

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 2/2019



Distribuce pohonných hmot na čerpací stanice

INTERVIEW
Jan Duspěva

AUTOMYČKY
Washtec SoftCare 2 Pro

ALTERNATIVA
Nabíjecí stojany





**ČEPRO hlídá každou vaši kapku.
Za kvalitu ručíme.**



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

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

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

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

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



VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



Druhé letošní číslo Petrol magazínu jsme zčásti věnovali distribuci pohonných hmot. To je celkem důležité odvětví petrolejářského průmyslu, o kterém se v poslední době moc nemluví. Naposledy bylo téma distribuce pohonných hmot rozvířeno mezi roky 2010 až 2014, kdy vrcholilo období daňových úniků, což bylo tehdy řešeno zavedením povinné kauce ve výši 20 milionů korun. Pro malé distributory vražedné opatření bylo v roce 2015 ústavním soudem zrušeno. Daňové podvody i tak jako by mávnutím kouzelného proutku zmizely... Nás však tentokrát nezajímaly daňové podvody, ale spíše samotná činnost distribučních firem s důrazem na jejich koncové body, což jsou samozřejmě cisterny a jejich řidiči. Ti mají na rozdíl od běžných řidičů obrovskou odpovědnost, protože vlastně převážejí časované bomby, a musejí se tak na českých silnicích chovat obzvlášť odpovědně. V jejich případech nestačí jen plnit stanové vyhlášky a normy, ale mít vysoko nastavená i svá vlastní pravidla, která nelze překročit. Zároveň nesmí udělat jedinou chybu při stáčení pohonných hmot jak na terminálu skladu, tak v cílovém místě distribuce – na čerpací stanici, kde se navíc kvůli stáčení pohonných hmot rozhodně nezastaví život. Když k tomu připočteme stav českých silnic a dálnic, je třeba před řidiči cisteren smeknout a ocenit je za jejich profesionalitu spojenou se zodpovědností a nekonečnou trpělivostí. Právě ta nám ostatním v často nekonečných kolonách nejen na D1 chybí. Slova písně Jana Vyčítala o tom, že „řidič tvrdý chleba má“ dnes platí dvojnásobně a situace se nelepší. Vlastně vůbec není vidět světlo na konci tunelu. Naopak, problémy se hromadí, stav silnic je čím dál horší a automobilová doprava v Čechách kolabuje při sebemenší komplikaci, které se ostatně hromadí ve všech koutech České republiky každý den. Příjemné čtení!

■ Jiří Kaloč
šéfredaktor



*Reklamní prvky Čerpacích stanic
since 1992*

BY GEMA
www.gema.cz





14



22



48



58



70

Editorial

Aktuality

- 4** Vláda nechce zrušit povinné přimíchávání biopaliv do benzínu
Obvinění z vraždy čerpadlářky ve vazbě, střelci hrozí výjimečný trest
Americký Chevron posiluje
Německé asociace bojují za e-paliva
- 5** Výroba FAME Ioni v ČR meziročně stoupla, u metanolu klesla
Benzina rozjela kampaň na paliva Verva
- 6** Benzina vstoupila na slovenský trh
Norsko dobrovolně upouští od těžby ropy
Gigant Saudi Aramco získal horší úvěrový rating, než čekal
- 7** MOL uzavřel servisní dohodu se společností GA Drilling
Eurowag rozšiřuje svou síť o 81 pump Benzina

Trh, ropa, produkty

- 8** OPEC výrazně snížil produkci ropy

Interview

- 10** Jan Duspěva

Čerpací stanice měsíce

- 14** OMV Praha
- 18** MOL D1

Profil

- 22** AVIA Síť se pomalu rozrůstá

Rozhovor

- 32** Maciej Libiszewski
Význam logistiky pro výrobce i prodejce phm

Reportáž

- 24** Všechny cesty vedou na pumpy
- 30** Tatsuno, důležitá součást světového giganta

Téma

- 28** Doprava PHL v autocisternách

Mytí a servis

- 34** Mycí linka Christ Uherské Hradiště
- 38** Myčka red Box Brno, druhá část
- 47** Čistá vozidla jsou vizitkou společnosti

RETRO

- 42** Vývoj obalů značky Sheron

Poradenský servis

- 44** Výdejní stojany pro kapalinu do ostříkovačů
- 46** Komfortní podnikání s M2Space
- 65** Advokátní poradna
- 66** Analýza trhu čerpacích stanic – hlavní trendy v Rakousku a Německu
- 68** Mezinárodní dohoda ADR na čerpací stanici

Shop a gastro

- 58** Jak nasytit profesionála – stravování řidičů
- 60** Zákaznické karty – věrnost je třeba podchytit
- 64** Obchodníci s vodou Party Led

Alternativa

- 48** Nabíjecí stanice na čerpacích stanicích
- 51** Anketa – Jak Češi tankují elektrinu
- 52** E.ON spustil službu pro E- mobilisty E.ON Drive
- 53** Počtvrté za sebou nejlepší Bonett
- 54** Konference
- 56** Vodičkové stojany Tatsuno v Japonsku

Autosalon petrol

- 69** PVA Letňany Autoshow
- 70** Porsche Macan

SHERON

motorista ví...



VONÍ... MYJE... FUNGUJE...



VLÁDA NECHCE ZRUŠIT POVINNÉ PŘIMÍCHÁVÁNÍ BIOPALIV DO BENZINU

Zrušení povinného přimíchávání biopaliv do benzínu a nafty, které navrhly čtyři desítky poslanců v čele s Piráty, vláda ve sněmovně odmítne. O jejím pondělním stanovisku informoval tiskový odbor Strakovy akademie. Ministr zemědělství Miroslav Toman (za ČSSD) před jednáním řekl, že změna by nepřinesla pokles zájmu o pěstování řepky, pouze by šla na vývoz. Poslanci svůj návrh zdůvodnili tím, že biopaliva první generace se nepodílejí na snižování emisí skleníkových plynů. Naopak se uvolňují z použitých hnojiv i ze zemědělské techniky. Navíc na jeden litr biosložky je potřeba až 2500 litrů vody. Jedním z největších zpracovatelů řepkového semene a výrobcem metylesteru, který se přimíchává do bionafty, je společnost Preol z holdingu Agrofert. V připomínkovém řízení ministerstva poukázala

na to, že zrušením povinnosti přimíchávání biosložek do paliv by Česko nesplnilo závazek EU, podle kterého musí používat deset procent energie z obnovitelných zdrojů v dopravě do roku 2020. Dodavatelé pohonných hmot tak musí nyní přimíchávat povinně alespoň 4,1 procenta biosložky do benzínu a šest procent do nafty. Toman podotkl, že ustanovením Česká republika naplňuje evropskou směrnici a za řepku jako palivo z obnovitelných zdrojů neexistuje zatím náhrada. Později Toman doplnil, že alternativou naplňování evropského požadavku je dovoz například palmového oleje, kvůli němuž je ohrožena budoucnost orangutanů. Zdůraznil také, že vyplácená podpora v posledních letech klesla na 30 milionů ročně.

OBVINĚNÍ Z VRAŽDY ČERPADLÁŘKY VE VAZBĚ, STŘELCI HROZÍ VÝJIMEČNÝ TREŠT

Mělnický soud prodloužil vazbu dvěma mužům obviněným z prosincového loupežného přepadení a vraždy čerpadlářky v Nelahozevsi. Obžaloba zatím nebyla podána. Dnešní zasedání se týkalo muže, který je podezřelý, že ženu z benzinky zastřelil. Hrozí mu výjimečný trest. O prodloužení vazby druhého podezřelého, který je obviněn z loupežného přepadení a hrozí mu až desetiletý trest, soud rozhodl už dřív. Termín hlavního líčení, kterému musí předcházet podání obžaloby, stanoví Krajský soud v Praze, který bude kauzu projednávat. Mělnický soud se

v tomto případě zabývá úkony přípravného řízení. Ženu, která pracovala na čerpací stanici, zastřelil jeden ze dvou mužů, kteří benzinku přepadli loni 3. prosince. Čerpadlářka se před nimi chtěla schovat a utekla do zadní místnosti čerpací stanice. Lupiči si odnesli hotovost a další věci v hodnotě zhruba 13 000 korun. Oba podezřelí zadržela policie v lednu. Šestadvacitiletého, stíhaného za loupež, chytili policisté v Kralupích nad Vltavou, dvaatřicetiletého, stíhaného za vraždu, ve Vojkovicích na Mělnicku.

AMERICKÝ CHEVRON POSILUJE

Americká ropná společnost Chevron se dohodla na převzetí konkurenta Anadarko Petroleum za 33 miliard dolarů (zhruba tři čtvrtě bilionu Kč) v hotovosti a akciích. Nabídka ohodnocuje jednu akcii firmy Anadarko Petroleum na 65 dolarů. Zahrnuje tak prémii 39 procent k závěrečné ceně akcií na burze. Po oznámení dohody se cena akcií Anadarko zvýšila zhruba o třetinu, zatímco akcie Chevronu ztrácely 1,5 procenta, píše agentura Reuters. Chevron v rámci dohodnuté transakce plánuje vydat kolem 200 milionů nových akcií a vyplatit zhruba osm miliard dolarů v hotovosti. Spolu s firmou Anadarko převezme i její dluh kolem 15 miliard dolarů, upozornil list The Wall Street Journal. Akcie společnosti Anadarko na oznámení zareagovaly v premarketu prudkým růstem o více než 30 %, akcie Chevronu naopak 3 % ztrácejí.

NĚMECKÉ ASOCIACE BOJUJÍ ZA E-PALIVA

Osm německých organizací, například BDBE (Spolková asociace německého bioetanolového průmyslu), DVFG (Německá asociace pro kapalnou plyny), MVAk (Asociace středně velkých podniků na bázi odpadních paliv), MWV (Asociace ropného průmyslu), UFOP (Unie pro podporu ropných a bílkovinných rostlin), UNITI (Spolková asociace středně velkých ropných společností) a VDB (Sdružení německého průmyslu biopaliv), vyzvalo spolkovou vládu, aby kromě elektromobility podpořila také rozvoj čistých kapalných paliv. Navzdory ambicím Evropské unie, aby se starý kontinent stal do roku 2050 neutrálním z hlediska emisí uhlíku, bude v roce 2030 v Německu stále 35 milionů automobilů se spalovacím motorem. Ve společném prohlášení se tvrdí, že biopaliva a syntetická paliva jsou nezbytná pro snižování emisí CO₂. „Pokročilá biopaliva z odpadů a zbytkových materiálů budou hrát stále významnější roli stejně jako syntetická paliva (tzv. e-paliva), která představují další zajímavou technologii v rámci minimalizace emisí CO₂ v dopravě. Signatáři společného prohlášení jsou přesvědčeni, že pouze s výrazným nárůstem využívání obnovitelných paliv lze dosáhnout klimatických cílů v dopravě,“ píše se v prohlášení.

VÝROBA FAME LONI V ČR MEZIROČNĚ STOUPLA, U METANOLU NAOPAK KLESLA



Podle údajů Ministerstva průmyslu a obchodu (MPO) se v Česku loni vyrobilo 194 278 tun látek používaných jako příměs do bionafty nebo biosložek do směsné motorové nafty. Meziroční nárůst činí 23,4 procenta. Tuzemská spotřeba takzvaných metylesterů mastných kyselin (FAME) meziročně klesla o 16,9 procenta na 229 410 tun a naopak vývoz vzrostl čtyřnásobně na 74 448 tun a dovoz oproti tomu klesl o pětinu na 110 434 tun. Objem výroby bioetanolu pro pohon motorů loni v ČR meziročně klesl o 26,6 procenta na 75 096 tun, což je nejnižší hodnota od roku

2011. Jeho celková tuzemská spotřeba naopak proti roku 2017 stoupla o 3,9 procenta na 121 084 tun.

Na rekordních téměř 220 000 tun se dostala tuzemská výroba FAME již v roce 2014, ale postupně klesala. Dalšího růstu se dočkala zase až od roku 2017. Podle expertů se vysokoprocenní biopaliva od roku 2016, kdy byla zavedena spotřební daň, stala prakticky neprodejnými. Od začátku předloňského července stát snížil spotřební daň na některá biopaliva. Například čistá bionafta FAME B100 podléhá od té doby spotřební dani 2,19 Kč na litr. Od

začátku roku 2016 to bylo 4,59 Kč na litr, předtím zdaněna nebyla. U směsné motorové nafty SMN B30 se zdanění snížilo na 8,52 koruny na litr. Od roku 2016 daň byla 9,27 Kč na litr, předtím bylo palivo zdaněno 7,66 Kč/l. Zvýšila se naopak vrátka daně za líh u Ethanolu E85, a to z 10,23 Kč/l na 10,97 Kč/l. Nízkoprocenně přimíchaná biosložka ve fosilním palivu zůstala i nadále bez daňové i jiné státní podpory. Spotřební daň na klasický benzin a naftu se v Česku naposledy změnila v roce 2010, kdy se zvedla o korunu. Od té doby je 12,84 Kč na litr benzínu a 10,95 Kč na litr nafty.

Vláda rozhodla, že odmítne zrušení povinného přimíchávání biopaliv do benzínu a nafty, které navrhly čtyři desítky poslanců v čele s Piráty. Podle ministra zemědělství Miroslava Tomana, který je synem komunistického ministra zemědělství, by změna nepřinesla pokles zájmu o pěstování řepky, pouze by šla na vývoz. S tím Toman zároveň podotkl, že tímto ustanovením Česká republika naplňuje evropskou směrnici a za řepku jako palivo z obnovitelných zdrojů neexistuje zatím náhrada. Osevní plocha řepky v ČR se přitom meziročně snížila na hodnotu 391 000 hektarů, což představuje úbytek o 4,9 procenta. V ČR se zhruba třetina pěstované řepky podle svazu používá do biopaliv, zbytek na potravinářské účely, v západní Evropě je to zhruba půl na půl.

BENZINA ROZJELA KAMPAŇ NA PALIVA VERVA



Benzina od začátku dubna podporuje své prémiové palivo Verva. Chce motivovat lidi k vítězství. Od 1. dubna odstartovala Benzina novou produktovou kampaň zaměřenou na prémiová paliva Verva. Komunikační koncept je postaven na hlavních výhodách paliva, jako je vyšší výkon, lepší akcelerace nebo nižší spotřeba. Kampaň se sloganem „Načerpejte sílu pro vyšší výkon“ ukazuje příběhy z prostředí motorsportu, kde závodníci ve spojení s Vervou podávají lepší výkony a díky tomu zažívají svá vítězství. K tomu jsou přes voice over motivováni i diváci. K vidění bude kampaň v televizi, a to na stanicích skupiny

Nova a Prima, dále se objeví v rádiu Impuls a Evropa 2 a také na internetu a sociálních sítích. Součástí kampaně budou i další aktivity jako interní event pro zaměstnance, projížďka v Porsche nebo soutěže pro širokou veřejnost. Televizní spot vznikal v různých lokalitách v Česku i v zahraničí. Při natáčení byla použita závodně upravená auta Porsche GT3 Cup a ve spotu vystupuje mimo jiné i šampion v moto stunt ridingu. Kreativní koncept připravila agentura Scholz & Friends. Reklamní spot režíroval Hans Emanuel pod taktovkou Filmservice.



NORSKO DOBROVOLNĚ UPOUŠTÍ OD TĚŽBY ROPY

Největší západoevropský těžář ropy Norsko se kvůli ekologii postupně odklání od tradičního byznysu. Opoziční Norská strana práce o víkend změnila postoj a přestala podporovat průzkum těžby z moře u Lofotských ostrovů. Omezení těžby tak má pohodlnou většinu v parlamentu. Ropa přitom tvoří víc než polovinu norského exportu. Ropné firmy v čele se státní firmou Equinor tvrdí, že těžba v okolí Lofot je klíčová pro udržení produkce, vzhledem k postupnému vyčerpávání dalších ložisek. V okolí Lofot se podle odhadů nacházejí až tři miliardy barelů ropy. Souostroví je ale také považováno za jeden z přírodních divů. Politický obrat „vyděsil“ zástupce vlivného těžářského průmyslu i odborů. „Pro celý sektor je to překvapení a zklamání,“ říká Karl Eirik Schjott-Pedersen, šéf Norské asociace těžářů ropy a plynu.

Podle něj to znamená „ztrátu předvídatelnosti“ a překažené plány. Rozhodnutí opoziční strany ale není tolik překvapivé. Stále víc Norů totiž má s ropou jako klíčovým zdrojem bohatství země problém – a to kvůli obavám o ekologii a změnu klimatu. Státní norský fond například přestal investovat do akcií těžářů ropy a uhlí, včetně české elektrárenské firmy ČEZ. Komentáři se také pozastavili nad loňskou změnou jména státní ropné firmy Statoil na Equinor, ze kterého vypadlo slovíčko ropa. Norové navíc houfně předsedají do elektromobilů, na baterky zde už jezdí každé druhé nové auto. Dokonce i někteří manažeři ropných firem pod tlakem veřejnosti a samosprávy plánu na těžbu u Lofot vzdali. Rozhodnutí Norské strany práce se ale nelíbí odborářům.

GIGANT SAUDI ARAMCO ZÍSKAL HORŠÍ ÚVĚROVÝ RATING, NEŽ ČEKAL

Saúdský státní gigant Saudi Aramco získal své první hodnocení úvěruschopnosti. Agentura Fitch ho před plánovaným vstupem na trhu dluhopisů ocenila stupněm A+. Zohlednila přitom skutečnost, že příjmy společnosti vloni výrazně předčily společnosti jako Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC), Royal Dutch Shell, Total a BP. Ziskem EBITDA ve výši 224 miliard dolarů (cca 5,14 bilionu korun) předstihla společnost i ExxonMobil. Aramco hodlá v letošním druhém čtvrtletí vydat své první dluhopisy nominované v amerických dolarech. Tyto cenné papíry nebudou pod státní zárukou. Očekává se, že jejich hodnota bude činit nejméně deset miliard dolarů. Prostředky mají společnosti pomoci financovat akvizici 70 procent ve čtvrté největší petrochemické firmě na světě Saudi

Basic Industries Corp. (SABIC), kterou ohlásila koncem března. Za podíl zaplatí 69,1 miliardy dolarů. Kvůli burzovnímu debutu v tomto týdnu uskuteční tzv. roadshow, při které bude jednat s potenciálními investory. Společnost tak poprvé musela nechat veřejnost nahlédnout do svého hospodaření. Ukázalo se, že Aramco má nejvyšší zisk na světě, její čistý příjem vloni činil 111,1 miliardy dolarů, napsal list Financial Times. Zisk EBITDA ve výši 224 miliard dolarů kontrastuje se ziskem Applu, který je podle časopisu Forbes z hlediska zisku světovou jedničkou a jehož zisk EBITDA činil 81,8 miliardy dolarů. Saudi Aramco je největším světovým producentem ropy. Její těžba uhlovodíků vloni celkově činila 13,6 milionů barelů ropného ekvivalentu denně.

BENZINA VSTOUPILA NA SLOVENSKÝ TRH



Benzina vstoupila na slovenský trh. Svou první čerpací stanici otevřela 12. dubna v Malackách blízko slovensko-českých hranic. Expanzi k našemu východnímu sousedovi chce Benzina provést zejména spoluprací s menšími provozovateli čerpacích stanic a je otevřena i akvizicím větších řetězců. „Slovenský trh je pro naše maloobchodní aktivity přirozeným prostorem. K dosavadnímu velkoobchodnímu prodeji paliv na Slovensku tak nyní přidáváme i maloobchodní prodej pohonných hmot na čerpacích stanicích, které ponesou logo Benzina,“ říká Tomasz Wiatrak, místopředseda představenstva zodpovědný za maloobchodní aktivity společnosti Unipetrol. Očekáváním a chováním zákazníků si jsou český a slovenský trh velmi podobné. „Slovenští zákazníci se v posledních letech výrazně orientují na kvalitu paliv a mají zájem o široký doplňkový prodej včetně občerstvení. A právě toto jim jako dlouhodobý lídr českého trhu se silným a stabilním zázemím nabídneme,“ pokračuje Tomasz Wiatrak a dodává: „Investice má dlouhodobou povahu. Chceme jít postupnými kroky a jsme přesvědčeni, že se staneme na slovenském trhu jedním z významných hráčů. Dosažení úrovně 10 stanic do konce roku 2019 by bylo úspěchem, ale důležitější než vysoké tempo rozvoje je pro nás dodržení naplánovaného obchodního modelu.“ Slovenský trh je tomu českému podobný i svou nasyceností. Benzina se sem vrací po více než 15 letech.

MOL UZAVŘEL SERVISNÍ DOHODU SE SPOLEČNOSTÍ GA DRILLING



Společnost GA Drilling podepsala servisní dohodu se skupinou MOL. Dohoda zpřístupní těžební vrtky k testování technologie na uzavírání vrtů Plasmabit v reálných ložiskových podmínkách. Jde o významný krok v komercializaci této technologie, která v porovnání s tradičními metodami uzavírání nevyužívaných vrtů významně mírní dopady na životní prostředí, snižuje náklady a zkracuje čas. Právě GA Drilling je světovým průkopníkem ve vývoji inovativních technologií pro bezkontaktní vrtání a frézování s použitím vlastního proce-

su plazmové dezintegrace. Tato technologie otevírá příležitosti v rámci několika sektorů se zaměřením na ekologické uzavírání starých vrtů a další služby vyřazování vrtů z provozu. „Skupina MOL je v rámci své Strategie 2030 připravena podporovat inovativní projekty. Jedním z nich je i technologie slovenské společnosti GA Drilling. Proto jsme se ji rozhodli finančně i nefinančně podpořit. Věřím, že nová technologie i s naším přičiněním bude moci uspět v globálním ropném odvětví,“ řekl Oszkár Világi ze skupiny MOL.

EUROWAG ROZŠÍŘUJE SVOU SÍŤ O 81 PUMP BENZINA

Čerpací stanice Benzina byly pro snadné nalezení přidány do aplikace Eurowag pro smartphony a tablety iOS a Android a rovněž do portálu pro zákazníky Eurowag. K dispozici jsou také v aplikaci Plánovač tras, v komplexní online službě, kde zákazníci najdou nejbližší stanici Eurowag a mohou napláňovat jednotlivé trasy po celé Evropě. „Neustále zvyšujeme úroveň naší kvality a péče o zákazníky, a to jak pro běžné motoristy, tak pro profesionální řidiče. Na všech 81 čerpacích stanicích vybavených řešením od Eurowagu je k dispozici vysokorychlostní bezdrátové připojení k internetu, občerstvení Stop Cafe a možnost parkování pro kamiony včetně zázemí pro řidiče. Zavádíme také možnost rychlého oboustranného tankování pro nákladní vozy. Řidiči mohou využít současně všechny výdejní stojany v pružích pro kamiony najednou, včetně tankování provozní kapaliny AdBlue,“ říká Marek Zouvala, ředitel sítě čerpacích stanic Benzina.

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

PETROL
 PARTNER



www.monti.cz

OPEC VÝRAZNĚ SNÍŽIL PRODUKCI ROPY



Obrovská ropná pole Manifa v Arabském zálivu patří saudské státní společnosti Saudi Aramco.

Kartel OPEC těžil ještě v listopadu loňského roku přes 33 milionů barelů ropy denně a nyní se jeho produkce pohybuje kolem úrovně 30,5 milionu. Největší podíl na tom mají Saúdská Arábie, Spojené arabské Emiráty, Venezuela a Írán. Pokles o 2,5 milionu je významný a odpovídá snížení nabídky ropy na světovém trhu ropy o 2,5 %. Spojené státy naopak svou produkci zvedly na rekordních 12,1 milionu, což částečně vykompenzovalo propad těžby. Celosvětové komerční zásoby ropy však klesají, což dostalo ceny ropy Brent až k 70 dolarům za barel. Kartel OPEC by si ale přál ještě vyšší cenu mezi 75 až 80 dolary.

Obrovské zisky Saudů

Saúdský státní ropný gigant Saudi Aramco plánuje emisi dluhopisů a musel investorům poodhalit svou finanční situaci. Ziskovost firmy je obrovská. Čistý zisk za uplynulý rok dosáhl 111,1 miliardy dolarů, což zhruba odpovídá tomu, kolik vydělali američtí giganti Apple, Alphabet a Exxon Mobil dohromady. Zisk před úroky, daněmi a odpisy EBITDA dosáhl 224 miliard dolarů, což je výrazně nad čísly Applu a Exxon Mobil.

V prospektu pro investory ale Saudi Aramco specifikovala i některé údaje o svých těžebních polích. Na největším poli

Ghawar těží 3,8 mbd, což zaostalo za očekáváním analytiků na úrovni 5 mbd. V tomto poli je podle posledních odhadů dostatek ropy na dalších 34 let těžby. Celkem je Saúdská Arábie schopná pumpovat 12 mbd, přičemž momentálně využívá kapacitu kvůli dobrovolnému těžebnímu limitu na méně než 80 %. Při opětovném růstu cen ale může království velmi rychle svou těžbu navýšit. Celkové nevytěžené rezervy ropy v Saúdské Arábii jsou na úrovni 226 miliard barelů, což je objem, který umožní ropu těžit současným tempem dalších 50 až 60 let. Země má teda dostatek času připravit se na budoucnost, kdy se její příjmy z prodeje ropy začnou snižovat.

Poptávka po ropě roste

Poptávka po ropě postupně roste, i když mezinárodní agentury snížily odhady růstu poptávky pro letošní, případně příští rok. Důvodem jsou obavy ze zpomalení světového obchodu. Americká a čínská administrativa ale podle posledních údajů postupně nachází společnou řeč a je možné, že rozsáhlé obchodní války budou nakonec odvráceny. Více ropy bude v nejbližších letech spotřebovávat zejména rozvíjející se Asie, která pro svůj další rychlý rozvoj potřebuje levné energie. Čína sice chce rozvíjet elektromobilitu, ale potrvá desítky let, než se jí podaří obměnit vozový park. Příkladem pokroku je plná elektrifikace autobusů a taxíků v dvanáctimilionovém městě Shenzen, které patří mezi světové technologické metropole.

Výhled na nejbližší měsíce není pro řidiče příznivý. Pohonné hmoty by měly nadále zdražovat. Cena ropy bude pravděpodobně stoupat, jelikož OPEC nechce zatím ukončit těžební limit. S příchodem léta by v důsledku otevření nových přepravních kapacit mohla stoupnout produkce v USA. Ale rekordně vysoká americká těžba pravděpodobně nebude dostatečná. OPEC a Rusko opětovně otevrou kohoutky, pokud nebude hrozit propad cen zpátky pod 60 dolarů za barel. Při takové ceně jsou jejich státní rozpočty značně deficitní.

■ AUTOR: Boris Tomčíak, ekonom, Finlord



TRADICE SPOLEHLIVOST KVALITA

Vynikající poměr cena / kvalita

Komplexní servisní podpora

Široké portfolio produktů

Nově kombinace CNG



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



ČEPRO JE NA REKORDU

Čtvrtým rokem společnost Čepro generuje zisk přes miliardu korun. Loni výdělek vzrostl na rekordních 1,28 miliardy hrubého při tržbách přes 59 miliard. Podle generálního ředitele Jana Duspěvy k tomu přispěly v podstatě všechny byznysové aktivity, včetně obratu čerpacích stanic EuroOil. Právě čerpacích stanic se týkají i některé nové projekty, které Čepro v poslední době zavedlo.

Jak se osvědčuje na stanicích EuroOil například zavedený systém Certifikovaný velkoobchod Čepa, který v podstatě on-line pomáhá nájemcům v zásobování vašimi palivy?

Můžu říct, že s výsledky jsme spokojeni. Program „Certifikovaný velkoobchod Čepro“ je určený především pro individuální vlastníky nebo provozovatele čerpacích stanic, kteří mají zájem aplikovat naše postupy a standardy ve spojení s exkluzivními dodávkami pohonných hmot. I nadále je

čerpací stanice zahrnuta pod kontrolu SGS v rámci „Pečetě kvality“ a kontrolována metodikou čerpacích stanic EuroOil.

Dají se už nějak vyčíslit nebo popsat úspory díky tomuto automatizovanému systému závozu ze skladů, optimalizování tras rozvozu cisternou a podobně?

Samozřejmě dají. Nasazením vlastní logistiky jsme vyčíslili úsporu nákladů na dopravu pohonných hmot ve výši deseti procent.

Tyhle systémy umí hlídat i kvalitu pohonných hmot na pumpě. Je to dostatečné? Nenahradí to jednou v případě Čepra a pump EuroOil zmíněný program Pečeť kvality, vyhodnocovaný společností SGS?

To není na pořadu dne. Kvalitní a ucelené procesy dopravy a logistiky přispívají k vysoké kvalitě paliv a je obecně známo, že doprava pohonných hmot pomocí autocisteren je z pohledu kvality nejrizikovější proces. My jako kontrolní systém využíváme program Pečeť kvality už od roku 2006.

Síť EuroOil se postupně rozšiřuje. Jdete i cestou zvyšování počtu partnerských pump?

My pro rozšiřování sítě čerpacích stanic EuroOil využíváme akvizic stávajících stanic, výstavby nových stanic nebo modelu nájmu. Program „Certifikovaný velkoobchod Čepro“ či „Partnerská stanice“ jsou separátní projekty pro naše velkoobchodní zákazníky.

Jednou z novinek je také to, že jste od loňského února zavedli vlastní cenotvorbu, tedy určování cen pro odběratele nejen podle burzy v Rotterdamu, ale i podle dalších kritérií, jako je reálná poptávka, aktuální cena biosložek a podobně. Podobnou cestou se před časem vydal i Unipetrol a MOL. Neznamená to v důsledku zdražení paliv od Čepra?

V žádném případě. Od 1. února 2019 společnost Čepro rozšířila svou cenotvorbu o vyhlášenou takzvanou Základní cenu Čepro, která i nadále reflektuje hodnotu cen pohonných hmot na burze v Rotterdamu, ale nově zahrnuje také specifika trhu

s pohonnými hmotami v České republice. Díky tomu můžeme pružněji reagovat na reálný vývoj velkoobchodních cen pohonných hmot a z toho v konečném důsledku mohou profitovat i naši zákazníci.

Je to pro ně zásadní změna?

Především je třeba připomenout, že se netýká všech zákazníků. Nový způsob cenotvorby i nadále vychází z burzovních kotací Platts, přičemž je primárně určen pro zákazníky s kumulovaným měsíčním odběrem pohonných hmot nižším než půl milionu litrů. Jsem přesvědčený, že nová cenotvorba nepředstavuje odklon od dosavadní transparentní cenové politiky. Pouze byla doplněna o další vstupy za účelem dosažení objektivní ceny, která zohledňuje specifické aspekty českého trhu. Stávající, takzvaná formulová cenotvorba pak nadále funguje paralelně vedle Základní ceny Čepro a je sjednávána individuálně se zákazníky s kumulovaným odběrem vyšším než těch půl milionu litrů.

Přispívá k lepšímu prodeji paliv, a tedy i výsledku Čepra také spolupráce s francouzským koncernem Total,





➤ **ktou jste zahájili loni? Respektive, začali jste odebírat pohonné hmoty z jeho rafinérie v saské Leuně?**

Určitě k hospodářskému výsledku přispěl celkově dobrý nákup motorových paliv a Total patří mezi naše význačné dodavatele pohonných hmot. Takže i Total přispěl, i když spolupráce zatím netrvá dlouho.

Budete s Totalem spolupracovat i jinak než jen v nákupu pohonných hmot?

Vedeme určité diskuse, ale zatím nejsou ve fázi, že bychom je mohli nějak konkrétně komentovat.

Jak moc jsou už dnes dodávky pohonných hmot od Totalu pro vás významné?

Total už patří mezi naše nejvýznamnější partnery, co se týče dodávek pohonných hmot pro naše potřeby mimo subjekty, jejichž rafinérie jsou napojeny na produktovodní síť Čepa. To znamená mimo Unipetrol a MOL. Na železnici patří Total mezi hlavní dodavatele.

Už několik let skladujete u nás v Česku německé rezervní zásoby pohonných hmot. I za tím je ekonomika?

Také. Podařilo se nám nyní už potřetí, tedy pro třetí časový cyklus, obhájit smluvní vztah s německou EBV (pozn. Erdölbevorratungsverband – veřejnoprávní agentura Sdružení pro předzásobení ropou). Na jaře tak začneme uskláňovat objem třetího kontraktu. Ten bude pokračovat do roku 2020.

V Evropě možná není neobvyklé, že krizové rezervy jednoho státu se skladují na území sousedního. Má ale po zkušenostech české Správy státních hmotných rezerv, která roky složitě vymáhala české krizové rezervy nafty z německých skladů zkrachovalé Viktoriagruppe, tenhle přeshraniční byznys stále smysl? Není tam jisté riziko v případě, že stát bude tyto zásoby akutně potřebovat?

Samozřejmě, že to smysl má. Alespoň v našem případě. Jde to ale jen na základě toho, že si nás německá strana velmi důkladně prověřila a vzájemná smlouva je precizní. Máme v ní zakotvený přesný závazek, jak rychle a jakým způsobem musíme Němce jejich zásoby v případě potřeby uvolnit. Celý proces je také pravidelně kontrolován.

Česko má už delší dobu zásoby pohonných hmot a ropy na necelých 90 dnů, což je pod limitem, který doporučuje Evropská unie. Máte zprávy, že by se chystalo nějaké navýšení? Třeba na 120 dnů, o kterých se před lety hovořilo?

Takové informace aktuálně nemáme. Nevím o tom, že by stát podobné navýšování chystal. Stále se vedou diskuse, jestli by měl stát pro případné navýšení zásob přikoupit pohonné hmoty, tedy ropné produkty, nebo spíš ropu jako surovinu pro jejich výrobu. Pokud by se navýšení jednou řešilo pomocí ropných produktů, jejich skladování pro potřeby České republiky vždycky zajistíme.

To je přece samozřejmost. Jste státem vlastněný podnik a patří vám velká většina veškerých skladů u nás...

To je pravda. Ale mnoho lidí se nás ptá, zda neomezujeme našimi obchodními aktivitami, třeba ve prospěch Spolkové republiky, potřeby českého státu. Tak já zdůrazňuji, že v žádném případě.

Máte sklady benzinu a nafty po celém Česku. Nebude ale třeba stavět další?

Máme sice rozpracované možnosti investic

do rozšíření skladovacích kapacit, ale v této fázi, kdy se u nás stále víc mluví o přechodu na alternativní zdroje, paliv jako je stlačený zemní plyn CNG nebo elektromobilita, se jedná spíš o záložní variantu.

Pokud mluvíme o těch alternativních palivech, mají petrolejáři pod hrozbou pokut v řádu desítek až stovek milionů korun ze zákona povinnost do konce příštího roku snížit emise CO₂ z množství všech prodáváných paliv o 6 procent oproti roku 2010. Nyní jste ale teprve na úspoře nějakých 3,5 procenta. Je reálné to stihnout?

Myslím, že ano. Můžeme si pomoci právě prodejem těch alternativ. Nově máme možnost si do toho celého mixu sledovaných paliv započítávat i prodej nízkoemisních energií, jako je CNG, LPG, případně elektřiny pro elektromobily. Ale ani tak to nebude lehké. Hrozba tak vysokých pokut je ale natolik zásadní, že si vůbec nepřipouštíme, že bychom limit nestihli splnit.

Obnovíte kvůli tomu jako nouzovou variantu i nabídku biopaliv, jako je

bionafta, čistý olej MEŘO nebo lihový benzin E85, jejichž výroba je dražší než klasický benzin a nafta?

Ano. S tím dokonce pro rok 2020 počítáme. Takže to ani není nouzová varianta.

Znamená to ale, že byste je, aby vůbec byla prodejná, museli nabízet pod cenou? Takže byste na nich prodávali?
Je to tak. Bude to pro nás náklad.

Takže na tom proděláte?

Ano. Ale už dneska si musíme to splnění povinné úspory kupovat. Je to pro nás nákladová položka, ať už si kupujeme zákonem vyžadovanou úsporu z CNG, z e-mobility, nebo jiného paliva, které je schopné úsporu CO₂ vygenerovat, tak pro nás je to náklad. Musíme si to od daného subjektu koupit. Stejně tak do té kalkulace zahrneme náklad na koupi drahého vysoce objemového biopaliva, jako třeba to zmíněné MEŘO.

Co si myslíte o různých nařízeních a ekologických limitech pro paliva?

To je těžké. Nikdo nezpochybňuje snahu chránit životní prostředí. Vadí mi ale, že se

na tu situaci nedíváme komplexně. Například nasazení elektromobilů se považuje za něco, co má nulové emise. Nulovou zátěž pro životní prostředí. Tak si to mohou započítávat do plnění cílů výrobci automobilů. My jako ostatní průmysl máme ale cíle nastavené odlišně. V podmínkách pro nás se už zohledňuje, že například elektřina pro elektromobil se musela někde s určitou zátěží pro životní prostředí vyrobit.

Není špatně i to, že se v těchto válkách za ekologii nebere v potaz, že dnes i fosilní pohonné hmoty neničí životní prostředí jako před lety a moderní benzinové i naftové motory mají výrazně nízké škodlivé emise? Diesel auto je bráno jako strašák, ale mnohá z nich neškodí ekologii víc než třeba auto na plyn.

To je další věc, která hendikepuje myšlenku, kterou já jinak považuji za správnou. To jest, co neefektivněji snížit zátěž pro životní prostředí.

■ *AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: Jiří Kaloč*

792 460 792

www.cfft.cz

792 460 792



Care For Fuel Technology

PETROL
PARTNER



**Servis
Prodej
Výstavba
Realizace
Poradenství
Kalibrace nádrží**



Váš dodavatel technologií čerpacích stanic

TRADIČNÍ PUMPA V NOVÉM HÁVU



Čerpací stanice OMV v Praze Nových Butovicích na Bucharově ulici září novotou. Rakouský řetězec své čerpací stanice modernizuje průběžně, tahle tradiční městská pumpa stojící kousek od nájezdu na plzeňskou D5 však loni prošla rekonstrukcí zcela zásadní.

OMV patří mezi poslední významné mezinárodní společnosti, které na českém trhu provozují početně významnou síť čerpacích stanic. Rakušané ji během posledních dvou let optimalizovali, když část svých provozoven (celkem 63) prodali Benzině. Přesto je jejich pozice na českém trhu stále významná. Podle počtu čerpacích stanic (140) se sice OMV řadí v Česku až na páté místo, ale zelenomodré pumpy najdeme na všech dálnicích, které protínají Českou republiku, a také na významných místech velkých měst včetně toho hlavního.

Na rozšířeném území Prahy slouží motoristům celkem 28 čerpacích stanic OMV, z toho hned pěti (v ulicích 5. května, na Kar-

lovarské, Strakonické, Radlické a Bucharově) vládou bratři Stanislav a Tomáš Novákové. My jsme se zajeli podívat na pumpu v Bucharově ulici, která se nachází mezi sídlištěm Nové Butovice a komerční zónou v ulici Pekařská vedle autosalonu společnosti Auto Palace a nově také supermarketu Lidl. Typická městská čerpací stanice s rozšířenou nabídkou pro mytí automobilů totiž prošla předloni kompletní rekonstrukcí. Čerpací stanici postavila v Bucharově ulici v polovině 90. letech společnost BP, po odchodu tohoto nadnárodního ropného koncernu z ČR v roce 2006 odkoupila její aktivity OMV. Bratři Novákové mají tuto pumpu v nájmu od roku 2010.

Vysoký standard

Čerpací stanice s osmi výdejními místy u čtyř multiproduktových stojanů patří mezi ty větší a poskytuje více než dostatečnou kapacitu a komfort pro plynulé odbavení zákazníků. Nad výdejní plochou se vypíná přestřešení s typickým zelenomodrým lemem. Při loňské modernizaci, kterou prováděla firma Acis, se měnily veškeré technologie včetně podzemních tanků. Nyní všechno doslova svítí novotou včetně stojanů americké značky Gilbarco Veeder-Root. Ty jsou tradičně zasazeny do designového opláštění v barvách rakouské společnosti. Kompletní nabídka značkových paliv Maxx Motion odpovídá vysokému standardu OMV, jejich jakost je průběžně monitorována nezávislou laboratoří SGS v rámci programu Pečeť kvality, což potvrzují samolepky na stojanu u každého tankovacího místa. Dokonale čistá a bez mastných skvrn je i celá výdejní plocha čerpací stanice, viditelné stopy zde po loňské rekonstrukci nezanechala ani letošní na Prahu docela krušná zima. Alternativní paliva (LPG, CNG) u této čerpací stanice



nenajdete, není tu zatím ani nabíjecí stanice pro elektromobily nebo stojan na kapalinu AdBlue, který je dnes standardem hlavně u dálničních čerpacích stanic.

Útulná kavárna

Zděný objekt shopu s prosklením pouze do prostoru výdejních stojanů prošel loni rovněž velmi důkladnou rekonstrukcí nebo spíše přestavbou. I když se nezměnila celková plocha zázemí, zcela zásadně se změnilo jeho uspořádání. Zůstaly pouze chladicí boxy pro nápoje, ostatní je nové. OMV v poslední době provádí redesign interiérů svých čerpacích stanic v moderním stylu podle nejnovějších trendů. Platí to samozřejmě i pro pumpu v Bucharově ulici. Uprostřed prodejní plochy jsou dvě podlouhlé regálové gondoly,

zadní stěna naproti vchodu je tvořena chladicími vitrínami, které zároveň slouží díky přístupu zezadu jako sklady. Významný prostor nově dostalo posezení s dostatečným počtem míst pro zákazníky čerpací stanice. Dřevěné stoly a polstrované posezení s potahy v barvě světlé zelených oliv v kombinaci s hnědými tóny na stěnách k tomu vytvářejí společně s decentním LED osvětlením útulné prostředí pro příjemnou relaxaci třeba u kávy.

OMV je rakouská firma, a tak není divu, že tento lahodný teplý nápoj nabízí její čerpací stanice ve špičkové kvalitě jak z hlediska surovin a výrobního zařízení tak také servírování. Zaměstnanci čerpacích stanic OMV jsou ostatně v tomto ohledu proškoleni a sám musím uznat, že cappuccino, které mi zde bylo nabídnuto, bylo opravdu vynikající. Můžete si jej objednat

jak do kelímku, tak do kvalitního porcelánu. Nechybí ani bezplatné připojení na internet prostřednictvím wi-fi, pokud si však budete chtít dobít své mobilní zařízení, musíte požádat obsluhu o použití standardní zásuvky. Ta vám ovšem bez problémů vyhoví.

Sázka na sendviče

I když místo v koutku shopu k posezení doslova láká, na „jedlíky“ tato pumpa zacílená není. Menu občerstvení Viva totiž obsahuje pouze rozpekané pečivo nebo sendviče. I to však dokresluje styl městské kavárny. Svého času zde ostatně nabízeli tzv. jednorázové polévky a hotová jídla, ale zájem byl minimální. Díky masivní reklamě jsou naopak v hledáčku zákazníků docela často sendviče s recepturou známého kuchaře ➡

Emanuela Ridiho. Ty jsou velmi chutně vystaveny v proskleném boxu u pokladen. V poslední době se u OMV vrhli také na tzv. zdravou výživu. Chladicí box s těmito potravinami značky Peblo najdete v impulsní zóně hned u vchodu do prodejny. Zde nechybí ovocné „freshe“ nebo jogurty s čerstvým ovocem a chia semínky. Další „porci zdraví“ najdou zákazníci v samostatném nechlazeném regálu před pokladnami v podobě speciálních drinků, raw tyčinek nebo zeleninových chipsů s příchutí humusu či quinoi.

Sortiment čerpací stanice nabízí všechny standardní produkty tohoto rakouského řetězce na českém trhu, nicméně nájemce v poslední době trápí přítomnost nově postaveného supermarketu Lidl. Díky tomu trochu klesl obrát shopu, návštěvníci supermarketu navíc hojně využívají bezplatné sociální zařízení čerpací stanice a občas zabírají i parkovací místa, kterých je v areálu čerpací stanice asi 10. Částečně to vyřešil plot mezi oběma objekty, který si nájemci pumpy nechali postavit teprve nedávno. Právě sociální zařízení nemohla být v rámci modernizace implantována do prodejny. Vstup zůstal zvenku a zákazníci si musí u pokladny vyžádat klíč, což představuje částečně i opatření proti nevídaným klientům supermarketu. Nutno ale podotknout, že v době naší návštěvy zářila obě sociální zařízení (pro dámy a pány + invalidy) čistotou.

Mycí centrum

Významnou část nabídky služeb této čerpací stanice představuje mycí centrum, jehož součástí je jednoportálová myčka značky Istobal s třemi mycími programy (119-249 Kč), dva moderní mycí boxy, kde nechybí třeba závěrečný oplach osmotickou vodou, a dva vysavače. Tato čerpací stanice vytváří společně s pumpou OMV na Radlické, kde je rovněž jednoportál, a dokonce čtyři mycí boxy, významné centrum mytí automobilů v této části Prahy. Kromě obyvatelů sídliště jsou zde navíc v nejbližším okolí soustředěny servisy a dealerství automobilů (Auto Palace, Emil Frey) a ještě zde vyrostl supermarket, takže o zájemce na mytí automobilů nemají obě čerpací stanice nouzi – spíše naopak. Občas by jejich kapacita mohla být klidně i větší...

Já na bráchu...

Čerpací stanice OMV v Bucharově ulici je vzornou ukázkou bratrské spolupráce. Tomáš a Stanislav Novákové jsou oba vyučení automechanici, o šest let mladšího Tomáše však lákala práce na čerpací stanici, a tak se v 90. letech přihlásil do výběrového řízení nájemce čerpací stanice Pap Oil, které vyhrál. A bratra nakonec přemluvil



ke spolupráci. Dnes se oba pohybují v oboru už bezmála 20 let, z toho deset je jejich podnikání spojeno se značkou OMV. Aktuálně mají oba bratři svou vlastní živnost, na Stanislava jsou napsány tři čerpací stanice, Tomáš má dvě. O všech pět pump se ale starají dohromady a někdy toho chytře využívají. „Když zde byla rekonstrukce, mohli jsme přesunout zboží na Radlickou a naopak,“ vysvětluje Tomáš Novák. Celkem oba bratři v rámci všech pěti čerpacích stanic zaměstnávají okolo 20 lidí, u nonstop pumpy na Bucharově ulici se střídají dvě dvoučlenné směny po dvanácti hodinách. Ze zkušeností zaměstnávají spíše lidi středního věku od 40 let výše. „Mají už jiný přístup k práci a ke svým povinnostem vůbec, než mladí,“ tvrdí Tomáš Novák. Pět čerpacích stanic v rámci Prahy 4 a 5 představuje nejen docela solidní porci kilometrů v nervózním pražském

provozu, ale také mnoho problémů a povinností. Proto si oba bratři své kompetence rozdělili. Stanislav má pod palcem technologie, Tomáš se stará o účetnictví a zaměstnance. I když starosti mají oba nad hlavu, najdou si občas čas i na něco jiného. Na základě nápadu provozního z čerpací stanice na Karlovarské se jim například podařilo v rámci loňských Vánoc vybrat několik desítek tisíc korun na dárky pro dětskou onkologii molské nemocnice...

Čerpací stanice na Bucharově ulici v Praze potvrdila svou úroveň služeb a produktů, čistotou exteriérů i interiéru či rozmanitostí zboží vysoký standard rakouské sítě OMV, což ještě umocnila její loňská modernizace.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

PETROL
PARTNER

FILSON[®]
store

Největší prodejna a e-shop s autopříslušenstvím ve střední Evropě s rozlohou 700 m²



www.filsonstore.cz

Otevírací doba

Po-Pá 9:00-18:00

So 9:00-15:00 (každá sudá)

Adresa: Filson Store, Františka Diviše 68, Praha 10 - Uhřetěves 104 00

Telefon: Zákaznický servis: +420-721 432 389, +420-601 317 350

E-mail: info@filsonstore.cz



VÍTEJTE U KRPÁLKŮ



Na 96. kilometru dálnice D1 u obce Mikulášov slouží z obou stran motoristům čerpací stanice. Zatímco ta ve směru na Brno nese značku OMV, řidiči mířící na Prahu se mohou zastavit u pumpy maďarské společnosti MOL. Zajeli jsme se tam podívat.

Tři značky, jeden nájemce

Dálniční pumpa na první pohled září novotou, a tak vás možná překvapí, že letos na podzim, konkrétně 3. září, zde oslaví 20. výročí od jejího otevření. Před dvěma desítkami let se zde samozřejmě neotevírala čerpací stanice MOL, ale Tamoil. Ta zde vydržela pouze tři roky, již od roku 2002 si zde motoristé začali zvykat na žluté barvy Agipu. Italové však v roce 2016 z českého trhu také odešli, a tak se pumpa znovu převlékala, tentokrát do zelených barev maďarské společnosti MOL.

A zatímco petrolejářské značky se mění, nájemce zůstává. Všechny aktivity ropných

koncernů na této dálniční odpočívce totiž spojuje jméno Jana Krpálka. Rodák z Vysočiny si zdejší odpočívku od ŘSD pronajal krátce po sametové revoluci právě s cílem provozovat zde čerpací stanici. S ohledem na velikost takové investice hledal Jan Krpálek ve své době vhodného partnera a nakonec se spojil s českým vedením italské společnosti Tamoil, která měla tehdy plány budovat v ČR řetězec čerpacích stanic. Na základě toho vyrostla na dálniční odpočívce zbrusu nová čerpací stanice se solidním zázemím a restaurací. Poctivá zděná stavba zde zůstala dodnes, ale jak se měnili majitelé, měnilo se i její uspořádání. Dnes se jedná v rámci podobných staveb o docela unikátní objekt,

který nabízí možná trochu netradiční, ale zároveň mimořádně praktické uspořádání.

Zázemí pro celý autobus

Není to však vidět na první pohled. Když sjíždíte z dálnice, zdá se, že je tato čerpací stanice spíše menší. Pouhých šest tankovacích míst u čtveřice stojanů je z hlediska konkurence v okolí spíše málo. Když však natankujete a půjdete zaplatit do shopu, budete jeho prostorností překvapeni. Podle aktuálního konceptu čerpacích stanic MOL je celý interiér laděn do příjemných světlých a tmavších hnědých tónů, což působí v kombinaci se zářivou zelenou loga MOL uklidňujícím dojmem.



Velmi vzdušný je už samotný vestibul od vchodu z refýže, tím to však rozhodně nekončí. Shop totiž pokračuje a plynule přechází do prostoru bistra. Až na pár podpěrných sloupů nikde nenarazíte na žádnou překážku, celý prostor o ploše 320 m² působí vzdušně, ale zároveň není neútný. Jen pokladny obchodu a bistra jsou od sebe vzdáleny 23 m. Zatímco vpředu (z hlediska výdejních stojanů) mají zákazníci k dispozici rozsáhlý chladicí box na nápoje a regály se zbožím, postupně se vnitřní prostory mění z obchodu v restauraci. Uspořádání jednotlivých sektorů je navíc logické. Za regály se zbožím narazíte na kávový koutek, kde najdete i posezení na barových židlích, pak na

pult s občerstvením a to už vstupujete do jídelní části, kde je další vstup od parkoviště osobních aut. Jídelní část plynule přechází v zimní zahradu a dětský koutek. Zimní zahradu lze na léto pochopitelně otevřít a vytvořit tak sympaticky otevřený prostor. K dispozici je v součtu okolo 50 míst k sezení, takže se sem klidně vejde celý autobus. S ohledem na velkorysý prostor bistra bylo dimenzováno také sociální zařízení. Dámy mají k dispozici šest kabinek, páni tři, nechybí ani speciální sociální zařízení pro ty nejmenší a nejen řidiči kamionů mohou využít také sprchy.

Ke spojení shopu a bistra došlo až po rekonstrukci MOLu před třemi lety, do té

doby zde fungovaly nezávisle na sobě dva objekty a restauraci měla v nájmu jiná firma (Autogrill, Mondo Pizza). Jenže MOL má svou značku občerstvení Fresh Corner, kterou naplno uplatnil také u této čerpací stanice, i když se tomu nájemci zpočátku bránili. „Nechtěli jsme tady provozovat restauraci, ale nakonec nám nic jiného nezbylo. I když je to někdy složité, nějak jsme se s tím vyrovnali a dnes musíme uznat, že to má svůj smysl,“ říká Jan Krpálek. Nejedná se samozřejmě o restauraci v pravém slova smyslu, kuchaře zde totiž nenajdete. Menu je složeno výhradně z chlazených nebo mražených polotovarů. K dispozici jsou vedle tradičních párků v rohlíku také polévky a hotová jíd- ➔

➔ Ia. Každý den si zákazníci mohou vybírat ze dvou druhů polévek a okolo šesti „hotovek“. K tomu si ještě připočtete deset druhů plněných sendvičů (včetně teplých panini).

Sortiment čerpací stanice vychází ze standardů společnosti MOL na českém trhu. Zákazníci mají navíc k dispozici internet prostřednictvím bezplatného wi-fi připojení, lze si zde nabít přenosnou elektroniku, vsadit sazku a nechybí ani základní sortiment léků, které na čerpací stanice MOL dodává firma Dr. Heart. Proškolená obsluha pak může v případě potřeby použít defibrilátor.

I nabíjecí stojan a LPG

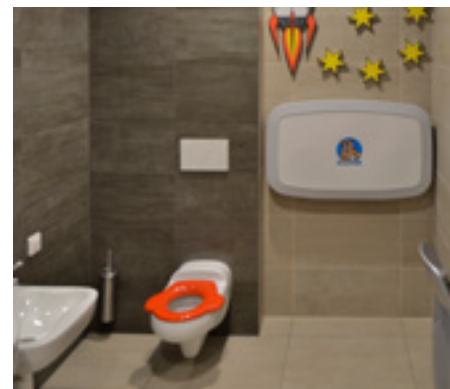
Loňská rekonstrukce čerpací stanice se nedotkla čerpacích technologií, zákazníci zde najdou spolehlivé výdejní stojany značky Tokheim, k dispozici zůstává i systém bezhotovostních plateb Fuelomat, jehož zařízení však už něco pamatuje. Zákazníci zde samozřejmě mohou načerpat všechny pohonné hmoty společnosti MOL nabízené na českém trhu včetně vysokooktanového benzínu EVO100 nebo aditivované prémiové nafty EVOdiesel.

Vedle toho si ještě za dob Agipu vybudoval Jan Krpálek v areálu této odpočívky vpravo od příjezdové cesty dvoupodlažní budovu. V jejím přízemí dnes najdete truckshop s automotive zbožím, v patře pak apartmán, který aktuálně využívají jeho zaměstnanci. V rámci tohoto objektu je navíc k dispozici nabíjecí stanice pro elektromobily od ČEZ, vedle pak stojí plnicí stojan na LPG a tank s výdejním zařízením na AdBlue. Místo zatím působí (zvláště po zimě) trochu neuspořádaně. Jenže tady ještě zdaleka není hotovo. Co přesně zde vyrostě, nechtěl Jan Krpálek prozradit, týkat by se to však mělo mimo jiné rozšíření infrastruktury pro elektromobily.

Další plány

Čilý stavební ruch se začíná ozývat také z druhé strany areálu, kde by se mělo rozšířit hlavně parkování pro kamiony. Zatím zde nákladní automobily mají 15 parkovacích míst, autobusy dvě místa a osobní automobily třicet míst. V budoucnu by se do areálu této odpočívky mělo vejít až 50 kamionů a čtyři autobusy, s rozšířením parkovacích míst pro osobní automobily se již nepočítá.

Přestavba parkoviště letos ovlivní celou sezonu, která začala letos o něco dříve – už v polovině března. Právě obrát pumpy se v zimních a letních měsících zásadně liší,



ostatně zima zde bývá docela nemilosrdná. I když se to nezdá, dálnice zde leží v nadmořské výšce 612 m, takže lze tuto pumpu charakterizovat minimálně jako podhorskou.

Celých 20 let vede Jan Krpálek čerpací stanici společně se svou manželkou. Sám se stará především o provozní věci, ona má na starosti hlavně zaměstnance. Krpákoví na „své“ pumpě zaměstnávají celkem 16 lidí,

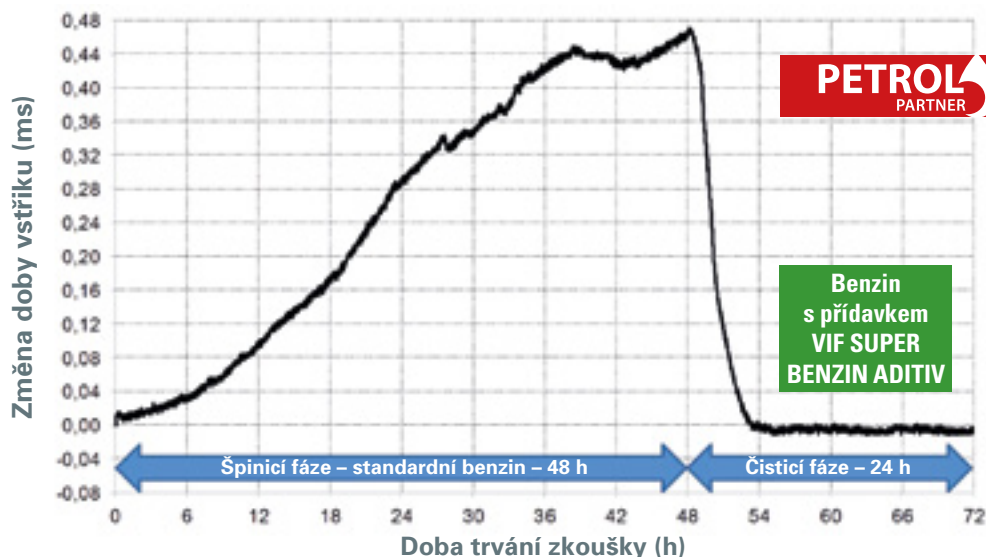
kteří se točí v dvousměnném provozu. Péče obsluhuje čerpací stanici přes den, tři zaměstnanci si zde vystačí v noci. Krpákoví zde samozřejmě tráví celé dny. Není divu, takže „služba veřejnosti“ je totiž nejen živá, ale také naplňuje.

■ TEXT: Jiří Kaloč
FOTO: autor



- 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



SÍŤ SE POMALU ROZRŮSTÁ

Praha, Brno, Lanškroun, Havlíčkův Brod, celkem dvanáct čerpacích stanic už u nás funguje pod značkou AVIA. A další se připravují. Značka, která vznikla sdružením několika nezávislých dodavatelů a prodejců pohonných hmot ve Švýcarsku v roce 192, a dnes ji patří přes tři tisíce pump v 15 zemích Evropy, se šíří i po Česku. Šestá nejpočetnější síť v Evropě chce konkurovat velkým řetězcům.

Franšízové podnikání

AVIA je počtem zapojených stanic šestá nejpočetnější značkou v Evropě – po pumpách Shell, Total, BP, Esso a ENI (Agip). Nejvíce je zastoupena v sousedním Německu, v Česku by počet benzinek AVIA měl do pěti let dosáhnout stovky. Pumpy nevznikají nové na zelené louce, ale přestavbou stanic stávajících vlastníků, kteří zůstávají majiteli nadále, ale poskytovateli licence platí poplatky z prodaných litrů pohonných hmot. Systém tedy připomíná franšízové podnikání.

Poskytovatel licence zajišťuje pumpám společnou propagaci a marketing, pumpaři také využívají jednotné zásobování pohonnými hmotami, které dodavatel díky většímu

odběru pořizuje levněji než samotní pumpaři. AVIA si kromě toho nechává v nezávislých laboratořích testovat kvalitu odebraných vzorků prodávaných paliv.

Nejsme Shell nebo Benzina

„Princip skutečně připomíná franšízy. Nejsme ale Shell nebo Benzina, v síti mají jednotliví prodejci větší volnost, sami si volí cenu, nabídku zboží v shopech a podobně,“ říká Jiří Schejbal, někdejší manažer největší Unipetrolu a dnes majitel společnosti Union Energy, která je v Česku držitelem licence pro užívání značky AVIA. Zásobování pump pak má na starosti distribuční firma Probo Trans Praha. Celý pro-

jekt pomáhají budovat i další manažeři, leckdy také s letitou praxí v Unipetrolu.

K současným benzinkám v červenobílých barvách postupně přibývají další. Zájem ze strany malých nezávislých pumpařů roste úměrně s tím, jak roste i počet zapojených stanic. Projekt u nás vzniká už skoro dva roky a zpočátku panovala na straně majitelů pump jistá nedůvěra. Zkušenost a domácí reference přišly až s prvními odvážlivci, kteří se do systému zapojili.

Během letoška má tak (alespoň podle stavu příprav a jednání se zájemci) vzrůst u nás počet čerpaček v síti AVIA ke 30 a do pěti let plánují poskytovatelé licencí až stovku pump. Pro srovnání – lídr pumpař-

ského byznysu u nás Benzina (součást Unipetrolu) má aktuálně přes 400 stanic.

Dosavadní no-name stanice soukromníků, přestavěné do barev a značky známé v Evropě, mohou podle odborníků z branže skutečně přitáhnout víc zákazníků než dosud. Včetně řidičů ze zahraničí, kteří už mají s pumpami AVIA zkušenost. To by teoreticky mělo vést i k navýšení prodeje konkrétní benzinky. Záleží ale na každém pumpaři, zda se mu investice do licence vyplatí. „Jde také o to, aby pumpa měla pro zákazníky lákavý interiér, pokud na jeho úroveň nemá poskytovatel licence konkrétní požadavky,” říká Ivan Indráček, šéf Unie nezávislých petrolejářů, která sdružuje menší soukromé distributory a prodejce pohonných hmot.

Konsolidace menších hráčů

AVIA je podle něj ale úspěšný koncept, který má nezávislým pumpařům pomoci lépe konkurovat velkým nadnárodním sítím, jako je v Evropě Shell, Total, BP nebo Aral nebo OMV. „Je to v Evropě nejrozšířenější forma konsolidace menších hráčů, kterým poskytuje výhody třeba centrálního marketingu nebo zásobování, jaké mají spíš ty velké sítě,” říká Indráček. Připomíná také, že už zhruba před dvěma desítkami let vznikl u nás pokus zavádět síť AVIA pump, ale roky tu fungovaly pouze tři takové stanice a projekt se tehdy nepodařilo rozšířit.

Velké značkové sítě si ale věří, že poté, co AVIA u nás chytila druhý dech, zájem o jejich služby neklesne. Spolehnají na to, že mnozí řidiči stále žádají na stanicích široký rozsah služeb, moderní restaurace, myčky a podobně, což nebývá pravidlem u malých soukromých pump. Ze tří tisíc pump značky AVIA funguje nejvíc v Německu – 837. Na druhém místě je Francie (717) a pak Švýcarsko (609). Více než 100 jich má ještě Nizozemsko, Španělsko, Rakousko a Maďarsko, u pumpy AVIA lze natankovat také v Belgii, Portugalsku, Srbsku, Itálii nebo Polsku.

Nutno podotknout, že „přepumpované“ Česko má pro podobný koncept a konsolidaci ideální podmínky: přesněji – vysoký počet pump na kilometry silniční sítě a přitom na evropské poměry nezvykle velký podíl a vysoký počet menších „neznačkových“ majitelů čerpacích stanic. O téměř 4 tisíce všech veřejných čerpacích stanic se u nás dělí podle statistiky ministerstva průmyslu celkem 1672 vlastníků, z toho 1390 majitelů má pouze jednu čerpačku.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



Součástí sítě AVIA jsou také samoobslužné čerpací stanice AVIA XPress. Jedna taková stojí na pražském Zličíně.



Do barev AVIA se v Lanškrouně převlékly i čerpací stojany.



Čerpací stanice v Jarošově nad Nežárkou si zatím vystačí jen s barevných logem AVIA na jednoduchém zastřešení výdejních stojanů.



Součástí rozrůstající se sítě AVIA se stala i soukromá čerpací stanice Dota v Lanškrouně.



Typickou atiku v červenobílých barvách AVIA dostala čerpací stanice Silmet u nádraží v Miroslavi.

VŠECHNY CESTY VEDOU NA PUMPY...



Akciová společnost Petrotrans předloni oslavila 20. výročí vzniku. V roce 1997 se na jejím založení dohodly společnosti Benzina a Čepro, které do ní vyčlenily svá dopravní oddělení. Po čtyřech letech Benzina poloviční podíl Petrotransu odkoupila a v roce 2007 byla firma začleněna do nové struktury holdingu Unipetrol jako společnost s ručením omezeným. Dnes má většinový podíl přes 99 procent společnost Unipetrol RPA, zbytek patří Unipetrolu a. s. O historii i současné činnosti firmy Petrotrans jsme si povídali se dvěma ze tří jednatelů Radkem Nechlebou a Tomášem Sedlákem.

20procentní podíl na trhu

Petrotrans se zabývá výhradně automobilovou cisternovou dopravou kapalných produktů, které v převážné většině případů představují pohonné hmoty – motorový benzín a nafta. Ale přepravovat může také letecký nebo technický benzín, petrolej, topné, motorové,

převodové nebo průmyslové oleje, líh, aditiva apod. Na trhu v České republice Petrotrans patří mezi největší silniční dopravce pohonných hmot, aktuálně drží 20procentní podíl trhu. Sofistikovaným rozmístěním stanovišť ve všech regionech dopravně pokrývá celé území České republiky včetně příhraničí sousedících států. Centrálu společnosti najdete v Praze na

Střelničné ulici, cisternová vozidla jsou pak rozmístěna na stanovištích Kralupy nad Vltavou, Litvínov, Třemošná, Cerekvice nad Bystřicí, Loukov u Kroměříže a Střelice u Brna. „**Největší procento rozvozu je v Kralupech, zde je nejvíce vozidel nejvíce řidičů a zde je lokalizován i dispečink. Dalšími důležitými středisky jsou Střelice a Loukov,**“ říká jednatel

společnosti Radek Nechleba a dodává: „**Další středisko nyní zařizujeme v terminálu Parma v Pardubicích.**“

Flotila cisternových vozidel Petrotransu obsluhuje veškeré tuzemské silniční terminály pohonných hmot a také příhraniční terminály v Německu, Rakousku a na Slovensku. Kromě řetězců čerpacích stanic nejvýznamnějších subjektů na trhu, z nichž na prvním místě je samozřejmě Benzina, zavázá také mnoho zásobovacích míst dalších významných řetězců, státních podniků nebo významných privátních zákazníků. „**Soupravy najezdí okolo devíti milionů kilometrů ročně a přepraví řádově 1,5 miliardy litrů,**“ říká Radek Nechleba a dodává: „**O tom, kam se co vozí, samozřejmě rozhodují především ceny zboží. Na základě toho vozíme pohonné hmoty i z Německa nebo Rakouska a samozřejmě také opačným směrem.**“

Nejmodernější technika

Petrotrans v současné době disponuje zhruba padesátkou cisternových souprav, které splňují podmínky mezinárodní dohody ADR o přepravě nebezpečných látek. Využívá nejmodernější tahače značky Volvo a německé návěsy Willig. Celková kapacita cisteren je více než dva miliony litrů. „**Obnovujeme tahače po třech letech provozu, kdy mají najeto okolo 650 tisíc kilometrů a jejich další provoz je již pro naši společnost nevýhodný,**“ vysvětluje druhý jednatel firmy Tomáš Sedlák a dodává. „**Vloni jsme pořídili desítky nejmodernějších cisternových návěsů. Vozový park stavíme podle požadavků zákazníků. Snažíme se, aby vozidla splňovala nejprísnější kritéria z hlediska bezpečnosti provozu a technologicky vyhověla náročným požadavkům našich zákazníků, včetně nejmodernějších systémů měření a zabezpečení – systém SPD (Sealed Parcel Delivery) a on-line dohledu nad přepravovaným zbo-**



žím. Všechny naše tahače jsou například vybaveny bezpečnostním paketem řidiče včetně airbagů, což u ostatních dopravců není tak úplně běžné,“ dodává.

Všechna cisternová vozidla společnosti Petrotrans jsou vybavena přesným elektronickým měřením s teplotní kompenzací (přepočet množství na referenční teplotu 15 °C). „**Cisterny mají pět samostatných komor bez propojení, každá komora má své nezávislé elektronické měření. Online můžeme kontrolovat hladiny produktů v jednotlivých komorách. Díky GPS monitoringu vidíme, kde cisterna je, díky systému SPD víme, co se v ní děje. Víme, zda nejsou otevřené dveře plnění nebo stáčení nebo v jakém stavu jsou ventily v technologii cisterny,**“ vysvětluje Radek Nechleba. Všechny komory a technologie jsou samozřejmě bezesbýtkové, takže není možná kontaminace předchozím přepravovaným produktem. Technologie disponuje čidly, která hlídají zbytkové množství produktu.

Soupravy Petrotransu slouží mnoha zákazníkům, kteří také mohou velkou plochu cisterny využít k propagaci své nebo svých produktů. Více než polovinu flotily samozřejmě zdobí originální značky koncernu Unipetrol – Mogul, Benzina, Verva nebo Efecta, jen zlomek nese název firmy – Petrotrans.

Nonstop servis

Stěžejní činností společnosti Petrotrans je kontinuální zásobování řetězců čerpacích stanic na základě dispečerského řízení. „**Využíváme centrální dispečink Unipetrolu, ale máme i vlastní dispečerské centrum, kde je zajištěna služba 24/7. To je vlastně srdce celé firmy,**“ říká Tomáš Sedlák. Dispečeri trvale sledují stavy zásob jednotlivých produktů i jejich obrátku a vyhodnocují termín následující dodávky, který sami následně naplánují i řídí. Přitom samozřejmě bedlivě sledují parametry stanovené zákazníkem včetně ekonomické výhodnosti. Na základě toho pak třeba přesměrují ➔



SERVIS A REVIZE TECHNOLOGIE ČERPACÍCH STANIC PHM

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

- čištění skladovacích nádrží – z důvodů revizí, kalibrací, změny produktů, provozního znečištění atd.
- zkoušky těsnosti nádrží, 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.

BMS I, spol. s r.o.

www.bmsi.cz

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

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



➡ nákladku na terminál podle aktuálních cen. Také se snaží o maximální vytěžování souprav či optimální trasování. Stejně jako dispečink funguje také distribuce 24 hodin denně, sedm dní v týdnu. „**Dříve měly čerpací stanice poměrně nadstandardní objemy tanků, ale čím jsou stanice modernější, tím jsou i tanky menší. Provozovatel tam totiž nechce mít mrtvé zásoby, takže obrátkovost je dnes velice rychlá. Jsou stanice, které je třeba zásobovat každý den,**“ vysvětluje Radek Nechleba a dodává: „**Většinou se zásobuje jedním kamionem jedna čerpací stanice, ale běžnou praxí je i to, že jedním kamionem lze provést zásobování i pro dvě menší čerpací stanice.**“

I když webové stránky tvrdí, že je firma schopná zajistit ruční aditivaci přepravovaných produktů a stáčený produkt „doaditivovat“ přesným množstvím příslušné látky, z 99 procent se pohonné hmoty a aditiva blendují přímo u výrobce. „**I my preferujeme, aby se aditiva přidávala přímo ve výrobě,**“ říká Tomáš Sedlák.

Čas není rozhodující

Pokud se dnes hovoří o kamionové dopravě, nelze nezpomenout neutěšenou situaci na českých silnicích, která se odvíjí od poddimenzované dálniční sítě. Tu dnes samozřejmě symbolizuje hlavně nekonečná rekonstrukce dálnice D1. Zvláště řidiči kamionů se u nás v neustálých kolonách musí obrnit trpělivostí, vyvarovat se riskantních manévrů i nebezpečné jízdy v rámci dodržení plánovaných termínů. Minimálně dvakrát umocněné tohle všechno platí pro řidiče cisteren. „**Nároky na řidiče máme samozřejmě vyšší, než je běžné u velkých přepravců. Jde hlavně o požadavky na řidičskou praxi, nějaká věková hranice stanovena není. Řidič pak u nás absolvuje několik školení včetně tzv. defenzivní jízdy,**“ vysvětluje Radek Nechleba. Specialisté našeho



oddělení HSE sledují a analyzují, jakým stylem každý z našich řidičů jezdí, jestli je za jízdy připoutaný, jak dodržuje rychlost a jak dodržuje nastavená bezpečnostní pravidla během celého procesu přepravy. Naše řidiče posíláme na speciální školení, aby byla zajištěna bezpečnost provozu na té nejvyšší možné úrovni. „**Od pojišťoven ostatně máme dobrou zpětnou vazbu – na dopravní firmu excelentní škodní průběh. A je to právě proto, že sledujeme provoz našich vozidel do nejmenších detailů,**“ dodává.

K minimální nehodovosti společnosti Petrotrans přispívá i celý systém řízení zásob. Závoz je plánovaný s dostatečným předstihem tak, aby se řidič nedostal do časové tísně a z toho pramenícího stresu. „**Není důležité dojet za každou cenu na čas. Bezpečnost je vždy na prvním místě. Klidně řidiče stopneme nebo nejedeme vůbec, pokud je někde hlášena kalamita,**“ vysvětluje Tomáš Sedlák a dodává: „**Dálnicím se samozřejmě**



Laserová kalibrace a ověřování nádrží

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



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

Kontakt:

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

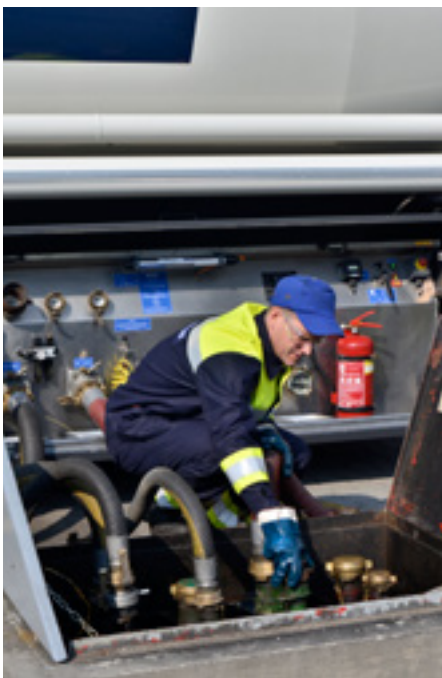


nevyhýbáme, ale víte sám, jak to u nás vypadá. Vždy se snažíme volit tu nejvýhodnější cestu z hlediska bezpečnosti a rychlosti provozu.“

Všechno je na řidiči

Byli jsme se podívat, jak probíhá pravidelná dodávka pohonných hmot na čerpací stanici od terminálu kralupské rafinerie po čerpací stanici. Před příjezdem kamionu na terminál dispečer předá řidiči informace o dodávce a data vyexpeduje do systému ve velínu terminálu. V něm se spárují informace přes identifikační čísla kamionu a systém následně určí, na které lávce se bude kamion plnit. Řidič do ní vjede, zabezpečí cisternu podle pokynů a následně provádí nakládku jednotlivých produktů. Na terminálu se samozřejmě dbá v první řadě na bezpečnost. Při nakládce zboží je proto řidič úplně sám a zároveň musí použít všechny předepsané ochranné pomůcky (oděv, boty, helma, brýle). „Kvůli bezpečnosti se také upouští od vrchního plnění, nyní se plní pouze spodem. Způsob vrchním plněním byl nekomfortní pro řidiče, který pracoval ve výšce, lávky na cisternách navíc musely být pochozí a dodržování bezpečnosti a technologické kázně bylo velice náročné,“ vysvětluje Tomáš Sedlák. Po ukončení nakládky opustí cisterna terminál a podle předem stanovené trasy vyrazí řidič na místo stáčení. V tomto případě se jedná o čerpací stanici Benzina v Mostní ulici, která stojí nedaleko kralupské rafinerie. Od vjezdu na lávku po příjezd na čerpací stanici to řidiči trvalo necelou hodinu.

Podobná bezpečnostní opatření jako na lávce musí řidič samozřejmě dodržovat i při stáčení na pumpě. „Zde je kolem stáčení šachty ochranná zóna 1,5 m. Největší problém z hlediska bezpečnosti dodávky představuje zpětné jímání par. Při tankování automobilu má pistole průměr 2,5 cm, při stáčení má hadice průměr 8,5 cm. To je obrovský rozdíl,“ říká Tomáš Sedlák. Samozřejmě, že záleží na tom, kde je stáčení šachta u čerpací stanice umístěna. U některých čerpacích stanic je proto nutné znepřístupnit při stáčení některé stojany, aby byla zajištěna ochranná zóna. V případě kralupské Benziny to potřeba nebylo, nicméně i tak musí řidič při příjezdu zabezpečit vozidlo, nechat blikat výstražná světla a postavit za kamion kužely. Následně jde na shop nahlásit závoz. Obsluha přijde s řidičem k vozidlu a překontroluje mechanické plomby na stáčení šachtě, zda nebyly porušeny. Pokud je všechno v pořádku, začne řidič provádět stáčení. „Řidič je zodpovědný za vykládku



sám, což může být krizovým momentem. Pokud složíte při přepravě kusovou zásilku jinde, je to problém, který se ale dá jednoduše vyřešit. Pokud řidič provede chybné stočení zboží do nádrže čerpací stanice, je to nevratné a vznikne větší problém. Pečlivost provedení každého kroku a neustálá zpětná kontrola jsou proto namístě. Všichni řidiči jsou na to neustále upozorňováni a školeni,“ dodává Tomáš Sedlák.

Řidič proto nejprve připojí tenčí rekuperační hadice k jímání zpětných par a teprve potom připojí silnější hadice pro stáčení produktů. Začíná se naftou – černou hadicí – a pak se teprve

připojí benzín červenou hadicí. Podle dodacího listu následně ještě jednou zkontroluje, zda je vše připojeno správně, a začíná stáčet od páté komory dopředu. Cisterna během stáčení samočinně vyrovnává vodorovnou polohu, aby bylo zabezpečeno korektní měření. Zatímco dříve se „na nějaký ten rozdíl nehledělo“, dnes se hlídá každý litr. Po stočení mu systém ukáže, zda jsou komory prázdné a řidič může stáčení korektně ukončit, hadice odpojit, zabezpečit stáčení šachty a odjet.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



BEZPEČNOST AŽ NA PRVNÍM MÍSTĚ

Doprava PHL v autocisternách je v našem oboru klíčovým procesem z pohledu bezpečnosti a kvality PHL jak pro nás, tak pro naše zákazníky. Přepřavit dodávku PHL z výdejního terminálu do nádrže zákazníka zahrnuje značnou míru rizika, které je nutno při všech činnostech kontrolovat, a buď je eliminovat zcela, nebo je alespoň snížit na naprosté minimum. Riziko vzniká už při plnění cisterny, pokračuje při přepravě a vzniká samozřejmě i při stáčení PHL do nádrží zákazníka.

Standardní pracovní postupy

Eliminovat zcela riziko vzniku dopravní nehody při přepravě je z podstaty věci velmi obtížné. Snažíme se je minimalizovat nadstandardním školením našich řidičů v defenzivní jízdě, které je pro všechny naše řidiče povinné. Podobným způsobem k této problematice přistupují i další zodpovědní dopravci. Bohužel toto školení však není legislativou předepsáno, a není proto vždy standardem. Rizika vznikající při plnění a stáčení autocisteren je potom možné eliminovat jen stanovením bezpečných pra-

covních postupů, důsledným vymáháním jejich dodržování a také kontrolou vozidel, která jsou k přepravě používána.

V rámci činnosti ČAPPO a její pracovní skupiny pro bezpečnost jsou pro jednotlivé rizikové činnosti při přepravě PHL zpracovány doporučené standardní pracovní postupy, které jsou i nečlenům naší asociace volně k dispozici na webových stránkách ČAPPO. Bezpečnost není pro nikoho z asociace oblastí vhodnou ke konkurenci. Vyšší bezpečnost a standardizované společné bezpečné pracovní postupy při rizikových činnostech jsou sdíleným společným cílem všech členů asociace, bez ohledu na konkurenci v jiných oblastech.

Sankční řád ČEPRO

Společností ČEPRO byl v roce 2016 zaveden veřejný Sankční řád pro dopravce a řidiče přijíždějící plnit své autocisterny do našich skladů. Jeho prostřednictvím jsou důsledně řešeny případy porušování BOZP, dohody ADR, našeho dopravního řádu a ostatních předpisů. Byť je z podstaty věci mezi dopravci, a zejména mezi řidiči náš Sankční řád nepopulární, je to skutečně praxí prověřené řešení, které zvýšilo bezpečnost při výdeji PHL na našich skladech. V krajních případech při definovaných neakceptovatelných porušeních jsme nuceni přikročit i ke krajním sankcím a řidiči nerespektujícímu stanovená pravidla znemožníme další přístup do našeho skladu.

Pro zvýšení bezpečnosti a kvality výdeje bylo třeba vytvořit zcela nový systém evidence všech přijíždějících vozidel a aktualizovat výdejní software našich skladů. Při plnění autocisteren na sebe naráží, tak jako ostatně i v mnoha jiných odvětvích lidské činnosti, bezpečnost s produktivitou a ekonomikou provozu. Zájemem dopravce je naplnit do své cisterny co nejvíce pohonných hmot, protože přepravu účtuje zákazníkovi zpravidla v jednotkových cenách. Čím více do cisterny naplní, tím vyšší bude inkasovat za přepravu dopravné. Oprávněným zájmem státu je proti tomu nepřetěžování a nepoškození silničních komunikací. Případné nedodržování legislativy při plnění autocisteren potom podstatně pokrývá i konkurenční prostředí v dopravě. Kdo umí zákon bez sankce obejít, může pak inkasovat vyšší profit. Zvýšené náklady na údržbu silniční sítě ale neseme z veřejných prostředků na svých bedrech všichni.

Proti tomu odesílatel nebezpečných věcí musí dbát na všechny aspekty související legislativy, protože je při přepravě nebezpečných věcí dle Dohody ADR společně s dopravcem spoluzodpovědný za plnění podmínek této dohody. Za nepřetěžování vozidel je primárně plně odpovědný dopravce, za deklarování pravdivých hodnot dopravci o hmotnosti nákladu je odpovědný odesílatel. Povinnosti účastníků přepravy z pohledu bezpečnosti řeší kapitola 1.4 Dohody ADR, přičemž povinnosti odesílatele a dopravce nebezpečných věcí dále definuje též §23 Zákona č.111/1994 Sb. v platném znění.

Nová evidence vozidel

Pro zkvalitnění a zvýšení bezpečnosti v oblasti výdeje PHL do autocisteren byl v roce 2018 realizován projekt s názvem „Nová evidence cisternových vozidel v ČEPRO“, který byl současně spojen i s revizí algoritmu výpočtu povolené hmotnosti nákladu do každé cisterny. Tento projekt získal cenu PETROL AWARDS 2018 a zahrnoval zejména centralizaci evidence vozidel pod centrálním dispečinkem ČEPRO a vytvoření datového úložiště pro elektronické žádosti dopravců pro evidenci jejich vozidel, jejichž povinnou součástí jsou i scany povinných dokladů k vozidlům. V roce 2018 bylo provedeno přeregistrování všech vozidel pro plnění pohonných hmot a nedílnou součástí byla i změna algoritmů kalkulací povolené hmotnosti nákladu vozidel, množství vydaných PHL vždy respektuje platnou legislativu.

Problémy na druhé straně

Přes všechna naše opatření v oblasti bezpečnosti však došlo i k několika negativním incidentům spojeným s výdejem PHL z našich skladů, u kterých byl jako příčina indikován nevyhovující nebo rizikový technický stav autocisteren. Proto bylo přikročeno k přehodnocení systému kontrol vozidel a řidičů na našich skladech. I když se musíme při velkém množství vozidel spoléhat zejména na předložení platných dokladů o zkouškách, revizích a platných osvědčeních od dopravců, více se dnes fyzicky zaměřujeme na technický stav vozidel a jejich výbavu při příjezdu do našich skladů, kterému se věnují jak naši skladoví zaměstnanci, tak i specialisté naší interní bezpečnosti z centrály. Výsledky těch-

to přímých fyzických kontrol ukazují, že u více než 10 % vozidel je zjištěno porušení Dohody ADR z hlediska technického stavu a výbavy vozidel, případně porušení pravidel pro vstup do našich skladů. Často jsou zjištěny i potenciálně nebezpečné nestandardní nebo neodborné úpravy v technologii autocisteren. V těchto případech potom vyžadujeme od dopravců vysvětlení a záruky bezpečnosti jejich vozidla pro plnění PHL, a do odstranění zjevných závad proto nepovolujeme plnění této autocisteren v našich skladech. Nebudeme nijak skrývat, že tato zjištění mohou být, a často i jsou v přímé souvislosti s nezákonnými praktikami některých řidičů při krádežích pohonných hmot při přepravě.

ČEPRO je z pohledu Dohody ADR a Zákona č. 111/1994 v platném znění odesílatelem nebezpečných věcí, který nese současně s dopravcem zásadní díl odpovědnosti ohledně plnění podmínek Dohody ADR. Hrozba finančních sankcí v případě porušování podmínek plnění Dohody ADR je přitom pro nás jako firmu však hrozbou pouze druhotnou. Prvotní hrozbou je pro nás všechny zejména nebezpečí vzniku závažné průmyslové havárie s možnými dopady na lidské životy a životní prostředí. V rámci činnosti ČAPPO se bude ČEPRO, a. s. proto velmi angažovat na poli rozvoje legislativy a podpory výkonu státního dohledu nad nákladní silniční přepravou nebezpečných věcí. Zásadní je pro nás i vyjasnění, a případně i zpřísnění technických podmínek, kontrol a státního dohledu nad technickým stavem a revizemi autocisteren, které dnes přepravují pohonné hmoty v režimu Dohody ADR. Bezpečné plnění cisteren, přepravu a stáčení PHL lze ale realizovat, jen pokud budou vozidla odpovídat požadavkům tohoto předpisu a budou bezpečná. Dodržování legislativou předepsaných postupů a podmínek i při povinných pravidelných zkouškách a revizích cisternových vozidel potom vnímáme jako nezbytný základ pro bezpečnost nás všech.

■ AUTOR: PR CAPPO
FOTO: ČEPRO

DŮLEŽITÁ SOUČÁST SVĚTOVÉHO GIGANTA



Koncern Tatsuno je právem považován za třetího největšího výrobce výdejních technologií na světě. Tatsuno dohromady vyrobí okolo 20 tisíc čerpacích stojanů ročně a zaměstnává 1500 lidí, z toho 800 v domovské továrně v Yokohamě, zbytek pak v dalších devíti pobočkách, například v Číně, Indii nebo na Novém Zélandu a také v Blansku. Zde v současné době pracuje 65 lidí. Dalších 15 zaměstnanců má dceřiná společnost Speed Czech, která zajišťuje kompletní servis v České republice. Tatsuno Europe chce letos navýšit výrobu o 10 procent, když plánuje vyrobít 2100 výdejních stojanů v hodnotě 250 milionů korun.

Od Benče k Tatsuno Europe

Společnost Tatsuno Europe byla původně založena jako ryze česká firma pod názvem Benč v roce 1993 dvěma společníky Zdeňkem Černoškem a Jaroslavem Sehnalem. Podnik byl postaven na technologických komponentech od vyspělých světových výrobců, které se následně montovaly do výdejních stojanů vlastní

konstrukce. Jedním z klíčových dodavatelů byla právě firma Tatsuno. Japonskému vedení se líbilo, že Češi jsou schopni za nižší náklady vyrábět stojany ve špičkové kvalitě. Rozhodli se proto do Benče vstoupit – nejdříve koupili třicetiprocentní podíl, který v roce 2010 navýšili na 70 procent a pod názvem Tatsuno Europe se blanenská továrna stala důležitou základnou koncernu pro expanzi nejen do Evropy. V současné době ve-

dení firmy společně s japonskou matkou investuje nemalé prostředky do zvýšení výrobních kapacit i inovací svých výrobků, spolu s modernizací kompletní výroby, která přináší zvýšení produktivity výroby i výsledné kvality výrobků.

Převážná většina stojanů z produkce blanenské továrny jde na export. Každý den je využívají řidiči nejen automobilů prakticky v celé Evropě od Portugalska po státy bývalého Sovětského svazu včetně několika afrických zemí. Největším trhem je v současné době Itálie, kam míří zhruba třetina výrobků, dále pak putují hlavně do Francie, Rakouska, na Slovensko nebo do Ruska. Každý měsíc se z Blanska expeduje na 270 stojanů, z toho zhruba třetina na LPG a stále častěji na stlačený zemní plyn CNG.

Společnost Tatsuno Europe nabízí kompletní řadu stojanů Ocean Euro, které slouží k výdeji nejen kapalných ropných produktů, ale spolu s doplňkovými kapalinami, jako jsou AdBlue či směs do ostřikovačů, a s výdejním modulem LPG a CNG. Design i konstrukce stojanů vznikají v Blansku, jelikož evropské normy se od asijských v mnohém liší. Předností stojanů je vedle jejich špičkové kvality a spolehlivosti také

rychlejší odbavení zákazníků čerpacích stanic, neboť umožňují současný výdej pohonných hmot i doplňkové kapaliny. Nový moderní systém návinnu výdejních hadic s dosahem téměř 5 m zajišťuje pohodlné tankování a manipulaci s hadicí. Stojany jsou vyráběny individuálně na zakázku každého zákazníka a vyrábějí se s celou škálou příslušenství. Stojany se setkaly na straně zákazníků s mimořádným zájmem a na vlně úspěchu se v současnosti veze i současná nástupnická řada stojanů osazených pistolemi vlastní produkce.

Špičkové výrobní technologie

Podmínkou pro udržení kroku se světovou špičkou je moderní výrobní základna. Od převzetí majoritu japonským partnerem v roce 2010 prakticky celá výroba prošla zásadními změnami. Podstatně se proměnilo výrobní technologické vybavení a dnes řada provozů využívá nejmodernějších hi-tech zařízení. Jako první bylo nutné vybudovat vlastní lakovnu, aby se Tatsuno Europe oprostilo od závislosti na dodávkách z kooperací a získalo plnou kontrolu nad kvalitou provedení veškerých povrchových úprav. Podstatou realizace vlastního supermoderního provozu povrchových úprav byla pře-

devším úspora ve výrobních nákladech, které se promítají do ceny finálního výrobku.

Kompletní rekonstrukcí prochází montážní linka, která společně s nasazením CNC strojů výrazně pomůže lidem ulehčit práci a hlavně přinese ve výsledku podstatné zvýšení efektivity výroby. Do Blanska pravidelně jezdí z mateřské společnosti experti na řízení výrobních procesů, kteří pomáhají se zdánlivě nepodstatnými maličkostmi, jako je třeba rozmístění pracovních pomůcek či zásobníků se spojovacím materiálem a součástkami, s účinnou optimalizací montážní práce. Výsledným přínosem bude úspora montážního času až o jednu třetinu!

Důležitá zkušebna nových produktů

Posledním, ale podstatným krokem k získání maximální autonomie bylo vybudování jedné z nejmodernějších zkušeben výdejních stojanů. Zkušebna má dvě pracoviště, venkovní zkušební část pro ověřování výdeje LPG a CNG, vnitřní pracoviště slouží pro měření výdeje kapalin. Dva operátoři jsou schopni prověřit veškerý výrobní sortiment stojanů v celé šíři od klasických pohonných hmot benzínu, nafty přes alternativy v podobě E85 či B100 až po plynná media LPG

a CNG. Kapacita zkušebny s rezervou postačuje pro celkovou výrobní kapacitu továrny. Zkušebna je díky certifikaci Českého metrologického institutu notifikovanou osobou. Kromě pravidelných měsíčních kontrol pracovníci ČMI provádí vlastní zkoušky účinnosti systémů rekupe- race par, což mimo jiné svědčí o komplexnosti a vysoké technické úrovni nové zkušebny.

Obavy o budoucnost blanenští nemají. Přestože se stále více začínají prosazovat alternativní pohony, především elektromobily, minimálně dalších dvacet let budou dominovat klasické pohonné hmoty, jež budou čerpací stanice vydávat prostřednictvím klasických výdejních stojanů. Z tohoto důvodu začal v blanenské společnosti v roce 2017 ve spolupráci s francouzským designérem vývoj nového stojanu označeného Ocean Tower, který bude uveden na trh v druhé polovině letošního roku. Hlavním cílem nového stojanu je uspokojení potřeb západoevropských zákazníků, kteří kromě užitných vlastností oceňují také design a možnost snadné dopravy výdejních stojanů spolu s jednoduchou instalací platebních terminálů do výdejních stojanů.

■ AUTOR: PR Tatsuno
FOTO: Tatsuno

PETROL
PARTNER

www.cleanfox.cz

AUTOKOSMETIKA

PROVOZNÍ KAPALINY TECHNICKÁ CHEMIE OLEJE



VÝZNAM LOGISTIKY PRO VÝROBCE I PRODEJCE POHONNÝCH HMOT

„Český trh je díky spolupráci Unipetrolu s mateřskou skupinou PKN Orlen bezpečnější,“ říká Maciej Libiszewski, člen představenstva skupiny Unipetrol zodpovědný za řízení velkoobchodního prodeje a logistiky, s kterým jsme si mimo jiné povídali o roli logistiky ve skupině Unipetrol, modernizaci vozového parku a logistické infrastruktury, ale také třeba o rozdílech v mentalitě a firemních kulturách v Evropě a Asii.

Logistika je nedílnou součástí výrobního řetězce každé produkční firmy. Co obnáší pojem logistika ve skupině Unipetrol?

Jsme největší chemickou skupinou v České republice a jediným výrobcem pohonných hmot. Do naší skupiny patří šest výrobních závodů včetně dvou rafinérií. Takže si dokážete představit, jak důležité pro nás i celou Českou republiku logistické procesy jsou a jak zásadní je jejich bezproblémové fungování. Distribuci paliva a ostatních chemických produktů v rámci Česka

a příhraničí sousedních států zajišťujeme pomocí dvou dceřiných firem. Železniční transport realizujeme přes společnost Unipetrol Doprava a silniční distribuci přes společnost Petrotrans. Obě patří svým významem a přepraveným objemem mezi největší přepravce pohonných hmot v Česku. Petrotrans je v silniční dopravě pohonných hmot vůbec největším.

Realizovali jste v poslední době v oblasti logistiky nějakou významnou inovaci?

V rafinérské oblasti jsme nedávno dokončili modernizaci a rozšíření skladového a distribučního terminálu v pardubické společnosti Paramo. Investice ve výši bezmála 100 milionů korun zefektivní distribuci paliv pro oblast východních Čech a Moravy. Změn se dočkaly nejen jednotlivé terminály, ale rovněž tankoviště paliv a jeho řídicí systém. Navýšili jsme kapacitu skladů, zrekonstruovali systém propojení paroplynových prostorů nádrží a zmodernizovali řídicí systémy jednotlivých technologických celků.

Čeho se změny dotknou nejvíce?

Díky instalaci nového stáčecího místa na bývalém tankovišti tmavých paliv jsme mohli zvýšit objem vyčerpávaných železničních vozů dodávajících benzín. Inovovanou část terminálu paliv jsme propojili novým potrubním systémem se stávajícím zařízením. Sklad je již od roku 2015 propojen produktovodem s distribuční sítí paliv, která umožňuje přímé čerpání z rafinérie v Litvínově. Nově instalovaná zařízení pro vyčerpávání železničních

vozů zvýší významně flexibilitu naskladňování paliv. Modernizujeme také silniční distribuční terminál v rafinérii v Kralupech nad Vltavou a železniční terminál v rafinérii Litvínov.

Modernizací prochází také vozový park společnosti Unipetrol Doprava.

V posledních letech jsme do této oblasti mohutně investovali.

Obnova vozového parku byla součástí naší dvouleté strategie, během níž jsme v celé skupině mohutně investovali do modernizace a rozvoje výroby, distribuce a maloobchodu. Novinkou ve vozovém parku Unipetrolu Doprava jsou čtyři dieselové lokomotivy Eff-Liner 1600, kterým se v železniční hantýrce říká Bizony, a tři elektrické modulární lokomotivy Vectron. Ty jsou díky svému vybavení v oblasti zabezpečovacích systémů schopny přeshraničního provozu na území Česka, Polska, Slovenska, Německa a Rakouska. V oblasti železniční dopravy však neinvestujeme pouze do vozového parku, ale rovněž do související infrastruktury. Modernizací prošla například čistící a pařící stanice v železničním depu v rafinérii Litvínov.

Dotýká se modernizace také silniční přepravy?

Modernizaci provádíme i v oblasti silniční dopravy – vloni jsme pořídili desítky nových cisternových návěsů Willig a zrovna nyní přebíráme desítky nových tahačů značky Volvo, které nepochybně také přispějí ke zkvalitnění našich služeb. Cisterny Petrotransu nabírají produkty na terminálech v Kralupech nad Vltavou, Litvínově, Třemošné, Cerekvici nad Bystřicí, Loukově u Kroměříže a Střelici u Brna. Dopravně pokrýváme území celé České republiky a také příhraniční oblasti v Německu, Rakousku a na Slovensku. Celkově naše kamiony najezdí za rok přibližně devět milionů kilometrů a přepraví více než 1,4 milionů krychlových metrů paliv.

Jak jsou v oblasti logistiky zajišťovány synergie s mateřskou skupinou PKN Orlen?

Ze spolupráce s mateřskou skupinou těžíme například při zajišťování energetické bezpečnosti České republiky, což je jedna ze strategických priorit na úrovni české vlády. Pokud by z jakéhokoli důvodu nastalo riziko nedostatku pohonných hmot na českém trhu, je PKN Orlen připraven mimořádnými dodávkami případné výkyvy v dodávkách vyrovnat. Český trh je tak díky spolupráci Unipetrolu s mateřskou skupinou PKN Orlen stabilnější a bezpečnější.



Mezi vaše odpovědnosti patří také velkoobchodní aktivity Unipetrolu.

Co zajímavého se děje v této oblasti?

Obchodně velmi zajímavou a svým způsobem exkluzivní obchodní komoditou je letecký benzin, který od června loňského roku vyrábíme nejen v rafinérii v Kralupech nad Vltavou, ale také v litvínovské rafinérii. Otevřením výroby leteckého benzínu v Litvínově jsme své výrobní kapacity pro letecké palivo zvýšili o desítky procent. Jako jediný subjekt v České republice vyrábíme vysoce kvalitní letecké palivo JET A-1, které ve spolupráci s mateřskou skupinou PKN Orlen dodáváme od dubna 2017 na pražské Letiště Václava Havla. Tento produkt dodáváme rovněž Správě státních hmotných rezerv. Na dlouhodobé bázi budujeme a udržujeme vztahy také s našimi zákazníky a partnery v petrochemické oblasti, což je samozřejmě typickým znakem celého chemického průmyslu. Logickou součástí těchto aktivit je také činnost zástupců Unipetrolu ve Svazu chemického průmyslu.

Ve kterých zemích jste obchodně aktivní a jak v na těchto teritoriích organizujete svoji prodejní činnost?

Prostřednictvím zahraničních afilací Unipetrolu obsluhujeme zákazníky v dalších zemích, mimo území České republiky. V německy mluvících zemích – tedy v Německu, Rakousku a Švýcarsku – své obchodní aktivity a prodej petrochemických produktů realizujeme prostřednictvím společnosti Unipetrol Deutschland se sídlem v hesenském Langenu. Maďarský trh pak obsluhujeme prostřednictvím společnosti Unipetrol Hungary se sídlem v Budaörs, městě, které se nachází nedaleko Budapešti. Aktivní jsme i na trhu našich východních sousedů, kde je společnost Unipetrol Slovensko sídlící v Bratislavě z hlediska prodaného množství dokonce druhým nejsilnějším lokálním distributorem paliv

a maziv. Přibližně 98 % prodeje společnosti tvoří motorová nafta a automobilové benzíny, zbytek představuje prodej LPG, asfaltů a ostatních rafinérských produktů. Díky zmíněným třem zahraničním afilacím jsme schopni produkty skupiny Unipetrol efektivně nabízet a distribuovat de facto v celé Střední Evropě a na významných trzích západní Evropy. Společnost Unipetrol Deutschland na německy mluvících trzích nabízí a prodává také výrobky firem patřících do mateřské skupiny PKN Orlen – například společnosti Anwil či Orlen Oil.

V průběhu své manažerské kariéry jste byl členem vedení řady evropských firem. Kolika jazyky vlastně mluvíte a jaké jsou vaše zkušenosti s prolínáním různých firemních a národnostních kultur?

Pracoval jsem v představenstvech dvanácti různých firem s působností v České republice, Polsku, na Slovensku, v Maďarsku, Itálii a Nizozemsku. Ve většině z nich jsem byl zodpovědný za logistiku, v některých také za velkoobchodní aktivity na území států střední Evropy, Německa, Rakouska a Francie, ale rovněž pro východní trhy, tedy Rusko, Kazachstán, Bělorusko a Čínu. Vždy jsem se snažil mluvit jazykem země, v níž jsem působil, ale obecně lze říci, že na východě se domluvíte většinou rusky a na západě anglicky, německy či francouzsky. S národnostními a firemními specifiky se samozřejmě setkáme všude, ale v rámci Evropy nejsou zdaleka tak výrazná ve srovnání s odlišnostmi čínské mentality. Čína, lidé v ní a firemní kultura čínských firem, to je úplně jiný svět, řízený zcela odlišnými pravidly. Číňané mají velmi dobrou paměť, a proto si velmi dlouho pamatují naše dobré, ale i špatné činy. Právě proto se ty špatné nevyplácejí.

■ AUTOR: PR
FOTO: Unipetrol

ŠPIČKOVÉ MYTÍ S PŘIDANOU HODNOTOU



Od října loňského roku funguje v Uherském Hradišti úplně nová portálová mycí linka od společnosti WashTec. Je součástí nově zrekonstruovaného areálu bývalého ČSAO v uherskohradištské čtvrti Sady, ve kterých dnes sídlí společnost Autospol, která se mimo jiné věnuje servisu a prodeji nových i ojetých automobilů hned několika značek.

Pro účely bazaru a servisu

Zajeli jsme se do Uherského Hradiště podívat, jak jedno z nejlepších zařízení z nabídky firmy WashTec funguje a jak je s ním provozovatel spokojen. Areál firmy Autospol, která spojuje dealerství a servisy značek Fiat, Hyundai, Škoda, Ford, Volkswagen a Seat, bazary Das Welt Auto a Škoda Plus, lakovnu a karosárnu nebo plnicí stanici na CNG, je poměrně rozsáhlý. Zdaleka viditelné informační tabule mě však vedou celkem bez problémů k mycímu centru. Zdá se, že tuhle myčku nebudou mít problém najít ani místní. Mám před myčkou

schůzku s Miroslavem Sanettníkem, který ji má v rámci skupiny UH na starosti.

„S ohledem na potřeby prodeje, servisu i bazaru byla instalace myčky důležitá, takže se při celkové rekonstrukci areálu nezapomnělo ani na ni,“ říká mi na úvod a dodává: „Ale ukázalo se, že s ohledem na její kapacitu mytí bude možná dobré nabídnout tuto službu i normálním zákazníkům. Kromě určitého finančního zisku je to pro nás hlavně možnost oslovit nové zákazníky, kteří si k nám postupně najdou cestu i z jiných důvodů.“

Mycí portál od WashTecu zde funguje bez sebemenších problémů už více než půl roku

a cestu si k němu nachází stále více motoristů. I když je v Uherském Hradišti konkurence dostatek, opravdu kvalitně vám auto všude neumyjí. A tak počet zákazníků mycího centra v areálu Auto UH potěšeně narůstá a většina se sem vrací. Stále více zákazníků si pak nachází i druhá doplňková služba mycího centra – ruční čištění interiérů.

Efektivní Foam Sensation

Důvodem je i skutečnost, že majitelé firmy při hledání dodavatele a jeho zařízení nehlédli na cenu, ale spíše na kvalitu. „Nakonec padla

volba na firmu WashTec, která nám nabídla špičkové zařízení. Moc se nám líbil hlavně pěnopád, který je navíc barevně osvětlený LED světly. Pro zákazníky je to velmi efektní," říká Miroslav Sanetrník.

Ve velkoryse dimenzovaném a samozřejmě také temperovaném prostoru (během letošní zimy nebylo třeba kvůli mrazu zastavovat provoz) instalovali technici od WashTecu mycí portál SoftCare²Pro v atraktivním červeném provedení s výškou 2,8 m. Portál je navíc ve verzi XL s mycí šířkou 2,58 m v oblasti zpětných zrcátek, takže jej lze využít pro některá užitková vozidla. Díky obrovské variabilitě nastavení je možné jej nastavit pro rychlé, ekonomické i obzvlášť kvalitní mytí s kapacitou v rozpětí od 600 do 2000 automobilů měsíčně. Kromě standardních mycích programů disponuje portál i funkcí Foam Sensation, která při předmytí pokrývá automobil kontinuální vrstvou pěny. Vše je navíc prosvíceno barevnými LED světly z horní části portálu, takže celá mycí show je velice efektní jak pro ty, co sedí uvnitř umývaného automobilu, tak pro okolí..

Čtyři programy

V nabídce jsou celkem čtyři programy v cenách od 109 do 219 korun. Kromě základního je u všech mycích programů v ceně předmytí vozidla obsluhou myčky. Další předmytí s výše zmíněným pěnopádem neboli Foam Sensation a současně s mytím kol absolvuje automobil již v portálu. Následuje mytí kartáči z odolného a zároveň i šetrného materiálu SofTecs z pěnových vláken. Současně s tím probíhá zároveň mytí podvozku, které rovněž není k dispozici u základního programu. ➡



➔ Následuje nanášení ochranného vosku, přičemž u nejdražšího programu je k dispozici speciální leštící vosk s nano částicemi, který by měl lépe a déle ochránit karoserii vozidla. Poté samozřejmě následuje účinné sušení prostřednictvím bočních fukarů a vodorovné lišty, která maximálně kopíruje povrch vozidla, přičemž se natáčí, aby úhel ofuku byl co nejúčinnější.

Provozovatelé myčky zvolili stejného dodavatele i v případě mycí chemie, která v uherskohradištském mycím centru nese značku Auwa včetně speciálního leštícího vosku ShineTecs (k dispozici u nejdražšího programu), který dokáže díky nanočásticím vyplnit mikroskopické nerovnosti laku automobilu a vytvořit následně ochrannou vrstvu, která účinně odráží světlo. „Zvolili jsme chemii Auwa od WashTecu a jsme spokojeni. Myslím si, že s přehledem obhájí sledovaný poměr cena-výkon,“ říká Miroslav Sanetrník.

Mycí centrum využívá změkčenou vodu z řádu. Součástí instalace portálu byla také čistička odpadních vod od firmy WashTec. Zařízení s názvem AquaPur je založené na metodě mechanické filtrace za použití speciálních křemenných štěrků. Tato prostorově úsporná ČOV vyčistí až 4 m³ vody za hodinu, a nabízí tak cenově výhodnou a zároveň efektivní vodní rekultivaci.

Mycí centrum má otevřeno sedm dní v týdnu od devíti do 20 hodin, platit je možné jak hotovostí, tak kreditní kartou. Provozovatel současně s tím nabízí i speciální platební režim prostřednictvím měsíční faktury firmám a větším vozovým parkům a zákazníci pomalu přibývají. Je chvályhodné, že právě oni mají přednost před potřebami bazaru nebo servisu, které myčku využívají asi nejvíce.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



NABÍDNĚTE SVÝM ZÁKAZNÍKŮM UNIKÁTNÍ ZÁŽITEK Z MYTÍ.



designová edice Silverlight

WashTec Cz

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

CHYTRÁK A NOVÁČEK



Jak jsme vám slíbili v minulém čísle, pokračujeme v reportáži z brněnského Red Box Park. Mycí centrum ve čtvrti Lískovec vybudoval majitel sítě prodejen novin, tabáku a alkoholu Valmont Radek Janíček a své síly přitom spojil mimo jiné s firmami iWash a Christ. V minulém čísle jsme se věnovali právě mycím boxům iWash, nyní se zaměříme na dvě portálové myčky od firmy Otto Christ.

Mycí centrum Red Box Park v brněnské čtvrti Lískovec je v mnoha ohledech unikátní a překvapí především svou komplexností. Zákazníci si zde mohou nechat umýt osobní i užitkový automobil, motocykl, kolo, a dokonce i psa. K dispozici je navíc strojové mytí v portálové myčce, bezkontaktní v mycím boxu, a dokonce vám zde jak exteriér, tak interiér vyčistí ručně. Filozofie majitele je celkem jasná: „Chtěl jsem vybudovat mycí centrum, které bude nejkomplexnější a zároveň vybavené nejmodernějšími a nejlepšími technologiemi, kterou jsou aktuálně na trhu k dispozici,“ říkal při naší návštěvě v lednu Radek Janíček. Možná i proto nakonec

hlavní mycí technologie dodaly dvě konkurenční firmy, které na českém trhu působí. Jejich zástupcům se to zpočátku moc nelíbilo, ale nakonec se dohodli na vzájemné spolupráci. Výsledkem je fakt, že pro portálové myčky Christ v levé straně areálu připravují osmotickou vodu zařízení od firmy iWash. „Nebylo by zrovna ekonomické, kdybychom tu měli svoji přípravnu vody,“ vysvětluje zástupce společnosti Otto Christ Jaroslav Zmek, kterým nám po Red Box Parku dělal průvodce. K tomu je samozřejmě třeba ještě dodat, že čističku odpadních vod dodala pro mycí centrum česká firma Delta z Hodonína.

Cena versus hodnota

Jak už bylo řečeno, v případě strojového mytí se Radek Janíček rozhodl pro dvě portálové mycí linky. Bylo to jednak kvůli dispozici hlavní budovy mycího centra, kam by se například tunelová myčka nevešla, a pak také kvůli výše zmíněné komplexnosti služeb centra. Uživatelé užitkových automobilů mají z hlediska mytí přece jenom jiné nároky než majitelé luxusních SUV nebo manažerských sedanů. I proto jsou oba portály jiného typu a v jiném provedení.

Obě myčky jsou umístěny do dvou samostatných tunelů s vnitřní délkou 14,5 m. To ➡

Vyvinuto pro budoucnost... a Váš úspěch!

PETROL
PARTNER



Be different, be better!

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

Christ
WASH SYSTEMS

➔ umožňuje najet dovnitř dvěma automobilům, aniž si vzájemně překážejí. Jestliže ten první se již umývá v portálu, další si už dopředu nastaví do systému zakoupený program, a poté co kolega opustí linku, může do ní okamžitě bez dalších úkonů vjet. K dispozici je zde sice i ruční předmytí, ale stálá obsluha zde zatím není, takže to funguje pouze na přání ve speciálních případech (např. silně znečištěný terénní automobil), což by měl zákazník nahlásit v shopu.

Vpravo je k dispozici portálová mycí linka Sirius, které se na českých webových stránkách Christu říká nováček a patří do kategorie Standard. V Red Box parku má tento portál nadprůměrnou mycí výšku 2,55 m, což mimo jiné znamená, že je to aktuálně nejvyšší myčka tohoto druhu v celém Brně. I když se jedná o tzv. entry model portálových myček Christ, má Sirius stejně jako jeho lépe vybavení sourozenci plně pozinkovanou ocelovou konstrukci s duplexně práškovým povrchem, což na první pohled vypadá hodnotně a na ten druhý by měla být tímto postupem zajištěna i dlouhá životnost. Provozovatele mycích center pak Sirius přesvědčí nízkou spotřebou vody a standardní výbavou, do které patří například originální koncept sušení, počítačem monitorovaný tlak kartáčů nebo obslužný terminál. Se silně znečištěnými vozidly si dobře poradí šestice nerezových trysek v bočních sloupech, které vypouští vodu pod tlakem 85 bar. A náročnější zákazníci by měl uspokojit i závěrečný program voskování s konzervačním efektem.

Mycí portál Sirius je příkladem vynikajícího poměru ceny a hodnoty a v rámci mycího centra Red Box Parku jej využívají hlavně profesionální řidiči lehkých užitkových vozidel nebo majitelé starších automobilů, kteří chtějí jezdit v čistém voze, ale zároveň musí nad svými výdaji přece jenom více přemýšlet.

High-tech mezi portály

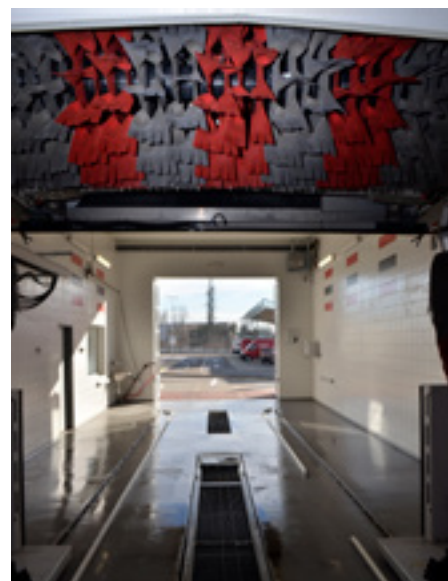
Druhá portálová myčka v levém tunelu je výkladní skříň technologií německé firmy Otto



Více funkcí a propracovanější mycí programy nabízí mycí portál Genius



U portálových myček se časem objeví kamerový systém pro čtení registračních značek aut.



Šetrnější pěnové kartáče portálu Genius



LAMELA® – nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

Christ. „Dosud byla k vidění pouze na výstavách a veletrzích, tohle je její první instalace v České republice,“ pochlubil se Jaroslav Zmek. Jedná se o poslední generaci modelu Genius z kategorie prémiových mycích linek. Na českém webu Christu je jméno Genius přeloženo jako „chyták“. Portál má například barevný tzv. VISUS displej zabudovaný v horní liště, který informuje uživatele omývaného automobilu o právě probíhajícímu programu. V nabídce tohoto portálu může být i program nazvaný Foam Splash, který speciálními RGB diodami nasvětluje nanášení aktivní pěny. To však součástí mycího portálu v Brně není, zato se zde setkáte s rovněž příplatkovým systémem mytí kol Wheel Master. Ten je svou velikostí určen až pro 21palcová kola. Jakmile systém pozná, že automobil má kola větších rozměrů, dokáže jej jakýmsi planetovým pohybem umýt až k jejich obvodu.

Na konstrukci najde zákazník rovněž RGB diody, které signalizují nanášení příslušné chemie. Další příplatek představuje systém Vitesse, který umožňuje spustit mytí kartáče ještě v době, kdy se automobil přemývá vysokotlakými tryskami. To samozřejmě výrazně urychlí celý proces, aniž tím utrpí kvalita mytí. Portálu Genius pak nechý-

bí kloubové boční kartáče, které dokážou mnohem lépe kopírovat tvary automobilu, stejně jako naklápěcí horizontální lišta při sušení, která hledá optimální úhel ofuku. U nejdražšího programu pak automobil na závěr dostane „kůru“ voskem Protect Shine s nanočásticemi, který by měl pokrýt automobil tenkým ochranným filmem a zakrýt mikroskopické rýhy v laku.

Bezkontaktní služby

Pokladní systémy pro Red Box Park zpracovala firma Unicode systém, k placení lze využívat hotovosti, kreditní karty i přednabitě klíče. I když je zde přes den obsluha v dobře vybaveném shopu, zákazníci se mohou kompletně obsloužit sami. Připravuje se však nadstavba tohoto systému, před oběma portály jsou již instalované kamery. Předpokládá se, že časem by se měl celý systém propojit tak, aby zaregistrovaný zákazník s předplaceným mytím přijel k lince, automaticky by se otevřela vrata a po nastavení na určeném místě by se spustil přednastavený mycí program.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Pokladní systém dodala na mycí centrum firma Unicode.



Otočná tryska pro mytí podvozku.

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

OD ORLA PO ODLEHČENÉ PET

Společnost DF Partner byla založena v roce 1990 a od samotného začátku se zaměřuje na vývoj, výrobu a distribuci autochemie, autokosmetiky a autopříslušenství. Hlavní obchodní značkou společnosti je SHERON, která je jedničkou na maloobchodním trhu v České republice. Důležité postavení mají ve společnosti směsi do ostřikovačů, které provázejí společnost od jejího úplného začátku. Na vývoj obalů a etiket těchto směsí do ostřikovačů byl proto kladen velký důraz. Jsou to mezi řidiči nejznámější výrobky prodávané pod značkou SHERON.



1993

V těchto letech byl na trhu nedostatek výrobních kapacit a současně chyběla nabídka volně využitelných tvarů lahví, proto společnost nakoupila vhodný, volně dostupný rotační obal od lokálního výrobce společnosti Greiner. První rotační obal na směsi do ostřikovačů využívala společnost DF Partner primárně na destilovanou vodu. Mimochodem, ve stejném obalu se prodávalo na přelomu 80. a 90 let např. i Savo. Proto byl na uzávěru vyražen objem nálevky (správné dávkování přípravku). První letní směs má ještě etiketu pouze z čelní strany a bez EAN kódu – v době vzniku tohoto výrobku se čárové kódy ještě nepoužívaly. Motiv orla byl zvolen více méně symbolicky a znamená dobrý rozhled neboli dobrou viditelnost z vozidla.

1997

Hlavním krokem byla změna loga SHERON a současně vyvinutí vlastního, moderního obalu ve tvaru čísla 1, který měl ve srovnání s původním rotačním obalem podstatně lepší logistické a merchandisingové parametry. Významnou funkční změnou bylo i rozšíření hradla pro snadné otevírání a nalévání kapaliny z původních 28 mm na 38 mm. Obal byl patentově chráněn a zaveden nejprve pro zimní a následně i pro letní směsi.





2003

V tomto roce došlo k celkové aktualizaci designu etikety a celého sortimentu značky SHERON. Etikety se staly graficky výraznějšími pro konečného spotřebitele.

2013

Byl vyvinut zcela nový tvar obalu zohledňující nové obalové trendy a možnosti plastikářské výroby. Hrdlo láhve se opět rozšířilo, a to z 38 mm na současných 42 mm. Opět se vylepšily logistické parametry tohoto obalu, což má význam zejména z hlediska úspory přepravních nákladů (namísto 504 ks na paletě bylo možné umístit 576 ks), současně s novým obalem proběhla i další úprava designu etikety a umístění loga SHERON. Nově bylo logo přesunuto do vertikální pozice vlevo, a zvýšila se tak jeho viditelnost na regálech.



2015

Společnost DF Partner zakoupila moderní technologii pro výrobu PET obalů o objemu od 500 ml do 5 litrů. Jedním z prvních obalů vyráběných na této lince byl právě 1l obal na směsi do ostřikovačů. Toto rozhodnutí zvýšilo nezávislost společnosti na externích dodavatelích obalů a současně napomohlo společnosti snížit množství produkováných plastů. Nový PET obal má ve srovnání s původním HDPE obalem poloviční hmotnost a snižuje se tím zásah na životní prostředí.

BEZ OBALU

Kapalina do ostřikovačů je nezbytným doplňkem sortimentu čerpací stanice. Dnes však její provozovatel může mít dilema, zda tuto položku nabízet v rámci shopu v plastových obalech, nebo ji prodávat na litry ze stojanu přímo z výdejní plochy. Vedle toho, že je druhá možnost vyloučením plastových obalů podstatně ekologičtější, je to příjemnější i pro zákazníky. Ale jaké investice a provozní komplikace to přináší provozovatelům čerpacích stanic?



Kolik to všechno stojí

Investici do stojanu na kapalinu do ostřikovačů je třeba vnímat jako novou praktickou službu pro zákazníka, která zvýší prodej kapaliny do ostřikovačů a zároveň je šetrná k životnímu prostředí, protože omezuje nutnost likvidace plastových obalů. Podle Přemysla Kotoučka z firmy Flowmont je stojan na kapalinu do ostřikovačů poměrně sofistikované výdejní zařízení, které je zároveň určeno do prostředí se zvýšeným rizikem. „Proto se na něj vztahují velmi přísná nařízení Evropské Unie s ohledem na bezpečnost, požární odolnost a metrologii. Nelze proto takové zařízení vnímat jako primitivní zástupnou službu,“ říká. Podle něj se pořizovací cena základního výdejního stojanu pohybuje kolem 100 000 korun.

Na to samé jsme se zeptali i dalších českých výrobců výdejních stojanů. Podle Petra Krejčíře z Tatsuno Europe stojí samostatný

stojan okolo 150 tisíc korun, lze si však také objednat pouze modul ke stávajícímu stojanu. Ten přijde na 90 tisíc.

To ale není všechno. Když si samostatný stojan objednáte u firmy Adast Engineering, přijde vás také na 100 tisíc korun, ale k němu je ještě potřeba objednat nádrž na skladování kapaliny a potrubní rozvody v odpovídající délce. „Standardní náklady na systém s jedním stojanem se tak vyšplhají až na 200 tisíc korun,“ říká Vladimír Ellner z blanského Adastu.

Aby tato investice měla smysl, nebude u větších pumpy jedno tankovací zařízení stačit. Je totiž třeba počítat také s tím, že zákazníci čerpacích stanic většinou spěchají. V takovém případě nevyužijí žádnou službu, ke které by měli komplikovanější přístup. „Výdejní stojan na kapalinu do ostřikovačů budou zákazníci vždy hledat pouze u svého výdejního místa. Proto je třeba celkovou investici pro automatický výdej provozních kapalin vynásobit počtem výdejních stojanů na

pohonné hmoty, respektive počtem ostrůvků na výdejní ploše,“ říká Přemysl Kotouček.

Kam se zařízením

Jak už bylo řečeno, firma Tatsuno a také někteří další výrobci nabízejí podobně jako u CNG, LPG nebo AdBlue modul pro výdej kapaliny do ostřikovačů, který je cenově výhodnější. Ale jak upozorňují Přemysl Kotouček i Vladimír Ellner, spojení výdeje pohonných hmot a provozních kapalin do jednoho stojanu není uživatelsky příliš komfortní a pravděpodobně povede i ke snížení zájmu o využití takové služby. „Stojan na výdej kapaliny do ostřikovačů řidičům šetří drahocenný čas tím, že mohou doplňovat kapalinu do nádržky ostřikovače současně s čerpáním paliva a následně za obě suroviny provést společnou platbu na pokladně,“ říká Přemysl Kotouček. Vladimír Ellner k tomu dodává, že je to i nepraktické vzhledem k tomu, že otvor nádrže na pohonné hmoty je většinou umístěn v zadní části vozu, zatímco nádržka na kapalinu do ostřikovačů je lokalizována vpředu pod kapotou motoru. Z ergonomického hlediska je proto vhodné umístit výdej kapaliny do ostřikovačů tam, kde by ho řidič očekával a manipulace s výdejní pistolí a hadicí byla co nejjednodušší a vzdálenost stojanu od tankovacího otvoru co nejkratší. „Proto klientům spíše doporučujeme samostatný stojan umístěný na odjezdu za klasickým stojanem,“ říká Vladimír Ellner.

Stojan na kapalinu do ostřikovačů představuje rozšíření stávající technologie na výdej PHM, a proto stačí pouze ohlásit úřadům takovýto záměr. „Předpokládá se samozřejmě splnění veškeré povinné dokumentace a certifikace zařízení,“ vysvětluje Přemysl Kotouček a Vladimír Ellner k tomu dodává: „Obecně musí dojít k povolení procesu a schválení hlavně ze strany hasičů, neboť kapalina v zimních měsících obsahuje deriváty lihu a je na ni nahlíženo jako na hořlavinu.“

Jak velké množství je třeba skladovat

Při následném provozování je z ekonomického hlediska důležité optimalizovat logistiku zavážení kapaliny a tím zredukovat náklady na dopravu. „Proto doporučujeme instalovat centrální nádrž o objemu alespoň 1500 litrů

a více. Výhodou je vysoká provozní odolnost v obdobích nárazově nadprůměrné výtoče kapaliny. Provozovatel se tím vyvaruje, že bude mít nedostatek balené kapaliny, v opačném případě je zase rizikové mít přeplněný sklad hořlavou látkou," říká k tomu Přemysl Kotouček.

Jak velkou nádrž je třeba si pořídit, záleží na mnoha okolnostech, jako je velikost čerpací stanice, popřípadě celková výtoč pohonných hmot. Konkrétní provozovatel čerpací stanice má samozřejmě své vlastní zkušenosti z určité lokality a dokáže často odhadnout potřeby zákazníků.

Tatsuno i Adast dodávají nádrže na kapalinu do ostřikovačů v nejrůznějších objemech od 250 (integrovaný do stojanu nebo příslušného modulu) až do 15 tisíc litrů. Nádrž na kapalinu do ostřikovačů může být pod zemí jako tanky na PHM, ale také nad zemí jako v případě kapaliny AdBlue. Záleží samozřejmě na dispozici čerpací stanice.

Dodavatelé

Největšími dodavateli kapaliny do ostřikovačů jsou společnosti Filson a DF Partner. Ta

první se zatím orientuje výhradně na distribuci balených provozních kapalin v plastových lahvích a kanystrech, takže velká balení pro výdejní stojany sežene spíše u firmy DF Partner. Ale ani tady to zatím rozhodně není prioritou. „Podíl velkých balení pro výdejní stojany je z celkového objemu prodeje zanedbatelný," vysvětluje obchodní ředitel DF Partner Tomáš Skopový. „Důvodem je celková situace s výdejními stojany na čerpacích stanicích.“

Je pravda, že na výdejní stojany provozních kapalin narazíte na českých čerpacích stanicích zatím jenom zřídka, a to hlavně u pump, které se nacházejí v rámci hypermarketů (většinou zde nebývá shop – pozn. red.). Další jsou instalovány v areálech logistických firem, stejně jako stojany na AdBlue. „Pro řidiče však může být na čerpačce vítanou změnou, protože umožňují přesné dolití vody do ostřikovačů a většinou se dá spojit v jednom čase s tankováním PHM, zatímco klasické malospotřebitelské balení je vždy po litrech. Stejně tak odpadá pro řidiče skladování obalu se zbytkem směsi, která se nevešla do nádrží," dodává Tomáš Skopový. Občas mohou mít problém s tankování ka-

paliny do ostřikovačů ze stojanu nedůvěřiví zákazníci, kteří v takovém případě nevidí, co do auta nalévají.

Určitý logistický problém pak představuje přechod ze zimní na letní kapaliny. „Modernější zařízení fungují přes aplikace a přímo informují o stavu hladiny. U těch ostatních je důležité to dobře naplánovat, protože míchání směsí je pro provozovatele čerpací stanice nežádoucí. V jarním období by se zbytečně míchaly zbytky dražší směsi s vysokým obsahem lihu s levnější letní variantou. S nástupem zimy by se potom ředila nová zimní směs se zbytky jarní, a docházelo by tak k ředění a ztrátě zámraznosti," říká Tomáš Skopový a dodává, že kapaliny značky Sheron splňují z hlediska svých parametrů všechny předpoklady pro použití ve výdejních stojanech. „Jde hlavně o nezanášení a neusazování ve stojanech a zásobnících," dodává. Podle něj představuje optimální množství zásobník na 1 000 litrů.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

POSOUVÁME VÁS BLÍŽ K AUTOMATIZACI ČERPACÍCH STANIC

Váš poskytovatel platebních
technologií pro bezobslužné
terminály již od roku 1991



SONET

KOMFORTNÍ PODNIKÁNÍ S M2C SPACE



Větší bezpečnost. Minimalizace nežádoucích ztrát při co nejnižších nákladech. Data pro důležitá podnikatelská rozhodnutí. To jsou priority většiny podnikatelských subjektů při jejich aktivitách.

K dosažení těchto cílů napomáhá svými službami M2C Space. Jedná se o zcela unikátní pracoviště, největší svého druhu ve střední Evropě, které díky nejmodernějším technologiím, analytickým softwarům a specialistům vzdáleně kontroluje a ovládá technologie klienta, chrání jeho majetek a minimalizuje jeho ztráty při co nejnižších nákladech. Klientovi rovněž poskytuje konkrétní data pro přípravu úspěšných marketingových kampaní.

Uplatnění M2C Space je široké. Největší využití má v oblasti retailu a obchodních center, průmyslových a logistických objektů a rovněž v oblasti hotelů a administrativních budov. Kamerové systémy a analytické softwary lze ale užít i na čerpacích stanicích.

V M2C Space pracují speciálně vyškolení operátoři, kteří prostřednictvím kamer a analytických softwarů on-line monitorují zájmové prostory klienta. Systém umožňuje velmi dob-

ře předcházet nežádoucímu jednání, neboť dokáže analyzovat subjekty, které se chovají nestandardně nebo se pohybují na režimových místech bez oprávnění. Operátor tak okamžitě dostává upozornění k posouzení. Můžeme si to předvést na konkrétním případě.

„Představte si, že na čerpací stanici jezdí pravidelně osoba, která po natankování paliva odjede od stojanu bez zaplacení. Než to obsluha zaregistruje a stačí zareagovat, vozidlo už je dávno pryč. Kamerový systém M2C Space a jeho analytické softwary dokážou takové vozidlo podle RZ při příjezdu na čerpací stanici zaregistrovat a vzdáleně zabezpečit (uzamknout) stojan s pohonnými hmotami. Zabrání tak chronickému „neplatiči“ natankovat. On-line monitoringem může operátor dohledového centra rovněž vzdáleně kontrolovat BOZP a PO při stáčení pohonných hmot,“ říká Martin Giebel, ředitel M2C Space.



M2C Space dokáže také velmi rychle zpětně dohledat off-line monitoringem ztráty a incidenty způsobené interní kriminalitou, tedy zaměstnanci klienta a jeho dodavateli. Eviduje incidenty na pokladnách, rampách, ve skladech a v dalších režimových prostorech, monitoruje porušování BOZP, PO apod. Monitoruje škody na majetku u klienta a tvoří podklady pro škodní událost.

Společnost M2C přistupuje ke každému klientovi individuálně a připraví každému z nich podle požadavků řešení přímo na míru.

■ AUTOR: PR

m2c
Space

www.m2cspace.eu
obchod@m2c.eu

ČISTÁ VOZIDLA JSOU VIZITKOU KAŽDÉ SPOLEČNOSTI



Vozový park, jeho stáří a čistota vozidel jsou vizitkou všech dopravců, ať už se jedná o osobní, nebo nákladní dopravu. Řetězec čerpacích stanic a mycích center, který provozuje společnost NIKEY, je součástí komplexní nabídky služeb poskytovaných skupinou ČSAD Ostrava. Výhodné programy nabízí přitom i pro flotily osobních vozidel a dodávek.

Mycí centra NIKEY se dokážou za výhodných podmínek postarat o čistotu exteriéru a interiéru nástaveb vozidel. Pokud se zákazník rozhodne ke smluvní spolupráci na bázi některého z fleetových programů, dohodne se společně s obchodním zástupcem na stanovených intervalech se zachováním určité míry flexibility, která je při řízení flotil nezbytná. Lze si vybrat ze standardních programů Standard, Exclusive, ruční mytí, mytí a dezinfekce ložné plochy nebo mytí stavebních vozidel a pracovních strojů, nebo si mycí program nakonfigurovat dle potřeb a povahy vozidel. Frekvence mytí, způsob platby, platební podmínky a zasílání přehledů o výkonech elektronickou cestou pak vychází z dohodnutých podmínek. Služby ale lze samozřejmě využívat i jednorázově bez smluvního závazku. Na všech centrech je možné platit hotově a na většině jakoukoliv platební kartou.

Používané technologie jsou šetrné k životnímu prostředí i k firemním financím. Kromě standardního mytí nabízí společnost NIKEY také aplikaci čisticích prostředků založených na nanotechnologiích, které dokážou účinně bránit usazování špíny na povrchu vozidel. Toto je výhodné pro dopravce, kteří během pracovního týdne nemají prostor na mytí vozidel a přitom potřebují udržet svůj vozový park co nejčistší.

Mytí vozidel lze také výhodně kombinovat s tankováním pohonných hmot či AdBlue. Společnost NIKEY pravidelně monitoruje ceny čerpacích stanic v místech působení a je vždy v daném místě schopna zákazníkovi nabídnout opravdu výhodnou cenu. U smluvních zákazníků se navíc realizované objemy za mytí vozidel a za jejich tankování sčítají a zákazník pak má možnost získat ještě výhodnější podmínky na obě služby.



Skupina ČSAD Ostrava, do které společnost NIKEY patří, nabízí ve svých areálech více služeb a snaží se o maximální kvalitu a komplexnost. Využívání služeb na jednom místě tak přináší řadu výhod – od úspory času až po kombinované slevy spojené s objemem čerpání služeb. Širokou nabídku zahrnující servis nákladních vozidel a autobusů, dodávky náhradních dílů a příslušenství, tankování a mytí vozidel dále doplňuje síť stanic technické kontroly TESTCAR. Zákazníci mohou také dále využívat parkovacích ploch, skladových a dílenských prostorů nebo kanceláří. Skupina ČSAD Ostrava staví na tradicích a historii značky ČSAD, své služby rozšiřuje a modernizuje a se svými 750 zaměstnanci má širokému spektru zákazníků co nabídnout.



■ AUTOR: PR Nikey
FOTO: Nikey



*Nabíjecí stanice rostou i u supermarketu...
Na snímku Lidl.*

V roce 2030 bude v Česku chybět až 20 tisíc dobíjecích stanic pro elektromobily. O pět let dříve bude deficit 3000 stanic. Na kolokviu zástupců automobilek a vlády to uvedl prezident Sdružení automobilového průmyslu Bohdan Wojnar. Jedna dobíjecí stanice by měla podle expertů obsluhovat zhruba deset elektromobilů.

V současnosti funguje v Česku kolem 400 dobíjecích stanic. Dotační program ministerstva dopravy počítal s 1300 dobíjecími místy v roce 2020, což podle sdružení k pokrytí deficitu počtu stanic stačit nebude. V oblasti elektromobility se tak Česko řadí k zemím s nejméně hustou dobíjecí sítí. Síť dobíjecích stanic bude přitom nutně potřeba, protože Evropský parlament rozhodl o snížení emisní limity do roku 2030 o 37,5 procenta. V návaznosti na to například německá vláda představila povinné prodejní kvóty pro elektromobily a hybridy, které budou muset od roku 2025 tvořit 25 % prodejů a od 2030 celých 50 %.

Ministerstvo dopravy České republiky proto podpoří výstavbu dalších dobíjecích stanic. Do poloviny roku 2022 by mělo vzniknout dalších 125 dobíjecích stanic pro elektromobily. Stát na jejich výstavbu poskytne

zájemcům až 130 milionů korun z evropských fondů. O dotaci na vybudování dobíjecích stanic se mohou zájemci přihlásit do 31. července 2019. Šanci peníze získat ale bude mít pouze uchazeč, který již na území členských států EU provozuje alespoň deset veřejně přístupných dobíjecích stanic a který na základě programu vytvoří v Česku rovnou síť čítající zmíněných 125 dobíjecích stanic. Příspěvek ministerstva může tvořit až 70 procent celkových výdajů. Stát naopak neuvažuje o podpoře na nákup elektromobilů pro fyzické osoby, jen pro podnikatele a úřady.

Dobíjecí stanice pro elektromobily se stále častěji umísťují u klasických čerpacích stanic. Jaké podmínky musí tyto čerpací stanice splňovat, jsme se zeptali velkých firem, které dobíjecí stanice provozují.

ČEZ, mluvčí Martin Schereier:

Skupina ČEZ provozuje největší tuzemskou síť s více než 140 veřejnými dobíjecími stanicemi, z toho je přes osmdesát rychlodobíjecích zařízení. V průběhu loňského roku jsme uvedli do provozu téměř 50 stanic, většinou rychlodobíjecích. Výstavba sítě tak probíhala průměrným tempem jedné stanice za týden, které bychom letos rádi minimálně udrželi. Rychlý rozvoj elektromobility v České republice si v příštích letech vyžádá instalaci stovek dobíjecích bodů. Rychlodobíjecí stanice jsou dnes samozřejmostí na dálnicích D1 nebo D5, ale např. i v Písku, Českých Budějovicích, Ostravě, Třinci, Šternberku, Karvině nebo Valašském Meziříčí. Cílem pro konec roku 2019 je tedy síť čítající celkově zhruba 200 stanic, o rok později bychom rádi přidali dalších mi-

nimálně padesát. Investice do výstavby by se měly i nadále pohybovat v řádu desítek milionů korun ročně.

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 v uplynulých letech uspěl. Evropská komise touto cestou podporuje propojování Evropy budováním dobíjecích stanic podél hlavní silniční sítě TEN-T.

Výstavbu sítě stanic výrazně urychlilo uzavření rámcových kontraktů se sítěmi čerpacích stanic a obchodních nebo stravovacích řetězců jako např. Benzina, Kaufland nebo McDonald's. V případě všech lokalit, kde je zvažována výstavba dobíjecích stanic, jsou nejdůležitějšími parametry:

- 1)** dostatečná frekvence dopravy v lokalitě a dobrá dopravní dostupnost;
- 2)** možnost přivedení dostatečného energetického výkonu (i s ohledem na možné budoucí rozšiřování počtu stojanů v lokalitě), který umožní např. provoz 1-3 rychlodobíjecích stojanů vedle sebe;
- 3)** odpovídající zázemí (občerstvení, toalety atd.), které řidič elektromobilu může využít



Nabíjecí stanice ABB od ČEZ ve Vestci u Prahy.

během doby, kdy jeho vůz doplňuje energii svého akumulátoru.

Petr Holubec, mluvčí PRE:

Technické parametry pro zbudování dobíjecí stanice jsou vlastně prosté, na čerpacích stanicích počítáme s výstavbou tzv. rychlodobíjecích stanic (DC 50 kW–350 kW...), kdy se auto dobíjí v řádech desítek minut. Toto nastavení nám rovnou říká, a možná je to úsměvné, že na čerpací stanici je třeba mít dostatek prostoru, nejméně tedy cca 2 parkovací stání a možná také rezervní prostor pro případnou technologii (např. trafostanice). Z pohledu

regulace je dobíjecí stanice na čerpací stanici vlastně stavbou jako každá jiná, což v kontextu českého stavebního zákona již samo napovídá, že jde o komplikovaný proces. Co se liší, jsou požadavky na dostupnost elektrické sítě, a tedy dostupný příkon jako např. pro cca 6 domácností (jistě 3x100 – 125 A), s čímž se mnohdy u čerpacích stanic nepočítalo. Dalším požadavkem je řada požárně bezpečnostních norem a také třeba interní předpisy jednotlivých provozovatelů. Dále je také třeba myslet na to, že bude stanice na stávající komunikaci, a tedy je třeba respektovat dopravně technické řešení v lokalitě.

Na čerpacích stanicích našich partnerů (ČEPRO, OMV, Benzina) plánujeme letos jednotky kusů. Mimo to nás čeká něco přes desítku dobíjecích stanic na území hlavního města Prahy. Nejnověji to bude v dubnu rychlonabíjecí stanice u Penny Marketu v Uhřetěvsi...

Martina Slavíková, mluvčí E.ON:

Na místě výstavby musí být dostatečná kapacita elektrického připojení – a to buď v trafostanici vlastníka pozemku, anebo v distribuční trafostanici lokálního distributora elektrické energie. Toto je jeden z významných faktorů, který rozhoduje o tom, zda u dané čerpací stanice můžeme dobíječku vybudovat. Samozřejmě též záleží na umístění dané čerpací stanice a zázemí, které je k dispozici.

Rychlonabíjecí stanice stavíme u hlavních silničních tahů, kde je uživatel elektromobilů nejvíce potřebují, aby mohli překonávat větší vzdálenosti, a také u obchodních center, kde je to rovněž praktické, protože auto necháte dobíjet a v mezičase si vyřídíte potřebné ➔



➡ nákupy. V tomto ohledu spolupracujeme se silnými partnery, jako je třeba Globus nebo MOL.

Zároveň víme, že lidé už teď nabíjejí své elektromobily přes noc doma a tento trend v budoucnu poroste. Naším cílem je na toto chování klientů začít připravovat distribuční síť už nyní – posilovat ji a zavádět chytré prvky, a to zejména ve městech, kde předpokládáme v následujících letech největší rozvoj elektromobility.

V současné době provozujeme 31 dobíjecích stanic (21 rychlodobíjecích stanic, 6 pomalodobíjecích stanic a 4 wallboxy). Během letošního roku počítáme s výstavbou minimálně dalších 20 rychlodobíjecích stanic a jedné ultrarychlodobíjecí stanice s výkonem 150 kW (tzv. ultrafast charger). Plány ohledně výstavby pomalodobíjecích stanic máme prozatím otevřené.

Letos budeme pokračovat ve výstavbě rychlonabíjecích stanic u hypermarketů Globus, konkrétně to bude v Olomouci a Brně, kde budou stanice v provozu během dubna, dále pak v Pardubicích, Ostravě, Havířově, Plzni, Liberci, Chomutově a též v Karlových Varech.

Pavel Grochál, mluvčí innogy ČR:

Veřejně provozované dobíjecí stanice pro elektromobily instalujeme primárně podle komerční smysluplnosti. Tzn. u čerpacích stanic a jiných zařízení, kde se řidič dlouho nezdrží, instalujeme rychlé dobíjecí stanice (DC), u zařízení, kde řidič parkuje delší dobu v řádu



Volkswagen Golf-e u nabíjecí stanice E.ON.

několika hodin, volíme pomalé (AC) dobíjecí stanice.

Čerpací stanice volíme podle několik hlavních kritérií, samozřejmě je důležitá ochota partnera spolupracovat, ochota dedikovat jedno až dvě parkovací místa pouze pro dobíjení.

Z technického pohledu je to dostatečný elektrický příkon, případně náklady na jeho zvýšení (u velmi rychlých stanic se bavíme o výstavbě trafostanice).

Ten absolutní základ je zhodnocení lokality podle intenzity dopravy. Snaha je stavět

rychlé stanice u hlavních dopravních koridorů s vysokou intenzitou dopravy. Pokud je to blízko hlavních dopravních tahů, rozhoduje, jak se řidič z hlavního tahu ke stanici dostane, zda bude dostatečně motivován z hlavního tahu sjet a jaký komfort lokalita čekajícímu řidiči poskytne.

V plánu máme pro roky 2019 a 2020 vybudovat více než 20 rychlých stanic po celé ČR.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



Tesla Supercharger Vestec



Nabíjecí stanice Innogy.



Jedna z prvních nabíjecích stanic, kterou ČEZ postavil na čerpací stanici Benzina.

JAK ČEŠI „TANKUJÍ“ ELEKTŘINU

Jak jsou využívány dobíjecí stanice pro elektromobily u vašich čerpacích stanic? Zeptali jsme se zástupců společností, které na českém trhu provozují největší řetězce čerpacích stanic, jejichž součástí jsou stále častěji i dobíjecí stanice pro elektromobily.

Ladislav Procházka,

**ředitel komunikace,
Slovnaft (součást skupiny MOL)**

Sesterská společnost Slovnaft aktuálně provozuje v rámci své sítě čerpacích stanic na Slovensku čtyři elektronabíječky, v tomto roku je plánuje instalovat na další čerpací stanice. Zákazníci si v současnosti mohou svoje elektromobily na čerpacích stanicích Slovnaft nabít zdarma. Míra využívání elektronabíječek se liší podle lokality, více jsou využívány ty ve městech, méně elektronabíječky na silničních tazích mimo města. V České republice zatím společnost MOL neprovozuje elektronabíječky, s jejich instalací začne v průběhu tohoto roku.

Marek Pšeničný,

**specialista komunikace Unipetrol RPA,
provozovatel sítě Benzina**

Na základě dohody s jejich provozovatelem, společností ČEZ, přesná čísla o jejich využívání publikovat nemůžeme. Na našich čerpacích stanicích chceme nabízet co nejširší portfolio produktů a služeb. V pohonných hmotách stále hrají nejdůležitější roli klasická paliva, nafta a benzin. Zákazníkům nabízíme aditivovaná paliva Efecta 95 a Efecta Diesel s čistícím účinkem na motor vozu i prémiová paliva Verva 100 a Verva Diesel. Vedle tradičních paliv poskytujeme také alternativní paliva LPG a CNG. Nyní nabídku rozšiřujeme o elektrickou energii. Dobíjecími stojany jsme již vybavili šest čerpacích stanic – v Českých Buděj-

jovicích, Rousínově u Vyškova, Ostravě-Zábřehu, Plzni-Borských polích, Hradci nad Svitavou a ve Vrchlabí. Registrujeme zájem ze strany řidičů, který stále pomalu narůstá. Pracujeme na rozšíření až na dvacet pět stanic ležících na exponovaných místech – ve městech, na dálnicích a na silnicích první třídy.

Linda Máchová,

**tisková mluvčí Čepro, provozovatel
sítě EuroOil**

K této problematice se zatím neumíme vyjádřit, ale vnímáme to jako trend a samozřejmě jeden z alternativních pohonů pro automobilový průmysl, který by na našich čerpacích stanicích neměl chybět. V síti EuroOil máme zatím jednu dobíjecí stanici na ČS Stráž nad Nisou (Liberec) od společnosti ČEZ. Se společností PRE plánujeme realizaci 40 dobíjecích stanic v letech 2020 a 2021.

Petr Šindler,

**manažer komunikace,
Shell Czech Republic**

Na našich čerpacích stanicích v České republice prozatím dobíjecí stanice pro elektromobily nemáme.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv

E.ON MÁ NOVOU MOBILNÍ APLIKACI

Energetická společnost E.ON uvedla v dubnu na český trh službu E.ON Drive, která má být jedním ze základních prvků v poskytování komplexního řešení elektromobility. Součástí systému je kromě sítě dobíječek i mobilní aplikace pro pohodlné dobíjení a další servisní služby.

„E.ON Drive je k dispozici pro všechny uživatele elektromobilů, využívat ji mohou jednotlivci, firmy i státní instituce. Službu jsme spustili na začátku dubna a během 14 dnů už jsme měli několik stovek registrovaných klientů, zejména těch firemních,“ říká Martin Klíma, vedoucí útvaru Mobility Services.

Registrovaní uživatelé aplikace E.ON Drive za dobíjení podstatně ušetří

Uživatelé služby mohou jednoduše využívat k dobíjení svých elektromobilů celou síť dobíječek E.ON. Nyní jich mají k dispozici 31, z toho 21 jich je rychlodobíječek. „Největší přidanou hodnotou z pohledu zákaznického komfortu je mobilní aplikace. Díky ní může klient například spustit a ukončit dobíjení, zjistit, zda je stanice v provozu, volná, nebo obsazená, a v neposlední řadě registrovaní klienti vidí také přehledy a historii svého dobíjení,“ vypočítává výhody nové aplikace Martin Klíma. Aplikaci si lze stáhnout jak do telefonu s operačním systémem iOS, tak Android.

Řidiči se můžou registrovat na stránkách www.eon-drive.cz. Registrace do služby E.ON Drive je zcela zdarma, bez jakéhokoliv měsíčního či jiného paušálu. Zákazníci získají mimo jiné výhodnější ceny za dobíjení, konkrétně nyní zaplatí u rychlého i pomalého dobíjení tři koruny za kWh. Po registraci klient obdrží E.ON Drive kartu a současně i přístup do mobilní aplikace.

Jednorázové dobíjení bez registrace může zákazník provést běžnou platební kartou. „Jednoduše v aplikaci E.ON Drive naskenujete QR kód nebo zadáte číslo dobíjecí stanice, vyplníte údaje o své platební kartě a pohodlně dobijete svůj vůz,“ vysvětluje Martin Klíma.

Nedílnou součástí služby E.ON Drive jsou také servisní služby. Klienti mají k dispozici non-stop poruchovou linku, která disponuje on-line monitorovacím systémem všech dobíjecích sta-

nic. Poruchu může řidič snadno a rychle nahlásit přes mobilní aplikaci. Na mapě dobíjecích stanic také přehledně vidí, které dobíječky jsou aktuálně v provozu a které nikoli. „Servisní služby jsou rozhodujícím faktorem pro spokojeného zákazníka. Máme k dispozici on-line řídicí centrum 24 hodin denně, sedm dní v týdnu, takže v případě závady jsme schopni okamžitě reagovat, a pomoci tak našim zákazníkům dojet vždy do cíle,“ říká Martin Klíma.

Možnosti, kde klienti můžou služby E.ON Drive využívat, se letos významně rozrostou. „Během letošního roku počítáme s výstavbou minimálně dalších 20 rychlodobíjecích stanic a jedné ultrarychlodobíjecí stanice s výkonem 150 kW neboli ultrafast charger. Plány ohledně výstavby AC dobíjecích stanic máme prozatím otevřené,“ vysvětluje Martin Klíma.

E.ON Drive Portal umožňuje efektivní řízení e-mobility pro firmy

Porozumět základním potřebám jednotlivých cílových skupin je podle Klímy při tvorbě produktů klíčové. „Segment B2M by měl v brzké době hrát prioritní roli na poli elektromobility v důsledku povinných kvót pro flotily státních organizací. Segment B2B se bude postupně utvářet s nástupem dostupnějších modelů. Na to všechno musíme být připraveni už teď, abychom mohli firmám, státním institucím, ale i jednotlivcům nabídnout takový typ služby, který by plně pokryl jejich potřeby a očekávání,“ upozorňuje.

Proto se E.ON rozhodl zaměřit se na komplexní služby v oblasti čisté mobility. Firmám, které se rozhodnou do elektromobility investovat a chtějí vybudovat vlastní dobíječky, nabízí pomoc s výběrem správného řešení, instalaci celého systému a pomoc s nastavením veškerých služeb. Efektivní řízení pak umožňuje E.ON Drive Portal – řídicí středisko pro provoz dobíjecích stanic. Díky němu může klient optimalizovat nákla-



Co všechno E.ON Drive umí

- spuštění a ukončování dobíjení
- přehled o probíhajícím dobíjení
- notifikace o ukončeném dobíjení
- přehledy a historie dobíjení pro registrované klienty
- mapa dobíjecích stanic
- hlášení poruch
- možnost filtrovat dobíječky podle různých dobíjecích standardů
- možnost ukládat si dobíječky mezi své oblíbené dobíjecí stanice.
- Zákazník se ke stanici může nechat odnavigovat.
- Může stanice vyhledávat podle názvu, města.
- Vidí, zda je stanice v provozu, volná, nebo obsazená a jakou cenu bude platit.
- Snadno zjistí, jakým výkonem a dobíjecím standardem je stanice vybavena.
- Aplikaci může používat i neregistrovaný zákazník, funkcionality je ovšem omezena.

dy, sledovat vývoj provozu a tržeb v reálném čase a pohodlně vyhodnocovat náklady. Součástí je ze strany E.ONu i nepřetržitý servis, správa uživatelů a e-vozidel klientových dobíjecích stanic či pravidelná inspekce a servis jednotlivých dobíječek.

■ AUTOR: PR E.ON
FOTO: E.ON



Čtvrtý rok v řadě se stala ryze česká společnost Bonett největším prodejcem CNG pro dopravu v České republice. V roce 2018 zaznamenala rekordní prodeje 11,56 milionu m³ a na celkovém objemu v Česku se podílela více než 15 %. Se 36 stanicemi je nadále největší privátní CNG síť u nás.

Bonett má za sebou další rekordní období. V roce 2018 totiž na svých 36 stanicích prodal celkově 11,56 milionu m³ stlačeného zemního plynu, což představuje meziroční nárůst o 27 % (2,52 milionu m³). Zároveň se Bonett stal již počtvrté za sebou jedničkou českého trhu. Z celkového objemu 75,832 milionu m³ prodaného stlačeného zemního plynu patří Bonettu 15,3 %, čímž opět navýšil svůj podíl. Celkové prodeje CNG v České republice byly i v roce 2018 rekordní, meziročně totiž zákazníci načerpali o 8,3 milionu m³ stlačeného zemního plynu víc.

„Pro nás je výsledek za rok 2018 velice cenný, povedlo se nám udržet vítězství v prodeji a současně navýšit podíl na trhu. Dokončili jsme řadu skvělých projektů a v tomto roce plánujeme otevřít celou řadu dalších stanic na

premiových místech,“ říká Václav Holovčák, místopředseda představenstva společnosti Bonett Gas Investment. V současné době Bonett provozuje celkem 36 CNG plnicích stanic.

CNG pro Makro

V plánu jsou další stanice v síti hypermarketů Makro, se kterou má Bonett exkluzivní spolupráci. Pokračuje ale i výstavba plnicích stanic v rámci klasických čerpacích stanic. Zatím poslední byly otevřeny v Praze na Barrandově na čerpací stanici Shell v Geologické ulici, ve Slavkově u Brna na pumpě Tenryu nebo projekt na autobusovém nádraží Mělník. „Naším cílem je mít v síti Bonett v České republice minimálně 60 CNG stanic,“ nastiňuje budoucí cíle Václav Holovčák.

CNG stále na vzestupu

Spotřeba CNG v České republice roste nepřetržitě od roku 2004, a to díky čím dál většímu počtu plnicích stanic (185 – stav k 30. 1. 2019) i zvyšujícímu se počtu provozovaných vozidel na CNG. Jen vloni jich na našich silnicích přibýlo přes 3500, celkem jich jezdí cca 22 600. Na celkové spotřebě se významně podílejí autobusy, jejichž počet také rok od roku roste. Zatímco ještě v roce 2014 jich po našich silnicích jezdilo zhruba 500, na konci loňského roku už to bylo přes 1200. „Polovina všech autobusů na CNG je plněna na technologiích dodaných naší skupinou,“ říká Václav Holovčák, místopředseda představenstva společnosti Bonett Gas Investment.

■ AUTOR: PR Bonett
FOTO: Bonett

PRAKTICKÉ VYUŽITÍ ODPADNÍHO CO₂

Březnová konference České technologické platformy biosložek pro dopravu a chemický průmysl, Svazu chemického průmyslu ČR a Technologického centra Akademie věd ČR na téma „CO₂ jako zdroj pro chemický průmysl, dopravu, energetiku, stavebnictví či zemědělství“ si dala za cíl zahájit spolupráci výzkumných pracovišť Akademie věd, vysokých škol, podniků a veřejné správy na výzkumu a aplikacích spojených s využíváním CO₂ v průmyslu a energetice na bázi Technologické platformy transformací CO₂.

„Jsem velmi rád za iniciaci tohoto semináře, který zahájí aktivní a hlavně koordinovanou spolupráci výzkumných pracovišť Akademie věd, vysokých škol, podniků a veřejné správy na výzkumu a aplikacích spojených s využíváním odpadního CO₂ v průmyslu a energetice (včetně paliv a procesů P2X – ukládání elektrické energie do chemikálií a paliv). Jedině tak se dá tato složitá situace řešit,“ uvedl na úvod semináře senátor Jiří Drahoš, který se ujal moderování celé akce.

Výzkum v této oblasti není zatím nijak koordinovaný

Už dnes existují technologie na zachytávání a skladování CO₂. Existují ale i jiné možnosti, jak CO₂ nejen zachytit, ale i dále využít. Z oxidu uhličitého a vodíku, vzniklého elektrolýzou vody, se dají za vysokého tlaku a teploty vyrábět umělá paliva, ale také metan, metanol, etylén, a dokonce plasty. Tyto látky se dají zase zpětně přeměnit na elektřinu.

Výzkum a průmyslové aktivity zaměřené na efektivní využití CO₂ se zaměřují na transformaci elektrické energie, vody a CO₂ do průmyslově využitelných chemikálií. Provádějí se v řadě evropských zemí, především v Německu, kde už dospěli k poloprovozním zkouškám. Tento proces se nazývá Power to chemicals, resp. POWER to X, kde X představuje širší aplikační potenciál v rámci cirkulární ekonomiky. V současnosti jsou tyto aktivity velmi rozšířené (a to nejen v ČR) a snahou semináře bylo dát všechny důležité aktéry dohromady. Jedním z dlouhodobějších cílů této iniciativy je vytvořit v České republice evropský demonstrátor pro technologie na transformaci CO₂ a P2X. To se ale zatím (do počátku dubna) nepodařilo. Co bude dál?

„Česká technologická platforma transformací CO₂ by měla stát na třech pilířích: skladování F (CCS – Carbon Capture Storage), dále elektrolýza nebo membránová separace na výrobu a skladování vodíku a za třetí demonstrace technologických možností – přeměnu CO₂ a H₂ v chemické látky, přeměnu energie na chemikálie a přeměnu chemických látek na energii,“ popisuje Leoš Gál, předseda řídicího výboru České technologické platformy pro užití biosložek v dopravě a chemickém průmyslu. „Aby ale takové centrum mohlo vůbec vzniknout a fungovat, potřebujeme dotace, a to z obchodu s emisními povolenkami. Pokud je nezískáme, centrum se nebude moci rozvíjet,“ dodává. Technologie na zachycování CO₂ podle Gála existují – například norská



Power to gas – aktuální mapa běžících či plánovaných demonstračních projektů (2017)⁶⁹

firma Technology Centre Mongstad (TCM) vyvinula technologii Aker Solutions – amoniakovou vypírku. „Zařízení se napojí jednoduše na komín a je schopno zachytit až 80 tisíc tun CO₂ za rok. CO₂ lze ale zachytávat i pomocí membránových technologií, to je ale zatím ve stadiu výzkumu,“ popisuje Gál.

Co vše lze vyrobit z CO₂?

Jak tedy CO₂ využít? „První možnost je ve sklenících pro pěstování zeleniny, další možnost je při pěstování řas, které mají také rády CO₂. Jinou variantou je mineralizace CO₂, kdy při smíchání s nějakým prvkem, minerálem, vzniká prášek, uhličitán, který lze využít například jako hnojivo. Dále je to přímá konverze CO₂ a vodíku na chemické látky, například na kyselinu mravenčí, metan či metanol formou hydrogenace za zvýšeného tlaku a teploty,“ vypočítává Gál možnosti.

Daleko zajímavější je ale podle Gála tzv. nepřímá konverze CO₂. „Ten se rozloží na oxid uhelnatý (CO), který je reaktivní, a spolu s vodíkem vytváří syntetický plyn, tzv. Syngas. Je možné z nich pak vyrábět zelený metanol a zelený Syngas, což je brána pro výrobu dalších chemikálií, například aldehydů, alkoholů, olefinů, vosků, amoniaku, močoviny, ale i etylenu a z něj pak i plně přírodních plastů – polyetylenů. Vše je čistě z přírodních surovin, nahradí

plně ropu,“ popisuje Gál. Vzniklý metan se pak může vtlačet do plynového potrubí jako bio-metan nebo jej lze pustit na turbínu a vyrobit z něj elektřinu, nebo jím pohánět auta, nebo z něj vyrábět syntetická paliva.

To, co popisuje Gál, je podstatou technologie Power to Gas, přeměny elektřiny na plyn. První možností je pomocí elektrolýzy vyrobit vodík, který může být přidáván do přepravní soustavy zemního plynu do objemového podílu až 2 % bez podstatného vlivu na spalovací vlastnosti plynu. Druhou možností je výroba „umělého“ zemního plynu (SNG) – metanu – prostřednictvím tzv. Sabatierovy reakce – sloučením dvou plynů – vodíku a oxidu uhličitého za vysokého tlaku a teploty.

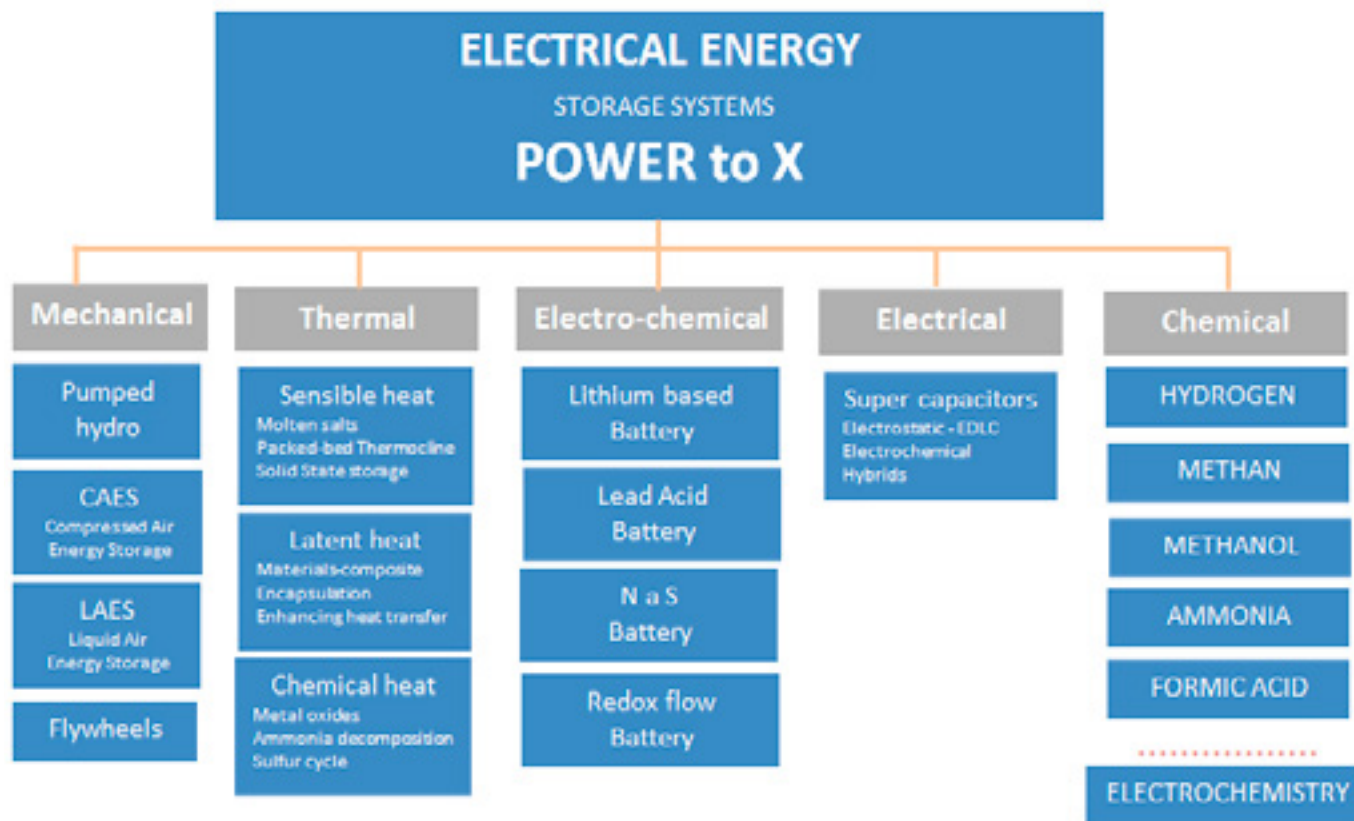
Elektřinu lze však podle Gála ukládat i mnoha dalšími způsoby – do tepla, do chemikálií, do baterií, což lze shrnout pod pojem Power to X.

Podle představ Gála by české know-how a příspěvek k výzkumu technologií transformace CO₂ mohly spočívat v tom, jak řídit využití CO₂ a do čeho ukládat elektřinu, tzv. Smart Management. Kdy pouštět elektřinu do sítě, kdy ji ukládat, v jaké formě, a to podle okamžitých cen na burze. Například při negativních cenách elektřiny by se přebytečná větrná energie mohla využít na výrobu vodíku elektrolýzou.

V Německu už se poloprovozně vyrábějí umělá paliva

Technologiemi využití CO₂ se v Evropě zabývá především Německo (viz obrázek č. 2). V tomto segmentu už podniká například drážďanská firma Sunfire, která z oxidu uhličitého (obrázek) a vody, z níž pomocí elektrolýzy (elektřina pochází rovněž z obnovitelných zdrojů) vzniká vodík, a následně pomocí tzv. Fischer-Tropschovy syntézy vyrábí lineární uhlovodíky a z nich pak syntetická paliva, která mohou sloužit jako náhrada za produkty z ropy. „Děláme totéž, co provádí příroda. Jen mnohem rychleji,“ říká spoluzakladatel a obchodní ředitel Sunfire Nils Aldag. Takto vzniklá paliva jsou zatím ve srovnání s fosilními palivy čtyřikrát dražší (po započtení daní dvakrát). „Během pěti let bychom mohli být na stejné ceně jako biopaliva. Těch je však omezené množství,“ říká Aldag. Sunfire pracuje na zvýšení účinnosti procesu na dvojnásobek a připravuje výstavbu továrny v Norsku. Její roční kapacita má být deset milionů litrů, později stoupne na sto milionů. „Ve srovnání s celkovou spotřebou paliv v Evropě je to kapka v moři, ale je to první krok,“ říká Aldag.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



JAPONSKO SÁZÍ NA VODÍK

Poté, co se mnoho zemí a automobilek rozhodlo do roku 2040 omezit, či dokonce zakázat prodej benzinových a naftových vozidel, se do popředí stále více dostávají vozidla na alternativní pohony, především hybridy, elektromobily a v neposlední řadě také automobily na vodíkový pohon.



Palivo budoucnosti

Právě o vodík je v mnoha zemích velký zájem, jelikož má jako palivo hned několik výhod. Tou největší je jeho rychlé tankování, které trvá stejně dlouho jako u vozidel se spalovacími motory. Podobně je tomu i se vzdáleností, kterou vodíkový automobil urazí na plnou nádrž. Ta se pohybuje okolo 500 km. Vodík lze navíc vyrábět z obnovitelných zdrojů, čímž lze snížit dopady na životní prostředí.

Předními zastánci rozšíření vodíku jsou USA (v čele s Kalifornií), z našich sousedů například Německo a v neposlední řadě také Japonsko, které je velkým propagátorem a průkopníkem vodíku jako paliva. Na rozšíření tankovací infrastruktury pro vodíkové automobily se značně podílí také japonská společnost Tatsuno Corporation, mateřská společnost blannenské společnosti Tatsuno Europe a. s.

Tatsuno Corporation začala s vývojem výdejních stojanů na vodík už v roce 2002 a první komerční model Hydrogen-NX uvedla na trh

v roce 2013. Během několika let se v reakci na stále rostoucí požadavky a poptávku nabídka modelů rozrostla o další tři varianty, které mimo jiné zahrnují i verzi pro mobilní vodíkovou čerpací stanici či speciální verzi pro tankování vysokozdvizných

vozíků na vodík. Všechny modely jsou navíc osazeny hmotnostními



průtokoměry a výdejními pistolemi Tatsuno, které se starají o přesnost a pohodlné tankování.

Přes 100 stanic v Japonsku

Kromě vodíkových automobilů a vysokozdvizných vozíků lze stojany Tatsuno natankovat i vodíkové autobusy. Spolehlivost vodíkových stojanů Tatsuno a také všeobecný zájem o vodík v Japonsku dokazuje počet dodaných stojanů. Japonsko se se svými 100 veřejnými vodíkovými stanicemi řadí k prvním ve světě a na více než polovinu ze stanic lze nalézt stojany Tatsuno. Ty se dostaly i za hranice Japonska a je s nimi možné natankovat také ve Spojených státech a v Číně.

Mezi hlavní faktory, které přispěly k rozšíření série Hydrogen-NX, jsou vysoká přesnost a také bezpečnost. O ni se kromě senzorů starají i hadicové spojky Tatsuno nebo speciální infračervené rozhraní v tankovací pistoli, skrze které komunikuje stojan s automobilem, a předchází tak jakýmkoliv problémům.

Japonsko hodlá ve své snaze dále pokračovat. Do roku 2025 má v plánu postavit 80 nových stanic a tím pomoci rozvinout infrastrukturu pro vodíkové automobily a autobusy, jejichž počet se má do nadcházejících olympijských her v Tokiu výrazně zvýšit.

■ ■AUTOR: Tatsuno
FOTO: archiv



KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ MYTÍ VOZIDEL



**Doplňky samoobslužné
čisticí zóny**



Kartáčové mycí linky



**Systémová řešení
na míru**



Tunelové mycí linky



**Mycí linky
pro nákladní vozidla**



JAK NASYTIT PROFESIONÁLA

Na stále zoufalé trase dálnice D1 mezi Prahou a Brnem denně projede přes 53 tisíc kamiónů! Parkovacích míst k zastavení a odpočinku je tam přitom pouze slabých 2,5 tisíce a do značné míry je suplují parkoviště čerpacích stanic. U zrodu stresových situací řidičů kamiónů je jednak flexibilní směnný provoz stále častěji začínající na noc, dále hektický silniční provoz a stejně tak nepravidelné stravování. Pouze jediný z těchto ukazatelů lze za současné situace částečně ovlivnit – stravování. Svůj vliv a příležitost tu mají i bistra a restaurace čerpacích stanic.

Jak to vidí řidiči?

Na známém odpočívadle v Rudné u Prahy nám několik řidičů potvrdilo, že si berou hotové jídlo z domova, které si sami ohřívají, a stejné to je i s koupenými nealko nápoji do zásoby z diskontních prodejen. Stravování a pití na čerpací stanici pro ně začíná až ve chvíli, kdy vlastní zdroje končí a na cestě nečekaně zůstanou o nějaký den navíc. Že by nějak extra pečovali o pravidelnost stravování, natož o zdravou výživu, nikdo z nich nepotvrdil. Všichni se ale shodli, že lepší je i před noční šichtou sníst něco menšího jako „noční snídani“ a po cestě něco „uzobávat“ a pít. Hodně pomáhá připravené ovoce a zelenina: jablko, banán, mrkev ke chroupání za volantem. Na nějaké extra zastávky není čas a všichni se snaží využít menšího provozu k jízdě. Právě na typu odpočívadla jako je v Rudné se synergicky využívá potenciál bister čerpacích stanic a fastfoodových provozů. Konkrétně tady jde servis Benziny Plus s restaurací a sousedního Mc Donald's.

„Mám samozřejmě v rezervě nějakou konzervu, trvanlivé pečivo i pití, ale raději si koupím hamburger a nekonečný nápoj, ať je to Sprite, nebo Cola“, říká jeden z mladších dotazovaných řidičů. „Rozhodně bych si nechtěl vařit na koleně, jako to právě za námi dělá řidič z Moldávie. Tady jsem v Benzině na noční jízdu snědl těstoviny se sýrem a nakoupil neslazenou minerálku. Jde mi vždycky o prověřené jídlo, nejsem zvědav na nějaké střevní potíže po cestě. Pětidenní stravování po pumpách a fastfoodech mě stojí zhruba tři sta eur, jídlo na stejnou dobu z domova přijde na polovic. Mám jej zavažené do sklenic, něco v lednici. Výhoda je, že vím, co jím, ale i tak se ještě dokupuje nejčastěji na prověřených bistrech u pump. Dostatek pití je důležitý, vedle dobrých džusů nejlépe dobrá, prověřená obyčejná voda, té se dá ale věřit jen u nás a ve Francii. Samozřejmě ale ani bez coly se neobejdou,“ uzavírá další český řidič z Jihlavy. Potvrdil nám to i pohled do kontejneru v blízkosti zaparkovaných kamiónů. Lahve od dvoulitrových limonád, sem tam od slazených minerálek převládaly. Nechyběly ovšem ani láhve od alkoholu.

Snídaňové nabídky

Všechny petrolejářské řetězce se na svých stěžejních a revitalizovaných dálničních pumpách snaží podchytit řidiče kamiónů jak k natankování, tak i ke stále se zlepšujícímu stravování. Nikdo z nich ovšem příliš nevybočuje z řady a snídaňový či přesnídávkový servis se navzájem hodně podobá. Všechny přišly s vlastním kávovým programem, „vlastním“ dopékaným pečivem v širokém sortimentu a skutečně vlastní přípravou plněných baget a sendvičů před očima zákazníků s nejrůznějšími ingrediencemi a vlastními originálními recepturami, kdy větší část nabídky neobsahuje majonézu (Benzina – koncept Stop Café) a jiné méně zdravé složky. Nabídka se mění pomalu, protože „nezdravé“ hotdogy jsou nadále jedničkou v poptávce, přibývají tortilly v bezmasých variantách s příklonem k sýrům (OMV – koncept VIVA), zeleninovým náplním a salátům a konečně se objevuje prodej čerstvého kusového ovoce, jako jsou jablka, hrušky, banány, mističky s jahodami, borůvkami, ovocnými či zeleninovými saláty (koncept Shell – Billa Stop Shop). Součástí snídaňových nabídek jsou i teplé těstoviny, wrapy, sendviče a přesnídávkové polévky (MOL koncept Fresh Corner).

Všechny řetězce čas od času vytvářejí vlastní průzkumy trhu či spokojenosti zákaz-



Bohatá nabídka jídel bistra pumpy F1 Gaz v Rozvadově.

níků. Hodně záleží na nabídce a poptávce a samozřejmě na aktivitě personálu, jak se staví k přáním zákazníků například v nabídce hotových jídel a přesnídávkových menu. U řidičů, kteří tráví mnoho hodin na silnicích, je řada specifíků, které je vhodné respektovat. Chtějí se před další jízdou dobře a v klidu najíst. Už to není o káfičku s koblihou – to možná jako bonus po jídle, ale pro chlapy, co celý den tahají volant, by v nabídce před ranním startem neměl chybět pořádný hemenex, dobrá polévka, míchaná vejce, ochucené ovesné kaše a více jídel připomínajících dobrou domácí stravu. Příkladem mohou být i menší řetězce jako Robin Oil a KM Prona a jejich jídelničky na trasách, kde nikdy nechybějí kamióny. Něco podobného existuje i u soliterních soukromých čerpaček, které dokážou dostatečně rychle a pohotově reagovat na poptávku řidičů tirů, kteří v blízkém i vzdálenějším okolí dálnic hledají místa k povinným pauzám a odpočinku. Vesměs se jedná o „odlehčenou klasiku“ českých a mezinárodních jídel, upravované hotovky a větší výběr polévek. S oblibou dochází v poslední době i k propojení parkoviště čerpací stanice s nedalekou místní českou, balkánskou, čínskou či orientální restaurací či bistroem. To je ovšem situace, kdy z přítomnosti kamiónů nemají pumpy ani korunu.

Potenciál dobré kuchyně

Kde se dobře vaří, tam se dobře daří, říká krásné české přísloví a měli by si jej vzít k srdci všude tam, kde se snaží nasytit podobné jedlíky, jako jsou řidiči kamiónů. Mezi řidiči



Zdravá snídaně na Benzině z kelímku - jogurt, ovoce a müsli.

kamiónů je dnes ale i spousta Turků, obyvatel z Balkánu, Ukrajiny, Španělska, Itálie a dalších zemí, zvyklých na zcela odlišný způsob stravování. Také pro ně je vhodné upravit tradiční český knedlíkový jídelniček. Někteří pumpaři tvrdí, že tito lidé se u nich nikdy nestravují, maximálně si kupují vodu a pivo a své jídlo si připravují sami. Mezinárodní řetězce jako Shell, MOL, OMV mají s úpravou jídelniček pro řidiče z jiných částí Evropy i mimo ni vlastní zkušenosti. Odtud by měly přicházet impulsy i do našich českých stravovacích poměrů. Zahraniční řidiči jsou navyklí zejména na nejrůznější drobné a chuťově ostřejší předkrmy, nechybí nakládané olivy, oříšky, kysané mléčné výrobky, čerstvá i nakládaná zelenina v oleji či octu. K typické snídani patří sýry, vařené hovězí či skopové maso, pršut, pečený lilek, vaječná jídla. Vše závisí nejen na kuchařské invenci, propočtech, ale i na hygienických rizicích a podmínkách. K vyzkoušení dalších jídel přípravitelů i v bistru patří grilované ryby, kuřata, čevapčiči, ražniči, kebab a jiné pochoutky, které by jistě neodmítli ani našinci.

■ Autor: Mikuláš Buleca

VĚRNOST JE TŘEBA PODCHYTIT



Stačil by pohled do kterékoliv peněženky kupujících a vykoukne vždy několik platebních či zákaznických karet. Čerpací stanice v jejich vydávání rozhodně nezůstávají pozadu. Neexistuje řetězec, ale i řada menších pump, které by se nesnažily bodovým systémem věrnostních karet evidujícím četnost tankování podchytit a odměňovat „své“ zákazníky věrné z nejvěrnějších.

Slevy, benefity, výhody...

Ideálem věrného zákazníka jsou řidiči tankující plnou nádrž z firemních peněz, kterým samozřejmě sbírané věrnostní body nejrychleji naskakují. Jsou také prokazatelně častějšími hosty na pumpě a více utrácejí. Na slíbené slevy a dárky ovšem slyší i ostatní řidiči. Zvláště, pokud se odměny odlišují od běžně dostupného zboží. Někdy je to do začátku jen káva s koblíhou, energydrink, jindy unikátní model autíčka či méně obvyklý a originální sportovní

doplnek. Kdo má ale bodů víc, dosáhne i na takové prémiové ceny, jako jsou zájezdy, drahé dílenské nářadí, elektronika či vzdělávací a zážitkové programy. Oblíbené jsou i tankovací karty poskytující nejen okamžitou slevu za odebrané palivo, ale ještě se navíc slosují opět k efektním prvním cenám jako například auto či motorka a jiné hodnotné výhry. K zahození nejsou ani benefity ve formě služeb: mytí a čištění vozů, technické prohlídky apod.

Společnou zásadou pro úspěšné věrnostní systémy je uživatelská jednoduchost,

srozumitelnost, kdy proklamovaný dárek či benefit je hmatatelně v dosahu bez nějakého dalšího a zdlouhavého byrokratického zásahu. K bonusovým programům rozhodně patří i zákaznické platební karty či zvyhodněné nabídky partnerských bank při použití jejich platebních karet používaných k platbám i za další zboží v prodejnách ČS. Zákaznické karty se tak v shopech používají úplně stejně jako v kamenných obchodech, kdy za nákup navíc naskakují bonusové body. Tím, že na některých věrnostních programech partici-

Naše excelentní zrnková káva

vždy jedinečně připravená



NESCAFÉ® Superiore

100% Arabica

Káva z farem certifikovaných Rainforest Alliance. Vyznačuje se střední tělnatostí, střední aciditou, slabou hořkostí a sladkými mandlovými tóny.



NESCAFÉ® Alegria

Vše, co potřebujete, v jednom kompletním kávovém řešení.

NESCAFÉ® Espresso

50% Arabica / 50% Robusta

Dokonale vyrovnaná směs kávy Arabica a Robusta. Espresso s plnou tělnatostí, s tóny hořké čokolády a lískových oříšků.

Proměňte svou čerpací stanici v kavárnu

NOVINKA

KÁVOVÉ KOUTKY

Milovníci kávy jistě ocení plnohodnotný zážitek v podobě **čerstvé zrnkové kávy Nescafé.**

Na čerpacích stanicích KM Prona v Hostinném a ve Dvoře Králové jsme zprovoznil první dva kávové koutky s vynikající zrnkovou kávou Nescafé Espresso s dokonale vyváženou kombinací kávy Arabiky a Robusty.

V moderním útulném interiéru kávových koutků Nescafé si řidiči rádi odpočinou před další cestou. Samozřejmostí je i možnost odnést si kávu v kelímku s sebou.



pují i prodejci převážně spotřebního či jiného zboží stejně jako poskytovatelé v oblasti gastronomie, lázeňství, cestovního ruchu, bankovníctví a jiných nehmotných služeb, je nabídka bonusů za nasbírané body opět širší.

Kolik karet máš, tolikrát jsi člověkem

Statistiky za loňský rok uvádějí, že průměrný občan ČR měl v peněžence nejméně čtyři různé věrnostní karty. Jsou ovšem jedinci i s pětadvaceti kartami. Je tedy jisté, že vedle potravin, drogerie, lékáren, hobby-marketů, hotelů, lázní atd. bude jedna či více karet také od některé petrolejářské společnosti pro její čerpací stanice. Pak ovšem vyvstává otázka, jak je to s onou věrností doopravdy? Zákazník je ve skutečnosti vždy sakramentsky nevěrný a půjde tam, kde uvidí lepší nabídku. Opět bude na obchodníkovi, jak jej dokáže přitáhnout právě k sobě!

Móda barevných plastových karet, u motivějších klientů ve stříbře či ve zlatě, začíná být s rychlou digitalizací postupně překonávána. Na scéně jsou teď chytré telefony s dokonalými fotoaparáty a programy. Majitelé vezmou všechny své karty a jednu po druhé (i po pětadvaceti) je telefonem nafotí, respektive načtou. Do nainstalované aplikace (např. Stocard, Onecard aj.) pak místo plastické kartičky, které se už beztak do peněženky nevešly, uloží jejich čárové kódy do databáze k jejich následnému využití, kdy je v prodejně místo karty prodáváčem nasnímán příslušný kód z telefonní obrazovky. Bonbónkem navrch vyplývajícím z funkcí chytrých telefonů je widget na domovské obrazovce zobrazující na základě zjištěné polohy i loga a věrnostní karty obchodů či pump, které se na dané trase objevují. Svoji roli určitě hraje fakt, že věrnostní karty díky tomu může používat více lidí. Například zákaznické bonusy a slevy se na pumpách odvíjejí od počtu nákupů či velikosti útraty, je jasné, že se tak zrychlí jejich získání.

Pokladny a karty jsou zdrojem dat

S věrnostními, zákaznickými a platebními kartami úzce souvisí i moderní pokladny, které jsou společně zdrojem dat, pomáhající zefektivnit prodej a cílený marketing. Jak karty, tak moderní kasy fungují jako součást informačního systému. Doba pokladen přijímajících pouze hotovost a vydávajících jen účtenky je pryč. Převládají elektronické



platby, což sebou nese i změny v nákupním rozhodování kupujících v tom, kde, za co a jakým způsobem utrácejí. Pokladní systémy spolu s různými typy karet jsou dnes jen vstupní branou komplexních systémů pro řízení prodejen. Fungují jako součást informačních zdrojů poskytující zásadní data v reálném čase. Dnes na nich lze vysledovat a vyhodnotit nákupní chování zákazníků, lépe odhadovat jejich emoce a impulsivní chování a na tomto základě dál zefektivnit objednávku, nabídku a prodej zboží. Obdobný přínos ovšem mají pokladní výstupy i pro zákazníky, kdy dostávají detailní doklad o nákupu a u zákaznických karet i mnohem hlubší účetní informace.

I když náklady na elektronické systémy jsou vysoké, studie společnosti Mastercard ve třiceti rozvinutých zemích dokazuje, že se bohatě vyplácejí. Přínosy pro firmy vznikají spolupůsobením několika faktorů: nárůst příjmů, vyšší marže, zisk z prodeje stávajícím a novým zákazníkům, úspora nákladů při dodávkách zboží, lepší zákaznický prožitek a zlepšení pověsti díky uplatňování inovativních způsobů prodeje, marketingu a realizace souvisejících procesů. K výhodám elektronických plateb klasicky patří neomezení zákazníků, kteří u sebe nemají dostatečnou hotovost. Je dokázáno, že transakce debetními nebo kreditními kartami dosahují v průměru dvou- až čtyřnásobku průměrné hodnoty transakcí hrazených v místě prodeje peněžní hotovostí. Kromě toho obchody obvykle po zavedení akceptace platebních karet dosahují zvýšení průměrného objemu transakcí o 10 až 15 %. Od věci není ani fakt, že elektronické platby umožňují zaručený prodej a rychlou platbu díky elektronickému zpracování a ověření, že transakce a realizace platby jsou legitimní. Úspora nákladů a bezpečnost: elektronické platby minimalizují nutnost přepočítávat, uchovávat a zabezpečovat hotovost a současně omezují rizika ztráty nebo krádeže peněz. Současně se také zkracují fronty u pokladen, což také minimalizuje ušlé tržby.

Jsme tranzitní zemí a na tranzitních trasách získávají čerpací stanice přístup k mezinárodní klientele a naopak: např. přibližně 15 % prodejů placených kartou je od plátců ze zemí mimo Evropu nebo evropských držitelů karet při přeshraničních nákupech. Obchodníci získávají možnost realizovat prodej, které by s použitím hotovosti nebo šeků nebyly možné nebo prakticky proveditelné. Mimochodem, nejen na příhraničních pumpách uplatňují cizinci věrnostní karty k dané petrolejářské síti vydané za hranicemi, ale i u nás. Věrnostní a palivové karty (stejně jako platební), přinášejí uživatelům i povědomí personalizace, že jsou vážení, vítaní a důležití zákazníci, kteří mohou očekávat něco navíc, co je může odlišit od běžných kupujících. Je na personálu, aby jim to dal také najevo.

Přidat člověčinu

Přes všechnu úžasnou digitalizaci a elektronizaci touží kupující po lidském, nerobotickém přístupu, empatii. Tedy takovému přístupu prodávajícího či obsluhujícího personálu, který se dokáže vcítit do zákaznických tužeb a přání, i kdyby jeho vlastní názory a vyznávané hodnoty byly jiné. Úsměv, jiskra v oku, ochota pomoci splnit zákaznicko-přání dokážou neskutečně mnoho. Nic nebrání tomu, aby to bylo ve spojení s drobnou plastovou kartičkou – právě naopak!

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: archiv



Hrdliččin zval
ku lásce hlas,
vyzkoušet angrešt
nejvyšší čas.



NOVINKA



kofola
ANGREŠT

OBCHODNÍCI S VODOU

Vy nemáte doma led? Samozřejmě, dnes si ho každý může udělat doma v mrazáku, ale kdo si opravdu dá tu práci... Vzpomeňte si třeba, koho by před dvaceti lety napadlo kupovat balenou pitnou vodu.

V roce 2002 se dvěma dobrým přátelům zrodil v hlavě podnikatelský záměr, jehož základem bylo mrazit vodu. Říkáte si, to je vtip? V žádném případě! Hned v následujícím roce totiž spustili výrobu v pražském Karlíně. V omezených prostorách dokázali denně vyrobit téměř tři tuny ledu a postupně zajistit jeho distribuci pro celé Praze i její okolí. V rámci spolupráce se zmrzlináři se povědomí o tomto produktu brzy dostalo do celé republiky a časem se led dostal na nejrůznější prodejní místa včetně čerpacích stanic po celém Česku. Poptávka po ledu neustále stoupala, a proto se v roce 2011 výroba kvůli nedostatečné kapacitě přestěhovala z Karlína do nově zrekonstruovaného objektu v Choceradech. Společnost se v průběhu necelých 17 let své existence přenesla přes nejrůznější krize a až do dnešních dnů si udržela



svou pozici na trhu díky špičkové a hlavně standardní kvalitě svých ledových produktů.

Dnes se jedná o konsolidovanou společnost s českou tradicí, která svůj vývoj přizpůsobuje potřebám českého trhu, a především potřebám svých zákazníků. Ti jsou samozřejmě po letech zvyklí na vysokou kvalitu ledu (pravidelné a čiré kostky) a také exkluzivní servis. Zákazníci jsou pro společnost samozřejmě až na prvním místě. Prodejci si napří-

klad mohou zapůjčit zdarma mrazáky jak na letní sezonu, tak celoročně. Ty pak firma pravidelně doplňuje, kontroluje jejich technický stav a zajišťuje i servis.

Celoroční umístění prodeje učí koncové zákazníky zvyku, že prodejní místo funguje a velmi rádi se na něj vrací. Dnes už není led doménou jen letních měsíců, mnozí jsou na něj zvyklí po celý rok. Zákazník si rád ochladí svůj drink kostkou ledu i v prosinci a nemusí přitom přemýšlet, zda si ho připravil doma v mrazáku, protože po cestě z práce si ho pořídí za přijatelnou cenu na distribučních místech, která najde na webových stránkách společnosti Party LED.

V aktuálním sortimentu společnosti Party LED najdete ledové kostky i ledovou tříšť, zajímavostí jsou ledové pohárky Icydrink, ledové sochy a kvádry nebo třeba suchý led. S tím vším samozřejmě souvisí půjčovna chladicí techniky a bohatá nabídka termoboxů. Kompletní sortiment firmy Party LED najdete na webových stránkách www.partyled.cz.

■ AUTOR: PR Party LED

FOTO: Party led



MBG[®]
... for your store

VYBAVENÍ INTERIÉRŮ PRODEJEN

www.mbg.cz

- ✂ NÁVRH & DESIGN
- 📋 ŘÍZENÍ PROJEKTU & VZOROVÁNÍ
- 🔧 VÝROBA & KOMPLETACE
- 📦 SKLADOVÁNÍ & ROLL-OUT
- 🔧 MONTÁŽ & SERVIS

PETROL
PARTNER



I PETROLEJÁŘI POTŘEBUJÍ SPECIALIZOVANÉ ADVOKÁTY

Mgr. et Mgr. Michal Sniehotta,
advokát a společník
Sniehotta & Vajda Legal

V rozhovoru pro Petrol magazín to říká Michal Sniehotta, advokát a společník advokátní kanceláře Sniehotta & Vajda Legal, která se jako jedna z mála právnických firem odborně zaměřuje na právní poradenství přímo pro subjekty pohybující se na trhu s ropou a pohonnými hmotami.

Jak se advokát dostane k tomu, že radí klientům z oboru pohonných hmot, čerpacích stanic a petrochemie?

V mém případě to zpočátku nebylo záměrné rozhodnutí. Dostal jsem na starost významného klienta z oblasti petrolejářství. Postupně jsem se blíže seznámil s příslušnou legislativou a obchodními a technickými specifiky oboru. V průběhu času klientů a případů z této oblas-

ti přibývalo, a tak se tento sektor stal jedním z hlavních předmětů mého odborného zájmu.

Poté jste se ale rozhodl pro profesní změnu?

Ano, založil jsem s kolegou vlastní advokátní kancelář s názvem Sniehotta & Vajda Legal. Uvědomili jsme si totiž, že k právní službě s opravdu přidanou hodnotou pro klienta je potřeba nejen skvěle znát právo, ale že určité

sektory jako například petrolejářství vyžadují specializované advokáty a jejich specifické znalosti.

Co si pod tím máme představit?

Rozumíme tím to, že pro poskytování právního poradenství v určitých odvětvích není významná jen hluboká právní erudice, ale možná ještě důležitější je detailní znalost trhu a obchodních potřeb na něm působících subjektů. Proto jsme se jako advokátní kancelář vydali cestou relativně úzké specializace ve vybraných sektorech, jako je doprava nebo právě petrolejářství.

Jaké právní poradenství tedy poskytujete svým klientům?

Co se petrolejářství týká, radíme klientům mimo jiné s příslušnou odbornou legislativou, tedy např. s výkladem a aplikací zákona o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot, zákona o ochraně ovzduší či energetického zákona. Právní podporu zajišťujeme i při koncipování dodavatelsko-odběratelských smluvních vztahů. Dále jsme schopni zajistit i příslušné daňové poradenství.

Na jaké další právní oblasti se specializujete?

Za samozřejmou považujeme znalost klasických právních oborů, jako je pracovní právo, korporátní právo, smluvní právo nebo zastupování v soudních a správních řízeních. Klientům jsme však schopni nabídnout rovněž právní poradenství v souvislosti s právní úpravou trestní odpovědnosti právnických osob a obecně s nastavením komplexních compliance programů, tedy s nastavením fungování společnosti tak, aby bylo v souladu s právními předpisy. V této souvislosti se věnujeme i právu na ochranu osobních údajů (GDPR), ale také právu hospodářské soutěže a veřejných podpor. Klientům jsme přitom tyto právní služby schopni poskytnout v českém, anglickém a španělském jazyce.

Jak byste tedy shrnul filozofii advokátní kanceláře Sniehotta & Vajda Legal?

Zakládáme si na osobním přístupu ke klientům. Naším cílem je poskytovat rychlé, efektivní, individualizované a obchodně orientované právní a daňové poradenství. Sázíme přitom na specifické specializace v oborech, jako je právě petrolejářství.

■ AUTOR: PR

FOTO: Sniehotta & Vajda Legal



HLAVNÍ TRENDY V NĚMECKU A RAKOUSKU

Nahlédněte k našim západním a jižním sousedům a zjistěte, co nového se děje na trhu čerpacích stanic v Německu a Rakousku. Mezi hlavní trendy můžeme zařadit stagnující prodeje benzínu a nafty a také rozvoj a podporu nového paliva LNG.

Obecný vývoj trhu s čerpacími stanicemi

Trh s čerpacími stanicemi je v posledních letech ve všech třech zemích relativně stabilní. V Německu (aktuálně 14 459 čerpacích stanic) a v Rakousku (aktuálně 2 699 čerpacích stanic) jejich počet již několik let stagnuje, zatímco v České republice jich každoročně pár přibude. Ke konci roku se zde nacházelo 3991 veřejných čerpacích, o 51 víc než v předchozím roce.

Již dříve jsme avizovali, že rakouský trh je specifický svým vysokým počtem bezobslužných čerpacích stanic, které vznikly především

přestavbou malých čerpacích stanic. V minulém roce se jejich počet stabilizoval a v Rakousku jich nyní nalezneme lehce přes 700, což tvoří více než 25 % celého trhu. V České republice i v Německu se tento trend prosazuje spíše pomalým tempem. V Německu se v tomto směru prohlubuje spolupráce OMV provozující značku Avanti a diskontního řetězce s potravinami ALDI SÜD, který uvolnil část parkoviště u supermarketu pro provoz bezobslužné čerpací stanice. Ve druhé polovině roku 2018 jich bylo zprovozněno asi 10 a jejich výstavba má dále pokračovat.

Spolupráce s potravinovými řetězci se stále rozšiřuje

Spolupráce rakouských a německých sítí čerpacích stanic s potravinovými řetězci není nic nového. K nejpočetnějším čerpacím stanicím se zbožím ze supermarketu patří německé čerpací stanice značky ARAL s konceptem REWE To Go. Na konci roku 2018 jich bylo celkem již 450 a do roku 2021 by se měl jejich počet zdvojnásobit až na celkových 1000 stanic. V České republice zůstává jedinou větší sítí spolupracující s potravinovým řetězcem společnost Shell, na jejichž 65 čerpacích stanicích nakoupí zákazníci potraviny společnosti Billa ze skupiny REWE. Také v Rakousku přešla společnost Shell ke stejnému dodavateli jako v České republice, tedy společnosti REWE. V roce 2018 skončilo partnerství Shell a Spar a na rakouských „shellkách“ tak nakoupíme nově v konceptu „BILLA Unterwegs“ (Billa na cestách).

Výsledky ze systému edtas společnosti Eurodata dlouhodobě ukazují, že tato spolupráce je pro čerpací stanice v mnoha případech výhodná. Obraty a marže v absolutních číslech rostou rychleji než náklady a provozovatelé tak zůstávají větší zisk.

Stagnující prodeje benzínu i nafty

Již delší dobu se mluví o nutném poklesu využití nafty. Zákaz vjezdu aut s dieselovými motory do některých německých měst to pouze podtrhuje. Dle dat ze systému edtas společnosti Eurodata vzrostl mezi lety 2014 – 2017 objem prodaných litrů nafty na samoobslužných čerpacích stanicích v Rakousku a Německu o 9-10 %. V roce 2018 se již v obou zemích ohlašuje změna trendu a prodeje nafty, stejně jako prodeje benzínu, začínají stagnovat.

Na rakouských a německých čerpacích stanicích se prodávají průměrně asi 4 miliony litrů pohonných hmot ročně. Poměr benzín/diesel



je v obou zemích odlišný. V Německu je to 45 % benzín a 55 % diesel, v Rakousku je to na benzín pouze 35 % a 65 % prodejů plyne z nafty. Nutno však zdůraznit, že ceny nafty v Rakousku jsou díky menším daním dlouhodobě na nižší úrovni než v Německu. Teprve v roce 2019 lze očekávat, že se tento velký rozdíl mezi jednotlivými palivy vytratí.

Obliba plynu roste

V médiích i mezi lidmi z branže jsou velkým tématem „pohonné hmoty budoucnosti“. Často lze slyšet hlasy, že současný boom elektromobility nebude konečným řešením, ale očekávat můžeme spíše mix více různých pohonných hmot. Otázkou zůstává, jaká forma pohonu se prosadí. Možná to bude vodík, možná také LNG (liquefied natural gas – zkapalněný zemní plyn). V Rakousku byla první čerpací stanice s LNG otevřena v roce 2017 a výstavba dalších je v plánu. V Německu zřídila první veřejnou čerpací stanici s LNG v Hamburgu firma Shell v roce 2018. K již existujícím čerpacím stanicím v Nizozemí a Belgii tak přibyla devátá „shellka“ s LNG v severozápadní Evropě. Firma Liqvis by chtěla do konce roku 2020 v Německu vystavět alespoň osm nových čerpacích stanic s LNG. V „souboji“ alternativních paliv bude hrát pravděpodobně klíčovou roli politika. Například v Německu je masivně podporována koupě nákladních automobilů s nízkou emisí CO₂, což zahrnuje právě LNG nebo elektromobily. A další vládní opatření vedoucí k dosažení cílů emisí CO₂ lze očekávat v nejbližší době.

V České republice si budou muset na první čerpací stanici nabízející LNG prozatím počkat, i když její výstavba již byla dříve v médi-



ích avizována. Je zde však zajímavý rostoucí trend čerpacích stanic nabízejících CNG. Tyto stanice jsou většinou umístěny v areálu klasické čerpací stanice, ale nejsou její majetkovou součástí. Ve druhém pololetí roku 2018 přibýlo celkem 17 veřejných čerpacích stanic, z nichž 14 nabízí prodej CNG. Celkový počet plnicích míst s veřejným prodejem CNG je tak vzrostl na 173. Pro porovnání v Německu jich za celý rok 2018 přibýlo pouze osm (aktuálně celkem 857) a v Rakousku je jich dokonce oproti roku 2017 o jednu méně (aktuálně celkem 157).

■ AUTOR: Georg Conrad-Billroth
PŘEKLAD: Martina Sasínková

>eurodata KODAP

PŘÍJEMCE I ODESILATEL NEBEZPEČNÝCH LÁTEK

Legislativní povinnosti pro provoz čerpacích stanic v České republice jsou z pohledu počtu dotčených předpisů a druhů kontrol orgánů státní správy značně široké. Sami provozovatelé s oblibou konstatují, že více kontrol probíhá snad jen už v atomové elektrárně. Ale protože v České republice máme takové elektrárny pouze dvě, mají státní úředníci o to více prostoru pro kontroly čerpacích stanic. I přesto jsou pravidla pro čerpací stanice dle mezinárodní dohody ADR pro některé provozovatele dosud nepřechtenou, a tudíž stále neznámou kapitolou.

Co to znamená?

Zkratka ADR označuje Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, která je platná i na území České republiky (platí také v některých mimoevropských zemích Afriky a Asie). Dohoda ADR ukládá povinnosti odesílatelům, dopravcům a příjemcům nebezpečných látek (např. benzinu a nafty).

Čerpací stanice se v celém dopravním řetězci objevuje jak z pozice příjemce nebezpečných látek (stáčení PHM), tak z pozice odesílatele nebezpečných látek (tankování do kanystrů a jiných přepravních nádob). Dle stanoviska ministerstva dopravy se na čerpací stanice vztahují povinnosti dohody ADR, a to zejména: jmenovat bezpečnostního poradce (certifikovaného dle ADR), který kromě ostatního poradenství zajišťuje především dokumentaci (Bezpečnostní plán a Výroční zpráva) a školení zaměstnanců čerpací stanice (osoby podílející se na přepravě dle kapitoly 1.3 do-

hody ADR). Povinnosti podle dohody ADR se dělí dle druhu a také množství přepravované látky. Zjednodušeně: čím méně nebezpečné látky, tím méně povinností. Často používanými termíny pro čerpací stanice jsou tzv. podlimitní a vyňatá množství, která upravují podmínky pro čerpání a přepravu PHM v přepravních obalech typu od kanystr až po IBC kontejner.

Co je to podlimitní množství?

Jedním z termínů dle množství přepravované látky je tzv. podlimitní množství, které umožňuje přepravu za zjednodušených podmínek. Stále se však na takovou přepravu vztahují povinnosti dohody ADR. V případě benzinu se jedná o množství do 333 litrů, v případě nafty se jedná o množství do 1000 litrů. V takovém případě např. nemusí být vozidlo označeno oranžovými tabulkami a bezpečnostními značkami, povinnosti výbavy vozidla a jeho vlastností jsou značně zúženy. Musí být však

i nadále zejména: vozidlo vybaveno přepravním dokladem, hasicím přístrojem, řidič musí mít školení, obal musí být řádně označen. Povinnost vyplnit přepravní doklad a označit přepravní obal má odesílatel = čerpací stanice.

V praxi to tedy znamená, že je možné převážet v „neoznačené dodávce“ IBC kontejner do 1000 litrů s naftou, ale za dodržení podmínek, které určuje dohoda ADR. Není však potřeba cisternové vozidlo.

Co je to vyňaté množství?

Na přepravu nebezpečných látek ve vyňatém množství se dohoda ADR nevztahuje. Zahrnout pohonné hmoty (benzin i nafta) do vyňatého množství je možné pouze při přepravě soukromými osobami (nebo při přepravě pro soukromé osoby) v opakovatelně plnitelných nádobách (kanystry), kde množství nesmí překročit 60 litrů na nádobu a 240 litrů na dopravní jednotku. Je to tedy jediný případ přepravy, kdy čerpací stanice nemá povinnosti pro odesílatele dle dohody ADR. Limit pro vyňaté množství se v jednotlivých zemích liší (mohou být přísnější – nižší množství). Údaje a limity uvedené v tomto článku se vztahují na přepravu v rámci České republiky.

Při nedodržení podmínek dohody ADR se vystavuje postihu nejen přepravce nebezpečné látky, ale i její odesílatel (čerpací stanice). Neplnění povinností odesílatele není možné obhájit tím, že čerpací stanice je samoobslužná či dokonce bezobslužná. Konkrétní podmínky a povinnosti přepravy benzinu a nafty doporučuji prokonzultovat s vaším bezpečnostním poradcem ADR.

■ AUTOR: Tomáš Novák, EKO BENA



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

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

KAMIQ A TI DRUZÍ

Již 22. ročník Autoshow Praha se letos přesunul z podzimního termínu na jaro a z holešovického výstaviště do Letňan. V prostorných halách se představili převážně pražští dealeri s částečnou podporou importérů, celkem bylo k vidění 32 značek automobilů.



Určitě nejzajímavější expozici nabídla Škoda Auto, která v Letňanech vystavovala prostřednictvím firmy NH Car nejen nový model Scala, který se začíná prodávat, ale také kompaktní SUV Kamiq, které mělo před necelými dvěma měsíci světovou premiéru v Ženevě. Vůz je stejně jako Scala postaven na platformě MQB A0 a s novým hatchbackem sdílí i další techniku. Budoucí majitelé se mohou těšit na aktivní jízdní asistenty, široké možnosti konektivity, prostorný interiér i velký zavazadlový prostor (400 l). Pod kapotou pak najdete trvale přeplňované motory TSI se třemi (1,0 litru) nebo čtyřmi (1,5 litru) válci a chybět by neměla ani varianta G-Tec spalující zemní plyn. Kamiq se však začne prodávat až na podzim. Kdo nechce čekat, může se poohlédnout po přímé konkurenci, kterou mimo jiné představují i koncernové modely Seat Arona a Volkswagen T-Cross využívající stejnou techniku jako Škoda. Vedle zeleného Kamiq si mohli návštěvníci Autoshow prohlédnout i unikátní studii s názvem Škoda Sunroq. Jedná se SUV kabriolet na bázi modelu Karoq, který postavili studenti Středního odborného učiliště strojírenského Škoda Auto v Mladé Boleslavi v rámci projektu Azubi.

V rámci prezentace Asociace elektromobility a inovativních technologií byl představen zajímavý čínský užitkový elektromobil Maxus EV80. Třímístný van nabídne úložný prostor o objemu až 11,5 m³. Elektrické pohonné ústrojí o výkonu 100 kW umožňuje dojezd až 192 km, dobítí akumulátoru o kapacitě

56 kWh na plnou kapacitu trvá u odpovídající dobíjecí stanice okolo 2 hodin. Vedle čistě užitkových provedení by měl být k dispozici také v provedení minibus.

Z opačného pólu nabídky na trhu byly modely amerických značek Dodge, Ram nebo Ford, zajímavou expozicí se mohl pochlubit i Lotus. Český importér vystavoval v Letňanech mimo jiné i model Exige Cup 430 s 3,5litrovým šestiválcem o výkonu 436 koní, který se z klidu na 100 km/h dostane za 3,3 s a dosahuje nejvyšší rychlosti 300 km/h.

Statickou podívanou doplnil doprovodný program zaměřený na bezpečnost silničního provozu včetně ukázkových jízd s novinkami na trhu i vystoupení kaskadérů. Svězt se mohli ale i návštěvníci Autoshow. Připraveny byly nové modely značek Peugeot, Renault, Toyota, Lexus a Tesla. Určitě bylo zajímavé „otestovat“ například nový Peugeot 508, elektrický Renault Zoe nebo hybridní lexusy a toyoty. Jízdu v modelech Tesla si však bylo možné vychutnat jen z pozice spolujezdce.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor



CROSSOVER PRO NÁRUŽIVÉ ŘIDIČE



Po pěti letech u Porsche modernizovali menší z dvojice svých SUV. Macan sdílí koncepci a platformu s předchozí generací Audi Q5, ale jak je to u stuttgartské automobilky obvyklé, výsledek je úplně jiný. Základní Macan se čtyřválcovým dvoulitrovým motorem nejen že vypadá jako porsche, ale úměrně výkonu svého motoru i jezdí jako porsche.

Úspěšný model

Kompaktní crossover nabízí stuttgartská automobilka již od roku 2014. Na českých silnicích Macanů moc nepotkáte, protože větší Cayenne je v této kategorii a cenové hladině lákavější nabídkou. Porsche s tímto modelem však rozhodně nešlápl vedle. 350 tisíc prodaných vozů po celém světě za čtyři roky je pro výrobce luxusních sportovních automobilů jednoznačně úspěch. Sportovní ikona značky model 911 Carrera si o takových počtech může nechat jenom zdát.

Na český trh přišel inovovaný Macan na podzim a v nabídce se nejdříve objevil pouze základní model poháněný zážehovým čtyřválcem 2,0 litru o výkonu 180 kW a točivém momentu 370 N.m. Hlavním důvodem omezeněj-

ší nabídky byl nástup nové emisní normy Euro 6d a hlavně komplikace okolo nové procedury měření spotřeby WLTP. S tím ostatně neměla problém pouze automobilka Porsche. V současné době se již prodává i základní šestiválcová varianta Macan S, která má pod kapotou vylepšený zážehový šestiválec o zdvihovém objemu 3,0 litru a výkonu 260 kW. Modely GTS a Turbo si můžete objednat v původním provedení, ale z nabídky úplně zmizel diesel, který se již pod kapotou inovovaného modelu neobjeví.

Základ Macanu se shoduje s první generací Audi Q5, ale stejná je pouze platforma s rozvozem 2807 mm a základní motorizace v podobě přeplňovaného čtyřválcového 2,0 litru. Porsche je jinak delší, širší i nižší a všechny technické komponenty a systémy, které vycházejí z nabídky

koncernu Volkswagen, si u Porsche přizpůsobili svým vlastním potřebám. Platí to i pro sedmistupňovou dvouspojkovou převodovku PDK, elektronické systémy aktivní bezpečnosti, adaptivní tlumení a vzduchové odpružení. Asi největší rozdíl spočívá v použitém pohonu všech kol. Zatímco Audi disponovalo mezinápravovým samosvorným diferencialem Torsen, Porsche má v základu poháněnou zadní nápravu a k připojení pohonu předních kol využívá elektronicky řízenou vícelamelovou spojku. V základu má čtyřválcový Macan klasické ocelové vinuté pružiny, za příplatek bezmála 60 tisíc korun však dostanete i vzduchové odpružení, které umožňuje měnit světlou výšku od 190 do 230 mm. Součástí tohoto balíčku jsou i aktivní tlumiče s možností nastavení několika jízdních režimů.

Typické porsche

Design Macanu je pro Porsche typický. Na první pohled vypadá jako menší sourozenec Cayenu, nové zadní partie se spojenými koncovými světly pro změnu připomínají novou generaci modelu 911, popřípadě Panameru. Macan je na SUV relativně nízký a přední kola jsou posunuta maximálně dopředu, což zajišťuje nejen kratší přední převis, ale i lepší rozložení hmot-

nosti kvůli jízdním vlastnostem. V interiéru se designéři inspirovali modelem 911, novinkou je nové rozhraní Porsche Communication Management s širokoúhlým monitorem o uhlopříčce 10,9 palce. Pokud jde o elektronické systémy, Macan už může počítat s dokonalejším asistentem jízdy v kolonách. Řidiči pomáhá do rychlosti 60 km/h a kromě zrychlování a zpomalování umí do určité míry i zatáčet.

Při nastupování překvapí vysoká podlaha a naopak nízký posaz. Přední sedadla dokonale „pohltnou“ vaše tělo, optimální nastavení pozice není díky elektromotorkům pro řidiče problém. Zcela pak nadchne téměř kolmo postavený volant, který má příjemně tlustý věnec a relativně malý průměr. Analogovým kontrolním přístrojem dominuje otáčkoměr podobně jako u ostatních modelů značky. Klíč ve tvaru autíčka je tak potřeba při otevření vozidla vyndat z kapsy a strčit do příslušné zdířky vlevo pod volantem. Po lehkém otočení doprava se motor okamžitě „chytně“ a zaplní interiér příjemně sytým zvukem. I když má pohonná jednotka základního Macanu jen čtyři válce, dvojité koncovky výfuku je naladěna na sportovní notu.

Nejsportovnější SUV

Konkurenci pro Macan představují Jaguar e-Pace, Alfa Romeo Stelvio, BMW X4, Mercedes GLC Coupé a samozřejmě také Audi Q5. Všechna tato prémiová SUV se v mnoha ohledech docela dost odlišují a roli porsche v této společnosti je být zdaleka nejsportovnější. Je třeba uznat, že ji „hraje“ opravdu dobře. Na silnici si s tímto modelem sjednáte respekt i v případě základního čtyřválcového. Hodnota zrychlení z klidu na 100 km/h (6,7 s) sice není omračující a majitelé klasických sportovních kupé stuttgartské



značky moc nenadchne, ale můžete si být jisti, že Macan pomalý rozhodně není. Ve sportovním modu nabídne za volantem mimořádnou porci zábavy, ať už hovoříme o agilním řízení, skvělém rozložení hmotnosti, nebo dokonalem tlumení a odpružení. Ani na 19palcových pneumatikách přitom není vyloženo nepohodlný, podvozek s adaptivními tlumiči příkladně eliminuje náklon v zatáčkách, při rozjezdu i brzdění. Příjemně budete překvapeni jeho stabilitou a odhlučněním v rychlostech okolo 200 km/h (max. 225 km/h). Skvěle si s motorem rozumí i bleskově řadící sedmistupňové PDK, jehož činnost lze navíc ovlivňovat pádly pod volantem. Ke správnému porsche patří i mimořádně účinné brzdy, které se dokážou třeba několikrát za sebou perfektně vypořádat s 1,7 tuny pohotovostní hmotnosti.

Se čtyřválcovým Macanem přitom nemusíte jezdit od čerpačky k čerpačce. Při normálním jízdním režimu v rámci respektování

vyhlášky a bez využívání režimu Sport se bez problémů dostanete pod 10 litrů na 100 km. Spíše ale počítejte s celkovým průměrem okolo 11 litrů. Touha občas zatlačit pedál hluboko do podlahy s vytočením otáčkoměru do červeného pole je často silnější než sebepevnější vůle. Při plném využívání schopností pohonné jednotky a samozřejmě při nastavení režimu Sport pak spotřeba může vystoupat až k hodnotám okolo 20 litrů na 100 km.

Pokud si vystačíte s relativně horší dynamikou (...mysleno v rámci značky Porsche), dělá Macan všechno na výbornou. Vytknout mu lze maximálně méně jasný zvuk ve vyšších otáčkách, na druhou stranu je však třeba pochválit skvělé odhlučnění, takže motor ve výsledku vlastně neslyšíte. Rozhodně se nejedná o převlečené Audi Q5. Kvalita samozřejmě není zadarmo. Nejlevnější Macan přijde na 1 586 000 korun.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

PETROLmagazín

Vydavatel:
PETROLmedia, s. r. o.

Redakce:
PETROLmedia, s. r. o.
Na Dlouhém Lánu 508/41
160 00 Praha 6 – Vokovice
IČ 25586831
tel.: +420 224 305 350
fax: +420 224 305 335
www.petro.cz

Ředitelka společnosti:
Gabriela Platilová (platilova@petrolmedia.cz)

Šéfredaktor:
Jiří Kaloč (kaloc@petrolmedia.cz)

Odborný poradce a editor:
Václav Loula

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

Asistentka redakce:
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

kofola



SHERON

TATSUNO

uniCODE
SYSTEMS



WashTec

Bronze



italmec.

iWash
complete wash systems



MONTI



your
SYSTEM



Café

Emanuele Ridi & jeho tým 2019



Pavel Turek

Pavel Turek
Cestovatel
@pavelturekf1

Emanuele Ridi

Emanuele Ridi
Šéfkuchař
@emanuelridi



Energie
pro lepší život.





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

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

