

PETROL MAGAZÍN

PETROL SUMMIT 2022

26. října, kongresové
centrum hotelu Olympik



EXKLUZIVNĚ Otevření českého LNG terminálu v Holandsku

INTERVIEW
Tomáš Pojar



MYTÍ
Mycí tunel Washtec



SHOP A GASTRO
Zdravé mlsání na cestách





VYLEPŠENÉ
EVO
plus

3

X
EFFECT
PREMIUM FUELS



**ZVOLTE TROJITÝ ÚČINEK
A PŘEJDĚTE NA NAŠE
VYLEPŠENÁ PALIVA EVO PLUS!**

- | DELŠÍ ŽIVOTNOST MOTORU**
- | VYŠŠÍ VÝKON**
- | MÉNĚ EMISÍ**

Parametry prémiových paliv EVO Plus byly porovnány se základními palivy EVO.

evo.molcesko.cz

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



Podzimní číslo Petrol magazínu je ve znamení návratu Petrol Summitu. Covid sice nezmizel, ale společnost už jej bere jako běžné sezónní respirační onemocnění, a tak se zase vrací do společnosti život. Jeho součástí jsou nejenom plesy, večírky, koncerty nebo meetingy, ale také veletrhy a konference včetně těch odborných. A ta naše je navíc více než tradiční. Konat se totiž bude již poctřinácté. Opět nás čeká smršť odborných přednášek a referátů na téma petrolejářský průmysl, velkoobchod a maloobchod a energie v dopravě. Letos budou všechna témata rezonovat silněji než v jiných letech, protože události okolo nás ukázaly, o jak důležitý a strategický obor se jedná, i když se ho většinová společnost pod pláštěm ekologických hrozeb snaží odsouvat do pozadí. Jenže ropa a zemní plyn stále hýbe kormidlem dějin a přiznat by si to měli především ti, kteří se snaží řídit a usměrňovat vývoj vyspělé Evropy. Ale zpátky do našeho relativně malého českého rybníčku. I tady bují na základě předpovídané krize obrovské ekonomicko-sociální problémy, které mohou snadno překročit meze tolerance a pochopení celé společnosti. Domnívám se, že je velmi důležité o těchto věcech hovořit a donekonečna některé záležitosti vysvětlit. A tak Vás za celou redakci Petrol magazínu srdečně zveme na naši konferenci, která se koná ve středu 26. října v kongresovém centru hotelu Olympik. Podrobnosti k summitu a registrační formulář najdete na našich webových stránkách www.petrol.cz.

■ Jiří Kaloč
šéfredaktor



Editorial

Aktuality z domova i ze světa

4–8

Unipetrol koupil recyklátora plastů Remaq
Unipetrol snížil závislost na ruské ropě pod 50 procent
PKN Orlen převezme plynárenskou firmu PGNiG
Siemens a Shell spolupracují v energetice i vodíku
Putin podepsal převod projektu Sachalin pod ruskou správu
Koncern Aramco vydělal za čtvrtletí 1,2 bilionu korun
Důvody snížení těžby skupinou OPEC+ jsou ekonomické
Pohonné hmoty pro nové škodovky dodává MOL
Shell a další giganti mlží o ekologických cílech
Stávka rafinerií ve Francii
Deset obětí výbuchu čerpací stanice v Irsku

Svět ropy

9

OPEC výrazně snížil těžební limit

Interview

10

Tomáš Pojar



Čerpací stanice měsíce

12–16

MOL – Praha, Chodov
EuroOil Hřensko

Rozhovor

20, 30

Jan Duspěva
Jiří Winkelhöfer

Petrol Summit 2022

33–34

Program Nominace
Petrol Awards 2022



Výročí

38

30 let společnosti GEMA

Trh, ropa a produkty

24–28, 42

Proč je nafta dražší než benzin
Srovnávací tabulky alternativních paliv
Marže a spotřební daň na pohonné hmoty
Aditivovaná paliva MOL Evo 3 Plus

Technika a provoz

43

Future Mobility 2022

Mytí

44–48

Tunel Washtec Globus Pardubice
Přípravky na plasty a pryž



Reportáž

50

Maso z vakua – Bidfood Opava

Shop a gastro

52–56

Konec tradičních plastů
Sladký/slaný sortiment
Rychlé občerstvení

Daňová poradna

58

Regulace ceny pohonných hmot – inspirace ze zahraničí

Alternativa

60

LNG terminál v Eemshavenu



Autosalon

64

Subaru Outback

Osobnost na čerpací stanici

66

Yvetta Blánarovičová

Petrol Partner

68



- 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

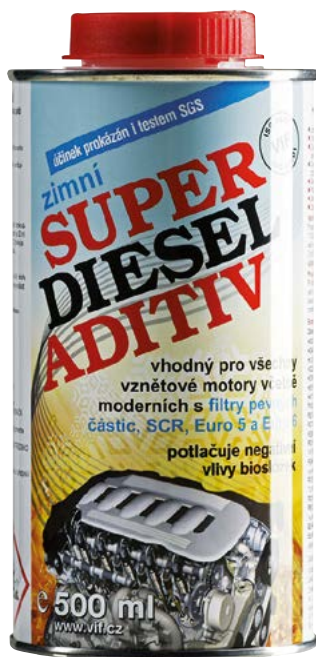
- Jedno balení na nádrž
- Aplikace bez odměrky
- Řešení pro bezzátkové uzávěry

- 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

UNIPETROL KOUPILO RECYKLÁTORA PLASTŮ REMAQ

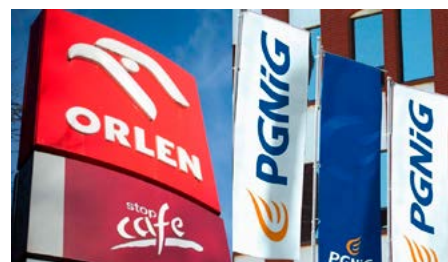


Orlen Unipetrol koupil společnost Remaq zabývající se mechanickou recyklací odpadu. Skupina krokem rozvíjí své recyklační aktivity, díky kterým bude schopna lépe zpracovávat odpad a vyrábět z něj nová biopaliva a petrochemické produkty. Dokončení akvizice se předpokládá nejpozději do konce března 2023. Remaq je nejvýznamnější a nejrychleji rostoucí společností recyklující plasty v České republice a zastává významnou pozici i na evropském trhu. Orlen Unipetrol chce být do roku 2050 emisně neutrální, jedním

z dílčích cílů je právě i rozvoj recyklačních aktivit tak, aby v roce 2030 až dvacet procent petrochemické produkce Unipetrolu vznikalo pomocí recyklace plastového a organického odpadu. „Akvizicí společnosti Remaq rozšíříme kompetence skupiny Orlen také v oblasti mechanické recyklace. Naší ambicí je všechny způsoby recyklace odpadu vhodně propojit a sestavit ucelený a plně funkční řetězec,“ uvedl předseda představenstva PKN Orlen Daniel Obajtek.

PKN ORLEN PŘEVEZME PLYNÁRENSKOU FIRMU PGNiG

Polská společnost PKN Orlen hodlá uskutečnit plánované převzetí polské plynárenské firmy PGNiG na přelomu října a listopadu. Uvedl to šéf podniku Daniel Obajtek. PKN Orlen nyní rovněž dokončuje spojení s menším domácím konkurentem Lotos. Fúze jsou součástí širšího plánu polské vládnoucí strany Právo a spravedlnost (PiS) zvýšit kontrolu nad ekonomikou a vytvořit takzvané národní šampiony, kteří by dokázali soupeřit s globálními hráči. Obajtek uvedl, že PKN po dokončení fúzí koncem roku představí svou novou strategii, která se bude soustředit na energetickou bezpečnost Polska a na transformaci energetického sektoru.



UNIPETROL SNÍŽIL ZÁVISLOST NA RUSKÉ ROPĚ POD 50 PROCENT

Orlen Unipetrol snížila v posledních letech závislost na ruské ropě pod 50 procent. Na přelomu tisíciletí to bylo 80 procent. Orlen Unipetrol výrazně rozšířil počet zemí, ze kterých ropu odebírá. Od roku 2019 zpracovává ve svých rafineriích 16 různých druhů ropy z desítky zemí – z USA, Afriky, Severního moře, Saúdské Arábie, Kazachstánu nebo Ázerbájdžánu. Litvínovská rafinerie umí zpracovávat druhově podobné typy ropy, jako je ruská ropa, rafinerie v Kralupích dlouhodobě zpracovává pouze neruskou ropu. Celá skupina Orlen, do které Unipetrol spadá, v posledních letech diverzifikovala dodávky ropy a testovala použitelnost různých druhů ropy ve svých rafineriích. V současnosti už zhruba 70 procent z celkového množství ropy v portfoliu skupiny Orlen nepochází z Ruska.



SIEMENS A SHELL SPOLUPRACUJÍ V ENERGETICE I VODÍKU



Společnosti Siemens Smart Infrastructure a Shell Global Solutions International BV podepsaly memorandum o porozumění, jehož cílem je spolupráce na vývoji nízkouhlíkových a vysoce energeticky účinných řešení na podporu transformace odvětví energetiky. Dohoda se zaměří na projekty výroby zeleného vodíku pro průmyslové aplikace společnosti Shell a jejích zákazníků a rovněž na posílení spolupráce v oblasti biopaliv a cirkulární chemie. Zatímco Siemens plánuje v rámci spolupráce přispět k urychlení přechodu firmy Shell na bezemisní provoz, Shell hodlá koncernu Siemens a jeho přidruženým společnostem dodávat nízkouhlíkové pro-

dukty, které snižují emise v celém dodavatelském řetězci, v provozech a ve fázi používání produktů Siemens včetně dodávek biopaliv. Siemens dodává elektrická zařízení – rozvaděče, čerpadla, transformátory a řídicí systémy SCADA – společnosti Shell již více než deset let. V uplynulých letech začal dodávat i kolaborativní řešení zahrnující širokou škálu produktů a služeb v oblasti elektrifikace a automatizace s podporou standardizace zařízení v rámci programu JIP33, což je soubor standardizovaných průmyslových specifikací pro zadávání zakázek v ropném a plynárenském průmyslu.



KONCERN ARAMCO VYDĚLAL ZA ČTVRTLETÍ 1,2 BILIONU KORUN

Saúdskoarabská státní společnost Saudi Aramco ve druhém čtvrtletí meziročně zvýšila čistý zisk o 90 procent na 181,6 miliardy rijálů, což je v přepočtu téměř 1,2 bilionu Kč. Pro představu, celkové příjmy novelizovaného rozpočtu České republiky činí 1,7 bilionu Kč. Jako další ropné firmy těží z vyšších cen ropy i marží rafinerií. Saudi Aramco vykázala nejvyšší čtvrtletní zisk od vstupu na burzu v roce 2019. Finanční zdraví společnosti Saudi Aramco je důležité pro stabilitu Saúdské Arábie. Navzdory snahám o diverzifikaci ekonomiky zůstává toto království silně závislé na příjmech z prodeje ropy, z nichž hradí například mzdy zaměstnanců ve veřejném sektoru nebo štědré výhody, které poskytují svým občanům.

PUTIN PODEPSAL PŘEVOD PROJEKTU SACHALIN POD RUSKOU SPRÁVU

Prezident Ruska Putin podepsal dekret, který převádí provoz projektu na těžbu ropy a zemního plynu Sachalin 1 na nově vytvořený ruský podnik. Dekret dává ruské vládě právo rozhodnout, zda si na ruském Dálném východě budou moci zachovat své podíly zahraniční firmy. Projekt doposud provozovala americká společnost Exxon Mobil, která v něm vlastní 30procentní podíl. Exxon Mobile již začátkem srpna uvedl, že se chystá převést svůj podíl na „jinou stranu“. Jeho partnery v projektu jsou ruská firma Rosně-



ft', indická ONGC Videsh a japonská Sodeco. Těžba ropy v rámci projektu Sachalin 1 před zahájením ruského útoku na Ukrajinu dosa-

hovala 220 tisíc barelů denně, letos v červenci však klesla na pouhých 10 tisíc barelů denně. Putin již v létě podepsal podobný dekret, kterým převedl na nově vytvořenou ruskou společnost práva k rozsáhlému plynárenskému projektu Sachalin 2, ve kterém mají podíly britsko-nizozemská společnost Shell a japonské firmy Mitsui a Mitsubishi. Rusko schválilo žádosti obou japonských firem, aby získaly podíl pod novým provozovatelem. Shell však označil za „zcela nepravděpodobné“, že by takový podíl převzal.

DŮVODY SNÍŽENÍ TĚŽBY SKUPINOU OPEC+ JSOU EKONOMICKÉ



Skupina OPEC+, která zahrnuje členy Organizace zemí vyvážejících ropu a jejich spojence v čele s Ruskem, oznámila snížení těžby o dva miliony barelů denně po týdnech lobbování ze strany USA proti takovému kroku. USA obvinily Saúdskou Arábii, že se podbízí Moskvě, které vadí snahy Západu o omezení cen ropy v reakci na invazi na Ukrajinu. Saúdská Arábie však kritiku odmítá. Podle saúdskeho ministerstva zahraničí je prý snížení těžby v zájmu spotřebitelů i producentů. Jeho cílem bylo zohlednit nestabilitu na trhu, píše se v prohlášení. Americký prezident Joe Biden však uvedl, že rozhodnutí OPEC+ bude mít dopad na vztahy mezi USA a Saúdskou Arábií. Saúdové naopak tvrdí, že své vztahy se Spojenými státy americkými považují za strategické a zdůraznili i obrovský význam vzájemného respektu.

POHONNÉ HMOTY PRO NOVÉ ŠKODOVKY DODÁVÁ MOL

Společnosti MOL se podařilo získat půlroční smlouvu pro prvoplnění nových automobilů Škoda. Od 1. června tak všichni noví majitelé vozů mladoboleslavských automobilů mohou vyjet do ulic s palivem dovezeným přímo z Maďarska. Prvopaliva pro nové vozy musejí splňovat vysoké nároky certifikace Volkswagen, a jejím obdržetím se tak společnost MOL Česká republika stala pro následující půlrok výlučným dodavatelem paliv pro auta vyráběná v závodu v Mladé Boleslavi

a Kvasinách. Prvotřídní kvalita paliva je zde velmi důležitá, takže prvonáplně procházejí náročnými zkouškami a testy ještě před samotným plněním. Pohonné látky se do zbrusu nových automobilů dodávají až ve finální fázi, kdy je vozidlo již kompletní. První natankování obsahuje 5 litrů paliva Evo diesel plus. V případě, že automobil čekají ještě další práce, načerpá se do jeho nádrže 10 litrů, aby se vozidlo mohlo bezpečně dopravit na odstavné parkoviště a zpět do závodu. „Spolupráce s automobilovým gigantom je pro nás velkou ctí. Nenechali jsme se odradit ani poměrně



unikátním systémem závozu paliv. Tato spolupráce se tak pro nás stala výzvou i na úrovni logistiky, vzhledem k nízkoobjemové nádrži ve výrobním závodu v Kvasinách. Právě omezený objem vyžaduje dovoz paliva prakticky na denní bázi. Během tohoto

půlroku počítáme s celkovou dodávkou 750 000 litrů paliva,” uvedl Tomáš Griglak, ředitel velkoobchodu společnosti MOL Česká republika.

EUROL Super Lite 5W-40



Vítěz testu olejů SVĚTA MOTORŮ

Plně syntetický, vysoce výkonný motorový olej zvítězil ve velkém testu olejů s požadavky na normu VW 502.00.

Test potvrdil vynikající vlastnosti oleje ve všech měřených kritických parametrech.

Bližší informace a výsledky testu čtěte po našich obchodních zástupcích.





Na světě snad už v dnešní době není velké korporace, která by ve své strategii neměla cíle spojené s udržitelností a ekologií. Jenže ne vždy jsou myšleny upřímně, což nyní odhalily interní dokumenty. Například společnost Shell na veřejnosti prohlašuje, že chce být uhlíkově neutrální do roku 2050. Interní komunikace z roku 2020 ale nabádá zaměstnance, aby navenek „nenaznačovali, že uhlíková neutralita je cílem Shellu“ a že Shell „nemá žádné bezprostřední plány“ na uhlíkovou neutralitu v příštích deseti až dvaceti letech. „Nevzbuzujte dojem, že je Shell ochoten snížit emise oxidu uhličitého na úroveň, která nedává byznysový smysl,“ říkají taktéž doporučení. Ze svých závazků ustupovaly i Exxon a Chevron. Obě obří společnosti sice veřejně prohlásily, že jsou v souladu s cíli Pařížské klimatické dohody z roku 2015, nejužší vedení Exxonu se ovšem naopak snažilo ze své komunikace odstranit fráze, který by dohodu podporovaly, a to z obav, že by „uspokojování“ dohody mohlo znamenat závazek. „Je třeba odstranit

formulaci, která potenciálně zavazuje k posílení strategie, řízení rizik a výkonnostních ukazatelů a cílů souvisejících s klimatem,“ napsal manažer odpovědný za politiku ExxonMobile v jednom z interních e-mailů. Společnost sice zkoumá a velmi ráda propaguje svou práci na biopalivech z mořských řas, další interní dokumenty však naznačily, že výsledky budou realizovatelné až v rámci několika dekad. Hlavní činnost ropných gigantů stále stojí a padá na fosilních palivech a „nevýznamných útratách za čistou energii“. V některých konkrétních případech je onen kontrast až do očí bijící. BP i Shell se například zavázaly, že sníží investice do oblasti těžby další ropy, ale oba giganti naopak zvýšili množství oblastí, kde hledají nová naleziště. Žádná ze čtyř firem nezveřejňuje, kolik přesně dává do zelených investic a obnovitelných zdrojů, ale nezávislé auditory neslibují nic pěkného. Například Carbon Disclosure Project ukazuje na investice z ročních kapitálových výdajů v rozmezí od 0,2 procenta u ExxonMobil až po 2,3 procenta v případě BP.

STÁVKA RAFINERÍ VE FRANCII

Francie byla v polovině října na pokraji kolapsu, v zemi totiž docházely pohonné hmoty. Důvodem byla třítydenní stávka za vyšší mzdy v rafineriích provozovaných ropnými společnostmi TotalEnergies a ExxonMobil. Potíže v dodávkách pohonných hmot se postupně šířily po celé zemi. Před čerpacími stanicemi stály nekonečné fronty a množily se incidenty mezi nespokojenými zákazníky, které musela řešit policie. Čerpacích stanic mimo provoz přibývalo a u těch, kterým ještě nějaké pohonné hmoty zbyly, se tvořily až čtyřhodinové fronty. Společnost TotalEnergies následně po jednání s vládou a odbory v prohlášení uvedla, že podmínky pro jednání o mzdách se všemi odbory nejsou kvůli pokračující blokádě splněny. Zároveň oznámila, že svým zaměstnancům po celém světě vyplatí jednorázový bonus. Částka se bude rovnat jedné měsíční mzdě a bude vyplacena v prosinci. TotalEnergies také odborům sdělila, že je připravena zvážit příští rok zvýšení mezd o šest procent, což by odpovídalo inflaci v letošním roce.



DESET OBĚTÍ VÝBUCHU ČERPACÍ STANICE V IRSKU

Nejméně deset obětí si vyžádala exploze na čerpací stanici na severovýchodě Irska. Příčina exploze zatím není známa a dál se pátrá po neznámých. Osm lidí se při výbuchu zranilo a nikdo další se už nepohřešuje. Podle irského serveru jsou mezi oběťmi tři ženy, čtyři muži, holčička a dva dospívající. Exploze nastala v pátek krátce po 15:00 místního času (16:00 SELČ) na čerpací stanici Applegreen na okraji



vesnice Creeslough, která je vzdálená asi 25 kilometrů od města Letterkenny na severu země. Fotografie z místa zachycují do povětří vyhozené stěny v obytné budově umístěné nad prodejnou čerpací stanice, částečně zřícenou střechu a trosky rozházené po okolním prostranství, kde parkuje několik aut. Spekuluje se, že to mohl být únik plynu.



Podle údajů od poskytovatele služeb pro ropná pole Baker Hughes se počet amerických ropných plošin v říjnu vyšplhal na nejvyšší úroveň od roku 2020, kdy začala pandemie covid-19

OPEC VÝRAZNĚ SNÍŽIL TĚŽEBNÍ LIMIT

Cena ropy Brent se v průběhu září propadla pod 90 dolarů za barel. Od června nastalo snížení ceny o 30 dolarů, což vystrašilo kartel OPEC. Ten v říjnu přistoupil ke snížení těžebního limitu o 2 mbd. Globální poptávka po ropě a ropných produktech ochabuje. Preventivní snížení produkce by mělo zabránit vzniku přebytku ceny a propadu ceny na úrovně, které by uvrhly ropné společnosti do ztráty.

Těžbu snížila hlavně Saúdská Arábie

Nicméně snížení těžebního limitu o dva miliony barelů denně neznamená, že i reálná produkce o tolik poklesne. Velká část zemí kartelu OPEC produkuje pod limitem. Svoji těžbu prakticky významněji sníží jenom Saúdská Arábie, Spojené arabské emiráty a Kuvajt. Celkem těžilo uskupení OPEC+ v září o téměř 3 mbd méně oproti své kvótě. Velkým problémem je přetrvávající podinvestovanost celého sektoru. Na konci léta byla dle agentury Platts Analytics volná těžební kapacita kartelu OPEC méně než 1 mbd. Producenti ropy musí investovat do rozvoje ložisek. Cena ropy nad 80 dolarů je k novým investicím motivuje, jelikož ziskovost je pak nadprůměrná.

Nabídka ropy na globálním trhu byla v posledních měsících nečekaně vysoká, jelikož se nenaplnily obavy ohledně poklesu vývozu a produkce ropy z Ruska. Export ropy z Ruska do Evropy pomocí tankerů nadále klesá. V lednu byl vývoz 1,5 mbd, v září byl na úrovni 0,6 mbd. Ale celkový export Ruska letos stagnuje. Více ropy vyváží do Asie a do dalších mimoevropských zemí. Ropa kartelu OPEC určená pro Asii tak může být nasměrována do Evropy.

Nízké globální zásoby

Velkým problémem trhu s ropou a ropnými produkty jsou nízké globální zásoby. V zásobnících vyspělých zemí a v tankerech bylo dle údajů společnosti Kepler ke konci září 3,45 miliardy barelů ropy, nejnižší hodnota za posledních deset let a o 7 % méně oproti minulému roku.

Mezinárodní energetická agentura odhaduje, že celosvětové energetické investice stoupnou letos o 8 % na 2,4 bilionu dolarů. Investice v sektoru produkce ropy a zemního plynu sice stoupnou o 10 %, ale i tak budou výrazně nižší oproti úrovním z roku 2019. Velká část nárůstu investic je způsobená inflací a výdaji na dekarbonizaci těžby. Přitom globální tržby sektoru těžby ropy a zemního plynu by se měly zvednout na 4 biliony dolarů, což je více než dvojnásobek oproti pětiletému průměru. Velká část producentů bude schopná splatit dluhy, zvyšovat dividendy a skupovat zpátky své akcie. Také se očekává, že vyšší tržby a zisky využijí ropné společnosti na zvýšení investic do obnovitelných zdrojů energie. Ty tvoří aktuálně pouze 5 % jejich kapitálových výdajů, i když v roce 2019 tvořily jenom zanedbatelné 1 %.

Problémy nekončí

V nejbližších měsících budou problémy na evropském trhu s pohonnými hmotami přetrvávat a velkoobchodní marže zůstane na zvýšené úrovni. Dovoz ropy a produktů z Ruska bude nadále klesat. Zároveň by se měl snížit dovoz z USA, jelikož i zde poklesly zásoby na kriticky nízkou úroveň. Evropské rafinerie nemají takovou kapacitu, aby dokázaly pokrýt výpadky importu produktů. Taktéž nelze vyloučit další stávky v rafineriích. Říjnová stávka v rafineriích ve Francii způsobila snížení produkce pohonných hmot o 740 tisíc barelů denně, což je 60 % celkové kapacity země.

■ AUTOR: Boris Tomčíak

FOTO: archiv

Autor je ekonom ve společnosti Finlord.

BEZ RUSKÉHO PLYNU I ROPY SE ČESKO SNADNO OBEJDE



Česko už není vůbec závislé na ruském plynu, žádný k nám už totiž neteče. Ani ruskou ropu už brzy nebudeme potřebovat. Energie ale asi již nikdy nebudou tak levné jako v minulosti, současné ceny však půjdou dolů. Následující dvě zimy bude situace složitá, pak dojde ke zklidnění, předpovídá optimisticky v rozhovoru pro Petrol magazín náměstek ministra pro evropské záležitosti a bezpečnostní a zahraničně-politický poradce premiéra Petra Fialy Tomáš Pojar.

Můžeme si už dovolit „vypnout“ ruský plyn, resp. obejdeme se po otevření LNG terminálu v Eemshavenu bez něj?

Do ČR žádný ruský plyn od chvíle, kdy byl vypnut Nord Stream 1, neteče. Na ruském plynu jsou však stále částečně závislé Slovensko, Rakousko a Maďarsko. Pro střední Evropu je proto žádoucí, aby plyn přes Ukrajinu a přes plynovod Turkstream tekli i nadále. Nahradit jej dostatečným množstvím plynu přes Německo a Českou republiku by bylo dnes složité a mělo by to samozřejmě i dopady na nás.

Odkud nyní odebíráme zemní plyn?

Každý obchodník má jiný kontrakt, ale odhaduji, že většina plynu dnes pochází z Norska a z LNG terminálů v Holandsku a Belgii.

Pokládáte nákup podílu v nizozemském LNG terminálu za velký úspěch? Nakolik se na tom podílela česká vláda, nakolik to byla práce lidí z ČEZ?

Je to nepochybně společný úspěch vlády a ČEZu.

Jedná se i o otevření dalších LNG terminálů s Německem či s Polskem? Jak jsou ta jednání daleko?

Čilá výměna probíhá zejména s Německem, s Polskem vedeme jednání o propojení našich

soustav plynovodem Stork. V našem prioritním zájmu je, aby byla vybudována dostatečná kapacita LNG terminálu v severovýchodním Německu v místě, kde ústí na pevninu plynovody Nord Stream. Takový terminál by bylo možné přímo napojit na již existující robustní pozemní kapacitu zásobující východní Německo a Česko a přes nás dále i Bavorsko a Slovensko.

Dokáže se Česká republika brzy obejít i bez ruské ropy? Za jak dlouho je reálné zvýšit kapacitu ropovodu TAL? Jsou i jiné možnosti? K prvnímu navýšení již došlo, k tomu druhému a finálnímu dojde zhruba do poloviny roku 2024.

Jak hodnotíte výsledky schůzky ministrů energetiky EU? Která přijatá patření oceňujete, která méně?

Z našeho pohledu bylo dosaženo maxima možného. Ted' je to opět zejména na Komisi, aby připravila patřičná nařízení. Nejedná se o triviální problémy, které mají jednoduchá řešení, a jak známo, ďábel je v detailu. Takže na celkové hodnocení je ještě brzy.

Proč ministři EU odmítají tzv. pyrenejský model, tj. vyjmutí plynových elektráren z tvorby cen elektřiny?

Jádro sporu leží v tom, kdo by doplácet rozdíl mezi zastropovanou a tržní cenou. Každá země je jinak na plynu závislá, některé exportují, jiné více dovážejí a každý se na to proto dívá jinak.

Existuje společná evropská energetická politika? Třeba společný nákup surovin? Nakolik reálné je vytvoření evropských surovinových rezerv? Jak by to mohlo fungovat?

Existuje určitá míra společné energetické politiky, ta je však zároveň velmi závislá a provázaná s národními energetickými politikami. Surovinovým rezervám je možné dát stejná pravidla, zajištění samotných rezerv však bude na jednotlivých státech. U ropy to tak již funguje, u plynu je to však daleko složitější, protože spotřeba plynu je daleko závislejší na sezónních výkyvech a momentálním počasí.

Pomohlo by, kdyby Česká republika odešla z burzy v Lipsku, tvořila by si ceny sama, podobně jako třeba Polsko? Bylo by k tomu nutné odkoupit 30 % akcií ČEZ, které jsou v soukromých rukou?

Systém fungování energetických burz se musí změnit, izolovat Českou republiku však reálné není. Polsko je větší ekonomikou a má moře, není reálné, abychom my byli nějakým

Kdo je Tomáš Pojar

náměstek ministra pro evropské záležitosti a bezpečnostní a zahraničně-politický poradce. Vystudoval politologii na Fakultě sociálních věd Univerzity Karlovy v Praze a Lauder School of Government, Diplomacy and Strategy na Interdisciplinary Center (IDC) Herzliya, Izrael, M.A. in Government se specializací na Counter - Terrorism and Homeland Security

Začínal jako humanitární pracovník v bývalé Jugoslávii, poté působil jako koordinátor a posléze výkonný ředitel organizace Člověk v tísni. Od roku 2005 do roku 2020 pracoval na Ministerstvu zahraničních věcí, naposledy ve funkci prvního náměstka ministra pro otázky EU, poté byl 4 roky velvyslancem ČR v Izraeli. V roce 2014 se stal prorektorem vysoké školy CEVRO Institut a konzultantem v oblasti obrany, bezpečnosti a mezinárodních vztahů.

Je ženatý a má tři děti. Je členem ODS. Jeho otec PhDr. Miloš Pojar byl po roce 1989 prvním československým velvyslancem v Izraeli.

svébytným energetickým ostrovem uprostřed Evropy.

Kdyby Česká republika přestala obchodovat přes burzu, nevyvolalo by to problémy v zásobování plynem a ropou z Německa, což je pro nás neméně důležité?

Jsme závislí na obchodování se sousedy. V něčem jsme čistými vývozci, jinde stoprocentními dovozci, to je třeba mít na paměti.

Měla by proběhnout reforma obchodu s emisními povolenkami?

Určitě. Většina států Evropské unie si to však rozhodně nemyslí.

Máte nějaký odhad, jak se budou v nejbližší době vyvíjet ceny plynu, ropy a elektřiny?

Následující dvě zimy bude situace složitá, pak dojde ke zklidnění. Energie asi již nikdy nebudou tak levné, jako v minulosti, současné ceny však půjdou dolů.

Mají lidé důvod obávat se letošní zimy?

Pro mnohé to nebude jednoduché, to je fakt. Český sociální systém však funguje a dá se na něj spolehnout. Budeme-li se navíc všichni v rámci možností snažit šetřit, bude situace pro všechny jednodušší.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



KLIDNÁ OÁZA NA RUŠNÉM PŘEDMĚSTÍ METROPOLE

Čerpací stanice MOL na pražském Chodově u dálnice D1 ve směru do centra představuje svým způsobem dopravní uzel. Pokud chcete z D1 na Spořilov nebo do části Chodova, můžete (... ale nemusíte) projet skrz čerpací stanici. Má to své výhody i nevýhody.

Již od roku 1991

Čerpací stanici zde už v roce 1991 postavilo italské Eni (Agip) a její součástí bylo také mycí centrum s tunelovou myčkou a mycími boxy. Když maďarský MOL pumpu v roce 2014 převzal, vyměnil pouze totem, atiky a opláštění stojanů, v roce 2017 však celý areál prošel důkladnou rekonstrukcí, při které se změnilo snad úplně všechno. Poslední se dočkaly původní výdejní stojany, které byly teprve nedávno nahrazeny novými multiproduktovými s velkým multifunkčním displejem od firmy Gilbarco Veeder-Root.

Nájemcem čerpací stanice MOL na Chodově je Pavel Zdvihal. Původně pracoval pro společnost Crocodile, která na čerpací stanici dodává hlavně bagety, v roce 2008 však začal pracovat jako nájemce čerpací stanice Agip na Evropské ulici v Praze 6. V současné době má v nájmu tři čerpací stanice MOL. Jednu najdete na dálnici D1 ve směru na Brno na 30. kilome-

tru v katastru obce Bělčice, zbylé dvě pak stojí proti sobě u severojižní magistrály na pražském Chodově. Pavel Zdvihal zaměstnává ve své firmě 34 lidí. Devět z nich pracuje v rozlehlém areálu chodovské pumpy, která stojí u sjezdu ze severojižní magistrály na Spořilov a Chodov vedle sportovního supermarketu Decathlon, prodejny nábytku, servisu Autocentrum a hotelu Amedia.

Kompletní nabídka paliv

S ohledem na vytížený prostor okolo je příjezd k čerpací stanici přes velkou vyasfaltovanou plochu trochu netradiční, nicméně přehledný a jednoduchý. Trochu problém mohou přijíždějícímu zákazníkovi způsobovat zaparkované automobily před výdejními stojany, nicméně prostoru je zde dostatek. Motoristé mají k dispozici čtyři oboustranné výdejní stojany s kompletní nabídkou pohonných hmot od společnosti MOL. V rámci rekonstrukce a s ohledem na celkové vý-

toče přišla čerpací stanice o dva výdejní stojany, na jejichž místě nyní najdeme kompresor.

Natankovat zde můžete jak standardně aditivovaný benzín a motorovou naftu, tak nová prémiová paliva MOL s označením Evo Plus (Benzin 100 Plus a Diesel D Plus). Chybí zde stojan na kapalinu AdBlue, neboť kamiony zde tankovat nemohou, novinkou jsou naopak výdejní stojany na kapalinu do ostříkovačů. „Kapalina do ostříkovačů je tady rok a půl, lidi si na to pomalu zvykají a začíná to fungovat,“ pochvaluje si Pavel Zdvihal.

Vedle konvenčních pohonných hmot nabízí chodovská „molka“ také alternativní energie v podobě plničky LPG a dvou nabíjecích stojanů Siemens pro elektromobily s nabíjecími výkony 50 kW (konektory CHAdeMO a CCS) a 22 kW (Type 2).

Útulné zázemí

Moderní a útulný interiér prostorného zázemí



designově podle standardů MOL navozuje pozitivní pocity hned při vstupu. Bohaté prosklení kombinované s decentním osvětlením úspornými „ledkami“ umocňuje příjemnou atmosféru, která láká ke krátké relaxaci u dobré kávy. Prostor je rozdělen na shop a bistro Fresh Corner, které najdete vpravo od dveří. Uprostřed jsou pokladny a pulty pro výdej bistra. Posezení oddělené barovým pultem u kulatých stolečků nebo na zeleném sofa využívají zákazníci i k delším schůzkám. Kávu si zde můžete udělat sami do kelímku u dvou samoobslužných kávovarů nebo si ji nechat připravit vyškolenou obsluhou klasickým způsobem v pákovém automatu. Vedle kávy nabízí bistro ještě rozpékané sladké pečivo, balené (Crocodille) nebo místní čerstvé bagety, sendviče, panini a párky nebo klobásy z roller grillu. Teplou polévku nebo hotová jídla zde nenajdete. Charakter čerpací stanice i konkurence nedalekého KFC nedává provozovateli čerpací stanice prostor pro rozvinutější gastronomii, a tak se zde jinak

výkonná multifunkční trouba MerryChef využívá pouze pro ohřev teplých italských sendvičů panini.

Sortiment shopu je standardní. Vedle cukrovinek a nápojů zde zákazníci najdou také tisk, hračky, drogerii, cigarety, víno a tvrdý alkohol. Poměrně solidní odbyt má autopříslušenství, zejména autokosmetika. Zákazníci čerpací stanice nejsou pouze motoristé, kteří se zde často stavují před návštěvou autoservisu, ale také klienti hotelu Amedia, pro které shop pumpy představuje jedinou prodejnu potravin, která má otevřeno nonstop. Samozřejmostí je bezplatné wi-fi i možnost dobítí mobilní elektroniky. Nabídku služeb ještě doplňuje samoobslužné výdejní místo e-shopů s boxy OX Point, které zde využívá doručovací služba Balíkovna.

Součástí zázemí je samozřejmě čisté, prostorné a dobře vybavené sociální zařízení s oddělenými prostory pro obě pohlaví i speciální místností pro tělesně postižené, do kterého se samozřejmě vchází z prostoru shopu.

Dobře vybavené mycí centrum

Poměrně zásadní službou této čerpací stanice je zděné mycí centrum. Původně jeden mycí box a tunelovou myčku zde nahradily tři mycí boxy s technologií od firmy iWash a dva portály (na mytí a sušení) od firmy Istobal. V mycích boxech mohou zákazníci využívat až sedm programů včetně kartáče a závěrečného oplachu demineralizovanou vodou, v portálové myčce pak čtyři programy od 119 do 319 korun. Právě kvůli mycímu centru se na této čerpací stanici scházejí nejrůznější komunity automobilových nadšenců. „Někdy je to možná kontraproduktivní, protože prostor čerpací stanice zaplní velké množství automobilů, a přitom jejich majitelé zde prakticky nic neutratí,“ říká Pavel Hnízdil, i když samozřejmě ví, že je pro něj každý zákazník důležitý. Mycí centrum doplňují ještě dva vysavače a klepače koberců. O mycí linku a boxy se stará tzv. venkovní pracovník, který dopl-

➔ ňuje mycí chemii a udržuje mycí prostory v čistém stavu, jinak je provoz portálů i boxů samoobslužný.

Závěr

Čerpací stanice MOL na pražském Chodově je zaběhnutým podnikem, který zde úspěšně slouží zákazníkům již více než 30 let. Za tu dobu se její podoba samozřejmě proměnila k nepoznání a ta současná splňuje všechny standardy kvalitní městské čerpací stanice 21. století. Základem nabídky jsou samozřejmě kvalitní aditivovaná paliva a tradičně chutná káva, velkým lákadlem je pak dobře vybavené mycí centrum, které nabízí alternativní mytí automobilů. Pumpu pak mohou využívat i elektromobilisté nebo majitelé automobilů na LPG.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Již nyní v prodeji!
Využijte speciálních slev
u příležitosti uvedení
do prodeje!



NOVÁ GENERACE pokladních a informačních systémů OctoPOS 3

- Vhodné pro malé, střední i velké provozy
- Centralizace dat z více provozů v ceně licence
- Žádné skryté licenční poplatky – řešení na platformě Linux
- Stabilní, bezpečné a provozně odolné řešení vhodné pro provoz 24/7
- Vhodné pro prodej libovolného zboží a služeb včetně řízení čerpací stanice
- Obchodní a provozní reporty v reálném čase
- Nonstop servis 24/7
- Možnost kombinování různých provozů
- Plně grafické rozhraní optimalizované pro dotykové obrazovky (včetně tabletu)
- Vzdálený přístup přes web – řiďte svůj obchod odkudkoliv
- Možnost přenosu dat do účetních a BI systémů (např. POHODA, AG DATA atd..)



kompatibilní s tankovacími automaty OctoMAT 3
6 variant na míru vašim potřebám pro bezobslužný provoz 24/7



kompatibilní s aplikací OctoMOBIL pro management čerpací stanice v mobilu

+420 727 844 251

www.octo-technology.cz



Labe opouští Českou republiku těsně po soutoku s řekou Kamenice v obci Hřensko, které je vstupní branou do národního parku České Švýcarsko. Letos v létě byla tato turistická destinace kvůli rozsáhlému lesnímu požáru v centru pozornosti novinářů i veřejnosti. Na záběrech z nejrozsáhlejší akce českých hasičů v historii byla často také čerpací stanice EuroOil, která stojí jen pár set metrů před hraničním přechodem s Německem a v době požáru představovala pro hasiče i záchranáře nezbytné zázemí.

Oáza pro hasiče

Obec Hřensko má jen pár set stálých obyvatel. Většinou jsou živi z turistického ruchu a německých zákazníků, kteří rádi využívají levnějších služeb a zboží na českém území. Jenže v posledních třech letech Hřensko nezažívá zrovna období rozkvětu. Od jara 2020 do jara 2022 zde ůřadoval covid, který znemožňoval přeshraniční kontakt a výrazně také omezoval turistický ruch, v létě pak zavřel obec rozsáhlý požár v Českém Švýcarsku, a místní se dokonce museli evakuovat.

Dalo by se ale říci, že na přírodní katastrofy jsou zde zvyklí. V roce 2002 se Hřenskem prohnala povodeň, která zde zlikvidovala vše, co ji přišlo do cesty. Dodnes visí na okně

čerpací stanice EuroOil těsně pod střechou tabulka s ryskou, k níž dosahovala hladina vody 16. srpna 2002 (12 m nad normální stav). Jenom o něco málo níže pak hladina Labe dosáhla v roce 2012. A stále nemají obyvatelé Hřenska jistotu, že budou od další povodně ochráněni, protože protipovodňové zábrany se zde dosud nezačaly budovat.

Čerpací stanice EuroOil stojící v relativně úzkém prostoru mezi skálou a silnicí vedoucí podél Labe zatím všechny útrapy přestála. I když není nová ani designová a nenabízí žádné speciální služby ani špičkovou gastronomii, zařadili jsme ji do naší rubriky Čerpací stanice měsíce. Zaslouží si to i s ohledem na to, co museli její zřizovatel (Čepro), nájemce i obsluha zažívat během povodní, pandemie

nebo letošního požáru, který se naštěstí nikdy nedostal tak blízko, aby byla čerpací stanice v přímém ohrožení. Hasiči si právě vedle této pumpy během požáru udělali stanoviště, tankovali zde a kupovali občerstvení, protože všechno ostatní bylo zavřené a obec byla jinak liduprázdná.

Ze závodů na čerpací stanici

Nájemcem čerpací stanice je Karel Dolejší, který do Hřenska několikrát týdně dojíždí z Prahy. Příznivci motorsportu si ho možná budou pamatovat. Svého času jezdil závody automobilů do vrchu s formulí a vrcholem jeho kariéry bylo 15. místo ve slavném závodě 24 hodin Le Mans v roce 1995 s Porsche 911 GT2.



Karel Dolejší v Hřensku zaměstnává šikovnou provozní, která v době jeho nepřítomnosti zajišťuje provoz celé čerpací stanice společně s obsluhou. Všichni zde prožili tři krušné sezony, které sice nebyly tak destruktivní jako výše zmíněné povodně, ale na psychiku lidí, kteří zajišťují provoz této čerpací stanice, to bylo velice náročné. „Společnost Čepro však má ke svým nájemcům velice korektní vztah,“ říká Karel Dolejší a dodává, že hlavně během pandemie nemusel nikoho propouštět a všichni zaměstnanci měli stálý příjem, i když čerpací stanice prakticky neměla zákazníky a její provoz musel být omezen.

Živelnými pohromami zkoušená čerpací stanice prošla naposledy větší rekonstrukcí

po ničivé povodni v roce 2012, kdy byl postaven nový shop a mycí linka. V té dnes najdete moderní portál od firmy Christ, vedle vjezdu do mycí linky je pak vchod na sociální zařízení, které bylo kompletně zrekonstruováno letos. Když k tomu ještě připočteme revizi nádrží a zbrusu nové výdejní stojany, je vidět, že čerpací stanice v Hřensku rozhodně nestojí na konci světa a mimo zorný úhel pražské centrály Čepra.

Převážná většina zákazníků hlavně mimo sezonu sem jezdí z přeshraničního Bad Shandau, a tak je samozřejmě nezbytné, aby obsluha uměla německy. I v době naší návštěvy v zářijový všední den zde bylo docela rušno, ale automobily s českou poznávací značkou byly spíše výjimkou. „Když v únoru

zdražily pohonné hmoty, jezdili sem Němci ještě víc. Poté, co německá vláda v létě snížila spotřební daň, ustalo to, ale nyní se vrátili,“ říká Karel Dolejší. Sám pozorují německé manžele v Opelu Zafira. Pán nejdříve tankuje do automobilu a poté otevírá zavazadlový prostor, kde má ještě plastovou bednu s třemi kanystry... Když je fotím, nevraživě mě pozorují.

Ale takových zákazníků jezdí hodně a čerpací stanice je na ně zaměřená. Tři zbrusu nové multiproduktové stojany Tatsuno v modrožlutých barvách sítě EuroOil, které jsou uspořádány tak, aby maximálně zaplnily úzký prostor mezi silnicí a skálou, dokážou najednou obsloužit šest zákazníků v osobních automobilech. Na betonové výztu-

➔ ze proti drolicí se skále pak najdete ještě samostatný výdej nafty pro nákladní automobily. V nabídce jsou základní pohonné hmoty od EuroOilu: standardní motorová nafta a benzín oktanového čísla 95, pro náročnější motoristy jsou k dispozici i jejich aditivované prémiové varianty s obchodním názvem Optimal, které jsou o 50 haléřů dražší. Nenajdete zde ani stojan na AdBlue, ani plničky LPG či CNG a nečekejte zde ani nabíjecí stojan pro elektromobily. V Hřensku zatím pro alternativní energie není klienta.

Knedlíková klientela

Celé nádvoří je samozřejmě zastřešeno až nad malý shop, který nabízí základní sortiment zboží a z občerstvení pouze kávu z automatu a balené bagety. Jednu specialitu tu však najdete. Provozovatel zjistil, že německá klientela miluje české knedlíky, a tak zde v „chladáku“ najdete kompletní sortiment této české speciality od špekových, borůvkových nebo meruňkových až po klasický houskový a bramborový knedlík. Jinak zde mají největší obrát vedle pohonných hmot z cigaret a alkoholu, jak už to na hraničních pumpách s Německem a Rakouskem bývá. Dodejme ještě, že čerpací stanice má otevřeno od 5.00 do 23.00 hodin a platit zde můžete vedle hotovosti také klasickými platebními kartami a palivovými kartami EuroOil a Srdcovka, Benzina, CCS, DKV, EW Eurowag, UTA, DFC a Premia. A jako na všech čerpacích stanicích EuroOil si i zde můžete zakoupit elektronickou dálniční známku a podobně jako na poště platit složenky například za plyn, elektřinu či telefon, podávat příkazy k úhradě a vkládat hotovost na účet v rámci ČR.

Závěr

V současnosti se do Hřenska začali vracet i čeští turisté, kteří jsou zvědaví, jak se změnila tvář Českého Švýcarska po ničivých požárech, a tak hlavně o víkendů nemá místní čerpací stanice o zákazníky nouzi. Ale to bude trvat jen dočasně, než začne opravdová zima. Nezbyvá než čekat na příští sezonu, která by po třech letech konečně mohla přinést obyvatelům Hřenska i provozovatelům této čerpací stanice větší zisky. Zasloužili by si to...

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



CADIS

Portálová mycí linka

The Real Car Wash Company

Christ
WASH SYSTEMS



ČEPRO HLEDÁ NOVÉ DODAVATELE PALIV

Generální ředitel Čepu Jan Duspěva v rozhovoru popisuje, jakým směrem očekává vývoj trhu s pohonnými hmotami v příštích letech. Podle jeho slov nás čekají zásadní systémové změny, výkyvy a hledání nových obchodních vazeb. Úspěšný bude také ten, kdo zvolí správnou strategii pro zelené cíle EU.

Máme tři měsíce do konce roku, to už je pomalu příležitost na první bilancování uplynulého období. Jak se dařilo Čepu zvládnout náročný a nepředvídatelný rok 2022?

Máte pravdu, že letošní rok byl asi jeden z nejnáročnějších v mé dosavadní praxi. My se prozatím díváme na širší časový úsek v letech 2020 až 2022, kdy jsme z jedné nestabilní situace plynule přešli do druhé. Po celé toto období se nám na dramaticky se měnícím trhu dařilo navyšovat tržní podíl ve všech obchodních aktivitách, dosáhnout historicky nejvyšší hodnoty ziskovosti

a zároveň jsme zcela splnili úkoly v rámci ochraňování zásob SSHR. Za to patří dík především všem našim zaměstnancům za jejich nasazení a zákazníkům za jejich důvěru.

Co je pro takový úspěch klíčové?

Jde o výsledek komplexní a dlouhodobé činnosti vedení společnosti v celé řadě oblastí. Mám radost z velkého pokroku společnosti v oblasti automatizace části provozu společnosti, v řadě běžných procesů využívá společnost výsledky datové analytiky. Efektivní je naše transparentní cenová strategie v oblasti velkoobchodu, kde se nám vhod-

nou kombinací vyhlášené ceny Čepro a transparentní cenotvorby na kotační bázi daří úspěšně oslovovat zákazníky. V oblasti maloobchodního prodeje jsme v roce 2022 výrazně zvýšili důraz na pružnost v oblasti cenotvorby a v kombinaci s kvalitou produktů se nám podařilo zvýšit tržní podíl.

Maloobchodní ceny jsou asi nejdiskutovanějším oborovým tématem v médiích a na sociálních sítích. Jak se díváte na dosavadní opatření vlády a možnou regulaci marží nebo cen?

Z našich tržních průzkumů vyplývá, že síť čerpacích stanic EuroOil patřila v letošním roce mezi ty levnější. Tvorba marže je dlouhodobě neměnná, vychází z rotterdamské burzy Platt's, kurzu koruny k americkému dolaru a dalším faktorům a v tomto směru jsme ji ani neměnili. Obecně mohu říct, že jakákoliv regulace či zásah do volného, vysoce konkurenčního trhu není dle mého názoru nutný.

Situaci na trhu motorových paliv nyní zásadně ovlivňuje válečný konflikt na Ukrajině a dopad protiruských sankcí. Očekáváte v této souvislosti nedostatek pohonných hmot na trhu?

Celý evropský trh díky své komplexnosti hledá a ještě několik dalších let bude hledat svojí novou strukturální mechaniku. Toto období bude definované prudkými výkyvy cen, vytvářením nových logisticko-obchodních vazeb a v neposlední řadě i strategií EU v oblasti nástupu alternativních paliv v dopravě. Náhrada ruských produktů bude ekonomicky dražší a rychlost změny bude záviset i na dalším vývoji válečného konfliktu, přijímaných sankcí a řadě dalších politicko-obchodních dohod. Naším cílem je jednoznačně udržení stability trhu pohonných hmot. Chceme rozšířit stávající skupinu dodavatelů paliv, aby byla zabezpečena energetická bezpečnost ČR a docházelo k naplňování obchodních cílů společnosti. Jsem přesvědčen, že náhrada ruských produktů je možná, ale potřebujeme čas na nastavení nových logistických tras a zasmělnění nových zdrojů, a to je cíl, na kterém nejen Čepro, ale i celá řada subjektů v EU intenzivně pracuje. Rok 2023 bude klíčový a věřím, že v jeho průběhu dojde k strukturální změně dodavatelů pro trh EU, a to především v motorové naftě. Mezi ně patří mimo jiné i snižování energetické náročnosti společnosti a udržení sociální stability.

Jak v takové situaci budete definovat úspěch?

Čeká nás velmi rozkolísané období, kde úspěšnost bude záviset na efektivitě nákupu a agresivitě konkurence. Na to budeme připravěni. Počítáme s tím, že v dalších letech, po stabilizaci nákupních i logistických cest a po opětovném nastartování ekonomiky, dojde nejprve k mírnému nárůstu objemů prodeje fosilních paliv a od roku 2025 díky postupnému nástupu alternativních paliv k jejich mírnému poklesu. To je trend, ve kterém chceme hrát velmi aktivní roli a být úspěšní. Dále je nutné dosáhnout snížení energetické náročnosti společnosti, včetně přechodu na obnovitelné zdroje a udržení sociální stability, to bude klíčový předpoklad pro dosažení úspěchu.

To je poměrně optimistický výhled. Z čeho na tak rychlý nástup alternativ usuzujete?

Vidíme to již dnes v oblasti nástupu elektromobility a ve strategii výrobců nákladních vozidel. My alternativní zdroje energie pro Čepro vnímáme ve dvou klíčových rovinách.

Jedná se o oblast nasazení alternativní energie v dopravě a oblast energetických úspor společnosti.

Aktuální situace spojená s agresí Ruska na Ukrajině a s ní spojený prudký nárůst cen energií posouvá důležitost energetických úspor na nejvyšší prioritu. Vedle ekonomických důvodů (náklady na energie jsou druhou nejvyšší nákladovou položkou firmy) vnímáme snižování energetické náročnosti především z environmentálních důvodů.

Nejvyšší spotřeba energie je v oblasti produktovodních čerpadel, takže jsme pozornost zaměřili v první etapě především na jejich efektivitu. Pomocí aditiv optimalizujeme tok hmoty produktovodem, aby byl energeticky výhodnější, a dosahujeme tím úspor v řádu desítek procent.

Pak se samozřejmě věnujeme obnovitelným zdrojům energie. V nedávné době jsme zprovoznili na střeších objektů ve skladech pohonných hmot pět fotovoltaických elektráren (FVE). Jejich celkový instalovaný výkon je 2 002 MWp, přičemž proinvestováno bylo cca 46 mil. Kč. Nyní pracujeme na výstavbě dalších šesti projektů, přičemž celkový instalovaný výkon by tentokrát měl být 13 024 MWp. Očekávaná investice je cca 260 mil. Kč. Zároveň Čepro připravuje instalace malých FVE na čerpacích stanicích, kdy v současnosti již jednu čerpací stanici s malou FVE (9,6 kWp) máme.

Jaký progres pak vidíte u alternativních paliv?

Do roku 2027 předpokládáme, že více než polovina naší sítě EuroOil bude nabízet i některou z alternativních možností k fosilním palivům. Z valné části půjde o elektrodobíjecí stanice, u Nového Města mezi Prahou a Kolínem plánujeme velký HUB dobíjecích stanic. Počítáme i s dalším využitím CNG, popřípadě bioCNG. V nejbližší době začneme ve skladu v Mstěticích testovat vodíkovou plnicí stanici, v našich záměrech je i výstavba výrobní „zeleného“ vodíku na skladu s instalovanou FVE.

U LNG stále počítáte s vlastním terminálem?

Ano, projekt dále pokračuje a výstavba skladovacího terminálu v Hněvicích je v našem střednědobém plánu. V návaznosti na to zvažujeme výstavbu plnicí stanice, ať už vlastními silami, nebo ve spolupráci se strategickým partnerem.

Budou tyto kroky dostatečné pro naplnění zelených cílů EU?

Již dnes vidíme, že jejich naplnění může před-

stavovat pro celý obor zvýšené náklady v řádu miliard korun. Zvolení úspěšné strategie bude rozhodovat o samotné existenci každé společnosti. Díky zkušenostem, tradici a rozsáhlé infrastruktuře má Čepro výhodu v tom, že se může věnovat celému spektru fosilních a alternativních paliv a pružně reagovat na vývoj poptávky i legislativní požadavky. My jsme například na jaře rozjeli velmi úspěšný prodej nafty s 15 % HVO v rámci velkoobchodu. Prodej syntetických příměsí v čase poroste a propíše se i do maloobchodu.

Jaké místo si v tomto modelu najdou biopaliva, především jejich vyšší generace?

Přesto, že jsou náklady na výrobu biopaliv vyšší generace stále velmi vysoké, se začaly využívat v naší běžné praxi. Nicméně aktuální tlak na ceny a reakce v podobě uvolnění přimíchávání biopaliv otevírá prostor i pro další možnosti, jak naplnit zákonnou povinnost snižování emisí CO₂. Jednou z cest je například nákup certifikátů z alternativních zdrojů, jako je CNG nebo LPG.

Plnění environmentálních cílů se totiž v dopravě odehrává ve dvou kategoriích – snižování CO₂, a využití obnovitelných zdrojů energie (OZE). Využití OZE je řešeno komplexně a je otázka, zda nová legislativa RED III jej bude exaktně vyžadovat. Pro firmy v dopravě a dodavatele pohonných hmot tedy zůstává zásadní plnění kritéria v oblasti snižování CO₂.

Podíváme-li se na strukturu opatření, kterými toto kritérium plníme, najdeme zde vedle uplatňování biosložek také stále efektivnější využívání alternativních paliv, jako jsou CNG, LPG a LNG, a pak nákup certifikátů z úspory těžby pohonných hmot. Věřím v potenciál e-fuels a postupné nasazení vodíku v dopravě. Budoucí mix energie v dopravě bude jistě výrazně širší, než vidíme v současnosti.

V jednom z minulých čísel Petrol magazínu jsme se byli podívat ve skladu v Potěhách, který se měl plně automatizovat. Jak jste daleko v tomto projektu?

Potěhy již kompletně fungují na bezobslužné bázi pod kontrolou centrálního dispečinku v Hněvicích. Nyní dokončujeme přípravu skladu Nové Město na přechod k bezobslužnosti a další dva sklady připravujeme na podobný systém. Automatizace a digitalizace jsou u nás jedním z klíčových procesů pro dosažení další efektivity a pro mne osobně mají velkou prioritu.

■ AUTOR: Čepro
FOTO: Čepro



POD VLIVEM VOJENSKÉ AGRESE

Za první pololetí roku 2022 dosáhla celková spotřeba pohonných hmot 3,993 mld. litrů, což je oproti stejnému období loňského roku (3,657 mld. litrů) o devět procent více. Výraznější nárůst byl u automobilových benzinů. Za hodnocené období vzrostla jeho spotřeba o 17 % na 1,019 mld. litrů, u motorové nafty vzrostla jen o 7 % na 2,974 mld. litrů.

Celé období první poloviny letošního roku bylo ovlivněno Ruskem vyvolanou válkou na Ukrajině, z čehož plynul i vysoký nárůst cen ropy a pohonných hmot. Nejvýraznější meziroční nárůst poptávky po benzinu byl v březnu (index 150 %) a v dubnu (index 128 %). Stejně obavy vyvolaly poptávku po motorové naftě. V březnu byl meziroční nárůst spotřeby o 16 % a v červnu o 6 %.

Automobilové benziny

Celkový objem dodávek automobilových benzinů na trh ČR za 1. pololetí roku 2022

dosáhl objemu 769 tis. tun (1,019 mld. litrů), což představuje meziroční nárůst o 17 % (658 tis. tun – 872 mil. litrů). Hlavní příčinou nárůstu spotřeby byla vyšší mobilita ve srovnání s 1. čtvrtletím 2021, kdy byla kvůli covidu výrazně omezena mobilita obyvatel. Nárůsty spotřeby automobilových benzinů v období leden–duben 2022 tak dosahovaly 21–51 %. V květnu a červnu se nárůst zastavil a u benzinů se dostavil meziročně mírný pokles o 1 %. Byla to očekávaná reakce na růst cen energií pro domácnosti, růst cen potravin a dalších služeb, což zapříčinilo společně s vysokými cenami pohonných hmot ome-

zování spotřeby. Rozdíl mezi oběma kvartály dosáhl 64 mil. litrů ve prospěch vyšší spotřeby ve 2. čtvrtletí 2022. V květnu 2022 byla spotřeba benzinů 179 mil. litrů (v 05/2021 180 mil. litrů) a v červnu 2022 193 mil. litrů (v 06/2021 196 mil. litrů).

Vývoj spotřeby byl poznamenán nárůstem výkonnosti ekonomiky. Zhruba ze 40 % HDP ovlivňuje růst výdajů domácností na dopravu. Vyšší poptávka byla ovlivněna vedle negativního faktoru ceny především obavami z nedostatku pohonných hmot, který se nepotvrdil. Po celé první pololetí 2022 totiž bylo zásobování trhu plynulé a žádné pro-

blémy nezpůsobil ani výrazný nárůst spotřeby, který se však samozřejmě promítl do zvyšování cen.

Motorová nafta

Celkový objem dodávek motorové nafty na trh ČR za 1. pololetí 2022 dosáhl 2513 tis. tun (2,974 mld. litrů), což představuje meziroční nárůst o 7 % (2354 tis. tun – 2,786 mld. litrů). Nárůst spotřeby nafty byl ovlivněn vývojem ekonomiky a opět obavami z nedostatku motorové nafty (nárůst za březen o 16 %). Vyšší výkony jsme zaznamenali také u mezinárodní kamionové dopravy a veřejné nákladní tuzemské dopravy pro zajištění zásobování trhu důležitými komoditami. Dále rostla průmyslová výroba, zemědělství a své povinnosti musely plnit také složky integrovaného záchranného systému při zajišťování mimořádných úkolů v souvislosti s válkou na Ukrajině. Vývoj ukazatele HDP má 80% vliv na spotřebu nafty.

Za 1. čtvrtletí 2022 dosáhla spotřeba nafty 1,466 mld. litrů, což představuje meziroční nárůst o 13 % (1,300 mld. litrů). Také zde je nutné připomenout nižší srovnávací

základnu, neboť první polovina roku 2021 byla především do března citelně ovlivněna poklesem přepravních výkonů v důsledku nouzového stavu a z toho plynoucích omezení kvůli covidu. To samozřejmě platí i pro individuální osobní dopravu (práce z domova, karanténní opatření, uzavření okresů a hranic).

K určitému snížení poptávky ve spotřebě motorové nafty došlo ve 2. čtvrtletí pouze v květnu, kdy byla spotřeba nafty 493 mil. litrů, což představovalo meziroční pokles o 4 %. V červnu se poptávka vrátila k nárůstu o 6 % proti srovnatelným měsícům roku 2021. Celkem za 2. čtvrtletí 2022 byla spotřeba nafty 1,507 mld litrů meziročně pouze o 0,8 % vyšší a ve srovnání s prvním čtvrtletím 2022 o 2,7 % vyšší.

Druhou polovinu roku ovlivní recese

I nadále se ovšem bez pohonných hmot v ČR neobejdeme. Převaha spalovacích motorů na benzin a naftu nad alternativními zdroji energie staví petrolejářský obor i do budoucna stále na strategickou pozici. Prio-

ritou zůstává bezpečnost výroby, spolehlivá distribuce a dostatek kvalitních pohonných hmot. Pokračuje se ve snižování uhlíkové stopy včetně rozšiřování nabídky alternativních paliv především ve výstavbě infrastruktury pro dobíjení elektromobilů, plnění CNG, LNG a vodíku a obor se začíná připravovat na technologické projekty nízkouhlíkatých paliv.

Očekává se zpomalení ekonomiky ve 3. a 4. čtvrtletí letošního roku v důsledku poklesu tuzemské spotřeby, růstu životních nákladů, energií a potravin, který bude doprovázen stagnací nebo mírným poklesem poptávky po pohonných hmotách. V očekávaném celoročním hodnocení spotřeb u motorové nafty se předpokládá nárůst o 4–5 %. Bude to záviset na tom, jak se promítnou drahé energie do výkonnosti českého průmyslu a dalších odvětví a jak hluboká bude recese. U automobilových benzinů vzhledem k vývoji v prvním pololetí 2022 (nárůst 17 %) a k návratu k vyšší spotřební dani u benzinů zpět na 12,84 Kč/litr lze očekávat jen mírný nárůst ve srovnání s minulým rokem o 2–3 %.

■ AUTOR: Václav Loula
FOTO: archiv

UŠETŘETE S APLIKACÍ MYSTATION



PETROL
PARTNER

DANĚ, SPOTŘEBA A POPTÁVKA



Ceny benzínu a nafty se nesrovnaly ani poté, co se spotřební daň benzínu vrátila na hodnotu 12,84 korun. V polovině října byla průměrná cena benzínu 42 Kč/l, motorová nafta ve stejné době stála 45,48 Kč/l. Proč je nafta o tolik dražší než benzin?

Daňový paradox

Není to české specifikum, stejné je to v celé Evropské unii. Na jaře řidiči v podstatě vykoupi kanystry a poptávka po pohonných hmotách extrémně vzrostla. S ohledem na lepší skladovatelnost nafty v domácích pod-

mínkách řidiči více kupovali do zásoby především motorovou naftu, což samozřejmě vedlo k většímu nárůstu ceny. Ale rozdíl se nesrovnal ani v druhé polovině roku, a dokonce ani v říjnu, kdy dočasná sleva 1,50 Kč na spotřební dani u benzínu skončila, zatímco u nafty byla prodloužena do konce roku

2023. Mimochodem, snížení spotřební daně u nafty o 1,50 Kč na litr je technicky nejvyšší možné, které České republice povoluje směrnice Evropské unie stanovující povinné minimální sazby spotřebních daní.

Vypadá to paradoxně, ale právě v daňovém rozdílu tkví i vysvětlení. Čím větší



s.r.o.



BMS 1, spol. s r.o.
Jarní 981/11a
614 00 Brno, ČR
e-mail: info@bms1.cz
tel. +420 545 217 190

Provozovna:
BMS 1, spol. s r.o.
Za Pivovarem 770
537 01 Chrudim, ČR
e-mail: info@bms1.cz
tel. +420 728 051 379

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



Revize, kontroly a ostatní služby pro čerpací stanice PHM a sklady nebezpečných látek



Prodej, odborné montáže a servis technologie pro čerpací stanice PHM a sklady nebezpečných látek



Průmyslové čištění, nátěry, stavební a ekologické služby

podíl na ceně tvoří (fixní) spotřební daň, čím méně je celková cena ovlivňována cenou ropy na světových trzích. Logicky tak při zdražení ropy poroste relativně rychleji nafta a snáze překročí cenu toho druhého, fixovanějšího paliva. Platí to i opačně, na začátku covidové pandemie zlevnění ropy zlevnilo víc naftu než benzin. Důvodem rychlejšího zdražení nafty je i skutečnost, že podstatná část nafty se vyrábí přímo v Rusku a podíl tamní výroby je o dost větší než v případě benzínu.

Nejen pro dopravu

Celkově se v Evropě dlouhodobě spotřebovává více nafty než benzínu v poměru cca 70:30. V České republice je tento poměr ještě větší, podíl motorové nafty dosahuje až 77 procent. A k růstu poptávky po naftě přispívá také rostoucí zájem v nadcházejícím zimním období o lehké topné oleje, které se vyrábějí ze stejně středních frakcí jako motorová nafta. V současné době lze očekávat vyšší spotřebu lehkých topných olejů, které představují levnější náhradu zemního plynu např. v teplárnách. „Očekávám proto v zimním období vyšší zdrojové napětí v motorové naftě, leteckých petrolejích a středních destilátech pro výrobu topných olejů,“ říká Václav Loula z ČAPPO a dodává, že hodně motorové nafty na evropském trhu pochází z Ruska, což se s připravovaným embargem na dovoz ropy z této země promítá negativně do cen této komodity a jejích produktů na burze.

Česko navíc není v naftě soběstačné. Ze zahraničních rafinerií dovážíme ročně 2,5 milionu tun, zejména z Německa, Slovenska (MOL/Slovnaft) a Rakouska (OMV). Roční spotřeba nafty je přitom cca 5 mil. tun. „A těžko lze očekávat, že se během nadcházející zimy ceny nafty a benzínu



více přiblíží, protože v září začínají rafinerie vyrábět tzv. zimní naftu, pro niž potřebují upravit technologicky kvalitu a zvyšují podíl tzv. petrolejových složek, které jsou dražší,“ vysvětluje Václav Loula a dodává, že v zimních měsících bývala často nafta o korunu až dvě dražší.

Hospodářství a spotřeba nafty

Makroekonomický ukazatel HDP navíc ovlivňuje spotřebu nafty z 80 %. „U nás je velká spotřeba v zemědělství, vysoká přepravní náročnost průmyslové výroby, hustá mezinárodní kamionová doprava a také poměrně početné dieselové flotily v mnoha firmách. Dále je zde i velký podíl dovozu ojetin osobních vozů s dieselovým motorem,“ vypočítává Václav Loula, co všechno ovlivňuje spotřebu motorové nafty v České republice.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



KALIBRACE A OVĚŘOVÁNÍ NÁDRŽÍ LASEROVOU METODOU

Autorizované metrologické středisko K107

Houdek spol. s r.o.
Ještědská 103/85, 460 07 Liberec 8
Tel.: +482 771 352, 603 858 724
www.houdeksro.cz

HOUDEK SPOL. S R.O.



Čerpací stanice zavádějí roky chystané opatření Evropské unie ohledně povinného srovnávání cen jednotlivých druhů pohonných hmot. Čerpačky, které nabízejí kromě benzínu a nafty ještě alespoň jednu alternativní energii (některý z plynů nebo elektřinu), musejí od 15. října vyvěsit tabulku s porovnáním nákladů tankování na ujetí 100 kilometrů. Brusel tak chce motivovat řidiče k přechodu na jiné než fosilní pohonné hmoty.

Náklady na ujetí 100 kilometrů bude vyčíslovat pro jednotlivé třídy osobních aut ministerstvo průmyslu každý půlrok – ze šestiměsíčního průměru cen jednotlivých pohonných hmot, pumpaři je musejí následně na viditelném místě vyvěsit.

Tabulka například uvádí, že 100 kilometrů ujede řidič s dieslovou Fabií (malé vozy) za 180 korun, s LPG za 134 koruny, s CNG za 228 korun a za 93 koruny s elektromobilem. Nebo třeba s Octavií (nižší střední třída) s benzinem za 215 korun a se zemním plynem za 250 korun.

Povinnost mají jen některé čerpačky

Povinnost srovnávat ceny se nevztahuje na

všechny veřejné čerpačky, ale jen na ty s rozšířenou nabídkou alespoň o jedno další palivo. A jen v případě, že benzin a naftu prodává stejný provozovatel, jakému patří i prodáváný stlačený zemní plyn CNG nebo LPG, případně v budoucnu vodík, či nabíjecí stanice. Pokud řidič platí u jedné kasy, ale příjmy z nabízeného alternativního paliva jdou jiné firmě (například dodavateli elektřiny nebo plynu), než které patří pumpa, není srovnání cen povinné.

Ministerstvo průmyslu (MPO) doporučuje vyvěsit srovnání na všech veřejných čerpacích stanicích. I těch, které tu povinnost nemají. „Důvodem je skutečnost, že uvedená tabulka má sloužit kupujícím všech pohonných hmot, aby si udělali adekvátní představu o ekonomické výhodnosti vozidel v dané třídě s různými typy pohonných hmot,“ uvádí MPO.

„Nic nového. Povinnost informovat řidiče o srovnání nákladů podle jednotlivých druhů paliv už mají prodejci automobilů. Je jen otázka, z čeho budou vycházet čísla u pumpařů a jak budou relevantní. Ceny pohonných hmot se, zvláště nyní, rychle mění různě nahoru a dolů, takže se může stát, že se dle aktuální situace nechám inspirovat k nějaké koupi vozu, ale přitom za půl roku může být vše jinak,“ komentuje rizika srovnávání cen paliv tajemník Svazu dovozců automobilů Josef Pokorný.

Mnozí odborníci upozorňují, že EU projekt srovnávacích cen je od počátku nesmysl a české ministerstvo průmyslu naštěstí nastavilo v rámci toho, co požaduje bruselská směrnice, poměrně mírnější parametry. Včetně pokuty, kterou při kontrolách může za nedodržení požadovat Česká obchodní inspekce ve výši „pouze“ do 10 tisíc korun.

Auta na CNG jsou na odpis

Z cenového srovnání, které připravilo do tabulky ke zveřejnění ministerstvo průmyslu, je černé na bílém vidět nárůst ceny stlačeného zemního plynu CNG, který jakožto ekologicky a cenově výhodné palivo stát roky preferoval a stamilionovými dotacemi do nákupu autobusů, dodávek i firemních vozidel štedře podporoval.

Ještě v loňském prvním pololetí zemní plyn v nádrži představoval oproti benzínu a naftě výraznou úsporu. Teď je CNG sice nadále z pohledu úspory emisí šetrnější k životnímu prostředí než benzín a nafta, ale cena vyšplhala kvůli válce na Ukrajině do extrémní výše. Tabulka ukazuje CNG jako dražší než všechna ostatní paliva, ale rozdíl vzhledem k průměru za první letošní pololetí ještě není tak drastický.

CNG je v ministerské tabulce nejdražší ve všech kategoriích osobních automobilů, konkurenční plyn LPG je o třetinu až téměř polovinu levnější. Například v kategorii střední třídy aut, kam patří například Volkswagen Passat, Audi A 5 nebo česká Škoda Octavia, vychází podle ministerských výpočtů (z průměru cen za prvních šest měsíců letoška) tankovací náklady na ujetí 100 kilometrů s palivem CNG na 250 a více korun, při tankování benzínu na 215 korun, s naftou 176 korun.

Ale pokud započítáme aktuální ceny, je na tom CNG mnohem hůře. Současná cena v průměru kolem 70 korun za kilogram (v přepočtu na ekvivalent litru benzínu přibližně 50 korun) znamená už při průměrné

Porovnání cen pohonných hmot v Kč na ujetých 100 km

	Benzín (E5)	Mot. Nafta (B7)	CNG	LPG	Elektřina (BEV)
Malé vozy (segment „B“)	211,05–232,16 Kč	180,10–180,10 Kč	227,60–241,26 Kč	134,48–142,28 Kč	93,00–95,40 Kč
Nižší střední třída (segment „C“)	236,38–249,04 Kč	167,23–167,23 Kč	250,36–264,02 Kč	134,48–142,28 Kč	87,00–92,40 Kč
Střední třída (segment „D“)	215,27–236,38 Kč	175,81–240,13 Kč	250,36–264,02 Kč	nehodnoceno	nehodnoceno
Vyšší střední třída (segment „E“)	249,04–278,59 Kč	201,54–222,98 Kč	nehodnoceno	nehodnoceno	96,00–112,80 Kč
Terénní (SUV - C)	278,59–295,47 Kč	227,26–244,42 Kč	268,57–268,57 Kč	134,48–136,43 Kč	95,40–102,60 Kč

Pozn.: Ceny pohonných hmot vychází z celorepublikového průměru za předchozí pololetí podle údajů Statistického úřadu, průměrná spotřeba vozidla vychází z metodiky výpočtu spotřeby dle WLTP u nejprodávanějšího vozidla za uplynulé pololetí.

spotřebě 5 kilogramů náklady na 100 kilometrů ve výši 350 korun.

Řidiči, kteří v minulosti investovali do CNG pohonu, teď dávají svou rozhořčenost hlasitě najevo. „Strčte si ten plyn víte kam. Příští rok mají moje nádrže 20 let, tzn. konečná. Ale tak, když jsem začínal, byl kg za 24 Kč. Tak se to asi zaplatilo,“ píše třeba diskutující se jménem Viktor na webu Cngplus.cz.

Dopravní podniky, které (jako například v Brně) před časem nakoupily značnou část autobusů na CNG, mají nyní problém sehnat

cenově dostupné palivo, případně se vracejí k naftovým motorům.

I cenová kalkulačka, která na webu Plynovamobilita.cz roky počítala zájemcům výraznou cenovou úsporu vozů na CNG oproti tankování nafty či benzínu, nyní nabídne nelichotivý výsledek: Při ročně najetých 15 tisících kilometrech prodělá majitel CNG vozu oproti tomu s dieselem 15,5 tisíce korun.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv

792 460 792

WWW.CFFT.CZ

792 460 792

Čištění a kalibrace nádrží
Výstavba a rekonstrukce
Potrubní systémy
Výdejní stojany
Měření nádrží
Elektrorevize



CFFT
Care For Fuel Technology



PETROL
PARTNER

Váš dodavatel technologií čerpacích stanic



JAKO NA HOUPAČCE

Ministr financí Zbyněk Stanjura je stále připravený marže pumpařům regulovat

Uplynulé týdny byly z pohledu cen na totemech jak na houpačce. Nafta od léta prudce zdražovala, benzín prudce zlevňoval, což vedlo k historicky největšímu – víc než pětikorunovému – rozdílu mezi oběma palivy. Pak nastal sestupný cenový trend, skoro spíš prudký pád a do toho ministerstvo financí na konci léta na základě průběžného šetření oznámilo, že rapidně klesly marže pumpařů a distributorů.

Od října zase zdražování

Tankující řidiči se ale neradovali dlouho. Stát od 1. října vrátil spotřební daň z benzínu zpátky o 1,5 koruny na původních 12,84 koruny z litru, dodavatelé a pumpy to prakticky okamžitě promítli do ceny a k tomu ještě začala zdražovat ropa, takže šplhat vzhůru začal nejen Natural 95, ale i diesel.

Někteří proroci z řad ekonomů, například hlavní ekonom Trinity Bank Lukáš Kovanda, už se nechali slyšet, že nafta se může po delší době znovu dostat až na hranici 50 korun za litr. Pro srovnání – na konci prvního říjnového týdne stála dle průměru kartové společnosti CCS 43,2 koruny, benzín byl o necelé 4 koruny levnější. „Roste totiž cena jak samotné ropy, tak

také cena velkoobchodně prodávaných paliv v Evropě, na klíčové burze v Rotterdamu. Například nafta na této burze zdražila od poloviny září o zhruba 20 procent,” uvedl ekonom Kovanda.

Kovanda dále upozorňuje, že velkoobchodně prodávaná paliva, zejména nafta, v EU zdražují nejen kvůli růstu cen ropy. Také proto, že se blíží zavedení embarga

Posouváme vás blíže k automatizaci

EU na dovoz ruských ropných produktů, včetně nafty, a ruské ropy. Toto embargo bude platit od přelomu roku. A právě to nyní vede k předzásobování v zemích EU a také k hledání zpravidla dražších alternativních dodavatelů.

Nafta, náhražka za plyn?

Nafta a další blízké ropné produkty také v jisté míře slouží jako náhražka plynu v průmyslu, třeba v podobě topné nafty nebo lehkých či těžkých topných olejů. Topné oleje – včetně mazutu – se nyní v rostoucí míře v EU používají také k výrobě elektřiny. To vše ve výsledku zdražuje i motorovou naftu, a to nad rámec zdražování benzínu. „Proto je i v Česku nebývalý rozdíl v cenách motorové nafty a benzínu,“ vysvětluje Kovanda.

Velká poptávka také povede k většímu nárůstu cen ropy, která prý ve čtvrtém kvartálu letoška může vzrůst z 90 dolarů na počátku října až ke 110 dolarům za barel. „Průměrná cena ropy kolem 110 dolarů za barel znamená, že by při očekávaném kurzu koruny k dolaru a probíhající topné sezoně by měl stát benzín v ČR kolem 45 korun za litr a nafta kolem 50 korun za litr,“ tvrdí ekonom.

Marže už jsou OK...

...tvrdí ministerstvo financí. Pokud by to platilo, mohli by se řidiči utěšovat aspoň tím, že jim pumpy neprodávají tankování vlastní vysokou marží. Pokud ovšem vydrží situace, kterou zaznamenalo ministerstvo financí v srpnu. Resort začal po březnovém masivním zdražení v době nárůstu „válečných“ cen po útoku Ruska na Ukrajinu pravidelně marže sledovat – respektive provozovatelé musejí ministerstvu pravidelně hlásit své příjmy a výdaje. Výrazný nárůst zaznamenali úředníci během března a pak další v červenci. Ke konci září ale přišli s poznatkem, že marže petrolejářů v srpnu rapidně klesly.

„Srpnové kontroly marží prodejců pohonných hmot ukázaly výrazný pokles u nafty, kde se marže přiblížila loňskému celoročnímu průměru a činí 3,60 koruny za litr. U nejprodávanějšího benzínu Natural 95 se marže prodejců v srpnu také snížily, pokles ale nebyl tak výrazný a nyní činí 4,80 koruny za litr je stále vysoko nad loňskými hodnotami,“ vyjádřilo se ministerstvo. Stát tímto způsobem hodlá ve sledování marží pokračovat a ministr financí Zbyněk Stanjura opakovaně varuje, že v případě neúměrného nárůstu je připravený marže pumpařům a distributorům z moci úřední regulovat.

Paradoxní je, že Češi sice při zdražování na údajně přemrštěné marže pumpařů hlasitě nadávají, ale podle statistik se to nijak neprojevuje poklesem spotřeby. Spíš naopak – odbyt benzínu a nafty v meziročním srovnání letos vytrvale roste, lidé jezdí víc. „Kontroly a vyhrožování regulací marží jsou jen populistické řeči politiků. Každý obchodník má ale logicky marži takovou, jakou mu trh a zákazníci umožní. Pokud se zboží čile prodává i s vyšší cenou, není na vyšší marži nic nemravného. Konkurence to vždycky po čase srovná do normálu,“ reagoval jeden z petrolejářských manažerů.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



Čerpací stanice



Mycí centra



Nabíjecí stanice

Ve spolupráci s našimi obchodními partnery zajišťujeme:

- Kompletní řešení samoobslužných zařízení, která umožňují rychlejší odbavení zákazníků, nepřetržitý provoz a snížení nákladů na lidský personál.
- Akceptaci všech mezinárodních platebních a fleetových karet, elektronických stravenek.
- Následnou podporu a servis platebních terminálů.

integrace@paytenpos.cz
+420 543 423 540

SONET
MEMBER OF Payten

www.paytenpos.cz/bezobslužna-zarizeni

TĚŠÍME SE NA NOVÉ KLIENTY



Letošní globální geopolitická krize navázala na globální pandemii minulých let a opět tvrdě postihla petrolejářské odvětví. O tom, jak dalece dopadla na tento segment, a o aktuálních a budoucích výzvách jsme hovořili s Jiřím Winkelhöferem, ředitelem velkoobchodního prodeje rafinérských produktů a pohonných hmot skupiny Orlen Unipetrol.

Jak hodnotíte aktuální situaci na trhu?

Jestliže byla „čtvrtá pětiletka“, mohu-li se vrátit k tomuto anachronismu, časem konsolidace a budování nové obchodní struktury po převzetí 100 procent rafinérských aktiv naší společností v roce 2015, jsou poslední 2–3 roky symbolem změny. Dramatické dopady pandemie Covid-19 prověřily naši schopnost přizpůsobit se propadu spotřeby paliv a změnily způsob naší práce i myšlení, tak tomu je ostatně i v jiných odvětvích. Sotva éra pandemie skončila, čelíme následkům konfliktu na Ukrajině, který má pro náš rafinérský obor netušené následky.

Můžete přiblížit, o co se jedná?

Bezprostřední dopad pocítilo naše odvětví

ví na přelomu února a března, kdy skokově vzrostly ceny ropy i ropných produktů a zaznamenaly rekordní hodnoty. Druhá vlna zdražení přišla v červnu v začátku motoristické sezony. Zatím poslední cenová turbulence zasáhla srpen, kdy se citelně „oddělily“ ceny nafty od benzínu. Věříme, že s koncem motoristické sezony další extrémy nenastanou a že se trh ustálí ve spotřebitelsky komfortních relacích. Připomeňme také pozitivní vliv snížení spotřební daně z pohonných hmot, které stále pomáhá u motorové nafty v úrovni 1,50 Kč/l. Je nesmírně zajímavé sledovat, jak jednotlivé státy čelí vysokým cenám paliv. Vidíme aplikaci minimálních sazeb spotřební daně a daně z přidané hodnoty, už skoro

rok s úžasem pozorujeme zastropování cen v Maďarsku, které likviduje běžné tržní zvyklosti, velmi zajímavou iniciativou bylo letní zlevnění veřejné dopravy v Německu paušální jízdenkou.

Jak se připravujete na sankční období spojené s odklonem od ruských surovin a produktů?

Máme rozpracované projekty ještě z období před ukrajinským konfliktem, v podstatě celý letošní rok jsme se této agendě věnovali. Intenzivně spolupracujeme s orgány státní správy jak na přímé bázi, tak prostřednictvím naší oborové asociace ČAPPO, jednáme s klíčovými státními partnery Mero a Čepro, využíváme silného zá-

zemí mateřské skupiny Orlen. Ve spolupráci s našimi partnery v ČAPPO dojednáváme s Finančně analytickým útvarem (FAÚ) konkrétní podobu aplikace sankčních opatření vyplývajících z nařízení EU. Prostřednictvím svých zahraničních afilací si ověřujeme, jaký přístup volí naši sousedé: to vše s cílem představit pro naše klienty atraktivní obchodní nabídku pro příští rok.

Co se bude dít po uvalení sankcí?

Sankce se nevztahují na ropovody, Česká republika stejně jako Slovensko a Maďarsko pokračuje ve zpracování ruské ropy přepravované jižní větví. Všechny země však pokračují v budování alternativ, jak v infrastruktuře, tak výběrem rop. Německo a Polsko, napojené na severní větev, se dobrovolně přihlásily k odchodu od takto dopravené suroviny a plánují přechod na jiné druhy rop dodané po moři. Sankce na ruské produkty vstoupí v platnost v únoru 2023, pro náš trh je zde rozhodující bilance Německa, které doposud importuje 10–15 milionů tun nafty z Ruska. Je otázka, kdo tento obvyklý a v předválečné éře cenově atraktivní přísun zboží nahradí a za jakou

cenu. Další reset nafty lze očekávat u rafinérií Leuna a Schwedt napojených na Družbu, které přepnou na nové ropy, což přinese jiné využití i výtěžky.

Bude deficit ruské nafty rozhodující pro český trh?

Bezprostřední vliv zde nevidím, ale návaznosti na bilanci velkých importujících zemí, jako je Německo a Polsko, mohou být u nás fatální. Musí nastoupit zboží nového původu, za nové ceny zohledňující delší primární dopravu po moři i sekundární po železnici, již dnes tak postižené výlukami a omezení. Především je ale neznámá dostupnost nových objemů s ohledem na stále nejistý provoz rafinérských podílů Rosněfti ve 3 velkých německých rafinériích, obrovský podíl „nové“ nafty bude muset konzumovat samotné Německo. Obecně očekávám u sousedních zemí velký pokles exportů.

Jste připraveni saturovat možné výpadky?

Ano a je to pro nás v podstatě realita posledního roku, kdy jsme zdvojnásobili počet tuzemských klientů. První akvizice jsme

zaznamenali v úvodní energetické krizi v říjnu–listopadu 2021, velká část zákazníků nás kontaktovala v době ukrajinské krize a následně v zářkových potížích okolních rafinérií tohoto léta. Tak jako je tomu u ostatních energetických komodit, kde spotový trh kolabuje nebo mizí, i v palivech klienti volí jistotu dodávek a dlouhodobou obchodní stabilitu. Pro rok 2023 máme stále k dispozici dostatečné objemy pohonných hmot, kontraktace začíná, potřebujeme samozřejmě včasnou odezvu trhu, abychom mohli správně naplánovat provoz rafinérií s cílem plně je vytížit. Dokončili jsme upgrade informačního systému, zákaznický portál, posilujeme personálně.

Na koho se mohou klienti obracet?

Veškeré informace pro nové klienty jsou na našem webu orlenunipetrolpa.cz v sekci UIC. Máme připravenou nabídku pro celé spektrum odběratelů, těšíme se na všechny nové klienty.

■ AUTOR: PR Unipetrol
FOTO: archiv



KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ PRO ČERPACÍ STANICE

GIA Czech Republic s.r.o., Na Křečku 365/5, 109 00 Praha 10, dispecink@gia.cz, www.gia.cz

PETROL 22 SUMMIT

**14. ODBORNÉ A SPOLEČENSKÉ SETKÁNÍ PROFESIONÁLŮ
A PŘÍZNIVCŮ OBORU VÝROBY A DISTRIBUCE POHONNÝCH HMOT,
ČERPAČÍCH STANIC A AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY.**

26. 10. 2022 – HOTEL OLYMPIK – ARTEMIS, PRAHA 8

MODERÁTOR AKCE: MIROSLAV PETR – LIDOVÉ NOVINY, EXTERNÍ SPOLUPRACOVNÍK PETROLMEDIA

ZLATÝ PARTNER



STŘÍBRNÝ PARTNER



BRONZOVÝ PARTNER



PARTNEŘI



PARTNEŘI POŘADATELE



ZÁŠTITA



MEDIÁLNÍ PARTNEŘI



PŘÍHLÁŠKY – KLIENTSKÝ SERVIS

www.PETROL.cz
petrolmedia@petrolmedia.cz

POŘADATEL

PETROLmedia, s.r.o.
Na Dlouhém lánu 508/41, 160 00 Praha 6

PROGRAM

Petrol Summit 22

Moderátor: Miroslav Petr, spolupracovník Petrol Media

8:00–9:00 Registrace účastníků

9:00 ZAHÁJENÍ

■ Úvodní slovo pořadatele

DOPOLEDNÍ BLOK

■ **Mgr. Jan Duspěva, předseda ČAPPO a generální ředitel Čepro**

„Logistický systém ČEPRO v období strukturálních změn“

■ **Ing. Jan Mikulec Csc., výkonný ředitel ČAPPO**

„Pohonné hmoty a trh s nimi v roce 2022 aneb co nás potkalo od roku 2019?“

■ **Ing. Štěpán Křeček, MBA – hlavní ekonom BH Securities a. s.**

„Býci a medvědi bojují o černé zlato“

■ **Ing. et Ing. René Neděla, Ministerstvo průmyslu a obchodu, sekce energetika**

„Spolupráce petrolejářského průmyslu a Ministerstva průmyslu a obchodu 2020–2022“

■ **Ing. Pavel Švagr, CSc., předseda Správy hmotných rezerv**

„Vliv současné energetické krize na české rezervy“

■ **Ing. Branislav Posuch, ředitel pro strategický rozvoj MERO**

„Zajištění energetické bezpečnosti v oblasti ropy“

■ Panelová diskuze

Petrol Awards

■ Vyhlášení výsledků soutěže

ODPOLEDNÍ BLOK

■ **Ing. Petr Jonák – člen představenstva Svazu průmyslu a dopravy ČR**

„Real Deal – co znamená udržitelnost pro český průmysl?“

■ **Prof. Ing. Milan Pospíšil, CSc., prorektor pro strategie a rozvoj, VŠCHT Praha**

Alternativní zdroje v dopravě z pohledu současné energetické krize

■ **Jiří Winkerhöfer – ředitel jednotky obchodu rafinérie, ORLEN Unipetrol RPA s. r. o.**

Maroš Čunta – ředitel pro nákup ropy a obchodu, ORLEN Unipetrol RPA s. r. o.

„Aktuální pohled na rafinérský průmysl“

■ **Ing. Josef Pokorný, tajemník Svaz dovozců automobilů**

„Jak se vyvíjí skladba vozového parku a co můžeme čekat?“

■ **Ing. Josef Paumer – TotalEnergies**

„Pohled na energie budoucnosti (TotalEnergies Energy Outlook 2022)“

■ **Ing. Jan Kulas – Department of Hydrogen Technologies ÚJV ŘEZ**

„Aktuální výhledy vodíkové mobility“

■ **Ing. Miroslav Stříbrský, Unicode systems, Founder & CEO**

„Zákaz spalovacích motorů, politické pozadí a ekonomické důsledky“

■ Panelová diskuze

Petrol Awards 22 – NOMINACE

ČERPACÍ STANICE ROKU

**Avia
Litovel**

Avia Česká Republika



**Benzina
D5 Šlovice**

ORLEN Unipetrol RPA s.r.o.



**Eurobit
Varnsdorf**

Eurobit



**KM PRONA
Mnichovo Hradiště**

KM-PRONA, a.s.



**MOL
Obořiště**

MOL Česká republika, s.r.o.



LIFE
IS FUNNY,
KDYŽ MÁŠ
MONEY!



VYHRAJ

100 000 Kč
KAŽDÝ TÝDEN

Chris Dimme 37
Kristýna Houžvičková
snowboardistka



KUP SEMTEX
SE ZLATÝM
VÍČKEM*



NAJDI KÓD
POD VÍČKEM



REGISTRUJ
SE



VYHRAJ!



SEMTEX

KAŽDÝ VYHRÁVÁ!

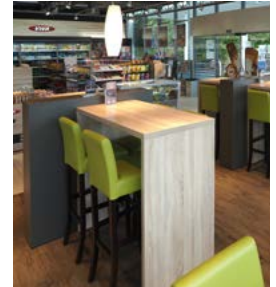


Hraj o money a další super výhry
na www.semtex-soutez.cz

* Platí pro SEMTEX ENERGY 0,5 l a 0,25 l se zlatým víčkem
zakoupené v ČR nebo v SR, soutěž probíhá od 1. 9. do 27. 11. 2022.

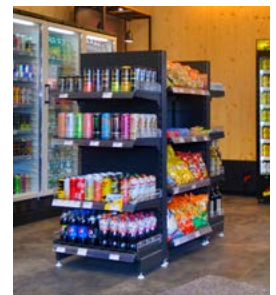
**OMV
Kladruby (D5)**

OMV Česká republika, s.r.o.



**Petronal
Praha - Uhřetěves**

Petronal



**PUMPA
D1 - Průhonice**

Imoba a.s.



**EUROOIL
Hřensko**

ČEPRO, a.s.



**MOL
Praha - Chodov**

MOL Česká republika, s.r.o.



PROJEKT ROKU

JMÉNO/FIRMA

Avanti CRID OPT – vestavná OPT pro sít bezobslužných čerpacích stanic

Unicode systems s.r.o.

OctoPOS3 – nová generace pokladních a informačních systémů

OCTO TECHNOLOGY
divize YOUR SYSTEM spol. s r.o.

Fotovoltaické elektrárny ve skladech ČEPRO

Čepro a.s.

Vylepšená paliva MOL EVO

MOL Česká republika, s.r.o.

OSOBNOST ROKU

Jméno výherce bude oznámeno na Petrol Summitu.

PUMPAŘ/KA ROKU

Jméno výherce bude oznámeno na Petrol Summitu.



TIP NA VÁS VYLET

Otevřeno celoročně
Pouze 20 minut od Prahy po dálnici D5

Zámek ZBIROH

Zámek tře cisarů

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

Zámecká expozice

Přenesení vás do časů, kdy zámek vlastnili velcí jako Přemysl

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

Zámecká krčma U Rudolfovy kratochvíle

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

Chateau hotel Zbiroh

Můžete zde strávit noc v komnatách, ve kterých pobývali osobnosti jako Alfons Mucha a Ema Destinová. Součástí hotelu je i wellness.



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

www.zbiroh.com





NEJEN TOTEMY NA ČERPACÍ STANICE

Když se u nás mezi provozovateli čerpacích stanic řekne GEMA, většina z nich automaticky dodá totem. Firma, která vyrostla na výrobě samostatně stojících elektronických zobrazovačů, letos slaví 30 let své existence. O tom, co se za tu dobu změnilo a jakým směrem se chce firma ubírat dál, jsme si povídali s jejím zakladatelem a jednatelem Miloslavem Šedivým.

30 let existence firmy GEMA její zakladatelé i zaměstnanci samozřejmě oslavili nejen zvýšeným pracovním úsilím, ale i se svými partnery a přáteli také malou oslavou ve smíchovském kulturním centru Meet Factory, kde jim k tomu zahrál legendární americký jazzový trumpetista slovenského původu Laco Déczi.

Samotná GEMA sice slaví 30 let, ale myšlenka vyrábět totemy pro čerpací stanice je ještě starší. Krátce po sametové revoluci byla skupinka elektrotechnických inženýrů z Akademie věd oslovena, aby vyvinula elektroniku na elektromechanický zobrazovač pro adamovský Adast. A tak se zrodil první totem, který získala čerpací stanice v Semilech. Spolupráce úspěšně pokračovala dál, ale časem se ukázalo, že vývoj a výroba totemů mohou být předmětem samostatného podnikání. A tak se akademici postavili na vlastní nohy a založili společnost s ručením omezením, která dostala obchodní název GEMA, což neznamena latinský termín

pro určitý druh zpracování drahokamů ani odborný termín z říše rostlin, ale zkratku z anglického Group of electric and measuring applications, a proto se uvádí velkými písmeny.

První totem dodala GEMA pro firmu Multitechnik Chomutov, který se stal poutačem čerpací stanice u Třeboně (dnes PapOil, respektive MOL), druhý byl vztyčen u čerpací stanice Tank Plus na odpočívce Čtyři kameny (dnes D10 a Robin Oil) a třetí dostala pumpa Petra v Chrástavě (dnes Pap Oil). Firma původně působila v Kobylisích, pak se kvůli rozrůstající se výrobě přesunula do Horních Počernic. V roce 1995 musela přijmout prvního zaměstnance,

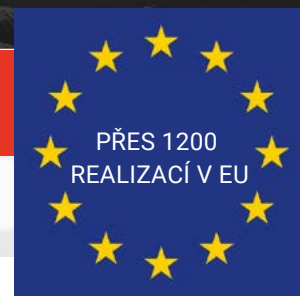
protože zakázek přibývalo a jméno firmy se pomalu dostávalo do povědomí všech, kteří měli co do činění s výstavbou a provozem čerpacích stanic. A to nejen u nás, ale také v zahraničí. První totem vyrostl u čerpací stanice Edeka u německého Ingolstadtu v roce 1997. Postupně GEMA v Německu dostávala další zakázky a brzy se etablovala nejen na německém, ale i na rakouském trhu. Několik totemů najdete také ve Švýcarsku, Lucembursku a Belgii.

S rostoucím počtem zakázek byla eliminována většina dodavatelů. Ten nejdůležitější byl nahrazen v roce 2000, kdy si GEMA vyvinula vlastní elektromechanické zobrazovače. ➡



Tankovací automaty řady CardManager

Rychlé a bezpečné tankování



- Vhodné pro obsluhované i plně bezobslužné stanice.
- Samostatně stojící konstrukce, vestavby do výdejních stojanů, speciální konstrukční řešení.
- Kompatibilní s pokladními systémy různých výrobců.
- Ovládání všech typů výdejních technologií včetně stojanů pro LNG a vodík.
- Řízení mycích linek pro samoobslužný prodej.
- Napojení měřičů hladin a cenových totemů.
- Veškeré moderní platební metody - bankovní a fleet karty, platba mobilem, hotovost (CZK, EUR)
- Dotykové obrazovky různých formátů s intuitivním uživatelským rozhraním.
- Automatický vzdálený provozní monitoring.
- Certifikáty ATEX, TÜV SÜD, BEV, řada fiskálních certifikátů.

➔ A společnost se stále rozrůstala, zvětšoval se počet zaměstnanců i výrobní prostory. Postupně se stěhovala z Horních Počernic do Běchovic, pak do Čakovic a nakonec v roce 2015 do Unhoště (zde konečně do vlastního, nově vybudovaného areálu). Dnes má Gema přibližně 70 zaměstnanců. Provozuje elektrovýrobu, kovovýrobu, lakovnu, kování, montáž a servis a vyrábí nejen totémy, ale také atiky, popřípadě další reklamní prvky. Mezi největší klienty patří v Česku Orlen Benzina, dalšími významnými odběrateli jsou také rakouský Shell nebo české síť KM Prona, F1 Gas, popřípadě Eurooil.

V současné době probíhají jednání o majetkové účasti ve firmě ISA Praha, která má fungující výrobu a vlastní výrobní areál v Hořátcích u Nymburka. Propojením obou firem GEMA posílí nejen technologicky a personálně, ale rozšíří i výrobní prostory. „Firma ISA, jako dlouholetý výrobce světelné reklamy, ovládá některé technologie a postupy, které jsme dosud museli nakupovat. Jedná se zejména o vakuové tváření, automatizovanou výrobu světelného písma a podobně. Dále jsme tímto spojením kapacitně posílili některá klíčová pracoviště, zejména plechtváření a lakování,” říká Miloslav Šedivý.

Současně s tím vyvíjí i zcela nové aktivity: „V současné době vyvíjíme společně s pracovníky VŠCHT zařízení pro měření korozivity prostředí. Jedná se o velice perspektivní obor,



ve kterém na trhu není zatím pokrytí,” říká Miloslav Šedivý a dodává, že se jedná o velice sofistikovaný systém s vysokou přidanou hodnotou, který nalezne uplatnění na velmi širokém poli působnosti, jedná se např. o ocelové konstrukce, mosty, výrobní linky, ale i sklady, popřípadě archivy či knihovny. „Věříme, že v blízké budoucnosti bude vývoj dokončen a začne sériová výroba.”

Společnost GEMA je také aktivní v oboru informační technologie pro dopravní terminály. „Zkušebně jsme nasadili několik panelů osa-

zených technologií elektronického papíru, ve které vidíme budoucnost těchto zařízení. Díky lepším vlastnostem a ceně plnobarevných LED RGB panelů aplikujeme tyto panely pro nádražní odjezdové a příjezdové tabule. V řadě aplikací také nasazujeme moderní LCD obrazovky,” vysvětluje Miloslav Šedivý. Z dalších oborů GEMA vyrábí například řídicí jednotky pro městské veřejné hodiny, pro zdravotnické přístroje a podobné menší projekty.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor a archiv Gema



V KAŽDÉ DOBĚ JE DOBRÉ MÍT ZA ZÁDY SPOLEHLIVÉHO PARTNERA.

A nyní se dvojnásob vyplatí mít
i dokonalý přehled o svém byznysu.

MONTI

- **MĚŘÍME PŘESNĚ**, víte o každém litru
- **HLÍDÁME PROVOZ**, stanice je v bezpečí a vy v klidu
- **NEBOJÍTE SE KONTROL**, znáte každou povinnost a termín
- **CHYTRÁ LOGISTIKA** vám ušetří čas i peníze
- **ONLINE & NONSTOP SERVIS**: 24/7/365
- **JSME ČESKÁ FIRMA** s vlastními produkty



Ani kapka nazmar

Český výrobek | www.monti.cz

+420 602 719 237 obchod@monti.cz

PRÉMIOVÁ PALIVA SE VYPLATÍ TANKOVAT

Společnost MOL začala ve své české síti čerpacích stanic prodávat novou generaci aditivovaných prémiových paliv s obchodním označením Evo Plus. Jedná se o benzin Evo 100 Plus a motorovou naftu Evo Diesel Plus.

Vyšší výkon

Účinky nové generace paliv společnost MOL ověřovala pomocí speciálního testu na motorové brzdě. Principem testování bylo srovnat parametry vylepšeného a původního paliva. Graf znázorňuje křivku, která ukazuje, že měřený výkon nového stooktanového benzínu je vyšší než předchozí generace přibližně o 1kW, což je přibližný ekvivalent váhy rezervní pneumatiky, o které je vůz lehčí. Benzin se tedy vyznačuje přibližně o procento vyšším tzv. stochiometrickým poměrem, který udává poměr paliva a vzduchu u zážehových motorů ve směsi nasávané do válce motoru.

„Zkušenosti při vývoji čerpáme i z našeho působení v automobilových soutěžích. V rámci naší spolupráce s mistrem republiky Janem Kopeckým testujeme naše závodní paliva EVO racing, která využívá sedm z deseti špičkových týmu české scény. Poznatky z tohoto konkurenčního prostředí

se pak snažíme aplikovat i při vývoji paliv pro naše maloobchodní zákazníky. S palivy EVO jsme uspěli i u společnosti Škoda, které naše prémiové EVO plus dodáváme k takzvanému prvoplnění do nově vyrobených vozů Škoda,“ říká ředitel maloobchodu MOL Česká republika Jan Semotán.

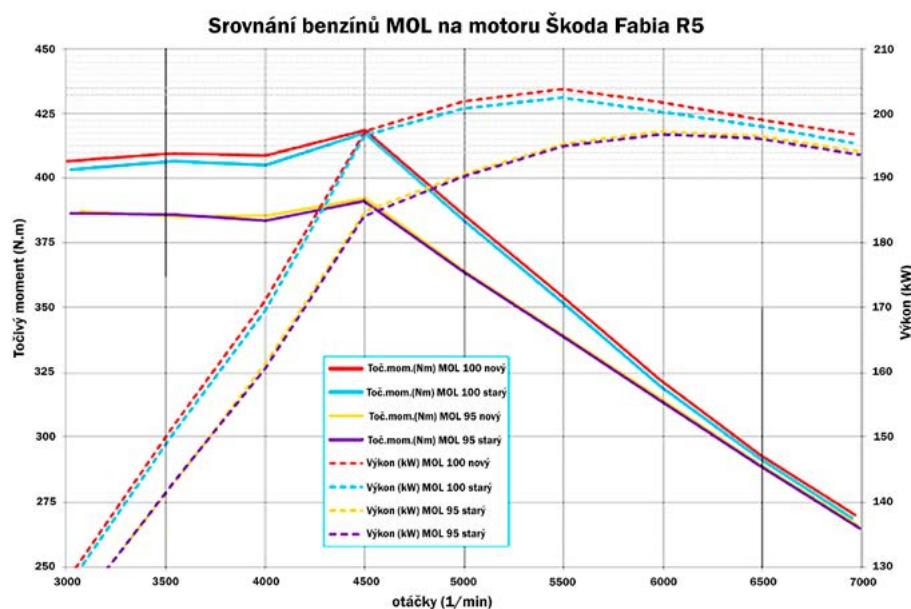
Společnost MOL mapovala názory motoristické veřejnosti u příležitosti uvedení nové generace aditivovaných paliv na český trh. Z průzkumu vyplývá, že téměř tři čtvrtiny českých motoristů mají povědomí o benefitech prémiových paliv. Přes 45 % respondentů uvedlo jako hlavní výhodu čistění motoru, zhruba 18 % si tato paliva spojuje s nižší spotřebou a 10 % s menšími dopady na životní prostředí. Celých 65 % se zároveň přiklání k tomu, že se vyplatí prémiové palivo tankovat alespoň občas, navzdory jeho vyšší ceně. Avšak v odpovědi na otázku, zda oni sami kvalitnější naftu či benzin tankují, odpovědělo kladně pouze 17 %.

Zdá se, že přirozenou bariérou většího rozšíření prémiových paliv je jejich vyšší cena. Ostatně sami respondenti průzkumu se domnívají, že tato paliva používají především movitější majitelé nových vozů (61 % odpovědí). Nicméně už druhá nejčastější odpověď na tuto otázku ukazuje, že je možné se na věc dívat i z jiného úhlu: 34 % respondentů vyslovilo přesvědčení, že prémiová paliva tankují uvědomělí řidiči. A právě role prémiových paliv v údržbě vozu může v příštích letech vést k jejich většímu rozšíření.

Povědomí o nutnosti zodpovědnějšího přístupu k údržbě vozidla se promítlo také do odpovědí respondentů palivového průzkumu. Zdá se, že vyšší pořizovací ceny vozidel povedou řadu motoristů ke zvýšení péče o vozidla ve snaze co nejvíce prodloužit jejich životnost. „V našem průzkumu se k tomuto názoru přiklání 42 % respondentů a následně 64 % uvedlo, že se v reakci na tento trend bude snažit vlastnit vozidlo déle,“ potvrdil Jan Semotán. Důraz na udržitelnost, výkon a péči o motor se odráží i ve složení nových paliv, v jejichž popředí figurují tři hlavní složky: účinné aditivum pro efektivní kontrolu usazenin, patentovaný modifikátor tření a účinný inhibitor koroze. Balíček speciálně vyvinutých komponent zásadním způsobem přispívá k čištění všech částí motoru, snižuje tření a zamezuje korozi v přívodním palivovém systému.

„Prémiová paliva se vyplatí čerpat pravidelně alespoň občas, například před delší cestou na dovolenou či každé třetí tankování, dále na pročištění palivových soustav u starších vozů, nebo naopak jako jednu z důležitých součástí péče o auto zcela nové. Já osobně věřím v dlouhodobý pozitivní vliv prémiových paliv a čerpám je pokaždé,“ uvedl k využití prémiových paliv expert na paliva Václav Loula.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



ČERPADLÁŘE REPREZENTOVAL YOUR SYSTEM

V termínu od 20.–22. září 2022 proběhla v areálu BVV Brno výstava s názvem Future mobility 2022. Jak název napovídá, byla výstava zaměřena primárně na budoucnost mobility obecně, a to hlavně se zaměřením na obce a města, protože probíhala souběžně s výstavou Urbis smart city fair.



Na výstavní ploše tak byly k vidění nejen technologie pro dobíjení elektromobilů, ale i řešení na ně navazující, jako jsou chytrá řešení pro obce a města, automatizace provozu veřejné dopravy a další novinky v oblasti digitalizace a hlavně optimalizace „mobility“.

V záplavě těchto „městských řešení“ tvořila prezentace divize Octo-Technology čestnou výjimku jakožto stánek jediného zástupce z oboru technologií pro čerpací stanice. To neznamená, že na tomto stánku nenalezl návštěvník nové a moderní technologie, naopak. Tým Octo-Technology přivezl do Brna přehlídku novinek z portfolia digitalizace technologií a procesů pro čerpací stanice, a nejen pro ně.

V první řadě zde byl k vidění zcela nový pokladní a informační systém OctoPOS3, včetně jeho součástí pro centralizaci dat, CBOS.

Jako jeho rozšíření měli návštěvníci možnost si vyzkoušet i zcela novou modelovou řadu bezobslužných řešení pro prodej zboží, služeb a pohonných hmot na čerpacích stanicích, k vidění byla i varianta pro prodej vstupenek.

Na své si přišli i provozovatelé vnitropodnikových čerpacích stanic, kteří si mohli prohlédnout výdejní stojany Tecalemit, včetně nového cloud řešení pro správu a centralizaci dat MyTecalemit. K vidění byla i zařízení pro digitalizaci fleet karet a jejich převod na technologii NFC v mobilním telefonu. Octo-Technology tak doplnila a zkompletovala prezentaci v rámci Future mobility i o pohled z našeho oboru, který je a stále bude nedílnou součástí budoucnosti mobility v nejbližších letech.

■ PR Your System
FOTO: Your System



RYCHLOST, KVALITA I PŘÍZNIVÁ CENA



Řetězec Globus provozuje v České republice síť 16 hypermarketů, příští rok přibude další v Praze – Štěrboholích. Jejich součástí jsou také čerpací stanice a mycí linky. Vedle pardubického Globusu, který byl otevřen už v roce 1998, začala nejen zákazníkům supermarketu sloužit zbrusu nová tunelová myčka s mycí technologií renomované německé značky WashTec.

Až 100 automobilů za hodinu

Mytí automobilů patří mezi oblíbené služby návštěvníků hypermarketů Globus. Důvodem této přízně jsou nejen nižší ceny těchto mycích center, ale také kvalita a rychlost mytí. A právě tunelové myčky se vyznačují vysokou rychlostí pásu, velmi dobrou kvalitou mytí a zákaznickým komfortem s co nejnižšími náklady. Některé dokážou umýt až 100 automobilů za hodinu.

Vedle čerpací stanice Globus v Pardubicích stála na parkovišti před pardubickým Globusem léta mycí linka, kterou provozovala externí firma. Myčka však stárla, služby už dávno nebyly na úrovni a nájemce se do rekonstrukce nechystal. A tak si tento pro-

stor vzalo vedení pardubického Globusu zpátky do své správy a po vzoru ostatních hypermarketů se zde rozhodli vybudovat úplně nové mycí centrum s rychlou tunelovou myčkou.

Do výběrového řízení se přihlásila i firma WashTec, která byla nakonec pověřena dodávkou a instalací technologie. „WashTec je dodavatelem technologie na většině mycích tunelů firmy Globus s výjimkou pražského Zličína, kde získal zakázku konkurenční Christ, a Ústí na Labem a Opavy, kde jsou portálové mycí linky,“ říká obchodní ředitel českého zastoupení firmy WashTec Jan Bauer.

Globus si nakonec z nabídky firmy WashTec vybral mycí tunel Softline Linear

s dopravníkem dlouhým 28 metrů. Tunel je schopný teoreticky umýt ve špičce až 100 automobilů za hodinu, ale v praxi je to výrazně méně i proto, že každý automobil ručně předmývá obsluha mycího tunelu, čímž nejen umyje místa, kam se kartáče nedostanou, ale zároveň chrání i mycí kartáče před znečištěním, které mimo jiné znamená i rychlejší opotřebení.

Pro zákazníky připravili v Pardubicích celkem čtyři mycí programy v cenovém rozpětí od 99 do 199 korun. Zákazníci mohou platit hotovostí nebo kreditními kartami včetně CCS. Základní mytí se jmenuje Economic, rozšířené Standard a komplexní s využitím vosků Comfort, popřípadě Exclusive. Registrovaní zákazníci využívající věrnostní

program Globus Bonus mají u dvou nejdražších programů slevu 15 korun. Nejlevnější program obsahuje pouze základní předmytí, aktivní pěnu a sušení. V dalších programech se přidává mytí podvozku, standardní a nano vosky a nejkomplexnější program využívá i poslední sekci dosušovacích textilních kartáčů.

Barevný pěnopád

Již standardem nabídky mycích tunelů Globus je tzv. Barevný pěnopád, kterému se v terminologii firmy WashTec říká Foam-Sensation. Jedná se o nanášení souvislé vrstvy pěnové emulze na povrch vozidla, což je navíc doplněno barevnými světelnými efekty. Lze si jej objednat ke každému z nabízených programů za příplatek 20 korun.

Právě pěnopádem začíná cesta umývaného automobilu pardubickým tunelem, dopravník pak posune automobil do prostoru stranového i střešního oblouku vysokotlakého předmytí pod tlakem 80 barů recyklovanou vodou. Tím se odstraní poslední mechanické nečistoty, které se uvolnily účinkem chemie v pěnopádu. Dopravník



posléze unáší automobil ke spodnímu mytí a mytí kol. „Výhodou našeho dopravníku je, že se při průjezdu tunelem otáčejí kola automobilu. Díky tomu se zde dobře umyjí i komplikovanější tvary kol z lehkých slitin,” vysvětluje Jan Bauer.

Až 85 procent recyklované vody

Poté už dopravní pás přesune umývaný automobil do sekce mycích kartáčů. I zde se využívá recyklovaná voda. Čtyři boční a dva střešní kartáče se pohybují po ↻

SAMOOSLUŽNÉ RUČNÍ MYCÍ BOXY

DLE VAŠICH
PŘEDSTAV

PETROL
PARTNER



➔ vozidle řízeně podle obrysu a zejména v citlivých oblastech mají díky speciální konstrukci delší kontakt, což samozřejmě zlepšuje kvalitu mytí. „V mycí sekci jsou kartáče podle požadavků Globusu z polyethylenu, který má kratší životnost a není tak ohleduplný ke karoseriím automobilů,“ říká Jan Bauer. Po dalším oplachu pokračuje automobil do sekce voskování, kde se k rozleštění vosku po karoserii používají speciální kartáče ze SofTecu. Kromě standardního vosku je zde k dispozici i tzv. nano vosk, jehož aplikace je součástí nejdražšího programu Exclusive.

Následuje závěrečný oplach čistou vodou a sušení výkonnými ventilátory se dvěma střešními a čtyřmi bočními lištami. Střešní lišty se navíc naklápí, aby maximálně kopírovaly tvar automobilu. Pouze v rámci programu Exclusive pak ještě následuje dosušení jemnými textilními kartáči. Jak jsme si sami vyzkoušeli, automobil je po výjezdu z myčky prakticky suchý.

Mimochodem, součástí mycího centra je ČOV Rebeka od firmy Šebesta, mycí linka využívá pardubickou vodu z řádu, kterou již není potřeba dále upravovat demineralizací nebo změkčovadly. Myčka navíc využívá k provozu z 85 procent recyklovanou vodu a pouze na pěnopád a závěrečný oplach se využívá čisté vody.

Umývá i v mrazu

Tunelová mycí linka WashTec v Pardubicích má mycí šířku 2,4 m, výšku rovněž 2,4 metru, takže bez problému zvládá i standardní užitkové automobily bez zvýšené střešky. Otevřeno je od 6.30 do 21.00 hodin každý den včetně soboty a neděle. S ohledem na dobré izolační vlastnosti konstrukce a temperování vzduchu uvnitř je mycí linka uzpůsobena k provozu do teplot -5°C . Při běžném provozu zvlád-



ne obsluhu jeden pracovník, který zároveň funguje jako pokladní i předmývač. Zákazníci tak nemusí vůbec vystupovat z automobilu. Ve špičce s ohledem na

rychlost mycího tunelu je pak lepší dvoučlenná obsluha.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor



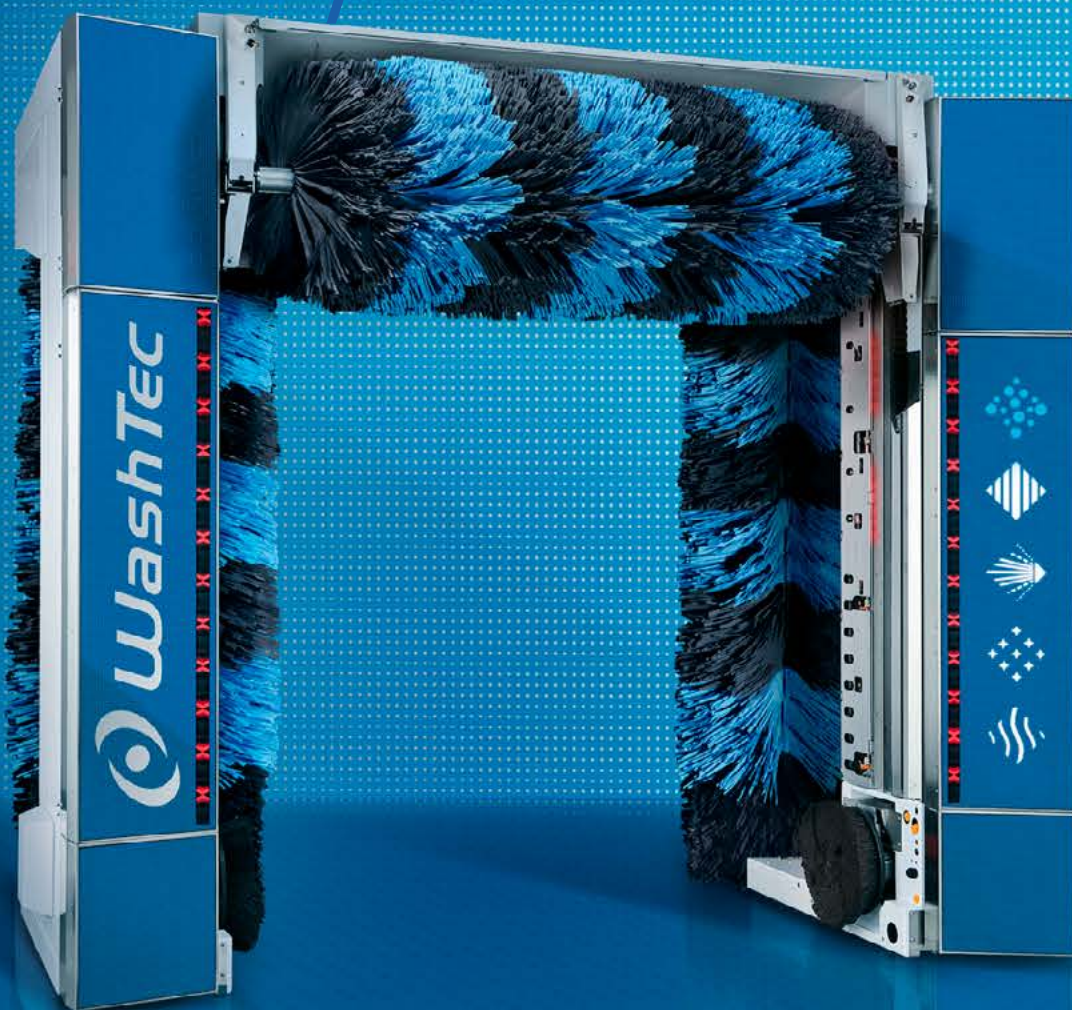
LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®



V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec





ABY BYLA NEJEN ČERNÁ

Automobil je sestaven z mnoha dílů a nejrůznějších materiálů. Vedle plastů, kovů a textilu využívají výrobci v hojné míře také pryž a zdaleka to není pouze záležitostí pneumatik. Bohužel, s přibývajícím stářím automobilu gumové díly ztrácejí pružnost, jsou popraskané a nevypadají hezky. Proto je jejich pravidelné ošetřování velmi důležité.

Specifický materiál

Pryž nebo chcete-li guma je materiál, který se získává ze surového přírodního nebo syntetického kaučuku přidávkou vhodného síťovadla a působením tepla; tento proces se obecně nazývá vulkanizace. Příměsemi pryže jsou saze, oxid železitý (Fe_2O_3) a křída. Pryž vzniká z kaučuku vulkanizací, což je tepelnou energií, popřípadě katalyzátory podporovaná reakce vulkanizačního činidla (např. síry nebo sírných sloučenin). Ta vede ke vzniku disulfidických můstků mezi makromolekulami kaučuku a k tvorbě řídké trojrozměrné polymerní sítě. Čím déle vulkanizace probíhá, tím více můstků vzniká a tím je výsledná pryž tvrdší.

Stárnutí pryže ovlivňuje zejména sluneční svit a přítomnost derivátů benzínu nebo nafty. Pokud je pryž chráněna před slunečním svitem a bez přístupu k derivátům benzínu a nafty, výrobci zpravidla udávají její

životnost nad 30 až 80 let. Jenže automobil nestojí celý rok v garáži, ale pohybuje se venku, a tudíž se slunečnímu svitu nevyhne. A často se gumové díly nevyhnou ani kontaktu s benzinem nebo naftou.

Aby bylo možné zachovat vzhled a přirozené vlastnosti pryžových částí automobilu, je třeba je čas od času očistit a ošetřit. Pryž najdeme jak v interiéru, tak v exteriéru automobilu. Nejsou to pouze pneumatiky, ale



také těsnění dveří, zavazadlového prostoru, přední kapoty, gumové mohou být také koberce a ochranná plata zavazadlového prostoru nebo manžeta řadicí páky. S ohledem na matný, popřípadě lehce lepkavý povrch gumových částí se na nich dobře usazuje prach, mastnota, bláto a další nečistoty, které jejich životnosti a vzhledu také nedělají dobře. Dobře to samozřejmě vědí i výrobci autokosmetiky, kteří nabízejí celou škálu přípravků na údržbu, čištění a ochranu pryžových dílů.

Jak zachovat pružnost

Širokou škálu přípravků nabízí například společnost Automax. Co se týče gumových povrchů, stojí za zmínku přípravek Coyote Rubber Stick, který po aplikaci zabraňuje přimrzání gumových těsnění především u dveří. Současně s tím jim dodává pružnost, zabraňuje praskání, konzervuje a prodlužuje

životnost. Z portfolia značky Shell Car Care, kterou v Česku rovněž zastupuje společnost Automax, má podobné složení a vlastnosti produkt Shell Rubber Stick. Z portfolia autokosmetiky společnosti DF Partner je třeba zmínit přípravek Sheron – Ošetření pryže a plastů, který poskytuje celoroční ochranu materiálům z pryže (těsnění kolem dveří, pneumatiky) a vnějších plastů (lišty, prahy, zrcátka, nárazníky apod.). V zimním období zabráňuje přimrzání gumového těsnění dveří a zavazadlového prostoru automobilu. Součástí tohoto výrobku je i malá houbička pro snadnou a přesnou aplikaci.

Společnost Sonax nabízí produkt, který se jmenuje Ošetření pryže – lůj s obsahem vazelíny a jeleního loje, který je určený nejen pro automobily, ale i domácnosti. I tento přípravek zabráňuje přimrzání a ošetřenou pryž udržuje vláchnou a chrání ji před popraskáním. Společnost Filson nabízí pro tyto účely přípravek Carlsson Ošetření pryžových dílů, který udržuje gumová těsnění karoserií a střech kabrioletů pružná a funkční, chrání je před předčasným stárnutím, slepením v létě a přimrznutím v zimě.

Pro náročnější motoristy je určen přípravek Swissvax Seal Feed Ošetření pryžových



dílů. 250 ml této emulze totiž přijde na cca 1500 korun. Přípravek firmy Swissvax byl vyvinut pouze pro gumu a zajišťuje gumovým těsněním dlouhou životnost. Výrobce tvrdí, že dokonce i ztvrdlá těsnění se stávají po několika ošetřeních znovu pružnými. Zároveň obsahuje ošetřující látky, které jsou aktivní při mytí a ochraně proti UV záření. Tento přípravek dokáže vrátit gumě ztracenou vlhkost a chrání tím její vrchní vrstvu před zbarvením a popraskáním. Z dalších

produktů podobných vlastností stojí za zmínku přípravek Würth Ochrana gumy, Car-technic Ošetření pryže, Liqui Moly Gummi-pflege nebo Autoland Nanosilikon. Ten se dodává jako tuba ve formě vazelíny a jedná se v podstatě o silikonové mazivo. Podle výrobce má skvělé lubrikační schopnosti a nevadí mu ani vysoké teploty.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



PETROL
PARTNER

It's
Easy

RUBBER STICK

Zabraňuje přimrzání gumových těsnění.

COYOTE Rubber stick 40gr Zabraňuje přimrzání gumových těsnění především u dveří. Dodává jim pružnost, zabráňuje praskání, konzervuje a prodlužuje životnost. Vhodný na těsnění dveří aut, lodí a karavanů i pro použití v domácnosti (okna, mrazicí boxy). Neobsahuje silikon.



MASO Z VAKUA

Francouzský výraz sous-vide znamená „ve vakuu“. Potraviny sous-vide se vaří ve vakuu mnoho hodin při nízké teplotě. Cílem je maximální zachování chutě, vůně, struktury a původní hmotnosti. Potravina se záruční dobou cca šest měsíců je tímto způsobem připravena k okamžitému použití v teplé i studené kuchyni. Od roku 2014 vyrábí jídla metodou sous-vide pro velkoodběratele opavský Bidfood.



První v republice

Metodu poprvé popsal Benjamin Thompson v roce 1799, kde jako médium pro přenos tepla použil vzduch. Znovu se k ní vrátili vědci v roce 1960 a vyvinuli z ní průmyslovou konzervaci potravin. V restauracích se metoda sous vide začala využívat v 70. letech minulého století. Prvotním cílem prvních kuchařů, kteří s touto metodou začali experimentovat, bylo zachovat potravinám jejich přirozenou chuť, šťavnatost, texturu a důležité živiny. Tímto způsobem můžete připravovat například maso, ryby, zeleninu, ale třeba i vejčeka. Teploty přípravy začínají podle druhu a velikosti suroviny od 55° C, časy dosahují až 72 hodin. V zásadě platí, že se stoupající teplotou se zkracuje doba přípravy a naopak.

Výrobu metodou sous-vide začal vyvíjet Bidfood Opava jako první v České republice

již v roce 2012. Produkce a prodej prvním zákazníkům byly zahájeny o dva roky později. Zájem o tyto výrobky postupně stoupal a původní prostory k tomu vyhrazené přestávaly stačit, a tak se výroba musela rozšířit. K tomu posloužila stará výrobní hala na sousedním pozemku, kterou Bidfood koupil v roce 2018. Ta byla odstraněna a na jejím místě vyrostla za dva roky zbrusu nová hala, která výrobní prostory Bidfoodu Opava rozšířila o 1200 m² celkové plochy. Výrobní kapacita masa sous-vide Banquet se tak mohla zvýšit z 300 t na 450 t měsíčně nepřetržitého provozu. Dokoupením vařicích a chladicích technologií je však nový výrobní prostor připraven až na 700 t.

Základem je kvalitní maso

Bidfood používá k přípravě Sous vide pouze

kvalitní maso. Vepřové maso a zvěřina pochází z vlastních zpracoven masa Gourmet a Petron. Kuchyňsky upravené šály o hmotnosti cca 2,5 kg se nakládají do kořenící směsi specifickou metodou, rovněž pod vakuem, aby maso lák natáhlo. Naložené maso se poté nechává 24 hodin odležet. Po chladicím boxu čeká na maso vakuová balička a cryovac (smršťovací tank s vodou 85° C), ve kterém sáček maso dokonale obtáhne. K vakuování se používají speciální dvojité sáčky vyrobené na zakázku v Česku. Sáčky mají samozřejmě atest na vaření, chlazení, skladování i prodej.

Maso se pak připravuje několik hodin v cirkulující páře o konstantní teplotě. Jeden z balíčků v každé várce je kontrolován teplotní sondou, aby teplota jádra dosáhla 76° C. Tím dochází k dokonalé pasteraci (většinu bakterií usmrcují teploty okolo 68° C). Kontrolní vzorek z každé várky také putuje do laboratoře k testům. Hotové maso sous-vide se po parní lázni šokově zchladí a pak se nechá pět dní zrát v chladicím boxu při 2° C. Teprve potom jde do prodeje. Neporušené vakuum, které zabraňuje tvorbě aerobních bakterií a oxidaci, a termosterilace zajišťují záruku šest měsíců.

Ready to eat

Hotové maso Sous vide lze krájet na tenké plátky jako šunku a okamžitě servírovat na studeno. Většinou jej však zákazníci prohřívají a podávají jako hlavní jídlo. Příprava je velmi rychlá. Maso se dá regenerovat v konvektomatu, horkovzdušné i mikrovlnné troubě. Bez obav lze ohřívat také ve fritéze, protože maso žádnou vodu nepustí. Při opékání na sucho na pánvi nebo grilu získá zlatavou barvu. Velkou výhodou je, že kdokoli v kuchyni díky masům Sous vide připraví naprosto stejný bezchybný pokrm. Navíc lze bez rizika držet větší zásobu masa pro nenadálý zájem hostů.

Mezi největší zákazníky opavského Bidfoodu patří školní a závodní jídelny. Velké vývařovny oceňují, že maso je vždy měkké, šťavnaté a stejné konzistence. Při krájení se nedrolí, takže nemají při výdeji žádné ztráty. Ale oblibu si takto připravené maso našlo i ve vysoké gastronomii. Dokonce i restaurace, kde si dosud maso metodou Sous vide připravovali sami, jej čím dál častěji nakupují již hotové. Možnost kdykoliv podávat plátek masa oceňují také v rychlém občerstvení a cateringu, takže by našlo uplatnění i v bistrech čerpacích stanic, které mají většinou i multifunkční zařízení na přípravu jídel.

Ekonomicky výhodné

Koupí-li zákazník 100 kg masa Sous vide, dostává k němu automaticky v balení 10 procent (cca 10 l) výpeku. Díky tomu, že maso je již tepelně upravené, nemá žádné ztráty při pečení, které běžně dosahují až 30 procent. Pokud by si maso pekl kuchař sám, musel by nakoupit nejméně 140 kg syrového masa v kuchyňské úpravě, protože by maso 30–40 % hmotnosti ztratilo při pečení. Kdyby navíc kupoval maso ve výrobní úpravě, musel by ho koupit ještě o 20 kg více kvůli další ztrátě při jeho očištění. S ohledem na velikost jednoho balení je optimální výdej cca 20 jídel denně, což je pro některé gastroprovozy na čerpacích stanicích výhodné.

Jestliže by měl někdo o takto připravený polotovár zájem, nabízí Bidfood Opava odborné poradenství svého gastrostudia. Na jejich webových stránkách pak najdete také nabídku jídel připravovaných metodou sous-vide, která je mimořádně široká.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



BANQUET
PREMIUM SOUS VIDE

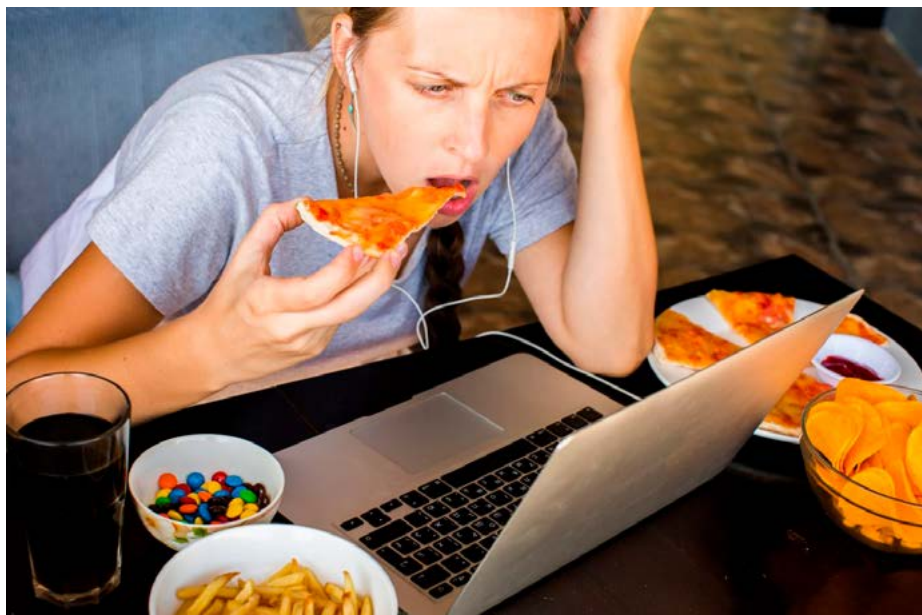
mujBidfood.cz

**NEVAŘTE
POD TLAKEM
ZKUSTE
VAKUUM**



STRAVOVACÍ NÁVYKY

Není to tak dlouho, nejvýše jednu, dvě generace zpátky, kdy platila denní rutina tří hlavních jídel: snídane – oběd – večeře. Dnes je pro nás kupříkladu důležitější oběd a snídani v rychlosti odbýváme. Pro Američany je nejdůležitější večeře a odbývají polední jídlo. Pro Asii, Afriku a Latinskou Ameriku je typický ve dne v noci dokonale fungující street food na plastovém tácku. Celkový obraz denního stravování se s pracovním vypětím velice rychle mění na celém světě, bohužel i s enormní zátěží použitých plastů, které globalizace přináší.



Proměny gastronomického trhu

Intenzita všedního pracovního dne zrodila nový stravovací fenomén: snacking, což ve slovníkovém překladu znamená lehké jídlo, přesnídávka, svačina. Na celém světě dnes přibližně 72 % spotřebitelů konzumuje nějaký snack vícerorát než jednou za den, ale pouze 13 % z nich uvádí, že konzumují čtyři a více jídel za den. Snacky vytlačují z denního stravování tradiční jídla a historická triáda tří hlavních denních jídel se stala minulostí. Generace „Z“, narozená v letech 1993–2002, konzumuje až pět snacků za den. V životním stylu této mladé generace se pojmy „jídlo“ a „snack“ již překrývají, zvláště pak v pracovních dnech. V průběhu dne pak v posled-

ních letech nejvíce vzrostl odpolední snacking. Na současné konzumní trendy globálního světa v předstihu poukázal polský sociolog Zygmunt Bauman v teorii tzv. „tekuté modernity“, kdy společnost opouští pevné společenské základy. „Proplováme v podivné tekutině moderního života, kde neexistují žádná pevná pouta, a pokud si je dočasně vytváříme, musí být jen volná, aby mohla být za změněných okolností opět rozvázána, co nejrychleji a co nejsnáze.“

Je to i opuštění zásad tradičního stravování a všeho, co s ním společensky souviselo. Konzumnímu způsobu života i současným stravovacím trendům se rychle přizpůsobil i potravinářský průmysl – pokud je sám neurčuje. Na trhu se objevily specializované snacking firmy

a značky. Odborná literatura uvádí, že konvenienční a čas šetřící výrobky, jako jsou třeba instantní polévky a hotová jídla, se staly důležitým prvkem v reakci trhu na zmíněnou tekutou modernitu na „přelévající“ se životní styl. Mladší generace nakupuje až 55 % svých denních snacků z food servisních provozoven, méně online nebo v kamenných obchodech, což souvisí s překrýváním klasického pojmu jídla a snacku. Takže jak to vypadá v denní rutině?

První jídlo – mimo domov

Fenoménem dnešní doby se stala snídane mimo domov, zejména pro ty, co usedají za volant. Během posledních 30 let se obraz klasické snídane úplně změnil a snídaňoví nomádi, kupující si své první denní jídlo „na cestě“ a konzumující ho někde mimo domov, ovládli trh. Počet street foodových provozoven včetně bister čerpacích stanic exponenciálně narostl. I na pumpě by měla obsluha vědět, že první denní jídlo je určujícím elementem současného stravování.

Trendem se stávají kupříkladu etnické snídane, zvláště z různých asijských kulinářských tradic pouličního jídla z tzv. street food, dále mléčné a cereální zdravé snídane nebo proteinové snídaňové bomby amerického typu. Spotřebitelé zkoušející nové příchutě si pro toto vyzkoušení novinek nejčastěji volí právě snídani (7 % snídani) nebo snack (15 % snacků). Koncept „snídane po celý den“ se stal novým gastronomickým hitem newyorských restaurací. Není ovšem od věci, aby také u nás v rychlém občerstvení a restauracích čerpaček přebraly tři, čtyři základní plusy pouličních jídel: zejména čerstvost surovin k přípravě jídel a více zeleniny, kromě příjemného prostoru ke konzumaci umožnit zákazníkům objednávat jídla s sebou, nepřehánět ceny a pečovat o co nejlepší zákaznický servis.

Jídlo do krabičky?

Zákazníci stravovacích zařízení si občas přinášejí vlastní krabičky na odnos jídla, což dělají z několika důvodů. Někdo proto, aby ušetřil vlastní kapsu i ekologii prostředí, jiní z důvodů zachování teploty a stejné kvality jídla například do vlastního termosu. Reakce podniků na tento trend se různí. Někteří zásadně odmítají přijímání vlastních krabiček s poukázáním na hygienické požadavky, jiní vyhoví zákazníkům bez sebemenšího zaváhání. Jaká jsou pravidla a jaké se reálně nabízejí možnosti pro odnos pokrmů? Mají restaurace povinnost přijímat od

zákazníků jejich zvenku přinesené krabičky? Na to jsme se zeptali na několika čerpacích stanicích.

V pěti odpovědích převládá názor, že jídlo do krabiček beze všeho naservírují, ale nikoliv do přinesených. Zdůraznili, že se jedná o jednorázové menu boxy, z ekologických materiálů (zřejmě cukrová třtina nebo papír), které jsou nepropustné, udrží teplá či studená jídla, Samozřejmě je problémem jejich cena, zdražující jídlo běžně o 10–20 Kč. Riziko v přinesených krabičkách, zejména klasických plastech či polystyrenových obalech, vidí také v jejich možné nečistotě a důsledcích hygienického postihu. Ve třech dálničních pumpách „to neřeší, protože si ani nepamatují, že by někdo s vlastní krabičkou přišel“.

V této souvislosti je zajímavý názor v periodiku „dTest“, z něhož citujeme: „Hygienické požadavky na stravovací zařízení skutečně příliš neumožňují přijímat do provozu donesené vlastní nádoby, u kterých si provozovatelé nemohou být jistí jejich hygienickou nezávadností. Podniky mají podle vyhlášky ministerstva zdravotnictví (o hygienických požadavcích na stravovací služby) povinnost zajistit ochranu zdravotní nezávadnosti pokrmu. Je sice možné,

aby u donesených krabiček podnik např. zařídil jejich vymytí a dezinfekci prostor, kde se nacházely (zejména kuchyni). Striktní dodržování těchto požadavků by však mohlo být pro podnik velmi časově a personálně náročné. Naopak podnik, který by přijímal krabičky zákazníků bez řádného dodržení hygienických pravidel, by mohl způsobit zdravotní závadnost vydávaných pokrmů a kromě toho by riskoval i trest za přestupek.

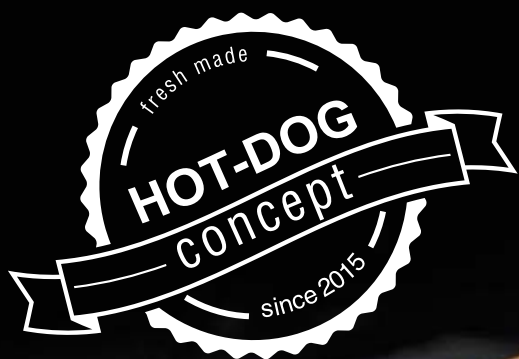
Otázky zůstávají

Neexistuje však způsob, který by zamezil plýtvání jednorázovými obaly a zároveň by zajistil dodržování hygienických požadavků? V poslední době se rozšiřuje trend vratných (zálohovaných) krabiček. U nich systém funguje tak, že restaurace má zásobu vlastních, hygienicky nezávadných krabiček, které používá k výdeji jídla. Od zákazníků přijímá použité, dříve odnesené zálohované krabičky, které po vymytí následně použije na další výdej pokrmů (např. další den či týden). V tomto případě je pouze nutné zajistit, aby přijímané (dříve vydané) zálohované krabičky byly v rámci stravovacího provozu odděleny od zbytku stravovacího pro-

vozu a aby např. osoba, která je přijímá, nebyla ihned poté (bez dezinfekce) v kontaktu s výdejem jídel. Například tím, že současně přijímá použité krabičky a připravuje nové pokrmy do čistých krabiček. V každém případě je umožnění odnosu jídla v krabičkách, ať už v zálohovaných, či vlastních, otázkou nastavení stravovacího provozu podniku. Pokud se podnikatel rozhodne toto neumožnit, zákazník to od něj nemůže vymáhat, protože zákon podniku takovou povinnost neukládá.

Není možné se inspirovat zkušeností ze zahraničí? Ukázalo se, že někteří zahraniční zákonodárci jsou ochotni uložit podnikům povinnost balit zákazníkům zbytek pokrmů s sebou. V tomto případě podnik nemá na výběr – balením jídla s sebou všem bez rozdílu plní svoji zákonnou povinnost. Někteří však argumentují, že snižování množství vyhozeného nesnědeného jídla je z velké části vykoupeno nárůstem odpadu spojeným s používáním jednorázových obalů k balení jídla. Zákonnou povinnost balit zbytek jídla s sebou najdeme mimo jiné ve Francii (od července 2021) a ve Španělsku (od počátku roku 2023).

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: archiv



VŠE PRO VAŠE PERFEKTNÍ HOT-DOGY

 mujBidfood.cz



KDYŽ NÁS HONÍ MLSNÁ

Všichni to známe. Stačí být za volantem o chvíli déle, než jsme zamýšleli, a už nám ruce i myšlenky šmejdí po autě. Co si dát? Kousek čokolády, sladkou tyčinku, slaný snack, cucavý bonbón? Téměř vždycky to jsou tzv. „ultra zpracované“ potraviny. Patří sem nejen sladké limonády ale také cukrovinky, snacky, sušenky, slané brambůrky, tyčinky a vůbec všechny možné pochutiny s vysokým obsahem cukru, soli, tuků a naopak nízkým podílem vlákniny a bílkovin. Jsou tedy vesměs nezdravé, ale lidem chutnají a dobře se prodávají.

Chtějí lidé šetřit peníze, nebo zdraví?

Dá se předpokládat, že na běžném sladkém/slaném sortimentu se moc šetřit nebude, protože zůstane nadále nejdostupnějším. Samozřejmě, že v nabídce musí náročnější zákazník najít i jinou hodnotu, kterými jsou například dražší oříšky a oříškové směsi, kde si zákazník nekupuje sůl, ale skutečně ořechy. Jsou velmi zdravou potravinou, bohatým zdrojem bílkovin, minerálních látek, vitamínů a především přirozených tuků, s převažujícími zdravými nenasycenými lipidy. Ty jsou důležitým pomocníkem v boji proti kardiovaskulárním chorobám a dalším civilizačním onemocněním. Ideální je konzumovat tyto plody v přírodní formě a jejich druhy střídát, aby se využilo vše, co nabízejí.

Které jsou nejzdravější a nejdostupnější

Vlašské a lískové – se vyznačují vysokým obsahem omega-3 nenasycených mastných kyselin, nejvyšším ze všech ořechů. Kromě toho obsahují také draslík, hořčík, selen, zinek, vápník, měď a mangan. Najdete v nich i vitamíny E a C, ten se ale postupně ztrácí, nejvíce ho najdete v čerstvých mladých plodech. Vlašské ořechy jsou dobrou prevencí před buněčným poškozením a předčasným stárnutím, onemocněním srdce, rakovinou nebo zánětlivými procesy v těle.

Mandle – obsahují nejvíce vlákniny a jsou tedy prospěšné pro naše zažívání. Najdete v nich ale také velké množství vitamínu E, kyselinu listovou, hořčík, draslík či vápník. Kromě střev bude

mít z jejich požívání radost i náš cévní systém, protože snižují hladinu cholesterolu v krvi. Posilují ale také imunitní systém a podporují růst a zdraví vlasů či nehtů.

Pistácie – mají nejvyšším obsahem železa a naopak nejméně kalorií. Nacházejí se v nich i vitamíny A, E a B, draslík a thiamin. Prospívají imunitě, nervovému i cévnímu systému, podporují intelekt a zlepšují náladu.

Kešu oříšky – zlepšuje stav pokožky, očí a sliznic, zpomalí stárnutí a utuží imunitu i paměť.

Makadamové a para ořechy – jsou nejkaloričtějšími a jíst se mají v menším množství.

Arašidy – zbývají arašidy, což vlastně oříšky nejsou. Jejich druhým, velmi vžitým názvem jsou burské oříšky nebo buráky. Obsahují mono-nenasycené mastné kyseliny, hořčík, fosfor, draslík, vitamín E, kyselinu listovou a další vitamíny ze skupiny B. Jsou dobré především pro krevní oběh a nervový systém.

Někdo to rád sladké

Tři čtvrtiny Čechů jí sladké několikrát týdně a mnozí z nich by rádi sladkosti omezili. Výrobci to dobře vědí a přiklání se ke zdravě podobě snacků, sušenek a oplatek. Kontrolují jejich energetickou výživnost, složení a volí různé gramáže.

Podle dat společnosti Nielsen Admosphere si denně v Česku dopřává sladké pětina lidí a téměř 40 % ho jí několikrát týdně. Další skoro třetina jí sladkosti alespoň několikrát za měsíc. Pouhá 3 % je nekonzumují vůbec. Mezi respondenty, kteří jedí sladkosti alespoň někdy, je však také velké procento (78 %) těch, kteří konzumu-

maci záměrně omezují. A většinou to nejsou odborně posouzené zdravotní důvody, které je k omezení vedou (ty uvedla jen necelá pětina těchto respondentů), ale jedná se především o vlastní rozhodnutí (85 %), například kvůli tělesné hmotnosti, z přesvědčení o nezdravosti cukru a podobně.

Ze sociodemografických skupin v tomto rozhodnutí vedou ženy a respondenti do 44 let. V objemu spotřeba sladkých sušenek a oplatek sice klesá, cena však roste, jak vyplývá mj. z průzkumu společnosti Nielsen. Nárůst tržeb kategorie je jednoznačně tažen vyšší průměrnou cenou za jednotku a tento trend se během energetické krize nemá šanci změnit. Přibližně polovina všech sušenek na trhu je bez polevy a bez náplně, ostatní menší segmenty jako polévané sušenky a směsi sušenek rostou rychleji než celá kategorie sušenek. Nejvíce peněz za sušenky spotřebitelé utratili v supermarketech (45 %), to je o dva procentní body více než v předchozím období, a v hypermarketech (33 %).

Údaje z čerpacích stanic, poměrně důležitého prodejního kanálu této kategorie, nejsou k dispozici. Ale i tam patří máčené, polomáčené, plněné sušenky a oplatky/tyčinky a čokoládové výrobky v impulsním a dárkovém balení k nejprodávanějšímu zboží.

Sušenky a oplatky byly až dosud na českém trhu stabilní prodejní kategorií s mírným každoročním nárůstem obrátu. Rostoucí kategorií jsou v tomto ohledu výrobky reagující na zdravý životní styl, tedy celozrnné výrobky, ovesné a ořechové výrobky a ty s menším obsahem cukru a tuku. Vzhledem k tomu, že pekárny patří k energeticky nejvíce postiženým subjektům, lze i u sušenek a oplatek očekávat další nárůst cen. Na jedné straně evidujeme na pumpách snahu zákazníků o co nejnížší ceny bez ohledu na kvalitu výrobku, na druhé straně pak vysoký podíl výrobků ve známých, podporovaných značkách.

Kromě chuti a oblíbenosti značky tak stále v Česku hraje velkou roli cena, respektive promoční slevy zejména v diskontních řetězcích, kdy nákupy promovaneho zboží jsou odkládány jen na tyto termíny. Posledním trendem je postupné stírání rozdílů mezi snackem a plnohodnotným jídlem. Společně s rozšiřováním příležitostí pro snacky se vyvíjí i širší nabídka těchto produktů, což platí i pro sušenky a oplatky. Inovační trend je postaven na úpravě vhodné velikosti výrobků, ať už jde o jednotlivé porce, nebo rodinná balení, či jejich celkovou kalorickou hodnotu. Velmi diferencované jsou proto i požadavky jednotlivých prodejců, což se odráží i v požadavcích čerpacích stanic.

Slaná chuť je návyková

Lidský organismus potřebuje ke svému fungování 1 g soli denně. V celosvětovém průměru jí dostává desetkrát více. a takový přesah slaných potravin rozhodně není ideální. Doporučení Světové zdravotnické organizace (WHO) je omezení denního příjmu soli na maximálně 5 g denně. V podmínkách České republiky to znamená, že muži by měli „solení“ omezit na třetinu, ženy na polovic. A nejhroženější jsou v tomto ohledu děti! Průzkumy zveřejněné v Media Guru ukázaly, že slané pochutiny jíme nejčastěji u TV, nejvíc inzeruje Lay's.

Slané chuti pochutin dává přednost 41 % internetových Čechů a sladké 40 %. Jedna pětina potom ani jedné. Z hlediska pohlaví se ale potvrzuje, že ženy (45 %) mají sladké raději než muži (36 %). Naopak slaným pochoutkám holdují spíše muži (44 % oproti 37 % žen) a také pro mladší věkovou skupinu 15 až 34 let jsou atraktivnější slané dobroty (51 %) než ty sladké (40 %).

Ze slaných dobrot Češi nejraději sahají po smažených „brambůrkách“. Slané mlsání je nejběžnější při domácím sledování televize či filmů. V autech není až tak časté, zřejmě s ohledem na nucený následný úklid. I tady převládá-

jí klasické příchutě, uvádí zpráva agentury GfK. Klasické chipsy z brambor stále tvoří největší část segmentu, i když je v poslední době „doháněn“ kukuřičnými lupínky (tortillas), které kupuje už celá pětina českých konzumentů. Krekry, tyčinky, preclíky aj. si minimálně jednou ročně koupí 85 % domácností. Zde jednoznačně vedou tyčinky kupované 8x ročně. Slané extrudované produkty kupuje sedm domácností z deseti.

K nejpoblábnějším patří chipsy solené, následují paprikové a slaninové. Snaha o zavedení „zdravějších“ zeleninových chipsů, tedy i méně slaných, nevede zatím k výraznější oblibě. Alespoň jednou týdně si slané pochutiny, jako jsou brambůrky, tyčinky nebo oříšky, dá 46 % internetových Čechů – denně ale jen 3 %. V menší frekvenci (jen několikrát za měsíc) slané mlsá 24 %, jedenkrát měsíčně 11 % a ještě méně často než jednou za měsíc 17 % dotázaných. Mezi neaktivnější konzumenty slaných pochutin patří nejmladší věková kategorie od 15 do 34 let (alespoň několikrát týdně jí slané pochoutky 30 % z nich). Oproti tomu podíl lidí nad 45 let, kteří jedí slané alespoň několikrát týdně, je ze všech nejmenší, tedy 14 %. Dvě procenta Čechů pak nejí slané pochutiny vůbec.

Nejvíce je vidět Lay's

Výzkum realizovala společnost Nielsen Admosphere metodou online sběru na vzorku pěti set respondentů z internetové populace Českého národního panelu starších 15 let. Doplnění průzkumu pak tvoří zajímavé výsledky z monitoringu reklamy Ad Intel společnosti Nielsen Admosphere. Podle něj je nejsilnějším inzertem segmentu od začátku roku značka Lay's. V období leden až květen 2022 v českých médiích umístila inzerci v celkové ceníkové hodnotě přes 48 milionů korun. Na druhém místě byla značka Bohemia s objemem reklamy v hodnotě více než 21 milionů korun. Třetí místo patří značce Pom Bär s více než třinácti miliony. Frekvence a sledovanost reklam je ověřeným vodítkem i pro obchodníky – čerpací stanice nevyjímaje. Od zadavatelů reklam jsou prodejci prostřednictvím obchodních zástupců na reklamní akce předem kontaktováni s nabídkou a možností výhodného předzásobení. Z logického důvodu: nejen bezprostředně po odvysílání reklam, ale ještě následující několikátýdenní období se zvyšuje i prodej promovaného zboží a je dobré být na možnost vyššího obrátu a zisku připraven.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca

FOTO: archiv

BONUMO CBD

Poptávaný produkt s dobrou marží pro váš obchod

**Nikotinové sáčky
ve 3 příchutích s práskací
kuličkou uvnitř.**



Výhradní distributor pro ČR
BONUMO CBD sro
Nad Feronou 15, Plzeň
info@bonumocbd.cz

ZA VŠÍM HLEDEJ AUTA

Historie moderního rychlého občerstvení je stará jako rozvoj samotného automobilismu a s ním spojených služeb. Fast food má umožnit zákazníkům získat potravu a nápoje bez ztráty jejich stále dražšího času. Vše pochází z USA umocněné známým heslem: Čas jsou peníze – Time is money. S tím souvisí neustále se vyvíjející technické vybavení kuchyně a celého občerstvovacího úseku.



První McDonald's
v San Bernardinu v roce 1940

Začal s tím bratři McDonaldovi

Richard a Maurice McDonaldovi, kteří v roce 1940 otevřeli v San Bernardinu poblíž Los Angeles první „drive-in burger“ s obsluhou rovnou do auta, přišli s nápadem na systém, v němž by se zákazníci mohli obsluhovat sami. Menu pak omezili na položky, které mohli připravovat i nekvalifikovanými kuchaři. Cesta k současné nabídce hamburgerů, cheeseburgerů, nabídky KFC, hot dogů, kebabů, gyrosů či pizzy ovšem tak jednoduchá a rychlá nebyla. Zásadním způsobem bylo nutné vyvíjet nové typy nádobí z tradičních i nových materiálů a změnu i permanentní inovaci veškerého technického zařízení, které ve svém důsledku mění také vzhled kuchyní a celého kuchyňského zázemí.

Postupem času se v toto smyslu začaly měnit i čerpací stanice. Už nestačila pouhá volba „frekventovaného místa“. Podpurným prvkem podmiňujícím úspěšnost podnikání

byly energetické zdroje, přístup k vodě i kanalizačním řádům. Teprve pak bylo možné myslet na takové pomocníky, jako je lednice, mrazák, myčka, první mikrovlnky, plynové či elektrické sporáky, kuchyňské roboty a dalších specializovaná či multifunkční zařízení.

Chlazení versus vaření

První lednice na pumpách se u nás objevily před pětadesáti léty. Do té doby byli k vidění ladaři s koňskými potahy, jak zaváželi ledové bloky do hospodských sklepů k bečkám s pivem a do lepších stravovacích zařízení a kuchyní. Nástup chladnic v domácnostech i restauracích na principu chladiwa (oxidu siřičitého) a komprese se konal až ve dvacátém století. Přišla s nimi společnost General Electric a její cena se rovnala dvojnásobku ceny tehdejšího auta. Ještě v roce 1920 existovalo v USA údajně pouhých 200 lednic! Pak šlo ale vše velmi rychle. Mimo chodem, na předválečnou úroveň ameri-

kých domácností vybavených lednicemi ze šedesátí procent se Evropa dostala až počátkem 70. let.

Podstatné je, že chladírenství je dnes významný průmyslový obor a lednice či mrazáky zcela změnila nákupní a spotřební návyky lidí a mají i zásluhu provázanosti světového obchodu s potravinami a rozšíření obchodních řetězců – včetně čerpacích stanic! Bez pultových, skříňových, příručních mrazáků a lednic si je už nedokážeme vůbec představit. Do popředí dnes vstupuje permanentní kontrola chladicího/mrazicího řetězce, a všech chladírenských zařízení, kde stále dochází ke zbytečným energetickým ztrátám i když i tady si poslední modely chladicího nábytku potřebnou teplotu ohlídají sami.

S vařením a ohřevem jídel je to historicky jednodušší. Nejprve zřejmě nějaká elektrická plotýnka, dvojvaříč na ohřev párků, vody na kávu či jednoduchou polévku a k nejjednoduššímu nádobí postačilo pár kastrolů a pánví. První pokusy s nějakým rychlým občerstvením „na benzínkách“ kopírovaly tzv. automaty z městských center. Jejich úpadek nastal po změně režimu stejně spontánně jako naopak letící tempo rozvoje automobilismu.

Začala paralelní výstavba nových čerpacích stanic s dokonalým zázemím v režii zahraničních petrolejářských řetězců. To je rovněž doba, kdy se začal životní styl zrychlovat, což vyžadovalo adekvátní reakci také na gastronomickém trhu. Možnost rychle se najíst přímo na pumpě nebo si odvézt jídlo s sebou jsou a budou benefitem tak dlouho, dokud se bude jezdit auty.

Chytrému napověz...

Přínosem evropských a světových petrolejářských společností byly jejich zkušenosti

s výstavbou a provozem čerpacích stanic. Stačilo dobře opisovat a rozhlížet se kolem sebe. Projekty čerpacích stanic myslely i na rozmístění a funkčnost zázemí a bylo jen dobře, že jen málokteré se nechaly ovlivnit dobře myšlenou „lidovou tvořivostí“ svých majitelů. Dobrý projekt čerpací stanice myslí i na vlastní gastro úsek a na rozmístění kuchyňských spotřebičů, kde vše bez pardonu musí mít vlastní místo!

Na pumpách se jedná o skromnější rozměry, přesto musí být gastro úsek rozdělen na jednotlivé sektory, kde bude pouze to, co personál potřebuje ke své práci. Jen tak může být zajištěna plynulost a rychlost přípravy jídla. Stejně tak se mění jednoúčelové kuchyňské stroje na multifunkční. Doslova zjevením byl a stále je neuvěřitelný pomocník nahrazující několik kuchyňských spotřebičů – konvektomat. V konvektomatech lze připravit masa, přílohy a další pokrmy vařením, dušením, grilováním, pečením a smažením, a to v páře, v horkém vzduchu nebo v kombinaci těchto způsobů.

Cukráři ocení možnost přípravy cukrářských výrobků, jako jsou moučníky či dezerty. A v neposlední řadě též nelze opomenout ani fakt, že v konvektomatech lze zajistit možnost regenerace připravených a zchlazených jídel atd. Mezi jejich hlavní výhody patří úspory energie, samozřejmě úspory mzdových nákladů za jinak nutné kuchyňské práce a také úspory místa v kuchyni, protože konvektomat nahrazuje několik dalších spotřebičů.

Kde jsou časy věčně umaštěných a připečených pánví! Současné multifunkční pánve jsou jako stvořené pro bistra a všude tam,

kde chceme zvýšit, zlepšit a zároveň zefektivnit gastronomii: Vvření, opékání, dušení, restování, smažení, fritování, nízkoteplotní úpravy... jednoduše lépe, vše v jednom přístroji, který nahradí prakticky všechna běžná kuchyňská zařízení.

Varná inteligence nahradí i zkušeného kuchaře – není třeba neustálé kontroly zařízení, přístroj si vše hlídá a monitoruje sám a vyzve obsluhu k úkonu, až když je potřeba... Díky patentovanému systému vytápění umožňuje vaření až 4x rychleji a má až o 40 % menší spotřebu elektrické energie oproti klasickým způsobům vaření v jednoúčelových zařízeních.

Všeho s mírou

Firem nabízejících výměnu stárnoucích zařízení jsou desítky a rozmanitost nabídky kuchyňské techniky je mimořádná. Přitom je však třeba pracovat v plánech i s jejich návratností. Když nastanou situace jako covidová pandemie nebo energetické krize, rázem dochází k vystřízlivění. Mnohem lepší je



Roller Grill pro hotdogy



Lednice Bosch z roku 1940

postupné zařizování rychlého občerstvení, aby bylo možné z nereálných plánů vycouvat s minimem ztrát a nové stroje doplňovat až podle prokazatelného zájmu zákazníků.

Náklady restaurací a bister na pumpách rostou rychleji než vlastní zvyšování cen. Provozovatelé vymýšlejí, jak si pravidelné zákazníky udržet a zároveň s bistro nezkrachovat. Mění se víze o budoucnosti restauračních služeb stejně jako jídelní lístky. Stále více jsou ve hře dovážena hotová jídla, práce s polotovary, a nakonec je velká část jídel servírována do krabiček ke konzumaci jinde. Pokud by mělo jít vše nadále tímto chmurným směrem k horšímu, je lépe na gastronomické služby zapomenout.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: archiv



Profesionální chladicí systémy Hauser



Multifunkční zařízení Merrychef

TANKOVACÍ SLEVA V NĚMECKU OVLIVNILA PŘÍHRANIČÍ

Evropské země bojují s růstem cen pohonných hmot a vlády hledají recept, jak ulevit svým občanům. Zvýhodnění na jedné straně hranice však může vést ke ztrátám na straně druhé. Příkladem může být letní tzv. tankovací sleva v Německu, která výrazně snížila výtoče na příhraničních rakouských čerpacích stanicích.

Podpora německým řidičům v letní sezoně

Od 1. června 2022 klesly ceny pohonných hmot nejen v ČR, ale také v Německu; a to mnohem výrazněji díky tzv. tankovací slevě. Vláda snížila daň u benzínu o 29,55 centu (7,20 Kč) a u nafty o 14,04 centu (3,40 Kč). Díky tomu se automaticky snížila i daň z přidané hodnoty, což znamenalo dalších zhruba pět centů na litr. Spolu se změnou protikartelového zákona tak němečtí motoristé tankovali až do konce srpna benzín za ceny pod dvěma eury.

Rakousko jde vlastní cestou

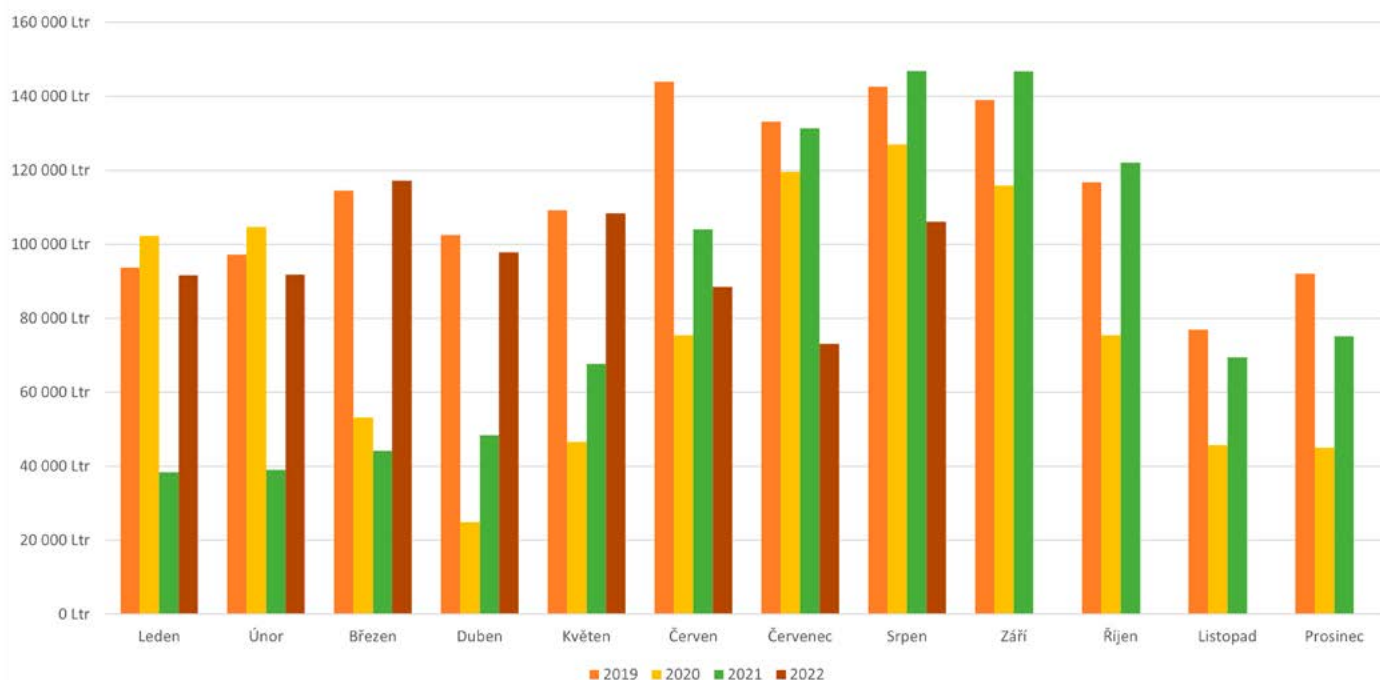
Rakousko se k evropskému trendu snižování daní z pohonných hmot nepřidalo. Ceny pohonných hmot na rakouských čerpacích stanicích tak patřily k nejvyšším ve střední Evropě. Drží se dlouhodobě okolo dvou eur. Nafta je aktuálně nad dvěma eury, neboť od 1.10. byla navíc zavedena tzv. uhlíková daň, která ji zdražila o dalších 8 centů. Rakouská vláda věří, že vyšší ceny pohonných hmot budou lidi motivovat k jejich nižší spotřebě a občany podporuje jinými formami dotací, např. tzv. klimabonusem.

Příhraniční čerpací stanice se tak potýkají s dopady tankovací turistiky, které byly především v letních měsících díky německé tankovací slevě markantní. Data ze systému edtas společnosti eurodata potvrzují výrazný pokles výtočí benzínu i nafty.

Turisté tankovali raději v Německu

Podívejme se na příklad rakouské dálnice A12. Tato dálnice je v letní sezoně hojně využívána německými turisty, kteří míří na dovolenou např. do severozápadní Itálie. Ana-

Výtoč benzínu na 10 rakouských ČS na dálnici A12 v blízkosti hranice s Německem



lytici společnosti eurodata zpracovali data deseti čerpacích stanic v blízkosti hranic s Německem a jejich studie potvrzuje očekávaný trend. Motoristi upřednostnili tankování na německé straně před překročením hranice. Prodej pohonných hmot na sledovaných čerpacích stanicích v červnu, červenci a srpnu výrazně poklesl, ačkoliv vývoj do května tohoto roku byl již téměř na úrovni výtočí v letech před pandemií koronaviru. Největší dopad německé tankovací slevy je zřetelný u prodeje benzínu, což potvrzuje předpoklad, že osobní doprava reagovala na rozdíly v cenách velmi citlivě a rakouské čerpací stanice si tak letos letní prázdninový boom příliš neužily.

Prodej zboží na předkoronavirové úrovni

Výrazný pokles tržeb, a to především k červenci a srpnu, hlásí také gastronomie. Tankování na čerpací stanici je často spojeno také s návštěvou restaurace. Prodej obědů, večeří a dalšího čerstvého sortimentu se tak dostal zpět na úroveň koronavirem poznamenaného roku 2020.

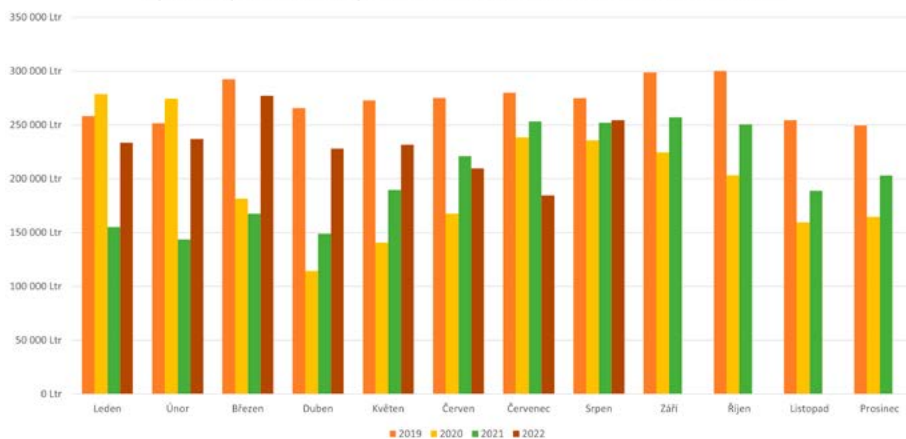
Zajímavostí však může být, že prodej zboží v shopu na sledovaných rakouských čerpacích stanicích žádné ztráty neutrpěl. Naopak se ve všech třech letních měsících držel nad úrovní roku 2019. Zde se lze pouze domnívat, že si němečtí turisté natankovali ještě doma, ale pro nákup zboží si zvolili již zahraniční rakouské čerpací stanice, které mají doma i v zahraničí velmi dobrou pověst.

Z ukončení tankovací slevy profitují i Češi

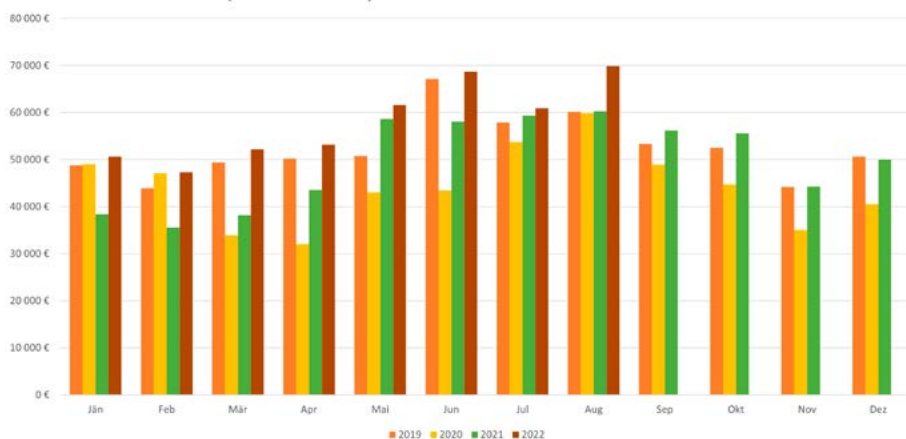
A jak se německá tankovací sleva podepsala na tržbách v českém příhraničí? V létě přijížděli Němci tankovat na české čerpací stanice jen zřídka. Pohonné hmoty měli doma totiž spíše levnější než u nás. Avšak zlom nastal na konci srpna. Na jihu Čech u německé hranice natankujeme nyní v polovině října litr benzínu asi za 41 Kč, na druhé straně hranice se pohybuje kolem dvou eur, tedy asi 49 Kč. Rozdíl je dostatečně velký, aby se Němcům z příhraničí vyplatilo natankovat si v Česku.

■ *AUTOR: Martina Sasínková
ZDROJ DAT: Systém edtas
společnosti eurodata*

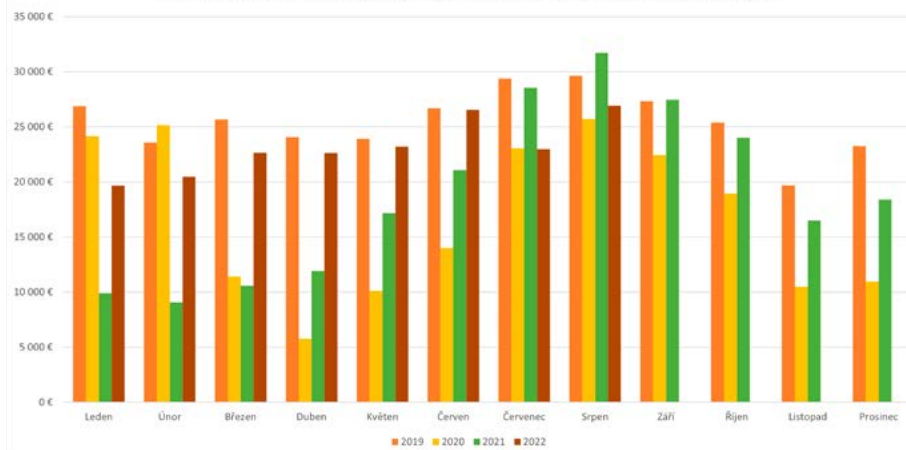
Výtoč nafty na 10 rakouských ČS na dálnici A12 v blízkosti hranice s Německem



Obrat v shopu na 10 rakouských ČS na dálnici A12 v blízkosti hranice s Německem



Obrat v restauracích na 10 rakouských ČS na dálnici A12 v blízkosti hranice s Německem



AMERICKÝ PLYN PŘES HOLANDSKO DO ČESKA



Česká republika udělala významný krok směrem k nezávislosti na dodávkách energetických surovin z Ruska. V rekordním čase několika měsíců se totiž díky společnosti ČEZ podařilo spustit a zprovoznit první LNG terminál v nizozemském Eemshavenu, který umožní dodat až osm miliard kubíků plynu ročně.

Tři miliardy kubíků ročně

Z tohoto objemu jsou tři miliardy určeny pro Českou republiku. Plyn z Eemshavenu putuje do Česka potrubím přes Německo. Podle ministra průmyslu a obchodu Jozefa Síkely nám tyto kapacity pomohou zvládnout nadcházející zimu, jde až o třetinu roční spotřeby ČR.

Terminál tvoří dvě plavidla umožňující skladování a zpětné zplyňování. Vedle ČEZ si jeho kapacity pronajaly další dvě energetické společnosti, nizozemsko-britský Shell a francouzská Engie. Pronájem terminálu vyjde na vyšší desítky milionů eur ročně. Terminál v Eemshavenu na severu Nizozemska patří společnosti Gasunie, která je mimo jiné provozovatelem nizozemské plynárenské soustavy.

Od poloviny září je terminál v plném provozu. Po slavnostním otevření 8. září a příjez-

du tankeru Murex s takzvaným zahajovacím cargem dorazila v druhé polovině září do Eemshavenu také první loď s nákladem zkapalněného plynu pro ČEZ. 170 tisíc metrů krychlových LNG, což odpovídá sto milionům kubických metrů v plynném skupenství, vyplulo 23. srpna z amerického Mexického zálivu.

Dvě až tři lodi měsíčně

Zásoby pro Česko pocházejí z jedné z největších amerických společností Cheniere. Podle generálního ředitele ČEZ Daniela Beneše představují společně s dalšími smluvními dodávkami významný krok směrem k energetické bezpečnosti České republiky. Během října dorazí další dva tankery, následující tempo budou dvě až tři lodi měsíčně. Každé z osmi plavidel, která v terminálu zakotví do konce

letošního roku, má přivést 100 milionů metrů krychlových plynu. „Jsme připraveni udělat vše, co je v našich silách, abychom Evropě pomohli s dodávkami energie teď i v budoucnu. Tento milník nastává v současné kritické době, ale je zároveň výsledkem dlouhodobé spolupráce vlád Spojených států amerických a České republiky stejně jako vztahu, který Cheniere navázala s ČEZ a českými ministerstvy průmyslu a zahraničních věcí,“ uvedl výkonný viceprezident a obchodní ředitel společnosti Cheniere Anatol Feygin.

Česká republika má v terminálu pronajaté tři miliardy metrů krychlových, potřeba tak bude celkem 30 tankerů ročně. Každou dodávku plynu kupuje ČEZ za spotové ceny, tedy k okamžitému dodání suroviny. Za každou dodávku tak zaplatí jinou částku. Samotný pronájem terminálu vyjde na vyšší desítky milionů eur ročně.

ČEZ plyn prodává obchodníkům

ČEZ má kapacitu v terminálu nakoupenou na pět let až do podzimu 2027. Veškerý nákup plynu, pronájem kapacity v terminálu i jeho přepravu do Česka zajišťuje i financuje společnost ČEZ, která pak bude tento plyn prodávat obchodníkům s plynem. ČEZ kupuje i dva obří tankery na přepravu LNG, takže se stává vlastně i rejdářem. Stát se zavázal podpořit tento projekt v případě, že by přestal být ziskový. Jde tedy o jakýsi contract for difference.

Jak terminál funguje

Běžný terminál na zkapalněný zemní plyn má čtyři funkce. Zvládá zakotvení tankerů LNG a vykládku nebo překládku nákladu, skladování LNG v nádržích, opětovné zplynování LNG a odesílání plynu do distribuční sítě. Často také terminály umí zemní plyn přicházející v plynné formě naopak zkapalnit a natankovat surovinu do přistaveného tankeru.

Terminál v Eemshavenu tvoří dvě obří lodě zakotvené v ústí řeky Emže do Sever-



ního moře. Jeho součástí je například jednotka zpětného zplynování. U těchto lodí budou v následujících měsících přistávat tankery se zkapalněným zemním plynem zchlazeným na -162°C . LNG se zde následně využitím tepla mořské vody promění

zpět na plyn a vtlačí do plynovodů. Plyn je zkapalňován hned po vytěžení, aby mohl být díky až 600krát menšímu objemu snadněji dopravován pomocí tankerů. Protože se zkapalněný zemní plyn zmenší svůj objem šestsetkrát, dokáže i jedna loď přepravit ➡

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

PETROL
PARTNER



Máme nový web!
adam-bluesky.cz

ADAM & PARTNER, s.r.o.
Radlická office, Radlická 348/142
Praha 5, PSČ 15000
+420 222 515 591
info@adam-partner.cz

➔ velké množství suroviny. Například tanker Murex, který v Eemshavenu přistál s první dodávkou technologického plynu od firmy Cheniere z USA, má kapacitu 173 400 kubických metrů LNG, což ve výsledku znamená přes 103 milionů krychlových metrů plynu.

V případě nizozemského terminálu je používáno označení „plovoucí“. Plovoucí skladovací a znovuzplyňovací jednotka (FSRU – Floating Storage and Regasification Unit) je terminál v podobě speciální lodě zakotvené v blízkosti přístavu. S tímto typem terminálů se můžeme setkat například v Brazílii, Argentíně, Kuvajtu, Izraeli, Spojených arabských emirátech, Itálii, Indonésii, Číně, Turecku, Litvě a nově též v Nizozemsku.

Zkapalněný zemní plyn proudí potrubím, které spojuje nakládací ramena na molu se skladovacími nádržemi. Nádrže mají obvykle dvojitou stěnu, přičemž vnitřní nádrž je vyrobena ze slitiny schopné odolat teplotám hluboko pod bodem mrazu. Bývá obklopena izolací pro snížení tepelných zisků a vnější nádrží z běžné oceli nebo předpjatého železobetonu. LNG se poté skladuje v kryogenních nádržích. Navzdory kvalitní izolaci proniká do nádrží malé množství tepla, jež způsobuje mírné odpařování. Odpařený plyn se zachycuje a vrací zpět pomocí kompresoru a rekuperačních systémů. Tento proces



zabraňuje tomu, aby za běžných provozních podmínek docházelo k úniku plynu. Pokud například z důvodu údržby nelze odpařený plyn vrátit zpět, je spálen ve spalovacím komíně. Je totiž výhodnější metan spálit než jej vypouštět do atmosféry.

LNG se pak z nádrží odebírá, stlačuje a opětovně zplyňuje pomocí výměníků tepla. Každá nádrž je vybavena ponornými čerpadly, jež přečerpávají LNG do vysokotla-

kých čerpadel. Stlačený LNG se při přibližně osmdesátinásobku atmosférického tlaku ve výparnicích mění zpět na plynné skupenství. V případě nizozemského terminálu jde o odpařovače s otevřeným zásobníkem, které využívají teplotu mořské vody.

■ AUTOR: Exkluzivně z Holandska
pro Petrolmagazín Alena Adámková
FOTO: autorka a archiv





bonett

the best solutions



Vodíkové stanice pro Vás

investice výstavba servis

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

PETROL
PARTNER

www.bonett.cz

DOKONALÝ UNIVERZÁL



Šestá generace Subaru Outback si oproti předchůdci ve všech ohledech polepšila. Skální příznivce japonské značky a vlastně všechny náruživé motoristy především potěší, že pod kapotou najdete i nadále velký atmosféricky plněný čtyřválcový zážehový boxer o zdvihovém objemu 2,5 litru a výkonu 124 kW. Další významné změny z něj dělají neobyčejně univerzální kombi.

Již od roku 1995

Jméno Outback se poprvé objevilo v roce 1994 při představení oplastovaného Legacy druhé generace. Označení Outback tehdy představovalo pouze výbavový stupeň s upraveným interiérem a dvoubarevně lakovanou karoserií. O rok později však přišel Outback již jako samostatný „outdoorový“ model se zvýšenou světlou výškou. S propagací, mimochodem, tehdy pomáhal australský herec Paul Hogan známý z filmů Krokodýl Dundee. S Outbacku se postupně vyvinula samostatná modelová řada a zároveň vlajková loď automobilky Subaru. A zatímco se celosvětově ujala kategorie SUV, která začala obchodně válcovat tradiční karosářské formy, terénní kombíky od

Subaru si stále udržoval svou oblibu a dnes je jedním z mála automobilů, které se dokáží se ctí poprat i s jízdou v terénu.

Předchozí pátá generace se i na konci svého životního cyklu stále dobře prodávala. Ostatně po technické stránce Outback patřil i po sedmi letech sériové výroby a několika inovacím k velmi vyspělým a cenově dostupným automobilům. Díky těmto atributům a vysoké spolehlivosti pak nabízel i mimořádně vysoké zůstatkové hodnoty. Nicméně nová generace je ve všech ohledech lepším, a ještě univerzálnějším kombi. Současný Outback je postavený na globální platformě Subaru (SGP) a zůstává věrný své původní koncepci s podélně uloženým zážehovým motorem s protilehlými válci (boxer) a pohonem všech

kol. Pohonné ústrojí pak doplňuje bezestupňová převodovka CVT, které u Subaru říkají Lineatronic.

Větší interiér

Zatímco z hlediska designu přináší nová generace spíše evoluci podobně jako současný Forester, prostorově si nový Outback polepšil výrazně. O 50 mm delší a o 35 mm širší karoserie přináší cestujícím na zadních sedadlech o 10 mm více místa v oblasti kolen, delší a širší je také zavazadlový prostor, který má nejen o 10 litrů větší objem (celkem 522 l), ale především větší nakládací otvor a lépe využitelný tvar. K otevření pátých dveří zavazadlového prostoru stačí pohyb rukou před zadním logem Subaru, uvnitř nechybí praktické háčky, síťka nebo chytrá roleta, kterou lze ovládat i s plnými rukama. Vylepšené střešní ližiny jsou přizpůsobené mimo jiné pro instalaci stanu. Zvětšila se také vzdálenost mezi předními a zadními sedadly o 10,8 mm, přední sedadla jsou nyní o 30 mm dále od sebe a v oblasti ramen je interiér o 7 mm širší.

Palubní deska není tak členitá jako u Foresteru, před multifunkčním volantem jsou klasické analogové přístroje a barevný displej

palubního počítače, zcela nový infotainment s velkou dotykovou obrazovkou o úhlopříčce až 11,6 palce sjednocuje všechny důležité informace. Podporuje snadné připojení mobilních telefonů i další moderní funkce, zároveň mu ale nechybí samostatné ovladače pro nastavení teploty či hlasitosti. Interiér celkově i díky použitým materiálům působí rozhodně prémiovým dojmem.

Bezpečnostní systém stereofonních kamer a vyspělých jízdních asistentů EyeSight zvládne i automatický vyhybávací manévra a cestování zpříjemní pokročilý adaptivní tempomat. Elektrický posilovač brzd navíc v kritických situacích samočinného brzdění dokáže oproti stávajícímu modelu vyvinout o 30 % větší brzdny účinek. Systém sledování řidiče, který využívá i nový Forester e-Boxer rozezná obličej řidiče a automaticky mu nastaví sedadlo, zrcátka, ventilaci a audiosystém. Za jízdy pak upozorní, pokud řidič přestává sledovat dopravní situaci před vozidlem.



Dobrý na silnici, ještě lepší v terénu

Jízdě vás Outback rozhodně nezklame. Platformě SGP se vyznačuje extra tuhou konstrukcí, tuhost v ohybu je o 90 % větší, torzní tuhost narostla o 70 % a tuhost zadního pomocného rámu dokonce o 100 %. Pevnější karoserie je také bezpečnější a zároveň zvyšuje jízdní stabilitu a zkracuje reakci na náhlé změny směru jízdy. Jízdni vlastnosti se na silnici vylepšily, přestože světlá výška narostla o znatelných 13 mm. S celkovou hodnotou 213 mm je to u poloterénních kombi bez nastavitelného vzduchového odpružení vůbec největší hod-

nota.

Díky samočinné převodovce a novému softwaru dokáže systém pohonu všech kol rychleji reagovat na změny v přilnavosti kol, mimo silnici je pak dobré aktivovat režim X-Mode, který nabízí dva režimy pro jízdu v terénu. Zatímco základní režim se snaží omezit prokluz kol a maximalizovat trakci, režim do hlubokého sněhu a bahna umožňuje řízený prokluz kol a rychleji přesouvá točivý moment na kola s vyšší přilnavostí. Kvůli delšímu rozvoru je outback limitován menším přechodovým úhlem, oproti podobně koncipovaným automobilům SUV však naopak nabízí lepší jízdní komfort

i jízdní vlastnosti.

S novým boxerem

Motor o objemu 2,5 litru má přes 90 procent nových dílů. Nepatrně byl snížen výkon (ze 129 na 124 kW), ale současně se zvýšil točivý moment (z 235 na 252 N.m). Klíčová je však jeho vyšší tepelná účinnost, zlepšený průběh výkonu, méně vibrací a nižší spotřeba. Motor dostal přímé vstřikování benzínu, filtr pevných částic a vyšší je také kompresní poměr (12:1). Také bezestupňová převodovka Lineartronic dostala 80 % nových komponent a oproti předchozí generaci je lehčí, tišší a účinnější. Její rozsah nyní odpovídá osmistupňovému automatu.

Dynamika současného Outbacku je spíše průměrná, z klidu na rychlost 100 km/h zrychlí za 10,2 s, nejvyšší rychlost je 192 km/h. Outback je ideálem na dlouhé cesty, já jsem se s ním vydal do severní Itálie k 800 km vzdálenému jezeru Garda. V dálničním režimu při dodržování rychlostních limitů se průměrná spotřeba ustálila na 8,1 litru na 100 km, což je o půl litru méně než udává výrobce v kombinovaném cyklu WLTP.

Český importér Subaru nabízí aktuálně čtyři výbavové verze modelu Outback. Základní Active přijde na 1 085 000 korun, testované provedení Field pak stojí o bezmála 100 tisíc korun více.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





ZA VOLANTEM SE KOCHÁM A BLOUDÍM

Herečku a zpěvačku Yvettu Blanarovičovou znají diváci především jako představitelku čertíka z pohádky „Princezna ze mlejna“ a čarodějnici Černavu z pohádky „O princezně Jasněnce a létajícím ševci“. V současnosti hostuje v divadle Broadway a koncertuje s kapelou a s filharmonií. Od roku 2008 se aktivně věnuje své nadaci La Sophia, která pomáhá hudebně a sportovně nadaným dětem.

Yveto, řídíte ráda? Jste dobrá řidička?

Mám sice dědečka Jaguára, ale miluji ho a asi mi už zůstane. I když teď zvažuju koupi čtyřkolky, která bude bezpečná a rychlá. Mám ráda řízení a prý jsem dobrý řidič, ale neumím to sama posoudit.

Byla jste vzorná žačka autoškoly? Šlo vám řízení?

V osmnácti letech jsem se učila řídit auto s mechanickou převodovkou, žádný automat, ale aspoň jsem nevypadla ze cviku. Automat jsem si pořídila až mnohem později. Moje závěrečná zkouška z praxe byla pořádný adrenalin. Jela jsem asi 150 km, žádná dálnice, ale serpentiny po horách, pak větší město a křižovatky. Ale dalo se to zvládnout. Řídit po Praze byl větší oříšek. To jsem po představení vyjela do noční Prahy a učila se křižovatky.

Máta ráda rychlou jízdu?

Když nebylo omezení, tak jsem to mnohdy páčila i 180/200, ale teď jsem klidnější a šlápnu do toho jen tehdy, když mě ohrozí kamion nebo ospalý řidič.

Dala jste všechny ty roky, co řídíte, bez vážnější nehody? Byla nějaká malá strkanice?

V podstatě ano, vyjma jedné situace, kterou mám pořád v živé paměti. Jela jsem z vánočního turné, na D1 jsem dostala smyk na ledu, který nebyl vidět, auto jelo asi 60 metrů od svodidel ke svodidlům. Když jsem zastavila, uvědomila si, že jsem měla štěstí. Když řidiči kamionů viděli, co se s mým autem děje, obsadili všechny tři pruhy, aby do mého tance na ledu nikdo nevjel. Vyšla jsem z toho bez jediného škrábance na autě, ale kolena se mi třásla až do Prahy.

Máte vždycky plnou nádrž? Stalo se vám někdy, že byste došla k autu a bylo bez štávy?

To se mi naštěstí nestalo, ale dojíždět na dřeň už mám taky za sebou. A není to nic příjemného! Když jedu, snažím se doplňovat nádrž, protože nikdy nevím, jestli potkám pumpu.

Tankujete na oblíbené benzínce? Používáte slevové karty?

Když mám čas, tak tankuji tam, kde to je levnější, zejména teď, když jsou pohonné hmoty drahé. A také proto, že beru tu kvalitnější naftu, a ta je teď opravdu velmi drahá. Za volantem sedím poměrně často, takže střídám MOL a OMV.

Máte ráda tu zvláštní atmosféru benzínek? Jste spokojená s obsluhou?

Naše benzínky se za poslední dobu hodně zlepšily. Co se týká obsluhy, servisu i toalet. I když pořád je co dohánět. Pokud chceme mít benzínky bez poplatku a čisté, není to jenom o personálu, ale i o nás zákaznících!

Můžeme se srovnávat i se zahraničím? Chybí vám něco u nás?

Srovnávat se se zahraničím na některých místech můžeme. Čím blíže jsem k hranicím, tím je na benzínkách větší výběr, i na naší straně, ale pořád se to nedá srovnávat s nabídkou třeba jídel a hezkých restaurací, které jsou vedle čerpacích stanic v zahraničí. Když jsem se na to ptala, tak mi bylo řečeno, že u nás není poptávka, ale myslím si, že lidé by to uvítali.

Pro řidiče je benzínka místem odpočinku a bezpečí. Mně osobně chybí třeba více možnosti se jít kulturně vysprchovat, osvěžit, zejména při dlouhých cestách.

Kupujete si na benzínce kávu? Vypijete ji raději v hrnečku na místě, nebo si ji berete s sebou do auta?

Podle času a kvality kávy. A to je zatím v té naší zemi velký oříšek. Vypít si dobrou a chutnou kávu se dá na málo místech, většinou jsou všude automaty, tak to řeším jinými nápoji.

A občerstvení? Kupujete si něco k snědku?

Mám ráda oříškové tyčinky v čokoládě, čokolády a organické čaje či nápoje.

Dáte si někdy teplé jídlo na benzínce?

Většinou saláty nebo něco na grilu. Pokud ta možnost je.

Jak o auto pečujete? Využíváte myčky nebo mycí boxy?



Využívám obojí, vždy podle času. Nejvíc ale asi myčky, kde mi auto připraví komplet.

Prý se za volantem moc ráda kocháte a taky bloudíte? Co je na tom pravdy?

Ano, kochám se a zároveň i bloudím. Já se dokážu tak zamotat, že i nejlepší navigace by ze mě dostala infarkt. Hlavně v jižních Čechách. Tam je toho tolik k vidění, že se mi ta krásná místa nechce jen tak minout. Naposledy jsem jela zpívat do Sedlic u Strakonice a vymyslela jsem novou cestu. O hodinu delší, lesem a po polní cestě, místo po dálnici. Ani nevím, jak se to stalo...

Zpíváte si v autě svoje písničky?

Auto je můj obýváček, učím se v něm texty na natáčení, rozezpívám se nebo poslouchám klasiku. Mám za sebou turné, které jsem jela sama, bylo to opravdu logisticky komplikované, dlouhé přejezdy, kombinace talkshow, moderací a koncertů, každé na jiném místě. Bylo jednodušší si to odřídit, ale mám road managera Aleše, a když jsem

hodně unavená, tak mne vozí po Moravě. To si v autě užívám a zároveň si odpočínám.

Potkáváte na benzínkách často své fandky?

Někdy se stane, že se lidé chtějí vyfotit, popovídat. Nedělá mi to problém, a navíc je to příjemné rozptýlení.

Co říkáte na elektroauto? Koupila byste si takové?

Do města je to tiché a příjemné svezení, jen kdyby dojezd byl delší, než se zatím nabízí. Při delších cestách zatím nevyčtyali spotřebu baterie v zimě, při které se vybíjí vše dvakrát rychleji. A další problém je pak hledání pumpy, kde si můžete dobít baterii bez toho, abyste čekali hodinu. Krok to je zajímavý, ale v našem uspěchaném světě jde o čas.

Mají podle vás elektroauta budoucnost?

Určitě ano, pokud se vyladí komfort dojezdové vzdálenosti a možnosti rychlonabíjení.

■ AUTOR: Šárka Jansová

FOTO: autor

PETROL
MAGAZÍN

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, 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:** Kateřina Kočová (kocova@petrolmedia.cz) **Korektura:** Jan Heller **Grafické zpracování:** David Hodyc, HD-Design, www.hd-design.cz **Výroba a produkce:** Printo, spol. s r. o., Generála Sochora 1379, 708 00 Ostrava **Distribuce:** 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, Ing. Jan Mikulec, CSc., Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Ing. Ivan Indráček, Společenství čerpacích stanic ČR, Boris Tomčík, Finlord, Ing. Tomáš Novák, Ekobena.

Články označené PR jsou placená inzerce. Redakce neodpovídá za obsah a formu článků dodaných jako placená inzerce. Registrace MK ČR E 10214 ISSN 2336-7709. Časopis PETROLmagazín vychází šestkrát ročně.

PETROL

PARTNER

Zlatý



MEMBER OF MOL GROUP



Stříbrný



TECHNOLOGY
Czech Republic



Bronzový



Care For Fuel Technology



Česko a Slovensko





EuroOil



Ujíždíme na kvalitním palivu. Od Chebu až po Jablunkov.

Ať už natankujete v kterékoliv z 205
čerpacích stanic v České republice, máte
jistotu, že tankujete špičkové pohonné hmoty.



Let's talk
about it

Je vodík
budoucností
čisté mobility?

V současnosti
se nabízí několik
alternativních
paliv.

Udělejte si vlastní
názor na ltai.cz



ORLEN
Unipetrol