

PETROL MAGAZÍN

BEZPEČNOST NA ČERPACÍ STANICI



AKCE
Autoshow Praha

TÉMA
Zimní údržba

SHOP & GASTRO
Káva na čerpací stanici





V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec



VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



první letošní číslo Petrol magazínu jsme věnovali částečně otázkám bezpečnosti. Petrolejáři dobře vědí, s jakými látkami pracují, a tak jsou bezpečnostní opatření na většině pracovišť počínaje rafineriemi a konče čerpacími stanicemi vždy na prvním místě. Bohužel hlavně na čerpací stanice přijíždějí řidiči, kterým mnohdy o otázkách bezpečného chování při manipulaci s nebezpečnými látkami, kam tankování pohonných hmot patří, nemají páru. Návštěva pumpy je dnes rutinní záležitostí a chování řidičů odpovídá celkovému obrazu společnosti včetně všech negativních projevů. Tankování automobilů pohonnými hmotami je jednou z nejrizikovějších činností na čerpací stanici, a proto jsou kázeň a dodržování bezpečnostních opatření bezpodmínečně nutné. Bohužel však někdy platí, že u některých čerpacích stanic byla podceněna jak instalace, tak údržba bezpečnostních zařízení. Když se někdy podíváte na některé „scénky“ u čerpacích stanic, je skoro zázrak, že nehod je tak málo. Již příjezd na čerpací stanice bývá rizikový. Zejména na stanicích dálničního typu si někteří řidiči často neuvědomí skutečnou rychlostí průjezdu stanic. Ohrožení osob i majetku je pak v tomto ohledu výrazně zvýšeno v zimním období. Také při parkování vozidel u čerpací stanice dochází k celé řadě negativních jevů. Asi nejčastější je nesprávné parkování na místech, která k tomu nejsou určena. Tím dochází k omezení průjezdnosti komunikací nejen pro ostatní návštěvníky pumpy, ale i pro záchranné složky nebo autocisterny s pohonnými hmotami. Čerpací stanice je subjektem oscilujícím na hranici mezi soukromým privátním majetkem, kde platí speciální legislativa a vnitřní pravidla provozovatele, a veřejným prostorem, kde platí obecně závazná legislativa. A na jejím bezpečném provozu se samozřejmě výraznou měrou podílejí i její zákazníci. Významným počinem pro zlepšení bezpečnostní situace na čerpacích stanicích by proto měla být i osvěta mezi řidiči. Proto by měl být již v autoškole kladen důraz na bezpečnost a k tomu pochopitelně patří i povědomí o rizicích při plnění pohonných hmot do vozidla a chování na čerpací stanici.

■ Jiří Kaloč

Tradice
Zkušenost

25 let
na trhu

Totemy

Atiky

Světelná reklama

Vizualizační prvky

www.gema.cz



10



18



28



42



68

Editorial

Aktuality

- 4** Benzina se vrací na Slovensko
Martin Durčák předsedou představenstva ČEPS
Benzina a ČEZ rozšiřují infrastruktury pro elektromobily
- 5** MOL se svým občerstvovacím okénkem nově i v Praze
ČEPRO přichází s novým systémem tvorby základní ceny
a optimalizuje své dodavatelské programy
- 6** Norsko se těžby ropy nevzdává
Shell získal licenci pro obchodování s ropou na čínském trhu
Rafinérská společnost z Abú Zabí míří na evropský trh
- 7** Těžba ropy v Rusku trhá rekordy
Benzina se stala obchodníkem roku 20018

Trh, ropa, produkty

- 8** USA jsou již největším producentem ropy
- 28** Benzin E10 – letos se ho nedočkáme
- 29** Benzina nový systém kontroly paliv
- 25** Jakost pohonných hmot

Interview

- 10** Václav Bartuška

Čerpací stanice měsíce

- 14** Benzina Klatovy
- 18** Schnell Kraslice

Rozhovor

- 22** Ivan Indráček

Téma

- 24** Václav Loula na téma bezpečnost
- 26** Ochrana zdraví zákazníků

- 30** Bezpečnost vozidel na CNG
- 32** Zásady pro bezpečné zacházení s plynovými lahvemi
- 34** Zimní údržba na čerpacích stanicích
- 38** Nejrizikovější z hlediska bezpečnosti jsou opravy a údržba

Reportáž

- 46** Velkosklad Filson Mstěnice

Mytí a servis

- 42** Red Box Brno

Poradenský servis

- 60** Provozovatel čerpacích stanic v roli zaměstnavatele
- 62** Hlášení za čerpací stanici do ISPOP

Shop a gastro

- 50** Zimní automotive
- 52** Řetězce čerpacích stanic se orientují na kávu
- 56** Není kafe jako kafe

Alternativa

- 41** EuroOil bude mít rychlodobíjecí stanice pro elektromobily
- 64** Elektromobilita ČEZ: Infrastruktura pro elektromobily rychle roste
- 66** Rychlodobíječky E.On podél českých silnic přibývají
- 70** Motory na diesel-gas

Autosalon Petrol

- 68** Jeep Wrangler

Ediční plán redakce 2019

PETROL Partner

SHERON

motorista ví...



VONÍ... MYJE... FUNGUJE...



BENZINA SE VRACÍ NA SLOVENSKO

Síť čerpacích stanic Benzina z petrochemického holdingu Unipetrol vstupuje na slovenský trh, vrací se tam po více než 15 letech. První čerpací stanice na Slovensku plánuje firma otevřít v Malackách blízko českých hranic na jaře letošního roku, do konce roku by chtěla v zemi provozovat deset pump. Řekl to mluvčí Unipetrolu Pavel Kaidl. Kolik chce společnost na Slovensku celkově investovat, ale nespecifikoval. „Investice má dlouhodobou povahu. Chceme jít postupnými kroky a jsme přesvědčeni, že se staneme na slovenském trhu jedním z významných hráčů. Dosažení úrovně deseti stanic do konce roku 2019 by bylo úspěchem, ale důležitější než vysoké tempo rozvoje je pro nás dodržení naplánovaného obchodního modelu,” uvedl Tomasz Wiatrak, místopředseda

člen představenstva Unipetrolu zodpovědný za maloobchodní aktivity. V současné době má na Slovensku nejvíce pump (253) síť Slovnaft patřící do maďarské skupiny MOL. Expanzi na slovenském trhu chce Benzina provést zejména spoluprací s menšími provozovateli čerpacích stanic, otevřena je ale podle svého vyjádření i akvizicím větších řetězců. „Malým provozovatelům nabízíme výhodnou spolupráci na bázi franšizy. Zkušenosti z českého trhu říkají, že na čerpacích stanicích, které přešly pod značku legendárního koníka, tedy logo Benziny, objem prodaných pohonných hmot i doplňkového sortimentu záhy významně vzrostl,” dodal Wiatrak. V zahraničí pumpy Benzina vlastněné Unipetrem dosud nebyly.

MARTIN DURČÁK PŘEDSEDOU PŘEDSTAVENSTVA ČEPS

Novým předsedou představenstva provozovatele energetické přenosové soustavy ČEPS se stal Martin Durčák. Do funkce ho na mimořádném zasedání zvolilo představenstvo firmy. Durčák od roku 2006 do roku 2016 pracoval jako manažer v petrochemickém holdingu Unipetrol. Členem představenstva ČEPS je od začátku loňského listopadu, dozorčí rada firmy ho do něj zvolila v polovině října. Bývalého předsedu představenstva Jana Kalinu odvolala rada v polovině října. V Unipetrolu byl Durčák členem představenstva holdingu a několik let také šéfem sítě čerpacích stanic Benzina. Předtím pracoval od začátku 90. let v síti čerpacích stanic Aral, která už v ČR nepůsobí. Od roku 2004 do roku 2006 byl generálním ředitelem Aral ČR. Je absolventem Vysoké školy báňské v Ostravě.



BENZINA A ČEZ ROZŠÍŘUJÍ INFRASTRUKTURY PRO ELEKTROMOBILY

Unipetrol pokračuje v rozšiřování počtu lokalit sítě čerpacích stanic Benzina, které vedle klasických pohonných hmot nabízejí řidičům také elektrickou energii z rychlodobíjecích stanic. Instalaci zajišťuje Elektromobilita Skupiny ČEZ, provozovatel nejrozsáhlejší tuzemské veřejné dobíjecí sítě. K lokalitě Rousínov u dálnice D1 zprovozněny vloni v létě přibýly rychlodobíjecí stojany na čerpacích stanicích Benzina také v Ostravě-Zábřehu, v Plzni-Borských polích a v Hradci nad Svitavou poblíž budoucí dálnice D35. V následujících měsících budou v síti Benzina zprovozněny další desítky těchto zařízení. Infrastruktura vzniká i díky evropskému grantu z programu Connecting Europe Facility (CEF). Největší řetězec čerpacích stanic Benzina, kte-



rý patří do rafinérské a petrochemické skupiny Unipetrol, postupně rozšiřuje svou nabídku o možnost rychlého dobíjení elektromobilů. Ve spolupráci s Elektromobilitou Skupiny ČEZ začal vybavovat své čerpací stanice rychlodobíjecími stojany umožňujícími většinu elektromobilů

dobít 80 % kapacity baterií za cca 20–30 minut. Loni v létě byla v rámci tohoto projektu instalována první dvojice rychlodobíjecích stojanů na čerpací stanici v Rousínově u Vyškova, u dálnice D1. Nyní byly zprovozněny další rychlodobíjecí stojany v areálech čerpacích stanic v Ostravě-Zábřehu (poblíž sjezdu z D1), v Plzni-Borských polích (u nájezdu k I/27 na Klatovy) a v Hradci nad Svitavou (cca v půli cesty mezi Hradcem Králové a Olomoucí, poblíž budoucí dálnice D35). Počátek vzájemné spolupráce společností Unipetrol a ČEZ se datuje do roku 2014, kdy ČEZ instaloval rychlodobíjecí stojan na čerpací stanici Benzina ve Vrchlabí v rámci tzv. Smart regionu Vrchlabí.



Společnost MOL otevřela v pořadí druhý občerstvovací Fresh Corner Drive, tentokrát na Průmyslové ulici na Praze 9. Poprvé

MOL s novým konceptem přišel v listopadu loňského roku v Hradci Králové. Zákazníci čerpacích stanic MOL tak mohli jako první

v Česku využít kromě standardních služeb také zrychlený prodej do okénka. Koncept Drive na naše stanice dorazil z Maďarska, kde ho MOL poprvé představil již v roce 2017. „Pokračujeme v inovování našich služeb s cílem poskytovat zákazníkům stále komfortnější a časově úspornější způsob občerstvení. Po prvních pozitivních reakcích proto otevíráme druhý Fresh Corner Drive na frekventované Průmyslové ulici v Praze,“ uvádí Ivo Velíšek, retail shop sales manager MOL Česká republika. Prostřednictvím prodejního okénka si zákazník MOL může vybrat z bohaté nabídky kvalitní kávy a sladkého i slaného občerstvení, aniž by musel opustit pohodlí svého vozu. Fresh Corner Drive navazuje na expanzi moderního občerstvovacího konceptu Fresh Corner, který MOL buduje na svých čerpacích stanicích od roku 2015. V současnosti mohou zákazníci navštívit již 160 Fresh Cornerů po celém Česku. Vloni v srpnu představil MOL také svůj první kioskový Fresh Corner mimo čerpací stanici v pražském obchodním centru Arkády Pankrác.

ČEPRO PŘÍCHÁZÍ S NOVÝM SYSTÉMEM TVORBY ZÁKLADNÍ CENY A OPTIMALIZUJE SVÉ DODAVATELSKÉ PROGRAMY

Společnost ČEPRO doplnila svou nabídku velkoobchodních modelů spolupráce o nový způsob nastavení cenotvorby a od 1. února 2019 vyhlašuje tzv. Základní cenu ČEPRO (ZCČ).

Důvody rozšíření stávajícího způsobu cenotvorby, založeného na kotacích Platts s inland premií (IP) tuzemského trhu, vysvětluje Jan Duspěva, předseda představenstva společnosti ČEPRO: „Trh s pohonnými hmotami se stále velmi dynamicky mění a vyvíjí, a proto jsme v rámci rozšíření a zlepšení naší nabídky služeb připravili nový transparentní systém cenotvorby, který bude pružně reagovat na reálný vývoj cen velkoobchodního trhu v České republice. Naším cílem přitom i nadále zůstává vždy nabídnout zákazníkům nejvýhodnější cenu.“

Základní cena ČEPRO představuje nový model cenotvorby, který rozšiřuje stávající možnosti velkoobchodní spolupráce se společností ČEPRO. Je určen pro zákazníky společnosti ČEPRO s měsíčním odběrem ve výši do 500 tis. litrů. ZCČ zohledňuje podstatné položky ovlivňující cenu na trhu



s pohonnými hmotami, jako jsou např. aktuální nabídka/poptávka na tuzemském trhu, nákupní ceny různých dodavatelů nebo reálná cena biosložky. Představuje tak objektivní cenu pohonných hmot na českém trhu. Společnost ČEPRO proto optimalizovala i své stávající dodavateLSké

programy. „Pro velkoobchodní zákazníky byly nově optimalizovány tři dodavateLSké programy, v jejichž rámci bude prodej pohonných hmot i nadále probíhat primárně na kontraktovaných cenách, které zohledňují vývoj kotací cen na evropské burze,“ komentuje Martin Vojtíšek, obchodní ředitel společnosti ČEPRO. V současné době se jedná o premiový „Certifikovaný velkoobchod ČEPRO“, „Logistický model ČEPRO“ a program „DodavateLSká čerpací stanice ČEPRO“, které zákazníkům přinášejí nejen výhodné obchodní podmínky, ale také další systém benefitů.

Vyhlašování Základní ceny ČEPRO probíhá každý den (s výjimkou neděle a svátků), přičemž aktuální výše ZCČ je veřejně dostupná online na internetových stránkách společnosti ČEPRO, kde je rovněž možné dohledat přehledně zpracovanou historii a vývoj cen pohonných hmot. Na webu je k dispozici také kalkulátor slev a možnost generovat nejrůznější přehledové grafy vývoje ceny jednotlivých produktů.



NORSKO SE TĚŽBY ROPY NEVZDÁVÁ, ZEMĚ UDĚLILA REKORDNÍ POČET LICENCÍ NA PRŮZKUM LOŽISEK

Norsko plánuje i v následujících letech nadále rozvíjet svůj sektor těžby ropy, který kromě příjmů do státního rozpočtu zemi přináší i práci pro statisíce lidí. Norská vláda tak v posledním kole udělila celkem 83 licencí na průzkum ložisek ropy, nejvíce za celou historii těžby ropy v norském kontinentálním šelfu. Klesající počet nově objevených zásob v posledních letech v Norsku vyústil v obavy z možného poklesu tamního průmyslu, který celkově zaměstnává na 170 tisíc lidí. Norsko by v letošním roce mělo vytěžit nejméně ropy za poslední tři desetiletí, v příštím roce by těžba nicméně měla opět vzrůst. Norská vláda se tak rozhodla nabídnout více licencí ve snaze podpořit další rozvoj tamní těžby ropy. „Toto je největší udílení licencí na norském kontinentálním šelfu. 53 let po prvním

kole licencování tento nový rekord potvrzuje víru průmyslu v pokračující tvorbu hodnot a aktivitu v Norsku,“ uvedl Kjell-Boerge Freiberg, norský ministr ropy a energetiky. V posledním kole norská vláda udělila 37 licencí na průzkum ložisek v Severním moři, 32 v Norském moři a 14 v Barentsově moři. Nejvíce licencí, celkem 13, obdržel norský pološtátní těžář Equinor, další v pořadí se umístila norská Aker BP s 11 licencemi a Švédská Lundin s 9 licencemi. Mezi společnostmi, které obdržely podíly v licencích, patří i mezinárodní giganti jako Shell, Total a ConocoPhillips. Norský svaz pro ropu a zemní plyn již dříve oznámil, že země letos již druhým rokem v řadě navýší investice do těžby ropy a zemního plynu, meziročně o 16 % na 184 miliard norských korun (zhruba 480 miliard Kč).

RAFINÉRSKÁ SPOLEČNOST Z ABÚ ZABÍ MÍŘÍ NA EVROPSKÝ TRH



Rafinérská divize společnosti Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) z emirátu Abú Zabí se dohodla na odkoupení podílů italskou společností Eni a rakouskou OMV. Současně s tím vznikne nová společnost, kterou budou dohromady vlastnit všichni tři partneři. Hodnota transakce je 5,8 miliardy do-

larů (cca 129,5 miliardy Kč), ADNOC se díky této transakci dostane na evropské trhy. Eni pak bude moci rozšířit své aktivity do dalších oblastí mimo Afriku a OMV posílí ve zpracování ropy mimo Evropu. Podle dohody získá Eni podíl 20 procent a OMV 15 procent v ADNOC Refining. ADNOC bude vlastnit zbývajících 65 procent. Stejný poměr budou mít firmy také ve společném obchodním podniku. Dohoda by měla být dokončena ve třetím čtvrtletí. Eni za podíl zaplatí zhruba 3,3 miliardy dolarů a OMV 2,5 miliardy dolarů. To ohodnocuje celou firmu ADNOC Refining na 19,3 miliardy dolarů. Kapacita zpracování rafinérie je 922 000 barelů ropy denně.

SHELL ZÍSKAL LICENCI PRO OBCHODOVÁNÍ S ROPOU NA ČÍNSKÉM TRHU

Čínské ministerstvo obchodu udělilo licenci společnosti Shell, která tak bude nyní moct nezávisle obchodovat na čínském domácím trhu s ropou, což bylo zatím výsadou pouze čínských firem. Ačkoliv Shell nemá licenci na import ropných produktů do Číny, je tento krok vnímán jako pozitivní zpráva pro zahraniční firmy v ropném sektoru. Shell Petroleum Trading Co, dceřiná společnost firmy Shell China, získala licenci k obchodování s ropou na čínském velkoobchodním trhu. Licenci od čínského ministerstva obchodu získal Shell podle serveru Platts tuto středu.

Obchodování ano, dovoz ne. Díky licenci bude moct dceřiná firma Shellu uskutečňovat nákupy a prodeje ropných produktů se svými zákazníky na čínském trhu. Dle analytiků velkoobchodnímu trhu s ropnými produkty již dlouhou dobu dominovaly čínské státní společnosti a je zpravidla vyhrazen pouze pro čínské společnosti. Současné udělení licence na velkoobchodní trh s ropnými produkty stoprocentně zahraničně vlastněné společnosti je unikátní a nevídané. Tato skutečnost by měla značně přispět ke konkurenceschopnosti velkoobchodního trhu v Číně. V kombinaci samostatného vlastnictví a spolum vlastnictví má ropný gigant v současnosti více než 1300 prodejen v Číně. Firma Shell bude ovšem muset i nadále pro svůj prodej na čínském trhu nakupovat od místních dodavatelů, protože v současnosti nemá licenci k dovozu ropných produktů. Nicméně i přesto je tento krok vnímán jako velice vstřícné gesto vůči zahraničním firmám v době probíhající americko-čínské obchodní války.



TĚŽBA ROPY V RUSKU TRHÁ REKORDY



Těžba ropy v Rusku se v loňském roce vyšplhala na nové postsovětské maximum 11,16 milionu barelů denně. Vyplývá to po-

dle agentury Reuters z údajů ruského ministerstva energetiky. V předchozím roce činila ruská produkce ropy 10,98 milionu

barelů denně. Ministr energetiky Alexander Novak již dříve uvedl, že v letošním roce by těžba ropy v Rusku mohla mírně klesnout. Organizace zemí vyvážejících ropu se začátkem prosince s Ruskem a dalšími spojenci domluvila na snížení dodávek ropy na trh o 1,2 milionu barelů denně. Cílem dohody je podpořit ceny ropy, které se minulý týden kvůli obavám z převisu nabídky nad poptávkou dostaly na nejnižší úroveň za jeden a půl roku. Rusko se v rámci této dohody zavázalo snížit těžbu o 230 tisíc barelů denně z říjnové úrovně 11,41 milionu barelů denně. Dohoda o omezení těžby je sjednána na první polovinu letošního roku. Snahu kartelu OPEC a jeho spojenců o podporu cen ropy a omezení nadbytečných dodávek na trh komplikuje mimo jiné pokračující růst produkce ve Spojených státech amerických. Ty se loni s těžbou 11,6 milionu barelů denně staly největším světovým producentem ropy, napsala agentura Reuters.

BENZINA SE STALA OBCHODNÍKEM ROKU 2018



Společnost Benzina, nejrozsáhlejší síť čerpacích stanic v České republice, získala ocenění Obchodník roku 2018 v kategorii Čerpací stanice s prodejnou v soutěži Mastercard Obchodník roku.

Od roku 2012 Benzina zmodernizovala většinu svých čerpacích stanic, rozšířila služby, zavedla nový koncept občerstvení Stop Cafe a představila nová paliva Efecta s čistícím účinkem pro motor. Tyto investice o celkové výši 2,5 miliard Kč výrazně přispěly

k tomu, že Benzina je dnes lídrem českého trhu a také moderní a mezi řidiči nejoblíbenější značkou.

Za posledních pět let Benzina každoročně zvyšovala počet čerpacích stanic a objem celkové výtoče. Také díky nedávnému převzetí 60 čerpacích stanic od společnosti OMV, které Benzina dokončila v průběhu minulého roku, a rozšiřování svých franšíz navýšila svůj tržní podíl z 15 % v roce 2014 na aktuálních 23,2 %. Ke zvýšení tržního podílu

přispěla také modernizace celé sítě a investice do rozvoje konceptu občerstvení Stop Cafe, které je již dostupné na 270 stanicích ze současných 409 čerpacích stanic.

Mastercard Obchodník roku je významným oceněním nejlepších obchodníků v maloobchodu v České republice. Vítězové devíti oborových kategorií již šestnáctého ročníku této soutěže byli oceněni na základě reprezentativního průzkumu veřejného mínění prováděného agenturou GfK Czech, s. r. o.

USA JSOU JIŽ NEJVĚTŠÍ PRODUCENT ROPY



Koncem loňského roku propadla cena ropy Brent až na 50 dolarů za barel. Do konce ledna nastalo ale opětovné zdražení nad 60 dolarů za barel. Důvodem je implementace dohody kartelu OPEC, Ruska a dalších těžařů ropy ohledně těžebního limitu.

Produkce kartelu OPEC poklesla v prosinci o 751 tisíc na 31,6 milionu barelů ropy denně. Saúdská Arábie snížila těžbu o 470 tisíc na 10,55 mbd. Významné snižování těžby nastává i ve Venezuele, která se potácí v ekonomických problémech a zlepšení situace se zde neočekává. Taktéž propadla produkce v Libyi a v Íránu. Naopak více ropy dodal Irák, který momentálně dodává 4,7 milionu barelů ropy denně. Do konce roku 2019 by nicméně těžba v této zemi mohla stoupnout na rekordních 5 milionů barelů ropy denně, což zemi pomůže k rychlejšímu obnovení válkou zničeného území.

Snahu kartelu OPEC a Ruska snížit nabídku ropy na světovém trhu do značné míry kazí Spojené státy americké. Ty se už staly největším producentem ropy na světě a těžba v zemi atakuje hranici 12 milionů barelů ropy denně. Očekává se, že americké těžební společnosti budou pokračovat v postupném zvyšování

své aktivity. Tamním těžařům stačí, aby se cena ropy WTI pohybovala nad hranicí 50 dolarů za barel.

V USA se musí jenom vyřešit problémy s přepravní kapacitou potrubí z těžebních oblastí do přístavů u Mexického zálivu. V létě a pak v příštím roce by do provozu měly být uvedeny nové ropovody. Taktéž se významně zvýšily investice do rozšíření nakládacích a skladovacích kapacit v přístavech. Ty budou pak schopné zpracovávat mnohem více vytěžené ropy.

Poradenská společnost Rystad Energy odhaduje, že do roku 2025 by se americká produkce ropy mohla zvednout až na 24 milionů barelů ropy denně. To by byla vyšší produkce, než se očekává u Ruska a Saúdské Arábie dohromady. Už na konci roku 2020 se Spojené státy americké stanou čistým exportérem ropy a ropných produktů.

Celosvětová poptávka po ropě nadále roste. Letos by spotřeba mohla dle odhadu kartelu OPEC stoupnout o dalších 1,3 milionu na rekordních 100 milionů barelů ropy denně. Nejvýznamnější nárůst spotřeby se očekává v Indii, Číně a Latinské Americe. Co se týče sektorů, hlavním tahounem růstu poptávky budou petrochemický průmysl a letecká doprava. Spotřeba ropy v silniční dopravě naopak brzy dosáhne svého vrcholu.

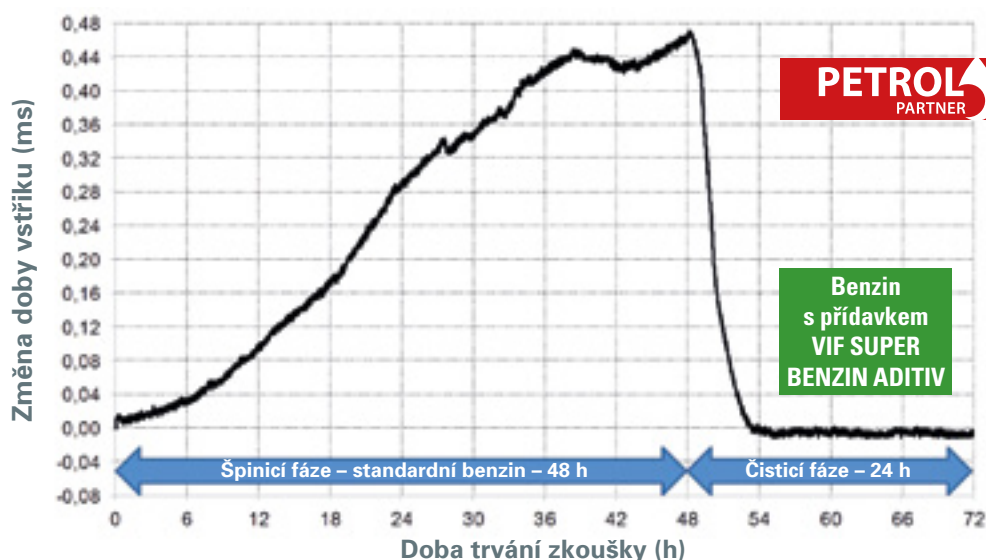
I sebemenší nárůst ceny ropy využijí těžební společnosti v USA ke zvýšení produkce, což bude limitovat případné zdražování. Cena ropy Brent by se letos mohla pohybovat v rozmezí 60 až 80 dolarů za barel. Větší nárůst ceny je při současné fundamentální situaci nepravděpodobný.

■ AUTOR: Boris Tomčiak, ekonom, Finlord
FOTO: red



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

Test čisticích schopností přísady VIF Super Benzin Aditiv



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
- Chrání palivový systém před korozí
- Působí preventivně proti zvyšování požadavku na oktanové číslo
- Snižuje spotřebu paliva o 5 až 7 %
- Je kompatibilní se všemi druhy motorových olejů
- Udržuje stabilní volnoběžné otáčky

Jediná přísada, která vyčistí vstřikovače

Všechny účinky Super Benzin Aditivu jsou prokázány certifikovanými laboratorními testy i motorovými zkouškami. Nejnovější je zkouška SGS DISI, která hodnotí vliv paliva na zanášení a čištění vstřikovačů u motoru VW 1.4 TSI. Při nízkém zatížení (56 N.m, 2000 otáček) a provozu na standardní český Natural 95 došlo k takovému zanesení vstřikovačů, že řídicí jednotka musela o 44 % prodloužit dobu vstřiku. A to během pouhých 48 hodin. Po přepnutí na stejný benzin s přísadou Super Benzin Aditiv v dávkování 1 ml na litr došlo k okamžitému zkrácení doby vstřiku a za pouhých šest hodin byly trysky zcela čisté.

Super Benzin Aditiv zabraňuje poklesu výkonu u benzinových motorů s přímým vstřikem paliva.



Video z testu naleznete zde



Tryska po 48 hodinách na standardní benzin



Tryska po 6 hodinách na benzin s přísadou Super Benzin Aditiv

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

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



Říká v rozhovoru pro Petrol magazín Václav Bartuška, zvláštní velvyslanec ČR pro energetickou bezpečnost, podle něhož ale v současnosti dodávky ropy a plynu do České republiky ohroženy nejsou. Nejistota naopak panuje v elektroenergetice, kde bude nutné nahradit dosluhující uhelné elektrárny.

Co v současnosti podle Vás nejvíce ohrožuje energetickou bezpečnost České republiky?

Náš největší problém je v oblasti výroby elektřiny. V příštích dvaceti letech odejde většina uhelných elektráren do výslužby a zatím nevíme, čím je nahradit.

Pořád si myslíte, že nejlépe by je nahradil nový jaderný zdroj?

Myslím si, že pro zemi naší velikosti bez surovinových zdrojů to má smysl. Jestli se v příštích letech budou stavět nové reaktory, se teprve uvidí. Rozhodně zůstane šestice stávajících reaktorů, které by bylo

dobré využít. Jádro ale tvoří jen třetinu ze zdrojů elektřiny, je otázkou, odkud se vezme těch 70 % výroby elektřiny. Uhlenné elektrárny dnes tvoří přes polovinu výroby, za deset let by dle plánu měly být v provozu už jen poslední tři – Prunéřov, Tušimice III a Ledvice. Pokud by navíc ještě začala výrazně růst spotřeba elektřiny kvůli masivnímu nárůstu elektromobilů, měli bychom opravdu velký problém.

Někteří odborníci si myslí, že energetický mix bude moci být složen jen z obnovitelných, především decentralizovaných zdrojů a plynu.

Jádro tvoří zatím ještě stále 30 % energetického mixu. Potenciál obnovitelných zdrojů nevidím zatím výše než do 20 až 25 %, dokud nebude vyřešeno skladování elektřiny.

Jak tedy vidíte energetický mix?

Obnovitelné zdroje by mohly tvořit zatím okolo 25 %, jádro 30 %, zbytek buď nové jádro, nebo plyn. V okamžiku akutního nedostatku se ovšem vláda může rozhodnout, že nebude hledět na nic a prodlouží provoz starých uhelných elektráren, dokud to jen bude technicky možné. Žádná vláda nepřipustí, aby v zemi byla tma a zima.

Pokud byste se měl rozhodnout, volil byste nové jaderné elektrárny, nebo plyn?

Ekonomicky se dnes bez garancí nevyplatí postavit nic, ani uhelná, ani jaderná, ani plynová elektrárna. Takže záleží na vládě, jakou technologii chce podporovat, jaký typ průmyslu chce mít na svém území. U jádra je výhodou, že se s ním stále ještě táhne velká přidaná hodnota v podobě školství, výzkumu, dává velkou technologickou injekci, nutí firmy být na špičce. Je to tedy otázka politické volby.

Z jiného soudku. Jak se díváte na projekt Nord Stream II? Jeví se Vám jako kontroverzní?

Máte jednu část Evropy, severozápad, kam patříme i my, vedle zemí Beneluxu, Německa či Francie, Británie, Rakouska a Dánska. Tento propojený trh s centrem v Rotterdamu zásobuje čtvrt miliardy lidí a má mnoho zdrojů – holandskou těžbu, dovoz z Norska, Ruska a Alžírsko, LNG z celého světa. Pro tuto část Evropy je Nord Stream II jen jednou z mnoha možností dodávek plynu. Pak je zde druhá Evropa, která není napojena na rotterdamský trh z různých důvodů. Ale není to otázka zeměpisná, nýbrž otázka národní volby. Třeba Maďarsko má dlouhodobý kontrakt s Ruskem, zatímco Ra-

kousko je napojeno na Rotterdam. Podobnou dvojici je Slovensko a Česká republika.

K nám plyn fyzicky proudil v roce 2017 z 99,3 % přes Německo, přes Ukrajinu a Slovensko k nám přišlo jen 0,7 %. Plyn se u nás prodává za stejné ceny jako v Rotterdamu. Česká republika je proto v jiné situaci než třeba Polsko, Slovensko či Maďarsko. Proto z našeho hlediska není plynovod Nord Stream II, který se již staví, tolik kontroverzní. Říkáme otevřeně, že pro nás je tranzitní cesta z Německa, která vede i přes naše území, ekonomicky výhodná, ale zároveň chceme zachovat i tranzit ruského plynu přes Ukrajinu a Polsko, protože z hlediska energetické bezpečnosti je lepší mít tři přepravní systémy než jen jeden. Podporujeme Ukrajinu a tranzit přes ni, byť pro nás není potřebný – ale je důležitý pro naše partnery na jihovýchodě Evropy.

Podporujete i severojižní propojení střední Evropy plynovodem?

Každé propojení vidím jako přínosné, dává to větší bezpečí a stabilitu celku, umožňuje lépe obchodovat s plynem a v případě krize zásobovat sousedy. Pro nás je naprosto zásadní propojení s Německem, konkrétně Saskem a Bavorskem. Je pravda, že nám chybí plno-

hodnotné propojení s Polskem a Rakouskem, státní energetická koncepce s ním počítá. Jestli tudy bude proudit LNG nebo toto potrubí jen lépe umožní vyjednávat s dodavateli, to se teprve uvidí.

Jak to vypadá s bezpečností dodávek ropy? Podle bývalého ředitele Mera, pana Bruny, k nám proudí stále méně ropy z Ruska, navíc se prý její kvalita stále horší...

Jak těžební pole v Rusku stárnou, mění se chemické složení ropy a přibývá v ní nečistot. To platí i pro stará naleziště na Urale, v Povolží či na západě Sibiře. Z nových nalezišť na východě Sibiře se vozí ropa buď tankery po moři, nebo proudí ropovody do Číny. Je plně v kompetenci Ruska, jakou ropu kam dodává. Česká republika je díky ropovodu IKL z Ingolstadtu, který je napojen na ropovod TAL, podobně jako u plynu v situaci, že může dovézt ropu odkudkoliv. Mero za dobu existence ropovodu IKL dovezlo více než 100 typů ropy – od indonéské přes íránskou po ruskou. Záleží také na vlastníkově rafinerií, polské firmě PKN Orlen, jakou ropu chce dovážet. Litvínovská rafinerie je stavěna primárně na ruskou sirnatou ropu, zatímco kralupská na tzv. sladkou, nejčastěji z Ázerbajdžánu, která se dováží právě ropovodem IKL. ➔

MONTI

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

MONTI - SOFTWARE PRO ZÁSOBOVÁNÍ STANIC PHM

**Velký Třesk na poli plánování dopravy se stává realitou
Vše co si můžete od moderního systému přát**

NOVINKA

- sofistikovaná predikce vyschnutí
- návrh plnění a trasy zcela automatický, nebo ruční s výpočtem efektivity a modelováním
- přehledná interaktivní dispečerská plachta
- volitelný koeficient výpočtu efektivity s prioritou času, množství hmoty nebo nákladů na dopravu
- agenda řidičů a vozidel s plánováním odstávek, dovolených a servisních zásahů



www.monti.cz

➔ **Podle Mera je ale problém v tom, že z Ruska k nám ropovodem Družba proudí stále méně ropy, zhruba 45 % z celkových dodávek, a v případě výpadku Družby by nebylo možné potřebné množství dopravit ropovodem IKL, protože kapacita ropovodu TAL není dostatečná a někteří akcionáři odmítají zvýšení jeho kapacity.**

Ruská ropa tvoří zhruba čtyři pětiny dodávek do ČR, ale značný podíl této ruské ropy k nám přichází přes ropovod IKL, nikoli Družbou. Něktěm ruským firmám se zjevně vyplatí dovážet k nám ropu tankery do Terstu a odtamtud ropovody TAL a IKL. Technicky to nedává moc smysl, ale finančně zřejmě ano.

Česko je závislé na tranzitních cestách, dováží 8 milionů tun ropy plus tři miliony tun produktů. Případný výpadek dodávek z Ruska by se proto dal nahradit zvýšeným dovozem produktů – benzínu, nafty, leteckého petroleje. Samozřejmě je ale lepší mít v provozu rafinérie, protože vyrábějí i produkty pro navažující petrochemickou výrobu. Ale kdo ví, zda budou české rafinérie v provozu i za dvacet let.

Jestli v té době budou ropné produkty ještě vůbec zapotřebí...

Nepochybně budou ještě potřebné pro pet-

rochemii, pro kosmetický průmysl, pro letecké motory. Myslím, že zhruba třetina dnešní globální těžby ropy najde uplatnění ještě po mnoho desetiletí, právě v chemii a příbuzných oborech. Otázkou je, jak rychlý bude nástup aut s jiným pohonem, než je nafta či benzin, a také jak to bude s lodní dopravou. Pro auta kromě elektřiny přichází do úvahy stlačený zemní plyn (CNG), u lodí zase LNG.

Vrátím se ještě k případnému výpadku dodávek ropy z Ruska. Podle Vás to tedy nepředstavuje žádné ohrožení energetické bezpečnosti Česka? Proč tedy Mero hledá náhradní varianty – zvýšení kapacity ropovodu TAL, propojení s rafinérií Leuna, dodávky ropovodem Adria, prodloužení Družby do Německa a podobně?

Je nepochybně správné mít co nejužší propojení se sousedními zeměmi, platí zde to samé jako u plynu. Je těžké odhadnout, jaký bude vývoj těžby ropy v Rusku. Momentálně ale tvoří ropa a plyn přes 75 % ruských státních příjmů, takže o ně těžko budou chtít přijít. Ale i kdyby došlo k výpadku dodávek ruské ropy, mohli bychom to, jak jsem již řekl, nahradit dovozem produktů. Zatím se vždy našlo technické řešení, a to i v případě výpadků dodávek

ropy. Je to jen otázka exportéra a dovozce, je to otázka dohody mezi nimi.

Když to vše shrnu, u dodávek plynu a ropy žádné ohrožení dodávek a tím i energetické bezpečnosti Česka nevidíte, největší riziko vidíte v dodávkách elektřiny.

Ano, největší problém vidím v tom, z čeho se u nás bude za dvacet let vyrábět elektřina, kolik jí budeme vyrábět a kolik jí budeme vyvážet či dovážet. To je potřeba nyní vyřešit.

V oblasti ropy a plynu jsme naštěstí udělali největší kus práce v diverzifikaci dodávek už v 90. letech, kdy bylo rozhodnuto o vybudování ropovodu IKL a o napojení plynovodu na Německo, Norsko, propojení se severozápadní Evropou. Tam jsme součástí té bohaté části Evropy, která je nejlepším trhem pro plyn a ropu.

Takže jsme byli v 90. letech prozíraví...

Ano, naštěstí byli, smekám před vládami z 90. let a jejich rozhodnutími.

■ AUTOR: Alena Adámková





bonett

the best solutions

PETROL
PARTNER



**CNG
stanice
pro Vás**

investice výstavba servis

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

www.bonett.cz



BÍLOČERVENÁ BRÁNA ŠUMAVY

Klatovy jsou s 22 tisíci obyvatel druhým největším městem plzeňského kraje a říká se jim také nadneseně brána Šumavy. Pokud jedete od Plzně, narazíte hned za cedulí Klatovy na dvě čerpací stanice Benzina proti sobě. Byli jsme se podívat na té větší a modernější, která stojí na výjezdu z města.

Od Benziny k Benzině

Na začátku Klatov stojí obě čerpací stanice už od bývalého režimu. Přibližně v roce 1994 si tu na výjezdu z města koupila do své rozšiřující se sítě společnost Aral, která zde následně po kompletní rekonstrukci vybudovala základ současného zázemí. Po odchodu německé sítě z ČR v roce 2005 byla i tato pumpa podobně jako další „aralky“ přestrojena do barev rakouského řetězce OMV. Benzina, která je nyní součástí petrochemické skupiny Unipetrol, ji pak koupila zpátky v roce 2016 v rámci převzetí 60 čerpacích stanic od OMV. Při této příležitosti

se pouze obměnil totem a atiky, na velkou rekonstrukci si čerpačka musela počkat až do loňského roku. Při té příležitosti zde nezůstal doslova kámen na kameni. Nové podoby se dostalo shopu, občerstvení, zázemí i sociálního zařízení a úplně nová je také technologie pro výdej a skladování paliva. Klatovská Benzina v novém hávu poprvé otevřela 19. května 2018 a ve stejném stavu – tedy jako novou – jsme ji našli po osmi měsících také my letos v lednu.

Mladá, ale zkušená nájemkyně

Obě Benziny na vjezdu do Klatov má v ná-

jmu rodačka z nedaleké Kdyně Veronika Hynčíková. Sympatická mladá maminka, jak nám prozradila, začala pracovat u společnosti Benzina krátce po maturitě už ve svých 19 letech. Nájemkyní s vlastními zaměstnanci je pak již bezmála 15 let. Klatovskou pumpu však převzala teprve před třemi lety poté, co ji Benzina převzala od OMV. A zatímco prostory čerpací stanice se změnily k nepoznání, původní zaměstnanci zůstali. Těch má Veronika Hynčíková nyní celkem 11. Tři se starají o Benzinu na vjezdu do Klatov, osm pak pracuje na větší čerpačce s nonstop provozem na výjezdu. „Chtěla jsem, aby tady při noční směně byly



aspoň dva lidé, nedávno tu totiž došlo na jiné čerpací stanici k přepadení," pochvaluje si Veronika Hynčíková. Zároveň s uspokojením dodává, že personál doznal během tří let jen minimálních změn. „Platy jsou standardní, ale maximálně se snažím, aby všichni mí zaměstnanci byli spokojeni.“

Omezený prostor, stoprocentní využití

Netypický trojúhelníkový půdorys této čerpací stanice způsobilo její umístění mezi dvěma cestami – silnicí 27 neboli výpádkou na Plzeň a odbočovací ulicí Plzeň-

ská, která pokračuje okresní silnicí na obec Točnick. Proto se jí ostatně říká také Benzina na Plzeňské. Mimochodem, v Klatovech je ještě třetí Benzina na opačném konci města ve směru na Železnou Rudu u autosalonu Kia, ale pouze čerpačky na Plzeňské má v nájmu Veronika Hynčíková. Dalo by se říci, že architekti využili nabízený prostor na 120 procent, i když drobné nedostatky se zde najdou. Zákazníci této čerpací stanice mají k dispozici čtyři oboustranné výdejní stojany Tokheim, které dodala firma Acis. Tři jsou určeny pro osobní automobily s kompletním sortimentem pohonných hmot od Unipetrolu (aditivovaná paliva Efecta

95 a Efecta Diesel a prémiová paliva Ver-va 100 a Verva Diesel), jeden je pak určen pro kamiony a najdete na něm oba druhy motorových naft. U obou stojanů u hlavní čtyřproudé silnice si pak můžete doplnit také kapalinu AdBlue. Bohužel, omezený prostor refýže neumožňuje jiné rozložení stojanů, což občas způsobuje problémy. „Když zde totiž tankuje kamion, osobní automobil se ke druhému stojanu už nedostane a většinou odjede jinam," stěžuje si Veronika Hynčíková. Pumpa je samozřejmě vybavena nejmodernějšími technologiemi, a tak tu mimo jiné můžete platit mobilem rovnou u stojanu.

Skvělá káva, tradiční hot dog

➤ I přesto, že lze za pohonné hmoty platit přes mobilní aplikaci přímo u stojanu, nově zrekonstruovaný shop rozhodně stojí za návštěvu. Designově povedený interiér láká na bohatý sortiment zboží, dobře známý z ostatních červenobílých čerpaček. Ve dvou velkých regálech a chlazené skříni najdou zákazníci základní zboží od cukrovinek, nápojů, drogerie, hraček až po potřeby pro motoristy. Nechybí ani regál s vínem a dárkovými předměty nebo menší regál se základními léky, které dodává společnost Medipont. Hned u dveří stojí v impulzní zóně regál s nápisem Hity měsíce, který láká na energetické nápoje vlastní značky Verva, balenou vodu s logem Benziny a ledovou kávu v plechovce, která rovněž nese logo tohoto řetězce.

Součástí čerpací stanice je samozřejmě také občerstvení podle konceptu Stop Cafe. Káva je sice k mání pouze do kelímku, ale to zákazníkům nevadí. Když se podíváte na hodnocení této čerpací stanice podle Google, zjistíte, že většina zákazníků se sem ráda vrátí nejen pro palivo, ale hlavně kvůli dobré kávě ze samoobslužného kávovaru s dotykovým displejem. Espresso, latté, cappuccino, flat white (dvojitě espresso) nebo mocha (směs kávy a kaka) či čokoláda Milka a čaj. Výběr teplých nápojů je bohatý a jejich chuť rozhodně nezklame. Benzina si nechává pražit vlastní kávovou směs ze speciálně vybraných zrn robusty a arabiky a poměrně přísně kontroluje její kvalitu stejně jako se stará o to, aby příprava kávy probíhala podle přesně stanovených pravidel. Nechybí ani možnost dobítí mobilních zařízení nebo bezplatné wi-fi připojení.

Pokud má zákazník také hlad, může si dát některou z chlazených baget značky Crocodile a pak již jenom hot dog. Na svůj originální párek v rohlíku jsou však u Benziny pyšní. Jedná se o jedinou položku na menu bistra této čerpací stanice, vybrat si však můžete ze dvou typů rohlíků, několika druhů párků a dressingů včetně klasické hořčice a kečupu.

Sociální zařízení bylo před rekonstrukcí přístupné pouze z druhé strany budovy shopu a klíč visel u obsluhy. To se zcela změnilo, na novotu zářící toalety zvlášť pro dámy, pány i invalidy se nyní dostanete přímo z obchodu. A nechybí zde ani efektní výzdoba stěn ze zelených trojlístků, které najdete na velkých toaletách u dálničních čerpaček Benzina. Ještě je třeba dodat, že



v době naší návštěvy byly WC dokonale čisté a voňavé.

Kam s ním...

Pohodlné posezení v jídelním koutku bistra se třemi stoly a polstrovanými lavicemi nebo na baru má však háček. Pokud sem zákazník přijede autem, což je samozřejmě více než pravděpodobné, nebude mít kde zaparkovat. Kvůli omezenému prostoru totiž klatovská Benzina nedisponuje žádnými parkovacími místy. Když si chcete posedět u kávy delší chvíli, musíte nechat svůj automobil buď u stojanu, nebo vzadu za shopem na jednom ze dvou míst pro vysavač hned vedle vjezdu do myčky. Třetí možností je nechat automobil na širokém prostoru mezi oběma stojany, což však není vyznačeno, a tudíž oficiálně povoleno. Můžete také odjet na parkoviště vedle, ale to pak máte do shopu relativně daleko pěšky.

Součástí nabídky služeb této čerpací stanice je také rok a půl stará portálová myčka značky Washtec. Některý z programů si samozřejmě objednáte a zaplatíte u pokladny v shopu, ale můžete také využít nové služby Benziny s názvem Digi Myčka.



Zákazník se samozřejmě musí prostřednictvím aplikace v mobilním telefonu zaregistrovat a mytí si předplatit, ale pak už jen stačí přijet a nastavit si na mobilu mycí program. Speciální kamera přečte registrační značku automobilu a automaticky jej vpustí do prostoru portálu. „Má to budoucnost, ale zákazníci se teprve učí tuto službu využívat,“ říká Veronika Hynčíková

a dodává: „Během rekonstrukce stanice si zákazníci zvykli jezdit jinam, a proto se je nyní snažíme přilákat zpět.“ Že se o to snaží doopravdy, dokládá cena základního mycího programu, který včetně sušení přijde na necelých 50 korun.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

**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

HRANIČÁŘ



Západočeské pohraniční městečko Kraslice známé výrobou hudebních nástrojů patří do okresu Sokolov a žije zde okolo 6800 obyvatel. Těsně před hranicemi s Německem zde soupeří o přízeň zákazníků hned dvě čerpací stanice. Zatímco u F1 jsme byli před třemi lety, pumpu Schnell jsme letos navštívili poprvé.

Na zelené louce

Nebyla to ale první ČS Schnell v Petrol magazínu. Její větší „kolegyně“ v Chebu se již zúčastnila ankety Čerpací stanice roku 2018 a na stránkách našeho časopisu se reportáž z ní objevila přesně před rokem. Lednový termín způsobil, že jsme se opět „trefili“ do typicky zimního počasí, které v této horské oblasti dokáže připravit místním obyvatelům spoustu starostí. Domluvili jsme se proto na schůzce s jedním z majitelů Tadeášem Surovým až poté, co největší příval sněhu ustal. Přesto ještě na silnici ze Sokolova do Kraslic ležela tu a tam ujetá vrstva sněhu a za haldami bílého nadělení se celkem úspěšně (nebyť totemu) schovala i čerpací stanice sítě Schnell.

I když je tato pumpa postavena na zelené louce, a investor si tak mohl „vymyslet“ její uspořádání podle svých představ, má shop, zázemí a bistro poměrně netradiční profil. „Když jsme tady v roce 2006 kolaudovali restauraci,

říkal jsem si, že by tady byla dobrá i čerpací stanice,” vzpomíná kraslický rodák a původním povoláním učitel Tadeáš Surový a dodává: „Tady všude rostl dva metry vysoký bolševník, takže ta restaurace kvůli němu zpočátku ani nebyla vidět.”

Zpočátku nad nápadem postavit zde čerpačku mnozí kroutili hlavou. Nedaleko odsud totiž stojí skoro na státní hranici jak z české, tak z německé strany pumpa F1. „Já jsem tomu projektu věřil, protože jsem věděl, jaké ekonomické výsledky hlavně s ohledem na prodej paliv i cigaret má naše třetí, ale malá čerpačka v Oloví, které je odsud vzdálené 11 kilometrů,” říká Tadeáš Surový a dodává: „My si s F1 vlastně ani nekonkurujeme. K jejich cenám například u alkoholu se ani nedokážeme přiblížit.”

Zákazníků hlavně z německé strany je ostatně tolik, že se na státní hranici dvě pumpy bez problémů užívají. Ostatně v samotných Kraslicích stojí ještě čerpací stanice MOL a Benzina. S ohledem na to, že německý Klingental je záro-

veň lyžařský střediskem stejně jako 5 km odsud vzdálená Bublava, mají zde v zimě i v létě výrazně větší provoz. „S ohledem na nabídku služeb mě docela překvapuje, kolik Němců jezdí na Bublavu,” diví se Tadeáš Surový. A právě tito turisté jsou často i zákazníky jeho čerpací stanice.

Pohonné hmoty od Čepra

Na udržované refyži mají zákazníci k dispozici celkem tři oboustranné stojany. Na všech je k dispozici benzín oktanového čísla 95 a motorová nafta, na prvních dvou si ještě řidiči mohou rovnou ze stojanu doplnit kapalinu do ostříkovačů. „Loni v červnu přišla zajímavá nabídka z Čepra, že by nás zásobovali pohonnými hmotami. Vzhledem k tomu, že nás naši distributoři několikrát vypekli, řekl jsem si, že nabídku vyzkoušíme,” říká Tadeáš Surový. Aktuálně tedy na pumpy Schnell dodává palivo státní podnik Čepro ve zkušebním tříměsíčním provozu. Díky počítačovému propojení a spe-



ciálnímu software si Čepro samo hlídá množství paliva v tancích čerpací stanice a následně optimalizuje dodávky. Zatím spolupráce funguje bez problémů. „Podle smlouvy máme nastavenou pevnou cenu, která se následně jednou měsíčně doučtovává podle aktuálních kursů,“ vysvětluje Tadeáš Surový. Schnell zatím nabízí pouze 95oktanový benzín, do budoucna by zde chtěli prodávat také aditivovaný 98oktanový. „Zákazníky bychom tady měli stejně jako dvě nádrže na benzín, ale musí se kvůli tomu upravit potrubí,“ dodává. V souvislosti s dodávkami pohonných hmot od Čepa je nyní v sázce také možnost, že by se čerpací stanice Schnell přihlásily do projektu Pečeť kvality od společnosti SGS, kterého se s výjimkou Benziny a Tank Ono účastní většina velkých sítí v ČR. „Nabídku zatím zvažujeme, ale není to tak jednoduché. Musíme si ještě zjistit podmínky a předtím se navíc musí udělat rozsáhlý audit,“ vysvětluje Tadeáš Surový.

Pumpy Schnell akceptují většinu palivových karet, zároveň zákazníkům nabízejí

i své vlastní karty, které umožňují malou slevu. Kvůli Němcům jsou ceny na stojanech jak v korunách, tak v eurech.

Alternativní pohonné hmoty, jakými jsou CNG nebo LPG, zde nekoupíte. „O CNG jsem tady nějakou dobu uvažoval, ale na konec ho zavedeme pouze v Chebu. Tady však také uvažujeme o nabíjecím stanovišti. Je tady ale problém s příkonem elektrické energie. Takže to také nepůjde hned,“ dodává.

Shop s důrazem na cigarety

Prostorný shop nabízí kompletní sortiment, jaký najdete na většině čerpacích stanic, ovšem jedna položka je tu v přesile: cigarety. „U německých zákazníků rozhoduje cena a v té nedokážeme konkurovat F1 například u alkoholu. Ale cigarety nám dělají docela slušný obrát,“ vysvětluje Tadeáš Surový a dodává. „Docela dobrý odbyt mají také cukrovinky a energetické nápoje.“

Protože hned naproti provozuje Tadeáš Surový restauraci, docela nás překvapila velkorysá nabídka prostoru pro posezení zákazníků v odděleném prostoru shopu, který je navíc francouzským oknem propojen s venkovní zahradkou a dětským hřištěm. Celkem je k dispozici (včetně zahrádky) okolo 50 míst k sezení. V době naší návštěvy všude ležela poměrně silná vrstva sněhu a teploty okolo nuly samozřejmě nelákaly k venkovnímu posezení. „V létě je zde docela rušno a občas museli lidé i čekat, aby si sedli. Dětské hřiště přivítaly hlavně maminky s kočárky, které jdou okolo na procházku. Ty si pak sednou na zahrádku a pochopitelně si také něco dají. Nejčastěji kávu,“ říká Tadeáš Surový.

I tady pochopili, že kávový „business“ je z hlediska obrátu čerpací stanice docela zajímavý, a tak se pro to náležitě vybavili. Vedle klasického automatu na instantní kávu do kelímku zde mají i pákový kávovar na poctivou zrnkovou kávu a zároveň při přípravě využívají čerstvého mléka. Zrnková káva je samozřej-

☞ mě o něco dražší, i když 26 korun za espresso od značky Tchibo není s ohledem na ceny u konkurence rozhodně moc. Zároveň si můžete vybrat, zda budete chtít kávu do papírového kelímku, nebo do porcelánu. „Moc jsem tomu nevěřil, ale dnes je podíl prodeje zrnkové a instantní kávy 95:5,“ říká Tadeáš Surový.

Dobré jídlo v restauraci, rychlé u pumpy

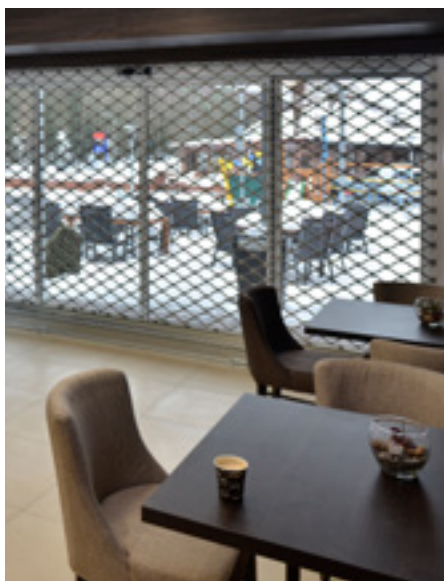
Zákazníci se nemusejí omezovat pouze na kávu, v nabídce bistra najdete také hamburger, párek v rohlíku, čerstvě dělané bagety a smažené kuřecí stripsy. Podle slov Tadeáše Surového by pumpa neměla konkurovat restauraci, ale zároveň by měla poskytnout komplexní služby včetně omezené nabídky teplých jídel. Smažená jídla z mraženého polotovaru sice nejdou žádným kulinářským zážitkem, ale pokud nemáte dostatek času najíst se v restauraci, svůj účel splní a tak to bere i Tadeáš Surový.

Možná by se nabízelo, že by restaurace připravila denně několik teplých jídel, které by následně nabízela čerpací stanice, ale Tadeáš Surový nechce oba podniky nijak spojovat a tvrdí, že zákazníci jsou s menu čerpací stanice spokojeni. Ostatně kromě shopu a bistra jsou součástí velkoryse dimenzovaného zázemí pumpy také prostorné sklady a právě i příprava jídel. Jeho součástí je také automat na ohřívání jídel, kontaktní gril, toustovač nebo pec na rozpékání pečiva.

Zákazníky jistě potěší čisté a voňavé toalety, které jsou vybaveny automatickým bezdotykovým mytím prkénka. Zákazníci mají navíc v prostoru jídelny k dispozici umývadlo. „Nechtěl jsem, aby zákazníci chodili s rukama mastnými od hamburgeru na toaletu, takhle to mají mnohem pohodlnější,“ říká Tadeáš Surový.

Čerpací stanice Schnell v Kraslicích má otevřeno sedm dní v týdnu od pěti do 23 hodin a celkem šest zaměstnanců se zde střídá na dopolední a odpolední směnu. V noci na rozdíl od čerpací stanice v Chebu navíc není k dispozici ani tankautomat. Tadeáš Surový uvažoval také o myčce, ale sousední F1 ho předběhla. Přemýšlí alespoň o mycím boxu, ale je to pouze ve stadiu úvah. „Přece jen se nejedná o malou investici. Teprve loni jsme dodělali rozšíření shopu a s další rozšiřováním aktivit teď určitě chvíli počkám,“ říká Tadeáš Surový. Rozšiřovat zatím nehodlá ani síť čtyř čerpacích stanic, o které se vlastně stará sám s manželkou. „Raději se nyní budu věnovat synovi, další aktivity v podnikání mohou klidně počkat,“ dodává.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





PRODUKTY TATSUNO SE V SALZBURKU NEZTRATILY

Pohled na stánek s výdejním stojanem a tankautomatem.

V druhé polovině ledna (16.–19. 1.) se v rakouském Salzburgu konal tradiční veletrh pro autoservisy, čerpací stanice a mycí technologie s názvem AutoZum. Bezmála 24 tisíc návštěvníků vidělo na ploše okolo 35 tisíc m² expozice 272 vystavovatelů z Rakouska i zahraničí. Nechyběly zde ani novinky společnosti Tatsuno Europe.



Kombinovaný výdejní stojan motorové nafty společně s AdBlue s vyhříváním.

Společnost sídlící v Blansku představila své produkty v oboru vybavení čerpacích stanic ve společné expozici se svým dlouhodobým rakouským partnerem, společností KSW GmbH, která je jejím zástupcem pro Rakousko. Hlavním exponátem byl kombinovaný výdejní stojan motorové nafty společně s AdBlue s vyhříváním vnitřního prostoru do nepříznivých klimatických podmínek.

Společnost KSW úspěšně rozvíjí společné zájmy obou společností na rakouském trhu, kde dosáhla značných úspěchů jednak v oblasti privátních čerpacích stanic, jednak v oblasti dodávek technologických celků pro významné místní olejářské společnosti. Firma KSW disponuje na území Rakouska několika servisními a prodejními středisky, což zajišťuje vysokou úroveň obchodního a servisního zázemí. Spojení servisního a prodejního zázemí firmy KSW a špičkové čerpací techniky dodávané firmou Tatsuno Europe staví obě firmy mezi přední dodavatele technologických celků čerpacích stanic v Rakousku.

■ TATSUNO EUROPE a. s.
Pražská 68
67801 Blansko
www.tatsuno-europe.com



JAK ZABEZPEČIT ČERPACÍ STANICE?

Chrudimsko, Kladensko, Mělnicko nebo Šumpersko. Tady všude museli kriminalisté jen za prosinec řešit loupežná přepadení, ve Veltrusích pachatelé dokonce čerpadlářku zavraždili. V lednu došlo k nočnímu přepadení benzinky v Malíně na Kutnohorsku. Neznámý muž v kukle po obsluze vyžadoval peníze, a pod pohrůžkou na ni dokonce tasil zbraň. Jak se v takovém případě má obsluha čerpací stanice zachovat? A jaká je prevence? Na to jsme se zeptali Ivana Indráčka, předsedy představenstva SČS – Unie nezávislých petrolejářů ČR.

Jak by si pumpaři měli zabezpečit čerpací stanici proti krádežím či přepadení?

Jedním z nejdůležitějších opatření je instalace kamerových systémů, které mají v sobě i nahrávací zařízení a připojení na cloud. Dnes stojí dvě HD kamery pro vnější prostředí už jen kolem 4 tisíc korun, před 15 lety stály 40 – 40 tisíc korun.

Kamery odhalí i kriminální činnost obsluhy čerpadel, která je mnohem častější než přepadení či krádeže spáchané cizími osobami. Čerpadláři neběhají s pistolemi, ale kradou – zneužívají tankovací karty apod. Když instalujete kamerové systémy uvnitř i vně čerpadla, pachatele z řad pumpařů, ale i cizí osoby od páchání trestných činů z velké části odradíte. Plánovaných loupeží totiž není příliš mnoho, většinou pumpu přepadnou narkomani nebo gambleři, kteří akutně potřebují peníze, tak si pro ně dojdou na čerpací stanici, do trafiky apod.

Nedávné přepadení pumpy ve Veltrusích, při němž byla zavražděna čerpadlářka, bylo ale údajně plánované...

Ano, ale většina loupeží je podle statistik neplánovaná.

Co dalšího z bezpečnostních prvků lze provozovatelům čerpacích stanic doporučit?

Dalším důležitým bezpečnostním zařízením u čerpacích stanic je pult centrální ochrany.

Co si pod tím mám představit?

Pult centralizované ochrany neboli PCO je služba nabízená soukromými společnostmi. Tato společnost má vybudované své dispečerské stanoviště, které neustále střeží objekty zabezpečené pomocí elektronické zabezpečovací signalizace (EZS) nebo elektronické požární signalizace (EPS), které jsou na pult připojeny. Na tento pult mohou být přenášeny veškeré informace, které je daný systém elektronické signalizace schopen poskytnout.

Při službě PCO je čerpací stanice napojena na soukromé bezpečnostní agentury, platí se cca 1000 korun měsíčně. Když odejdete, zamknete kódem a zabezpečíte objekt a někdo do něj vnikne, začne objekt buď houkat, nebo vám přijde SMS, anebo přijde signál na pult centrální ochrany umístěný v agentuře a agentura pak vyšle na místo zásahovku a zavolá vám, co se děje. Zbytečný výjezd si ale zaplatíte.

Obsluha pumpy si zásahovku může zavolat i sama, když v krizové situaci zmáčkne tlačítko pod pultem a tím přivolá pracovníky agentury. Nicméně se nedoporučuje volat bezpečnostní agenturu ve chvíli, kdy už došlo k přepadení. Když totiž lupič uvidí venku zásahovku, která je schopna přijet okamžitě, udělá si obvykle z obsluhy čerpací stanice rukojmí.

Takže když už jsou lupiči uvnitř, nemá smysl tlačítku PCO mačkat...

Ano, přesně tak. PCO je vhodné použít, když zjistíte, že pumpa byla vyloupena, nebo když třeba dojde ke konfliktu řidičů, který obsluha není schopna zvládnout. Musíte vědět, odkud ta zásahovka pojede. Pokud přijede do dvou minut, vyplatí se ji volat, pokud až třeba za pět minut, když už bude lupiči vevnitř, zásahové komando ho zbytečně znervózní. Existují i systémy, které umožňují obsluze přímo komunikovat s bezpečnostní agenturou, kde je instalován PCO. Agentura má on-line přístup ke kamerám, může na Vás i promlu-



vit. I to ale může lupiče vyděsit. Doporučuje se proto lupiči vydat vše, co chce, a neklást mu žádný odpor. On pak většinou uteče.

Dalším bezpečnostním opatřením u čerpadel je tzv. vhozový trezor. Ten má dnes prakticky každá pumpa. Většinou se zabetonuje už při stavbě čerpací stanice nebo je to těžký trezor, zašroubovaný v zemi. Vtip spočívá v tom, že má velmi úzký otvor jako dopisní schránka, kam se vhadzuje průběžně tržba, ale obsluha od něj nemá klíče. Ty má obvykle jen vedoucí pumpy, směny nebo bezpečnostní svozová agentura. Obsluha má obvykle při zahájení směny na kase 5000 korun v drobných. Když tržba v kase přesáhne 20 nebo 25 tisíc korun (to závisí na vnitřních předpisech firmy), vhodí peníze do trezoru a nechá v kase zase jen 5000 korun. Pak se k těm penězům dostane jen ten, kdo má klíče. Proto většina čerpacích stanic nemá v kase moc peněz na hotovosti. Proto lupiči ve Veltrusích v kase našli jen 10 tisíc.

Hodně čerpacích stanic kupuje také zboží, které k nim každý den vozí prodejci, za hotové, takže i to jim snižuje hotovost v kase. Speciálně se to dělá u cigaret.

Co další bezpečnostní opatření?

Některé pumpy mají v noci otevřené jen okénko pro obsluhu s malou škvírou, kde zákazník zaplatí za pohonné hmoty, případně za něco z shopu, ale dovnitř jít nemůže. To může lupiče odradit, ale ne všechny, někteří mohou strčit hlaveň pistole i do tohoto otvoru. Loupežných přepadení pump není moc, lupiči se patrně bojí kamer i dalších bezpečnostních opatření. Přepadení benzinů bývají méně častá, než by naznačovalo

obecné povědomí. Loni šlo ve Středočeském kraji o tři případy (z toho jeden objasněný) z celkového počtu 176 loupeží; o rok dříve se z 213 skutků stalo na pumpách pět (čtyři objasněné). Z dosavadních letošních pěti skutků se však o čerpací stanice jednalo hned dvakrát.

Další možnost: V noci jen samoobslužné stojany, jen bezhotovostní platby

Co regulace otevírací doby?

Malá čerpadla na v noci méně frekventovaných místech se na noc zavírají úplně, v provozu mohou zůstat jen samoobslužné stojany, kde si řidič natankuje a zaplatí kartou. Automaty, kde by se dalo platit hotově, by se opět mohly stát objektem loupeže. Na vesnicích jsou čerpací stanice v noci otevřeny jen málokde, nevyplatí se to. Tržby v noci vesměs nezaplatí ani obsluhu.

Jaký podíl činí na pumpách bezhotovostní platby? Zvyšuje se tento podíl?

Na dálnicích nebo v Praze je ten podíl vyšší, na venkově nižší. Na venkově bezhotovostní platby ještě před několika lety činily jen asi 20 %, dnes to bude už více, 40–60 %. Na venkově je ještě hodně zákazníků, kteří přijedou natankovat za pětistovku. Na dálnicích se vesměs platí platebními kartami nebo předplacenými kartami, CCS apod. Většina velkých značek má své síťové karty. Řidiči kamionů platí vesměs fleetovými kartami.

Platby kartami každým rokem rostou, což také snižuje hotovost v kasách a zranitelnost pump a jejich přitažlivost pro zloděje.

■ AUTOR: Alena Adámková



Na petrolejářský obor lze vzhledem k bezpečnosti pohlížet z mnoha úhlů vyplývajících z geopolitického, ekonomického, a tedy strategického charakteru zatím nenahraditelné energetické chemické suroviny – ropy a dále složitých technologií jejího zpracování v rafinériích s klasifikací poloproduktů i hotových výrobků, jako jsou hořlaviny nebo látky ohrožující životní prostředí.

Další oblastí, kde je také velmi důležité kontrolovat a sledovat bezpečnostní standardy, jsou pak různé formy přepravy ropy: ropovody, tankery, dále skladování pohonných hmot a jejich přeprava produktovody z rafinérie a cisternovými automobily stejně jako plnění a přeprava ze skladových terminálů až po čerpací stanice. Havárie v některém z výše uvedených sektorů včetně napadení produktovodního systému mohou mít tragické dopady, ztráty na lidských životech, vážná zranění a také vážné dopady na životní prostředí. I sem patří prevence, pravidelná údržba všech zařízení, školení zaměstnanců, ale i pravidelný monitoring. V tomto oboru by měla stále platit na všech stupních řízení „zodpovědnost, odborný a profesionální pří-

stup“. V neposlední řadě i provoz na čerpací stanici musí dodržovat definovaná bezpečnostní pravidla, a to jak servisní organizace provádějící zde různé technologické práce, řidiči cisternových vozů při stáčení pohonných hmot, tak provozovatelé, obsluhující personál, ale i řidiči motorových vozidel a zákazníci. Bohužel do této kategorie i přes přijatá bezpečnostní a ekologická opatření k ochraně osob, majetku, životního prostředí na čerpací stanici spadají případy loupežných přepadení, paradoxně kvůli pár desítkám tisíc, krabici cigaret, které končí „prachšprostou vraždou“.

Je třeba vždy vidět úzkou spojitost mezi havárií, výbuchem, požárem v těchto zařízeních, nebo i loupežným přepadením, které vždy provázejí omezení nebo úplné uzavření

výrobní jednotky, provozu, skladu i čerpací stanice, často s velkými ekonomickými dopady včetně sankcí při porušení bezpečnostních standardů, které mohou někdy končit i podáním trestního oznámení. Tragickým vyvrcholením je oznamovat rodině, příbuzným a médiím, že došlo v petrolejářském zařízení k úmrtí. Pak následují standardní vyšetřovací procesy, které ze zákona mají za povinnost danou událost vyšetřit.

Chtěl bych z tohoto místa poděkovat stálé pracovní komisi ČAPPO pro bezpečnost a vyzdvihnout její důležitou práci, hodnotící a analytickou činnost a zpracovávání bezpečnostních standardů pro petrolejářský obor.

■ AUTOR: Václav Loula
FOTO: redakce

BEZ JEDINÉ CHYBIČKY

Kvalita pohonných hmot na českých čerpacích stanicích za rok 2018 byla opět na vynikající úrovni. U čerpacích stanic členů ČAPPO se za posledních osm měsíců neobjevila žádná odchylka proti normám.

V roce 2018 inspektoři ČOI odebrali celkem 2645 vzorků pohonných hmot prodáváných u veřejných čerpacích stanic v České republice. U čerpacích stanic členských firem ČAPPO bylo odebráno 908 vzorků, tj. 34,3 %.

V ostatní části trhu veřejných čerpacích stanic bylo odebráno 1737 vzorků, tj. 65,7 %. Podíl vzorků odebraných u členských firem ČAPPO (34,3 %) byl opět mírně vyšší, než odpovídá podílu čerpacích stanic členských firem (1400 ČS), tj. 30 %. Podle provedených hodnocení lze konstatovat, že celková chybovost v roce 2018 se udržela na velmi nízkých hodnotách kolem 1 %, a potvrdila tak dlouhodobě výbornou kvalitu kontrolovaných motorových paliv v ČR.

U členských firem ČAPPO bylo zjištěno z celkového množství vzorků (908) celkem pouze 7 neshod, tj. chybovost 0,7 %, tj. nižší, než vykazuje celý trh. Z celkového portfolia produktů kontrolovaných ČOI u členských firem ČAPPO byla motorová nafta po celý rok 2018 bez závad. Rovněž alternativní paliva prodáváná u našich čerpacích stanic byla z pohledu kontroly kvality zcela bez závad. Ojedinelé neshody byly zjištěné pouze u automobilových benzinů, a to pouze drobné odchylky u parametrů oktanového čísla a tlaků par. Uvedené odchylky ovšem nemohly způsobit a nezpůsobily žádné závažné poruchy motorů u zákazníků ani nevedly k reklamám spotřebitelů.

Potvrzením kvality dodávaných paliv je fakt, že členské firmy ČAPPO 8 měsíců neměly žádnou chybovost v kvalitě prodáváných pohonných hmot. Celý trh pak měl nulovou chybovost 2 měsíce.

Vysokou kvalitu poskytovaných služeb členské firmy ČAPPO tak potvrdily i za rok 2018. Svými interními systémy kontroly a sortimentem aditivovaných i prémiových paliv významně přispívají k výborné úrovni kvality prodáváných pohonných hmot v České republice.

■ AUTOR: Václav Loula



TRADICE • SPOLEHLIVOST • KVALITA

Vynikající poměr cena/kvalita

Komplexní servisní podpora

Široké portfolio produktů

Také kombinace AdBlue/CNG





MOL OPATŘIL DESETINU SVÝCH ČERPACÍCH STANIC AUTOMATIZOVANÝMI DEFIBRILÁTORY

Náhlá srdeční smrt je jednou z nejčastějších příčin úmrtí jak v Evropě, tak v České republice. Průměrně uplyne mezi tísňovým voláním a příjezdem rychlé záchranné zdravotnické služby ve většině oblastí v České republice 5–8 minut. S každou minutou prodlevy přitom naděje na záchranu postiženého o 10 % klesá. Do příjezdu záchranářů závisí přežití postiženého na svědcích srdeční zástavy, kteří mohou zahájit resuscitaci například i za pomoci automatizovaného externího defibrilátoru (AED).

Od září 2018 má společnost MOL Česká republika rozmístěné automatizované defibrilátory na třiceti čerpacích stanicích (z celkových 306 čerpacích stanic MOL v ČR). Zaměřili jsme se přitom na nejvíce vytížené a využívané čerpací stanice na frekventovaných silničních tazích. Čerpací stanice MOL opatřené automatizovaným defibrilátorem jsou na vchodu a nad pokladní zónou označeny zelenou samolepkou.

Instalaci defibrilátorů společnost MOL rozvíjí svou vizi servisních stanic budoucnosti, kde

se zákazníkovi vedle načerpání pohonných hmot dostane i široké škály dalších produktů a služeb. Jedním z pilířů sociální odpovědnosti společnosti MOL je péče o druhé, kam patří také ochrana zdraví zákazníků. Pomoci zachránit lidský život a vrátit pacienta zpátky do plnohodnotného života je tak hlavním cílem celého projektu. Všichni zaměstnanci příslušných čerpacích stanic MOL byli proškoleni a budou pravidelně nadále proškolováni lékaři ze záchranné zdravotnické služby. MOL ČR v této věci spolupracoval také s lékaři z Kliniky anesteziologie a resuscitace FN Motol a se Zdravotnickou záchrannou službou Jihomoravského kraje.

Automatizované defibrilátory na čerpacích stanicích MOL jsou zaregistrovány jak u Záchranné zdravotnické služby, tak v rámci mobilní aplikace Záchranka, která je ke stažení zdarma pro přístroje s iOS i s Androidem. V případě potřeby pak stačí zmáčknout velké červené tlačítko na displeji mobilního telefonu a aplikace okamžitě odešle GPS souřadnice vaší polohy dispečinku zdravotnické záchranné služby daného kraje, případně horské službě dané oblasti, a následně vytočí číslo 155. Spojíte se tak se záchranáři i telefonicky a budete jim moci popsat, co se stalo. Použitím aplikace jim usnadníte práci – budou přesně vědět, kde se nacházíte, kdo volá, kolik máte baterie a spoustu dalších důležitých informací. Aplikace funguje i na Slovensku (včetně horské služby) a v Rakousku. Aplikaci si lze stáhnout i přes QR kód. Více na www.zachrankaapp.cz



Co je to náhlá srdeční příhoda?

Náhlou srdeční příhodou provází tzv. fibrilace, kdy dojde ke zrychlenému kmitání srdečních komor, které se nestačí plnit krví a pumpovat ji do oběhu k životně důležitým orgánům. Tím nejcitlivějším orgánem je lidský mozek, který přestává fungovat již po několika vteřinách bez dodávky kyslíku. Po několika minutách pak dochází k jeho trvalému poškození. Přístroje AED dokážou poruchy srdečního rytmu rozpoznat, vyslat elektrický výboj a ovlivnit tím srdeční arytmií. Jejich instalace na veřejných místech je tak skvělou příležitostí k záchraně desítek až stovek lidí každý rok.

V ČR je například jen v Jihomoravském kraji ročně mimo nemocnici postiženo náhlou srdeční příhodou přibližně 700 lidí. Zhruba polovina z nich přímo v terénu zemře a jen 5–15 % pacientů má to štěstí, že se po srdeční příhodě vrací zpět do běžného života. Při fibrilaci komor, kterou náhlá srdeční příhoda provází, pomůže právě včasný elektrický výboj defibrilátoru AED. Při resuscitaci pomocí AED zkombinované s masáží hrudníku se naděje na přežití postiženého pohybuje mezi 70–80 %. Včas provedená defibrilace dokáže zamezit až 73 % úmrtí.

Automatizovaný externí defibrilátor AED je počítačově řízené zařízení určené pro laiky, které je schopno analyzovat elektrickou křivku srdce (EKG) a v případě potřeby vede záchránce hlasovými a někdy i vizuálními pokyny k provedení resuscitace a v případě potřeby i defibrilace správným a bezpečným způsobem. Není proto možné postiženému nijak ublížit.

Systém zvyšující šanci na záchranu postiženého spočívá v těchto základních krocích:

- 1) rozpoznání srdeční zástavy a co nejrychlejší přivolání pomoci na lince 155;
- 2) okamžité zahájení resuscitace s telefonickou dopomocí operátorky ZZS;
- 3) včasná defibrilace za pomoci AED (co nejdříve od zjištění zástavy krevního oběhu),
- 4) poresuscitační péče zajištěná už odborníky.

■ AUTOR: Ing. Miroslav Beznoska, Ph.D.

HSE manager, HSE Department

ZDROJ: PR CAPPO

Automatizované defibrilátory umístil MOL na třicet svých čerpacích stanic po celé ČR.



LETOS SE HO NEDOČKÁME

Místo letoška až příští rok. Pokud vůbec. Dodavatelé paliv, především pak Unipetrol, koncern MOL a Čepro odložili záměr uvést v tomto roce k čerpacím stanicím do prodeje benzin E10 s desetiprocentním podílem lihu. Dvojnásobný podíl oproti současnému E5 má pomoci splnit zákonem vyžadovanou biopovinnost.



Směrnice EU

Česko je totiž vázáno směrnicí EU, podle které musejí členské státy do konce roku 2020 snížit roční produkci emisí CO₂ z prodáváných pohonných hmot o 6 procent oproti množství v referenčním roce 2010. Petrolejáři se pokusí splnit povinnost co nejvyšším prodejem alternativních a nízkoemisních paliv, jako je LPG, stlačený zemní plyn CNG nebo z malé části i elektřiny pro nevelký počet elektroaut u nás. A hlavně – využijí co nejvíc možností přimíchávání lihu do benzínu (do nynějších maximálních 5 procent) a methylesteru řepkového oleje ME80 do nafty (maximálně do 7 procent).

Důvod je jediný – dodavatelé potřebují dostat na trh co největší množství biopaliv, které produkují méně emisí CO₂ než fosilní pohonné hmoty. Čím více „ekologičtějšího“ benzínu prodají, přesněji čím více přimíchaného lihu a jiných biopaliv uvedou do oběhu, tím snáze uniknou mnohamilionové pokutě.

Šibeníční termín a podle řady odborníků také nesmyslný požadavek evropské a české legislativy straší paliváře už několik let. Samotná biopaliva, zejména B100, B30 nebo E85 ke splnění povinnosti nepomohou – zákazníci je prakticky přestali kupovat kvůli ceně, která je vyšší

než u samotného benzínu a nafty. „V letošním roce budeme na našich čerpacích stanicích i nadále prodávat benzin Efecta s pětiprocentním podílem biosložky. Složení paliv pro další roky řešíme,“ říká k situaci za nejpočetnější pumpařskou síť u nás, Benzinu, Marek Pšeničný z mateřského Unipetrolu.

Dražší palivo E10 mělo u nás nahradit nyníšší verzi E5 úplně. Nabízet obě varianty současně nemá smysl. Na příkladu z Německa je evidentní, že když má řidič na výběr, tankuje logicky levnější alternativu. Nehledě na to, že vyšší podíl lihu neznamená pro motor žádný přínos.

Odkládá se tak i dilema majitelů starších vozů. Vícelihový benzin totiž může poškodit motory normy euro 3 a starší, tedy vyrobené před lety 2000 až 2005. Takových jezdí po Česku skoro polovina z 5,7 milionu registrovaných osobáků. Jejich řidiči by buď museli riskovat zhoršení vlastností motoru, pořídit si novější vůz, nebo začít tankovat vysokootanový benzin (například Natural 98), který je výrazně dražší, ale neobsahuje žádný líh.

Co bude za rok, nikdo neví

Letos musejí dodavatelé v Česku podle tuzemského zákona dosáhnout úspory nejméně

3,5 procenta. Což je hodnota, které už dosáhli loni.

„Není tedy důvod letos nutně zavádět benzin E10, protože limit pro tento rok nebude složitý i bez něj dodržet,“ vysvětluje Václav Loula z České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, která sdružuje Unipetrol s jeho sítí pump Benzina, koncerny Shell, MOL a další velké distributory a prodejce pohonných hmot.

Loula zároveň ale přiznává, že příští rok, tedy 2020, bude situace se splněním závazného limitu o dost složitější. Tím spíš, že dodavatelé, který limit nesplní, hrozí pokuta v řádu jednotek až desítek milionů korun.

Biosložky se prakticky všude přimíchávají i do motorové nafty. Jenže u dieselů nabízených u pump navýšení podílu oleje nehrozí. Norma dovoluje maximálně 7 procent, čehož už dnes výrobci využívají. U benzínu dovoluje norma už nyní obsah lihu do 10 procent, přitom petrolejáři využívají zatím „jen“ hranici 5 procent.

Zda se dodavatelům paliv podaří splnit limit úspory 6 procent CO₂ na konci roku 2020 bez pomoci zvýšení podílu lihu na 10 procent, není v tuto chvíli jisté.

Riziko pro staré vozy

Benzín s vyšším podílem etanolu je nejen dražší, řádově o několik desetníků za litr, ale auto s tímto palivem má mírně vyšší spotřebu a může představovat i riziko pro motory vyrobené před rokem 2005.

V případě škodovek by tak mohly mít s E10 problém modely Felicie vyráběné od roku 1994 do 2001, všechny varianty modelu Favorit a řady 130, 120, 110, 105 a 1000.

Názory na to, jak moc, případně zda vůbec může líh poškodit starší motory, se ale liší. Uznávaný expert z pražské ČVUT docent Michal Vojtíšek, vědec, vysokoškolský pedagog a odborník na emise spalovacích motorů, připomíná, že podíl lihu ve výši 10 až 15 procent zvládne bez problémů většina aut vyrobených v poslední dekádě.

„Starší vozy zejména z 20. století plus motory zahradní techniky, které mají karburátory, by bylo nutné seřídit. Jinak může dojít k opotřebování výfukových ventilů,“ uvedl Vojtíšek. Doporučoval by, aby v případě zavedení E10 byl řidičům v určité míře k dispozici po nějakou dobu i původní benzin s pěti procenty lihu.

■ AUTOR: Miroslav Petr

BENZINA NEBUDE MÍT PEČEŤ KVALITY

Benzina zavádí nový program kontroly kvality paliv na svých čerpacích stanicích. Místo společnosti SGS, která je garantem projektu „Pečeť kvality“, začala kontrolu jakosti paliv od nového roku provádět nezávislá akreditovaná laboratoř společnosti Unipetrol. Benzina si od tohoto kroku slibuje především zefektivnění kontinuálního testování. Zákazníci naleznou na každém výdejním stojanu Benziny zlatou samolepku s logem Lab Garance.



„Kvalita testovaných vzorků našich paliv Efecta a Verva je nad republikovým i evropským průměrem, a bez pár desetín se dlouhodobě pohybuje u stoprocentní hranice. Používáme dvojstupňový systém kontroly. Každá dodávka pohonných hmot na naše čerpací stanice je laboratorně kontrolována již před samotnou expedicí u výrobce pohonných hmot, kterým je společnost Unipetrol. Přímou na čerpacích stanicích pak provádíme ještě namátkovou kontrolu kvality. Nezávislá akreditovaná laboratoř společnosti Unipetrol patří dlouhodobě mezi nejlepší laboratoře v Evropě,“ říká ředitel řetězce čerpacích stanic Benzina Marek Zouvala.

Mezinárodně akreditovaná laboratoř společnosti Unipetrol má svá pracoviště v Litvínově a Kralupech nad Vltavou a je dle

normy ČSN EN ISO/IEC 17025:2005 nezávislá a nestranná. Vedle chemického a fyzikálně-chemického testování a analýz ropy, paliv a jiných produktů firem ze skupiny Unipetrol také poskytuje komerční testování a analýzy dalším českým i zahraničním subjektům.

Při návštěvách prezidentů Spojených států amerických George W. Bushe a Baracka Obamy v České republice opakovaně testovala i palivo určené k doplnění nádrží slavného prezidentského letounu Boeing 747 Air Force One. Laboratoř získala akreditaci v roce 2006 a může provádět 53 různých akreditovaných zkoušek. Více než devadesátiprocentní úspěšnost v mezinárodních srovnávacích zkouškách ji řadí mezi špičku v Evropě.

■ AUTOR: jk
FOTO: archiv



Pečeť kvality

Pečeť kvality je ochranná známka, která informuje zákazníka čerpací stanice o tom, že na čerpací stanici natankuje kvalitní pohonné hmoty ve shodě s evropskými normami, jejichž kvalita je pravidelně kontrolována nezávislou společností SGS. Každá čerpací stanice, která je zapojena do Programu Pečeť kvality, má známku pouze propůjčenou, takže ji může být v případě zhoršení kvality prodáváných pohonných hmot odebrána. Pravidelná kontrola zajišťuje, že motorista může bez obav tankovat u čerpacích stanic označených Pečetí kvality. Pokud by přece jen došlo k jakýmkoliv problémům, může si být motorista jistý, že jeho reklamáce bude profesionálně vyřízena.

Do programu Pečeť kvality patří společnosti: Čepro, OMV Česká republika, Shell Czech Republic, Globus ČR, Auto Jarov, KM – Prona, Tesco Stores ČR, Metro.

PLYN VERSUS GARÁŽ: MIZÉRIE NEKONČÍ

Přestože česká legislativa už vyloženě nebrání parkování aut na LPG a CNG v garážích a parkovacích domech, řidiči mají většinou stále smůlu. Nový parkovací dům nebo podzemní stání, ale před vjezdem značka zakazující přístup automobilů na stlačený zemní plyn CNG nebo propan butan LPG. V českých městech nic neobvyklého. Letité nářky na zbytečné zákazy omezující možnost zaparkovat auto poháněné plynem nekončí.



V Evropě už běžně do podzemních garáží mohou. Tuzemští řidiči mají v mnoha případech stále smůlu, přestože česká legislativa není tak striktní jako dřív a sami hasiči připouštějí, že s parkováním těchto vozů nemusí být při splnění zákonných podmínek zásadní problém. Riziko úniku plynu a nedej bože následného požáru nebo výbuchu lze eliminovat na minimum. A podle zkušeností a testů je větší riziko vzniku požáru, tedy výbušného prostředí, v případě parkování benzinového vozu než v případě auta na CNG.

Mluvčí generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru Nicole Zaoralová potvrzuje, že parkování vozidel s pohonem na plyn je ve veřejných garážích v České republice povoleno. Ale při splnění technických podmínek, které prý nejsou nijak odlišné od okolních států Evropské unie. „Podmínky jsou stejné jak pro LPG, tak pro

CNG. Garáž musí být vybavena detektory úniku plynu a musí mít zajištěno účinné odvětrání,“ říká Zaoralová.

Zodpovědnost provozovatelů

Přesto u nás může automobil na plyn do parkovacích domů jen v ojedinělých případech. Zjednodušeně řečeno, hlavní vina leckdy padá na hlavu investorů a provozovatelů těchto krytých parkovišť. U těch nových má být vyhrazena část míst pro auta na plyn, samozřejmě s podmínkou vybudování systému čidel, monitorování a odvětrávání prostor.

Za to vše se dá ušetřit, pokud provozovatel jednoduše situaci vyřeší značkou zakazující vjezd vozidel na CNG a LPG. A leckdy se tak děje i v paradoxních případech, kdy nadzemní parkovací dům nemá stěny, všechna patra důsledně odvětrává vítr. Na-

příklad řidiči vozů na plyn v Plzni dodnes mohou vyprávět o otevřeném a přesto plynovým nádržím zapovězeném parkovacím domě Rychtářka.

„Bohužel se stává to, že provozovatel garáž buď vybaví a zakáže, nebo nevybaví prvky pro parkování plynových aut. Bohužel jsme se s tím setkali hlavně u obytných domů, které mají podzemní garáže, nebo případně u obchodních center, která se stavějí nově. Ty zákazy jsou spíš na truc, aby si majitelé nedělali komplikace. Dají tam značku za dva tisíce a mají vystačeno,“ uvedl už před lety na ožehavé plyno-garážové téma Petr Vomáčka, který tehdy působil jako mluvčí Ústředního automotoklubu ÚAMK.

Jak se vyhnout zákazu

Není divu, že řidiči často zákaz porušují. Nahrává tomu i fakt, že žádný zákon (podzemní garáž není pozemní komunikace, tudíž se na ni ani nevztahuje zákon o provozu na pozemních komunikacích) ani příslušná ministerská vyhláška nestanovuje žádnou sankci za to, když řidič s plynovým vozem vjede do garáže zakazující paliva LPG a CNG (v jednom případě v Česku se už prý objevila i značka zakazující vjezd auta na vodík).

Provozovatel v takových případech může pokutovat řidiče za porušení provozního řádu parkoviště. Jenže takových sankcí je jako šafránu. Jeden z nejmenovaných odborníků na plyná paliva uvedl, že na zkoušku zaparkoval už zhruba 200krát v parkovacích domech zakazujících CNG nebo LPG, ale pouze v jednom případě si ho někdo všiml a pokutoval.

Ale vina nepadá jen na provozovatele těchto garáží. Odborníci připomínají, že mezery má nadále i česká legislativa. Například stavební zákon pro tyto případy nerozlišuje, zda se jedná o podzemní, nebo nadzemní garáže. V případě těch druhých (a zvláště v případě, že jsou z boků otevřené) zcela jistě není nutný (a tedy ani tolik nákladný) tak důkladný odvětrávací systém jako u těch podzemních.

V Česku je tak garáží a parkovacích domů, které dovolují vjezd aut s klasickým pohonem a současně i LPG nebo CNG, poskrovnu. Žádné velké nadšení totiž nevyvolává ani možnost starší parkovací objekty, určené jen pro benzin a naftu, rekonstruovat i na plynové pohony. Investovat do instalace čidel a celého monitorovacího systému se chce málokomu.

Podle zástupců Českého plynárenského svazu by také pomohlo většímu rozšíření, kdyby legislativa (zejména vyhláška ministerstva vnitra o technických podmínkách požární ochrany staveb) bez větších obstrukcí umožnila parkování alespoň vozů na stlačený zemní plyn.

Je třeba rozlišovat mezi CNG a LPG?

Plynaři kritizují ve vyhlášce obecné označení „vozy s pohonem na plynná paliva“. Je prý nutné rozlišovat CNG a LPG, neboť oba plyny mají zcela odlišné fyzikální vlastnosti, především hustotu. CNG je lehčí než vzduch, stoupá vzhůru a snáze než LPG se

v odvětrávaných garážích rozptýlí. Ve vyhlášce obecné označení „vozy s pohonem na plynná paliva“ tedy v důsledku zvyšuje finanční náklady pro investory, je-li povinnost zajistit detekci a účinné odvětrání pro oba plyny současně.

Podle výkonné ředitelky Českého plynárenského svazu Lenky Kovačové větší na zem v Evropě neomezují možnost vjezdu aut na CNG do krytých garáží. Například Slovensko nemá v oblasti garážování CNG vozidel žádná omezení a přitom slovenské a naše požární předpisy vycházejí historicky ze stejných základů.

„Chceme dosáhnout stejných pravidel pro garážování CNG aut v České republice, která platí například v sousedních zemích,“ říká Kovačová. Není podle ní nutné měnit legislativu, která parkování CNG vozidel v podzemních garážích nezakazuje, ale jde spíše o potřebu změny přístupu a získání kladného vyjádření ze strany hasičů ohledně bezpečnosti parkování CNG vozů v podzemních garážích.

„Materiály, které máme k dispozici, zmiňují větší riziko vzniku požáru, tedy

výbušného prostředí, v případě parkování benzinového vozidla v porovnání s CNG. Jedná se především o vyšší hodnotu meze výbušnosti směsi zemního plynu se vzduchem oproti parám benzínu ve směsi se vzduchem. Podle bodu vzplanutí zařazuje norma ČSN 65 0201 benziny do první třídy, zatímco zemní plyn do čtvrté,“ vysvětluje Kovačová hlavní argument, proč není potřeba regulovat parkování vozů na zemní plyn přísněji než aut na klasická paliva.

Plyn jako pohon automobilů zatím jen postupně nabývá na významu. V případě propan butanu LPG má Česko už stabilní síť zhruba 900 tankovacích stanic, které využívá na 230 tisíc automobilů. Stlačený zemní plyn CNG se šíří Českem postupně přes deset let a na aktuálně 21 tisíc takto vybavených osobních vozů a dodávek (plus 1500 autobusů a nákladních aut) má k dispozici 185 veřejných plnicích stanic.

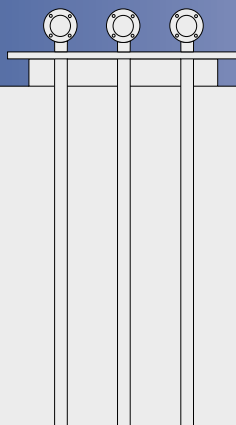
■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: redakce

Společnost CFFT rozšiřuje své služby.

Nově provádíme kalibrace nádrží objemovou metodou.

PETROL
PARTNER

CFFT
Care For Fuel Technology



KALIBRA®
SYSTÉM PRO OBJEMOVOU KALIBRACI NÁDRŽÍ

Všem našim zákazníkům a partnerům přejeme všechno nejlepší v roce 2019.

WWW.CFFT.CZ - 792 460 792

PĚT ZÁSAD PRO BEZPEČNÉ ZACHÁZENÍ S PLYNOVÝMI LAHVEMI

Propan-butanové láhve jsou díky nezávislosti na rozvodných sítích využitelné prakticky kdekoli. Třetina lidí je používá seznámě na chatách či chalupách, při grilování nebo v karavanech. Skoro polovina uživatelů ale přijde do styku s PB láhví celoročně. Při správné údržbě a manipulaci jsou naprosto bezpečné. Dlouhodobým problémem ale je, že některé plnárny láhví zanedbávají jejich povinnou údržbu. Nebezpečné i protizákonné je pak plnit láhve ručně na čerpací stanici. Čeho se vyvarovat při využívání plynových láhví?

Kontrolujte plombu a revizní zkoušku

Každá propan-butanová láhev by měla mít v první řadě platnou tlakovou zkoušku a měla by být naplněna správným množstvím plynu. Ventil na láhvi by měl být zapečetěn fólií nebo plombou, což slouží jako garance toho, že byla láhev řádně naplněna kvalitním dodavatelem a prošla kontrolou před expedicí. Poznáte tak rovněž, že láhev před vámi nepoužíval někdo jiný. Datum poslední revize je vyraženo na límci lahve, ale pro lepší orientaci se také značí nástřikem přímo na jejím vrcholu. Pokud má láhev na plášti nápis „P15Y“, datum poslední zkoušky by nemělo být starší než 15 let. V případě, že tento nápis na těle nemá, poslední zkouška láhve by neměla proběhnout před více než 10 lety.

Fyzicky poškozenou láhev neberte

Vyhýbejte se láhvím, které jsou napadené korozí, mají poškozený límec, případně jsou promáčklé, nebo dokonce děravé. Každá plnárna plynových láhví má ze zákona povinnost prázdnou láhev nejprve zkontrolovat a před jejím naplněním případně provést potřebnou údržbu. „Dlouhodobým problémem na trhu je, že některé malé plnárny ve snaze minimalizovat náklady údržbu láhví zanedbávají,“ upozorňuje Ivan Indráček, výkonný předseda České asociace LPG, jež pod značkou Bezpečné láhve garantuje jednotný standard kvality a bezpečnosti plynových láhví. „Setkáváme

se s tím, že plnárna údržbu buď vůbec neprovede, nebo orezlé láhve jen přestříká barvou, aby, na oko, vypadaly udržované, aniž předtím rez řádně odstraní,“ dodává Ivan Indráček s tím, že někdy plnárna ani nekontroluje, zda má láhev platnou tlakovou zkoušku.

Dbejte na správné uskladnění

Základním pravidlem je láhve skladovat i používat vždy ve stojaté poloze. Neměly by být uskladněny v nevětraných prostorách nebo prostorách pod úrovní terénu. Propan-butan je totiž těžší než vzduch a při úniku z láhve by se hromadil v nejnižším místě, což by mohlo například vlivem statické elektřiny způsobit vážnou nehodu. Samozřejmě by se také neměly nacházet v místnostech určených ke spaní. Láhve rovněž nevystavujte tepelným vlivům. Neměly by proto být umístěny v blízkosti topných těles, a rozhodně byste je neměli zapomenout na přímém slunci, popřípadě v rozpáleném autě na parkovišti. „Na slunci může teplota uvnitř vozu přesáhnout i 60 °C. U tlakové nádoby na plyn se přitom počítá s maximální teplotou 40 stupňů, takže teplota zkapalněného plynu uvnitř by tuto hranici neměla přesáhnout. Problém se může dostat hlavně v situaci, kdy je láhev neodborným přístupem přeplněná,“ uvádí Ivan Indráček.

Nesprávné plnění a přeplněná láhev

Propan-butanové láhve nelze plnit nikde jinde než ve specializovaných plnárnách. Jinak

totiž hrozí jejich přeplnění, které může vést ke vzniku rizikových situací. K plnění plynových láhví na čerpacích stanicích LPG pro automobily ale dochází poměrně běžně i přesto, že se jedná o činnost ze zákona a pod pokutou zakázanou. Nesprávně naplněná láhev je buď nedoplněná, takže platíte za větší množství plynu, než ve skutečnosti dostanete, nebo přeplněná, což je nebezpečné. „Plynové láhve mají svůj předepsaný odpařovací prostor, jenž činí dvacet procent objemu. Jedná se o bezpečnostní rezervu pro eliminaci tlaku vznikajícího při tepelné roztažnosti směsi propan-butanu. Přeplněná láhev má tento prostor logicky menší, takže je s rostoucí okolní teplotou o to víc natlakovaná,“ vysvětluje Ivan Indráček.

Kontrola těsnosti mýdlovou vodou

Pokyny ke správnému připojení plynové láhve uvádějí osvědčení dodavatelé na produktovém štítku připevněném k láhvi. Nezapomeňte ale též na pokyny výrobce spotřebiče, k němuž láhev připojujete. Odborníci dále doporučují pravidelnou výměnu plynových hadic jednou za 5 let a regulátoru tlaku plynu, který se připojuje na kohout tlakové lahve, jednou za 10 let. Doporučuje se i průběžná kontrola těsnosti všech spojů, především připojovacího šroubení. K tomu slouží detektor nebo pěnotvorný roztok. Vystačíte si ale rovněž s obyčejnou mýdlovou vodou.

■ AUTOR: Lukáš Pololáník
ZDROJ: Lesensky.cz



- BEZ BARVIV
- ČISTĚ PRŮZRAČNÁ
- DOKONALE ČISTÁ SKLA VAŠEHO VOZU

COYOTE přináší čisté průzračnou kapalinu do ostřikovačů, která neobsahuje žádná zbytečná barviva. Díky aktivním látkám zanechává skla vašeho automobilu dokonale čistá beze zbytků zaschlého hmyzu.

Dostupné v příjemných vůních jablko či kiwi-meloun.

ZIMA JE PREVÍT



Sníh, mráz, sůl, velké teplotní rozdíly a další negativní projevy mají samozřejmě vliv na chování živých organismů i strojů. Platí to samozřejmě i pro čerpací stanice. Vystaveny v první linii jsou jak výdejní technologie, tak elektronika totemů, ale i dlážděné či betonové povrchy a obrubníky refýže. Nedostatečná péče o čerpací stanici v zimě může mít neblahý dopad nejen na obchodní výsledky, ale také na bezpečnost. Zákazníci navíc negativně vnímají čistotu na výdejní ploše, v shopu i na toaletách. Na druhou stranu je udržitelnost čistoty v zimním období mnohdy sysifovská práce.

Mráz může zkrátit životnost technologie

Technologická zařízení čerpací stanice (výdejní stojany, tankovací automaty, vysavač, kompresory), se kterými přichází zákazník do kontaktu, jsou umístěny většinou ve ven-

kovním prostoru, a tak musí odolávat všem povětrnostním podmínkám. I když jsou na to částečně z výroby připraveny nebo by měly být, zima jim tak jako tak škodí. Již v průběhu náročnější zimy je možno vysledovat, zda obsluha nevěnuje čištění stojanů patřičnou pozornost. Indikátorem jsou rezivějící místa.

„V praxi se dost často setkáváme s velmi silnou korozí některých výdejních zařízení již po několika letech provozu.

Shodné zařízení, o které je řádně pečováno, může být i např. po 20 letech provozu bez známek výraznější koroze,“ upozorňuje vedoucí servisu čerpacích stanic GIA Czech Republic Martin Hendrych a dodává, že těmto zařízením rozhodně neprosolvá „prosolení“ celého prostoru čerpací stanice přímo posypovým vozem. Při takové údržbě dojde k prosolení nejen výdejních stojanů, ale i například sloupů přestřešení nebo jejich opláštění až do výše přes 0,5 m. Přesto se lze s takovou údržbou na čerpacích stanicích setkat poměrně často. Následky takové „údržby“ si asi každý dokáže představit.

Pravděpodobně největší problémy na výdejních zařízeních způsobují v zimním období výdejní pistole, hadice a hadicové navijáky. Tedy zařízení, na kterých je hodně pohyblivých a pryžových částí a často se s nimi manipuluje. Velkou měrou lze předcházet

těmto problémům především pravidelnou celoroční údržbou. „S klesajícími teplotami se zhoršuje filtrovatelnost paliv, zejména motorové nafty. Pokud před zimou provozovatel nevymění filtry, může v zimním období dojít k jejich skoro úplnému ucpání a výraznému snížení průtoku vydávaného paliva. Pomíne-li větší opotřebení hydraulických agregátů, může to způsobit nespolehlivé vypínání výdejních pistolí a tím i možné škody na životním prostředí nebo škody na majetku,“ říká Martin Hendrych a dodává: „Rozhodně tedy nelze přípravu na zimní období podceňovat.“

S klesající teplotou roste poruchovost výdejních zařízení, což se týká především pryžových a těsnících prvků. „Ale například u elektronických součástí způsobují větší poruchovost spíše skokové změny teplot než jen nízké teploty, kterým často dochází na konci zimy, kdy denní teploty překračují hranici 10°C a v noci teploty padají hluboko pod bod mrazu,“ zdůrazňuje Martin Hendrych a dodává, že zvýšenou pozornost by obsluha v zimním období měla věnovat především kontrole těsnosti výdejních pistolí a hadic. „Také je nutné častěji kontrolovat funkčnost navijáků hadic, protože hadice s pistolí, která zůstanou ležet v jízdním pruhu, mohou být nevratně poškozeny projíždějícími vozidly.“

Teplotní roztažnost pohonných hmot

Pohonné hmoty mají poměrně velkou teplotní roztažnost a možnost, jak udělat výdej paliv co nejférovější, je provozovat výdejní zařízení s teplotní kompenzací vydávaného paliva (ATC). Ale i zařízení, které touto kompenzací není vybaveno, musí stejně vydat přesné množství při aktuální teplotě. Teplotu paliva se však zákazník obvykle nedozví a provozovatel ani nemá povinnost ji někde uvádět. Rozdílné teploty uskladněných paliv



bývají u nadzemních nádrží oproti nádržím podzemním. „Pokud si natankuji např. benzin z podzemní nádrže, kde i v zimním období mohou být teploty okolo +8°C a následně budou mrazy třeba -15°C, v nádrži automobilu se mi objem paliva zmenší. S tím ale nelze nic dělat, to je prostě fyzika,“ vysvětluje Martin Hendrych, ale zároveň dodává, že moderní automobily jsou většinou vybaveny předehříváním paliva v palivovém ústrojí, takže jeho objem se při provozu zase mírně zvětší a zákazník by zase tolik trtit neměl.

„Obsluha stanice by v zimním období měla dbát zvýšené patrnosti právě na úniky PHM z míst v okolí hadic a pistolí, kde právě kolísající teplota má za následky degradace materiálu a následné netěsnosti. Dále by se měla zaměřit na čistotu místa pro aretaci pistole, kde vlivem napadaného sněhu a vody dochází k namrzání a poté v některých případech není možné pistole dobře zaaretovat,“ tvrdí vedoucí servisu společnosti Adast Engineering Petr Kružík a dodává, že v zimním období trpí veškeré zařízení pracující ve ven-

kovním prostředí. „U výdejních stojanů se ale s touto skutečností počítá a jsou již při vývoji jednotlivé díly na extrémní výkyvy zkoušeny. Přesto se ale jako servis setkáváme s řadou závad, kterým nelze předcházet. Prostě s nimi sezonně počítáme a dopředu se zásobíme potřebnými díly.“

Častou otázkou je také přesnost měření měřidel výdejních stojanů v mrazech. Přesnost měřidel je zaručena typovým schválením měřidla. Toto vydává příslušný zkušební orgán a tím je každý stojan opatřen a zaručuje správnost měření pro veřejný výdej. „V praxi je lepší při vysokých mrazích měřidla neseřizovat, tepelná roztažnost materiálů je jasně daná,“ říká Petr Kružík.

Pozor na naftu z nadzemních nádrží

Zejména to jsou závady typu, že si zákazník stěžuje na pomalý průtok produktu a neschopnost vypínání pistolí. „Řešení bývá poměrně jednoduché. Málokterý pro-



**SERVIS A REVIZE TECHNOLOGIE
ČERPAČÍCH STANIC PHM**

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

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

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

BMSI s.r.o.
www.bmsi.cz

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

Provoz: Chrudim
Za Pivovarem 779, ČR 53701
Tel: +420 728 051 379
info@bmsi.cz



➔ vozovatel totiž včas vymění vložky filtrů čerpadel. Následně dojde k jejich ucpání hustějším produktem, což se týká zejména nafty z nadzemních nádrží. Tím je zásadně snížen výkon čerpadel a v této návaznosti i vypínání pistolí při plné nádrži," vysvětluje Petr Kružík.

Dalším problémem jsou tečící otočné klouby pistolí. Jedná se o to, že těsnící gufero (pokud je gumové) prostě mrazem ztuhne a neplní správně funkci. „Jediné řešení je jeho výměna za silikonové. Silikon je přece jen úžasný materiál, který nádherně drží tvar, a to nejen u těsnění," radí Petr Kružík.

Takovým drobným problémem v extrémních mrazech bývá i tzv. navíjení hadic. Tento problém je prostě na obecné úrovni. Když je to tvrdé, tak to přece nejde ohnout! To bývá časté vysvětlení všech servisních techniků. Mrazy našťastí nebývají zase tak dlouhodobé a je to opravdu jen otázka pár týdnů, než hadice změknou.

Solit, či nesolit?

V zimním období je také na místě otázka solení. V posledních letech se mluví o škodlivosti soli pro lidský organismus a ne jinak je tomu u zařízení vystaveného jejímu působení. Lidský organismus můžeme ochránit pouze omezením nadměrného používáním soli, ale bohužel toto řešení pro stojany není možné. K této problematice přistoupili různí výrobci různým způsobem. Někteří se snaží využívat materiály, které více odolávají působení soli pro zimní údržbu komunikací, ale toto se často ukazuje jako problém při opravách po poškození vozidlem zákazníka. Opravy bývají často nereálné a dochází k likvidaci pojistných událostí jako totální. V tom nastává velmi složité jednání s pojišťovnami, a kdo to kdy zažil, ví, že pak poškozenému provozovateli čerpací stanice zbývají jen oči pro pláč. „Z tohoto a z mnoha dalších důvodů společnost Adast zůstává u použití tradičních



kovových dílů kapotáže stojanů s velkým podílem využití nerezových materiálů. U dílů, kde nelze použít jiné než lakované součásti, používáme nové technologie s povrchovými úpravami materiálů a novou lakovnou, která využívá ty nejnovější technologie v dané oboru," říká Petr Kružík.

Podzemní technologie

Důležitou a přitom často opomíjenou prevencí je pravidelné odkalování nádrží. Voda, která se dostane do hydrauliky výdejních stojanů, může zamrznout a poškodit v lepším případě těsnící prvky a v horším případě poškodí stěny měřičů, monobloků apod.

Zima prověří také provádění preventivní pravidelné údržby pojistných armatur, hlavně podtlakovo-přetlakových pojistek na odvětrání nádrží. Pokud se pojistky pravidelně nečistí, v zimním období pak zamrzají a následně zareznuou. Při nefunkčnosti pojistek, kdy nedojde k otevření ventilu při větším

přetlaku v parním systému nádrží a potrubních rozvodů, než který je na armatuře nastaven, může dojít k problémům při stáčení na rekuperačních potrubích. Při otevření víček rekuperace nebo měřicí armatury může přetlak v nádrži obsluhu nemile překvapit. Výron par s produktem stříkajícím do výšky nad stáčecí šachtou nevěstí z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí na čerpací stanici nic dobrého. Stejně tak i při podtlaku v celém těsném systému z důvodu poškozené pojistné odvětrávací armatury může dojít k poškození podzemních nádrží.

Řešením problému vyrovnávání tlaků v parním prostoru nádrží při nefunkčních přetlakovo-podtlakových pojistkách je oprava pojistek, a nikoliv velice časté nedovření či dokonce přímé otevření uzávěrů měřících či rekuperačních armatur. Armatury brání unikání karcinogenních par do ovzduší, a pokud případná kontrola České inspekce životního prostředí zjistí, že nejsou parotěsně uzavřeny, může provozovatel počítat s vysokou pokutou.

Pojížděné poklopy šachet nádrží

Samostatnou kapitolou jsou poklopy šachet nádrží, hlavně těch pojížděných, které jsou v komunikacích. S těsností těchto přejezdových poklopů, od plastových až po ocelové a litinové v různém provedení a s různými úpravami těsnění proti zatékání vody, bývají trvalé problémy. Pokud se k tomu přidají ještě zimní podmínky, kdy sníh a led namrzá na komunikacích, mechanicky se odhrnuje a používají se chemické látky na odmrazování komunikací, jsou poklopy ještě náchylnější k propouštění vody do šachet. Stačí kamínek z posypu vozovky, který se dostane do těsnicího labyrintu mezi rámem poklopu a vlastním poklopem, dojde k poškození těsnicích ploch a voda má již cestu do šachty nádrže otevřenou. Není třeba připomínat, že voda



SPOLEČNOST KM-PRONA A.S. MÁ ZÁJEM O NÁKUP ČERPACÍCH STANIC PO CELÉ ČR

Nabídky zasílejte na vitek@km-prona.cz
Děkujeme!

s vysokou koncentrací soli v šachtě nastartuje a výrazně urychluje procesy koroze. Je proto třeba vysoké obezřetnosti při odklizení sněhu těžšími mechanismy (sypače s pluhem, frézy, traktory), zejména pokud jsou na odklizení sněhu najímání, o poklopech jejich řidiči nevědí a navíc je vnímají jako běžné kanalizační vpusti. Po velkém tání, kdy mráz povolí a teploty se dostanou nad nulu, se doporučuje poklopy otevřít a vnitřek šachet prohlédnout, případnou vodu odčerpat a vnitřní prostor šachet vysušit.

Pozitivní motivace obsluhy

Motivace obsluhy je klíčovým faktorem k zajištění dodržování standardů čistoty na čerpací stanici. Součástí standardů by měla být jasná definice rolí a povinností obsluhy a současně kontrola jejich plnění. Stejně tak je potřeba zajistit prostředky na úklid a udržovat je v provozuschopném stavu, na svém místě a průběžně doplňovat jejich zásoby. Úspora v této oblasti provozu se nevyplácí a škody na zařízení mohou být mnohonásobně vyšší. Základním nástrojem k zajištění čistoty na čerpací stanici by měl být rozpis úklidu a údržby podle typu činnosti a ročního ob-



dobí. Obsluha potvrzuje splnění jednotlivých úkonů v rámci denního rozpisu a samostatně řeší případy, které vznikají například v důsledku nepříznivého počasí apod.

Úklid je tedy součástí náplně práce obsluhy, nicméně je dobré zavést motivační odměny, např. na základě měsíčního hodnocení úklidu podle denních rozpisů a objemu práce odvedené nad rámec standardních povinností. Nestačí jen důkladný rozpis služeb, ale

součástí dobré organizace je i kontrola provádění údržby vedoucím čerpací stanice. Pokud provedete kontrolu, pak nezapomeňte na základní pravidlo pozitivní motivace personálu: nejprve je třeba pochválit, poté vytknout nedostatky a uložit jejich odstranění.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv

SORTIMENT ZIMNÍCH POMOCNÍKŮ PRO MOTORISTY

AUTOKOSMETIKA



PETROL
PARTNER

www.cleanfox.cz

NEJRIZIKOVĚJŠÍ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI JSOU OPRAVY A ÚDRŽBA



Rozsáhlý požár zachvátil vloni v září areál společnosti ČEPRO v Loukově na Kroměřížsku, kde firma skladuje pohonné hmoty. Vznítla se autocisterna, od ní se vznítily další tři, přičemž dvě z nich vybuchly. Řidič jedné z autocisteren byl středně těžce zraněn. Vyhořely tisíce litrů pohonných hmot, způsobená škoda se odhaduje na 50 až 70 milionů korun.

Jaká následná opatření firma v důsledku havárie v Loukově přijala, jsme se zeptali Zdeňka Stejskala, vedoucího odboru HSE společnosti ČEPRO, a. s.

Které zásady bezpečnosti byly porušeny při záříjové havárii ve vašem skladu Loukov?

Příčiny požáru a exploze v Loukově jsou zatím stále v šetření, proto je nyní ještě nemožné přesně identifikovat. Nelze vyloučit vznik výbušné atmosféry v plněné autocisterně. Když uvnitř vznikne nějaký výboj, jiskra, pak může dojít, při vhodné koncentraci par se vzduchem, k výbuchu. Při čerpání do

autocisteren platí samozřejmě velmi přísná bezpečnostní opatření. Autocisterny musejí být při čerpání uzemněné, jsou zde četné technologické blokace, například průtoky čerpadel či polohy plnicích ramen, zaměstnanci musejí mít ochranné pomůcky v anti-statickém a nehořlavém provedení, vozidla, do nichž se čerpají pohonné hmoty ve velkém, musejí mít certifikát podle Evropské dohody pro přepravu nebezpečných látek ADR a řada dalších podmínek. Cisterny musejí mít při čerpání vypnutý motor i další doplňková zařízení, například nezávislé topení, řidiči nesmějí během čerpání používat žádná komunikační zařízení, ať už jsou to mobily, nebo radiostanice. Nesmějí samozřejmě ponechat plnicí zařízení bez dozoru.

Řidiči autocisteren i obsluha výdejních terminálů musí procházet opakovaným důkladným školením a výcvikem.

Havárie v Loukově byla největší za poslední léta?

Ano, naposledy zažilo ČEPRO takovou rozsáhlou mimořádnou událost v roce 1998 ve skladu Hájek. Zaznamenali jsme i havárie na produktovodech, ale tam šlo většinou o netěsnosti potrubí, vesměs způsobené krimi-

nální činností, kdy došlo k následnému znečištění životního prostředí.

Přijali jste v důsledku havárie v Loukově nějaká následná opatření?

Ano, připravujeme interní vyšetřovací zprávu, kde bude navržena celá řada bezpečnostních opatření, jak organizačních, tak technických. Zatím se nám podařilo, a to v rekordně krátkém čase, po dvou měsících od havárie, obnovit v Loukově výdej pohonných hmot. Stále ještě sanujeme místo havárie. Máme v plánu plně modernizovat zařízení výdejních lávek, bude vybaveno nejmodernější technologií, výdejní lávky budou prakticky úplně nové. Nyní jsme ve fázi projektové přípravy.

Budou modernizovány i ostatní sklady?

I tam se s postupnou modernizací výdeje pohonných hmot počítá, abychom eliminovali možné chyby při čerpání a zvýšili efektivitu provozu. Tato technologie nebude v blízké budoucnosti plně automatizovaná, ale chyby způsobené obsluhou musejí být minimalizovány. Už dnes technologie hlídá člověka, aby nedělal chyby, a my chceme tuto míru nadále zvyšovat.

Kdy bude projekt modernizace skladu v Loukově hotov a kolik to bude stát?

Zatím probíhá projektová příprava, náklady na obnovu nejsou ještě zcela známy. Projekt by měl být hotov v nejbližších týdnech. Škody také nejsou zatím přesně vyčísleny, dosud probíhá jednání s pojišťovnou a sumarizace škod.

Co je v oboru, ve kterém ČEPRO podniká, nejrizikovější z pohledu bezpečnosti?

Naše konkrétní statistika ukazuje, že hlavní příčinou mimořádných událostí jsou zaměstnanci cizích subjektů operujících v procesech společnosti ČEPRO. Druhou hlavní příčinou je údržba zařízení, a to jak na čerpacích stanicích, tak na terminálech, skladech, výdejních lávkách, tj. v podstatě ve všech petrochemických provozech. Při údržbě a opravách technologií se totiž často používá otevřený oheň, třeba při svařování apod. Pokud není zařízení před opravou dokonale vyčištěno, může dojít ke vzniku výbušné atmosféry. Tam je potřeba zvláště důsledně dodržovat bezpečnostní předpisy, protože hrozí nebezpečí požáru či výbuchu. Není náhodou, že právě při opravách došlo v posledních letech na čerpacích stanicích hned k několika závažným mi- ➔





➤ mořadným událostem, a to průřezově u společností provozujících čerpací stanice. Narážíme totiž na velký nedostatek kvalifikovaných pracovníků v této oblasti, často je zde také velký tlak na efektivitu těchto prací na úkor bezpečnosti. Údržba je obecně velice riziková činnost v tomto oboru, rozhodně z hlediska bezpečnosti náročnější než třeba samotné čerpání nebo jiné rutinní činnosti. Běžné technologie jsou totiž velmi dobře zabezpečeny, a pokud je obsluhují kvalifikovaní a vyškolení zaměstnanci, je riziko vzniku mimořádné události malé. Ale pokud se musí technologická zařízení rozebrat, udržovat, opravovat, rozmontovat, je to nestandardní situace, a tam je to riziko nesrovnatelně větší než při běžném provozu.

Problematické je i stáčení pohonných hmot z cisterny do zásobníku u čerpací stanice. Často se tam setkáváme s nekázní veřejnosti. Pokud se stáčení děje za provozu čerpací stanice, řidič nemá moc možností, jak zabránit zákazníkům se k cisterně přibližovat. Zákazníci bývají často nevybíraví, dochází i ke konfliktům, chybí všeobecná osvěta.

Došlo přitom někdy k nějaké havárii?

Takové informace nemám, ale slyšel jsem od kolegů, že zákazníci jsou často velmi neurvalí, že nejsou ochotni respektovat jakákoliv omezení a zásady bezpečnosti.

Předpokládám, že vaši zaměstnanci musejí absolvovat důkladné proškolení v oblasti bezpečnosti práce. Která to jsou?

Ano, školení je celá řada a jsou pravidelná. Jsou několikaletého typu. Jednak jsou zaměřena obecně na bezpečnost práce, požární ochranu a ochranu životního prostředí. Dále jsou to specializovaná školení zaměřená na přepravu nebezpečných látek po silnici, pro procesy plnění autocisteren a manipulace s hořlavými látkami. Dále jsou to kurzy první pomoci, kurzy bezpečné defenzivní jízdy a řada dalších.

Řidiči autocisteren jsou také vaši zaměstnanci?

Ano, ČEPRO má i vlastní autocisterny, ale pohonné hmoty se pochopitelně plní i do autocisteren externích firem. Jejich řidiči samozřejmě také musejí projít celou řadou školení.

Proškolujete i obsluhu čerpacích stanic EuroOil?

Samozřejmě. Obsluha mimo školení o bezpečnosti práce, požární ochrany, marketingu a prodeji absolvuje také mj. školení a postupy, jak se chovat v případě přepadení čerpací stanice, při krádežích nebo újezdech bez placení. V poslední době se intenzivně zaměřujeme na kontrolu dodržování bezpečných postupů na čerpacích stanicích.

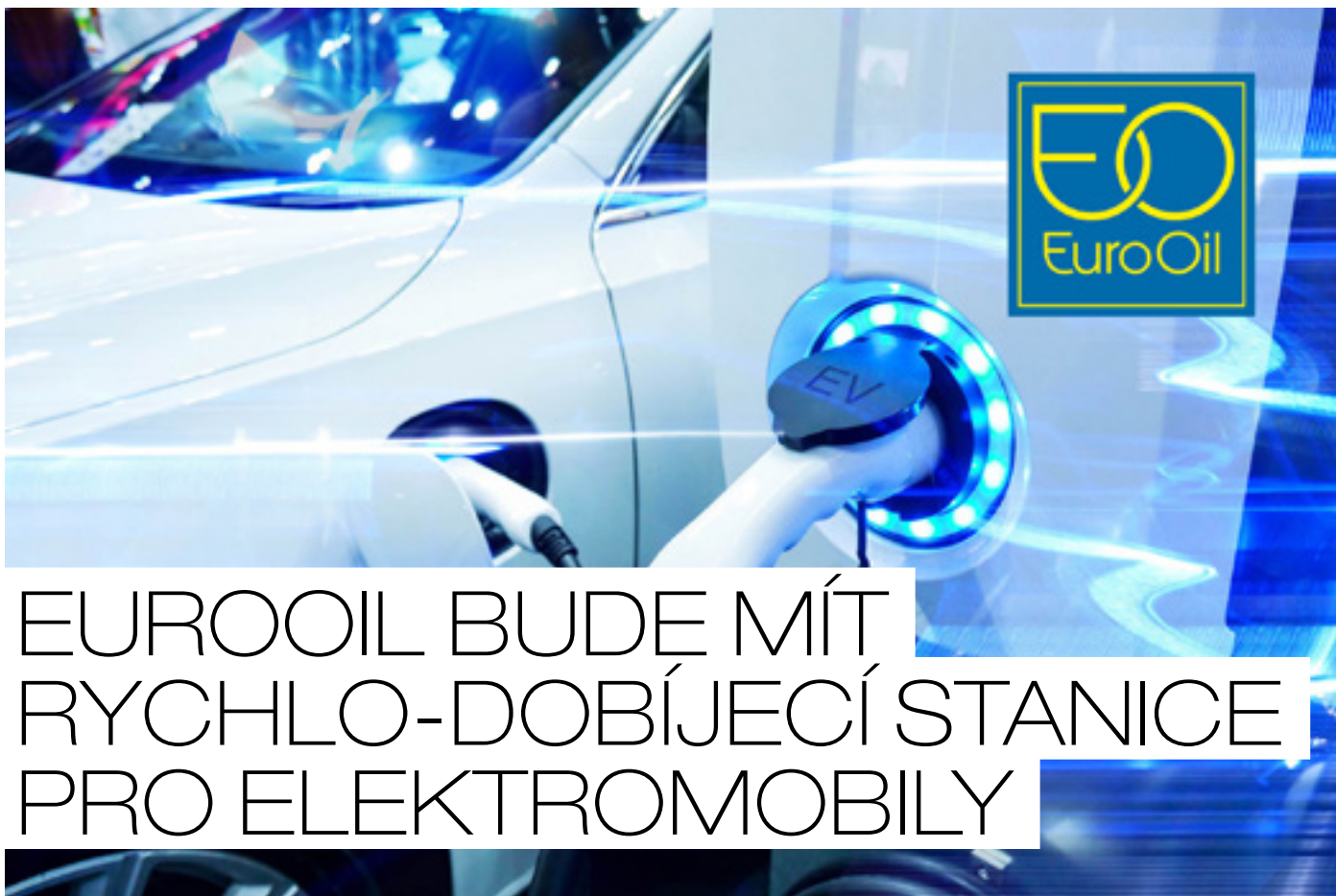
K únikům pohonných hmot u čerpacích stanic nedochází?

Zřídka a v malé míře. Čerpací stanice jsou vybaveny moderními technologiemi, které úniky nebezpečných látek spolehlivě a významně omezují. Jsou to systémy indikace netěsností, čerpací stanice jsou také vybaveny zachytnými jímkami a plochami a tyto systémy jsou pravidelně kontrolovány a udržovány.

Takže kontaminované okolí čerpacích stanic, které bylo běžné v 90. letech, je už definitivně minulostí?

To byly pozůstatky z dřívějších dob, kdy se na ochranu životního prostředí ještě tolik nedbalo a technologie byly méně bezpečné. Zásadně se také změnil přístup provozovatelů čerpacích stanic k životnímu prostředí. Používaly se například jednoplášťové nádrže, zatímco dnes jsou vesměs dvoupášťové, i potrubí je dnes dvoupášťové s indikací netěsností v meziprostoru. Stojany jsou vybaveny i zařízením na odvod par a jejich rekuperaci, takže péče o životní prostředí je dnes na vysoké úrovni.

■ AUTOR: Alena Adámková



EUROOIL BUDE MÍT RYCHLO-DOBÍJECÍ STANICE PRO ELEKTROMOBILY

Společnost ČEPRO, a.s., neustále rozšiřuje služby pro automobilové zákazníky a to i v podobě nabídky alternativních energií pro motorová vozidla. Ve své síti EuroOil čítající 200 čerpacích stanic je v současné době v provozu 33 stanic s výdejem LPG a 7 čerpacích stanic s výdejem CNG. Dalších zhruba 20 projektů na zbudování výdejních míst CNG je v projektové přípravě.

V současné době společnost ČEPRO, a.s., podepsala se společností Pražská energetika, a.s., smlouvu o dlouhodobé spolupráci v oblasti výstavby rychlo-dobíjecích stanic pro elektromobily. Společnost Pražská energetika, a.s., v současnosti buduje díky podpoře v rámci Operačního programu Doprava Ministerstva dopravy celonárodní síť dobíjecích stanic, což napomůže rozvoji čisté mobility na území celé České republiky.

V síti čerpacích stanic EuroOil tak díky tomuto projektu s názvem „Pátevní síť PRE“ postupně vyrostou desítky rychlo-dobíjecích stanic (DC 50kW). Zákazník tak bude moci díky rychlo-dobíjecí stanici na naší čerpací stanici dobít baterii svého elektromobilu za zhruba 20 až 30 minut. V době

dobíjení vozidla pak může využít doplňkových služeb v obchodě v podobě rychlého občerstvení a bezplatně poskytovaného WIFI připojení.

„Nástup alternativních paliv je realitou. Naším cílem je uspokojovat potřeby Všech našich zákazníků a spolupráce na rychlo – dobíjecích stanicích pro elektromobily je jedním z kroků které nám umožňují náš cíl naplňovat. V oblasti alternativních paliv spolupracujeme se silnými partnery a jsem hrdý na to, že se mezi ně zařadila společnost PRE“ uvádí k tomuto novému projektu generální ředitel ČEPRO, a.s., Mgr. Jan Duspěva:

Doplňuje ho generální ředitel PRE Ing. Pavel Elis: „V letošním roce je to právě

deset let, kdy jsme začali stavět dobíjecí stanice a budovat infrastrukturu v Praze pro elektromobily. Dnes jich provozujeme skoro sto a tak jsme získali cenné zkušenosti nejen z výstavby, ale i z provozu sítě dobíjecích stanic. A protože se nám podařilo získat dotaci v rámci zmíněného programu Ministerstva dopravy, chceme naše zkušenosti a poznatky uplatnit právě při realizaci Operačního programu Doprava. Spolupráce se společností ČEPRO na tomto projektu, ale i na dalších podobných projektech s jinými subjekty plně zapadá do naší koncepce.“

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: ČEPRO

NA NIČEM JSME NEŠETŘILI...



Pod brněnským sídlištěm Nový Lískovec v areálu firmy Valmont vyrostlo nedávno velkoryse pojaté mycí centrum s názvem Red Box Park. Automobil si zde můžete umýt hned třemi způsoby a kromě toho tu ještě mají mycí box pro kola, motorky, a dokonce psy. A nechybí ani nabíjecí stojan pro elektromobily.

Dva kohouti na jednom...

Mycí centrum Red Box Park vybudoval majitel sítě prodejen novin, tabáku a alkoholu Valmont Radek Janíček a své síly přitom spojil mimo jiné s firmami iWash a Christ. Ta první dodala vybavení pro mycí boxy a techniku na čištění interiéru vozidel, druhá technologie pro strojové mytí v portálech. Tento článek budeme věnovat hlavně bezkontaktnímu mytí v Red Box Parku, na zajímavosti portálových myček Christ se podíváme v příštím čísle Petrol magazínu.

Radek Janíček začal podnikat krátce po sametové revoluci a během následujícího čtvrtstoletí vybudoval velkoobchod i maloobchod-

ní řetězec s tabákovými výrobky. Někdy vloni však dospěl do okamžiku, kdy potřeboval změnu, a tak úspěšnou firmu zčásti prodal a začal přemýšlet o nějaké nové činnosti. S ohledem na vlastnictví rozsáhlého pozemku s parkovištěm po bývalém supermarketu Delvita v brněnském Starém Lískovci došel k závěru, že by se mu líbilo mycí centrum. „Těch je dnes v Brně docela dost, a tak jsem chtěl postavit něco, co se od těch ostatních bude odlišovat. Chtěl jsem vybudovat mycí centrum, které bude nejkomplexnější a zároveň vybavené nejmodernějšími a nejlepšími technologiemi, kterou jsou aktuálně na trhu k dispozici,“ vysvětluje svou filosofii Radek Janíček. „I proto se na dodávce

technologií podílely dvě firmy, které nám vyšly z velkého výběrového řízení. Po něm jsme došli k závěru, že mycí portály má nejlepší německá firma Christ a mycí boxy zase umí dělat nejlépe společnost iWash. Bylo by asi jednodušší oslovit jen jednoho dodavatele technologií, ale my jsme tady chtěli mít opravdu to nejlepší,“ dodává.

Zástupcům obou společností se to zpočátku moc nezamlouvalo, ale v průběhu stavby se dokázali nějak dohodnout a nakonec došlo i na spolupráci. „Dokonce je tu i malý průnik obou technologií. Myčky Christ totiž využívají změkčenou vodu, kterou připravuje zařízení od firmy iWash,“ říká Jaromír Zmek z Christu.

A vlastně je tu ještě třetí dodavatel technologií. ČOV totiž pochází od domácího výrobce z Hodonína, firmy Delta.

18 zákazníků najednou

Velkorysé mycí centrum může najednou obsloužit až 18 zákazníků. Dva mohou být v portálové myčce, tři v mycím boxu, dva si mohou umývat motorku nebo kolo, dva čistit interiér, čtyři si nechají automobil čistit ručně, další si může vysprchovat svého psa a na posledních dvou stáních lze dobít elektromobil. „Máme tady orientační plán, jednotlivá stání jsou očíslována, ale je fakt, že lidé nečtou... I proto tady ještě máme obsluhu, aby se zákazníci měli koho zeptat a mohli se i poradit,“ dodává Radek Janíček. V areálu Red Box Parku, který má otevřeno sedm dní v týdnu od sedmi hodin (So–Ne od 9.00) až do devíti hodin do večera.

Stavba zázemí mycího centra je v kontextu podobných zařízení naprosto originální. Není divu, dvoupatrovou budovu totiž navrhl známý architekt František Šmádek, který je například autorem unikátního brněnského Sono centra.



Zatímco v přízemí jsou ukryta technologická zařízení zajišťující provoz mycích boxů i portálů a shop se základním občerstvením, autodoplňky a cigaretami, v prvním patře najdete sociální zařízení, které je celé z nerez, kanceláře a prostor pro odpočinek včetně terasy. Radek Janíček chce tyto prostory do budoucna nabízet

pro obchodní jednání nebo menší konference apod.

Sedm programů a bohatá pěna

Mycí boxy od společnosti iWash, respektive jejich konstrukce je logicky laděná do červených barev. Speciální opláštění nazývané firmou iWash Bubbles Bay je nejen odolné a praktické na údržbu, ale také dobře vypadá. Dva boxy jsou zastřešené, jeden pro mytí větších vozidel je otevřený. Podlahy v boxech jsou temperované, aby bylo možné automobily umývat i při teplotách pod bodem mrazu, zákazník pak má k dispozici celkem tři pistole. První nízkotlaká slouží k nanášení speciální chemie pro uvolnění extrémních nečistot (nalepený hmyz, špína od brzd apod.), druhá rovněž nízkotlaká s kartáčem umožňuje nanášení aktivní pěny „Active mousse“. Při tomto režimu se příslušná chemie nanáší za pomoci teplé vody a vzduchu při nízkém tlaku. Zařízení dokáže účinně šetřit s vodou i chemií, aniž by to ovlivňovalo kvalitu mytí. „Domnívám se, že pouze bezkontaktní mytí není stoprocentně účinné, určitou špínu nedostane dolů ani sebevyšší tlak,“ vysvět-



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

☞ Iuže Radek Janíček použití kartáčů. Do třetí vysokotlaké pistole vhání směs, popřípadě změkčenou nebo osmotickou vodu vysokotlaké čerpadlo o výkonu až 16 l/min při tlaku 140 bar. Ta slouží k nanášení šamponu, oplachu vysokým tlakem, vosku a konečnému oplachu osmotickou vodou.

Zákazník tak má v nabídce celkem sedm programů (mytí kol a hmyzu, mytí šamponem, aktivní pěna, kartáč, oplach, voskování a závěrečný oplach osmotickou vodou). V portálech i boxech využívá Red Box Park výhradně originální chemii od obou dodavatelů technologií. V boxech lze platit drobnými nebo přednabitým klíčem, který si koupíte v obchodě, kde akceptují kromě hotovosti a kreditních karet i karty CCS. Nechybí ani měnička bankovek, kde si zákazník může zároveň zakoupit, popřípadě dobít přednabitý klíč. V souladu s dnešními standardy lze za 10 korun využívat příslušný mycí program 50 minut.

Z hlediska kontroly zařízení je možné technologie ručních boxů nastavovat prostřednictvím internetu. „Provozovatel také může sledovat tržby jednotlivých boxů, program dokáže tvořit i statistiky tržeb, ale navíc lze jeho prostřednictvím nastavovat jednotlivé mycí programy. Zároveň dostává případná alarmová hlášení. Informace o případných závadách na celém zařízení dostává i servis firmy iWash, který díky tomu může některé poruchy odstraňovat pružně a rychle i na dálku,“ říká zástupce firmy iWash Marek Liška.

Celé mycí centrum využívá nejen vodu z řádu, ale i dešťovou. Veškerá voda se pak před použitím změkčuje a po prvním mytí samozřejmě recykluje prostřednictvím výše zmíněné ČOV od firmy Delta.



Kola, motorky, koberečky...

Ale posuňme se dále v rámci mycího centra. Mezi hlavní budovou a budovou pro ruční čištění vozidel jsou ještě další čtyři samoobslužné boxy. Ve dvou lze umývat motocykl nebo kolo, v dalších jsou k dispozici vysavače, tepovač koberců a pračka koberců. Současně si zde můžete „načernit“ i nahustit pneumatiky, popřípadě interiér vozidla ošetřit antibakteriálním přípravkem. Na kola vám zde půjčí držák a za poplatek také pomůcky na čištění pastorků nebo řetězu, kartáče a kartáčky nebo houbičku či utěrku. A dohodnout si tu můžete i servis svého bicyklu, který zajišťuje partnerská brněnská firma Hape Sport.

Samostatnou jednotkou mycího centra je ruční mytí vozidel. Zde se zákazník musí samozřejmě objednat, ale nabídka služeb je opravdu komplexní. Zahnuje mytí i speciální péči o lak,



skla, plasty nebo kola stejně jako palubní desky nebo čalounění. Na ruční mytí se musíte podobně jako do servisu objednat. Mimo jiné k tomu slouží i formulář na zdařilých internetových stránkách Red Box Parku, kde zákazník najde podrobný rozpis nabízených služeb i s ceníkem. Stačí se zaregistrovat, zamluvit si termín a vypsat příslušné úkony. Kalkulačka vám pak spočítá i celkovou cenu.

Zákazníci zatím objevují

Mycí centrum bylo slavnostně otevřeno loni začátkem října. Do konce roku probíhal spíše zkušební provoz, plně nasazení čeká Red Box Park až letos na jaře, kdy se spousta motoristů snaží své automobily zbavit zimní špíny. „Počet zákazníků postupně narůstá, ale zatím je to tempo pomalejší, než jsem původně očekával,“ říká Radek Janíček a dodává: „My jsme mu ale zatím nedělali v podstatě žádnou propagaci. Chtěl jsem, aby si to tady všechno sedlo a zaměstnanci se zaučili, aby byl pak zákazník stoprocentně spokojen. Nyní už určité akce připravujeme.“ A my dodáváme, že pro zákazníky byla určitě zajímavým počinem například akce mytí psů zdarma na svatého Valentína.



Velkorysý prostor celého mycího centra skýtá do budoucna i další možnosti. Už nyní se zde scházejí například fanoušci tuningu i se svými upravenými automobily. V nejbližší době se mají nedaleko odtud stavět pětipodlažní podzemní garáže jako záchytné parkoviště, neboť se zde nachází konečná tramvaj i autobusů směřujících mimo jiné do centra Brna. „Ale nejsme tlačeni potřebou rychlého navrácení

investice, která šla do desítek milionů. Naším cílem bylo hlavně udělat něco, co sem bude lidi lákat,“ dodává Radek Janíček.

V příštím čísle se pak můžete těšit na podrobný popis obou portálových myček a také se podrobněji zaměříme na to, jak funguje myčka na psy.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

iWash®
complete wash systems

PETROL
PARTNER

Společnost iWash poskytuje na českém trhu kompletní služby, které zahrnují technologie a produkty pro mytí osobních a nákladních automobilů či autobusů.

portálové mycí linky



samoobslužné mycí boxy



chemické produkty



Nabízíme:

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

www.iwash.cz

Z MSTĚTIC NEJEN DO CELÉHO ČESKA



Během posledních let prochází společnost Filson zásadním rozvojem a modernizací, díky které ještě více upevní svou pozici nejen na českém, ale především na celoevropském trhu. Prvním krokem k modernizaci bylo zlepšení zásobování a za tímto účelem vzniklo i nové logistické centrum nebo chcete-li centrální sklad v průmyslovém parku P3 Prague D11, který se nachází u obce Mstětice na východ od Prahy u dálnice D11 na Hradec Králové. Byli jsme se tam podívat.



Začalo to před 25 lety

Společnost Filson, dodnes ryze česká firma s výhradně českým kapitálem, vznikla počátkem devadesátých let jako specializovaný velkoobchod a distributor kompletního sortimentu autodoplňků. V době, kdy český trh zaplavily levné a nekvalitní výrobky z Asie, byla společnost Filson jedním z prvních distributorů nabízejících produkty evropské provenience. Významným mezníkem v její historii se stal rok 1994, kdy začala spolupráci s čerpacími stanicemi. Krátce po příchodu nového milénia se zásadně rozšířil obchodní tým a začala zároveň expanze do obchodních řetězců a také se rozšířila nabídka zákaznických služeb. V roce 2011 společnost koupila výrobní závod Hekra v Opavě a začala s výrobou vlastních produktů v segmentu autokosmetiky, provozních kapalin a motorových olejů. Tímto krokem získala společnost Filson potřebné portfolio, které této společnosti otevřelo cestu k výraznému posílení pozice na trhu, a to nejen v sítích čerpacích stanic.

Produktů je stále víc...

Dlouhá léta využívala společnost Filson, která má svou centrálu, vedení i reprezentativní prodejnu v Praze-Uhřetěvsi, centrální sklad v Říčanech. Před rokem a půl však bylo třeba kvůli stále se rozrůstajícímu portfolio výrobků najít nové skladové prostory. Proto od září 2017 najdete logistické centrum firmy v areálu P3 Logistic Park, který stojí hned vedle dálnice D11 v katastru obce Mstětice. Kompletní portfolio produktů, které společnost Filson nabízí ve své distribuční síti, zde najdete na ploše necelých 7200 m². V obrovské hale s podhledovou výškou stropu ve 12 metrech je k dispozici celkem 12 tisíc paletových míst v osmi patrech s více než 4500 položkami.

Společnost Filson nabízí aktuálně vlastní produkty značek Carlson, Rox, Fridex, Arva, Glacidet a další, které jsou vyráběné v opavském a velvarkém výrobním závodě. Některé výrobky z oblasti autopříslušenství dováží z Asie a například autobaterie Bear Power pro změnu pocházejí z Evropy... Nově se společnost stala také majitelem německé značky Aroso, která vyrábí a prodává široký sortiment prémiových autodoplňků. Počátkem letošního roku společnost Filson otevřela vlastní pobočku v Německu, která by měla zajistit odbyt jejích výrobků na místní trh.

Nás po prostorách skladu provázel provozní ředitel Jaroslav Kemény, který pro Filson pracuje již bezmála deset let a logistické centrum ve Mstětích spadá do jeho kompetencí. „Tento sklad zásobuje našimi produkty všechny zákazníky nejen na území Česka a Slovenska, ale v i zahraničí,“ říká nám na úvod naší exkurze.

Dodání do 24 hodin

Každá firma, která nabízí podobně široké portfolio produktů, je pyšná na svůj systém kompletace objednávek a chlubí se rychlostí jejich vyřízení. Platí to i pro firmu Filson, která sice garantuje dodání zboží dle smlouvy do 48 hodin, ale z více než 90 procent to trvá polovinu tohoto času. Pokud si zboží objednáte v pracovní dny do 12 hodiny dopoledne, s poměrně velkou pravděpodobností je můžete očekávat do 16 hodin hned následující den. „Objednávky se shromažďují v centrálním sídle firmy v Praze, kde dojde k rozdělení druhu zboží, a do skladu je odeslán příkaz k vyskladnění pro kompletaci dané zakázky,“ říká Jaroslav Kemény.

U společnosti Filson si zboží může objednat hned několika způsoby. „V zásadě mohou naše zákazníci rozdělit do dvou skupin. Na ty, kteří si ho objednají sami, a pak na ty, kteří si počkají na našeho obchodního zástupce. Ten jim pomůže vytvořit objednávku dle jejich požadavků a přání. Zákazníci mohou také posílat objednávky elektronicky, například pomocí emailu. Všechno je samozřejmě možné,“ říká Jaroslav Kemény a dodává: „Samozřejmostí jsou webové stránky a e-shop.“

Většina zaměstnanců skladu kompletuje zakázky pro zákazníky, ostatní zajišťují příjem zboží, jeho zaskladnění a doplňování výdejních pozic. Pokud je potřeba, využívají se nárazově i agenturní zaměstnanci, kteří například vykládají kontejnery z mimoevropských destinací. Kompletace zakázek probíhá za pomoci skeneru, který tzv. „pickery“ navádí na příslušné místo ve skladu tak, aby vše proběhlo s maximální rychlostí, přesností a minimalizovalo se riziko záměny či nedodání zboží. I přesto jsou všechny zakázky před finálním zabalením znovu kontrolovány a poté opatřeny příslušnými dodacími a prodejními doklady. Díky elektronickému řízení skladu je každý úkon zaměstnanců evidován a nápomocen při jejich měsíčním hodnocení. Pro tento účel slouží pohyblivá složka platu zaměstnanců.

➔ Sklad, centrála, prodejna i výrobní závody jsou propojeny ERP systémem (podnikový informační systém), díky kterému se společnosti daří efektivně řídit skladové hospodářství a komunikaci mezi jednotlivými provozy. Samotný sklad disponuje WMS modulem (warehouse management system), který efektivně řídí skladové hospodářství tak, aby vše, co je potřeba, bylo vždy na správném místě, respektive pozici.

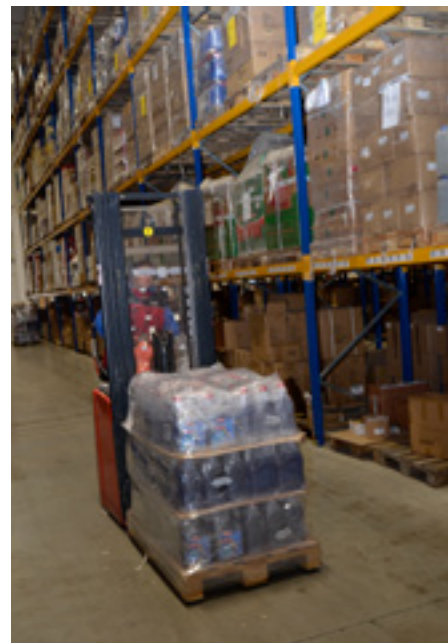
Externí dopravce

Společnost Filson vlastní dvě nákladní vozidla, kterými zajišťuje dílčí přepravu zboží mezi výrobními závody (jejich středisky) a centrálním skladem. Na většinu doprav zboží k zákazníkům využívá externí dopravu, které jsou buď dlouhodobě nasmlouvané, nebo je vyhledává tzv. „ad-hoc“. Pro zásobování čerpacích stanic je využívána spediční firma, která si denně zboží v centrálním skladu nakládá, odváží na své jednotlivé pobočky a z nich doručuje přímo k zákazníkům. Pro maximální naplnění kapacity kamionu při vyzvedávání zásilek na centrálním skladu jsou využívány dvoupatrové návěsy, tzv. „double-deckery“, které pojmu až 66 europalet zboží. „Když denně vyskladníme 90 až 100 palet, stačí nám k tomu vlastně pouze dva kamiony,“ říká Jaroslav Kemény.

V praxi to znamená, že externí dopravce vystupuje často u zákazníků společnosti Filson jako její zástupce a z tohoto důvodu vznikl „kodex chování k zákazníkovi“, který by měl každý dopravce plnit. Také pro předání zboží zákazníkovi jsou nastavená přesná pravidla. Například v případě dodávek kapalin do ostříkovačů značky CARLSON v nádržích o objemu 1000 litrů může být součástí dodávky i přečerpání do zásobníků zákazníka.

„Celý sklad je samozřejmě vybaven moderními bezpečnostními prvky. Jeho základem je elektronická protipožární signalizace (EPS) s optimálně rozmístěnými hlásiči a detektory, která je napojena na tzv. springlery (hasicí zařízení – pozn. red.). Dle platného PBR (požárně bezpečnostní řešení) jsou pak přesně stanoveny normy na rozmístění zboží ve skladu tak, aby se v případě jakékoliv havárie minimalizovaly následné škody,“ vysvětluje Jaroslav Kemény.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor a archiv



Nikdy to nebylo snazší ...



PETROL
PARTNER

***Snadno a rychle se nanáší
díky speciálnímu aplikátoru***



KDY UŽ ŠKRABKA NESTAČÍ

Pořádná zima spolu se sněhem a mrazy přišla jako novoroční dárek a trápí řidiče na každém kilometru už téměř dva měsíce. Dodavatelé zimních provozních kapalin, autodoplňků jsou v jednom kole. Na mnoha čerpacích stanicích přitom stačilo vyčlenit pro studené období přece jen větší prodejní prostor a kývnout na jejich nabídku k optimalizaci zimního zboží. Teď by se prodávalo samo a k tomu ty marže! Jenže zrovna chybí...

Kalamitní situace...

Najednou vyletí mimořádná poptávka po skládacích lopatách na sněh nebo alespoň sněhových hrablech, v silném mrazu leckomu klekne baterka, tak snad dobíjecí kabely, startovací sprej nebo rovnou novou baterii? Samozřejmě nabitou, v pohotovém stavu, řešením mohou být i sněhové řetězy a co rozmrazovače zámků? Teprve za kalamitní situace si majitelé vozů uvědomují, že jejich zimní výbava má značné nedostatky. Často si to musí připustit i prodejci na pumpách, že v sortimentu zimních doplňků a automotive jsou černé díry. Přitom právě v extrémních situacích jsou majitelé a řidiči zejména dražších vozů ochotni investovat do ochrany

a provozu svého ohroženého miláčka podstatně více peněz. Co ale nakonec platí pro všechny zúčastněné? Snaha o zvýšení vlastní bezpečnosti a hledání nejbližší pomoci. K prvním pomocníkům vždy patří i čerpací stanice!

Ideální nákupní místo

Čerpací stanice jsou nadále ideální nákupní místa pro motoristy. Kdo by za kalamity hledal nějaké zapadané železářství, drogerii či DIY prodejny pro kutily v neprůjezdném městě? Nákupčí v shopu CS musí vědět, že zákazník s podobnými nákupy váhá až do chvíle, kdy to už jinak nejde. A tak záleží i na prezentaci dané kategorie, aby si nakoupili pohodlně a rychle na pumpě a neodkládali nákup v podstatě impulzního zboží v kamenných prodejnách „na jindy“ či vyčkávali na internetovou zásilku.

Už v loňském roce poslal Tomáš Polreich z AutoMax Group s. r. o. pumpařům tento vzkaz: „Domnívám se, že na mnoha čerpacích stanicích zřejmě neposuzují výkonnost sortimentu automotive podle skutečných prodejů a výsledných marží. Rázem totiž může být pohled na regálovou plochu obsazenou tímto zbožím úplně jiný. Prostě víc počítat a nenechat se strhnout trendem snižování prodejní plochy pro automotive na čerpací stanici doslova za každou cenu. Hodně záleží i na schopnostech prodejců, jak zboží sami nabízejí. Při aktivní nabídce, viditelném umístění podle aktuální situace a sezony také v impulzní zóně zaznamenáváme ve srovnatelných podmínkách provozu benzínů enormní rozdíly mezi jejich prodejními výsledky.“

V naší republice až na výjimky téměř vymizely specializované obchody na produkty pro motoristy a bez hlubší znalosti je suplují například diskonty. Je škoda, že se čerpačky o tento prodejní kanál, kde zákazník očekává i odbornou informaci, sami připravují. Je to ovšem i o motivaci prodávaců: proč by se angažovali... za ty peníze. Právě za kalamitních, krizových situací se pozná kvalita, kvalifikovanost a vstřícnost personálu a je jisté, že zákazníci vyšší hodnoty dokážou ocenit. Jde o to, aby to uměl i majitel či nájemce pumpy. Dodavatelé autopotřeb pro větší odbyt svého zboží v tomto směru pořádají odborná školení, jejich terénní a regionální pracovníci včetně obchodních zástupců vyhledávají aktivnější a technicky zdatnější prodáváče k detailnějšímu proškolení, a ti si tak výrazně zvyšují kvalifikaci.



Lépe pracovat s cenou

Prodejnost nesvědčí ani ceny natažené na maximum. Osvědčuje se s cenami flexibilně pracovat a nevyčkávat na chudáka zákazníka, kterému už nezbyvá nic jiného než draze nakoupit (v takových případech poprvé a naposled). Už na vrcholu zimní sezony se vyplatí například snížit cenu u některého zdánlivě hůře prodejného zimního zboží o deset, patnáct procent a jeho prodejnost se rázem zvýší o třicet procent. Obdobně lze pracovat s cenovým doporučením dodavatele například u prodejních akcí nebo u druhého umístění obrátkového zboží, jakým jsou teď nemrznoucí směsi do ostřikovačů, které se kvůli váze a objemu už zcela běžně a samozřejmě nacházejí před vchodem do shopu, jako dalším prodejním místem.

Vstřícnost dodavatelů

Pro řetězce a jednotlivé čerpačky jsou pořádány i sezonní soutěže o nejlepší prodejce, aktivní prodáváči získávají odměny. Je jasné, že o odměnách se dozví i personál na jiných pumpách, ale ještě důležitější je, že se tak i u konkurence dozvědí, kolik se vybraného produktu dá prodat.

Dodavatelé autopotřeb jsou samozřejmě také obchodníci a jsou spokojeni, pokud vidí co nejširší sortiment na pumpě. Určitě nepůjdou sami proti sobě, aby nabízel uprostřed zimy nějaké ležáky či méně frekventované zboží. Proto takový důraz na optimalizaci zboží pro danou sezonu, měsíc, dekádu. Znovu se ukazuje, že



horší odbyt automotive občas zaviní sami prodejci: regál zastrčený v koutě bez jasné pobídky k nákupu jak prostředky POS, tak verbálně ignorovaný samotnými prodáváči. Je až s podivem, co se uprostřed zimy i na omezené regálové ploše automotive leckde nachází! V prostoru, kde by nyní mělo vládnout zimní sezonní zboží, jsou klíčenky, propisky, hračky, letní oleje, náplně, odstraňovače hmyzu, asfaltu, mycí houby, šampóny... je evidentní, že na takových pumpách intenzivnější forma spolupráce s dodavateli sortimentu automotive chybí.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca

MŮŽE ZA TO KAFE



Všichni rozhodující hráči na trhu s pohonnými hmotami přistoupili k masivnímu remodelingu čerpacích stanic. Zcela zásadní se stává interiérová plocha doplňkového prodeje a pohodového zázemí pro zákazníky počínaje vysokým standardem WC a umývárén až po přívětivé prostředí rychlého občerstvení a vlastního samoobslužného prodeje se stále širší nabídkou. Dominantní roli u všech nových či rekonstruovaných ČS hraje nabídka a prodej kávy.

Dobrá káva láká k vyšší útratě

Funguje jako drobný požitek, který si dopřávají zákazníci z luxusních aut stejně jako nákladáků. Vše se rozhoduje na kolech a jedinou chvilku zastavení bývá čerpačka, kde „natankuje“ i osádka aut. Káva se tak stává symbolem nejen příjemné pauzy od stále únavnějšího řízení. V odpovídajícím prostředí se odehrávají i operativní schůzky, kde jejich účastníci nemají problém se zaparkováním. Pro velkou část řidičů se jedná o vlastní každodenní nastartování právě s kávou na pumpě. Není divu, že obrat a útrata za kávu se vším, co s ní souvisí, dlouhodobě narůstá, což potvrdil i náš bleskový průzkum:

Shell

nabízí kávu „Deli by Shell“ v rámci svého konceptu pod privátní značkou, kdy se jedná o kvalitní, vždy čerstvě namletou směs. Firma uvádí, že se jedná o vlastní, na zakázku při-

pravované složení, které je navrženo v souladu s chutí českého zákazníka. Tato káva má mj. také téměř deset let mezinárodní certifikaci původu UTZ. Jedná se o celosvětový systém pro trvale udržitelný rozvoj hospodaření s kávou (také s čajem a kakaem), jehož cílem je trvale udržitelné pěstování kávy díky lepším a ekologičtějším pěstitelským metodám, které myslí i na lepší pracovní podmínky a životní prostředí... Těžko posoudit, zda se zákazníci v duchu ujistují, že jejich oblíbená značka kávy je „zodpovědná k budoucnosti, a to jak pro lidi, tak i pro planetu“.

Káva se podává převážně v papírových kelímcích, s dřevěnými míchátky, balenými bílými či tmavými cukry, kdy posledními plastovými součástmi jsou krycí víčka. V sortimentu převládá klasické krátké espresso, Cappuccino – s dvojitou dávkou espressa smíchaného s horkým našlehaným mlékem a Café Late – espresso s napěněným horkým mlékem. Jednotlivé nápoje jsou k jednoduššímu rozlišení servírovány v různobarevných papírových kelímcích. Servírování do skla či porcelánu má význam převážně v největších tranzitních provozech pro zákazníky, kteří si od spěchu chtějí odpočinout o chvíli déle nebo si tam i v klidu nakoupit. Spolupráce s Billou začíná být viditelnou konkurenční výhodou.

OMV

ve svých remodelovaných shopech, kdy otevřely celou prodejní plochu do útulné podoby domácnosti ve stylu velkého obýváku s kuchyňským koutem, aby všichni přítomní pocítili vůni kávy a rozpékaného pečiva, přispívá současně ke snižování množství odpadů. Od podzimu zavedla opakovaně použitelné porcelánové šálky na kávu namísto jednorázových papírových kelímků. Lidé si dobře uvědomují hrozbu plastového odpadu, ale i recyklace papíru v nejrůznější podobě stojí obrovské peníze. Podle údajů Evropské unie se jen z obalů vyprodukuje v Evropě každoročně téměř 35 milionů tun papírového odpadu. Návštěvníci kaváren OMV VIVA mohou nyní přispět k ochraně životního prostředí zakoupením opětovně použitelného hrnku na kávu. Speciální porcelánové hrnky, které jsou k dostání v objemu 0,4 l, jsou designovány v souladu se značkou VIVA. Ekologicky šetrné porcelánové hrnky lze nyní zakoupit na všech čerpacích stanicích OMV VIVA v České republice.

Těm, kteří si na čerpacích stanicích OMV zakoupí porcelánový hrnek, se ochrana ži-



KM Prona Monza Café



Benzina Stop Café

votního prostředí vyplatí, protože do něj automaticky získají první kávu z vysoce kvalitní italské pražené kávy zdarma. V souladu se značkou kávy „We Care More“ teď mohou zákazníci vychutnat kvalitní nápoj a současně viditelně a konkrétně přispět použitím porcelánových hrnečků ke snížení zátěže na životní prostředí. Mimochodem, výběrová kávová směs pochází z obchodu s certifikací Fairtrade.

MOL

z vlastního šetření uvádí, že téměř polovina zákazníků volí čerpací stanici podle kvality a chuti kávy. 90 % motoristů pije kávu „ob-

čas“, a více než polovina dokonce při každé nebo většině z cest. „Na čerpacích stanicích MOL se v Česku měsíčně vypije neuvěřitelný milion šálků zrnkové kávy Fresh Corner. Kávu na čerpacích stanicích považují její konzumenti za srovnatelně kvalitní s tou kavárenskou. K našemu potěšení v to věří nadpoloviční většina dotázaných řidičů, v Praze dokonce dvě třetiny motoristů,“ říká Ivo Velíšek, retail shop sales manager MOL Česká republika.

Jsou to právě Fresh Corner se samoobslužnými automatickými kávovary uprostřed prodejní plochy a se třemi velikostmi kelímků (S, M, L) plněných kávou a kávovými nápoji, o jejichž oblíbě rozhoduje chuť ☞

☞ a kvalita. Teprve třetím faktorem je cena. Opět převládají kelímky, i když dostupnost stejné kávy podávané v kvalitním porcelánu u obslužného pultu je jen o něco zdlouhavější. Obecně platí pro všechny shopy ČS, že zákazníci, kteří tolik nespěchají a rádi se posadí k některému ze stolků, preferují formu přípravy kávy. Ti také vesměs více utratí i za další občerstvení, pečivo, cukrářské výrobky apod.

Benzina

se chlubí více než čtyřmi stovkami čerpacích stanic a tím, že je „největším řetězcem rychlého občerstvení a současně největší kavárnou v Česku“. V permanentní modernizaci se převlékají další „Benzínky“ do vstřícných a voňavých prostor. „Kromě interiérových změn investujeme do samoobslužných dotykových kávovarů, ve kterých nabízíme vlastní fair-trade kávu míchanou podle speciálního receptu v Belgii. Zatímco tržby z prodeje pohonných hmot rostou maximálně o deset až 15 procent, tržby z prodeje kávy a dalšího občerstvení o 20 až 30 procent a podle lokality někde až dvojnásobně!“, odpovídá Filip Balcárek, ředitel pro Shop and Gastro Benzinu a pokračuje:

„Aktuálně si mohou zákazníci naši kávu vychutnat v kombinaci se sladkostmi od Milky, která se stala exkluzivní součástí naší nabídky. Naše káva má na všech čerpacích stanicích konzistentní chuť a vůni, čehož lze bez dokonale vyladěného automatu dosáhnout jen stěží. Používáme kávovary Franke speciálně upravené podle našich požadavků: změnili jsme teplotní stabilizaci produktů, stabilizaci spárovacích tlaků i systém přípravy mléka. Speciální pozornost věnujeme vodě pro přípravu kávy. Na většině území Česka je spíše tvrdá voda a káva z ní připravená může být mdlá, nevýrazná a zároveň nedrží pěnu. Proto na většině čerpacích stanic používáme speciální filtrace pro její úpravu. Zároveň používáme dvojité dávky kávy i mléka při přípravě tzv. „mega“ kávy, tak jak je to standardem na západ od našich hranic.

Na výslednou kvalitu kávy má často větší vliv způsob její přípravy než způsob servírování. Výtečná káva proto může být i v kelímku a špatnou kávu nevylepší ani porcelánové servírování. Stejně je tomu i s objemem nápoje, proto dáváme přednost kávovarům, které dokážou připravit každou kávu stejnou. U ručního baru výsledný efekt do značné míry závisí na zkušenostech zaměstnance-baristy, který nápoj připravuje. Dobře vyla-



OMV VIVA

děný stroj přitom dokáže za stejnou dobu obsloužit třikrát více zákazníků.“

KM Prona

jako středně velký petrolejářský řetězec čerpacích stanic reaguje obdobně jako velcí hráči. Také tady dobře vědí, že spotřebitel více utratí v komfortnějším prostředí, kde je vždy „něco navíc“, co jej zaujme. Příkladem je pumpa ve Vlašimi po totální rekonstrukci. Teď generuje vyšší zisky právě z gastro úseku. Denní nabídka jídel splňuje přání místních i přespolních a lepší zákaznický zážitek zaručuje i zdejší kavárna Monza Café, tři druhy zrnkové kávy z regionální pražírny Gemini Espresso, v kávovém menu desítky kávových nápojů a k tomu místní sladké i slané pečivo a cukrářské pochoutky..., tedy žádaná lokálnost i prémiovost.

Robin Oil

se může rovněž pochlubit celou řadou velmi zdařilých rekonstrukcí právě v „zónách občerstvení“, které proběhly o něco dříve, kdy se ještě obecně oddělovala prodejní zóna. Ani to se nevyklučuje, není třeba se „opičit“ za každou cenu po otevřených prostorech jako u konkurence, protože dosavadní formát slouží velmi dobře a faktem zůstává, že o úspěchu rozhoduje mj. odlišnost, lidé a... dobrá káva, samozřejmě!

Káva – osvědčený marketingový nástroj

Nákupní preference se mění podle toho, jak se zákazníkům daří. Cena v současnosti není pro mnohé prioritní. Zájem je o čerstvost,



MOL Fresh Corner

kvalitu, zážitek, slast, pohodlí, servis... velké řetězce čerpacích stanic na tyto až hedonistické (požitkářské) požadavky umí rychle reagovat, a proto je zřejmé jejich upřednostňování zejména mladší a střední generací s vyššími příjmy. Ani menší řetězce a majitelé soliterních pump si nemohou dovolit tyto trendy ignorovat a musí se snažit přizpůsobit či spojit síly. Analýzy jasně dokazují, že remodeling se výrazně projevuje nárůstem tržeb. Třeba i za pomoci takového marketingového taháku, jako je káva!

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: archiv

*Dallmayr
Neušední káva
pro každou
příležitost*

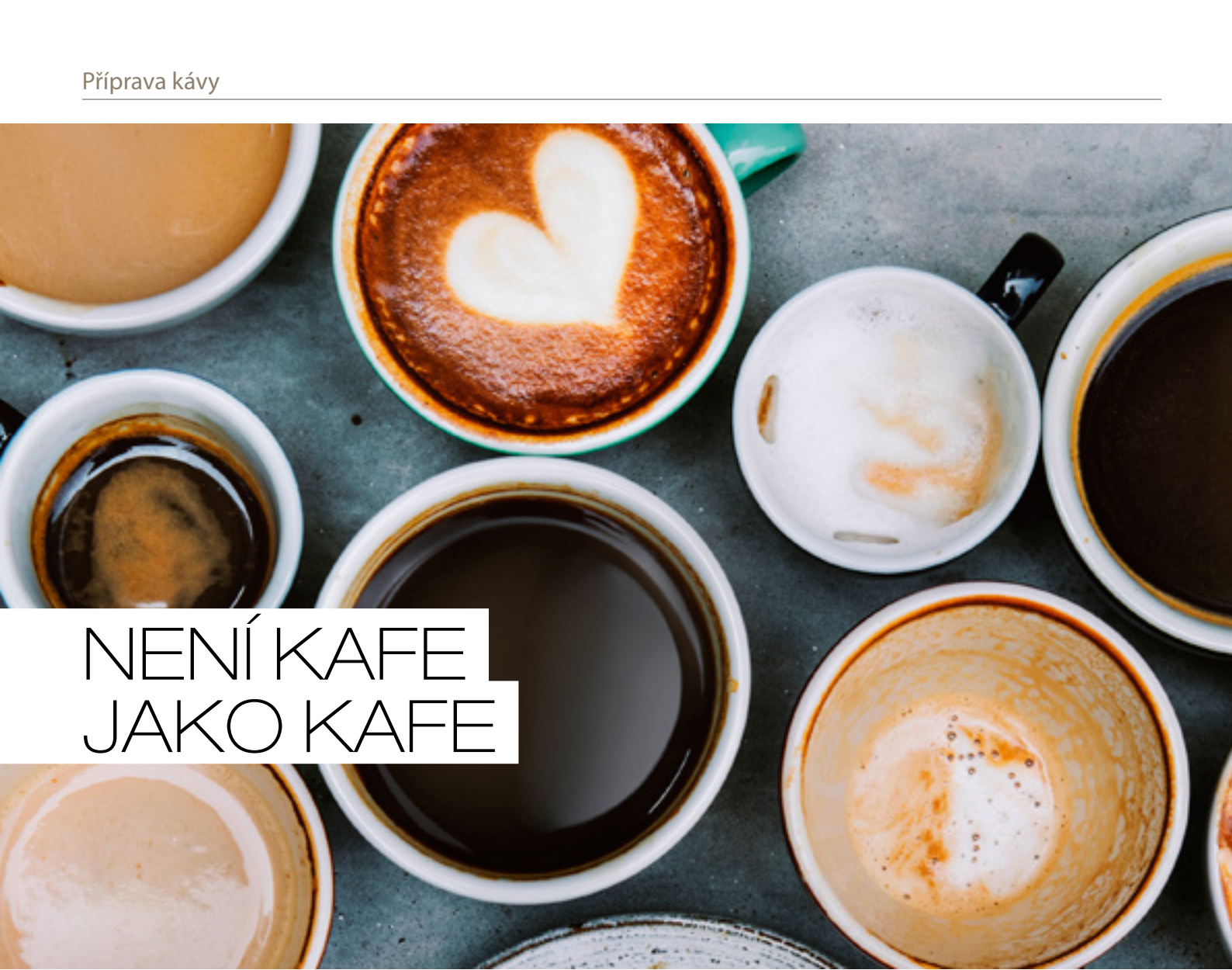


Dallmayr
CAFÉDOCK



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



NENÍ KAFE JAKO KAFE

Vcelku ke každé delší cestě patří zastávka na čerpací stanici nejen z důvodu doplnění paliva, ale i občerstvení. A tady přichází na přetřes i často oblíbená káva. Jak a kde si můžete vychutnat tento nápoj, měla z nás spousta možnost posoudit a udělat si obrázek v pořadu „Černé ovce“, který jsme mohli sledovat na ČT 1 koncem minulého roku. Musím dát redaktorům za pravdu, že káva zakoupená na exponovaných čerpacích stanicích a její kritika byla oprávněná hned v několika aspektech. Pojdme se na ně podívat.

Velikosti a vydatnost nápoje

Espresso v několikanásobně větším objemu, než má být. Připomínám, že espresso je jasně definovaný nápoj o objemu 30 ml a musí obsahovat správné množství vhodně namleté kávy (7–8 g) a dobu extrakce, která by neměla přesáhnout půl minuty. Všechno ostatní už není zmiňované espresso. Tyto parametry umí bezesporu nastavit na stroji jejich dodavatelé, kterým záleží na tom, aby zákazníci byli vždy uspokojeni volbou kávového nápoje. Jde tu především o komunikaci mezi dodavatelem strojů na kávu a provozovatelem.

Ristretto je zkrácená varianta espressa o objemu 20 ml a zachovaného množství kávy, jako je u espressa. Lungo je naopak prodloužená verze espressa o jeden díl vody.

Cappuccino se skládá z klasického espressa, mléka a mléčné pěny. Pěna musí být jemná, krémová a její výška je zprávi-

dla 1–2 cm. Je třeba dbát na to, aby se pro výrobu mléčné pěny používalo vždy mléko plnotučné. Pokud použijete jiné, méně tučné, pěna na cappuccinu vypadá jako pěna na pivo a ihned mizí. I taková maličkost ovlivní chuť nápoje. Objem správně připraveného cappuccina by měl být v rozmezí 150–180 ml. Naopak Latté mívá objem okolo 250 ml.

Někdy méně znamená již více

Často se setkávám s pumpaři, kteří ve snaze co nejvíce uspokojit zákazníka mu dopřejí vrchovatý kelímek nápoje, který se potom mine účinkem. Lidově řečeno, káva není vydatná, je často vodovatá, ředěná velkým množstvím mléka. Zákazník má sice pocit, že dostal plný kelímek, ale mnohdy si nepochutná.

Proto je nutné, aby si o profesionálním přístupu k přípravě kávy a jejím prodeji jak z vendingových automatů (mincovních na kelímky), tak z automatických moderních strojů nebo pákových dokázal provozovatel nechat poradit od vyškolených pracovníků dodavatele kávy.



Čistota na prvním místě

Pokud chcete mít spokojené zákazníky, kteří se vrací na svou oblíbenou kávu, je na prvním místě každodenní údržba stroje na kávu, ať už se jedná o automat na mince, nebo stroje HoReCa, popřípadě pákové stroje, každodenní proplachy jednotlivých hadiček, mixerků, čištění spařovacích jednotek a další. Současné moderní stroje se zablokuji, pokud je obsluha po určitém počtu uvařených porcí nevyčistí nebo neodvápne. Nesmíme zapomenout na důležitý test tvrdosti vody při instalaci stroje na čs na jednotlivých místech v celé ČR. Tvrdost vody hraje důležitou roli v chuti kávy

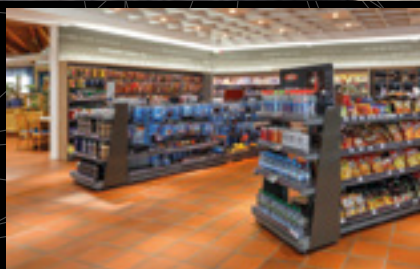
a četnosti ošetření automatů. Opatření je velmi jednoduché. Aby se zachovala lahodná chuť kávových nápojů, je nutné před proces přípravy umístit filtr na vodu.

To, co se neodpouští

Každý provozovatel, který si jinak hlídá zásoby PHM a zboží, by neměl dopustit, aby mu byl jen jediná ingredience k přípravě kávy úplně došla. Nahradit kávu jinou značkou je nepřipustné! Ovlivní to hlavně zákazníka, který je na svou značku zvyklý a ihned v něm vyvolá nedůvěru ke značce i k čerpací stanici.

Tak jak plyne čas a zákazníci jsou stále náročnější, je kladen důraz i na servírování kávy především v bistrech, které jsou nedílnou součástí mnoha moderních čs. Svoji oblíbenou značku kávy, na kterou se zastaví, si mohou vychutnat z originálních porcelánových hrnečků označených logem. Jak by Vám chutnala káva značky „XY“ ze šálku označeného konkurenčním logem kávy, která nepatří k vašim oblíbeným značkám, nebo ji v horším případě pijete ze šálku s logem čaje?

■ AUTOR: Iva Hanzlová
FOTO: archiv



MBG[®]
... for your store

VYBAVENÍ INTERIÉRŮ PRODEJEN

www.mbg.cz

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

PETROL
PARTNER

PETROL 19 SUMMIT

13. ročník odborného
a společenského setkání profesionálů
a příznivců oboru výroby a distribuce
pohonných hmot, čerpacích stanic
a automobilové dopravy.

31. 10. 2019

Praha, hotel Olympik

**Posílejte své
nominace
do kategorií**

PETROL
AWARDS



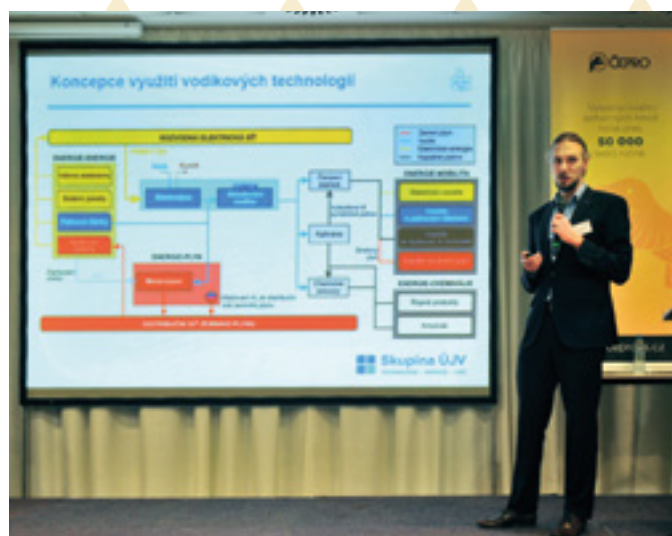
Čerpací stanice roku

Projekt roku

Osobnost roku

Pumpařka roku

PETROL
MEDIA



Kontakt: www.petrol.cz, kocova@petrolmedia.cz, hubkova@petrolmedia.cz

Kofola Angrešť

Nová
osvěžující
příchuť



0,5 l

PETROL
PARTNER

PROVOZOVATEL ČERPACÍ STANICE V ROLI ZAMĚSTNAVATELE

Převzetí čerpací stanice novým nájemcem znamená spoustu nových povinností a odpovědností, včetně těch, které jsou spojené s novou rolí zaměstnavatele, kterou na sebe nájemce přebírá. V tomto článku se budeme věnovat základním situacím, kterým může provozovatel čerpací stanice coby zaměstnavatel čelit, a podíváme se i na různá řešení těchto situací.

Vznik pracovněprávního vztahu

V první řadě se provozovatel čerpací stanice setkává se situací, kdy přijímá nové zaměstnance. Při sepisování dokumentů, na jejichž základě dojde ke vzniku pracovněprávního vztahu se zaměstnancem, tedy pracovní smlouvy, dohody o pracovní činnosti či dohody o provedení práce je nutno myslet na dodržování všech příslušných právních předpisů, zejména zákoníku práce.

Například do pracovní smlouvy lze mimo povinných bodů – údajů o zaměstnavateli, zaměstnanci, druhu a místu výkonu práce a datu vzniku pracovního poměru – zahrnout i nepovinná ustanovení zakotvující například zkušební dobu a její délku (maximálně tři měsíce,

u vedoucích pracovníků až šest měsíců), ustanovení seznamující zaměstnance s jeho povinnostmi při plnění pracovních úkolů či jiném pohybu v areálu čerpací stanice, sjednávající možnost vysílání na pracovní cesty apod. Jindy může zaměstnavatel některé z těchto bodů specifikovat ve svém vnitřním předpise (např. rozvržení stanovené týdenní pracovní doby podle typu pracovního režimu – jednosměnného, dvousměnného, třisměnného či nepřetržitého pracovního režimu) či jednostranně určit (např. ve formě mzdového výměru či písemného rozvrhu čerpání dovolené).

Změna pracovněprávního vztahu

Někdy se stane, že zaměstnanec ztratí způso-

bilost vykonávat svou práci, např. ze zdravotních důvodů, přičemž ale pro zaměstnavatele není problém přidělovat tomuto zaměstnanci práci jinou. Někdy naopak zaměstnavatel přijde s potřebou využití pracovní síly svého zaměstnance na jiném místě či jiné pracovní pozici. V některých krizových situacích (např. při přerušení dodávky pohonných hmot) se může stát, že zaměstnavatel nebude mít žádnou práci, kterou by mohl jeho zaměstnanec vykonávat.

Některé z nastíněných situací je zaměstnavatel povinen řešit se svým zaměstnancem sjednáním dohody, v jiných případech je naopak zaměstnavatel povinen převést zaměstnance na jinou práci i bez jeho souhlasu. Kdy je tomu tak, či onak, stanovuje zákoník práce.

Vaše čerpací stanice **v číslech**

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

KODAP
www.kodap.cz

>eurodata
www.edtas.cz

Vzory smluv pro provozovatele čerpacích stanic

Bez obav ze sporů se zaměstnanci s námi ušetřete za právní služby.

„Na míru“ prostředí čerpacích stanic pro vás stále aktualizujeme spolehlivé právní vzory a komentáře a pravidelně vás informujeme o novinkách.

Volejte našeho specializovaného právníka. Hodinu konzultací ročně mají uživatelé zdarma.

V každém případě je však vhodné pro předejítí případným budoucím sporům, aby zaměstnavatel měl k dispozici písemné potvrzení, že s nastoleným postupem byl zaměstnanec seznámen, popř. se na něm se zaměstnavatelem dohodl.

Odpovědnost zaměstnance

Většina zaměstnanců provozovatele čerpací stanice se při své práci dostává do styku s penězi a zbožím prodávaným na čerpací stanici. Některým zaměstnancům jsou svěřeny do užívání různé pracovní nástroje, jakož i služební vozidla, notebooky či telefony. Je nanejvýš vhodné a ve většině případů i povinné sjednat s těmito zaměstnanci příslušné dohody o odpovědnosti za ztrátu svěřených věcí či o odpovědnosti k ochraně hodnot svěřených zaměstnanci k vyúčtování. Zaměstnavatel však musí mít na paměti, že tyto dohody lze sjednat jen se zaměstnancem, který je plně svéprávný, a to nejdříve v den, kdy dosáhne 18 let věku.

Ukončení pracovněprávního vztahu

Ne vždy skončí spolupráce mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem dohodou obou zúčastněných stran. V řadě případů musí být naopak ukončena ze strany zaměstnavatele nuceně, aby bylo zabráněno dalšímu poškozování jeho dobrého jména či majetku. Zákoník práce pro jednotlivé způsoby rozvázání pracovněprávního vztahu stanovuje striktní pravidla, která je nutno bez výjimky dodržet. Například se jedná o povinnost písemného upozornění zaměstnance na možnost výpovědi pro jeho soustavné méně závažné porušování pracovních povinností před samotným podáním této výpovědi či důsledný popis důvodu, pro který je zaměstnanci výpověď dávana apod. Zanedbá-

ní některých z nich se zaměstnavateli nemusí vyplatit, neboť může vést k soudnímu sporu se zaměstnancem a v případě neúspěchu v něm i k povinnosti výplaty několikaměsíční náhrady mzdy.

Kde hledat pomoc

Aby zaměstnavatel při přípravě výše uvedených dokumentů nic neopomněl a vyhnul se tak budoucím komplikacím, byl pro něj advokátní kancelář KODAP legal vytvořen webový portál www.mujspersonal.cz. Na něm lze nalézt více než 40 kompletních vzorů dokumentů, se kterými se provozovatel čerpací stanice při své roli zaměstnavatele setká či může setkat, a to včetně komentářů, na jejichž základě si může zaměstnavatel dokument upravit přesně dle své potřeby. Dokumenty jsou přehledně rozděleny do několika sekcí, podle toho, v jaké fázi pracovněprávního vztahu vznikne zaměstnavateli potřeba jejich využití.

Pokud zaměstnavatele dále zajímá, kolikrát může se zaměstnancem uzavřít pracovní smlouvu na dobu určitou, jaké povinnosti má, pokud se jeho zaměstnanci sdruží do odborové organizace, či co dělat s „problémovými“ zaměstnanci, webový portál mujspersonal.cz obsahuje sekci „Časté dotazy zaměstnavatelů“, ve které zaměstnavatel nalezne odpovědi na tyto a další otázky.

V případě, že zaměstnavatel potřebuje poradit v jiné oblasti pracovního práva či

potřebuje provést úpravu dostupných vzorů dokumentů, je mu v rámci zřízeného přístupu na mujspersonal.cz k dispozici advokátní konzultace.

V případě legislativní změny v oblasti pracovního práva jsou vzory smluv a ostatních dokumentů průběžně aktualizovány. Naposledy tak byly dokumenty a jejich komentáře aktualizovány v souvislosti se zvýšením minimální mzdy či jednotlivých cestovních náhrad.

Je třeba též neopomínat plnění povinností zaměstnavatele v oblasti ochrany osobních údajů dle v minulém roce tolik skloňovaného GDPR – Obecného nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) o ochraně osobních údajů a souvisejících právních předpisů, a to ať již ve vztahu k jeho zaměstnancům, nebo zákazníkům, popř. i dodavatelům-fyzickým osobám. Za tímto účelem by měl zaměstnavatel jako správce osobních údajů využívat a vést potřebnou dokumentaci, jakou je např. poučení subjektů údajů, smlouva o zpracování osobních údajů, vnitřní předpis, v některých případech i souhlas subjektů údajů apod. Vzhledem k tomu, že je potřeba řadu dokumentů z této oblasti připravit přesně na míru konkrétnímu zaměstnavateli podle rozsahu a specifik nakládání s osobními údaji z jeho strany, není možné pro tento případ zpracovat obecně platný vzor výše uvedených dokumentů.

Provozovatelé čerpacích stanic, kteří využívají účetních služeb společností skupiny KODAP ve spolupráci se společností Eurodata GmbH, získávají možnost využívat portál mujspersonal.cz jako bezplatný bonus.

- *AUTOR: Martina Salacká. Autorka pracuje jako daňová poradkyně, metodička a interní auditorka v daňově poradenské a účetní společnosti KODAP, s. r. o. se zaměřením na obor čerpacích stanic.*



HLÁŠENÍ ZA ČERPACÍ STANICI DO ISPOP

Provozovatel čerpací stanice podává hlášení prostřednictvím systému ISPOP (www.ispop.cz). Zde má vytvořen svůj uživatelský účet, nebo zplnomocnil externí subjekt. Kontrolní orgány zpracují pouze elektronická hlášení z ISPOP, papírové hlášení se již nepodává.



Nejčastější komplikace: Chyby v registracích provozoven nebo plných mocí, neznalost funkcí systému ISPOP, časová náročnost, neprovedení písemného potvrzení hlášení.

Voda

Hlášení do ISPOP podává provozovatel, pokud čerpací stanice vypouští odpadní vody z čistírny odpadní vody nebo odlučovače ropných látek mimo kanalizaci (do vod povrchových nebo

podzemních dle §8 písm. c) zák. 254/2001Sb. Vodní zákon). Předmětem hlášení do ISPOP jsou údaje z Povolení k nakládání s vodami a z Analýzy vzorků odpadní vody za uplynulý kalendářní rok. Pro kontrolní orgán vytvoří provozovatel bilanční hlášení, zda z jeho čerpací stanice byly odpadní vody vypouštěny v kvalitě a limitech dle platného povolení. Hlášení se netýká vypouštění odpadních vod do kanalizace a odběru vody ze studny. Termín pro podání hlášení za uplynulý rok je nejčastěji do 31. 1. (stanoveno

v Povolení k nakládání s vodami – termín se může lišit na každé provozovně).

Nejčastější komplikace znemožňující řádné vyplnění hlášení: Neprovedeny analýzy vzorků vody, propadlé Povolení k nakládání s vodami.

Odpady

Hlášení do ISPOP podává každý subjekt (provozovatel), který za uplynulý kalendářní rok vyprodukoval více než 100 kg nebezpečných odpadů nebo 100 t ostatních odpadů. Pokud provozovatel dosáhne stanoveného limitu 100 kg nebo 100 t v součtu na všech svých provozovnách, musí podat jednotlivá hlášení za každou provozovnu samostatně (i pokud některá z provozoven nedosáhla stanoveného limitu 100 kg nebo 100 t, rozhodující pro povinnost podat hlášení je součet za všechny provozovny). Předmětem hlášení do ISPOP jsou údaje z evidence odpadů a evidenčních listů odpadů. Pro kontrolní orgán vytvoří provozovatel bilanční hlášení, jaké odpady na kterých provozovnách vyprodukoval a jak s nimi dále nakládal (zda byly předány k likvidaci oprávněné odpadové firmě, nebo se stále skladují na provozovně). Termín pro podání hlášení za uplynulý rok je do 15. 2.

Nejčastější komplikace znemožňující řádné vyplnění hlášení: Chybějící údaje o likvidaci odpadů, chyby v součtech odpadů.

Ovzduší

Hlášení do ISPOP podává provozovatel, který má udělené platné Povolení pro provoz stacionárního zdroje znečištění (prodej benzinu, velkosklady nafty, kotelny nad 50kW). Předmětem

Nabízíme řešení

SNIEHOTTA & VAJDA LEGAL advokátní kancelář s. r. o.

Specialisté na právní poradenství v sektoru **petrolejářství**



Právní služby nabízíme v těchto oblastech:

- Odborná legislativa (zákon o pohonných hmotách, energetický zákon apod.)
- Pracovní právo a BOZP
- Smluvní agenda
- Obchodní a korporátní právo
- Trestní odpovědnost právnických osob a nastavení compliance programů
- Zastupování v soudních, rozhodčích a správních řízeních
- Právo hospodářské soutěže a veřejná podpora
- Daňové právo a daňové poradenství

hlášení jsou údaje souhrnné provozní evidence o ročních skladových obrazech zboží (benzinu) nebo spotřebě. Pro kontrolní orgán vytvoří provozovatel hlášení s výpočtem poplatku za znečištění. Při nepřekročení hranice výše poplatku stanoveného pro každý ze zdrojů znečištění se poplatek = 0,-Kč (většina čerpacích stanic v ČR). Termín pro podání hlášení za uplynulý rok je do 31. 3. I když je výsledný poplatek 0,-Kč, je ohlašovatel povinen provést hlášení, jinak se vystavuje riziku sankce za nepodání hlášení.

Obecné informace

Ohlašovatel musí podat hlášení do stanoveného termínu (nebo nejdéle první pracovní den, pokud termín vychází na mimopracovní den).

Kontrolní orgán je povinen vrátit hlášení chybné nebo neúplné zpět ohlašovateli k opravě nebo doplnění. Není však povinen učinit tak v době do termínu pro podání hlášení ohlašovatelem. Ohlašovatel se tím často dostane do prodlení podání nového hlášení a kontrolní orgán následně udělí sankci za chybné podání nebo sankci za pozdní podání. Pro kontrolní orgány státní správy probíhá od ledna do března „hlavní lovecká sezóna“. Provozovatelé čerpacích stanic



podávají různé typy bilančních hlášení a někteří úředníci čekají vybavení rozhodnutím o pokutě na své oběti. V některých regionech má dotyčný úředník rozdané pokuty za nepodaná hlášení a chybná hlášení dříve, než provede administrativní ověření u těch bezchybných, řádně doručených. Jsou mediálně známé případy politiků, kteří nedostali pokuty za neodevzdaná nebo značně zkrácená majetková přiznání s argumentem, že se nejedná o delikt se společenskou nebezpečností. Pokoušel jsem se odvolat proti

pokutě za chybné hlášení ISPOP (chyba v součtu 12 kg odpadu mezi 15 t odpadu) se stejným argumentem. Dozvěděl jsem se, že v takovém případě je společenská nebezpečnost značná a finanční postih zcela nezbytný. Tak mějte hlavu vzhůru, úspěšně proveďte všechna hlášení a nenechte ze sebe udělat „terč“.

■ AUTOR: Tomáš Novák – EKO BENA

FOTO: redakce

„PRO MĚ NEJLEPŠÍ PALIVO V ČESKU“

OMV
MAXX **Motion**
Performance Fuels

Pavel Turek

PAVEL TUREK

Expert na Formuli 1
@pavelturek1



PETROL
PARTNER



INFRASTRUKTURA PRO ELEKTROMOBILY RYCHLE ROSTE



Nové typy elektromobilů s podporou stále hustší sítě nových rychlodobíjecích stanic se už dnes dostanou skutečně téměř všude, např. až k horní nádrži přečerpávací vodní elektrárny Dlouhé stráně.

Že má dnes Česká republika „pouhých“ cca 2500 elektromobilů a pro ně více než 300 profesionálních veřejných dobíjecích stanic? Pro jejich stavitele to naopak vůbec nesmí znamenat zvolnění v tempu, protože během několika let se má situace diametrálně změnit. Robustní síť dobíjecích stanic pro pokrytí poptávky desítek tisíc elektrických aut musí být připravována v předstihu. Skupina ČEZ proto loni zprovoznila v průměru téměř jednu stanicí týdně.

Elektromobily na českých silnicích přestaly být velkou výjimkou. Za poslední dva roky přesáhl počet nových registrací elektromobilů v České republice hranici 1100 vozů, jen loni přibýlo 725 elektrických aut. Optimistické prognózy pro následující roky mluví v součtu s hybridy o násobcích těchto čísel. Bude tomuto tempu stačit výstavba veřejné dobíjecí infrastruktury?

Provozovatel nejhustší sítě stanic, Skupina ČEZ, uvedl v loňském roce do provozu téměř 50 stanic, většinou rychlodobíjecích. Znamená to, že v průměru téměř každý týden se v mapě stanic objevil nový bod. Rychlodobíjecí stanice ABB vyrostly například na 66. km a na 216. km dálnice D1, na 34. km D5, v Písku, Ostravě, Třinci, Šternberku, Karvině, Trutnově, Jablonci, Valašském Meziříčí nebo

Děčině. Výstavbu výrazně urychlilo uzavření rámcových kontraktů se sítěmi čerpacích stanic a obchodních nebo stravovacích řetězců, jako např. Benzina, Kaufland nebo McDonald's. „I letos bychom chtěli udržet průměrné tempo výstavby na úrovni jedné stanice za týden. Cílem pro konec roku 2019 je tedy meta 200 stanic, o rok později bychom rádi přidali dalších minimálně padesát. Většinu naší sítě s celkem 140 stanicemi už dnes představují rychlodobíjecí stanice, kterých je přes osmdesát. Investice do výstavby by se měly i nadále pohybovat v řádu desítek milionů korun ročně," říká manažer útvaru čisté technologie ČEZ Tomáš Chmelík.

ČEZ jednotně osazuje nové lokality rychlodobíjecími stanicemi ABB, k jejichž standardní výbavě patří zejména DC konektory s nabíjecími standardy CHAdeMO a CCS umožňující nabíjet s výkonem až 50 kW. Stanice jsou připojeny k platformě fungující na principu cloudu, která umožňuje monitorovat zařízení v reálném čase a provádět vzdálenou diagnostiku. Výstavba sítě dobíjecích stanic ČEZ je z části financovaná z dvojice grantů evropského programu CEF, pro oblast Doprava, v jehož výzvách ČEZ loni a předloni uspěl. Evropská komise touto cestou podporuje propojování Evropy budováním dobíjecích stanic podél hlavní silniční sítě TEN-T.

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



Nové rychlodobíjecí stanice na 66. km dálnice D1 na parkovišti řetězce McDonald's a v síti Benzina v Rousínově u dálnice D1 patří mezi lokality, které umožní rychlé dobítí řidičům elektromobilů cestujícím napříč Českou republikou.

hotovostně zaplatit za odebrané množství přímo u stanice.

Sít veřejných dobíjecích stanic Skupiny ČEZ v České republice dodala loni do baterií elektromobilů celkem 959 115 kWh elektřiny, což je ekvivalent 26 642 plných dobíjení vozu VW eGolf s kapacitou baterie 36 kWh. Zároveň jde o téměř 50procentní nárůst oproti roku 2017, kdy v celé síti „dobíječek“ elektrická auta načerpala 640 426 kWh. V roce 2018 proběhlo na stanicích sítě celkem 75 584 dobíjecích cyklů, což je více než dvojnásobný růst oproti 35 902 dobíjení o rok dříve. Trendem se stávají



Veřejné dobíjecí stanice Skupiny ČEZ

Kraj	Rychlodobíjecí stanice	Dobíjecí stanice normálního dobíjení
Jihočeský	3	0
Jihomoravský	9	4
Karlovarský	1	0
Královéhradecký	3	6
Liberecký	4	1
Moravskoslezský	7	12
Olomoucký	3	0
Pardubický	3	1
Plzeňský	3	1
Praha	24	15
Středočeský	11	6
Ústecký	9	8
Vysočina	0	2
Zlínský	3	2
Celkem	83	58

častější odběry o menších objemech. Průměrný odběr elektřiny na jednu dobíjecí seanci meziročně klesl ze 17,8 na 12,7 kWh.

Nejvytíženějšími lokalitami jsou místa vybavená rychlodobíjecími stanicemi, které díky svému výkonu 50kW umožňují většině elektromobilů dobít 80 % kapacity baterií za cca 20–30 minut. Hitparádě lokalit podle absolutních objemů odebrané elektřiny vévodí pražské lokality Corso Court Karlín (61 873 kWh) a Skanska Visionary (41 609 kWh), mezi které se na pomyslné druhé místo dokázaly vklínit dobíjecí stanice v Olomouci-Nemilanech na dálničním obchvatu města (58 656 kWh). Kvarteto nejvyhledávanějších míst k dobíjení doplňuje Vestec u pražského dálničního okruhu (40 703 kWh).

■ AUTOR: PR ČEZ
FOTO: ČEZ

RYCHLODOBÍJEČKY PODÉL ČESKÝCH SILNIC PŘIBÝVAJÍ RAKETOVOU RYCHLOSTÍ



Rostoucí počet dobíjecích stanic v Česku je jedním z nejdůležitějších faktorů, které ovlivňují rozvoj elektromobility. Řidiči elektromobilů mohou využívat stále hustší síť dobíječek díky řadě rozvojových projektů, které jsou spolufinancovány tuzemskými dotacemi i prostředky z EU. S novou generací elektromobilů s prodlouženým dojezdem tak cestování na delší vzdálenosti bude zase o něco snazší.

České silnice dnes brázdí zhruba 2500 elektromobilů, většinou s dojezdem kolem 150 až 300 kilometrů na jedno dobítí. Dojezdová vzdálenost vozů na elektřinu se postupně prodlužuje a rozšiřuje se i síť dobíjecích stanic.

Při cestování na delší vzdálenost jsou přitom klíčové hlavně rychlodobíjecí stanice, které řidičům umožní elektromobil dobít za zhruba 45 minut, tedy dobu běžnou třeba k zastávce na kávu. Čas dobíjení se odvíjí od kapacity baterie v elektromobilu. Těchto stanic otevřela společnost E.ON v Česku již jednadvacet, celkem jich i s ostatními typy provozuje 30.

„V tomto roce plánujeme v Česku vybudovat minimálně 20 dalších rychlodobíjecích stanic a jednu ultrarychlou s výkonem

150 kW," potvrzuje trend Hana Kořínková zodpovědná ve společnosti E.ON za elektromobilitu. Do roku 2020 tak E.ON plánuje spustit 40 rychlodobíjecích stanic zejména v blízkosti významných silničních koridorů, například u dálnic D1, D2, D5 nebo D8.

Cílem budování dobíječek je zapojení České republiky do celoevropské sítě dobíjecích stanic, čemuž se E.ON věnuje například i v rámci projektu NEXT-E. Díky němu za podpory Evropské unie vznikne 252 nových nabíjecích stanic, z toho 30 bude ultrarychlých, které elektřinu doplní doslova během několika minut. Do projektu se zapojilo šest států střední Evropy – Česká republika, Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Slovinsko a Chorvatsko.

Čísla E.ONu také ukazují rostoucí zájem o dobíjení na stanicích, které má E.ON nově rozmístěné například ve Velké Bíteši, Měříně, Trmicích, Opavě, na Zličíně, v Čakovicích, Humpolci nebo u nákupního centra OC Šestka v Praze. „Na našich stanicích zákazníci za loňský rok uskutečnili zhruba 12 tisíc dobití. Spotřebovali u toho necelých 122 MWh," říká Hana Kořínková z E.ONu. Dosud bylo také dobíjení na stanicích E.ON zdarma, platit řidiči začnou až v průběhu roku 2019.

„Pro nás není otázkou zda, ale kdy se elektromobilita masově rozšíří. Tomu může do určité míry pomoci stát. Zejména ve velkých městech by investice do čisté mobility mohly v budoucnu výrazně přispět ke zlepšení kvality života obyvatel – a to nejen kvůli emisím, ale i kvůli hluku. My máme elektromobilitu jako jedno ze stěžejních strategických témat a jsme rozhodnutí nabídkou našich služeb pomoci jejímu rozvoji," dodá-

vá Hana Kořínková. E.ON tak spolupracuje například s obchodním řetězcem Globus, se kterým již realizoval čtyři nabíjecí stanice z plánovaných 14, nebo se společností MOL, s níž plánuje v následujících letech otevřít 14 nových dobíječek po celé ČR.

■ AUTOR: PR E.ON

FOTO: E.ON

Po třech kolech a elektricky

Tak dlouho mu chyběla na trhu elektrická tříkolka, až si ji sestrojil sám. Olomoucký kutil Jaroslav Frajs po vzoru tříkolových skútrů Piaggio stvořil elektrickou motorku, se kterou nakonec uspěl v kategorii Kutil v ekologické soutěži E.ON Energy Globe.

„Chtěl jsem velkou tříkolku s velkými koly a několik let jsem čekal na to, až ji výrobci uvedou na trh. Dlouho se ale nic nestalo, tak jsem se rozhodl vyrobit ji sám," popisuje Jaroslav Frajs. Od toho okamžiku uběhlo 10 let a stabilní tříkolka je na světě.

Nejzajímavější částí tříkolky je inovativní elektromotor, který Jaroslav Frajs sestavil. Celý pochází z plně recyklovatelných materiálů, je malý a lehký, ale přesto velmi výkonný.

„Mám v plánu sestrojit ještě větší a výkonnější baterii, která by umožňovala dojezd 150–250 km v závislosti na stylu jízdy. Vše je ale otázka financí, momentálně sháním investora," prozrazuje své plány Frajs.

Jízda na tříkolce je navíc velmi pohodlná a stabilní, vozidlo bez problémů zvládne pohyb v nepevném terénu. Navíc je tříkolka lehká a v zatáčkách se dokáže naklánět podobně jako motorka. Tento ekologický dopravní prostředek je cenově srovnatelný s jinými tříkolkami, navíc je kompaktní, výkonný a méně energeticky náročný.



OPRAVDOVÝ DŽÍP

Zatímco se automobily kategorie SUV vyhřívají na výsluní neklesající popularity, pravověrné terénní automobily pomalu mizí ze světa. Americký Jeep dnes sice také vyrábí SUV, ale svůj tradiční model Wrangler vycházející ještě z válečného Willyse si stále hýčká jako poklad a postupnými modernizacemi jej udržuje při životě. Jeho extrémní verzi z hlediska využití v terénu s názvem Rubicon modelového roku 2018 jsem si důkladně vyzkoušel.



Potomek veterána 2. světové války

U Jeepu Loni udělali poměrně výrazný facelift tohoto veterána druhé světové války, jehož historie se začala psát v roce 1941. Změn bylo tolik, že Wrangler na fotkách lze klidně nazvat novou generací. Důležité ale je, že se nijak nezměnila koncepce. Wrangler i nadále využívá pevný rám a vpředu i vzadu zůstaly tuhé nápravy. Ty se pak v terénu dokážou skvěle přizpůsobit nerovnostem. Je samozřejmé, že také Wrangler musí ctít emisní předpisy, takže dostal i novou paletu motorů. Na evropském trhu si můžete vybrat mezi přeplňovaným benzinovým čtyřválcem o objemu 2,0 litru (200 kW) a turbodieselem se stejným počtem válců o objemu 2,3 litru (147 kW). Oba jsou k dispozici výhradně s osmistupňovou samočinnou převodovkou doplněnou terénní redukcí, která u verze Rubicon zkracuje převody v poměru 4:1. Pohon všech zajišťuje odpojitelný a samozřejmě také uzavíratelný mezinápravový

diferenciál, v případě potřeby jsou k dispozici také závěry obou nápravových diferenciálů. Díky velkorysým nájezdovým úhlům a M/T pneumatikám rozměru 255/75 R17 je Rubicon jako celek mimořádně zdatným společníkem pro těžký terén.

Zatímco terénní schopnosti si Wrangler drží, komfort posádky se oproti válečnému Willysu změnil zcela zásadně. Výbava modelového ročníku 2018 byla rozšířena tak, aby byl běžný život s touto legendou zase o něco lehčí. Nechybí samočinná klimatizace, palubní systém Uconnect s velkým sedmipalcovým displejem, elektrické nastavování a vyhřívání předních sedadel, špičkový audiosystém značky Alpine nebo LED osvětlení či bezklíčový přístup. V nabídce také zůstaly obě karosářské varianty: pětidveřový Unlimited i klasický třídvéřový model s plátěnou nebo pevnou střechou. Unlimited je samozřejmě pro běžné používání výrazně praktičtější, neboť u krátké verze v podstatě není zavazadlový

prostor a přístup na zadní sedadla je s ohledem na světlou výšku a vysoké prahy značně komplikovaný. Zato v terénu je tahle verze nepřekonatelná a pravověrní fandové značky by jinou karosářskou verzi ani nechtěli. Obě karosářské varianty se nabízejí v běžných verzích Sport a Sahara a pak jako terénní speciál s názvem Rubicon. Mnozí si možná řeknou, co s tím ve střední Evropě, kde i do nejzapadlejších oblastí vede silnice, a bude mít pravdu. Jenže pokud si takovou otázku položíte, nemáte duši off-roadáka a tento model rozhodně není pro vás.

Snesitelný na silnici, excelentní v terénu

Tohle auto totiž nehledá kompromisy. Díky své koncepci umožní Rubicon svému majiteli proniknout na místa, kam by se obtížně dostával i pěšky. Vyrobit takový automobil, když máte jako základ největší legendu terénu všech dob, samozřejmě není problém. Problém ale představuje hledání kompromisu, který by umožňoval jeho bezproblémové fungování na normálních silnicích. A zde se to povedlo. Vyšvihnout se do sedačky sice vyžaduje více fyzické námahy než u běžného automobilu, ale jinak je jízda s automobilem po městě bezproblémová. Když bude navíc třeba uskutečnit nějaký dálniční přesun, ani zde se nemusíte úplně krčit v pravém pruhu mezi kamiony. I když M/T pneumatiky nejsou rozhodně tichošlápci a v zatáčkách se trochu kroutí, na dálnici se snaží zarputile držet vytyčený směr. Nejvyšší povolená „stotřicítka“ není pro Rubicon vůbec žádný problém. Čerpadláře asi moc nepotěší, že s novým turbodieselem pod kapotou to navíc není ježdění od pumpy k pumpě. Celkový průměr v týdenním testu byl 10,1 litru, ale dlouhodobě lze tuto hodnotu stáhnout klidně o litr níž.

Předchozí Wrangler byl v zimních podmínkách na silnici zrádný, lehká zadní poháněná náprava často ustřelovala, a tak jízda za snížené adheze vyžadovala od řidiče značnou pozornost. Aktuální provedení však disponuje mezinápravovým diferenciálem, takže můžete jezdit s aktivovaným pohonem všech kol i vysokými rychlostmi po dálnici. A ničeho obávat se nemusíte ani na zasněžené silnici, přestože pneumatiky tohoto automobilu nejsou na suchu, na mokru ani na sněhu vzorem přilnavosti. Ale dost již bylo silnice, pojďme raději mimo ni. Právě pro to byl totiž Wrangler Rubicon stvořen. Vyzrazili jsme si těsně před koncem loňského roku do

bývalého motokrosového areálu u Mirošovic. I když v okolí ležely zbytky sněhu, slunečné počasí vyhnalo teploty nad bod mrazu. Terén proto velmi rychle změknuł a z tvrdého podkladu bylo během chvíle mazlavé bláto. Zpočátku jsem musel obdivovat, jakými schopnostmi byl tento automobil obdařen. Zkoušeli jsme nejen extrémní výjezdy a sjezdy, ale také maximální křížení, na kterém se kola na odlehčené úhlopříčce zvedala přes metr do výšky. A všude se ukazovalo, jaké rezervy poskytuje solidní světlá výška (252 mm), krátký rozvor a krátké převisy vpředu i vzadu. Wrangler všechny nástrahy zvládal s naprostým přehledem a my jsme měli stále ještě v záloze terénní pomůcky, kterými jsme si v případě krize mohli záběrové schopnosti zlepšit. Jenže s jídellem roste chuť, a tak jsme nároky na automobil postupně zvyšovali. Současně s tím stále víc a víc měknuł i povrch, po kterém jsme se pohybovali. Mazlavé bahno navíc stále více zalepovalo výrazný vzorek pneumatik. „Stopku“ nám nakonec vystavil prudký výjezd rozbahněným korytem, ve kterém zůstal Wrangler viset s bezmocně se protáčejícími koly.

Všehoschopný, stylový, ale také poněkud drahý

Všechno jednou skončí a také Rubicon má sa-



mozřejmě své limity. Přesto musím konstatovat, že byl v těchto podmínkách jednoznačně nejlepším společníkem, který si dovedu představit. Podobné schopnosti nabízí jen „teréňáky“ s upraveným podvozkem a drahými doplňky od specializovaných firem. Zde je ale všechno sériové včetně tlumení, které je právě tak tvrdé, aby se Wrangler na nerovnostech nehoupal a s maximální pečlivostí kopíroval terén. Velkou předností pro dlouhou životnost při častých výletech mimo zpevněné cesty je nejen pevný rám, ale také zesílené nápravy Dana M210HD. Vzhledem

k tomu, že Wrangler nabízí i přijatelné chování na silnici a akceptovatelnou ekonomiku provozu, dovedu si jej představit jako stylového a zároveň všehoschopného společníka. To všechno samozřejmě musí být něčím vykoupeno, a tak si pro verzi Rubicon připravte větší obnos peněz. V základu přijde třídvéřový model na 1,4 miliónu korun, praktičtější, ale v terénu o něco horší čtyřdvéřový Unlimited je ještě o více než 90 tisíc korun dražší.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



**NOVĚ
V PVA EXPO
PRAHA**



AUTOSHOW PRAHA

22. ROČNÍK AUTOMOBILOVÉ VÝSTAVY

NA PLYN I NA NAFTU ZÁROVEŇ

Nejen benzin s LPG nebo CNG, ale v Česku postupně roste i počet vozů, které kombinují plyn s naftou. Přibývá totiž servisů a firem, které duální pohon, označovaný jako diesel-gas, montují. Přesněji – zajišťují přestavby klasických diesel aut na spalování nafty současně s propan butanem nebo stlačeným zemním plynem.



Přestaveb na pohon diesel-gas přibývá

Směs nafty a plynu ušetří náklady hlavně dopravcům a firmám. Dodavatelů je u nás málo, ale zájem postupně roste. V Česku dosud nepříliš rozšířená technologie láká hlavně provozovatele flotil služebních aut nebo kamionů dopravců, případně zemědělské techniky. Diesel-gas je (na rozdíl od propojení benzínu s plynem) zatím v plenkách. Aktuálně se takovými přestavbami u nás na základě schválení ministerstvem dopravy zabývá šest společností.

„Doba k tomu nazrála. Naše 26letá zkušenost s přestavbami na LPG a posléze CNG nás přivedla k myšlence na diesel-gas. V Česku je k dispozici rostoucí nabídka výrobců zařízení a pro zákazníky je lákavá ekologie i ekonomika provozu takto upravených vozů na naftu,“ vysvětluje jednatel strakonické společnosti Auto-Gas Centrum Jaroslav Liška.

Firma nedávno začala naftovo-plynový pohon nabízet po měsících testů, na základe

dě zkoušek laboratoří společnosti TÜV SÜD a schválení technické způsobilosti pro vybrané typy vozů na ministerstvu dopravy.

Technologie vyžaduje podobně jako u přestaveb benzinových motorů na LPG a CNG instalaci nádrže s plynem. V případě takzvaného duálního pohonu diesel-gas ale neběží motor odděleně zvlášť na tradiční palivo a po přepnutí zvlášť na plyn. LPG nebo CNG dává speciální zařízení do nasávaného vzduchu a spalují se s naftou současně. Dodavatelé uvádějí, že plyn v tomto případě nahradí v průměru 30 až 40 procent spotřeby nafty, přitom obě plynná paliva stojí u pump zhruba polovinu ceny nafty.

Přestavba na diesel-gas vyjde při použití LPG v průměru na nějakých 30 až 40 tisíc korun, v případě využití CNG je o poznání dražší, v některých případech až o 100 tisíc. Úspora je hodně závislá na typu vozidla, projetých kilometrech a cenách obou paliv, ale dodavatelé uvádějí v průměru hodnotu několika desítek haléřů až jedné koruny na kilometr.

K jízdám na nákup to není

Diesel-gas tedy evidentně není určený pro občasné jízdy osobáků na nákupy. Náklady na pořízení se v brzké době vrátí hlavně permanentně vytíženým řidičům a vozům, které ročně naježdí desítky až stovky tisíc kilometrů. Zejména flotilám služebních aut, dodávkám poštáků a dopravců zboží z e-shopů, kamionům nebo zemědělské technice. Dodavatelé ale často instalují diesel-gas i do osobních aut typu SUV nebo do karavanů.

„Zpočátku jsme měli objednávky v řádu několika kusů ročně, postupně ale zájem roste,“ připomíná Petr Linhart, jednatel pražské společnosti Gasinsight, která byla u nás před osmi lety prvním a nyní je i největším dodavatelem přestaveb na diesel-gas do vozů všech kategorií – od osobáků po traktory a traktory.

Po Česku jezdí takto vybavených vozů stovky a nadějí na výrazné rozšíření přestaveb dává od letošního roku i opatření v Německu. Spolková republika od ledna osvobozuje od mýtného na německých dálnicích nákladní vozy s pohonem na alternativní paliva, kam patří i stlačený zemní plyn CNG a duální pohon diesel-gas.

Státní podpora? Zapomeňte

Vozy na diesel-gas sice nepotřebují k tankování zvláštní infrastrukturu, speciální tankovací místa a podobně, protože síť plnicích stanic na doplnění plynových nádrží je v Česku poměrně rozšířená (zejména v případě, pokud vůz používá LPG), ale jinak se u nás tento pohon netěší státní podpoře alternativních, k životnímu prostředí šetrných paliv jako třeba ve zmíněném Německu.

Ostatně u nás stát, vyjma nižší spotřební daně, nijak nepodporuje ani samotné LPG, které je sice vyráběno v rafinériích jako fosilní palivo, ale úrovní emisí je stejně ekologické a úsporné jako zemní (také fosilní) plyn CNG, který přitom Česko společně s elektřinou hodlá zvýhodňovat. Například slevou z poplatků za užívání dálnic.

„Ministerstvo dopravy v rámci schvalovacího procesu posuzuje výhradně plnění technických požadavků. Co se týká úspory, tak to je pak na každém provozovateli, do jaké míry je pro něj tento typ pohonu přínosný,“ komentuje využití pohonu mluvčí rezortu Lenka Rezková.

■ AUTOR: Miroslav Petr

EDIČNÍ PLÁN 2019

EDIČNÍ PLÁN 2019 – Termínový kalendář PETROLmedia

PETROLmagazín 1	Uzávěrka 4. 2.	Tisk 11. 2.	Expedice 15. 2.
PETROLmagazín 2	Uzávěrka 8. 4.	Tisk 15. 4.	Expedice 18. 4.
PETROLmagazín 3	Uzávěrka 10. 6.	Tisk 17. 6.	Expedice 21. 6.
PETROLmagazín 4	Uzávěrka 12. 8.	Tisk 19. 8.	Expedice 23. 8.
PETROLmagazín 5	Uzávěrka 7. 10.	Tisk 14. 10.	Expedice 18. 10.
PETROLmagazín 6	Uzávěrka 29. 11.	Tisk 5. 12.	Expedice 11. 12.
AKCE 2019			
Autozum Rakousko	Salzburk 16.–19. 1.		
Autoshow	Praha PVA Letňany 12.–14. 4.		
Stacja Paliw	Polsko, Varšava 15.–17. 5.		
Tankstelle	Německo Munster 8.–9. 5.		
PETROLsummit 19	Praha hotel Olympik 31. 10.		
Czechbus	Praha PVA Letňany 19.–21. 11.		

PETROLmedia si vyhrazuje právo změny výše uvedených termínů. PETROLmedia, dne 30. 11. 2018

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.)
Iva Hanzlová
Spolupracovník redakce
Boris Tomčiak
Finlord
Ing. Tomáš Novák
Ekobena

PETROL

PARTNER

Gold



AutoMax



e-on



Christ

KODAP
>eurodata



SHERON

TATSUNO

uniCODE
SYSTEMS



Bronze



italmec.

iWash
complete wash systems



MONTI





Ultra95

Powered by
UNIPETROL



**Ultra
Diesel**

Powered by **UNIPETROL**

**Palivo, které nezklame,
ať jste kdekoli.**



Unipetrol

ORLEN GROUP



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

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

