

PETROL MAGAZÍN

TÉMA

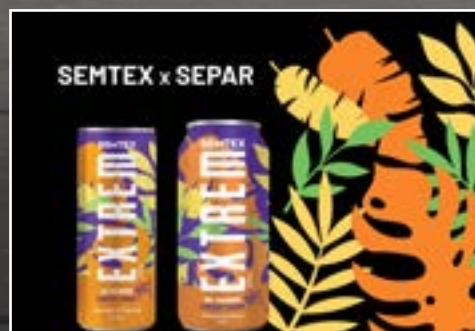
Co nás čeká
u čerpacích
stanic



INTERVIEW
Luboš Dinka

MYTÍ
Portál Tammermatic

SHOP A GASTRO
Kofola





Trvalá sleva
na palivo



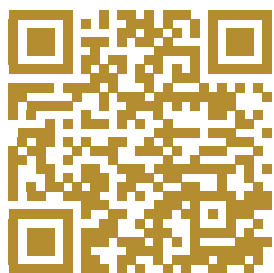
Káva za registraci
zdarma



Nabídky šité
na míru



Další vzrušující
výhody



UŽÍVEJTE SI VÝHOD

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



druhé letošní číslo Petrol magazínu vychází krátce poté, co byl urovnán spor mezi Německem a Evropskou komisí o kontroverzním konci prodeje automobilů se spalovacími motory v roce 2035. Podle nové dohody, k níž se připojilo také Česko, Itálie a Polsko, bude i po roce 2035 dál možné nově registrovat vozy se spalovacími motory, pokud budou tankovat uhlíkově neutrální paliva. Otevírá se tak cesta k syntetickým palivům, která jsou vyráběná chemickou cestou bez použití fosilních zdrojů. Zatímco stávající benzín a nafta vznikají rafinací ropy, syntetická paliva by se měla vyrábět chemickou reakcí vodíku a oxidu uhličitého. Pokud je při této výrobě využita energie z obnovitelných zdrojů, je palivo považováno za uhlíkově neutrální. Bohužel, energetická náročnost výroby e-paliv neumožní jejich široké použití v osobní automobilové dopravě, spíše se bude jednat o určitý doplněk k elektromobilitě nebo vodíku. S budoucností automobilové dopravy pak úzce souvisí i problematika nové emisní normy Euro 7, jejíž aktuální podoba, která by měla vstoupit v platnost v roce 2025, je pro výrobce neakceptovatelná. Fakticky by to ukončilo výrobu malých automobilů, které by se tím neúnosně prodražily. Zdá se, že nás čeká i nadále velmi turbulentní doba, v níž se bude rozhodovat také o budoucnosti evropského petrolejářského průmyslu. Ten se naštěstí už nyní staví k alternativním energiím poměrně aktivně, stejně jako usilovně hledá nové zdroje ropy mimo Rusko. To ostatně umožní plně stabilizovat situaci i na maloobchodním trhu s pohonnými hmotami.

▪ Jiří Kaloč
šéfredaktor



PETROL
PARTNER

- Cenové totemy • Světelná reklama
- Atiky čerpacích stanic
- Elektronické informační panely

www.gema.cz

Editorial

Aktuality z domova i ze světa

4–6

Biometan Ioni v Česku pokryl třetinu spotřeby CNG v dopravě
Orlen Unipetrol otevřel veřejnou vodíkovou stanici v Praze
ČOI dala Globusu pokutu 2 miliony korun
V Anglii testují naftu Esso z obnovitelných zdrojů
Američtí prodejci pohonných hmot chtějí benzín E15
BistroBox spouští chytrou prodejnu na pumpě Avanti
Ruská ropa byla v březnu o 40 % levnější než Brent
Ruský Novatek koupí podíl firmy Shell na Sachalinu
Couche-Tard kupuje evropská aktiva TotalEnergies
Španělské bezobslužné čerpací stanice na vzestupu

Svět ropy

7

OPEC+ snížil těžbu a podpořil růst cen ropy

Interview

8

Ľuboš Dinka – generální ředitel společnosti MOL



Čerpací stanice měsíce

12, 16

Orlen Benzina Praha 6-Suchdol
Avia Stod



Trh, ropa a produkty

20–26

Pro a proti syntetickým palivům
Syntetická paliva na startovní čáře
Spotřeba PHM V roce 2022
Americká nafta ve skladech Čepro

Alternativa

30

Infrastruktura pro elektromobilitu v ČR

Rozhovor

28

Jiří Winkelhöfer, obchodní ředitel Orlen Unipetrol

Profil

36

Nejen kalibrace nádrží



Mytí a servis

38, 42

Do Německa s čistým autem
Kamiony pod duhovým portálem

Shop a gastro

46, 52

Ceny rostou, prodeje vážnou
Kam s ním

Představujeme

50–51

Známý obsah v nové formě
Kofola Semtex – Nový energetický nápoj bez taurinu

Daňová poradna

54

Digitalizace není jen pro velké sítě



Autosalon

56

Škoda Karoq 2.0 TDI 4x4 Style

Osobnost na čerpací stanici

58

Radka Fišarová

PETROL Partner

60



My
Station
App



NAKUPUJTE ZA MYSTATION CENY

S aplikací MyStation získáte nyní vybrané produkty s mimořádnou slevou

Akce platí na vybrané produkty na vybraných čerpacích stanicích až do odvolání.



BIOMETAN LONI V ČESKU POKRYL TŘETINU SPOTŘEBY CNG V DOPRAVĚ

Dostatek zemního plynu se po výpadku dodávek z Ruska daří zajistit částečně též prudkým rozvojem výroby biometanu. Jeho produkce se podle sdružení CZ Biom v roce 2022 celosvětově zvýšila o 16 % na rekordních téměř 7 miliard m³. Je to zásluha především Evropské unie a USA, které dohromady představují 90 % světové produkce biometanu. V Česku se loni biometan podílel na celkové spotřebě zemního plynu v dopravě dle Českého plynárenského svazu z více než třetiny. Prodejcem

s největším podílem bioCNG dodaného do vozidel v ČR byl v roce 2022 Bonett Gas Investment. V rámci roku dosáhl na téměř 100% podíl biometanu v prodejkách v rámci své sítě 52 CNG stanic. V největší síti plnicích stanic CNG společnosti Inno-gy dosáhl v roce 2021 podíl bioCNG skoro poloviny, za loňský rok už to bylo 70 % na celkových prodejkách CNG. Dosáhnout 70% podílu biometanu na celkových odběrech CNG má v plánu také E.on v roce 2023.

ČOI DALA GLOBUSU POKUTU 2 MILIONY KORUN

Obchodní řetězec Globus dostal od České obchodní inspekce (ČOI) dvoumilionovou pokutu za to, že na své čerpací stanici v Brně opakovaně prodával špatnou naftu. Proti rozhodnutí ČOI se mohl Globus do 15 dnů od vydání rozhodnutí odvolat, odvolání ale nepodal, pokuta je tedy pravomocná. Řetězec ji musí do měsíce od nabytí právní moci zaplatit. Problémem byla hodnota oxidační stability motorové nafty, která v případě překročení může poškodit palivový systém automobilu. Inspektoři odebrali vzorky u brněnské samoobslužné stanice v Hradecké ulici třikrát v průběhu loňského září. Diesel plus vykázal při odběrech hodnotu oxidační stability od 91 až do 354 gramů na metr krychlový, přičemž norma stanoví limit 33 gramů na metr krychlový. Problémy s palivem řetězec už odstranil.



ORLEN UNIPETROL OTEVŘEL VEŘEJNOU VODÍKOVOU STANICI V PRAZE

Za přítomnosti ministra dopravy Martina Kupky uvedli představitelé Orlen Unipetrol na čerpací stanici na pražském Barrandově do provozu vodíkový plnicí stojan pro automobily, nákladní vozidla a autobusy. Do roku 2030 chce Orlen Unipetrol provozovat 28 vodíkových plnicích stanic a dva vodíkové distribuční terminály pro železniční dopravu v Litvínově a Neratovicích. Plnicí stanice Orlen Benzina na pražském Barrandově je plně samoobslužná, přístupná široké veřejnosti v non-stop režimu a vhodná



pro plnění osobních i nákladních aut a autobusů. K dispozici jsou dvě plnicí pistole s odlišným tvarem hlavičky pro plnění automobilů tlakem 700 barů a tlakem 350 barů pro plnění nákladních automobilů a autobusů. Cena vodíku na čerpacích stanicích Orlen Benzina byla stanovena na 278 korun za jeden kilogram. Plnicí vodíková stanice Orlen Benzina byla postavena za finanční podpory Ministerstva dopravy České republiky v rámci operačního programu Doprava.

V ANGLII TESTUJÍ NAFTU ESSO Z OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ

Esso Supreme 25% je nafta částečně z obnovitelných zdrojů a je již nyní k dispozici pro zákazníky ke koupi na 20 místech v jihovýchodní Anglii. Palivo je vhodné pro použití ve všech vznětových motorech kompatibilních s palivem B7. Esso Supreme 25% je vyrobena z minimálně 25% prémiového obnovitelného hydrogenovaného rostlinného oleje (HVO) získaného z odpadů a zbytků kompatibilních s RTFO – v tomto případě použitého kuchyňského oleje. Palivo má o 15 % nižší emise skleníkových plynů během životního cyklu než běžná nafta, což znamená, že na každých 50 litrů připadá v průměru 25 kg úspor emisí skleníkových plynů během životního cyklu. Průměrný řidič dieselového automobilu ve Velké Británii ujede 15 000 km ročně. Pokud by přešel na naftu Esso Supreme 25 %, roční úspora emisí skleníkových plynů by odpovídala emisím spojeným s tankováním stejného vozidla na 2260 km.



RUSKÁ ROPA BYLA V BŘEZNU O 40 % LEVNĚJŠÍ NEŽ BRENT

Cena ruské ropy Urals v březnu podle ruského ministerstva financí činila v průměru 47,85 dolaru za barel. Ve srovnání s cenou severomořské ropy Brent tak byla nižší zhruba o 31 dolarů, respektive skoro o 40 procent. Nacházela se rovněž pod cenovým limitem stanoveným západními zeměmi. Rusko se v důsledku svého loňského útoku na Ukrajinu stalo terčem rozsáhlých hospodářských sankcí ze strany západních zemí. Evropská unie spolu se skupinou ekonomicky vyspělých zemí G7 a s Austrálií od loňského 5. prosince zavedla maximální cenu

60 dolarů za barel ruské ropy přepravované po moři. V případě překročení tohoto limitu je zakázáno ropu převážet a pojišťovat její přepravu. Od 5. února vstoupily v platnost i cenové stropy na ruské ropné produkty. Rusko je součástí skupiny předních těžařů OPEC+. Osm členů skupiny v neděli oznámilo, že do konce roku omezí těžbu o dalších 1,16 milionu barelů denně. Místopředseda ruské vlády Alexandr Novak prakticky ve stejnou dobu uvedl, že Rusko prodlouží do konce roku dříve ohlášené omezení těžby o 500 000 barelů denně.

BISTROBOX SPOUŠTÍ CHYTROU PRODEJNU NA PUMPĚ AVANTI

Síť obchodů BistroBox spustila nový non-stop chytrý obchod s občerstvením před čerpací stanicí Avanti ve Steyru v horním Rakousku. Tento kompletně digitalizovaný obchod umožňuje zákazníkům objednat jídlo, zatímco tankují své vozidlo. Sortiment prodejny byl v novém konceptu rozšířen na více než 230 produktů a všechny procesy od objednávání a platby až po přípravu a výběr jsou plně automatizované. Přestože značka již dlouho nabízí občerstvení, nápoje a kávu



s sebou kromě pizzy, výběr produktů v novém „Smart Store“ se výrazně rozšířil. Zákazníci si mohou koupit čerstvý chléb, zmrzlinu,

AMERIČTÍ PRODEJCI POHONNÝCH HMOT CHTĚJÍ BENZÍN E15

NATSO, SIGMA a NACS, asociace zastupující cestovní centra, prodejce pohonných hmot a obchody se smíšeným zbožím ve Spojených státech amerických, vyzvaly Agenturu pro ochranu životního prostředí (EPA), aby povolila letní prodej benzínu smíchaného s až 15 % etanolu (E15). Organizace tvrdí, že distribuce E15 zajistí konzistentní dodávky paliva stejně jako nižší ceny pro řidiče během sezony. Uvedené subjekty tvrdí, že zastupují téměř 90 % prodejců motorových paliv ve Spojených státech amerických. Zpráva také potvrzuje, že vysoká inflace spolu s přetrvávajícími narušeními dodavatelských řetězců a pokračujícími geopolitickými nepokoji vytvořily volatilní trh s dodávkami paliv, který se v nadcházejících měsících pravděpodobně nezmění. Prodej E15 v letních měsících umožňuje maloobchodníkům s pohonnými hmotami diverzifikovat možnosti pohonných hmot a zároveň snižovat ceny pohonných hmot pro spotřebitele a zlepšovat uhlíkovou náročnost paliva.



tabákové výrobky a výrobky pro ovládání automobilů v obchodě o rozloze 60 metrů čtverečních. Důraz je kladen na jednoduché zpracování nákupu pro zákazníky, což představuje další významný krok na cestě k plné automatizaci a digitalizaci v oblasti pohodlí čerpacích stanic. Vše se objednává na velkém dotykovém displeji a platí se kartou nebo mobilním telefonem, poté jednotlivé stanice v prodejně doručují všechny vybrané produkty plně automaticky. Celý obchod může být provozován jednou osobou a je denně zásobován. BistroBox již úspěšně provozuje celkem 47 poboček po celém Rakousku, některé z nich u čerpacích stanic.

RUSKÝ NOVATEK KOUPI PODÍL FIRMY SHELL NA SACHALINU



Ruská společnost Novatek koupí za 94,8 miliardy rublů (24,8 miliardy Kč) podíl 27,5 procenta v energetickém projektu Sachalin-2, který teď vlastní britská společnost Shell. Prodej podílu schválila ruská vláda. Shell po invazi ruských vojsk na Ukrajinu loni v únoru oznámil, že z projektu Sachalin-2 odejde. V souvislosti s odchodem firma za první čtvrtletí loňského roku zaúčtovala odpisy 1,6 miliardy USD (34,3 miliardy Kč). Společ-

nost, která projekt Sachalin-2 provozuje, byla v červnu loňského roku prostřednictvím prezidentského dekretu transformována na ruský podnik. Akcionáři firmy – Shell a japonské obchodní společnosti Mitsui a Mitsubishi – byli pak vyzváni, aby si podali žádost, pokud si chtějí své podíly ponechat. Japonské firmy se dohodly, že si podíly ponechají, zatímco Shell se rozhodl, že podíl nechce.

ŠPANĚLSKÉ BEZOBSLUŽNÉ ČERPACÍ STANICE NA VZESTUPU

Španělská Národní asociace automatických čerpacích stanic (Aesae) zveřejnila nejnovější zprávu o nárůstu bezobslužných čerpacích stanic v zemi, který od pandemie vzrostl o 49 %. Podle studie existuje celkem 1900 prodejen tohoto formátu, což je číslo, které od března 2020 neustále roste. V loňském roce tento model také představoval 18,3 % celkového španělského maloobchodního trhu s pohonnými hmotami. Přestože se jedná o druhý rok růstu v řadě, asociace varovala, že by se to v příštích letech mohlo zastavit. Mohou to způsobit regulace o minimální vzdálenosti mezi novými bezobslužnými stanicemi a přilehlými budovami v některých oblastech Španělska.



COUCHE-TARD KUPUJE EVROPSKÁ AKTIVA TOTALENERGIES

Kanadský provozovatel obchodů a sítě čerpacích stanic Alimentation Couche-Tard získává a přebírá kontrolu nad čtyřmi sítěmi TotalEnergies v Evropě v hodnotě 3,1 miliardy dolarů. První část transakce zahrnuje prodej všech čerpacích stanic, které má francouzská společnost v Německu (1 198) a Nizozemsku (392). Couche-Tard se bude snažit podpořit obchod se smíšeným zbožím, zatímco TotalEnergies se zaměří na elektrickou mobilitu a vodíkové palivo. V Belgii a Lucembursku vytvoří obě společnosti společný podnik, který bude vlastnit a provozovat 619 čerpacích stanic. Francouzská nadnárodní společnost je v těchto dvou zemích lídrem na trhu. Cílem partnerství je urychlit transformaci těchto aktiv na centra služeb. Všechny čer-



pací stanice zůstanou pod značkou TotalEnergies, dokud budou palivo dodávat ony, a to minimálně po dobu pěti let. Francouzský koncern bude i nadále vlastnit nabíjení elektromobilů mimo stanice, maloobchodní prodej vodíku a velkoobchod s pohonnými hmotami, stejně jako síť čerpacích stanic AS 24 pro nákladní automobily. Od roku 2015 se TotalEnergies zbavila svých sítí čerpacích stanic v Itálii, Švýcarsku a Velké Británii. Evropa se zaměří na rozvoj svého nového podnikání v oblasti mobility prostřednictvím zavádění nabíječek na silnicích a ve městech, jakož i vodíkové infrastruktury. Společnost již plánuje vytvořit síť vodíkových stanic pro nákladní automobily ve spolupráci s Air Liquide.

OPEC+ SNÍŽIL TĚŽBU, CENA ROPY STOUPNE



Uskupení OPEC+ na počátku dubna nečekaně rozhodlo o snížení těžebního limitu. Důvodem je snaha dostat cenu ropy do rozmezí 90 až 100 USD za barel. Poptávka po ropě roste a ve druhé polovině roku by měla být vyšší oproti nabídce. To způsobí pokles globálních rezerv.

Rezervy USA pouze na 30 dní

Za tímto rozhodnutím OPEC+ lze hledat i politické tahanice mezi Saúdskou Arábií a USA. Spojené státy americké výrazně vyprodaly své strategické rezervy ropy a ropných produktů. Státní zásoby jsou tak nízké, že nepokrývají ani 30 dní spotřeby a oproti normálnímu stavu jsou nižší o přibližně 200 milionů barelů. Pro srovnání ČR i další země EU se snaží udržovat zásoby kolem 90 dnů spotřeby. I když je pravda, že USA jsou v lepší situaci, jelikož významná část ropy se těží na americkém území.

Nicméně OPEC už doufal, že USA využijí březnové nízké ceny ropy a začnou strategické zásoby doplňovat. Doplnění 200 milionů do zásobníků by i tak trvalo několik měsíců. Spojené státy americké se ale k nákupu neměly, tak Saúdská Arábie pravděpodobně ztratila trpělivost a hlasovala pro snížení těžebního limitu. Při současné výši produkce ve světě a ceně USA prakticky nemohou zásoby masivně doplňovat.

Jedině, pokud by těžbu zvedli američtí těžaři. Ty aktuálně dodávají 12,4 mbd., což

je o 1,1 mbd více než před rokem. Pokud by americká vláda chtěla využít čistě možnosti domácích producentů, tak by ti museli produkci zvednout o další 1 mbd. I tak by se zásoby doplňovaly řadu měsíců.

Opatrní američtí těžaři

Američtí těžaři jsou ale opatrní a raději vyplácejí dividendy akcionářům, či splácí dluhy. Míra reinvestice provozního finančního toku poklesla na rekordně nízkou úroveň 40 %. Bez investic do rozvoje ale nelze těžbu, a to zejména v břidlicích, významně zvyšovat.

Globální spotřeba ropy roste zejména v důsledku rozmachu Číny, Indie a dalších rozvíjejících se zemí. Kupříkladu Čína zvýšila spotřebu ropy od roku 2009 na dvojnásobek a z hlediska velikosti poptávky už je těsně za USA. Do rozvíjejících se zemí se také soustředí výstavba nových rafinérií. V Evropě není naplánována žádná nová rafinérie, v USA je rozšiřování rafinérské kapacity v souladu s očekávaným zvýšením exportu pohonných hmot. Vývoz míří zejména do

Evropy, o čemž svědčí i první dodávka americké nafty do skladů Čepra.

Vysoké marže i zisky

Velkoobchodní marže v EU jsou stále dvojnásobné oproti normální úrovni. Marže jsou zvýšené v USA i Asii. Rafinériím a obchodníkům s ropou se proto vyplatí co nejvíce zásobovat trh. Zisky jsou nadprůměrně vysoké. Z hlediska zásobování trhu je důležité, že export ropy a ropných produktů z Ruska neklesl tolik, jak se trh obával. Jenom se přesměroval do Asie. Naopak ropa a produkty z Perského zálivu, které by jinak směřovaly do Asie, si našly cestu do Evropy. Koncové ceny pohonných hmot už nemají velký prostor pro pokles. Spíše lze do léta očekávat mírné zvýšení cen. Na druhé straně ani nelze v nejbližších měsících očekávat prudké zdražování.

■ AUTOR: Boris Tomčiak
FOTO: archiv



MOL JAKO PRVNÍ VOLBA ČESKÉHO ZÁKAZNÍKA

Novým generálním ředitelem společnosti MOL Česká republika se stal loni v říjnu Ľuboš Dinka. Ve funkci vystřídal Richarda Austena, který šéfoval české pobočce maďarského petrolejářského giganta šest let. Přestože zatím musí dělit své schopnosti mezi Bratislavu, kde stále působí jako obchodní ředitel Slovnaftu, a Prahu, našel si čas odpovídat na naše všetečné otázky.

Jak takové dvě náročné funkce stíháte?

V pondělí jsem ve Slovnaftu a potom se přesouvám do Prahy. Je to náročné, ale lze to zatím zvládat. Bohužel, na Slovensku zatím zůstává i rodina, dcera tam studuje na univerzitě. Syn by naopak rád studoval v Praze, ale nejdřív musí dokončit střední školu.

S čím jste do Prahy přišel? Jakou máte vizi, kam dál posunout síť čerpacích stanic a kam vůbec dostat celou značku MOL v České republice.

Jsem rád, že můžu navázat na práci svého předchůdce Richarda Austena. Věřím, že zkušenosti, které jsem získal na řadě pozic ve skupině MOL na Slovensku i v Maďarsku uplatním i na českém trhu. Mojí prioritou je nadále zvyšovat povědomí o značce MOL mezi českými motoristy. Přál bych si, aby naše čerpací stanice byly první volbou pro zákazníka jak z hlediska kvality pohonných hmot, tak dalšího servisu, který poskytujeme. Stále vyvíjíme lepší a účinnější aditiva, obměňujeme nabídku bister Fresh Corner a snažíme se maximálně trefit do vkusu českého zákazníka.

Ke zvýšení image značky MOL také loni přispěl prodej závodního paliva Evo Racing, které je určeno zejména pro supersporty. Celkem byl tento tah hodnocen kladně, ukázalo se totiž, že i takto specializovaný produkt lze prodávat se ziskem. Po loňském úspěšném uvedení na trh proto nyní chceme rozšířit počet míst, kde bude benzín Evo Racing k dispozici.

Hovoří se však o konci spalovacích motorů a nástupu elektromobility. Bude se rozvíjet také síť nabíječek na vašich čerpacích stanicích?

Aktuálně máme v české síti čerpacích stanic celkem 26 nabíjecích míst a tento počet se bude i nadále rozšiřovat, dle narůstající poptávky. Celkově má MOL v celé své síti okolo 200 míst, kde si mohou řidiči dobít svůj elektromobil.

Na rozdíl od ostatních velkých sítí si nabíjecí stanice pro elektromobily zajišťujete sami a společnost E.on je pouze partnerem pro dodávky elektřiny. Dá se tedy konstatovat, že už je také elektromobilita business nebo se zde zatím bez dotací neobejdete a samotný provoz je ztrátový?

Spíše bych řekl, že rozšiřování nabíjecích stanic je nevyhnutelné. Elektromobilita je dnes široce podporovaná, a tak je dobré se jí věnovat. Strategická rozhodnutí se dělají na centrále v Budapešti, kde se rozhodlo i o tom, jaký postup zvolí jednotlivá národní zastoupení ohledně elektromobility. A možná časem by z toho mohl být i business. Jinak MOL je dnes také producentem elektrické energie a dokáže tuto energii navíc vyrábět z obnovitelných zdrojů.

Pokud MOL vyrábí elektřinu, měl by mít i řešení, jak ji skladovat. Nabízí se vodík, který je zároveň dalším alternativním zdrojem energie v dopravě.

Ano, to máte pravdu. Ostatně také ve Slovnaftu už je v provozu jedna vodíková plnicí stanice. Otevírala se minulý rok, nachází se v areálu Slovnaftu a provozujeme ji s jedním partnerem. Ale zatím je to předčasné. Na Slovensku jsou registrována asi dvě vozidla. Ale určitě vodík představuje další zajímavou alternativu, kterou se chceme zabývat. Minimálně má oproti čistokrevným elektromobilům výhodu, že u doplňování paliva nestrávíte tolik času.

A další alternativy? Syntetická paliva?

Kolegové ve Slovnaftu se seriózně zabývají i touto alternativou. V rámci divize Downstream development je to zatím otevřené téma.

V únoru začalo platit embargo na ruskou ropu. Země východní Evropy, kam patří i Česko, Slovensko a Maďarsko byly léta závislé na ropovodu Družba. Jak se to nyní v rámci skupiny MOL bude řešit?

V červnu 2022 přijala EU soubor sankcí, jímž se mimo jiné zakazuje nákup, dovoz nebo převod surové ropy přepravované po moři a některých ropných produktů z Ruska do EU. Omezení se uplatňují od 5. prosince 2022 pro surovou ropu a od 5. února 2023 pro ostatní rafinované ropné produkty.

Dočasná výjimka se týká dodávek surové ropy ropovodem do členských států EU, které jsou vzhledem ke své zeměpisné poloze obzvláště závislé na dovozu z Ruska a nemají k dispozici žádné schůdné alternativní možnosti. Tato výjimka se týká zejména České republiky, Slovenska a Maďarska.

Současně s tím samozřejmě hledáme jiné možnosti. Ve Slovnaftu se nyní věnuje velké úsilí tomu, aby zde mohli zpracovávat jinou než ruskou ropu a stejné úsilí je věnováno shánění dalších zdrojů. V současnosti nakupujeme neruskou ropu přímo na moři z tankerů a dopravujeme ji do Maďarska a na Slovensko ropovodem Adria, kde nás ale trápí mimořádně vysoké transiitní poplatky. Cílem je touto cestou dodávky alternativní ropy, která by nahradila ruskou ropu z Družby.

Jak dále rozvíjíte vaše podnikání v rámci středoevropského prostoru?

Největší akvizicí z nedávno minulé doby je Polsko, kde jsme získali celkem 420 čerpacích stanic značky Lotos. Součástí dohody je i přepuštění určitého počtu stanic společnosti PKN Orlen na Slovensku a v Maďarsku. Pro MOL je Polsko relativně nový trh, i když tam má Slovnaft partnerské čerpací stanice, které zásobujeme pohonnými hmotami a ony mohou požívat naše logo.

Pojďme zpátky do Česka. V jakém stavu se nachází rekonstrukce sítě čerpacích stanic? Zbývají ještě nějaké čerpací stanice Papoil, které je třeba „přebrendovat“?

Největší kus práce už byl odvedený, loni jsme rekonstruovali celkem 40 čerpacích stanic Papoil a nyní řešíme posledních sedm. Některé si necháme, některé prodáme. Záleží na jejich poloze.

Jak se dále vyvíjí úspěšný koncept občerstvení Fresh Corner? Měl by nakonec být na všech stanicích MOL?

Výstavba bister Fresh Corner není plošná v rámci celé sítě. Budujeme je pouze tam, kde to má nějaký efekt. Co se týče sortimentu, snažíme se jej obměňovat a testujeme nové produkty, které by zákazníci zaujali.

Káva na vašich čerpacích stanicích je vynikající a patří mezi nejoblíbenější. Máte v této oblasti nějaké chystané novinky? Co další klíčová část občerstvení – hotdogy?

Jsem rád, že hovoříte o dobré kávě na našich čerpacích stanicích, chystáme na tento rok několik novinek v této oblasti, ale dosud bych je nerad odtajňoval. Co se týče hoddogů, tak nově zavádíme ☺

➔ limitované příchutě, které si vymyslí a odhlasují fanoušci na našich sociálních sítích. Aktuálně jde například o hotdog s příchutí cheddar jalapeño, pro který na Facebooku hlasovaly tisíce fanoušků.

Na čerpacích stanicích se nyní využívají ve větší míře nejrůznější mobilní aplikace pro platby u stojanu nebo v mycích linkách, existují také chytré výdejní stojany s možností objednání zboží na shopu nebo jídla v bistro. Dočkáme se něčeho podobného také na čerpacích stanicích MOL?

Naši zákazníci mohou nově využívat aplikaci v rámci věrnostního programu MOL Move, která nabízí neobvykle široké možnosti využití. Jde o novou mobilní aplikaci, díky které naši zákazníci mohou získávat body, postupovat do vyšších úrovní a čerpat tak stále lepší a lepší výhody. Jedná se o permanentní slevu na paliva, na produkty z FreshCorneru, myčku a další. Pomocí aplikace také zákazníci dostávají informace o aktuálních speciálních nabídkách, mohou hledat na mapě naše čerpací stanice a získávat detailnější informace o naší síti.

Poslední tři roky byly pro všechny docela složité, dva roky nás sužoval covid, loni se přidala válka na Ukrajině, která částečně způsobila obrovský nárůst cen všech energií včetně pohonných hmot. Jak v tomto kontextu hodnotíte uplynulý rok v retailu čerpacích stanic?

Všechna ta covidová opatření nás samozřejmě zasáhla. Největší problémy způsobovalo omezování prodejů některých našich produktů. Loňský rok sice covidová opatření postupně mizela, ale jinak to bylo z hlediska celkových prodejů jako na houpačce. Nakonec jej ale považuji za velmi úspěšný, jak z hlediska výtoče pohonných hmot, tak obchodní bilance bistra Fresh Corner. A nejsem v tomto ohledu skeptický ani ve vyhlídkách na letošní rok.

Když se loni výrazně zvýšily ceny pohonných hmot, klesly prodeje vysokootanových benzínů a dalších prémiových paliv?

Ano, snížil se v tomto ohledu objem prodejů u nejdražších produktů. Bylo to podobné jak v Česku, tak na Slovensku.



Ľuboš Dinka

nastoupil do společnosti Slovnaft hned po ukončení univerzitního studia na Národohospodářské fakultě v červnu 1998. Z pozice odborného pracovníka cenového oddělení se stal brzy vedoucím a od ledna 2004 působil ve funkci vedoucího segmentu prodeje palivových karet. V říjnu 2006 byl jmenován na pozici výkonného ředitele a jednatele společnosti MOL – Slovensko. Jeho kariéra se dále rozvíjela a od roku 2009 se stal vedoucím prodeje v rámci slovenského trhu, o pět let později byl jmenován do funkce obchodního manažera tmavých produktů ve Skupině MOL v Budapešti. Zároveň zastával funkci vedoucího exportního prodeje ve společnosti Slovnaft. V roce 2016 se stal vedoucím nepalivových produktů Skupiny MOL a o půl roku později již zastával funkci ředitele Downstream Prodej opět ve společnosti Slovnaft.



A Maďarsko?

Tady asi myslíte zastropování cen. V Maďarsku se kvůli tomu kompletně zastavil import produktů ze zahraničí, neboť by to s ohledem na vysoké ceny ropy ekonomicky nedávalo smysl a prodávalo se pouze to, co se vyrobilo v Maďarsku. My jsme se snažili ve Slovnaftu pomáhat, aby MOL dokázal maďarský trh vůbec uzásobit především v době intenzivní tankovací turistiky. A přestože se pak zahraničním zákazníkům prodávala paliva za standardní tržní ceny, nedostatek pohonných hmot přetrvával, protože se ani tak nevyplatilo dovážet do Maďarska pohonné hmoty ze zahraničí. Problém pak ještě umocnila odstávka rafinerie Danube a trh postupně úplně zkolaboval. Představitelé skupiny MOL na to maďarskou vládu od začátku upozorňovali, že nedokážou za tyto ceny dlouhodobě zajistit dodávky pohonných hmot, ale nebylo to nic platné. Ukázalo se, že cenový strop není dobrý nápad, protože jakýkoliv umělý zásah vyvolává okamžitě reakci a vzniká nerovnováha trhu.

Jak vidíte budoucnost čerpacích stanic v souvislosti s postupným utlumováním

výroby automobilů se spalovacími motory?

Tradiční business s pohonnými hmotami na čerpacích stanicích je už teď rok od roku slabší. Snažíme se proto hledat nové služby, které by mohly oslovit stávající i nové zákazníky. Už dnes fungují stanice jako výdejní místa pro zboží z internetu, na pokladnách lze využívat nejrůznější bankovní služby, velkou roli hraje úroveň a kvalita občerstvení, možnost domluvit si zde schůzku s obchodními partnery, velký boom lze zaznamenat u mytí. A existují i další možnosti. Záleží na prostoru, který si můžeme dovolit nabídnout. I v budoucnosti budou existovat servisní stanice pro zákazníky, kteří budou muset doplnit určitý druh energie do svého dopravního prostředku, občerstvit se...

V Česku je čerpacích stanic více než bylo potřeba... Přesto se budují a otevírají další. Hodlá také MOL na našem trhu stavět další nové čerpací stanice?

Český trh je z hlediska počtu čerpacích stanic evropskou jedničkou. Ale stále se

dostavuje dálniční síť, kde zůstává prostor pro nové stanice. My v současnosti stavíme čtyři čerpací stanice a v plánu jsou ještě dvě. Celkem bychom tedy letos měli otevřít čtyři dálniční a dvě městské čerpací stanice.

MOL loni otevřel svou novou centrálu v Budapešti – MOL Campus. Originální a zároveň mírně řečeno opulentní stavba se stala okamžitě další dominantou hlavního města Maďarska...

MOL měl jednotlivé divize rozmístěné po celé Budapešti, nyní konečně mohou být všichni na jednom místě, což zjednodušuje řízení celé skupiny. A velké je to proto, aby se tam všichni vešli. Ta budova je designově nádherná a je to také nově nejvyšší budova v Budapešti. Byla vybudována tak, aby byla energeticky nenáročná a využívala i energie z obnovitelných zdrojů. Už jsem tam samozřejmě byl, z horních pater je úžasný výhled.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

DOKONALÝ SERVIS V TICHÉ ČTVRTI



Na pražském Suchdole v Kamýcké ulici, kousek od cedule konec hlavního města, stojí ve směru do centra čerpací stanice Orlen Benzina. Zákazníkům zde slouží už více než čtvrtstoletí, před třemi lety však prošla důkladnou rekonstrukcí. Na místě původní výdejní „budky“ vyrostl moderní shop s občerstvením Stop Cafe a venkovním posezením.

Suchdol je součástí hlavního města od roku 1968 a patří mezi klidnější městské části. Jeho plochu většinou zabírá bytová zástavba a vilové čtvrti. Nejezdí sem metro a nevedou ani tramvajové linky, a tak jsou jeho obyvatelé nuceni využívat vedle autobusů MHD vlastní dopravu automobily. Kvalitní čerpací stanice na hlavní Kamýcké ulici nemá proto o zákazníky nouzi.

Pumpa v Suchdole patří mezi tradiční „servisní“ místa, která provozovala po roce 1989 akciová společnost Benzina. Po převzetí největší české sítě čerpacích stanic společností PKN Orlen fungovala několik let tato čerpačka ve svém původním režimu. Hlavním prodejním artiklem zde byly pohonné hmoty a minimalistická stavba sloužila spíše jako zázemí pro

obsahu než jako shop a bistro pro zákazníky. Tohle se však změnilo. V roce 2020 čerpací stanice přerušila provoz, původní „buňka“ zmizela a na jejím místě vyrostl moderní shop s obdélníkovým půdorysem, který umožnil vybudovat solidní zázemí nejen pro obsluhu, ale také prostorný obchod s bistro a důstojné sociální zařízení. Nyní zde nechybí ani kout s barovým stolem a židlemi pro zákazníky, kteří si svůj hot dog nebo kávu chtějí vychutnat na místě.

Zářící novotou

Nové je však nejen zázemí se shopem, ale také refýž s výdejními stojany. Původní nabídka paliv byla s ohledem na boha-

tý sortiment Orlen Benzina omezená, a tak zde byly naistalovány dva moderní oboustranné víceproduktové výdejní stojany Gilbarco SK-700 vybavené velkým multifunkčním displejem, které nabízejí kompletní sortiment pohonných hmot Orlen Benzina počínaje standardně aditivovanými palivy Efecta 95 a Efecta Diesel a prémiovými palivy Verva 100 a Verva Diesel. Na prvním stojanu je vedle všech čtyř produktů ještě samostatný výdej kapaliny AdBlue pro řidiče nákladních automobilů, na druhém stojanu je ten samý sortiment včetně AdBlue dohromady v rámci jednoho počítadla.

V aplikaci Orlen Benzina lze platit za pohonné hmoty i AdBlue přímo u stojanu, jinak zde akceptují kromě hotovosti a stan-



dartních kreditních karet také palivové karty Tankarta Orlen Benzina, CCS, DKV, Eurooil, Shell, OMV, Eurovag, Logpay a UTA. Alternativní paliva jako LPG nebo CNG zde nekoupíte, k dispozici zde není ani dobíjecí stojan pro elektromobily. Cenová politika této čerpací stanice je navíc s okolní konkurencí v souladu a aktuální ceny zákazníkovi svou výší rozhodně neodradí.

Optimální rozložení shopu

S ohledem na vnější rozměry překvapivě prostorný shop nabízí standardní sortiment Orlen Benzina včetně základní nabídky léků od firmy Medipoint a občerstvení Stop Cafe. U vstupu do shopu zákazníka hned zaujme regál s impulzivním

zbožím. V tomto případě šlo o minerální vody Magnezia a Rajec, sortiment Coca-Coly a energetické nápoje Big Shock. Cesta zákazníka od tohoto regálu však ještě nemusí vést nutně k pokladně. Po pravé ruce má totiž prostornou chladicí skříň s nápoji, která zároveň slouží jako sklad, a před očima se mu navíc zjeví samoobslužný kávový koutek oddělený od pokladní části nízkou stěnou.

Určitě je třeba ocenit, že občerstvení Stop Cafe, jehož je kávový koutek součástí, má moderní zobrazovací systém v podobě plochých obrazovek, na kterých může být snadno změněna aktuální nabídka a ceny a prezentovány nejrůznější akce. Za chladicími skříněmi je dřevěný regál s víny a za ním vstup na sociální za-

řízení, které stále po třech letech provozu skoro voní novotou.

V levé části shopu jsou další dva regály se zbožím, pokladny s hot dog modulem a u prosklené přední stěny barový stůl se třemi stoličkami. Víc toho není potřeba. Další, větší posezení najdou zákazníci čerpací stanice venku. Nabídka jídel je v případě této čerpací stanice celkem jednoduchá. Pokud vás při tankování přepadne menší hlad, popřípadě „mlsná“, můžete si vybrat tradiční párek v rohlíku neboli hot dog. Ten vám obsluha sestaví z několika druhů párků, omáček i pečiva. Komu hot dog není po chuti, může si vybrat z široké nabídky balených privátních produktů Stop Cafe nebo balenou bagetu od firmy Bapa. Celý sortiment najdete ➡

➔ v chlazeném boxu naproti kávovému koutku.

Efektivní řízení

Nájemkyní je zde Jana Šnejdarová, jejíž profesní život je s touto čerpací stanicí spjat už šest let. Zaměstnává zde celkem šest lidí, některé pouze jako brigádníky. I když se snaží své zaměstnance motivovat, aby byli iniciativnější a sami přicházeli s nápady, často se osazenstvo pumpy mění, což samozřejmě úzce souvisí s velkou fluktuací v rámci hlavního města, které nezaměstnaností rozhodně netrpí.

Jana Šnejdarová si s jednou stanicí vystačí. „Pokud chcete, aby ta práce byla efektivní, je lepší soustředit se na jednu činnost,“ říká a dodává, že ji práce na pumpě baví i naplňuje zároveň, což je samozřejmě ta nejlepší možná kombinace pocitů z dobře vykonané práce. Na čerpací stanici je to vidět na doplňovaném a srovnaném zboží v regálech, čistotě sociálního zařízení nebo pořádku ve venkovním prostoru, okolo popelnice i výdejních stojanů. Po rekonstrukci této čerpací stanice se zvýšily výtoče i obrat na prodejně, přibyli i zákazníci. „Když vidíte větší nabídku a máte možnost si vybrat, je to vždycky lepší a obchodu to samozřejmě prospěje,“ říká Jana Šnejdarová a dodává, že každá snaha o zlepšení má smysl.

Závěr

Čerpací stanice v Suchdole má otevřeno od 5 do 22 hodin. Mezi další služby patří možnost vsadit si zde Sazku a dále si můžete při dobré kávě prostřednictvím bezplatné wi-fi surfovat po internetu nebo dobít své mobilní zařízení. Myčka ani vysavač zde není, pouze kompresor. Přesto se zde uvažuje o změně. Konkrétně pro tuto čerpací stanici je v plánu instalace zařízení, které by zákazníkům umožnilo samoobslužné tankování i po zavírací době.

Menší, ale moderní a velmi úhledná čerpací stanice nabízí kromě kvalitních aditivovaných pohonných hmot za solidní ceny v rámci regionu vynikající kávu do kelímku, základní občerstvení a sortiment zboží, na který jsou zákazníci červenobílé sítě zvyklí. Myčka na úplném okraji Prahy zase tolik nechybí, protože portál i samoobslužné boxy najdete v hlavním městě všude v okolí.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



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.



DF PARTNER
oficiální distributor EUROL



TYGR V ČERVENOBÍLÝCH BARVÁCH

Obcí Stod v Plzeňském kraji vede frekventovaná silnice první třídy číslo 26 z Plzně do Domažlic. Od roku 2006 zde řidičům sloužila soukromá čerpací stanice Eurotank, které se časem stala součástí české sítě Silmet, která má v logu tygra. V roce 2019 pumpa prošla velkou rekonstrukcí a proměnila se do červenobílých barev společnosti Avia, se kterou Silmet navázal dlouhodobou spolupráci.

Velko- i maloobchod s pohonnými hmotami

Příbramská společnost Silmet začala podnikat ve velkoobchodu a posléze i maloobchodu pohonných hmot brzy po revoluci začátkem 90. let. Dnes Silmet provozuje vlastní daňový sklad Terminal Oil ve středočeských Hořovicích, jehož součástí je i distribuce pohonných hmot a 21 čerpacích stanic po celé republice včetně hlavního města od Karolinky u Velkých Karlovic nedaleko hranice se Slovenskem až pod Domažlice. Vedle toho se společnost Silmet Oil zabývá i olejovým vytápěním pro domácnosti i komerční budovy a rovněž stála u zrodu projektu tankovacích karet DFC.

Čerpací stanice Silmet nikdy nepatřily mezi prémiové, nabídka služeb se víceméně odvíjela od prodeje pohonných hmot. Ale časy se mění, konkurence roste a zákazníci jsou stále náročnější. Proto, když přišel čas na modernizaci sítě čerpacích stanic, uzavřeli majitelé Silmetu dohodu s nadnárodní společností Avia, která jim nabídla prověřenou značku i know-how. První se přebarvila do červenobílé kombinace pumpa v jihomoravské Miroslavi v roce 2018, aktuálně jich je v rámci sítě Silmetu osm. Dá se předpokládat, že započatá spolupráce bude pokračovat a červenobílých pump v řetězci Silmet bude přibývat. Když se na to podíváme z opačného úhlu, osm čerpacích stanic Silmet rozšiřuje českou síť Avia na celkem 45 pump.

Majitelé si od spojení se společností Avia slibovali jednotný a odladěný design svých čerpacích stanic, větší důvěru zákazníků (včetně těch zahraničních) ve známou značku a možnost nabídnout nové služby. Ve výsledku to mělo přinést vyšší obrát i zisk v maloobchodním prodeji pohonných hmot. Po šesti letech lze konstatovat, že se předpoklady potvrdily.

U rušné výpadovky na Domažlice

Stod je malé město v okrese Plzeň-jih. Stojí v údolí řeky Radbuzy dvacet kilometrů jihozápadně od Plzně. Žije zde přibližně 3500 obyvatel a městem prochází frekventovaná silnice 26 na Domažlice, která v podsta-



tě kopíruje jižně dálnici D5. Vedle místních jsou proto častými návštěvníky čerpací stanice také cestovatelé a řidiči kamionů. Čerpací stanice Avia stojí na samém konci města (směrem od Plzně) a odbočit k ní můžete z obou směrů. Design čerpací stanice se odvíjí od současného stylu Avia včetně typického zastřešení tankovacího nádvoří s červenobílou atikou a výrazného totemu. Prostřednictvím průhledné stříšky je na refýže napojen zděný shop s relativně prostorným interiérem. Jeho součástí je dnes už nefunkční prostor pro mycí linku, který chce provozovatel v budoucnosti využít jako přípravnu jídla.

Řidiči mají k dispozici šest tankovacích míst u dvou tříproduktových stojanů a jednoho pro rychlovýdej nafty. V rámci rekon-

strukce se výdejní stojany ani podzemní nádrže neměnily, jen u celé výdejní technologie proběhly revize a výdejní stojany dostaly nový „kabát“ v červenobílých barvách Avia. K dispozici je standardní benzín oktanového čísla 95, standardní motorová nafta a navíc aditivovaná nafta Diesel Qmax s originální směsí aditiv od firmy Avia. Na posledním stanovišti u rychlovýdeje nafty lze navíc natankovat kapalinu AdBlue z nadzemní nádrže firmy Greenchem. Nabídku pohonných hmot doplňuje samostatně stojící plnicí stojan na LPG, který zde provozuje brněnská firma Hungas, vedle pak stojí i klec s LPG lahvemi. Na pokladně shopu můžete za palivo platit vedle hotovosti a standardních kreditních karet také palivovými kartami DFC, CCS, DKV a UTA.

Prostorný shop s jídelním koutem

Vedle prodeje vlastních pohonných hmot nabízí Avia provozovatelům čerpacích stanic v červenobílých barvách také vlastní značku občerstvení Via Café. Toho však provozovatelé sítě Silmet nevyužili a v nově zařízeném interiéru provozují vlastní občerstvení v rámci možnosti obsluhy a stávajícího prostoru. Toho je v shopu relativně dost a je celkem chytře rozdělen na prodejnu s pokladnami a jídelní kout. Nabídka zboží v samostatně stojících regálech i chladicím boxu je standardní. Najdete zde bohatý výběr cukrovinek, chlazených nápojů, novin a časopisů, cigaret, drogerie, alkoholu i automotive zboží. Na čerpací stanici ➡

➡ poměrně netradičně nechybí ani samoobslužný prodej stáčeného vína, které v objemných plastových boxech do sítě Silmet dodává firma Vinopol, mezi další služby pak patří Sazka a možnost dobítí přenosné elektroniky.

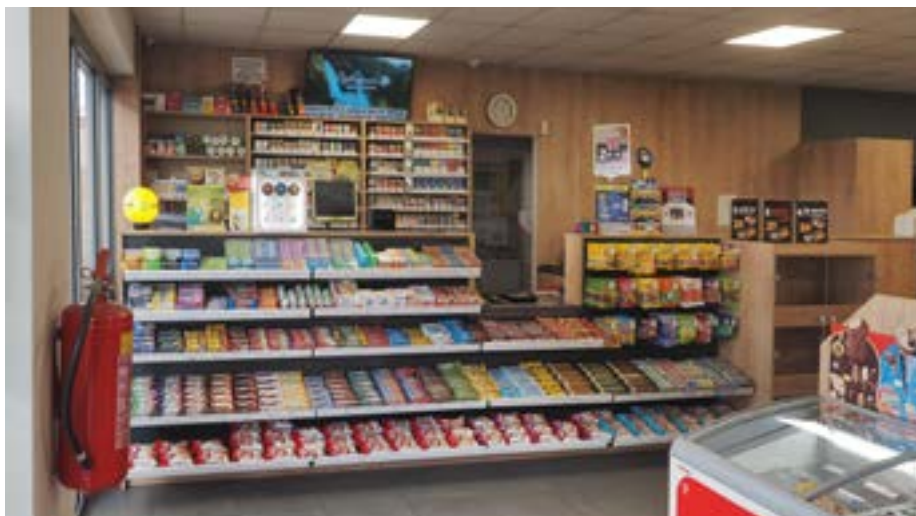
S ohledem na skutečnost, že celou čerpací stanici s otevírací dobou od 6 do 22 hodin obsluhují pouze tři zaměstnanci včetně vedoucí Petry Chládkové, která je profesně spjata s touto čerpací stanicí již 15 let, nejsou zde kapacity na nějakou větší a propracovanější gastronomii. Vedle kávy z automatu Delicomat nebo samoobslužného kávového automatu na zrnkovou kávu si můžete dát vedle cukrovinek a balených baget od Bapy pouze hotdog z rollergrillu. Na konceptu ucelenější nabídky jídel se nyní pracuje, časem by zde měly být k dispozici i polévky nebo čerstvě dělané obložené bagety. Pokud si někdo přinese jídlo vlastní, může bezplatně využít mikrovlnnou troubu.

Při rekonstrukci shopu došlo pochopitelně i na toalety, které jsou přístupné ze shopu, k dispozici jsou pro „dámy i pány“, a cestovatelé nebo řidiči kamionů zde najdou dokonce sprchu. V nejbližší budoucnosti se na pumpě objeví venkovní posezení, v plánu je výdejní místo nějakého e-shopu, pro které je tu prostor, a možná i nabíjecí stojan pro elektromobily, který by s rozvíjející se elektromobilitou rozšířil nabídku služeb a přitáhl na čerpací stanici další zákazníky. Jak už bylo řešeno, mycí centrum zde bylo, ale nové v plánu není, řidiči však mají k dispozici vysavač od firmy Šebesta i kompresor.

Závěr

Čerpací stanici Avia ve Stodu vdechla rekonstrukce druhý život. Nově se zde zastaví vedle domácích i cizinci, kteří značku Avia znají ze své domoviny. S tím se pochopitelně zvýšily výtoče, obrát i zisk. Příjemné prostředí shopu nabízí standardní sortiment čerpací stanice a má další potenciál rozvoje. Je jen na majitelích, aby toho využili a nabídli zákazníkům více služeb nebo rozmanitější nabídku, což platí zejména pro bistro. Společnost Avia má ostatně už hotový koncept občerstvení Via Café, který se zde nabízí využít. Musel by se současně s tím rozšířit i kolektiv zaměstnanců. Při stávajícím počtu by se další povinnosti jen těžko zvládaly.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



NATANKUJTE PRÉMIOVÝ BENZÍN



Super 95
Qmax
Premium Quality



VYŠŠÍ VÝKON OCHRANA MOTORU NIŽŠÍ EMISE



PRO A PROTI SYNTETICKÝM PALIVŮM

Evropská unie má jasno a zdejší automobilkám začne deset let odpočítávání času na přechod na elektromobily. Od roku 2035 by totiž nemělo sjet z výrobních linek jediné nové auto se spalovacím motorem – pokud ovšem nebude uzpůsobené čistě na spalování syntetických paliv.

V praxi to vypadá tak, že veškeré emise CO_2 ze spalovacích motorů u nových vozidel budou za deset let v EU zpoplatněny takovým způsobem, že se jejich výroba nevyplatí. Ministři energetik zemí EU koncem března a po dohodě Německa s Evropskou komisí definitivně schválili normu, která od roku 2035 prakticky znemožňuje prodej nových benzínových a naftových automobilů.

Norma je součástí balíčku návrhů zaměřených na výrazné omezení emisí skleníkových plynů. Vedle nulových emisí oxidu uhličitého od roku 2035 postupně zavádí také cíl snížit tyto zplodiny do konce tohoto desetiletí o 55 procent proti hodnotám z roku 2021. Součástí je také podmínka, podle níž v roce 2026 komise zhodnotí situaci a navrhne případné úpravy.

Syntetická paliva vznikají chemickou reakcí – nejčastěji elektrolýzou vody na kyslík

a vodík, následně sloučením vodíku s CO_2 – z odpadu z průmyslové výroby nebo přímo ze vzduchu. Spalování sice neprodukuje menší emise CO_2 , ale suroviny pro výrobu je tzv. neutralizují, a tak je výsledná hodnota nulová a lze je označit za uhlíkově neutrální palivo.

„Všechny automobilky na českém trhu, zejména ten největší výrobce Škoda Auto, je připraven investovat do rozvoje elektromobility v podstatě desítky miliard korun,” vyjádřil se k tomu v Bruselu český ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela.

V případě syntetických paliv je to ale složitější. „Konzern Volkswagen se intenzivně a cílevědomě věnuje elektrifikaci mobility. Zároveň má ucelenou koncepci ochrany klimatu. Jako doplněk k elektromobilitě si konzern Volkswagen stanovil ještě e-paliva tam, kde mohou mít smysl pro klima. To

proto, že spalovací motory mají díky obnovitelným syntetickým palivům potenciál být provozovány jako prakticky CO_2 neutrální,” uvádí mluvčí Škoda Auto Martin Ježek.

Německo schválení pravidel původně blokovalo a přidala se k němu Itálie i některé další země včetně Česka. V původním návrhu totiž nebyly zaručeny výjimky pro využívání motorů na syntetická paliva. Ústupek Evropské komise nyní těmto výrazně dražším a zatím jen minimálně vyráběným e-palivům otevírá cestu. To umožní prodloužit život luxusním a sportovním modelům automobilek Bentley, Aston Martin, Rolls-Royce, Porsche nebo Ferrari. A umožní v Evropě provozovat sportovní motoristické podniky, třeba seriál MS Formule 1.

Chemickou cestou vyrobený umělý benzín či nafta by postupem času měly být dostupnější i pro další automobilky a jejich

odběratele. To, co je nyní odrazuje, je především cena tohoto uhlíkově neutrálního paliva, respektive energie, kterou je potřeba při výrobě použít.

Draho, kam se podíváš

Zavedení spalovacích motorů formou většího rozšíření syntetických paliv by v tuto chvíli znamenalo tvrdý dopad do peněženek řidičů. Syntetická paliva jsou a v následujících letech i nadále budou tak drahá, že si je bude moci dovolit jen málokdo, i když z hlediska současné techniky spalovacích motorů i infrastruktury čerpacích stanic nebude třeba nic měnit. A těžko lze očekávat, že se jejich cena s ohledem na energetickou náročnost výroby radikálně sníží. Vždy budou výrazně dražší než současné pohonné hmoty z fosilních zdrojů nebo elektřina pro elektromobily.

Odborníci v této souvislosti upozorňují, že prosazovat syntetická paliva jako alternativu k nynějšímu benzínu a naftě s cílem prodloužit občanům možnost provozování automobilů se spalovacími motory je z finančního hlediska nereálné. Například profesor Michal Vojtíšek, expert na emise mo-

torů z pražské ČVUT, považuje syntetická paliva na jedné straně za alternativu, kterou by lidé a průmysl měli mít k dispozici. Určitě se hodí pro leteckou dopravu, kde bude obtížné instalovat těžké baterie, nebo pro motorsport. Pro výrobu syntetického paliva je totiž potřeba pět až desetkrát víc elektrické energie než pro dobíjení baterie elektromobilu. „Nabízet tedy syntetická paliva lidem a slibovat, že tím nahradí nebo ušetří za elektromobil, je podle mého soudu krajně nezodpovědné,“ citovaly Vojtíška Lidové noviny.

Třináct Temelínů

Před obrovskou energetickou náročností výroby syntetických paliv varuje i europoslanec Luděk Niedermayer. Z dostupných dat vyčíslil, že pokud by byl v Evropě prodán jeden milion nových aut na syntetický benzín či naftu za rok, tedy zhruba každé desáté auto, v horizontu 15 let bychom navíc potřebovali tolik čisté elektřiny, jaké odpovídá v průměru roční produkci 13 jaderných elektráren velikosti Temelína.

E-paliva mají i své zastánce. "Tahle paliva mají jednoznačné výhody v přepravě

i tankování jako do klasických motorů, oproti výrobě vodíku jsou emisně výhodnější a nynější vysoká cena bude s navyšováním produkce klesat," tvrdí předseda Unie nezávislých petrolejářů Ivan Indráček.

Podle ředitele Sekce hospodářské politiky Svazu průmyslu a dopravy Bohuslava Čížka je pro tuzemský automobilový průmysl v současné době ale naléhavější problematika emisních norem Euro 7, jejíž navržené a od roku 2025 požadované přísné emisní parametry jsou pro výrobce nepřijatelné. „Nová emisní norma Euro 7 je neakceptovatelná, protože by vytáhla z kapes automobilů desítky miliard euro, které by jim chyběly na přechod k čisté mobilitě, a zároveň některé podmínky nelze ani splnit,“ soudí Čížek.

Česko tak patří k nejhlasitějším odpůrcům této chystané emisní normy. Zástupci Škody Auto už se dokonce nechali slyšet, že v případě zavedení normy Euro 7 bude podnik muset zavřít jednu výrobní halu a o práci přímo u automobilky přijdou 3 tisíce lidí.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



Princip výroby syntetických paliv ze vzdušného CO₂

NA STARTOVNÍ ČÁŘE

Společnost Čepro intenzivně sleduje evropskou legislativu v rozsahu „modernizace“ směrnice EP a ER 2018/2001, o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů, a souvisejících předpisů, které se všestranně dotýkají paliv v silniční dopravě.



Syntetická paliva v přípravné fázi

Od roku 2019 se aktivně zajímáme o novinky v oblasti výroby e-fuels, syntetických paliv v reálném provozu. Byli jsme seznámeni s příležitostmi i potenciálními hrozbami výroby při využití současných technologií. Pro naplnění výhodnosti, zejména emisí, syntetických paliv je nezbytné zajistit dostatek obnovitelné elektrické energie. V tomto ohledu nejsme bez zkušeností. Důkazem toho jsou reálné instalace FVE na skladech naší společnosti.

Rok 2022 byl ve znamení analýz výroby H_2 a zajištění oxidu uhličitého jak po technologické stránce, tak po stránce ekonomické. Důležitým aspektem v rozhodování v předpřípravných fázích budou zejména podmínky výroby obnovitelné elektrické energie v místě výroby syntetických paliv a nastavení podmínek EU pro akceptaci obnovitelné elektrické energie dodané přenosovou soustavou do místa výroby. Omezením při výrobě syntetických paliv a kapacitě výroby, snad i negujícím prvkem může být množství, kapacita obnovitelné elektrické energie v místě budoucí technologie. Pak je jedinou příležitostí, aby EU legislativa umožnila využití obnovitelné elektrické energie dodané přenosovou soustavou do místa výroby. Existují názory podporující tento předpoklad.

Závěrem lze uvést, že syntetická paliva mohou být budoucností kapalných paliv v dopravě, s náběhovou křivkou, která není stanovena úrovní rozvoje technologií v praxi, ale ambiciózním evropským řešením uhlíkové neutrality v dopravě. Což může být dobrá příležitost.

■ *AUTOR: Jaroslav Slouka
Autor je vedoucím oddělení
plnění biolegislativy Čepro.*

Snižování uhlíkové stopy

Mimo implementace obnovitelných zdrojů s cílem snížit uhlíkovou stopu jde o oblast zdanění energetických produktů a elektřiny, nastavení mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích, revize směrnice systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a v neposlední řadě jde o nařízení zpřísňující výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla. Výčet není konečný, jen poukazuje na všestrannost očekávaných legislativních vlivů do oboru dodávek paliv (energií) do dopravy. Všechny tyto vyjmenované oblasti probíhají v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu.

Sada opatření, která budou v budoucnu přijata, bude ovlivňovat podnikání dodavatelů paliv zejména v rozsahu změny nastavení principů fungování dodávek paliv na trh (zdanění, ETS a další). Zname-

ná ale také změny ve struktuře distribuovaných pohonných látek. Půjde o rozšíření portfolia pokročilých biopaliv, zavedení portfolia recyklovaných paliv nebo kapalných a plyných paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu.

Na aktuálnosti a vážnosti, zejména s ohledem na „neodsouhlasení“ zákazu spalovacích motorů od r. 2035, nabírají na důležitosti témata alternativních paliv, např. tzv. syntetických paliv, která mají sílu podpořit protíváhu zákazu spalovacích motorů svojí základní podstatou, že jsou při užití emitovány výrazně nižší emise a při vhodně nastaveném výrobním procesu mají schopnost uhlíkové neutrality.

Dlouhodobě se zajímáme o možnosti alternativní výroby kapalných a plyných biopaliv, alternativní výroby motorových paliv. Sledujeme trendy, které jsou silně ovlivňovány právě evropskou legislativou přímo, ale i nepřímo, např. formou tzv. EU taxonomie.

STÁLE SE ZVYŠUJÍCÍ TENDENCE

Vloni dosáhla celková spotřeba pohonných hmot 8,228 mld. litrů (6763 tis. tun), což bylo o 2,1 % více než v roce 2021. Rozhodující podíl tvoří motorová nafta (76,5 %). U benzínu stoupla spotřeba na 2,109 mld. litrů, což znamená meziroční nárůst o 5,1 %. U motorové nafty vzrostla spotřeba na 6,120 mld. litrů (5171 tis. tun), což představuje meziroční nárůst o 1,2 %.

Obavy z nedostatku se nenaplnily

Konflikt na Ukrajině ovlivnil růst cen energií, služeb, ale i ropy a vedle vysokého nárůstu cen pohonných hmot došlo zejména v období březen–duben 2022 k růstu poptávky, která byla ovlivněna obavami motoristů z nedostatku pohonných hmot a ropy. Tyto obavy se v průběhu roku 2022 nenaplnily. Spotřebu motorové nafty vedle vysoké ceny ovlivňoval jen mírný nárůst výkonů nákladní dopravy nebo mírný růst průmyslové výroby. Celkem pět měsíců loni byla spotřeba nafty nižší než v roce 2021.

Velký propad poptávky pohonných hmot byl v únoru a březnu roku 2021. Automobilové benzinu meziročně klesly o 20 % až 22 % a motorová nafta v lednu a únoru o 6 až 7 %. Nejvyšší nárůsty pak byly u automobilových benzinů v únoru, březnu a dubnu. U motorové nafty byly největší nárůsty za první čtvrtletí, naopak v letních měsících byl pokles poptávky. Hlavním důvodem byl vývoj ekonomiky i pokles domácí spotřeby z důvodů vysokých cen energií v souvislosti s energetickou krizí.

Automobilové benzinu

Celkový objem dodávek automobilových benzinů na trh ČR za rok 2022 dosáhl 1592 tis. tun (tj. 2,109 mld. litrů). Proti stejnému období roku 2021 (1515 tis. tun, tj. 2,007 mld. litrů) vykázaly nárůst o 5,1 %. Srovnáním spotřeby s rokem 2019 (2,140 mld. litrů) byla spotřeba automobilových benzinů za rok 2022 stále nižší o 1,5 %. Z údajů roku 2022 dosahuje průměrná měsíční spotřeba automobilových benzinů v ČR 176 mil. litrů. Hlavním důvodem vývoje rostoucí poptávky byla zejména v 1. čtvrtletí 2022 odstraněná veškerá proticovidová opatření omezující mo-



bilitu. Především pak je nutné zdůraznit další rozhodující vlivy, jakými jsou energetická krize, inflace, nárůst cen energií, potravin a dalších služeb, které vedly v letním a podzimním období k poklesu poptávky. Na nižší spotřebu automobilových benzinů má vliv i modernizace vozového parku s nižší spotřebou. Vývoj jeho spotřeby v roce 2022 byl poznamenán také v důsledku nižší výkonnosti ekonomiky a vysokých nákladů na energie, bydlení a potravin. Lidé méně cestovali v rámci individuální motorizace, a to jak turistické, tak do zaměstnání v řadě odvětví. Služební cesty podnikových flotil byly také omezeny.

Motorová nafta

Celkový objem dodávek motorové nafty

na trh ČR za rok 2022 dosáhl 5171 tis. tun (tj. 6,120 mld. litrů). Proti stejnému období roku 2021 (5112 tis. tun, tj. 6,050 mld. litrů) stoupla spotřeba o 1,2 %. Z údajů za rok 2022 dosáhla průměrná měsíční spotřeba motorové nafty v ČR 510 mil. litrů. Nárůst spotřeby motorové nafty byl zaznamenán především v 1. čtvrtletí 2022 o 13,6 % proti stejnému období r. 2021 a byl oproti benzinům výrazně nižší (benziny + 31 %). Hlavní důvody byly nákupy do zásob z obavy, že vlivem válečného konfliktu nebude dostatečné zdrojové pokrytí, což se nestalo. Dále proti covidovému 1. čtvrtletí 2021 byly již zrušena všechna omezení. V dalším období došlo k poklesu poptávky po motorové naftě čerpáním ze zásob u spotřebitelů a poklesem výkonnosti řady odvětví. Pokles spotřeby nafty pak byl ovlivněn poklesem ekonomiky. Vývoj ukazatele HDP má 80% vliv na spotřebu nafty. Ta byla od května do října 2022 citelně ovlivněna nižší domácí spotřebou, poklesem přepravních výkonů, omezením v průmyslové výrobě, stavebnictví a dalších odvětvích. K výraznému snížení spotřeby nafty došlo ve 3. čtvrtletí 2022, kde v jednotlivých měsících byl pokles v rozsahu 9 až 12 %.

Stále strategická komodita

Opět se potvrdilo, že rozhodujícím faktorem pro vývoj spotřeby pohonných hmot je vývoj ekonomiky a potřeba mobility, jak u osobní individuální dopravy, veřejné dopravy osob, tak v řadě průmyslových odvětví, stavebnictví, zemědělství, veřejné nákladní dopravě, tedy odvětví náročných na spotřebu motorové nafty. Dokazuje to hlavní první pololetí loňského roku, kdy se spotřeba zvýšila o 9 % a přitom bezprecedentně rostly ceny PHM. I nadále se bez pohonných hmot neobejdeme, jsou stále strategickou komoditou, proto i v letošním roce je prioritou zajišťovat dostatek zdrojů, plynule zásobovat celý trh ČR kvalitními pohonnými hmotami a plnit ekologické cíle. Fakt převahy benzinových a naftových verzí spalovacích motorů staví náš petrolejářský obor v současnosti i do budoucna stále na strategickou pozici.

■ AUTOR: Václav Loula
FOTO: archiv

STÁLE PŘÍLIŠ MNOHO OTAZNÍKŮ

14. února odsouhlasil Evropský parlament směrnici, která od roku 2035 zakazuje prodej nových automobilů s motory s vnitřním spalováním v zemích EU. To se však nelíbilo Německu a následně ani Itálii, Česku a Polsku. A tak došlo koncem března k dohodě, že po roce 2035 bude stále možné registrovat vozy se spalovacími motory s podmínkou, že budou tankovat výhradně uhlíkově neutrální paliva.



Pilotní závod Haru Oni eFuels v chilském Punta Arenas

Co to přesně znamená uhlíkově neutrální paliva? Kolik budou stát? Lze je vyrábět v dostatečném množství? Jak zařídit, aby tyto nové automobily současně netankovaly i fosilní paliva? Existuje mnoho otázek, na které dnes nikdo neumí odpovědět. I proto si Evropský parlament současně s touto směrnicí odsouhlasil další, která říká, že v roce 2026 dojde k přezkoumání celého zákazu a bude se o něm jednat znovu. Do té doby by se na výše uvedené otázky měly najít odpovědi a petrolejáři i automobilky stále mají prostor na předkládání argumentů, které by toto kontroverzní rozhodnutí Evropské parlamentu mohlo zvrátit.

Energetická náročnost

Syntetická paliva neboli e-paliva rozhodně nejsou cestou, jak prodloužit život dopravním prostředkům, které dnes spotřebovávají pohonné hmoty z fosilních zdrojů.

Co jsou to vlastně syntetická paliva? Obecně syntetická paliva jsou paliva, která jsou vyrobena syntézou či slučováním jednodušších molekul na molekuly složitější. Syntetická paliva se vyrábějí i dnes především ze zemního plynu a uhlí. To však nejsou syntetická paliva, která jsou diskutována společností. Pod tímto pojmem se v současné době myslí paliva, která by se měla vyrábět z vodíku a oxidu uhličitého získávaného ze vzduchu. Vodík, který je pro tuto syntézu třeba, by vznikl třeba elektrolýzou vody s využitím elektřiny z obnovitelných zdrojů. Výroba syntetických paliv není nic nového. Jezdily na ně například automobily už za druhé světové války. Ta však rozhodně nebyla uhlíkově neutrální. Při nedostatku ropy se totiž vyráběl benzín z uhlí.

Za uhlíkově neutrální syntetická paliva naopak můžeme považovat biopaliva, která ostatně snižují uhlíkovou stopu i současným pohonným hmotám. „I ty lze považovat za uh-

líkově neutrální, pokud je vyrobíme z biomasy,” říká docent Pavel Šimáček, vedoucí ústavu technologie ropy a alternativních paliv VŠCHT v Praze, a dodává. „Bohužel, biopaliva první i druhé generace dnes nejsou žádaná, jejich produkce je velice nízká, přestože by byla levnější než v případě paliv vyrobených reakcí vodíku a oxidu uhličitého.“

Vysoká cena syntetického paliva z oxidu uhličitého a vodíku se odvíjí od obrovského množství spotřebované energie. „Nejde o CO_2 , toho je v zásadě všude stejně. Ale továrna na výrobu e-paliva může vzniknout pouze tam, kde je k dispozici levná elektřina z obnovitelných zdrojů,” pokračuje docent Šimáček. „Na kilogram syntetického paliva je při dnešních technologiích potřeba půl kilogramu vodíku. A na to potřebujete energii asi 30 kWh. Pokud se podíváme na spotřebu dnešních elektromobilů, stačilo by takové množství elektrické energie na ujetí 150 km. Zatímco automobil se spalovacím motorem na litr benzínu ujede v úsporném režimu pětikrát méně,” dodává.

Nízká produkce

Další otázkou jsou možnosti výroby. Automobilka Porsche, která se nechce vzdát produkce svých sportovních modelů se spalovacími motory, buduje v Chile společně s firmou Siemens Energy továrnu na výrobu syntetického paliva. Zde by se z elektřiny vyrobené větrnou elektrárnou měl vyrobit elektrolýzou vody vodík, který se nechá reagovat s CO_2 zachycovaným ze vzduchu za vzniku methanolu. Ten se pak může konvertovat na standardní pohonné hmoty použitelné jak v automobilech, tak třeba v letadlech. Pilotní projekt počítá v začátku s výrobou 130 tisíc litrů výsledného produktu ročně. Od poloviny tohoto desetiletí by to mělo být 55 milionů litrů, v roce 2027 již 550 milionů litrů. Zdá se vám to hodně? Vloni se jen v České republice spotřebovalo celkem 2,1 miliardy litrů benzínu. U Porsche jsou samozřejmě realisté, své syntetické palivo hodlají využívat hlavně v motorsportu.

Výhoda použití syntetických paliv a samozřejmě i biopaliv spočívá hlavně v tom, že mohou bez sebemenších úprav využívat stávající infrastrukturu čerpacích stanic, speciálně

upravovat se nemusí ani pohonné jednotky současných automobilů a ve výsledku mají i nižší emise škodlivých látek než současné pohonné hmoty z fosilních zdrojů. Nevýhodou je pak vedle vysoké ceny také jejich omezené množství. To se samozřejmě dá změnit, na druhou stranu energii potřebnou k jejich výrobě se snížit nepodaří.

Realistická energetika a ekologie

I když energetická bilance elektromobilů ve srovnání s automobily, které pohání syntetická paliva, vychází násobně lépe, další okolnosti okolo neekologické výroby a uhlíkové stopy elektromobilů už tak růžové nejsou. Ve výsledku může přechod na elektromobilitu přinést dokonce zvýšení produkce skleníkových plynů. Upozorňuje na to například think tank „Realistická energetika a ekologie“. Argumenty této aktivity shrnuje otevřený dopis, který koncem února dostal předseda vlády Petr Fiala. Pod dopisem je podepsaný například profesor Jan Macek z ČVÚT nebo novinář a bývalý mluvčí Škody Auto Milan Smutný.

Dopis upozorňuje zejména na skutečnost, že se reálně neprovedlo prověření dopadů v celém životním cyklu elektromobilů od výroby až po složitou recyklaci. Přitom je nezbytné započítat emisní faktory v místě výroby vozidel, a to zejména pokud jde o produkci baterie. Zatím se totiž počítá pouze s nulovými emisemi elektrických aut v místě jejich provozu.

V dopise se uvádí i názorné srovnání elektromobilu Volkswagen ID.3 a Škody Octavia Combi. Podle pisatelů dopisu je třeba počítat i ID.3 při započtení výroby a recyklace s průměrným emisním faktorem 282 g CO₂-eq/kWh (jehož snad EU dosáhne během následujících 15 let) asi 32 t ekvivalentu CO₂. Z toho cca 25 % připadá na výrobu baterie, 25 % na výrobu vozidla a 50 % na provoz. Naproti tomu naftová Škoda Octavia Combi dosáhla cca 42 t CO₂. Stačí však použít pro tyto všechny položky skutečný emisní faktor České republiky a emise obou vozidel budou stejné cca 48 t CO₂. Při reálné výrobě článků baterií v Číně je pak i malý elektromobil emisně podstatně horší. Ve prospěch elektromobilu pak nehovoří ani další argumenty jako vysoká cena, omezený dojezd, problematický zimní provoz, potenciální nebezpečí požáru atp. V případě dieselové Octavie lze navíc pochybovat o množství zdraví škodlivých emisí týče. Je známo, že při adekvátní kontrole v provozu vozidel jsou opatření již podle Euro 6 více než dostatečná.



Karl Dums, vedoucí týmu Porsche AG pro vývoj syntetických paliv

Podle tink tanku navíc urychlený přechod na čistě elektrická vozidla nezohledňuje skutečnost, že v důsledku zcela rozdílné kupní síly si drahá elektrická auta nemůže dovést podstatná část obyvatel zemí EU, což platí zejména pro státy střední a východní Evropy včetně ČR. I proto se v mnoha zemích EU včetně Česka zvyšuje průměrné stáří vozidel, což je nepochybně v rozporu s environmentálními cíli.

Současné nařízení EU navíc vede výrobce k tomu, aby vyráběly pouze velké a luxusní elektromobily, jejichž vysoká cena dokáže absorbovat drahé výrobní technologie. Velké elektromobily sice zajišťují potřebné navýšení zisku z prodeje při fiktivních nulových emisích, ale neumožňují skutečně přínosné využití elektromobility pro městský a příměstský provoz s omezeným dojezdem. Skutečné celoživotní emise většího elektromobilu typu Škoda Enyaq přesahují 50 t CO₂, takže takový elektromobil podmínky pro skleníkový efekt prokazatelně zhoršuje.

V dopise se dále upozorňuje na to, že na vysoké ceny elektromobilů i nevhodné portfolio modelů už trh zareagoval a prodeje nových modelů stagnují nebo klesají. Tím se zhorší hospodářské výsledky automobilového průmyslu v řadě států EU, což prioritně platí pro Českou republiku, kde je tento resort klíčovou složkou národního hospodářství. Prodej elektromobilů navíc vyžaduje dlouhodobou dotační podporu nejen pro rozběh nových technologií, což je pro státní rozpočty trvale neudržitelné. I z výroků místopředsedy Evropské komise Franse Timmermanse je zřejmé, že pro země s nižší kupní silou jako ČR se počítá hlavně s dovozem levnějších ojetých elektrických aut. Exportem ojetin si vyspělejší západní země EU budou chtít řešit problém domácí recyklace baterií, která je zatím

procesně a ekonomicky nevládnutá. „Zatím se k lítosti i škodě zemí EU jedná především o ideologicky podložené, v dostatečné míře nevyzkoušené a na nejistých energetických zdrojích stojící rozhodnutí o elektromobilitě bez kompromisů. Elektromobily sice za provozu emise téměř neprodukují, ovšem jejich „výfuk“ je dosud ve většině unijních zemí dle jejich energetického mixu přesunut do méně viditelných, ale stejně působících zdrojů,“ píše se mimo jiné v závěru otevřeného dopisu.

Nesplnitelná emisní norma Euro 7

V souvislosti se zákazem spalovacím motorů v roce 2035 se nyní diskutuje i značně problematické zavedení emisní normy Euro 7 v červenci 2025. Ta má navíc zahrnovat kromě složení výfukových zplodin také omezení emisí z brzd a pneumatik. A to se týká i elektromobilů. Automobilky si stěžují, že podrobnosti směrnice nedostaly včas a některá opatření jsou dokonce technicky nerealizovatelná. Navíc se tím výroba neúměrně prodrazí, což by mohlo prakticky znamenat ukončení vývoje a výroby malých automobilů velikosti Škody Fabia. V Mladé Boleslavi v současné době analyzují text tohoto předpisu, který má 6900 stran odborného i právního textu. Podle vedoucího vývoje motorů Škody Auto Martina Hrdličky je už nyní zřejmé, že návrh předpisů pro emisní normu Euro 7 není technicky splnitelný a je nutné jednat o jeho úpravě. Změna je ostatně nutná i v případě nerealizovatelného termínu. Pokud by totiž v této podobě vstoupil v platnost, měly by ve Škoda Auto pouze sedm měsíců na jeho zavedení do sériové výroby.

■ AUTO: Jiří Kaloč
FOTO: archiv

Z LOUSIANY AŽ NA ČESKÉ PUMPY

Státní distributor paliv, společnost Čepro má za sebou první objemem skutečně významný dovoz motorové nafty ze Spojených států amerických. V březnu dorazily k prvním zákazníkům Čepa a tuzemským čerpacím stanicím u nás první statisíce litrů z celkem 45,8 milionů litrů nafty od americké rafinérské společnosti Marathon Petroleum. Další kontrakty Čepa s Američany mají údajně následovat.



Nafta putovala z americké Lousiany tankerem přes Atlantik do polské Gdyně a odtud vlakovými cisternami do českých skladů. „Američani se naučili vyrábět naši kvalitu podle našich parametrů a budou to sem tlačit. Otevřeli jsme zdroj, u kterého počítáme s dalšími kontrakty. Celá Evropa bude na zámořské dodávky nafty z Ameriky, Indie nebo od Saúdů hodně přecházet,“ vyjádřil se pro Lidové noviny generální ředitel Čepa Jan Duspěva.

Evropa se po vypuknutí embarga na dovoz ropy a nedávno také pohonných hmot z Ruska intenzivně zásobuje ze zemí, které sem kvůli velké vzdálenosti dosud nedovážely nebo jen výjimečně. Vzdálenost sice nákup paliva prodražuje, ale to kompenzují současné vyšší velkoobchodní marže dodavatelů. Takže nákup paliva z druhého konce světa údajně řidiči ve svých peněženkách

nepocítí. Spíš naopak – průměrná cena nafty u českých pump vytrvale klesá.

Dovoz z USA také znamená, že se rozšiřuje okruh zemí, odkud Česko naftu a částečně i benzin dováží. O kontraktu, který zajistil získání lousianské nafty, jednali zástupci společnosti Čepro s komoditním obchodníkem z Polska několik měsíců. „Naší snahou je získat co nejvíce dodavatelů pohonných hmot pro český trh. Vozíme paliva především z Německa, Rakouska a Polska a nyní se podařilo získat i dodávky z USA,“ říká Duspěva. Cílem společnosti je udržení stability českého trhu a spolehlivosti nabízených paliv.

Americkou naftu nikdo nepozná

Skutečností je, že řidiči nemají možnost ani šanci zjistit, odkud jimi tankovaná nafta

pochází a zda jejich pumpa americké palivo vůbec nabízí. A většinou nezjistí ani, zda tankované palivo pochází z domácích rafinérií Unipetrolu, nebo z dovozu. „Kvalita americké nafty samozřejmě odpovídá české normě. Ve srovnání s Evropou jde o jeden z těch kvalitativně lepších produktů. Čeští řidiči nemusí mít obavy, rozdíl nepoznají,“ doplňuje Duspěva.

Splnění českých norem je podle experta České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu Václava Louly samozřejmostí. U nafty se sleduje zhruba 17 normovaných parametrů, zejména obsah síry, cetanové číslo nebo destilační zkouška. „Kvalita musí odpovídat všem normám. Jinak by palivo nešlo ani dovážet,“ říká Loula. Evropa po zákazu dovozu z Ruska (týká se to zejména právě nafty, v případě benzínu je kontinent prakticky soběstačný) intenzivně hledá alternativní zdroje. A podle Louly se to daří, aniž by hrozil nedostatek nafty nebo nárůst její ceny.

Za dostatečné zásobování Česka pohonnými hmotami je v první řadě zodpovědný státní distributor, tedy Čepro. Od vypuknutí ruské agrese na Ukrajině se jedná doslova o strategický úkol diverzifikovat zdroje motorové nafty a přispívat k energetické bezpečnosti a nezávislosti Česka na ruských surovinách. „Pro Českou republiku je klíčové zajistit dostatečné množství kvalitních pohonných hmot, abychom nemuseli znovu čelit podobné situaci jako vloni na jaře, kdy ceny zejména motorové nafty neúměrně vzrostly. Díky novým kontraktům budeme připraveni na výkyvy, které s sebou může přinést Putinova válka na Ukrajině,“ vyjádřil se v souvislosti s dovozem amerického dieselu ministr financí Zbyněk Stanjura.

Dovoz nafty z Louisiany není prvním petrolejářským kontraktem mezi českými a americkými firmami. Z USA se k nám už v roce 2021 dovezlo tankery přes přístav v Terstu a pak ropovody TAL a IKL nějakých 800 tisíc tun ropy pro rafinérie koncernu Unipetrol.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



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



SUPER BENZIN ADITIV



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

Praktické jednorázové balení

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

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

**letní
zimní
varianta**

SUPER DIESEL ADITIV



- Udržuje čistotu vstřikovacích trysek
- Chrání před korozí
- Zvyšuje mazací schopnost paliva
- Zvyšuje cetanové číslo, čímž zlepšuje spalování, snižuje hlučnost a zvyšuje výkon
- Snižuje opotřebení
- Snižuje spotřebu paliva až o 5 %
- Stabilizuje naftu s biosložkami a prodlužuje její skladovací dobu

- Potlačuje pění paliva
- Kompatibilní s filtry pevných částic i systémy SCR

Dostání v sítích



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

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

ORLEN UNIPETROL NAVYŠUJE PRODEJE

Orlen Unipetrol, jediný výrobce paliv v Česku, vstupuje do roku 2023 s cílem navýšit prodeje pohonných hmot na českém trhu. „Za poslední dva roky jsme u tuzemského prodeje pohonných hmot zdvojnásobili počet klientů a v akvizicích dále pokračujeme,“ uvádí Jiří Winkelhöfer, ředitel Jednotky obchodu Rafinérie Orlen Unipetrol. „Prokazuje se úspěch naší obchodní politiky zaměřené na srozumitelnou cenotvorbu – index UIC (Unipetrol Index Czech) a dlouhodobý koncept spolupráce.“



Co máte na mysli dlouhodobým konceptem kooperace?

Nabízíme klientům standardizovaný typ spolupráce založený na dlouhodobém závazku, který je v dnešní nejisté době výhodný pro obě strany. Zákazník má jistotu dodávek za konkurenceschopnou cenu a my jako každá rafinérie oceňujeme stabilitu odběrů, které jsou pro kontinuální provozování obou rafinérií zásadní. Pozorujeme, že množství klientů prohlédlo sezonní dodavatele, kteří zahrnou trh levným zbožím třeba v době přebytku (např. epidemie Covid), ale v hlavní sezoně ustoupí, protože jejich zdroje dojdou.

Proč by měli čerpadláři odebírat právě od vás?

Protože pohonné hmoty vyrábíme, nejsme závislí na jejich nákupu, vytváříme pro ně atraktivní obchodní podmínky a maximálně podporujeme tuzemské prodeje z našich rafinérií Litvínov a Kralupy nebo jiných skladů na území České republiky, které zásobujeme. Máme připravenou nabídku pro všechny tuzemské klienty.

Jaké výhody nabízíte?

Snažíme se celý byznys co nejvíc zjednodušit a zatraktivnit. Cenotvorba je založena na našem cenovém indexu UIC, který jsme začali publikovat již v roce 2016 a plošně používat od roku 2018. Vše je na internetu – denní aktualizace UIC každou půlnoc,



archiv od roku 2016, regionální diskonty, seznam terminálů, typy smluv. Front i backoffice maximálně digitalizujeme, spustili jsme zákaznický portál PUC neboli Portal Unipetrol Czech, faktury jsou elektronické a distribuujeme je přes ECI portál, na dalších projektech pracujeme.

Co konkrétně je na indexu UIC výhodné dnes?

Stabilita, důvěryhodnost, jednoduchost – koncept UIC mínus diskonty je naprosto férový, běží na objektivních parametrech

obchodu a je uplatňován vůči všem stejně. Neměníme diskonty podle změn v legislativě nebo evropské sankční situace. Neštěpíme nabídku na různé typy cen nebo období jejich platnosti. UIC je vždycky aktuální, zákazníkovi se každý den propíše CSV a zná cenu. Se zájmem na trhu pozorujeme UIC kompenzace, které se objevily v průběhu prvního kvartálu tohoto roku.

Zpracování ruské ropy je pro vás, stejně jako pro ostatní rafinérie zásobované jižní větví Družby, nespornou výhodou...

Je to jeden z častých argumentů, který na trhu slyšíme. Každá firma v našem oboru je součástí průmyslové infrastruktury, která je pro určitý čas daná a není možné ji změnit, nicméně usilovně pracujeme na odklonu od ruských zdrojů. Nastavení obchodních podmínek je ale vždycky tržní a neřídí se rafinérskou marží, do cen pohonných hmot nepromítáme modelový zisk nebo ztrátu firmy.

Co byste chtěl vzkázat na závěr?

Velice si vážíme podpory všech stávajících i nových klientů, chtěl bych jim tímto poděkovat za spolupráci. Další partnery velice rádi navštívíme a představíme naši nabídku, bližší informace jsou uvedeny na webových stránkách uiczech.cz.

■ PR Orlen Unipetrol
FOTO: archiv



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..)

**Využijte naplno váš prodejní
potenciál s ostatními produkty z řady**



 **+420 727 844 251**

 **www.octo-technology.cz**



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



ELEKTRICKÝ BOOM

Výrobci aut deklarují přechod na elektromobilitu a oficiální místa Evropy usilují o zákaz prodeje spalovacích motorů v roce 2035. Přestože přínos elektromobilů pro životní prostředí není zcela jasně prokázán kvůli nákladnosti a škodlivosti výroby a likvidace baterií nebo spornému původu elektřiny, elektromobilů stále přibývá.

Nejrychleji rostoucí síť v Evropě

Elektrických osobních aut bylo v Česku ke konci loňského roku evidováno 14 316, což je o 5075 meziročně víc. Kromě toho po tuzemských silnicích jezdí tisíce tzv. plug-in hybridů, které kombinují elektrický pohon s klasickým spalovacím motorem a rovněž mohou využívat nabíjecí stanice pro dobíjení akumulátoru.

Společně se stoupajícím zájmem o elektrická auta roste i počet dobíjecích stanic. Česko má tak statisticky jednu z nejrobustnějších a nejrychleji rostoucích dobíjecích sítí v Evropě. Ze statistik Centra dopravního výzkumu vyplývá, že v posledních třech letech přibývá asi 300 stanic ročně. Na 100 elektromobilů u nás připadá 22 dobíjecích stanic, zatímco průměr v EU je 15. Spolu s tím významně vzrostla i potřeba a počet dobíjení uživateli, u některých

provozovatelů i více než dvojnásobně. Podíl rychlých a ultrarychlých dobíjecích stanic u nás činí 57 %, oproti evropskému průměru 9 %. Je to samozřejmě částečně dáno tím, že podíl elektromobilů vůči běžným typům automobilů je u nás pořád nízký.

V Česku je podle aktuálních statistik Ministerstva průmyslu a obchodu (MPO) celkem 1360 nabíjecích stanic. Přibývají však takovým tempem, že reálně je jich mnohem více. Jen tři největší provozovatelé – ČEZ, Pre a E.on – aktuálně udávají v součtu přes tisícovku nabíječek. Konkrétně je aktuálně v provozu již 500 stanic ČEZ, Pre vykazuje 350 nabíječek a E.on 243, přičemž dalších 116 by mělo být ve výstavbě. V největší domácí síti veřejných dobíjecích stanic společnosti ČEZ, která je srovnatelná se středně velkými řetězci čerpacích stanic, může ve stejný okamžik doplňovat energii až 940

elektromobilů. ČEZ odhaduje, že do roku 2030 zvýší celkový výkon dobíjecích stanic v síti na více než trojnásobek oproti dnešku.

Sjednocování nákupních čipů

V elektromobilitě se stále více prosazuje pohodlnější způsob placení, kdy není nutné disponovat několika různými čipy pro odběr energie od každého dodavatele zvlášť, jak bylo donedávna obvyklé. Například nákupní aliance Axigon poskytuje Energokartu akceptovanou v tuzemsku u nabíjecích stanic ČEZ, Pre a E.on a současně v síti Smatrics v Rakousku, EnBW v Německu a Ionity v celé Evropě.

„Energokartu poskytujeme firmám i živnostníkům už dva a půl roku a v současnosti ji aktivně využívá již asi 300 zákazníků. Pod svou značkou Energokartu poskytují svým zákazní-

kům například také automobilky Kia a Renault, přičemž evidujeme zájem ze strany dalších automobilek nebo leasingových společností," říká Damir Durakovič z Axionu. „Objem nabíjení s našimi kartami se meziročně téměř zčtyřnásobil. Za prvních deset měsíců letošního roku se jednalo o bezmála 20 tisíc nabití elektromobilů," dodává Durakovič.

Díky roamingovému propojení mohou zákazníci elektromobility ČEZ využívat dobíjecích sítí provozovatelů PRE, E.ON a ChargeUp. Při svých cestách po České republice mohou tak dobíjet elektromobily v síti stanic roamingových partnerů bez nutnosti vlastnit přístupové kódy nebo být zákazníkem provozovatele dané sítě. Ceny za roamingové služby jsou odvozeny od nákladů na roaming na příslušné dobíjecí stanici partnera.

Propojení se zahraničím

V minulém roce společnost E.on pro své zákazníky registrované v programu E.on Drive výrazně rozšířila možnosti tzv. roamingu, kdy mohou dobíjet jednou kartou či mobilní aplikací na většině tuzemských dobíjecích stanic bez potřeby dalších registrací. Během léta totiž přidala k této službě i mezinárodní rozměr

a tuto možnost rozšířila pro své zákazníky do devíti dalších evropských zemí (Slovensko, Německo, Polsko, Rakousko, Chorvatsko, Slovinsko, Rumunsko, Maďarsko a Itálie). „Zákazníkům jsme se snažili vždy nabídnout hlavní dobíjecí síť. Aktuálně nechceme rozšiřovat počet zemí, kde mohou klienti s naší kartou dobíjet, ale snažíme se spíše zahušťovat možnosti dobíjení v těchto oblastech. To se nám daří a naši zákazníci mohou s naší kartou využít už téměř 50 000 dobíjecích bodů napříč těmito oblastmi," uvádí Jakub Kott z E.on Drive.

Dobíjecí stanice sítě Prepoint jsou zapojeny i do mezinárodního systému Hubject, a tím se dobíjecí stanice otevírají i tisícům elektromobilistů z celé Evropské unie. Například od léta 2021 mohou elektromobilisté s čipem od Pre využívat pro dobíjení také veřejnou dobíjecí síť E.on Drive. To platí samozřejmě i obráceně, tedy klienti s kartou E.on mohou dobíjet nejen v síti E.on Drive, ale i v síti Prepoint. Od roku 2022 otevřela Pre svým zákazníkům možnost dobíjet také v Rakousku, a to v síti Smatrics. Tím tak Pre jako první mezi českými provozovateli dobíjecí infrastruktury překročila hranice naší republiky. Od 1. července loňského roku navíc mají zákazníci Pre možnost dobíjet v síti Enel X Way Italia, HEP-Opiskrb a Petrol

v Chorvatsku a ve Slovinsku. Stejná možnost dobíjet je již také v Polsku a na Slovensku. Klienti s čipem Pre mohou od těchto dnů dobíjet i na dobíjecích stanicích partnerských společností Greenway a Západoslovenská energetika. Všechny tyto stanice jsou již nyní vyobrazeny také v mobilní aplikaci Precharge.

ČEZ: Trendem je ultrarychlé dobíjení

Počet stanic bude přibývat i nadále, trendem jsou především ultrarychlé dobíjecí stojany. Na to reagují i největší tuzemští provozovatelé dobíjecích stanic. Největší dobíjecí síť patří v Česku společnosti ČEZ. Její dobíjecí stanice dodaly loni 2,1 milionu kilowatthodin (kWh), což je o téměř půl milionu více než v roce 2021. Polostátní společnost ČEZ loni nově zprovoznila 130 stanic, dosud nejvíce během jednoho roku. Kromě sítí čerpacích stanic Benzina a Shell vyrostly loni nové stojany také na parkovištích u obchodů řetězce prodejen Kaufland nebo restaurací McDonald's. Celkem jich tak má v zemi 500.

Řidiči loni podle firmy u jejích stojanů načerpali při 265 000 zastaveních přes 4,4 GWh energie, což znamená meziroční nárůst ➡



ČISTÁ
ENERGIE
ZÍTŘKA

Naše energie vás posouvá vpřed

S aplikací **FUTUR/E/GO** můžete svůj elektromobil dobíjet bezemisní energií na více než **550** místech po celé ČR.



FUTUR/E/GO
www.futurego.cz

➡ o 25 procent. Největší počet dobíjení ČEZ zaznamenal v Praze, kde jich řidiči provedli přes 28 procent. Téměř pětina podíl byl ve Středočeském kraji. Další kraje mají podíl na dobíjení pod deseti procenty. Nejvytíženější byly podle společnosti rychlodobíjecí stanice, které měly více než 91procentní podíl na všech odběrech. „Letos cílíme znovu na více než 20procentní růst odběrů a výrazné překročení hranice načerpaných pěti milionů kWh. Mělo by se to podařit i díky zrychlení výstavby ultrarychlých stanic, kterých zprovozníme asi čtyřicet,“ říká ředitel elektromobility ČEZ Tomáš Dzurilla.

„Trend je jasný, elektromobily v České republice začnou přibývat po desítkách tisíc ročně a veřejná dobíjecí infrastruktura na to musí být připravena. Nám se letos daří držet rychlé tempo výstavby a zahušťování veřejné sítě po celé zemi,“ řekl místopředseda představenstva Pavel Cyraní.

V místech s vysokou frekvencí dopravy a poptávkou po rychlém dobíjení bude ČEZ podle něj pokračovat ve výstavbě stanic s výkonem nad 150 kW až 300 kW, které výrazně zkracují časy dobíjení. Momentálně jich po celé ČR provozuje 14. Tyto stanice umí za 10 minut dodat energii pro dalších více než 200 km jízdy. První z letos plánovaných 40 ultrarychlých stanic ČEZ v lednu spustil u OC Letňany ministr dopravy Martin Kupka.

Celkový instalovaný výkon dobíjecích stanic v síti ČEZ dosáhl koncem loňského roku 35 MW, což je např. ekvivalent středně velké vodní elektrárny zásobující bezemisní elektřinou domácnosti 80tisícového města. V tomto parametru drží ČEZ v ČR výrazně nadpoloviční tržní podíl a má náskok před ostatními konkurenty. Znamená to, že stanice ČEZ jsou v průměru nejvýkonnější v ČR a řidiči elektroaut u nich svůj vůz nabíjí v průměru za nejkratší dobu.

Do roku 2030 plánuje ČEZ výkon více než zčtyřnásobit, a to zejména rozvojem vysokovýkonných hubů – lokalit, kde může díky ul-



trarychlým stanicím dobíjet šest a více elektromobilů najednou. Přes 200 stanic síť vyrostlo i díky evropskému grantu Connecting Europe Facility (CEF) a Operačnímu programu doprava, další desítky ČEZ postavil z vlastních prostředků.

Pre: Metropolitní a páteční síť

Dynamický rozvoj dobíjecí infrastruktury znamenala také Pražská energetika (Pre). Za první pololetí roku 2022 jich podle mluvčího Karla Hanzelky přibýlo 131 procent. „U našich dobíjecích stanic roste ale i spotřeba elektrické energie. Meziroční porovnání prvního pololetí vykazuje nárůst o více než 100 procent. Je to dáno rozrůstajícím se vozovým parkem, rostoucím počtem dobíjecích stanic i narůstajícím počtem zákazníků s dobíjecími čipy,“ dodal Hanzelka. Veřejnou síť dobíjecích stanic buduje Pre už od roku 2010 a loni společnost otevřela skoro 200 nových stanic. Jejich počet



se tak rozšířil na více než 500. Spotřeba energie u nich loni podle firmy meziročně stoupla o 121 procent. Elektromobilisté u stanic odebrali téměř tři MWh energie. Do všech dobíjecích má dodávat stoprocentně zelenou energii pocházející z obnovitelných zdrojů. V Pre rozlišují dva druhy sítí dobíjecích stanic: metropolitní síť (v hlavním městě Praze) a páteční síť (převážně krajská města a dálnice). V Praze je nyní zhruba 370 dobíjecích stanic (z toho 67 rychlých). Zbýlých více než 130 stanic připadá na celorepublikovou páteční síť.

Například loni na podzim se otevřela u plaveckého bazénu v Praze 11 – Chodově velká stanice, která nabízí jednu ultrarychlou dobíjecí stanici s výkonem 150 kW a pět dalších AC dobíjecích stanic s výkonem 22 kW. Celkově tak dokáže dobíjet až dvanáct elektromobilů najednou. To už dnes není ani v Česku neobvyklé, nicméně novinkou tentokrát je připojení bateriového úložiště s kapacitou 300 kWh, díky kterému bylo možné náročnou instalaci re- ➡



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

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

➡ alizovat v krátkém čase. „Pražská energetika si díky tomuto projektu v Praze 11 otestuje použití bateriového úložiště jako alternativního způsobu posílení distribuční sítě, kdy nemusí řešit nutné navýšení výkonu pomocí zdoluhavé výstavby úplně nové kabelové sítě,“ říká Vojtěch Fried z oddělení Rozvoj elektromobility v Pre. Energetické úložiště je sestaveno z bateriových modulů, které předtím sloužily ve vozech Škoda Enyaq iV. Oproti autům jsou v tomto řešení baterie méně namáhány, a tak mohou podle vyjádření Pre sloužit dalších deset a více let.

Ambice na udržení současného tempa výstavby si dělá PRE i tento rok. „Letos nás čeká především zahušťování dobíjecí sítě v Praze a tolik očekávané navýšování nabíjecího výkonu stávajících dobíječek u dálnic,“ dodává Vojtěch Fried.

E.on: Zvětšit počet rychlonabíječek

Vyšší zájem zákazníků o dobíjení eviduje také E.on. „Už nyní jsme na více než dvojnásobku počtu dobítí za loňský rok,“ říká tiskový mluvčí Roman Šperňák a dodává, že podobný trend je i v odebrané energii. „I tady vidíme nárůst oproti minulému roku. Jen za první půl rok letošního roku odebrali řidiči elektromobilů z naší sítě téměř 2,5násobek energie loňského prvního pololetí.“

Elektromobilisté v síti E.on, která má více než 260 stanic, odebrali přes 1,3 GWh elektrické energie v rámci 80 tisíc dobítí. Nejvytíženější byly podle E.on rovněž ultrarychlé stanice. „Trendem poslední doby je také soustředění dobíjecích bodů do společných hubů. Naše ultrarychlé stanice nestojí osa-



moceně, ale jsou doplněné o další dobíječky tak, abychom byli schopní uspokojit co největší počet zájemců,“ vysvětluje jednatel společnosti E.on Drive Infrastructure Martin Klíma. „K počtu elektromobilů máme v Česku jednu z nejrobustnějších sítí, ale z hlediska vyšších výkonů jsme naopak na chvostu. Již nyní proto připravujeme celou řadu projektů, které tuto poptávku uspokojí,“ dodává Martin Klíma.

Právě ultrarychlé dobíječky vévodí žebříčku nejvyužívanějších stanic. Vůbec nejvytíženější dobíjecí stanicí v síti „eonu“ byla ultrarychlá dobíječka ve Vystrkově. Na ní v uplynulém roce odebrali řidiči 72 MWh elektrické energie a na jedno dobítí průměrně odebrali 36,67 kWh. Druhou nejvyužívanější stanicí byla ultrarychlá dobíječka v Rozvadově s odebranou energií 65 MWh a třetí v řadě pak ve Vyškově. Hodně stanic má E.on také u čerpacích stanic Benzina.

Kolik stojí nabíjení

Obecně platí, že čím rychlejší nabíjení, tím vyšší je cena. Domácí nabíjení s tarifikem pro elektromobily je nejlevnější, zaplatíte za něj asi 1 Kč/km. Veřejná nabíječka se střídavým proudem vám prodá kilometr jízdy za cca 1,50 Kč. Nabíjení ze stejnosměrné rychlonabíječky ale může stát i přes 4 Kč/km. Pro porovnání u automobilu se zážehovým motorem a spotřebou 7 litrů benzínu na 100 km stojí 1 km cca 2,60 Kč.

U společností ČEZ, Pre a E.on se ceny pohybují okolo 8 Kč/kWh za AC nabíjení a 11 Kč/kWh za DC nabíjení. Neregistrovaní zákazníci si připlatí ještě více. U rychlonabíjecí stanice ČEZ je 1 kWh přijde na 9,5 Kč, zatímco registrovaný zákazník zaplatí o dvě koruny méně. U E.on zaplatí neregistrovaný zákazník podle druhu dobíječky 9,90-16,90 Kč/kWh. Například registrovaný zákazník s aplikací MOL zaplatí u stojanu MOL Plugee za AC dobíjení (22 kW) ➡





TRADICE • SPOLEHLIVOST • KVALITA

PRODUKTOVÁ ŘADA VÝDEJNÍCH STOJANŮ DOVER WAYNE HELIX



1000

2000

4000

5000

6000

➔ 8,3 Kč/kWh, u rychlonabíječek 12 Kč/kWh (do 50 kW) a 17 Kč/kWh (do 150 kW). Neregistrovaný to má z rychlonabíječek o 2 Kč/kWh dražší. Pokud zákazník platí přímo na prodejní čerpací stanice, přijde ho 10 kWh u standardní nabíječky (22 kW) na 110 korun, 20 kWh u rychlonabíječky 300 Kč a 40 kWh u rychlonabíječky 800 Kč.

Dobíječky u čerpacích stanic

Skupina Orlen Unipetrol intenzivně pracuje na rozšiřování infrastruktury pro elektromobilitu u své sítě čerpacích stanic Orlen Benzina, která je největší v České republice. V současné chvíli provozuje dobíjecí stanice na 55 čerpacích stanicích (s celkem 225 dobíjecími body), což ji řadí na první místo mezi řetězci působícími na českém trhu. Dobíjecí stanice jsou provozovány na základě smluvního vztahu mezi společnostmi Orlen Benzina a poskytovateli – společnostmi ČEZ, E.on a Pre. Provoz jednotlivých dobíjecích stanic zajišťuje každý poskytovatel pod svou značkou, Orlen Benzina jen zajišťuje dozor nad stanicí a obsluhu zákazníků. Platby za dobíjení energií do automobilů se řeší prostřednictvím aplikací jednotlivých poskytovatelů, popř. mezinárodních utilit (RFID chipy).

E.on má nejvíce dobíječek u čerpacích stanic Orlen Benzina a především MOL, které byly vybudovány v rámci projektu Next-e a najdete je pod označením MOL Plug&Charge. Součástí veřejné sítě E.on Drive v Česku jsou i tzv. partnerské dobíječky, kdy si dobíjecí stanici pořídí soukromý subjekt a E.on ji připojí do své sítě, otevře veřejnosti a spravuje pro zákazníka jako jakoukoliv jinou stanici v síti. Těchto stanic je v síti



E.on Drive aktuálně více než sto. I je řidiči hojně využívají, nejvíce v Jihočeském a Jihomoravském kraji. Celkem na nich klienti provedli za uplynulý rok téměř 10 000 transakcí. „Když se podíváme podrobně na vytíženost partnerských stanic, tak ta vůbec nejvyužívanější je dobíječka v brněnské Olympii. V horních patrech žebříčku se dále drží Dávo Oil v Olbramovicích, Teplárna Liberec nebo několik stanic v resortech na Lipensku,“ doplňuje Jakub Kott, vedoucí oddělení Mobility services společnosti E.on Energie, která pro své partnery stanice zajišťuje.

Rakouská společnost OMV, která v Česku provozuje 140 čerpacích stanic, provozuje společně s Pre již 45 nabíjecích stanic pro elek-

tromobily. Veřejné dobíjecí stanice Prepoint umožňují využít 22, 50 nebo 75 kW s tím, že výkon některých z nich bude možné dle poptávky a vytíženosti v budoucnu zvýšit až na 150 kW. Vedle toho najdete na stanicích OMV ještě dobíječky německé společnosti Ionity, které nabízejí dobíjecí výkon až 350 kW. U nás stojí tyto stojany na D1 v Pávkově a na D5 v Bečově.

Také státní Čepro spolupracuje s energetickými společnostmi na výstavbě sítě rychlodobíjecích stanic. „Ve spolupráci se společnostmi Pre a E.on probíhá instalace dobíjecích stanic na čerpacích stanicích EuroOil. Ke konci roku 2022 bylo v provozu 40 dobíjecích stanic po celé České republice, přičemž celková měsíční spotřeba elektřiny dosáhla v prosinci 2022 téměř hranice 40 tisíc kWh při 1760 transakcích. U dobíjecích stanic na našich čerpacích stanicích EuroOil mohou samozřejmě dobíjet i zákazníci, kteří nemají přímo uzavřenou smlouvu s našim partnerem, resp. mohou použít kartu nebo čip svého obchodního partnera,“ říká mluvčí firmy Marek Roll a dodává, že výstavba dobíjecích stanic na čerpacích stanicích EuroOil nadále pokračuje. „Začátkem roku 2023 jsme zprovoznili další tři dobíjecí stanice ve spolupráci s našimi partnery připravujeme vybudování dalších 50. V blízké budoucnosti téměř polovina čerpacích stanic sítě EuroOil bude moci zákazníkům nabídnout dobíjení elektromobilů. Zároveň intenzivně pracujeme na přípravě výstavby hubů se supervýkonnými dobíjecími stanicemi. Už máme vytipované vhodné lokality.“

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



NEJEN KALIBRACE NÁDRŽÍ

Liberecká společnost Houdek působí na trhu od roku 1994. V oblasti inženýrské geodézie se firma dlouhodobě orientovala na kalibrace nádrží laserovou metodou, což umožnilo definovat geometrický tvar nádrží na ropné a jiné látky a tvorbu kalibračních tabulek k nim. V současnosti nabízí komplexní geodetickou činnost pro všechny fáze výstavby objektů, zaměřování inženýrských sítí a pozemků.

Od poloviny 90. let

Milan Houdek, spoluzakladatel firmy, patří v oboru měření objemu nádrží mezi uznávané odborníky nejen v České republice. Se svými spolupracovníky si ve své době pořídil měřicí přístroj od firmy Leica a definoval software pro tzv. suchou metodu měření objemu a kalibrace nádrží, což mu v 90. letech minulého století, kdy v ČR rostly čerpací stanice jako houby po dešti, pomohlo k rozvoji firmy. „Vzniklo tehdy hodně technologických firem, které se výstavbě čerpacích stanic věnovaly. A zároveň zde neexistovala praktická „suchá“ metoda, kterou by se objem tanků měřil. My jsme naopak mohli takový technologický postup nabídnout a také projít procesem autorizace pro tuto metodu kalibrace, resp. ověřování,“ vzpomíná Milan Houdek.

I když konkurence v Česku již existuje, přesto má firma mnoho zákazníků mezi těmi, kteří si musejí kvůli předpisům nebo pro své vlastní potřeby nechat zkalibrovat nádrž. Kromě petrolejářských společností včetně těch největších, jakými jsou třeba Unipetrol nebo Čepro, se jedná hlavně o lihovary či velká vinařství. Největší podíl na kalibračních činnostech firmy mají nicméně stále především čerpací stanice, které

potřebují například po rekonstrukci zjistit objem tanků.

Skenování laserem

V současné době využívají ve firmě Houdek uni-kátní přístroj firmy Leica NOVA MS50, který prostorovým skenováním 3D mračen bodů a pomocí speciálního softwaru umožňuje vytvářet prostorové modely měřených objektů, který na základě změřených bodů na plášti nádrže vytváří prostorový model této nádrže, předčí dosud všechny používané metody (klasickou geodetickou a objemovou). A to nejen v univerzálnosti se zaměřením na nádrže jakéhokoliv objemu, ale především v rychlosti a přesnosti stanovení objemu. Přístroj totiž dokáže zaměřit až tisíc bodů za vteřinu. Metodou prostorového skenování se kalibrují hlavně větší nádrže. „Co se týče minimálního objemu pro tuto měřicí metodu, optimální je tak okolo 100–100 tisíc metrů krychlových. Jenže u čerpacích stanic mají většinou menší nádrže, a tak děláme často také nádrže o objemu 5 až 10 metrů krychlových, kde je směrodatné, abychom se do nádrže s přístrojem vešli,“ dodává Milan Houdek.

„Pro provozovatele čerpací stanice je naše

kalibrace vhodná pro jejich vnitřní kontrolu nakoupeného, respektive prodaného zboží. Ale pokud kalibrační tabulka stále odpovídá jednotlivým stavům produktu v nádrži, není důvod k rekalibraci,“ vysvětluje Milan Houdek. Zakázky jim zprostředkovávají kontakty s firmami ETK, GIA, PIK, BMS1, Benzinservis, Speed Service (Tatsuno) nebo Ardigas. Mezi zakázky patří i kalibrace nádrží firmy Mero v Nelahozevsi o objemu přes 120 tisíc m³ a kalibrace nádrží na pumpách EuroOil a skladech Čepro. Působení firmy Houdek se neomezuje jen na území Česka. Mnoho zakázek se realizovalo na Slovensku, v Polsku, Bulharsku nebo ve Švédsku, a dokonce v Sýrii, Iráku a Pobřeží slonoviny.

Užitečná pomoc pro stavbaře

Nabídka služeb geodetického úseku se odvíjí od činností v oboru inženýrské, průmyslové a stavební geodézie. Jeho součástí jsou zeměměřické činnosti pro účely katastru, zajištění dodávky geografického informačního systému (GIS) -MISYS, mapování, pozemkové úpravy, činnosti úředně oprávněných zeměměřických inženýrů při zřizování bodových polí, ověřování geometrických plánů pro výstavbu a dokumentaci staveb, vytyčování staveb a kontrolní měření a zpracování geodetické dokumentace skutečného provedení staveb včetně dokumentace pro kolaudaci staveb.

Součástí těchto služeb je také odborná pomoc při získávání územního rozhodnutí a stavebního povolení, vyhotovení stavební dokumentace, vyhledávání, zaměřování a zpracování dokumentace stávajících inženýrských sítí,

sledování a vyhodnocování prostorových posunů a deformací staveb, skládek, chladicích věží, stožárů, komínů, přehrad apod. pro statické a dynamické posouzení staveb, měření jeřábových drah a jeřábových mostů, výšková a směrová rektifikace strojních a kolejových zařízení

■ AUTOR: Jiří Kaloč



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.



DO NĚMECKA S ČISTÝM AUTEM

Čerpací stanice Schnell v západočeských Kraslicích kousek od hraničního přechodu s Německem byla před čtyřmi lety (PM 1/2019) v naší rubrice Čerpací stanice měsíce. Už tehdy nám jeden z majitelů Tadeáš Surový říkal, že zde uvažuje o výstavbě mycích boxů, které by nabídly zákazníkům kvalitní samoobslužné bezkontaktní mytí. Našli si k tomu osvědčeného partnera ve společnosti Automax, která v Česku mimo jiné prodává, instaluje i servisuje špičkovou italskou technologii Mix. A letos je konečně uvedli do provozu.

Zvětšení čerpací stanice

Samoobslužné mycí centrum v Kraslicích je specifické tím, že je součástí čerpací stanice, a navíc stojí hned vedle tankovacího nádvozí. Díky tomu nyní působí čerpací stanice mnohem robustněji a budí zdálky dojem vyššího počtu tankovacích míst. Automax totiž postavil zastřešení na míru zákazníkovi ve stylu a barvách celé čerpací stanice. Zákazníci navíc kvitují bezprostřední přítomnost mycího centra přímo v areálu.

Mycí boxy jsou impulzivní byznys, takže při tankování nebo placení za pohonné hmoty řidiči sledují i provoz v boxech a díky tomu se častěji rozhodnou službu využít, než když boxy jen míjejí při výjezdu z areálu čerpací stanice, jak je to většinou obvyklé. Pumpa navíc nabízí i občerstvení, takže se často stane, že řidič se dodatečně rozhodne ještě pro mytí, zatímco rodina čeká u něčeho dobrého v bistro.

Při výstavbě mycího centra v rámci čerpací stanice je samozřejmě nutné

dodržet všechny bezpečnostní předpisy vztahující se na provoz mycího centra. „Jedná se především o vyšší požární odolnost. Naopak tím, že nevytváříme stavbu na jiném místě areálu, je zhotovení jednodušší legislativně, a především můžeme využít všechny sítě, které jsou už zavedené v budově, a není třeba je tedy nikam překládat a zřizovat nové napojné body,“ říká zástupce firmy Automax Jaromír Puškáč, který navrhoval a řídil realizaci tohoto mycího centra.

Menší prostorové nároky

Hlavním důvodem výstavby mycích boxů a ne portálu, jak je na pumpách obvyklé, bylo minimalizovat nároky na personál. Stálá obsluha totiž není v mycích boxech potřeba, jejich chod dokáže bez problémů zajistit personál čerpací stanice. Boxy navíc mají menší nároky na prostor. „Jejich půdorys je pouze 13×6 m. Portál navíc obsluhuje pouze jednoho zákazníka a boxy mohou být v provozu nonstop. Jednodušší je i údržba a také servis lze provádět bez omezení provozu,“ vysvětluje Jaromír Puškáč.

V neposlední řadě hrají roli vedle významně nižších provozních nákladů i menší pořizovací náklady. Cena mycího centra s kapacitou dva mycí boxy je v maximální kvalitě a designu nižší nebo podobná jako pořízení haly s jedním mycím portálem. „V Česku je v současné době velký boom samoobslužných mycích boxů a také u firmy Automax jsme zaznamenali poptávky po rekonstrukcích prostor po portálové mycí lince na mycí boxy,“ říká Jaromír Puškáč.

Osobní automobily i dodávky

Konstrukce zastřešení boxů v Kraslicích vychází z nejvyšší produktové řady Blue Line, která je uzpůsobena zákazníkovi designem a zvýšenou mycí výškou 3,40 m, aby bylo možné pokrýt rozličné typy vozi-



del. Atika a sloupy jsou osazeny diodovým barevně měnitelným osvětlením krytým difuzory a případně semaforey v atice mycího centra.

Technická místnost je skládaná a nejedná se o kontejner. Tento prostor je větší a splňuje protipožární odolnost. Zemní část včetně sběrných žlabů je předem vyrobený prefabrikovaný systém na míru zákazníkovi. Technologie je osvědčené značky Mix, která tuto technologii vyrábí a vylepšuje od roku 1987. „Celé zařízení osazené čerpadly CAT a švýcarskými mycími rameny Mosmatic je připravené v rámu přímo z výroby, takže jeho finální instalace je rychlá,“ vysvětluje Jaromír Puškáč.

Elektronické dávkování chemie umožňuje přesné nastavení a aplikaci přímo z dodaných kanystrů, čímž při manipulaci nehrozí žádné nebezpečí. Chemie je osvědčené značky Ma-Fra. K ohřevu a topení stačí elektrokotel ACV o výkonu 22 kW se zásobníkem na vodu. Systém si sám řídí dodávku i ohřev vody pro mycí proces a zároveň i pro topení podlah. K vytápění není potřeba plyn, systém je dokonce staticky i konstrukčně připraven pro odběr elektřiny z fotovoltaické elektrárny.

Maximální výbava

Čerpací stanice Schnell má přímo na hraničním přechodu již několik let konkurenci v podobě čerpací stanice F1 Free Gaz, Ta zde provozuje mycí portál se dvěma mycími boxy. Majitelé proto vyžadovali nejvyšší „level“ mytí. I s tím se nakonec podařilo dodržet provozní a investiční náklady, které si dopředu stanovili. „Mycí centrum je vybaveno chemickým předmytím nízkým tlakem, dále je zde speciální předmytí na disky kol a vzhledem k horskému prostředí i spodní mytí. Zákazník si může zvolit, zda bude umývat aktivní pěnou, nebo teplou vodou šamponem s mikropřáškem, popřípadě obojí,“ popisuje možnosti Jaromír Puškáč a dodává, že po oplachu je možné automobil ošetřit samosušícím voskem a „vyleštit“ závěrečným oplachem osmotickou vodou. „Systém je navíc velmi ekonomický. Díky produktům Ma-Fra stačí ➔



➔ používat tlak 100 bar a teplou vodu pouze v hlavním programu.”

Nejen kvůli tomu, že Kraslice leží v podhůří Krušných hor a jejich obyvatelé jsou zvyklí na drsné podnebí, je celý systém vybaven aktivním antrifreezingem, s možností doohřevu vody v jímce na zimní provoz. Podlahy jsou z hotových prefabrikovaných panelů s protiskluzovou úpravou, rozvody i pro mytí jsou kryté v temperovaných panelech. Velkou výhodou jsou objemné sběrné žlaby (3 m³) kryté polykarbonátovou mřížkou o rozměru 400×100 cm, takže i v zimě jsou boxy čisté, nedochází k zamrznutí žlabů a polykarbonát je navíc zcela inertní k teplotním vlivům.

Čistička odpadních vod nebyla třeba vzhledem k menšímu počtu boxů. Nečistoty ostatně dobře sedimentují ve velkých sběrných žlabech s přepadem. Odpadní voda je dále vedena přes odlučovač ropných látek ven z areálu. Majitelé mycího centra tak na doporučení expertů z Automaxu ušetřili nemalou částku a také mají nižší provozní náklady. Spoustu financí navíc ušetří i díky tomu, že mají vlastní kvalitní vodu ze studny. Mimochodem, na jeden umytý automobil je třeba asi 100 litrů vody. Ta se nerecykluje pro zpětné použití, protože je kladen důraz na maximální kvalitu mytí. „Vzhledem k celkové spotřebě vody nebyla recyklace žádoucí,” dodává Jaromír Puškáč.

Platit lze i eury

Platit za použití boxů se dá několika způsoby. V případě hotovosti zvládne auto-



mat až pět druhů mincí včetně Eura kvůli německé klientele, mincovníky jsou navíc programovatelné. Přímo v boxech jsou platební terminály na kreditní karty, věrnostní klíče, které si dobijete u obsluhy čerpací stanice, a také žetony, které používá pumpa pro podpůrné nebo věrnostní akce zákazníkům. Mycí centrum nemá měničku na peníze, ty si zákazník musí vyměnit u obsluhy na pokladně shopu.

Servis zajišťuje dodavatel technologií ze svého střediska v Rokycanech (dojezdová vzdálenost 130 km). „Nícméně pravidelné servisní prohlídky dokážou hrozící závady dobře eliminovat,” říká Jaromír Puškáč. Celé zařízení navíc umožňuje vzdálený přístup, takže majitel i servis dostávají hlášení o případných poruchách a včas na to

mohou reagovat. Další výhodou napojení na Automax je široká síť obchodníků starajících se o provoz a dodávky produktů do shopů. Ti také hlídají kvalitu v mycích centrech a současně to bývají specialisté na mycí linky a mycí centra. „Naši zákazníci mohou také zdarma využívat služeb technologů, kteří mají na starost optimalizaci mycích nákladů neboli zajištění co nejvyšší kvality mytí za co nejmenší náklady. Kromě samotného servisu tak na optimální provoz mycího centra dohlíží ještě nejméně dva další lidé z AutoMax,” dodává Jaromír Puškáč.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



COYOTE LUBES MOTOROVÉ A PŘEVODOVÉ OLEJE

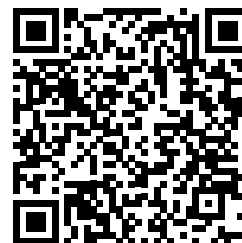


PETROL
PARTNER

**It's
Easy**



**Syntetické, polosyntetické a minerální oleje.
Nová, moderní technologie motorových olejů Coyote Lubes!**



Špičková kvalita a atraktivní design

- moderní a výrazný design zaujme zákazníky na první pohled
- QR kód na etiketě odkazující na podrobné technické informace o produktu a jeho použití

Nabídněte řidičům novou řadu motorových olejů

- zvýší výkon, chrání proti tvorbě škodlivých úsad
- do benzínových, naftových a plynových motorů
- nejmodernější technologie

KAMIONY POD DUHOVÝM PORTÁLEM



Nově otevřené TIR Centrum Všechnomy nabízí vedle parkování řidičům kamionů i další potřebné služby. V multifunkčním centru najdete sociální zařízení se sprchami, odpočinkovou místnost a občerstvení a také špičkově vybavenou portálovou mycí linku s technologií finské značky Tammermatic, která je specialistou právě na mytí nákladních automobilů a kamionů.

Řidiči kamionů mají u nás těžký život. Při cestování po nejstarší české dálnici mezi Prahou a Brnem najdou jen minimum možností na odstávku svého kamionu. Ale časy se pomalu mění. Vedle rozšiřování parkovacích ploch u čerpacích stanic se v blízkosti velkých měst otvírají tzv. truck centra s velkým počtem parkovacích míst i nezbytným zázemím. Jedno takové vyrostlo hned za Prahou u sjezdu 15 v komerční zóně, která patří do katastru obce Všechnomy a už dva roky dobře slouží profesionálům za volantem. Areál má nejvyšší certifikaci z hlediska bezpečnosti parkování kamionů s mimořádně cenným nákladem. Jeho součástí je také kvalitní zázemí s toa-

letami, občerstvením a sprchami a špičkově vybavená mycí linka pro nákladní automobily. Nechybí zde ani servis pro kamiony a bazar s ojetými nákladními automobily, tahači, návěsy nebo valníky. O oblíbenosti této služby svědčí skutečnost, že zájem o parkování překračuje kapacitu areálu a také mycí linka je plně vytížena.

Finská technologie s tradicí

Finská značka Tammermatic má ve výrobě mycích linek pro nákladní automobily dlouhou tradici. Díky tomu, že mycí linky jsou testovány v nehostinné Skandinávii v extrémních podmínkách a na silně zne-

čištěných vozidlech, podařilo se konstruktérům dosáhnout nejen špičkové kvality mytí, ale také mimořádné životnosti (až 25 let) a nízkých provozních nákladů. Její linka Rainbow (česky duha) se vyrábí a průběžně modernizuje již od roku 1968 a postupem času se stala nejprodávanější mycí linkou pro nákladní a užitkové automobily na světě.

Nejmodernější provedení této linky se jmenuje Rainbow Ultima a je výsledkem čtyřicetiletého vývoje specialistů finské společnosti. Hodí se pro mytí všech typů nákladních a užitkových automobilů, návěsů, valníků i autobusů a dodává se v nejrůznějších provedeních od mycí výšky 3,4 až

4,9 m. Maximální šířka umývaných vozidel je 2,85 m. Specialitou linky Rainbow Ultima je patentovaná technologie v podobě oscilujících trysek bezdotykového mytí pod tlakem 70 barů, které zajišťuje nejvyšší možnou kvalitu tlakového mytí také pro cisterny, požární vozidla, speciální vozidla, traktory a stavební stroje. Jinak je možné přednastavit u tohoto portálu až 15 odlišných mycích programů.

150 litrů na jeden kamion

Ve Všechnomech najdete právě mycí linku Tammermatic Rainbow Ultima s mycí výškou 4,2 m, která stojí v temperované 27 m dlouhé, 5,5 metru široké a šest metrů vysoké mycí hale. Kamion, jehož největší rozměry mohou být až 18,7 × 2,6 × 4 m (d × v × š), do něj snadno najede. Na začátku mycí haly omyjí spodek vozidla speciální trysky zabudované v podlaze, pak se do předmytí vozidla pustí ručními pistolemi Nilfisk obsluha.



Následně si vozidlo „převezme“ finská technologie. Na začátku se aplikuje pod tlakem 15 barů speciální chemie pro předmytí, která má za úkol narušit houževnatou zašlou špínu i na místech, kam se kartáče nedostanou. Takových míst mají užitková vozidla spoustu. Z tohoto důvodu je nezbytné tlakové mytí, které zároveň odstraňuje prach a další nečistoty před vlastním kartáčovým mytím. Tím zabraňuje zbytečným poškozením laku vozidel a prodlužuje životnost kartáčům. Pro mytí běžných vozidel jsou využívány běžné trysky, ale pro tlakové mytí komplikovaných vozidel jsou používány speciální souběžné trysky v provedení „solid stream“ s tlakem 70 barů, které umožňují větší dosah proudu vody. Vodorovně se pohybující a oscilující trysky zajišťují účinné mytí boků vozidla s vícenásobným překrytím. Výsledkem je rovnoměrné kvalitní mytí v celkové ploše vozidla.

Po tomto důkladném předmytí nastoupí kartáče v samostatně se pohybujícím portálu kolem stojícího vozu dopředu a dozadu. Rychlost posuvu portálu je standardně 6 m/min, ale lze ji nastavit v rozmezí 1-9 m/min. Boční kartáče myjí přední, boční a zadní partii vozu s překrytím středu při mytí přední a zadní části. Horní kartáč myje dle kontur vozu přední, střešní a zadní část vozu. Automatická elektronická regulace přítlačů kartáčů je optimalizována pro maximálně efektivní a šetrné mytí. Vozidlo se umývá odpředu dozadu a při zpětném chodu zařízení pojistná funkce zabraňuje zajetí střešního kartáče pod spoiler. Při jízdě vpřed je do mycí vody dávkován šampon a při jízdě dozadu vosk pomocí dávkovacích čerpadel. Na ovládacím terminálu pak může obsluha volit mycí programy a ovlivňovat průběh mytí. Portál pracuje na jednom vozidle okolo 12 minut, celkově pak s ručním předmytím trvá celý proces necelou půlhodinu. ➡



LAMELA© - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

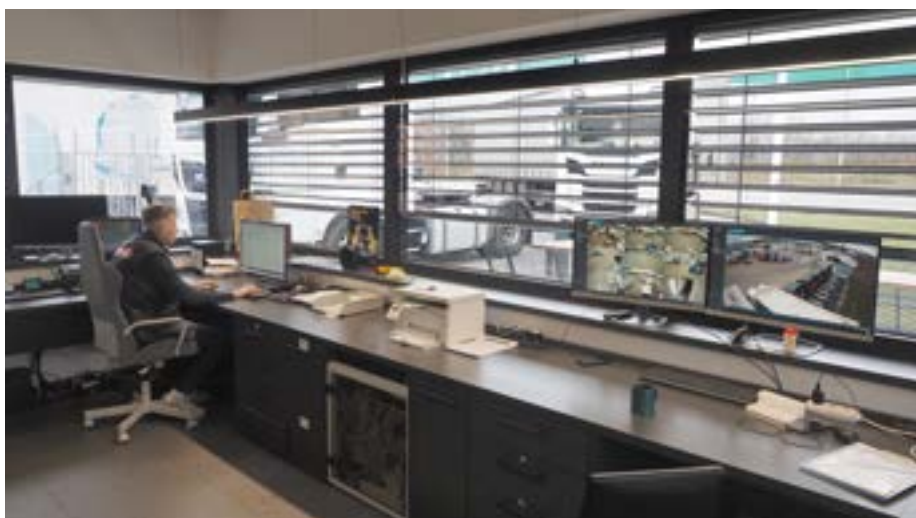
➔ K mytí se využívá v centru prověřená chemie značky Dr. Stöcker, popřípadě na ruční mytí nádrží Ma-Fra, protože originální chemie od firmy Tammermatic je extrémně drahá. Ta se míchá při mytí s místní vodou ze studny, kterou už není třeba více upravovat. Součástí technické místnosti je pak ČOV od firmy Šebesta, takže na předmytí a tlakové mytí se používá recyklovaná voda. Kamion s návěsem spotřebuje na jedno umytí okolo 150 litrů čisté vody. Protože v místě TIR centra chybí kanalizace, na konci parkoviště nechal majitel vybudovat ještě velkou retenční nádrž.

650 vozidel měsíčně

V nabídce mycího centra ve Všechnomech jsou dva základní mycí programy: Standard a Premium, u kterého se připlácí za chemii na nádrže, zbytek kovových částí vozu a zadní vrata návěsu. V prvním případě stojí umytí tahače s návěsem 1250 korun, ve druhém 1500 korun. Lze si připlatit za dezinfekci (1000 Kč) a spodní mytí (100 Kč). Pokud chcete umýt cisternu, přijde to minimálně na 2900 korun, respektive 3200 korun. Naopak standardní skříňový vůz stojí pouze 350, respektive 500 korun a autobus 600 nebo 900 korun. Za většinu zákazníků platí majitel kamionů na fakturu, ale lze k platbám použít i palivové (DKW, Eurowag a CCS) nebo kreditní karty. Parkoviště je samozřejmě otevřeno nonstop, mycí centrum pouze od pondělí do soboty od 6.00 do 23.00 hodin. V současné době je kapacita mycího centra maximálně vytížena, portál umyje přibližně 30 vozidel denně, celkem asi 650 měsíčně.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor



CADIS

Portálová mycí linka

The Real Car Wash Company

Christ
WASH SYSTEMS



CENY ROSTOU, PRODEJE VÁZNOU

Letmou návštěvou několika čerpacích stanic na dálnicích, příměstských pump na okraji Prahy a pak dále na silnicích ve směru do jihozápadních Čech se nám potvrdilo naše očekávání: nákupy balených vod, minerálek, sycených colových, ovocných nápojů a džusů v plastu, papíru, skle i plechu výrazně stagnují. Odpovídá to nejen pomalému nástupu jara, ale hlavně neskutečnému nárůstu cen a souvisejícím inflačním jevům v celé zemi.

Nealko dál pilířem nákupů

Také v Praze a jejím nejbližším okolí, kde jsou příjmy majitelů a provozovatelů aut mnohem vyšší než jinde, je znát menší frekvence prodeje nápojů. Stále je v popředí prodej přírodních minerálek. Vedou mírně sycené před sycenými a tichými. Z nejběžnějších balení PET lahví teď vedou ty menší. K nejprodávánějšími kategoriím z hlediska vyšších spotřebitelských cen patří vody, ať už stolní, nebo minerální, které následují sycené nealkoholické nápoje včetně kolových a ovocné nápoje včetně džusů. Zájem poklesl i o výrazně nejdražší nealkoholické nápoje v plechu. Nájemci a majitelé čerpacích stanic hledají všemocné cesty k nákupu levnějších nápojů.

Zásadně a v mnohem větší míře využívají slevových nabídek ve velkoobchodech u svých dodavatelů, ale stále častější jsou i jejich nákupy v běžné maloobchodní síti ve dnech, kdy jsou vyhlášeny slevové akce, tam ovšem narážejí na nedostatek menších balení, které jsou nutné pro provoz nápojových automatů. Po vodách jsou druhým nejpobulárnějším typem nealko nápojů limonády. Patří sem především colové, pomerančové, citrónové či jiné ochucené sycené nápoje. Colová příchut' však zůstává suverénně nejoblíbenější a také na pumpách tvoří téměř tři čtvrtiny z celkového prodaného objemu limonád. Další nejprodávánější skupinou nealko nápojů jsou džusy, v rámci příchutí vede pomeranč, multivitamin a trojici dominantních preferencí

uzavírá jablečná příchut'. V posledních letech zaznamenaly nejdynamičtější vývoj energetické nápoje, které mají nejvyšší průměrnou cenu v rámci nealko nápojů. Přesto propad jejich prodeje není zřejmě zásadní. Nejméně se nadále kupují ledové čaje.

Pestrý výběr zůstává

Většina řidičů dobře ví, že příjem vody musí být v rovnováze s jejím výdejem a podle toho se také chovají. Ten, kdo tuto rovnici ignoruje, riskuje své zdraví. Z této skutečnosti jsou nakonec živi i ti, kdo vodu a nápoje prodávají. Protože se z balených vod a dalších nealko nápojů stalo dražší, a přesto nadále vyžadované zboží, je k němu třeba zaujmout i zodpovědnější postoj. Doby, kdy plné plastové lahve byly v rodinných baleních či ještě na paletách skladovány kdesi v otevřeném prostoru, často snad i na slunci, jsou samozřejmě dávnou minulostí. K dispozici je na každé čerpačce samozřejmě různé velký chladicí nábytek, od malých vitrín až po nejčastější velkoplošné lednice a vitríny v jedno či dvoudveřovém provedení. Na velkých pumpách to jsou jednak přístěnné vitríny podél obvodové zdi, nebo přímo zabudované do stěny s možností doplňování zboží jejich ➔

NOVINKA
BEZ
CUKRU

Cappy

ČAS OBĚDA PLNÝ ŠŤAVNATÉHO OSVĚŽENÍ



bez cukru

fuzetea

**chvíle klidu
i vzrušení
made of fusion.**



➡ zadní stranou. Je dobré pamatovat také na zákazníky toužící po okamžité konzumaci druhým umístěním v pokladní zóně a na velkou skupinu kupujících, kteří nechtějí studené nápoje. Své zboží by měli nalézt v regálu hned vedle těch chlazených.

Zásady správného pitného režimu

Jedním z fyziologických stavů, které člověku umožňují řídit příjem tekutin a udržet rovnováhu ve výměně vody, je pocit žízně. Žízeň lze definovat jako sled dobrovolných a spontánních dějů, které vedou k příjmu vody nebo jiných tekutin. Žízeň, resp. potřeba pít, je nutností pro zákazníky a příležitostí i pro obchodníka. Není dobré u již tak drahého nealka jej dále zneužít přehnanou marží. „Natažený“ zákazník už nemusí podruhé na pumpě vůbec zastavit. Základní součástí pitného režimu by na prvním místě měla být voda a následně nápoje připravené z vody. Limonády a mošty představují významnou skupinu nealkoholických nápojů, které jsou určeny především k okamžité konzumaci. To už je ale také o plné letní sezoně s možností doplňkové vlastní výroby ovocných šťáv na mixeru – oblíbených smoothie, o míchaných nealkoholických nápojích, lisovaných citrusech atd. Než se léta dočkáme, připomeňme si několik zásad:

Pokud má mít nápoj dobrý účinek, teplota by se měla pohybovat mezi 5 až 10 °C (nejlépe mezi 8 až 10 °C). Přechlazené nebo ledové nápoje nemají potřebný osvěžující účinek. Přechlazené (pod 5 °C) nebo ledové nápoje způsobují přechodné znecitlivění



chuťových čidel a následné překrvení sliznice hltanu, což vede k dalšímu zvýšení pocitu žízně. U osvěžujících nápojů je nutné brát v úvahu jejich biologickou hodnotu. Z tohoto pohledu nejlépe vyhovují nápoje vyrobené z ovoce a zeleniny. Takové nápoje jsou zároveň i významným zdrojem minerálů, některých vitamínů, vlákniny a ředit vodou by se měly jen na přání zákazníka.

Důležité jsou i senzorické vlastnosti nápoje. Ty rozhodují o jeho oblíbenosti a s tím



související prodejnosti. Jako příklad lze uvést natrpkle a mírně nahořklé nápoje syčené kyslíčkem uhlíčitým. Mírná nakyslost pomáhá utišit chuťová čidla v hltanu a tím i vlastní pocit žízně. Ostrou kyselou chuť, která je typická pro colové nápoje, dodává kyselina fosforečná. Hodnotí se i tzv. plnost a chuťová vyrovnanost nápojů. Nepříznivý vliv tu mají umělá sladidla obzvláště u energetických drinků. Obdobně negativní vliv na chuťové vlastnosti nápoje mají umělá aroma používaná jako plná či částečná náhražka ovocné složky. Už celou řadu let jsou velkým strašákem přeslazené nápoje oblíbené hlavně u dětí. Tady by mělo zaznít rázné slovo ze strany rodičů, zda dojde k omezení jejich konzumace a zda nápoje určené zejména pro děti opravdu respektují přísnější výrobní pravidla a doporučení diabetologů.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: archiv



EXTREM

SEMTEX

Evency

PETROL
PARTNER



NO TAURINE
ENERGY DRINK
Guarana & Matcha

Handwritten signature in white ink.



EXTRÉMNI ENERGIE

ZNÁMÝ OBSAH V NOVÉ FORMĚ

Dva roky poté, co se Korunní stala součástí společnosti Kofola, začíná nová éra výroby této známé a oblíbené minerální vody pramenící na úpatí Doupovských hor. Kofola do závodu investovala více než 80 milionů korun, které byly určeny na instalaci nové výrobní linky. Proměnou prošly také samotné lahve, které jsou odlehčené, s menšími uzávěry a novým designem. Díky těmto změnám ušetří Kofola jen na této značce přes 240 tun použitého plastového materiálu ročně.



Minerální vodu Korunní získala Kofola do svého portfolia na jaře roku 2020. „Kvalitní česká minerálka nám v portfoliu chyběla. Naším cílem je výrobní závod i značku dlouhodobě rozvíjet a posilovat její postavení na českém i slovenském trhu. A jako s každou naší značkou, i s Korunní chceme jít naproti aktuálním trendům v udržitelnosti,“ komentuje Daniel Buryš, generální ředitel společnosti Kofola Česko a Slovensko.

Ekologičtější lahve

Proměnou prošly lahve minerální vody Korunní, ale i ikonický uzávěr. „U lahví jsme udělali tři změny. Zvýraznili jsme vzhled etiket, sjed-

notili barvu lahví a uzávěrů a snížili množství použitého plastu,“ říká Karel Teichmann, výrobní ředitel Kofoly. „Díky sjednocení barevnosti lahví budou lépe a jednodušeji recyklovatelné. Odlehčením lahve ušetříme více než 200 tun plastu ročně, k dalším desítkám tun přispělo i zmenšení uzávěru lahve. Šlo o těžké rozhodnutí, protože ikonická korunka ke Korunní dlouhá léta patřila. V následujících letech však budeme čelit výzvě Evropské unie v podobě neoddělitelného uzávěru od lahve, takže změna by byla stejně dříve či později nevyhnutelná,“ dodává Karel Teichmann. Tradiční korunka však nezmizela úplně, svou roli stále hraje v tzv. embosu (otisku) na lahvi a na etiketě Korunní.

Inovace ve výrobě

Kofola patří mezi významné výrobce nealkoholických nápojů ve střední Evropě. Investuje do svých závodů a přichází s moderními technologiemi, díky nimž vyrábí zdravější nápoje. „V Krnově máme paskalizační linku, na které můžeme díky vysokému tlaku ošetřovat šťávy Ugo, aniž by se z nich ztratily cenné vitamíny. V Mnichově Hradišti využíváme technologie hotfill, díky níž můžeme sirupy vyrábět bez konzervantů. Stejně tak ochucené vody Rajec plníme v Rajecké Lesné v uzavřeném sterilním okruhu, na tzv. aseptické lince. A to je i případ Korunní, kde jsme letos investovali zhruba 80 milionů korun,“ vysvětluje Daniel Buryš. S ohledem na udržitelné principy zavádí Kofola moderní energeticky úsporné technologie. „Výroba ve Stráži nad Ohří díky tomu nyní probíhá v jednom chráněném okruhu, kde je lahev vyrobena, naplněna i uzavřena. Efektivněji pracujeme se změnou formátů a ušetříme také při sanitacích. Snížily se energetické nároky, a i tím šetříme životní prostředí,“ uzavírá Karel Teichmann.

O minerální vodě Korunní

Korunní vyvěrá již více než 140 let v Doupovských horách poblíž obce Stráž nad Ohří v západních Čechách. Geologický profil hor poskytuje minerální vodě Korunní její jedinečné složení. Na své cestě k zemskému podloží se každá kapka důkladně pročistí a obohatí o minerální látky. Jako slabě mineralizovaná voda se zastoupením všech důležitých látek je vhodným základem každodenního pitného režimu. Lze ji koupit jako jemně perlivou nebo neperlivou přírodní variantu, ale také v deseti různých ovocných příchutích. Nejoblíbenější příchutí je Mango, následované klasickými citrusovými příchutěmi Citron a Pomeranč. Nyní patří i tato značka do širokého portfolia společnosti Kofola Česko a Slovensko.

■ PR Kofola
FOTO: archiv

NOVÝ ENERGETICKÝ NÁPOJ BEZ TAURINU

Trh s energetickými nápoji stále roste. Energetáky se prodávají v průběhu celého roku a daří se jim jak v klasickém maloobchodu, tak i na čerpacích stanicích. Konzumenti se vyznačují tím, že mají touhu zkoušet nové kombinace, což jim nyní umožní i novinka od značky Semtex.



„Trend potřeby funkce a energie kraluje již několik let celému nápojovému byznysu, a to napříč celou Evropou. Žijeme v době, kdy je instantní „nakopnutí“ silnou potřebou,“ komentuje trendy na trhu Pavol Chalupka, marketingový ředitel Kofoly ČeskoSlovensko.

Prodej energetických a funkčních nápojů stimuluje zejména kvalitní vystavení na prodejní ploše a správná cena. V dlouhodobém horizontu pak hraje významnou roli loajalita ke konkrétní značce. „Z té čerpá i náš vůbec první český energeták, značka SEMTEX, která patří do portfolia naší společnosti Kofola ČeskoSlovensko. Letos jsme přišli s revoluční novinkou SEMTEX Extrem – energetickým nápojem bez taurinu, s guaranou a matchou. Naším cílem bylo nabídnout zákazníkům funkční energetický nápoj postavený na neobvyklém složení a s přírodními surovinami,“ vysvětluje za Kofolu Miloš Hranička, Key Account Manažer pro čerpací stanice. Novinka podle něho díky tomu osloví i zákazníky, kteří energetické drinky běž-

ně nepijí, ale rádi se nechají zlákat netradičními příchutěmi.

Novinka od SEMTEX nabídne chuť klasického perlivého energy drinku. Místo tradičního taurinu obsahuje přírodní extrakt z guarany s vysokým obsahem kofeinu a čaj matcha.

Kombinace těchto dvou ingrediencí zaručuje dlouhodobý přísun energie a zároveň přináší intenzivní chuťový zážitek. SEMTEX Extrem se objeví ve vybraných prodejnách obchodních řetězců a na čerpacích stanicích v průběhu dubna.

Na výběru receptury i na grafickém návrhu plechovky SEMTEX Extrem se podílel slovenský rapper Separ. „V poslední době jsem se v realizování projektů v potravinovém segmentu dost našel. Baví mě vymýšlet chutě, kombinace a grafické provedení obalů a koncept celé realizace. S mým týmem jsme nastartovali hromadu úspěšných projektů a vlastní energy drink byl náš dlouhodobý cíl. S členy týmu SEMTEX jsme měli zajímavé konverzace už během festivalu Hip Hop Žije, kde byli partnerem. Slovo dalo slovo a dnes se naše cesty spojily ve velmi zajímavou spolupráci, která má podle všeho našlápnuto na další úspěšný projekt,“ uvedl Separ, vlastním jménem Michael Kmeť. Ten patří už více než deset let mezi nejúspěšnější interprety na české a slovenské scéně. Kromě sólové dráhy je také členem bratislavské hip-hopové skupiny DMS.

„Se SEMTEXem se dlouhodobě soustředíme na subkultury a zájmy mladé generace, které propojujeme s jednotlivými nápoji z portfolia značky. Spolupráce se Separem na vývoji a uvedení na trh byla logickým krokem. A vzhledem k tomu, že běžně vše, co Separ uvede na trh, zmizí rychlostí blesku, jsme zvědaví, jak jeho publiku zachutná náš SEMTEX Extrem,“ doplňuje Chalupka.

■ PR Kofola
FOTO: archiv



Separ podepisuje smlouvu o spolupráci na Semtex Extrem

KAM S NÍM



Od října loňského roku platí v Česku zákon zakazující jednorázové plasty. Nová legislativa zahrnuje hned několik typů opatření – od úplného zákazu výrobků přes omezení jejich spotřeby až po povinné příspěvky výrobců na úklid obcí a měst. Plasty se proto snaží omezovat i řetězce čerpacích stanic.

Co říká zákon

Zákon o omezení dopadu vybraných plastových výrobků převedl do českého práva evropskou směrnici o jednorázových plastech (směrnice 2019/904 k omezení plastového odpadu v mořích a oceánech a podpoře cirkulární ekonomiky). Přímý zákaz uvádění na trh se týká jen části vybraných jednorázových výrobků z plastu. Jde o plastové vatové tyčinky, plastové přístroje, talíře, brčka, míchátko, tyčky k balonkům, nádoby na potraviny, kelímky a nádoby na nápoje z expandovaného polystyrénu a výrobky z oxo-rozložitelných plastů.

Zákon ale pomůže i dalšímu snižování odpadů. Jen díky němu by se měla ročně snížit spotřeba daných plastových výrobků o zhruba 1,77 mld. kusů. Řada výrobků může být navíc používána opakovaně, jako

jsou třeba zálohované kelímky na nápoje, jinde se zase budou více využívat recyklované materiály.

Zákon o jednorázových plastech přináší výrobcům i nové povinnosti, z pohledu zákazníků jsou nejdůležitější dvě. První je povinnost informovat kupující o správném zacházení s odpady. To se týká odpadů z hygienických pomůcek a tabákových výrobků. Druhou je povinnost pro výrobce značit výrobky z plastů. Značení se bude týkat cigaret s filtry, samostatných filtrů, vlhčených ubrousků, hygienických pomůcek a kelímků.

Zákon posiluje rovněž tzv. rozšířenou odpovědnost výrobců vybraných plastových odpadů. Například výrobci cigaret s filtrem se budou podílet na úklidu odpadů ze svých výrobků v obcích. Radnice tak získají finanční příspěvky na úklid.

Firmy omezí plasty a ušetří

Plasty patří ke stále kontroverznějším materiálům. Kromě toho, že výrazně znečišťují životní prostředí, se o nich začíná hovořit také v souvislosti s šířením rizikových mikroplastů, obtížnou recyklací nebo výskytem zdraví nebezpečných látek.

Ministerstvo životního prostředí proto již v roce 2018 spustilo iniciativu #dostbyloplasty, která má za cíl používání tohoto materiálu omezovat. Firmy a veřejné instituce v jejím rámci předkládají své dobrovolné závazky, jak budou plasty omezovat. Ke kampani přistoupili například společnosti Komerční banka, Olma a Veolia, hlásí se i obce, města, organizace, charity, univerzity či jednotlivci.

Ke kampani se připojila i největší síť čerpacích stanic v České republice Orlen Benzina. Ta nahradila část plastových obalů ekologičtějšími materiály. „Udržitelnost je pro nás důležitá, a proto je zodpovědný přístup nedílnou součástí našich každodenních aktivit. Cítíme zodpovědnost za životní prostředí a ke stejnému chování chceme inspirovat naše zákazníky, partnery a ostatní společnosti. Nakládání s odpady na čerpacích stanicích řešíme v rámci povinné legislativy, ale hledáme i další způsoby, jak snížit ekologič-

kou zátěž,” říká manažerka Orlen Unipetrol pro komunikaci Lada Gadas.

„Do kampaně Ministerstva životního prostředí „Dost bylo plastu“, jejímž cílem je redukovat použití jednorázových plastů, jsme se zapojili již v roce 2018. V rámci tohoto projektu jsme již před několika lety v síti našich 436 čerpacích stanic Orlen Benzina vyměnili plastové spotřební materiály, jako jsou brčka, míchátko či napichovátko, za plně recyklovatelné varianty. Na našich bistroch Stop Cafe prodáváme naše bagety a sendviče v papírovém sáčku, který je plně recyklovatelný a šetrný k životnímu prostředí. Zákazníky nepřímým motivujeme k šetrnému chování i tím, že jim přičteme 4 tisíce bodů do naší věrnostní aplikace, zakoupí-li si vlastní termo-hrnek na kávu a začnou jej používat na místo jednorázových kelímků (podrobnosti viz letáček),“ popisuje Lada Gadas a dodává, že v současné době firma hledá na nadnárodní úrovni možnost náhrady současných kelímků na teplé nápoje za plně recyklovatelnou variantu. „V souvislosti s hypotetickým zálohováním plastových lahví bedlivě sledujeme českou legislativu a na případné změny budeme v budoucnu reagovat,“ uzavírá Lada Gadas,

Kapalina do ostříkovačů ze stojanu

Jednou z možností, jak snížit spotřebu plastů u pump, je dolévání kapaliny do ostříkovače přímo ze stojanu místo toho, aby si řidič musel koupit kanystr, přelit jeho obsah do nádržky v autě a vyhodit ho. Takto postupuje Orlen Benzina, MOL, EuroOil, KM Pro-na, Globus a také mnohé soukromé čerpací stanice. Naopak OMV o tomto typu prodeje neuvažuje.

„Již dva roky prodáváme na vybraných čerpacích stanicích kapalinu do ostříkovačů přímo z barelu. Zákazníci si mohou rovnou po natankování pohonných hmot doplnit i tento produkt a tím omezit nákup kapaliny v plastovém kanystru,“ uvádí Marek Roll, specialista komunikace a marketingu Čepro.

„Máme program EkoTank, díky kterému prodáváme kapalinu do ostříkovačů přímo ze stojanu, a šetříme tak počet prodaných kapalin do ostříkovačů v plastových obalech. Během jednoho měsíce ušetříme přibližně 500 kg plastů,“ říká také Martin Pavlíček, manažer pro komunikaci společnosti MOL Czech Republic.

Frekvencovaná pumpa přitom prodá za měsíc 1500 litrů kapalin do ostříkovačů.



Recyklovatelný kelímek na kávu z kávové sedliny.

To znamená 500 třílitrových plastových kanystrů, z nichž každý váží 200 gramů, za rok 1,2 tuny. V České republice je přitom registrováno přes čtyři tisíce veřejných čerpacích stanic.

Preferuje se recyklovatelný materiál

V případě balených kapalin do ostříkovačů a dalších provozních kapalin je trendem obal vyrobený z vysokopevnostního polyetylenu (HDPE). „Je to jistota co do pevnosti a těsnosti uzávěrů, s jednoduchou recyklací, přitom obaly mohou být hezké. Oproti tomu PET by v blízké budoucnosti měl být používán jen pro potraviny a nápoje,“ vysvětluje Miroslav Dvořáček, obchodní manažer společnosti Agrimex. Na to reaguje Dušan Dederka ze společnosti Filson. Podle něj obaly v této oblasti prošly svou proměnou zejména v posledních dvou letech. „Preferujeme ekologické balení produktů, a to obalový materiál RePET, který je z recyklovaného materiálu a dá se opětovně recyklovat. V tomto balení nabízíme destilovanou vodu a vybrané druhy letních kapalin. Dále nabízíme ekologický stojící sáček s letní i zimní kapalinou do ostříkovačů, který je ze 70 procent recyklovatelný.“

Trendem je nárůst prodeje kapalin bez zbytečných barviv. „V současné době už i řidiči stále častěji vyhledávají ekologické a biologicky odbouratelné materiály, aby nezatěžovali životní prostředí, a tím pádem se rozšiřuje zelené myšlení,“ míní Kateřina Hartlová, marketing team leader společnosti AutoMax Group. Výrobci na tento trend slyší a vyrábějí například biologicky odbouratelné jednorázové čistící ubrousky, produkty plní do lehčích plastových obalů s novým

složením, aby tak méně zatěžovali životní prostředí.

Zálohování plastových obalů

Vážně se uvažuje i o zálohování plastových obalů, popisuje Kristýna Havligerová, mluvčí Iniciativy pro zálohování. „Základem plošného systému zálohování PET lahví a plechovek bude hustá síť sběrných míst. Je totiž zásadní, aby byla sběrná síť pro spotřebitele dostupná a ti nemuseli přemýšlet o tom, kde obal vrátit. Celkem se bude jednat o téměř 11 tisíc sběrných míst. Budou k nim patřit všechny obchody s potravinami s prodejní plochou větší než 50 m² a čerpací stanice. Pro sběr nápojových obalů se mohou dobrovolně rozhodnout i menší obchody. Lahve a plechovky budou přijímány buď prostřednictvím automatu, či zcela jednoduchou a prostorově úspornou formou ručního sběru,“ říká Havligerová.

Zálohy se budou podle ní týkat obalů o objemu od 0,1 do 3 litrů. Zálohovat se budou plastové a kovové obaly od nealkoholických nápojů, minerálních vod, limonád, džusů, ledových káv a čajů, energetických nápojů, piva a dalších alkoholických nápojů s obsahem alkoholu do 15 %. Výjimku budou mít nápoje, které jsou do svého obalu stačeny přímo v místě prodeje, jako jsou například sudová vína stáčená do PET lahví.

„Důležitá je také záloha, kterou musíme nastavit tak, aby spotřebitele motivovala vracet nápoje a přitom je neodradila od nákupu. Uvažujeme o výši v intervalu od 3 do 5 korun. Samozřejmě tomu bude předcházet průzkum a v potaz musíme vzít také výši aktuálních spotřebitelských cen. Nápojové obaly budou označené logem zálohování, aby spotřebitelům bylo na první pohled jasné, že je mohou vrátit,“ dodává Havligerová.

„My Češi skvěle třídíme. Třídění ale ještě není recyklace a velká část obalů, které Češi pečlivě vytřídí, není vůbec opětovně využita. Aktuální míra recyklace plastu je u nás 42 %, v případě plechovek dokonce pouze kolem 30 %. Plošný systém záloh na PET lahve a plechovky podle ní nabízí řešení, díky kterému evropské zálohující země zmíněné problémy vyřeší. „V evropských zemích, kde už zálohy fungují, se míra zpětného sběru k recyklaci pohybuje kolem 90 % a v mnoha zemích tuto hranici převyšuje,“ uzavírá Havligerová.

■ AUTOR: Alena Adámková

FOTO: archiv

DIGITALIZACE NENÍ JEN PRO VELKÉ SÍTĚ

Spolupráce mezi německou společností Keslar a Eurodata trvá déle než mnohá manželství. Počátek sahá až do 80. let, kdy společně rozjeli projekt pro usnadnění fakturace. Během let se rozvinulo partnerství, díky němuž jsou procesy uvnitř společnosti Keslar transparentní a maximálně digitalizované. Tato středně velká společnost obchodující s energiemi a provozující menší síť čerpacích stanic využívá od společnosti Eurodata ekonomický systém vytvořený na míru petrolejářům, elektronické zpracování mezd a docházkový systém.



Dlouhotrvající spolupráce

Otec dnešní jednatelky společnosti Keslar paní Christine Keslar-Tunder hledal před 30 lety pro svůj petrolejářský business spolehlivého dodavatele fakturačního systému. Když padla volba na společnost Eurodata, nikdo netušil, že se rozvine tak dlouhodobé partnerství. Zpětně je zřejmé, že k dlouhotrvající spokojenosti klienta přispěla především profesionalita, inovativnost, vynikající znalost petrolejářského trhu a skvělé služby zákazníkům na straně společnosti Eurodata. Christine Keslar-Tunder potvrzuje: „Zástupci společnosti Eurodata vždy pozorně naslouchali našim požadavkům. Pamatuji si, jak v 90. letech přijeli do naší firmy a pozorovali nás při práci, aby co nejlépe porozuměli našim potřebám.“

Úspory a transparentní procesy

Díky intenzivní komunikaci s klienty z petrolejářské branže jsou služby společnosti Eurodata stříženy petrolejářům přímo na míru.

A to bylo pro společnost Keslar klíčové: „V roce 1996 jsme koupili firmu, která byla lokálním dodavatelem paliv, maziv a olejů pro síť Esso. Kvůli propojení dvou společností jsme hledali jednotný ekonomický systém a zvolili Edoil od společnosti Eurodata. Dodnes je tento systém základem naší každodenní práce, co se týče řízení zásob, prodeje, plánování a fakturace. Vše, co potřebuji, tam vidím na první pohled,“ říká Christine Keslar-Tunder.

Dříve Keslarova rodina řídila dvě firmy o obrátu 15 milionů eur, nyní je to středně velký podnik o obrátu 150 milionů eur. „Produkty a služby společnosti Eurodata na sebe úžasně navazují a vždy odpovídají aktuálním potřebám. Díky nim dosahujeme významných úspor a procesy se zjednodušují. Bohužel to nedokážeme vyčíslit, protože takto pracujeme odjakživa,“ říká Christine Keslar-Tunder. „Vyrostli jsme ve středně velký podnik se 70 zaměstnanci. Zaměstnáváme ovšem pouze dvě mzdové účetní/fakturantky, což svědčí o vysokém stupni automatizace a propojení všech procesů.“

Již více než půl století nabízí skupina Eurodata ověřená a inovativní softwarová řešení a IT služby speciálně vyvinuté pro jednotlivá odvětví. Jedním z jejich významných produktů je kontrolní a reportní systém Edtas, do něhož je zahrnuto více než 10 000 čerpacích stanic nejznámějších značek z celé Evropy. Provozovatelé čerpacích stanic získávají přehledné a srozumitelné informace o svém podnikání ve formě analýz, statistik a grafů, které jsou vyhotoveny přímo na míru jejich oboru a jsou kdykoliv k dispozici online. V České republice nabízí Eurodata ve spolupráci se skupinou daňových kanceláří Kodap rovněž kompletní daňové, účetní a ekonomické služby specializované na čerpací stanice. Jednotné vedení účetnictví napříč celým trhem s čerpacími stanicemi umožňuje jedinečné srovnání s ostatními čerpacími stanicemi.

Dostupnost online

„Díky řešením společnosti Eurodata se posouváme dál. Využíváme jich hned několik. Kromě systému Edoil, v němž máme mimo jiné zahrnutý celý business s čerpacími stanicemi, využíváme od společnosti Eurodata také systém pro zpracování mezd Edlohn, docházkový systém Edtime a elektronický archiv Edarchiv,“ uvádí Christine Keslar-Tunder. Dále dodává, že společnost má digitálně vyřešené také plánování tras pro své řidiče od partnerské firmy společnosti Eurodata Optitool. „Během pandemie koronaviru nám velmi pomohlo, že velké množství dat, jako např. mzdové údaje nebo data z docházkového systému, je uloženo v datových centrech společnosti Eurodata a přístupné online. Zpracování údajů o pracovní době zaměstnanců tak probíhalo zcela bez problémů i v čase home office.“

„Společnost Eurodata již v 90. letech předběhla svou dobu. V té době jsem byla na mateřské a 90 % své práce jsem díky produktům a službám společnosti Eurodata mohla vykonávat z domova. Tehdy mi to velmi pomohlo a nyní se vysoká míra digitalizace opět ukázala jako nezbytná pro udržení chodu firmy během pandemie koronaviru, kdy byla práce z domova povinná,“ říká Christine Keslar-Tunder, jednatelka společnosti Keslar GmbH Energiehandel.

■ AUTOR: Sandra Kopp
Přeložila Martina Sasínková
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

**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

NEJPRODÁVANĚJŠÍ CROSSOVER



Mladoboleslavské SUV je dlouhodobě nejprodávanějším modelem své kategorie na českém trhu. Loni si jej vybralo 62 905 zákazníků a v prodejních statistikách skončilo mezi osobními automobily na 4. místě. Prodalo by se jich asi více, nebýt problémů Škody Auto s díly. Loni Karoq prodělal mezigenerační facelift a zlepšil se v mnoha parametrech. Vyzkoušeli jsme si dražší, ale oblíbenou verzi s dvoulitrovým turbodieselem, sedmistupňovým automatem a pohonem všech kol.

Nejen nové světlomety

Poměrně důkladná modernizace přinesla 4390 mm dlouhému Karoqu změny v exteriéru i interiéru. V přední části si lze vedle nové masky všimnout vylepšených diodových světlometů, které mají trochu jiný tvar i světelný LED podpis a v nejlepší verzi disponují technologií Matrix umožňující odstínění protijedoucích automobilů. Funkčnost těchto světlometů je jednou z věcí, za které si Karoq zaslouží pochvalu. Vyzkoušel jsem Karoq na dálnicích a silnicích našich západních a jižních sousedů a jízda zasněženým nočním Německem i Rakouskem po

dálnicích i horských silničkách byla příjemná právě proto, že světlomety perfektně osvětlovaly silnici i její okraje, aniž oslňovaly protijedoucí vozidla.

Nejvýraznější změnou v interiéru je digitální přístrojový panel. Plynulá animace nahrazuje mechanické ukazatele a zobrazení lze přesně přizpůsobit potřebám řidiče. Ten může zvolit jako hlavní motiv navigační mapu a provozní údaje sledovat na head-up displeji, jenž je promítá na přední sklo. Pokud jste konzervativní, můžete si na displeji pro změnu nastavit klasické kruhové kontrolní přístroje s analogovým otáčkoměrem.

Uvnitř automobilu najdete nové materiály, potahy sedadel i dekory. Společně s pohodlnějšími sedadly nyní umožňuje Karoq překonávat dlouhé vzdálenosti s ještě větší mírou komfortu. Přispívá k tomu i optimální ergonomie řízení a bohatá výbava, ve které nechybí třeba kvalitní třízónová klimatizace. Na dobrém pocitu z jízdy se podílí také nízká hladina hluku. Pokud si ovšem nedáte na střechu střešní box, který je u Karoqu při cestě za zimními sporty do alpských středisek a obsazení více než dvou sedadel většinou nutností. I když současné karvingové lyže s délkou do 170 cm lze přepravovat v interiéru pomocí otvoru a vaku uprostřed opěradla druhé řady sedadel, přece jen objem zavazadlového prostoru nabízí jen 521 litrů (až 1630 litrů při sklopení zadních sedadel), což na lyžařskou výbavu trojice dospělých nestačí.

Oblíbená kombinace

Nabídka pohonných jednotek je široká. V základu se Karoq nabízí s přeplňovaným benzinovým litrovým tříválcem (81 kW) nebo turbodieselem zdvihového objemu 2,0 litru (85 kW) a ručně řazenou šestistupňovou převodovkou. Pokud chcete, aby vaše SUV poháněl benzín, je asi lepší připlatit si za čtyř-

válec 1,5 litru (110 kW), který se dodává již se sedmistupňovým automatem, nebo ještě lépe za přeplňovaný dvoulitr (140 kW), který přidává i pohon všech kol.

Optimální variantu však představuje vznětový dvoulitrový čtyřválec přeplňovaný turbodmychadlem o výkonu 110 kW, který distribuuje prostřednictvím sedmistupňové automatické dvouspojkové převodovky a elektronicky řízené lamelové spojky točivý moment (až 360 N.m) na kola přední, popřípadě zadní nápravy. To zajišťuje společně s elektronickými systémy podvozku perfektní trakci i za zhoršených adhezních podmínek. Na kvalitních zimních pneumatikách se čtyřkolka jen tak neutrhne ze zvolené stopy a rozjezd je jistý i na rozježděné sněhové břečce nebo zledovatělém povrchu.

Zatímco jízdní vlastnosti jsou bezproblémové, spotřeba byla o něco vyšší, než jsem očekával. Na vině však byl opět střešní box, který zvyšuje nejen hladinu hluku, ale zhoršuje i aerodynamiku vozidla, a tudíž i ekonomiku provozu. Na 600 km dlouhé trase mezi Prahou a rakouským Kaunertalem v typicky zimních podmínkách mokré dálnice a rozježděného sněhu na horských silničkách si Karoq (při dálničním průměru okolo 130 km/h) vystačil s necelými 7 litry na 100 km. Na zpáteční cestě s ohledem na slabší sobotní provoz a nevyužívání adaptivního tempomatu průměrná spotřeba klesla o šest desetin na 6,4 litru na 100 km. Lze očekávat, že bez boxu můžete bez větších problémů atakovat hranici 6 litrů na 100 km, což odpovídá kombinované spotřebě 5,5–6,1 litru, kterou udává



výrobce. S 50litrovou nádrží se tak dá ujet na jedno natankování přes 800 km.

Inovovaný Karoq se nejen na zimním tripu ukázal jako skvělý společník. Automobil rozhodně nepřekvapí typicky zimní počasí. Silnější turbodiesel ve spolupráci s rychle řadícím automatem umožňuje svižné předjíždění a na německé dálnici se nemusíte krčit v pravém pruhu. Vysoká rychlost sice zvyšuje spotřebu, přesto lze naměřené hodnoty stále charakterizovat jako úsporné chování. No a kvalitní čtyřkolka dokáže na sněhu divy, i když v Rakousku se lze současně v zimě spolehnout na pečlivou práci silničářů, kteří udrží v provozu každou horskou silničku.



Škoda není levná značka

Pokud uvažujete o dobrém SUV do každého počasí, které spolehlivě utáhne i větší karavan do hmotnosti 2100 kg, a nemáte přehnané prostorové nároky, mělo by mladoboleslavské SUV vždy patřit do nejužšího výběru. Samozřejmě se nabízí otázka, jakou verzi zvolit. Vychází to samozřejmě z vašich potřeb. Testovaná verze patří rozhodně mezi nejatraktivnější, zároveň však také mezi nejdražší. V nejkudší výbavě Ambition za takový automobil zaplatíte minimálně 865 900 korun, testované provedení Style Exclusive však přijde již na více než milion korun. Pokud netaháte karavan a oželíte vyšší výkon, pohon všech kol a samočinnou převodovku, ušetříte se slabším turbodieselem (85 kW) nebo zážehovým čtyřválcem 1,5 litru (110 kW) 150 tisíc korun, což už stojí za úvahu. O celých 200 tisíc je ještě levnější litrový tříválec, ale zde už je těch kompromisů (dynamika, jízdní komfort, síla motoru) možná až příliš.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





AUTO JE PRO MĚ NESKUTEČNÝ PARTÁK

Radka Fišarová řídí od svých osmnácti let a prozradila, že se jí v začátcích podařilo vjet i do protisměru. Dneska už sama sebe vozí na koncerty a její současné auto se jmenuje Sněženka.

Radko, jak vzpomínáte na chvíle v autošcole, když jste si dělala řidičák?

Moje lektorka byla úžasná, trpělivá a moc dobře věděla, že mi sice jde řízení, ale pravidla moc ne. Nějak jsem nechápala, nač to vše číst. Když jsem šla ke zkouškám, tak si pamatuji, že jsme den před tím slavili narozeniny nejlepší kamarádky a já si přišla ráno domů jen přezout vysokánské podpatky za tenisky, přečetla jsem z hromady testů první tři a šla na to. Jeden z těch testů jsem si vytáhla a dala jsem zkoušky na poprvé.

A co jízdy?

Jízda pak byla v pohodě. Moje lektorka

zas tak moc ne, protože věděla své. Taky jsem ještě rok skoro vůbec nesedla za volant. Ale potom jsem začala zkoušet v Plzni představení Edith – vrabčák z předměstí a musela jsem jezdit denně z Prahy do Plzně. První jízdu jsem vjela i do protisměru... No, prostě začátky. Ale praxe za volantem mě rychle vycvičila, je to nejlepší škola. Ovládat řízení a pak se zorientovat v provozu je přeci jen něco jiného.

Jak často sedíte v běžném dni za volantem?

V autě sedím takřka denně. Záleží, jestli jedu na představení do Prahy, nebo na koncerty všude možně po republice, nebo

třeba cestuji soukromě. Auto je pro mě neskutečný parták. Když auto prodávám, obrečím to, zejména některá. Vidím všechny ty zážitky a místa, která mě auto dopřála vidět a zažít.

Takže vozíte sama sebe i na koncerty? Jezdíte i na koncerty svým autem? Řídíte?

Ano, většinou i řídím. Je to pro mě normální, baví mě to. Když už jsem hodně unavená, tak mě střídají kluci z kapely.

Když jedete delší trasu, zpíváte si? Trénujete hlas?

Jedním z důvodů, proč ráda jezdím autem,

je to, že tam mám absolutní soukromí. Čili je to moje místo, kde si nahrávám do mobilu nápady jak textové, tak melodie, a taky se tam učím. V autě si vlastně stále zpívám, rozezpívávám se a to na všechny představení z Divadla Broadway i na koncerty v Divadle Studio Dva. Taky ale často vyřizují hafo telefonátů. Na to jsou dobré dopravní zácpy.

Potkáváte na benzínce fanoušky, ať už prodavače, nebo třeba další návštěvníky?

Občas narazíme na někoho hned po představení nebo koncertě. Máme také „své benzínky“. Stálíce, kde mě znají. Ale hlavně máme obvyklá stanoviště s ostatními muzikanty. Velmi často se na D1 potkáváme na jedné konkrétní pumpě s ostatními kolegy. Taková trochu povinná muzikantská zastávka.

Máte vždy plnou nádrž?

Spíš mám velmi často pocit, že posouvám hranice dojezdu na minimum.

Zůstala jste někdy na suchu?

Ano, kdysi se mi dokonce stalo, že jsem nedojela. Měla jsem zrovna nové auto a jezdila jsem s takovým nadšením, že jsem asi nabyla dojmu, že auto jezdí bez pohonu. Přitom stačilo sledovat kontrolku.

Tankujete na nějaké oblíbené benzínce? Využíváte slevové karty?

Slevové karty nevyužívám. Tedy ne na benzínkách. Hlavně proto, že benzínky prostě střídám. Mám sice svou oblíbenou benzínku u Makro na Černém Mostě, ale jinak vyhledávám spíš dobré kafe. Což si zrovna na této nekoupím, ale jinak je to vedle ceny benzínu moje hlavní kritérium.

Dáváte si kávu do hrnečku, nebo si ji berete s sebou v kelímku?

Kafe si беру většinou s sebou. Někdy proto, že prostě nestíháme, ale často proto, že kafe je můj „čas pro mě“. A popíjení kafe v autě mi navozuje pohodovou atmosféru.

Kupujete si na benzínce i nějaké potraviny?

Jak kdy. Moc benzínkové jídlo nevyhledávám ani nevyužívám. Pokud si s kapelou třeba nenaplánujeme vyložení teplý oběd na cestě. A podle toho si i pak vybíráme, kde se stavíme. V regálech ale spíš sáhnu po nějakém dopingu ve formě čokoládová Milánské směs nebo jiného zobání na cestu.

Když jedete se synem, co si rád na benzínce kupuje?

Párek v rohlíku. Na sladkosti moc není, ale tohle je top!

Jak pečujete o auto?

Občas si nechám auto úplně umýt se vším všudy. Exteriér i interiér. Jezdím opravdu často a delší trasy a také vozím Oskara

a další děti. A i když jsou všichni vůči autu pozorní, tak je pak stejně potřeba nějaká péče. Navíc, jak jsem říkala, moje auto je většinou můj drahoušek, často má i jméno. Ted' mám třeba Sněženku, takže mi není jedno, když trpí.

Využíváte myčku nebo mycí boxy?

Co je pro vás přijatelnější?

Střídám ruční mytí a automyčku. Ale jezdím jen do jedné osvědčené, kterou mám blízko domova. Myslím, že myčka je super pomocník. Kdybych měla auto mýt sama, jako to bylo dřív, myslím, že bych asi jezdila „od deště k dešti“.

Jak hodnotíte stav WC a umývárny na benzínkách? Je vám tam příjemně?

Stav sociálního zařízení je vizitka každé pumpy. Hodně se to od dob minulých zlepšilo, ale je to pořád velmi individuální. Já osobně oceňuji, když to personál benzínek skvěle zvládá a cítím se v umývačce dobře. Pak mi ani nevádí, když za to zaplatím.

Máte srovnání s cizinou?

Jaké tam mají benzínky?

To je také velmi rozmanité. Některé jsou takřka stejně vybavené, třeba v Chorvatsku, Rakousku a Německu. Někdy jsou na tom o poznání lépe, hlavně v té hygieně a někde to zas moc neřeší, když jede člověk jižněji. Nerada bych to nějak paušalizovala, protože všude jsou lidé, kteří se o benzínky starají skvěle a je to jejich „projekt“. A jsou i tací, kterým je to jedno. Hlavně, když řidič natankuje.

Co říkáte na elektroauta?

Pořídila byste si ho?

Elektroauta možná časem budou dobré řešení, ale celý ten „zelený“ tlak mi jako zákazníkovi moc příjemný není. Pokud čtu o elektroautech, tak z nich sice vyplývá spousta výhod, ale nakonec se také dozvím, že samotná výroba elektroaut moc ekologická není. Třeba se nakonec objeví nějaké jiné, nové palivo a vše bude ještě jinak. Nejsem žádný znalec technologií, jsem uživatel čili pokud na trhu nebude nic jiného, tak si elektroauto asi pořídím. Jsem ale příznivec zdravé konkurence, a to i v případě pohonu aut. Mám pak možnost výběru, a to se mi líbí.

■ AUTOR: Šárka Jansová
FOTO: Irena Brablcová



Zlatý



Stříbrný

AutoMax



Christ

KODAP
>eurodata



MONTI



SHERON

uniCODE
SYSTEMS



Bronzový



Vydavatel: PETROLmedia, s. r. o. **Redakce:** PETROLmedia, s. r. o., Na Dlouhém Lánu 508/41, 160 00 Praha 6 – Vokovice, IČ: 25586831, 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:** Veronika Perglová (sekretariat@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 Tomčíak, 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.

MOTOROVÁ NAFTA S 15 % HVO



Společnost ČEPRO nabízí svým partnerům a odběratelům motorovou naftu s 15% příměsí HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). HVO je velmi kvalitní syntetický produkt, který vylepšuje vlastnosti motorové nafty. Ve srovnání s ní má HVO výrazně lepší cetanové číslo (60 až 70 jednotek), nižší emise, lepší spalování, menší tvorbu úsad, lepší protikorozi vlastnosti a řadu dalších vlastností. Motor nepotřebuje žádné úpravy ani zvláštní opatření.

zelený
zdroj



www.ceproas.cz



Podporujeme čistou mobilitu.

**Rozšiřujeme nabídku v síti
našich čerpacích stanic o vodík.**

Rafinérská a petrochemická skupina ORLEN Unipetrol začala ve své síti čerpacích stanic ORLEN Benzina nabízet nový druh paliva s nulovými emisemi při jeho použití. Na čerpací stanici na pražském Barrandově uvedla do provozu vodíkový plnicí stojan pro automobily, nákladní vozidla a autobusy.

orlenbenzina.cz