

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 5/2023

REPORTÁŽ

Čerpací stanice jako supermarket

INTERVIEW

Jan Duspěva

MYTÍ

Rekonstrukce mycí linky

SHOP A GASTRO

Cukry v potravinách





FRESH
CORNER



Nová káva, čerstvá energie

- Nová chuť kávy Fresh Corner, kterou sami pražíme
- Poctivá směs těch nej kvalitnějších zrn
- Jedinečný mix Arabiky a Robusty / 100% Arabica z Brazílie
- Najdete jedině ve Fresh Corneru

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



páté číslo letošního ročníku Petrol magazínu vychází krátce před konferencí Vize 2050, kterou naše vydavatelství pořádá společně s Českou asociací petrolejářského průmyslu a obchodu. Téma samozřejmě zůstává stejné: hledání náhrady za kapalná paliva z fosilních zdrojů v dopravě. I když Evropský parlament odhlasoval zákaz výroby spalovacích motorů v roce 2035, stále se o tomto tématu diskutuje. A to je velmi důležité, protože výsledek hlasování má být v rámci aktuálních podmínek přehodnocen v roce 2026. Stále proto platí, že je povinností naší redakce vést o tomto tématu, které ohrožuje budoucnost petrochemického průmyslu a odvětví s tím souvisejících, věcnou a konstruktivní debatu. Proto se ve čtvrtek 26. října už podruhé sejdem v konferenčním centru Mikrobiologického ústavu AV ČR, kde vystoupí mimo jiné zástupci akademické obce z technických vysokých škol, čeští poslanci europarlamentu i zástupci největších českých firem, jako je Orlen Unipetrol, Škoda Auto, MOL, Shell nebo Toyota, aby společně diskutovali o výše zmíněných tématech z nejrůznějších úhlů pohledu. Diskuse se opět zúčastní i Alessandro Bartelloni, ředitel asociace FuelsEurope, která zastupuje petrochemické společnosti v polemice s orgány EU. Podrobný program konference najdete na straně 20. Pokud máte zájem se této diskuse také zúčastnit, zaregistrujte se co nejrychleji na webových stránkách www.petrol.cz, kapacita sálu je, samozřejmě, omezená.

■ Jiří Kaloč
šéfredaktor

GEMA

1

95 NATURAL 1459 €

98 NATURAL 1959 €

95 ONOMAX 1399 €

D DIESEL 1439 €

Kč 8888 €

moderní technologie
zobrazování cen

one

D DIESEL

LED podsvětlení

one

krabicové písmo

PETROL
PARTNER

www.gema.cz

Editorial

Aktuality z domova i ze světa

4–6

Novou emisní normu Euro 7 schválili ministři EU
Polské ceny benzínu v Česku jen na jeden den
Avia otevřela na čerpací stanici v Polsku supermarket Spar
Elektromobily Volkswagen nemají odbyt, firma bude propouštět
Rozšíření sítě čerpacích stanic Orlen o rakouský trh
Orlen posiluje svou pozici v Německu
Avia ve Francii otevřela stanice zeleného vodíku
OMV představuje novou značku pro ultrarychlé nabíjení
Orlen převzal polskou část plynovodu z Ruska Jamal
Vodíkový autobus pro Mostecko se osvědčil

Svět ropy

7

OPEC+ stále omezuje těžbu

Interview

8

Jan Duspěva



Čerpací stanice měsíce

12–18

Orlen Benzina, Rynoltice
RoBinOil, U Čtyř kamenů

VIŽE 2050

20–21

Program



TÉMA Trh, ropa a produkty

22–33

Ropovod Družba
Neruská ropa může zamotat hlavu rafinériím
Náhrada PHM ze Slovenska
Čepro buduje nové nádrže v Hněvčicích
Partnerský den Avia

TÉMA Alternativa

30

Your System – Čeká nás vodíková budoucnost?

Rozhovor

34–38

Markus Huemer – Auta a čerpací stanice patří k sobě
Miloslav Šedivý – Nejúspěšnější rok
Jiří Winkelhöfer – Orlen Unipetrol navyšuje tržní podíl



Mytí a servis

40

Výstavba tunelové mycí linky Automax

Shop a gastro

44–52

OMV Viva Billa
Potravinové minimarkety na čerpacích stanicích
Cukr v potravinách
MOL na prahu nové éry kávové kultury

Reportáž

54

Čerpací stanice v Jižní Koreji



Autosalon

56

Volkswagen Multivan

Osobnost na čerpací stanici

58

Michaela Kuklová

PETROL Partner

60



*Dallmayr
Ne všední káva
pro každou příležitost*

Občerstvovací koutek

Vysoce kvalitní suroviny, kávovary a výdejní automaty, inovační technologie a pohotový servis – to je typické pro Dallmayr.



Dallmayr
COFFEE AT ITS BEST

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





POLSKÉ CENY BENZINU V ČESKU JEN NA JEDEN DEN

Základní benzín a nafta v ceně 32,90 koruny za litr šokovala a vzápětí zalarmovala řidiče ze širokého okolí první říjnovou nedělí kolem některé čerpací stanice Orlen Benzina, které stojí nedaleko hraničních přechodů s Polskem. Natankovat každý litr o přibližně 7–10 korun levněji, než na pumpách v okolí bylo velkým lákadlem. Ti, co to ale včera prožili, mají už dnes smůlu. Ceny se na benzince opět vrátily k hranici téměř 40 korun za litr. Důvod byl prostý. Během posledních zářijových dní Češi s ohledem na tuzemské ceny PHM brali polské čerpací stanice útokem tak intenzivně, že naši severní sousedé neměli co prodávat. Začalo to už svátkem 28. září, kdy se česko-polská hranice v některých momentech zablokovala pod nápořem automo-

bilů mířících na nákupy. Právě Orlen nestíhal zásobovat svoje polské čerpací stanice, tak se rozhodl v neděli eliminovat nájezd Čechů do Polska vskutku originálním způsobem. Jenže nádrže čerpacích stanic v Polsku se už stačily opět naplnit a Orlen po nedělním výrazném zlevnění vrátil ceny benzínu a nafty na původní úroveň. Za levným benzinem se proto museli motoristé opět vypravit za hranice. Podle polských médií měla situace okolo nízkých cen paliv souvislost s blížícími se parlamentními volbami, které se konaly 15. října. Vládní strana Právo a spravedlnost si předvolebním dárkem v podobě levných pohonných hmot chtěla získat nebo udržet voličské sympatie. A tento předvolební dárek uvítali i čeští motoristé.

AVIA OTEVŘELA NA ČERPACÍ STANICI V POLSKU SUPERMARKET SPAR

Skupina Unimot otevřela svou první čerpací stanici Avia s minimarketem Spar, který nabízí kompletní cateringové služby, čerstvé potraviny a restauraci. Nový areál se nachází ve Wysogotowo u Poznaň a je vhodný nejen pro každodenní nákupy, ale také pro servis nákladních vozidel. Na ploše více než 250 metrů čtverečních je v nabídce téměř pětkrát více produktů



NOVOU EMISNÍ NORMU EURO 7 SCHVÁLILI MINISTŘI EU

Ministři Evropské unie schválili novou emisní normu Euro 7. Za Česko o tom hlasoval ministr dopravy Martin Kupka. Emisní limity pro osobní i nákladní auta už nejsou tak přísné jako v původním návrhu a rovněž se podařilo dojednat delší časový rámec pro zavedení normy. Proti dřívější a podle zástupců autoprůmyslu nerealistické variantě Euro 7 se postavilo osm zemí. Česko vedlo koalici stejně smýšlejících států, ve které byly ještě Francie, Itálie, Bulharsko, Rumunsko, Maďarsko, Polsko a Slovensko. S posledním návrhem normy, se kterým minulý týden v pátek přišlo španělské předsednictví, byly ale tyto země nakonec spokojené. Návrh bude nyní posuzovat Evropský parlament, přičemž jeho zpravodajem je český europoslanec Alexandr Vondra. Až v případě schválení parlamentem, včetně možných úprav, vejde norma definitivně v platnost. „Současná podoba kompromisu, který přineslo Španělsko, znamená výrazný posun k tomu, aby byla tato norma efektivní a dokázala nadále zajistit konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu a dostupnou mobilitu pro obyvatele EU,” řekl k tomu Martin Kupka.



než ve formátu Spar Express, který je dosud na stanicích Avia provozován. Nový areál je také vybaven nabíjecími stanicemi pro elektromobily, portálovou mycí linkou a samoobslužnými mycími boxy s vysavači a kompresorem. Počet prodejen Spar Express v celé síti Avia v Polsku vzrostl na 45. Všechny obchody nabízejí také kávu a teplá jídla.



ELEKTROMOBILY VOLKSWAGEN NEMAJÍ ODBYT, FIRMA BUDE PROPOUŠTĚT

V továrně koncernu Volkswagen ve východoněmeckém Cvikově hrozí v důsledku slabé poptávky po elektromobilech rušení pracovních míst. Továrna už nechce prodlužovat zaměstnancům smlouvy uzavřené na dobu určitou. V počáteční fázi by se to mohlo dotknout několika stovek lidí. Ve Cvikově pracuje přes 10 tisíc lidí a smlouvu na dobu určitou má asi 2000 z nich.

Loni zde vyrobili 218 tisíc elektromobilů, letos se měla produkce zvýšit, ale zájem trhu opadá. Poptávku po elektromobilech v Německu tlačí dolů vysoká inflace a omezování subvencí, němečtí výrobci navíc čelí konkurenci v podobě americké Tesly a nových čínských značek, které vstupují na evropský trh s agresivní cenovou politikou.

AVIA VE FRANCII OTEVŘELA STANICE ZELENÉHO VODÍKU

Společnost Avia France představila nejnovější stanici na výrobu zeleného vodíku, která se nachází v obchodním parku Bel-Air společnosti Maché na trase z Challans do La Roche-Sur-Yon. Areál má kapacitu doplňování paliva až 800 kilogramů denně a byl otevřen pro těžká nákladní a užitková vozidla. Zařízení provozuje společnost Brétéché a bylo otevřeno ve spolupráci se společností Lhyfe jako jedno z plnicích uzlů zeleného vodíku s největší kapacitou ve Francii. Díky tomuto spojení je stanice zásobována zeleným a obnovitelným vodíkem, který se vyrábí pouhých čtyřicet kilometrů daleko v Bouinu, v lokalitě Lhyfe Pays de la Loire, pomocí větrné elektřiny a mořské vody.



ROZŠÍŘENÍ SÍTĚ ČERPACÍCH STANIC ORLEN NA RAKOUSKÝ TRH

Polský státní koncern PKN Orlen převezme 266 čerpacích stanic společnosti Doppler Energie v Rakousku a rozšíří svou mezinárodní síť na sedm evropských trhů. V důsledku toho se společnost stane jedním ze tří hlavních hráčů na rakouském trhu s pohonnými hmotami s podílem na maloobchodním trhu přibližně 10 %. Tato akvizice zahrnuje také rozsáhlou síť nabíječek pro elektromobily pod značkou Turmöl, která se do konce roku rozšíří na celkem 110 nabíjecích míst na 34 místech. Cílem strategie skupiny do roku 2030 je rozšířit maloobchodní síť na 3500 poboček, z nichž 45 % se nachází mimo Polsko.



ORLEN POSILUJE SVOU POZICI V NĚMECKU

Orlen zintenzivňuje rebranding své sítě čerpacích stanic v Německu. Proces zavádění značky je doprovázen modernizací zařízení a také rozšířením nabídky pro zákazníky. Německo je jedním z trhů, kde společnost plánuje intenzivní rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily. V příštích dvou letech se očekává, že počet nabíječek vzroste na více než 430 a do roku 2030 bude infrastruktura pro řidiče elektromobilů, zejména v Polsku, České republice a Německu, zahrnovat 10 000 nabíječek.



OMV PŘEDSTAVUJE NOVOU ZNAČKU PRO ULTRARYCHLÉ NABÍJENÍ

OMV zavádí komplexní síť nabíjecích stanic pro elektromobily pod značkou eMotion, což podle představitelů rakouské společnosti představuje klíčový krok na cestě k dosažení nulových emisí do roku 2050. V následujících letech bude společnost investovat do rozšiřování elektromobility na svých čerpacích stanicích a dalších místech ve střední a východní Evropě. To zahrnuje instalaci 2000 nabíjecích bodů do roku

2030 v Rakousku, Rumunsku, Česku, na Slovensku a v Maďarsku, které nabídnou vysoce výkonné nabíječky s výkony od 150 kW do 300 kW. Mobilní aplikace eMotion by měla být k dispozici do konce roku 2023. Tato platforma poskytne řidičům elektromobilů uživatelsky přívětivé rozhraní pro vyhledání blízkých nabíjecích stanic, správu nabíjecích relací a bezpečné a snadné zpracování plateb.

VODÍKOVÝ AUTOBUS PRO MOSTECKO SE OSVĚDČIL

Orlen Unipetrol uskutečnil ve spolupráci s městy Most a Litvínov pilotní provoz vodíkového autobusu, který vyvinula slovenská společnost Mobility&Innovation Production. „Vodíkový autobus byl zařazen do provozu na vybraných linkách ve městech Most a Litvínov od čtvrtka 29. června do neděle 9. července,“ řekl ředitel Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova Daniel Dunovský a dodal, že s výsledky letního testování vodíkového autobusu za vysokých teplot v městském prostředí



ORLEN PŘEVZAL POLSKOU ČÁST PLYNOVODU JAMAL

PKN Orlen definitivně přebírá polskou část plynovodu z Ruska Jamal, a ruský Gazprom tak definitivně přichází o svůj podíl. Polsko již dříve uvedlo, že má v úmyslu převzít osmačtyřicetiprocentní podíl ruské společnosti v Europolu Gaz, který polskou část plynovodu Jamal vlastní. Orlen uvedl, že podle dohody Europol Gaz odkoupí zpět podíly Gazpromu ve společnosti a Orlen převezme kontrolu nad systémem tranzitních plynovodů. Převzetí akci společnosti Europol Gaz, které dříve patřily Gazpromu, je výsledkem řady rozhodnutí polské vlády, která byla přijata na základě ustanovení zákona ze dne 13. dubna 2022 o zvláštních opatřeních proti podpoře agrese proti Ukrajině a o ochraně národní bezpečnosti.



i kopcovitém terénu byli odborníci spokojeni. „Provoz byl bezproblémový, průměrná spotřeba autobusu dosáhla 3,37 kg vodíku na 100 kilometrů. Pozitivní ohlasy jsme získali také od cestujících. Autobus je tichý a bezemisní. Nyní jsou v plánu zimní provozní testy v lednu a únoru. Po jejich dokončení vydáme doporučení ohledně možného zařazení těchto autobusů do našeho vozového parku,“ vysvětlil Daniel Dunovský.



OPEC+ STÁLE OMEZUJE TĚŽBU

Uskupení OPEC+ uvedlo, že v omezování těžby bude pokračovat minimálně do konce roku 2023. V září vystoupala cena nad 95 dolarů za barel a přiblížila se k hranici 100 dolarů, ale po zveřejnění údajů o propadu spotřeby v USA nastal opětovný pokles k 85 dolarům za barel. Kartel OPEC chce, aby byla cena ropy dlouhodobě na úrovni 100 dolarů, a je ochotný omezovat těžbu.

*Ropná a plynárenská zařízení společnosti
Saudi Aramco v Dhahranu ve východní
Saúdské Arábii*

Cena ropy nestoupá

Proč cena ropy neletí vzhůru navzdory výraznému omezování ze strany kartelu OPEC? Jedním z důvodů je růst těžby v USA a dalších zemích. Za poslední rok těžba v USA stoupla o 1 milion barelů ropy denně a do poloviny příštího roku by tamní produkce mohla stoupnout o dalších 500 tisíc barelů. Více ropy také dodávají Brazílie s meziročním nárůstem o 300 tisíc barelů, Norsko (+140 tis.), Mexiko (+130 tis.) či Čína (+100 tisíc).

Vysoká cena ropy je pro těžební společnosti mimořádně atraktivní, což vede k tomu, že zvyšují svoji aktivitu. Problémem jsou ale vysoké kapitálové výdaje, nedostatek energetických odborníků a tlak na růst mezd. Proto jsou expanzivní plány při takové úrovni ziskovosti menší než v minulosti. Firmy jsou po nedávných zkušenostech

s propadem ropy opatrné a raději vyplácejí dividendy a snižují zadlužení.

Druhým faktorem je zmíněný rapidní pokles spotřeby pohonných hmot v USA. Od letního vrcholu poklesla poptávka po benzínu v zemi o 1 milion barelů denně a aktuálně je nejnižší od zimního období, kdy Američané jezdí nejméně. Také v Evropě ochabla poptávka po skončení motoristické sezony, i když ne tak dramaticky jako v USA. A negativním překvapením je i nižší růst spotřeby v Číně. Spotřebitelé šetří kvůli zvýšeným nákladům na život a zároveň se zvyšuje poptávka po elektromobilech a plug-in hybridech.

Zásoby stále klesají

Celosvětové zásoby ropy v důsledku omezování těžby kartelem OPEC rychle klesají a aktuálně jsou o 5 % pod dlouhodobým průměrem.

A právě na nízké zásoby kartel ve své těžební politice spoléhá. Dříve či později budou muset rafinerie i jednotlivé země doplňovat zásoby, což vytvoří značnou podporu pro zvyšování ceny. U paliv také nastalo zlepšení situace na trhu a velkoobchodní marže propadly především u benzínu. U nafty také nastalo malé zlevnění. Díky tomu se cena nafty na čerpacích stanicích dostala nad cenu benzínu, a to nejenom v ČR, ale i v dalších evropských zemích. S příchodem zimy by rozdíl mezi cenou nafty a benzínu měl i nadále růst, což je typický sezonní vývoj.

Na výrazný pokles cen pohonných hmot by řidiči neměli spoléhat. Spíše je možné očekávat dlouhodobé setrvávání na současných cenách, případně i zdražení, pokud se kartelu OPEC podaří vyhnat cenu ropy blíže k hodnotě 100 dolarů za barel.

■ AUTOR: Boris Tomčíak
FOTO: archiv



CHCEME NABÍDNOUT TRHU KOMPLETNÍ MIX FOSILNÍCH I ALTERNATIVNÍCH PALIV

Naším dlouhodobým cílem je i rozšiřování sítě čerpacích stanic EuroOil. Jen v letošním roce jsme otevřeli pět nových stanic, především v okolí Kolína a ve středních Čechách. Postupně měníme i vizuální vzhled našich čerpacích stanic. Do konce roku bude zhruba na čtyřiceti stanicích zcela nový totem, máme vymyšlenou úplně novou vizuální identitu pro místa s nonstop provozem, modernizujeme některé technologie, říká v rozhovoru pro Petrol magazín generální ředitel společnosti Čepro Jan Duspěva.

Jaká je situace v zásobování České republiky pohonnými hmotami?

Aktuálně je situace v zásobování České republiky pohonnými hmotami stabilní. Čepro v posledních měsících velmi aktivně pracuje na rozšíření portfolia dodavatelů. Nyní odebíráme nejvíce hmoty z Německa a Polska, původ nafty je různorodý – Skandinávie, Blízký Východ, začali jsme dovážet naftu i z USA.

Hrozí nedostatek nafty v souvislosti s blížícím se zákazem dovozu produktů z ruské ropy? Odkud ji Čepro bude dovážet?
Společnost Čepro již od počátku roku 2023

pro své obchodní účely nakupuje striktně neruské produkty – motorovou naftu i benzin. Produkty od skupin napojených na produktovodný systém, jako je MOL nebo PKN Orlen, pak přebíráme na základě logistických smluv a dle legislativních výjimek, které se vztahují na zpracování ruské ropy. Jak jsem již zmiňoval, orientujeme se na trhy Německa, Polska, dovážíme také z Rakouska a dalších zemí. V posledních letech navyšujeme dovoz látek po železnici, a tak jsme schopni zajistit stabilitu našeho trhu.

Plánuje se výstavba produktovodu Čepra z Polska?

Potřebujeme dobudovat produktovod do našeho skladu v Sedlnicích, to je současná priorita. Nicméně tento plán leží na stole již dlouhá léta. V tuto chvíli jsme schopni vše zabezpečit železniční dopravou. Pokud uvidíme ekonomický smysl, možná, že někdy v budoucnu napojení do Polska vznikne.

Jak se ČEPRO připravuje na blížící se zákaz prodeje automobilů se spalovacím motorem? – na které alternativní pohonné hmoty či alternativní činnosti se zaměřuje?



Dlouhodobě pracujeme na tom, abychom byli schopni nabídnout trhu adekvátní mix fosilních i alternativních paliv. Sledujeme vývoj v automobilovém průmyslu a vytváříme

podmínky pro rozvoj poptávky po alternativních pohonných hmotách. Zaměřujeme se na investice do infrastruktury pro elektromobilitu, kdy máme již na více než 50 čerpacích sta- ➔

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

nicích EuroOil dobíjecí stanice. Intenzivně se věnujeme i výstavbě fotovoltaických zdrojů v areálech našich skladů, stále prověřujeme potenciál BIOLNG jako přechodového paliva pro těžkou nákladní dopravu. Letos na jaře jsme navíc rozběhli vodíkovou plnicí stanici pro zájemce z komerční i akademické sféry.

Které hlavní investice ČEPRO připravuje?

Co má přinést investice do výstavby nových nádrží na PHM v Hněvicích?

Šest nových skladovacích nádrží na automobilový benzin a naftu vyrostě do roku 2027 v našem největším skladu v Hněvicích. To je aktuálně největší investice, které se věnujeme. Hněvice jsou napojené na obě české rafinerie produktovodem a zároveň mají největší železniční vlečku, je to klíčový bod naší infrastruktury. S modernizací budeme moci postupně nahrazovat naše starší zařízení po republice. Co je ale důležité, vznikne zde prostor pro 60 milionů litrů pohonných hmot, což pokryje dvou denní spotřebu celé ČR. Řešíme produktovodní propojení skladu Sedlnice a letiště Mošnov. Intenzivně pracujeme na automatizaci řízení skladů. Ke skladu Potěhy, který funguje jako bezobslužný, připojíme letos i stanici Litvínov a připravujeme duální režim fungování skladů Bělčice a Hájek. V automatizaci a digitalizaci našich procesů vidíme cestu k prodloužení životnosti produktovodního a skladovacího systému v období nástupu alternativních paliv.

Jaká je cena výstavby nádrží? Promítne se tento náklad nějakým způsobem do zisku společnosti v příštích letech?

Cena za výstavbu nádrží je 900 mil. Kč. Jedná se o investiční akci, která je připravená již několik let, proto neočekávám, že by měla nějaký vliv na hospodářský výsledek v příštích letech. Nicméně vývoj trhu a naše reakce na něj naznačují, že ČEPRO v příštích letech nedosáhne tak markantního a rekordního zisku jako v uplynulém období. I my musíme korigovat svá očekávání a po několika velice úspěšných letech být připraveni na střídavější, ale stále stabilní vývoj.

Mluví se o akvizici sítě čerpacích stanic Robin Oil a Prim. Co si od toho slibujete?

Naším dlouhodobým cílem je rozšiřování sítě čerpacích stanic EuroOil. Jen v letošním roce jsme otevřeli pět nových stanic, především v okolí Kolína a ve středních Čechách. Nebráníme se ani výstavbě na zelené louce. Nicméně ke spekulacím trhu se vyjadřovat nebudeme.

Připravuje se rebranding sítě EuroOil? V čem bude spočívat?



Jsmo v procesu obnovy naší infrastruktury. Ne nazýval bych to rebranding, ale postupně měníme vzhled čerpacích stanic EuroOil. Do konce roku bude zhruba na čtyřiceti stanicích zcela nový totem, máme vymyšlenou úplně novou vizuální identitu pro místa s nonstop provozem, modernizujeme některé technologie. Věřím, že tyto změny přinesou našim zákazníkům větší komfort a lepší zážitek z návštěvy.

Přimíchávání biosložek do paliv už není povinné. Přesto je Čepro loni přimíchávalo do biopaliv v rekordním množství? Proč? Je to kvůli legislativě na snižování emisí CO₂?

Rozhodnutí vlády vítáme, trh v ČR se tímto legislativním krokem srovnal např. s trhem v SRN a dalších evropských zemích. Tím, že skončila zákonná povinnost přimíchávání biopaliv do pohonných hmot, zůstala pro dodavatele paliv jen povinnost úspory CO₂. Rozhodnutí, kterým nástrojem budete plnit úspory CO₂, je výsledkem obchodního rozhodnutí, v našem případě je rozhodujícím kritériem cena. Vybíráme tedy vždy tu ekonomicky nejvýhodnější formu naplnění cílů úspory CO₂.

Změna legislativy otevřela cestu pro rozšíření dalších možností řešení úspor CO₂ – především úspory CO₂ z těžby, úspory na základě certifikátů úspory CO₂ z CNG a LPG využitých v dopravě. Konkrétním výsledkem je snížení využívání biopaliv v systému Čepro a s tím spojená úspora nákladů. Absolutní nárůst využití biosložek byl dán rekordním objemem PHL, která byla ze systému v roce 2022 uvolněna. Pokud by nedošlo ke změně legislativy,

objem biosložek by byl z důvodu navýšení výdeje pohonných hmot ještě větší.

Vidíte perspektivu v syntetických palivech? Připravujete se nějak i na tuto alternativu?

Syntetická paliva mohou být budoucností kapalných paliv v dopravě, především pro oblast letecké dopravy. Čepro v syntetických palivech vidí jednoznačně dobrou příležitost pro využití svých technologií i znalostí.

Je možné dosáhnout uhlíkové neutrality bez dopadů na ropné a petrochemické firmy a životy lidí?

Dosáhnout uhlíkové neutrality je výzvou pro celý energetický sektor. Ropné a petrochemické firmy budou hrát důležitou roli při transformaci k udržitelnějším technologiím a palivům. Mají potřebnou infrastrukturu, jsou ochotné investovat do výzkumu a vývoje, přitom dokážou rychle reagovat na potřeby trhu. Zároveň musíme investovat také do pracovních sil, nových pracovních pozic a nových odvětví, abychom minimalizovali případné negativní dopady do odvětví.

Co očekáváte od konference Vize 2050?

Přinese podle vás nějaké konkrétní návrhy řešení?

Konference VIZE 2050 je skvělou platformou k diskuzi o budoucnosti energetiky a mobility. Očekáváme, že přinese konkrétní návrhy a inspiraci pro udržitelnější a efektivnější energetický sektor a dopravu. Upřímně se na setkání těším.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



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



SUPER BENZIN ADITIV



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

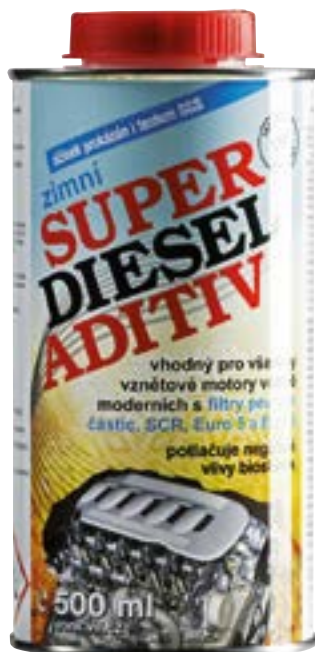
Praktické jednorázové balení

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

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

**letní
zimní
varianta**

SUPER DIESEL ADITIV



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

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

Dostání v sítích



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

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



ŠPIČKOVÝ SERVIS NA SEVERU ČECH

Na rušné silnici 13, která je zároveň evropskou silnicí E442 vedoucí z Karlových Varů severem Česka až na přípojku k silnici 35 z Liberce na Hrádek nad Nisou, leží 4 km východně od Jablonného v Podještědí obec Rynoltice. V jejím katastru těsně před začátkem obce stojí ve směru na Jablonné v Podještědí červenobílá čerpací stanice Orlen Benzina.

Původně zde stála čerpací stanice Paramo, kterou v roce 2007 převzala Benzina. Už tehdy sem jako nájemkyně nastoupila po vyhraném výběrovém řízení Miloslava Bednářová, která tak byla svědkem neuvěřitelné proměny této čerpací stanice v čase. „Když jsem to tady přebírala, pumpa byla v hrozném stavu. Od té doby se tady pod křídly nového majitele udělal obrovský kus práce,“ vzpomíná dnes Miloslava Bednářová. První velkou změnou byla rekonstrukce na tzv. Benzinu Plus, která měla v síti největšího českého retailového prodejce pohonných hmot statut prémiové čerpací stanice. V roce 2017 pak došlo k další modernizaci podle zbrusu nového konceptu, který počítá mimo jiné s občerstvením Stop Cafe. Přídomek Plus zmizel, ale o to kvalitnější servis nový koncept nabí-

dl. Zatím poslední krok v rámci plánovaných změn proběhl začátkem října, kdy nejen z totemu a atik zmizel stylizovaný mořský koník i nápisy Benzina a objevilo se logo a jméno současného polského majitele Orlen S.A.

Kompletní sortiment pohonných hmot

Špičkové víceproduktové stojany Wayne, které zde byly instalovány při rekonstrukci na prémiovou stanici Benzina Plus, zatím svému účelu slouží na jedničku, a tak není dalších investic zatím třeba. V nabídce této čerpací stanice je jinak kompletní sortiment pohonných hmot od skupiny Orlen Unipetrol počínaje standardně aditivovanými palivy Efecta 95 a Efecta Diesel a prémiovými pa-

livy Verva 100 a Verva Diesel. Nabídku paliv ještě doplňuje LPG od společnosti Hungas. Plyn je k dispozici pod zděným zastřešením mimo refýž čerpací stanice. V sortimentu pochopitelně nechybí ani LPG v tlakových lahvích. Řidiči mají k dispozici šest výdejních míst. Čtyři nabízí víceproduktové stojany a dva s rychlovýdejem nafty pro nákladní automobily a kamiony. Zatím zde nenajdete stojan pro výdej kapaliny AdBlue, kterou tu koupíte pouze balenou. Ten se zřejmě objeví až časem v rámci rekonstrukce výdejních technologií.

V aplikaci Orlen Benzina lze platit za pohonné hmoty přímo u stojanu, jinak zde akceptují kromě hotovosti a standardních kreditních karet také palivové karty Tankarta Orlen Benzina, CCS, DKV, Eurooil, Shell, OMV,



Logpay a UTA. CNG zde nekoupíte, k dispozici zatím není ani dobíjecí stojan pro elektromobily. Cenová politika této čerpací stanice reflektuje okolní konkurenci v regionu, aktuální ceny v době naší návštěvy zákazníci rozhodně nemohly odradit.

Optimální rozložení shopu

Na první pohled působí čerpací stanice v Rynolticích relativně kompaktním dojmem, ale zázemí je překvapivě prostorné. Po rekonstrukci zde najdete odpovídající prostory shopu i bistra včetně posezení v úhledných boxech nebo u dvou barových pultů. Samozřejmě nechybí ani velký chladicí box pro nápoje, který je propojen i se skladem, nebo tradiční kávový koutek se dvěma sa-

moobslužnými kávovary a nabídkou sladkého pečiva. Dostatečně dimenzované je také sociální zařízení a zbyl i prostor pro personál a sklady. Hned vedle vstupu do shopu pak zákazníci najdou venkovní posezení se slunečníkem, které zákazníci od jara do podzimu rádi využívají.

V nabídce shopu je standardní sortiment, který najdete na většině čerpacích stanic Orlen Benzina po celé České republice včetně nabídky základních léků od firmy Medipoint. Hned u vstupu zaujme regál s impulzním zbožím, který i díky červené šipce donutí každého si nabízené produkty prohlédnout. Cestou k pokladně pak zákazník potkává další lákavé nabídky sortimentu s vlastní značkou Stop Cafe v chladicím boxu včetně ledové kávy, ovocných smoothie, mi-

nerálních vod nebo energetických nápojů přesně podle pravidel merchandisingu.

Široká nabídka jídel

Postupně se však zrak každého návštěvníka čerpací stanice upře na zářící velkoplošné obrazovky nad výdejním koutkem bistra, které příkladným způsobem lákají na nabídku teplých a studených jídel občerstvení Stop Cafe. Na menu čerpací stanice v Rynolticích najdete standardně tři hotová jídla (svíčková na smetaně, guláš, španělský ptáček), čtyři polévky, minutky (burgery, hranolky, stripsy), čerstvé i balené bagety, salát Ceasar, panini, sendviče nebo sladké vafle. A pochopitelně nechybí ani populární hotdogy. Ráno si pak můžete dát i vydatnou snídani v podobě různých ☞

➡ způsobem upravených vajíček a slaniny, milovníci zdravé stravy si zase mohou objednat freshe z čerstvého ovoce. Ceny jsou pak rozhodně příznivější než v restauracích a fast-foodových řetězcích. Zařízení na ohřev jídel je přímo v shopu, v přípravně se pak vyrábí pouze plněné bagety.

Mezi další služby této čerpací stanice patří možnost vsadit si zde Sazku a dále si můžete při výborné fair-trade kávě prostřednictvím bezplatné wi-fi surfovat po internetu nebo dobít mobilní zařízení. Myčka ani vysavač zde není, pouze kompresor. Sociální zařízení je přístupné ze shopu a nabízí prostory zvlášť pro dámy, pány i invalidy.

Závěr

Protože čerpací stanice má otevřeno nonstop, Miloslava Bednářová, která sem dojíždí z Liberce, zaměstnává kvůli dokonalému servisu celkem deset lidí ve dvousměnném provozu. Na čerpací stanici je vidět preciznost a pečlivost, která se projevuje v čistotě sociálního zařízení nebo pořádku ve venkovním prostoru, okolo popelnic i výdejních stojanů.

Velmi úhledná čerpací stanice v romantickém údolí mezi Ještědsko-kozákovským hřbetem a Lužickými horami je díky odbočovacímu pruhu přístupná z obou směrů silnice 13. V nabídce je kromě kvalitních aditivovaných pohonných hmot za akceptovatelné ceny v rámci regionu tradičně dobrá zrnková káva, široká škála teplých a studených jídel včetně vydatných snídaní a sortiment zboží, na který jsou zákazníci červenobílé sítě Orlen Benzina zvyklí.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor



POHODA NENÍ HŘÍCH s pravou jižanskou kolou od roku 1905



ROYAL CROWN®
Cola

PRAVÁ JIŽANSKÁ KOLA



Dálnice D10 z Prahy do Liberce patří mezi nejvytíženější v Česku. K populárním odpočívákům na nich patří také ta U Čtyř kamenů na 17. kilometru ve směru na Prahu. Kvalitní služby řidičům zde již dlouhá leta poskytuje čerpací stanice RoBinOil.

Místo s dramatickými osudy

Místo U Čtyř kamenů je pojmenované podle křížení cest ze Staré Boleslavi na Tuřice a z Hlavence do Podbrah. V roce 1972 zde byla vybudovaná čerpací stanice Benzina a motorest, který byl mimo jiné oblíbeným místem filmových štábů. Natáčely se zde například filmy Vrchní prchni nebo Chobotnice z druhého patra. V roce 2010 původní roubenku s doškovou střechou nahradila největší koliba v Evropě, která však v roce 2017 vyhořela a zatím není v plánu její obnova.

Veškeré služby zde proto spadly na bedra obsluhy čerpací stanice RoBinOil. Naštěstí zde vedle kvalitních pohonných hmot najdete i dobře vedené občerstvení s teplou a studenou kuchyní, kterému vládne kvalifikovaný kuchař. Před začátkem letních prázdnin zde proběhla rekonstrukce, při níž

došlo k zásadní proměně celého interiéru. Ten nyní zákazníkům poskytuje velmi příjemné prostředí s kávovým koutkem a občerstvením.

Nájemcem čerpací stanice U Čtyř Kamenů je už 22 let Martin Povolný a čerpací stanici vede společně se svou manželkou. Zatímco on má na starosti účetnictví a placení faktur, ona hlídá zboží a dělá objednávky. Společně pak tráví na čerpací stanici skoro každý den. Protože je čerpací stanice otevřena nonstop, střídá se zde po dvanácti hodinách čtyřčlenná obsluha.

Dokonalý servis

Zánovní výdejní stojany Tatsuno jsou pečlivě udržované a nelze si nevšimnout čistoty okolo nich, vzorně vysypaných košů nebo pečlivě uložených kbelíků s vodou a stěrek na mytí oken. K dispozici jsou celkem čtyři

oboustranné výdejní stojany, tři pro osobní automobily a jeden určený pouze pro rychlovýdej nafty do nákladních automobilů a kamionů. Zákazníci mají k dispozici kompletní sortiment aditivovaných pohonných hmot společnosti RoBinOil počínaje základním bezolovnatým benzinem Natural 95 a motorovou naftou a konče prémiovou naftou bez biosložky a vysokooktanovým benzinem Natural 98.

Nabíjecí stanici pro elektromobily zde nenajdete stejně jako plnicí stojany na stlačený zemní plyn nebo LPG. Chybí také možnost natankovat AdBlue ze stojanu, které zde prodávají pouze balené. A s výjimkou CCS zde ani neberou žádné další palivové karty. Portálovou linku ani samoobslužný box na mytí tu samozřejmě nenajdete, jak bývá na dálnicích zvykem, ale zájemci mohou zdarma využít kompresor a za poplatek vysavač.



Zbrusu nový interiér

Od léta zde pravidelní i noví zákazníci vstupují po natankování do zbrusu nového shopu, který poměrně radikálně změnil barevnost i dispozici. Jídelní koutek se přesunul z impulzní zóny do pravé strany shopu a zbylo tak místo pro regál s atraktivním zbožím a také pro nový kávový koutek s dvěma samoobslužnými kávovary Dallmayr. Zde si zákazníci připravují svůj oblíbený nápoj sami, předtím ovšem musí zaplatit u pokladny. „Občas tento postup někdo otočí a také se stane, že za kávu nezaplatí vůbec,“ stěžoval si nám Martin Povolný. Ale takový je trend a určitě potěší, že také u RoBinOilu jdou s dobou.

Do červena laděný interiér s třešňovým obložením se změnil na decentní tóny vanilky a šedé v kombinaci s přírodním dubem, kterým je vkusně obložen také jídelní koutek. Nový koncept neměl být rušen reklamními poutači ani privátními boxy některých značek (zmrzlina, energetické nápoje), takže celý působí velmi útulným dojmem. Na druhou stranu však chybí v některých případech ten správný impuls pro zákazníka, který si často vybírá zboží bez ohledu na své původní potřeby. A pokud třeba v létě zmrzlina není tzv. na očích, prodejům to úplně neprospívá.

Tři samostatně stojící regály uprostřed shopu a další po stěnách nabízejí ucelený sortiment, jehož skladba je dána léty praxe

Martina Povolného a jeho ženy. Na rozdíl od velkých nadnárodních řetězců dává vedení společnosti Robin Oil svým nájemcům relativně volnou ruku ve výběru zboží i nabídce občerstvení a ti toho samozřejmě využívají.

Domácí kuchyně

Jeden by si mýsl, že se po požáru koliby otevrou pro čerpací stanici nové možnosti především z hlediska gastronomie. Ale podle Martina Povolného se tak nestalo. „Hotových jídel se tady moc neprodá. Nejvíce jde řízek, bramborový salát nebo klobásy,“ říká a dodává, že přesto kuchař připravuje okolo pěti hotových jídel denně a k tomu ještě ➡

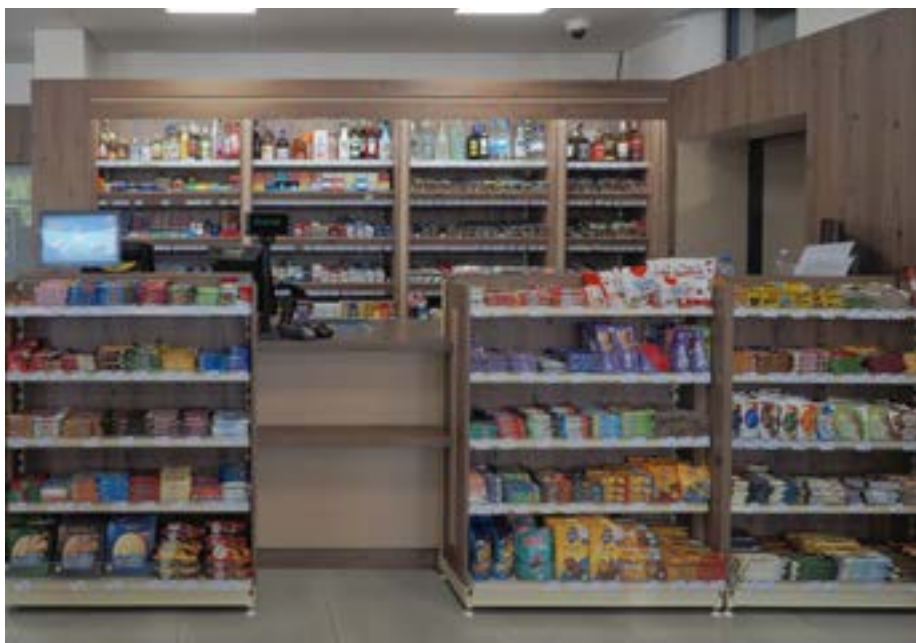
➡ dvě vydatné polévky. V době naší návštěvy to byla třeba znojemská hovězí pečeně, uherský guláš, kuře na smetaně, houbové rizoto nebo rajska. Vedle toho jsou na stálém menu opečené klobásy, smažený sýr, hranolky, sekaná, toasty nebo mexické fazole. V nabídce najdete i obložené housky a bagety nebo smaženky. Ke kávě zde potom mohou nabídnout sladké pečivo.

Stejně jako celá pumpa je čisté i sociální zařízení, které rovněž prošlo kompletní rekonstrukcí, se samostatným oddělením pro dámy, pány a invalidy. K úplné vybavenosti zde chybí pouze přebalovací pult a sprcha. Naopak zde můžete bezplatně využít wi-fi a personál zákazníků umožní rovněž bezplatně dobít veškerá mobilní zařízení ze standardních zásuvek v prostoru jídelního koutu.

Závěr

Čerpací stanice RobinOil na odpočívce U Čtyř kamenů je dnes neoddělitelnou součástí dálnice D10. Jejích nonstop služeb si zvykli využívat řidiči kamionů i cestovatelé, kteří míří do metropole. Pochválit musíme nový koncept shopu, který působí příjemně, což ještě umocňuje pořádek a čistota celého zázemí čerpací stanice. Venkovní prostor je však trochu stísněný a parkovacích míst není nadbytek. Kromě kvalitních pohonných hmot zde zákazníci mohou relaxovat na velkorysé zahrádce nebo uvnitř shopu v jídelním koutu, kde nonstop běží televize. energii pak mohou doplnit díky chutné domácí kuchyni.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



PARTNER ŠŤASTNÝCH NÁVRATŮ

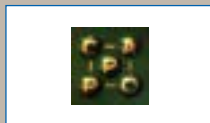
Čistě a EKO. Naše ostřikovače vyrábíme nejen s ohledem na potřeby vás řidičů, ale klademe důraz i na ekologii. Nově používáme u vybraných výrobků obaly s příměsí recyklátu. Snižujeme uhlíkovou stopu při výrobě kanistrů s recyklátem.



SHERON

CESTA K EVOLUCI KAPALNÝCH PALIV
VICE 2050
 ALTERNATIVY K UDRŽITELNÉ MOBILITĚ

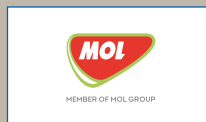
POŘADATELÉ



ZÁŠTITA



PARTNEŘI



PARTNEŘI AKCE



PŘIHLÁŠKY – KLIENTSKÝ SERVIS

www.PETROL.cz
 petrolmedia@petrolmedia.cz

POŘADATEL

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

PROGRAM KONFERENCE

Dopolední blok

8:30

Registrace

9:00



Miroslav Stříbrský (Petrolmedia)

Zahájení konference organizátorem

9:05



Daniel Vagaský (ČAPPO)

Úvodní slovo ke konferenci

9:10



René Neděla (MPO)

Alternativní pohony v kontextu evropské legislativy

9:20		Alessandro Bartelloni (FuelsEurope) <i>CO₂ neutrální paliva pro sociálně spravedlivou, odolnou a energeticky bezpečnou EU</i>
9:50	 	prof. Milan Pospíšil (VŠCHT Praha) prof. Jan Macek (Fakulta strojní ČVUT Praha) <i>Struktura vozového parku a skladba pohonných hmot z hlediska RED III</i>
10:20		Josef Pokorný (SDA ČR) <i>Možné trendy vývoje vozového parku v ČR při přechodu na čistou mobilitu</i>
10:50		Ondřej Dostál (ŠKODA AUTO) <i>Vývoj agregátů s ohledem na příchozí legislativu</i>
11:20		Martin Peleška (Toyota ČR) <i>Baterie vs. vodík – Kdo je připraven, není překvapen</i>
11:50		Případné dotazy pro přednášející
12:00		Přestávka na oběd
Odpolední blok		
13:00		Tomasz Wiatrak (Orlen Unipetrol) <i>Strategie skupiny Orlen Unipetrol pro rok 2030</i>
13:20		Oszkár Világi (MOL) <i>Střední Evropa uvězněná v regulačním prostředí</i>
13:50		Eric Quenet (Total Energies) <i>Příspěvek TotalEnergies všem segmentům mobility k EU Net Zero 2050</i>
14:10		Monika Przybys (Shell) <i>Dekarbonizace dopravy z pohledu Shell</i>
14:30		Odborná diskuze
15:00	  	Panelová diskuse europoslanců Alexandr Vondra Ondřej Knotek Martin Hlaváček
16:00		Konec akce
Moderátor konference		Miroslav Petr Lidové noviny, externí spolupracovník Petrolmedia



ZASE JEDE NA PLNÉ OBRÁTKY

Česko a další země napojené na Družbu využívají výjimky z EU sankcí. Podíl ropy z Ruska díky tomu výrazně převyšuje import potrubím IKL.

Dlouho nevidaný objem 2,3 milionu tun ropy dovezlo Česko, respektive rafinérie koncernu Orlen Unipetrol podle údajů Českého statistického úřadu v prvním pololetí z Ruska. V meziročním srovnání se jedná o nárůst o skoro 600 tisíc tun a nejvíc minimálně od roku 2010.

Z ostatních ropných destinací k nám do poloviny roku přiteklo přes 1,2 milionu tun a podíl ropovodu Družba, který k nám ruskou ropu dopravuje, tak proti ropám „západním“ ropovodem IKL letos vzrostl na poměr 66 versus 34 procent. Za celý

loňský rok se Družba podílela na celkovém dovozu „jen“ 56 procenty.

„Česko letos dováží rekordní množství ruské ropy od roku 2010. I to dokládá, že ve světě je o ruskou ropu stále zájem, a řadě zemí včetně Česka činí značné obtíže ji nahradit alternativními dodávkami z jiných zemí,“ hodnotí situaci hlavní ekonom Trinity Bank Lukáš Kovanda.

Česko a na Družbu také napojené Slovensko a Maďarsko využívají dočasné výjimky z unijního embarga. Vnitrozemské státy totiž nemají zatím jinou možnost, jak

ruskou surovinu plně nahradit – na rozdíl od zbytku Evropy zásobovaného ropovody a tankery z přístavů.

Výjimka sice nemá pevně stanovený časový limit, Česko se ale chystá posílit dovoz přes Německo a přístav v Terstu a zcela se odříznout od Putinovy ropy nejpozději od roku 2025. Do té doby je u nás nákup urské ropy a její dovoz legální. A donedávna byl i cenově výhodný a pro dovozce lukrativní. Politicky toxická ruská ropa se totiž prodávala ve světě se slevou oproti klasické evropské ropě Brent. Ta stála v červnu v průměru 75 dolarů za barel, zatímco český dovoz z Ruska vycházel po přepočtu statistických dat na 52 dolary za barel.

Až vyschne Družba

Ropa k nám proudí systémem ropovodů Družba a IKL státní společnosti Mero, která zajišťuje přepravu na základě požadavků rafinérií v Kralupech a Litvínově, vlastněných přes společnost Orlen Unipetrol polským koncernem PKN Orlen. Poláci se tak snaží u nás nyní co nejvíc ruskou ropu, na které je závislá zejména rafinérská technologie v Litvínově a výroba nafty, využít, než Družba a s ní i proud ruské ropy za více než rok vyschne.

Mero už totiž letos zahájilo práce na modernizaci Transalpinského ropovodu TAL, který u bavorského Ingolstadtu napájí dostatečně výkonný český IKL, ale jeho vlastní kapacita na trase z italského Terstu na posílení českého dovozu nestačí. Nová čerpadla a motory mají urychlit proud ropy v TALu tak, aby odtud bylo možné navýšit přepravovaný objem ropy a plně zásobovat Česko. A tím pádem i úplně nahradit Družbu. Od roku 2025 počítáme s tím, že veškerá ropa k nám poteče výhradně přes IKL,“ uvedl už dříve pro Lidové noviny generální ředitel Mero Jaroslav Pantůček.



KALIBRACE A OVĚŘOVÁNÍ NÁDRŽÍ LASEROVOU METODOU

Autorizované metrologické středisko K107

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



Litvínov se chystá na změnu

Na to se připravuje i koncern Orlen Unipetrol. Během letošního léta začal v Litvínově částečně zpracovávat i neruskou ropy jako přípravu na říjnový zkušební test. „V říjnu uskutečníme v litvínovské rafinérii zhruba měsíční zkušební test, při kterém budeme testovat tamní výrobní technologie při zpracovávání výhradně neruských rop. Testovat budeme těžké a středně těžké arabské ropy, dále pak v Litvínově vyzkoušíme ropy z Iráku, Jižní Ameriky a Severního moře,“ uvedl mluvčí koncernu Pavel Kaidl.

Unipetrol chce tímto způsobem zjistit, jak dalece bude nutné litvínovskou rafinérii rekonfigurovat. „Máme několik technologických a investičních scénářů. V tom pesimistickém počítáme s mnohamiliardovými náklady, v tom optimistickém by to mohlo být okolo jedné miliardy. V tuto chvíli ale nechceme nic předpovídat. Chytřejší budeme po skončení a vyhodnocení testu,“ dodává Kaidl.

Výjimka z unijního embarga na dovoz ruské ropy nemá sice pro země napojené na Družbu stanovený konkrétní termín ukončení, odborníci ale upozorňují, že se zajištěním soběstačnosti nelze otálet. V případě postupu Ruska a válečného konfliktu na Ukrajině, přes



kterou ropovod vede, se může situace kdykoliv zhoršit.

Podle zvláštního zmocnění ministerstva zahraničí pro otázky energetické bezpečnosti Václava Bartušky míru rizika náhlého zastavení dodávek Družbou neumí odhadnout nikdo. „Stále tvrdím, že pokračující tranzit ropy a plynu z Ruska přes Ukrajinu je jednou z pozoruhodností této války. Rusové umí trefit nemocnice, obytné domy i divadla, ale kompresorové stanice (na ropném potrubí) zatím ne,“ uvedl Bartuška.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



TANKOVACÍ AUTOMATY

PETROL
PARTNER

- 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
- Určeno pro veřejné i samoobslužné stanice
- Soulad s mezinárodními předpisy
- Certifikace TÜV SÜD
- Do většiny typů výdejních stojanů



PROFESIONÁLNÍ



RYCHLÉ



POHODLNÉ



ÚSPORNÉ

PROBLÉMY VE SLOVNAFTU, TESTOVÁNÍ V LITVÍNOVĚ



Česko i Slovensko se připravují na zákaz dovozu ruské ropy. Česko má výjimku z embarga na ruskou ropy do doby, než najde její úplnou náhradu, což by mělo být od roku 2025. Zatím se však dovoz ruské ropy stále zvyšuje, v ČR tvoří už 65 procent. Rafinérie navíc očekávají technologické problémy se zpracováním neruské ropy.

Ty nedávno přiznal bratislavský Slovnaft, který spadá pod skupinu MOL. Kvůli horší kvalitě ropy od alternativních dodavatelů dodávané ropovodem Adria musel snížit její zpracování. Potvrdila to Tatiana Novotná z komunikačního oddělení společnosti. Zákazníci by však neměli tuto situaci pocítit. „Poslední dodávka alternativní ropy obsahovala desetkrát víc cizích látek a nečistot, jako je voda či bláto, oproti předchozím dodávkám. Proto jsme byli nuceni přechodně snížit objem zpracování alternativní ropy,“ uvedla Novotná.

Slovnaft začal používat ropy od alternativních dodavatelů navzdory tomu, že Slovensko má od EU výjimku z embarga na zpracování ruské ropy dovezené ropovodem Družba. Produkty z této ropy však ne-

smí kromě dvou výjimek, a to Česka a Ukrajiny, exportovat. Proto zpracovává i ropy dovezenou tankery do Chorvatska, odkud se ropa do rafinérie přepravuje ropovodem Adria.

Za poslední období Slovnaft zpracovával různé alternativní typy rop. Během procesu se podle Novotné potvrdila celá řada komplikací, ať už při nákupu, přepravě, nebo samotném zpracování. Aktuálně rafinérie zpracovává přibližně 30 procent alternativní ropy, pokud ovšem kvalitativně vyhovuje. To je podle Novotné aktuální technologická hranice.

Pro vyšší podíl zpracování musí Slovnaft zrealizovat další technologické úpravy. Ty by měly být dokončeny v příštím roce během plánovaných odstávek. „Pro Slov-

naft jsou přísné standardy kvality každého zdroje ropy absolutně nutné, abychom zachovali konzistentnost vlastností paliv, které vyrábíme. Zároveň nadále pracujeme na diverzifikaci možností dodávek ropy, abychom byli schopni dodržet všechny závazky vůči zákazníkům,“ dodala Novotná.

Zkoušky neruských rop v říjnu

Firma Orlen Unipetrol, která je stoprocentním majitelem tuzemských rafinérií i petrochemických podniků, letos zvyšuje objednávky ruské ropy z Družby na úkor alternativních rop z ropovodu TAL/IKL. Přestože v Evropské unii platí od loňského prosince embargo na dovoz ruské ropy, v Česku podíl Ruska na celkovém ropném

importu dosáhl letos rekordní úrovně minimálně za posledních 13 let. Podle údajů Českého statistického úřadu přiteklo do republiky za první pololetí 2,3 milionu tun ropy z Ruska – o skoro 600 tisíc tun víc než před rokem. Podíl ropovodu Družba, který dopravuje ruskou ropy pro české rafinérie společnosti Orlen Unipetrol, tak proti ropě dopravované „západním“ ropovodem IKL letos vzrostl na poměr 66 ku 34 procentům. Je to především kvůli nižší ceně ropy z Družby.

„Ruská ropa Ural se ve výrazné slevě oproti Brentu prodává zhruba od začátku ruské invaze na Ukrajinu, avšak tato sleva se postupně snižuje. Loni v červnu se ocitla na svém maximu, až kolem 35 dolarů na barel, letos v srpnu ale klesla jen na dvanáct dolarů na barel, tedy na své minimum za celé období od zahájení ruské invaze, vyplývá z dat Bloombergu. Jiný druh ruské ropy z Dálného východu, která se označuje jako ESPO (podle ropovodu z východní Sibíře k Tichému oceánu), se už prodává dokonce draž než Brent. Rusku se tedy podařilo v tomto ohledu vymazat účinek západních sankcí, které původně vedly k výraznému propadu ceny ruské ropy oproti Brentu.

Za celý loňský rok se Družba podílela na celkovém dovozu „jen“ 56 procenty. Orlen Unipetrol, respektive Česko, a také Slovensko a Maďarsko využívají dočasné výjimky z unijního embarga. Vnitrozemské státy totiž nemají zatím jinou možnost, jak ruskou surovinu plně nahradit – na rozdíl od zbytku Evropy zásobovaného ropovody a tankery z přístavů.

„Přesto se ale Orlen Unipetrol připravuje na úplný zákaz dovozu ruské ropy od roku 2025, kdy dojde ke zvýšení kapacity ropovodu TAL a bude umožněno, abychom přepnuli litvínovskou rafinérii na zpracování pouze neruské ropy. Orlen Unipetrol působí v souladu se všemi relevantními

domácími i mezinárodními předpisy, zejména s ohledem na dovoz ropy. Česko jako vnitrozemský stát s historickou vazbou na ropovod Družba požádalo Evropskou unii o výjimku ze zákazu dovozu ruské ropy ropovodem. EU udělila výjimku a vytvořila tak časový rámec pro navýšení přepravních kapacit, které umožní uspokojit českou poptávku po ropě z alternativních zdrojů. Rozvoj potrubní infrastruktury je v zodpovědnosti společnosti Mero,“ uvedl mluvčí Orlen Unipetrol Pavel Kaidl.

Kralupská rafinérie je postavena pouze na zpracování sladké nesíraté ropy. Rafinérie v Litvínově naopak zpracovává hlavně sirnatou ropy z Ruska. Testuje zde však i zpracování ostatních druhů suroviny. „V naší litvínovské rafinérii jsme technologicky schopni zpracovávat druhově podobné typy ropy, jako je ruská ropa, a v kralupské rafinérii dlouhodobě zpracováváme pouze neruskou ropy. Od roku 2019 zpracováváme v našich rafinériích 16 různých druhů ropy z desítky zemí světa – z USA, Afriky, Severního moře, Saúdské Arábie, Kazachstánu, Ázerbájdžánu apod.“ řekl Pavel Kaidl Petrol magazínu.

Dodal, že v říjnu se v litvínovské rafinérii uskuteční zhruba měsíční zkušební test, při kterém se bude testovat tamní výrobní technologie při zpracovávání neruských rop. „Testovat budeme těžké a středně těžké arabské ropy, dále pak v Litvínově vyzkoušíme ropy z Iráku, Jižní Ameriky a Severního moře. Díky tomuto testu zjistíme, jak dalece bude nutné litvínovskou rafinérii rekonfigurovat. Máme několik technologických a investičních scénářů. V tuto chvíli ale nechceme nic předpovídat. Chytřejší budeme po skončení a vyhodnocení testu,“ dodal Kaidl.

Další milníkem na cestě k nahrazení ruské ropy bude podle něj plánovaná odstávka litvínovské rafinérie příští rok v dubnu.

„Kromě celkové údržby a modernizace, kterou pravidelně děláme zhruba každé čtyři roky, zrealizujeme během odstávky také technologické úpravy, které umožní přechod litvínovské rafinérie na neruské druhy ropy po rozšíření kapacity ropovodu TAL, které by mělo nastat na přelomu let 2024 a 2025,“ vysvětlil Kaidl.

Orlen Unipetrol chce podle Kaidla vyřešit i blížící se zákaz dovozu ropných produktů z ruské ropy, který má platit od konce tohoto roku. „V našich rafinériích v České republice vyrábíme pohonné hmoty z ropy, která pochází z různých regionů Evropy, Asie, Afriky a Ameriky. Proto jsme schopni nastavit svou obchodní politiku tak, abychom v rámci výjimky udělené Evropskou unií na vývoz produktů vyrobených z ruské ropy a vztahených k celkovému objemu zpracované ropy a produktů z ní vyrobených dostali našim domácím i exportním závazkům,“ řekl Kaidl Petrol magazínu a dodal, že prioritou je český trh. „Proto se snažíme umístit maximální množství své produkce právě zde. V případě potřeby jsme připraveni přesměrovat svou exportní distribuci ve prospěch českého trhu.“

Odpovědní představitelé společnosti Orlen Unipetrol jinak neustále sledují a monitorují množství ruské a neruské ropy nakupované a dovážené do České republiky a zpracováváné v místních rafinériích s cílem zajistit plné dodržování sankcí v souvislosti s prodejem ropných produktů získaných z ruské ropy odběratelům v jiných členských státech nebo ve třetích zemích po 5. únoru 2023. Dodržování nastavených podmínek je řešeno ve spolupráci s oborovou asociací ČAPPO a Finančním analytickým úřadem České republiky.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



s.r.o.



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

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

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



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



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



Průmyslové čištění, nátěry, stavební a ekologické služby



ČÍM NAHRADIT RUSKOU ROPU

Od prosince skončí výjimka ze zákazu dovozu paliv vyrobených z ruské ropy a české odběratele pohonných hmot ze Slovenska a Maďarska tak čeká hledání alternativních dodavatelů z jiných koutů Evropy i světa. To může prodražit zejména naftu.

20 procent ze Slovenska

Česku hrozí, že přijde od prosince o významnou část dovozu pohonných hmot, zejména naftu. Pokud Evropská komise neprodlouží výjimku z embarga na dovoz paliv vyrobených z ruské ropy, budou moci země napojené na ropovod Družba (kromě Česka se to týká také Maďarska a Slovenska) prodávat takto vyrobené pohonné hmoty jen na svém domácím trhu. Česko tím přijde zejména o import naftu z bratislavského Slovnaftu, který podle dostupných informací dnes zajišťuje prostřednictvím vybudovaných produktovodů až 20 procent české spotřeby.

Slovnaft jako součást maďarského koncernu MOL je však stále ze 70 procent odkázaný na surovinu z Ruska, dodávky neruských rop přes ropovod Adria tvoří jen menší část. A změnu lze očekávat nejdříve během příštího roku. Distributoři u nás dokážou výpadek slovenského importu nahradit (například neruskými palivy z Německa nebo Polska), náhrada potrubního dovozu z Bratislavy za dovoz železničními cisternami je však nákladnější. A znamená to tlak na vyšší cenu pro čerpací stanice, v důsledku i pro tankující řidiče.

O situaci už jednali na ministerstvu průmyslu a obchodu (MPO) zástupci největších petrolejářských firem. „Podle sdělených informací z jejich strany by ukončení této výjimky nemělo činit vážnější problémy z hlediska zajištění dodávek pohonných hmot. MPO bude situaci i nadále sledovat a bude s distributory v kontaktu,“ vyjádřil se pro Lidové noviny mluvčí MPO David Hlušík.

Podle dostupných informací usilují petrolejáři o to, aby Evropská komise povolila odklad výjimky z embarga z dosavadního prosincového termínu. Nejlépe aspoň o rok, než se podaří rafinériím najít náhradní řešení za ruskou ropu. Na té je dnes závislé i Česko, byť v menší míře než slovenský Slovnaft.

Pumpám bída nehrozí?

Slováci jsou v krajním případě připraveni zákaz jejich exportu do Česka nahradit vývozem na Ukrajinu. A Česko bude muset hledat pro doplnění nedostačující domácí výroby jiné zdroje v zahraničí.

„Společnost Slovnaft od prosince minulého roku otestovala více typů alternativních rop z Blízkého východu, kaspického regionu a Afriky. Zároveň jsme vypracovali

plán na úpravu technologií, jehož významná část se bude realizovat v roce 2024. Při testování rop se nám potvrdily původní odhady o komplikacích při nákupu, přepravě a samotném zpracování. A tedy kvůli limitům na straně výroby po skončení výjimky nebudeme moci ani garantovat pro Českou republiku dodávky obvyklého množství ropy. Z tohoto důvodu se obáváme výpadků exportu paliv, a to včetně České republiky, která je naším nejdůležitějším zahraničním trhem," vyjádřil se mluvčí Slovaftu Anton Molnár.

Čeští distributoři, konkrétně ti největší, jako je Unipetrol a Čepro, ujišťují, že bída českým pumpám nehrozí. Čepro už od začátku tohoto roku nakupuje a dováží paliva výhradně z neruské suroviny. „Co se týká dodávek přes produktovodní systém Čepa (potrubní napojení Slovaftu), tyto dodávky jsme schopni plnohodnotně nahradit," reaguje generální ředitel Čepa Jan Duspěva.

„Do sousedních zemí vyvážíme zhruba pětinu své produkce pohonných hmot. Naší prioritou je ale český trh, a proto se snažíme umístit maximální množství naší produkce právě sem. V případě potřeby jsme připra-



veni přeměrovat naši exportní distribuci ve prospěch českého trhu," přidává se Pavel Kaidl, mluvčí koncernu Orlen Unipetrol, který u nás vlastní a provozuje obě rafinerie v Kralupech a Litvínově, v Záluží u Mostu provozuje petrochemickou výrobu a patří mu i nejpokročilejší pumpařská síť u nás – Orlen Benzina.

Česku pomůže také TAL

Také do Česka nadále teče víc ruské ropy ropovodem Družba než neruských rop – v našem případě prostřednictvím Transalpinského ropovodu TAL a v Bavorsku připojeného českého ropovodu IKL. Na změně, která umožní Družbu plně nahradit ze západu, už intenzivně pracuje státní provozovatel ropovodů Mero.

Nákladem 1,6 miliardy korun navýší dosud omezenou kapacitu v TAL tak, aby tudy bylo možné pokrýt celou republikovou spotřebu ropy. „Česká republika již pro to získala (prostřednictvím firmy Mero) souhlas od ostatních akcionářů ropovodu a zahájila práce na navýšení kapacity. Principem projektu TAL Plus, který danou situaci řeší a bude dokončen na konci roku 2024, je výměna stávajících technických zařízení na ropovodu, zejména osazení výkonnějšími čerpadly, která umožní na stávajícím potrubí dosažení vyšší průtoků s dostatečnou technickou i bezpečnostní rezervou," říká mluvčí ministerstva průmyslu David Hlušík.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



EUROSHOP3

PETROL
PARTNER

- ECR Systém EuroShop3 je komplexní pokladní systém (POS) a Back Office systém (BOS) pro kompletní správu a provoz čerpacích stanic.
- Systém EuroShop3 je vybaven veškerými funkcemi pokladního systému, které pokrývají potřeby malých čerpacích stanic i velkých řetězců.
- Ideální řešení pro čerpací stanice všech typů a velikostí.



VÍCE NEŽ 4 000 INSTALACÍ



PRO VŠECHNY ČERPAČÍ STANICE



PRO POSÍLENÍ ENERGETICKÉ BEZPEČNOSTI

V polovině září byl ve skladu Čepra v Hněvicích slavnostně položen základní kámen pro výstavbu šesti nadzemních multiproduktových nádrží. Každá bude mít objem 10 milionů litrů a spolu vytvoří nový skladovací blok. Rozšíření skladovací kapacity pohonných hmot představuje jednu z klíčových reakcí na posílení energetické bezpečnosti České republiky.

Rozšíření klíčového uzlu distribuce PHM

Slavnostního položení základního kamene se kromě kompletního vedení Čepra zúčastnil také ministr financí vlády ČR Zbyněk Stanjura: „Jsem rád, že se podařilo kolegům ze společnosti Čepro dotáhnout tento projekt. Je to bezesporu krok, který nás činí mnohem méně zranitelnými vůči různým globálním výkyvům na trzích s energiemi a zároveň nám umožní rychle reagovat na neočekávané události. Konkrétně navýšení o 60 milionů litrů motorové nafty bude znamenat, že zabezpečíme zhruba dva dny spotřeby celé České republiky.“

Schopnosti státu v oblasti nouzových zásob pohonných hmot jsou už dnes velmi ope-

rativní, a to právě díky vlastnictví infrastruktury společnosti Čepro. „Sklad Hněvice nebyl vybrán náhodou. Jedná se o klíčový uzel pro příjem pohonných hmot, jak pomocí produktovodu, tak pomocí železniční dopravy díky největší vlečce společnosti Čepro. A disponuje také největší skladovací kapacitou v systému Čepro, čímž představuje klíčový bod pro stabilitu distribuční sítě paliv v ČR,“ doplnil ministra generální ředitel Čepra Jan Duspěva.

Hotovo bude v roce 2027

Realizace se ujala společnost Metrostav DIZ. „Výstavba šesti dvouplášťových nádrží je pro nás specifická v tom, že bude probíhat v těsné blízkosti stávajícího tankoviště a nesmí nijak

ovlivnit jeho strategický význam. S podobnými projekty máme zkušenosti, náš realizační tým pracoval na výstavbě nádrží podobného typu pro velké zákazníky z komoditního trhu,“ řekl ředitel závodu 2 společnosti Metrostav DIZ Jiří Vích.

Skladovací nádrže jsou řešeny jako dvouplášťové vizuálně kontrolovatelné s kovovou ochrannou jímkou. Dno bude dvojité s trvalou kontrolou těsnosti meziprostoru a nádrže budou odvětrány přes rohovou antidekonační plamenopojistku. Tlak by se měl kontrolovat pomocí speciálních plamenopojistek s podtlakovými/přetlakovými ventily. Nádrže musí být také tepelně izolovány proti oslunění a sálavému teplu v případě požáru. Samozřejmostí je vybavení stabilním hasicím a chladicím zařízením. Jen pro zajímavost, stavba bude probíhat na ploše 4 hektarů a mělo by se na ni spotřebovat 6000 m³ betonu, 2520 tun ocelových konstrukcí, 6,5 km ocelových potrubí a 37 km elektrických kabelů. K tomu bude také potřeba 30 km svárů a 120 tisíc m² nátěrů. Celý projekt představuje investici ve výši 740 mil. Kč, termín dokončení je plánovaný na duben 2027.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

INDIKAČNÍ A MONITOROVACÍ SYSTEM ČERPACÍCH STANIC

Monti Controller je indikační systém hlídání úniku nebezpečných látek na čerpacích stanicích.

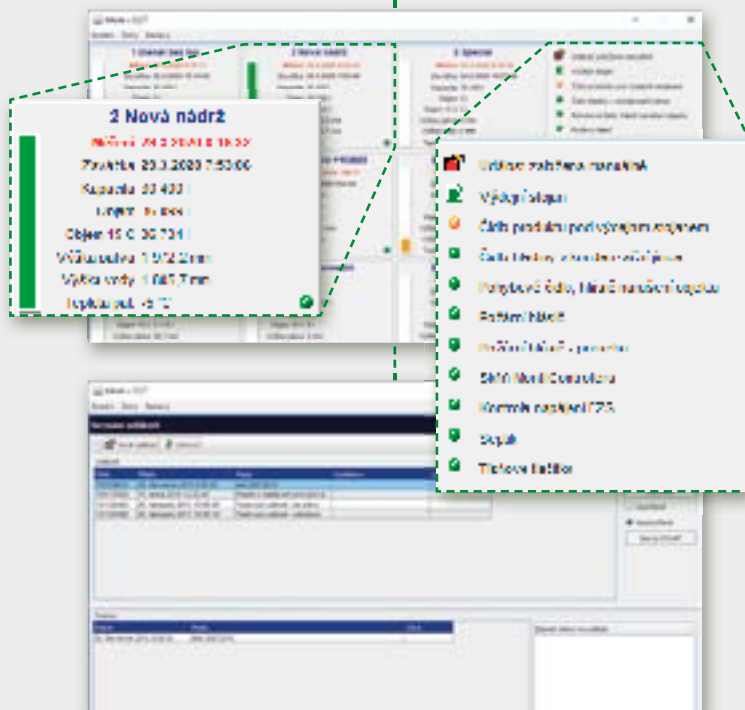


MONTI CONTROLLER

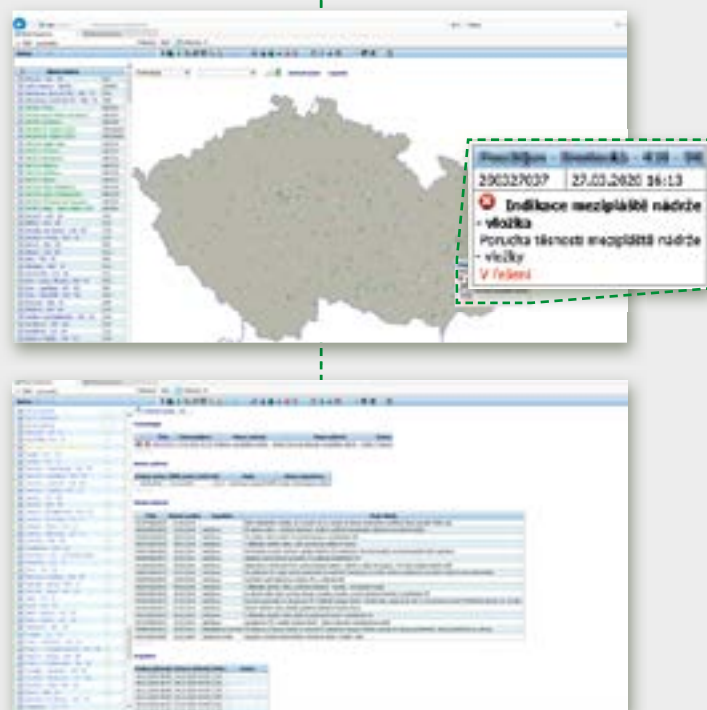
Skládá se z řídicí jednotky a elektronických čidel detekujících přítomnost kapaliny, vysokou koncentraci par nebo dosažení kritické hladiny produktu nebo úkapu.

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



ČEKÁ NÁS VODÍKOVÁ BUDOUCNOST?

Koncem září se konala v německých Brémách výstava Hydrogen Technology Expo Europe. Jak již z názvu vyplývá, byla tato akce zcela zaměřená na prezentaci posledních trendů a využitelných technologií v oblasti vodíkové infrastruktury určující její pozici v dopravě budoucnosti.

Gilbarco zde nemohlo chybět

Na ploše přibližně čtyř výstavních hal a také, bohužel, bez většího zájmu českých firem zde bylo k vidění vše od skladování, přepravy a samotného výdeje tohoto média. Protože společnost Gilbarco Veeder Root patří mezi tři největší světové dodavatele technologií pro čerpací stanice a zároveň se řadí mezi přední lídry v oblasti inovací pro tento segment trhu, nemohl zde chybět ani jejich výstavní stánek.

Obecně se dá shrnout, že většina společností se dnes shoduje na využití vodíkové technologie jako jedné z hlavních náhrad fosilních paliv. Stejně tak se většinově dodavatelé shodují, že vodíkové technologie mají své místo zejména v hromadné osobní dopravě, nákladní pozemní dopravě, želez-

niční dopravě, lodní dopravě a možná také v letectví. Naopak pro osobní individuální dopravu se tyto technologie z mnoha důvodů nepovažují za úplně praktické, neboť nástup nových bateriových systémů, které zásadně zlevní provoz elektromobilů a zvýší jejich dojezd, lze očekávat v nejbližší budoucnosti. Takové vizi ostatně odpovídaly i prezentace většiny vystavujících firem.

Důmyslný stavebnicový systém

Jinak tomu nebylo ani na stánku Gilbarco Veeder Root, kde byl prezentován stavebnicový systém dodávky čerpací stanice na klíč. Jedná se o komplexní řešení, kterým dodavatel dokáže zajistit vše od skladování přes výdej, logiku řízení, sběr dat až po samotnou platbu za vydaný plyn.

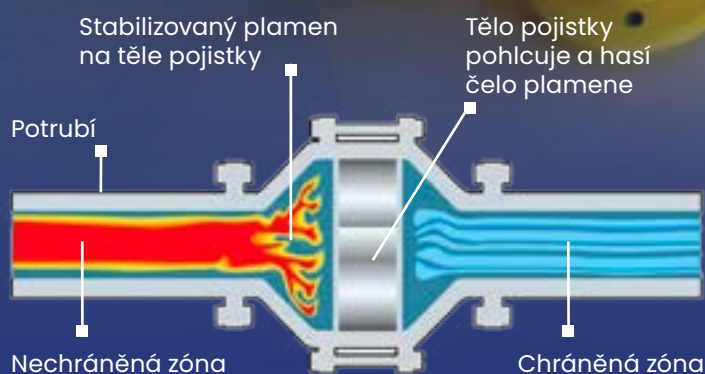
Díky využití standardní produktové řady výdejních stojanů SK700-II se navíc tato technologie stává dalším standardizovaným komponentem, o který je možné rozšířit stávající čerpací stanice PHM, které se logicky nabízejí jako ideální budoucí místo k zajištění dostatečné sítě plnicích stanic pro vodík.

Otázkou samozřejmě zůstává pouze to, jakým způsobem se k nové technologii postaví stávající petrochemický průmysl v České republice. Zda zaujme vyčkávací taktiku tak, jako je tomu většinově například u dobíjecích stanic pro elektromobily a nechá tento business jiným subjektům na trhu, nebo se chopí své historické obchodní příležitosti a převezme iniciativu vedoucí k zajištění budoucnosti trhu čerpacích stanic v ČR.

První vodíkové technologie se již u nás objevují, v porovnání se zbytkem Evropy však v žalostně malém počtu. Výstava v Brémách potvrdila, že dostatek technologických řešení je již k dispozici, otázkou tak zůstává, kdo bude na českém trhu mít odvalu se jich chopit a uvést je do běžného života.

■ PR Your System
FOTO: archiv

Protiexplozivní pojistky



Sklad v Praze

Zaváděcí ceny

Vyrobeno na Slovensku



**Certifikace a školení
pro servisní organizace zdarma**

Těšíme se na vás, rádi poradíme a vybereme nejvhodnější řešení



+420 277 775 500



info@myocto.cz



Türkova 2319/5b (Prague Gate)
149 00 Praha 4 – Chodov

Metalčik





UŽITEČNÉ SETKÁNÍ NA OKRUHU

V jednom z posledních teplých říjnových dní se na Masarykově okruhu v Brně konal první partnerský den pro franšizanty značky Avia. Celodenní program začal blokem přednášek s problematikou čerpacích stanic, pokračoval zábavným adrenalinovým odpolednem a vyvrcholil slavnostní večeří s doprovodným programem, cimbálovou muzikou a barmanskou show.

V konferenčních prostorech Masarykova okruhu účastníky přivítala úvodním slovem pořadatele Jana Šoltéssová z firmy Probo Trans Praha, která aktivity značky Avia na českém trhu řídí a zastřešuje, po ní si vzal slovo její kolega Jiří Schejbal. Ten přítomné franšizanty seznámil s problematikou zásobování pohonných hmot, cenotvorbou, skladováním a distribucí.

Povinnosti a práva spojená s legislativou pak provozovatelům čerpacích stanic Avia přehledně vysvětlili Tomáš Novák a Vlastimil Zoubek z firmy Ekobena. Vybrali si samozřejmě jen ty základní, protože jinak by tímto tématem naplnili celý přednáškový blok. Ve druhém bloku se zástupci firmy Ekobena zabývali především stavebními úpravami čerpacích stanic, ročními hlášeními a také problematikou ztrát pohonných hmot a metrologií.

Ekobena si zároveň pro účastníky připravila mimo přednáškový sál i malou poradnu. Všichni účastníci si mohli donést i vlastní dokumentaci.

Libor Kojzar z velkoobchodu Peal seznámil zájemce nejen s historií firmy, ale také s její nabídkou a možnostmi využití konkrétních služeb. Mluvil proto o category managementu, merchandisingu, rozvozevých plánech, POS nebo promo akcích. Vysvětlil, jakým způsobem probíhají objednávky, jak vytipovat správný sortiment nebo jaké jsou dodací lhůty. Josef Tollinger ze společnosti Autoll pak všechny účastníky seznámil s produkcí své firmy, která vyrábí nejružnější autokosmetiku a druhým rokem dodává pro ČS Avia provozní kapaliny a oleje pod privátní značkou. Zajímavá byla také přednáška firmy Gutra o odpadech na čerpacích stanicích. Jeho

třídění, dokumentace, evidence a likvidace totiž stojí majitele čerpacích stanic nemalé finanční prostředky.

Před obědem se účastníci přesunuli na volné prostranství před hotelem Grid, kde dostali odborný výklad ke stáčení přistavené cisterny, což se neobešlo bez záplavy dotazů k bezpečnosti, ochraně pracovníků, požární ochraně a školení obsluhy. Blok přednášek zakončil Ivan Indráček z Unie nezávislých petrolejářů, který zajímavým způsobem přiblížil posluchačům, jakým způsobem se snaží EU snižovat emise skleníkových plynů, jak to mohou ovlivnit alternativní paliva, co se skrývá pod pojmem směrnice RED 3 či zda mají syntetická paliva šanci nahradit paliva z fosilních zdrojů.

Po poučení čekala přítomné čerpadláře zábava. Organizátoři si pro ně připravili závodění na motokárách, driftování s tříkolkami nebo v automobilu. A zatímco se přítomní dobře bavili, zeptali jsme se několika z nich, jaké jsou jejich zkušenosti s podnikáním pod křídly Avie a jak hodnotí toto premiérové setkání.

Marek Jordán z Milíčovic u Znojma má dopravní firmu a k tomu prvním rokem provozuje čerpací stanici Avia. Pumpa se čtyřmi výdejními stojany obsluhuje měsíčně okolo 10 tisíc zákazníků. „Nijak nám spolupráce

s Avíí nesvazuje ruce, a naopak přináší výhody při nákupu paliv a v dalších věcech,” říká a dodává, že podobná setkání mu samozřejmě přináší nové informace z oboru. „Zvláště přednášky firmy Ekobena byly velice zajímavé. Stále ještě jsme zelenáči, a tak každá taková informace je pro nás dobrá.”

Čerpaní stanici vlastní a provozuje již léta Jindřich Janout z Jarošova nad Nežárkou nedaleko Jindřichova Hradce. S Avíí začal spolupracovat hned v roce 2017, kdy se tato značka vrátila na český trh. I on si podnikání v červenobílých barvách pochvaluje. „Začínal jsem na čerpací stanici podnikat už v 90. letech a spolupracoval jsem dlouhá léta s Unipetrem. Odtud znám i paní Šoltésovou. Když pak přešla do Avie, rád jsem se k nim přidal. Jsou to slušní lidé, ví, co dělají, a věnují tomu veškeré úsilí. Rád si dělám věci po svém, a tak se mi líbí, že mi nikdo z Avie nic nediktuje, ale když potřebujeme, pomohou a poradí,” říká Jindřich Janout, který vyrazil na brněnské setkání s tím, že rád pozná nové lidi ze stejného oboru podnikání a bude se s nimi bavit o společných problémech, které je zajímají. „A možná zde i navážeme nějaké nové obchodní vztahy,” dodává.

Malou čerpací stanici na výpadovce ze severomoravského Fulneku směrem na Opavu zdědila po rodičích Veronika Zuzaňáková. S Avíí spolupracuje už dva roky, chtěla by pumpu postupně přestavět na bezobslužnou a k tomu vybudovat mycí centrum. „Spolupráce s Avíí mi určitě přinesla lepší obraz u zákazníků a každopádně zvýšení obrátu. Přitom se mi líbí, že nám nic nenutí, my máme v rozhodování stále volnou ruku, a zároveň umí i poradit, když potřebujeme.” Na brněnské setkání dorazila Veronika Zuzaňáková už ve středu. „Přijela jsem hlavně načerpat inspiraci a seznámit se s novými kolegy. Nadchly mě přednášky lidí z Ekobeny. Oni snad vědí úplně všechno. Dosud jsme s nimi nespolupracovali, ale určitě budeme,” dodává.

Závěr dne obstarala nejen výborná večeře v místní restauraci Grid, ale také živá muzika a atraktivní barmanská show. Jana Šoltésová si plodný den se svými franšizanty, který byl plný informací i zábavy, pochvalovala: „Byla to pro nás první akce tohoto druhu, tak jsem měla trochu obavy, jak to dopadne a zda se to bude líbit. Ale všechny reakce pozvaných byly veskrze pozitivní a většina už se těší na další rok, neboť tato setkání plánujeme pořádat pravidelně.”

■ AUTOR: Gabriela Platilová
FOTO: Jiří Kaloč





AUTA A ČERPACÍ STANICE PATŘÍ K SOBĚ

Ve službách pro petrolejářskou branži se začal pohybovat hned po studiích a dnes vede úspěšnou IT firmu, která poskytuje služby největším sítím čerpacích stanic v několika zemích Evropy. Markus Huemer je jednatelem rakouské společnosti eurodata s více než 50letou tradicí, která od 90. let umožňuje českým a slovenským provozovatelům čerpacích stanic efektivně řídit jejich podnikání. V rozhovoru pro Petrol magazín komentuje současné trendy na trhu s čerpacími stanicemi.

Žijete a pracujete ve Vídni. Jak se vám daří řídit na dálku firmu v Česku a na Slovensku?

Fungování mnoha firem se od covidové pandemie změnilo a ta naše není výjimkou. Řídím tedy tzv. na dálku naše aktivity nejen

v Česku a na Slovensku, ale také v Rakousku. Všichni naši zaměstnanci pracují z domova a v kanceláři se scházíme dle potřeby. Tedy i naše country manažerka pro ČR a SR Martina Sasínková pracuje z Čech a jezdí za námi na mítinky do Vídně. Business v Česku a na

Slovensku nám funguje stabilně již několik let. Velký podíl na tom má rovněž skvělá spolupráce s našimi českými a slovenskými obchodními partnery.

Mluvíte o obchodních partnerech. Jaké služby českým a slovenským čerpacím stanicím nabízíte?

Našimi obchodními partnery jsou lokální daňové a účetní kanceláře, které vedou účetnictví jednotlivým provozovatelům čerpacích stanic. V ČR a SR jsou to konkrétně kanceláře skupiny Kodap, RVD Services a ETL East. Od nich se zabezpečeným přenosem dostanou účetní data čerpacích stanic do našeho online systému pro controlling a reporting. My je zpracujeme do srozumitelných analýz, statistik a grafů, které má provozovatel čerpací stanice kdykoliv k dispozici online. Podnikatel tak snadno porozumí svým výsledkům, aniž potřebuje nějaké hlubší ekonomické znalosti. To je spolu se službami daňového poradce, který se vyzná v petrolejářské branži, pro samotné provozovatele opravdu velká pomoc.

Další přidanou hodnotu přinášíme centrální sítí čerpacích stanic, neboť mohou na jedné platformě pracovat s výsledky všech čerpacích stanic v síti. Tyto výsledky jsou zcela srovnatelné, protože naši obchodní partneři dodržují jednotnou metodiku účtování. Pomocí mnoha nástrojů, které systém nabízí, lze s výsledky snadno pracovat, srovnávat je a použít pro další obchodní strategie. Těší nás, že našemu systému jsou již několik desetiletí věrné ty největší značky sítí provozujících čerpacích stanic. Jejich celkový počet v systému činí v Evropě více než 10 000.

Zní to jako velmi propracovaný a robustní systém. Předpokládám, že udržet ho v chodu bude stát spoustu práce.

Ano, je to živý organismus, který prochází neustálým vývojem. V Německu a Rakousku jsme začínali v 60. a 70. letech s papírovými analýzami, které se ve firmě tiskly a rozesílaly nebo rozbížely provozovatelům, centrálním sítí a daňovým kancelářím. V 90. letech jsme se přesunuli do online prostředí a nyní stojíme před dokončením nové verze systému dle nejmodernějších standardů. Osobně se velmi těším na její spuštění a představení našim klientům, které proběhne již začátkem příštího roku.

Systém musí obsahovat obrovské množství dat, která nabízejí další možnosti. Jak s daty dále pracujete?

Systém opravdu obsahuje velké množství

dat. Jejich bezpečnost je jednou z našich nejvyšších priorit. Jde ruku v ruce s důvěrou našich klientů, které si velmi ceníme. Skupina eurodata má soukromá výpočetní centra, kde jsou všechna data uložena. Pro naše klienty zpracováváme srovnání v rámci vlastní sítě a rovněž i anonymní srovnání s konkurencí, kde čerpací stanice členíme podle různých kritérií. Označil bych to jako naše USP. Příležitostně také přispíváme do odborných médií články, jejichž podkladem jsou data z našeho systému. Ty však vždy hovoří pouze o obecných trendech v petrolejářské branži. Konkrétní data zůstávají k dispozici pouze pro skupinu našich klientů.

Můžete nám přiblížit některé obecné trendy, které lze na základě analýzy dat z vašeho systému na trhu s čerpacími stanicemi sledovat?

Nejsledovanějším artiklem jsou samozřejmě pohonné hmoty, s čímž je spojena také obava ohledně jejich budoucnosti. Pokud se podíváme na vývoj výtočí za posledních deset let, před covidem byly výtoče na průměrné německé i rakouské čerpací stanici relativně stabilní. V roce 2020 nastal skokový pokles a z našeho systému vyplývá, že v roce 2022 jsou celkové výtoče přibližně o 15 % nižší, než byly v době před covidem. Část viny lze také přičíst tankovací turistice, která je častým trendem v příhraničních oblastech a kterou ještě zesílila energetická krize.

Za zmínku však stojí opačný trend, který jsme odhalili při podrobné analýze dat

za rok 2022. Prodej benzinu na rakouských čerpacích stanicích se shopem mimo dálnice vzrostl proti roku 2021 o téměř 4 %.

Velkým tématem pro čerpací stanice je regulace prodeje tabáku. Vnímáte vzrůstající obavy z poklesu prodeje tohoto pro čerpací stanice důležitého artiklu?

Napříč Evropou se cena za balíček cigaret velmi liší. Proti Německu a Rakousku koupíte v Polsku balíček cigaret Marlboro asi za polovinu. Již nyní se v pohraničí vyplatí zajet si pro cigarety na čerpačku do Polska a vzrůstající cenový rozdíl by mohl vést k větším problémům na příhraničních čerpacích stanicích na německé straně. A obavy z dalšího vývoje celkového prodeje tabáku samozřejmě přináší další plánovaná zprůsnění ze strany EU, jako je zákaz kouření na zahrádkách nebo tvrdší předpisy pro obaly tabákových výrobků.

Data z našeho systému však přináší pro čerpací stanice spíše pozitivní zprávy. Na německých čerpacích stanicích došlo kvůli restrikcím v době covidu k výraznému nárůstu prodeje tabáku. V roce 2020 se prodej zvýšil o celých 15 % proti roku 2019 a v následujících letech zůstává na téměř stejné úrovni. Rostoucí tržby lze také očekávat u německých čerpacích stanic na hranicích s Holandskem, které od příštího roku zavádí zákaz prodeje tabákových výrobků v supermarketech a krátce nato také na čerpacích stanicích.

Také nabídka ostatního zboží v shopu se proměňuje...

Ano, je to tak. Nikoho nepřekvapí, že stále méně a méně se prodávají tištěné mapy, knihy a časopisy. Naopak na oblíbenosti získávají čerstvé produkty a fast food. Stále více lidí se stravuje venku a odhaduje se, že Němci letos za jídlo mimo domov utratí okolo 82 miliard eur. Velmi oblíbená jsou hotová jídla jako saláty a bagety, tzv. convenience. V kapsách provozovatelů čerpacích stanic však nyní končí pouze zlomek těchto výdajů. Přesto je fast food jednou z nejrychleji rostoucích oblastí na německých čerpacích stanicích. Za posledních 10 let vzrostly tržby za fast food téměř o 40 %.

Jak může ovlivnit další vývoj trhu s čerpacími stanicemi velmi prosazovaná elektromobilita?

Elektromobilita je v Rakousku i Německu velkým trendem. Mezi nově registrovanými auty v Rakousku je již 18 % elektroaut a jejich podíl na celkovém vozovém parku v obou zemích rychle narůstá. V roce 2010 bylo v Německu 1 588 elektroaut, nyní je to již více než milion. Hybridů zde jezdí již více než 2,3 milionu. Podíl na celkovém počtu aut je sice stále minimální, ale velké sítě čerpacích stanic se na další nárůst alternativních pohonů již intenzivně připravují. Aral sází na malé supermarkety na svých čerpacích stanicích a dále investuje do dobíjecích stanic. Shell plánuje rozšířit služby, které čerpací stanice nabízí, např. o bankomaty či místa pro výdej balíků. Jejich novou konkurencí nebudou jen další čerpací stanice, ale také supermarkety, rychlá občerstvení, pekárny apod. Elektromobilita je tedy velkým tématem budoucnosti, které jistě povede k proměně petrolejářské branže.

V čem je tedy dle vašeho názoru budoucnost čerpacích stanic?

Čerpací stanice jako příjemné místo k odpočinku na cestách spojené se zážitkem. Mycí linka jako zábavní centrum pro celou rodinu, čerstvé a chutné občerstvení v příjemném prostředí. Stoupající důležitost těchto trendů je patrná již nyní. Rozhodně se bude podoba čerpací stanice v budoucnu dále proměňovat a nabídka se bude rozšiřovat o další nové služby. Jsem optimista. Auta a čerpací stanice patří k sobě. Mnoho čerpacích stanic se nachází na velmi atraktivních místech, která nabízejí spoustu možností. Věřím, že dokud budeme jezdit auty, budou čerpací stanice existovat.

■ PR eurodata
FOTO: archiv



Specializované služby pro čerpací stanice

KODAP

- Účetnictví na míru ČS
- Měsíční přehled o ekonomice
- Daňové poradenství v ceně

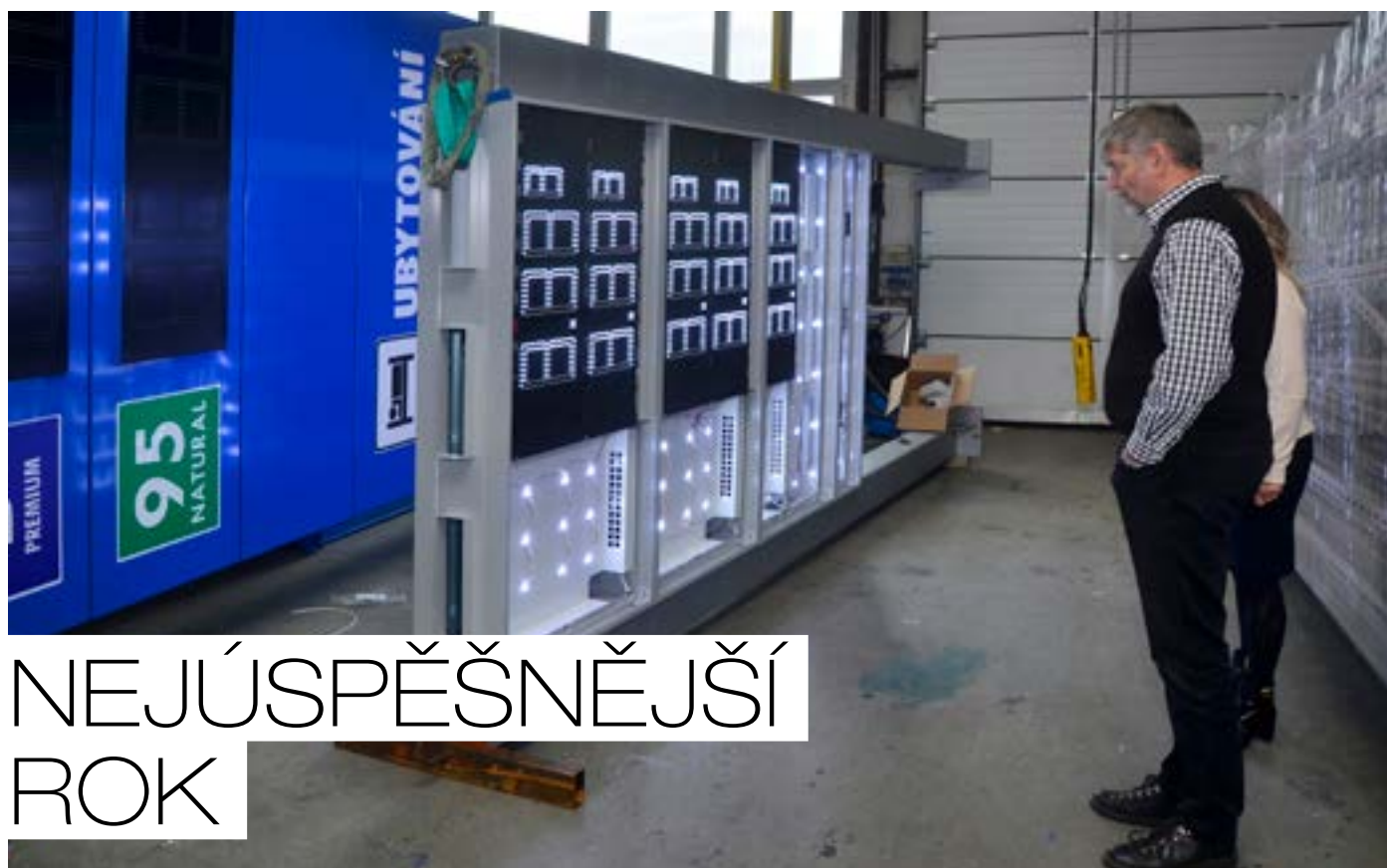
www.kodap.cz

>eurodata

- Užitečné a přehledné analýzy
- Online přístup k datům
- Služby pro 10 000 ČS v Evropě

www.edtas.cz





NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ ROK

Společnost Gema loni oslavila 25. výročí svého vzniku. Během této doby se etablovala na trhu s elektronickými zobrazovači nejen pro čerpací stanice a stala se vlastně lídrem svého oboru v ČR. Produkty společnosti, která sídlí ve středočeské Unhošti, dnes najdeme na většině pump po celé České republice, ale také v mnoha okolních zemích. Zeptali jsme jednoho ze zakladatelů společnosti a jednatele Miloslava Šedivého, jak výrobu a prodej společnosti Gema ovlivňuje současná komplikovaná ekonomická situace v Česku.

Jaké výrobky a služby nabízíte a kde všude se s nimi můžeme setkat?

Vyrábíme zejména cenové totémy, také ostatní reklamní prvky čerpacích stanic, jako jsou atiky, světelné linky, loga a podobně. Na místě pak provádíme i montáže a staráme se rovněž o následný servis. Vedle České republiky máme nejvíce odběratelů v Rakousku, ale mnoho zakázek se realizuje také v Německu a na Slovensku. V menší míře dodáváme výrobky ještě do Maďarska, Polska, Švýcarska a dalších evropských států.

V čem se domníváte, že právě vaše firma uspěla na zahraničním trhu?

Poměrně zásadní podmínkou je dobrý poměr cena/kvalita, nutností je pak solidní jednání a spolehlivost dodávek, odpovídající kvalita, fungující servis a bezproblémová dodávka náhradních dílů. Naši zákazníci si také velmi cení flexibility.

Co teď nejvíce zaměstnává Vaše výrobní linky?

Momentálně nejvíce práce máme se zakázkami, které souvisejí s rebrandingem největší tuzemské sítě Benzina na Orlen. Je to vlastně spojené s rozvojem celé sítě Orlen nejen v České republice, ale také na Slovensku, v Maďarsku a v Německu.

Vedle Orlenu máte ještě další zajímavé zakázky?

Mimo Orlen se pomalu rozjíždí také výroba pro státní Čepro, které by chtělo v následujících letech masivně investovat do celkové modernizace své sítě čerpacích stanic Eurooil. Poměrně významnou zakázku máme také v sousedním Rakousku, kde v současnosti probíhá rekonstrukce několika desítek čerpacích stanic Shell na BP. Jedná se o čerpací stanice v majetku soukromého subjektu, nikoliv přímo společnosti Shell.

Stačí na takový objem zakázek vaše výrobní kapacity? Nechystáte se kvůli tomu rozšiřovat výrobu závodu?

Výrobu jsme již nejen kvůli tomu rozšířili nedávno a další rozšiřování v současnosti není v plánu. Spíše se soustředíme na pružnější využívání svých výrobních kapacit. Chceme dosáhnout stavu, kdy výroba zvládá velké množství zakázek jako třeba v současné době, ale zároveň bude rentabilní i v chudších letech, kdy bude zakázek méně.

Máte vůbec dostatek zaměstnanců s potřebnou kvalifikací, dnes je to pro některé firmy docela ožehavý problém...?

V zásadě máme zaměstnanců dostatek,

Rozšiřte s námi své nabíjecí stanice o platby kartou

Společně tak přispějeme k budování „Zelených měst“



máme dlouhodobě stabilní kádr. Pokud hledáme nové zaměstnance, tak jsou to jednotlivé případy.

Jak úspěšný byl a vlastně pořád je letošní rok z hlediska celkových objednávek?

Letošní rok je z pohledu zakázek velmi úspěšný. Vlastně mohu říci, že je nejúspěšnější za posledních deset let. Úzce to souvisí s celkovou situací na trhu. Firmy po chudších covidových letech masivně investují.

Současná ekonomická situace v České republice nicméně není dobrá, historicky nejvyšší inflace určitě neprospívá podnikání.

Jak poznamenala vaši výrobu a prodej?

Je pochopitelné, že se inflace odrazila v celkovém hospodaření firmy velmi negativně. Většina zakázek je totiž nasmlouvaná dlouhou dobu dopředu, takže veškeré vícenáklady nese firma. Ale to nejhorší je, doufám, za námi. V poslední době se situace postupně stabilizuje.

Dopadla i na vás hospodářská recese?

Hospodářskou recesi jsme zatím nepocítili, a jak se zdá, nemusíme se jí obávat ani příští rok. Nasmlouvaných projektů je zatím dostatek, práci pro zaměstnance máme zajištěnou na dlouhou dobu.

V době covidu se kvůli zastavování výroby objevily obrovské problémy s nedostatkem dílů i materiálů. Už se situace na trhu z hlediska vašich potřeb stabilizovala?

Problémy s dodávkami materiálů i jednotlivých komponentů přetrvávají, ale situace se letos výrazně zlepšila. Jen výrobci a dodavatelé nevyrobějí na sklad a všechno se zadává do výroby až s objednávkou. Problém je, že se tím výrazně protáhly dodací lhůty. Pokud se s tím ale firma naučí pracovat, materiál dostupný je.

Objevily se ve vašem oboru zobrazovacích panelů nějaké nové technologie, které mění možnosti uživatelů nebo vaše výrobní postupy?

Aktuálně nejsou nějaké nové technologie k dispozici. Dochází jen k dílčímu postupnému zlepšování stávajících technologií. Tento trend je pro všechny pozitivní. Můžeme tak dostávat na trh nové výrobky s lepšími parametry, ale za původní nebo jen mírně zvýšené ceny. K zobrazování cen produktů se dnes používají převážně LED zobrazovače v sedmi- nebo multisegmentovém provedení s výběrem čtyř barev (bílá, červená, žlutá a zelená).

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



Dlouhodobým plánem EU, je budování ekologičtějších „Zelených měst“, která zahrnují i rozšíření možností pro dobíjení elektromobilů. S tím budou také spojené zákonné povinnosti, které provozovatele zaváží k rozšíření možností plateb kartou u DC nabíjecích stanic. **Integrací našeho platebního terminálu vám pomůžeme tyto zákonné povinnosti splnit!**

Dále získáte:

- / Možnost platby i pro neregistrované zákazníky.
- / Snadná integrace, dostupná všem díky našim moderním technologiím.
- / Možnost obsluhy více stojanů jedním platebním terminálem.
- / Elektronická účtenka na webovém portálu DOKLAD ONLINE.

Váš specialista
na platební technologie

SONET
MEMBER OF **Payten**

integrace@paytenpos.cz / +420 543 423 577
www.paytenpos.cz/nabijeci-stanice

ORLEN UNIPETROL NAVYŠUJE TRŽNÍ PODÍL

Orlen Unipetrol provozující rafinérie Litvínov a Kralupy pokračuje v expanzi na domácím trhu. „Přestože se nepotvrdily černé scénáře dostupnosti pohonných hmot v důsledku embarga na ropu a ropné produkty z Ruska a trh je především u středních destilátů přebytkový, podařilo se nám navýšit prodeje paliv na tuzemském trhu a k polovině letošního roku navýšit tržní podíl,“ uvádí Jiří Winkelhöfer, ředitel Jednotky obchodu Rafinérie Orlen Unipetrol.

Jak hodnotíte situaci na trhu v letošním roce?

Na našem ani na sousedních trzích se nezaplnily předpoklady zhoršené dostupnosti pohonných hmot. Nepochybně za tím stojí úzká propojenost evropského trhu s ostatními trhy, vysoké využití střeoevropských rafinérií, ale podle mého názoru stále větší roli hraje plíživý pokles spotřeby motorové nafty.

Co za tím stojí?

Je to velice těžko zjištělné, protože jediná oficiální data pro český trh zobrazují dodávky na trh, a ne přímou spotřebu a jsou publikována s několikaměsíčním zpožděním. Skládáme si vlastní analýzu z objektivních ukazatelů a pozorování, kdy na pozadí rostoucí inflace a snížené kupní síly klesají výkony v dopravě, stavebnictví nebo zemědělství. Z podobných důvodů, umocněných návyky z epidemických let, klesá i bezprostřední spotřeba nafty.

Pokud klesá spotřeba nafty, snižujete tedy výrobu?

Jak jsem uvedl, naše tuzemské prodeje nafty meziročně nepoklesly, zvýšily se také prodeje benzínu i leteckého petroleje. Zároveň rovněž další společnosti skupiny Orlen v zahraničí, na Slovensku a v Maďarsku pokračujeme v budování sítě vlastních čerpacích stanic. Obecně v případě přebytků dokáže rafinérie optimalizovat celý pool paliv nebo využít rozhraní na petrochemii.



Co očekáváte od konce letošního roku a příští rok?

Následky války na Ukrajině jsou pro nás i pro další subjekty na trhu paliv stále zásadní. Vzhledem k otevřenosti českého trhu je důležitý další vývoj importu ze Slovenska, kde se čeká na rozhodnutí o výjimce dovozu ropných produktů pocházejících z ruské ropy. Pokud jde o naše rafinérie, budeme analyzovat výsledky říjnového test-runu neruských rop, který je

určující pro rozsah úpravy rafinérie Litvínov v druhém kvartálu příštího roku. Další prognózy pro období příštího roku nebo následujících let jsou dle mého názoru těžko odhadnutelné, vezmeme-li v potaz dopady epidemií, války nebo jiných náhlých faktorů.

S čím přijdete na trh v příštím roce?

Aktuálně zahajujeme kontraktaci se stávajícími i novými klienty. Uplatňujeme stále stejné principy stability vzájemného závazku, jednoduchosti a srozumitelnosti cenotvorby indexu UIC (www.uiczech.cz), aktuálnosti a konkurenceschopnosti ceny samotné. Přidáváme nová řešení do clientského portálu a navyšujeme počet zapojených klientů, celý obchodní proces maximálně digitalizujeme.

Proč by měl zákazník volit cenu na indexu UIC?

Index UIC funguje od roku 2016 a každý den publikuje cenu všech pohonných hmot. Každý klient na základě dojednaných podmínek obdrží individuální slevu a terminálový diskont. Zvyšující se počet klientů a rostoucí odběry i v nepříznivém období ukazují faktickou konkurenceschopnost naší nabídky. Chtěl bych tímto poděkovat všem našim odběratelům za spolupráci, nové zákazníky rádi navštívíme a představíme jim nabídku ušitou na míru.

■ PR Orlen Unipetrol
FOTO: archiv

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

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



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



OPTIMÁLNÍ ŘEŠENÍ PRO VELKOU FLOTILU

V automobilovém průmyslu hraje čistota vozidel klíčovou roli při prezentaci produktů zákazníkům. Zvláště pro prodejce ojetých vozů je důležité, aby každé vozidlo vypadlo dokonale.

Koncem roku 2022 se na firmu AutoMax Group obrátil dlouhodobý zákazník, který provozuje v Praze největší obchod s ojetými vozy. Kdo by neznal AAA Auto. S narůstajícím počtem vozidel, která procházejí prodejním prostorem, jim stávající mycí linka začala být malá a nevyhovující. V AAA Auto projede mycí linkou denně enormní počet automobilů a je takhle plně využívána sedm dní v týdnu. Stávající portálová linka už ne-

stíhala nápor automobilů, a navíc byla často mimo provoz. A ani kvalita mytí a sušení nebyla na požadované úrovni. Ukázalo se, že jediným řešením tohoto problému bude výstavba moderní tunelové mycí linky.

Požadavky investora

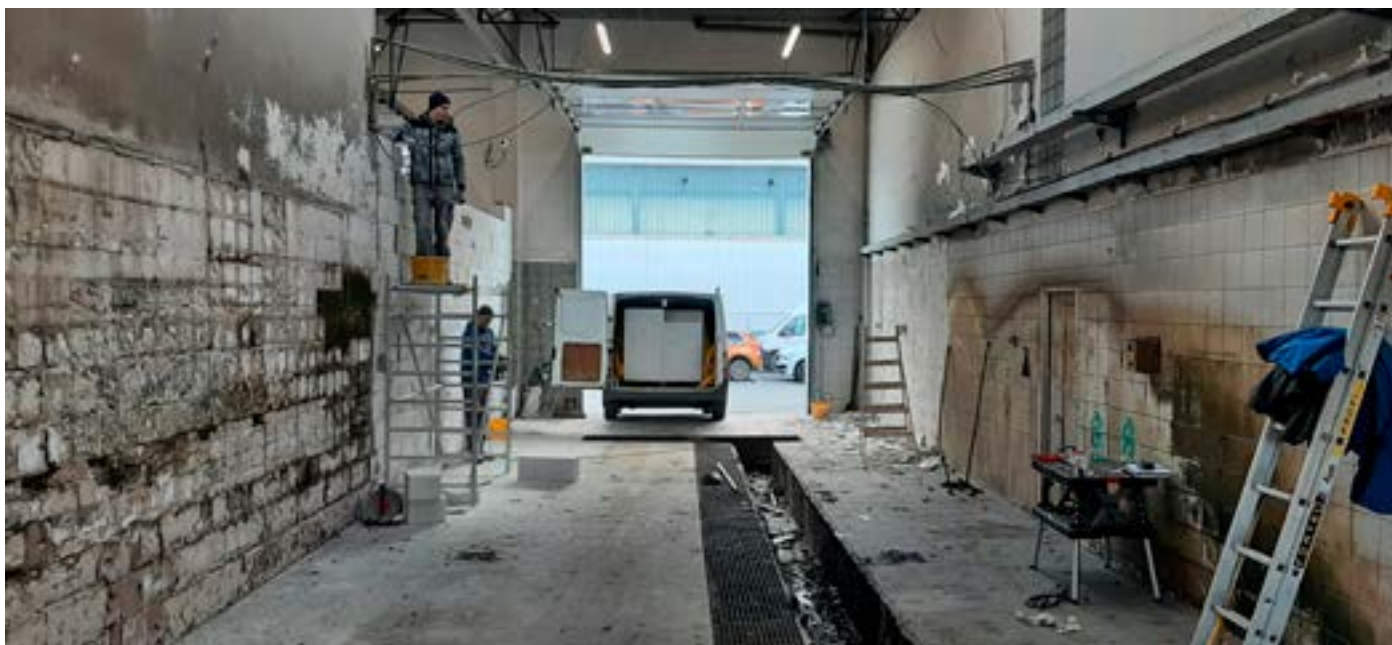
AAA Auto měla jasná kritéria pro novou mycí linku, která musí být splněna, aby vyhov-

ovala velkému objemu mytých automobilů. Základním požadavkem byla pochopitelně spolehlivost a schopnost zvládnout denní provoz umývání ojetých vozů. Druhým požadavkem byla vysoká kapacita, rychlost a efektivita mytí. A nezbytné bylo i kvalitní sušení, aby se dosáhlo profesionálního vzhledu umývaných automobilů. Chybět také nesmělo spodní vysokotlaké mytí, které je důležité pro odstranění znečištění ze spodní části vozidel. A posledním důležitým parametrem bylo co nejjednodušší ovládání mycí linky. Nová mycí linka pak měla být navržena tak, aby se vešla do stávajícího prostoru, aniž by bylo nutné ho rozšířit.

Řešení a realizace

Specialisté z modré divize mycích center společnosti AutoMax Group navrhli optimální řešení – tunelovou myčku speciálně upravenou pro potřeby AAA Auto. Musela být zkrácena délka dopravníku a byl přidán





zdvojený sušicí rám s dynamickým sušením, aby se zajistila vysoká kvalita sušení vozidel. Navíc byla myčka vybavena přípravou na oplach osmotickou vodou, pokud by tento program chtěl zákazník v budoucnu spustit.

Společnost AutoMax je výhradním dodavatelem mycích linek Degama/Autoequip. Portálové, tunelové a speciální mycí linky pro osobní, užitková a nákladní vozidla, ale i mycí linky pro autobusy a jiná

specializovaná vozidla prodává a instaluje již déle než 20 let. Technologie Degama/Autoequip patří mezi špičku na trhu v oblasti mycích linek pro osobní i nákladní vozidla už více než 55 let.

**CHEMIE PRO MYCÍ
CENTRA MA-FRA.
DOSTUPNÁ,
BEZPEČNÁ,
KVALITNÍ.**



MA-FRA®
cosmetics for your car

**TECHNICKÁ
PODPORA
PRO OPTIMÁLNÍ NASTAVENÍ CHEMIE
ZDARMA**



KDYŽ CHCETE, ABY SE VAŠI ZÁKAZNÍCI RÁDI VRACELI DO VAŠÍ AUTOMYČKY.

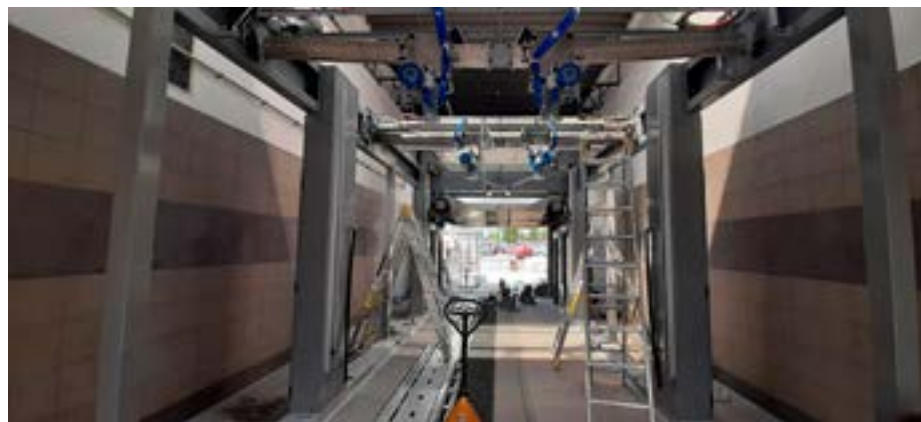
Mytí Výstavba tunelové mycí linky AutoMax

➔ Pro dané účely byla zvolena tunelová myčka Autoequip AE XL 7.24 s dopravníkem dlouhým 14,625 m, s technologií uvnitř 11,625 m s výškou mytí 2,4 m. Konstrukce je vyrobena ze žárově pozinkované oceli, lakovaná epoxidovým procesem, standardně v šedé barvě RAL7042. Standardně se dodává se šesti sloupy a venkovními služebními vchody z žárově pozinkované oceli, které jsou taktéž lakované.

K dispozici pro jednotlivé mycí cykly jsou namáčecí rám u vjezdu, šamponovací rám s aplikací chemického detergentu elektrickým dávkovacím čerpadlem, sedm kartáčů se štětinami Carlite, vertikální kartáče na posuvných nosnících z nerezové oceli, horizontální kartáč, rám oplachu, rám se samoschnoucím voskem s aplikací chemického produktu, obrysové horizontální sušení s motorizovanými fukary a boční fixní sušení určené ke středním a nízkým oblastem. Linka má také dvojitý vodní okruh pro použití vody z řádu nebo recyklované vody.

Automatické ovládání a bezpečnostní systém

Automatizace hraje klíčovou roli při provozu moderní tunelové mycí linky. Systém automa-



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

tického spouštění umožňuje snadné absolvování mycího programu. Vstupující vozidlo přijede na místo a spouští se mycí program. Po dokončení cyklu vozidlo přejede dále a myčka ví, že je hotovo. Elektronické ovládání přes PLC a světelné semaforey zajišťují plynulý a bezpečný průběh mycího procesu. Dopravník má tři rychlosti s mycí kapacitou max. 6 m za min.

Ruční klávesnice je pevně upevněná k podlaze a vyrobena z nerezové oceli. Je vybavena přepínači spolu s kontrolkami pro funkční nastavení a vypouštění vody během protizámrzové údržbě. Na druhé desce se nacházejí další ovládací prvky pro ruční ovládání, kde si můžete vybrat ze šesti různých předdefinovaných mycích programů. Základní funkce tohoto terminálu operátora zahrnují programování mycích programů a zobrazení celkového počtu mytí, jednotlivých programů a alarmů. Jedná se o jednoduché, efektivní a také docela intuitivní ovládání.

Časová náročnost

Nová tunelová mycí linka navržená a postavená pro tento velký autobazar je dokonalým řešením pro obrovský počet ojetých vozů, které



každodenně musejí projít mycím procesem. Celková realizace instalace trvala 10 dnů od chvíle, kdy kamion přivezl na místo všechny komponenty. Během 5 dnů se zvládly veškeré stavební práce, poté následovalo ladění, testování a předání investorovi.

Investice do kvality

Nová tunelová mycí linka pro AAA Auto představuje nejen investici do kvality mytí,

ale také do efektivity provozu. Díky technickým inovacím, včetně kombinace různých kartáčů a systémů sušení, je dosaženo dokonalého výsledku v co nejkratším čase. Ojetá vozidla představená zákazníkům AAA Auto se tak mohou prezentovat v nejlepším světle.

■ PR Automax
FOTO: archiv

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



NOVÉ SUPERMARKETY NA PUMPÁCH

Síť čerpacích stanic OMV a obchodní řetězec Billa zahájily nový formát spolupráce a společně představili další prodejní kanál pro čerstvé potraviny – obchody Viva Billa. První otevřeli oba partneři na čerpací stanici v ulici Strakonická u pražské Chuchle, do konce letošního roku vzniknou v Česku další tři takové obchody.

Více než tisíc položek

Čerpací stanice OMV Viva Billa obchodem vítá zákazníky v kompletně novém a jasně rozpoznatelném stylu včetně speciálně navrženého loga na totemu. Prodejní plochu rozšiřuje velký chladicí „ostrov“ s nabídkou čerstvých potravin zejména od českých dodavatelů. Sortiment obchodu zahrnuje osvědčené položky ze stálé nabídky řetězce Billa včetně čerstvého ovoce, zeleniny, uzenin, sýrů či nápojů, křupavého pečiva

i drogerie. Součástí nového designu obchodu na čerpacích stanicích je i rozšíření využití moderních technologií. Dosavadní plochy s tištěnými informačními materiály byly doplněny digitálními obrazovkami.

V nabídce Viva Billa zákazníci naleznou více než tisíc vybraných položek obchodního řetězce včetně privátních značek. Potravinami by měla Billa zavázat čerpací stanice OMV třikrát týdně přímo z centrálního skladu v Modleticích u Prahy. K objednání zboží využije OMV stávající systémy ve

vlastnictví Billa, do budoucna se stanice napojí na systém EDI.

„Kvalitní a čerstvé potraviny zákazníci požadují jako standard, a to kdekoli, kde nakupují. Nyní společně přinášíme tento standard i na čerpací stanice OMV, kde si zákazníci snadno a rychle pořídí každodenní nákup, jako kdyby zavítali do jakéhokoliv z našich prodejen. Ať už jsou na cestách, jedou z práce domů, nebo s rodinou na výlet, mohou nakoupit čerstvé a kvalitní potraviny,“ říká Liam Casey, generální ředitel Billa ČR. „Viva Billa by pro zákazníky měla být zárukou kvality a pro nás velkým závazkem v naplňování jejich očekávání“.

Ostatní se nemění

Zákazníci čerpacích stanic OMV s obchodem Viva Billa naleznou ve stálé nabídce i nadále kompletní sortiment žádaných a čerstvě připravovaných sendvičů a další-

ho občerstvení včetně oblíbené fairtrade kávy. Interiér pak doplní nepostradatelná relax zóna pro řidiče na cestách v duchu konceptu OMV Viva.

„Zastávka na čerpací stanici s obchodem Viva Billa dostává úplně nový rozměr, který jistě uvítá každý zaneprázdňený řidič na cestách. Naším společným cílem bylo nabídnout široký a zároveň pečlivě vybraný sortiment potravin, který zákazníkům ušetří čas. Během krátké zastávky cestou ze zaměstnání nebo na víkend mohou na čerpací stanici nakoupit všechny potřebné potraviny. Díky preciznímu návrhu celého konceptu jsme nebyli při výběru sortimentu do Viva Billa obchodu ničím omezeni a rozhodli jsme se vsadit především na čerstvost, na které staví i náš celkový Viva koncept. Výsledkem je komplexní nabídka potravin přizpůsobená požadavkům českých zákazníků,“ řekl generální ředitel společnosti OMV Daniel Vasilache, který se rovněž zúčastnil slavnostního otevření rekonstruované čerpací stanice.

Další tři prodejny Viva Billa by se měly otevřít na čerpacích stanicích OMV ještě do konce letošního roku. Konkrétně se jed-



ná o pražskou pumpu v Argentinské ulici (říjen 2023), následovat budou OMV v Karlových Varech na Pobřežní ulici a ve Strakonickách na Písecké (listopad 2023). Následně se bude vyhodnocovat životnost celého konceptu a na základě toho se budou po-

stupně objevovat další obchody Viva Billa na vybraných čerpacích stanicích OMV především ve městech.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



NOVĚ OTEVŘENO

POHODLNĚ NATANKOVAT, ALE I NAKOUPIT PŘI JEDNOM ZASTAVENÍ!
NOVĚ NA ČERPACÍCH STANICÍCH OMV PRAHA, STRAKONICKÁ A OMV PRAHA, ARGENTINSKÁ.



NA PUMPU NEJEN PRO POHONNÉ HMOTY

OMV není se svým konceptem Viva Billa první, kdo se snaží provozovat obchody s potravinami na čerpacích stanicích. Už v roce 2014 otevřely podobné minimarkety řetězce Shell (Billa) a Lukoil (Žabka). Zatímco ruský prodejce z trhu zmizel a jeho pumpy převzal maďarský MOL, obchody Billa se na čerpacích stanicích Shell ujaly a dnes jich najdete v žlutočervené síti celkem 70.

Proč se velcí potravináři zaměřují na malý formát prodejen u čerpacích stanic? Retailingový trh České republiky je typický popularitou velkých obchodních formátů. Jenže zákazníci postupně mění svůj životní styl a s tím také nákupní chování. To se pochopitelně promítá do vzniku dalších obchodních konceptů většinou menších rozměrů. Narůstají tendence realizovat pravidelně spíše menší nákupy v místě bydliště či po cestě z práce. Popularitu si tak získávají již menší prodejny s přesně cíleným zbožím.

Integrovaní minimarketů do čerpacích stanic se hojně praktikuje ve Velké Británii, kde provozuje minimarkety na svých

čerpacích stanicích například Esso (Tesco), BP (Mark&Spencer Food), Shell (Spar), v Německu zase Aral (Rewe), Shel nebo Jet (oba Spar) a také v Rakousku. Zkušenosti jsou veskrze pozitivní, neboť tento trend má rostoucí tendenci a počet takových čerpacích stanic roste. Důležitým kritériem je umístění prodejny tzv. po cestě. To zajišťuje, že nákup proběhne rychle a efektivně. Minimarkety jsou pro obchodní potravinářské řetězce zajímavé také z hlediska marže. Na rozdíl od hypermarketů totiž nemusí lákat zákazníky na slevové akce, ale sází na dlouhou otevřací dobu, přičemž počítají s tím, že zákazník chápe nutnost si připlatit.

V zahraničí na konceptu minimarketů pro prodejny u čerpacích stanic pracují všechny velké řetězce a řada z nich je ve spolupráci s petrolejářskými společnostmi už několik let v provozu. Příkladem je například koncept prodejen Billa express na rakouských čerpacích stanicích Jet provozovaných společností Conoco-Phillips. Aktivní v tomto směru jsou také společnosti Spar, Edeka a Coop.

Snaha rozšířit svoji prodejní síť prostřednictvím umístění minimarketů na čerpací stanice je pro potravinářské řetězce logická a skýtá hned celou řadu výhod. Čerpací stanice na rozdíl od prodejen potra-



vin mají v mnoha případech neomezenou provozní dobu. Ve velkých městech jedou často nonstop, v menších lokalitách a na vesnicích pak mají ve srovnání s obchody výrazně delší provozní dobou. Výhodnost minimarketu provozovaného v rámci čerpací stanice se pak násobí v zemích, kde je provozní doba klasických prodejen státem regulována nebo je zakázán prodej o sobotách, nedělích a svátcích a také je zakázáno mít otevřeno nepřetržitě přes noc.

Další výhodou realizace minimarketu na čerpací stanici je především vstup na zavedené obchodní místo s vybudovanou stálou klientelou a také snadná dostupnost prodejny pro motorizované zákazníky. Nezanedbatelnou výhodou je i zkušený a konsolidovaný personál, který je schopen po krátkém tréninku u potravinářského prodejce zavedení a prodej nového sortimentu bez větších problémů zvládnout.

Další výhodou je skutečnost, že provozovatel sítě čerpacích stanic získá zkušeného a velmi profesionálního partnera se silným jménem, který zaručuje určitou kvalitu. Spojenectvím s velkým řetězcem s fungující vlastní logistikou odpadá provozovateli čerpací stanice poměrně velká porce starostí.

Velkou předností je také vysoká úroveň znalostí o prodejnosti všech artiklů, což umožňuje ideálně formovat skladbu nabídky pro minimarket, která je samozřejmě ve srovnání se supermarketem, popřípadě hypermarketem omezená. Díky centralizované obchodní politice potravinářského řetězce jsou další výhodou nízké nákupní ceny, které otvírají prostor pro optimalizaci prodejních marží. Ani provozovatelé největších sítí čerpacích stanic vzhledem k daleko menšímu celkovému obratu nemohou dosáhnout úrovně vstupních cen v daném segmentu suchého zboží. Výsledkem spojení čerpací stanice a minimarketu je nakonec zvýšení počtu zákazníků.



Plnohodnotné a přitom efektivní zavedení minimarketu vyvolá potřebu provést nutné úpravy stávající prodejny. Koncept miniprodejen se všeobecně podobá běžnému standardu prodejen na čerpacích stanicích, a tak není potřeba provádět nákladné rekonstrukce. Zásadní odlišností jsou zejména výšky regálových gondol a rozšíření chladicích skříní a regálů.

Šířka sortimentu minimarketů na čerpacích stanicích přesahuje tisícovku nejprodávanějších prodejních položek a měla by uspokojit požadavky téměř každého, kdo potřebuje udělat běžný nákup či rychle doplnit chybějící zásoby v domácnosti. Stávající sortiment zboží na čerpacích stanicích to samozřejmě výrazně rozšiřuje a obohacuje hlavně o čerstvé potraviny, jako je mléko a mléčné výrobky, jogurty, sýry, balené masné produkty, uzeniny, pečivo i ovoce a zelenina. Kromě toho jsou zde k dostání i další potraviny, jako je například mouka, sůl, rýže, těstoviny, oleje a další nezbytnosti pro přípravu teplého jídla v domácnosti. V nabídce lze také najít jak české, tak světové značky zboží anebo i zboží privátní značky. To ukazuje řetězec Billa na pumpách Shell a naváže na to jistě i v rámci konceptu Viva Billa na OMV. Vedle čerstvých potravin zahrnuje typický sortiment minimarketů



i položky, které čerpací stanice standardně nabízejí. Jsou top třeba cukrovinky, vína, slané pochoutky, nealkoholické nápoje a pivo. Nechybí ani základní drogerie, kosmetika či krmivo pro zvířata nebo běžný sortiment autodoplňků pro řidiče.

Původní skladba sortimentu čerpací stanice se nutně zužuje ve prospěch potravin, což je dáno i kapacitou chladicích boxů. Další regálová kapacita v čerpací stanici pro nabídku potravinářského sortimentu jde zpravidla na úkor zúžení nabídky kategorie automotive, hračky a dárkové zboží. Součástí prodejny je také malé bistro, jehož základem je prodej. Gastroúsek by pak měl ideálně zahrnovat minipekárnu, ve které se dopéká pečivo ze zmražených polotovarů. K tomu je dobré nabídnout třeba hotdog nebo panini.

Při pohledu za hranice se zavádění minimarketů na čerpací stanice jeví jako trend. Za předpokladu správné volby příslušné lokality to ostatně přináší prospěch jak petrolejářům, tak potravinářům. Proto se dá do blízké budoucnosti očekávat masivnější nástup minimarketů i na výrazně saturovaný český trh čerpacích stanic.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



SLADKÝ STRAŠÁK

Cukru se v posledních letech přezdívá „bílý jed“. Podle odborníků na výživu je ale toto tvrzení poněkud přehnané. Sacharidy naše tělo potřebuje. Jde jen o množství. Jednoduchého cukru totiž konzumujeme nadbytek a přidává se i do potravin, ve kterých by být nemusel. Lze příjem cukru omezit i tehdy, pokud se často stravujeme u čerpacích stanic?

Sacharidy jsou hlavní složkou lidské stravy, měly by činit 50–60 % celkové energetické potřeby. Většinu z toho by však měly tvořit tzv. složené cukry neboli polysacharidy, především škrob. Jednoduché cukry, tzv. bílý cukr, pak jen 10 procent. Problémem jsou přitom hlavně přidané cukry, ne ty, které se v potravě vyskytují přirozeně.

Cukry jsou skoro ve všech potravinách

Enormní spotřeba cukru, především sacharózy neboli bílého cukru, ale i fruktózy či glukózy, je celosvětový problém. U nás připadá na jednoho člověka skoro 40 kg cukru ročně, což je dvojnásobek doporu-

čovaného množství. Na rozdíl od jiných složek stravy jsou právě jednoduché cukry ve výživě tím nejzbytečnějším, a přitom se jejich konzumace stále zvyšuje. Významným zdrojem cukru jsou slazené nápoje, ale i různé tyčinky, ovocné jogurty i mléčné dezerty, med, ale také ovoce, cukrovinky, oplatky, sušenky, sirupy. Fruktóza, respektive glukózo-fruktózový sirup či modifikovaný škrob, se pak přidávají do nejširší škály potravin. „Například fruktóza, hojně přidávána do nápojů, cukrovinek, je považována za jeden z hlavních faktorů nárůstu obezity v dětské populaci. Nadměrný příjem fruktózy podporuje také vznik inzulinové rezistence (necitlivost buněk vůči působení inzulinu) a zvý-

šenou tvorbu tuku,“ varuje dietoložka Karolína Hlavatá.

„Bílý rafinovaný cukr i cukr třtinový nedodává tělu žádné živiny, jen kalorie. Jeho nadměrná konzumace vede k obezitě a s ní souvisejícími potížemi: vyššímu riziku vzniku diabetu, infarktu a mozkové příhody, vysokému krevnímu tlaku, nadměrné zátěži pro kloubní a pohybový aparát a řadu dalších,“ vysvětluje lékař Ondřej Nývlt ze Světa zdraví. Výrobci se občas snaží přelstít zákazníky tím, že nazvou cukr jiným, zdravěji znějícím jménem, jako je třtinový cukr či kukuřičný sirup. Čtete proto pozorně štítky, hledejte hnědý cukr, kukuřičný sirup, maltózu, fruktózu, dextrozu, melasu, agávosý sirup, rýžový sirup,

třtinový cukr a sirup, což je všechno jen obyčejný cukr, který škodí zdraví. „Mela-sa, med a javorový sirup jsou také přídavné cukry, a i když nejsou vždy zpracované jako rafinovaný cukr, mají stejně nebezpečné účinky,“ upozornila neurovědkyně Nicole Avena.

Proč jsou některé na první pohled prospěšné potraviny plné cukru? „Jsou za tím chuťové a technologické důvody,“ říká docent Jaroslav Havlík, odborník na výživu z České zemědělské univerzity. Cukr funguje jako pojídlo, které tvoří texturu a hustotu produktu, pečivu nebo sušenkám dodává barvu, ve vyšších dávkách se používá také jako konzervant.

Ještě důležitější je pro výrobce aspekt chuti. Pokud zákazníkovi něco lahodí, je pravděpodobné, že to přistě vloží do nákupního košíku znovu. „Výrobci mají na své výrobky senzorické testy a přesně vědí, kolik cukru, ale i tuku přidat, aby byl výrobek chutnější, a tudíž i kupovanější,“ potvrzuje Havlík.

Právě tento skrytý cukr je důvodem jeho přílišné konzumace. Podle dat Českého statistického úřadu ho každý obyvatel Česka za den sní v průměru 93 gramů, zatímco maximální doporučená denní dávka činí okolo 50 gramů, to je zhruba deset bílých kostek.

Rekordu v konzumaci cukru Češi dosáhli rok po revoluci, kdy každý dokázal sníst v průměru 44 kilogramů cukru. I když podle Českého statistického úřadu spotřeba cukru a limonád klesá, pořád se jedná



o ohromné množství. Zatímco v roce 2011 činila roční spotřeba na hlavu 38,6 kilogramu, o šest let později to bylo o 3,7 kilogramu méně. Podobně pozitivní trend kopírují limonády – ze 109 litrů na osobu za rok 2008 jsme se do roku 2017 propili k „pouhým“ 89,3 litru.

Jak se orientovat při nákupu

Na etiketách výrobků zpravidla najdeme dva údaje: celkový obsah sacharidů a podíl jednoduchých sacharidů. Oba údaje se většinou vztahují na 100 g dané potraviny nebo na 1 porci. „Všímat si musíme obou údajů, přičemž zejména podíl

jednoduchých sacharidů by měl být co nejnižší. Rozdíl mezi jednotlivými výrobky poznáte snadno, pokud si jich několik zkusmo porovnáte. O zdravotnosti výrobků však vypovídá i údaj o zastoupení vlákniny. Za nejvhodnější můžeme považovat výrobek, který není (nebo jen minimálně) doslazovaný, obsahuje tedy pouze pro danou potravinu přirozené sacharidy a má vyšší obsah vlákniny. Takovými výrobky jsou například celozrnné pečivo, přílohy či nedoslazované snídanové cereálie,“ vysvětluje dietoložka Hlavatá.

Pokud si vybíráte sladkost, z hlediska vzniku obezity je nejhorší ta, která v sobě kombinuje sacharidy a tuk. Taková dobrota je energetickou bombou (například kokosovo-čokoládová tyčinka obsahuje v jedné 57g porci 14 g tuku a 36 g převážně jednoduchých sacharidů).

U nápojů je ideální nesladit vůbec. „Na pečení se hodí cukr a med, pokud volíte odlehčené varianty, můžete přidat některé z náhradních sladidel určených k tepelné úpravě,“ říká Karolína Hlavatá.

Zdravé alternativy u čerpacích stanic

I na čerpacích stanicích lze najít potraviny, které obsahují jen minimum přidaných cukrů. Orlen Benzina kupříkladu přidala do nabídky ovocná smoothie, MOL koncept sypaných ořechů a sušených plodů a OMV zase čtyři čisté přírodní veganské nápoje, které zahrnují dvě vitamínové vody a dva ledové čaje, vše bez přidaného cukru, sladidel, umělých aromat, kon-



➔ zervačnických látek a barviv. „Do nápoje Reload s příchutí borůvka-açaí je navíc dodán koenzym Q10 a vitamínovou vodu Drive s chutí limetka-pomelo doplňují zelená kávová zrna. Čaje matcha a šípkový se vyrábějí pomocí infuzního procesu, při němž se do čaje extrahují cenné, vysoce kvalitní látky. Při této tradiční metodě se používají pouze skutečné byliny bez přidání čajových extraktů,“ přibližuje inovace Michal Janda.

Podle odbornice na výživu, Ivy Málkové z organizace STOB (Stop obezita), je rozhodně dobře vyhnout se například zahusťeným slazeným mlékům v tubě, stejně jako svačinkám pro děti, které se skládají hlavně z tuku a cukru. Na tyčinkách, ke kterým je přibalená nutela nebo tavený sýr, je hezké jen to, že jsou v malinkém balení. Nutela ani tavený sýr totiž nejsou pro zdravou výživu vhodné.

Limonády, ovocné džusy, sportovní nápoje, ledové čaje – tyto a další slazené nápoje jsou zálučným zdrojem přidaného cukru. Jedna plechovka oblíbené coly v sobě například skrývá 9 lžiček cukru, což přesahuje doporučený denní limit American Heart Association, který je šest lžiček denně. „Slazené nápoje vyrobené z ovoce jsou jako tekutý cukr, který dodá hodně kalorií bez toho, aby zasytil,“ řekla doktorka Avena. Ta navrhuje nahradit limonády minerální vodou bez cukru a kalorií a ovocné nápoje a džusy vyměnit za čistou vodu s plátkem ovoce.

Se 100% džusy je to komplikovanější. Sice neobsahují přidaný cukr, ale přesto



jej mají vrchovatě. „Když si lidi přečtou, že jsou bez přídavku cukru, myslí si, že je to nízkokalorické, ale přitom mají džusy okolo 2000 kilojoulů na litr,“ vysvětluje Iva Málková. „Je to trochu matoucí reklama, jsou plné cukru z ovoce, který je sice vhodnější než cukr z řepy, ale energie má stejně. Proto bych si koupila na chuť jeden malý, ale rozhodně ne dva litry.“

I nealkoholické pivo patří v nápojích k lepším volbám. Obsahuje výrazně méně cukru než slazené nápoje. Iva Málková vidí nealko pivo a k tomu pečivo se sýrem jako jednu z lepších variant stravování se na pumpách. Ještě lepší variantou je dát

si místo piva zakysaný nápoj. Pokud máte chuť na něco sladkého, pak si vyberte například hořkou Fidorku. „Je z kvalitní hořké čokolády a v přiměřeném množství,“ říká Málková. Stejně tak i sušenky doporučuje nakupovat v menším množství a croissanty raději vůbec nebrat, protože jsou poměrně tučné.

Ideálním řešením jídla u čerpací stanice se pak podle Málkové stal tuňákový salát Rio Mare, který obsahuje opravdu jen tuňáka a zeleninu, žádný cukr. K němu pečivo.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



EXTREM

SEMTEX

Evency

PETROL
PARTNER



NO TAURINE
ENERGY DRINK
Guarana & Matcha



EXTRÉMŇÍ

ENERGIE



MOL NA PRAHU NOVÉ ÉRY KÁVOVÉ KULTURY

„Občerstvení Fresh Corner je oblíbenou zastávkou na cestách českých řidičů. Nyní jsme si pro ně připravili prémiovou novinku, kterou společnost vybírala a testovala přes dva roky,“ říká mimo jiné Jan Semotán, ředitel maloobchodu MOL Česká republika v rozhovoru pro Petrol magazín.

První Fresh Corner se v Česku pro zákazníky otevřel již v roce 2015 ve Vyškově u Brna. Jak se od té doby proměnilo občerstvení na českých silnicích?

Síť restaurací Fresh Corner jsme od té doby rozšířili už na více než 250 čerpacích stanic a zcela jsme tím proměnili standard občerstvení na cestách. Naučili jsme totiž řidiče, že

mohou dostat na čerpací stanici komfortní služby a kvalitní jídlo a nápoje. Ve Fresh Corneru připravujeme nabídku na míru jejich přáním a potřebám. I proto jsme dlouhodobě jedním z nejlépe hodnocených občerstvovacích konceptů na cestách.

Zároveň se snažíme nejen vycházet vstříc jejich očekáváním, ale neustále je překonávat a přicházet s novými vylepšeními. Ať už

jde o interiéry a vybavení našich restaurací, nabídku jídel připravených na míru přáním a potřebám všech lidí na cestách, nebo třeba o novou kávu. Ta je úplnou novinkou, na kterou se již nyní mohou těšit všichni naši zákazníci.

K jakým konkrétním proměnám za tu dobu došlo?

Právě káva je dokonalým zosobněním změny, kterou Fresh Corner nastartoval. Doba, kdy se řidiči museli spokojit s kávou v malém plastovém kelímku, je už pryč. Fresh Corner přinesl řidičům úplně novou úroveň kvality. Připravujeme totiž výběrovou kávu srovnatelnou s tím, co si lidé mohou dát v kavárně. Není proto divu, že se dnes skoro 70 procent lidí těší při cestě autem na zastávku na kávu.

Pro spoustu řidičů je dnes šálek kávy tím hlavním, na co se na čerpací stanici těší. Podle našeho průzkumu si ji tam dává 9 z 10 lidí a jen pro představu – ve střední a východní Evropě prodáme v našich Fresh Cornerech jeden šálek zhruba každé dvě vteřiny. A víme, že se k nám naši zákazníci vrací, protože tak dobrou kávu zkrátka jinde nedostanou.

Proč jste se nyní rozhodli přijít s novou kávou?

Neustále se snažíme zlepšovat a vycházet vstříc přáním svých zákazníků. Proto jsme poslední dva roky pečlivě pracovali na vývoji nové kávy, která znovu pozvedne laťku chuti a kvality dostupné na čerpacích stanicích. Do testování jsme zapojili přes dva tisíce našich zákazníků ze šesti zemí – a připravili jsme kávu, která přesně odpovídá jejich preferencím. Dá se tedy říci, že právě zahajujeme zcela novou éru kávové kultury na českých silnicích.

V čem je nová káva unikátní?

Připravili jsme ji ve dvou podobách. Jednak jde o variantu pro samoobslužné kávové stroje v podobě směsi arabiky a robusty, která bude dostupná ve všech 303 Fresh Cornerech v ČR. Druhá varianta je 100 % jednodruhová arabika z Brazílie. V druhém případě to znamená, že nejde o směs různých káv, ale že všechna zrna pocházejí ze stejné oblasti. Konkrétně se jedná o oblast Minas Gerais v Brazílii. Brazílie je největším celosvětovým producentem kávy – a právě region Minas Gerais je zase největším producentem kávy v Brazílii. V této oblasti má pěstování kávy obrovskou tradici a zdejší zrna se těší vynikající pověsti. Na české silnici se tedy dostává prestižní káva s velmi významným rodokmenem.

Naše nová arabika ale není jedinečná jen původem, ale hlavně chutí. Pečlivě sklizené a selektivně vybrané kávové třešně jsou zpracovávány suchou metodou, která dodává zrnům jedinečnou sladkost a ovocné tóny. Ty podtrhuje pražení na střední stupeň, které probíhá výhradně v prestižní pražírně Roastar, a to na nejmodernějších italských strojích.



Jak tedy nová káva chutná?

Hned na první doušek poznáte, že jde o kvalitní a kvalitně zpracovanou kávu. Má příjemný sladký profil a jemné, krémové tělo. V chuti můžete rozpoznat sladkou mléčnou čokoládu, čerstvě pražené mandle, marcipán nebo krémový máslový karamel. Nemusíte ale být žádný zkušený degustátor, abyste si ji vychutnali. Dbali jsme na to, aby chutnala jak kávovým nadšencům, tak každému, kdo si chce zkrátka jen dopřát zasloužený šálek na cestě.

Proto jsme také volili kávu, která se hodí pro více kávových nápojů. Výborně chutná jako espresso, ale skvěle se hodí i třeba pro flat white nebo macchiato.

Jak probíhal vývoj?

Na vývoji jsme spolupracovali s odbornou baristkou Anitou Nagyovou-Bertókovou. Ta je mimo jiné certifikovanou degustační porotkyní, odbornicí na akcích World Coffee Events, ale třeba i trenérkou v rámci světového kávového šampionátu. Zároveň je vedoucí oddělení kávy ve společnosti Roastar. Ta testovala desítky odrůd a směsí a hledala ty nejlepší pro naše Fresh Cornery. Následovalo několik kol interních a zákaznických testů. Zkoušeli jsme nejen jednotlivé kávy, ale třeba i různé profily pražení. Mysleli jsme při tom třeba i na to, aby byla káva vhodná pro různé nápoje. Proto jsme také spolupracovali se stovkami ochutnavačů z různých zemí.

Chceme zákazníkům přinést skutečnou kvalitu na té nejvyšší úrovni. Záleží nám na tom, aby si každý doušek naší nové kávy opravdu vychutnali. Pečlivě proto dohlížíme na každý detail v procesu přípravy. Klíčovým

krokem je pražení kávy, a proto jsme se rozhodli navázat spolupráci právě s pražírnou Roastar. Ta se podílela na vývoji kávy a zajišťuje pro nás, aby se dokonale rozvinula chuť každého kávového zrnka – a aby každý šálek naší nové kávy poskytl řidičům maximální potěšení.

Kvalitní káva je jedna věc, jak ale dbáte o správnou přípravu kávy?

To je další z oblastí, ve kterých Fresh Corner posouvá hranice kvality občerstvení na českých silnicích. Kromě klasických samoobslužných kávovarů totiž máme na řadě čerpacích stanic i profesionální baristické vybavení. Naši vyškolení baristé vám tam kávu připraví přesně tak, jak byste to očekávali v jakékoli kavárně. Třeba flat white dělají přímo podle receptu, který Anita vyvinula pro tuto novou kávu.

Pokud zákazníkům nová káva zachutná, budou si ji moci koupit domů?

Ano, a to nejen v klasickém to-go kelímku. Budeme totiž prodávat i samotná zrna a také novinku v podobě kapslí kompatibilních s nejrozšířenějšími značkami kávovarů. Nabízet je budeme v několika variantách, takže si lidé budou moci doma udělat ostré ristretto i třeba větší lungo.

Jde o další příklad toho, jak se snažíme vycházet vstříc svým zákazníkům. Víme, že jim naše káva chutná a že se na ni při jízdě těší. Proto jim chceme dopřát, aby si mohli příjemnou atmosféru našeho Fresh Corneru odnést i domů.

■ PR MOL
FOTO: archiv

TŘI TÝDNY NEJEN S ELEKTROMOBILEM

Jižní Korea letos hostila Jamboree, tradiční setkání skautů z celého světa. Mezi 40 tisíci účastníky ze 150 zemí bylo také 413 Čechů. Velkolepou akci sice nakonec předčasně ukončila tropická bouře Khanun, přesto si účastníci přivezli domů spousty dojmů a zážitků. O své zkušenosti s individuálním cestováním po této vyspělé asijské zemi se s námi podělila naše bývalá kolegyně, který byla jednou z účastnic skautského festivalu.

Čerpací stanice

V Česku na čerpací stanici vyřešíme vedle tankování pohonných hmot i všechno ostatní od teplého oběda, zakoupení kapaliny do ostříkovačů až po nákup zapomenutého dárku. V Koreji však většina čerpacích stanic nabízí pouze paliva. Již na první pohled poznáte rozdíl od těch evropských. Nepatří totiž zrovna mezi výstavní objekty, které zde stojí podél silnic nebo v městské zástavbě. Čerpacích stanic v zemi, která je rozlohou podobná jako bývalé Československo, je navíc mnohem méně než u nás.

Při odbočování ze silnice k čerpací stanici na vás nezárí totémy s nabídkou prémiových paliv ani informací o otevření nové mycí linky nebo zajímavého menu v restauraci. Její dominantou také není moderní shop s širokým sortimentem a solárními panely na střeše. Čerpačka spíše patří mezi nenápadné objek-

ty. Stejně je to ve městě i na dálnici, kde najdete pouze výdejní stojany a kompresor pro dofouknutí kol. K občerstvení na dálniční odpočívce slouží tzv. foodcourty a centrální toalety. Elektromobily pak mají na odpočívkách parkovací stání s dobíjecími stojany, často zde stojí i více stojanů od několika provozovatelů.

Městská čerpací stanice stojí mezi vysokými budovami, má totem a malou pokladnu k zaplacení. Není propojená s místními supermarkety a nenahrazuje místa k rychlému nákupu. V husté zástavbě jsou k vidění i čerpací stanice se stojany umístěnými pod střechou kvůli úspoře místa.

Prémiová paliva nebývají součástí nabídky. Tankování je tedy o to snadnější. Zvolíte barvu pistole dle druhu paliva a můžete tankovat. Platí se přímo u stojanu, kde se pohybuje plačar s peněženkou a terminálem. Pokud jste cizinec, obsluha čerpací stanice se ochotně nabídne a natankuje palivo za vás.

Elektromobilita v Koreji

Nabíjecích stanic je v Koreji opravdu hodně, a protože v této zemi platí poměrně přísná pravidla a nízké nastavené rychlostní limity, není třeba dobíjet příliš často. Měli jsme půjčený elektromobil Kia EV6: první dva dny ve verzi s baterií o kapacitě 77,4 kWh, pohonem zadních kol a výkonu 173 kW a následně 3 týdny čtyřkolku s větším akumulátorem a výkonem 239 kW.

V prvním případě jsme elektromobil využívali jako logistické zabezpečení české skautské výpravy. Elektromobil jsme zvolili zejména z finančních důvodů, protože na něj autopůjčovna v centru města nabízela velké slevy. Zároveň jsme očekávali i nízké provozní náklady. Navíc jsme potřebovali automobil s dostatečně velkým vnitřním prostorem, aby se do něj vešla až 2 m dlouhá prkna pro stanové podsaďy. Tohle všechno elektrická Kia, která, mimochodem, získala mimo jiné prestižní ocenění Evropský automobil roku 2022, splňovala.

S první kiau jsme najezdili okolo 600 km především po dálnicích, kde je nejvyšší povolená rychlost 110 km/h (jen na vybraných úsecích). Venku panovaly teploty okolo 35 °C, takže klimatizace pracovala na plné obrátky. Všichni cestující oceňovali tichý provoz a solidní vnitřní prostor stejně jako velký počet nabíjecích slotů vpředu i vzadu. Řidič byl nadšen dobrou dynamikou, což přišlo vhod v hustém korejském provozu. Příjemně se pracovalo i s celým infotainmentem. Na druhou stranu byl z auta kvůli malé ploše prosklení špatný výhled do stran, což v úzkých korejských uličkách nebylo nic příjemného zejména v noci. Velice dobře fungovala vestavěná navigace, která nám značně usnadňovala cestování po celé Koreji.

Mimo jiné uměla zobrazovat všechny nejbližší nabíjecí stanice, které ovšem uměla rozdělovat už jen na pomalé střídavé (AC) a rychlé stejnosměrné (DC), přičemž ve druhé množině se schovávalo cokoliv od výkonu 50 kW a výše. Díky moderní platformě s napětím 800 V umí model EV6 nabíjet výkonem až 240 kW, takže jsme vždy hledali co nejvýkonnější nabíjecí stanice. Nejrychleji se nám v Koreji podařilo nabíjet výkonem 150 kW.

Obecně nepředstavovalo nabíjení žádný velký problém, co se týče počtu a obsazení stanic. Ten se ukázal při platbách za nabíjení. Zpočátku jsme totiž byli vybaveni jen běžnými platebními kartami z našich bank a dále kartami společnosti Revolut a Wise. Při prvních pokusech o nabíjení jsme zjistili u cca pěti různých stojanů, že naneštěstí karty nejsou platebními



terminály stojanů akceptovány. Občas byl navíc terminál blokován pro členské karty jedné společnosti a výsledku jsme se nedobrali ani při stahování nejrůznějších aplikací. Nakonec nás zachránili na policejní stanici, kde měli na parkovišti nabíjecí stojan, který zahraniční platební karty akceptoval.

Kia naštěstí byla velice úsporná. S průměrnou spotřebou 16,5 kWh/100 km jsme s jedním nabíjením ujeli přes 600 km a automobil vraceli s baterií nabitou na 20 % kapacity. Celkové náklady spojené s výpůjčkou tak mimo půjčovného ve výši cca 4000 Kč byly už jen 300 Kč za nabíjení a 600 Kč za dálniční kartu.

Strasti a slasti nabíjení

Druhá výpůjčka silnější čtyřkolky byla již čistě soukromá na tři týdny cestování po Koreji po skončení Světového skautského setkání. Auto využívalo první dva týdny pět lidí a potom čtyři. Nikdy nebyl problém se do něj vejít, i když z členů posádky měl každý velký a malý batoh a ještě jsme vezli tašku plnou jídla. Při této cestě jsme již vyřešili nabíjení místní platební kartou. I tak jsme ale často naráželi na některé problémy. Překvapila nás zejména nízká rychlost nabíjecích stojanů u dálnic, kde se nám nikdy nepodařilo nabít vyšším výkonem než 40 kW. V několika případech se nám také stalo, že jsme očekávali plnou dobu nabití kolem jedné hodiny, takže jsme vyrazili na procházku po městě a během 10 minut dorazila SMS zpráva, že nabíjení bylo ukončeno a je nutné uvolnit místo u nabíjecího stojanu, jinak budeme pokutováni. Namísto potřebných 60 kWh se však nabila ani ne desetina potřebného množství.

Přejeli jsme proto do jiné části města ke stojanu jiného provozovatele, kde už jsme u nabíjení radši čekali a opět jsme byli zhruba po půl hodině nabíjení odpojeni, když do plného nabití chybělo ještě 30 kWh. V obou případech se na stojanu předem zadávalo také požadované množství energie a na korejské kartě nám tak zůstával blokován velký objem peněz, který byl uvolněn až po určité době. Stěžovat si však hned na místě na provozovatele nešlo, protože na stojanech chyběl jakýkoliv kontakt.

Zkušenost s cestováním po Jižní Koreji však byla nesmírně zajímavá. Neskutečné zážitky v této pro Evropana exotické zemi několikrát předčily problémy, které nás potkávaly a které byly často spojené s neznalostí místního prostředí.

■ AUTOR: Kateřina Kočová
FOTO: archiv



OHROŽENÝ DRUH



Poslední generace osobního vanu Volkswagen Multivan T7 představuje velký posun ve filosofii tohoto modelu. Zatímco předchůdce s označením T 6.1 vycházel z užitkového modelu Transporter, předloňská novinka vůbec nemá užitkovou alternativu. Asi nejefektivnější z hlediska úspory dynamiky, paliva i emisí CO₂ je varianta s osvědčeným turbodieselem 2,0 litru, kterou jsme si v prodloužené verzi Long krátce vyzkoušeli.

Design aktuálního Multivanu se od svého předchůdce výrazně liší. Příklad připomíná menší model Caddy, jinak je na detailech vidět, jak moc hrála při jeho konstrukci roli aerodynamika, která se podílí na úspoře paliva i na aerodynamické hluku, který proniká do interiéru ve vyšších rychlostech. Protože je Multivan T7 určen výhradně pro přepravu osob, byla právě nízká hladina hluku v interiéru zásadní.

Testovaná varianta byla ve výbavě Life, která se od nejvyšší Style liší světlomety. Zatímco nejluxusnější výbava disponuje světlo-

mety IQ.Light LED Matrix s maticovým vykrýváním míst, kde by mohla oslnit protijedoucí účastníci silničního provozu, zde najdete standardní LED světlomety s manuálním nastavením sklonu při větším zatížení vozidla. I zde ovšem funguje automatické přepínání dálkových světel.

Největším pokrokem ve srovnání s předchůdcem představuje interiér. Tvrdé plasty sice zůstaly, ale design se výrazně přiblížil osobnímu automobilu. Palubní deska vychází z modelů Golf a Caddy, posaz za volantem je příjemný, i na dlouhých cestách jsou

sedadla dobrou oporou a řidič má perfektní výhled dopředu i do stran. Výbava je rovněž na úrovni i u méně luxusních verzí. Nechybí klimatizace, velký dotykový displej, možnost bezdrátového dobíjení mobilního telefonu, aplikace Apple Car play a Android Auto, bezklíčový přístup a startování tlačítkem a spousta dalších prvků, které vám ulehčí život za volantem včetně jízdních asistentů.

Multivan si však většina kupuje kvůli vnitřnímu prostoru, který umožňuje bezpočet variant jeho uspořádání. K dispozici máte základní verzi s délkou 4973 mm nebo testovanou prodlouženou variantu Long, který je dlouhá 5173 mm. Obě mají stejný rozvor 3124 mm a liší se pouze délkou zadního převisu. Naše provedení disponuje sedmi-místným interiérem, přičemž sedadla druhé a třetí řady jsou samostatná, nastavitelná a vyjímatelná. Díky kolejnicím v podlaze je navíc možné si celý interiér uzpůsobit přesně podle vlastních potřeb. A pokud sedadla druhé řady vyjmete (jsou trochu těžší, ale stále dobře přenositelná), získáte menší dvoumístnou ložnici nebo stěhovák, do kterého

naložíte bez problémů i předměty s délkou 2,6 m a výškou až 1,3 m. Předměty se pak díky velkému zadnímu víku a posuvným bočním dveřím dobře nakládají dovnitř a vykládají ven.

Multivan dnes můžete mít se zážehovými motory 1,5 (100 kW) a 2,0 litru (150 kW), s dvoulitrovým turbodieselem anebo jako plug-in hybrid, který kombinuje zážehový čtyřválec 1,4 litru a elektromotor s celkovým výkonem 110 kW. Všechny modely mají poháněná pouze přední kola prostřednictvím samočinné dvouspojkové převodovky DSG. U verzí se spalovacími motory má sedm stupňů, plug-in hybrid disponuje šestistupňovou převodovkou.

Pod kapotou testovaného modelu byl vznětový přeplňovaný čtyřválec s označením EA288 Evo. Ten ze zdvihového objemu 1968 cm³ dostane největší výkon 110 kW a točivý moment až 360 N.m. Zvládne přitom akcelarovat z klidu na 100 km/h za 11,6 s a dosáhne nejvyšší rychlosti 190 km/h. Podle nomy WLTP si pak v kombinovaném cyklu vystačí s 6,6 litry nafty na 100 km. Aby tento moderní turbodiesel dokázal bez problémů plnit přísné emisní normy Euro 6D, dostal mimo jiné katalyzátor SCR s dvojitým vstřikováním kapaliny AdBlue, což podle výrobce snižuje jedovaté oxidy dusíku až o 80 procent.

Motor na těžší MPV bohatě stačí. Možná nevykazuje oslnivými dynamickými parametry, ale netrpí ani nedostatkem výkonu. Je to ideální základ, na kterém by měl Multivan T7 stavět. I s plnou náloží lze bez problémů udržovat solidní dálniční průměr a spotřeba se bez problémů vejde pod 7 litrů na 100 km. Pokud se rozhodnete pro svižnější jízdu (charakter automobilu vás však k tomu vůbec nenutí), zvýší se spotřeba lehce nad 8 litrů.

Jízda s tímto Multivanem je velmi snadná, jízdní vlastnosti jsou bezproblémové. Řízení je přesné a hladké, podvozek dobře skrývá nedotáčivý charakter a 16palcová kola verze Life s profilem 65 přispívají k vysoké úrovni jízdního komfortu. Ani mi nevadilo, že testovaná verze neměla adaptivní tlumiče, které si lze objednat za příplatek. Z jízdy rozhodně nemáte pocit, že řídíte přes 5 metrů dlouhou a bezmála 2 metry vysokou krabici. Aerodynamický hluk proniká do interiéru tak, že výrazněji neovlivňuje produkci audiosystému ani konverzaci cestujících.

Nový Multivan potěší všechny, kteří hledají univerzální, úsporný, prostorný a vícemístný automobil, který nemusí vždy jezdit plně naložený až po střechu. Není možné vyzdvižovat



jednotlivé vlastnosti, protože tento automobil perfektně funguje jako celek. A v současné době potěší i cenou. I když si tento model z nabídky Volkswagen Užítkové vozy vydobyl na trhu pozici prémiového MPV, kterému dokáže konkurovat pouze třída V od Mercedesu, současné akční ceny je výrazně přibližují mainstreamu. Multivan 1.5 TSI stojí méně než milion, testované provedení ve výbavě Life přijde v základu na 1 298 411 korun. Příplatková výbava pak navyšuje cenu o bezmála 200 tisíc.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





Herečka, kterou si diváci pamatují hlavně díky pohádce „O princezně Jasněnce a létajícím ševci“, našla v automobilu druhý domov. Zpívá si tam, učí se, vyřizuje telefony, a když má nějakou bolístku, má čas si tam všechno srovnat v hlavě. Při tom všem se samozřejmě dokáže plně soustředit na řízení.

Mišo, jaké jste měla první auto?

Měsíc před dokončením řidičáku jsem si koupila starou Škodovku 105 L. Auto mi přineslo svobodu. Jakmile mi vydali doklady, sedla si ke mně kamarádka a vyrazily jsme společně na výlet.

Jakým autům dáváte dneska přednost?

Jde mi o bezpečí a rozumnou spotřebu. Minulé auto jsem měla čtrnáct let, a kdybych se nebála starších aut ve smyslu, že zůstanu někde viset nebo z auta něco upadne, tak bych ho měla dál. Já totiž k autům získávám vztah a loučení s nimi vždycky obrečím. Vidím najednou všechno společně prožité. Jak věrně sloužilo...

Kolik času v autě strávíte?

Kdysi jsem denně vozila syna do školy a ze školy a měsíčně jsem najela dva tisíce kilometrů jen s ním. K tomu je potřeba ještě připočítat moje pracovní cesty. Ted už syna vozím jen čtyři kilometry na autobus, ale zase víc jezdím za prací. Času v autě trávím pozeňnaně, putujeme s divadlem po celé republice, ale to naštěstí řídím jen na sraz v Praze, odkud nás veze řidič společně. Je to nutnost, protože když člověk vstává denně v šest hodin, je celý den v práci do deseti do večera, tak řídit ještě další dvě hodiny je nebezpečné. I když divadlo člověka nastřelí a necítí únavu.

Dokážete šlápnout na plyn? Jste za každých okolností opatrná?

V mládí jsem jezdila ráda rychle, nebyl takový provoz. V Německu žila moje babička a tam je na dálnici neomezená rychlost. Pustila jsem si nějakou skvělou hudbu a měla jsem pocit, že letím. Opatrná jsem vždycky. Nebojím se rychlosti, bojím se jen ostatních řidičů, takže jsem si dovolila šlápnout na plyn jen tam, kde to bylo bezpečné. Neustále předvídám, a to, myslím, je při řízení jedna z nejdůležitějších věcí. Jinak od narození syna Romiho rychlost dodržuju dost striktně. Nemohla bych si dovolit se vybudovat, nebo žít bez auta. Bydlíme ve více se špatným dopravním spojením a bez auta bych

nemohla fungovat. Navíc s věkem si člověk víc vychutnává pomalejší jízdu.

Vnímala jste jako maminka, že někteří řidiči jezdí agresivně, bezohledně?

To je přesné. Agresivita některých řidičů mě překvapila. Zvláště, když já jela maximální povolenou rychlostí a oni mě nemohli předjet. Teprve tehdy jsem začala zažívat mimické ná dávky, vybrzdování, vyblíkávání, a to uhýbám ostatním hned, jak je to možné. Jezdit podle předpisů je pro některé řidiče jak červený hadr na býka. Ale mě nerozhodí, jsem za volantem klidná. Zažila jsem před sebou i řidiče, který stál v pravém pruhu, kde se mohlo jet rovně i doprava. A před ním stálo auto, které chtělo jet rovně. Jen na odbočení doprava byla zele ná. Křižovatka plná, neměl kam jet, ale řidič za ním na něj troubil a řval, ať uhne. Tohle prostě nepochopím. Mně se stalo totéž, když přede mnou v centru města vyparkovalo auto. Neměla jsem kam jet a řidič za mnou se mohl zbláznit. Každý šofér potřebuje někdy trochu času navíc, pustit z pruhu do pruhu, ale to si někteří nepřipustí.

Když jste měla manžely nebo partnery, nechávali vás řídit?

Pokud se jelo mým autem, tak jsem vždycky chtěla řídit. Kvůli špatným zkušenostem.

Daří se vám jezdit bez nehod?

Bouráčky jsem zažila dvě a obě jako spolujezdec. V prvním případě jsem byla v bezvědomí a lidi, co mě tahali z auta, mysleli, že jsem mrtvá. Auto bylo na šrot, a kdo ho viděl, nechápal, že jsme vylezli živí. Měla jsem jen naražené celé tělo, střepey v ráně za krkem a kulhala jsem měsíc a půl. Jinak dobrý. Ve druhém případě zaskočila řidiče vlastní rychlost při přejíždění do protisměru, dupnul na brzdu a moje auto šlo do smyku. Smetli jsme všechna převáděcí světla, pravými koly nás to hodilo na svodidla, která nás nepustila až do úplného zastavení. Nic se nám nestalo. Auto dost zdemolované, zničená převodovka a další. Sundával nás jeřáb, ale ještě jsme krokem dojeli do Prahy. To auto bylo taky moje, a proto mám od těch časů potřebu řídit své auto výhradně sama. Člověk si je jistý jeho jízdními vlastnostmi a svými schopnostmi. Už táta mi kladl na srdce, že žena a auto se nepůjčují.

Hlídáte si dostatek paliva v nádrži? Stalo se vám, že byste někdy „zůstala na suchu“?

Odmalička jsem byla posedlá hlídáním paliva, ale třeba táta jezdil na rezervu rád. Takže tankuju vždycky dřív.



Máte nějakou oblíbenou benzínku, nebo tankujete, jak to přijde? Využíváte slevovou kartu?

Dřív mi stačily benzínky s průměrnou cenou, teď jezdím k té nejlevnější ve svém okolí. Když člověk nejezdí málo, tak je to znát. Slevovou kartu nevyužívám.

Kupujete si na benzínce kávu?

Jen výjimečně, když jsem unavená, a většinou si ji vezmu do auta. Miluju totiž jen kávu, co si uvařím doma, a piju pouze jednu ráno.

Co máte na benzínce k jídlu nejraději?

Párek v rohlíku. Občas potřebuju zžrešit.

Dáváte si tam někdy klasická teplá jídla?

Když jsem celý den neměla šanci se najíst a je trochu času, tak si dám teplé jídlo s chutí.

Sledujete, že se za poslední léta úroveň našich čerpacích stanic zlepšila?

Tak my většinou máme s divadlem zastávky u ověřených pump, tak jsem vždycky byla spokojená.

Se stavem toalet a umývárén jste taky spokojená? Je vám tam příjemně?

Ano, bývají čisté.

Máte dobré zkušenosti as personálem?

Ano, všude jsou na mě milí.

Využíváte na benzínkách nějaké služby?

Myčku, mycí boxy?

Občas ano.

Když jste jezdila se synem, co si jako malý na benzínce chtěl kupovat?

Většinou nějakou malou sladkost a pití.

Navštívila jste benzínky v zahraničí?

Jsou srovnatelné s těmi našimi?

Mně to přijde obdobné. Jen mi vyhovuje, že jejich množství je u nás větší. S ohledem na mé obavy, aby benzín nedošel...

Co říkáte na elektro auta?

Pořídila byste si ho?

Mám hybrid, ale pro mě je pocitově jistota palivo. Vadí mi, že elektropohon velmi ovlivňuje zátěž a počasí. Ani si zatím nedovedu představit, jak se podaří vybudovat rychlé dobíjecí stanice. Navíc baterie mají kratší životnost, takže mám zato, že starší elektroauta budou bezcená a neprodejná. Koloběh, kdy auto na pevné pohonné hmoty má dlouhou životnost a tím je dostupné všem vrstvám lidí, nejspíš vezme za své. Elektromobil bude potřebovat novou baterii, jejíž cena je dle dostupných informací obrovská. To by si většina lidí nemohla auto dovolit. A četla jsem taky, že výroba baterií vůbec není k planetě šetrná. Což mi přijde logické, když se vyrábí z kovů, které je potřeba těžít a zpracovat v továrnách, které spalují uhlí či plyn. Mně se přechod na elektromobily, navíc v tak krátkém čase, jeví jako utopie, ale nějak bylo, nějak bude. Sama jsem zvědavá. Evoluce posledních třiceti let mě nepřestává udivovat.

■ AUTOR: Šárka Jansová

FOTO: autorka

Zlatý



Stříbrný

AutoMax



Christ

KODAP
>eurodata



MONTI



SHERON



Bronzový



Vydavatel: PETROLmedia, s. r. o. **Redakce:** PETROLmedia, s. r. o., Na Dlouhém Lánu 508/41, 160 00 Praha 6 – Vokovice, IČ: 25586831, www.petrol.cz **Ředitelka společnosti:** Gabriela Platilová (platilova@petrolmedia.cz) **Šéfredaktor:** Jiří Kaloč (kaloc@petrolmedia.cz) **Odborný poradce a editor:** Václav Loula **Redakční tým:** Alena Adámková (adamkova@petrolmedia.cz), Miroslav Petr (petr@petrolmedia.cz), Mikuláš Buleca, Šárka Jansová **Asistentka redakce:** Veronika Perglová (sekretariat@petrolmedia.cz) **Korektura:** Jan Heller **Grafické zpracování:** David Hodyc, HD-Design, www.hd-design.cz **Výroba a produkce:** Printo, spol. s r. o., Generála Sochora 1379, 708 00 Ostrava **Distribuce:** CASUS, direkt mail, a. s., Žilinská 5, 141 00 Praha 4 **Tým odborných poradců redakce:** prof. Ing. Milan Pospíšil, CSc., Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, Ing. Jan Mikulec, CSc., Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Ing. Ivan Indráček, Společenství čerpacích stanic ČR, Boris Tomčík, Finlord, Ing. Tomáš Novák, Ekobena.

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



**Spolehlivý zdroj
ČEPRO**



**SPOLEHLIVOST
A STABILITA**



**ZELENÁ
ALTERNATIVA**



**VODÍKOVÁ
BUDOUCNOST**

Vstříc ekologicky šetrnější budoucnosti

Společnost ČEPRO v květnu 2023 otevřela svou první vodíkovou plnicí stanici ve skladu Mstětice u Prahy. Slouží nejen pro plnění všech typů vodíkových vozů, ale i pro výzkumné a testovací účely vybraným zákazníkům a zájemcům z řad komerční, odborné a akademické sféry.

Postupný přechod z fosilních paliv na ekologičtější formy energie je nezbytný. Firma jako spolehlivý zdroj a garant kvalitních pohonných hmot napomáhá hladkému přechodu mezi fosilní a alternativní energií v dopravním modelu České republiky.

**spolehlivý
zdroj**



www.ceproas.cz



Dodáváme
energii budoucnosti
Zodpovědně