

# PETROL MAGAZÍN

**TÉMA**  
**Pochutnáte si  
na čerpacích  
stanicích?**

**INTERVIEW**  
Jana Matesová

**MYTÍ**  
Automyčka Litoměřice

**SHOP A GASTRO**  
Soutěž Kofola



**VYHRAJ**  
**150 000 Kč**  
A ROZTOČ LÉTO PODLE SEBE!

**Kup 2 ks  
a VYHRAJ**

Soutěž běží od  
1. 6. do 31. 7. 2023  
[www.soutez-kofola.cz](http://www.soutez-kofola.cz)



# Sbírejte s námi použitý kuchyňský olej **a šetřete přírodu**



Na vybraných čerpacích stanicích ORLEN Benzina v Ústeckém kraji jsme spustili pilotní projekt sběru upotřebeného kuchyňského oleje.

Naším cílem je najít vhodný způsob sběru použitých jedlých olejů z domácností, který nebude zatěžovat životní prostředí a nebude produkovat nové odpadní materiály.

Chceme zkoumat možnosti využití použitého kuchyňského oleje a jeho efektivní přeměny na kvalitní surovinu pro výrobu biopaliv a dalších produktů.

Bližší informace jsou dostupné na internetové stránce **sbirejolej.cz** nebo v aplikaci **ORLEN Benzina**.



T A  
Č R

Sběr upotřebených kuchyňských olejů je realizován v rámci projektu FW03010367 EUCOTECH, spolufinancovaného se státní podporou Technologické agentury ČR v rámci Programu TREND.

## VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



třetí letošní číslo Petrol magazínu vychází v době nekončících diskuzí o potřebě transformace českých veřejných financí. Válka na Ukrajině, bohužel, stále neskončila, ceny energií už se zřejmě do původních mantinelů nevrátí, a tak máme alespoň radost, že ceny pohonných hmot už jsou zase celkem „normální“. S tím přichází i potřeba vrátit sníženou spotřební daň na naftu na úroveň, jaká byla před napadením Ukrajiny Ruskem. A to je trochu problém, protože kontinuální blokáde českého parlamentu obstrukcemi opozice pokračuje v nezměněné intenzitě, a proto se tuto úpravu nepodařilo odhlasovat tak, aby platila alespoň od 1. července. Řidiči a autodopraci z toho samozřejmě mají radost, stát však v době vysoké inflace přichází o další příjmy, které mohly snižovat neúměrně vysoký schodek státního rozpočtu. O veřejných financích, energetice, inflaci či neschopnosti českého úřadu pro ochranu hospodářské soutěže je také zajímavý rozhovor s ekonomkou Janou Matesovou.

Prázdniny se blíží a s tím nastává i hlavní sezona pro mnoho čerpacích stanic. Vedle vyšších výtočí mohou očekávat také zvýšený obrat shopu a bister. Jsou na to všude připraveni? Jaké jsou trendy současného občerstvení na čerpacích stanicích? Na to a spoustu dalších otázek se snažíme odpovědět v Petrol magazínu, který držíte v ruce. A vedle toho se samozřejmě věnujeme i dalším aktuálním tématům, které třeba úzce souvisejí se zákazem spalovacích motorů nebo produkcí syntetických paliv. Jinak vám chci za celou redakci Petrol magazínu popřát pěkné a bezproblémové léto a doufám, že se koncem srpna zase sejdem nad dalším vydáním našeho časopisu.

■ Jiří Kaloč  
šéfredaktor

**GEMA**

**1**

95 NATURAL 1459 €

98 NATURAL 1959 €

95 ONE 1399 €

D DIESEL 1439 €

Kč 8888 €

moderní technologie zobrazování cen

**one**

**one**

krabicové písmo

**PETROL**  
PARTNER

[www.gema.cz](http://www.gema.cz)

LED podsvětlení



## Editorial

### Aktuality z domova i ze světa

4–8

Čepro vydělalo skoro 2 miliardy, prodej paliv stoupl o 10 procent  
ČEZ rozšiřuje roaming na síť Ionity  
Fond Orlen VC investuje do recyklace baterií pro automobily  
Výjimky ze zákazu jízdy pomohou řidičům kamionů  
Orlen Unipetrol podepsal memorandum se Škoda Auto  
MOL kupuje bioplynovou stanici Szarvas  
MOL a Slovnaft se dohodly na poplatku za Adrii  
Orlen Unipetrol oceněn v soutěži Czech Industry Challenge  
Repsol začal prodávat ze 100 % obnovitelnou naftu  
RWE a Westfalen Group otevře v Německu 70 vodíkových stanic  
E.ON chce mít do roku 2025 až 500 rychlonabíječek  
Shell otvírá ultrarychlé nabíječky na rakouských dálnicích  
Nová receptura benzínu V-Power Nitro+ v USA  
Repsol představuje svůj projekt Shyne pro obnovitelný vodík

### Svět ropy

9

Saúdská Arábie dobrovolně snižuje těžbu ropy

### Interview

10–13

Jana Matesová



### Čerpací stanice měsíce

14–20

MOL D48 Chlebovice  
Eurooil D1 Křenovice



### Trh, ropa a produkty

22–37

Mero má souhlas k investici  
Návrat původní hodnoty blokuje parlament  
Kam s ním  
Ve školících autobusech i mobilní aplikaci

## Alternativa

30–33

Syntetická paliva

### Technika a provoz

34

Řešení pro vnitropodnikový výdej paliv



### Mytí a servis

40–43

Ruční mytí v zahradě Čech

### Shop a gastro

44–54

Dokonalé místo pro vychutnání kávy  
Bezobslužné nonstop nakupování  
Nejen populární Mikulášov  
Teplé občerstvení  
Nové služby u čerpacích stanic  
Targa Florio – Toniky ze sicilských ingrediencí

### Daňová poradna

38

Jak se zbavit dluhů



### Autosalon

56–57

Alfa Romeo Tonale

### Osobnost na čerpacích stanicích

58–59

Jan Kříž

### PETROL Partner

60



- 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](mailto:vif@vif.cz), [www.vif.cz](http://www.vif.cz)





## ČEPRO VYDĚLALO SKORO 2 MILIARDY, PRODEJ PALIV STOUPĚL O 10 PROCENT

Společnost Čepro v loňském roce dosáhla zisku 1,99 miliardy Kč před zdaněním. Hospodářský výsledek je na úrovni zisku posledních tří let. Hlavním úkolem firmy bylo zajistit dostatečný objem pohonných hmot pro český trh a udržet jeho stabilitu v době, která představuje řadu výkyvů v cenách i dodávkách. Navzdory vývoji trhu a jeho obtížné další predikci firma prodala o 10 procent více objemu paliv než v předešlých dvou letech. „Podařilo se nám rozšířit počet dodavatelů ze zahraničí. Kromě Rakouska, Německa nebo Polska a dalších zemí dovážíme nyní naftu i z USA,“ říká Jan Duspěva, generální ředitel Čepa. Čepro vloni přizpůsobilo svoji obchodní strategii vývoji na světových trzích a z důvodu vyšší ochrany trhu drží vysoké zásoby nafty a benzínu, aby bylo připravené na případný krizový vývoj. To v kombinaci s náklady na nákup a skladování paliv podvazuje možnosti hospodářského vý-

sledku v příštích letech. „Jako součást kritické infrastruktury státu plníme prioritní úkoly k zajištění bezpečnosti a stability českého trhu, třeba i na úkor zisku z okamžitých obchodních příležitostí. Předpokládáme, že půjde o dlouhodobý trend,“ doplňuje Jan Duspěva. Na loňský hospodářský výsledek se nevztahuje daň z mimořádných zisků. S ohledem na aktuální situaci firma posílila svoji roli v železniční dopravě pohonných hmot a počet stočených vagonů meziročně vzrostl o 15 procent. Intenzivněji se věnuje také ochraně před riziky včetně kyberbezpečnosti. V oblasti investic byla největším projektem uplynulého roku výměna výdejních lávek na skladu v Třemošné. V maloobchodu došlo k rozšíření sítě Eurooil o čerpací stanice v Blansku. Firma také spustila mobilní aplikaci s virtuální Kartou Srdcovka pro odběr pohonných hmot na čerpacích stanicích.

## FOND ORLEN VC INVESTUJE RECYKLACE BATERÍ PRO AUTOMOBILY

Největší polský fond podnikového rizikového kapitálu vlastněný skupinou Orlen VC investoval do moderní platformy umožňující opětovné použití a pozdější recyklaci baterií z elektromobilů. Toto řešení vytvořené německou společností Circunomics, v níž se Orlen VC stal významným akcionářem, má pomoci snížit uhlíkovou stopu elektromobilů až o 50 procent. „Investujeme do zajímavých, perspektivních řešení, která mají posílit naše konkurenční výhody a podpořit růst s příznivým dopadem na životní prostředí. Technologie oběhového hospodářství, zejména

v oblastech, jako je energetika a nová mobilita, mají obrovský potenciál,“ říká předseda představenstva a generální ředitel PKN Orlen Daniel Obajtek. Circunomics je jedním z předních start-upů v oblasti oběhového hospodářství a řešení pro monitorování baterií. Jeho zakladatelé Felix Wagner a Jan Born si dali za cíl vytvořit celý ekosystém uzavřeného cyklu pro baterie do elektrických vozidel, od jejich prvního a druhého života až po recyklaci. Vyvinuli inovativní platformu pro sledování stavu a prodeje baterií až do jejich recyklace, tedy do doby, než se kovy, jako je lithi-

## ČEZ ROZŠÍŘUJE ROAMING NA SÍŤ IONITY

Zákazníci ČEZ doplňující energii do baterií svých elektromobilů mají širší možnosti při využívání dobíjecích sítí bez nutnosti vlastnit přístupové kódy nebo být zákazníkem provozovatele dané sítě. Součástí okruhu roamingových partnerů se stává síť Ionity. Podobně jako u stanic ostatních roamingových partnerů jim pro dobíjení stačí jen aplikace Futur/e/go nebo RFID klíčenka od ČEZ. Při využívání sítě se uživatel před dobíjením identifikuje zákaznickou RFID kartou. Řidičům e-aut ale také stačí mít staženou aplikaci Futur/e/go, která spolu s webovým rozhraním (tzv. Driver portál) umožňuje pohodlnou správu jejich účtů. Zákazníci ČEZ i neregistrovaní platí za odběry energie podle typu stanice a rychlosti nabíjení. ČEZ si v rámci vize Čistá Energie Zítřka vytyčil do roku 2025 dosažení hranice 800 provozovaných stojanů pro dobíjení elektromobilů a znásobení jejich výkonu. Poptávku po zkrácení časů dobíjení chce uspokojovat výstavbou stanic pro ultrarychlé dobíjení i rozšiřováním počtu stojanů v tzv. hubech ve vytižených lokalitách u hlavních tahů a ve městech.



um, nikl a kobalt, získají zpět pro opětovné použití při výrobě nových baterií. Od svého založení je společnost podporována investory z oboru, včetně studia Next Mobility Labs, německé recyklační společnosti Tes a bývalých vedoucích pracovníků Audi. Jen v loňském roce se na starém kontinentu prodalo přibližně 2,5 milionu elektromobilů a očekává se, že do roku 2030 se Evropa stane v tomto segmentu lídrem. Podle prognóz dosáhne celosvětová kapacita baterií druhé životnosti do roku 2030 1 000 GWh, což bude v souladu s rostoucí výrobou.

# ORLEN UNIPETROL PODEPSAL MEMORANDUM SE ŠKODA AUTO



Orlen Unipetrol plánuje do své sítě čerpacích stanic Orlen Benzina instalovat vysokorychlostní dobíjecí stojany o výkonu 150 kW a podepsal memorandum o spolupráci při jejich výstavbě s koncernem Škoda Auto. „Připravujeme se na budoucnost a rozšiřujeme nabídku produktů na našich čerpacích stanicích. Vedle klasických pohonných hmot nabízíme i alternativní paliva CNG a LPG a budujeme infrastrukturu pro bateriovou i vodíkovou elektromobilitu v Česku. Již nyní máme nej-

větší nabídku dobíjecích bodů a ještě tento rok začneme s výstavbou vysokorychlostních dobíjecích stojanů s výkonem 150 kW. Umístíme je do koridorů tzv. transevropské dopravní sítě, abychom podpořili tranzitní elektrickou mobilitu," říká Tomasz Wiatrak, generální ředitel skupiny Orlen Unipetrol. Síť Orlen Benzina nabízí 225 dobíjecích bodů na celkem 55 čerpacích stanicích, což ji řadí na první místo mezi řetězci působícími na českém trhu. V letošním roce zahájí výstavbu vysokorychlost-

ních dobíjecích stojanů s výkonem 150 kW. Budou umístěny minimálně v osmi lokalitách, které se nacházejí v hlavních koridorech tzv. transevropské dopravní sítě, tedy na místech s největším potenciálem pro tranzit elektromobilů. V současné době probíhá mapování těchto významných lokalit. V rámci spolupráce se Škoda Auto je naplánováno propojení veřejných nabíjecích stanic do jednotného systému tak, aby byly přístupné v sítích poskytovatelů dobíjecích řešení.

## VÝJIMKY ZE ZÁKAZU JÍZD POMOHOU ŘIDIČŮM KAMIONŮ

Ve sněmovně se objevil pozměňovací návrh umožňující řidičům nákladních vozidel v době zákazu jízdy provést vykládku zboží na území České republiky a následně pak bez nákladu dojet do místa bydliště řidiče nebo sídla či provozovny dopravce. V mediálním prostoru následně vypukla panika šířící zprávy o zahlcení silnic kamiony o víkendech. Generální tajemník Sdružení Česmad Bohemia Vojtěch Hromíř to vysvětluje: „Umožnit našim řidičům dojet v zákazu na místo vykládky a pak domů nebo do firmy bude pro ně velká úleva. Často se totiž stává, že v prázdninových měsících, kdy platí páteční a sobotní zákaz, nestihnou do cíle do-

jet, a musí tak trávit čas do sobotního odpoledne na přeplněných parkovištích místo doma s rodinou. Obavy ze zahlcení dálniční sítě kamiony jsou zcela liché. Výjimka se nebude týkat cizích tranzitujících kamionů, ty zde žádnou vykládku nemají ani jejich řidiči bydliště. Řádově půjde maximálně o stovky vozidel, navíc rozprostřených po celé dálniční síti. Obavy ze zahuštění dopravy v neděli již vůbec nejsou na místě, neboť v neděli je drtivá většina továren a provozů uzavřena a žádná vykládka zde ani probíhat nemůže." Kromě řidičů by se mělo ulevit přeplněným parkovištím podél dálnic, a tedy i čerpacím stanicím.







## MOL A SLOVNAFT SE DOHODLY NA POPLATKU ZA ADRII

Společnost MOL a slovenská rafinérie Slovnaft se dohodly s firmou Janaf na poplatku za využívání ropovodu Adria, který hraje důležitou roli v zabezpečení alternativních dodávek ropy pro region střední a východní Evropy. Kontrakt je pouze roční a podle firmy MOL je cena za přepravu ropy poměrně vysoká. Firmy však neměly jinou možnost než nabídku od Janaf přijmout. Slovnaft potřebuje v souladu se sankcemi vůči Rusku vyrábět naftu, benzín a další produkty z alternativní, neruské ropy. A jediným způsobem, jak alternativní ropu dopravit na Slovensko, je přes ropovod Adria a přístav Omišalj, které spravuje společnost Janaf. Slovnaft začal ropovod Adria aktivněji využívat od letošního února, kdy vstoupily v platnost sankce na vývoz produktů z ruské ropy. Slovnaft i MOL se však domnívají, že současná dohoda nevytváří trvalé a konkurenceschopné základy pro dodávky ropovodem Adria na Slovensko. Ropovod Adria vede z ropného terminálu Omišalj na chorvatském ostrově Krk přes Chorvatsko a následně severní větví do Maďarska a na Slovensko, kde se v Šahách napojuje do ropovodu Družba. Východní část ropovodu zásobuje Bosnu a Hercegovinu a Srbsko.

## MOL KUPUJE BIOPLYNOVOU STANICI SZARVAS

Maďarský MOL uzavřel dohodu se společností BayWa AG na koupi bioplynové stanice Szarvas. Transakce přispěje k realizaci směrnice EU o obnovitelných zdrojích energie. Szarvas využívá organické odpady k výrobě elektřiny a tepla prostřednictvím kombinované výroby tepla a elektřiny s kapacitou ve špičce přibližně 4 megawatty (MW). Závod ročně zpracuje více než 40 000 tun odpadu z produkce masa v regionu a dalších 53 000 tun zbytkového odpadu (např. kejdy a hnoje) ze sousedních chovů hospodářských zvířat a masokombinátů. Kromě toho se jako surovina používá přibližně 18 000 tun zemědělského substrátu, který dohromady pro-

dukuje více než 12,5 milionu metrů krychlových bioplynu. Szarvas má nejen jednu z největších kapacit na výrobu bioplynu ve střední a východní Evropě, ale nachází se také v oblasti, kde jsou přítomny a aktivní průzkumné a těžební aktivity společnosti MOL. To vytváří jedinečnou synergii tím, že poskytuje infrastrukturu pro zlepšení produkce bioplynové stanice. Skupina MOL má interní know-how, osvědčené postupy a bioplynová stanice Szarvas může Skupině přinést nové znalosti, které podpoří rozvoj udržitelného portfolia Skupiny MOL. Společnost zároveň prokázala důvěryhodný záměr stát se regionálním trendsetterem v energetické transformaci.

## ORLEN UNIPETROL OCENĚN V SOUTĚŽI CZECH INDUSTRY CHALLENGE

Prestižní celorepubliková soutěž Czech Industry Challenge, zastřešená MPO, každý rok oceňuje firmy z průmyslového odvětví v mnoha kategoriích. Již čtvrtý ročník v řadě skupina Orlen Unipetrol obsadila první příčky této výzvy, která podporuje atraktivitu firem českého průmyslu, a to v pěti kategoriích. Skupina získala první místo ve dvou kategoriích, a to v oblasti kreativního BOZP/PO a v kategorii kreativního veletržního stánku. Druhé místo, které bylo obhájeno ve třech kategoriích, bylo uděleno porotou složenou z odborníků v oboru za průmyslovou fotografii, firemní webové stránky a za nevšední reklamní předmět. Odborná porota ocenila také vodíkovou kampaň, za kterou si skupi-

na odnesla mimořádné ocenění za rok 2022 za nadstandardní aktivity v rámci kreativní průmyslové osvěty, která je příkladná a inspirativní pro ostatní subjekty. První místo za kreativní kampaň na téma bezpečnosti práce, ochrany zdraví a požární ochrany skupina získala za bezpečnostní kampaň, která upozorňuje na nejčastější přestupky a jejich možné následky, které se v provozu vyskytují. Ta byla zpracována živou formou, aby co nejvíce přiblížila zaměstnancům rizika zakázaných činností. Ocenění prvním místem za kreativní veletržní stánek porota udělila za poutavé zpracování prezentace a vizuálů, které byly předvedeny na stánku při světovém veletrhu polymerů v německém Düsseldorfu. Druhé

místo za nevšední reklamní předmět bylo získáno za brýle s rozšířenou/virtuální realitou, díky nimž mohou uživatelé, zejména studenti a noví zaměstnanci v zácviku, nahlédnout do výrobních a logistických technologií. Ocenění stříbrným místem za průmyslovou fotografii pořízenou Bohuslavem Rybínem s postprodukci Michala Černícha, kreativního specialisty Orlen Unipetrolu, skupina získala za snímek chladicích věží litvinovské rafinérie v nočních hodinách. Mimořádné ocenění za nadstandardní aktivity v rámci kreativní průmyslové osvěty udělila odborná porota za zpracování vodíkové kampaně, která zatím vyvrcholila otevřením první veřejné vodíkové stanice na pražském Barrandově.



## REPSOL ZAČAL PRODÁVAT ZE 100 % OBNOVITELNOU NAFTU

Společnost Repsol zahájila dodávky 100% obnovitelné nafty na třech čerpacích stanicích v Madridu, Barceloně a Lisabonu. Do konce roku bude moderní biopaliva vydávat celkem 50 čerpacích stanic. V roce 2025 chce mít Repsol výrobní kapacitu 1,3 milionu tun obnovitelných paliv a v roce 2030 dosáhne více než dvou milionů tun, což z něj udělá vedoucí společnost ve výrobě těchto paliv ve Španělsku a Evropě. Díky této iniciativě se Repsol stává první španělskou společností, která na Pyrenejském poloostrově vydává 100% obnovitelné palivo. Pokročilá biopaliva se vyrábějí z organického odpadu, jako jsou použité rostlinné oleje, živočišné tuky a zbytky ze zemědělství a lesnictví, které se nepoužívají pro potraviny. Základní surovinou na výrobu tohoto biopaliva by měl být především použitý kuchyňský olej. Repsol zřídil na svých čerpacích stanicích v madridském regionu 134 sběrných míst. Jedná se o novou službu, kterou společnost od dnešního dne nabízí zá-



kazníkům, aby usnadnila udržitelné nakládání s domácím odpadem. Uživatelé aplikace Waylet budou také moci využít slevu 30 centů na litr použitého kuchyňského oleje dodaného do míst dostupných v madridském regionu pro příští tankování. Repsol by měl biopaliva vyrábět v rafinérii v Cartageně. Počítá se s roční produkcí 250 000 tun, což by měla být jedna čtvrtina celkové produkce pohonných hmot, které španělský ropný gigant vyrábí.

## RWE A WESTFALEN GROUP OTEVŘE V NĚMECKU 70 VODÍKOVÝCH STANIC

RWE a Westfalen Group budou spolupracovat na dodávkách zeleného vodíku do elektromobilů s palivovými články v Německu. Prostřednictvím společného podniku chtějí obě společnosti vybudovat síť vodíkových stanic se zaměřením na těžká užitková vozidla. Do roku 2030 by mohlo být vybudováno až 70 vodíkových stanic. První veřejná vodíková čerpací stanice v rámci společného podniku bude instalována před plynovou elektrárnou RWE Emsland. „RWE bude dodávat zelený vodík ze své elektrolyzérové infrastruktury v Lingenu a Westfalen Group se postará o zřízení a provoz infrastruktury čerpacích stanic. Spolupráce tímto způsobem bude naším příspěvkem k rychlému zavedení vodíkové dopravy na silnice“, řekla provozní ředitelka společnosti Hydrogen RWE Generation Sopna Sury. Partnerství se bude zpočátku regionálně zaměřovat na Severní Porýní-Vestfálsko a Dolní Sasko. Expanze bude koordinována s logistickými firmami v příslušných regionech. Zelený vodík bude zpočátku vyráběn v pilotním elektrolyzéru o výkonu 14 megawattů, který RWE v současné době staví na místě plynové elektrárny Emsland. Spolkové ministerstvo pro digitální záležitosti a dopravu financuje výstavbu vodíkových stanic v Lingenu částkou více než 6 milionů eur v rámci národního inovačního programu vodíku a technologií palivových článků.



## E.ON CHCE MÍT DO ROKU 2025 AŽ 500 RYCHLONABÍJEČEK



Společnost E.on oznámila, že bude spolupracovat se společností Alpitronic na výstavbě 4500 ultrarychlých nabíjecích stanic po celé Evropě. Obě společnosti chtějí do roku 2025 zpřístupnit infrastrukturu pro osobní automobily a těžká nákladní vozidla. Pro tento projekt bude Alpitronic implementovat svou nejnovější generaci rychlonabíjecích stanic schopných výkonů mezi 50 a 400 kW. Zařízení pokrývá širokou škálu nabíjecích potřeb – od nabíjení na pracovišti nebo při nakupování přes ultrarychlé nabíjení na dálnici až po megawattové nabíjení těž-

kých užitkových vozidel. Obě strany zavedou řešení nabíjení pro těžká užitková vozidla, přičemž první pilotní místa s rychlonabíjecí infrastrukturou budou zřízena na různých místech Evropy do roku 2024. Jako jeden z největších provozovatelů energetických sítí a energetické infrastruktury na kontinentu se společnost E.on snaží pomoci při přechodu na alternativní paliva. S novou rychlonabíjecí infrastrukturou bude firma dále rozšiřovat svou vlastní síť nabíjecích stanic a pomáhat zákazníkům v celé Evropě při přechodu na elektromobilitu.

## SHELL OTEVÍRÁ ULTRARYCHLÉ NABÍJEČKY NA RAKOUSKÝCH DÁLNICÍCH



Společnost Shell buduje v Rakousku síť rychlonabíjecích stanic na hlavních dálnicích. První stanice byly zřízeny ve Walsebergu, Ansfeldenu, St. Pöltnu, Strengbergu, Mondsee a Fürnitzu, aby umožnily řidičům elektrických vozidel cestování na dlouhé vzdálenosti. Cílem je vytvoření celostátní sítě ultrarychlých a rychlých nabíjecích stanic Recharge na ra-

kouských dálnicích do roku 2025. Rozšíření služeb e-mobility je součástí globální strategie společnosti stát se do roku 2050 společností s nulovými čistými emisemi. Kromě otevření nových nabíjecích míst na hlavních dálnicích dceřiná společnost také uzavřela partnerství s Rewe na instalaci nabíjecích míst ve 100 prodejnách Billa, Billa Plus a Penny. Začátek realizace tohoto projektu byl v roce 2017, kdy Shell získal společnost NewMotion, která se záhy přejmenovala na Shell Recharge Solutions. Mezi další podobné aktivity patří nedávná koupě společnosti SBRS, která nabízí řešení nabíjecí infrastruktury pro užitková elektrická vozidla, a její partnerství se společností Ionity při budování rychlonabíjecích pilířů napříč dálnicemi v Evropě.

## REPSOL PŘEDSTAVUJE SVŮJ PROJEKT SHYNE PRO OBNOVITELNÝ VODÍK

Repsol oznámil start projektu Shyne (Spanish Hydrogen Network). Iniciativa sdružuje 22 společností a 11 asociací, technologických center a univerzit, které budou zkoumat možnosti výroby obnovitelného vodíku. Prostřednictvím tohoto podniku se firma snaží urychlit proces dekarbonizace a posílit energetickou transformaci v celé zemi. „Španělsko má příležitost hrát velmi důležitou roli na evropském poli obnovitelného vodíku a Shyne nám umožní sjednotit naše schopnosti a spojit ty, které potřebujeme od malých a středních podniků, abychom společně urychlili dekarbonizaci španělské ekonomiky," řekl Josu Jon Imaz, generální ředitel společnosti Repsol. Projekty pod dohledem SHYNE budou představovat investici ve výši až 3,2 miliardy eur. Tyto iniciativy jsou zaměřeny na výrobu, distribuci a zavádění obnovitelného vodíku v průmyslovém a dopravním sektoru, jakož i na vývoj nových technologií pro využití tohoto paliva. Kromě společnosti Repsol sponzoruje projekt ještě šest dalších partnerů: Alsia, Bosch, Celsa Group, Enagás, Scania a Talgo. „Obnovitelný vodík je národní projekt. Je to dílek skládačky, který nám chyběl, abychom se posunuli směrem k dekarbonizaci ekonomiky a dosažení klimatické neutrality v roce 2050 a pokročili

v rozvoji znalostí, technologie vyrobené ve Španělsku a konsolidaci obchodní struktury a průmyslových hodnotových řetězců. Španělsko má jedinečnou příležitost a veškerou kapacitu stát v čele vodíkového průmyslového hodnotového řetězce v Evropě," řekla k tomu státní tajemnice pro energetiku Sara Aagesen. Shyne se snaží vytvořit ekosystém, který propojí už probíhající regionální iniciativy zaměřené na vodík. Podpoří rovněž vytvoření dvou nových inovačních center v Kastilii-La Mancha a Madridu s cílem vyvinout konkurenceschopné technologie, jako je fotokatalýza nebo elektrolýza pevných oxidů (SOEC). Cílem projektu je synergie spolupráce zúčastněných společností a podpora koordinovaného průmyslového vývoje a vzniknout by mělo také 13 000 nových pracovních míst.



## NOVÁ RECEPTURA BENZÍNU V-POWER NITRO+ V USA



Společnosti Equilon Enterprises a Shell Oil Products US oznámily oficiální zahájení prodeje vylepšeného složení prémiového benzínu V-Power Nitro+. Nové palivo by mělo odstraňovat až 100 % usazenin v motoru. Produkt je vybaven technologií odstraňování usazenin, která se zaměřuje na usazeniny ve vstřikovači paliva, jedné z nejdůležitějších částí motoru, a ničí je a chrání před budoucím nánosem. Na oslavu nového paliva uspořádala společnost Shell velkou party na newyorském veletrhu Lavan 641, uvedenou proslovem Barbary Stoyko, senior viceprezidentky pro mobilitu společnosti Shell Americas, a Lisy Carr, generální ředitelky marketingu mobility. Jejich prezentace zahrnovala údaje z nové spotřebitelské zprávy, která zkoumala vnímání spotřebitelů a trendy ve výkonnosti. „Nové palivo Shell V-Power Nitro+ je naším dosud nejvýkonnějším palivem. Rozhodli jsme se začít prodávat toto palivo, protože víme, že našim zákazníkům záleží na tom, aby jejich vozidla jezdila s palivem, které pomáhá udržet jejich motory ve špičkovém stavu," řekla hostům Barbara Stovko, viceprezidentka pro mobilitu společnosti Shell Americas. Nová receptura prémiového benzínu V-Power Nitro+ je k dispozici na všech 13 000 stanicích společnosti Shell po celém USA.



# SAÚDSKÁ ARÁBIE DOBROVOLNĚ SNIŽUJE TĚŽBU ROPY



Uskupení OPEC+ není spokojené s cenou ropy, která se v první polovině června pohybovala pod 75 USD za barel. Uskupení by chtělo cenu alespoň na úrovni 90 USD za barel. Proto se Saúdská Arábie na červnovém zasedání kartelu rozhodla dobrovolně snížit produkci a export o další 1 milion barelů ropy denně, což je přibližně 1 % celosvětové produkce. Ve druhé polovině letošního roku se proto očekává výrazný propad globálních zásob ropy.

Ceny ropy a pohonných hmot jsou relativně nízké, což podporuje spotřebu. Poptávku v posledních měsících významně zvyšují Čína, Indie a další země jihovýchodní Asie. Také v USA a Evropě spotřeba roste. Globální poptávka po ropě bude letos rekordně vysoká. Navzdory tomuto výhledu se cena ropy drží nízko a kartel OPEC začíná být netrpělivý.

## Jenom Saúdská Arábie

Saúdská Arábie dobrovolně sníží od července produkci, ale další členské země OPEC se k redukci těžby připojit nechtěly. Neshody jsou podpořeny i informacemi, že Rusko, které potřebuje na financování války obrovský objem kapitálu, dodává na trhy stále více ropy, než je jeho kvóta.

Zajímavé jsou i diskuze ohledně produkčních kvót na nejbližší roky. Angola a Nigérie nejsou dlouhodobě schopné dodávat ropu dle

jejich limitu a hrozí jim, že v příštím roce bude jejich kvóta snížena. To se jim pochopitelně nelíbí. Naopak Spojené arabské emiráty investují do infrastruktury a jejich kvóta by právě na úkor afrických zemí měla být zvýšena. Díky tomuto kroku by význam zemí kolem Perského zálivu ještě více stoupl.

## Mimo OPEC těžba roste

Při současných cenách ropy se stále vyplatí rozšiřovat produkci i v Severní Americe, Brazílii, Číně a dalších zemích mimo OPEC. V USA je už těžba na úrovni 12,7 mbd, což je pouze o 300 tisíc barelů pod předcovidovým maximem. Do konce roku by americká produkce mohla stoupnout na nová maxima.

OPEC odhaduje, že ve druhé polovině 2023 se globální spotřeba ropy zvedne o 2,3 milionu na 101,9 milionu barelů ropy denně. V zemích OECD nastane růst o 200 tisíc barelů. Zbytek

růstu spotřeby budou mít na svědomí rozvíjející se země. Jelikož bude v nejbližších měsících spotřeba vyšší než nabídka, očekává se značný pokles celosvětových zásob ropy na několikaletá minima.

## Zvýšené evropské marže

Velkoobchodní marže na evropském trhu jsou zvýšené a pohybují se v rozmezí 20 až 25 dolarů za barel. V minulosti byl průměr kolem 10 USD z barel. Spotřeba stoupá v případě benzínu a leteckého benzínu. Důvodem je ožивování ekonomiky a ochota domácností cestovat autem či letadlem. Zejména letecká přeprava se nečekaně rychle zotavuje, což může krátkodobě vyvolat nadprůměrný růst marží u tohoto produktu. Evropa nemá dostatečně vysokou vlastní rafinérskou kapacitu a zároveň odmítá dovoz pohonných hmot z Ruska. Naštěstí se podařilo zajistit alternativní dodávky pohonných hmot z Indie, oblasti Perského zálivu, západní Afriky či Spojených států amerických. Příznivá je i informace, že v Asii se aktuálně budují další rafinerie a do roku 2025 se globální kapacita zvedne o 3 mbd.

Koncové ceny pohonných hmot na čerpacích stanicích by měly pomalu stoupat. U nafty, která je aktuálně velmi levná, v průběhu léta pravděpodobně skončí redukce spotřební daně, takže cena skokově stoupne o 1,8 Kč za litr.

■ AUTOR: Boris Tomčíak  
FOTO: archiv



# ZÁKONY MUSÍ CHRÁNIT SPOTŘEBITELE, NE VELKÉ HRÁČE

Stát vědomě ignoruje jednu ze svých základních funkcí – zajistit fungování tržních mechanismů, říká v rozhovoru pro Petrol magazín významná ekonomka Jana Matesová, bývalá zástupkyně České republiky u Světové banky.

**V Českém rozhlase jste nedávno uvedla, že stát neplní jednu ze svých základních funkcí. Která to je?**

V tržní ekonomice má stát dvě základní ekonomické funkce: Za prvé vybírání daní, z nichž se financuje chod státu, a za druhé zajišťování fungování tržních mechanismů. Tržní mechanismus ale nemůže sám od sebe fungovat především v síťových odvětvích – v energetice či v telekomunikacích. Tam stát selhal už v 90. letech – viz ceny datových služeb, předtím telefonování a vytáčeného internetu. Postupně selhal i v jiných odvětvích. Stát se ale rozhodl tuto svou základní funkci zcela vědomě ignorovat. V 90. letech byl dominantním hráčem na trhu stát. Poté se ale začalo ve velkém



privatizovat a bylo třeba tuto funkci dohledu nad fungováním trhu zavést. Stát chvíli váhal, chvíli dozor vykonával antimonopolní úřad, chvíli ministerstvo pro hospodářskou soutěž, pak zase úřad. Jen jeden předseda chtěl skutečně vykonávat dozor nad fungováním tržního prostředí. Poté už tam byli vždy jmenováni lidé čistě politicky, ne na základě odbornosti.

Když zjistíte zneužívání významné tržní síly, k čemuž vede analytická práce s daty a je to velmi dlouhý proces, začnou právní spory, na které si ti nařčení najmou ty nejlepší právníky. Ale už jen kdyby se zneužíváním tržní síly antimonopolní úřad začal konečně vážně zabývat, velké firmy by si pak začaly dávat větší pozor.

Ke zneužívání významné tržní síly může docházet i v nesítových odvětvích: všude, kde výrobci nebo prodejci dodávají něco, co zákazníci nutně potřebují. Tedy i v prodeji základních potravin.

Všude, kde nějaký počet firem získá dominanci, což je v zákoně definováno jako 25 %, je nebezpečí zneužití dominantního postavení na trhu. Dominantní postavení může mít ale i někdo, kdo má 15 % trhu, když zbytek trhu je rozptýlený. Nebo když v nějakém městě je jediný obchodní řetězec, a místní konkurence nebo reprezentace tam nepustí někoho jiného.

Zhruba polovina tržeb v potravinářství a drogerii sice pochází z malých prodejen, ale řada z nich patří těm velkým. Řetězec Můj obchod třeba patří Makru. A ti malí, třeba majitelé večerek, často nakupují zboží jen v řetězcích, protože velcí hráči v potravinářství jim zboží nedodají a nákup v řetězcích i s úhradou jejich marží je pro ně nejvýhodnější variantou. Takže jsou oproti těm velkým řetězcům znevýhodněni.

Druhou polovinu tržeb obstarávají velké řetězce, z toho polovinu mají řetězce Lidl a Kaufland, které mají stejného majitele. Billa a Penny mají sice také stejného majitele, ale jinou obchodní politiku i jiné dodavatele, takže tam by se kartelové dohody asi neprokázaly.

Všude, kde hrozí zneužití významné tržní síly, je třeba, aby stát hlídal, zda příliš nefúzoval trh a nevyskytuje se tam příliš mnoho velkých konglomerátů, jako je tomu u nás ve zpracování potravin.

### **Nikdo se tedy u nás možným zneužíváním významné tržní síly nezabýval?**

Adekvátní formou ne. Je nutné zdůraznit, že podezření na zneužívání významné tržní síly opravdu, ale opravdu nezjišťujete sledováním marží u několika výrobků – natož veřejně známých – a obcházením provozoven inspektory. I tomu slouží analytická práce s velkými soubory dat, na nichž se z příslušných a v 21. století už nesmírně sofistikovaných modelů pozná, zda ke zneužívání významné tržní síly např. v cenové politice dochází. A mimochodem: ta data nejsou o maržích. Pokud s tím Česko nyní začne, pak třeba po 30 letech konečně začne ochrana trhu před zneužitím významné tržní síly fungovat.

### **V okolních zemích ta kontrola možných kartelových dohod funguje?**

Ve vyspělých zemích většinou výrazně lépe než u nás. V první řadě záleží na tom, zda na tom má vláda zájem. Antimonopolní úřady ve všech členských zemích získaly větší pravomoc, hlavně pro kontrolu potravinářského trhu. Ale dotáhnout právní spory s potravinářskými firmami je běh na dlouhou trať, může to trvat i 20 let. Nicméně už signály ze zjišťování vedou k tomu, že spotřebitelé a odběratelé se podle toho zařídí. A také firmy se v pokusech o zneužívání své síly drží zpátky, pokud vědí, že jsou sledovány a že to stát myslí vážně. To je hlavní zbraň.

Pokud už k právním bitvám dojde, je dobře, pokud antimonopolní úřad má své analytické oddělení pod vlastní střechou, aby mohl pružně reagovat na protiargumenty.

V USA právní spory na téma zneužívání významné tržní síly vedly až k nucenému rozdělování firem. To u nás dlouho nenastalo a asi ještě dlouho nenastane.

### **Asi ne. Třeba v pekárenství má Agrofert asi 60 % trhu. Fúze Penamu a United Bakeries byla přitom schválena v roce 2018 za Babišovy vlády, ale nikdo se nad tím nepozastavuje ani dnes...**

Ano, to je ukázka špatné práce antimonopolního úřadu. Doufejme, že konečně dojde ke kýženým změnám. Jsem ráda, že se téma ochrany konkurence na trhu do veřejné diskuze nakonec prosadilo.

I když zatím v odvětvích, kterým byla věnována největší pozornost, bez výsledku. V květnu Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zveřejnil zprávu, jejímž závěrem bylo, že podle jeho zjištění se zneužívání významné síly na českém potravinářském trhu zřejmě nevyskytuje. Závěr neříká, že se určitě nevyskytuje, ale pravděpodobně. Ani nemohl jinak. Metodologie, kterou ÚOHS použil, nemohla zneužívání významné tržní síly u alespoň minimálně sofistikovaných firem prokázat za žádných okolností, ani kdyby existovala. A ani kdyby metodologie byla správná, nemohla by je jistě prokázat za dobu 2-3 měsíců. To všechno firmy samozřejmě vědí, takže kdyby ÚOHS na základě použité metodologie vyvodil závěr, že vidí signály zneužívání, bylo by to ze strany firem jistě právně napadnutelné.

Doufám, že se dožijeme doby, kdy ÚOHS nebude dostávat úkoly v nerealistickém čase, a současně se vybuduje analytické zázemí, které odpovídá povaze toho, co v této oblasti svého poslání má zajišťovat.

### **Může tlak antimonopolního úřadu skutečně udělat něco s vysokými cenami potravin? Třeba ceny mléka na světových trzích strmě padají, ale ceny jogurtů v obchodech stále rostou...**

Ceny zemědělských produktů klesají už 24 měsíců v řadě, ale ceny potravin u nás začaly stagnovat až v dubnu. Určitě by pomohla zmíněná kontrola tržních mechanismů, ale také tlak zákazníků.

### **Zneužívání dominantního postavení na trhu ale nefunguje jen v potravinářství, ne?**

Ten problém hrozí hlavně v síťových odvětvích – vodárenství, energetika, telekomunikace, železnice. Na železnici to Česká republika celkem zvládla tím, že se oddělila dopravní cesta od vlastní přepravy. Na kolejích si pak dopravci mohou konkurovat.

V mobilních telekomunikacích se zneužívání dominantního postavení na trhu zabránit nepodařilo. Nejenom, že nebyl na trh vpuštěn čtvrtý operátor, ale ani dostatek virtuálních operátorů za adekvátních podmínek. Těch pár, co tu funguje, jsou obvykle propojeni s těmi třemi dominantními hráči. Český telekomunikační úřad, který se od 90. let ➡

☞ vůbec nesnažil to prostředí regulovat, se v poslední době snaží s tím něco udělat, ale bohužel naráží na Evropskou komisi, protože dnešní komisař pro telekomunikace zřejmě nemá zájem konečných uživatelů na prvním místě. Jednotný trh služeb zatím v EU neexistuje a platí to i v telekomunikacích, nicméně situace v Česku je výrazně horší než ve většině zemí Evropy. Ovšem snaha řešit tu problematiku tu nyní ze strany České-  
ho telekomunikačního úřadu je.

### **Funguje tržní prostředí v energetice?**

Energetika patří k síťovým odvětvím, proto se musí hlídat vždycky, protože zde existují přirozené monopoly. Proto už v 90. letech také vznikl Energetický regulační úřad. Jak to funguje a jak je napsán Energetický zákon, široká veřejnost poprvé viděla na přímo učebnicovém příkladu, když padla Bohemia Energy. Nikdy se nemělo stát, že by regulátor dovolil, aby tak velká dodavatelská firma neměla přiměřené smluvně zajištěné zásoby energie na pokrytí uzavřených smluv, a dokonce ani finanční rezervy na pokrytí dlouhodobé poptávky.

Dovolím si srovnání s dohledem nad bankovníctvím. Energetika a bankovníctví jsou z hlediska potřeb přísnosti dohledu v mnohém podobné. Když padne bankovníctví, dopad na ekonomiku je devastující, strašně drahý a může to ekonomiku dané země úplně rozložit. Když padne energetika, dopad na ekonomiku sice bude méně hluboký a kratší, ale zato nastoupí ihned. Čili dohled nad bankovníctvím musí být velice přísný a detailní proto, aby chránil ekonomiku jako celek – to svět ví už více než sto let. Energetický sektor a jeho produkty jsou mnohem jednodušší, tudíž dohled a celá regulace nemusejí být ani zdaleka tak složité, detailní a přísné, ale principy by měly být stejné. Dohled nad energetickým trhem by principiálně měl být lehkou verzí dohledu nad bankovníctvím. V bankovníctví je zcela nemožné, aby někdo řídil banku či pojišťovací společnost a neměl předepsanou rezervu peněz i hotovosti, výši kapitálu vzhledem k množství poskytovaných produktů a neměl přiměřený soulad mezi časovou strukturou toho, do čeho investoval (jak rychle může uvolnit hotovost) na jedné straně a vkladů a investičních produktů na

druhé straně. Bohemia Energy nic takového neměla. Měla kontrakty s nějakou časovou platností za uzavřených sazeb a neměla proti nim smlouvy na budoucí dodávky energie za ceny, které by se do spotřebitelských sazeb vešly. Neměla ani potřebnou likviditu na nákup energie, jakmile ceny na burze /vzrostly.

### **Energetický regulační úřad se vymlouvá na to, že nemá dostatečné pravomoci ...**

Existuje od 90. let, on je ta prodloužená ruka státu, která má hlídat výrobce a distributory. Energetický zákon nemají psát energetické firmy, ale někdo, kdo bude chránit spotřebitele. Právníci nemají zákon psát v zájmu energetických firem, ale v zájmu spotřebitelů. Proto ta regulace existuje. Že u nás je toto naplněno špatně, jsme viděli už v roce 2021 a letos znovu.

### **Nedávno zde byla přestřelka ohledně růstu cen energií, kdy Eurostat uvedl, že v ČR byl růst cen energií nejvyšší v Evropě, ale vláda, energetické firmy, ale i ERÚ to rozporovaly.**

Mně to znělo jako z úvodu cimrmanovských her, když předseda ERÚ řekl, že on nemůže sledovat ceny, za které prodávají distributoři, protože mu distributoři ty ceny nesdělí. To je tak absurdní, že podle mě je to výrok roku. Byla také chyba premiéra, když zprvu obhajoval tezi energetických firem, že ceny pro jednotlivé spotřebitele jsou přece individuální, tajné a důvěrné. Vždyť jsme v 21. století, nikdo snad přece nežádá sledování cen z jednotlivých smluv! Jsme země, která má vyspělou statistiku sahající do poloviny 19. století. Každý, kdo sbírá data, ví, že nesdělujete individuální data, ale vždy souhrny nejméně tří.

Stát, tedy ERÚ, ale musí mít k dispozici za každou skupinu odběratelů, např. podle výše odběru, a za každého distributora a každý měsíc k dispozici průměrné ceny pro tu skupinu odběratelů. A k nim i informaci o podílech souhrnných odběrů každé takové skupiny na celkovém odběru u daného distributora. Že je nemá, je selhání buď legislativy, anebo jejího naplnění.

Ale zpět k přestřelce o výši českých cen. Eurostat má stále stejnou metodiku, řadu let. V předchozích letech ČR podle této metodiky nárůstem cen nečnela, le-

tos ční, je tedy jasné, že u nás byl nárůst cen vyšší než jinde v Evropě. Distribuční firmy se bránily tím, že ty ceny platí jen pro nové smlouvy, kterých je málo. To by mělo ale vyděsit všechny zákazníky, kterým smlouvy dobíhají, protože ty nové budou zřejmě strašné. Skok o 275 procent nahoru?

To nebyla chyba ČSÚ, který dostává data od ERÚ a distributorů. To je chyba ERÚ, který neplní tu funkci, kterou plnit má, příp. legislativy, na kterou ovšem ERÚ má vliv a která nezastává zájmy regulace síťového odvětví, spotřebitelů, konkurentů a ekonomiky jako celku, ale zájmy distributorů energie.

### **U nás také nefungují žádné silné spotřebitelské organizace, jako třeba v Německu...**

Ale na druhou stranu, když se někdo nebojí a něco rozběhne na zelené louce, může uspět, jako třeba Patrik Nacher, když začal bojovat proti bankovním poplatkům a uspěl.

Nicméně ERÚ vědomě odmítá rozumět té roli, kterou má. A vědomě ji neplní. Myslela jsem si, že nová Fialova vláda okamžitě vymění šéfa ERÚ. Právní možnosti neznám, ale forma, jakou ve veřejném prostoru na podzim 2021 po pádu Bohemia Energy projevoval, že odmítá chápat roli regulátora energetického trhu, byla varovná. Nyní alespoň distributoři dobrovolně slíbili, že data ERÚ už dodávat budou. Jsou to zkušené firmy a vědí, že opak by v žádné nezaostálé nezkorumpované zemi neobstál.

### **V Anglii mají třeba regulátoři velkou moc...**

Tak je to správně. U energetiky se spojují dva důvody, proč zde sám o sobě nemůže fungovat tržní mechanismus a proč zde bude docházet ke zneužívání významné tržní síly, pokud zde nebude dobrý regulátor. Jednak proto, že jde o síťové odvětví, a za druhé proto, že jde o základní službu, kterou všichni potřebují. Oboje svádí ke zneužívání a stát ji musí regulovat velmi přísně.

### **Jak se díváte na zastropování cen energií?**

V situaci, kdy se v loňském roce nepodařilo dohodnout na lepší cenotvorbě na celoevropském trhu, neměla vláda, pokud jde o domácnosti, sociální a zdra-



votnické služby, školy a malé a střední podniky, jiné řešení. Podle mě se zbytečně formou daru, tedy dotace, zastrojovaly ceny energií pro velké podniky. Pomoc byla na místě, ale měla být vratná. Formou výhodného úvěru od státu. Velké podniky nepotřebovaly, aby jim zbytek společnosti včetně dětí, které se teprve narodí, poskytl takový dar. Nyní vidíme, že mnohé mají obrovský nárůst zisků. Byly by si snadno mohly dovolit vzít na nějakou dobu výhodný překlenovací úvěr od státu a splatit ho.

### Dochází ke zneužívání významné tržní síly i v distribuci pohonných hmot?

Tam byl problém v dodávkách ropy, pokud jsme byli závislí jen na jednom dodavateli a nebyla diverzifikace. Řetězec v tomto odvětví není příliš komplikovaný – dodávka suroviny do rafinérie a poté dodávka pohonných hmot na čerpací stanice nebo ke zpracování. Je to poměrně přehledné, je o tom obrovské množství dat o cenách a jejich tvorbě ze světového trhu, který se řídí burzou, takže tam je uregulování poměrně snadné. A spotřebitelský tlak je tam poměrně účinný.

Rafinérie jsou ale samozřejmě oligopol, protože jejich výstavba vyžaduje velké investice. Evropský trh je ale hodně propojený, takže jsou možné i nákupy z jiných rafinérií. Cenový nárůst proto nemůže být moc dlouhý, pak se ceny uklidní. Nevidím tam tak velký problém.

### Vy opakovaně říkáte, že jedním z největších problémů naší ekonomiky je inflace. Podaří se ji letos zkrotit?

Já myslím, že inflace je nyní úplně největší problém naší ekonomiky. My hřešíme na to, že s ní nemáme žádnou zkušenost, jakou zažila se stagflací v 70. a 80. letech západní Evropa a USA. Na tu dobu dnes západní společnosti vzpomínají jako na ztracenou dekádu.

Inflace má obrovské dopady na každého. Velké podniky nemohou v podmínkách vysoké inflace optimalizovat ani své nákupy, ani svou produkci, její typy, trhy, kam zamíří, a samozřejmě její ceny. Mají pak zbytečně méně efektivní výrobu, a protože se s problematikou neznámých a těžko odhadnutelných budoucích cen snaží vyrovnat, vytvářejí si svá inflační očekávání, která po řadu měsíců, u některých produktů i let, mo-



Jana Matesová

Česká ekonomka, která šestnáct let pracovala pro Světovou banku od výzkumných projektů po vrchní poradkyni výkonného ředitele nebo členku poradní skupiny prezidenta Světové banky pro mezinárodní finanční architekturu a jednání G7, G8 a G20. Šest a půl roku byla zástupkyní České republiky ve Světové bance. Podílela se také na žebříčku Světové banky Doing Business, který hodnotil prostředí pro podnikání v jednotlivých zemích světa. Působila mimo jiné i jako poradkyně vicepremiéra ČR při prvním českém předsednictví Rady EU.

hou ceny držet vysoko, než definitivně zasáhne nedostatek kupní síly.

Domácnosti pak inflace odnaučuje spořit, přitom by si měly spořit na stáří. Rozpočty veřejné to stojí spoustu peněz. A nesmírně nákladná je inflace pro veřejné rozpočty. Těm našim v letošním roce rostou dramaticky rychleji náklady než příjmy. Kdyby nebyla inflace, nebyly by problémy s valorizací penzí, ušetřila by se spousta pnutí ve společnosti, vláda by ušetřila čas a nepřipravila by se o tak velkou míru podpory. Úspornému balíčku

bychom se neubránili, ale mohl by býval být zaváděn pozvolněji.

Finanční trhy bohužel nečekají, že se Česko s inflací vypořádá rychle. Očekávají, že v příštích pěti až deseti letech se bude v průměru pohybovat kolem 5 %, možná i více. To může znamenat, že třeba letos můžeme mít ještě dvoucifernou inflaci. A to je bohužel reálné. Vždyť vidíme, že ceny v obchodech ještě stoupají.

Máme velmi uvolněnou rozpočtovou politiku a velmi nezodpovědnou měnovou politiku. Samozřejmě nelze pořád jen zvyšovat úrokové sazby, nicméně sazby by neměly být o tolik nižší než inflace. V USA jsou dnešní základní sazby FEDu vyšší než inflace. V eurozóně jsou vyšší jen u malého počtu zemí, ale průměr inflace v eurozóně je jen zhruba o 2,5-2,6 procenta pod průměrnou inflací, u nás ještě i v dubnu o 5,7 procenta (poznámka: rozhovor vznikl v době, kdy data o spotřebitelské inflaci za květen ještě nebyla známa).

Sazby by se měly zvýšit. Nelze řídit inflaci jen pomocí kurzu koruny. Ceny energií klesají, inflace už není převážně dovážena, má hlavně domácí zdroje. Silná koruna navíc dělá problémy exportérům.

### Přispěje ke snížení inflace konsolidační balíček?

Ano, pokud stáhne nějaké peníze z ekonomiky a pokud se ho podaří schválit. V roce 2020 a 2021 a ve 4. čtvrtletí 2022 jsme byli nejrychleji se zadlužující se zemí EU, což s sebou nese obrovské náklady na obsluhu dluhu. A přitom to bylo zbytečné, protože v roce 2020 šlo na proticovidová opatření jen 10 % z rozpočtu. Dluh splácíme zase dluhem. Loni byly náklady na obsluhu dluhu 40 miliard, a to pořád roste. Předpoklad byl, že v roce 2025 půjde na obsluhu dluhu 100 miliard korun, jenže nyní se zdá, že obsluha dluhu dosáhne už letos zhruba 90 mld. A 100 mld. překročí už příští rok. Ty desítky miliard se mohly využít lépe.

■ AUTOR: Alena Adámková  
FOTO: archiv



# NA ZELENÉ LOUCE

Čerpací stanice MOL na odpočívce nového úseku dálnice D48 u obce Chlebovice (41. km vlevo ve směru od D1) vyrostla teprve nedávno tzv. na zelené louce. Typická dálniční pumpa nabízí motoristům moderní a útulné prostředí pro odpočinek a načerpání energií se všemi nejvyššími standardy maďarského řetězce.

Dálnice D48, která začíná u Hranic sjezdem z D1, by měla po svém dokončení spojit Bělou, Nový Jičín, Frýdek-Místek a Český Těšín. Ve své podstatě kopíruje původní silnici R48 a nabízí řidičům komfortnější cestu na hraniční přechod v Českém Těšíně. Nově se zde mohou řidiči občerstvit v obou směrech kousek od Frýdku-Místku u čerpací stanice MOL. My jsme si do naší ankety Petrol Awards 2023 vybrali tu na pravé straně ve směru od Frýdku-Místku. Je totiž na rozdíl od té vpravo, která vznikla rekonstrukcí původního objektu, úplně nová. Stavět se začala v březnu loňského roku a otevřeno má teprve od 27. prosince 2022.

## Kompletní sortiment pohonných hmot

Řidiče na dálnici vedle ukazatelů láká vy-

soký poutač s logem maďarského řetězce, samotná čerpací stanice je lehce nad úrovní dálnice. Odpočívka řeší dobře i parkování, které zde najdou ve větším počtu i řidiči kamionů. Po sjezdu z dálnice vás šipky a podélné značení navede přímo k lomenému nádvoří se čtyřmi víceproduktovými oboustrannými výdejními stojany Gilbarco-Veeder Root. Na pozici 7 a 8 je rychlovýdej nafty a AdBlue pro kamiony, na ostatních třech stojanech si mohou natankovat zákazníci jak standardní benzin a motorovou naftu, tak prémiová paliva s označením Evo a u dvou z nich rovněž AdBlue.

Alternativní pohonné hmoty a energie na této čerpací stanici nenajdete, časem však motoristé mohou počítat s možností doplnění kapaliny do ostřikovačů ze stojanů, počítá se i s instalací nabíjecích stojanů pro elektromobily. Platba u stojanů možná

není, v shopu, který je s tankovacím nádvořím spojen průhlednou stříškou, pak zákazník vedle hotovosti může platit klasickými kreditními kartami a tankovacími kartami MOL, CCS, UTA, DKV a Eurooil. Tankomat rovněž není potřeba. Čerpací stanice má, jak je u nás na dálnicích zvykem, otevřeno nonstop.

## Promyšlený interiér shopu

Vstupy do prosvětleného a prostorného shopu jsou dva. Hlavní vchod lemuje nabídka balené kapaliny do ostřikovačů a balené AdBlue, druhý vchod je z boku přes venkovní zahrádku. Ta zaujme netradičními zastřešenými boxy, které mají z jedné strany malou horolezeckou stěnu pro děti. Na ty se, ostatně, při realizaci tohoto projektu opravdu myslelo, uvnitř shopu je ještě dět-





ský koutek pro nejmenší, který má mimo jiné nad sebou „hvězdnou“ oblohu z LED osvětlení.

Díky tomu, že autoři projektu nemuseli řešit zapracování korporátního designu maďarského řetězce do rekonstruovaného objektu, najdeme zde některá inovativní řešení, která zútulňují obestavěný prostor a zároveň umožňují jeho maximální a bezproblémové využití. Jedná se o designové paravány, které oddělují jednotlivé boxy s netradičním podsvícením podlahy v jídelním koutu, nebo střídavě barevné dělení celého prostoru na jednotlivé oddíly, které se prolínají. Díky tomu může být plně využita třeba impulzní zóna, zároveň však celý prostor působí vzdušně a není zbytečně „zanesen“ regály a dalším nábytkem. Také barevná kombinace bílé, světle béžové a tmavě hnědé působí v kombinaci s umělými kvě-

tinami příjemně a podílí se společně s promyšleným osvětlením na celkové užitnosti celého zázemí této čerpací stanice.

Dnes se hodně mluví o využívání energie z obnovitelných zdrojů a různých udržitelných řešeních, tato čerpací stanice je však postavena na standardních řešeních. S ohledem na celkový ráz počasí v této podbeskydské krajině nebylo doporučeno využití fotovoltaických panelů a díky samostatnému zdroji pitné vody v podobě vrtané studny se nepočítalo ani s bezvodými pisoáry, na které v síti MOL můžete často narazit. Zde je naopak vedle sociálního zařízení pro dámy, pány, děti i invalidy k dispozici také sprcha pro cestovatele a řidiče kamionů. Sociální zařízení je dostatečně dimenzované a v době naší návštěvy bylo i čisté a voňavé. V jeho „výbavě“ nechyběl ani přebalovací pult.

## Obvyklý sortiment, široká nabídka jídel

Jednotlivé regály shopu nabízejí standardní sortiment zboží, které zákazníci na čerpací stanici očekávají. Žádné místní potraviny nebo regionální speciality zde nečekáte, ale z vybraného sortimentu drogerie, automotive, cukrovinek, nápojů a hraček si snadno vyberete, co potřebujete. Z dalších služeb nechybí například prodej mýtného nebo Sazka.

Čerpací stanice nabízí hotová jídla, minutky a polévky 24 hodin denně. Kuchař zde zaměstnan není, důmyslné zařízení značky Merryshof nicméně připraví kvalitní teplé jídlo z připravených polotovarů od firmy Bid Food. Na stálém menu najdete vždy jednu polévku, čtyři „hotovky“ včetně guláše a svíčkové, sedm tzv. „minutek“ včetně ➔

➡ ně lososa a obalovaného sýra a také teplé dezerty v podobě povidlových knedlíků nebo lívanců. Pokud chcete něco malého, můžete si vybrat z bohaté nabídky čerstvě připravených nebo balených baget Crocodile, popřípadě využít nabídky tradičních párků z rollergrilu.

Na snídani se zde nespécializují, ale mohou vám nabídnout třeba teplý sendvič se šunkou a sýrem. A samozřejmě výbornou kávu. Tu vám připraví obsluha na pákových automatech do porcelánu, nebo se můžete obsloužit sami do kelímku v tradičním kávovém koutku. Ke kávě si pak můžete dopřát něco ze sortimentu sladkého rozpékaného pečiva. A jak už bylo řečeno, sníst vydatné jídlo nebo vypít lahodnou kávu lze v jednom z oddělených boxů na shopu nebo u stolku přilehlé zahrádky. Při tom se samozřejmě můžete připojit na bezplatnou síť wi-fi a nabít si jakékoliv mobilní zařízení jak pomocí klasické zásuvky, tak USB portů.

### Závěr

Provozovatelem této čerpací stanice je Eva Urbánková, která vedle toho spravuje ještě další čerpací stanici MOL v Ostravě. V oboru pracuje s manželem už dlouho, po firmách Jet Conoco a Lukoil je maďarský řetězec už jejím třetím partnerem v podnikání. Právě obrovské zkušenosti Evy Urbánkové s provozováním čerpacích stanic rozhodly o tom, že jí centrála nabídla spolupráci i na této pumpě, kterou bylo třeba vybudovat od základů.

Na novou čerpací stanici na novém úseku dálnice si zákazníci během prvního půlroku provozu rychle zvykli. Provoz zde zhoustne, až bude hotový poslední úsek okolo Nového Jičína a celá dálnice bude volně průjezdná. Už nyní je však na to čerpací stanice dobře připravena, což zřejmě dobře otestuje první prázdninový nápor. Zkušená provozovatelka se ho však nemusí bát. K dispozici je zde nejen dostatek parkovacích i tankovacích míst, ale poměrně velký počet návštěvníků zvládne i útulné a prostorné zázemí této čerpací stanice včetně profesionální i příjemné obsluhy. Široký sortiment jídel pak dokáže uspokojit jak hladové řidiče kamionů, tak vegetariány. Ti všichni navíc v létě nebudou muset čekat, až se uvolní místo u některého ze stolků shopu a přilehlé zahrádky.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor





# EUROL SYNTENCE 5W-30 LL

Opět stupně vítězů!

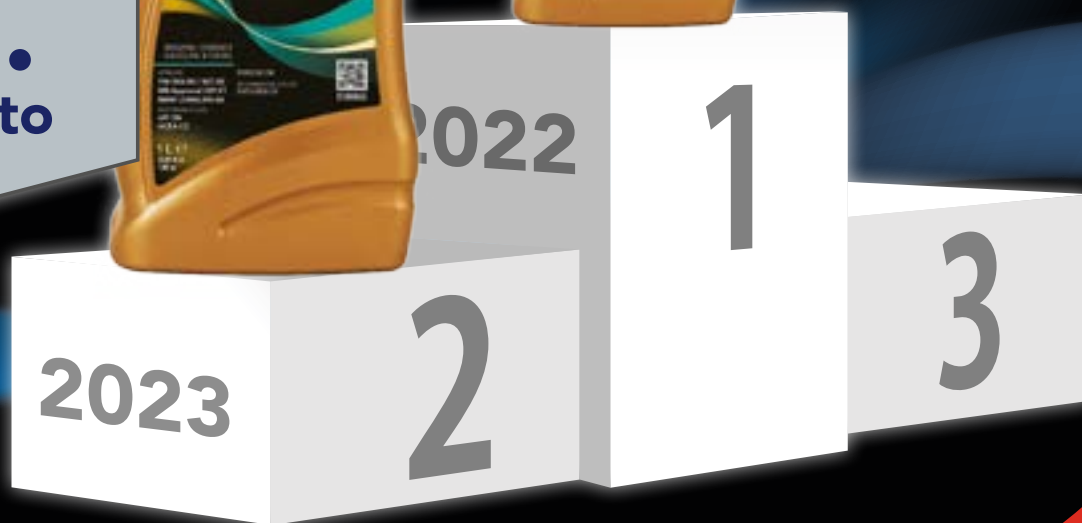


TEST OLEJŮ

**2023**  
**5W-30**  
**2.**  
**místo**



**2022**  
**5W-40**  
**1.**  
**místo**



více na [www.eurol.cz](http://www.eurol.cz)

# MODROŽLUTÁ OÁZA NA HANÉ



V červenci 2020 otevřelo státní Čepro dvě nové čerpací stanice na 248. km dálnice D1 v katastru obce Křenovice nedaleko Kroměříže. Obě jsou skoro stejné, obě provozuje stejný nájemce, ale pro naši anketu Petrol Awards o čerpací stanici roku jsme si vybrali tu ve směru na Vyškov.

V úseku mezi Vyškovem a Přerovem přetíná dálnice D1 Hanou, jednu z nejurodnějších částí Česka. Zdejší půda je, mimochodem, obdělávaná již více než 8000 let a důkazem jsou zbytky nedalekého hradiště ze starší doby železné (cca 600-450 let před Kr.), o kterém je zmínka právě na obou čerpacích stanicích Eurooil.

## Ve službách státu

Záměr vystavět dvě nové čerpací stanice na této páteřní komunikaci, která spojuje hlavní město s průmyslovou severní Moravou, zdůvodnil při slavnostním otevření před bezmála třemi lety předseda představenstva společnosti Čepro Jan Duspěva: „Po pozitivních zkušenostech, které jsme za dva roky nasbírali u Ostravy, jsme se rozhodli posílit svou pozici na hlavním dálničním tahu Čes-

ké republiky. Obě čerpací stanice u Křenovic nabídnou vše, co současní tranzitní zákazníci vyžadují.“ Ano, obě čerpací stanice byly stavěny podle nejnovějších trendů, nabízejí dostatek parkovacích míst (cca pro 40 kamionů), komfortní prostor pro tankování a komplexně vybavené zázemí pro relaxaci a načerpaní energie cestovatelů. Všechna řešení samozřejmě naplňují beze zbytku veškeré bezpečnostní normy.

Příjezdová komunikace pomocí pozemních ukazatelů přesně nasměruje každého zákazníka tam, kam potřebuje. Pokud musí tankovat, nabízí se jedno z devíti stání u moderních víceproduktových oboustranných výdejních stojanů Tatsuno. Tři jsou určeny pro osobní automobily, jeden je pro nákladní automobily s rychlovýdejem nafty.

Čerpací stanice prodává kompletní sortiment pohonných hmot společnosti Čepro.

Základem nabídky je bezolovnatý benzin oktanového čísla 95 Natural, o „padesátník“ dražší na litr je pak jeho aditivovaná varianta Optimal. Náročnější řidiči zde najdou i benzin 98 Super Plus. Čerpací stanice Eurooil jsou však oblíbené hlavně mezi řidiči dieselů, kteří zde mohou koupit motorovou naftu bez biosložky. Zde si mohou vybrat mezi standardní naftou Optimal Diesel nebo prémiovou aditivovanou Optimal Diesel+, která je o korunu na litr dražší. Poslední položkou v nabídce této čerpací stanice je kapalina AdBlue, která je k dispozici vedle výdejního stojanu na naftu pro nákladní automobily.

U stojanu prostřednictvím aplikace mobilním telefonem platit nelze, v shopu pak vedle hotovosti a standardních kreditních karet můžete využít k platbě mimořádně širokou škálu palivových karet, konkrétně





Eurooil, CCS, DKV, Eurowag, Benzina, DFC, Shell a UTA. Řidiči nákladních automobilů zde mohou zaplatit také mýtné, a tak jako na všech čerpacích stanicích Eurooil můžete si i zde koupit elektronickou dálniční známku. Čerpací stanice je samozřejmě otevřena nonstop.

### Občerstvení i poučení z historie

Zděný shop čerpací stanice není s tankovacím nádvořím a jeho zastřešením spojen stříškou a má obdélníkový půdorys, což samozřejmě zjednodušilo rozdělení jednotlivých zón v jeho interiéru. Od vstupních dveří můžete přímo zamířit buď ke kávovému koutku, nebo na toalety, které mají oddělené prostory pro dámy, pány i invalidy. Cestovatelé a řidiči kamionů mohou využít také sprchu. Toalety byly při naší návštěvě

čisté a jako všechno okolo zářily novotou. Vlevo od kávového koutku jsou na stěně regály s nápoji a vinný koutek, na které navazuje výdejní pult jídelny, vpravo je pak chlazený prostor s nabízenými nápoji, který současně slouží jako sklad. Pokud zahnete od vstupu doleva hned, dostanete se k jídelnímu koutu, který je oddělen od vstupních dveří mléčným sklem s motivem nedalekého historického hradiště a vybaven stolký a pohodlnými čalouněnými lavicemi. Vzadu za poslední lavicí je vyobrazen stejný náčrt jako na skle a k tomu si zájemci mohou přečíst text o historii tohoto místa. Zákazníci se tak při občerstvování také něco dozví a zároveň se poučí. Nechybí samozřejmě bezplatné připojení k wi-fi, pod stolem jsou také zásuvky (včetně USB portů) na dobíjení mobilní elektroniky. Celkově hodně světlý interiéř shopu je převážně laděn v kombinaci bílé

a krémové barvy. Působí to vzdušně a čistě, pár dalších detailů a důmyslnější osvětlení by celý interiéř ještě zútulnilo.

### Bohaté menu

Čerpací stanice nabízí 24 hodin denně široké menu teplých i studených pokrmů, které stojí za to minimálně vyzkoušet. Každý den je k dispozici minimálně jedna vydatná polévka, a pokud byste chtěli jen něco malého, můžete si vybrat některý z několika druhů párků z rollergrilu nebo čerstvou bagetu. Kuchaře čerpací stanice nezaměstnává, obsluha připravuje „hotovky“ z chlazených jídel od Bapy v mikrovlnné troubě a skládá také čerstvé bagety podle receptury společnosti La Lorraine. Ta na čerpací stanici dodává suroviny a také třeba uzeniny a pečivo pro výše zmíněné hotdogy. Významné místo ➡

➔ má v interiéru shopu samoobslužný salátový bar, i když po většinu roku zde najdete pouze chlazené nápoje.

Nechybí samozřejmě ani dobrá káva. Samoobslužný kávový koutek stejně jako pákový automat dodala společnost Dallmayr, která čerpací stanici zároveň zásobuje kvalitní zrnkovou kávou. Zákazník si tak může vybrat, zda si chce svůj oblíbený teplý nápoj vychutnat na místě z porcelánu, nebo si jej odnést s sebou v kelímku do automobilu. Klasická zahrádka zde sice není, venkovní posezení však více než důstojně nahrazují dva kryté stylové boxy od firmy Egoe, které stojí na parkovišti.

### Závěr

Čerpací stanice na odpočívce Křenovice rozhodně patří mezi tzv. vlajkové lodi řetězce Eurooil. V rámci standardů dálničních pump nabízí tato stanice komplexní služby pro řidiče osobních vozidel i kamionů, potěší velmi široká nabídka standardních pohonných hmot pro vozidla se spalovacími motory a s ohledem na dostatečný prostor lze očekávat v budoucnosti instalaci nabíjecích stanic, které na čerpací stanici přivedou další klientelu. Bohatá je také nabídka občerstvení. K úplné dokonalosti by tak stačilo dotáhnout drobné detaily, které by ještě více zútlunily interiér shopu. Lehkou inovaci by si zasloužila také prezentace nabízených produktů a služeb, které rozšiřují klientelu a přinášejí provozovatelům přidanou hodnotu k prodeji pohonných hmot.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor





# HOT DOG

## Nový koncept teplého snacku bez limitů

pro ohřev v mikrovlnné troubě

Hot dog  
Klasik  
110g

Hot dog  
Kabanos  
110g

Hot dog  
Veggie  
110g

pro vyznavače  
bezmasých  
snacků

Nově můžete nabízet na Vašich provozovnách skvělé hot dogy, v pestré nabídce provedení, bez nutnosti pořízení grilů, bez odpisů neprodaného zboží a bez nutnosti hygienického schvalování.

**Neváhejte a kontaktujte nás:**

STEINEX a.s.

800 199 911

info@steinex.cz

www.steinex.cz

Vyzkoušejte skvělou novinku na trhu  
- jednotlivě balené americké hot dogy  
od českého výrobce, které:

snadno uskladníte v mrazáku  
nebo chladničce

jednoduše připravíte v mikrovlnce  
rychle obsloužíte zákazníky

# MERO MÁ SOUHLAS K INVESTICI



Po roce příprav získal státní provozovatel ropovodů společnost Mero ve druhé polovině května závazný souhlas k investici za 1,3 až 1,6 miliardy korun v Transalpinském ropovodu TAL. Zvýšení kapacity přepravy v téměř zaplněném potrubí o 4 miliony tun ročního objemu Česku umožní od roku 2025 plně nahradit ropovod Družba z Ruska.

Druhý český ropovod IKL má víc než dostatečnou kapacitu pro potřeby obou českých rafinérií, ale „úzkým hrdlem“ je dosud TAL, který z Terstu napájí české potrubí u bavorského Ingolstadtu.

Za české Mero jako jednoho z podílníků TAL podepsal smlouvu s ostatními akcionáři generální ředitel Jaroslav Pantůček a provozně-technický ředitel Zdeněk Dundr. „Celkově tedy začne ropovod TAL, respektive IKL, dodávat Česku 8 milionů tun ropy ročně a to plně pokryje ropné potřeby naší země. Díky tomu získá Česko ropnou nezávislost na ruské ropě z ropovodu Družba, který bude možno v budoucnu využít na dodávky jiných druhů rop nebo ho transformovat na přepravu alternativ-

ních energetických surovin,“ uvedlo MERO ve své tiskové zprávě.

Projekt instalace výkonnějších čerpadel, označovaný jako TAL Plus, proud ropy z Terstu do Ingolstadtu zrychlí. Mero s vedením ropovodu TAL investici chystá už rok, ale stále chyběl finální souhlas ostatních akcionářů – koncernů OMV, Shell, Rosněft, ENI, C-Blue, Exxon, Connoco a Total.

## Zásadní úspěch

Projekt, který celý platí české Mero, byl závislý na jednoznačném souhlasu všech. „Dohoda na rozšíření ropovodu TAL je zásadní úspěch, kterému předcházela rok

intenzivních a náročných jednání. Mero Česká republika je v TAL minoritním partnerem, považují proto za unikátní, že se nám podařilo přesvědčit všechny podílníky a získat jejich podporu pro tento strategický projekt,“ komentoval výsledek generální ředitel Mero Jaroslav Pantůček.

Přesvědčit všechny akcionáře ale nebylo do poslední chvíle lehké. Česko má sice – vzhledem ke své investici – smluvně dané přednostní právo čerpat navýšený objem ropy, ale projekt zvýší náklady všem podílníkům ropovodu TAL. Už nyní je totiž kapacitně zaplněný nejen ropovod, ale i přístav v Terstu. Respektive vykládka z tankerů, kterých dosud připlouvá do Terstu přes 400 ročně a po navýšení



dovozu pro Česko jejich počet naroste. Čekání v přístavu, za které dnes konkrétní dovozci ropy platí rejdařům vysoké dolarové sumy, se ještě o něco prodlouží.

Rusové dopravovali do Evropy svoji ropy převážně právě tankery, a to Evropská unie od loňského prosince zakázala. Vnitrozemské státy odkázané pouze na ropovod dostaly výjimku. A rafinérie se toho snaží co nejvíce využít. Rusko totiž od loňska prodává do zbytku světa svoji ropy s extrémně velkou slevou. A to je příležitost i pro rafinérie u nás, po dobu výjimky z embarga mohou ruskou ropy nakupovat se slevou také.

### Komplikace u sousedů

S hledáním alternativních zdrojů spěchají i Slováci a Maďari, dočasnou výjimku ze zákazu dovozu z Ruska mají také. A kromě toho bratislavská rafinérie Slovnaftu plní pro Česko, Polsko a Rakousko roli dodavatele nafty, jejíž dovoz z Ruska zakazuje EU také. Náhradní řešení za Družbu – v případě Slovnaftu a koncernu MOL dovozem z připojeného ropovodu Adria z chorvatského přístavu Omišalj – ale zatím pro Slo-



vensko a Maďarsko příliš cenově výhodné není.

Slovnaft a MOL se na konci května dohodly s provozovatelem Adrie společností Janaf pouze na jednoletém kontraktu, navíc s poměrně vysokou cenou za přepravu ropy. Obě společnosti budou v porovnání s přiměřeným standardem v rámci EU

platit několikanásobně vyšší poplatky. Slovnaft ani jeho mateřský MOL však neměly jinou možnost než nabídku přijmout, bez Adrie se neobejdou a Janaf na vysoké ceně trvá.

■ AUTOR: Miroslav Petr  
FOTO: archiv

# uniCODE SYSTEMS

## Tankovací automaty

Pohodlné, rychlé, úsporné

- podpora všech typů bezhotovostních plateb
- podpora věrnostních systémů
- dotykový displej LCD 7, 8 nebo 10" Anti-Scratch
- provozní teplota -20 až +60 °C, vlhkost do 95 %
- vysoký jas a kontrast monitoru
- plně integrovaný do řídicích systémů UNICODE
- ideální využití na veřejných samoobslužných stanicích
- soulad s mezinárodními předpisy
- certifikace TÜV SÜD
- do většiny typů výdejních stojanů



Pro více informací nás kontaktujte  
**sales@unicodesys.cz**  
**+420 602 361 232**  
**www.unicodesys.cz**





# NÁVRAT PŮVODNÍ HODNOTY BLOKUJE PARLAMENT

Loni v červnu snížil stát jako kompenzaci válečné palivové drahoty sazbu spotřební daně z benzínu a nafty o 1,5 koruny. Zatímco u benzínu sleva skončila po třech měsících a od října z každého prodaného litru opět putuje eráru původních 12,84 koruny, u nafty zákon o spotřebních daních cenovou výhodu na úrovni 8,45 koruny (nejnižší částka povolená v EU) nastavil do konce letošního roku.

Vláda se však začátkem května rozhodla kvůli narůstajícímu deficitu státního rozpočtu slevu ukončit dříve, nejlépe už v půlce roku. „Situace se změnila k lepšímu a cena nafty výrazně klesla,“ zdůvodnil snahu o dřívější ukončení daňové slevy ministr dopravy Martin Kupka. Ostatně v polovině května se na některých čerpacích stanicích v Česku prodával litr paliva pro dieselové motory i za 28,90 Kč.

Jenže snaha vlády prosadit nutnou změnu zákona v parlamentu ve zrychleném projednávání narazila na odpor opozičních stran ANO a SPD, které aktuálně obstruují prakticky každý projednávaný bod. Klasická forma projednávání v poslanecké sněmovně a pak v senátu bude proto časově mnohem náročnější a řidi-

či se tak vyšší daně a zřejmě i vyšší ceny dočkají až někdy během druhé poloviny roku, pravděpodobně na podzim.

## Jak (ne)vylepšit rozpočet

Ministry přiměla ke snaze vrátit daňovou slevu z dieselu vidina neplánovaného zlepšení zadluženému rozpočtu a propad ceny dieselu u pump z loňských zhruba 48 korun k průměru 31 koruny. Kdyby původní sazba platila od poloviny letošního roku, mohlo to přinést do státního rozpočtu odhadem 4,8 miliardy korun. Jenže zpožděné zavedení vyšší daně znamená pro letošek i nižší než očekávaný finanční efekt. „Hlavním důvodem dřívějšího návratu k původní sazbě daně je výraz-

ný pokles ceny motorové nafty pro řidiče v České republice, která byla v dubnu jednou z nejnižších v celé Evropské unii. V kontextu hledání úsporných opatření v rámci konsolidačního balíčku tímto krokem o jednotky miliard vylepšíme hospodaření státního rozpočtu už letos,“ citovaly Lidové noviny ministra financí Zbyňka Stanjuru.

Začátkem června se diesel prodával za cenu v průměru kolem 31 korun, část pump měla dokonce cenu pod 30 korunami. Podle ekonomů je dřívější ukončení daňové slevy z nafty logické a správné. Navýšení ceny dieselu o 1,8 koruny (1,5 koruny spotřební daň plus DPH) se u pump projeví krátce poté, co změna zákona nabude účinnosti.





„Jedná se ale o očekávaný a také správný krok ze strany vlády,“ vyjádřil se ekonom společnosti Finlord Boris Tomčiak. Velkou neznámou ale nyní je, kdy se vládě podaří tento krok prosadit.

## Nafta zdraží? Možná

Jak moc se zvýšení daně projeví na celkové ceně, ale není jasné. Rozhodující bude v té době i vývoj cen pohonných hmot na burze. „Pokud v té době bude nafta na burze zlevňovat, tak to může částečně vliv vyšší daně eliminovat. Pokud by naopak burza rostla, tankování podraží i nad úroveň zvýšené daňové sazby,“ komentuje situaci šéf Unie nezávislých petrolejářů Ivan Indráček.

■ AUTOR: Miroslav Petr  
Autor je redaktorem Lidových novin.  
FOTO: archiv



## Tankovací automaty

Pohodlné, rychlé, úsporné

- podpora všech typů bezhotovostních plateb
- podpora věrnostních systémů
- dotykový displej LCD 7, 8 nebo 10" Anti-Scratch
- provozní teplota -20 až +60 °C, vlhkost do 95 %
- vysoký jas a kontrast monitoru
- plně integrovaný do řídicích systémů UNICODE
- ideální využití na veřejných samoobslužných stanicích
- soulad s mezinárodními předpisy
- certifikace TÜV SÜD
- integrace do většiny typů výdejních stojanů



Pro více informací nás kontaktujte  
[sales@unicodesys.cz](mailto:sales@unicodesys.cz)  
+420 602 361 232  
[www.unicodesys.cz](http://www.unicodesys.cz)

# KAM S NÍM



Společnost Orlen Unipetrol spustila na čerpacích stanicích Orlen Benzina pilotní projekt sběru upotřebeného kuchyňského oleje. Lidé ho mohou odevzdávat na šesti pumpách v Ústí nad Labem, Teplicích, Chomutově, Litvínově a Mostu. Cílem projektu, který Orlen Unipetrol realizuje ve spolupráci s výzkumně vzdělávacím centrem Orlen UniCRE, Českým vysokým učením technickým v Praze (ČVÚT) a Českou zemědělskou univerzitou v Praze (ČZU), je zkoumání možností využití tohoto odpadu a jeho efektivní přeměny v biopalivo a petrochemikálie.

Projekt je spolufinancovaný Technologickou agenturou České republiky v rámci programu Trend a zároveň je plně v souladu se strategií skupiny Orlen Unipetrol rozšiřovat výrobu energie a produktů z obnovitelných zdrojů, neboť celá skupina chce být nejpozději do roku 2050 uhlíkově neutrální.

## Stará myšlenka v nové formě

„Problematicke efektivní přeměny odpadních materiálů v surovinu, kterou lze využít jako kvalitní zdroj uhlíku pro výrobu pohonných hmot či plastů, se zabýváme dlouhodobě. Myšlenka sběru kuchyňského oleje není nová,“ říká Jiří Hájek, generální ředitel a předseda představenstva Orlen UniCRE. Současně s tím ale dodává, že se jedná o úplně nový, bezpečnější a ekologicky šetrnější způsob, jak je možné s tímto odpadem manipulovat a jak jej upravovat. „Existuje mnoho firem, které se specializují na sběr kuchyňského oleje především z restauračních zařízení. My se ale chceme soustředit především na domácnosti a nabídnout jim bezpečný a bezodpadový sběr této látky.“

V současnosti je sebraný upotřebený kuchyňský olej neboli UCO (Used Cooking Oil) přečišťován a prodáván dál k výrobě takzvaného UCOME neboli methylesterů upotřebených kuchyňských olejů. Společnost Orlen Unipetrol je ale již dnes připravena využít přečištěné odpadní oleje k výrobě bezkyslíkatého vysokocetanového biopaliva HVO. „Takto vzniklé biopalivo má lepší stabilitu než klasické MERO a vyšší cetanové číslo než motorová nafta. V rámci celkového životního cyklu hydrodeoxygenovaných rostlinných olejů vzniká méně emisí oxidu uhličitého ve srovnání s tradičními fosilními nebo tzv. prvogeneračními palivy,“ vysvětluje Jiří Hájek. HVO v motorové naftě není žádnou novinkou. Běžně je nakupováno HVO ze zahraničí a přimícháváno do motorové nafty jako biosložka. Vyrobené HVO se chemicky neliší od standardní „fosilní“ nafty. Na rozdíl od tzv. „bionafty“, jak bývají označovány methylestery mastných kyselin (FAME) ať už ve formě MERO (vyrobené z řepkového oleje), nebo UCOME (vyrobené z UCO), lze HVO za předpokladu splnění všech kvalitativních parametrů definovaných normou ČSN EN 590 využívat v libovolné příměsi s konvenční motorovou naftou až do 35 % (dle roční-



ho období – letní a zimní motorová nafta). Pokud technické parametry vozu umožňují používat syntetická paliva XTL, lze dokonce jezdit na čisté HVO.

Pro výrobu HVO v rafinérii je nutné získat olej splňující určité kvalitativní parametry. Chrání se tak nejen hydrorafinační technologie (např. z pohledu koroze), ale především používaný heterogenní katalyzátor. Vysbírané oleje je tak nutné nejdříve přefiltrovat. Oleje se musí zbavit pevných nečistot, zbytků potravin, koření a strouhanky, následně se propírají vodou k odstranění solí a dalších ve vodě rozpustných látek. Silně znečištěné oleje a oleje s vyšší příměsí živočišných tuků je nutné přefiltrovat pomocí sorbentů, na kterých jsou zachycovány další nežádoucí látky. Oleje zbavené všech nežádoucích látek, pevných nečistot a vody lze následně zpracovat rafinérskými procesy na HVO.

### Zatím pro výzkumné účely

Projekt, který je oficiálně pojmenován „Výzkum a vývoj technologie čištění a re-



cyklace kuchyňských olejů včetně systému jejich sběru (Eucotech)“, byl spuštěn v roce 2021 a potrvá až do roku 2024. Je zaměřen na návrh systému decentralizo-

vaného a automatizovaného sběru upotřebeného kuchyňského oleje z domácností s následným výzkumem a vývojem vhodných separačních a rafinačních procesů pro jeho úpravu na HVO, který již bude možno začlenit do procesu rafinérské a petrochemické výroby.

„Současné iniciativy v Česku zaměřené na komunální sběr kuchyňského oleje spojuje několik faktorů. V první řadě má většina iniciativ pouze lokální působnost – většinou se jedná o spolupráci obce a lokální odpadové společnosti, aby tak byla splněna zákonná povinnost zajištění třídění komunálního kuchyňského oleje. Obecně disponují omezeným počtem sběrných míst. Dalším společným rysem je sběr použitého oleje v plastových nádobách, např. PET lahvích, které občané vha- zují do označených plastových popelnic, ve většině případů umístěných v prostorech sběrných dvorů,“ vysvětluje Vladimír Hönig, zástupce vedoucího katedry chemie ČZU a dodává: „V rámci projektu Eucotech jsme společně vytvořili dostupnou síť sběrných míst v Ústeckém kraji, naší ➔

**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**

➔ společnou ambicí je rozšíření sběrných boxů po celém Česku. Chceme změnit přístup široké veřejnosti a přimět ji tak k dalšímu, systematickému sběru odpadu.“

Během pilotního sběru se veškerý vybraný materiál spotřebuje pro výzkumné vývojové účely – analytické hodnocení, laboratorní a poloprovozní přečišťování olejů a experimentální zpracování na pilotních hydrorafinačních jednotkách Orlen UniCRE. V rámci návrhu vhodných čisticích procesů by měla mít pilotní jednotka na přečišťování kapacitu přibližně tři tuny surového UCO týdně.

### Třídíte odpady, odevzdávejte olej

Již nyní se mohou lidé v Ústeckém kraji zapojit do sběru upotřebeného kuchyňského oleje na šesti místních čerpacích stanicích Orlen Benzina. Bližší informace jsou dostupné na internetové stránce sbirejolej.cz nebo v aplikaci Orlen Benzina. „V rámci projektu jsme nyní vstoupili do fáze, kdy chceme pilotně ověřit vyvinutou technologii čištění a úpravy použitého oleje na produkty vhodné pro další zpracování v rafinérských a petrochemických procesech a připravit dokumentaci pro automatizovaný sběr a zpracování oleje ve velkém měřítku. Dovolujeme si oslovit širokou veřejnost, aby se do tohoto vědeckého projektu zapojila a pomohla tak životnímu prostředí. Předpokládáme,

#### HVO - Hydrotreated Vegetable Oil

HVO je syntetický produkt, který se vyrábí standardními rafinérskými procesy (hydrodeoxygenace a izomerizace). Výsledkem jsou chemicky čisté parafinické uhlovodíky (parafiny a izo-parafiny). Je méně chemicky nebezpečný než běžná motorová nafta, má výrazně jednodušší chemické složení, neobsahuje toxické aromatické či cyklické uhlovodíky a prakticky neobsahuje síru. Ve srovnání s klasickou fosilní motorovou naftou má lepší cetanové číslo (60 až 70 jednotek), nižší emise, lepší spalování, menší tvorbu úsad, lepší protikorozi vlastnosti i bezpečnostní hledisko díky vyššímu bodu vzplanutí (nad 70°C). Oproti motorové naftě s obsahem FAME má menší tendenci vázat vzdušnou vlhkost, nepodléhá biologickému rozkladu a má lepší oxidační vlastnosti. Fosilní nafta s obsahem HVO je vhodná i pro dlouhodobé skladování a použití v dieselových záložních agregátech.

že do konce roku 2024 takto získáme pro výzkumné účely až 20 tun upotřebeného kuchyňského oleje,” dodává Jiří Hájek.

Zapojení do projektu je snadné. Po registraci v aplikaci Orlen Benzina si zájemci vyzvednou standardizovanou nádobu určenou pro skladování použitého oleje v domácnostech. Po naplnění ji mohou



odevzdat 24 hodin denně sedm dnů v týdnu na jedné ze šesti čerpacích stanic Orlen Benzina do poloautomatického sběrného boxu a samozřejmě ji zároveň vyměnit za prázdnou nádobu. „Speciální sběrné nádoby umožňují opakovatelné použití a snižují hygienická rizika spojená s nakládáním s odpady jak v domácnostech, tak i pro pracovníky zajišťující přepravu a finální zpracování. Nevznikají také žádné pevné plastové odpady znečištěné oleji, které by bylo nutno likvidovat skládkováním nebo spalováním,” uzavírá Jiří Hájek.

Hlavní výhodou projektu je především související vývoj procesu čištění na reálném odpadním materiálu z českých domácností, který může být přepracován na HVO a použit jako biosložka motorových a dalších udržitelných rafinérských a petrochemických produktů. Projekt tak nabízí kompletní řešení recyklace odpadu přímo od jeho původců až po výrobu nového produktu, z kterého mohou občané i životní prostředí benefitovat.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: archiv





# INDIKAČNÍ A MONITOROVACÍ SYSTÉM ČERPAČÍCH STANIC

Monti Controller je indikační systém hlídání úniku nebezpečných látek na čerpací stanici.



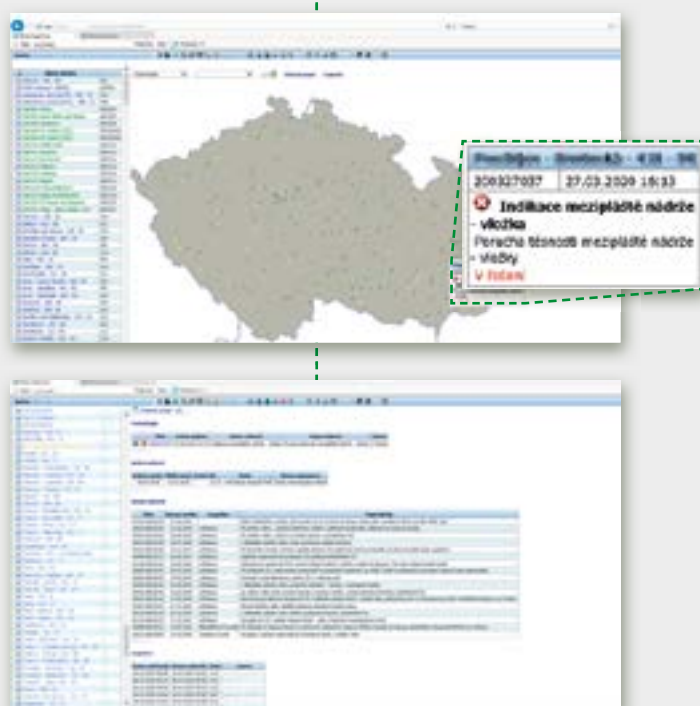
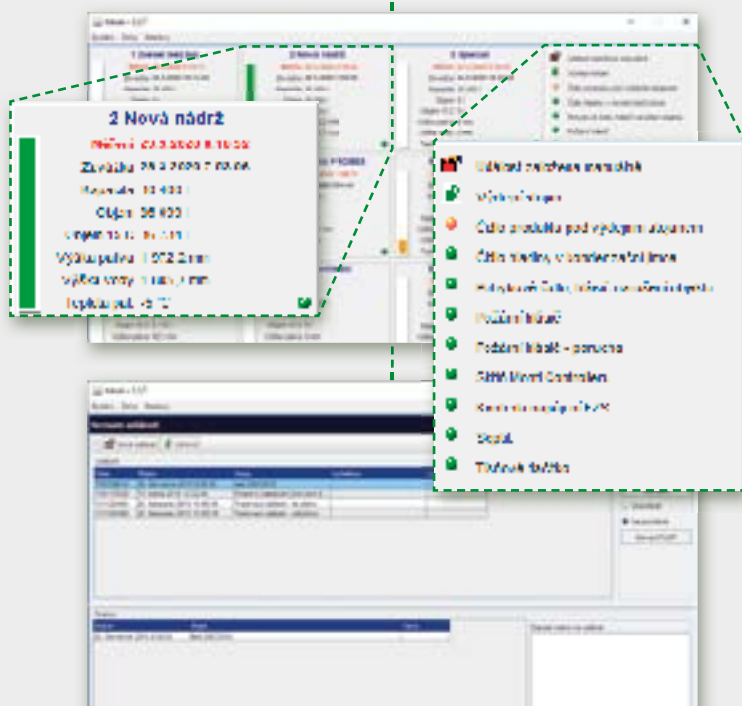
## MONTI CONTROLLER

Skládá se z řídicí jednotky a elektronických čidel detekujících přítomnost kapaliny, vysokou koncentraci par nebo dosažení kritické hladiny produktu nebo úkapu.

Tím však jeho možnosti nekončí. Současně se dá využít i pro monitorování stavu jakýchkoli dalších elektronických klasických či bezdrátových čidel, ale také k napojení složitých elektronických zařízení. V tom případě umožňuje sloučit několik vzájemně oddělených systémů do jednoho společného rozhraní s možností monitoringu a ovládání přes jednu dispečerskou aplikaci. Slouží k automatizaci provozu, jednotnému vzdálenému řízení, predikci poruch a podobně. Možno použít u obdobných technologických celků (stanice PHM, CNG, LNG, automatické myčky a další). **Ideální pro zabezpečení bezobslužného provozu čerpacích stanic.**

### MONTI STANICE

### MONTI CONTROL



Ani kapka nazmar

Český výrobek | [www.monti.cz](http://www.monti.cz)



První čerpací stanice v Německu začala nabízet ekologičtější naftu zvanou KlimaDiesel25. Vyrábí se z odpadních materiálů a má mít vlastnosti klasické nafty. Podle experta ale není tak „čistá“ a řidiče nepřiláká ani svou cenou. Podobné syntetické palivo by přesto měli fanoušci spalovacích motorů oslavovat. Jedině syntetická paliva, která snižují uhlíkovou stopu na minimum, spalovacímu motoru zajistí právo na existenci po roce 2035.

### Zatím pouze z 25 procent

V Německu vyvinuli tzv. KlimaDiesel90, který neobsahuje žádnou složku vyrobenou z ropy, ale vyrábí se výhradně ze zbytkových a odpadních materiálů. Jak potom napovídá samotné číslo v názvu, toto palivo se pyšní až o 90 procent nižší uhlíkovou stopou než běžná nafta. Problém je, že výroba je velmi náročná, a to nejen finančně. I proto ho běžně nekoupíte.

V prodeji však už je KlimaDiesel25. Prodává se například na čerpací stanici Classic v německém Kirchweyhu ve spolkové zemi Dolní Sasko. Na rozdíl od KlimaDiesel90 se však jedná o směs standardní a syntetické nafty. I proto snížení škodlivých látek „pouze“ o 25 procent. Podle provozovatele čerpací stanice je palivo DK25, respektive KlimaDiesel25 vyrobeno až z 33 procent z biologických zbytků a odpadu, jako je použitý rostlinný tuk. Má stejné nízkoteplotní vlastnosti a nijak nezvyšuje spotřebu. Mohou jej navíc používat všechna vozidla se vznětovými motory.

I v tomto případě je však problémem určité navýšení ceny. Navzdory nejvyššímu mož-



nému snížení marže stojí o zhruba šest centů (1,4 korun) více než normální nafta. Další potíží syntetických pohonných hmot, konkrétně biopaliv, může být také výraznější zanášení motorů podobně jako v případě klasické bio-nafty z řepkového oleje.

### Vyvíjí se už i v Česku

Sít čerpacích stanic Classic letos plánuje rozšířit palivo DK25 do více než deseti dalších

poboček. U jedné z nich by navíc mohla být k dostání také zmíněná mnohem ekologičtější varianta DK90, která je prozatím dostupná pouze pro omezenou skupinu zákazníků. Syntetické nafty se možná dočkají i čeští motoristé. Skupina Orlen Unipetrol, která je největší rafinérskou a petrochemickou společností v Česku, spustila projekt, jehož cílem je zkoumání možností využití upotřebeného kuchyňského oleje a jeho efektivní přeměny v biopalivo.

Komerční výroba syntetických paliv v Česku je ale zatím nepředstavitelná, domnívá se docent Pavel Šimáček, odborník na paliva z VŠCHT. Podle něj je energetická náročnost výroby syntetických paliv obrovská, přičemž v Česku nemáme kapacity na výrobu. Šimáček zdůraznil, že podmínky pro využití syntetických paliv v praxi budou závislé na jejich případné definici v evropských normách. V základu podle něj jde o paliva vyrobená chemickou cestou ze syntézy zeleného vodíku a oxidu uhličitého. Technologicky je však podle něj možné využití biomasy nebo jiných produktů. „Bude ale záležet, zda to vyhoví podmínkám, které legislativa nastaví,“ podotkl.

Podle profesora Milana Pospíšila, prorektora VŠCHT pro strategie a rozvoj, je ale nadějným směrem ukládání přebytečné elektřiny do chemikálií, v tomto případě syntetických paliv. „U nás na VŠCHT bude Ústav ropy a alternativních paliv podávat projekt do Technologické agentury ČR, Prostředí pro život – alternativní způsob zpracování CO<sub>2</sub> z kvasných procesů nebo ze spalín. Jde o projekt ukládání přebytků elektrické energie z obnovitelných zdrojů, především z fotovoltaiky, do chemikálií, jako jsou uhlovodíky, metanol, čpavek či etanol. Elektřina se velmi špatně ukládá. Jeden zásobník ve firmě Čepro má stejnou úložnou kapacitu (hustotu energie) jako milion tun lithiových baterií. Navíc efektivita fotovoltaiky během roku je jen 12 %, zbytek času nevyrábí, třeba v noci, při zataženém obloze atd. Náš projekt má toto pomoci vyřešit. Výroba syntetických paliv je neefektivní, má jen 30 % výtěžnosti, ale když se do nich ukládá elektřina, je efektivita mnohem vyšší,“ vysvětluje profesor Pospíšil. Samotná výroba syntetických paliv podle něj nikdy nebude efektivní, ale ukládání elektřiny touto formou ano.

„Postavit továrnu na syntetická paliva je velice náročné a syntetická paliva jsou velice drahá. Nicméně velkou výhodou nasazení syntetických paliv by bylo, že by se nemusel obměňovat vozový park, protože motory by



zůstaly stejné – spalovací. Jen 10 % ročně, jak je dnes obvyklé. Na elektromobilitu by se musel kompletně vyměnit vozový park. Kromě toho by se nemusela obměňovat síť čerpacích stanic, sklady pohonných hmot, distribuční síť. Kvůli elektromobilitě by se musela vybudovat kompletně nová síť dobíjecích stanic, celá infrastruktura. 300 tisíc přípojek na elektřinu by tu muselo být vybudováno v roce 2035. Musela by se posílit distribuční síť i rozvodná síť, postavit nové trafostanice atd. To by stálo stovky miliard,” vypočítává profesor Pospíšil. V Praze Suchbátka v Ústavu chemických procesů AVČR podle informací profesora Pospíšila zkoušejí vyrábět syntetická paliva elektrochemicky, a to z  $\text{CO}_2$  a vody.

### Půjde cena e-paliv dolů?

Problémem syntetických paliv je jejich vysoká výrobní cena. Ta je dnes více než pětinásobná vzhledem k běžným pohonným hmotám – 150 až 200 korun za litr. Je pravděpodobné, že cena sice půjde dolů, ovšem vždy bude vázána na cenu zelené elektřiny. Podle několik let starých studií by se ale v případě navýšení výroby a příznivých cen elek-



třiny mohla cena samotného syntetického paliva v budoucnu pohybovat kolem 1,4 eura (33 Kč) za litr bez spotřební daně. Podle analýzy ekologické organizace Transport & Environment (T&E) však bude provoz automobilu na e-palivo během pěti let stát řidiče zhruba o 10 000 eur (235 700 Kč) víc než provoz elektromobilu, ročně tedy o 50 tisíc korun více.

Pro větší využití syntetických paliv tak budou zapotřebí masivní investice v řádech miliard. Děkan Fakulty chemické technologie VSCHT Praha Petr Zámotný přitom upozornil, že komplikace mohou být i v logistice surovin a energetické náročnosti výroby, kdy je třeba při výrobě spotřebovat víc energie, než potom palivo obsahuje. „To ale platí ➔



## KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ PRO ČERPACÍ STANICE

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

➔ pro elektřinu také, takže syntetické palivo může být podobná energetická konzerva jako baterie," uvedl.

Šéf Unie nezávislých petrolejářů Ivan Indráček zase říká, že syntetická paliva mají jednoznačné výhody, co se týče přepravy a tankování, jako paliva do klasických motorů. „A oproti výrobě vodíku jsou emisně výhodnější a nyní vysoká cena bude s navýšováním produkce klesat," dodává.

To tvrdí i organizace eFuel Alliance sdružující firmy, které jsou v oblasti syntetických paliv zainteresované. Podle ní budou v roce 2025 náklady na výrobu jednoho litru e-paliva činit 1,61 až 1,99 eura (cca 38 až 47 korun) a predikuje, že do roku 2050 klesnou na 0,7 až 1,33 eura na litr (16,50 až 31 Kč). Samotná eFuel Alliance uvádí tuto předpověď bez jakéhokoli upřesnění a argumentace. Skutečná cena bude po započtení marže výrobce a prodejce, nákladů na přepravu (ty budou také vyšší než dnes) a daní výrazně vyšší. Dle různých odhadů to v roce 2050 může být i 60 až 100 korun za litr.

### Syntetická paliva mohou snížit emise na pětinu

Emise CO<sub>2</sub> ze syntetických paliv by ovšem podle Václava Louly byly až o 80 procent nižší. Pokud je bude možné využít, objeví se na trhu ještě před plánovaným zákazem spalovacích motorů v roce 2035. „Taková paliva se mohou vyrábět z dřevní hmoty, plastů, lignocelulózy a z ní vyrobit vyspělá biopaliva, nebo lze zachytávat CO<sub>2</sub> z atmosféry a spolu se zeleným vodíkem konverzními postupy vyrobit kvalitní syntetický benzín, naftu nebo petrolej," popsal Loula s tím, že na těchto nízkouhlíkatých kapalných palivech se pracuje, ale teď je ještě příliš brzy na to, aby s tím výrobci přišli na trh. „Petrolejáři se budou určitě snažit, aby to bylo před rokem 2035 za předpokladu, že na trhu zůstanou spalovací motory," dodal Loula.



Kompaktní zařízení pro výrobu eFuels firmy Ineratec



Mazda CX-5 od eFuels Alliance určená k testování syntetických paliv

„Syntetická paliva jsou jedním střípkem ze širokého portfolia možností. Mohla by se vyrábět tam, kde jsou přebytky elektřiny z obnovitelných zdrojů, aby se do nich mohla ta elektřina ukládat. Já jsem ale přesvědčen, že EU bude muset rozhodnutí zakázat spalovací motory ještě revokovat. Nelze nikomu nařídít, aby si kupoval drahá elektroauta. Ledaže by bylo cílem omezit individuální automobilovou dopravu úplně a udělat z ní jen výsadu bohatých, nebo ji úplně zakázat," uzavírá Milan Pospíšil.



Syntetická paliva představují naději pro majitele supersportů

### Porsche syntetickým palivům dává šanci

Byť se e-paliva mohou stát alternativou, automobilky s nimi – i přes některá silná prohlášení – vlastně nepočítají, sázejí vesměs už jen na elektromobily. „Je to řešení, jak snížit u vozů se spalovacími motory emise CO<sub>2</sub> rychleji než bez nich. I proto by EU rozhodně měla zavést syntetická paliva do své legislativy. Dle mého jsou užitečná a mohla by se přidávat do tradičních paliv. Avšak na



s.r.o.



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

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

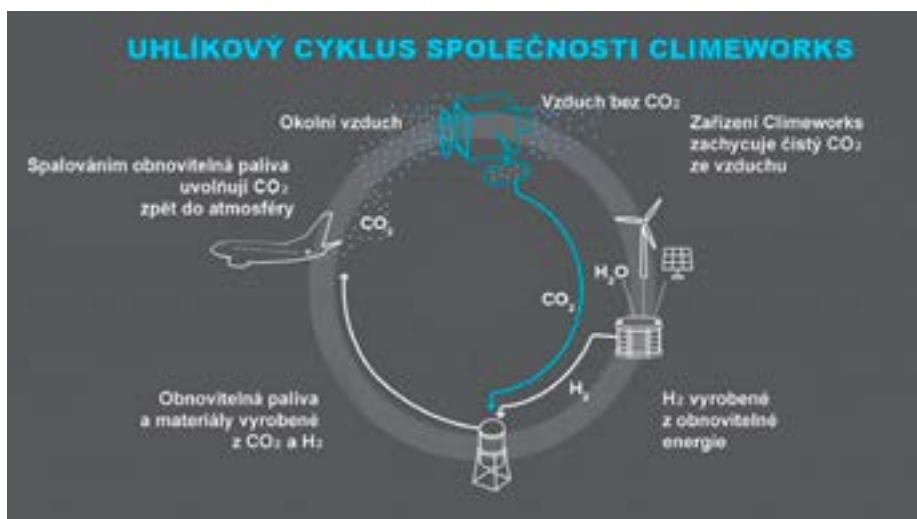
Provozovna:  
BMS 1, spol. s r.o.  
Za Pivovarem 770  
537 01 Chrudim, ČR  
e-mail: info@bms1.cz  
tel. +420 728 051 379



druhou stranu také platí, že my obecně jsme oddáni elektromobilitě," řekl šéf automobilky Porsche Oliver Blume při svém nedávném setkání s novináři po výroční tiskové konferenci automobilky. A to může být i jádro celé svízele: syntetická paliva sice mohou pohánět stávající světovou flotilu aut, jenže ta bude stárnout, podíl aut se spalovacími motory bude klesat a investice mnoha stovek miliard eur, která by výrobu e-paliv pro všechna ta auta umožnila, se nemusí nikdy vrátit. Pro určitou menší skupinu vozů (sportovní, do extrémních podmínek, skutečné veterány) ale alternativou být mohou.

Přes slova o oddanosti elektromobilitě Porsche do továrny Haru Oni v chilském Punta Arenas investovalo přes 100 milionů dolarů, tedy přes 2,13 miliardy korun. Produkce je zatím nízká, zatím spíš jen na zkoušku – 130 tisíc litrů ročně, které si všechny bere automobilka Porsche, aby je využila ve své závodní sérii Porsche Mobil 1 Supercup. V plánu je ale až 550 milionů litrů syntetického paliva ročně.

„Elektromobilita je bezesporu přesvědčivá technologie, ale pokud bychom se spolehli jen na ni, posunovala by nás k našim udržitelným cílům poněkud pomaleji, než



bychom si představovali. A právě proto se začínáme i o e-paliva a hledáme pro ně využití. Ze začátku třeba v motorsportu," říká Michael Steiner, který je v Porsche odpovědný za výzkum a vývoj. Automobilka se zatím nepřidala k řadě jiných, které postupně oznamovaly termíny, kdy v Evropě přejdou na prodej pouze elektrických vozů. Porsche si chce v nabídce nechat i spalovací auta, a to i proto, že velkou část své produkce prodává mimo Evropu

Podobným směrem jde i další velký výrobce aut v Evropě: skupina Stellantis sdružující značky Citroën, Peugeot, DS, Opel, Fiat, Alfa Romeo, Jeep a Chrysler. I když se chce v Evropě stále soustředit hlavně na elektromobilitu, zároveň také ověřuje kompatibilitu se syntetickými palivy pro vozy splňující emisní normu Euro 6.

■ AUTOR: Alena Adámková  
FOTO: archiv

**VIVA**  
Café

**OMV**

ZAŽIJTE SÍLU VULKÁNU  
S NOVOU GUATEMALSKOU  
KÁVOU NA ČERPACÍCH  
STANICÍCH OMV S VIVA

SINGLE ORIGIN

*Guatemala*  
NOVÁ 100 % ARABIKA



monitoring, nebo právě již zmíněné systémy výdeje paliv. Ani Octo-Technology nezůstává v tomto směru pozadu a spolu se svým klíčovým partnerem v této oblasti, společností Tecalemit, představila produkt myTecalemit. Toto centralizované řešení umožňuje správu dat o čerpání z libovolné stanice jednoduše s přenosem do centrálního Cloud řešení Tecalemit. Provozovatel stanice tak má svoje data online k dispozici 24 hodin denně odkudkoliv, ať už je zrovna v provozu, nebo na dovolené. Má tak okamžitý přehled nejen o zásobách PHM pro svoje stroje, ale i o jejich spotřebě, může kontrolovat kdo, kdy a do jakého stroje tankuje a celkově ovládat svoje služby pohodlně z počítače, tabletu nebo mobilního telefonu.

Další výhodou je možnost napojení myTecalemit na systémy třetích stran, ať už se jedná o systémy Octo, účetní systémy, nebo další nástroje pro efektivní provoz zemědělských provozů. Komfort práce se tak i pro profese, jako jsou zemědělci, posouvá mílovými kroky dopředu. Tomu nasvědčoval i zájem o tyto technologie přímo na stánku, ze kterého si Octo-Technology odvezla desítky konkrétních projektů na revitalizaci čerpacích stanic nejen v zemědělství.

■ PR Your System  
FOTO: archiv

## ŘEŠENÍ PRO VNITROPODNIKOVÝ VÝDEJ PALIV

Na konci dubna 2023 se konala na výstavišti v Brně Národní výstava zemědělských zvířat Animal Tech 2023. Protože tankování paliv a nakládání s ropnými produkty patří nedílně k zemědělské výrobě, nemohli na výstavě chybět ani zástupci tohoto odvětví.

Divize Octo-Technology na svém stánku představila kompletní portfolio produktů pro vnitropodnikový výdej paliv, jeho evidenci a na něj navázané služby. Protože svět informací, údajů o čerpání nevyjímá, se dnes posouvá nezdělitelně do Cloud

prostředí, není ani zemědělský průmysl výjimkou.

Pojem Cloud se tak nesl prezentací většiny dodavatelů technologií představených v Brně, ať už to byly technologie pro péči o zvířata, jejich evidence a mo-







# 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](http://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



## VE ŠKOLICÍCH AUTOBUSECH I MOBILNÍ APLIKACI

„Profesní a osobní rozvoj obchodních partnerů a jejich zaměstnanců obsluhujících na čerpacích stanicích Orlen Benzina vnímáme jako důležitý nejen z důvodů zlepšování kvality poskytovaných služeb a spokojenosti zákazníků, ale i pro zvyšování bezpečnosti, produktivity a spokojenosti zaměstnanců,“ říká provozní ředitel největší sítě čerpacích stanic v ČR Luděk Varyš

Největší česká síť čerpacích stanic Orlen Benzina aktuálně provozuje na území ČR bezmála 440 čerpacích stanic. To obnáší spolupráci s více než 300 obchodními partnery a více než 2800 zaměstnanců obslouží na čerpacích stanicích miliony zákazníků měsíčně. „Proto máme unifikovaný a efektivní vzdělávací systém pro obchodní partnery a jejich personál a neustále ho rozvíjíme. Pomáhá nám udržovat dobré jméno a zvyšovat konkurenceschopnost sítě Orlen Benzina,“ dodává Luděk Varyš.

### **Propracovaný zákaznický servis**

Síť čerpacích stanic Orlen Benzina tradičně nabízí kvalitní paliva a široký sortiment doplňkového prodeje, včetně občerstvení, v atraktivním prostředí s profesionálním zákaznickým servisem. Čerpací stanice jsou neustále modernizovány, což klade nároky i na péči o zákazníky a kompetence obsluhy čerpacích stanic. „V Orlen Benzina chceme, aby zákaznický servis

byl napříč celou sítí na stejné úrovni, proto je pro nás edukace a rozvoj personálu prioritou. Víme, že vzdělávání umožňuje zaměstnancům našich partnerů získat potřebné znalosti a dovednosti pro poskytování kvalitních služeb, proto mu neustále pomáháme růst a zlepšovat se v naší Orlen Benzina Akademii. Obsluha čerpacích stanic se učí, jak poskytovat služby s úsměvem, jak řešit problémy zákazníků a jak pracovat s technologiemi,“ vysvětluje Luděk Varyš a dodává: „Jsme si samozřejmě vědomi, že kvalitní produkty a služby na čerpacích stanicích mohou zvýšit spokojenost zákazníků a vést k opakovaným návštěvám. Důležitá je pro nás i bezpečnost na pracovišti, proto personál získává znalosti a dovednosti, jak pracovat s nebezpečnými látkami, jak minimalizovat rizika a jak reagovat v případě nestandardních či nouzových situací. Potvrzuje se nám, že se obsluha po absolvování našich školení snáze vypořádává s každodenními



činnostmi, což má vliv nejen na její vlastní spokojenost a produktivitu, ale i na pozitivní zákaznický zážitek. A ve výsledku nám to pomáhá zůstat konkurenceschopným řetězcem čerpacích stanic na trhu.“

## Orlen Benzina Akademie

Tým provozních standardů a školení na čerpacích stanicích Orlen Benzina mimo jiné rozvíjí vzdělávací programy pro partnery a obsluhu čerpacích stanic. Personál musí projít řadou školení hard i soft skills, které probíhají ve formě face to face tréninků nebo e-learningových modulů. Pro face to face školení se využívají školicí autobusy – na zakázku upravené dodávky, kterými lektori za školenými přijíždějí přímo na čerpací stanici a poskytují školení na místě, což je pro personál pohodlné, efektivní a přizpůsobené potřebám konkrétní čerpací stanice. Tento způsob vzdělávání také umožňuje snadnější organizaci školení a zajištění, že všichni zaměstnanci mají stejné znalosti a dovednosti pro poskytování kvalitních služeb.

Pro školení z oblasti bezpečnosti práce, požární ochrany, zákonných předpisů, základů obsluhy technologií a další kurzy,



které jsou časově náročné a vyžadují pravidelné opakování, je využívána e-learningová webová platforma. Vzdělávací moduly jsou k dispozici i v mobilní aplikaci, která funguje i v režimu off-line a stejně jako webová platforma obsahuje více než 60 kurzů, včetně testů, kterými absolventi prokazují své znalosti.

„Práce na čerpací stanici vyžaduje i reakce obsluhy na různé situace,“ uvádí Luděk Varyš. „Proto kromě uvedených vzdělávacích modulů mají zaměstnanci k dispozici i podpůrné materiály, které jim pomáhají při každodenním provozu

čerpací stanice, typicky rychlý návod, co dělat, když nedošlo k akceptaci platební karty a zákazník mluví pouze rumunsky.“

Provozovatelům čerpacích stanic je navíc poskytována podpora v rozvoji jejich manažerských dovedností a dalších soft-skills, ale i v náborových aktivitách. „Pomoc s náborem zaměstnanců vnímáme jako klíčovou, neboť právě oni mají přímý vliv na kvalitu poskytovaných služeb, spokojenost zákazníků a samozřejmě i pověst naší společnosti,“ vysvětluje Luděk Varyš. „Provozovatelům zajišťujeme nejen školení, ale finanční podporu při náborových aktivitách, což v konečném důsledku ovlivňuje jejich motivaci a angažovanost vybrat kvalitní personál, který hraje klíčovou roli v interakci se zákazníkem. Naše úsilí potvrzují i pravidelné úspěchy Orlen Benzina v soutěži Mastercard Obchodník roku, které jsou výsledkem naplňování dlouhodobé strategie zaměřené na důslednou modernizaci čerpacích stanic, rozšiřování nabídky produktů a služeb a zvyšování jejich kvality.“

■ PR Orlen Unipetrol  
FOTO: archiv



# JAK SE ZBAVIT DLUHŮ

Stejně jako předešlé roky i letošní akce Milostivého léta se bude týkat pouze dluhů, které vznikly vůči státu. Jakých dluhů se Milostivé léto týká? Kdo bude moci o odpuštění dluhů požádat? Jakým způsobem bude mimořádné odpuštění dluhů probíhat?

## Jaké dluhy budou odpuštěny

Další z řady, v pořadí již třetí Milostivé léto, které se uskuteční od 1. července do 30. listopadu 2023, bude něčím výjimečné. Zatímco ta první dvě umožnila odpustit úroky a penále pouze z dluhů, které se dostaly do soudního exekučního řízení, letošní se bude vztahovat na nezaplacené daně a sociální pojištění. Tedy na dluhy vůči finančnímu úřadu, celní správě a České správě sociálního zabezpečení, které jsou vymáhány danými institucemi, bez soudních exekutorů. Milostivé léto se tentokrát týká hlavně dluhů, které vznikly podnikatelům a firmám.

Cílem zákonů, které umožní dlužníkům zbavit se výhodně dluhů, je motivovat dlužníky k mimořádné úhradě dluhu (jistiny), eliminovat nedoplatky, jejichž vymáhání není pro stát efektivní a hospodárné, a poskytnout jedinečnou příležitost pro jednorázové snížení objemu dluhů u jednotlivců. Odpuštění příslušenství při splacení větších dluhů

a škrtnutí bagatelních nedoplatek u finanční či celní správy lze označit za určitou formu „daňové amnestie“. Opatření, která jsou mimořádná a jednorázová, by mohly využít desítky tisíc lidí.

## Daňové milostivé léto 2023

Zákon o mimořádném odpuštění a zániku některých daňových dluhů se vztahuje pouze na fyzické osoby a jen na příslušenství daně, které dosud nebylo uhrazeno a pokud samotný dluh vznikl do 30. září 2022. Konkrétně bude možné odpustit úrok z prodlení, úrok z posečkané částky, penále, pokutu za opožděné podání daňového přiznání a také náklady řízení, včetně exekučních. Nevztahuje se na clo a jeho příslušenství. Podmínkou pro odpuštění příslušenství daně je uhrazení jistiny, tedy původního dluhu, do 30. listopadu 2023, případně v dohodnutém splátkovém režimu.

Některé neuhrazené nedoplatky na dani a příslušenství daně vzniklé do 30. září 2022 zaniknou

ke dni 1. července 2023 automaticky. Týká se to těch nedoplatek, které nepřesáhnou 200 Kč, resp. 30 Kč v případě nedoplatek na dani z nemovitých věcí a jejím příslušenství, jestliže celková výše všech nedoplatek u jednoho správce nepřekročí částku 1000 Kč.

## Pojistné milostivé léto 2023

Předmětem Zákona o mimořádném odpuštění penále z pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti a exekučních nákladů budou nezaplacené penále z dlužného pojistného a nezaplacené exekuční srážky, které k 30. září 2022 evidovala příslušná správa sociálního zabezpečení. Pro jejich odpuštění bude podmínkou uhrazení dlužného pojistného, a to nejpozději do 30. listopadu 2023, případně v dohodnutém splátkovém režimu. O odpuštění dluhů na sociálním pojištění mohou žádat jak fyzické, tak právnické osoby.

## Úhrada dluhu na splátky

Letošní novinkou Milostivého léta je, že při dlužích vyšších než 5000 Kč bude dlužníkům umožněno rozložit si úhradu dluhu do splátek. Tento limit se týká daňových dluhů i dluhů na sociálním pojištění. Žádost o rozdělení dluhu do jednotlivých splátek musí dlužník podat nejpozději do konce rozhodného období, tedy do 30. listopadu 2023. Případným nezaplacením splátky ve stanovené výši nebo ve stanovené lhůtě zanikne možnost zaplatit dluh ve splátkách a penále a ani exekuční náklady nebudou moci být odpuštěny.

## Jak zažádat o odpuštění dluhu

Žádost o mimořádné odpuštění dluhu je nutno podat během rozhodného období, tedy od 1. července do 30. listopadu 2023. Zároveň musí dlužník v termínu do 30. listopadu 2023 uhradit původní dlužnou částku, případně požádat o rozložení úhrady dluhu do splátek.

Podání žádosti o odpuštění daňových dluhů je možné učinit pomocí elektronické kopie dokumentu opatřeného vlastnoručním podpisem zasláné na elektronickou adresu správce daně.

Podání žádosti o odpuštění dluhu vůči České správě sociálního pojištění je potřeba učinit prostřednictvím ePortálu ČSSZ s využitím přístupu se zaručenou identitou.

S přípravou i podáním žádosti a s dalšími potřebnými úkony spojenými s Milostivým létem 2023 vám rádi pomohou poradci daňové poradenské a účetní společnosti KODAP.

■ AUTOR: Ing. Petra Brožová  
FOTO: archiv

**Vaše čerpací stanice v číslech**

Účetní data zpracujeme do užitečných analýz a rozborů pro váš efektivnější provoz

**KODAP**  
www.kodap.cz

**eurodata**  
www.edtas.cz

ETL GLOBAL



# 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

## More than CAR WASH



**CADIS**, hvězda se zrodila

**Christ**  
WASH SYSTEMS

Otto Christ Wash Systems s.r.o.  
Koterovská 175 • 326 00 Plzeň  
sales@christ-ag.com • www.christ-ag.com

**PETROL**  
PARTNER

# RUČNÍ MYTÍ V ZAHRADĚ ČECH



Litoměřicku se říká také Zahrada Čech. Ve okresním městě Litoměřice ležícím na soutoku Labe a Ohře žije asi 23 tisíc obyvatel, spolu s městy Terezín, Bohušovice nad Ohří a Lovosice tvoří aglomeraci se 40 tisíci obyvateli. Je jasné, že se zde bez problémů užívá hned několik mycích center. Jedno nové vyrostlo v nákupním centru Galerie Na Soutoku naproti prodejně travních sekaček Hecht. Zákazníci zde mají k dispozici čtyři samoobslužné mycí boxy od firmy iWash a zařízení na kompletní péči o interiér.

Mytí centrum postavila firma MJ Global, která se jinak zabývá autodopravou, na pozemku, který má v dlouhodobém pronájmu. Provozovatelé mycího centra od začátku neuvažovali o jiné technologii. Mycí boxy byly jednoznačná volba. „Okolní parkoviště jsou po celý den plná, navíc se zde bude ještě stavět kavárna a KFC, takže potenciální počet zákazníků je velký a konkurence zatím není taková, aby poptávku po mytí plně uspokojila,“ říká provozovatel mycího centra Martin Janů. Technologie byla tedy od začátku daná, otázkou bylo, která firma ji dodá

a nainstaluje. „Jezdil jsem a sbíral informace o dodavateli, a nakonec se ke mně dostaly reference na firmu iWash. A bylo rozhodnuto,“ říká Martin Janů. Společnost iWash samozřejmě nabízí veškeré mycí technologie od portálových mycích linek až po samoobslužné boxy včetně čističek a zařízení pro údržbu interiérů vozidel. Zde se uvažovalo výhradně o boxech, které investor po konzultaci s dodavatelem nakonfiguroval podle předpokládané dispozice místa pro čtyři otevřené boxy. Použita je technologie Aqua Rack, která je vhodná

pro tři až osm boxů. Je osazena vysokotlakými čerpadly řízenými frekvenčními měniči o výkonu 15 litrů za minutu a tlakem až 140 barů. Součástí jednotlivých mycích technologií je i efektivní speciální patentovaný systém nanášení pěny Active Mousse, který je realizován při nízkém průtoku vody a minimální spotřebě chemie. Zákazník myčky je nadšen mycím efektem pěny, pro provozovatele mycího centra je pak přínosné, že oplach automobilu, který je pokrytý hustou pěnou, trvá o něco déle než v případě práškového mytí.





V každém box u jsou samozřejmě k dispozici dvě pistole, přičemž jedna je pro vysokotlaké mytí a druhá pro použití kartáče. Ty měly z mycích boxů úplně zmizet, ale ukázalo se, že ne všichni znečištění lze vyřešit vysokotlakou pistolí a „starý dobrý“ kartáč je třeba občas vzít do ruky, aby byl výsledek mytí dokonalý. Jinak zákazníci na myčce v Litoměřicích mohou využívat programy hmyz a kola, šampon s vysokým tlakem, aktivní pěna, mytí kartáčem, oplach vysokým tlakem, voskování a oplach osmotickou vodou, aby na autě po uschnutí nezůstávaly typické bílé skvrny.

Společnost iWash nabídla investorovi také modulární zastřešení boxů s názvem Bubbles Bay. Základem konstrukce je pozinkovaná ocel, opláštění tvoří plastové panely. Výsledkem je úhledná stavba, kterou lze celkem snadno udržovat v čistém stavu pouze pomocí pistolí a vody. Boxy jsou rozděleny sendvičovými panely, které se rovněž snadno udržují, v létě poskytují zákazníkům potřebný stín a v zimě ochranu proti nepříznivému počasí. Svrchní plastové panely jsou ošetřeny polyuretanovou barvou s UV stabilizací, aby byly barevně stále a dobře odolávaly povětrnostním podmínkám. Žlutá barva je pak výrazná a efektivní, takže i z dálky přiláká k mycímu centru zákazníky

# Jeden terminál pro všechny typy podnikání

Jednotné softwarové rozhraní našich platebních terminálů dovoluje jejich instalaci do jakéhokoliv systému samoobslužného zařízení, nezávisle na typu vašeho provozu.



/ Tankovací automaty

/ Objednávkové systémy

/ Nabíjecí stanice

/ Výdejní boxy

/ Mycí centra

/ Vending

Váš specialista  
na platební technologie

**SONET**<sup>®</sup>  
MEMBER OF **Payten**

integrace@paytenpos.cz / +420 543 423 540

[www.paytenpos.cz/bezobslužna-zarizeni](http://www.paytenpos.cz/bezobslužna-zarizeni)



➡ Instalaci technologií předcházely stavební úpravy pozemku, které si zajišťoval sám provozovatel mycího centra. Otevřeno je pouze do 22 hodin, poté se vrata areálu automaticky uzavírají.

Součástí mycího centra je i čistička odpadních vod, kterou rovněž dodala firma iWash. Ta sice umožňuje využívat i recyklovanou vodu, ale ta se pro mytí vozidel nepoužívá. „Když dáte do některého programu recyklovanou vodu, může se stát, že si zákazník automobil umyje jen toto vodou,“ vysvětluje Marek Liška. Proto se přečištěná voda používá pouze v zimě při protizámrazové recirkulaci.

I když byla k dispozici i vrtaná studna, k mytí se používá voda z řádu. „Nechali jsme si udělat rozbor, který zjistil, že voda ze studny je na mytí příliš tvrdá, a navíc obsahuje pro tyto účely nevhodné sloučeniny. Její úprava by byla finančně náročná a nevyplatila by se,“ říká Martin Janů.

Vedle mycích boxů mají zákazníci mycího centra k dispozici také nový duální vysavač, který je vybaven i dalšími programy, jako je parfumace interiéru, černění pneumatik a také si zde může zákazník za použití stlačeného vzduchu ofouknout prach z palubní desky. Naproti stojí pračka koberců a podavač jednorázových utěrek. Zde má zákazník možnost zvolit jeden ze čtyř druhů utěrek – první na dočištění automobilu, druhou na očištění plastových dílů, třetí na okna a čtvrtou na palubní desku.

Součástí mycího centra je i stálá obsluha. „Protože tady máme blízko konkurenci, nabízíme jako bonus zákazníkům obsluhu. To znamená, že si tu vlastně mohou nechat umýt auto. A lidé si to chválí,“ říká Martin Jan a dodává, že obsluha myčky také zákazníkům poradí, jak používat parfémovač, černidlo na plasty nebo



### LAMELA® – nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®



pračku koberců. „Lidé často nevědí, jak to funguje a k čemu to vlastně slouží. Když to díky obsluze zjistí, vracejí se.“

Uprostřed mezi boxy je montovaná technická místnost, kde je kromě nádrží, čerpadel a chemie umístěný také dotykový kontrolní panel. Na něm lze nastavovat veškeré parametry včetně spotřeby chemie či údržby zařízení. Přístroj dokáže zaznamenat a ukládat počty mytí včetně využívání přednastavených programů. A samozřejmě hlásí také závady. Řídicí systém je zároveň napojen na vzdálený přístup a všechny tyto údaje dokáže provozovatel sledovat doma v počítači nebo na tabletu. Stejnou možnost má i servisní firma, která tak dokáže pružně reagovat na případné závady. I když lze vraty mycí centrum na noc zavřít, hlídají ho nonstop kamery. Také obraz z nich si může majitel přenést i na mobilní telefon.

Ze vzdáleného přístupu může provozovatel sledovat také provoz měničky bankovek, která vydává kovové desetikoruny i přednabitě datové klíče. Nejvíce zákazníků však dnes platí kreditní kartou, a proto je terminál v každém boxu. Mimo-



chodem, i přes zdražení energií vám zde desetikoruna stačí na minutu provozu jakéhokoliv programu. „I velké a hodně znečištěné terénní auto nebo pick-up zde

umyjete do 150 korun,“ dodává Martin Janů.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: archiv

**Novinky od WUNDER-BAUM®**

# DOKONALÉ MÍSTO PRO VYCHUTNÁNÍ KÁVY

Dnes zákazníci čerpacích stanic „tankují“ kávu častěji než pohonné hmoty a čím dál více dávají přednost především vysoké úrovni kvality kávy a zákaznického servisu. Mnohdy volí čerpací stanici právě dle kvality poskytované kávy a prostředí uzpůsobeného pro vychutnání si jejího požitku. Proto se vedle volně stojících automatů stále více přechází k ucelenému řešení kávového koutku či řešení gastro provozu.



Káva je na čerpacích stanicích poskytována prostřednictvím vendingových automatů, samoobslužných kávových koutků nebo gastro provozu s obsluhou. Jak již bylo řečeno, od první varianty se upouští a přechází se ke zbývajícím dvěma možnostem. S ohledem na velikost a minimální nároky na obsluhu se nejčastěji objevují kávové koutky.

## Kávové koutky

Stroje, veškerý potřebný sortiment a příslušenství jsou v tomto případě umístěny ve speciální sekci čerpací stanice. „Aby kávový koutek plnil svou funkci naplno, musí upoutat pozornost a přimět návštěvníka čerpací stanice k spontánnímu nákupu kávy. K tomu dojde pouze při správném umístění kávového koutku – ideální je umístění naproti vchodu do obchodu nebo přímo k pokladně,“ uvádí Zuzana Vrbová, marketingová manažerka ze společnosti Dallmayr

Vending & Office. Dle prostorových možností dané čerpací stanice volíme koutek „s“, nebo „bez“ možnosti posezení. Pokud jsou součástí koutku stoly a židle, měly by mít stejný design jako prostor, v němž jsou umístěny stroje.

Vzhledem k narůstající oblíbenosti kávy z čerstvě namletých kávových zrn a preferenci čerstvého mléka je důležité při návrhu kávového koutku zvolit kávovary se zabudovaným mlýnkem a mléčným systémem, nebo v návrhu vytvořit prostor pro umístění volně stojícího mlýnku a chladicího boxu na čerstvé mléko.

Máme zde dvě možnosti realizace platby za zakoupenou kávu. První možností je, že se zákazník sám obslouží v koutku, ale zaplatit musí obsluze na pokladně. Druhou a stále více využívanou metodou je vybavení koutku platebním terminálem, aby zákazník mohl zaplatit přímo v kávovém koutku bez zatěžování obsluhy čerpací stanice. I tato informace je důležitá při tvorbě návrhu kávového koutku.

Důležitou roli hraje první dojem. Kávový koutek musí být čistý a úhledně uspořádaný. Toho můžeme docílit správnou konfigurací úložných prostor, využitím praktických pořadačů na doplňkový sortiment a pohárky a v neposlední řadě integrovaným odpadkovým košem.

Moderní doba a IT pokrok umožnil vybavení automatických kávovarů bezhotovostním platebním systémem, prostřednictvím něhož získá majitel čerpací stanice pravidelné reporty o odběrech a prodeích kávy, časové vytíženosti kávovaru i o preferovaných nápojích. Na základě těchto údajů může realizovat propagační akce jako například různá cenová zvýhodnění v určitém časovém období atd.

„V rámci naší společnosti Dallmayr jsme schopni připravit vhodné řešení jak pro velmi vytížený provoz, tak pro klidnější menší čerpací stanice. Poskytujeme potřebné technologie, které jsou pro místo optimální – to se ověřit zkušeným provozem a následně je vše možné ještě zoptimalizovat. Poskytujeme i potřebnou podporu v podobě dostatečného množství porcelánu, případně poutačů či nápojových lístků. Financování v případě nájmu je možné odběrem kávy Dallmayr,“ doplňuje Zuzana Vrbová.

## Správné skladování kávy

Důležitým faktorem, který ovlivní kvalitu kávy stejně jako obalový materiál, je i správné uskladnění kávy. Káva musí být uložena v uzavřené, suché a vzduchotěsné nádobě na tmavém a chladném místě.

Nesmíme zapomínat, že kávé nejvíce škodí voda, a proto bychom neměli (i když se to někdy doporučuje) kávu uchovávat v chladničce. Při každém otevření chladničky totiž na dóze s kávou kondenzuje vlhkost, která kávu znehodnocuje.

### Zapamatujte si tedy:

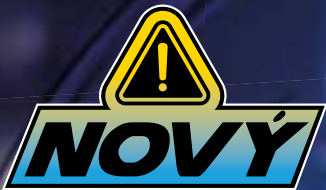
- Kávu chráníme před světlem.
- Kávu chráníme před výkyvy teplot.
- Kávu ponecháme originálně zabalenou, či ve vhodné dóze k tomu určené, a to bez přístupu vzduchu.
- Kávu nikdy neskladujeme v chladničce.

■ PR Dallmayr  
FOTO: archiv





# LEWIS HAMILTON



**ZERO  
SUGAR**





# BEZOBSLUŽNÉ NONSTOP NAKUPOVÁNÍ

Smart Store neboli chytrý obchod je jedním z projektů německého velkobchodu MCS (Mein Convenience Service), který zásobuje zbožím tisíce drobných prodejen včetně shopů čerpacích stanic. Kontejner pilotního projektu stojí v areálu společnosti Markant v Offenburgu, má otevřeno nonstop a je primárně zaměřen na zaměstnance společnosti a externí zákazníky z bezprostředního okolí.

## Reakce na nedostatek pracovníků

Mezi hlavní problémy současného retailu patří nedostatek personálu a kvalifikovaných pracovníků. Jedním z řešení je maximální využití digitálních technologií a umělé inteligence. Vznikají tak koncepty bezobslužných obchodů a různá technická řešení – od digitálních účtenek a digitálních cenovek až po roboty. Zajímavou službu nabízí například bistro německé čerpací stanice Team Energy z Flensburgu-Peelwattu, kde si můžete objednat rovnou z jídelního koutu přes mobilní telefon pomocí QR kódu. Jídlo a nápoje

vám následně přiveze servisní robot Botty přímo k vašemu stolu. Nyní se také testují obchody, které nepotřebují prodáváčky ani pokladni.

Chytré obchody jsou už dnes v Evropě rozšířené koncepty maloobchodních sítí s potravinami, které obvykle nabízejí místní dodavatelský sortiment několika stovek položek. Pracují na principu samoobsluhy, bez prodáváče, stejně jako s automatickým přístupem nebo platbou, obvykle mobilním telefonem prostřednictvím aplikace. Chytré digitální technologie všeho druhu se zde kombinují s nápady a koncepty z vendingu. Taková řešení nebo integrace nových

technologií mohou pomoci šetřit čas i peníze provozovatelům, stejně jako ulevit zaměstnancům a zároveň vyhovět požadavkům zákazníků například na delší otevírací dobu nebo pohodlnější nakupování.

Pokud zákazník nakupuje v místě, kde chybí prodávající, přináší to samozřejmě také problémy. Jedním z prvních, který vás určitě napadne, je možnost snadnějších podvodů nebo přímo krádeže, což lze samozřejmě řešit instalováním chytrých kamer a alarmů. Další komplikací představuje nabídka zboží, které zákazník nezná a bez pobídky prodáváče si ho zřejmě nekoupí. A třetí problém je logistika doplňování zboží a jeho skladování. Zkušeností z takového prodeje nicméně přibývá a umělá inteligence pro provozování bezobslužných obchodů je již docela vyzrálá.

## Obchod v kontejneru

Pilotní projekt chytrého obchodu v areálu formy Markant v Offenburgu probíhá společně se společností Kesseböhmer a stážisty i studenty DHBW, kteří jsou zodpovědní za provozní podporu, marketing a řízení zboží. Cílem projektu je otestovat různé procesy a využít různé technologie v každodenním podnikání. Současně jsou v rámci category managementu analyzovány různé produkty a sortimenty, které cílí na specifické zákaznické skupiny.

Právě firma Kesseböhmer nabízí vlastní řešení pro chytré obchody s řadou modulů, které lze kombinovat. Patří mezi ně odbavení bez aplikace s platební kartou, skener zboží i samoobslužná pokladna. Tato zařízení jsou součástí jednoho kontejneru, který tvoří celý obchod, jaký můžete navštívit právě v Offenburgu. Podobné kontejnery má Kesseböhmer na čtyřech místech v Německu.

V Německu však existuje i mnoho dalších projektů a konceptů této formy retailu. V současné době byste zde našli bezmála osm desítek různých variant chytrých obchodů, které fungují podle principu walk-in nabídky nebo jako automatizované boxy. Některé oba tyto formáty kombinují. Pomohly k tomu i roky, kdy společnost bojovala s virem covidu-19. Pro úspěch takového obchodu je rozhodující logistická kontrola, místo a dobře promyšlený sortiment.

## První v Česku

První vlašťovky najdete také v Česku. Síť prodejen Coop už loni v historickém centru Strakonice otevřela první obchod, v němž mohou lidé nakupovat 24 hodin denně po sedm dní v týdnu, přestože v něm nebude žádný personál. Prodej-



na přes den funguje jako standardní obchod s obsluhou a personálem. Na bezobslužnou se změni po otevírací době. Zákazníci mohou využívat celý obchod kromě pultů s lahůdkami a uzeninami, které nahrazuje rozšířená nabídka baleného zboží v chladicích boxech. Během nočního režimu je navíc prodejna přístupná jen pro osoby starší 18 let, aby si nezletilí nemohli kupovat alkohol, protože i ten zůstává součástí nabídky.

Pro nákup mimo standardní otevírací dobu potřebují zákazníci platební kartu, bankovní identitu a speciální aplikaci v mobilu. Ověřování pomocí bankovní identity zvolili tvůrci systému proto, že příliš neomezuje zákazníky a zároveň je možné kontrolovat věk. V případě pouhé platební karty totiž není jisté, kdo ji má u sebe.

Před první návštěvou si zájemce musí stáhnout mobilní aplikaci Contio a zaregistrovat se. Pro vstup do obchodu pak použije čtečku QR kódu v mobilním telefonu, který přiloží ke snímači u vstupních dveří. Aplikace po načtení QR kódu otevře vstupní dveře prodejny a prověřený zákazník může vstoupit.

Dál všechno probíhá stejně jako v samoobsluze. Pomalu plníte košík vybraným zbožím, až dojdete k samoobslužné pokladně. Zde znovu naskenujete QR kód a pak jednotlivé položky.



Nakonec nákup zaplatíte platební kartou nebo přímo aplikací v mobilu a pro odchod z prodejny opět naskenujete QR kód.

Bezpečnost pro provozovatele řeší kamery uvnitř prodejny a ověření bankovní identity. Prodejna je napojena na pult centrální ochrany, který se aktivuje při každém vstupu zákazníka. V případě krádeže nebo výtržnictví dokáže systém sám zavolat policii. Coop samozřejmě počítá i s určitou ztrátovostí. Ze zkušeností ze zahraničí však vyplývá, že není o moc větší než u jiných obdobných systémů. Počítá se i se situací, že se zákazníkovi vybijí telefon. I v tomto případě mu



má pomoci pult centrální ochrany, který zákazníka dokáže „vypustit“ na dálku. U vchodu je navíc nouzové tlačítko, kterým v případě potřeby může systém aktivovat sám zákazník.

Společnost Coop chce stejně jako německý velkoobchod MCS testovat i kompaktní kontejner pro průmyslové oblasti nebo větší podniky, což by, mimochodem, představovalo také řešení pro náhradu shopu u samoobslužných čerpacích stanic.

■ TEXT: Jiří Kaloč

FOTO: archiv

Zdroj: MCS, Sprint+ a peníze.cz

# Vy ještě neprodáváte led?

## Objednejte si na vaši čerpací stanici mrazák zdarma.



**PARTY LED s.r.o.**

Pernerova 653/16a, 186 00 Praha 8

Výrobna: Chocerady 238, 257 24

Objednávky: +420 731 111 688

Fax: +420 226 531 578

partyled@partyled.cz, www.partyled.cz





# NEJEN POPULÁRNÍ MIKULÁŠOV

Na čerpacích stanicích má poskytování gastronomických služeb svá specifika. Kromě toho se zásadně liší potřeby a požadavky zákazníků ve městech a na dálkových cestách. Jak přistupuje ke konceptu stravování a občerstvení rakouská síť OMV?

Ve městech a obcích se řidiči zastavují převážně jen na načerpání pohonných hmot, v shopech stráví kratší dobu a více ocení rychlou možnost občerstvení, které si nejčastěji berou s sebou a konzumují ho mimo prostor čerpací stanice. Na dálničních trasách a v dalších lokalitách umístěných na hlavních dálkových tazích využívají řidiči osobních i nákladních aut a mnohdy i cestující v autobusech naopak možnost pohodlného odpočinku a výběru z rozsáhlého menu včetně teplých jídel. Ale pojďme to vzít od začátku a shrnout si retrospektivně vývoj gastro služeb u OMV v poslední době.

Před několika lety se na čerpacích stanicích OMV začaly objevovat vizuály s tváří známého italského kuchaře a restaurátora Emanuela Ridiho. Zákazníky lákaly na čerstvě připravované sendviče, jejichž složení i konkrétní ingredience navrhl právě populární italský kuchař. Zapojení významné osobnosti české gastro scény se ukázalo jako krok správným směrem. Návštěvníci

OMV oceňovali rozdíl mezi balenými bagetami s dlouhou dobou expirace či rychlým občerstvením ve formě párku v rohlíku a bohatě obloženými sendviči připravovanými z čerstvých surovin přímo obsluhou čerpacích stanic. Obliba sendvičů trvá a zákazníci je považují za kvalitní a osvědčenou formu rychlého občerstvení.

OMV navíc nastavila trend, který se následně promítl i do nabídky dalších sítí.

Během covidu a s ním souvisejících omezení se lidé přizpůsobovali novým podmínkám a nemožnost sednout si na oběd v restauraci či využít na čerpacích stanicích Viva koutky k posezení vedla k masivnímu růstu prodeje těchto čerstvých sendvičů. Zákazníci je díky vlastním zkušenostem považují za kvalitní a osvědčené občerstvení a mnozí jim dávají

přednost i přes to, že si dnes již mohou dát teplé jídlo v restauraci.

## Specifická situace na dálničních tazích

Ukázkou ideálního gastro konceptu u hlavního dálkového tahu je jedna z největších čerpacích stanic OMV Mikulášov u dálnice D1 ve směru na Brno za sjezdem na Humpolec. Místní kuchaři jsou schopni připravit až 35 druhů hotových jídel včetně několika polévek. Populární je speciální menu pro snídani (od 22:00 do 11:00), nechybí nabídka bezmasých a vegetariánských jídel a bohatý je také sortiment dezertů a zákusků.

Na některých receptech i v tomto případě spolupracoval Emanuel Ridi, a tak součástí menu jsou třeba lasagne a těstoviny na několik způsobů, polévka

Minestrone, bruschetta, tiramisu nebo panna cotta. Základem nabídky je však samozřejmě česká kuchyně s „jistotami“ jídelničky, jaké představují svíčková na smetaně, guláš, smažený řízek apod. Vynikající oběd nebo večeře pak bude možné spláchnout čepovaným nealko-

**Při nákupu občerstvení zákazníci OMV stále častěji využívají věrnostní body z aplikace OMV MyStation, která nabízí i speciální slevové akce a nabídky.**



holickým pivem nebo kofolou. Obrovské parkoviště na Mikulášově je téměř vždy plné, a to jak díky komplexním službám včetně rychlodobíjecí stanice pro elektromobily, tak právě díky nabízenému gastro konceptu. Vedení a personál čerpací stanice i restaurace potkává velmi často již známé tváře a řidiči pravidelně cestující mezi Prahou a Brnem se sem vrací například na léta vyhlášený boršč.

## Káva sází na Fairtrade

Nabídka kávových nápojů a jejich kvalita zaznamenala v posledních letech u čerpacích stanic obrovský pokrok. „Dostupnost vynikající kávy připravené na špičkových kávovarech z čerstvě namletých zrn postupně téměř odnaučila zákazníky konzumovat instantní kávové nápoje z velkých automatů. Naše snaha investovat do technologií se jednoznačně osvědčila. V OMV se dlouhodobě zaměřujeme na pečlivě vybranou kávu Fairtrade. Protože se ale chceme v této oblasti posouvat ještě dál, pokračujeme v letošním roce s investicemi do nových kávovarů, spolupracujeme s baristou a zákazníkům nabízíme možnost zvolit si kávu ze dvou různých kávových odrůd – směsi arabiky a robusty a 100% arabiky. Právě teď jsme dosud nabízenou arabiku nahradili novou single origin kávou z Guatemaly,“ konstatuje Michal Janda, marketingový manažer společnosti OMV Česká republika.

## Co „letí“ na čerpacích stanicích OMV právě teď

OMV přizpůsobuje gastro nabídku nejen dlouhodobým trendům, ale také aktuální sezoně. Momentálně s nástupem léta roste opět zájem o ledové kávy, mezi nimiž oceňují zákazníci například vlastní kávu VIVA bez přidaných sladidel. Z nabídky rychlého občerstvení je momentálně velmi oblíbený zapečený sendvič typu hotdog či čerstvě připravovaný sendvič s vajíčkem, který zařadila síť OMV vůbec poprvé. „Na letní sezonu jsme připravili svěžejší a zdravější vegetariánskou verzi sendviče Rucolino. Věříme, že variace s nádechem italské chuti bude ještě úspěšnější než vegetariánský sendvič, který jsme nabízeli v minulosti. Myslíme tak i na zákazníky, kteří dávají přednost bezmasým pokrmům,“ doplňuje Michal Janda. Sezonně nabízená vegetariánská verze sendviče Rucolino a také nový borůvkový koláč budou v nabídce čerpacích stanic OMV od července do srpna.

■ PR OMV  
FOTO: archiv



Jídelní pult čerpací stanice OMV Kladruhy na D5



Salátový bar



Kávový koutek v Mikulášově



Nabídka zákusků a dortů v chlazeném boxu



Špičkově vybavená kuchyň na čerpací stanici v Mikulášově





## TRENDY A REALITA

Turbulentní, neustále se měnící hospodářská a společenská situace mění řadu dlouhodobých zvyklostí. Così tak běžného jako uvařit a prodat teplé jídlo se tak pro mnohé gastronomické podniky najednou stává problémem. Inflace a drahota momentálně ničí řadu klasických hospod a tradičních restaurací, což může být naopak příležitostí pro jiné, pružnější gastronomické služby, včetně těch na čerpacích stanicích, které obstály i za covidu.

### Zkáza pro jednoho, příležitost pro druhého

Je jasné, že lidé stále více šetří, ale po pravdě řečeno velká část klasických stravovacích provozů je zastaralá nejen fyzicky, ale i způsobem myšlení. Mnozí majitelé a provozovatelé často jednají stereotypně, tak jak byli léta zvyklí. Někteří hledají a nárokují si nějakou vnější pomoc a méně spoléhají na své vlastní síly. Rychlé občerstvení na čerpacích stanicích je postaveno zcela opačně. Důraz je kladen na vlastní síly, na nápady, větší pružnost v rozhodování o nových a dynamických řešeních. Zákazníci z aut vědí, že na pumpách je draž, ale pokud tam najdou

příjemné, útulné a vstřícné prostředí, je rázem chladná, racionální úvaha o tom, co je dražší a co levnější odsunuta do pozadí. Nikoliv náhodou jsou frekventovány pojmy jako: „místo klidu a odpočinku“ (VIVA – OMV), „dopřejte si z nabídky teplé kuchyně v oáze klidu“ (Senza Area-Robin Oil), „Shell Café není jenom káva“ mluví samo za sebe, Orlen Benzina si zakládá na své největší síti kaváren v Česku Stop Café. Jsou permanentně renovovány nejen co se týče útulnosti interiéru, ale i v gastro úsecích s novými kávovary, konvektomaty a dopékáním voňavého teplého pečiva. Ruku v ruce se dbá na rozličnost a kvalitu jídel pod sloganem: „I na cestách můžete jíst kvalitně...“ Čerpací sta-

nice MOL ke své široké nabídce teplých jídel přidávají rovnou pozvání: „Stavte se cestou na něco dobrého...“

Pozadu nezůstávají ani některé menší řetězce a samostatné, privátní pumpy. V Davli nad soutokem Sázavy a Vltavy vás čerpačka Petrol zve: „přijďte si natankovat a zagrilovat“. V nabídce je mj. křupavý hot-dog v pikantní omáčce, ale občerstvení v podobě grilovacích pochoutek z nedalekého a vyhlášeného řeznictví a uzenářství „U Dolejších“ si tu můžete připravit nebo objednat přesně na míru. Nevelká, leč progresivní společnost Koloc Oil má vlastní výrobu studeného i teplého občerstvení v Kařezu, odkud zásobuje své další tři pumpy. Převládají vlastní bagety a sendviče, ale kuchyně v Kařezu zásobuje i teplými hotovkami, jako jsou guláše, rajská, kuře, sekaná, řízek se salátem nebo bramborem, sladká jídla jako povídkové vdolky nebo knedlíky v sezoně, samozřejmě jahodové. „Stále zkoušíme, co mají zákazníci nejvíce v oblibě. Naše ceny se od běžných restaurací v okolí zdejší rekreační oblasti neliší. Na cestě z jižních Čech se před Prahou určitě dobře nají. Lidé si už u nás zvykli na kvalitu, příjemné prostředí, snadné parkování a rychlost obsluhy. Snažíme se omezit růst cen všech vstupů, racionalizovat kuchyňskou přípravu, permanentně kontrolovat ceny a jejich kalkulace, využívat prodejní



akce velkoobchodu i maloobchodu, aby se konečné ceny jídel zvedaly jen minimálně. Naši strategii prověřila už jednou covidová pandemie, věřím, že zvládneme i současnou inflační situaci," říká paní Drechslerová z vedení společnosti.

## Udržet své zákazníky

Zkušenosti hospodyněk a manželek jsou mj. o tom, že rodinné blaho je do značné míry možné udržet dobrou kuchyní. V přeneseném významu to platí i o provozu bister na pumpách a jejich zákaznících. Profesionální řidiči své trasy dokonale znají a vědí, kde se vyplatí zastavit, nebo i sjet pár kilometrů za vidinou kvalitního a dobrého jídla. V létě, během teplých měsíců v prodeji stále vedou bagety a snacky, což je dáno touhou mít pohotově něco v ruce i během jízdy a jde o „zlozvyk“ běžných řidičů. To ovšem platí do chvíle, kdy se jejich ceny dostanou do blízkosti teplých hotovek či jiného teplého občerstvení. Profesionál za volantem si v takovém případě dá raději teplou přesnídávkovou polévku, guláš nebo jiné „hotovky“, uzieniny často zapékané v teplých žemlích, bagetách či těstovinách. Na většině čerpacích stanic s teplým úsekem občerstvení se samozřejmě nevaří a jídla jsou sem dovážena a udržována teplá. Pak ovšem záleží i na fantazii a zkušenostech obsluhy, jestli dokáže talíř s jídlem náležitě naservírovat, ozdobit proužkem papriky a pár kolečky cibule či nasekané pažitky, jestli jsou k dispozici odlehčená jídla požadovaná častěji řidičkami, dětská menu a dětské porce, nějaká dietní jídla apod. Drobné kroky k vylepšení stravovacích služeb, ale i neustálé hlídání cen, kalkulací a celého hospodaření bistra, to vše bývá efektivnější než bombastické skoky do vysoké gastronomie, z nichž „vycouvat“ přichází pěkně drah, včetně dlouhodobé ztráty zákazníků.

## Brzká snídaneň, pozdní oběd

Nejvíce zákazníků je kolem kávového baru a úseku teplých jídel hned po ránu. Lidé se často na cesty vydávají, aniž doma posnídali, a jídlo řeší až na cestě. Situace se zásadně nemění ani nyní, kdy je vše opět o něco dražší. Zvyk je železná košile, a pokud se s cenami na dané čerpačce opravdu nezbláznili, zákazníci to (zatím) vydrží. O to důležitější je tlačit personál k nehrané, přirozené vstřícnosti a vřidnosti. Zákazníky nestresovat a dbát, aby veškerý servis fungoval: neustále čisté stoly, doplněné suroviny a veškerý materiál kolem kávovarů a kávových barů, v neposlední řadě intenzivnější údržba toalet a umývárny.



Druhá vlna zákazníků se zájmem o teplé jídlo přichází až po poledni. Strávníci se „courají“ často až do plného odpoledne. Od ranního průběhu se liší klidnější atmosférou, jedná se vesměs o návraty z cest a je znát i únava. Opět je třeba apelovat na personál, aby byl vstřícný a ohleduplnější, což bývá s mnoha návštěvníky náročná disciplína zasluhující předchozí trénink.

Večerní a noční frekvence hladových krků je vesměs malá a dobře zvládnutelná. Omezuje se většinou na hot dogy, teplé uzieniny a běžnou denní nabídku z poledního menu.

## Teplé jídlo v teplém létě

„Teplé jídlo je samozřejmě více oceňováno na podzim a v zimě," říká dietoložka Karolína Hlavatá. Podle ní by ale jedno teplé jídlo, nejlépe oběd, mělo být. Je ověřeno, že odbytý oběd nás pronásleduje po celý zbytek dne. Člověk je pak nespokojený, neukojený, stále něco hledá. Vařený oběd by měl být i v létě a polévku je možné vynechat. Konzumace jídla je složitý proces. Nejde jen o to, něco zhltnout. Důležité je, jak pokrm vypadá, jak se u jídla cítím, s kým ho sdílím. Je to pro člověka jedna z nejdůležitějších událostí během dne. A teplé jídlo prostě nezhltnete v běhu za povinnostmi. Přece jen člověka přiměje se na chvíli zklidnit. V tom je jeho velký význam. Kdo oběd prostě nestihne, měl by si dopřát teplou a sytější polévku k večeři. Teplé jídlo má údajně pozitivní vliv na hubnutí, protože se po něm delší dobu nepocituje hlad.

Na webových stránkách „Vím, co jím“ je popsáno, proč a jak jíme, což podceňují jak



mnozí hosté a zákazníci bister na pumpách, tak i někteří „tvůrci“ nejběžnějších a stereotypních jídelníčků. Myslíme v nabídce skutečně na své zákazníky? Najdou tam, po čem touží? Na profíky v kamionech, letňáky a dovolenkáře na cestách, ženy za volantem, dlouhou cestou unavené a zmučené děti, na mladé dynamické mladé lidi a stejně tak na seniory? Podívejte se na čtyři nejčastější stravovací hříchy svých hostů. Je to náповěda i pro vaši gastronomickou nabídku:

- 1. Nestíháme:** Ve stresu na jídlo zapomínáme, nemáme čas a energii starat se o to, co a kdy jíst. Nemáme čas postarat se sami o sebe.
- 2. Uvolnění:** Někdo naopak ve stresu musí „něco“ neustále jíst. Jídlo je tiž nejrychlejší zdroj potěšení. Stres tak zajídáme, ale neřešíme.
- 3. Touha po sladkém a tučném:** Ve stresu hledáme kalorická jídla. Tučky a cukry zklidňují, ale pozor na obezitu, cholesterol a cukrovku.
- 4. Vše dodržuji, ale...:** Jídlo rychle konzumované v napětí bez vychutnání v příjemné pauze a prostředí našemu zdraví nic nepřinese.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca  
FOTO: archiv

# NOVÉ SLUŽBY U ČERPACÍCH STANIC



*Doručovací firma Wolt se snaží maximálně zkrátit dobu dodání*

Pandemie covid-19 urychlila nové spotřebitelské návyky. I proto stále více čerpacích stanic vstupuje do nově rostoucího oboru doručování zboží. Nabízením prostoru k doručení nebo vyzvednutí zboží čerpadláři využívají svého výhodného umístění a rozšiřují své služby. Jakou roli mohou hrát stanice v doručovacích platformách a jak tato integrace formuje dnešní podnikání?

## Boom nastartoval covid

Během posledního desetiletí se platformy pro online doručování staly zavedenou službou, která vede ke konsolidaci služeb na vyžádání založených na aplikacích v různých odvětvích. Především tři roky pandemie covid-19 vyvolaly v tomto odvětví nebývalý růst, což vedlo k expanzi na další trhy, včetně odvětví obchodů se smíšeným zbožím. Sektor doručování potravin se od roku 2017 více než ztrojnásobil a podle Grand View Research se stal globálním trhem v hodnotě více než 200 miliard dolarů.

Maloobchodníci využívající tohoto růstu k partnerství s technologickými společnostmi a přidáváním čerpacích stanic na platfor-

my. Zákazníci si díky tomu mohou objednat produkty v obchodech, doplnit své objednávky potravin o občerstvení nebo nápoj, nebo dokonce vyzvednout zboží na místě, které je dobře přístupné automobilem.

## Dodání prostřednictvím čerpacích stanic

To, co začalo jako služba pro restaurace, se nyní rozšířilo i do sektorů, které původně s potravinami a gastronomií neměly nic společného. Dnes si můžete třeba objednat večeři, koupit občerstvení, volně prodejné léky, nebo dokonce výrobky pro domácnost v rámci jedné platformy. Tento vývoj vede obchodníky s pohonnými hmotami a smí-

šeným zbožím k tomu, aby šli nad rámec kamenného maloobchodu. Současně s tím si doručovací služby rozšiřují záběr, aby si udržely pozici na trhu, který je připraven do roku 2030 generovat příjmy ve výši 500 miliard dolarů.

I proto čerpadláři po celém světě navazují partnerství s doručovacími platformami. Dobrým příkladem komplexního partnerství je dohoda mezi British Petrol a UberEats, která v příštích třech letech počítá s přidáním více než 3000 poboček k platformě. Tato spolupráce také zahrnuje zavedení možností doručení do vlastní aplikace BPme společnosti BP, která zlepšuje jak operace, tak kontaktní body se zákazníky.



Řada partnerství zaznamenala v důsledku pandemie urychlení realizace, nyní se však mnoho věcí vrací do starých kolejí. Například americký provozovatel supermarketů Kroger uzavřel partnerství se start-upem Kitchen United. Dohoda měla zajistit přípravu a dodávku jídla z restaurací do některých obchodů s potravinami. Obě společnosti zaznamenaly prudký růst poptávky během pandemie covid-19, nyní se však rozvoj tohoto podnikání zastavil, protože spotřebitelé se vrací do restaurací. Ty zároveň chtějí z pochopitelných důvodů utlumit spolupráci s Kitchen United, zatímco Kroger a jeho portfolio značek sází na to, že spotřebitelé se snaží snížit výdaje na potraviny.

## Budoucnost představuje komplexnost

Přední hráči po celém světě sázejí na inovace, aby zvýraznili svou pozici, protože obchodní giganti jako Amazon a Uber rozšiřují své působení na trhu i na dodávky potravin. Příkladem za všechny je třeba finská společnost Wolt se sídlem v Helsinkách, kterou nedávno získala společnost DoorDash. Wolt v současnosti působí ve 25 zemích po celém světě včetně České republiky. Společnost pak expandovala v roce 2020 na trh obchodů se smíšeným zbožím. „Naší vizí je vybudovat lidem v mobilu nákupní centrum a přibližně do 30 minut jim přivést požadovanou službu nebo zboží,“ říká manažer Woltu Francisco Roffo, který zároveň dodává, že aktuálně dokáže jejich firma dodat všechno od základních potravin až třeba po léky. „Spolupracujeme s tisíci partnery a jasně vidíme, že rychlé dodávky jsou stále populárnější,“ vysvětluje Roffo. Pro zlepšení zákaznického komfortu vytvořila firma v loňském roce dvě nová technologická centra v Tel Avivu a Stockholmu, aby urychlila vývoj svých produktů a rozšířila svůj potenciál do dalších obchodních projektů.

Společnost Wolt také vyvinula další služby pro uživatele, včetně předplatného, kancelářských dodávek jídel pro firmy a platformy pro obchodníky s vlastním doručovatelem. „Naše týmy vyvíjejí širokou škálu technologií od lokální logistiky až po maloobchodní software a finanční řešení. Vytvořili jsme například nástroj, který pomáhá personálu obchodu přesněji a efektivněji vyzvedávat objednané položky,“ dodává Roffo.

Modernizace a rozšíření služeb platformy může také znamenat nové příležitosti pro maloobchodníky s pohonnými hmotami.



Městské čerpací stanice Eneos v Japonsku budou působit jako logistické uzly v rámci optimalizace doručovací služby

Zatímco předchozí příklady se zaměřují na roli obchodních center jako nových maloobchodních míst, dobrou příležitostí pro spolupráci mezi oběma sektory představují také řidiči.

## Nad rámec objednávek

Jeden příklad za všechny. Japonská síť čerpacích stanic Eneos a Mitsubishi Corporation (MC) se dohodly na založení společného podniku zaměřeného na optimalizaci doručovacích operací využitím čerpacích stanic. Podnik využije maloobchodní síť prodeje pohonných hmot s více než 12 000 pumpami po celém Japonsku. Vzhledem k tomu, že každé zvolené místo funguje jako distribuční

a dočasné skladovací zařízení, slibuje nový podnik zkrácení posledních úseků přepravy. Každá lokalita je optimalizována tak, že představuje ideální logistický uzel, jednotlivé stanice pak mohou rovněž minimalizovat dodatečné náklady spojené se zřizováním odběrných míst. Iniciativa zatím bude zahrnovat celkem 100 stanic umístěných v Tokiu a okolních třech prefekturách, kde se očekává vysoká poptávka po dodávkách domů. Plánem je však růst podnikání tak, aby pokryl 500 až 1000 míst do roku 2025 a zahájil celostátní expanzi v roce 2026.

Nabídka speciálních výhod kurýrům a upřednostňování možností udržitelné mobility může znásobit příležitosti ke spolupráci nad rámec efektivnějšího plnění objednávek. Některé doručovací platformy již posílily své vazby s maloobchodníky s pohonnými hmotami, a dokonce pronikly na trh s alternativními palivy. Kromě toho, že se platformy spojují s maloobchodními značkami nebo držiteli licencí, poohlíží se také po dalších hráčích pracujících s aplikacemi na maloobchodním trhu s pohonnými hmotami.

Jak doručovací společnosti, tak maloobchodníci s pohonnými hmotami hledají nové příležitosti k růstu. A právě doručování smíšeného zboží je jedním z oborů, které takový růst zajistí. Vznikající doručovací platformy se snaží pronikat do nejrozličnějších oborů podnikání, a právě čerpací stanice mají velký potenciál na úspěšnou spolupráci s nimi.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: archiv

Zdroj: PetrolPlaza



Síť čerpacích stanic BP a služba UberEats navázaly úzkou spolupráci



## TONIKY ZE SICILSKÝCH INGREDIENCÍ

Značka Targa Florio, kterou uvedla na trh společnost Kofola před dvěma lety, patří v Česku i na Slovensku k oblíbeným limonádám. Její barevné plechovky s citrusovými limonádami v regálech jen tak nepřehlédnete. Letos značka rozšiřuje své portfolio o novinku, která potěší zejména milovníky hořkých chutí a kvalitních koktejlů.

Na trhu se objevila nová řada toniků, která překvapí neobvyklými surovinami i atraktivním designovým provedením etiket. Stejně jako v případě citrusových limonád jsou i tyto novinky postavené především na kvalitních surovinách ze slunné Sicílie.

„V roce 2021 jsme uvedli na trh prémiovou značku citrusových limonád Targa Florio oslavující hrdiny legendárních závodů na Sicílii. Hlavní roli v nich hrají sicilské pomeranče a citróny. Letos jsme se rozhodli navázat

na úspěšný příběh značky a rozšířit portfolio o nové toniky, které jsou opět vyrobené z kvalitních ingrediencí,“ vysvětluje Jana Klimková, manažerka značky Targa Florio, která stojí za uvedením novinky na trh.

Společnou surovinou pro oba toniky je mořská sůl z bohatých sicilských vod, která neodmyslitelně patří k pokladům ostrova. Sicílie je totiž historickým centrem výroby soli v Itálii, a dokonce tam najdete i slavnou solnou cestu.

Tonica Originale obsahuje ryzí mořskou sůl v kombinaci se sicilským vavřínem vznešeným. Tonica Rosa, růžový tonik, kombinuje mořskou sůl s květem růže stolisté, která je rozpoznatelná v jeho jemné vůni. Oba toniky jsou slazené výhradně třtinovým cukrem, který je pro Sicílii typický. U obou je chuť dotvořena příjemnou hořkostí přírodního chininu. Díky vzájemnému propojení těchto protichůdných chutí vznikl jedinečný a osvěžující nealkoholický nápoj, který doplňuje prémiové portfolio společnosti Kofola.

„Novinky jsou k dostání už nyní, a to ve dvou variantách – klasické i jemnější růžové, a to jak na českém, tak i na slovenském trhu. Na čerpacích stanicích najdete toniky v plechovce o objemu 330 ml,“ vysvětluje Miloš Hranička, Key Account Manager Kofoly pro čerpací stanice.

■ PR Kofola  
FOTO: archiv



# VYHRAJ 150 000 Kč A ROZTOČ LÉTO PODLE SEBE!

Svatba

Hnízdečko  
lásky

Vysněná  
dovolená

Nezapomenutelná  
akce



Kup 2 ks  
kofola vinea



Registruj  
účtenku  
[www.soutez-kofola.cz](http://www.soutez-kofola.cz)



Vyhraj  
150 000 Kč

# CUORE ELETTRICO



Milánská automobilka Alfa Romeo neuvádí novinky každý rok. Když se tak stane, je to pro automobilový svět událost. Loni byl po dlouhé době představen zbrusu nový model Tonale, kterým Italové poprvé v historii vstupují do segmentu kompaktních SUV a poprvé nabídnou také částečně elektrizovaná pohonná ústrojí. Vyzkoušeli jsme si hybridní verzi, jehož základem je přeplňovaný čtyřválec 1,5 litru o výkonu 118 kW v nejvyšší výbavě Veloce, které přijde na 1 152 000 korun.

Základem milánského SUV je platforma „Small Wide“ nebo SCCS (Small Common Components and Systems), ze které vychází také americký Jeep Compass. Ten se však od italského sourozence výrazně liší většími rozměry. Tonale je s délkou 4528 mm a výškou 1614 mm o tři centimetry delší a o sedm centimetrů nižší než například Volkswagen Tiguan. Navzdory snižující se střeše za středovým sloupkem nemají cestující na zadních sedadlech nedostatek prostoru, díky rozvoru 2636 mm nemusí mít kolena zapřená o opěradlo předního sedadla. Na druhou stranu základní objem

zavazadlového prostoru 500 litrů za konkurencí spíše zaostává.

Co se týče designu, představuje Tonale typické Alfa Romeo. Elegantní profil karoserie je zdůrazněn mnoha designovými detaily, které poutají pozornost. Matricové světlomety jsou složeny ze tří segmentů a odkazují na historické modely stejné jako trojúhelníková mřížka chladiče, která se zařezává hluboko do nárazníku. Mimořádně efektní je i světelný pás, který spojuje zadní světlonky a opticky rozšiřuje karoserii. Vše doplňují specifická kola z lehkých slitin.

## Nejmodernější alfa všech dob

I interiér se nese v duchu tradičních designových postupů milánské značky. Povedený volant má na sobě tlačítko startování, zastínění kontrolních přístrojů, které supluje 12,3palcový displej, je tvarované tak, jako by zakrývalo dva klasické kruhové ukazatele. Obrovská hliníková pádla pod volantem zdůrazňují, že tím hlavním je zde řidič. Široký středový tunel se pere s mým pravým kolenem a nad ním je do palubní desky zasazen tablet s uhlopříčkou 10,3", jak je dnes zvykem. Zajímavé je decentní ambientní osvětlení palubní desky.

Sportovně tvarovaná sedadla vás podrží při dynamické jízdě, ale čekal bych delší sedák a lépe podložená záda. Opěrky mají sice vyšité logo automobilky, ale pro spolujezdce nejsou příliš komfortní. Celý interiér se maximálně soustředí na řidiče, který má vše po ruce. Většina ovladačů je na volantu, zbytek najdete pod ventilačními otvory uprostřed palubní desky. Své výrazné místo vedle voliče převodovky má otočný volič jízdních režimů, což umožňuje měnit charakter vozidla okamžitě během jízdy.

Tonale by mělo být nejmodernější Alfou Romeo všech dob. To se týká hlavně přízpů-



sobitelného virtuálního kokpitu, hlasového asistenta Amazon Alexa a rozsáhlých funkcí konektivity. Díky připojení k síti 4G přijímá informační a zábavní systém založený na systému Android dopravní informace v reálném čase a může být také na dálku aktualizován. K dispozici jsou také možnosti nastavení asistenčních systémů. Na palubě je adaptivní tempomat, varování před opuštěním jízdního pruhu a asistent pro jízdu v koloně. SUV má navíc funkci nouzového brzdění, detekci usnutí za volantem, sledování mrtvého úhlu a varování před křižovatkou. Důmyslný kamerový systém usnadňuje řidiči parkování v nepřehledných prostorech, pokud se ani s tímto na složitý manévr řidič necítí, dokáže automobil zaparkovat sám. A nechybí ani možnost propojit svůj telefon přes Android Auto i Apple Carplay a nabíjet bezdrátově v uzpůsobeném pomoci elektrické indukce.

## Full-hybrid bez dobíjení

Nabídku už rozšířil očekávaný plug-in hybrid, my jsme si však vyzkoušeli nejvýkonnější zážehovou specifikaci, kterou pohání výhradně přeplňovaný čtyřválec 1,5 litru pracující v Millerově cyklu podporovaný elektromotorem o výkonu 15 kW. V základu má tento motor 96 kW, testované provedení disponovalo díky účinnějšímu turbodmychadlu s variabilní geometrií lopatek (VGT) výkonem 118 kW. Točivý moment je v obou případech 240 Nm a sedmistupňová samočinná převodovka jej posílá výhradně na přední kola. Lithium-iontová baterie má kapacitu 0,8 kWh a lze ji poměrně účinně dobíjet rekuperací. Výkon je dostatečný, i když „cuore sportivo“ (italsky



sportovní srdce) to úplně není. Z klidu na 100 km/h automobil akcelaruje za 8,8 s, nejvyšší rychlost je 212 km/h. Trochu tomu pomůžete nastavením sportovního režimu „d“ na kruhovém ovladači, ale i tak není reakce na plynový pedál taková, jakou byste od verze Veloce (italsky rychle) očekávali. V dálničním

provozu se však Tonale rozhodně nemusí krčit v pravém pruhu a díky skvělému podvozku se dobře svezete i na okresech. Automobil je skvěle ovladatelný za všech okolností, přední kola bez problémů stíhají přenést veškerou sílu pohonné jednotky na asfalt a citlivé řízení ve vyšších rychlostech příkladně tuhne, což umocňuje kontrolu nad vozidlem. Odpružení je pak perfektním kompromisem mezi komfortem a sportovní tvrdostí. Pochválit musím i stabilitu a ochotu vrhat se do zatáček, které projíždíte jen v mírném náklonu. A když je třeba, jsou k dispozici neutahatelné brzdy Brembo, jejichž červené třmeny prosvítají skrz efektní kola z lehkých slitin.

Je Tonale modelem, na které fanoušci značky dlouho čekali? To nevím, ale řekl bych, že je spíše automobilem, který by se měl přiblížit současnému mainstreamu a rozšířit tak méně početnou klientelu milánské značky o zákazníky, kteří nemají sportovní citění, ale pomohou automobilku vrátit do černých čísel, aby mohla v budoucnu vyrábět i modely, které to opravdově výše zmíněné „cuore sportivo“ mít budou.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor





## KAFE SI VŽDY BERU S SEBOU DO AUTA

Český divadelní herec, zpěvák, režisér a scénograf Jan Kříž je dvojnásobným držitelem ceny Thálie za role v divadelních muzikálech. Současně zpívá v seskupení sólistů českého hudebního divadla 4 Tenoři. A právě s nimi často křížuje Českou republiku a přitom si chválí obsluhu i čistotu našich čerpacích stanic.

### Jak vzpomínáte na dobu, kdy jste si dělal řidičák? Šlo vám to?

Dodnes si pamatuju, že mě vyhodili od teoretické zkoušky, protože jsem zapomněl v úkonech před nastartováním říct, že se podívám, jestli mám čistá zpětná zrcátka. Měl jsem štěstí, že jsem si dělal řidičák v Brně, člověk si tam zkusí všechno, ale není tam tak zběsilý provoz jako v Praze. Jo, autoškola mě bavila, mám to i spoje-

né se skvělou dobou na střední škole, učil jsem se na testy na prvním privátu, co jsme se spolužákem bydleli.

### Kolik času dneska strávíte za volantem?

Dřív jsem dělal i scénografii a jezdil jsem hodně po republice po divadlech. Pak jsem se trochu uklidnil. Teď jsem se zase „rozjezdil“, protože jsme se před třemi lety přestěhovali do domečku za Prahou. Žije-

me opravdu dost „bokem“ a i do samošky musíme autem. Do toho vozíme děti školky a zpátky. Zrovna nedávno jsem se podívoval, že nám to na tachometru naskočilo na 30 tisíc km za rok, a to máme ještě jedno auto a skútr, kterým jezdím do Prahy, když počasí dovolí. Takže za volantem jsem docela dost a pořád mě to baví. Při řízení si odpočinu a utřídím si myšlenky.

### Když jedete zpívat se 4 Tenory, kdo řídí?

Vždycky řídí Pavel, domluvili jsme se tak na začátku a vyhovuje nám to. Pavla řízení hodně baví, má prostorné auto, tak na tom nic neměníme. A přiznám se, že i já se rád svezu. Jen Marián Vojtko jezdívá po své ose. Jednou jsme z nějakého důvodu jeli všichni, včetně producenta Janise Sidovského, a to už jsme se i v Pavlově autě dost mačkali.

### Potkáváte se na benzínkách s fanoušky?

Občas se stane, že se někdo chce na benzínce vyfotit. Mě moc baví „klíčové benzínky“, kde se cestou na představení nebo na koncert potkávám s někým z branže. Speciální na setkání je jedna benzínka na D1, tam se vždycky s někým potkám.

### Poznávají vás i pracovníci obsluhy?

Máte nějakou oblíbenou pumpu, kde vás vždycky rádi vidí?

Při mé práci člověk jezdí všude možně. Občas se stane, že se obsluha zmíní, že mě třeba viděli na představení, nebo třeba mají rádi 4 Tenory. Zatím se mi nestalo a za to jsem rád, že na mě nikdy nikdo nerea-



goval zle. Obsluha benzínek je v naprosté většině milá a profesionální.

**Máte vy osobně vždycky plnou nádrž?  
Stalo se vám, že jste byl někdy na suchu?**

Nemám rád provoz v Praze, moc se nedá i s parkováním odhadnout, kdy člověk kam dojede, tak jsem si po přestěhování pořídil na tyhle cesty do Prahy skútr. A to si nemůžu vynachválit. Nerad jezdím s nádrží na doraz. Jednou se mi ale stalo, že jsem sám zůstal na suchu. Jel jsem z nějakého vystoupení, které nebylo z určitého důvodu moc příjemné. Byla tam divná organizace, nějak se mi to po vystoupení po cestě domů honilo hlavou a přehlídnul jsem hladové oko. A zůstal jsem viset na okruhu. Bylo to o to trapnější, že jsem tenkrát doplachtil přesně pod billboard na muzikál Pomáda, který jsme tenkrát čerstvě hráli. Musela pro mě dojet manželka s kanystrem.

**Máte svou oblíbenou benzínku, kde tankujete pohonné hmoty? Využíváte nějaké slevové karty?**

Na benzínce ve Vinoři tankuju docela často, mají tam moc fajn ceny. Jinak ceny tolik nesleduju. Párkrát jsem zkoušel i ty věrnostní kartičky, ale jak tankuju všude možné bez ohledu na značku, měl jsem v tom pěkný zmatek. Jen jeden čas jsem u sjezdu na Kolín brával pravidelněji, dávali tam nějaké samolepky a pak jsem měl myčku zdarma. Ale to už je hodně let.

**Využíváte mycí boxy, nebo spíš klasickou myčku?**

Nikdy jsem ještě takovou tu myčku, kde se člověk musí sám zapojit, nezkoušel. Já jsem staromódní a rád si během mytí posedím v autě a nechám ty velké kartáče, ať makaj za mě.

**Když už na benzínku dorazíte, je něco, co si tam rád koupíte?**

Docela trpím na sendviče s tuňákem a vejčkem, ty si občas dávám. Hlavně když jedu z představení a chytne mě hlad.

**Dáváte si na benzínce kávu?  
Do hrnečku, nebo s sebou do auta?**

Dávám, kafe piju přes den hodně, protože mám nízký tlak. Když jedu někam hrát, tak se často na kafe stavím, abych se i trochu na představení nakopnul. Vždycky si ho беру s sebou do auta.



**Zastavíte se někdy i na teplé jídlo?**

Málokdy se zastavím vyloženě si sednout na jídlo. Jen snad na té benzínce na D1, o které jsem mluvil. Tam i skvěle vaří. Když ale mají někde dršťkovou polívku, tak tu si dám, to je moje slabost.

**Když jedete s dětmi a se ženou.  
co si kupují?**

Děcka naštěstí zatím vybírává nejsou, ale to přijde, zatím jsou malé. Spíš mě občas na benzínce nechápali, že chci pro malé děti párek v rohlíku bez párku. Děti totiž milují suché rohlíky. Manželka si občas kupuje ty gumové kyselé bonbóny. Já to sice moc nechápu, ale ona je miluje.

**Jste spokojený se stavem sociálního zařízení na našich pumpách?**

Rok jsem žil a pracoval v Německu, tam jsem si uvědomil, v jak dobrém stavu tyhle věci u nás jsou. To se nedá srovnat! A vychází to v náš prospěch. Německo mi otevřelo oči, tam většinou narazíte na benzínky, které působí staře, opotřebované. Čistotu tam asi udržují, ale už to nejde tak, aby to bylo dobře vidět. Myslím, že u nás máme benzínky čisté a udržované. Hodně jich je pořád jako nových. To je příjemné.

**Stalo se vám někdy, že byste omylem v návalu povinností ujel bez placení?**

Mně přímo se to ještě nestalo, ale mám jednoho nejmenovaného kolegu, se kterým jsem čtyři roky jezdil hrát jedno představení do Plzně. On řídil a stalo se mu to snad třikrát nebo čtyřikrát za tu dobu. Byla to nějaká zakletá cesta. Po posledním představení jsme to zakončili tím, že pro změnu zapomněl natankovat a zůstali jsme na dálnici s prázdnou nádrží.

**Co říkáte na postupný zákaz spalovacích motorů? Je to podle vás rozumné a reálné?**

Já se na to až tak globálně nedívám, od toho jsou odborníci, aby řekli, jaký reálný dopad to má. Já se za sebe snažím fungovat úsporně a rozumně. To mě časem dovedlo k hybridu, který teď máme, a který mi maximálně vyhovuje. A teď zrovna plánujeme koupi našeho prvního elektromobilu. Dlouho jsem po něm koukal a dávám mi to osobně smysl. Jak pro dobrý pocit, tak pro finanční úsporu. Nedávno jsme pořídili na střechu FVE a to byl asi ten poslední impuls, proč do toho teď chci jít. S tím zákazem spalovacích motorů je to složité. Zní to dobře, ale odborníci musí vědět, nakolik je reálné. A vychytat elektroauta tak, aby byla plošně využitelná. Nebo třeba myslet i na vodík.

■ AUTOR: Šárka Jansová  
FOTO: autorka

## 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](http://www.petrol.cz) **Ředitelka společnosti:** Gabriela Platilová ([platilova@petrolmedia.cz](mailto:platilova@petrolmedia.cz)) **Šéfredaktor:** Jiří Kaloč ([kaloc@petrolmedia.cz](mailto:kaloc@petrolmedia.cz)) **Odborný poradce a editor:** Václav Loula **Redakční tým:** Alena Adámková ([adamkova@petrolmedia.cz](mailto:adamkova@petrolmedia.cz)), Miroslav Petr ([petr@petrolmedia.cz](mailto:petr@petrolmedia.cz)), Mikuláš Buleca, Šárka Jansová **Asistentka redakce:** Veronika Perglová ([sekretariat@petrolmedia.cz](mailto:sekretariat@petrolmedia.cz)) **Korektura:** Jan Heller **Grafické zpracování:** David Hodyc, HD-Design, [www.hd-design.cz](http://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.



# OTEVŘETE SVOJI **NÁDRŽ** SRDCOVCE



Objednejte si naši Kartu Srdcovka, stáhněte si mobilní aplikaci a využijte všech výhod naplno. Více na [srdcovka.eurooil.cz](https://srdcovka.eurooil.cz).



EuroOil

VÁŠ NEJLEPŠÍ SOUSED



**VYLEPŠENÉ**  
**EVO**  
plus **3** **X**  
**EFFECT**  
PREMIUM FUELS



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

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

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

[evo.molcesko.cz](http://evo.molcesko.cz)