

PETROL MAGAZÍN

TÉMA

Náš časopis slaví kulaté výročí

INTERVIEW

Jan Duspěva



REPORTÁŽ

Gilbarco Veeder-Root



VIVA

Café

Manu a Matěj
Servus, **Austria!**



Matěj Ruppert
Matěj Ruppert
hudebník
@ruppertmatej

Emanuele Ridi
Emanuele Ridi
šéfkuchař OMV
@emanuelridi

PETROLMEDIA SLAVÍ 20 LET



Patnáct let působím ve vydavatelství PETROLmedia, z nichž již devět let jako ředitelka.

Za všechna zmíněná léta jsme s redakcí ujeli mnoho kilometrů, osobně navštívili mnoho firem, čerpacích stanic a hovořili s významnými lidmi a zástupci těch největších společností v našem portfoliu.

Tak jako se vyvíjela naše redakce, se za uplynulé roky vyvíjel i časopis. Z poněkud skromného sešitu se stal luxusním oborovým médiem, jediným u nás ve svém oboru.

Věřím, že PETROLmagazín přispívá svým profesionálním přístupem, svou odborností a přehledem v oboru zaměstnancům čerpacích stanic, zejména v jejich vzdělávání. Kvalitně dostatečně a zodpovědně prezentuje novinky a informace redakčních partnerů a firem svých klientů.

České čerpací stanice za uplynulých deset let zásadně pokročily ve svém designu, nabídce zboží, úrovni čistoty. Na tak hustou a zejména nadstandartní síť shopů u čerpacích stanic můžeme být opravdu pyšní. Samozřejmě také na kvalitu pohonných hmot, která byla zásadním tématem mnohých vydání PETROLmagazínu i hlavním tématem několika PETROL summitů. Věřím, že svými podněty k těmto zásadním změnám inspiroval a nemalým dílem i přispěl také PETROLmagazín.

Se současným týmem se i v budoucnu vynasnažíme o exkluzivitu reportáží a rozhovorů se zajímavými osobnostmi a budeme i nadále nezávislým kvalitním médiem, jako doposud.

Velice ráda bych touto cestou poděkovala za podporu všem klientům, kteří nám po 20 let zůstávají věrni a trvale přispívají a aktivně se podílejí na tvorbě a obsahu časopisu. Vždyť bez clientské podpory by PETROLmagazín nemohl být takový, jaký je.

Děkuji všem svým kolegům i externím spolupracovníkům za jejich zodpovědný přístup k práci a vstřícnost vůči naší redakci.

Přeji Vám všem krásný zbytek léta,

PETROLmagazínu spoustu zejména pozitivních informací, zajímavých námětů a mnoho aktivních a spokojených klientů a samozřejmě i čtenářů.

■ Gabriela Pláčilová

Gabriela Pláčilová



*Reklamní prvky čerpacích stanic
since 1992*

*cenové ukazatele, světelná loga, atiky,
světelné LED linky, pylony,
naváděcí prvky, světelné boxy, atd.*



**DESIGNED
BY
GEMA**

www.gema.cz



16



20



36



42



60

Editorial

Aktuality

- 4 Shell a Tota přestály krizi díky chytrému obchodování
Mobilní navigace Waze pomáhá s placením na pumpách
- 5 Unipetrol: Výrazný pokles tržeb ve druhém čtvrtletí
Skupina MOL Ioni v Česku zvýšila čistý zisk, tržby klesly
- 6 V Brazílii se zvyšuje oktanové číslo prodáváného benzínu
Čepro bude s Českou poštou distribuovat dálniční známky
V červnu nevyhověl jeden vzorek pohonné hmoty

Trh, ropa, produkty

- 7 Poptávka se zotaví až v roce 2021
- 12 Zlevní nafta? Ministr chce pomoci dopravcům
- 13 Sny a realita
- 28 Voda vystavila účet na 60 milionů korun

Interview

- 8 Jan Duspěva – Partner pro EuroOil bude do konce roku

Téma

- 32 20 let Petrolmedia – Na počátku byla zajímavá myšlenka
- 36 Alternativa k elektromobilitě? Dekarbonizace PHM
- 38 Znečištěná Sibiř i exotický ráj

Čerpací stanice

- 16 KM-PRONA Liberec – Více než pouhá rekonstrukce
- 20 KOLOC OIL Líšnice – Špičkové služby pod Cukrákem
- 40 Frukoil Jindřichův Hradec – Totem jako poutač i symbol zároveň

Reportáž

- 24 Gilbarco Veeder-Root Salzkotten – Moderní výdejní stojany s tradicí

Rozhovor

- 30 Jiří Winkelhöfer – Špičkové pohonné hmoty za transparentní ceny

Technika a provoz

- 36 Zamezí ztrátám paliva a šetří peníze

Mytí a servis

- 42 Italský speciál pro pumpy
- 50 Mycí linka speciálně pro čerpací stanice

Profil

- 46 Největší ve střední Evropě

Podpora produktu

- 48 Stylové doplňky na cestování

Shop a gastro

- 52 Na co lákat během léta
- 54 Aktivujte vzhled, ale hlavně jejich náplň

Poradenský servis

- 55 Jakou podporu a úlevy můžete získat?
- 56 Vráť se na podzim roušky?

Alternativa

- 58 Zemní plyn také pro autobusy

Autosalon Petrol

- 60 Opel Grandland X 1.5 CDTi – Nafta symbolem úspory

Osobnost na čerpací stanici

- 62 Petr Janda – Vždycky беру plnou nádrž

PETROLpartner

VYHRAJTE PALIVO NA **5 LET** ZDARMA! STACÍ JEN NATANKOVAT MIN. 25 l

ČEKÁ VÁS PŘES
1 500 CEN
VČETNĚ **9**

SKÚTRŮ
LAMBRETTA



POŠLETE POMOCÍ SMS KÓD
Z ÚČTENKY, A VÝHRA MŮŽE BÝT VAŠE



PETROL
PARTNER

Fotografie jsou pouze ilustrativní, nabídka platí od 1. 7. do 30. 9. 2020.
Více informací na jezdinamol.cz.

jezdinamol.cz



MOBILNÍ NAVIGACE WAZE POMÁHÁ S PLACENÍM NA PUMPÁCH

Navigace Waze je oblíbená zejména díky spolupráci s komunitou a také díky svým netradičním funkcím. Její vývojáři oficiálně oznámili, že nově začíná také pomáhat s placením u čerpacích stanic společností ExxonMobil a Shell. Jakmile uživatel navštíví čerpací stanice Mobil nebo Shell, sama navigace upozorní uživatele na možnost placení přes aplikaci těchto společností. Na ně pak zákazníka přesměruje a ti mohou provést samotnou platbu. V podstatě jde o to, že budete moci zaplatit skrze mobilní telefon, aniž byste museli navštívit platební terminál dané čerpací stanice. Nejde ale o integraci platebního systému do samotné aplikace Waze. Ta totiž jenom spustí aplikaci řetězců Shell a Mobil. Novinka je, bohužel, zatím určena pouze pro čerpací stanice zmíněných společností na území USA.

SHELL A TOTAL PŘESTÁLY KRIZI DÍKY CHYTRÉMU OBCHODOVÁNÍ

Tvrdilo se, že ropný průmysl čeká nejhorší čtvrtletí všech dob. Firmy upozorňovaly, že pandemie koronaviru zarazila téměř veškeré podnikání v tomto oboru. Holandský Royal Dutch Shell a francouzský Total však zachránily obří obchodní operace. Přestože jsou společnosti Shell, Total a BP známé spíše svými ropnými poli, rafineriemi a čerpacími stanicemi, obchodují tito obří denně objemy o více než 25 milionech barelů ropy a dalších produktů. Nezávislé obchodní domy s komoditami, jako je Glencore a Trafigura, tak nechávají daleko za sebou. Rafinérská a obchodní divize Shellu vynesly mezi dubnem a červnem upravený čistý zisk ve výši 1,5 miliardy dolarů, což je asi 20krát více než ve stejném období minulého roku. Vzhledem k tomu, že tato část podnikatelské činnosti společnosti Shell, která vyrábí palivo, utrpěla jedno ze svých nejhorších čtvrtletí a měla nízké marže i objemy prodeje, je možné, že většina těchto výnosů pocházela právě z obchodování. Total měl podobné podmínky. Ceny plynu klesly na historická

minima a marže z rafinování se zhroutily kvůli slabé poptávce. Přesto společnost dosáhla zisku díky „výjimečnému výkonu v obchodování“. V souladu se svou tradicí Shell a Total neurčily přesně, kolik peněz jim jejich obchodní operace vydělaly. Naznačily ale, že dokázaly využít extrémního kolísání cen během dubnového rekordního přebytku dodávek. Firmy, aniž to jejich představitelé upřesnili, totiž využívaly nejrůznější arbitráže v neobvyklých částech světa a pracovaly „s obrovsky živými informacemi o trhu“. Čistý zisk společnosti Shell tak ve druhém čtvrtletí činil 638 milionů dolarů, což je sice o 82 % méně než ve stejném období předchozího roku, ale přesto je to mnohem lepší výsledek, než předpovídali analytici, kteří psali o ztrátách ve výši 664 milionů dolarů. Ne každá velká ropná společnost se však dokázala vyhnout očekávané ztrátě. Italský ropný gigant Eni utrpěl ztrátu 714 milionů euro a oznámil snížení dividend. Shell osekal výplatu dividend již v prvním čtvrtletí, zatímco Total si dividendu drží.



UNIPETROL: VÝRAZNÝ POKLES TRŽEB VE DRUHÉM ČTVRTLETÍ



Tržby Unipetrolu za letošní druhé čtvrtletí činily pouhých patnáct miliard korun. V meziročním srovnání to znamená pokles o více než polovinu. Navíc se propadl i provozní zisk zhruba o dvě třetiny na 585 milionů korun. V tiskové zprávě se také uvádí, že se meziročně výrazně propadl objem zpracované ropy i prodej rafinérských a petrochemických produktů. Objem zpracované ropy ve druhém čtvrtletí činil 0,78 milionu tun, což je meziročně o tři pětiny méně. Prodej rafinérských produktů Unipetrolu klesl o dvě pětiny na jeden milion tun a prodej petrochemických produktů zhruba o třetinu na 0,29 milionu tun.

Na dva měsíce, od začátku dubna do začátku června, byl kvůli pravidelné údržbě odstaven závod Unipetrolu v Litvínově. „Těší mě, že během zářákových prací nedošlo uvnitř i vně areálu k šíření koronaviru, a to zejména díky úspěšné přípravě a realizaci řady bezprecedentních opatření, které neměly v historii českého chemického průmyslu obdoby,“ sdělil generální ředitel Unipetrolu Tomasz Wiatrak. „I v době nouzového stavu jsme pokračovali v dodávkách pohonných hmot pro český trh a udrželi úroveň plánovaných investic i počtu zaměstnanců,“ dodal.

SKUPINA MOL LONI V ČESKU ZVÝŠILA ČISTÝ ZISK, TRŽBY KLESLY



Skupina MOL zvýšila loni v Česku meziročně čistý zisk o 6,1 procenta na 589,3 milionu korun. Tržby z prodeje zboží, výrobků a služeb proti tomu klesly o 7,6 procenta na 44,4 miliardy korun. Vyplývá to z výroční zprávy společnosti zveřejněné ve Sbírce listin. Skupina v Česku celkem provozuje 304 čerpacích stanic, což je nejvíc po Benzině. Ve výroční zprávě se dále píše, že dalším milníkem pro společnost bylo v loňském roce zavedení nabíječek pro elektromobily v rámci evropského projektu NEXT-E. Na konci roku jich bylo na

čerpacích stanicích MOL otevřeno celkem 12 a pro rok 2020 je plánováno otevření zbylých 12 nabíječek a další rozvoj v této oblasti,“ napsala. Firma uvedla, že loni také dále pokračovala v budování konceptu občerstvení Fresh Corner na svých pumpách, během loňska ho rozšířila na 214 čerpacích stanic. Celý koncern MOL dnes provozuje 1900 čerpacích stanic ve 12 zemích střední a jihovýchodní Evropy. Skupina aktivně působí ve více než 40 zemích a zaměstnává 28 000 lidí. Provozuje mimo jiné čtyři rafinerie a dva petrochemické závody.

Aktuality jako z černé kroniky

Těžko uvěřitelná nehoda na Benzině

Neuvěřitelnou nehodu museli řešit policisté z Jindřichova Hradce. Na hlavním tahu městem od Třeboně na Novou Včelnici se v úrovni čerpací stanice Benzina srazily dva nákladní automobily. Nehodu způsobil řidič jednoho z nákladňáků ve snaze uhnout sanitce. Při svém manévru ale přehlédl jiné nákladní auto a bočně se o ně opřel. Obě auta se převrátila a vlivem kinetické energie na boku doklouzala až do čerpací stanice, kde zdemolovala část nádvoří a zastřešení, aby se zastavila o třetí nákladní automobil, který zrovna stál u výdejního stojanu. Tankující řidič našťěstí z nehody vyvázl jako zázrakem bez zranění. Výsledkem této nákladní apokalypsy byla mnohamilionová škoda na čerpací stanici, zatím nevyčíslené škody na třech nákladních vozidlech a dva zranění řidiči. Naštěstí jen lehce.

Pumpařka dezinfikovala prodejnu a začala hořet

Při dezinfekci čerpací stanice Shell ve Vestci (Praze-západ) se trochu netradičním způsobem popálila zaměstnankyně čerpací stanice. Podle její výpovědi došlo k výboji statické elektřiny a látka nasáklá dezinfekcí, kterou měla v ruce, začala hořet. Ihned po vzplanutí požáru zasáhli kolegové s hasicím přístrojem a vznikající požár rychle zažehnali. Žena si však popálila ruce a hlavu, takže byla převezena na popáleninové centrum do nemocnice. Zranění však nebyla vážná, stejně jako nedošlo k poškození čerpací stanice.

Masivní exploze na pumpě v Rusku

Na benzinové stanici v ruském Volgogradu vybuchla palivová nádrž, při výbuchu se ohnivý mrak dostal do výšky bezmála šestnáctipatrového domu, což mimo jiné vyškilo okna v blízkém okolí. Masivní exploze přitom zranila dvanáct lidí. Mezi zraněnými byli také hasiči. Palivo bylo údajně přepouštěno z nadzemní nádrže do podzemní a požár začal až ve chvíli, kdy pracovníci zapnuli čerpadlo. Podle ruské agentury v tu dobu nikdo poblíž inkriminovaného tanku nekořil.



ČEPRO BUDE S ČESKOU POŠTOU DISTRIBUOVAT DÁLNIČNÍ ZNÁMKY

Konsorcium České pošty a Čepra díky nejnížší cenové nabídce uspělo v tendru na fyzickou distribuci elektronických dálničních známek. Státní podniky by se přitom spokojily jen s 2,3 procenta z ceny prodaných vinět, zatímco dosavadní odměna pro distributory byla dvojnásobná. Elektronické viněty by měly nahradit současné papírové kupony od příštího roku. „Ve výběrovém řízení jsme nově u elektronických zastropovali výši odměny na 3,3 procenta, vítěz pak nabídl 2,3 procenta,“ uvedla za Státní fond dopravní infrastruktury Lucie Bartáková. Celkové náklady na distribuci známek nyní nelze odhadnout, záležet bude na prodeji vinět a zájmu motoristů o nový systém. Loni motoris-

té nakoupili papírové dálniční známky za 5,5 miliardy korun. Do veřejné soutěže na fyzickou distribuci se přihlásili čtyři zájemci. Kromě vítězného konsorcia se společně účastnily společnosti CzechToll a SkyToll, které už spolupracují na novém mýtném systému. Dalšími uchazeči byly konsorcium Autoklub Bohemia Assistance a MTX a samostatně podnik Geco. Jednou z podmínek tendru bylo zajištění kamenných prodejen v obcích nad deset tisíc obyvatel, celkem tedy více než 305 obchodních míst s minimální otevírací dobou od 05:00 do 23:00 v pracovní dny. Vítězné konsorcium plánuje prodávat známky na pobočkách pošty a vybraných čerpacích stanicích.

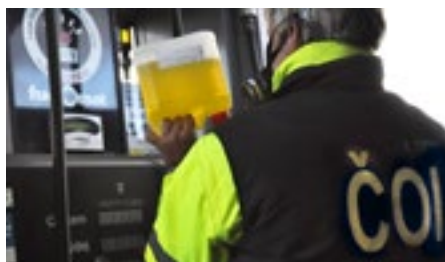
V BRAZÍLIÍ SE ZVYŠUJE OKTANOVÉ ČÍSLO PRODÁVANÉHO BENZÍNU

Od 3. srpna musejí pohonné hmoty v Brazílii odpovídat novým specifikacím. Brazílský státní koncern Petrobras, který produkuje 90 procent pohonných hmot v zemi, však uvádí, že nové standardy začal při produkci pohonných hmot dodržovat už před několika měsíci. Dosud měly specifikace pohonných hmot v této latinskoamerické zemi blíže ke standardům USA, kdy jejich oktanové číslo odpovídalo hodnotě 87. S přijetím nových regulací, jež vstoupily začátkem tohoto týdne v platnost, bude oktanové číslo běžného benzínu (brazílské označení Gasolina Comum) na hodnotě 92, blíže evropským standardům. Uvedené zvýšení oktanového čísla má vliv na snížení spotřeby a zvýšení efektivnosti o 3 až 6 %. Z toho však vyplývá také mírné zvýšení ceny za litr pro konečného spotřebitele. Další zpřísnění regulace se očekává v roce 2022, kdy by oktanové číslo pro běžný benzín mělo být na hodnotě 93.



V ČERVNU NEVYHOVĚL JEDEN VZOREK POHONNÉ HMOTY

Červnové kontroly jakosti pohonných hmot dopadly velmi dobře. ČOI na čerpacích stanicích v ČR odebrala 223 vzorků pohonných hmot (automobilové benziny, motorové nafty, směsné palivo, biopalivo, LPG, CNG a ethanol E85) a stanoveným jakostním požadavkům nevyhověl pouze jeden vzorek ethanolu E85, což v celkovém hodnocení představuje 0,4 % nevyhovujících vzorků. V souvislosti s hlubokým propadem prodeje automobilových benzinů v důsledku epidemie koronaviru Česká obchodní inspekce umožnila prodejům pohonných hmot



doprodát skladové zásoby automobilových benzinů na čerpacích stanicích a tolerovat odchylky parametru „tlak par“ a posuzovat tyto vzorky jako nezávadné v rozmezí

60–90 kPa do 30. června. Zmíněný nevyhovující vzorek nesplňoval parametry právě ve zkoušeném ukazateli „tlak par“ a v ukazateli „voda“, zjištěná hodnota 0,834 % m/m (maximální hodnota při zahrnutí nejistoty měření 0,416 % m/m). Česká obchodní inspekce také uložila v červnu 2020 jedno opatření spočívající v zákazu prodeje pohonných hmot, které nesplňovaly požadavky na jakost a složení stanovené prováděcím právním předpisem. Opatření bylo vydáno na 1382 litrů pohonných hmot (ethanolu E85) v hodnotě bezmála 40 tisíc korun.



POPTÁVKA SE ZOTAVÍ AŽ V ROCE 2021

Pandemie koronaviru a uzavření ekonomik způsobily obrovský propad spotřeby ropy a pohonných hmot. Následná záchranná opatření dokázala stabilizovat trh a ekonomický vývoj. Plné zotavení spotřeby ale letos nelze očekávat. Na předkrizovou úroveň by celosvětová poptávka po ropě měla stoupnout až koncem roku 2021.

Tahounem růstu bude Asie

Dle odhadu Ministerstva energetiky USA byla na konci června celosvětová spotřeba vyšší o 10 milionu barelů oproti dubnové úrovni. Nicméně i tak je spotřeba stále o přibližně 7 mbd nižší oproti předkrizové úrovni. Za celý druhý kvartál byla celosvětová poptávka na úrovni 84,4 mbd, meziročně o 16 milionů nižší. Odhad na druhou polovinu roku počítá s tím, že poptávka zůstane meziročně o 5,8 milionu nižší. V roce 2021 pak očekává zvýšení poptávky o 7 milionů barelů s tím, jak se obnoví globální hospodářský rozmach. Tahounem růstu spotřeby bude Asie. V USA a dalších zemích OECD bude růst poptávky mnohem pomalejší. Je to způsobené i tím, že se zde rychleji přechází na elektromobily a je tady větší tlak na snižování spotřeby a emisí skleníkových plynů.

Propad těžby států OPEC

Kartel OPEC a přidružené země ve druhém čtvrtletí výrazně snížily produkci, aby trh s ropou stabilizovaly. Těžba OPECu se propadla na nejnižší úroveň od roku 1991. Na nejbližší měsíce plánuje kartel postupně zvyšovat svoji produkci s tím, jak poroste poptávka po ropě ve světě. Nicméně stojí před velmi těžkým rozhodnutím. Všechny země kolem Perského zálivu i Rusko jsou velmi negativně postižené současnou ekonomickou krizí a výpadkem příjmů z prodeje ropy a zemního plynu. Rozpočty jednotlivých zemí jsou velmi napjaté.

Značnou část redukce těžby na sebe převzala Saudská Arábie jako nejvýznamnější producent kartelu. Kvůli tomu jí ale propadly ve druhém čtvrtletí příjmy z prodeje ropy o 45 % a celkové příjmy do rozpočtu se snížily o 49 %. Agentura Fitch očekává, že letos bude

v zemi rozpočtový deficit na úrovni 15 % HDP. Zároveň se letos v zemi očekává propad HDP o téměř 7 %. Mezinárodní dluh Saudské Arábie proto rychle letí vzhůru, což oslabuje finanční pozici tohoto království.

Do konce roku 50 dolarů za barel?

Cena ropy Brent se do začátku srpna vyšplhala na 45 dolarů za barel, což je nejvyšší úroveň od počátku března. Před rokem ale byla cena nad 60 dolarů za barel. Pro producenty ropy by bylo příznivé, pokud by se cena zvedla do konce roku alespoň nad 50 dolarů za barel. Výraznější nárůst ceny ropy je ale málo pravděpodobný. Odstavené volné kapacity jsou obrovské. Zejména americké těžební společnosti budou při zvyšování ceny rychle obnovovat těžbu. Uskupení OPEC+ bude svoji produkci také zvyšovat podle představeného plánu tak, aby se snižovaly nadměrné zásoby ropy ve světě.

Tento vývoj na trhu s ropou je pro motoristy velmi příznivý. Ceny pohonných hmot v ČR zůstanou nízko ještě řadu měsíců. Na druhé straně nízká cena ropy brzdí rozvoj elektromobility. Auta s tradičním pohonem budou mnohem levnější ještě řadu let.

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



První fázi koronakrizy jsme prošli dobře, spotřeba pohonných hmot sice spadla až o třetinu, v červenci se ale naše prodeje už vrátily na úroveň loňského roku. Vyhráno však ještě není. Investiční plány to ale neovlivní, říká v rozhovoru pro Petrol magazín Jan Duspěva, předseda představenstva firmy Čepro, a. s.

Jak jste prošli koronavirovou krizí a jaký bude mít dopad na hospodaření firmy Čepro?

Zásadní je říci, že krize ještě nekončí a dopady jistě pocítíme. První šokovou částí krize jsme prošli dobře, podařilo se nám stabilizovat a upravit dodávky pohonných hmot, vypořádali jsme se s prudkým poklesem cen pohonných hmot, aniž nás to ekonomicky poškodilo. Velmi negativní byl prudký pokles spotřeby pohonných hmot, v nejhorším období to bylo meziročně až o třetinu. V červenci se ale naše prodeje už vrátily na úroveň loňského roku, z toho máme velkou radost. Snažili jsme se vyjít vstříc našim partnerům i zákazníkům – například jsme přistoupili na prodloužení splatnosti faktur, poskytovali jsme ochranné pomůcky. Z celospolečenského pohle-

du asi naše nejvýraznější pomoc bylo zapojení se do výroby dezinfekce. Ve skladu Šlapanov jsme vyrobili cca 4 miliony litrů dezinfekční směsi.

Tu jste prodávali, nebo poskytovali zadarmo?

Byla to kombinace. Největší objem jsme distribuovali za nákladové ceny podle jisté prioritizace dané ministerstvy průmyslu a životního prostředí, a to krajům, městům, zdravotnickým zařízením atd. Jistou část jsme poskytli i zadarmo v rámci našich CSR aktivit.

Chtěl bych také poděkovat našim zaměstnancům. Krize ukázala, že schopnost našich lidí se semknout je na velmi vysoké úrovni. Někteří lidé museli být dokonce odloučeni od rodin a byli zavřeni ve skla-

dech, aby zajistili bezchybný chod kritické infrastruktury. Je třeba ocenit i nasazení a obětavost prodáváčů na čerpacích stanicích, kteří sice jsou zaměstnanci našich partnerů, ale chovali se velmi statečně a museli za všech okolností obsluhovat a zachovat provoz těchto čerpaček.

Když to zrekapituluji, první část krize jsme zvládli velmi dobře. Aktuálně jsme v očekávání dalšího vývoje a snažíme se připravit na všechny možné varianty, protože je zde riziko návratu vyššího počtu nakažených i dopadů ekonomické krize. Podle mě nemáme ještě vyhráno.

Máte připraven nějaký další krizový plán?

Ano, máme připraveny eskalační modely. Naším cílem je především udržet výdej

z našich skladů, což je hlavním posláním naší firmy. Máme proto připraveny eska-lační modely i krizové scénáře pro jednotlivé sklady i pro celé ČEPRO. Krizové scénáře pro čerpací stanice jsme si vyzkoušeli v praxi, protože jsme zažili nákazu na jedné z našich čerpacích stanic a ověřili jsme si, že naši hasiči jsou schopni čerpací stanici v krátkém čase vydezinfikovat a znovu uvést do bezpečného provozu.

Co se týká ekonomické situace, připravujeme se na různé modely vývoje ekonomiky a spotřeby pohonných hmot.

Budete třeba muset měnit skladbu prodeje, propouštět nebo zavírat některé sklady?

Změnu skladby prodeje nepředpokládáme, spíše menší pokles či stagnaci spotřeby a s tím i menší nákupy pohonných hmot z naší strany. S propouštěním nepočítáme, protože společnost je ekonomicky stabilní a počet zaměstnanců byl optimalizován v dřívějších letech. Se snižováním počtu skladů či s jinou redukcí také nepočítáme.

Může tedy ekonomická krize ovlivnit vaše investiční plány?

V současné době ne, protože naše investiční plány jsou řízeny střednědobým plánem automatizace a digitalizace. Dokončujeme projekty, které jsme zahájili. Největším projektem je automatizace skladu Potěhy. Chtěli bychom, aby příští rok fungoval plně automaticky. Letos se nám podařilo dokončit veškerou stavební dokumentaci a povolení řízení.

Další oblastí, které se týká automatizace, je výdej pohonných hmot. Má to souvislost i s bojem proti koronavirové pandemii. Do konce letošního roku chceme totiž vytvořit zcela samoobslužný výdej pohonných hmot do autocisteren. Výdej dokladů při odběru pohonných hmot nebude zajištěn stykem operátora s řidičem, systém bude zcela automatizovaný.

Velké investiční prostředky plánujeme vložit i do modernizace a rozšiřování automatických protipožárních zařízení a systémů.

Firma měla v červnu problém se záplavami ve skladu Třemošná, kde byly zatopeny nádrže s pohonnými hmotami. Plánujete nějaká opatření, aby se to nemohlo opakovat?

Měli jsme menší problémy s vyplavením části technologie ve vazbě na technologic-

kou havárii (zahoření při výměně plamenojistky), ale všechny jsme zvládli a žádný z nich neměl za následek delší odstavení výdeje pohonných hmot.

Obecně ale platí, že změna klimatu, tj. častější přívalové deště spolu s masivním odlesněním způsobeným kůrovcovou kalamitou, klade větší nároky na zabezpečení technologií. Tyto problémy máme hlavně ve dvou skladech, ve Šlapánově a v Loukově, kde kvůli kůrovcové kalamitě odumřelo nejvíce lesních smrkových porostů. Zatím se nám ale daří těmto problémům efektivně čelit.

Co vaše dlouhodobé investiční plány? Dočetla jsem se například o úvahách o propojení s polskými a německými produktovody, s rafinerií Leuna...

Strategických úvah máme celou řadu, ale tyto jsou časově velmi náročné a závisí i na zahraničních partnerech. Jednání sice probíhají, ale žádný z těchto projektů není zatím ve stadiu schvalování, nebo dokonce zahajování.

Tyto plány na propojení s okolními zeměmi asi souvisí s tím, že odebíráte pohonné hmoty od Unipetrolu, který patří Polákům, od německého Totalu, kterému patří rafinerie v Leuně, a od maďarské firmy MOL, které patří i rafinerie Slovnaft. Se Slovenskem ale už propojení jste, ne?

Ano, je to tak.

Perspektivnějším a kvalitnějším biopalivem než MEŘO je hydrogenovaný rostlinný olej (HVO), který využívá například Benzina. Ta jej přimíchává do paliva Verva Diesel. Používáte jej k přimíchávání do motorové nafty i vy?

Ano. Do nafty přimícháváme FAME, v Česku hlavně MEŘO, ale i pokročilejší varianty, a také HVO, a to v desítkách procent, v roce 2020 plánujeme objem v desítkách tisíců tun. HVO dovážíme.

Stále platí, že 54% podíl na dodávkách MEŘO má PREOL?

Je to zhruba polovina, ten podíl se nyní mírně snižuje. Závisí to na ekonomické výhodnosti dodávek. Rámcové smlouvy na odběr biopaliv máme v tuto chvíli se sedmi partnery a jejich počet se stále navyšuje.

Uvažuje se stále o spojení MERO a ČEPRO?

Momentálně tento projekt není na pořadu dne, nezabýváme se jím.

Máte stále v plánu prodat síť čerpacích stanic EuroOil?

My jsme s prodejem nikdy nepočítali, to je mylná informace z médií. Chceme si ji nechat v majetku, ale zvažujeme, že bychom se spojili s nějakou silnou evropskou retailovou značkou a síť by byla pronajata a rebrandována, tj. přejmenována. Tím bychom získali přidanou hodnotu v oblasti marketingu i maloobchodního know-how.

Už jste si vybrali partnera?

Zatím ne. Koronavirová opatření nám výběr partnera bohužel prodloužila, protože byla omezena možnost setkávání a cestování. Předpokládáme, že výběr partnera by mohl proběhnout do konce roku.

Vy jste zároveň předsedou představenstva asociace ČAPPO. Jak vidíte reálné možnosti implementace směrnice RED II o obnovitelných zdrojích v dopravě v České republice?

ČAPPO dlouhodobě spolupracuje na podpoře zavádění evropské legislativy v ČR. V oblasti alternativních paliv spolupracujeme s VŠCHT Praha, prezentovali jsme zde naši studii. Přidali jsme se do projektu MŽP a VŠCHT, kde byly zpracovány optimalizační bilanční modely, jak co neefektivněji splnit cíle směrnice RED II. Naše přesvědčení je, že doprava bude v příštím období zabezpečována energetickým mixem, který bude výrazně širší než dnes. K benzinům a motorové naftě se přidá celá řada alternativních paliv – elektřina, zemní plyn, vodík a možná i další. Proto je třeba, aby legislativa byla co nejvíce otevřená a multifunkční, aby vyhovovala jak petrolejářům, tak plynařům či elektrikářům. Zatím se nám daří postupovat koordinovaně, předpokládáme, že do konce prázdnin předložíme ministerstvu průmyslu model fungování s cílem, aby směrnice RED II byla v českých podmínkách nejen splnitelná, ale aby přijaté zákony byly maximálně efektivní pro sektor elektroenergetiky, plynárenství i petrochemie, abychom byli schopni nabízet na trhu ucelený mix paliv, z něhož by si mohli vybrat všichni zákazníci podle svých preferencí.

V současné době tedy intenzivně pracujeme na modelu, který by měl být podkladem pro novou legislativu vycházející ze směrnice RED II. Je to momentálně ➔

➔ největší prioritou ČAPPO, jednání pracovní skupiny probíhají každý týden, do konce prázdnin bychom chtěli předložit výsledek.

Kdy by měla být tato legislativa přijata?

Implementační termín je polovina roku 2021. Záleží to ale spíše na legislativním procesu v České republice než na nás.

V průběhu koronavirové krize se mluvilo o možném zmírnění směrnice RED II. Stále to platí?

Změny se nečekají. Podle našich informací z Evropského parlamentu jsou pro EU cíle v oblasti ochrany životního prostředí klíčovými.

Čili nástup elektromobilů a dalších alternativních paliv se brzdít nebude?

Legislativně ani politicky určitě ne, ale na druhou stranu jsme přesvědčeni, že i v roce 2030 a dále bude nosnou energií v dopravě nafta a benzin.

Jaký podíl bude mít?

Odhady se různí, bude záležet na postupu legislativy i na podpoře jednotlivým zdrojem a na vývoji v automobilovém průmyslu, nabídce vozového parku. Studie TAČR tvrdí, že v roce 2030 budou kapalná fosilní paliva tvořit stále 90 a více procent palivového mixu v dopravě.

A ten zbytek? Co třeba vodík?

Považujete ho za perspektivní?

Ve městech budou efektivní především elektromobily, elektřina či CNG se uplatní především v městské hromadné dopravě, v městské obslužnosti, při malých dojezdových vzdálenostech. Naopak v těžké nákladní dopravě zůstane dominantní motorová nafta. Co se týče vodíku, potenciál vidím v tom, že nabídne dlouhý dojezd i rychlé čerpání, nevýhodou je hlavně cena a nezralost té technologie. Cena alternativních paliv je dosud hlavním handicapem uplatnění alternativních paliv, a to jak samotných paliv, tak vozů. Kdyby CNG nebyl daňově zvýhodněn, měl by problémy prosadit se na trhu, bioCNG je ještě násobně dražší. Problémem je i nedostatečná infrastruktura pro alternativní zdroje.

Co biopaliva? Jsou ještě perspektivní?

Podíly biopaliv 1. generace jsou již zastropovány do roku 2030 na stávající úrovni, EU podporuje zavádění pokročilých biopaliv,



Mgr. Jan Duspěva

Je absolventem University Karlovy, obor Inženýrská geologie. Pracovní kariéru zahájil ve společnosti SG Geotechnika, a. s. v Praze. V roce 2000 začal pracovat ve firmě Benzina, a. s. v Praze, kde působil až do listopadu 2004 postupně jako vedoucí referátu karet Benzina, vedoucí oddělení prodeje produktů a vedoucí odboru obchodu a marketingu. Od prosince 2004 až do srpna 2005 zastával funkci ředitele pro tuzemský trh ve společnosti Unipetrol rafinerie, a. s. v Kralupech nad Vltavou. Od září 2005 do roku 2013 vykonával funkci obchodního ředitele a místopředsedy představenstva ve společnosti Čepro, a. s. V roce 2013 se stal v této firmě generálním ředitelem a předsedou představenstva společnosti Čepros. Zastává také funkci předsedy představenstva České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO).

dříve biopaliv 2. generace. Zatím mají malé výrobní kapacity, ale jejich podíl se postupně zvyšuje, v Česku je to zatím hlavně na experimentální úrovni. V příštích letech budou proto pokročilá biopaliva pocházet především z dovozu. Český národní plán počítá v příštích letech hlavně s využitím bioplynu coby pokročilého biopaliva.

Jak se budou podle Vás letos vyvíjet ceny pohonných hmot a spotřeba?

Předpokládáme zatím spotřebu na úrovni minulého roku, pokud nedojde k nějakému dalšímu dramatickému vývoji a zhorše-

ní epidemiologické situace. Co se týče cen, zažili jsme jeden z nejprudších pádů cen v historii, nyní se ale ceny už stabilizovaly a doufáme, že do konce roku už zůstanou stabilní.

Záporné ceny ropy už nás tedy nečekají?

To byla taková spíše technická hříčka, technická cena, záporná cena trvala jen velmi krátce. Očekávám, že i ceny ropy se stabilizují na současnou úroveň.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv

NOVÉ ČERPACÍ STANICE EUROOIL NA D1

248. km mezi Brnem a Přerovem
v obou směrech

Tady tankujete kvalitu

ZLEVNÍ NAFTA? MINISTR CHCE POMOCI DOPRAVCŮM

Ambiciózní plán se rodí na půdě ministerstva průmyslu a dopravy. Ministr Karel Havlíček v červenci oznámil, že je třeba pomoci tuzemským dopravcům v tíživé situaci extrémně levné konkurence, zejména ze strany polských dopravců. A za vhodnou formu takové pomoci považuje snížení spotřební daně z nafty.



Bude sleva pro všechny?

Nejen pro dopravce, například jako v některých zemích formou daňové vratky, ale pro všechny řidiče diesel aut. Včetně těch osobních.

Snižovat sazbu ze současné částky 10,95 koruny, kterou si stát bere z každého prodaného litru dieselu, jen pro domácí kamiony je podle ministerstva sporné a administrativně náročné. A stejně platí, že nákladní a autobusová doprava odebírá většinu tuzemské spotřeby nafty, ta osobní má menší a stále se zmenšující podíl. Takže na rozdíl od různých úvah v minulosti je tentokrát ve hře plošné zlevnění.

Situace domácích dopravců je podle Havlíčka v rámci kamionové dopravy velmi nepříznivá. „Přeprava zboží byla v České republice v roce 2015 na úrovni 63 milionů tun a dnes je 29 milionů a dál klesá. Jedním z důvodů je právě spotřební daň, která nás zejména ve srovnání s Polskem velmi hen-

dikepuje. Tam je cena nafty o dvacet procent levnější. A to je to, co dneska naše kamionářky likviduje,“ vyjádřil se Havlíček pro Lidové noviny.

Podrobnosti úpravy, kterou by ministerstvo financí údajně mohlo předložit parlamentu někdy na podzim v rámci dalšího daňového balíčku, ještě nejsou dané. S ministerstvem financí resort průmyslu o detailech teprve jedná.

O korunu nebo dvě?

Havlíček sám naznačil, že maximum by bylo snížení sazby o 20 procent. A dost možná jen o 10 procent. Což by znamenalo slevu zhruba o dvě koruny, respektive o korunu, z jednoho prodaného litru.

Příčinou potíží dopravců není ani tak nedávná koronakrize, ta ekonomické problémy domácích firem v boji s levnou konkurencí na silnici jen prohloubila. Sdružení Česmad Bohemia, sdružující na dva tisíce domácích společností, tvrdí, že v nevýhodném postavení je u nás celý obor několik let.

Česmad podporuje snížení sazby o 20 procent, tedy zhruba o dvě koruny z litru nafty. Jen tak by se podle generálního tajemníka sdružení Vojtěcha Hromíře česká cena vyrovnala té polské. Vedlo by to k nárůstu tankování kamionů u nás, včetně těch zahraničních, pro které je Česko tranzitní zemí.

Hromíř upozorňuje, že čeští dopravci strádali propadem zakázek ještě před koronakrizí. Jejich práci přebírá východní konkurence, která zde ovšem daně neplatí, nepřispívá ke spotřebě paliva v Česku, a celá situace tak má údajně i významné dopady na celý státní rozpočet.

„Nižší daň, a tedy i cena nafty by u nás obecně podpořila tankování a tedy spotře-

bu, dopravci by častěji tankovali na našem území i při jízdách do Německa, kde je cena nafty ještě dražší,“ vyjádřil se Hromíř.

Ministerstvo financí ani ekonomové nadšení nejsou

Je však otázka, jak jednání o snížení daně, které prý podporuje i předseda vlády Andrej Babiš a ze kterého na druhé straně není příliš nadšené ministerstvo financí, nakonec dopadne. A také není jisté, zda by prodejci nižší sazbu v plné míře promítli i do snížení totemových cen pro řidiče. Za nesystémový takový krok označují i někteří ekonomové. Třeba Boris Tomčíak, odborník na ceny pohonných hmot a ekonom společnosti Finlord.

Podle něj by dopad snížení cen nafty na výsledky přepravců byl jen krátkodobý a odbyt by nebyl nakonec o tolik vyšší, aby ve státním rozpočtu kompenzoval nižší sazbu. Stát by tedy mohl prodělat. „Pokud chce vláda podpořit české podnikatele včetně dopravců, může snížit sazbu daně z příjmů a sazbu odvodů. Nebo může odbourat zbytečnou byrokracii, kterou české podnikatele zatěžuje. To by byl systémový krok,“ uvedl Tomčíak.

Česko spotřebovalo loni v rámci velko- a maloobchodu téměř 6 miliard litrů nafty (plus 2,2 miliardy litrů benzínu) a na spotřební dani celkem vybralo přes 94 miliard korun. Sazba na úrovni 10,95 koruny za litr nafty je mírně pod průměrem Evropské unie. Oproti tomu Poláci mají sazbu v přepočtu 8,76 koruny a třeba Bulharsko vybírá v přepočtu 8,5 koruny, tedy 0,33 eura, což je nejnižší povolená sazba v EU.

Debaty o snížení spotřební daně z nafty se v Česku vedou už od roku 2010, kdy tehdejší ministr financí Eduard Janota zvýšil spotřební daň o korunu na nyníšších 10,95 koruny za litr. Nejen, že se tehdy tankování kamionů přesunulo do levnějších zemí – vzhledem k velké kapacitě nádrží i často hodně vzdálených –, ale v prvních letech kleslo i daňové inkaso státu.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



V poslední době se pro EU stalo životní prostředí jedním z nejdůležitějších témat. V roce 2019 byla přijata Evropská zelená dohoda „European Green Deal“ stanovující vizi EU k dosažení uhlíkové neutrality v roce 2050, obsahující i závazek snížit emise z dopravy o 90 % do roku 2050. Již v březnu 2020 byl zveřejněn návrh tzv. klimatického zákona, podle kterého Evropská komise vyhodnotí současné předpisy z pohledu perspektivy dosažení uhlíkové neutrality do roku 2050. Nutno se domnívat, že současné cíle budou shledány málo ambiciózními, byť již dnes odhadované náklady na jejich dosažení jsou astronomické a ani ekonomické dopady coronavirové epidemie pro Evropskou komisi nejsou brzdou ke zmírnění nebo odložení jejich požadavků.

„Obchodování“ s emisemi

Intenzivní regulace paliv a dopravy ale není novinkou a je poučné ohlédnout se za dopady předchozích směrnic a nařízení přijatých v roce 2009 v rámci tehdejšího Klimaticko-energetického balíčku pro rok 2020, schváleného v prosinci 2008. S ohledem na značnou obsírnost problematiky se v dalším

zaměřím pouze na vybrané směrnice a nařízení, se kterými se setkáváme nejčastěji.

Z pohledu dodavatelů paliv je nyní na prvním místě Směrnice 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty („směrnice FQD“), do níž ve zmíněném roce 2009 bylo vloženo ustanovení ukládající dodavatelům paliv do 31. 12. 2020 dosáhnout 6% snížení emisí skleníkových plynů na jednotku energie

oproti referenčnímu stavu roku 2010, který také stanovila EU (a v roce 2015 jej i změnila). Směrnice umožňuje i stanovení postupných cílů před rokem 2020 a této možnosti ČR (na rozdíl od většiny členských států) také využila a dodavatelům nafty a benzínu bylo uloženo dosáhnout od roku 2014 2% úspory emisí, od roku 2017 4% (později sníženo na 3,5 %) a v roce 2020 a dalších pak 6 % úspory. Při implementaci této směrnice do českého právního řádu (zákonem o ochraně ovzduší z roku 2012) bylo argumentováno, že splnění 6 % úspory emisí bude umožněno dobře dostupnými vyspělými biopalivy, ale v průběhu dalších let se ukázalo, že tato biopaliva dobře dostupná nejsou ani v roce 2020. Jednoduchý propočet totiž ukazuje, že k dosažení kýžené 6% úspory (uvažován benzín E10 a nafta B7) by bylo potřebné biopalivo s emisemi okolo 5 g CO₂ekv/MJ energie, tedy s násobně nižšími emisemi, než mají dnes běžně dodávaná biopaliva. Dobrou a nadějnou cestou k úspoře emisí z paliv, která se také začala v ČR úspěšně rozvíjet, byl prodej vysokoncentrovaných biopaliv (nafta B30 a B100). Ten však od roku 2016 prakticky ustal v důsledku poklesu jejich podpory a i prodej benzínu E85 má spíše doplňkový charakter. Převážná většina automobilů ostatně na tato paliva ani není homologována.

Cíl 6 % však musel být formálně udržen, a proto byla zvolena konstrukce, kdy se dodavatelé benzínu a nafty mohou sdružit s dodavateli CNG, LNG, elektřiny pro dopravní účely (ba i dodavateli vodíku), kteří sice dosahují na základě tabelovaných hodnot vyšší úspory emisí, ale nejsou jí ani povinni. Ve výsledku se rozvinul čilý obchod s úsporou emisí mezi dodavateli benzínu a nafty, kterým za nedodržení úspory emisí hrozí vysoká pokuta, na straně jedné a dodavateli výše zmíněných alternativních paliv na straně druhé. Výsledek – dodavatelé benzínu a nafty za nemalé prostředky cíl úspory emisí splní, dodavatelé alternativních paliv dosáhnou zcela neoprávněně lepších ekonomických výsledků a jediný, kdo zůstává zkrácen, je životní prostředí, neboť tato operace nikterak nepřispívá k vyšším prodejům alternativních paliv, a tedy ani k reálnému snižování emisí. Pro úplnost nutno dodat, že po úpravě Směrnice 98/70/ES v roce 2015 lze do úspory emisí započítat (v limitovaném množství) i úsporu emisí z těžby ropy, která byla dosažena v kterékoli zemi, tedy bez ohledu na původ ropy, zpracovávané v konkrétní rafinerii. Důležitý je pouze doklad, který hlavně musí zapůsobit dostatečně věrohodně. ➡

➡ Závěrem lze konstatovat, že cíl formální úspory emisí pravděpodobně bude splněn, ale lze pochybovat, že bude také naplněn záměr směrnice. Toto riziko však bylo zakódováno již při vzniku směrnice, kdy autoři pominuli reálná očekávání a oddali se představám, že se něco světoborného určitě objeví.

Kladivo na automobilky

Množství vyprodukovaných emisí je dáno nejen úrovní emisí v palivu, ale zejména jeho spotřebou. Závaznou formou nařízení proto v roce 2009 EU uložila pro rok 2015 výrobcům osobních automobilů dosáhnout emisí 130 g CO₂/km a pro rok 2020 pak 95 g CO₂/km. Později bylo nařízení doplněno i o hodnoty emisí pro lehká užitková vozidla. Hodnota se stanovuje na celkový počet vozidel prodaných v EU a její nedodržení je spojeno s velmi citelnou sankcí. Pro ilustraci – stanovené emise pro rok 2020 zhruba odpovídají spotřebě benzínu (E5) 4,1 lt/100 km nebo 3,6 lt/100 km nafty. Výrobci aut jednak vsadili na naftové motory a bezesporu vynaložili obrovské úsilí na snížení spotřeby a ještě v průběhu roku 2019 deklarovali splnění cíle, k čemuž měly přispět daleko masivnější prodeje bateriových vozidel a plug-in hybridů. Aktuálně však různé studie uvádějí, že v různé míře se pokutě nevyhne žádná automobilka a odhady uvádějí částky v řádu miliard eur. Je zjevné, že opět byl nastaven cíl nad rámec možností, přitom pokuty životnímu prostředí nikterak nepomohou.

Sázka na elektromobilitu je ale pochoitelná – z pohledu nařízení EU je bateriové vozidlo bezemisní (emise z výroby elektřiny se kupodivu nezahrnují, přitom v zemích s převahou výroby elektřiny z fosilních zdrojů vyjde provoz elektromobilu emisně hůře než nový vůz se spalovacím motorem). Je to přece tak jednoduché – elektromobil nemá výfuk, a tedy nemá emise. Ale vážně – přes deklarovanou technologickou neutralitu má před spalovacím motorem masivní podporu elektromotor, a tak i ostatní alternativní paliva (LPG, CNG, LNG) stojí stranou. Problematikou ale zůstává ekonomika elektromobility – vysoké investice automobilek do nové technologie a vysoká cena baterií daná materiálovými náklady rezultují ve vysoké pořizovací ceně automobilů, kterou zákazníci nejsou ochotni akceptovat. Navíc užité vlastnosti elektromobilu jsou horší než srovnatelného auta se spalovacím motorem. Mezi nejvíce limitující patří výrazně kratší do-



jezd, dlouhá doba nabíjení a málo rozvinutá infrastruktura.

Pro ilustraci ještě vývoj emisí u nově registrovaných osobních automobilů v ČR: v roce 2016 činily emise 124 g CO₂/km, v roce 2017 126, v roce 2018 127, v roce 2019 129 a do července 2020 122 g CO₂/km. Pozorovatelné zhoršení mezi roky 2016 a 2019 je důsledkem poklesu podílu nových aut s naftovým motorem při vysokém podílu SUV. Údaj za rok 2020 pak určitě nenasvědčuje, že by mělo dojít k obrátu.

Dopady regulace EU v kombinaci s coronavirusovou epidemií dovedly automobilky do hlubokých ekonomických problémů a i přesto EU trvá na dalším zprůsnění regulace, které uvedlo v život nové nařízení 2019/631 stanovující ještě výrazně ambicioznější cíle pro nové osobní automobily a lehká užitková vozidla.

Realita RED I a II

Posledním okruhem regulace, který bych rád zmínil, je podpora energie z obnovitelných zdrojů v dopravě. Směrnicí 2009/28 („RED I“) z roku 2009 stanovila členským státům dosáhnout v roce 2020 v dopravě 10 % podílu energie z obnovitelných zdrojů („OZE“) a tento cíl ČR nesplní, ostatně jako většina členských států. Bez ohledu na tuto realitu směrnice byla již nahrazena novou směrnicí 2018/2001 z roku 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů („směrnice RED II“) a jsme v období přípravy její implementace, která má proběhnout do června roku 2021. Ve stručnosti to podstatné: směrnice RED II stanovuje dosáhnout podílu 14 % energie

z OZE v dopravě v roce 2030, nechává přitom na členských státech, jak rychle se k tomuto cíli budou přibližovat. Směrnice dále omezuje podíl biopaliv 1. generace na 7 % (energetických) a umožňuje započítat dvakrát biopaliva vyrobená z nepotravinářské biomasy a odpadů (suroviny pro výrobu vymezují přílohy IXa a IXb), přičemž ale podíl biopaliv z upotřebitelných kuchyňských olejů a živočišných tuků (IXb) je omezen na 1,7 %. Pro biopaliva dle přílohy IX je stanoven podíl 0,2 % v roce 2022, 1 % v roce 2025 a 3,5 % v roce 2030.

Pro podíl OZE v elektrické energii RED II stanovuje užití národního mixu (RED I umožňovala i užití výhodnějšího EU mixu) a podíl OZE v elektrině v silniční dopravě se započítává 4 x, v kolejové dopravě pak 1,5 x.

Základem pro implementaci směrnice RED II jsou aktuálně dva programové dokumenty MPO, a to Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu a Národní akční plán čisté mobility. Oba dokumenty akcentují v horizontu r. 2030 růst spotřeby biometanu (bioCNG) a zkapalněného zemního plynu (LNG), zejména pro silniční veřejnou autobusovou a silniční nákladní dopravu. Přepokládá se i intenzivní elektrifikace individuální silniční automobilové dopravy. Velmi podrobnou a fundovanou faktografií přináší také studie „Optimální využití obnovitelných zdrojů energie v dopravě“, kterou zpracoval pro Technologickou agenturu ČR projektový tým vedený VŠCHT v Praze.

Dekarbonizace PHM

Určujícím faktorem pro úvahy o možnostech zvýšení podílu OZE v dopravě je složení vozo-

vého parku. I po letech různých podpor alternativních paliv mají naprosto rozhodující podíl vozidla na naftu nebo benzín, která v roce 2019 spotřebovala přes 95 % energie v dopravě (včetně kolejové dopravy a také spotřeby energie v zemědělství, lesnictví a stavebnictví). Navýšení podílu OZE zvýšením množství obnovitelné složky v benzínu a naftě je ale limitováno normami na 10 % (objemových) v benzínu a 7 % v naftě. Jsou sice vedeny úvahy o zvýšení podílu v naftě nad 7 % (nafta B8 je ve Francii zavedena), ovšem toto zvýšení je možné teprve se souhlasem výrobců motorů a těžko s ním počítat před rokem 2025. Dnes užívaná biopaliva 1. generace lze také částečně nahradit či doplnit vyspělými biopalivy, která jsou započítána dvojnásobně. V současnosti jsou z těchto biopaliv nejdostupnější produkty z užitých kuchyňských olejů a tuků, ale jejich užití nad výše zmíněných 1,7 % již není započítáno. Lze i uvažovat o pokročilých biopalivech z jiných surovin dle přílohy IXa, např. bioetanolu z lignocelulózy, syntetické motorové nafty na bázi Fischer-Tropschovy syntézy či produkty z odpadních plastů, jejich dostupnost je však omezena a cena vysoká. Významnější užití je proto zatím spíše hypotetické a v tuto chvíli nemohou být oporou při stanovení cílů, ostatně zkušenost s nerealistickými předpoklady o palivech budoucnosti v úspoře emisí je snad dostatečně poučná.

Po alternativě není poptávka

Největším spotřebitelem energie v dopravě jsou osobní automobily (koncem roku 2019 necelých 6 mil. vozidel, která spotřebovala téměř 40 % energie v dopravě). Průměrně stáří vozového parku v ČR již přesáhlo 15 let, a to i díky dovozu ojetin, z nichž více než polovina je starších 10 let. O vozidla s alternativním pohonem zatím není výrazný zájem, v roce 2019 ze zhruba 250 tis. nově registrovaných vozidel bylo 97 % na naftu či benzín (včetně 4 % hybridů). Prodeje vozů na CNG dlouhodobě stagnují (podíl do 1 %), prodej čistě elektrických aut a plugin hybridů sice v roce 2019 vzrostl oproti předchozímu roku o 24 %, ale 1 109 vozů z 250 tis. velkou roli nehraje. Počty nových vozů na LPG jsou marginální. Prozatímní vývoj v roce 2020 kvůli coronavirové epidemii těžko hodnotit a obavy vzbuzuje i postupné zvyšování cen aut, což se projevuje zvýšeným zájmem o ojetiny. Pokud budeme v roce 2030 předpokládat zhruba 6,5–6,6 mil. osobních aut, pak se lze jen stěží domnívat, že podíl vozů na alternativní paliva bude do 10 % (dle odhadů a počtů autora v optimistické variantě).

Obdobné teze lze uplatnit i na lehká užitková vozidla, kterých koncem roku 2019 bylo přes 587 tisíc a spotřebovala zhruba 5,5 % energie. O LUV s alternativním pohonem také zatím není výrazný zájem, v roce 2019 ze zhruba 20,4 tis. nově registrovaných LUV bylo 94 % na naftu či benzín a zhruba 3 % na CNG. Celkem 33 LUV na elektřinu je zanedbatelných, i když zejména v městských aglomeracích by byla tyto LUV vítána. Jejich handicapem je však omezení nosnosti kvůli hmotnosti baterií.

34 % energie v dopravě spotřebovala v roce 2019 nákladní vozidla, kterých bylo 187 tis. Dominujícím pohonným médiem v této kategorii je dle očekávání nafta, ale tento stav se může v budoucnosti změnit pod tlakem dalšího nařízení EU (2019/1242) pro výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla. Toto nařízení ukládá počínaje rokem 2025 snížit emise nově prodávaných vozidel o 15 % a od roku 2030 o 30 % oproti referenčnímu stavu, kterým je období jednoho roku od 1. 7. 2019. V této kategorii vozidel elektromobilita již nedává smysl, neboť váha baterií pro delší dojezd již neumožní rozumné užitečné zatížení. Výrobci pravděpodobně budou muset v daleko větší míře sáhnout po motorech, poháněných CNG/LNG.

V roce 2019 nejvyšší podíl vozidel na alternativní paliva byl v kategorii autobusů, kterých bylo přes 21 tis., z toho 1,5 tis. na CNG. Autobusy spotřebovaly téměř 13 % energie v dopravě. I podíl autobusů na CNG z nově registrovaných 1 127 nebyl v jednotkách, ale v desítkách procent, konkrétně téměř 23 %. Samozřejmě se jedná o výsledek dotací a úlev jak na palivo, tak na vozidla a infrastrukturu, ale nutno kvitovat, že jejich účinnost je zde prokazatelná, což se bohužel dá jinak konstatovat velmi ojediněle.

Budoucnost elektřiny a vodíku

Pár slov k elektřině a vodíku. V současné době hraje významnější roli pouze elektřina v kolejové dopravě jak železniční, tak městské, kde se jedná o zhruba 2,1 % energie v dopravě s podílem OZE přes 13,5 % (národní mix), který by do roku 2030 měl stoupnout až na 16,9 % a v případě „ostrovní“ výroby elektřiny by mohl být ještě vyšší. Na druhé straně nelze počítat s výraznějším nárůstem dopravních výkonů na železnici, protože kapacita dopravní cesty na hlavních tazích je prakticky vyčerpána, stejně jako kapacita přívodu trakční energie do vozidel. V silniční dopravě jsou fakticky k dispozici pouze

odhady spotřebované energie a jsou to čísla marginální a odhady do roku 2030 jsou pouze spekulativní. Ale i když autor použil optimistického předpokladu o 0,5 mil. elektromobilů a plugin hybridů mezi osobními auty v roce 2030, pak podíl jimi spotřebované energie je pod 1,5 %.

Pokud jde o vodík, jedná se bezesporu perspektivní energii, ale její počítatelný podíl a dopad na OZE nastane až někdy po roce 2030. Nejde pouze o nějaký počet vozidel, jde též o zcela chybějící infrastrukturu a zejména klíčovou otázku způsobu výroby vodíku, která rozhodne o tom, zda jde o vodík z obnovitelných zdrojů.

Zamlžená budoucnost

Výhledy do roku 2030 jsou zatíženy velkou neurčitostí, ale je potřeba počítat s tím, že přes 90 % energie v dopravě bude pocházet z benzínu a nafty, současná struktura vozového parku a tempo jeho obměny nedovolují jiný závěr. Z dnešního pohledu se pak k dosažení 14 % cíle OZE v dopravě jeví jako nejpravděpodobnější cesta, postavená na předpokladu zvyšování spotřeby CNG/LNG v nákladní dopravě a hromadné dopravě osob autobusy. Pak se mohl výrazně navýšit (až na 40 %) podíl bioCNG/LNG. ČR má postačující potenciál výroby bioplynu na současných bioplynových stanicích a významnou část z nich lze po roce 2025 přeměňovat na výrobu bioplynu do dopravy a připojit k středotlaké plynárenské síti. Tato cesta také umožňuje dosažení podílu biopaliv dle přílohy IX. při respektování omezení 1,7 % pro produkty z užitých kuchyňských olejů a tuků.

Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu naopak zastává neutrální postoj k alternativním palivům (ačkoli je jí občas podsouván opak), členské firmy ČAPPO poskytují na svých čerpacích stanicích prostor a zázemí plnicím stanicím CNG i dobíjecím stojanům. Pro implementaci směrnice RED II však ČAPPO volá po uvážlivém přístupu, respektování technických možností a vystříhání se chyb vyplývajících se záměny nereálných představ za téměř jistou budoucnost.

■ AUTOR: Jan Mikulec
FOTO: archiv

Pozn.: V textu jsou použity vlastní propočty a odhady autora, které však v rozumné míře korespondují s úvahami ve studii TAČR. Za data o počtech automobilů patří poděkování Svazu dovozců automobilů (SDA).



VÍC NEŽ POUHÁ REKONSTRUKCE

Od začátku května letošního roku se zákazníci čerpací stanice na Kunratické ulici v Liberci mohou těšit z nového prostředí, útulného shopu, výborné kávy a dobře vybaveného mycího centra. Původní čerpací stanici ETK totiž loni převzala česká společnost KM-Prona a kompletně ji zrekonstruovala. A změnilo se úplně všechno.

Jedna ze čtyřicetipětí

Česká síť čerpacích stanic KM-Prona v posledních letech kontinuálně zlepšuje úroveň svých služeb. Celkem 45 čerpacích stanic je rozeseto po celé České republice, největší počet modrobílých pump však najdete ve středních, severních a západních Čechách. Mezi nejnovější přírůstky patří také čerpací stanice v Liberci na Kunratické ulici, kterou společnost KM-Prona převzala od liberecké firmy ETK. Vzhledem k tomu, že druhá liberecká KM-Prona (Vratislavická ulice) získala v roce 2017 naši cenu Petrol Awards čerpací stanice roku, byli jsme docela zvědaví, jak se proměnila standardně vybavená, ale přece jen už trochu starší čerpačka ETK.

V nájmu má navíc tuto čerpací stanici stejně jako oceněnou sousední ve Vratislavické ulici zkušený pumpař Václav Šimon, který se v naší branži pohybuje už bezmála 40 let. Při naší návštěvě se nám však věnovala provozní Hana Pavelková, která začínala jako obsluha právě na druhé liberecké pumpě společnosti KM-Prona.

Jedná se o typickou městskou čerpací stanici sousedící se supermarketem Tesco a restaurací. Od toho se odvíjí i nabídka služeb. Vedle pohonných hmot zde zákazníci najdou občerstvení MonzaCafé Express, k dispozici je zde samozřejmě obchod a také nové mycí centrum. Od rušné Kunratické ulice, která vede na stejnojmenné sídliště a je zároveň spojovací silnicí mezi Libercem a Jabloncem na Nisou, je pumpa

oddělena širokým a udržovaným travnatým pásem, do něhož je integrováno venkovní posezení, parkovací místa a vysavač s kompresorem.

Rekonstruovaná nebo nová?

Rekonstrukce nijak nezměnila celkovou dispozici této čerpací stanice, nádvoří, shop i mycí centrum však prošlo tak důslednou rekonstrukcí, že se dá v podstatě mluvit o nové čerpací stanici.

Na refýži najdete i nadále sedm tankovacích míst u čtyř výdejních stojanů. K dispozici je kompletní sortiment paliv společnosti KM-Prona, to znamená aditivovaná motorová nafta DieselPro i prémiová DieselPro Plus (bez biosložky), benzín oktano-



vého čísla 95, směs benzínu a bioethanolu E85 a LPG. Řidiči tu najdou také stojan na výdej kapaliny AdBlue, stranou pak stojí ještě výdejní stojan na LPG. Stále ještě málo viděnou službu představují výdejní stojany na kapalinu do ostřikovačů, které jsou praktické i ekologické zároveň. Chybí stojan na rychlovýdej motorové nafty, což je s ohledem na lokalitu pochopitelné, nicméně kamióny mohou zavítat i sem a jejich řidiči zde mohou využít k placení palivové karty DKV, DFC a UTA, které zde stejně jako karty CCS akceptují. Pokud si někdo přeje natankovat palivo obsluhou, je k dispozici

také placár, který se jinak stará o výdejní stojany, čistotu refýže a čistotu a funkčnost mycího centra.

Mimochodem, také společnost KM-Pro-na nabízí vlastní karty pro nákup pohonných hmot pro soukromé motoristy (slevová karta Bonus Card) i firmy (Client Card), které mohou platit na fakturu. Nechybí dobíjecí dárková karta (Gift Card) a nedávno nabídku pro věrné zákazníky rozšířila i mobilní aplikace „Moje KM-Prona“. Stačí si ji stáhnout do telefonu s NFC, před placením u pokladny přiložit k terminálu a z každého natankovaného litru paliva se vám odečte

sleva, jejíž výše se odvíjí od natankovaného množství za určité časové období.

Vzorná refýž, útulný shop

V době naší návštěvy samozřejmě všechno ještě zářilo novotou, u každého výdejního místa byl k dispozici hasicí přístroj, čistá voda na mytí oken, odpadkový koš i jednorázové rukavice. Novotou zářily i výdejní stojany Tatsuno, jejich spodní část skrývající technologii kryje panel vyvedený ve firemních barvách. Samolepka na výdejním stojanu pak oznamuje, že také KM-Pro- ➔



SERVIS A REVIZE TECHNOLOGIE ČERPAČÍCH STANIC PHM

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

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

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

BMS I, spol. s r.o.

www.bmsi.cz

Sídlo: Brno
Bratři Přibylů 1, ČR 61408
Tel: +420 545 217 190
info@bmsi.cz

Provoz: Chodov
Za Provazem 776, ČR 53701
Tel: +420 728 051 379
info@bmsi.cz



➔ na je součástí programu Pečeť kvality, což zajišťuje pravidelnou kontrolu jakosti pohonných hmot od společnosti SGS. Ale KM-Prona, která si distribuci pohonných hmot zajišťuje sama, obecně problémy s jakostí nemá, což ukazuje na pečlivou péči a pravidelnou údržbu skladovacích prostor i čerpacích technologií.

Velké logo nad vstupem do shopu označuje zákazníků, že součástí služeb je kavárna MonzaCafé Expres, která nabízí dva různé druhy kávy (Monza a Portofino) a studený bufet v podobě vlastních čerstvých baget, chlebičků a rozpékaného sladkého pečiva. Dokonce si zde vyrábějí i stále populární smaženky. Pro zdravímilovné zákazníky zde navíc připravují vlastní jogurty s cereáliemi a ovocný fresh. Mezi nestandardní produkty ČS patří také ledová káva se zmrzlinou. Co se týče občerstvení Monza Café Expres, jedná se již o devátou provozovnu v řetězci KM-Prona, která tuto službu nabízí. Další dvě čerpací stanice navíc disponují občerstvením Monza Café s ještě širší nabídkou kávy, které mají i vlastního kuchaře s širokou nabídkou teplých jídel.

Z původního zázemí čerpací stanice zůstaly jen obvodové zdi, vnitřní prostor však byl zcela přestavěn. Designéři se nakonec rozhodli jej rozdělit na pět částí: zázemí pro obsluhu, obchod, výdejní prostor občerstvení včetně kávového koutku, sociální zařízení a posezení pro zákazníky. To je součástí hlavního prostoru a je odděleno od obchodu stěnou z dřevěných lamel. Sortiment shopu je standardně bohatý v rámci nabídky celé sítě KM-Prona, prostoru mezi jednotlivými regály však není nazbyt a zákazník si v záplavě zboží může připadat trochu stísněně. Ale najde tu vše a akční zboží i nabídku dalších služeb zobrazují moderní LCD panely nad pokladnou. Venkovní posezení se čtyřmi stolky s lavicemi a firemními slunečníky najdou zákazníci čerpací stanice u zeleného pásu mezi parkovacími místy. Na sociální zařízení se vstupuje podle současných trendů ze shopu a asi je vám jasné, že i tato část čerpací stanice, vyvedená v útulných hnědých odstínech v kombinaci s bílou a oranžovou, byla vzorně čistá a stále ještě zářila novotou.

Nové mycí centrum

Důležitou součástí areálu větších městských čerpacích stanic je mycí centrum. Většinou je k dispozici portálová myčka nebo jeden mycí box. Zde najdete obojí a mycí boxy mohou navíc najednou využívat dva zájemci. Tato nabídka byla k dispozici i u firmy ETK, nicméně i v tomto případě investovala KM-Prona do



nové technologie, která nese značku Istobal. Zájemci o mytí v portálové myčce mohou vybírat ze čtyř programů v přijatelných cenách od 79 Kč (základní mytí) po 169 Kč (mytí s nanotechnologií). Mycí boxy vybavené nejmodernějšími technologiemi bezkontaktního mytí včetně závěrečného oplachu osmotickou vodou se mohly v době naší návštěvy pochlubit bezkonkurenční cenou. Za jednu desetikorunu bylo možné využívat tlakové pistole tři minuty.

Závěr

Nová čerpací stanice řetězce KM-Prona splnila naše očekávání. Důkladná rekonstrukce

výrazně zvýšila kulturu čerpání pohonných hmot pro zákazníky, zcela přepracovaný interiér shopu pak poskytuje příjemný pracovní prostor pro obsluhu a zázemí pro občerstvení i odpočinek zákazníků, kteří mohou útulnou sedací část využívat ke schůzkám či jednání. Přitom mohou ochutnat výbornou kávu nebo některý z vlastních produktů studené kuchyně. Víťaným bonusem pro nájemce je pak moderní a dobře vybavené mycí centrum, které v hojném počtu využívají místní motoristé. A ještě je třeba dodat, že čerpací stanice na Kunratické ulici má otevřeno každý den od pěti do 22 hodin.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

NEVŠEDNÍ KÁVA PRO VAŠE ZÁKAZNÍKY

získejte dokonalý přístroj

FRANKE



Dallmayr
COFFEE AT ITS BEST

Spojte se s námi: tel. 222 262 155
info@dallmayr.cz www.dallmayr.cz



ŠPIČKOVÉ SLUŽBY POD CUKRÁKEM



Od poloviny 90. let mohou motoristé na rychlostní silnici R4 (od roku 2015 dálnici D4) při příjezdu do Prahy kousek od vysílače Cukrák v úrovni obce Líšnice využívat soukromou čerpací stanici Koloc Oil. Letos v červnu byla tato pumpa nově otevřena po velmi důkladné rekonstrukci. Na výsledek jsme byli díky pochvalným referencím velice zvědaví.

Začalo to u vodních zdrojů

Historie čerpacích stanic Koloc Oil se začala psát krátce po sametové revoluci, kdy podnikatel Josef Koloc, rodák z Medového Újezdu, založil firmu Obnova vodních zdrojů v areálu bývalé cihelny v obci Kařez, která leží u dálnice D5 kousek od Žebráku. Firma se původně věnovala čištění vrtaných vodních zdrojů, kanalizací a odpadům, nicméně v roce 1992 začala v areálu bývalé cihelny provozovat také čerpací stanici. „Začalo to tím, že jsme doprostřed dvora dotáhli jeden bencalor (nadzemní nádrž pozn. red.) s výdejním stojanem a začali prodávat pohonné hmoty. Postupně jsme přikoupili ještě další tři a nakonec jsme se rozhodli postavit v Kařezu normální čerpací stanici,“ vzpomíná na začátky svého podnikání Václava Drechslerová, dcera zakladatele firma, která dnes se svým manželem úspěšně rodinný podnik vede. Aktuálně vlastní

celkem čtyři čerpací stanice (Kařez, Kladno, Varnsdorf a Líšnice) a vedle toho ještě úspěšně podnikají i v jiných oborech. Otěže rodinné firmy navíc pomalu přebírají jejich děti.

V 90. letech u nás rostly čerpací stanice jako z vody a zakladatel firmy se proto rozhodl koupit atraktivní pozemek vedle rychlostní silnice R4 u obce Líšnice naproti malé čerpací stanici Benzina, která zde fungoval ještě před revolucí. V roce 1994 zde pak vyrostla na tehdejší poměry velkoryse dimenzovaná klasická dálniční čerpací stanice se shopem a restaurací.

Rekonstrukce pod dohledem architektů

Restaurace byla tehdy podmínkou pro vybudování pumpy u rychlostní silnice nebo dálnice, ale majitelé neměli v gastronomii potřebnou erudici, a tak se rozhodli, že ji pronajmou. Takhle

to tady fungovalo s lehkými vylepšeními až do roku 2016, kdy se přistoupilo ke kompletní rekonstrukci. „Dvacet let nonstop provozu tady už bylo vidět, navíc jsme nebyli spokojeni s tím, jak nájemci restauraci vedou,“ říká Václava Drechslerová.

Návrh na zbrusu nové zázemí připravili mladí architekti Alena Válová a Jiří Nosek z pražského studia Kvartyr, ale tři roky nakonec trvalo, než majitelé firmy získali všechna stavební povolení hlavně od Ředitelství silnic a dálnic. Stavbu pak nakonec ještě prodloužil nouzový stav kvůli pandemii koronaviru, neboť během něj vážla dodávka materiálu. Oficiálně byla zrekonstruovaná čerpací stanice otevřena 1. června a ještě v době naší návštěvy zde probíhaly dokončovací práce.

Rekonstrukce to byla opravdu důkladná. Kompletně se dělaly povrchy, nové nádvoří i atika, předělávaly se i nádrže a nainstalovaly nové stojany od Adastu. Oproti původní dispozici přibýlo jedno výdejní místo s rychlovýdejem nafty a kapaliny AdBlue pro kamiony. Je zajímavé, že čerpací stanice přes všechny komplikace během rekonstrukce ani na chvíli nepřerušila provoz, i když obsluha měla k dispozici pouze stavební buňku.

Stejně zásadní byla také rekonstrukce shopu. Z toho původního zůstala jen základová deska a na ní vyrostlo zbrusu nové zázemí, kde



se mohou dobře cítit jak zákazníci, tak zaměstnanci čerpací stanice. Vedle prostorného shopu se v útrobách stavby skrývá i přípravná jídla, šatna se sprchami a solidně dimenzované chlazené skladové prostory od firmy Hauser s velkou výkladní skříní v shopu na nápoje. Na chodbě pak najdete třeba nerezové obklady stěn. Podobný koncept už funguje v Kařezu, tady se jenom

rozvíjel," říká Václava Drechslerová. Celý interiér je vytápěn moderním i ekologickým tepelným čerpadlem nové generace, které v zimě funguje jako topení a v létě jako klimatizace. „Není zde zaveden plyn a vytápění elektřinou by bylo neekonomické," vysvětluje volbu vytápění Václava Drechslerová. I když v okolí nenajdete jediný strom, interiér ze dvou stran proskleného sho-

pu se v létě nijak zásadně nepřehřívá a přímé sluneční paprsky se do něj dostanou až pozdě odpoledne.

Také prémiové pohonné hmoty

Řidiči mají k dispozici osm výdejních míst (včetně jednoho rychlovýdeje pro kamiony), tan- ➔



Laserová kalibrace a ověřování nádrží

- na líh, biolích, 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



➔ kovat zde můžete benzín oktanového čísla 95 a motorovou naftu, popřípadě jejich prémiové aditivované varianty. Směs pro aditivaci byla vyvinuta se společností VIF. Pohonné hmoty velmi často pocházejí ze skladů Čepra, ale firma se nebrání spolupráci ani s jinými distributory. „Záleží na ceně i rychlosti dodávky,” vysvětluje Václava Drechslerová. V době naší návštěvy bylo u stojanů neustále plno, pumpa po rekonstrukci lákala nové zákazníky na ceny, které by mohly konkurovat diskontnímu řetězci Tank Ono. „Chceme, aby se tady motoristé zastavovali, aby zjistili, jak se to tady změnilo. Dlouhodobě ale máme trochu jinou cenovou politiku, určitě se nesnažíme být nejlevnější,” vysvětluje Václava Drechslerová.

S ohledem na to, že na čerpací stanici není přípojka na plyn, majitelé ani neuvažují o tom, že by sortiment pohonných hmot rozšiřovali o CNG, popřípadě LPG. A to samé platí i pro elektromobilitu, respektive nabíjecí stanice. „Plánujeme to pouze na čerpací stanice, kde máme dostatečný příkon. Již nás oslovil ČEZ i E.on, ale nabídka nebyla nijak výhodná. Osobně si nemyslím, že je trh na elektromobilitu připraven,” říká Václava Drechslerová.

Refýž v době naší návštěvy samozřejmě zářila novotou, vybavení výdejních míst bylo standardní. Jen mě překvapilo, že kbelík s vodou a stěrka na sklo jsme našli pouze u jednoho stojanu. Kamiony a autobusy v celém areálu čerpací stanice najdou osm parkovacích míst, okolo 26 jich mají k dispozici řidiči osobních automobilů. Platit můžete vedle standardních kreditních karet tankovacími kartami CCS, UTA a DFC, v současnosti majitelé jednají i se společností DKV. Je chválné, že od roku 2000 je řetězec přihlášen do systému „Pečeť kvality” a pracovníci firmy SGS zde pravidelně odebírají vzorky pohonných hmot na kontrolu jakosti.

Příjemná atmosféra, solidní služby

Pokud jste to tady znali předtím, zřejmě i vám při vstupu do nového prostoru shopu spadne brada a možná jen tak mimoděk hlesnete „wow”. Trochu také možná znejistíte při prvním kroku na novou podlahu tvořenou betonovou stěrka a lesklým akrylátovým lakem, která zatím působí, jakoby byla právě čerstvě vytřená, a tudíž ještě mokrá. Ale jinak se v ní efektně zrcadlí stropní osvětlení, které vedle standardních LED panelů tvoří také bodové osvětlení namířené na přesně cílená místa. Výsledkem je příjemná neoslňující atmosféra, přitom je na zboží perfektně vidět.

Shop je velice vzdušný a přehledný, čtyři samostatné regály rámuji přirozenou „cestu” k pokladně a příkladně nabízejí impulzní zboží. Celou



pravou boční stěnu tvoří chlazené vitríny pro nápoje, podél prosklených stěn shopu pak najdete tradiční zboží jako květiny, noviny a časopisy nebo box se zmrzlinou. Vedle pokladny je nika s integrovaným regálem se zbožím automotive, kde je vidět, že hlavním partnerem pro dodávky autokosmetiky nebo kapaliny do ostřikovačů je společnost DF Partner. Podle současných trendů nechybí nad pokladnou i nad pultem občerstvení informační LCD panely, jednotlivé části shopu pak popisují ryté nápisy na tmavě mořených dřevěných soklech decentně nasvícené bodovými světly.

Na rozdíl od původní stavby, kde byl prostor shopu a restaurace oddělen, je nyní plynule propojen. Podél nejdelší prosklené strany stavby narazíte nejdříve na kávový koutek se samoobslužným automatem Franke a dotykovým displejem, na něj navazuje sedací část bistra s celkem pěti stoly pro dvacet strávníků. Nad stoly jsou jakoby v prostoru zavěšené designové žárovky propojené kontrastním červeným kabelem. Vodorovně podle stolků se pak táhne také pult bistra. Celý prostor je zakončen pohodlnou pohovkou a efektní obrazovou tapetou s motivem jídla a cestování, kterému dominuje anonymní přivítavá tvář neznámé ženy v automobilu. Z této strany navíc zákazníci najdou vstup na sociální zařízení, které je připraveno pro instalaci turniketů, jimiž by se jejich použití zpoplatnilo. Ale zatím to prý není na pořadu dne. Sociální zařízení působí stejně jako celý prostor před nimi příjemně a v době naší návštěvy zářilo čistotou. „Občerstvení ještě není úplně hotové. Chceme je trochu doladit výraznějšími barevnými motivy a zútulnit,” říká Václava Drechslerová. Pravdou je, že celý prostor by určitě oživil nějaké živé rostliny, které tu zatím chybí.

Kávu i kávovary dodává na čerpací stanice Koloc Oil firma Dallmayr, zákazník jednak může využít automatický kávovar na kelímky, nebo si vybraný druh kávy objednat u obsluhy do poctivého porcelánu. K tomu si může nabídnout něco ze sladkého rozpékaného pečiva nebo vlastních baget, sendvičů, salátů a dezertů, které jsou vystaveny v prosklené vitrině. Koloc Oil má vlastní



výrobní v Kařezu, ze které zásobuje čerstvým jídlem všechny tři čerpací stanice ve Středočeském kraji. Kromě baget, sendvičů a mléčných dezertů zde kuchaři vaří standardní teplá jídla a polévky. Zapomeňte na rolující párek a tuhý rohlík, zákazníci této čerpací stanice si mohou pochutnat třeba na klasické rajské omáčce, guláši, řízku nebo švestkových knedlicích, popřípadě povídkových vdolcích. „Gastro zatím jede ve zkušebním provozu, zkoušíme, co je všechno možné a co si zákazníci žádají. Pro nás je důležitá především kvalita, chceme, aby zákazník nebyl nijak ochuzený,” vysvětluje Václava Drechslerová.

Závěr

Čerpací stanice na D4 má samozřejmě otevřeno nonstop, její provoz pak zajišťuje celkem deset zaměstnanců. Všechny venkovní i vnitřní prostory hlídá ve dne v noci kamerový systém a obsluha samozřejmě udržuje dobré styky i s policií ČR, která se zde pravidelně zastavuje nejen na kávu. Rekonstrukce ještě není úplně hotová, v současnosti se čeká na vyrobení zbrusu nového totému od firmy Gema z Uničova v úplně jiném designu, než je ten stávající, v plánu je také výstavba venkovního posezení, pro které je připraven prostor za shopem.

Už nyní je však možné hodnotit. Za sebe musím říci, že zrenovovaná čerpací stanice Koloc Oil na D4 u Líšnice nás velmi příjemně překvapila. I když se jedná o relativně malou síť pouze čtyř čerpacích stanic, je vidět, že když se chce a nechybí nápady, profesionální přístup a samozřejmě odpovídající finanční prostředky, je možné postavit něco, co dokáže směle konkurovat obřím řetězcům a v mnohém je i překonat. Zde je vidět, že za tím stojí nejen dlouholeté zkušenosti, ale zároveň i snaha posunovat se dále a odvaha zkoušet něco nového. V důsledku z toho budou mít prospěch nejen její majitelé, ale především motoristé, kteří se sem budou rádi vracet.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

Z HROZNŮ, BEZU A ŠPETKY FANTAZIE



Ninea®



MODERNÍ VÝDEJNÍ STOJANY S TRADICÍ

V červenci jsme společně díky exkluzivnímu pozvání od společnosti Your System, respektive její divize Octo Technology, navštívili výrobní závod společnosti Gilbarco Veeder-Root v německém Salzkottenu. Největší evropský producent stejnojmenných výdejních stojanů pro čerpací stanice nepřerušil výrobu ani v době pandemie, my jsme však byli prvními návštěvníky závodu po čtyřech měsících. Při prohlídce jsme pak všichni byli vybaveni ochrannými pomůckami, abychom jim tam zákeřný virus nikde nenechali.

Salzkotten je menší město v okrese Paderborn v Severním Porýní-Vestfálsku. Čtvrtá největší spolková země Německa s metropolí Düsseldorf je vlastně hlavní průmyslovou základnou našeho západního souseda, a tak sem montážní závod Gilbarco Veeder-Root, který je asi nejznámějším podnikem v celé oblasti okresu Paderborn, nepochybně patří. V současné době zde pracuje přes 300 zaměstnanců, kteří v roce 2019 udělali obrát přes 130 milionů euro, když se jim podařilo vyrobit celkem 13 617 výdejních stojanů (73 370 hadic).

Začalo to v 19. století

Továrna v Salzkottenu má více než stoletou tradici, konkrétně už v roce 1899 zde chemik Ferdinand Henze rozjel výrobu zařízení pro

skladování a distribuci petroleje. Nejrůznější nádoby a kanystry na těkavé kapaliny se zde vyráběly až do 90. let minulého století. Podnik se však také už koncem 20. let začal zabývat výrobou výdejních stojanů pro čerpací stanice. Tehdy se jednalo o pákové stojany se skleněným válcem. Technologie se samozřejmě postupně vyvíjely, podnik v Salzkottenu pak byl prvním na světě, který kolem roku 1980 vyrobil pro Aral multiproduktové stojany. Produkty ze Salzkottenu nesly až do roku 1998 značku Tanklagen Salzkotten, pak však podnik v rámci tehdejší „divoké“ globalizace koupila skupina General Electric a stojany začaly nést značku americké společnosti Gilbarco, která byla rovněž součástí tohoto průmyslového giganta. Mimochodem, samotné Gilbarco bylo založeno dokonce už v roce 1865 a během své více

než 150 leté historie zažilo (a přežilo) všechny události spojené jak s průmyslovou revolucí, tak s oběma válkami a překotným vývojem technologií zvláště po roce 1945.

Kvůli hospodářské krizi v roce 2001 však General Electric část podniků, které měly na starosti transportní technologie, prodal velké investiční skupině Danaher. Ta Gilbarco v roce 2002 propojila s dalším německým výrobcem měřicích systémů a elektroniky Veeder-Root a vznikla nová značka Gilbarco Veeder-Root, která je dnes největším samostatným výrobcem výdejních technologií pro čerpací stanice v Evropě. V roce 2016 se skupina Danaher rozdělila na dvě části a Gilbarco Veeder-Root se stalo součástí oddělené skupiny Fortive. K dalšímu dělení pak dojde začátkem příštího roku, a značka se tak stane brzy součástí nově vytvořené skupiny Vontier vzniklé rozdělením současné skupiny Fortive.

Globální společnost Gilbarco Veeder-Root samozřejmě nevyrábí pouze výdejní stojany a měřicí systémy, ale mimo jiné také čerpadla značky Red Jacket, tankovací systémy Gasboy, řídicí a platební systémy a spoustu dalších produktů, které však většinou souvisejí se skladováním, distribucí a výdejem pohonných hmot a nových alternativních energií v dopravě. Poslední investicí skupiny se teprve předloni stal menšinový podíl ve značce Tritium, díky níž bylo portfolio společnosti rozšířeno o nabíjecí stojany pro elektromobily. Nejvyšší vedení skupiny Gilbarco Veeder-Root sídlí v americkém Greensboro, ústředí evropských aktivit najdete v anglickém Basildonu. Další evropské podniky kromě Salzkottenu jsou v Hamburku (tanky a sondy na měření hladin), italské Florencii (platební systémy) a nově v Amsterdamu (továrna Tritium produkující nabíjecí stojany pro elektromobily). Gilbarco Veeder-Root pak má ve většině evropských států (Velká Británie, Německo, Francie, Dánsko, Norsko, Finsko, Švédsko, Rusko, Rumunsko, Srbsko, Itálie, Maďarsko, Litva, Estonsko, Lotyšsko, Polsko, Španělsko, Belgie, Holandsko) své vlastní servisní a prodejní organizace, v těch ostatních, včetně Česka, je zastupují distributoři a servisní partneři jako například Your System.

Pandemie výrobu neomezila

Kvůli přísným bezpečnostním opatřením s ohledem na nakažlivou nemoc Covid-19 jsme se v podniku setkali pouze s produktovým manažerem Gregorem Trelle. Povolanejšího průvodce jsme si však těžko mohli přát. Gregor Trelle totiž pracuje ve firmě Gilbarco přes 30 let, začínal zde jako učeň, a než se dostal na

současnou pozici, prošel si v závodě nejrůznějšími posty.

Už na recepci podniku nám Gregor Trelle sdělil, že jsme první návštěva po čtyřech měsících, nicméně továrna se nezastavila ani na chvíli a během pandemie fungovala bez problémů. Dovnitř areálu však mohli pouze zaměstnanci. Všechna opatření pak byla nastavena tak, aby nebyla narušena výroba, což se podařilo. My jsme po provozech samozřejmě chodili v rouškách, dodržovali předepsanou vzdálenost od zaměstnanců, na recepci nám změřili teplotu a nikdo nám zde nepodal ruku. Ale taková je doba...

Přestože se výroba nezastavila ani na minutu, bude celková produkce v letošním roce pravděpodobně nižší než v loňském roce, a to zejména kvůli skutečnosti, že někteří zákazníci snížili své výdaje kvůli pandemii. I přes to však stále existuje značný počet nových zákazníků ve srovnání s předchozími lety. Továrna v Salzkotten zásobuje především evropský trh, ale část produkce je distribuována po celém světě. Například ve dvoře jsme našli pečlivě zabalený automat s cílovou adresou protinočů.

Mimochodem, podle pečlivě vedených statistik je aktuálně celosvětově v provozu přibližně 565 tisíc výdejních stojanů značky Gilbarco Veeder-Root, Ostatně firma společně se skupinou Dover (značky Tokheim a Wayne) drží 75procentní podíl na trhu s těmito produkty. „Když vezmete jednotlivě značky Tokheim a Wayne, pak naše Gilbarco ukrajuje z tržního koláče největší část,“ říká Gregor Trelle.

Čtyři produktové řady

V současné době se v závodě v Salzkottenu



vyrábějí celkem čtyři modelové řady výdejních stojanů. Vlajkovou lodí a nejprodávanějším produktem je řada SK700-II, která je charakteristická hranatým designem ve tvaru písmena C. Jedná se o modulární stojan, který lze vyrobit až pro šest různých produktů od tekutých ropných paliv přes LPG, CNG nebo kapalinu AdBlue. Lze si objednat provedení s navigátem i bez, s dlouhými hadicemi, které mohou být jak z čela, tak z boku podél refýže. Zvolit si můžete také klasické pístové měřiče nebo inovativní šnekové. Jejich výhodou je, že si mnohem delší dobu udrží přesnost měření. A od volby zákazníka se samozřejmě odvíjí také použitý zobrazovač. Nově si již můžete objednat i multifunkční velkoplošný displej s uhlopříčkou až 19 palců, který vedle údajů o tankování dokáže zobrazovat třeba reklamu cílenou na tankující-

ho zákazníka. Stojan lze pak také vybavit čtečkou karet FlexPay s 12placovým dotykovým displejem. „Vývoj stojanů svým způsobem určují požadavky a zkušenosti zákazníků. My sice přinášíme nové tvary i technologie, ale všechno musí být uzpůsobeno tak, aby to hlavně vyhovovalo koncovému uživateli,“ vysvětluje Gregor Trelle přesně podle motto firmy „Your dispenser, your way“ neboli „Váš stojan, vaše cesta“.

Novinkou loňského roku je řada Horizon II. Ta technicky vychází z modelu SK700-II, ale přináší prostorově úspornější H design, který najdete u většiny čerpacích stanic na druhé straně Atlantiku. V Evropě se tento styl stojanů používá tam, kde investoři postavili stanice dle standardů z USA, nebo tam, kde je jednoduše nedostatek místa pro standardní stojany. Další stojan Frontier EU je ještě kompaktnější. Maximálně dvouproduktový stojan je určen hlavně pro menší čerpací stanice, uvnitř se však skrývají opět technologie i elektronika z řady SK700-II. Aktuálně nejnovějším výrobkem továrny v Salzkottenu je stojan Endura, který je určen hlavně pro flotilové tankování a neveřejné čerpací stanice. Ten může být pro změnu vybaven systémem Orpak, který je určený pro fleetový management vozových parků a umožňuje fakturaci a bezpečné platby pro firemní zákazníky. Mimochodem, u nás technologii Orpak využívá systém FuelOmat.

Na nádvoří podniku jsme si také mohli prohlédnout evoluci nejprodávanějšího modelu SK700-II. Jednalo se o prototyp výdejního stojanu s velkým multifunkčním displejem, který měl být vystaven na letošním veletrhu UNITI ve Stuttgartu. Ten byl samozřejmě kvůli Covidu-19 přesunut na příští rok, a stojan pro-



➔ to zatím vidělo jen několik zákazníků jako součást programu Voice of Customer, během kterého získává továrna zpětnou vazbu od zákazníků k navrhovaným změnám. V současné době proto probíhá jeho další vývoj, a pokud se příští rok v únoru bude UNITI skutečně konat, přiveze tam Gilbarco zřejmě další vylepšený prototyp, který by se případně mohl už příští rok dostat do sériové výroby. Naopak jsme nikde neviděli horkou novinku výrobního programu v podobě stojanu Endura CleanScreen. Jak název napovídá, jedná se o výdejní stojan kapaliny do ostřikovačů. Jeho předností je certifikace MID a ATEX, která umožňuje, aby se stal součástí refyže, a také značná technologická shoda se stojanem SK700-II, což zajišťuje jeho bezproblémový servis. Stojan je navíc stejně jako stojany na kapalinu AdBlue osazen unikátním magneticko-indukčním měřičem, který neobsahuje žádné mechanické díly a v podstatě se nedá rozbít. Tento stojan by se však měl do výroby a na trh dostat ještě v letošním roce.

Během naší diskuse se objevila také otázka vývoje a výroby vodíkových stojanů. Gregor Trelle nám vysvětlil, že v tomto ohledu existuje dnes již mnoho výrobců, kteří se specializují na poskytování těchto řešení na klíč, a to vč. právě vodíkových stojanů. Proti tomu je však prozatím poptávka na evropském trhu stále nízká, takže toto šesení je zatím omezeno na spolupráci s již existujícími výrobci. Pokud to však trh bude v budoucnosti vyžadovat, Gilbarco Veeder-Root zváží investice i v této oblasti.

Výroba bez meziskladů

Po úvodním slovu Gregora Trelle vyřážíme na přesně stanovenou 45minutovou prohlídku závodu. Hned na dvoře se pak zastavujeme u otevřeného, ale prázdného kamionu. „Salzkotten je primárně montážní závod, který sestavuje produkty z dovezených dílů. Tohle je například kamion, který dovezl kovové díly pro skříň a opláštění,” vysvětluje Gregor Trelle a dodává, že výroba se zde řídí metodou „just in time“ (JIT). To znamená, že se jednotlivé díly nehromadí na skladě, ale přímo z kamionu putují na výrobní linku a vždy se objednává množství určené pro předem objednané zakázky. Počet dodavatelů z Německa i ze zahraničí je proměnný, některé komponenty putují až z Číny a mezi dodavateli je také jedna firma z České republiky.

Součástí provozu je vedle montážní linky a kontrolních stanovišť ještě lakovna, kde se dělají barevné kombinace přesně podle požadavků zákazníka. Po výrobní lince pak putují jednotlivé stojany se svou konkrétní specifikací



a postupně do nich pracovníci implantují jednotlivé technologické celky. Nejdříve se osadí motory, pak měřiče, plechové nebo nerezové části, rekuperace benzinových par, hadice, pistole a pak se osazují kabely a elektronika. Nezáleží na tom, jaké množství stojanů zákazník objedná, vyrobit zde klidně mohou i jeden jediný stojan v dané specifikaci a barevné kombinaci. Je to vlastně podobné jako v automobilce.

Procházíme kolem montážní linky na stojany SK700-II a nelze si nevšimnout velké obrazovky na zdi, která zobrazuje denní plán a jeho plnění. Mezi čísly lze najít i celkový denní obrát firmy, zaměstnancům se nic netají. Na konci výrobní linky se stojanu ujímají pracovníci na kontrolních stanovištích, kteří jsou od sebe kvůli Covid-19 oddělení průhlednými

plastovými závěsy. Samotní pracovníci v normálním provozu roušky samozřejmě nemají, pokud je možné dodržet předepsané odstupy. U hotových stojanů je totiž třeba zkontrolovat funkčnost elektroniky i hydrauliky a pak je třeba zkontrolovat a nastavit na metrologických pracovištích přesnost měřících systémů. Než se stojany vydají ke koncovým zákazníkům, musí jimi protéct přesně definovaný objem paliva a přitom se zkaližují jejich měřiče, aby splňovaly certifikaci podle MID. Až poté se stojany pečlivě zabalí do ochranné fólie a podle určeného časového harmonogramu se vydají na cestu ke koncovému zákazníkovi.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Novinka

Čas dobít váš business s řešeními Veefil přichází právě nyní.
Rychlodobíjecí stanice 50-475 kW DC z řady

Veefil^{PK}



Kompaktní rychlodobíjecí stanice

pro elektromobily nabízí elegantní a ekonomické řešení dobíjení elektromobilů
pro vaši čerpací stanici, parkoviště, obchodní dům nebo průmyslový provoz.

Kompatibilita s čerpacími stanicemi | Konstrukce pro venkovní použití | Jednoduchá instalace
Minimum prostoru k instalaci | Patentovaný chladicí systém | Jednoduché intuitivní ovládání
Design dle brandu zákazníka | Dlouhá životnost | Nízké provozní a servisní náklady

Další produkty ...



VODA VYSTAVILA ÚČET NA 60 MILIONŮ KORUN

Na 60 milionů korun odhadla nedávno Správa státních hmotných rezerv (SSHR) výši škod, které napáchala blesková povodeň v půlce června ve skladu státních krizových rezerv nafty v Kostelci u Heřmanova Městce na Chrudimsku.



Únik nafty do potoka

Po bouři a přívalem dešťů 14. června z areálu unikla nafta, která znečistila místní Podolský potok. Hasiči ji museli zachytávat nornou stěnou. V areálu skladu voda podemlela silnice a koleje, po nichž cisterny přivážejí a odvázejí pohonné hmoty. Poničila také dešťovou a olejovou bezpečnostní kanalizaci, tunel, strojovnu a nádrže. Obyvatelé Kostelce nemohli několik dní používat vodu ze studní, ale provedené odběry vzorků nakonec ukázaly, že spodní voda a studny nebyly naftou kontaminované.

Stejný sklad, ve kterém má správa uloženou část krizových rezerv státu, postihla podobná nehoda pouhý týden poté znovu. Ve druhém případě už ale k úniku ropných látek nedošlo. I tak nehoda a stále probíhající náprava vzniklých škod přijde správu draho. Jen část nákladů uhradí pojišťovna.

Sanace půdy

Levná nebude ani sanace kontaminované půdy. Testy půdy v okolí prokázaly v jedné

lokalitě zvýšenou koncentraci uhlovodíků. Ze 45 vzorků půdy byla na jednom pozemku v Kostelci naměřena vyšší koncentrace (v ukazateli C10-C40). Tento pozemek byl v termínu do poloviny července vyčištěn a kontaminovaná zemina odvezena specializovanou firmou. SSHR také nechala otestovat přes 30 studní v nejbližším okolí, některé z nich i opakovaně. Výsledky rozboru všech vzorků byly ale naštěstí negativní.

„Poničen je tunelový komplex, kde je několik nádrží. Voda tam byla ve výšce 130 centimetrů. Je to ohromný přírodní živel, s tím nic neuděláme,” pronesl hned krátce po nehodě předseda SSHR Pavel Švagr. Podle jeho odhadu uniklo až několik stovek litrů nafty, což je prý jen zlomek uskladněného objemu, jehož celkové množství ale státní organizace tají.

A údaj o úniku několika stovek litrů potvrdila správa i nyní. „Jedná se o jednotky stovek litrů. Přesné číslo není ještě možné uvést, stále probíhá odkalování a analyzování vzorků nafty, která byla přečerpána ze zachytné vany a poškozených nádrží. Jedná se o setiny

promile z celkového množství uloženého ve skladu,” uvedl pro Petrol magazín koncem července mluvčí SSHR Jakub Linka.

Oprava skladu vylepší i jeho zabezpečení

Správa podle něj hodlá udělat vše pro větší zabezpečení skladu. „V první fázi jsme se soustředili na to, aby sklad mohl začít fungovat alespoň v omezeném režimu, což se už podařilo. Opravili jsme olejovou kanalizaci, zpevnili silnice v areálu skladu a provedli jsme další nezbytné opravy. V další fázi se budeme zabývat i protipovodňovými opatřeními. Uvažujeme o vybudování protipovodňového valu, sanaci a zpevnění koryta Podolského potoka, nebo o vybudování valu kolem stáčíště a železniční vlečky,” slibuje mluvčí Linka.

Správa ochraňuje pro stát statisíce tun ropy a pohonných hmot jako krizové rezervy pro případ různých katastrof a nenadálého výpadku v zásobování. Zatímco ropu skladuje v zásobnících státní společnosti MERO v Nelahozevsi u Kralup, většinu benzínu a nafty má uloženou ve skladech státního distributora firmy Čepro po celém Česku. A jak ukázala i havárie povodní poničeného skladu v Kostelci, část skladů s rezervními pohonnými hmotami patří přímo samotné správě.

Stát tak má prostřednictvím SSHR zásoby ropy a paliv, které v současné době vystačí na 83 dnů. Což je 7 dnů pod minimem stanoveným Evropskou unií. O dokoupení zásob na úroveň alespoň unijního minima se však správa s vládou dohaduje několik let a ministři dodnes nespěchají.

Spotřeba paliv přitom během koronakrizy klesla až o 30 procent. Jak moc to ovlivní letošní úroveň strategických zásob, ale není zatím jasné. „Současná výše nouzových zásob ropy a ropných produktů se vypočítává na základě výsledků roku 2019. Takže vliv koronakrizy se projeví až za rok, kdy budou nové hospodářské výsledky zaneseny do statistik,” uvedl mluvčí Linka.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



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

SUPER BENZIN ADITIV



- Udržuje motor a palivový systém čistý
- Zlepšuje mazací schopnost benzínu, chrání vstřikování před opotřebením

Praktické jednorázové balení

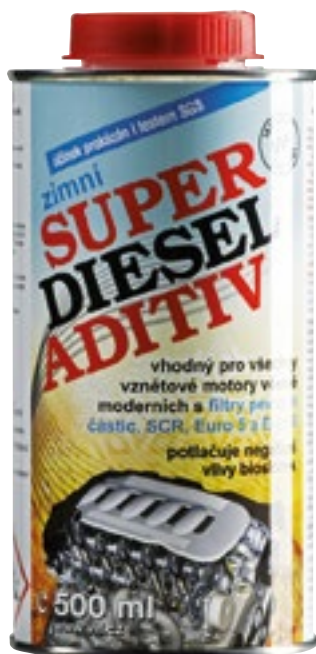
- Jedno balení na nádrž
- Aplikace bez odměrky
- Řešení pro bezzátkové uzávěry

- Snižuje tření v motoru a tím zvyšuje jeho výkon
- Chrání palivový systém před korozi
- 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

PETROL
PARTNER

**letní
zimní
varianta**

SUPER DIESEL ADITIV



- Udržuje čistotu vstřikovacích trysek
- Chrání před korozi
- Zvyšuje mazací schopnost paliva
- Zvyšuje cetanové číslo, čímž zlepšuje spalování, snižuje hlučnost a zvyšuje výkon

- Snižuje opotřebení
- Snižuje spotřebu paliva až o 5 %
- Potlačuje pění paliva
- Stabilizuje naftu s biosložkami a prodlužuje její skladovací dobu
- Kompatibilní s filtry pevných částic i systémy SCR

**Dostání
v sítích**

ELIT
vice než autodily



BENZINA
Unipetrol Group

oma  **cz**

AUTO KELLY
vše pro auta

APM
AUTOMOTIVE
Váš dodavatel autodílů

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

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



ŠPIČKOVÉ POHONNÉ HMOTY ZA TRANSPARENTNÍ CENY

UIC UNIPETROL
INDEX
CZECH

Unipetrol, jediný výrobce paliv v Česku, používá už téměř čtyři roky cenový index Unipetrol Index Czech (UIC), který nahradil dříve využívané formulové ceny. Index UIC stanovuje aktuální základní velkoobchodní cenovou hladinu pohonných hmot a prodává se podle něj většina pohonných hmot na tuzemském trhu. „Těší mě, že UIC prokázal stabilitu a kontinuitu a stal se pro český trh velkým přínosem. Index je bezplatně dostupný všem zákazníkům, kteří díky němu získávají dokonalý přehled o aktuální ceně,“ říká Jiří Winkelhöfer, ředitel Jednotky obchodu Rafinérie Unipetrolu.

**Unipetrol spustil index UIC v roce 2016.
Co vás vedlo k jeho založení?**

Naším cílem byla snaha zjednodušit kalkulaci velkoobchodních cen pro český trh a zvýšit jejich transparentnost. Zákazníci díky UIC získali lepší orientaci v místních velkoobchodních cenách pohonných hmot a současně se jim zjednodušil celý proces nákupu.

**Jak jste doposud spokojený
s jeho fungováním?**

Cenový index UIC se rozhodně osvědčil. V této oblasti je první raze českou „měnou“, přičemž odráží situaci na evrop-

ských trzích a současně zohledňuje specifika českého trhu. Jeho hlavní výhoda spočívá v tom, že zákazník může kdykoliv a naprosto jednoduše zjistit finální cenu. UIC totiž zahrnuje všechny příslušné daně a zákonné poplatky vyjma DPH, které jsou platné v Česku pro den, ve kterém je UIC publikován. Zákazník si započítáním své individuální smluvně sjednané slevy může ihned a sám spočítat svou finální cenu. Výhodou oproti předchozí praxi je rovněž to, že UIC je veřejný a zdarma přístupný všem. Tedy nejen našim zákazníkům, partnerům, odborné veřejnosti, ale komukoliv, kdo se zajímá o pohonné hmoty.

Index je veřejně dostupný na webových stránkách Unipetrolu. Ukazuje finální cenu?

UIC je referenční hladinou. Jako základní složka je dále upraven pomocí individuálně sjednaného smluvního cenového vzorce. Jednotlivé složky a parametry vzorce jsou stanoveny na základě objektivních kritérií, která jsou uplatňována vůči všem zákazníkům jednotně. Je optimálním řešením pro tendry a dlouhodobé dodávky, protože v každou chvíli reflektuje aktuální situaci – na rozdíl od formulových cen, které neumí postihnout budoucí nejistoty a přináší riziko neefektivity.

Celosvětovou ekonomiku v letošním roce významně poznamenala pandemie Covid-19. Jak se s touto mimořádnou situací vyrovnal Unipetrol?

Koronavirus nám zkomplikoval život jako všem ostatním. V obou rafinériích jsme měli na jarní měsíce naplánované odstávky výrobních zařízení, které jsme i přes mimořádné okolnosti zvládli zrealizovat. I během mimořádného stavu jsme zachovali výrobu a zásobovali český trh pohonnými hmotami i dalšími produkty.



Unipetrol je už pátým rokem jediným výrobcem pohonných hmot v Česku.

Jak zpětně hodnotíte vykoupení podílů v českých rafinériích a jejich další provozování?

Konsolidace výrobních kapacit byla určitě správným krokem. Dlouhodobě výrazně investujeme do rozvoje výrobních technologií a posilujeme integritu rafinérie, petrochemie a maloobchodu. V rafinérské oblasti plníme náročné legislativní cíle snižování emisí. Vzhledem k silnému zázemí nadnárodní skupiny Orlen máme přístup k různým nástrojům. Preferujeme rafinérská řešení už během samotného procesu výroby, což je pro motoristy přínosem oproti přimíchávání biosložek až při výdeji paliva nebo zavádění vysokokonzentrovaných biopaliv.

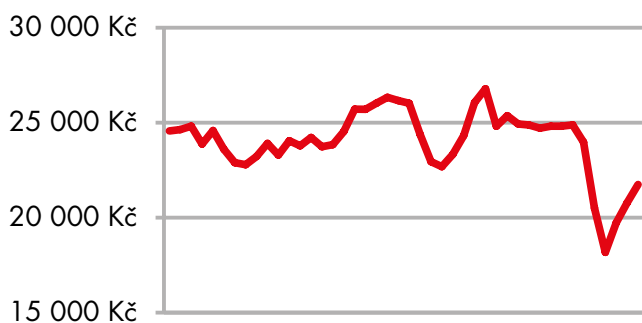
Jaké další rafinérské produkty jsou pro Unipetrol důležité?

Vyrábíme letecký petrolej, jehož poptávka je aktuálně narušena následky pandemie koronaviru a prognózy oživení spotřeby zatím nejsou příznivé. Výrobně i obchodně se situaci dokážeme přizpůsobit, obdobně jako v případě těžkých topných olejů, jejichž spotřeba v ČR v podstatě vymizela. Nalezli jsme však alternativy v rámci skupiny Orlen nebo na jiných zahraničních trzích. Na trh dále dodáváme asfalty a LPG, kde je poptávka uspokojivá.

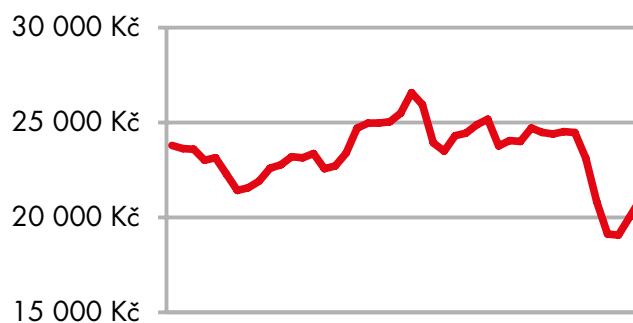
Podrobné informace o Unipetrol Index Czech najdete na www.unipetrolrpa.cz.

■ PR Unipetrol
FOTO: archiv

UIC 2017-2020 – Benzín BA95



UIC 2017-2020 – Motorová nafta



NA POČÁTKU BYLA ZAJÍMAVÁ MYŠLENKA

Na počátku byl nápad majitele společnosti Ing. Stříbrského vybudovat něco, co na trhu chybí: vytvořit službu a oslovit tak odbornou veřejnost petrolejářského trhu komplexně. Hovořit nezávislým jazykem jak pumpařů, obchodních partnerů, tak i velkých korporací. Být jejich velkým pomocníkem a komunikovat jejich služby.



PETROLmagazín

Redakce tehdy čítala dva členy, ředitele a sekretářku, postupně se začínalo spolupracovat i s externisty. První tři vydání vyšla v r. 2000 o 30 stranách, v roce 2001–2003 to bylo již šest vydání o 60 stranách.

Od léta roku 2004 nastupuji do firmy jako asistentka. Ovšem se svou patnáctiletou praxí v redakci a managementu v soukromém vydavatelsství jsem se snažila přicházet s různými náměty a inovacemi zejména v redakční činnosti, a zúročit tak své bohaté zkušenosti. Hned v roce 2005 měníme grafické studio, podobu titulní stránky časopisu, zavádíme pravidelné rubriky čísla. Vzniká projekt Petrol Partner, celoroční spolupráce sestavená přímo na míru klientům. Připravujeme společnou expozici s klienty PETROL magazínu pro veletrhy Autotec 2006 a 2008. Další ročníky bohužel Brněnské veletrhy společně s jinými výstavami v roce 2010 ruší.

V r. 2011 inovujeme logo firmy, titulní stránku a časopis se rozšiřuje na 80 stran, získává podobu luxusnějšího média v nové vazbě a na křídovém papíře. Od počátku svého působení ve společnosti se osobně účastním všech reportáží a většiny rozhovorů pro časopis, komunikuji s menšími klienty, ale později přebírám i velké firmy a společnosti. Získávám i další nové klienty z oboru a firmě se začíná dařit. V redakci vzniká myšlenka společné výstavy našich klientů, prezentací, společenského večera a soutěže v našem oboru – tak vzniká v r. 2007 první PETROLsummit. První ročník je uskutečněn s expozicemi firem, dvěma konferencemi souběžně a společenským večerem. Večery se zábavními tématy byly příjemným osvěžením náročného celodenního pracovního programu.

V listopadu roku 2011 přebírám post ředitelky a stojím před vážným rozhodnutím. V této těžké době ekonomické krize, zejména

na pro média, pokračovat a udržet časopis a začít prakticky od začátku. Chybí nový šéfredaktor, redakční tým a klienti čekají na redakční ediční plán pro příští ročník. To vše za podstatného snížení rozpočtu. Vytvářím nový pracovní kolektiv s novými externími redaktory. Konečně také připravujeme moderní webové stránky odpovídající trendu mediálních webů. V r. 2012 pořádáme PETROL summit již bez výstavních expozic, pouze jako konferenci s vyhlášením soutěže PETROLawards. Začíná ekonomická krize, která se dotýká našich klientů i celého mediálního trhu. Mnohé redakce ukončují svou činnost, malá vydavatelství pohlcejí zahraniční, snižují počty zaměstnanců. Před tiskovými médii se více prosazují a někde i upřednostňují webová. Vždy jsem věřila, že odborný časopis na pevných základech a se silnou klientskou podporou, kvalitním vedením a spolehlivými autory tuto krizi ustojí. Díky zásadním ekonomickým úsporám jsme tuto krizi zvládli. I v této napjaté době vznikají konkurenční časopisy našemu PETROLmagazínu podobné, nikdy se ovšem nepřiblíží jeho kvalitě a klientskému zájmu a brzy končí.

S novým týmem, se kterým se nám podařilo vytvořit kvalitní odbornou náplň časopisu, skvělou grafiku a samozřejmě si udržet podporu našich významných klientů bych měla být spokojená. Vždy ovšem záleží, jak se bude dařit našim klientům, jejich zakázkám i zájmu o publikování jejich činnosti, to vše se pak odráží i v našem časopise.

V letošním roce se nás jako všech ostatních dotýká coronavirová krize. Někteří klienti ruší či posunují své objednávky, jiní zavádějí striktní úsporná opatření. Ovšem jsou i firmy, které bez problému vyrábějí, či dokonce nestíhají výrobu. Tato krize se nás dotýká samozřejmě také a zejména navzdory omezeným finančním možnostem si přejeme udržet kvalitní medium a zachovat jeho vysoký standard jak obsahový, tak i vizuální.

Osobně věřím, že i tuto krizi ustojíme a pojedeme dál!

■ Gabriela Platilová





Václav Loula, tiskový mluvčí ČAPPO a odborný garant PETROLmagazínu

V této pro petrolejářské společnosti náročném období splnit cíle a zajistit oboru budoucnost i po roce 2040 je na stole i důležitá otázka komunikace směrem k politikům, tvůrcům legislativy, k automobilovému průmyslu a jeho požadavkům na energie pohonu jak spalovacích motorů, tak alternativ. Důležitá bude i komunikace směrem k vlastním zaměstnancům v oboru, ale i k široké veřejnosti, tedy našim zákazníkům.

K tomu nám v České republice již 20 let pomáhá časopis PETROLmagazín a společnost PETROLmedia. Každé jubileum znamená u všech slušných lidí, a to doufám, že petrolejáři jsou, poděkovat, popřát hodně dalších úspěchů a zamyslet se i nad budoucností.

Již více než 20 let pravidelně otvíráme ve dvouměsíčních periodách časopis Petrol a vždy s velkým zájmem čtu nejen palivářskou část, která je popisována a hodnocena z mnoha úhlů pohledu, ale i novinky v oblasti shopů, různé gastro projekty, nové směry v mycích technologiích, digitalizaci, karetních systémech atd. V poslední době přibývá článků a informací k ekologii, emisním limitům, alternativním pohonům. Myslím, že mohu s plnou odpovědností za uplynulých 20 let klasifikovat časopis na domácím trhu jako jediný plně oborový, který má vysokou odbornou a profesionální úroveň. Za to patří celé redakci a vedení společnosti mé upřímné poděkování.

Petrolejářský obor čekají velké změny, nové technologie, nové náročné cíle v podobě uhlíkové neutrality, proto bych rád popřál

i do dalších let a mnoha připravovaných vydání, aby si časopis nadále zachoval vysokou odbornou kredibilitu napříč celým oborem. Přeji proto ještě do dalších mnoha let petrolejářskému magazínu a Petrol mediím hodně úspěchů v odborné mediální oblasti a ve všech připravovaných moderních digitálních formách. V oblasti paliv i přes nástup alternativních pohonů jsem přesvědčen o další 20leté budoucnosti moderních spalovacích motorů, a proto i v dalším období budou prioritou kapalná paliva s vyšším podílem obnovitelných zdrojů a nižší uhlíkovou stopou. Proto i věřím, že stránky časopisu budou dále plnit odborné články o další ekologizaci kapalných paliv. Věřím, že v uvedeném období nebude časopis tisknout nějaký nekrolog pro rafinerie a vystavovat úmrtní list pro kapalná paliva. Nebude to o jednom palivu, čeká nás symbióza s alternativami, takže námětů pro zajímavé články, rozhovory, průzkumy, studie by mělo být dost.

Mám rád klasiky, své zamyšlení končím citátem od Seneky: „Čemukoliv se učíš, učíš se pro sebe“. Na závěr bych chtěl doporučit, aby i v dnešní uspěchané době si časopis přečetl každý provozovatel a obsluhující personál u čerpacích stanic. I oni potřebují v širších souvislostech informace a musejí být kvůli zákazníkům odborně na výši. Neměl by chybět ani na vybraných středních odborných školách.



Mgr. Jan Duspěva, předseda představenstva a generální ředitel společnosti ČEPRO

Společnost ČEPRO spolupracuje se společností PETROL media dlouhá léta. Vždy je dobré, když má obor svoji platformu, na kte-



ré se může setkávat, diskutovat, sdělovat i novinky a trendy. Jsme rádi, že za touto platformou stojí zkušený a vstřícní kolegové z PETROL magazínu a PETROL summitu a je nám ctí podílet se na jejich obsahu. Přestože řada odborných časopisů a akcí v dnešní době zaniká, oblast pohonných hmot je natolik důležitá a hospodářsky významná, že si tyto atributy zaslouží. Těší mne proto nadšení kolegů a držím jim palce do dalších let.



Ing. Luděk Drha, jednatel společnosti DF Partner

„Stejně jako Petrol Magazín i naše společnost DF Partner v letošním roce slaví kulatiny. Jako dynamicky rostoucí firma z oboru autochemie a autokosmetiky potřebujeme systematicky informovat naše obchodní partnery o produktových novinkách. Velmi si proto Vážíme dlouholeté spolupráce s Petrol Magazínem, kdy se můžeme spolehnout na profesionální přístup, schopnost srozumitelně formulovat klíčová sdělení a stabilně oslovovat vysoký počet čtenářů. Přejeme Vám, ať si i příštích 20 let zachováte tak vysoký standard, odbornost a mnoho spokojených čtenářů.“



Miloslav Šedivý, ředitel Gema

➤ Vážíme si práce celého kolektivu Petrolmedia, vážíme si odbornosti a nadšení, s jakým připravuje časopis a pořádá odborné akce. Již delší dobu je to prakticky jediná oborová platforma, kde je možno se dozvědět novinky, potkat se s kolegy, prezentovat vlastní výsledky práce. Je dobře, že se v dnešní době najde někdo, kdo je ochoten tuto velmi potřebnou a zásluhnou práci vykonávat, i když jistě není nijak výrazně zisková. Časopis má velmi dobrou úroveň a u každého čísla obdivuji rozsah a odbornost. Do budoucna bych si přál, aby vše pokračovalo minimálně tak jako dosud a kolektivu redakce přeji hlavně pevné zdraví, chuť a radost z vykonané práce a hodně dobrých nápadů.



Ing. Josef Vlašín, ředitel a jednatel společnosti MONTI SYSTEMS

Časopis Petrolmagazín a s ním spojený web je pro naši firmu hlavním komunikačním médiem už od jeho založení. V rámci našeho oboru, tedy vývoje technologií a softwaru pro čerpací stanice, hraje Petrolmagazín rozhodující úlohu v informovanosti zákazníků i v informovanosti o konkurenčním prostředí.

Přeji firmě další úspěšná léta činnosti a těším se na další plodnou spolupráci.



René Sion, ředitel Dallmayr Vending & Office

S Petrol magazínem spolupracujeme prakticky po celou dobu aktivní činnosti naší společnosti Dallmayr na českém trhu. Je to velmi kvalitní odborný časopis, kde stojí za to nejen „být viděn“ a prolistovat jej, ale většina jeho článků stojí za to být přečtena. Poskytují srozumitelnou formou informace o petrolejářském světovém i českém trhu, s výrazným přesahem do automobilového průmyslu, s vysokou informační hodnotou pro naše vlastní rozhodování o strategii správy vozového parku a samozřejmě o prodejním kanálu ve formě čerpacích stanic. Petrol magazínu přejeme hodně úspěchů do dalších let a budeme se těšit na pokračování naší spolupráce.



Ing. Šebesta Luděk, jednatel společnosti ŠEBESTA, spol. s r. o.

Děkujeme všem pracovníkům společnosti Petrolmedia za dlouholetou, vstřícnou spo-



lupráci při představování a prezentaci produktových zařízení a novinek vyráběných naší firmou pro provoz čerpacích stanic. Jelikož jsme česká výrobní a dodavatelská firma, jsme velmi vděční za pomoc, kterou nám v rámci možné prezentace časopis Petrolmagazín přináší.

Jsme rádi, že časopis svou mediální pozicí dokáže podpořit tuzemské české investory, výrobce a dodavatele, což se pro tyto firmy stává nezbytně důležitým tématem dnešních dnů.

Děkujeme časopisu Petrolmagazín za dlouhodobě kvalitní a seriózní zpracování témat z každodenních provozů čerpacích stanic a do dalších let mu přejeme stále se rozšiřující počet čtenářů.



Daniel Tobolka, ředitel, AutoMax Group s. r. o.

Petrolmagazín je náš dlouholetý mediální partner. Všeobecná popularita magazínu a jeho cirkulace v prostředí provozovatelů čerpacích stanic ho činí atraktivním médiem navzdory všeobecnému trendu šíření elektronických platform. Petrolmagazín si stále drží dominantní postavení odborně/ sektorově zaměřené publikace petrolejářského segmentu.

Přejeme, aby si toto výsadní postavení a vysokou odbornou kvalitu udržel co nejdéle.



TRADICE • SPOLEHLIVOST • KVALITA



ALTERNATIVA K ELEKTROMOBILITĚ? DEKARBONIZACE PHM

Asociace FuelsEurope představila v polovině června strategii pro kompletní dekarbonizaci dopravních pohonných hmot do roku 2050. A dokonce vyčíslila i předpokládané náklady. Na realizaci bude třeba vynaložit finanční prostředky ve výši až 650 miliard eur. Pro paliváře je tento plán natolik závažný, že jsme se rozhodli učinit z něj i hlavní téma nadcházejícího PetrolSummitu a věnovat se této strategii budeme podrobněji i v dalších číslech Petrol magazínu.



Poloprodukt na výrobu syntetického paliva v podání start-upu Sunfir

Strategický plán odhalený evropskou asociací FuelsEurope 15. června 2020 přikládá zásadní význam nízkouhlíkovým kapalným palivům v souvislosti s dosažením klimatické neutrality EU do roku 2050. Hlavními důvody pro jejich nasazení však nejsou jen klimatické ambice EU, ale i pandemie COVID-19 a její negativní dopad na evropskou ekonomiku.

„Věříme, že s ohledem na zvyšující se důraz na zotavení a nové investice je právě teď ten pravý čas otevřít politické diskuse s EU, národními tvůrci politik a zákazníky ohledně vytvoření politického rámce, který nasazení

těchto nezbytných nízkouhlíkových paliv umožní,” prohlásil John Cooper, generální ředitel FuelsEurope.

Alternativa pro konvenční paliva

Asociace očekává, že do konce první poloviny 21. století dojde v automobilovém sektoru k masivnímu přechodu na elektromobilitu, v důsledku čehož výrazně poklesne poptávka po produktech z ropy, zejména po kapalných palivech využívaných v dopravě. Nízkouhlíkovými kapalnými palivy se rozu-

mí udržitelná paliva, která nejsou vyráběna z ropy a při jejichž výrobě a využití dochází k velmi nízkému, či úplně nulovému vzniku emisí CO₂. Jinými slovy jde o tzv. syntetická paliva. Mají hrát klíčovou roli především v letecké, námořní a nákladní dopravě. Podle FuelsEurope zmiňované sektory v současnosti nemají pro konvenční paliva technologickou alternativu.

Spolek rovněž odhaduje, že si plán na dosažení nulových emisních hodnot během následujících třiceti let vyžádá investice v hodnotě až 650 miliard eur (zhruba 17,3 bilionů Kč).

„Tento plán je ambiciózní, je však proveditelný za předpokladu, že bude spolupracovat více zainteresovaných stran. Tyto nové technologie jsou vzrušující, ale jsou nákladné a jejich vývoj ve větším měřítku bude vyžadovat důvěru investorů a politickou vizi. Všichni musí být na palubě. Vyzýváme tvůrce politik EU, aby co nejdříve zahájili dialog na vysoké úrovni se všemi příslušnými zainteresovanými stranami. My jsme připraveni převzít vedoucí úlohu za průmysl s palivy,” završil své vyjádření Cooper.

FuelsEurope je spolek, který sdružuje 40 společností stojících za téměř 100 % rafinerií a více než 75 % maloobchodních prodejců pohonných hmot v EU. Členská základna zahrnuje společnosti jako například Shell a BP. Ty se v souvislosti s klimatickými cíli EU letos zavázaly ke snížení emisí CO₂ ze svých aktivit na nulové hodnoty do roku 2050.

Zachrání spalovací motory syntetická paliva?

Podle ropných společností ano, proto jejich zastřešující organizace FuelsEurope výrazně tlačí na vedení EU, aby syntetická paliva začala brát vážně. Důvod je nasnadě – nová nízkouhlíková kapalná paliva by mohla významně prodloužit životnost spalovacího motoru. Automobilkám jako třeba Mazda nebo McLaren se tato vize zamlouvá. Naproti tomu takový Mercedes vidí budoucnost jedi-

ně v elektřině. Využití těchto umělých paliv by podle FuelsEurope pomohlo značně snížit emise, automobilkám by přineslo víc času na vývoj nových technologií pro elektromobilitu a také na vybudování infrastruktury. Odálil by se tak zánik klasických spalovacích motorů.

Co je to syntetické palivo?

Jak již název napovídá, jde o uměle vytvořené palivo (benzin nebo diesel). Zatímco běžné palivo vzniká rafinací ropy, umělá paliva vznikají chemickou reakcí (nejčastěji elektrolýzou vody na kyslík a vodík, následně sloučení vodíku s CO). Jejich spalování produkuje výrazně čistší emise (bez síry a aromatických uhlovodíků), využití CO pro výrobu (z průmyslové výroby nebo přímo ze vzduchu) z nich dělá uhlíkové neutrální palivo. Pokud se navíc vyrábějí s využitím energie z obnovitelných zdrojů, je i uhlíková stopa této produkce nižší než u klasických paliv. Syntetická paliva se mohou stát příměsí klasických paliv, nebo se mohou spalovat zcela samostatně – jejich využití si vynutí pouze částečnou úpravu klasických spalovacích motorů, také lze využívat současnou čerpací infrastrukturu.

Zpomalení přechodu od fosilních k alternativním palivům

Organizace FuelsEurope se odvolává hlavně na nereálné regulace oxidu uhličitého – v číslech by to dle výpočtů znamenalo do roku 2035 nahradit celých 50 milionů vozů s konvenčními (tedy spalovacími) motory těmi s elektrickým pohonem. Takový „převrat“ prý není v takto krátkém časovém horizontu možný. A jelikož jde o peníze až v první řadě, argumentuje FuelsEurope také financemi. Díky syntetickým palivům by totiž nebylo nutné vyvíjet náraz takové množství nových technologií, což by drželo ceny vozů v rozumných mezích – na rozdíl od stále dražších elektrifikovaných vozů.

Ekologičtější i ekonomičtější

Prognózy naznačují, že tato moderní alternativa k fosilním palivům by mohla být nejen ekologičtější, ale v dlouhodobém horizontu také finančně výhodnější – současná výrobní cena je vysoká, ale při vytvoření větší výrobní kapacity a vyšší poptávky (případně i subvencí jinak využitých pro podporu elektromobility) by cena pro zákazníka mohla



Výroba syntetické nafty z atmosférického CO₂

rychle spadnout na úroveň dnešních cen. Vedoucí organizace John Cooper se nechal slyšet, že v ideálním případě by se pak tato paliva dostala také do vodní a letecké dopravy. Prvním krokem je však nová paliva zavést právě v automobilovém průmyslu, který je nejvhodnější pro relativně rychlé přijetí nových opatření. Nová technologie už má také své první příznivce – společnosti jako Mazda, McLaren a Bosch se přikláníjí právě k této moderní alternativě fosilních paliv.

Mercedes: „Za nás jednoznačně elektřina!“

Řada automobilek však k novým palivům zůstává skeptická. Markus Schäffer, vedoucí pro výzkum a vývoj u Mercedesu, si to však nemyslí: „Přechod na syntetická paliva podle nás není v dohledné době proveditelný, proto se naše společnost soustředí na investice na poli elektromobility.“

„Když k výrobnímu procesu využíváte elektrickou energii,“ vysvětluje své pochybnosti Schäffer, „je daleko efektivnější využít ji přímo k nabití baterie. Transformace zelené energie na syntetické palivo je proces, při kterém ztrácíte hodně efektivitu.“ Podle Schäffera je rovněž nepravděpodobné, že by nové technologie přišly jako první v automo-

bilovém průmyslu. „Pokud se najdou čistší zdroje energie, které bude efektivní, zcela jistě se nejdříve dostane k zákazníkům v leteckém průmyslu. Teprve poté – odhaduji se zpožděním zhruba 10 let – se taková technologie dostane do aut.“

Naděje umírá poslední

Mazda se však víze syntetických paliv nehodlá vzdát – údajně pracuje na vývoji tzv. recyklovatelných kapalných paliv pocházejících z mikrořas. McLaren pracuje na svém ekologicky neutrálním palivu pro jejich ikonický 4,0l twin-turbo V8. A třeba takové Audi experimentuje se syntetickým benzinem a naftou už od roku 2018. Automobilky mají zkrátka velký zájem na tom, aby současnou technologii spalovacích motorů udržely při životě co nejdéle.

Na druhou stranu je překážkou pro rozvoj syntetických paliv především složitá a drahá výroba a neexistující výrobní kapacita. Jestli se to v budoucnu podaří změnit, je otázkou.

Jedno je však jisté – čeká nás jeden velký technologický závod. Kdo z něj vyjde jako vítěz, ukáže až čas.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



Tisíce litrů nafty v řece u sibiřského města Norilsk

Únik tisíců litrů ropy z nádrží elektrárny a teplárny společnosti Norilsk Nickel na Sibiři a havárii japonské nákladní lodi MV Wakashio u pobřeží ostrova Mauricius v Indickém oceánu, ze které na unikátní korálové útesy a mangrovové porosty vyteklo asi tisíc tun ropy, přetřásají světová média. Ukazuje se, že ani v době zvýšených bezpečnostních opatření ekologů není možné ubránit okolní přírodu před nezodpovědným chováním lidí, kteří za každou cenu prosazují pouze své ekonomické cíle.

Únik ropy v Norilsku

Město Norilsk se 180 000 obyvateli leží asi 300 kilometrů za polárním kruhem. Bylo postaveno okolo podniku Norilsk Nickel, který je předním světovým výrobcem niklu, platiny a palladia. 29. května došlo v podnikové elektrárně k havárii zásobníku paliva, ze kterého následně uniklo do okolních řek 15 tisíc tun ropného paliva a dalších šest tisíc tun do podloží v okolí elektrárny. Palivo uniklo nejen do místních vod, ale i do velmi křehkého ekosystému zdejší tundry, kde samozřejmě způsobí nenapravitelné škody. Prezident Putin kvůli tomu vyhlásil stav nouze a začala záchranná akce

nevidaných rozměrů. Rozsah katastrofy je srovnáván s neblaze proslulou havárií tankeru Exxon Valdez na pobřeží Aljašky v roce 1989. I ta byla označována za největší svého druhu v Arktidě. I když se Rusům podařilo zabránit tomu, aby palivo uniklo do Severního ledového oceánu, kde znečištěné řeky ústí, škody jsou zdrcující. Člen vedení ruské pobočky Greenpeace Vladimir Čuprov je odhadl na 100 miliard rublů (přes 34 miliardy korun). Škody podle něj však mohly být nižší nebýt liknavé reakce firmy i úřadů bezprostředně po havárii. Podle expertů potrvá nejméně deset let, než se druhová skladba a čistota vod vrátí do doby před únikem.

Příčiny havárie mementem

Velmi znepokojující je však hlavně příčina této havárie. Způsobilo ji totiž pomalé propadání pilotů zásobníku, které ve specifických podmínkách severu kotvily přímo ve věčně zmrzlé půdě. Jenže při globálních klimatických změnách tato půda věčně zmrzlá být přestává. Například v Jakutsku degradaci doposud na kost promrzlé půdy už nějakou dobu zkoumají vědci, kteří už před dvěma lety upozorňovali na to, že proces podpovrchového tání na ruském severu se výrazně zrychlil. To může samozřejmě znamenat zkázu další průmyslových podniků na severu Ruska. Terén, na

kterém stojí průmyslové podniky i obytné domy a po němž vedou silnice a železnice, se každý rok o několik centimetrů propadá, tvrdí vědci. Co všechno to může způsobit, si snad nechceme ani představovat...

Společnost Norilsk Nickel na úklidové práce, které zahrnují odčerpávání vody a odstraňování palivy nasáklé půdy do nádrží, podle spoluvlastníka Vladimira Potanina již vynaložila pět miliard rublů (1,7 miliardy korun) a dalších 13,5 miliardy rublů (4,6 miliardy korun) hodlá těžební gigant utratit za posílení bezpečnosti svých zbylých nádrží na paliva a maziva. Podniku, který patří k největším zpracovatelům niklu na světě, hrozí navíc ještě rekordní pokuta ve výši 147,7 miliardy rublů (asi 49 miliard Kč) od vládní agentury na ochranu přírody Rosprirodnadzor. „Výše pokuty je odpovídající. Pokud se připomíná havárie tankeru Exxon Valdez u Aljašky, tak se škoda a pokuty vyčíslovaly na více než pět miliard dolarů (cca 118 miliard Kč),“ míní ministr přírodních zdrojů Dmitrij Kobylkin. Mimochodem, pokuta od Norilsk Nickel v rozpočtu Ruské federace převyší například květnový příjem z daně za těžbu ropy.

Japonská nákladní loď u ostrova Mauritius

Necelé dva měsíce po úniku ropy na Sibiři najela u břehů ostrova Mauritius v Indickém oceánu na korálový útes 300 metrů dlouhá japonská nákladní loď MV Waka-



Rozlomený japonský tanker u ostrova Mauritius

shio, která bez nákladu směřovala do některého z čínských přístavů, a ztroskotala. Loď zcela nesmyslně mířila přímo na ostrov a 11,5 míle před nehodou se s můstkem poprvé snažila spojit ostrovní pobřežní stráž, která chtěla upozornit na hrozící nebezpečí. Nikdo však na výzvy nereagoval. Kapitán lodi se ozval až ve chvíli ztroskotání a mluvil o technické závadě, která způsobila ztrátu kontroly nad plavidlem. Nebyl však vyslán žádný nouzový signál... Krátce na to z lodi začalo vytékat ropné palivo,

kterého bylo na palubě bezmála 4000 tun plus 207 tun nafty a 90 tun mazacího oleje. Do tyrkysové modrého moře a přilehlé laguny se nakonec dostalo celkem asi 1000 tun. Mauritius vyhlásil stav ekologické nouze, aby ochránil cenné ekosystémy včetně korálových útesů či mangrovových porostů na pevnině. S pomocí odborníků se také začaly postupně odčerpávat asi tři tisíce tun paliva, které v nádržích na palubě zbyly, neboť celá posádka lodi byla už předtím evakuována. Když se pak vrak lodi po týdnu rozlomil, byly nádrže lodi téměř prázdné.

Přední část japonské nákladní lodi hodlá její majitel, japonská rejdářská společnost Nagashiki Shipping, odtáhnout na volné moře asi 1000 km od ostrova, kde bude potopena. Zadní část plavidla zatím dál zůstane na místě havárie. Odstranění vraku tak nejspíš potrvá měsíce. Mauricijská vláda chce japonskou společnost žádat o odškodnění. Uniklá ropa totiž představuje pro tento exotický ráj ekologickou katastrofu nevídaných rozměrů. Podle vědců se zatím nedá přesně odhadnout rozsah škod, důsledky této havárie však může pociťovat ostrov, jehož ekonomika je závislá na turistickém průmyslu, ještě desítky let.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
 FOTO: archiv



Záchránáři se snaží, aby se ropná skvrna u ostrova Mauritius dále nešířila

TOTEM JAKO POUTAČ I SYMBOL ZÁROVEŇ



U výpadovky z Jindřichova Hradce směrem na Novou Bystřici narazíte na malou čerpací stanici s jedním výdejním stojanem, jejíž zastřešení je navíc přilepené k administrativní budově likérky Fruko-Schulz. Na atice je vidět, že pumpa tu už stojí nějaký ten pátek. Normálně byste si ji nevšimli, nebýt toho, že zde na prodávané produkty láká velmi netradiční totem ve tvaru láhve populárního tuzemáku.

Čerpací stanice FrukoOil poskytuje služby zákazníkům už bezmála dvě desetítky let. Během té doby se tu mnoho nezměnilo a celá pumpa dnes vypadá trochu sešle, přesto nemá o zákazníky nouzi. Určitým důvodem jsou ve srovnání s velkými řetězci Benzina a Mol příznivější ceny, tím hlavním je však možnost načerpat si kromě pohonných hmot také nejprodávanější produkt jindřichohradecké likérky – Tuzemák s charakteristickou siluetou plachetnice.

Ředitel likérky Josef Nejedlý nám vysvětluje, jak se vlastně firma dostala k provozování čerpací stanice. „Měli jsme poměrně velké skladovací kapacity na líh, které se dříve držely kvůli občasným sezonním výpadkům dodávek, které mohly ohrozit plynulost výroby. To však už nebylo potřeba, a tak jsme

se rozhodli využít volné kapacity tanků pro pohonné hmoty a pro výstavbu čerpací stanice, pro kterou zde navíc bylo před likérkou místo.“

Ve své době pak ještě potřebovali koupit totem. Výrobci však tehdy nebyli moc pružní, a tak Josef Nejedlý přemluvil jednoho z nich, aby mu přenechal už jeden vyrobený. Jenže na totemu byl prostor pro tři produkty a čerpací stanice nabízela jen benzín a naftu. Josefa Nejedlého tehdy tak trochu z legrace napadlo, že prázdný prostor na totemu bude lákat zákazníky na jejich hlavní produkt – rum. Brzy se ukázalo, že je to skvělý nápad a „výtoče“ rumu rostly tak rychle, že se nestačily nosit sudy do shopu čerpací stanice. Proto se rozhodlo, že místo sudů se zavede potrubí do shopu samospádem přímo z vý-

roby do speciální nádrže, která je současně daňovým skladem, což se u prodeje nekolikovaného alkoholu pečlivě hlídá.

Rum se na shopu stáčí do plastových lahví podobným způsobem, jakým fungovaly výdejní stojany před druhou světovou válkou. Do skleněného odměrného válce se napustí požadované množství rumu, který se pak pomocí druhého ventilu přepustí do přinesené láhve. Z recese se nakonec stal i zajímavý obchod, likérka přes shop čerpací stanice prodá asi pět tisíc litrů rumu měsíčně, což je však i tak jen zlomek celkového množství, které vyrobí. Po Božkovu je ostatně Fruko-Schulz druhým největším producentem tuzemáku v Česku. Kromě rumu pak čerpací stanice nabízí veškerý sortiment likérky, takže regály jsou plné lahví alkoholu.

Před časem Josef Nejedlý začal přemýšlet o tom, jak více upoutat pozornost na svůj podnik a čerpací stanici a v hlavě se mu zrodil nápad na totem v podobě láhve Tuzemáku. Jeho realizace se nakonec ujala společnost Gema z Uničova, která vyrobila originální totem, jež si podle našeho názoru zaslouží prostor na obálce Petrol magazínu.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor



 **WashTec**

V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec





Na bývalé čerpací stanici Shell v Praze 9 na Českobrodské ulici se provádí víceméně za provozu postupná rekonstrukce celého areálu. Nový majitel společnost Pasoil obměnil mimo jiné také mycí technologii, když starší myčku značky Ceccato nahradil zbrusu novým portálem Aquarama od společnosti iWash. Jeli jsme se na čerpací stanici podívat a pohovořili si jak s jejím provozovatelem, tak se zástupcem firmy, která novou mycí linku do původních prostor instalovala.

Jiné barvy, noví zákazníci

Čerpací stanice na Českobrodské ulici kousek od odbočky na Průmyslovou ulici zde stojí už dlouho. „Šelka“ měla své stálé zákazníky, to se však po prodeji rozšiřujícím se českému řetězci Pasoil, který budete spíše znát pod jménem Nord, změnilo. Tato česká síť aktuálně provozuje celkem 20 spíše menších čerpacích stanic, na čtyřech z nich najdete mycí linku a u jedné mycí boxy. Čerpací stanice se tak proměnila nejen vizuálně, ale částečně i nabídkou služeb. A objevila se také nová klientela, která už neuplatní tankovací karty Shell. Italská myčka Ceccato zde stála původně od

doby, kdy čerpací stanice patřila do řetězce Shell. Nový majitel byl spokojený s poskytovaným servisem, a proto se logicky obrátil na stejnou firmu. „Oslovil nás pan Pátek, zda bychom nedodali novou technologii a v následném výběrovém řízení jsme uspěli,“ říká Marek Liška ze společnosti iWash, která na český trh mimo jiné dodává právě mycí portály značky Aquarama.

Prostor již k dispozici byl, jen bylo třeba jej renovovat. Před instalací technologie se proto dělala nová podlaha, osvětlení a přední i zadní vrata. Pro instalaci na čerpací stanici byl z výrobního programu značky Aquarama vybrán po dohodě zástupců společnosti iWash a majitelů čerpací stanice model Star-

gate S6 EVO. Portálová mycí linka s variabilní kapacitou dokáže obsloužit až 14 zákazníků za hodinu. Podle současných trendů je konstrukce z galvanizované oceli, na kterou je nanášena prášková barva. Veškeré spojovací materiály jsou nerezové a horní opláštění portálu je vyrobeno z odolného ABS plastu s UV stabilizací.

Také pro užitkové automobily

Díky dostatečnému prostoru se zvolila verze s průjezdnou šířkou 2,52 m, takže zde lze umývat dodávky typu Peugeot Boxer nebo Mercedes Sprinter včetně verzí s prodlouženým rozvorem, protože koleje mycí linky

jsou deset metrů dlouhé. Mycí linka je vůbec dobře vybavena pro užitková vozidla. Foto-
buňky na vodorovné sušící liště totiž umož-
ňují odmyvat i speciální vozidla, jako jsou
třeba pick-upy s nestandardními nástavbami
a přídatnými rámy. „Myčka si na začátku au-
tomobil načte a kartáče pak mohou přesněji
kopírovat tvar vozidla,“ vysvětluje Marek Liš-
ka. Boční kartáče se totiž mohou v případě
potřeby naklánět a elektronika přesně řídí
jejich optimální přítlak na karoserii. Horizon-
tální kartáč je navíc řízen frekvenčním mě-
ničem a je zajištěn proti případnému pádu.
Zvláště v letních měsících, kdy největším
znečišťovatelem automobilů je především
hmyz, zákazníci jistě ocení, že vertikální kar-
táče projedou přední i zadní část dvakrát. Pro
dávkování chemie do mycího procesu jsou
pak k dispozici čtyři čerpadla.

Poměrně důmyslné je u linky Stargate
S6 vyřešeno také sušení. Boční ofuk pracuje
s výkony 2 krát 4 kW, vodorovná sušící lišta
nabízí výkon 2krát 3 kW a je zároveň naklá-
pěcí. To samozřejmě zlepšuje účinek sušení
zejména v zadní části vozidla, kde bývají
hlavně u karoserií SUV a kombi kolmé stěny.
Nová linka nabízí i příjemný uživatelský kom-



fort zákazníkovi. Nerezové svodidla automo-
bil přímo navedou přesně mezi kartáče, LED
piktogramy v rámu pak informují zákazníka
o tom, kdy má zastavit a následně jaký pro-
gram právě probíhá.

Bezkontaktní mytí

Součástí linky Stargate S6 jsou také vysoko-
tlaká čerpadla o výkonu 80 bar, které doká-
žou celý automobil umýt bezkontaktně. ➔



X-LINE

TO NEJLEPŠÍ PRO VAŠI MYCÍ LINKU



Bez:

- louhu a hydroxidů
- EDTA, fosforu a fosfátů
- minerálních olejů
- škodlivých uhlovodíků

Šetrné k:

- vozidlům a všem jejich komponentům
- mycím technologiím
- životnímu prostředí

Unikátní řada mycích výrobků spojující silné mycí schopnosti, dlouhodobý účinek, vynikající kvalitu a ekologické požadavky.

➔ U myčky na Českobrodské však tento program k dispozici není. Vysokotlaká čerpadla slouží k důkladnému předmytí vozidla, což ve výsledku přináší pozitiva zákazníkům i provozovatelům mycí linky. Z automobilu totiž před mytím kartáči zmizí pevné nečistoty, které by v případě mechanického mytí mohly působit jako abrazivo na lak automobilu a zároveň zkracovat životnost pěnových kartáčů, kterými je linka vybavena. Trysky navíc omyjí nejen střechu a boky karoserie, ale také kola a podvozek, kam se kartáče pochopitelně nedostanou.

Co se týče mycích programů, vycházelo se z nabídky předchozího portálu Ceccato. Ale myčka zatím běží jen pár týdnů, takže lze očekávat, že to po nějaké době provozovatel vyhodnotí a skladbu programů třeba změní. „Programy jsou od nejzákladnějšího po nejlepší, lidé spíše využívají ten základní. Ale záleží na zákazníkovi. Pokud je jeho automobil služební, klidně si objedná i nejdražší program,“ říká technologický manažer společnosti Pasoil Tomáš Tomíček, který má rekonstrukci čerpací stanice na starosti. A to se určitě vyplatí, protože součástí nejlepšího programu je i pěnový nanovosk, který do karoserie zapracují přímo kartáče a zvyší se tím jeho trvanlivost i ochrana laku.

Závěr

Mycí linka samozřejmě není bezúdržbová, takže v rámci této čerpací stanice se o ni stará jeden ze zaměstnanců. Dbá samozřejmě na její čistotu, čistí čidla a dolévá chemii přesně podle manuálu. Zatím mycí linka září novotou a její provoz se teprve rozbíhá, a tak je ještě ve stadiu úvah, jak využít její potenciál pro nějaké benefity, které by přilákaly zákazníky. „U ostatních čerpaček, kde jsou myčky, máme nabídku, že při tankování nad 30 litrů zaplatí zákazník za myčku pouze 25 korun,“ říká Tomáš Tomíček a dodává, že zde na Čes-



kobrodské ulici to zatím neplatí. I když je v areálu celkem dostatečný prostor, majitelé zatím neuvažují o tom, že by zde vedle portálové mycí linky postavili také samoobslužné mycí boxy, jak je v poslední době docela časté. Ostatně další možnosti, jak si umýt au-

tomobil, najdete na Průmyslové ulici. Právě v této lokalitě je koncentrace čerpacích stanic, boxů i mycích linek značná.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®



PETROL
PARTNER

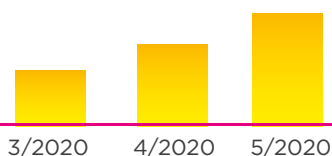
WHEEL CLEANER RED ČISTIČ DISKŮ KOL RED

It's Easy

NOVINKA PRO ROK 2020

Speciální prostředek s novou kombinací účinných složek. Obsahuje látky, které se při aktivním působení na nečistoty zbarvují do červena. Zčervenání zároveň ukazuje nejlepší čas pro omytí prostředku.

**VÝVOJ PRODEJŮ
OD UVEDENÍ NA TRH.**



Coyote.cz





Rodinnou firmu DF Partner možná znáte mnohem lépe pod názvem značky vyhlášené autokosmetiky SHERON. Od března letošního roku jste mohli v regálech obchodů nacházet také jejich dezinfekci Anti-COVID, kterou do několika dnů od vypuknutí pandemie v Česku vyrobili pro Ministerstvo zdravotnictví a posléze distribuovali do většiny maloobchodů. Největší výrobce autokosmetiky a autochemie ve střední Evropě se tak prosadil i mimo komunitu motoristů a v roce svých 30. narozenin ukázal, že se nebojí ani nečekaných výzev.



Těsně po sametové revoluci vybrali bratři Drhové úspory ze svých vkladních knížek a založili firmu, která od počátku stojí na blízkých rodinných vazbách. Drha and Family v názvu – dnešní DF Partner, se odráží napříč celým fungováním firmy z Valašska. Jednu dobu vyráběla dokonce citronku do čaje pojmenovanou Evelína po mamince bratrů Drhových, zakladatelů firmy. „I když dnes u nás pracuje více než 200 lidí, pořád jsme rodinný podnik. Náš první sklad byla garáž u babičky, kterou jsme pomalu rozšiřovali. S bratry dodnes děláme všechna strategická rozhodnutí vždy společně a za 30 let mezi námi nedošlo k vážnějším konfliktům,“ říká o své rodině a firmě Pavel Drha, výkonný ředitel a jeden ze zakladatelů DF Partner.

Začátky za babiččiným domem

První výrobky opustily halu DF Partner v roce 1991 v obci Zádveřice v malém areálu za domem jejich babičky. V začátcích šlo o plastové obaly pro potravinářství. Podnik rychle rostl a obaly dokázaly dobře financovat další rozvoj společnosti. Bratři Drhové se pak začali rozhlížet dál a přešli k tomu, co jim bylo blízké – autochemie a provozní kapaliny.

„S bratry nás vždy auta zajímala a neustále jsme na těch svých něco kutili. Pravidelně jsme jezdili fandit na slavnou Barum Rally. Výroba provozních kapalin pro automobily byla proto logická volba. Za babič-

činým domem jsme přistavěli další halu a pustili se do toho,“ vzpomíná Pavel Drha. „Název pro naši stěžejní značku SHERON vymyslel můj bratr Luděk. V kině zrovna hráli film Základní instinkt a Sharon Stone mu natolik učarovala, že rodině navrhnul název SHERON. Chvilí jsme si z něj doma dělali legraci, ale teď už si jiný název ani představit neumíme,“ vypráví o začátcích Pavel Drha.

První velká zkouška

Zima roku 1999 byla pro rodinnou firmu zlomová. Tehdy největší konkurent v oblasti autochemie nestíhal zásobit zákazníky dostatečným množstvím nemrznoucí směsi

a dalšími doplňky pro zimní sezonu. Rázem se prodělečná činnost firmy stala jádrem podnikání.

Areál u babičky za domem rodina Drhových rozšiřovala, až dosáhl vrcholu kapacity. Poptávka po výrobcích DF Partner ale převyšovala kapacity a proto musela rodinná rada udělat náročné rozhodnutí. „Denně jsme tehdy vyráběli asi 200 tisíc litrů autokosmetiky a k tomu navíc obalové materiály. Kapacitně už jsme nestíhali a proto jsme se museli rozhodnout – obaly nebo chemie pro auta,“ popisuje Pavel Drha.

Rodina postupně prodala část společnosti, které nesouvisely s autokosmetikou a začala budovat větší průmyslový areál v nedaleké obci Neubuz. Zaměření na autokosmetiku se společností jednoznačně vyplatilo. Dnes katalog výrobků DF Partner čítá tisíce položek a zastupuje značky jako Sonax, Osram, All Ride, Eurol a řadu dalších.

Do Aše či Bardějova za 24 hodin

Od roku 2012 sídlí společnost DF Partner v novém moderním průmyslovém areálu v obci Neubuz, pouhých 10 kilometrů od původní výroby v Zádveřicích. Kromě toho, že rodina Drhových je s místem spjata, má obec také ideální polohu z hlediska logistiky. „Do Bardějova je to od nás stejně daleko jako do Aše,“ s oblibou říká Pavel Drha. Díky tomu dokáže firma zásobit všechny své zákazníky v Česku a na Slovensku do 24 hodin. Vše, co se v hale v Neubuzi vyrobí, se na tom stejném místě i naloží do kamionu a odtamtud odchází k zákazníkům.

„Díky naší poloze dokážeme udržet náklady na logistiku opravdu nízko. Náklady na dopravu jsou právě tou bariérou, proč se do výroby autokosmetiky zatím nepustily obrovské nadnárodní společnosti. V našem skladu máme místo až pro dva a půl milionu litrů kapaliny,“ vysvětluje Pavel Drha.

Minulý podzim prošla výroba DF Partner obrovskou změnou, kdy byla nainstalována nová plně automatická plnicí linka.

Tato pro Českou republiku unikátní technologie umožnila firmě zdvojnásobit objem výroby. Linka rozezná až 11 různých druhů obalů, díky čemuž dokáže denně vyrobit až

půl milionu litrů autokosmetiky značky SHERON a privátních značek dalších partnerů.

Pro bezpečné Česko

Během pandemie koronaviru měla společnost unikátní možnost pomoci české vládě vybavit zdravotnická zařízení i běžné domácnosti v té době zcela chybějící dezinfekcí. V polovině března získala společnost licenci k výrobě dezinfekce od Ministerstva zdravotnictví. Do několika dnů zcela předělala výrobní linky, zajistila potřebné obaly a začala vyrábět dezinfekci Anti-COVID podle receptury Světové zdravotnické organizace. „Je málo výrobních podniků, které dokážou takto rychle reagovat a zcela transformovat výrobu. Naše rodina ani na chvíli neváhala s rozhodnutím pomoci zásobit naši republiku dezinfekcí. Zaměstnanci jsme vybavili všemi ochrannými pomůckami a pustili jsme se do výroby. Moc si vážím všech lidí v naší firmě, protože jsme



opravdu drželi spolu jako velká rodina,“ vzpomíná na letošní březen Pavel Drha.

Firma pak tisíce litrů dezinfekce darovala domovům seniorů a následně pak produkt distribuovala do maloobchodní sítě, kde ho každý rozpoznal díky typickému červenému víčku a nápisu Anti-COVID. V současné době již vyrábí vlastní certifikovanou dezinfekci pod značkou PROFEX.

Na dalších 30 let

DF Partner ani dnes nezahálí a už teď připravuje velké plány do budoucna. „Naše velká výhoda je, jak rychle dokážeme přizpůsobit výrobu vnějším podmínkám. Chceme rozvíjet tuto schopnost, abychom dokázali opravdu rychle reagovat na potřeby trhu,“ říká o dlouhodobé vizi firmy Pavel Drha. V plánu tak zůstává další modernizace výrobní linky, pokračuje se jak ve výrobě dezinfekce, tak i autochemie a autokosmetiky.

Výraznou změnou v příštích měsících bude větší důraz na životní prostředí. „Uvědomujeme si dopady, které má produkce a distribuce autochemie. Proto postupně redukuje množství plastů v obalech a nově zahájíme postupnou distribuci našich produktů v obalech z recyklovaných plastů. Za dalších 30 let výroby po sobě nechceme zanechat tuny plastových obalů, ale úspěšnou a moderní firmu,“ uzavírá Pavel Drha.

■ PR DF Partner
FOTO: archiv



STYLOVÉ DOPLŇKY NA CESTOVÁNÍ

Společnost DF Partner výrobce autochemie a autokosmetiky má v nabídce řadu značek. Jednou z nich je značka zaměřená na autodoplňky ALL RIDE. Po takřka deseti letech na českém trhu je řidičům dobře známá. Zahrnuje široké portfolio autodoplňků pro osobní i nákladní automobily, které se vyznačují praktičností a kvalitou za příznivou cenu.

Průměrný evropský řidič stráví více než čtyři roky života v automobilu, a právě proto chce mít své auto vybavené kvalitním příslušenstvím a různými vycitávkami. V posledních letech jsou nejdůležitější doplňky k mobilním telefonům. V roce 2014 tak značka ALL RIDE vytvořila řadu Connect nabízející kvalitní příslušenství nejen pro chytré telefony. Horkou novinkou letošního léta jsou sluchátka ALL RIDE Connect True Wireless. Jak název napovídá, fungují skutečně zcela bezdrátově, ať už posloucháte hudbu, nebo sluchátka nabíjíte pomocí speciálního bezdrátového nabíjecího pouzdra (součástí balení). Díky skvělé ergonomii sluchátka ocení rovněž sportovci při běhu nebo jízdě na kole. ALL RIDE Connect Sluchátka True Wireless lze připojit k jakémukoliv zařízení s podporou Bluetooth, takže ani o přestávce na cestách nezůstanou řidiči bez poslechu své oblíbené kapely.

Veškeré výrobky ALL RIDE Connect mají stanoveny základní hodnoty, kterými se řídí.

- Bezpečnost výrobků. Všechny výrobky se musí shodovat s legislativními požadavky. Například příslušenství ke značce Apple je vždy s certifikací MFi (Made For iPhone – Vyrobeno Pro iPhone).

- Prémiová kvalita i balení za lepší ceny než konkurenční značky.
- Sortiment výrobků dle nejnovějších trendů.
- Čistě a jasně. Zdokonalený kompaktní obal s atraktivním designem poskytuje zákazníkovi jasné informace pro lepší přehled o výrobku.

ALL RIDE nabízí širokou škálu autodoplňků pro pohodlné a bezpečné cestování. Reaguje tak na aktuální požadavky zákazníků čerpacích stanic a vybírá kvalitní produkty, aby se všechny cesty staly zážitkem. Obaly a výrobky značky prošly v minulém roce redesignem, obměnil se sortiment podle nejnovějších trendů. Každý tak může výrobky značky ALL RIDE využít na cestách (nabíječky autobaterií, upínací popruhy, varné konvice a další), k ozdobení vozu (potahy na volant, čepičky na ventilk, osvětlení a další), nebo pro mobilní telefon. Součástí portfolia je kompletní sortiment nabíječek do auta a nabíjecích kabelů, držáky mobilních zařízení, drobné doplňky, jako je protiskluzová podložka nebo aktuálně nová bezdrátová sluchátka.

■ *PR DF Partner*
FOTO: archiv



SHERON

motorista ví...



VONÍ... FUNGUJE... VYHRÁVÁ...



MYCÍ LINKA SPECIÁLNĚ PRO ČERPACÍ STANICE

CADIS je moderní a výkonná portálová mycí linka příští generace s velmi rozsáhlými možnostmi vybavení a dvěma designovými řadami.

Zezadu instalace myčky CADIS první v SK, ČS OMV, Bratislava.

Tento model byl vyvinut s ohledem na speciální požadavky v oblasti čerpacích stanic, mycích center a ve variantě základního vybavení i pro malé servisní provozy. Základní charakteristikou je, že CADIS splňuje nový standard společnosti Christ (Low Emission, High Performance) a přesvědčuje velmi malými vnějšími rozměry a maximální mycí šířkou – standardně 2,55 m – a výškou. Variabilní koncept sušení a modulární princip umožňují přesnou přizpůsobitelnost stroje potřebám příslušného stanoviště. Nízké investiční náklady, spotřeba a údržba zaručují provozovateli maximální zisk.

Hlavní výhody:

- Koncept ventilátorů SILENT
- Sušící výkon vyšší o 15 % díky čtyřem ventilátorům s možností naklápění horní střešní trysky zejména pro vozidla kombi, SUV a dodávky.
- Optimalizované tělo ventilátoru
- Méně průtokových ztrát

- Střešní vysoký tlak sledující obrys
- Průběhy programů SPEED
- Zařízení na mytí kol XL 55cm proti běžným 40cm
- Zvětšený průměr 3 kartáčů pro mytí členitých vozidel
- Displej VISUS | Funkce semaforu | Kroky mycího programu
- A přesto kompaktní vnější rozměry
- Šikmá poloha bočních kartáčů OPTIFLEX

Zejména možnost kombinace tlakového předmytí vodou a mytí kartáči v programu SPEED dělá z této myčky časového rekordmana, kdy program s aktivní pěnou, tlakovým předmytím, mytím kartáči, voskem a kvalitním sušením trvá pod 6 minut a na tom profituje zákazník i provozovatel. Proto si také tyto myčky už vybrala společnost OMV pro nasazení na svých čerpacích stanic.



■ PR Otto Christ Wash Systems
FOTO: archiv

*Instalace myčky CADIS první v ČR
v Mercedes VSP Plzeň, Domažlická ulice.*

CADIS

Portálová mycí linka



The Real Car Wash Company

Christ
WASH SYSTEMS



NA CO LÁKAT BĚHEM LÉTA

Typické české léto s častými lijáky střídané úmorným vedrem si po mnoha letech putování po cizině vyzkoušela velká část obyvatel při cestách po naší vlasti. Byla to úžasná příležitost i pro odlehlejší čerpací stanice, co dokážou nabídnout během prázdnin a babího léta domácím zákazníkům alespoň v sortimentu impulsního zboží, protože sofistikovanějších služeb rychlého občerstvení s posezením přece jen ubylo.

Žízeň je velická...

Cesta k pokladní zóně by měla být lemována impulsním zbožím a zejména během léta k němu patří dostatek chlazených nápojů. Na nových a remodelovaných pumpách se

výborně osvědčují velké, prosklené chladičské stěny, z nichž mnohé je možné doplňovat ze zázemí prodejny. Na pumpách s malou či sezónní frekvencí samozřejmě postačí menší chladičské zařízení – o to větší důraz je kladen na jeho neustálé doplňování a dostup-

nost. Léto je pro nápoje jako typické sezónní a impulsní kategorie nejsilnějším obdobím v roce a teplá limča nebo pivo zákazníky ne-návratně odradí!

Z analýzy pokladních dat maloobchodu výzkumnou agenturou Nielsen vyplývá, že během letních měsíců z nealko segmentu nakupují Češi nejvíce balené vody (tj. minerální, stolní, pramenité, kojenecké vody). Z hlediska spotřebitelských preferencí dlouhodobě pozorují převahu minerálních vod. Nejraději mají jemně perlivé, které tvoří téměř polovinu z nákupů a zájem o ně rok od roku roste. Dalším dlouhodobým trendem je zájem o neochucené vody. Pokud se zákazník rozhodne pro ochucenou vodu, preferuje hlavně příchutě citrónovou, pomerančovou a lesní ovoce.

Druhým nejpobulárnějším typem nealko nápojů jsou limonády. Patří sem především kolové, pomerančové, citrónové či jiné ochucené sycené nápoje. Kolová příchutě zůstává nejoblíbenější a tvoří téměř tři čtvrtiny z celkového prodaného objemu limonád. Třetí nejprodávanější skupinou nealko nápojů jsou džusy. V příchutích vede pomeranč, multivitamin a jablečná příchutě. Nejdynamičtější prodejní vývoj mají energetické nápoje, i přes nejvyšší průměrnou cenu v rámci nealko nápojů.

Sladká cesta ke kase

Minuli jsme nápoje a pokladna je už před kupujícím. Širší pokladní zónu tvoří několik čelních gondol míjených regálů, boční a pultové regály bezprostředně před pokladnou i nějaká ta alkoholová a nikotinová neřest na stěně za zády prodávaců. Hned je jasné, že cukrovinky jsou v segmentu rychloobrátkového potravinářského zboží největší kategorií. Protože stabilně roste a navíc oplývá pestrostí obsahu i obalů, je doslova předurčena k vystavení jako impulsní zboží.

Z údajů společnosti Nestlé se uvádí, že ze sta zákazníků je jich pětasedmdesát už částečně rozhodnuto, že si na pumpě koupí „něco na zub, něco sladkého“, přičemž jen necelých 40 % ví přesně, co si koupí. Pětatřicet zákazníků se ale rozhodne až přímo v prodejně. Více než pětadvacet z těch, co do prodejny vstoupí, učiní svůj výběr zcela impulsivně. Z toho vyplývá, že perfektní impulsní zóna může ovlivnit až šedesát procent kupujících! To samozřejmě neplatí všude. Nelze porovnávat velkoměstskou, dálniční a provinční pumpu, a tak i skladba impulsního zboží v pokladní zóně by

se měla řešit individuálně. Spotřeba cukru sice poklesla, ale lidé na sladké mají chuť nadále. Přednost tak mají výrobky přírodně doslazované nebo s nižším obsahem cukru – pokud je to na obalech i v pokladní zóně náležitě zdůrazněno.

Z informací německé firmy Haribo vyplývá, že sedm cukrovinek z deseti je koupeno na základě impulsního rozhodnutí. Ale i české průzkumy uvádějí, že téměř každý Čech má běžně doma čokoládu, bonbony, keksy, sušenky nebo žvýkačky. Obzvláště to platí pro rodiny s malými dětmi, ale i seniory. Agentura GfK tvrdí, že v Česku neexistuje domácnost, která by si sladkosti nedopřála. Jedná se o cukrovinky řazené mezi čokoládové výrobky, sušenky, lízátko, oplatky, bonbony, perníky, müsli tyčinky a další. Každoročně jich kupujeme téměř třicet kilogramů za více než pět tisíc. Nejvíce peněz za sladkosti v pokladní zóně se utrácí za sušenky a oplatky, následují čokoládové tyčinky a tabulková čokoláda, atraktivní, menší balení bonbonů, praktická balení dropsů, dětské želatinové a skutečně ovocné příchutě cukrovinek. Samozřejmě nemožnou chybět žvýkačky.

Co je healthy segment?

Marketingoví manažeři společnosti Nestlé z podnikových dat pozorují rostoucí zájem spotřebitelů o tzv. healthy segment, kdy za takový výrobek jsou ochotni zaplatit více peněz. Tito zákazníci pečlivě sledují, jaké má který produkt složení, jaká je jeho kalorická hodnota, obsah tuků a cukru, jaká je velikost balení, aby mohli lépe hlídat celkovou spo-



třebu pro sebe i své děti. Ve výrobcích hledají opravdové ingredience, jako například přidané ovoce, a nikoli jen umělá aromata. Mění se i nákupní chování, lidé častěji preferují nákupy v menších supermarketových formátech, a tedy i na pumpách. Nechtějí v obchodě před regálem trávit tolik času jako dříve, chtějí rychlý nákup.

V hledáčku spotřebitelů jsou i kvalitnější čokolády. Té podle statistiky každý z nás sní sedm kilogramů ročně. Nejraději mají hořkou s obsahem kakaa nad 70 % z důvodu, že je zdravější a s menším obsahem cukru. V pokladních zónách se proto osvědčují ve formě menších tabulkových balení nebo tyčinek, aby odpovídaly nižší cenovým relacím ostatních sladkostí, a přesto reprezentovaly dostupný luxus.

K nejoblíbenějším žvýkačkám v pokladní zóně patří Orbit, Airwaves, Juicy Fruit. Segment žvýkaček roste výrazně rychleji, protože si zákazníci uvědomují, že žvýkačky jsou bez cukru, a berou je tak jako vhodnou alternativu klasické sladkosti. Příkladem může být inovace značky Juicy Fruit. Konzumentem jsou vnímány jako jakýsi přechod mezi bonbonem a žvýkačkou. Produkty této značky přinesou spotřebiteli podobný chuťový požitek jako klasický bonbon, tedy sladkou chuť, zábavnou texturu a ovocné příchutě, zároveň jsou ale zcela bez cukru.

Patří sem i další zboží?

Někdo rád sladké, někdo chce slané, jiný právem vidí impulsní zboží v řadě položek z non foodu. Ne vše je možné umístit do pokladní zóny a byla by to i hloupost. Každé dobře prodané zboží s impulsním nábojem by mělo být k vidění i na ostatních regálech. Důležité je neplést si impulsivitu zboží s jeho obrátkovostí. Není doba na přechovávání ležáků a vše je nutné přizpůsobit sezoně! „Handel ist wandel“ – obchod je změna, říká německé přísloví. V šumavském cyklistickém eldorádu se například objevuje stále více součástek a důležitých drobností na kolo, včetně těch elektrických. V Srní, Kašperských horách, Strážném, Hartmanicích, na Lipně to začíná u ventilů a končí třeba cyklistickými pláštěnkami. Na podzim a v zimě to už bude o něčem jiném.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč



AKTIVUJTE VZHLED, ALE HLAVNĚ JEJICH NÁPLŇ

Průhledné štíty k ochraně prodavaček přinášejí do pokladních zón podstatné změny a jsou příkladem toho, že i za nepříznivé situace lze najít řešení. Okamžitá a rychlá reakce většiny provozovatelů čerpaček instalací doplňkových hygienických prostředků zabránila nejen odlivu zákazníků, ale nastartovala i radikálnější změny sortimentu zboží v pokladních zónách.

Pryč se zbožím s malou obrátkou

Stále je dost čerpacích stanic, jejichž provozovatelé se snažili natlačit k pokladně co nejvíc různorodého zboží. Současná situace je taková, že zákazníci jsou obezřetnější, dbají víc na hygienu a v shopech se dlouho nezdržují. Přitom jsou to právě čerpací stanice, kde hygienické podmínky v rámci celé české maloobchodní sítě jsou vůbec nejkomplexnější a nejlepší! Řidiči a posádky aut to dobře vědí, a tak se rozhodně nedá mluvit o tom, že by měli méně chuti k nakupování. I při minimalizaci pobytu na pumpě to během léta nebylo jen o pohonných hmotách, ale i o zboží, o kterém je řidič přesvědčen, že je prostě potřebuje stejně jako benzin nebo naftu. Samozřejmě, že nenakupují jen řidiči. Cest do zahraničí bylo mnohem méně, o to více se jezdí po republice a po návštěvách. Posádky vozů zvláště během prázdnin a dovolených tvořily další členové rodiny, známí a přátelé. Ti také rádi nakupují.

Trvalky pokladní zóny

Analýzy prodejních výsledků hovoří jasně: v pokladní zóně mají své místo produkty, které se výrazně prosazují. Základem je pravidelné doplňování a aktualizace spolu s aktivní nabídkou. Určitým vodítkem jsou i promoční akce ze strany dodavatelů včetně „novinek“. Kupující je znají z reklam a chtějí je vyzkoušet nebo s nimi mají dobré zkušenosti.

Teorie a zkušenosti z praxe

Společným jmenovatelem zboží v pokladní zóně by měla být i nižší cenová hladina kolem padesáti korun. Zkušenosti prodavačů mluví



o tom, že pokud nejsou ceny přemrštěné, zákazník si v rychlosti z pokladní zóny velmi často vybere více zboží: dvě tři různé čokotyčinky, žvýkačky, cukrovinky nebo snacky apod.

Přijde-li k pokladně pouze řidič-muž, bude jeho další nákup po zaplacení paliva skromný, zúžený na cigarety, kávu, bagetu nebo láhev minerálky. Jinak se ale bude chovat s partnerkou nebo s dětmi. Ženy snadněji podléhají lákavým obalům a rády nakupují už jen pro nakupování samotné. Samostatnou kapitolou jsou senioři s vnoučaty, kterým zpravidla nic neodeprou.

Častou chybou je nepřehlednost nebo vystavení zboží stejného druhu. Snad nejhorší je promíchání sladkých a slaných položek. K větší přehlednosti pomohou wobler, pestré obaly a další POS/POP materiály odlišující a zvýrazňující jednotlivé položky. Nic se ale nesmí pře-

hánět – „poutová“ úprava nebo přehnaná bohatost nabídky může být kontraproduktivní!

V pokladní zóně jsou oblíbené také výrobky, které skrývají možnost výhry, dárku či překvapení. Slib pozdějšího slosování kdesi na obalu se zbožím moc nezabírá. Něco jiného je systém věrnostních karet a odměn pro „věrné“ zákazníky u většiny řetězců. Věřte, každý rád vyhrává, každý je rád odměněn! Je na obsluze, aby připsování bodů nebo vybírání odměny, které se odehrává právě v pokladní zóně, dokázala všem přítomným zákazníkům „prodat“.

Rouška na nose – koule na noze

Otrávení lidé se již nyní mohou obávat podzimu, kdy se zase bez roušek neobejdeme. Ale na pumpách jsou už na takovou situaci připraveni. Pokladní zóna s plexisklem sice omezuje prodej zboží na pultě, přesto i tady se vždy najde řešení. Stále častější je umísťování impulzního zboží nejen na bocích pokladních pultů, ale také na jejich čelech. Vhodné umístění je tam, kde mají dvě kasy a pult je dlouhý. Někdy stačí přesunout zasklenou pultovou vitrinu s bagetami a sendviči blíž k pokladně. Řidiči si častěji uvědomí, že mají vlastně hlad, a čerstvé bagety jdou rychle na odbytu.

Menší mrazáky s nanuky se rovněž posunuly blíže k pokladnám. Na pumpě v Srní otevřeli původně větrací okno za zády obsluhy jako prodejní místo s točenou zmrzlinou. Obsluze stačí půlkrát na otáčecím křesle od pokladny ke zmrzlinovému stroji a na dosah je i pohodlné obslužení zákazníka stojícího venku.

Prodávčka s rouškou na tváři jistě není v ideální pozici k aktivní činnosti a aktivní nabídce zboží. Přesto je možné najít způsob, jak situaci řešit. Rychlost je nadále samozřejmostí a chtělo by to i do budoucna jiskru v oku s tušeným úsměvem, s ohleduplností, vstřícností, příjemným oslovením, pozdravem i poděkováním za nákup. Jde o přístup k zákazníkům a vytváření jistot, že prostředím čerpací stanice je oázou čistoty, bezpečí a pocitu, že tu lidé mohou mít k sobě blíž!

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč

JAKOU PODPORU A ÚLEVY MŮŽETE ZÍSKAT?

V minulém čísle Petrolmagazínu jsme přinesli informace o tom, o jakou formu pomoci mohou provozovatelé čerpacích stanic žádat v souvislosti s ekonomickým útlumem z důvodu pandemie. Situace se nyní relativně stabilizovala, avšak mnohé úlevy zůstávají v platnosti.

Antivirus C – prominutí pojistného na sociální zabezpečení

Jedna z nejnovějších státních podpor je tzv. režim Antivirus C. Jedná se o prominutí pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti ve výši 24,8 % z vyměřovacího základu. Prominutím pojistného se rozumí snížení vyměřovacího základu zaměstnavatele, promíjí se jen pojistné, které platí zaměstnavatel jako poplatník pojistného. Výše pojistného odváděného za zaměstnance se nemění a snížení vyměřovacího základu nemá vliv na výpočet tzv. superhrubé mzdy zaměstnance. Pro provozovatele čerpacích stanic, kteří jsou v roli zaměstnavatelů, je tato úleva jistě a mohou ji využívat za měsíce červen až srpen tohoto roku. Pojistné na sociální zabezpečení si mohou snížit zaměstnavatelé, kteří k poslednímu dni daného měsíce mají maximálně 50 zaměstnanců, udrží si alespoň 90 % zaměstnanců v pracovním poměru k poslednímu dni příslušného měsíce v porovnání s počtem zaměstnanců k 31. 3. 2020 a zároveň se úhrn vyměřovacích základů zaměstnanců v pracovním poměru za jednotlivé měsíce červen až srpen v porovnání s úhrnem vyměřovacích základů za březen 2020 nesnížil o více než 10 %.

Na jednoho zaměstnance si lze maximálně odečíst vyměřovací základ ve výši 52 253 Kč. Úspora na odvodech může činit téměř 13 tisíc Kč na jednoho zaměstnance. Nelze si však odečíst vyměřovací základ za zaměstnance v pracovním poměru, který obdržel výpověď z důvodu organizačních změn či nadbytečnosti.

Prominutí pojistného nelze kombinovat s čerpáním prostředků z programu antivirus v režimu A či B za daný kalendářní měsíc.

O prominutí pojistného není potřeba žádat. Pokud je nárok splněn, snížení pojistného za příslušné měsíce uplatní provozovatelé čerpacích stanic prostřednictvím formuláře „Přehled o výši pojistného“, a to tak, že v něm bude snížen vyměřovací základ zaměstnavatele. Formulář je podáván Okresní správě sociálního zabezpečení, a to pouze elektronicky.

Jaký je termín pro podání přiznání k dani z příjmů?

Na základě rozhodnutí ministryně financí bylo možné daňové přiznání za rok 2019 podat až do 18. 8. 2020, této možnosti mohli využít provozovatelé čerpacích stanic, kteří jsou fyzickými i právnickými osobami. Rozhodnutím ministryně financí však nedošlo ke změně zákonné lhůty pro podání přiznání k dani z příjmů, ale došlo k prominutí pokuty za pozdní podání přiznání a k prominutí úroků z prodlení za pozdní úhradu daně. Prominutí pokuty a úroků nastalo automaticky a bez žádosti, pokud přiznání bylo podáno do 18. 8. 2020 a zároveň do tohoto termínu byla daň i uhrazena. Pokud nebyl tento nejzazší termín dodržen, pak pokuta i úrok jsou počítány od původního dne zákonné lhůty, tj. od 1. 4. 2020 nebo od 1. 7. 2020.

Prodloužený termín pro podání přehledů

V návaznosti na rozhodnutí ministryně financí o možnosti podat bez jakýchkoliv sankcí přiznání k dani z příjmů do 18. 8. 2020, je umožněno podnikajícím fyzickým osobám podat příslušným správám sociálního zabezpečení Přehled o příjmech a výdajích za rok 2019 bez sankcí až do 18. 9. 2020. Pro-

dloužení je vázáno na podmínku, že k tomuto datu zároveň bude uhrazen i doplatek pojistného za rok 2019. Částka doplatku musí být v tento den připsána na účet příslušné OSSZ. Pak bude podnikajícím fyzickým osobám prominuto penále, které by jinak měli hradit za opožděnou platbu. Ani zdravotní pojišťovny nebudou uplatňovat sankce v podobě pokut za pozdní dodání přehledu za rok 2019. Pokutu nedostane OSVČ, která si jinak řádně plní své povinnosti, a která zdravotní pojišťovně předloží přehled do 18. září 2020. Pokuta za pozdní podání tedy bude prominuta bez žádosti. V případě pozdní platby je ale nutné podat individuální žádost o prominutí penále.

Majitelé a provozovatelé čerpacích stanic mohou ušetřit na pojistném

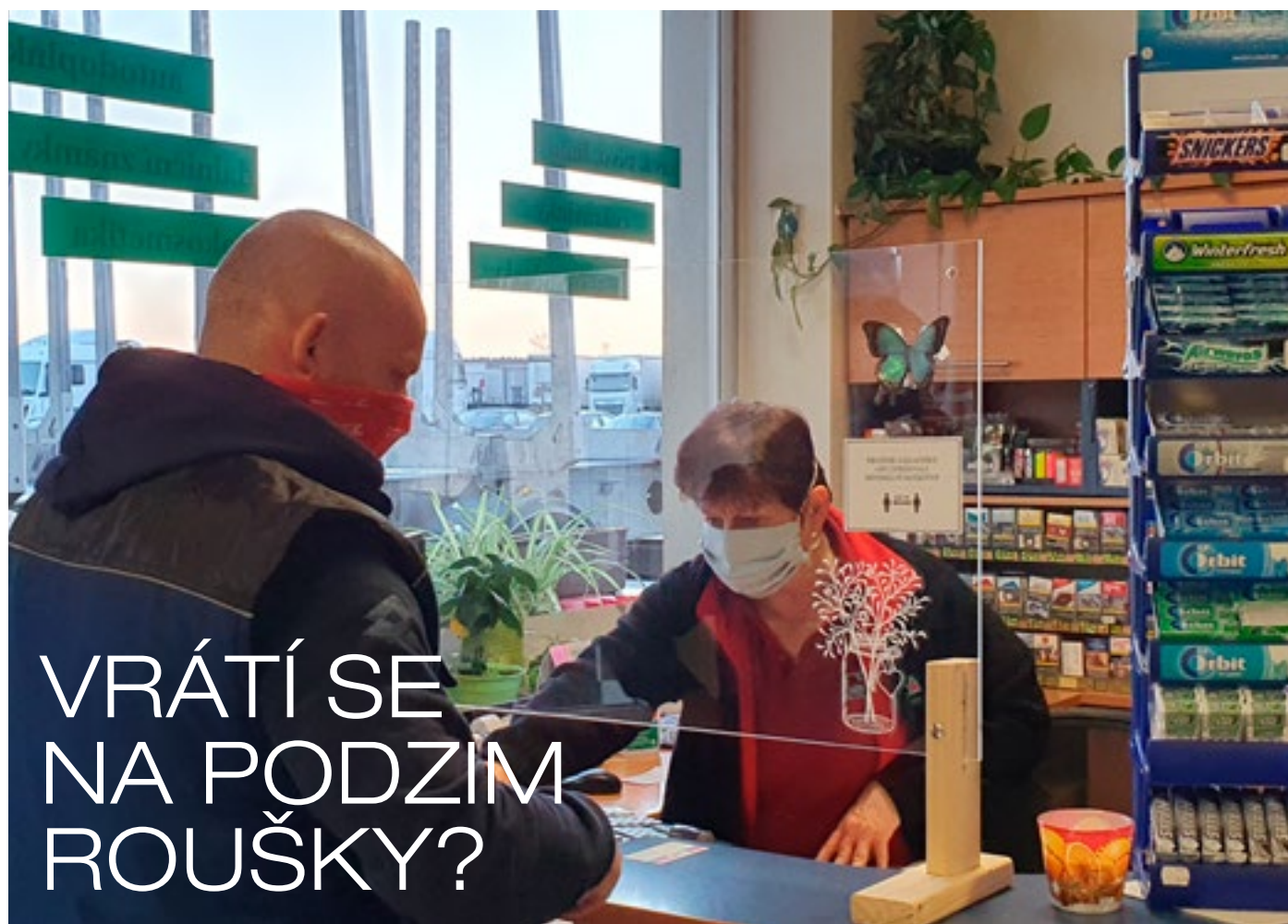
Vláda rozhodla o šestiměsíčních prázdninách v placení zdravotního a sociálního pojistného pro všechny živnostníky. Úleva na pojistném se týká osob samostatně výdělečně činných (OSVČ), které odvádějí zákonem stanovené minimum i více než zákonem stanovené minimum. Živnostníci a podnikatelé nemuseli za období od března do srpna platit měsíční zálohy na pojistné. Ve vyúčtování za rok 2020 bude jejich odvod snížen o těchto šest měsíců, a to o částku ve výši minimálních záloh na pojistné. Ve finále mohou OSVČ ušetřit šestinásobek minimálního pojistného, který činí 4 896 měsíčně. Kč. Za šest měsíců je možné ušetřit 29 376 Kč.

■ AUTOR: Martina Salacká

Autorka pracuje jako daňová poradkyně, metodička a interní auditorka v daňové poradenské a účetní společnosti KODAP, s. r. o. se zaměřením na obor čerpacích stanic

KODAP

>eurodata



Léto je v plném proudu a společně s ním opět nabírá na síle také pandemie koronaviru známého jako covid19. Zatím sice jen v některých okresech, ale bohužel nelze vyloučit její celoplošné rozšíření. Čerpací stanice jsou místem, kterým v rámci celého dne projde zvýšený počet osob pohybujících se napříč celým Českem. A proto Vám připomeneme základní opatření, která na Vaší čerpací stanici pomohou snížit možnost šíření koronaviru a tím chránit jak zákazníky, tak i zaměstnance.

Zakrývání úst a nosu

Dle vyjádření hlavní hygieničky České republiky nošení roušky zvyšuje účinnost obrany proti šíření koronaviru. Podle vývoje situace v posledních týdnech nelze vyloučit, že povinnost nošení roušek se opět vrátí. Přesto, že někde to bude jen formou doporučení, je v zájmu všech, aby alespoň na místech, kde se během dne vystřídá větší množství osob, lidé tento způsob ochrany využívaly. Takovým provozem je samozřejmě i čerpací stanice.

Dezinfekce

Časy, kdy byla dezinfekce nedostatkovým zbožím, jsou snad již minulostí, a dezinfekce v maloobchodním balení je běžně k zakoupení i na čerpacích stanicích. Zákazníci na čerpací stanici se dotykem výdejní pistole, kávovaru, dveří na toaletu či dalších míst, která jsou ideální pro přenos virových onemocnění, vystavují riziku přenosu nákazy. Taková místa je potřeba v pravidelných intervalech dezinfikovat. Dezinfekce se tedy stala nedílnou součástí provozu čerpací stanice jak ze

strany zákazníků, tak zaměstnanců a je nutné vyžadovat její používání. Dezinfekce by měla být umístěna u vstupu do prodejny nebo na prodejním pultu. Vhodné je i časté mytí rukou vodou s mýdlem.

Ochranné rukavice

Každý zákazník by měl mít možnost při tankování pohonných hmot používat jednorázové ochranné rukavice, které jsou obvykle k dispozici hned vedle výdejních stojanů. První možností ochrany proti přenosu nákazy jsou

tedy právě rukavice. Pozor, dezinfekce používané pro prodejnu nesmí být umístěny ani používány v blízkosti výdejních stojanů, jedná se o vysoce hořlavou látku, která značně zvyšuje riziko vzniku požáru na výdejní ploše.

Omezení počtu lidí na prodejně

Jako efektivní řešení se ukázalo omezení počtu zákazníků, kteří se v jednu chvíli vyskytují současně na prodejně nebo alespoň dodržení bezpečných rozestupů mezi zákazníky. V souvislosti s tím můžete odstranit z prodejny stoly a židle, nebo daný prostor uzavřít bezpečnostní páskou, a zamezit tak zákazníkům ve shromažďování uvnitř prodejny čerpací stanice. Zkrátíte tím čas, který zákazníci na čerpací stanici stráví, což není žádoucí z obchodního hlediska, ale jedná se o mimořádné krizové opatření v době pandemie. Když zvolíte omezení maximálního počtu zákazníků, v kombinaci s udržováním bezpečné vzdálenosti a dalšími výše zmíněnými opatřeními, výrazně snížíte pravděpodobnost přenosu virového onemocnění. Je však třeba o nutnosti jejich dodržování informovat zákazníky, ideálně hned u vstupu do čerpací stanice.

Dodržování bezpečné vzdálenosti

Bezpečná vzdálenost mezi zákazníky stojícími ve frontě je doporučena na minimálně 2 metry. V dodržování správných rozestupů Vám pomohou například značky umístěné na podlaze.

Plastové clony u pokladny

Dalším z efektivních opatření proti přenosu koronaviru je fyzická ochrana obsluhy čerpací stanice pomocí plastových clon umístěných v pokladní zóně. Jedná se o velmi jednoduché a cenově nenáročné řešení, které se v posledních měsících objevilo na velkém počtu čerpacích stanic. Toto opatření se zároveň setkává i s pozitivními ohlasy obsluhy čerpacích stanic, neboť přináší zvýšený pocit bezpečí, a to nejen proti koronaviru.

Využívání bezhotovostního platebního styku

Abychom v maximální možné míře zabránili přenosu koronaviru prostřednictvím ban-

kovek, je nutné omezit hotovostní platební styk na minimum a vždy upřednostňovat bezhotovostní transakce. Pokud nebude jiná možnost než přijmout hotovost, je nutné používat ochranné rukavice, nebo si ihned po převzetí dezinfikovat ruce. Newyorská univerzita v roce 2017 testovala bankovku staženou z oběhu na přítomnost virů a bakterií. Výsledek možná nepřekvapí, bylo na ni nalezeno přes 400 virů a bakterií, k jejichž přenosu došlo pouhým dotykem s ostatními bankovkami v peněžence. Jednalo se o širokou škálu od neškodných bakterií až po ty velice nebezpečné, jako je stafylokok a streptokok. Jakou škodu by mohla způsobit jediná bankovka infikovaná koronavirem, není těžké domyslet.

Současná globální pandemická situace působí po celém světě značné sociální a ekonomické problémy, přesto pevně věřím, že při dodržování základních hygienických pravidel a doporučení je možné tyto dopady snížit a pokusit se i v nenormální době žít normálním životem. Společně to zvládneme...

■ AUTOR: Lukáš Pištek, EKOBENA

FOTO: archiv



• Hlavní činnosti dle norem ČSN:

- **výstavba, rekonstrukce a servis čerpacích stanic**
- **montáž potrubních rozvodů** legované a nelegované oceli
- **rozvody st.vzduchu**, medicinálního plynu, zemního plynu, propan butan

• Firma je na trhu od roku 1993 s certifikací ČSN EN ISO 9001

• Od ledna 2019 změna vedení - Josef Prskavec

• s příchodem p. Prskavce:

- **zkušenosti ze zahraničí** (Mexiko, CEE, Západ)
- **zkušenosti s velkými nároky na kvalitu**

• 3D návrhy v CADu a MacroStacionu

• postaveno & zrekonstruováno přes 200+ čerpacích stanic





ZEMNÍ PLYN TAKÉ PRO AUTOBUSY

Polovina z více než 1400 autobusů na stlačený zemní plyn v České republice je plněna technologiemi společnosti Bonett. V Brně a Ostravě postavila dvě nejvýkonnější plnicí stanice ve střední Evropě, další velkou stanicí připravila pro dopravní podnik ve Varšavě.

Společnost Bonett je česká firma, která si během více než dvaceti let působení na trhu vydobyla významnou pozici v oblasti pohonu na plyn. Se 40 vlastními plnicími stanicemi provozovanými pod značkou Bonett Eurogas je to největší ryze soukromá síť u nás. V letech 2015 až 2018 se Bonett stal čtyřikrát za sebou největším prodejcem CNG pro dopravu v České republice.

Až polovina roční spotřeby stlačeného zemního plynu připadá na autobusovou dopravu. CNG coby ekologické palivo totiž hraje důležitou roli v městské i meziměstské autobusové dopravě v řadě měst i krajů, a významnou měrou tak přispívá ke snižová-

ní emisí škodlivých plynů. V České republice bylo ke konci prvního čtvrtletí letošního roku provozováno 1475 autobusů na stlačený zemní plyn a skoro polovina z nich využívá pro plnění technologie dodané právě společností Bonett.

V září 2014 Bonett uvedl do provozu obří plnicí stanici pro Dopravní podnik města Brna, který se v současnosti může pochlubit u nás největší flotilou více než 160 autobusů na CNG. O tři roky později Bonett dokončil obří plnicí stanici pro Dopravní podnik města Ostrava. S kapacitou téměř 3500 m³ za hodinu, čtyřmi extrémně výkonnými kompresory o příkonu skoro 1 MW a zásobníky na 2500 m

se jedná o nejsilnější plnicí stanici jak v České republice, tak i ve střední Evropě. S tím, jak rostl počet provozovaných autobusů, musely se již dříve vybudované stanice postupně posilňovat. Rekordmanem ve zvyšování výkonu se stala plnicí stanice v Kladně. Tu využívá ČSAD Kladno, které neustále rozšiřuje svou flotilu autobusů na CNG. Kvůli tomu Bonett zdvojnásobil výkon stanice na 1000 m³/hodinu a zásobníky na plyn zvětšil na 2100 m³. S těmito parametry je kladenská stanice třetí největší v České republice. Technologie Bonett používají dopravní společnosti v Děčíně, Liberci, Přerově, Mělníku, Jeseníku, Jihlavě, Kopřivnici, Jablunkově či v Táboře.

Bonett ale úspěšně rozvíjí svůj business také v zahraničí. Na Slovensku realizoval projekt pro SAD Trnava. V hlavním městě Polska Varšavě Bonett postavil a deset let bude provozovat stanici pro 110 autobusů tamějšího dopravního podniku.

■ PR Bonett
FOTO: archiv

PETROL
PARTNER



AdBlue®

Jednoduše s námi

Nabízíme komplexní
řešení. Dodáváme
AdBlue® i systémy
pro veřejný výdej.

ADAM & PARTNER, s.r.o.
Radlická office, Radlická 348/142
150 00 Praha 5, Česká republika
Tel. +420 222 515 591
e-mail: adblue@adam-partner.cz

www.adam-bluesky.cz

792 460 792 www.cfft.cz 792 460 792

PETROL
PARTNER

CFFT
Care For Fuel Technology

Akční sleva 10%
na měřicí pásma a tyče

KALIBRA®

Sleva platí do 31.10.2020, do objednávek uveďte kód: Petrol

**Servis
Prodej
Výstavba
Poradenství
Kalibrace nádrží**



Letošní léto jsem si vyzkoušel několik zajímavých automobilů, převážně byly poháněny kombinací spalovacího motoru a elektromotoru, ať už s možností nabíjení ze zásuvky (Plug-in), nebo prostřednictvím rekuperace při jízdě. Když jsem pak hodnotil jejich ekonomiku provozu, vyšel mi z toho jednoznačně nejlépe starý dobrý turbodiesel. A tak se na stránky Petrol magazínu dostává, dle mého názoru, nejefektivnější verze Opelu Grandland X poháněná čtyřválcovým turbodieselem o zdvihovém objemu 1,5 litru kombinovaná s osmistupňovou samočinnou převodovkou.

Automobil nás bez problémů přepravil také do německého Salzkottenu, kde jsem se vydal na exkurzi do německé pobočky společnosti Gilbarco Veeder-Root (viz reportáž v tomto čísle), a nutno podotknout, že mě svými vlastnostmi docela nadchnul, i když na první pohled tento model není nijak oslavitelný.

Nenápadně elegantní

Mimochodem, Grandland X je už čtyři roky součástí nabídky značky Opel. Po letech tá-

pání s korejskými deriváty od GM (model Antara) má německá značka konečně SUV, které slaví úspěch u zákazníků. Grandland byl také prvním plodem spolupráce s koncernem PSA (Peugeot-Citroën), jehož je dnes Opel součástí. Německý crossover sdílí stejnou podvozkovou platformu EMP2 s rozvorem 2675 mm jako Peugeot 3008 nebo Citroën C5 Aircross, „vršek“ si však Němci udělali po svém. Grandland je navíc o 3 cm delší než Peugeot (4477 mm) a ve srovnání s ostatní konkurencí se mu celkovými rozměry nejvíce blíží Kia Sportage, přičemž na-

příklad česká Škoda Karoq je o podstatných 9,5 cm kratší. Grandland navíc kompletně přezbrojil na francouzská pohonná ústrojí včetně zbrusu nového plug-in hybridu.

Také interiér Grandlandu je svébytný a svým designem připomíná současnou generaci modelu Astra. Znamená to měkčené materiály, klasické analogové kontrolní přístroje nebo třeba kulatý volant s příjemným průměrem i tloušťkou věnce a pohodlná sedadla s ergonomickým tvarováním. Oproti francouzským sourozencům působí interiér Grandlandu možná trochu stroze, ale z hlediska ergonomie ovládání mu není moc co vytknout. Infotainment včetně navigace je rovněž francouzského původu, ale u Opelu některé věci zůstaly tak, jak jsou jeho zákazníci zvyklí. Například se nezměnilo ovládání klimatizace klasickými otočnými ovladači.

Na zadních sedadlech mají dostatek místa i lidé vyššího věku, zavazadlový prostor je však spíše průměrný. Svým způsobem totiž doplácí na elegantní a spíše sportovně tvarovanou karoserii se snižující se záďí. V pětimístném uspořádání je k dispozici 517 litrů, se sklopenou druhou řadou sedadel 1652 litrů. Nižší střešní pak komplikuje třeba naložení kol, které by jinak interiér automobilu této kategorie měl bez problémů zvládnout.

Kultivovaný, živý a úsporný motor

Pohonná jednotka je pod přední kapotou dobře odhlučněná a po zahřátí i docela kultivovaná. Nafta pak z nádrže mizí velmi pomalu. Pokud se na spotřebu budete soustředit, bez problémů se dostanete k hodnotě 6 litrů na 100 km, při extrémně úsporné jízdě se lze přiblížit i pěti litrům. Celkový průměr v týdenním testu s velkým podílem jízdy po dálnicích včetně těch německých s neomezenou rychlostí byl 7,3 litru, což mi s ohledem na velikost automobilu a průměrnou rychlost, jakou jsme se po dálnicích našeho západního souseda pohybovali, přišlo adekvátní.

Jízdní vlastnosti lze charakterizovat jako bezproblémové, odpružení je spíše komfortní. Přestože se jedná o předokolku, nemá Opel problém s přenosem velkého točivého momentu na přední kola ani za deště při snížené adhezi. Velké zážitky z řízení sice diesellový Grandland X nenabízí, ale na každodenní využití se jedná o velmi příjemného společníka nebo chcete-li člena rodiny, který má dobře odhlučněný interiér, pohodlná sedadla a solidní prostor pro zavazadla. Tenhle Opel je zkrátka automobilem pro racionálně uvažující majitele, kteří v něm vidí moderní dopravní prostředek s dobře využitelným vnitřním prostorem a ekonomickým provozem. Možná by někomu u SUV mohl chybět pohon všech kol, takže zejména v horských oblastech tento automobil velký úspěch mít nebude, ale ve městě při současných mírných zimách je tato výbava možná trochu zbytečná.

Kolik to stojí?

A určitě potěší i cenová politika dovozce. Importér německých automobilů nastavil docela rozumně i cenovou politiku. Základní Grandland X s motorem 1.2 TURBO (96 kW) ve výbavě Selection pořídíte již za 459 990 korun, testovaný automobil v bohaté výbavě Ultimate (např. LED Světlomety, navigace, bezklíčový přístup, černá střeška, el. zadní dveře, vyhřívání sedadel, čelního skla i volantu, 18palcová kola) s turbodieselem a samočinnou převodovkou pak stojí 725 990 korun.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





VŽDYCKY BERU PLNOU NÁDRŽ

Petr Janda, frontman legendární kapely Olympic, najezdil víc než milion kilometrů a za volantem je dodnes jako doma. Dokonce si koupil nové, silné auto.

Když jedete na koncert s kapelou, máte nějaké speciální auto?

Mě a Milana Brouma vozí na koncerty profesionální řidič. My tam nepotřebujeme být tak brzy a navíc jsme v kapele nejdéle, tak si ten komfort užíváme. Říkáme z legrace, že už po koncertě sedíme v autě a lidi stále tleskají.

Nedávno od vás z kapely po neuvěřitelných čtyřiatřiceti letech odešel klávesák Jiří Valenta. Prý na něj máte z cest vtipné vzpomínky?

Jirka často trpěl hladem. Jednou jsme popíjeli na pokoji v nějakém penzionu a on dostal děsně hlad. Se slovy „neříkej, že tady někde nemaj kuchyň a tam něco k snědku“ se vypravil o patro níž. Kuchyň byla zamčená, ale hlad byl silnější. Vloupal se tam a na sporáku objevil ohromný hrnec plný guláše. Zapnul sporák, guláš ohřál a s tím kastrolem mazal

za námi do pokoje. Čuměli jsme jako blázni. Ve tři ráno sehnal jídlo. Tak jsme se do toho pustili a všechno jsme sežrali. Dneska, když má člověk hlad, tak je vždycky někde celou noc otevřená benzínka, kde nějaký to jídlo maj.

Vy sám jste najezdil za volantem spoustu kilometrů. Dával jste si vždycky pozor na alkohol? Jste dobrý řidič?

Řidičák jsem si udělal v roce 1968 a nikdy jsem o něj nepřišel. Po tom milionu kilometrů za volantem bez vážné nehody můžu snad dneska říct, že jsem dobrý řidič. Dodržuji pravidla, nikdy, ale opravdu nikdy před jízdou nepiji alkohol a dávám si někdy až úzkostlivě pozor na přechodech. Jedině snad, že někdy víc šlápnu na plyn a jedu rychleji. Koupil jsem si nové auto, nejspíš už poslední, které je strašně rychlé a silné. To jede úplně samo!

Takže vás pořád baví řídit...

Baví. V autě se cítím skvěle, pustím si rádio a je mi bláze. Koupím si u pumpy s sebou kávičku, vodu a nějakou sladkost a jízdu si vyloženě užívám.

Když už jste u těch nových aut, koupil byste si elektromobil?

Nekoupil. Snad kdybych bydlel v Praze, ale na vesnici ne. Navíc náš penzion je přes 300 km daleko a mnohdy tam jedu na otočku. Možná někdy v budoucnu, ale zatím jsem o tom ani nepřemýšlel.

Když se chystáte na cestu, tankujete u benziny, kterou dobře znáte, nebo to neřešíte a zkrátka doplníte pohonné hmoty, až když vám dojde šťáva?

V podstatě to moc neřeším. Vždycky ale beru plnou nádrž.

Využíváte nějaké slevové kupony či karty?

Využívám, ale jen u jedné pumpy.

Máte rád, když vám natankuje nádrž obsluha?

U jedné pumpy je obsluha, sympatický pán, kterého znám a ten mi vždy ochotně natočí plnou nádrž a ještě si u toho popovídáme. To je ale výjimka. Jinak tankuji sám.

Navštěvujete často myčku? Baví vás sedět v autě, když kolem řadí ty kartáče a pěna?

Myčka mě baví ta bezkontaktní. To se mi fakt líbí. Někdy ale vyjde zpoza rohu pán, sebere mi tu hadici a umyje mi auto. Vůbec nic za to nechce, prej že to mám za hezké písničky. Několikrát jsem si umyl auto sám a věřte mi, nebo ne, mně to opravdu bavilo.

Stavujete se na benzině na nějaké občerstvení nebo jídlo? Co si nejradši dáváte?

Jídlo ne. Kafe, vodu a nějakou sladkost.

Když jedete s vašimi dvěma mladšími dcerami, co ony si nejraději kupují?

Bonbony.

Určitě využíváte i sociální zařízení. Jste spokojený se stavem wc a umývárny na našich benzinkách?

Když jsem začínal s Olympicem, tak u pump žádný wc a ani obchody nebyly. Tam nebylo nic! Jen umaštěnej pumpař, kterej vám natočil benzin a hned vás zkasíroval. Dneska to je o něčem jiném. V tomhle jsme udělali velký



pokrok, na větších benzinách se nejen občerstvíte a dojdete na wc, ale někde i vaří teplá jídla a mají potraviny jako v samoobsluze.

Vy jste procestoval svět, je u nás srovnatelná kvalita pohonných hmot, sortimentu, obsluha i čistota?

Srovnání mám, něco jsem autem už projel. Nejdelší trasa byla z Otawy na Floridu, 2 500 km. Jeli jsme to tři dny a bylo to úžasné. Všeobecně můžu říct, že jsme se úrovni zahra-

ničí ve všem vyrovnali. Dokonce bych řekl, že u nás jsou třeba záchodky na pumpách přímo výstavní. Znam i pumpy v USA, tam jsou spíš horší. Jedno mají ale v Americe vycitány dobře! U všech pump to mají zařízení tak, že se prostě nemůže stát, aby někdo odjel bez zaplacení. To by se tady asi pumpařům taky náramně hodilo.

■ AUTOR: Šárka Jansová
FOTO: archiv

PETROLmagazín

Vydavatel:

PETROLmedia, s. r. o.

Redakce:

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

Ředitelka společnosti:

Gabriela Platilová (platilova@petrolmedia.cz)

Šéfredaktor:

Jiří Kaloč (kaloc@petrolmedia.cz)

Odborný poradce a editor:

Václav Loula

Redakční tým:

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

Asistentka redakce:

Petra Hubková (hubkova@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.)

Boris Tomčíak

Finlord

Ing. Tomáš Novák

Ekobena

Zlatý



Stříbrný

AutoMax



e-on



Christ

KODAP
>eurodata



SHERON

uniCODE
SYSTEMS



Bronzový



italmec.



MONTI

CardManager
Compact

BEZPEČNÉ TANKOVÁNÍ PRO VŠECHNY



Tankautomaty produktové řady CardManager zajišťují bezpečný provoz čerpacích stanic a tankování pro zákazníky i bez přítomnosti obsluhy

Konstrukce a použité materiály umožňují snadnou dezinfekci kontaktních povrchů (dotyková obrazovka, Pin-Pad) prostřednictvím bezchlorových dezinfekčních prostředků.

Tankautomat ovládá výdejní stojany běžných pohonných hmot, dále CNG, LPG a provozních kapalin (AdBlue, kapaliny do ostřikovačů), ale také mycí linky a mycí boxy. Dále je možné připojit hladinoměry, cenové totemy nebo kamerový systém.

Tankautomat lze používat buď samostatně nebo jednoduše připojit k pokladním systémům UNICODE (Shop2000, EuroShop), nebo k centrálnímu systému EuroShop WebOffice a dodatečně tak vaši čerpací stanici zprovoznit jako bezobslužnou

Jednoduchý vzdálený management čerpací stanice umožňuje i přehledná mobilní aplikace Web Client.

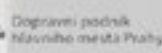
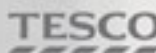
Evidenci dodávky PHM je možné v době nepřítomnosti obsluhy realizovat přímo na tankautomatu závozcem nebo zadávat vzdáleně do centrálního systému.

Tankautomaty CardManager podporují všechny platební metody:

- bankovní karty (i bezkontaktní)
- fleetové karty (např. CCS, WAG, DKV, Benzina, EuroShell, Routex)
- lokální fakturační karty provozovatele
- akceptace slevových a věrnostních karet

Tankautomaty řady CardManager pokrývají veškeré potřeby provozu veřejných, neveřejných i plně bezobslužných stanic. V současné době jsou provozovány na více jak 500 čerpacích stanicích nejen v České republice, ale i v řadě dalších zemí EU.

Reference:



UNICODE SYSTEMS, s.r.o.
TEL: 568 404 111
www.unicodesys.cz/produkty/





Nekonečná síla

Jako jediný zpracovatel ropy v České republice
Vám zaručujeme stabilní dodávky kvalitního
paliva, na které je spolehnutí.

HIGH QUALITY
FUEL PROVIDER