

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 6/2023



TÉMA

Od nového roku na českých pumpách jen benzín E10?

INTERVIEW

Vladimír Dočekal

VIZE 2050

Ozvěny konference



Šťastné a udržitelné!

Myslete na naši planetu
i během svátků a sbírejte
použitý kuchyňský olej



Další informace jsou
dostupné na internetové
stránce sbirejolej.cz



VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



máte v ruce šesté a letos již poslední číslo Petrol magazínu. Najdete v něm poměrně velký materiál věnovaný druhému ročníku konference Vize 2050, kterou naše vydavatelství pořádalo společně s Českou asociací petrolejářského průmyslu a obchodu. Přednášející ukázali hned několik úhlů pohledu na problematiku transformaci energetiky a dopravy na bezemisní nejen z hlediska ekonomického, ale také z toho technického, kde se navíc ukazují určité limity. Podle ministra dopravy Martina Kupky je snižování emisí CO₂ téma pro celý svět a na základě toho je třeba k tomu přistupovat. S rozumem a bez ideologických dogmat. Jestliže se v několika částech světa vede otevřená válka, je zcela kontraproduktivní starat se pouze o čisté nebe nad vlastní hlavou, jak se o to snaží někteří představitelé Evropské Unie. Ti navíc svými proklamacemi a nereálnou politikou nechrání ekonomické bohatství a know how starého kontinentu, který v mnoha oblastech ztrácí své pozice na světových trzích a není schopen ochránit ani trh vlastní. Proto je třeba dát prostor těm, kteří o bezemisní budoucnosti uvažují realisticky a bez růžových brýlí. Podle profesora Macka z ČVÚT je bezemisní mobilita zcela nereálná a je třeba hledat kompromis. Za redakci Petrol magazínu mohu slíbit, že o to samé se budeme snažit i na stránkách tohoto časopisu. A chtěl bych vám v souvislosti s tím připomenout, že si Petrol magazin můžete stále objednávat na našich webových stránkách www.petrol.cz a že i příští rok bude zdarma, jen je potřeba zaplatit poštovné.

Dovolte mi zároveň, abych vám za celou redakci Petrol magazínu poděkoval za přízeň a popřál vám veselé Vánoce a hodně štěstí do nového roku. S ohledem na to, co se kolem nás dnes děje, je jasné, že je tentokrát všichni budeme potřebovat více než kdy jindy.

■ Šéfredaktor
Jiří Kaloc



GEMA

PF 2024

1

krabicové písmo

moderní materiály

95 NATURAL	1459	€
98 NATURAL	1959	€
95 OMIXTA	1399	€
D DIESEL	1439	€
Kč	8888	€

moderní technologie
zobrazování cen

LED podsvětlení

one

Merry Christmas

www.gema.cz

PETROL
PARTNER

Veselé Vánoce

Editorial

Aktuality z domova i ze světa

4–6

Věrohodní aplikace Orlen má půlmilionu registrovaných
Vláda posiluje energetickou bezpečnost v LNG
Pavel Švagr zůstává v čele Správy státních hmotných rezerv
Orlen Benzina dostal ocenění Nejdůvěryhodnější značka 2023
Skupina ČEZ rozšiřuje flotilu o 34 elektromobilů Cupra Born
Shell a Katar podepsaly smlouvu o dodávkách LNG
Shell pokračuje v odkup akcií a vyplácí solidní dividendy

Svět ropy

7

Ztrácí OPEC sílu na trhu?

Interview

8

Interview Vladimír Dočekal



Čerpací stanice měsíce

12–18

MOL D3 Chotýčany
OMV Strakonická

Rozhovor

20, 40

OMV Daniel Vasilache
Petr Šváb – Nový hráč v businessu technologií pro čerpací stanice

TÉMA Trh, ropa a produkty

22–27

Benzin E10 na českých čerpacích stanicích
E10 Technologie
Sítě čerpacích stanic RobinOil mění majitele
Plány Čepa: automatizace a digitalizace

VIŠE 2050

28

2. ročník konference Više 2050: Alternativy udržitelné mobility



TÉMA Alternativa

36

Biometan

Technika a provoz

44, 56, 60

BMS1 – Dvacet let věrné služby zákazníkům
ESG reporting
Bezkontaktní platby na nabíjecích stanicích pro elektromobily

Mytí a servis

46

Zimní mytí



Shop a gastro

42, 50–54

Zimní automotive od DF Partner
Káva na čerpacích stanicích MOL
Poslední zastávka na nákupy před oslavami
Kofola – Příběh o zrození Royal Crown Coly

Reportáž

34, 62

APEA 2023
e-Salon

Daňová poradna

58

Novela zákoníku práce 2023



Autosalon

64

Porsche Cayenne

Osobnost na čerpacích stanicích

66

Radim Schwab

PETROL Partner

68



PETROL
PARTNER

JIŽ 50x V ČESKU

**DĚKUJEME
ZA PŘÍZEŇ
A PŘEJEME VŠE
NEJLEPŠÍ DO
NOVÉHO ROKU
2024**

Přidejte se také k nám, společně jsme silnější!

LANŠKROUN | STUDENEC | HAVLÍČKŮV BROD | LOUČNÁ NAD DESNOU | HORNÍ DATYNĚ | ŠLUKNOV | ŠEBETOV | JAROŠOV
NAD NEŽÁRKOU | JESENICE | BYŠICE | PROSTĚJOV (2x) | HRADEC KRÁLOVÉ | NERATOVICE | OLOMOUC (2x) | ŠTERNBERK |
DOBŘICHOVICE | NIŽBOR | RUDÍKOV | LITVEL (2x) | PLZEŇ (2x) | STOD | SVĚTICE | KONICE | VELKÉ OPATOVICE | LOVČICE |
RÁJEC-JESTŘEBÍ | BÍLOVICE | FULNEK | DOLNÍ DUNAJOVICE | MILÍČOVICE | ZNOJMO | BOHDALICE | JAROSLAVICE |
NÝŘANY | BRNO | MIROSLAV | PRAHA (2x) | LIDEČKO | KRÁSNÁ HORA | OCHOZ U BRNA | NESOVICE

www.avia-czech.cz



VLÁDA POSILUJE ENERGETICKOU BEZPEČNOST V LNG

Česká republika učinila další krok pro zajištění dostatku dodávek plynu do budoucna a nahrazení dodávek z Ruska. Ve spolupráci s vládou zaslavnila skupina ČEZ kapacity v jednom z budovaných pevninských terminálů LNG v Německu. Jde o investici do dalšího rozvoje české energetiky, která posiluje energetickou bezpečnost ČR. Terminál Stade bude stát nedaleko Hamburku při ústí Labe do Severního moře a provozovatel Hanseatic Energy Hub jej spustí v roce 2027. Vláda tím plní své programové prohlášení, ve kterém se zavázala ke snaze získat podíl na terminálu LNG v některé ze sousedních zemí. ČEZ pro Česko v terminálu zajistil kapacitu 2 miliardy kubických metrů plynu ročně, což přesahuje čtvrtinu současné roční spotřeby plynu České republiky. Ta klesla z 9,4 miliardy kubíků za rok 2021 na 7,5 miliardy v roce 2022. Také letos se podařilo oproti loňskému roku uspořit okolo 700 milionů kubíků, tedy asi 10 procent.



VĚRNOSTNÍ APLIKACE ORLEN MÁ PŮLMILIONU REGISTROVANÝCH

Do aplikace sítě čerpacích stanic Orlen se na konci listopadu 2023 zaregistroval již půlmilión uživatel, který hodlá využívat mobilní platby za paliva, sběr bodů a čerpání výhod věrnostního programu. „Slavíme další významný milník naší mobilní aplikace, která pro nás představuje efektivní prostředek komunikace se zákazníky a příležitost odvděčit se jim za projevenou důvěru,“ říká ředitel sítě čerpacích stanic Orlen v Česku Vladimír Dočekal. Uživatelé využívají aplikaci Orlen ke sbírání bodů za úhradu načerpaného paliva přímo u sto-

janu nebo po předložení QR kódu také za bezhotovostní i hotovostní platby za zboží a služby na pokladnách. Body získávají také za registraci, uvedení narozenin, přivzání dalších uživatelů do aplikace a další aktivity. Nasbírané body pak mohou vyměnit za zvýhodněné nabídky nebo produkty zdarma v rychlém občerstvení Stop Cafe, atraktivní merche Orlen či vstupenky na akce podporované značkou Orlen. Ve spojení s Tankartou Easy čekají na věrné zákazníky navíc i výhodné slevy z každého litru paliva.

PAVEL ŠVAGR ZŮSTÁVÁ V ČELE SPRÁVY STÁTNÍCH HMOTNÝCH REZERV

Vláda schválila návrh ministra průmyslu a obchodu Jozefa Síkely na jmenování předsedy Správy státních hmotných rezerv. Funkci obhájil Pavel Švagr, který vede instituci od roku 2014. „Pavel Švagr prokázal během svého působení v čele SSHR velmi dobré manažerské schopnosti a spolehlivost. Se svým týmem sehrál význam-



nou roli i v rámci nedávných opatření při posilování české energetické bezpečnosti během nákupu plynu v době ruských výhrůžek odstřižením dodávek či během doplňování zásob ropy na zákonem danou úroveň,“ řekl při znovujmenování Pavla Švagra do funkce Jozef Síkela.

ORLEN BENZINA DOSTAL OCENĚNÍ NEJDŮVĚRYHODNĚJŠÍ ZNAČKA 2023



Sít čerpacích stanic Orlen Benzina potvrdila svou dominanci v devátém ročníku soutěže Nejdůvěryhodnější značka roku, když po šesté triumfovala v kategorii čerpacích stanic. Lídr českého trhu v posledních letech akcentuje svoji příslušnost do skupiny Orlen a se svými 434 čerpacími stanicemi a 25,7 % tržním podílem je Orlen Benzina největším hráčem v zemi. „Naše úspěchy v této soutěži jsou výsledkem naší dlouhodobé strategie zaměřené na modernizaci čerpacích stanic, inovace, rozšiřování produktů a služeb a neustálé zvyšování péče o zákazníky. Ocenění si vážíme také proto, že procházíme citlivým procesem postupné změny naší značky. Je vidět, že většina odborná i laická veřejnost tuto změnu vnímá pozitivně,“ řekl ředitel sítě čerpacích stanic Orlen Benzina Vladimír Dočekal.

SKUPINA ČEZ ROZŠÍŘUJE FLOTILU O 34 ELEKTROMOBILŮ CUPRA BORN

Skupina ČEZ pokračuje v proměně svého vozového parku ve flotilu ekologických aut. Do konce letošního roku chtějí energetici jezdit ve 150 elektromobilech. Tempo se daří držet i díky tzv. dynamickému nákupnímu systému, který ČEZ používá při soutěžení dodavatelů aut. Hned 34 nových modelů vozu Cupra Born tak mohli zástupci ČEZ převzít začátkem prosince v plzeňském dealerství Autocentrum Šmucler. Španělské elektromobily nahradí klasická auta ve firemních autopůjčovnách ČEZ po celé České republice. Většina fleetu ČEZ by do roku 2030 měla sestávat z plně elektrických vozidel. Nová značka koncernu VW Cupra pochází z Barcelony a je dnes oficiálním automobilovým partnerem fotbalového klubu FC Barcelona. Elektromobily Born jsou postaveny na stejné koncernové platformě jako Volkswagen ID.3 nebo Škoda Enyaq, mají výkon 231 koní, kapacitu akumulátoru 77 kWh a dojezd na jedno nabití až 548 km.



SHELL POKRAČUJE V ODKUP AKCIÍ A VYPLÁCÍ SOLIDNÍ DIVIDENDY



Společnost Shell měla ve třetím čtvrtletí letošního roku čistý zisk 6,22 mld. dolarů, což bylo v souladu s odhady trhu. Tržby naopak meziročně poklesly o 20 procent a jejich hodnota 76,4 mld. dolarů zůstala za očekáváním (83,1 mld.). Způsobily to hlavně nižší objemy produkce a nižší realizované ceny. Management společnosti zároveň oznámil kvartální dividendu 33,1 centů na akcii a zpětný odkup akcií ve výši 3,5 mld. dolarů, který by měl být dokončen v následujících 3 měsících. Dohromady by společnost za rok 2023 měla prostřednictvím dividend a zpětných odkupů akcionářům vrátit 23 mld. dolarů, což je téměř 11 procent současné tržní kapitalizace.

SHELL A KATAR PODEPSALY SMLOUVU O DODÁVKÁCH LNG



Britská ropná společnost Shell podepsala s Katarom na 27 let smlouvu o dodávkách zkapalněného zemního plynu (LNG) do Nizozemska. Je to druhý významný kontrakt, který Katar tento měsíc podepsal

s evropskou ropnou společností, uvedla ve středu agentura Bloomberg. Společnost QatarEnergy bude od roku 2026 dodávat až 3,5 milionu tun LNG ročně. Už předtím Katar podepsal podobnou

dohodu s francouzskou společností TotalEnergies. Země investuje desítky miliard dolarů, aby v příštích letech zvýšila svoji těžební kapacitu.



ZTRÁCÍ OPEC SÍLU NA TRHU?

Uskupení OPEC+ rozhodlo koncem listopadu o dalším snížení produkce. Navzdory tomu cena ropy Brent poklesla pod 80 dolarů za barel. Přitom globální spotřeba ropných produktů je rekordně vysoká. Proč tedy ceny ropy klesají? Příčina je v rostoucí těžbě mimo kartel OPEC, a to zejména v Severní a Jižní Americe.

Snížení limitů do konce března

Členové OPEC+ se domluvili na snížení těžebního limitu o 700 tisíc barelů ropy denně. Zároveň Saúdská Arábie prodloužila dobrovolné snížení těžby o 1 mbd a Rusko uvedlo, že sníží export paliv o 200 tisíc barelů. Limity jsou zatím domluvené do konce března. Pokud by cena ropy zůstala nadále nízká, je možné další prodloužení. Produkce kartelu OPEC je aktuálně na úrovni 27,9 mbd. Po snížení limitu by se tedy mohla těžba dostat na 27,2 mbd. Saúdská Arábie dodává 9 mbd. I když musela přistoupit na prodloužení dobrovolného snížení těžby, tak se jí alespoň podařilo přesvědčit ostatní členy kartelu, aby přistoupili k oficiální redukci těžby.

Listopadové jednání nicméně nebylo vůbec snadné. Nervozita mezi členy kartelu roste. Při současné ceně ropy a úrovni produkce se rozpočty členských zemí dostávají do deficitu. Velmi nespokojené byly země

z Afriky, které už požadovaly nárůst své těžby. Zajímavou novinkou je, že od roku 2014 bude členem kartelu OPEC i Brazílie, která ale nebude spadat pod těžební limit.

Rekordní těžba v USA

Produkce ropy roste mimo kartel OPEC. V USA se těžba zvedla na rekordních 13,2 mbd., jelikož při cenách ropy WTI nad 65 USD za barel se tamním producentům vyplatí dodávat na trhy více ropy. Produkce se zvyšuje také v Kanadě, Brazílii a v relativně nové ropné mocnosti Guyaně. Guyana je malý stát severně od Brazílie. Díky objevu a rozvoji nových velkých ložisek v mořských oblastech, které jí patří, ale najednou zažívá Guyana obrovský ekonomický rozmach. HDP tam v roce 2022 stoupl o neuvěřitelných 62 % a letos se očekává růst o dalších 38 %. Zmíněné čtyři země by měly svoji produkci navyšovat i v nejbližších letech. Platts u nich odhaduje do roku 2027 navýšení

produkce o téměř 4 miliony barelů. Také Kazachstán a Argentina by v nejbližších letech měly navýšit svoji těžbu.

Očekávaný nárůst produkce ropy mimo kartel OPEC by mělo pokrýt zvýšenou spotřebu ropy ve světě. Čína, Indie i další asijské země se rychle rozvíjejí a jejich poptávka po energiích je vysoká.

Zásoby mírně pod průměrem

Globální zásoby ropy jsou aktuálně mírně podprůměrné. Mezinárodní logistika ropy a ropných produktů je momentálně v dobrém stavu a není problém se zásobováním trhů. Evropa zvýšila objem importu z Asie a Severní Ameriky. Do roku 2025 by měly být modernizované středoevropské rafinerie a dobudovaný ropovod TAL, což umožní i střední Evropě, aby minimalizovala odběr ropy ropovodem Družba. Na počátku prosince skončila výjimka pro import paliv vyrobených z ruské ropy. Týkalo se to zejména importu ze slovenského Slovnaftu. V prvních měsících roku 2024 tak bude zhoršené zásobování ropnými produkty především na Moravě, kde Slovnaft pokrýval až 50 % poptávky čerpacích stanic.

■ AUTOR: Boris Tomčíak
Autor je ekonomem analytické a poradenské společnosti Finlord.
FOTO: archiv



UŽ NAZRÁL ČAS

Společnost Benzina byla bezmála 70 let dominantní značkou na československém a posléze i českém maloobchodním trhu s pohonnými hmotami. Od roku 2005 však tuto síť vlastní a provozuje polská skupina PKN Orlen, která má na evropském trhu řetězec bezmála 3000 stejnojmenných čerpacích stanic. Proto se i české Benzinky postupně mění na Orlenky. Nejen na to, kdy se název Benzina definitivně stane historií, jsme se zeptali ředitele největší české sítě čerpacích stanic Vladimíra Dočekala.

První pokus změny značky Benzina na Orlen proběhl před cca 11 lety. Nyní takzvaný rebranding již nabral rychlost a Orlenky rostou jako houby po dešti. Změnilo se u nás něco?

Mezinárodní skupina Orlen má svou síť čerpacích stanic v šesti zemích. Do Česka vstoupila v roce 2005. Do modernizace a rozvoje celé sítě jsme za tu dobu investovali desítky miliard korun a udělali z naší sítě lídra českého trhu, který nabízí vysoce kvalitní paliva, široký rozsah občerstvení a nejmodernější služby. Nyní přichází další fáze, a to je unifikace pod

jedinou značku Orlen ve všech zemích. V Česku jde vzhledem k historii a rozsahu zdejší sítě o pozvolný přechod, který byl zahájen v roce 2019. K tradičnímu červeno-bílému koníkovi přibyl orel stejných barev a celá síť získala nové označení Orlen Benzina. Pod tímto jménem síť pokračovala ve svém rozvoji a oslovování veřejnosti nejen na čerpacích stanicích, ale také prostřednictvím silných mediálních kampaní a jako partner významných kulturních, sportovních a společenských projektů. Společná značka Orlen Benzina je již české veřejnosti dostatečně známá a jí akceptovaná, což potvrzuje devět z deseti Čechů a také to potvrzují naše obchodní výsledky. Cítíme, že tedy nazrál čas na akceleraci a dokončení celého procesu i v České republice.

Jaký je plán na tento rebranding? Kdy bude dokončen a kdy se značka Benzina i s logem mořského koníka stane definitivně historií (Mám na mysli, kdy zmizí z názvu sítě slůvko Benzina...)?

Na začátku letošního roku jsme měli v Česku zhruba padesátku stanic s logem Orlen, letošní rok uzavřeme se zhruba 360 stanicemi. V příštím roce již budeme pokračovat volnějším tempem. Nemáme přesně stanovený termín, dokdy přejmenujeme i tu poslední stanici v naší síti. To v tuto chvíli není důležité. Jde nám především o to, abychom většinu stanic již měli v nových barvách a na zákazníky mohli začít působit jednotnou marketingovou komunikací, které pohládne značka Orlen.

Vím, že ve vaší síti čerpacích stanic dochází k inovacím kontinuálně. Někde se rekonstruuje shop, jinde tankovací nádvoří nebo mycí centrum. Také tento rebranding je rozložen do delšího časového období. Lze vůbec vyčíslit celkové náklady na rebranding sítě Orlen Benzina na Orlen?

S ohledem na velikost naší sítě, která čítá bezmála 440 stanic, se náklady pohybují v řádu stovek milionů korun.

Lze na české zákazníky uplatňovat stejný marketingový model jako na Poláky, nebo se české „orlenky“ budou od těch polských, německých, slovenských či maďarských něčím lišit?

Aktuálně se kromě loga nic nemění, tedy ani nabídka pohonných hmot, alternativních paliv a energií. Zákazníci mohou i nadále čerpat naše excelentní paliva Efecta a Verva a využívat široké nabídky doplňkového prodeje a občerstvení mezinárodního gastronomického konceptu Stop Cafe. Stále mohou používat tankovací karty a mobilní aplikaci. Jistotu změnu pocítí časem. Značka Orlen klade ještě větší důraz na kvalitu a rozsah produktů a služeb. Její filozofií je konkurovat prémiovým značkám, ale zůstat dostupnou pro obyčejné lidi. A protože jsme silná mezinárodní síť, můžeme si tento přístup dovolit. A ptáte-li se na odlišnosti, ty se nacházejí spíše v drobnostech, jako je nabídka lokálních produktů, protože naše filozofie je taková, že na svých cestách po střední Evropě se zákazníci mohou spolehnout na to, co znají z vlastního ➔



☛ trhu. Tedy na známou a dobře rozpoznatelnou úroveň kvality paliv, občerstvení a služeb.

Letos se hodně mluví o vodíku, otevřeli jste první dvě plnicí stanice, nicméně tato technologie je v Česku na úplném začátku. Jaké jsou v tomto ohledu další plány v rámci sítě čerpacích stanic Orlen Benzina, kdy bude možné vyrazit s vodíkovým automobilem na Moravu bez obav, že tam nenatankujete?

Vodík a jeho využití v průmyslu a dopravě je zcela zásadní pro dekarbonizaci a rozvoj čisté mobility z hlediska ekologického pokroku a plnění unijních plánů.

Využití vodíku jako pohonu pro motorová vozidla, ať už v osobní, či v nákladní dopravě, je teprve v začátcích, ale výstavbu infrastruktury nelze odkládat. Letos jsme otevřeli první dvě vodíkové stanice v Praze a Litvínově. Jsem rád, že v tomto ohledu plníme zodpovědnou úlohu lídra trhu a strategického partnera českého státu. Ve výstavbě stanic budeme i nadále pokračovat. V roce 2030 chceme mít přes dvacet vodíkových stanic v Česku i na Slovensku. Budou rozmístěny tak, abyste s vodíkovým vozidlem přejel oba státy tam i zpět zcela bez problému.

U dobíjecích stanic je situace trochu jiná, protože BEV a PHEV už vlastní poměrně velká skupina zákazníků. Nicméně podnikání v této oblasti stále není ziskovou záležitostí. Jaké plány má při budování další infrastruktury pro elektromobily skupina Orlen a její česká odnož včetně vaší sítě? Máte v této oblasti nějakého strategického partnera z českých energetických společností, nebo plánujete budovat tuto síť vlastními silami?

V elektromobilitě nelze čekat s rozvojem až na dobu, kdy bude tato oblast zisková. Platí to o bateriové i vodíkové elektromobilitě. V současnosti jsme v této oblasti lídrem mezi čerpacími stanicemi. Na 66 stanicích máme 93 stojanů, což znamená bezmála 270 dobíjecích bodů. Stojany provozujeme společně s externími partnery, ale plánujeme stavět také vlastní vysokorychlostní dobíjecí stanice. Do roku 2030 máme v plánu postavit cca 1800 rychlonabíjecích bodů. Z toho je jasné, že chceme i v této oblasti trhu být velmi silným hráčem a e-mobilita bude pevnou součástí naší nabídky.

Jste největší síť čerpacích stanic v České republice. Hodláte se i nadále rozpínat, nebo se spíše zaměříte na optimalizaci stávající sítě tak, aby měl Orlen zastoupení úplně všude a zároveň si jednotlivé stanice nekonkurovaly?

Jsmo jedničkou a chceme být jedničkou i nadále. Nejen v segmentu s klasickým palivy, ale také v bateriové nebo vodíkové elektromobilitě. Neustále investujeme do modernizace a rozvoje celé naší sítě čerpacích stanic. Každý rok to je zhruba jedna miliarda korun. Chceme dále růst, a proto jdeme oběma cestami. Jakkoli je v Česku obecně síť čerpacích stanic hustá, stále existují příležitosti k výstavbě nových čerpacích stanic. Jednou z možností jsou expresní čerpací stanice, další příležitosti pak přináší budování nových dálničních úseků, tranzitních silnic či obchvatů měst. Sledujeme tyto příležitosti a chceme přinést i zcela nové čerpací stanice na těchto tzv. greenfieldech.

Jak funguje program „Hledáme nové franchisové partnery“? Kolik čerpacích stanic Orlen Benzina v české síti patří nezávislým pumpařům, kteří přijali vaši nabídku? A jaké máte v tomto ohledu další plány?

Franchising na čerpacích stanicích postupně rozvíjíme a počet franchisantů stále roste. Jestli dovolíte, přesné číslo si nechám pro sebe. Důležité je však říci, že jsme této formě provozu čerpací stanice otevřeni a jednáme s každým, kdo projeví zájem. Takže dveře jsou otevřené, stačí do nich jen vstoupit.

Jaká je pozice samoobslužných čerpacích stanic v rámci vaší sítě? Zdá se mi to, nebo je to skutečnost, že rozvoj tohoto produktu spíše stagnuje? Jde o velmi úspěšný koncept, což potvrzuje velký zájem zákazníků. Konkuruje jim nízkonákladové konkurenci. Stanice v tomto konceptu je také jednodušší vybudovat a například je přirozené integrovat zejména do vznikajících retailových parků. Počet expresních stanic chceme dále navyšovat, proto již v tuto chvíli máme v přípravě celou řadu dalších takových projektů.

S konceptem Stop café se vám podařilo nastavit v řetězci určité standardy a vaši zákazníci dnes dostanou na

kterémkoliv místě to, co očekávají. Připravují se i u vás v rámci konceptu Stop Cafe nějaké změny, například rozšíření gastronomie?

Nabídku produktů a občerstvení Stop Cafe, která v každé zemi primárně vychází z lokální nabídky a je doplněna o nadnárodní produkty, neustále aktualizujeme, přičemž zohledňujeme přirozenou poptávku zákazníků a současně se je snažíme zaujmout zaváděním nových produktů. Poměr lokální a mezinárodní nabídky se zásadním způsobem nemění.

V posledních letech jsme nabídku občerstvení výrazně rozšířili. Koncept Stop Cafe máme implementován již na 338 stanicích z celkového počtu 434 stanic, tedy téměř všude tam, kde je to technicky a ekonomicky možné. Na důležitých tranzitních cestách, jako jsou dálnice a vnitrostátní tahy, nabízíme pestrou škálu hotových jídel zahrnující českou i mezinárodní kuchyni. V ostatních lokalitách se zaměřujeme na kvalitní hotdogy, bagety, saláty, jogurty, sladké pečivo a široký výběr nápojů včetně vegetariánských a veganských variant.

Jakým způsobem investujete do rozvoje dalších služeb pro zákazníky v rámci modernizace? Které služby jsou v současné době nejvíce vyhledávané a atraktivní pro zákazníky a máte plány na rozšíření nebo zavedení nových služeb do budoucna?

Čerpací stanice jsou více než jen místem pro tankování paliva. Jsou to multifunkční prostory, kde zákazníci tráví výrazně více času, využívají relaxační zóny, dětská hřiště, wi-fi připojení a možnost dobíjení elektroniky. V naší síti je vítán každý zákazník, ať již přijde pěšky, přijede na kole, motorce, v autě, autobuse, či jiném dopravním prostředku. A protože je celý svět v mobilu, jsme tam také. Komunikujeme se svými zákazníky prostřednictvím dvou aplikací: Orlen s věrnostním programem a Mycí digi linka pro služby mytí aut. Nabízíme také moderní platební metody včetně platby přes QR kód a připravujeme se i na platby přímo z palubního počítače automobilů.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
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 V NOVÝCH BARVÁCH

Na oboustranné odpočívce dálnice D3 v katastru obce Chotýčany těsně před Českými Budějovicemi mohou řidiči od letošního září využívat služeb dvou nových čerpacích stanic MOL. Stojí naproti sobě a jsou naprosto identické. My jsme navštívili tu, která obsluhuje automobily a jejich posádky ve směru do jihočeské metropole.

Dálnice D3, respektive její jižní část (od Nové Hospody do Dolního Dvořiště) by měla být hotova do roku 2026 (středočeská do roku 2029). Zatím jsou na tomto 109,7 km dlouhém úseku naplánovány tři odpočívky. Mitrovce nedaleko Miličína už funguje delší dobu, Chotýčany se otevřely letos a Suchdol těsně před hranicemi se začne stavět až s posledním úsekem. Zatímco u Mitrovic vás obsluhuje na čerpací stanici Orlen, pronájem odpočívky Chotýčany vysoutěžil na 20 let maďarský MOL, který zde v obou směrech postavil zbrusu nové čerpací stanice. Společnost za ně ročně zaplatí nájem zhruba 9,8 milionu korun.

Podle nového konceptu

Maďarský ropný koncern, respektive jeho čes-

ká pobočka připravila projekt obou čerpacích stanic podle nového konceptu a v novém barevném schématu. Tmavší z dvojice zelených zmizela a světlejší odstín se nyní na totemu i atice kombinuje s černou. Bílý nápis MOL v červeném poli zůstal, červenou linku na atice však nahradila zelená. Do černozeleň zelených barev se pak „oblékly“ i výdejní stojany a jejich „kapotáž“. Nutno dodat, že nová barevná kombinace působí mnohem lépe, svěží jarní zeleň totiž vedle černé doslova svítí. První veskrze pozitivní dojem ještě umocňuje bohatě prosklený shop s přilehlým venkovním posezením.

Odpočívka Chotýčany je jedna z prvních v naší dálniční síti, která řeší dlouholetý problém řidičů kamionů, kteří často nemají kde zaparkovat kvůli nucené přestávce. Za čerpací

stanici je totiž k dispozici parkovací plocha pro 40 kamionů, 45 osobních automobilů, čtyři autobusy a pět vozidel s přívěsem, respektive karavanů nebo obytných vozidel. Kontrolní stanoviště zde má k dispozici policie a součástí odpočívky je i ohrazené dětské hřiště a několik venkovních posezení se stříškou.

Takhle to má vypadat

Bezpečný široký příjezd na čerpací stanici jednoznačně vymezuje koridory pro nákladní a osobní automobily. Ze sedmi refýží je obsazeno výdejní technologií pouze pět, takže řidiči mají k dispozici celkem 10 tankovacích míst. Dvě jsou určena pro nákladní automobily s rychlovýdejem nafty a AdBlue, sedm s kapalnými palivy mohou využívat řidiči osobních automobilů a dodávek a jeden úplně na kraji je určen k plnění LPG. Špičkově vybavené výdejní stojany Gilbarco Veeder-Root SK-700 s velkoplošnými informačními displeji nabízejí u každého stání pro osobní automobily čtyři produkty. Konkrétně je zde k dispozici standardní benzin s oktanovým číslem 95 a nafta a zároveň prémiový benzin 100 Evo Plus a prémiová nafta Diesel Evo Plus. Samolepka „Pečeť kvality“ dokazuje, že jakost paliv je pravidelně



kontrolována nezávislou organizací SGS. Samostatný stojan na kapalinu AdBlue najdete ještě u jedné refýže pro osobní automobily, časem by měly navíc nabídku produktů rozšířit stojany na kapalinu do ostříkovačů.

Z druhé strany shopu najdou dvě stání také majitelé elektromobilů. Ti zatím mají k dispozici nabíjecí stanice pouze o slabším výkonu 22 kW. Ale mohou ji využívat bez přihlášení a poplatků. To se ale časem zřejmě změní. Jinak platba za tekutá paliva a plyn u stojanů možná není. V shopu, který je s tankovacím nádvořím spojen stříškou, pak zákazník vedle hotovosti může platit klasickými kreditními kartami nebo tankovacími kartami MOL, CCS, UTA, E100, DKV a Eurooil. Tankomat zde není potřeba, čerpací stanice má samozřejmě otevřeno nonstop.

Více než prostorný shop

Vstupy do prostorného zázemí jsou dva. Hlavní vchod lemuje nabídka balené kapaliny do ostříkovačů, baleného AdBlue a olejů, vedlejší vchod vede přes krytou venkovní zahrádku, kterou navíc od automobilů odděluje prosklená stěna. Interiér zázemí působí na první pohled prázdně, ale nutnost neobvykle velkého otevřeného prostoru pochopíte v okamžiku, kdy zde zastaví autobus. Díky promyšlené koncepci totiž nejsou ani v tomto případě prostory čerpací stanice „naplněny k prasknutí“. S ohledem na jedinou dálniční oázu široko daleko je jasné, že především v sezoně zde bude neobvyčejně rušno, takže jistá naddimenzovanost celého zázemí i z hlediska počtu míst k sezení u stolků byla nutná.

Vytápění je zatím realizováno konvenčními metodami, ale stanice je připravena na budoucí instalaci solárních panelů na střeše shopu a přestřešení výdejních stojanů, dále pumpa využívá vedle vlastní studny také dešťovou vodu pro splachování toalet a venkovní zálivku...

Podobně jako u další nové čerpací stanice MOL, která vyrostla nedávno na odpočívce Chlebovice (D47) před Frýdkem Místkem, použili architekti maďarského řetězce některé zajímavé a nové designové prvky. Jedná se například o zajímavě tvarované paravány a umělé rostliny, které oddělují jídelní boxy k sezení a zároveň celý prostor oživují. Poprvé zde bylo použito také logo Fresh Corner obrostlé popínavými rostlinami (umělými) nad chladicí skříní na nápoje. Útulnost a pohodu celému ➡

➡ interiéru pak dodává promyšleně uspořádané osvětlení, které kombinuje nepřímá nebo bodová světla na stropě a závěsné lampy nad jídelním koutem.

Pohádkové toalety pro děti

Většina prostoru shopu je věnována bistru Fresh Corner, standardní nabídka zboží (cukrovinky, automotive, víno, dárky a hračky) se vměstnala do dvou samostatně stojících regálů v pravé části a boční stěny shopu. Zde najdete také nabídku základních léků od společnosti Medipoint. Další sortiment cukrovinek a nápojů pak na zákazníky čeká v impulzní zóně okolo pokladen. Z hlediska sortimentu jsme zde nenašli nic, co by nenabízely také další čerpací stanice MOL. Nenajdete zde ani regionální produkty s výjimkou českobudějovického Budvaru. Architekti zachovali i kávový „ostrůvek“ se samoobslužnými kávovary a příslušenstvím. Automat na levnější instantní kávu byste na této čerpací stanici hledali rovněž marně, naopak v nabídce nechybí špičková káva z pákových kávovarů připravovaná vyškolenou obsluhou. Z dalších služeb zde zákazníci najdou například prodej mýtného nebo Sazky, samozřejmě je bezplatné wi-fi připojení a možnost dobítí přenosné elektroniky.

Součástí interiéru čerpací stanice je i dětský koutek a na malé cestovatele zde mysleli i v rámci sociálního zařízení, které je, mimochodem, rovněž připraveno na velký nápor zákazníků. Samozřejmě nechybí oddělené prostory pro dámy, pány i invalidy, sprcha a přebalovací kout, ale navíc je zde i speciální toaleta pro děti s pohádkovou výzdobou a „hvězdnou“ oblohu tvořenou diodami.

Pro jedlíky i labužníky

Čerpací stanice na odpočívce Chotýčany nabízí nejvyšší standard konceptu Fresh Corner. Klidně si zde můžete naplánovat během své cesty oběd nebo večeři a určitě nebudete zklamáni. Základ nabídky teplých i studených jídel je pro každý den stejný, ale její šíře umožňuje, aby si zde každý něco našel. Všechna hotová jídla a polévky dodává na čerpací stanici firma Bapa podle specifických požadavků centrály MOL a obsluha jej pouze ohřívá v profesionálním multifunkčním zařízení Atolspeed. I když nejde o nějakou špičkovou gastronomii, kvalita jídel mě s ohledem na cenu mile překvapila. Kromě standardního a segendýnského guláše, halušek, svíčkové nebo obligátního lososa, kuřecí rolky, případně cheesburgera vám



zde udělají po celý den, i klasickou anglickou snídani s volským okem, fazolemi, slaninou a opečenou klobásou nebo vaječnou omeletu. Při naší návštěvě zde navíc nabízeli speciální menu v podobě konfitovaného kachního stehna se zelím a noky nebo hovězích líček s bramborovou kaší. A pokud chcete sladkou tečku, čeká zde na vás alpský povídkový knedlík s vanilkovým krémem. Nechybí ani dvě vydatné polévky nebo oblíbené párky v rohlíku z rollergrillu. K nejoblíbenějším položkám na menu bistra ale nakonec stejně patří čerstvé bagety a panini.

Závěr

Nájemcem čerpací stanice se stala Lenka Davidová, která s maďarskou společností spolupracuje teprve rok. Předtím společně s manželem provozovala deset let soukromou čerpací stanici, která se však musela prodat. A proto přijala nabídku MOLu. „Začínala jsem s menšími čerpacími stanicemi v Jindřichově Hradci a Stráži nad Nežárkou. Po půlroce mi nabídli, zda se nechci ujmout téhle nové pumpy v Chotýčanech. To byla výzva, ale nakonec jsem do toho šla,“ říká dnes Lenka Davidová a dodává, že si myslela, jak se tady postupně

zabydlí a osahá si to, ale skutečnost byla jiná. „Měli jsme plno hned první den při otevření, na nějaké rozkoukávání vůbec nebyl čas.“ Ostatně Lenka Davidová k tomu provozuje ještě čerpací stanici MOL v Českých Budějovicích a za tímto účelem zaměstnává celkem 15 lidí včetně provozního a údržbáře. Několik z nich přišlo s původních provozoven i do Chotýčan a všichni jsou z nové čerpací stanice nadšení. „Je tu důstojné zázemí i pro personál, i když kvůli práci se zde většinou nezastavíte. Ale zatím nás to tady baví,“ dodává.

Určitě se za to na mě na centrále nebudou zlobit, když zkonstatuji, že čerpací stanice MOL na dálniční odpočívce Chotýčany je dnes výkladní skříň maďarského řetězce na českém retailovém trhu. A není to jen proto, že přichází s novým designem. Svou roli totiž plní na výbornou také příkladným uspořádáním venkovních i vnitřních prostor nebo nabídkou pailového i nepailového zboží a doplňkových služeb, které cestovatelé i profesionální řidiči na dálnici očekávají. Nyní pumpa září novotou, ale po seznámení s neobyčejně pečlivou nájemkyní je nám jasné, že by si vysoký standard měla bez problémů udržet i do budoucna.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

CHLADÍCÍ KAPALINA NEJEN PRO ELEKTROMOBILY



IT'S EASY.

Nejmodernější chladicí kapalina COYOTE G12 EVO pro všechna současná osobní vozidla používající spalovací motory, hybridní pohony (HEV, PHEV) nebo jen elektrobaterie (BEV). Produkt plní normu VW TL 774 L a odpovídá prvnáplni všech vyráběných vozidel koncernu Volkswagen AG od roku 2020 (Škoda Auto, VW, Audi, Seat, MAN, Bentley, Porsche, Lamborghini, Scania, Bugatti).

VYUŽITÍ

Jediná chladicí kapalina tohoto typu na trhu mimo originální OEM kapaliny.

Vhodná pro všechny elektromobily používající kapalinové chlazení na bázi glykolů (95 % trhu).

VLASTNOSTI

- Chrání před kavitací, důlkovou korozí a zabraňuje vzniku úsad.
- Při atmosférickém tlaku odolává teplotám $>170^{\circ}\text{C}$.
- Plně mísitelná s kapalinou používanou pro první plnění koncernu VW od roku 2020.
- Jako nemrznoucí složku obsahuje výhradně monoethylenglykol (ethan-1,2-diol).
- Nejmodernější inhibiční ochrana na bázi PSi-OAT (včetně silikátů a fosfátů)
- Neobsahuje kyselinu 2-ethylhexanovou – inhibitor koroze zakázaný v EU od roku 2023.



www.coyote.cz

AutoMax

www.automax-group.com

AutoMax Group s.r.o.
K Hájem 1233/2, 155 00 Praha 5
tel.: +420 272 700 530, fax: +420 272 700 531



BENZÍN, HOUSKY NEBO MÁSLA...?

Známa čerpací stanice OMV v pražské Chuchli na strakonické výpadovce změnila během letošního podzimu vzhled. Rakouský řetězec se rozhodl českým zákazníkům nabídnout novou službu a ve spolupráci s obchodním řetězcem Billa proměnil shopy vybraných čerpacích stanic na obchody s potravinami. Chuchelská pumpa byla první.

Petrolejářský gigant OMV na českém trhu provozuje stále početně významnou síť čerpacích stanic. V posledních letech je navíc výrazně modernizuje a investuje do nich nemalé finanční prostředky, aby zachoval vysokou úroveň jak prodeje prémiových pohonných hmot, tak doplňkového zboží a gastronomie. Ta, mimochodem, patří v rámci českého trhu na samotnou špičku jak kvalitou, tak šíří sortimentu. Po optimalizaci před pár lety zbylo rakouské společnosti 140 čerpacích stanic, čímž se řadí v Česku až na páté místo, ale ze-

lenomodré pumpy najdeme na všech důležitých místech, ať už se jedná o známé dálniční odpočívky nebo navštěvované řidičské oázy velkých měst včetně Prahy.

Bratrská spolupráce

V katastru hlavního města najdete celkem 28 čerpacích stanic OMV a celkem pět jich spravuje bratrská dvojice Stanislav a Tomáš Novákoví (Strakonická, Bucharova, Kačerov, Rohanské nábřeží, Radlická). Aktuálně mají

oba bratři svou vlastní živnost, na Stanislava jsou napsány tři čerpací stanice, Tomáš má dvě. O všech pět pump se ale starají dohromady. A protože pět čerpacích stanic v rámci Prahy 4 a 5 představuje nejen docela solidní porci kilometrů v hustém pražském provozu, ale také mnoho problémů a povinností, bratři si své kompetence rozdělili. Stanislav má pod palcem technologie, Tomáš se stará o účetnictví a zaměstnance. Celkem pak zaměstnávají na „svých“ čerpacích stanicích okolo 50 lidí.



S oběma bratry jste se již na stránkách Petrol magazínu setkali v roce 2019, kdy se do rubriky „Čerpací stanice měsíce“ dostala zelenomodrá pumpa na Bucharově ulici (Nové Butovice). Nyní padla volba na Strakonickou a nebyla to náhoda. Tato čerpací stanice se totiž stala pilotní pumpou nového konceptu Viva Billa, který rozšiřuje nabídku služeb pro motoristy o prodejnu potravin.

Čerpací stanici na Strakonické ulici postavila v polovině 90. letech společnost Aral. Po jejím odchodu z českého trhu v roce 2006 se řetězce 70 čerpacích stanic ujala rakouská společnost OMV, která přebarvila do zelenomodrých barev i tuto pumpu. Bratři Novákové ji pak dostali do nájmu v roce 2013. Před šesti lety bylo rekonstruováno tankovací nádvoří, které dostalo mimo jiné nové multiproduktové výdejní stojany Tokheim. Letos proběhla rekonstrukce shopu podle nového konceptu Viva Billa a ten pak dostal nový venkovní náter tmavohnědou barvou.

Tankování? Vysoký standard...

Řidiči mají k dispozici na výdejní ploše celkem osm tankovacích míst, což poskytuje více než dostatečnou kapacitu a komfort pro plynulé odbavení zákazníků. Nad výdejní plochou se vypíná přestřešení s typickým zelenomodrým lemem spojené stříškou se shopem. Dvě tankovací místa nabízejí stojany s rychlovýdejem nafty pro nákladní vozidla, zbytek slouží řidičům osobních vozidel. Pětiproduktové stojany jsou osazeny pouze čtyřmi funkčními pistolemi, u každého lze natankovat základní benzín Natural 95 a naftu nebo prémiový benzín MaxxMotion 100+. U čtyřech výdejních míst řidiči najdou i prémiovou naftu MaxxMotion Diesel a u zbylých čtyř prémiový benzín MaxxMotion 95. I když se značka OMV ve své době zasloužila o zavedení kapaliny AdBlue do nabídky výdejních stojanů svých čerpacích stanic, zde si s ohledem na městský charakter čerpací stanice kapalinu AdBlue koupíte pouze bale-

nou. Nabídka značkových paliv jinak odpovídá vysokému standardu OMV, jejich jakost je průběžně monitorována nezávislou laboratoří SGS v rámci programu Pečeť kvality, což potvrzují samolepky na stojanu u každého tankovacího místa.

Alternativní plynná paliva (LPG, CNG) u této čerpací stanice nedoplníte, nově zde však mohou zastavit uživatelé elektromobilů a využít jeden dobíjecí stojan pro elektromobily Pre Point, který umožňuje nabíjecí výkon 75 kW (DC CCS 2) a 50 kW (DC Chademo) popřípadě 22 kW (AC). Čerpací stanice akceptuje vedle standardních kreditních karet a karet OMV také tankovací karty UTA a DKV.

Minimarket a bistro

Montovaný objekt shopu s bohatým prosklením do prostoru výdejních stojanů a směrem ke Strakonické ulici je dědictvím po společnosti Aral. Po rekonstrukci v rámci konceptu Viva Billa se nijak zásadně neměnilo jeho ➡

➡ celkové uspořádání ani prodejní plocha, zásadní novinkou je však velký samostatně stojící chladicí regál, který zaujal místo hned vedle jídelního koutu. V něm najdete většinu čerstvých potravin minimarketu Viva Billa, které pocházejí zejména od českých dodavatelů. Nápoje zůstaly ve velké chladicí skříni naproti vchodu do shopu, vedle něj pak našel místo mrazící box. Prodej pečiva zůstal součástí pokladní zóny, nabídka se však rozšířila přibližně o 30 procent. Hned u vchodu je pak samostatný regál s ovocem a zeleninou.

Počet položek, které se dnes na pumpě prodávají, se výrazně zvětšil. V nabídce dnes zákazníci naleznou přes 1100 pečlivě vybraných položek včetně privátních značek obchodního řetězce Billa a Clever. Sortiment zahrnuje osvědčené produkty ze stálé nabídky řetězce Billa, včetně čerstvého ovoce, zeleniny, uzenin, sýrů či nápojů, křupavého pečiva i drogerie. Potravinami Billa čerpací stanici zavazí třikrát týdně přímo z centrálního skladu v Modleticích u Prahy. K objednání zboží využívá nájemce stávající aplikace Billa.

Sekaná z Davle

Pohodlné čalouněné posezení můžou zákazníci využít k odpočinku a doplnění energie. Občerstvení Viva obsahuje čerstvě připravované sendviče, slané i sladké pečivo, párky, karbanátky, kuřecí řízek nebo teplou sekanou, která pochází z řeznictví v Davli.

Součástí nového designu obchodu je i rozšíření digitálních informačních panelů nad pokladní zónou, které lákají především na občerstvení. Jeden z nich cílí i na novou kávu Guatemala ze stoprocentní arabiky, na kterou v současné době přechází celý řetězec OMV včetně rakouského a německého trhu. Tuto výběrovou kávu vám zde připraví jak do šálku, tak do kelímku sebou. Pokud jste ale zvyklí na levnější kávu z Delicomatu, nabízí se zde i tato možnost. A když jsme u posezení u kávy, je třeba zmínit i bezplatné připojení na internet prostřednictvím wi-fi. Pokud si současně budete chtít své mobilní zařízení dobít, stačí požádat obsluhu o použití standardní zásuvky. Ta vám samozřejmě vyhoví.

Mycí centrum

Další významnou část nabídky služeb této čerpací stanice představuje mycí centrum, jehož součástí je jednoportálová myčka značky Istobal s třemi mycími programy, vysavač a kompresor na dofouknutí pneumatik. Vedle samostatného objektu s portá-



lovou myčkou je zde také venkovní posezení a hned vedle najdete nabídku LPG lahví. Další novinkou jsou pak výdejní boxy e-shopu Alza, které bývají u městských čerpacích stanic stále častěji součástí nabídky služeb.

Závěr

Čerpací stanice na Strakonické výpadoce potvrdila svou kvalitou nabízených produktů, čistotou interiérů i exteriérů vysoký standard rakouské sítě OMV. S rozšířením zboží o čerstvé potraviny Billa se laťka úrovně služeb zase výrazně zvýšila a dostala nový rozměr. Během krátké zastávky cestou z práce

nebo na víkend zde mohou zákazníci nakoupit všechny potřebné potraviny, na které při velkém nákupu v supermarketu zapomněli nebo jim doma došly. Není zde problém s parkováním, mohou se u toho navíc občerstvit a v neposlední řadě také dotankovat nebo dobít svůj automobil. Také bratři Novákové si zatím nový koncept minimarketu v rámci čerpací stanice pochvalují, i když na jeho vyhodnocení z hlediska optimalizace nabízeného sortimentu a ziskovosti je ještě brzo.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



TRADICE SPOLEHLIVOST KVALITA

Děkujeme všem našim partnerům
za dosavadní důvěru a dobrou spolupráci,
přejeme všem klidné prožití
vánočních svátků a úspěšný rok 2024.

STÁLE HLEDÁME PŘÍLEŽITOST K RŮSTU A INOVACÍM

„Od našeho vstupu na český trh v roce 1991 je OMV stabilním přispěvatelem do místního maloobchodního prodeje na čerpacích stanicích. Náš závazek vůči České republice je větší než kdy předtím a neustále hledáme příležitosti k růstu a inovacím. Vždy jsme se zaměřovali na kvalitu, zákaznickou zkušenost a strategickou přítomnost. Věříme, že každá čerpací stanice OMV bude centrem dokonalosti a spolehlivosti služeb,“ říká v rozhovoru pro Petrol magazín ředitel divize Retail a jednatel společnosti OMV Česká republika Daniel Vasilache.

Jak jste spokojeni s počtem čerpacích stanic a jejím rozmístěním v Česku. Bude se vaše síť dále rozšiřovat?

V současné době máme v České republice silnou a konzistentní síť čerpacích stanic. Náš přístup k distribuci byl vždy strategický, abychom zajistili, že každá naše stanice je optimálně umístěna tak, aby efektivně sloužila našim zákazníkům. Proto je naše přítomnost výraznější ve městech a na hlavních dálnicích.

Umístění našich čerpacích stanic bylo klíčovým faktorem našeho úspěchu na českém trhu. Zaměřili jsme se na to, aby každá stanice nebyla jen prodejním místem, ale důležitou součástí místní komunity, která nabízí spolehlivost a kvalitní servis. Tato promyšlená strategie umístění nám umožnila vybudovat robustní a efektivní síť.

Pokud jde o budoucí růst, jsme vždy otevření průzkumu nových příležitostí, které jsou v souladu s našimi strategickými cíli a základními hodnotami. Ačkoli jsme spokojeni s naší sítí, chápeme, že trh se vyvíjí a objevují se příležitosti. Naším cílem zůstává udržet vysoký standard služeb na našich stávajících stanicích a nepřetržitě vyhodnocovat trh z hlediska potenciálních možností růstu.

Dočkáme se také nějaké zbrusu nové čerpací stanice OMV postavené třeba v rámci nové odpočívky na dostavované síti českých dálnic?

OMV aktivně sleduje vývoj nových dopravních



řešení v České republice, což představuje nové dálnice, městské obchvaty a tak podobně. Máme také velký zájem účastnit se výběrových řízení na nově budovaná odpočívadla podél české dálniční sítě, protože náš cíl je posílit naši přítomnost na strategických místech a zajistit, abychom i nadále nabízeli naše vysoce kvalitní služby více zákazníkům po celé zemi.

Otevřeli jste první minimarkety Billa na čerpacích stanicích. Jaký bude další vývoj tohoto projektu, jaké má vůbec OMV zkušenosti s provozováním miniprodejen potravin? Víme, že například v Maďarsku spolupracuje s řetězcem Spar.

Nedávné uvedení první Viva Billa v České republice představuje významný krok v naší maloobchodní strategii. Tento koncept, který spojuje kvalitní služby v oblasti pohonných hmot s nákupem potravin, nabízí široký sortiment čerstvých, převážně lokálních produktů, které uspokojí každodenní potřeby našich zákazníků.

Společnost OMV sice spolupracuje s řetězcem Spar v Maďarsku, ale každý trh má svou jedinečnou dynamiku a partnerství. Naše zkušenosti s provozováním obchodů se smíšeným zbožím jsou neustále obohacovány o poznatky získané z našich rozmanitých evropských provozů, které přizpůsobujeme místním preferencím a požadavkům. V České republice se zaměřujeme na poskytování pohodlného a kvalitního nakupování na našich čerpacích stanicích a zkoumáme další vývoj v této oblasti, přičemž jsme i nadále odhodláni zlepšovat služby zákazníkům.

Vedle kvalitních paliv zákazníci oceňují také úroveň gastronomie, zvláště na dálničních čerpacích stanicích OMV. Chcete se stát v Česku jedničkou v gastrosegmentu na cestách. Co to bude znamenat, lze vůbec ještě zlepšit úroveň gastronomie třeba na čerpací stanici Mikulášov?

Jsm rádi, že můžeme na našich čerpacích stanicích OMV nabízet širokou škálu gastronomických produktů, přičemž v popředí zůstávají naše čerstvě připravené sendviče a káva. Naši zákazníci často vyhledávají rozmanité a kvalitní gastronomické možnosti, které neustále vylepšujeme. Za zmínku stojí, že v rámci sítě máme osm čerpacích stanic, na kterých se nacházejí větší restaurace spolu s regionálními recepty. Tyto pokrmy řidiči oceňují a naše stanice se tak často stávají vyhledávanou zastávkou na jejich cestách.

Na čerpací stanici v Mikulášově, která prošla v roce 2020 komplexní rekonstrukcí, je široká nabídka jídla připravovaná místním nadšeným kuchařem. I proto je považována za naši vlajkovou loď. Její koncept otevřené kuchyně poskytuje bezkonkurenční kvalitu služeb na dálnici D1.

Nyní jste se vrhli na inovaci v oblasti přípravy kávy. Co nového mohou v tomto ohledu zákazníci očekávat

Jsm nadšení z pokroků v nabídce kávy na stanicích OMV. V současné době si naši zákazníci mohou vychutnat dvě charakteristické kávové směsi Viva. První z nich je vyváže-

ná kombinace zrn Robusta a Arabica, která nabízí bohatou a plnou chuť. Druhá je 100 % single origin káva Arabica, pocházející přímo z Guatemaly, známá svými jemnými a aromatickými vlastnostmi.

V OMV se snažíme být lídři v kvalitě kávy a služeb v České republice. Abychom zlepšili zážitek z kávy na našich čerpacích stanicích, neustále zkoumáme nové metody a inovace. Patří mezi ně využívání nejmodernějších automatických kávovarů renomované italské značky Cimbali a spolupráce s významným místním baristou, který zajišťuje dokonalou přípravu každého šálku kávy. Kromě toho pravidelně upravujeme nabídku kávy tak, aby odpovídala vyvíjejícím se chutím a preferencím našich zákazníků. A v roce 2024 nás čekají další zajímavé inovace v oblasti kávy!

Jako první jste začali nabízet na čerpacích stanicích tankování AdBlue, jako první jste společně s firmou Ionity nabídli ultrarychlé nabíjecí stojany. Jaké další prvenství můžeme v souvislosti s vaší sítí očekávat?

V souladu s naší Strategií 2030, zejména v oblasti elektromobility, se OMV snaží být jedničkou na trzích, na kterých působí, včetně České republiky.

V současné době provozujeme 61 nabíjecích jednotek ve spolupráci s Pražskou energetikou v celé naší síti. Tyto nabíječky jsou nejen funkční, ale i perspektivně navrženy tak, aby je bylo možné v případě potřeby rozšířit na 150 kW. Tento závazek v oblasti elektromobility je důkazem našeho rozhodnutí inovovat a naší vize stát se lídrem v oblasti udržitelných energetických řešení v České republice.

V Česku byly letos otevřeny první vodíkové plnicí stanice. OMV už má v tomto ohledu bohaté zkušenosti v Německu i Rakousku. Chystáte vodíkovou stanici také u nás?

OMV se snaží zůstat na špičce v oblasti alternativních palivových technologií. V současné době sice neplánujeme otevření vodíkových stanic v České republice, ale aktivně se v této oblasti angažujeme s různými produkty. Jako příklad lze uvést, že jsme na českém trhu úspěšně spustili dvě stanice na CNG. Naš přístup spočívá v neustálém vyhodnocování a přizpůsobování se vyvíjejícímu se energetickému prostředí, čímž zajišťujeme uspokojení budoucích energetických potřeb našich zákazníků.

OMV v Rakousku představila novou značku eMotion. Objeví se také v Česku a jaký je plán dobudování infrastruktury pro elektromobily v rámci české sítě ČS OMV? S kým budete na budování sítě nabíjecích stanic spolupracovat?

V rámci naší Strategie 2030 se OMV snaží být v oblasti elektromobility na předním místě. V oblasti rozšiřování infrastruktury pro elektromobily pokračujeme ve spolupráci s Pražskou energetikou, a posilujeme tak síť dobíjecích stanic v celé síti českých OMV.

Na ochranu životního prostředí cílí také iniciativa, v níž nabízíte českým firemním zákazníkům možnost kompenzovat jejich vlastní uhlíkovou stopu na vlastní náklady. Jak to funguje?

Je to řešení, které řada našich firemních zákazníků aktivně vyhledává. Současně se OMV zaměřuje na snižování uhlíkové stopy vlastních provozoven v České republice. To zahrnuje zavádění nových technologií pro snížení spotřeby energie a instalaci solárních panelů na střechách našich čerpacích stanic.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



VIVA
Café

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

SINGLE ORIGIN

Guatemala

100 % ARABIKA

OMV



OD NOVÉHO ROKU PLOŠNĚ

Společnost Orlen Unipetrol přejde od 1. ledna 2024 v Česku u automobilového benzínu s oktanovým číslem 95 na označení E10. K jedinému výrobcí a největšímu dodavateli pohonných hmot na český trh se v tomto ohledu přidají i další firmy a řidiči automobilů se zážehovými motory už v případě benzínu kategorie BA 95 Super nebudou mít zřejmě žádnou další alternativu.

O zavedení benzínu ve specifikaci E10 se u nás diskutuje více než deset let. Až teď se ale výrobci a dodavatelé paliv odhodlali k radikálnímu kroku a začnou Natural 95 s deseti místo dosavadními pěti procenty biosložky plošně dodávat prakticky do všech sítí.

Tankování benzínu s vyšším podílem bioethanolu se tak nevyhne v podstatě nikdo, jehož automobil má pod kapotou zážehový motor a tankuje nejprodávanější a nejlevnější benzin kategorie BA 95 Super. Víceoktanových benzinů BA98 Super Plus se změna podle dosavadních informací týkat nebude, i když i v této kategorii už řidiči od roku 2021 tankují u čerpacích stanic Orlen Benzina benzin Verva 100, který má rovněž označení E10, ale místo bioethanolu využívá

dražší sloučeninu ETBE. V prodeji nafty se nic nemění. Značení B7 na výdejních stojanech a víčkách nádrží automobilů zůstává, podíl biosložky do sedmi procent se určitě zvyšovat nebude.

„Do roku 2050 chceme být emisně neutrální a do roku 2030 snížit emise oxidu uhličitého o 25 procent. Přejít na výrobu a distribuci benzínu v kvalitě E10 je na této cestě významným krokem a český trh se tímto opatřením posune vpřed směrem k čistší mobilitě. Pro naše rafinérie nejde o významnou technologickou změnu, protože benzin v této kvalitě již řadu let dodáváme do Německa, Maďarska či na Slovensko,“ uvedl Tomasz Wiatrak, generální ředitel skupiny Orlen Unipetrol.

Palivo E10 je směs, která je směsí klasického benzínu a ethanolu s podílem maximálně 10 procent. Ten může být nahrazen i sloučeninou ethyl terc-butyl-ether (ETBE), která se z ethanolu vyrábí. Jelikož je bioethanol získáván z obnovitelných zdrojů, snižuje emise CO₂ a pomáhá tak chránit životní prostředí.

Většina automobilů se zážehovými motory vyrobených po roce 2000 je s palivem E10 oficiálně kompatibilní a všechna moderní benzinová vozidla byla pro toto palivo optimalizována. V souvislosti s tímto opatřením dojde od nového roku na čerpacích stanicích u stojanů vydávajících 95oktanový benzin ke změně mezinárodního označení z dosavadního E5 na nové E10.

Benzin E10 se v Evropě postupně zavádí již od roku 2009 a v současné době je dostupný v 17 zemích Evropské unie (Belgie, Bulharsko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Irsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Německo, Nizozemsko, Rakousko, Rumunsko, Slovensko a Švédsko). A prodává se také ve Velké Británii. Podobně jako v Česku je benzin E10 nepovinný už jen třeba ve Slovinsku, Itálii či Chorvatsku.

Bude benzin dražší?

„Půjde o plošné zavedení,“ potvrdil v Lidových novinách Martin Pavlíček, mluvčí společnosti MOL, která provozuje druhou nejpočetnější síť čerpacích stanic v Česku. Na otázku, zda bude benzin s větším obsahem lihu dražší než s obsahem současných pěti procent v Naturalu 95, dodavatelé neodpověděli s odkazem, že kalkulace teprve probíhají. Bioethanol je totiž výrobne dražší než benzin, na druhou stranu se na něj nevztahuje tak vysoká spotřební daň.

„Zvyšování podílu biosložky je důsledkem záměru zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie a snížit emise skleníkových plynů v dopravě, což je v souladu se směrnicemi Evropské unie. Jedná se o dlouhodobou snahu o snížení zátěže životního prostředí spojené s dopravou,“ dodává Pavlíček.

Benzinu E10 se nevyhne ani státní distributor a dodavatel paliv společnost Čepro, která paliva od rafinérií Unipetrolu či koncernu MOL nakupuje. Čepro typem benzinu s vyšším obsahem biosložky nahradí veškeré palivo prodávané na všech svých pumpách EuroOil i ve

svém velkoobchodu. Změna podle Čepa souvisí s přechodem klíčových dodavatelů na výrobu benzinu v kvalitě E10. „Rafinérie napojené na produktovodní systém společnosti Čepro plošně přechází na výrobu automobilového benzinu E10. Tato změna se přirozeně v čase projeví ve skladbě skladovaných a vydávaných automobilových benzinů,“ řekl generální ředitel Čepa Jan Duspěva.

Některé starší vozy mohou mít problém

Je tedy prakticky jisté, že Natural 95 s dvojnásobným obsahem lihu vytlačí u drtivé většiny pump nyníjší natural v kvalitě E5, tedy s obsahem lihu do pěti procent. Jen málokterá čerpací stanice má totiž k dispozici navíc jednu volnou nádrž, kterou by mohla dále nechat plnit současným benzinem E5.

Většina vozů, které dnes jezdí po českých silnicích, by neměla mít s palivem E10 problém. Ujišťovala o tom už před lety i mladoboleslavská Škoda Auto. „Všechny současné modely Škoda s benzinovým motorem mohou tankovat palivo E10. Škoda Auto tak podporuje celosvětovou snahu o snižování dopadu automobilového průmyslu na životní prostředí. Používání pohonných hmot s příměsí etanolu je v souladu s cílem snižování emisí CO₂,“ uvedla automobilka.

Konkrétně to znamená, že všechny benzinové motory MPI, FSI, TSI a TFSI používané ve vozech značky Škoda jsou schopny provozu s benzinem s desetiprocentním podílem

etanolu (palivo E10) podle německé normy DIN51626-1 pro Německo a evropské normy EN228 (pro E10) pro všechny státy EU.

„Výjimku tvoří motory Škoda 1,3l-OHV o výkonu 40 a 50 kW v modelech Felicia vyráběného do roku 2001. Pro použití paliva E10 je nutno vyměnit některé díly vstřikovacího ústrojí,“ upozornil mluvčí automobilky Evžen Krauskopf.

Je jasné, že problém mohou mít také majitelé veteránů, kteří už dnes musí dodávat do natankovaného paliva určitě množství olova. Ale v případě těchto automobilů, které nejezdí každý den, je zde alternativa v podobě vysoko-oktanových benzinů, které bioethanol neobsahují vůbec.

Expert České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu Václav Loula potvrdil, že uvádět na trh standardní benzinové palivo E10 i v oktanové hladině 95 je v souladu i s českou normou a schváleno také sdružením evropských výrobců automobilů ACEA.

„Benzin E10 patří jednoznačně mezi schválená paliva výrobců automobilů a musí splnit i stanovené parametry dle uvedené normy ČSN EN 228. Z pohledu ekologie i provozních parametrů sem patří obsah kyslíku, složení kyslíkatých látek, obsah bioetanolu, ETBE a podobně,“ uvedl Loula.

I podle něj je nasazení benzinu E10 ekonomicky a ekologicky nejrozumnější řešení pro plnění cílů snižování emisí a zvyšování podílu obnovitelných zdrojů v dopravě.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



ČEMU ŠKODÍ, ČEMU PROSPÍVÁ

S rozhodnutím majitele českých rafinerií o zavedení výroby benzínu E10 od nového roku se samozřejmě rozpoutala debata o tom, které automobily toto palivo nebudou moci tankovat. Rozpoutal se okolo toho kolotoč fám přizívaný také mnohými médii. Pojdme se tedy podívat na to, kterým modelům osobních automobilů by E10 mohlo ublížit.



Majitelé a uživatelé automobilů v Česku většinou vnímají biosložku v pohonných hmotách jako něco negativního a chtějí, aby jí bylo v palivech co nejméně. Mají pravdu v tom, když říkají, že bioethanol přidávaný do benzínu má nižší výhřevnost a váže vodu. Zároveň ale zvyšuje oktanové číslo a vylepšuje čisticí schopnosti.

Praktické zkoušky navíc ukázaly, že benzin s lihem zanechávají na sání méně úsad než benzin bez lihu. Přesto mnozí tvrdí opak. V dlouhodobém horizontu tak čistý benzin bez biosložky není pro moderní zážehový motor s přímým vstřikováním paliva výhodou. Je to vlastně naopak.

Většina automobilů se zážehovými motory, která byla vyrobena po roce 2000, je s palivem E10 oficiálně kompatibilní a všechny moderní pohonné jednotky byly pro toto palivo optimalizovány. Najdou se samozřejmě někte-



ré výjimky. Benzin E10 není vhodný například pro modely Audi s nezávislým topením, které se vyráběly v letech 2001-2008, a také pro některé modely Audi s motory FSI s přímým vstřikováním paliva první generace z let 2003-2006. To samé platí i pro některé seaty a volkswage-

ny s motory FSI. Škoda Auto tyto motory v té době k dispozici neměla. Co se týče škodovek, problém mohou mít majitelé modelů Škoda Felicia s motorem 1.3 OHV (40 a 50 kW), která se vyráběla v letech 1994-2001. A platí to samozřejmě pro tuto pohonnou jednotku v modelech Favorit. Řešení se v tomto případě nabízí v podobě výměny těsnění ve vstřikovacím ústrojí, což je oprava v řádu stokorun. Bohužel, originální náhradní díly už výrobce nevyrábí, takže bude možná pro někoho problém je sehnat.

Dále by si měli dát pozor majitelé některých italských automobilů Fiat. Konkrétně se jedná o modely Bravo/Brava/Marea, Barchetta, Multipla, Stilo či Palio s motory 1.6 16V a 1.8 16V. Do seznamu nepoužitelných motorizací patří i Ford Mondeo 1.8 SCI (2003-2007), který umožňoval v rámci úspornosti spalování velmi chudé směsi, nebo motory Mercedes-Benz s první generací přímého vstřikování, konkrétně se jedná o modely C200 CGI (W203) nebo CLK200 CGI z let 2002-2005. To samé platí i pro motory GDI od Mitsubihu do roku 2007 (Carmia a Pajero), pro zážehový motor 2,2 litru s přímým vstřikováním (Z22YH), které měly pod kapotou Opely Vectra, Signum a Zafira, nebo pro motory s přímým vstřikováním, které vyráběl Renault v letech 2000-2002 (Megane, Laguna, Avantime, VelSatis, Espace). Benzin E10 není rovněž vhodný pro motory Toyota Avensis s objemem 2,0 a 2,4 litru z let 2000-2008.

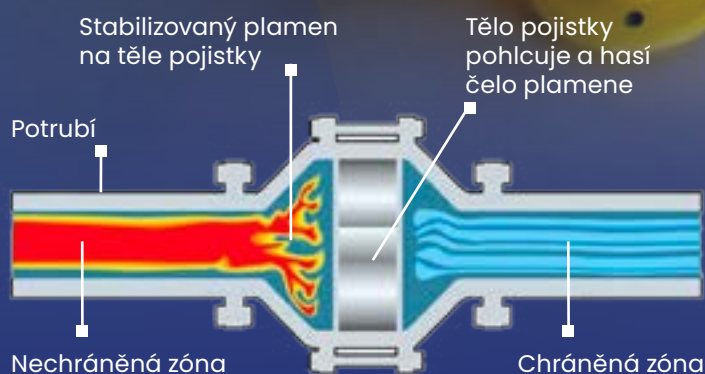
Pokud máte starší automobil z uvedeného seznamu a nechcete jiný, který by s palivem E10 neměl problém, můžete tankovat palivo kategorie BA98 super plus. Velké řetězce tento benzin prodávají jako stooktanový a motoristé si jej cení právě pro nulový obsah ethylalkoholu.

Premiové benzinu Super Plus 98 se do Česka dovážely ze zahraničních rafinerií s vlastní recepturou aditiv. Situace se změnila až v roce 2021, kdy začala kralupská rafinerie pro síť Benzina produkovat benzin Verva 100. Zvýšení oktanů se zde dosáhlo přidáním až 20 procent Etyl-Terc-Butyl-Éter neboli ETBE.

Tato látka se sice z lihu vyrábí, a lze ji proto považovat za biosložku, ale chemické vlastnosti má zcela jiné. Mimo jiné neleptá některé materiálu na bázi kaučuku a neváže vodu. I proto je bez problémů dlouhodobě skladovatelná, a tento benzin je i vhodný motory, které během zimy odpočívají v garáži. To znamená třeba veteráni, motocykly nebo travní sekačky.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

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



OCTO
technology
divize společnosti YOUR SYSTEM spol.s.r.o.



SOUKROMÁ SPOLEČNOST POD KŘÍDLA STÁTU?

Po delší době se schyluje k významné změně na trhu čerpacích stanic v Česku. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže informoval na svých internetových stránkách, že posuzuje spojení společností Čepro a Robin Oil.

Nynějších 207 pump EuroOil státního Čepra by se tak mohlo rozrůst o víc než 70 moderních stanic značky Robin Oil. „K navrhovanému spojení soutěžitelů má dojít zejména v oblastech maloobchodního prodeje pohonných hmot a doplňkového zboží na čerpacích stanicích a velkoobchodního prodeje pohonných hmot na území České republiky. Rozhodnutí ve výše uvedené věci dosud nebylo vydáno," uvedl úřad v oznámení. Úřad má na posouzení transakce lhůtu 30 dnů. Pokud bude nutné k posouzení spojení dodatečně zjišťovat více informací, může se lhůta prodloužit. Schvalování může zpozdit i skutečnost, že antimonopolní úřad obdržel několik námitek ke spojení Čepra s Robin Oilem a musí posoudit i je.

Ministerstvo považuje koupi za rozumnou

Obě firmy však vzájemný obchod nekomen-

tují. Není tedy (na konci listopadu) známa cena, za kterou Čepro pumpy kupuje, ani jaké plány s nimi nový majitel má. „Bohužel nemůžeme říct žádné informace k případům, které dosud nejsou uzavřené. Jakmile to bude možné, zákazníci i veřejnost o nových skutečnostech informujeme," citovala agentura ČTK mluvčího společnosti Čepro Marka Rolla. Dodal, že společnost chce postupně rozšiřovat svou síť čerpacích stanic EuroOil, například letos na jaře firma zprovoznila pět nových stanic.

„Tuto akvizici, která znamená rozšíření počtu čerpacích stanic Čepra, považujeme vzhledem k chování a vývoji trhu s pohonnými hmotami za rozumnou," reagovalo ministerstvo financí, které je stoprocentním akcionářem Čepra.

Mluvčí ministerstva Filip Běhal k tomu posléze dodal, že se nejedná o expanzi do nového odvětví, ale pouze o rozšíření činnosti v odvětví, ve kterém už Čepro působí.

„Distribuce a skladování pohonných hmot patří do kritické infrastruktury státu, ve které Čepro coby strategická společnost dlouhodobě působí v souladu se Strategií vlastnické politiky státu. Význam energetického sektoru zdůraznily výkyvy na trhu s energiemi a pohonnými hmotami po zahájení ruské agrese na Ukrajině.

Případná realizace akvizice je v souladu s posilováním role státu v energetice," uvedl mluvčí ministerstva.

Společnost Čepro se zabývá přepravou, skladováním a prodejem ropných produktů a provozuje v Česku síť 207 čerpacích stanic EuroOil, což ji řadí po Orlen Unipetrolu – Benzině a společnosti MOL na třetí místo v žebříčku nejpočetnějších sítí u nás. Pumpy EuroOil jsou známé zejména v menších obcích, kde mají stálou klientelu. Čepro nedávno otevřelo v Mstětích u Prahy svou první vodíkovou plnicí stanicí.

Firma a značka Robin Oil patří podnikateli Jiřímu Zoubkovi, v současnosti má přes sedmdesát čerpacích stanic. Loni měla společnost obrát 5,5 miliardy korun a čistý zisk 83 miliony korun.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



PLÁNY ČEPRA: AUTOMATIZACE A DIGITALIZACE

Společnost Čepro je součástí kritické infrastruktury státu a zabezpečuje stabilitu trhu s pohonnými hmotami v České republice. Mezi její investiční priority patří mimo jiné nové nádrže ve skladu v Hněvicích nebo vodíková stanice, o kterých jsme se již v minulosti zmiňovali. Jaké jsou ale další akce, do kterých firma vkládá úsilí a plánuje v nejbližších letech jejich rozvoj?

V provozu jde Čepro směrem k maximální automatizaci. Obsluha skladu v Potěhách už je plně automatizovaná a stejný proces teď nabíhá i na skladě v Litvínově. „A na skladech v Bělčicích a Hájku si projektujeme duální režim práce, kdy se bude od dvou hodin odpoledne přecházet na vzdálené řízení skladů,“ doplňuje k tomu Jan Duspěva, generální ředitel společnosti. Firma také dokončila projekt práce s BIG Daty v rámci metrologie. Nyní je schopna automaticky vyhodnocovat měření na jednotlivých provezech. Výsledky přináší zaměstnancům provozního úseku jiný pohled na železnou technologii, kterou používají.

Velkým otazníkem je další rozšíření produktovodu, který aktuálně čítá kolem 1100 km. Současná priorita je dobudovat

produktovod do skladu v Sedlnicích. „Na stole leží dlouhá léta i plán propojení do Polska, pokud uvidíme ekonomický smysl, možná, že v budoucnu toto spojení vznikne. V tuto chvíli jsme schopni vše zabezpečit železniční dopravou,“ upřesňuje Duspěva.

Na co je ale generální ředitel hrdý, je oblast digitalizace: „Máme perfektně zdigitalizované všechny sklady. K výcviku lidí používáme virtuální realitu. Třeba naši hasiči mají program na simulaci krizových situací a jak se v nich takticky chovat. Je to celá řada drobnějších projektů, které nám jako celek dávají smysl.“

Velmi obezřetné musí být Čepro v oblasti kybernetických útoků, které řeší prakticky celý průmysl. „Dlouhodobě hledáme balanc mezi hlubokým uzavřením systémů kvůli bez-

pečnosti, neboť jsme součástí kritické infrastruktury státu, a požadavkem na otevřenost, protože jsme zároveň obchodní společností,“ doplňuje Duspěva.

Duspěva neočekává, že by investiční akce měly nějaký vliv na hospodářský výsledek v příštích letech. „Jsou připraveny již několik let. Nicméně je třeba říct, že 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 střídmejší, ale stále stabilní vývoj,“ uzavírá generální ředitel Čepa.

■ PR Čepro
FOTO: archiv



BEZEMISNÍ MOBILITA JE NEREÁLNÁ, HLEDEJME KOMPROMIS

Převážně ve znamení kritiky klimatických cílů Evropské unie se nesl druhý ročník mezinárodní konference Vize 2050, kterou 26. října 2023 pořádalo vydavatelství Petrolmedia společně s Českou asociací petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) a organizací FuelsEurope pod patronací Ministerstva průmyslu a obchodu. Akce se konala v konferenčním centru Ústavu molekulární genetiky AV ČR.

Hlavním tématem konference, kterou moderoval redaktor Lidových novin Miroslav Petr, byla energie v dopravě a její postupný přechod z fosilních zdrojů na obnovitelné, což je v souladu s cíli plánu dekarbonizace pod názvem Green Deal. Cílem této transformace je, aby v roce 2050 nevznikaly při transportu lidí, zboží nebo materiálu v Evropě žádné emise skleníkových plynů. Do roku 2050 by proto státy Evropské unie měly skončit s vý-

robou elektrické energie a pohonných hmot z fosilních zdrojů. Tento přechod by však zároveň neměl ohrozit stabilitu ekonomik ani životní úroveň v jednotlivých evropských zemích.

Mimo realitu?

Největší kritiku mezi petrolejáři i zástupci automobilového průmyslu sklízí celkem pochopitelně kontroverzní zákaz spalovacích motorů u osobních automobilů do roku 2035, jenž je součástí Green Dealu. Jak zdůraznil na úvod majitel vydavatelství Petrolmedia Miroslav Stříbrský, nejde o to, že je dekarbonizace třeba, ale i o to, jakou se udělá formou.

„Politici EU se čím dál tím více vzdalují od reality. Doufali jsme, že tlak od ideologů Unie se rozvolní, ale nestalo se tak. Co bude dál? Musíme se proto snažit, aby budoucnost evropské mobility byla co nejblíže realitě,“ vyzval Stříbrský.

Místopředseda představenstva ČAPPO, tedy pořadatele konference, Daniel Vagaský, který zastoupil nepřítomného předsedu Jana Duspěvu, zdůraznil, že energetická transformace dopravního sektoru, tj. zavádění nových pohonů i technologií, je realitou, z níž není cesty zpět. Podle něj však transformace probíhá velmi pomalu. „Pokud mají nové bezemisní zdroje nahradit do roku 2050 ty staré, byly by třeba třikrát vyšší investice než dosud. Jinak transformace vyvolá so-



ciální nepokoje i ekonomické problémy,“ varoval Vagaský.

Racionální přístup vlády

Ministr dopravy Martin Kupka uvedl, že snižování emisí CO₂ je celoplanetární téma, k němuž je ale podle něj nutno přistupovat s rozumem, bez ideologických nesmyslů. Racionální přístup české vlády podle něj pomohl k výrazné změně připravované normy Euro7. To by mělo zajistit plynulý přechod k bezemis-

ním zdrojům bez zásadních otřesů české ekonomiky. „Spalovacím motorům sice podle mnohých názorů odzvonilo, ale je nutno volit technologicky neutrální řešení, tj. rozvíjet nejen elektromobilitu, ale i syntetická paliva nebo moderní biopaliva či vodíkové pohony. Cestou ale není setrvávat tvrdšíjně u fosilních paliv, nýbrž hledat různá řešení. Je třeba zbavit se obav z elektromobility, jinak nás Evropany zcela převálčují Číňané, jak to bylo vidět na nedávno skončeném autosalonu v Mnichově,“ uvedl Kupka. Dodal, že ➡



➔ zároveň je ale třeba zachovat cenovou dostupnost individuálních dopravních prostředků.

Náměstek ministra průmyslu a obchodu René Neděla pak pohovořil o alternativních pohonech v kontextu evropské legislativy a její implementace do té české. Informoval o schválení směrnice RED III o obnovitelných zdrojích v dopravě, průmyslu a vytápění budov. Celkový podíl obnovitelných zdrojů je vůči RED II navýšen z původních 32 % na 42,5 % (s možností dalšího navýšení až na 45 %). V dopravě se klade důraz na využití tzv. zelených plynů (obnovitelný vodík + pokročilý biometan + syntetická paliva). Neděla zmínil i zmírnění normy Euro7 o emisích z automobilů. Informoval také o ustavení pracovní skupiny pro syntetická paliva na MPO.

Nízkouhlíkatá paliva budoucností

Pozvání na konferenci opět přijal Alessandro Bartelloni, který je ředitelem organizace Fuels Europe, zastupující společnosti vlastníci a provozující téměř 100 % rafinerské kapacity EU. Ve své přednášce se zaměřil na CO₂ neutrální kapalná paliva, která by měla Evropské unii zajistit energetickou bezpečnost. Podle něj totiž budou hrát kapalná paliva s nulovou nebo velmi nízkou uhlíkovou stopou stále zásadní roli, kterou podporovaná elektřinifikace pouze doplní. Bartelloni nastínil



i svou vizi budoucnosti rafinerií. Podle něj se promění v energy-huby, průmyslové clustery, které budou vyrábět vodík, pokročilá biopaliva a zpracovávat CO₂ na syntetická paliva. Nicméně, jak uvedl Bartelloni, od roku 2010 bylo v Evropě zavřeno už 26 rafinerií z celkového počtu 115. Tři rafinerie byly přeměněny na bio rafinerie a další to nyní čeká. Všechny se pak stanou do pár let nízkoemisními.

Rektor VŠCHT profesor Milan Pospíšil s profesorem Janem Mackem z ČVUT

ve své přednášce zaměřili na strukturu vozového parku a skladbu pohonných hmot z hlediska splnění požadavků evropské směrnice RED III pro rok 2030. Počítá se s nárůstem kamionů na LNG i s obrovským zvýšením spotřeby elektřiny pro elektromobily. Klíčové bude však podle Pospíšila vyřešení alternativních pohonů pro kamiony. Až 88 % přepravních výkonů kamionů by mělo zajišťovat jiné pohony než motorová nafta. Podaří se motivovat dopravce k nákupu alterna-



tivního vozového parku? Stále pak podle Pospíšila platí, že z hlediska motivace je efektivní zaměřit veřejnou podporu na elektrifikaci osobní hromadné dopravy (BUS, vlak) a alternativních pohonů pro nákladní dopravu a služby v městských aglomeracích. Podle Macka je ale bezemisní mobilita zcela nereálná, musíme hledat rozumný kompromis.

Zpříšňování emisní normy nemá smysl

V dalším bloku promluvili zástupci automobilového průmyslu. Tajemník Svazu dovozců automobilů Jan Pokorný zhodnotil stav českého trhu s automobily především z hlediska alternativních pohonných zařízení a naznačil možné trendy vývoje vozového parku v ČR při přechodu na čistou mobilitu. Podle predikce Škody Auto se už v roce 2027 bude v EU prodávat více elektromobilů než aut s klasickým pohonem, v České republice se tak ale stane až po roce 2030. V roce 2030 budou podle této predikce v ČR tvořit elektromobily jen 7 % vozového parku, půjde o 400 až 500 tisíc kusů.



Zástupce Škody Auto Vítězslav Grepl, který má v mladoboleslavské automobilce na starost vývoj agregátů, se snažil přítomným představit, jak složitá je implementace změn v evropské legislativě do vývoje pohonných jednotek, na což na-

vázal polemikou o nastavení emisní normy Euro 7, která dosud nebyla schválena. Podle Grepla mají moderní spalovací motory emise dokonce nižší než ovzduší, takže další zpříšňování norem pro výfukové plyny postrádá smysl. Syntetická ➔



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

➡ paliva podle něj ale smysl dávají, zatím však není jejich vývoj nijak podporován.

Dopolední blok zakončila zástupkyně českého importéra automobilů Toyota Zuzana Papežová, která se zabývala současností i budoucností alternativních pohonů v největší japonské automobilce, ale i budoucností alternativních pohonů v České republice a Evropě. Toyota sází jak na elektrický, tak na vodíkový pohon. Papežová uvedla, že podíl bateriových vozů v ČR činí jen 3 %, což je druhé nejhorší umístění v Evropě po Slovensku. Plug-in hybridů je v Česku ještě méně. Na otázku, proč tomu tak je, ale odpovědět nedokázala.

Dekarbonizace pohledem petrolejářů

Odpolední blok přednášek obstarali představitelé petrolejářských společností. První si vzal slovo předseda představenstva a generální ředitel skupiny ORLEN Unipetrol Tomasz Wiatrak, který podrobně rozebral strategii skupiny ORLEN Unipetrol i společnosti PKN Orlen do roku 2030. Skupina ORLEN se chce podle něj stát lídrem v udržitelné energetice ve střední Evropě.

Jak toho chce dosáhnout? Podle Wiatraka kombinací obnovitelných zdrojů, biopaliv, bioplynu, zeleného vodíku a e-mobility. Na to vše se hodlá společnost v příštích letech intenzivně soustře-



dit. Zaměřit se chce ale i na malé modulární reaktory, na zachytávání CO₂, na zpracování odpadních plastů i na výstavbu větrných elektráren na Baltu.

Zástupce generálního ředitele MOL Group Oszkár Világi představil konkrétní kroky k dekarbonizaci maďarské společnosti a zároveň ukázal na problémy, se kterými se MOL v souvislosti s tím

potýká. Evropská unie podle něj nadřazuje politické cíle těm ekonomickým a výsledkem jsou obrovské zásahy do trhu, který ale nefunguje. Například automobilový průmysl začal vyrábět více elektromobilů až pod pohrůžkou pokut, jenže trh tento typ automobilů příliš nechce. Ekologická opatření tak podle něj oslabují evropský průmysl.



Villáži zmínil i skutečnost, že 5. prosince končí výjimka pro export produktů z ruské ropy. Slovnaft má ale zatím při zpracování neruských rop z ropovodu Adria technické problémy, a proto bude nucen snížit výrobu i export, a to i export do Česka či Rakouska. „V Česku i Rakousku mají nedostatek výrobních kapacit, 30 % nafty musí dovážet, a to především ze Slovnaftu. Zásobování okolních zemí má však své limity. MOL proto žádá o prodloužení výjimky z exportu produktů z ruské ropy o další rok, dokud nebude zprovozněn projekt TAL+,“ uvedl Villáži.

Podobně jako Tomasz Wiatrak se také zástupce ředitele pro evropské veřejné záležitosti společnosti TotalEnergies Eric Quenet zabýval výhledem aktivit společnosti do roku 2050. TotalEnergies se chce například do roku 2030 stát největším evropským výrobcem biometanu. Investovat do této produkce chce i v Polsku. Fosilní zdroje, tj. ropu a zemní plyn, hodlá firma do roku 2050 zpracovávat jen z 25 %. Zaměřit se chce na elektromobilitu a kromě biometanu i na vodík pro kamiony, pokročilá biopaliva a syntetická paliva, jakož i na zachytávání CO₂ (carbon capture). Své rafinerie tak nechce zavírat, ale převést na jiné druhy produktů. Eric Quenet zdůraznil, že dekarbonizace je nutná, ale musí být finančně udržitelná. Důsledkem války na Ukrajině i v Gaze by měl pak být důraz na energetickou bezpečnost a soběstačnost. „V EU by měl zvítězit pragmatismus,

ne dogmatismus jako dosud,“ uzavřel Quenet.

Blok pak zakončila manažerka společnosti Shell Monika Przybysz, která se rovněž rozhovořila o plánu dekarbonizace jedné z největších petrolejářských společností na světě, ale i o dekarbonizaci kamionové dopravy. Dekarbonizace firemních flotil kamionů by podle ní měla být postupná, uplatnit by se mohl vodík, LNG, bioLNG, biopaliva, v menší míře elektromobilita. Shell již nyní investuje do bioplynové stanice v nizozemském přístavu Rotterdam či do zkapaňování zemního plynu na LNG v Kolíně nad Rýnem.

V následné diskusi se hovořilo například o tom, jestli po 5. 12., kdy začne platit embargo na dovoz motorové nafty z ruské ropy, bude v ČR této komodity nedostatek. Podle Wiatraka ne, protože sklady jsou plné, lze omezit i vývoz pohonných hmot z Česka. Villáži naproti tomu uvedl, že pokud nebude politická vůle prodloužit možnost produktů z ruské ropy vyvážet, problémy s vývozem nafty nastanou.

Co se týče zavádění syntetických paliv, Wiatrak soudí, že střednědobě ano, ale zatím existuje jen několik menších projektů, které nejsou byznysově příliš efektivní. Syntetická paliva se podle něj uplatní hlavně v letadlech a v kamionech. Zástupci Shellu a TotalEnergies soudí, že záviset bude hlavně na vývoji vhodných technologií, tyto firmy se ale zaměří hlavně na LNG, vodík, bioetanol, bioLNG a biometan.

Co na to europoslanci?

Na závěr konference pak proběhla ještě diskuse europoslanců Alexandra Vondry (ODS) a Martina Hlaváčka (ANO), kteří se s přítomnými podělili o své zkušenosti s lobbíngem a schvalováním zákonů na dekarbonizaci dopravy na půdě Evropského parlamentu. Vysvětlili například, proč příprava nové legislativy trvá tak dlouho. „Je to proto, že Evropská komise je stále méně odborná a technokratická a naopak stále více politická. Zvyšuje se politický aktivismus,“ míní Hlaváček a dodává, že o průmyslové politice dnes rozhodují ministři životního prostředí či zdravotnictví, nikoliv průmyslu.

Podle Vondry je naopak tempo legislativních změn v EU příliš vysoké. Byznys je podle něj příliš pasivní, málo lobbuje, bojí se. Automobilky se například údajně bojí mluvit o syntetických palivech. Ne vše z Green Dealu je podle Vondry špatné, nicméně jde o redistribuci bohatství v energetice. Vydělají jižní státy nebo ty, které mají vhodné podmínky pro větrnou energetiku, fosilní státy na tom prodělají. Je nutno vyvažovat zájmy ekologické, ekonomické i sociální dopady. Evropská unie ale zatím podle Vondry dobrovolně snižuje svou konkurenceschopnost. Lze čekat pro eurovolbách změnu? Vondra věří, že ano.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv





UNICODE SYSTEMS VSTUPUJE NA BRITSKÝ TRH

16. listopadu 2023 se britské město Milton Keynes stalo epicentrem petrolejářského průmyslu. Konal se zde totiž prestižní veletrh APEA 2023 (Association for Petroleum and Explosives Administration), který přilákal pozornost klíčových hráčů z oboru čerpacích stanic. Akce provázená ucelenou řadou konferencí poskytla platformu pro setkávání, učení se a obchodování s nejlepšími dodavateli produktů a služeb v odvětví.

Jedním z výrazných účastníků akce byla také česká společnost Unicode systems, která vstoupila na britský trh s cílem posílit svou pozici v oblasti tankovacích automatů. Na svém výstavním stánku se prezentovala tankovacími automaty CM Mini, CM Compact ATEX a Built in ve stojanu Hytek.

Společnost Unicode systems, která má svoje systémy v 11 zemích Evropy, zaujala návštěvníky svými pokročilými technologiemi pro správu čerpacích stanic. Jejich portfolio zahrnuje nejen hardware, ale také software pro monitorování a řízení čerpací stanice.

Důležitým momentem veletrhu bylo navázání strategické spolupráce mezi spo-



lečnostmi Unicode systems a Hytek, která je uznávaným dodavatelem inovativních technologií pro čerpací stanice. Oba partneři se rozhodli spojit své síly a společně prezentovat své produkty na jednom stánku, což mělo velký ohlas a zároveň to umožnilo návštěvníkům lépe pochopit integraci jejich technologií.

„Letošní veletrh APEA byl pro nás skvělou příležitostí vstoupit na britský trh a navázat kontakt s klíčovými hráči v odvětví. Spolupráce s firmou Hytek nám umožnila prezentovat naše produkty a služby ještě efektivněji a vytvořit tak silnou platformu pro budoucí spolupráci,“ pochvaloval si průběh akce Miroslav Stříbrský, zakladatel společnosti Unicode systems.

Večer po výstavě se konal galavečer, který přivítal více než 700 hostů a byl završen prestižním udílením cen. Během ceremonie předávání cen převzali odpovědnost za udělení ceny Milestone Award Adrian Hrivík a Arthur Plumptre z Unicode systems. Tato cena byla udělena firmě, která dosáhla významného milníku ve svém odvětví a přinesla výjimečný přínos.

Unicode systems tak vstupuje na brit-



ský trh s pevným závazkem poskytovat moderní a efektivní řešení pro čerpací stanice, přičemž akce APEA 2023 byla klíčovým milníkem na této cestě.

■ PR Unicode
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

SCHVÁLENÍ PODPORY OTEVÍRÁ CESTU INVESTICÍM



Evropská komise po dvou letech schválila český program na podporu výroby biometanu, do níž chce stát investovat 2,4 miliardy eur (téměř 59 miliard korun). Podpora bude mít formu zeleného bonusu k ceně zemního plynu, vyplácena bude po dobu 20 let. Určena je jak na výstavbu nových zařízení, tak na konverzi starších bioplynových stanic zaměřených na výrobu zelené elektřiny.

Schválená provozní podpora cílí na výrobu udržitelného biometanu, který bude buď vtlačěn do plynárenské soustavy, nebo dodáván na čerpací stanice nebo výdejní jednotky pro použití v řadě oblastí od dopravy až po vytápění. Výši podpory bude každoročně stanovovat Energetický regulační úřad.

Jak Evropská komise uvedla ve svém rozhodnutí, podpora je určena zejména pro malé a střední podniky nebo společnosti pro obnovitelné zdroje, a sice na projekty s instalovaným výkonem do 6 MW. Předpoklad je, že podporu z programu budou čerpat zařízení s celkovou výrobou až 337 milionů m³ biometanu. Proces notifikace v Bruselu byl poměrně zdoluhavý, zabral dva roky.

Biometan představuje obnovitelnou náhradu za zemní plyn, s jeho využíváním se

počítá v řadě oblastí od dopravy po vytápění budov. „Mám radost, že Evropská komise schválila český program na podporu výroby biometanu. Pomůže nám s přechodem z bioplynových stanic, které vyrábí elektřinu s účinností 40 procent na biometanové, které produkt vtlačí zpátky do plynárenské sítě, a mají tak mnohem větší účinnost,“ vítá rozhodnutí Evropské komise ministr životního prostředí Petr Hladík.

Schválení podpory Evropskou komisí předpokládal dopředu Energetický regulační úřad, který bude určovat výši zeleného bonusu – tedy příplatku k běžné ceně zemního plynu na velkoobchodním trhu. Podle odhadu ERÚ vyjde v příštím roce podpora biometanu na 779 milionů korun. Zájem o novou technologii je totiž poměrně velký.

Sedm producentů s licencí

Jak zjistil Ekonomický deník z udělených licencí na výrobu plynu, povolení k provozu od ERÚ má již sedm producentů biometanu a osmý je ve správním řízení. Jedná se o zemědělské bioplynové stanice, ale také zpracovatele biologicky rozložitelného odpadu a čistírny odpadních vod. Jako první v Česku zahájila výrobu biometanu v Česku firemní skupina EFG, a to v Rapotíně na Šumpersku. První biometan do veřejné plynovodní sítě dodala před čtyřmi lety. Produkce zatím sedmi realizovaných zařízení dosáhne nyní v součtu zhruba 10 milionů m³ biometanu ročně.

Tomáš Voltr z firmy EFG, která v roce 2019 otevřela první výrobu biometanu v ČR v severomoravském Rapotíně, uvedl, že po notifikaci podpory biometanu se otevírá možnost jeho většího rozvoje. Perspektivní je hlavně zpracování biologického odpadu, kde se návratnost investice pohybuje mezi 6 až 10 lety. Voltr proto věří ve světlou budoucnost biometanu. V ČR existuje 573 bioplynových stanic, z nichž 200 je v dosahu plynové soustavy. Výroben biometanu finguje sedm, další jsou ve výstavbě. Perspektivně by mohl podle Voltra pokrýt 7 až 9 procent spotřeby plynu v ČR.

Novou výrobu biometanu otevřela i Praha. Jedná se o ČOV v Bubenči. V Rapotíně se navyšuje kapacita výroby biometanu, utlumuje se ale výroba elektřiny a tepla. „Chceme poskytovat podpůrné služby. Je zde velký potenciál pro služby výkonové rovnováhy,“ uvedl Voltr.

Domácí provozovatel nejrozsáhlejší plynárenské distribuční sítě GasNet připojil první výrobu biometanu v Rapotíně v roce 2019. Loni přibýly stanice v Litomyšli a v Horní Suché na Karvinsku, letos bioplynka v Mladé Boleslavi a čistírna odpadních vod v Havlíčkově Brodě. „Na celém našem distribučním území vtláčíme měsíčně až 230 tisíc kubíků biometanu,“ říká mluvčí společnosti Aleš Gregorovič.

Biometan se od léta vyrábí ještě v zemědělské bioplynové stanici v Herálci u Humpolce. Nevtláčeji ho tu však do plynárenské sítě, nýbrž ho ukládají do tlakových mobilních zásobníků BioCNG. Palivo využívají autobusy veřejné dopravy v Jihlavě. „Je to příklad vítané náhrady fosilních paliv. Bio-

metan se vyrobí lokálně a dopravní podnik se chrání před výkyvy v cenách ropy. Vtláčení do sítě zemního plynu dává smysl tam, kde není k dispozici aplikace pro dopravu,“ říká programový ředitel Svazu moderní energetiky Martin Sedlák.

Dalších 40 zájemců

GasNet plánuje napřesrok připojovat další výroby biometanu. „Aktuálně máme podepsáno 14 smluv o připojení a evidujeme přes 40 dalších zájemců, kteří mají projekt v různé fázi přípravy,“ říká Gregorovič. Nejméně polovina ze všech bioplynových stanic v Česku je podle něj technicky a ekonomicky připojitelná ke stávající plynárenské síti a lze je uzpůsobit k výrobě biometanu.

Odborné svazy, ekologické organizace i státní správa podporu vítají stejně jako svazy, které sdružují producenty bioplynu. „Deset let trvalo České republice, než přišla s právním rámcem podpory biometanu, který konečně schválila Evropská komise.

Investoři tak mohou začít stahovat manko, které ve výrobě biometanu máme. Očekávám, že nepůjde pouze o výstavbu nových kapacit na zelené louce. Část výroby by měly zajistit stávající bioplynové elektrárny, které konvertují na biometanové stanice,“ říká Luděk Šíkola, partner právní kanceláře Doucha Šíkola advokáti, která pracuje pro Svaz moderní energetiky i pro Komoru obnovitelných zdrojů.

„Výroba zeleného plynu – biometanu, má nespornou výhodu v tom, že veškeré finance investované v tomto sektoru, a to ať již z veřejné podpory, či soukromými investicemi vynaloženými v průmyslu, zůstávají v ekonomice České republiky, potažmo Evropské Unie. Využití biometanu má navíc značný potenciál pro dekarbonizaci průmyslu, čímž nejen dále přispívá k plnění národních i evropských cílů v ochraně klimatu a energetické soběstačnosti, ale také zvýší konkurenceschopnost. Pokročilý biometan potom bude využíván v dopravě a ostatní v teplárenství,“ uvedl René Neděla, zástupce vrchního ředitele sekce energetiky a jaderných zdrojů Ministerstva průmyslu a obchodu ČR.

Nejlepší náhrada zemního plynu

„Biometan je nejlevnější náhradou zemního plynu. Jiné náhrady zemního plynu mají větší investiční i provozní náklady a vyžadují náklady do změny infrastruktury a technologických zařízení. Plynárenská soustava je navíc největší baterií, která umožňuje sezonní skladování energie. Schválení této podpory je výbornou zprávou jak pro český průmysl, tak i recyklaci odpadů, ale i udržitelné zemědělství. Ministerstvu průmyslu a obchodu bychom chtěli za přípravu to- ➔

Výroba bioplynu a biometanu v Evropě (v terawatthodinách)



Zdroj: CZ Biom, Evropská bioplynová asociace

Kalibrace a ověřování laserovou metodou

Kde můžeme pomoci:

- při výstavbě nádrží na lih, biolih, benzíny a jiné ropné produkty
- při výstavbě nádrží na naftu, které slouží jako SHR (státní hmotné rezervy)
- při výstavbě nádrží na LTO
- při výstavbě čerpacích stanic

HOUDEK SPOL. S R.O.

Jsme zárukou kvality (ČSN ISO 17025)
a stability (29 let na trhu)

Houdek spol. s r.o.
Ještědská 85, 460 08 Liberec
Tel.: 482 770 884, 482 771 352, +420 603 858 724
info@houdeksro.cz, www.houdeksro.cz



Přejeme všem vánoce
plné klidu a pohody

➔ hoto programu poděkovat," doplnil Jan Habart, předseda asociace CZ Biom, největšího oborového sdružení v České republice.

Biometan může nahradit až pětinu plynu v ČR

Biometan vyrobený v České republice může do roku 2030 nahradit až pětinu dodávek fosilního zemního plynu z dovozu. Jeho rozvoj je důležitý pro dekarbonizaci české energetiky. Vyplývá to z pokladů, které zveřejnil Svaz moderní energetiky. Podotkl, že podle dat z loňského roku se v ČR vyrobí kolem 1,2 milionu metrů krychlových biometanu ročně.

„Notifikace podpory bioplynových stanic je klíčový krok pro naplňování potenciálu České republiky ve výrobě zelených plynů. V roce 2030 máme šanci nahradit 15 až 20 procent importovaného fosilního zemního plynu domácími biometanovými kapacitami a rozvoj bioplynových stanic je nutnou podmínkou proto, aby se cíl podařilo naplnit. Bioplyn hraje podstatnou roli i ve snižování uhlíkové stopy České republiky, zejména při zpracování odpadů ze zemědělství, potravinářství nebo čištění odpadních vod," upozorňuje Martin Sedlák, programový ředitel Svazu moderní energetiky.

Svaz uvedl, že podle poslední aktualizace evropské směrnice o obnovitelných zdrojích (RED) by Česko mělo do konce desetiletí vyrábět kolem 700 milionů metrů krychlových biometanu ročně. Poukázal na to, že dosažení takových cílů vyžaduje výrazné investice do nových biometanových stanic.

Svaz připomněl, že stát v polovině srpna

vypsal první vlnu dotací na podporu budování nových bioplynových stanic. Ve výzvě je připravena miliarda korun. Pro dosažení stanovených cílů to ale podle svazu stačit nebude. Podle vedoucího biometanové sekce sdružení CZ Biom Martina Schwarze musí stát podpořit produkci biometanu i v Národním klimatickém a energetickém plánu a Státní energetické koncepci.

570 bioplynových stanic v Česku

Podle svazu je v ČR nyní zhruba 570 bioplynových stanic, z toho 400 v zemědělství. Dále je v ČR přes 100 komunálních a průmyslových čistíren odpadních vod s produkcí kalového plynu a asi 70 výroben s produkcí skládkového plynu. Bioplyn se primárně používá na výrobu elektřiny, v některých případech také na výrobu tepla, uvedl svaz.

Poukázal dále na to, že stanic, ve kterých se bioplyn čistí na biometan s možností zapojení do plynárenské sítě, jsou jen jednotky. Pilotní projekt byla stanice v EFG Rapotín BPS na Šumpersku, která začala do sítě dodávat v roce 2019. Plyn vyrábí z vyčištěného gastroodpadu, produkuje i teplo a materiál využitelný jako bio hnojivo.

„Česko vyprodukuje za rok zhruba dva miliony tun biologicky rozložitelného odpadu, což podle našich kalkulací vytváří potenciál pro provoz asi 66 bioplynových stanic s celkovou roční produkcí 100 milionů metrů krychlových biometanu. To představuje plyn na celý rok pro odhadem 130 tisíc domácností," řekl výkonný ředitel společnosti EFG Tomáš Voltr.

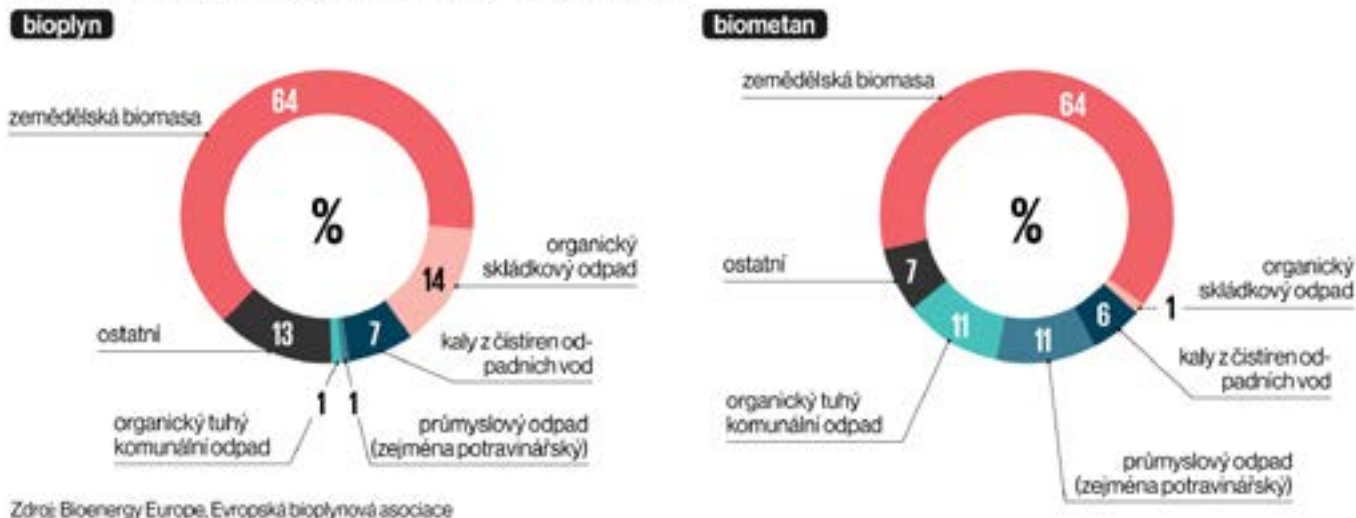
Biometan

Biometan je obnovitelný plyn, který vzniká vyčištěním bioplynu v bioplynových stanicích, které zpracovávají bioodpady, zemědělské zbytky a biomasu. Tento plyn má shodné vlastnosti a složení se zemním plynem, a může tak být bez dalších úprav vtlačěn do sítě zemního plynu, kde nahrazuje fosilní dovážený plyn, anebo v automobilové dopravě funguje jako udržitelná náhrada CNG/LNG.

Technologie čištění bioplynu na biometan v kvalitě zemního plynu jsou zaváděny již od roku 2011. V roce 2021 byla celková produkce biometanu v Evropské unii 3,5 miliard kubíků. Podle plánu REPowerEU je biometan jedním z krátkodobých a střednědobých opatření snižujících dovoz zemního plynu. Jedním z cílů plánu REPowerEU je i dosáhnout do roku 2030 výroby 35 miliard krychlových metrů biometanu ročně. Cílem je postupně nahradit až 20 procent současné spotřeby zemního plynu. V Česku mají později obnovitelné plyny (vedle biometanu také syntetický plyn) tvořit i 40 až 50 procent spotřeby této strategické látky.

Svaz upozornil i na zkušební provoz stanice, který zahájilo Zemědělské družstvo chovatelů a pěstitelů Litomyšl. Využívá odpad z živočišné a rostlinné výroby, který následně vtlačí do plynárenské sítě společností GasNet. Podle svazu jde o první využití

Z čeho se bioplyn a biometan v Evropě vyrábí (v %)



technologie propojené se zemědělstvím, plnicí bioCNG a vtláčením plynu do sítě. Uvedl, že by stanice měla za deset let provozu zpracovat 30,6 milionu metrů krychlových bioplynu. To znamená roční produkci 1,7 milionu metrů krychlových biometanu, jak dodal.

V České republice má biometan významný potenciál. Podle Evropské komise 0,7 miliardy kubíků obnovitelného plynu v roce 2030 nahradí nejméně 10 procent spotřeby zemního plynu. S využitím všech dostupných zdrojů tento potenciál může být ještě vyšší. Do budoucna mohou obnovitelné plyny (biometan a syngas – metan vyrobený z koncentrovaného oxidu uhličitého v bioplynu za pomoci biologických procesů s přidáním vodíku) tvořit i 40 až 50 procent spotřeby plynu v Česku. Významný potenciál biometanu je také ve formě BioCNG nebo BioLNG v ČR uplatněných v sektoru dopravy, který disponuje sítí 171 CNG plnicích stanic.

Technologie čištění bioplynu na biometan v kvalitě zemního plynu jsou v zemích EU zaváděny již od roku 2011. Od té doby roční produkce biometanu v Evropské unii

vzrostla na 3,5 miliardy m³, uvedl CZ Biom. Podle plánu REPowerEU je biometan jedním z podporovaných opatření, jež snižují závislost EU na dovozu zemního plynu. Plán počítá se zvýšením produkce biometanu na 35 miliard m³ do roku 2030.

Výroba biometanu podle Vnitrostátního plánu pro energii a klima představuje pro Česko možnost získání investic v hodnotě 32 miliard korun do roku 2030.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



Přehled výrobců biometanu v ČR

Firma	Lokalita	Roční kapacita výroby
EFG Green gas	Rapotín (Šumperk)	1,6 mil. m ³
Zemědělské družstvo chovatelů a pěstitelů	Litomyšl	1,72 mil. m ³
Compag Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	1,28 mil. m³
Organic technology	Horní Suchá (Karviná)	2,89 mil. m ³
GASEA	Herálec (Havlíčkův Brod)	1,2 mil. m ³
Pražské vodovody a kanalizace	Praha-Bubeneč	1,22 mil. m ³
Vodovody a kanalizace Havlíčkův Brod	Havlíčkův Brod	0,76 mil. m ³

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

PETROL
PARTNER



Máme nový web!
adam-bluesky.cz

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



NOVÝ HRÁČ V BUSINESSU TECHNOLOGIÍ PRO ČERPACÍ STANICE

V třebíčské společnosti Monti systems již více než 20 let vyvíjejí systémy pro automatizaci a řízení provozu čerpacích stanic. S novým obchodním ředitelem této společnosti Petrem Švábem jsme si povídali o tom, kam budou mířit obchodní aktivity společnosti v příštím období.

Jaká je Vaše profesní historie a jaké kompetence máte pro takto specifickou oblast obchodu?

V IT prostředí se pohybuji již 30 let a prošel jsem celou řadou pozic. Od vývoje přes implementace a architekturu až po obchodní činnost. V konečném důsledku se všechno propojuje a celkový přehled je hodně důležitý pro správné pochopení problematiky. Začínal jsem na databázových produktech, potom jsem se dlouhou dobu věnoval zálohování, bezpečnosti a ukládání dat. Se společností Monti spolupracuji od jejího vzniku, takže mám docela dobré povědomí o tomto prostředí. Podílel jsem se velkou měrou na architektuře a vývoji SW modulů, které máme v portfoliu.

Které nosné produkty společnost nabízí a kdo jsou vaši zákazníci?

Portfolio společnosti se dá rozdělit na dvě části. První je hardwarová část, kterou představují hladinoměry, které Monti navrhuje a vyrábí. Jedná se o velice pokročilá zařízení, které nabízí přesné a automatizované měření hladin v nádržích. Dovede nejen přesně změnit výšku hladiny, ale také odlišit různé typy kapalin. To je velice důležité pro kontrolu paliva v nádrži. Na druhé straně je software. V současné době máme tři systémy. Pro plánování závozu je určen vysoce sofistikovaný modul Logistika. Jak název napovídá, je to modul pro společnost, které mají na starost zásobování čerpacích stanic. Druhý modul souvisí přímo se samotným provozem čerpací stanice. Jedná se o kompletní monitoring, správu a dohled. Do toho zapadají právě výše popisované sondy na měření paliva. Celý systém je pojat jako centralizované řešení, které shromažďuje informace z jednotlivých stanic a zpracovává

je. Nad tím vším stojí agenda, která zajišťuje řešení závad, sjednávání služeb a kooperaci se systémy třetích stran. Je tady vyřešen centralizovaný nákup, objednávání a zajištění legislativních povinností. To nabízí lepší využití prostředků, rozsáhlejší možnosti a v konečném důsledku úsporu nákladů. Správa čerpacích stanic je velice úzce provázána právě s modulem Logistika, kterému poskytuje informace o aktuálních zásobách. Poslední systém se zabývá údržbou rozsáhlejších objektů. Byl navržen na správu skladů, kde se stará o samotný provoz, evidenci majetku, provádění revizí, prevencí, dále také o plánování rozpočtů, hlídání nákladů a celou řadu dalších agend. Z toho je i vidět, kdo jsou naši zákazníci a kam míříme. Jedná se o dopravce, sítě čerpacích stanic, rafinérie, ale také výrobní a skladovací firmy.

Váš pohled na rozvoj obchodních aktivit společnosti?

Naše produkty již prošly zatěžkávací zkouškou a mají celou řadu referencí. To je dobrý základ pro rozšíření obchodních aktivit. Máme připravenou strategii pro další obchodní jednání a oslovujeme společnosti, pro které bychom

mohli být zajímavým přínosem. I když se zdá, že digitalizace a samotná informatika je již zakořeněna ve většině společností, pořád tomu tak není. Automatizace procesů přináší obrovské úspory, zrychlení procesů a zejména eliminaci chyb, které vznikají při ručním zpracování. Právě automatizace je prostředek, který dokáže velice rychle zefektivnit procesy. Proto by firmy měly být vnímavější k tomu, jak by se daly jejich zažité způsoby změnit. K tomu jsme tady právě my, abychom jim pomohli.

Plánujete vstoupit i na nové teritoriální trhy?

To je velice aktuální téma a už v tom podnikáme kroky. Je to samozřejmě běh na dlouhou trať, ale věříme, že se nám to podaří.

Jak vidíte další vývoj trhu vzhledem k politice EU orientované na přechod k elektromobilitě a udržitelným technologiím?

Vývoj jako takový tady je. A to je správně. Ale co je to udržitelná technologie? Jde o environmentální politiku? Obnovitelnost? Ekonomickou rentabilitu? Elektromobilita určitě není jediná cesta, jak už sami vidíte ze spousty

Petr Šváb

Absolvent automatizovaných systémů řízení na VŠB Ostrava působí ve firmě Monti systems od roku 2003. Dnes je jejím obchodním ředitelem. Petr Šváb je také dobrým kytaristou, má rád literaturu, hudbu a kulturu obecně. Rád cestuje jak po souši, tak po moři.

ohlasů. Samotný elektromobil není přece zárukou ochrany životního prostředí. Tady jde o to, jakým způsobem je ta elektřina vyrobena. Pokud je z uhlí, tak je to jen odsunutí problému někam, kde je méně vidět. Nezanedbatelná je také otázka rozvodných sítí, které jsou nutné pro masové rozšíření elektromobility. Na scénu se ale dostávají další alternativní paliva, která určitě splní kladené požadavky a nabídnou větší komfort. Zejména vodík a syntetická paliva. Tady bych asi viděl budoucnost. Můj názor je, že trh si najde svou cestu navzdory všem nařízením. Možná to potrvá trochu déle, ale přijde to.

■ PR Monti
FOTO: Monti

ŘÍZENÍ PROCESŮ OPRAV KDYKOLI, ODKUDKOLI A NA NĚKOLIK KLIKŮ - to je aplikace M CONTROL ÚDRŽBA

MONTI

MControl Údržba

Komplexní systém pro evidenci majetku vám přinese efektivní správu a přehled o aktuálním stavu vašich zařízení. Obsahuje několik úzce provázaných modulů, které vám poskytnou přesné informace o aktuálním stavu revizí, preventivních kontrol, nákladů, režijních činnostech a dalších aktivitách, které jsou nařízeny legislativou a nebo firemní politikou.

Hlavními moduly jsou „Evidence majetku“, „Revize“, „Plánování“, „Objednávky“, „Plán práce“. Celý systém je otevřený, dále nastavitelný a je připraven na spolupráci s ERP systémy různých výrobců. SW je postaven na třívrstvé architektuře, takže nevyžaduje instalaci klienta na koncové zařízení. Komunikace probíhá v internetovém prohlížeči, což velice zjednodušuje nasazení a celkovou dostupnost. Řada aplikačních obrazovek je přizpůsobena pro mobilní zařízení (telefony, tablety), což usnadňuje některé přístupy, jako např. hodnocení majetku, které se provádí v terénu. Systém je připraven pro napojení na API jiných SW, se kterými byste potřebovali komunikovat.

Ani kapka nazmar

Český výrobek | www.monti.cz
+420 602 719 237 obchod@monti.cz

PETROL
PARTNER



BUĎ PŘIPRAVEN!

Zima je z ročních období pro řidiče určitě nejnebezpečnější. Většina řidičů samozřejmě ví, jak sebe i auto na zimu vybavit, ale někdy bývá na cestách zaskočena nečekanou změnou počasí. Řešení mnoha problémů zajistí správná nabídka automotive zboží na čerpacích stanicích.

Zimní aditiva

Zimní aditiva do PHM můžeme obecně rozdělit na prostředky určené pro zážehové a vznětové motory, respektive do benzínu a do nafty. U benzinových paliv může docházet při extrémních mrazech k tvorbě mikrokrystallů ledu v palivové nádrži, které následně ucpávají přívod paliva a palivový filtr. Pro prevenci doporučujeme používat Sheron Aquafofin, který odstraňuje volnou vodu z paliva a tím brání zamrznutí.

U naftových paliv je riziko tuhnutí paliva mnohem vyšší. Při nízkých teplotách dochází k vylučování parafínů ve formě vloček a ty následně ucpávají palivové filtry a přívod paliva do motoru. Pro ošetření nafty můžeme použít dva typy aditiv: monofunkční a multifunkční. Monofunkční aditiva, jako je Sheron Diesel aditiv, snižují bod tuhnutí nafty a zlepšují její tekutost za nízkých teplot. Multifunkční aditiva Sheron Super diesel aditiv mimo snížení bodu tuhnutí mají i pozitivní vlastnosti pro palivový systém.

Chladicí kapaliny

Důležitým a zároveň často opomíjeným produktem, který zajistí optimální provoz automobilu v zimě, jsou chladicí kapaliny. Stejně jako byste u motorových olejů nepoužili produkt, který do motoru nepatří, měla by se volit i správná chladicí kapalina. Obecně je lze rozdělit do dvou skupin. Pro japonská a korejská auta a koncern Stellantis je určen Sheron JK a pro koncernové vozy Volkswagen Group a další značky Sheron G12 Evo. Spousta výrobců používá různá barviva pro chladicí kapaliny, což občas vede k nejistotě při jejich volbě. Pro tyto případy je nejlepší volba Sheron Universal, který je čirý a nabízí použití jako G12 Evo. Tyto kapaliny jsou vhodné pro použití ve spalovacích motorech (ICE), hybridních

vozech a také pro elektromobily s nepřímo chlazeným bateriovým systémem (BEV).

Čistící pomůcky

Většina motoristů si neumí představit zimu bez čistících pomůcek v podobě škrabek a smetáčků. Škrabky a smetáčky volíme podle velikosti auta, podle námi preferované funkčnosti a v neposlední řadě podle vkusu. Pro majitele větších aut typu SUV jsou nejlepší volbou teleskopické škrabky v kombinaci se smetáčkem, jako je Sheron Škrabka na okno bílo-modrá s pevným smetáčkem nebo extra dlouhá Sheron Teleskopická škrabka 3 v 1. Ti, kteří mají raději skladnější škrabku, mohou vybírat ze široké nabídky oblíbených Sheron škrabek, jako jsou např. Sheron Škrabka 3D na led a námrazu, Sheron Škrabka na led Thermo nebo Sheron Škrabka s rukavicí norský vzor.

Zimní výbava

Stejně jako v zimě i v létě dostávají naše autobaterie zabrat, protože nízké teploty hluboko pod bodem mrazu na ně působí stejně negativně jako nesnesitelná letní vedra. V létě ale vlivem zahřátí motoru nepoznáme zhoršený stav baterie, selhávat nám začne až s prvními mrazíky. Proto se vyplatí investovat do kvalitních Sheron Startovacích kabelů, které mohou nejen vás, ale i jiné účastníky provozu dostat z nepříjemné situace. Zimní dovolená se navíc bezesporu neobejde bez Sheron Sněhových řetězů a u starších typů aut je dobré vsadit i na záchranu v podobě Sheron Startovacího spreje.

Na čistá okna

Jakmile sednete do kabiny vozu, potřebujete mít zajištěný dobrý výhled, abyste vůbec věděli, kam jedete. Z přípravků pro provoz v zimních měsících vřele doporučujeme na-

šeho pomocníka v podobě Sheron Odmlženi skel, který skla nejen vyčistí, ale zároveň díky obsahu složky pohlcující vodu zajistí nezamrzání vnitřní skla po velmi dlouhou dobu.

Jistě už jste také někdy slyšeli o Sheron Rozmrazovači skel. Ten naopak využijete v mrazivém počasí, pokud neradi škrábete sklo škrabkou a chcete navíc ušetřit drahocenný čas. Stačí rovnoměrně nanést na zamrzlá skla zvenčí a nechat chvíli působit. Přípravek si skvěle poradí s tenčí námrazou, a navíc dočasně zabrání opětovnému zamrznutí. V kombinaci s našimi škrabkami je vhodný i na odstraňování silnější vrstvy ledu.

Kapaliny do ostřikovače

V neposlední řadě je nutné zmínit základ zimní výbavy každého vozidla. Jestliže řešíte, co v zimě nalít do nádržky na kapalinu pro ostřikovače, ze sortimentu DF Partner si jistě vyberete z pestré škály nezamrznutí, parfemací a speciálních vlastností. Ostřikovače pod značkou Sheron i Happy Car se vyrábějí pouze z kvalitních surovin. Důležitou součástí je samozřejmě lihová složka (ethanol), která je oproti jiným druhům alkoholů nejšetrnější k materiálům vašeho vozu (pryž, polykarbonáty, lak.)

Jedním z nejprodávanějších a velmi oblíbených ostřikovačů s citrusovou vůní je bezesporu SHERON Zimní ostřikovač -20 °C 5 lt. V posledních letech se do oblíbenosti dostaly i inovativní směsi ve čtyřlitrových recyklovaných kanystrech, které okamžitě poznáte podle loga na čelní etiketě. Tyto inovativní směsi nabízejí různé speciální vlastnosti. Například kapalina Sheron Zimní ostřikovač Nano Protect -22 °C 4 lt obsahuje speciální nano částice, které vyhladí drobné vrypy na čelním skle. Stírání je pak mnohem efektivnější než u standardní řady.

Novinkami pro letošní zimu, které vyvolala poptávka zákazníků, jsou ostřikovače Happy Car s nezamrznutí do -15 °C a neotřelou pomerančovou vůní. Doslova nehořlavou specialitou je Sheron Zimní ostřikovač Special -18 °C 4 lt, který je určen těm zákazníkům, kteří mají omezení ve skladové kapacitě hořavin nebo naopak hořlavé látky nemohou prodávat ve venkovním vystavení.

■ PR DF Partner
FOTO: archiv

PF 2024

život je jízda

TAK ŠŤASTNOU CESTU V ROCE 2024!
ZŮSTAŇTE V POHYBU S SHERONEM.



SHERON

PARTNER ŠŤASTNÝCH NÁVRATŮ



DVACET LET VĚRNÉ SLUŽBY ZÁKAZNÍKŮM

Brněnská společnost BMS 1 působí na českém trhu v oboru výstavby a servisu čerpacích stanic již od roku 2003 a díky kvalitně odvedené práci, přijatelným cenám a kvalifikovanému personálu si na nedostatek zákazníků nemůže stěžovat. Nejen v souvislosti s kulatým výročím jsme položili několik otázek provoznímu řediteli Miloslavu Jiráskovi, který je součástí firmy od jejího vzniku.

Vaše společnost oslavila v letošním roce 20 let na trhu?

V roce 2003 jsme začali podnikat pod novým názvem BMS 1 a také v novém oboru podnikání. Docela rychle to uteklo a dnes tedy slavíme 20leté výročí.

Můžete vaši společnost krátce představit?

Naše dlouhodobé motto představuje kvalitní a spolehlivé profesionální služby šetrné k životnímu prostředí a přírodním zdrojům. Toho se držíme při plnění všech zakázek, které realizujeme v několika oborech. Jedná se o dodávky, montáže a opravy technologie a dále čištění nádrží, servis, kontroly a revize technologie pro čerpací stanice PHM a sklady ropných a nebezpečných látek. Dále se

věnujeme průmyslovému čištění a opravám povrchů a zařízení, provádění staveb, jejich rekonstrukcí a ekologickým likvidacím.

Sídlo naší společnosti je v Brně a stálá provozovna v Chrudimi, ale působíme na celém území České republiky. Zakázky realizujeme pro mnoho různých zákazníků provozujících veřejné i neveřejné čerpací stanice pro automobilní, železniční, leteckou a vodní dopravu, pro firmy provozující sklady ropných a nebezpečných látek, ale i pro další rozličné provozy.

Ve společnosti je zaveden a využíván integrovaný systém řízení a vlastní certifikaci dle ČSN EN ISO 9001 a ČSN EN ISO 14001. V současné době máme okolo 20 vlastních zaměstnanců.

Jak hodnotíte uplynulých

20 let z hlediska vašeho podnikání?

Určitě pozitivně a rád na naše začátky a vlastně na celých těch 20 let vzpomínám. Je však třeba hledět především do budoucnosti. Společnost si prošla svým vývojem jak z hlediska rozsahu činností, tak vybavení, zkušeností či odborností. Nezačínali jsme bez znalostí z oboru, jelikož původní skupina pracovníků, která byla u vzniku firmy v roce 2003, měla již zkušenosti a praxi z jiné organizace mimo soukromý sektor. Nicméně nabídka našich služeb v roce 2003 byla proti současné době omezená. V tomto ohledu jsme za 20 let udělali velmi významný pokrok.

Zmínil bych také, že po celou dosavadní existenci naší firmy jsme se mohli v převážné většině spolehnout na schopné a spolehlivé

pracovníky, což je pro kvalitní činnost podstatné. Ačkoliv personál procházel nejrůznějšími obměnami včetně té generační, jádro stále tvoří skupina lidí, která je ve firmě dlouhodobě.

Daří se vám tedy držet stabilní pracovní kádr a kvalitu služeb?

Při velikosti naší firmy si stále můžeme dovolit realizovat osobní přístup, a to jak vůči svým zákazníkům u specializovaných zakázek, tak vůči personálu. Stabilní a zkušený pracovní kádr je pro naši práci velmi důležitý. Snažíme se pružně reagovat na potřeby našich lidí, vytvářet jim dobré podmínky pro práci, která rozhodně není snadná. Na druhou stranu očekáváme kvalitu odvedené práce a profesionální přístup.

Je třeba si uvědomit, že u našich činností se nejedná o práci s pevnou pracovní dobou a se stálým pracovištěm a že na většinu pozic je třeba u každého pracovníka dlouhá praxe, léta zkušeností a také mnoho různých odborných oprávnění a certifikací. Při výkonu některých činností se mimo jiná rizika pohybujeme také v prostředí, které ohrožuje zdraví pracovníků,



což vyžaduje striktní dodržování bezpečnostních zásad a technologických postupů. Tato práce má tedy spoustu nevýhod, ale doufáme, že také výhod. Přesto máme v současné době pracovní pozice plně obsazený.

Na otázku ohledně služeb mohu odpovědět, že ve firmě je nastaven jasný kontrolní systém, jsou aplikovány plány školení, různé benefity a další podmínky, které pomáhají co nejvíce udržovat a zlepšovat kvalitu našich slu-

žeb. V této oblasti je ale důležité se stále zlepšovat, a to je i jeden z našich hlavních trvalých dlouhodobých cílů.

Jaké máte další cíle a výhledy do budoucnosti?

V současné době se celosvětově řeší otázky paliv budoucnosti, s čímž by měla souviset také technická infrastruktura vztahující se k našemu oboru podnikání. Předpokládáme ale, že naše stávající činnost bude užitečná ještě po mnoho let a budeme se ji snažit zachovat, samozřejmě ve stále se zvyšující kvalitě. Dobrý dodavatel technologie a servisní partner bude třeba vždy. Pro budoucnost proto také uvažujeme o možnostech rozšíření naší nabídky o další produkty. Rádi bychom naši společnost nadále rozvíjeli tak, aby byla stále spolehlivým a profesionálním partnerem pro naše zákazníky.

Chtěl byste ještě něco závěrem dodat?

Chtěl bych především poděkovat všem našim zákazníkům, zaměstnancům, partnerům a dodavatelům a všem dalším, kteří s námi spolupracují. Děkujeme za vaši důvěru a věříme, že i v dalším období budeme spolupracovat k nejvyšší možné oboustranné spokojenosti.

■ PR BMS 1
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 čerpačích stanice PHM a sklady nebezpečných látek



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



Průmyslové čištění, nátěry, stavební a ekologické služby



MÝT, ČI NEMÝT?

Udržovat automobil čistý od listopadu do dubna stojí velké úsilí a dnes i značné finanční prostředky. Zajet v zimě do myčky je mnohdy na první pohled kontraproduktivní, protože po pár kilometrech je automobil zase špinavý. Ale mastnou špínu a krystalizující sůl, která ráda nahlodává kovové díly, je třeba z laku čas od času odstranit. A spolu s tím přichází řada otázek.

Jak v zimě udržovat důstojný vzhled automobilu? Jaké problémy jsou spojené s využíváním strojního nebo samoobslužného mytí automobilu v zimě? A v neposlední řadě, vyplatí se v zimě na mytí automobilu šetřit? Tohle určitě napadne většinu řidičů, kteří musí vyrazet do zimní sloty, kdy se jejich ocelový společník obaluje všudypřítomnou špinou, stěrače ji rozmazávají po čelním skle a nemrznoucí kapalina v nádržce pro ostřikovače pomalu dochází. Automobil tak dostává s každým dalším kilometrem standardní hnědočernou matnou kamufláž... Když pak po řadě šedých a tmavě

šedých dnů vyleze na pár dní slunce i modrá obloha, silnice vysuší noční mráz a přes den teplota vystoupí nad bod mrazu, napadne mnohé z nás zbavit zimní špíny a soli také automobil. Jenže důvodů, proč pravidelně navštěvovat nějaké mycí zařízení, se najde hned několik.

Jenže kam s ním? Vyplatí se zajet do portálové nebo tunelové myčky a koupit ten nejlevnější program, když se automobil za chvíli zase zašpiní, nebo se objednat na ruční mytí, které bývá součástí mnoha podzemních garážových stání ve větších nákupních centrech,

a třeba si nechat automobil ještě ručně navoskovat? Anebo částečně přiložit ruce k dílu a vyrazit do mycích boxů, které dnes potkáte na každém rohu a které rovněž někde nabízí mytí kartáček i speciální nanovosky? Možností je spousta a žádná není horší než nechat špínu působit na automobil.

Aspoň třikrát měsíčně

Pokud se zeptáte odborníků, dostane se vám jednoznačné odpovědi. Z automobilu by se špína měla odstraňovat minimálně dvakrát až



tříkrát měsíčně. Někteří tvrdí, že umývat by se měl výhradně ručně, protože zde vám automobil nejlépe vysuší, takže nehrozí žádné zamrzání zámků, dveří nebo stěračů. Zatímco když vyjedete z temperovaného mycího boxu, ale i z portálu, vždy vám nějaká voda na karoserii zůstane a v teplotách okolo -5°C okamžitě zmrzne.

Jenže každá myčka má svá pro a proti. Když se zeptáte někoho, kdo provozuje portálovou nebo tunelovou myčku, bude tvrdit něco jiného. Při ručním mytí se prý může stát, že nestandardně tlačíte na karoserii a na některých místech ochrannou vrstvu z vosku nešetrně rozryjete, zatímco kartáče mají jednotný směr mytí, jednotný přítlak a také se překrývají, takže pokryjí všechna místa na autě jak při mytí, tak při voskování.

To vám však majitelé center ručního mytí rychle vyvrátí. Vosk zde totiž nanáší speciální stříkácí pistolí, takže automobil se pokryje celý, aniž na něj kdokoliv čímkoliv sáhl. A naopak tvrdí, že kartáče lak na karoserii ničí, zvláště když jsou navoskováné z předchozího mytí. Voskování automobilu v centrech ručního mytí je opravdu velká alchymie, kvalita navoskování se z velké části odvíjí od ceny služby. Základní vosk, který se nanáší pistolí, vydrží zhruba dvě nebo tři mytí. Ale můžete si objednat voskování obzvláště tvrdými vosky, které se nanášejí houbou a vydrží chránit lak karoserie až měsíc. V případě této služby však řidič musí počítat s tím, že v mycím centru nechá i několik tisíc korun.

Obecně platí, že v zimě se nemýje auto, aby bylo čisté, ale aby bylo lépe chráněné. A k tomu je potřeba ho při každé takové operaci v mezích možností navoskovat. ↻

KÄRCHER



SAMOOSLUŽNÉ MYCÍ ZAŘÍZENÍ SB OB 100

Flexibilní,
kompaktní,
efektivní.
Představujeme
SB OB 100
pro mytí
bez kompromisů.



A co podvozek a podběhy

➔ Dalším důležitým kritériem, proč umývat automobil v zimě, je nutnost dostat sůl a další abrazivní materiály z podvozku a podběhů. Dnešní automobily jsou sice proti těmto agresivním látkám chráněny mnohem lépe než v minulosti, přesto je určitá péče v rámci prodloužení životnosti automobilu velice důležitá. Mytí spodku vozidla je v zimě opravdu důležité, neboť se tím automobil odsolí. Proto motoristé v zimním období častěji hledají mycí centra, kde spodní mytí mají. A proto se vyplatí navštívit spíše portálovou myčku, kde bývá mytí podvozku častějším doplňkem celkové nabídky mytí než u mycích boxů. Pokud majitel mycího boxu investuje do této technologie, vybaví jí většinou pouze jeden box. Na druhou stranu se můžete trochu sehnout a vysokotlakou pistolí podběhy a spodní části nárazníků a prahů vystříkat standardní pistolí.

Když opravdu mrzne

I při velkých mrazech můžete narazit na „provozovnu“, kde na to moc nedbají a kde vám namrzlé konečky kartáčů vytváří v karoserii ošklivé mikroškrábance. Řidiči si toho často nevšimnou, protože v klidu a s důvěrou sedí uvnitř automobilu. Důležité je proto vybrat si mycí linku, která je náležitě temperovaná. Jen je přitom potřeba sledovat podrobněji stav dveří, vnitřní teplotu, stav kartáčů a funkčnost sahar. Provozovatelé by ostatně měli myčku na zimu připravit například impregnační gumových součástí, což zaručí jejich funkčnost v třesnutých mrazech. Někdo se obává, že mu kartáče poškrábou lak. K tomu lze dodat jen to, že pokud jsou pravidelně měněné a udržované, není k takovým obavám důvod. Ostatně ještě dnes někde najdete bezkontaktní portálovou myčku, ale ty se celkově moc neujaly



hlavně proto, že výsledek mytí ani u nejdražších programů není úplně přesvědčivý.

Nejdražší neznamená nejlepší

Obsluha u čerpací stanice nebo v mycím centru by v zimě měla umět zájemcům o mytí správně poradit při volbě programů. Nejde jen o to prodat za všech okolností co nejdražší mytí. Pokud by zákazník učinil při mytí jakoukoliv negativní zkušenost, v lepším případě se těžko na daném místě se svým vozem objeví podruhé. V horším případě, kdy dokonce do-

jde k poškození laku vozidla, nastává pro obě strany nepříjemný okamžik řešení reklamace. Je proto třeba mít také na paměti, že za silného mrazu je riskantní do temperované myčky vjíždět s úplně promrzlým vozidlem. U negařovaných aut se proto doporučuje před mytím vytemperovat interiér vozu a s ním i okna. Tepelný šok při dopadu ohřáté vody na zmrzlý povrch vozidla může způsobit nejen praskání plastových dílů karoserie, ale i poškození skel.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

CADIS

Portálová mycí linka

The Real Car Wash Company

Christ
WASH SYSTEMS

NEJEN NOVÁ STOPROCENTNÍ ARABICA

S vůní benzínu či nafty má návštěvu čerpací stanice spojenou asi každý řidič. Stále více z nich ji však spojuje i s vůní čerstvé kávy. 7 z 10 Čechů si rádo jízdu autem zpříjemní šálkem dobré kávy a na její kvalitě záleží skoro 90 procentům z nich. Tato statistika vychází z průzkumu společnosti MOL. Největší kavárenská síť Fresh Corner na čerpacích stanicích MOL se proto rozhodla milovníky kávy potěšit. Po pečlivém výběru představuje dvě nové kávy včetně 100% arabiky z Brazílie.



Káva je druhou nejkonsumovanější tekutinou na planetě, více se na světě vypije jen pramenité vody. Je dokonce také druhou nejobchodovanější surovinou na světových trzích – hned po ropě. Svoje místo má i na silnici – už jen ve Fresh Cornerech se vypije jeden šálek každé dvě vteřiny. A podle průzkumu společnosti MOL zastavuje většina českých řidičů na kávu nejméně jednou za každých pět hodin jízdy.

Do Evropy káva přišla na začátku 17. století, na území Čech byla první kavárna otevřena v roce 1702. Na naše silnice si ovšem káva hledala cestu poměrně dlouho. „První kávy na čerpacích stanicích se začaly objevovat na začátku 90. let, kdy do ČR přišly zahraniční

společnosti s čerpacími stanicemi. V té době se na čerpačkách používaly první automaty na kávu a postupně se tento trend začal rozšiřovat,” vysvětluje Václav Loula z ČAPPO.

Nabídka čerpacích stanic se od 90. let značně proměnila – a stejně tak i česká kávová kultura. S kávou z automatu v plastovém kelímku už by se dnes čeští řidiči nejspíše nespokojili. Káva už pro ně totiž není jen povzbuzením na další jízdu, 9 z 10 totiž řeší její kvalitu a chuť. Společnost MOL se proto rozhodla vyjít jim vstříc a přináší na čerpací stanice novou výběrovou kávu.

Čerpací stanice proto vychází svým zákazníkům vstříc a v jejich nabídce má káva své pevné místo:

Baristický zážitek ve Fresh Cornerech

Fresh Corner společnosti MOL se dlouhodobě aktivně snaží měnit českou kávovou kulturu na silnicích a ve vylepšování svých služeb podniká další krok: „Novinkami v nabídce našeho občerstvení se snažíme vyhovět nárokům českých řidičů. Dvě třetiny Čechů si vybírají, na které čerpací stanice zastaví právě podle toho, jaké občerstvení nabízí. Nabízíme kávu jak na jeden dotyk, tak připravenou na profesionálních pákových kávovarech. Nyní do naší nabídky přidáváme nový druh kávy, 100% arabiku, a věříme, že si zákazníci její jemná chuť získa,” říká Jaroslav Černý, kávový expert společnosti MOL.

První automaty na kávu vznikly v roce 1947 v USA a brzy se rozšířily po celém světě. Od té doby ale prošly velkou proměnou – přístroje na 295 stanicích MOL melou při každém použití čerstvou kávu, ze které připraví espresso či jiné nápoje. I díky tomu si s jízdou autem kávu spojuje 69 % Čechů. Dvě třetiny řidičů také zastavují na šálek kávy na čerpací stanici, i když právě nemusí tankovat, a 85 % lidí si na zastávku vybírá svoji oblíbenou čerpačku právě podle kvality kávy a občerstvení.

Káva od baristy je oproti tomu na českých silnicích novinkou a dostupná je na 95 stanicích MOL. Zákazníci si tak budou moci dopřát zážitek jako v klasické kavárně. Vychutnat si zde budou moci novou 100% arabiku pěstovanou v oblasti Minas Gerais v Brazílii. Na finálním výběru nové kávy pro síť Fresh Cornerů se podílela kávová degustátorka Anita Nagy-Bertók. Kávu rovněž testovalo více než 2 000 stálých zákazníků Fresh Corneru. Nová káva se praží v prestižní pražírně Roastar na prvotřídních italských strojích.

„Káva je palivem mnohých z nás a nároky milovníků kávy se zvyšují spolu s vývojem kávové kultury v Česku. Proto jsme se rozhodli rozšířit nabídku a řidičům nabídnout tuto exkluzivní kávu, která je potěší na jejich každodenních cestách,” popisuje novinku Jaroslav Černý, kávový expert společnosti MOL.

■ PR MOL
FOTO: archiv



VĚDĚLI JSTE ŽE,

...v ČR roste každým rokem prodej potřeb pro ruční balení cigaret? ...papírky Vážka Standard jsou nejoblíbenějšími balícími papírkami na českém trhu? ...**87%** uživatelů používá společně s papírkami Vážka také filtry pro ruční balení cigaret?



Roll4you®

Roll4You, s.r.o. | Olšany 18, 789 62 Olšany | CZ
+420 583 384 656 | roll4you@delfortgroup.com

Pro objednání kontaktujte jednoho z našich velkoobchodních partnerů: **Finosa, Geco, JIP, PEAL, Tabák Plus, VA&JA, Velkoobchod ČAS, Astur**

PETROL
PARTNER

Děkujeme za přízeň v letošním roce.
Do nového roku 2024 Vám přejeme
mnoho úspěchů a spokojenosti.

Kolektiv společnosti CFFT

CFFT
Care For Fuel Technology

POSLEDNÍ ZASTÁVKA PŘED OSLAVAMI

S blížícím se koncem roku se nejenom plní naše kalendáře svátečními událostmi, ale mění se i dynamika nákupního chování spotřebitelů. To se projevuje také na čerpacích stanicích. Před koncem roku zde totiž můžeme sledovat zajímavé trendy ve spotřebitelském chování, zejména v oblasti prodeje alkoholu.



Představte si scénář: právě jste dokončili tankování benzínu nebo se vracíte domů z práce a rozhodnete se udělat poslední nákupy pro vánoční večeři a oslavy konce kalendářního roku. Co vás zaujme na první pohled? Podívejme se na pár kategorií, u kterých se s blížícím koncem roku výrazně zvyšují prodeje.

Nárůst prodeje alkoholu

Z dat společnosti NIQ je patrný nárůst prodeje v posledních dvou měsících roku u několika specifických kategorií zboží. Při porovnání průměrného týdne během těchto dvou měsíců a průměrného týdne po zbytek roku, dochází k jednomu z největších nárůstu u kategorie vermutů, kdy například loni zde byly prodeje před koncem roku více než dva a půlkrát větší než po zbytek roku.

Je zde tedy patrná souvislost s tím, že Vánoční svátky a konec roku bereme jako období oslav, kdy vermut často využíváme jako

přípitek, případně aperitiv před obědem nebo večeří. Téměř dvojnásobný nárůst zaznamenává v období konce roku také prodej kategorie likérů, což signalizuje rostoucí poptávku po speciálních nápojích a koktejlech během svátečních oslav. Výrazný nárůst je patrný také u sektů a šumivých vín, což potvrzuje, že čerpací stanice fungují jako útočiště pro ty, kdo hledají palivo nejen pro své vozidlo, ale také pro oslavy konce roku.

Základní potřeby se nemění

Každopádně i když ke konci roku rostou nejvíce prodeje u těchto kategorií, tak ty nejprodávější se nemění. Energetické nápoje si udržují svou výjimečnou pozici mezi spotřebiteli, kteří na čerpacích stanicích vyhledávají rychlý a účinný způsob, jak získat potřebný energetický náboj i pro sebe. Taktéž pivo stále dominuje v prodejkách, a to ať už jsou svátky nebo ne. Mezi oblíbenými nápoji na čerpacích sta-

nicích nechybí ani minerální vody a cola. Tyto čtyři kategorie se například během posledních dvou měsíců loňského roku podílely na více než polovině hodnoty prodeje všeho námi sledovaného zboží na čerpacích stanicích.

V závěru lze konstatovat, že čerpací stanice jsou mnohem více než jen místa pro tankování paliva a rychlé nákupy. Vzhledem k jejich dlouhým otevíracím dobám a poměrně rozmanitému sortimentu zboží se stávají zajímavým centrem pro poslední nákupy před vánočními svátky a koncem roku. Jejich schopnost poskytnout nejen benzín, ale i kvalitní a originální alkoholické nápoje podtrhuje, že moderní spotřebitel hledá komplexní a efektivní možnosti pro své poslední nákupy v tomto hektickém období. Taková unikátní kombinace zpřístupňuje nové perspektivy pro využití čerpacích stanic v kontextu vánočních příprav a oslav, čímž se stávají významným hráčem na poli maloobchodu před koncem roku.

Uvedená data jsou za celý sledovaný trh čerpacích stanic. Jako nárůst prodeje se rozumí zvýšení jejich hodnoty vyjádřené v peněžních jednotkách.

■ AUTOR: Lukáš Lyčka

Autor je analytikem společnosti NielsenIQ

FOTO: archiv





*Dallmayr
Nevšední 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



PŘÍBĚH O ZROZENÍ ROYAL CROWN COLY

Poznejte i vy americký jih skrze chuť pravé jižanské koly značky Royal Crown Cola vyráběné podle tradiční receptury. Stejně jako kdysi, tak i dnes je Royal Crown Cola slazena výhradně třtinovým cukrem, který jí dodává skutečně plnou chuť. Pro příznivce bezcukerných kolových nápojů nabízí Royal Crown Cola i no sugar variantu.

Všechno to začalo na počátku 20. století v tehdejší kolébce všech kol, městě Columbus v americkém státě Georgia. Doba se měnila, lidem se dařilo a kola, tehdy velmi oblíbená novinka, byla lékem téměř na všechno. Pili ji jak obyčejní lidé, tak i herci, politici, a hlavně jižanští gentlemani. Podle nich byla nejlepším místem na světě sluncem vyhřátá veranda s houpacím křeslem a skleničkou vychlazené koly s pár kostkami ledu.

Není se proto čemu divit, že nebývalého zájmu o tento blahodárny nápoj si všiml i mladý lékárník Claud A. Hatcher. V rodinném podniku začal postupně vyvíjet svůj vlastní recept. V roce 1905, kdy svůj recept dokončil, byl o jeho verzi koly takový zájem, že kapacita lékárny už nestačila na tak velké množství objednávek. Rozhodl se tedy založit vlastní nápojářskou společnost, která si až do dnešních dnů zachovala tvář jižanského maloměsta. Royal Crown Cola se tak postupně dostávala do všech koutů Ameriky. V 50. letech se Royal Crown Cola stala v Americe populárním „obědem pracujících“ na americkém Jihu, V roce 1954 začala společnost Royal Crown prodávat jako první na světě své nealkoholické nápoje v plechovce, v roce 1962 pak představila i první dietní kolu. V 70. letech 20. století překonala Royal Crown Cola hranice USA a dostala se do Asie i Evropy. Dnes se prodává ve více než 60 zemích světa.

Dnes si zákazník může vybrat ze dvou variant: tradiční (klasické) nebo varianty bez cukru (no sugar). I varianta Royal Crown Cola No Sugar si zachovala plnou chuť stejně jako klasická verze a ať už se rozhodnete pro variantu s cukrem, či bez

cukru, jižanská kola je k dispozici ve balení plech i PET: Plech v oblíbené litráži 0,33l a PET v 0,5l a 1,33l.

„Royal Crown Cola v obou variantách je rostoucí produkt na všech čerpacích stanicích. Oslovuje nové zákazníky, kteří hledají opravdovou chuť colového nápoje z třtinového cukru nebo varianty bez

cukru. Určitě by neměl chybět v žádné provozovně čerpacích stanic,“ doporučuje za prodejní kanál čerpacích stanic v České republice Key Account Manager Miloš Hraňička.

■ PR Kofola
FOTO: archiv



UŽIJTE SI

LĀSKYPLNĒ Vānoce



HUDBA BLÍZKÉ BUDOUCNOSTI

Směr, kterým se vydává současné vedení Evropské unie, je jednoznačný. Musí se vytvořit odpovědný, udržitelný a konkurenceschopný trh, jehož základem jsou společnosti, které se zajímají o svůj vliv na životní prostředí, o pracovní podmínky svých zaměstnanců a všechny požadavky a výsledky zjištění jsou schopné implementovat do řízení společnosti.



V tomto směru je účinným nástrojem tzv. ESG Reporting neboli nefinanční reporting neboli zpráva o udržitelnosti zaměřená na environmentální a sociální oblasti, eventuálně na metody řízení společnosti. Evropská komise představila návrh směrnice k nefinančnímu reportingu CSRD (nahradí NFRD), která rozšiřuje působnost na všechny velké společnosti a do budoucna stanovuje povinný audit nefinančních dat podle standardů pro vykazování udržitelnosti ESRS. Cílem je postavit důležitost ESG dat na úroveň dat finančních.

Pro velké povinně od roku 2024

V současné době je ESG reporting tématem pro společnosti, které jsou jasně definované v článku 3 Směrnice CSRD (2013/34/EU). Jedná se o společnosti s bilanční sumou k rozvahovému dni ve výši minimálně

25 mil. Euro nebo společnosti s čistým obrátem k rozvahovému dni minimálně 50 milionů Euro nebo se jedná o společnosti, které měly během účetního období minimálně 250 zaměstnanců. U velkých podniků, které splňují dvě z těchto podmínek, je povinnost provádět ESG reporting již od roku 2024. Na ostatní definované společnosti se tato povinnost bude vztahovat v průběhu následujících let.

Vzhledem k tomu, že součástí ESG reportingu je i hodnocení v rámci dodavatelského řetězce, je zřejmé, že v budoucnu bude tlak i na ostatní společnosti, které dle platných právních předpisů tuto povinnost nemají. Pro společnost, která bude chtít být v budoucnu platným hráčem na trhu, bude ESG reporting nezbytnou nutností, a to například i ve vztahu k podmínkám bankovního úvěru, kdy banky budou přihlížet k ESG reportingu klienta.

Co je ESG reporting?

Jedná se o jednu z forem nefinančního reportingu. ESG je zkratka anglických slov E – Environment (životní prostředí), S – Social (lidské zdroje), G – Governance (vedení), což jsou oblasti, kterých se reporting dotýká. Zainteresovaná společnost provede analýzu společenských a environmentálních faktorů na základě sběru konkrétních dat v těchto oblastech. Na základě výběru významných dat a jejich vyhodnocení přijme společnost ESG strategii, díky které směřuje k plnění stanovených cílů.

Z pohledu společenské odpovědnosti se jedná o hodnocení v oblasti vytváření rovnocenného zacházení a příležitostí pro všechny, rovného přístupu k mužům a ženám, začleňování osob se zdravotním postižením, přiměřených mezd, bezpečného pracovního prostředí, zvyšování odbornosti a mnohé další.

Z hlediska environmentálních faktorů se jedná o hodnocení v oblasti změny klimatu, výpočtu uhlíkové stopy, množství spotřeby zdrojů, oběhového hospodářství, využití vodních zdrojů, ale také vlivu na biodiverzitu. To vše jsou témata, se kterými se v budoucnu budeme setkávat čím dál častěji v rámci firemních politik.

Výsledek ESG reportingu

Aby bylo možné v rámci Evropské unie zajistit konkurenceschopnost dotyčných společností, je třeba vytvořit standardy pro podání zpráv o udržitelnosti. Evropská komise přijala odložení přijetí standardů pro vybrané skupiny firem, a to do 30. června 2026, aby umožnila dostatečný prostor pro přípravu.

Zajímá vás více o tématu ESG reportingu? Obrátte se na společnost Ekobena a dohodněte si nezávaznou schůzku.

■ AUTOR: Jana Blahová

Autorka je poradcem ve společnosti Ekobena – služby pro ČS PHM.

FOTO: archiv

TRASO



Děkujeme všem našim partnerům za spolupráci
v roce 2023 a do **nadcházejícího roku 2024** přejeme
mnoho úspěchů pracovních
i v osobním životě.

TRASO s.r.o. Markova 1767, 744 01 Frenštát p. R.
tel.: +420 556 880 930 e-mail: obchod@traso.cz, www.traso.cz

NEJEN NOVÁ INFORMAČNÍ POVINNOST

Naprostá většina změn, které přinesla velká novela zákoníku práce, nabyla účinnosti již 1. 10. 2023.

Vzhledem k tomu, že změny se týkají bez výjimky všech provozovatelů čerpacích stanic, pojďme se podívat alespoň na ty nejdůležitější.



Informační povinnost pro DPP a DPČ

Novelou se velmi významným způsobem mění informační povinnost zaměstnavatele. Tato se nově vztahuje i na zaměstnance, kteří pracují na základě DPP nebo DPČ. Neobsahuje-li tyto údaje pracovní smlouva či dohoda o provedení práce nebo dohoda o pracovní činnosti, je zaměstnavatel povinen do 7 dnů od vzniku pracovního poměru, resp. od započetí výkonu práce písemně informovat zaměstnance o názvu a sídle zaměstnavatele, je-li právnickou osobou, nebo o jménu, příjmení a adrese, je-li zaměstnavatel fyzickou osobou a o bližším označení sjednané práce a místa výkonu práce.

Zaměstnavatel je dále povinen informovat zaměstnance písemně o:

- výměře dovolené a o způsobu určování délky dovolené

- době trvání a podmínkách zkušební doby, je-li sjednána
- postupu, který je zaměstnavatel a zaměstnanec povinen dodržet při rozvazování pracovního poměru nebo při rozvazování právního vztahu založeného dohodou o provedení práce nebo dohodou o pracovní činnosti a o délce a běhu výpovědní doby
- odborném rozvoji, pokud jej zaměstnavatel zabezpečuje
- stanovené týdenní pracovní době, o způsobu rozvržení pracovní doby včetně délky vyrovnávacího období, pokud je uplatněno nerovnoměrné rozvržení, a o rozsahu práce přesčas
- předpokládaném rozsahu pracovní doby za den nebo týden u DPP a DPČ, o způsobu rozvržení pracovní doby včetně délky vyrovnávacího období u DPČ
- rozsahu minimálního nepřetržitého denního odpočinku a nepřetržitého odpočinku v týdnu a o poskytování přestávky

v práci na jídlo a oddech nebo přiměřené doby na oddech a jídlo

- mzdě, o podmínkách jejího poskytování, o splatnosti a termínu výplaty mzdy a o místě a způsobu vyplácení mzdy
- odměně z dohody u DPP a DPČ, o podmínkách jejího poskytování, o splatnosti a termínu výplaty odměny z dohody a o místě a způsobu vyplácení odměny z dohody
- orgánu sociálního zabezpečení, kterému zaměstnavatel odvádí pojistné na sociální zabezpečení v souvislosti s pracovním poměrem zaměstnance.

Tyto informace mohou být nahrazeny odkazem na příslušný právní předpis, kolektivní smlouvu nebo vnitřní předpis zaměstnavatele.

Pokud dojde k informování v elektronické podobě, musí být informace přístupná zaměstnanci takovým způsobem, aby si ji zaměstnanec mohl uložit a vytisknout; zaměstnavatel je povinen uschovat si doklad o předání informace zaměstnanci.

DPP a DPČ

Pro provozovatele čerpacích stanic, kteří často využívají různých forem brigádnické výpomoci, budou důležitá nová pravidla, která se týkají zaměstnanců na DPP a DPČ. Takový zaměstnanec může nově požádat zaměstnavatele o zaměstnání v pracovním poměru, pokud jeho dohoda trvala v předchozích 12 měsících v souhrnu alespoň 180 dnů. Pokud zaměstnavatel nevyhoví žádosti, je povinen poskytnout zaměstnanci nejpozději do 1 měsíce odůvodněnou písemnou odpověď.

Rozvrhování pracovní doby

Pro pracovní dobu a doby odpočinku se

nově uplatní pro dohody stejná pravidla jako u pracovního poměru. Zaměstnavatel má povinnost předem rozvrhnout zaměstnanci pracovní dobu v písemném rozvrhu pracovní doby a seznámit s ním nebo s jeho změnami zaměstnance nejméně 3 dny před začátkem směny nebo období, na něž je pracovní doba rozvržena, pokud se nedohodne se zaměstnancem na jiné (i kratší) době seznámení. Zaměstnavatel má povinnost vést evidenci pracovní doby.

Odměny z DPP a DPČ

U odměn stále platí, že nesmí být nižší než minimální mzda. Nově ale bude povinnost poskytovat dohodářům příplatky za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli.

Ukončení dohody

Pokud není předem sjednán způsob ukončení DPP nebo DPČ, je možné tyto dohody ukončit (v tomto směru se nic nemění):

- dohodou smluvních stran ke sjednanému dni
- výpovědí danou z jakéhokoli důvodu nebo bez uvedení důvodu s patnáctidenní výpovědní dobou, která začíná dnem, v němž byla výpověď doručena druhé smluvní straně
- okamžitým zrušením; okamžité zrušení právního vztahu založeného dohodou

o provedení práce nebo dohodou o pracovní činnosti však může být sjednáno jen pro případy, kdy je možné okamžitě zrušit pracovní poměr.

Změna je však v tom, že pokud zaměstnanec písemně požádá o zdůvodnění výpovědi ve lhůtě 1 měsíce ode dne doručení výpovědi, musí jej zaměstnavatel v určitých případech o důvodech výpovědi písemně informovat.

Rodičovská dovolená

Zaměstnavatel je povinen poskytnout rodičovskou dovolenou matce po skončení mateřské dovolené a otci od narození dítěte až do 3 let věku dítěte. Nově však bude zapotřebí, aby zaměstnanec o čerpání rodičovské požádal písemně alespoň 30 dnů předem, nebrání-li mu v tom vážné důvody. Součástí žádosti musí být i doba trvání rodičovské, přičemž žádost je možné podat opakovaně (pokud např. dojde k prodloužení původně nahlášené rodičovské), stále ale v rámci 3 let věku dítěte.

Zkrácená pracovní doba

Pokud tomu nebrání závažné provozní důvody, je zaměstnavatel povinen vyhovět žádosti, kdy požádá o kratší pracovní dobu či jinou vhodnou úpravu pracovní doby tě-

hotná zaměstnankyně, zaměstnanec pečující o dítě mladší než 15 let a zaměstnanec pečující dlouhodobě o osobu závislou na pomoci jiné fyzické osoby ve stupni II–IV. Nově bude zaměstnavatel povinen vyhovět žádosti písemně odůvodnit.

Elektronické uzavírání smluv

Nově je možné uzavřít pracovní smlouvu, dohodu o provedení práce (DPP), dohodu o pracovní činnosti (DPČ), dohodu o rozvázání pracovního poměru, dohodu o ukončení DPP či DPČ i dodatky k těmto smlouvám či dohodám elektronicky. Zaměstnavatel musí poslat smlouvu na elektronickou adresu zaměstnance, která není v dispozici zaměstnavatele (tzn. nejedná se o firemní e-mail) a zaměstnanec ji pro tyto účely zaměstnavateli písemně sdělil. Zaměstnanec má právo odstoupit od takto uzavřených smluv/dohod do 7 dnů ode dne doručení smlouvy/dohody na elektronickou adresu zaměstnance, pokud nebylo ze strany zaměstnance započato s plněním. Odstoupení musí být písemné. Odstoupit tímto způsobem nelze od dohody o rozvázání pracovního poměru, či ukončení DPP/DPČ.

Sankce za porušení pravidel

Novela zákona o inspekci práce nově stanovuje pokuty:

- za porušení informační povinnosti a povinnosti odpovědět na žádost o převedení DPP/DPČ na pracovní poměr až do výše 200 000 Kč
- za porušení povinností v oblasti poskytování odměn z dohod až do výše 2 000 000 Kč
- za porušení povinností v oblasti náhrad odměny z dohody až do výše 200 000 Kč.

Pokud si nejste jisti, zda plníte všechny své pracovní-právní povinnosti s ohledem na novou právní úpravu, s důvěrou se obraťte na advokáty kanceláře Kodap Legal, kteří vám rádi pomohou s aktualizací vašich dokumentů i s nastavením procesů tak, aby byly v souladu s platným zněním zákoníku práce.

■ AUTOR: ing. Petra Brožová

Autorka je manažerka metodiky účetnictví se zaměřením na obor čerpacích stanic společnosti Kodap Liberec.

FOTO: archiv

SPECIALIZOVANÉ SLUŽBY

KODAP

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

————— EKONOMIKA NA DLANI —————

>eurodata

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

www.kodap.cz www.edtas.cz

ETL GLOBAL



Česká infrastruktura nabíjecích stanic je v evropském kontextu a počtu elektromobilů na našich silnicích na špičkové úrovni. Aktuálně je u nás téměř 4500 veřejných nabíjecích bodů, které využívá pouhých 20 tisíc českých elektromobilů. V Česku dnes připadá jedna dobíjecí stanice na nejvýše pět elektromobilů, přičemž jedna čerpací stanice obsluhuje až 1600 automobilů se spalovacím motorem. Oblíbený argument odpůrců, že elektromobily není kde nabíjet, už dávno neplatí.

První tuzemská veřejná dobíjecí stanice E.on Drive s ultrarychlým výkonem 90 kW umožňující bezkontaktní platbu kartou

Nejen rychlost nabíjení

Aby mohla elektromobilita srovnat krok s klasickými auty, je důležité vyrovnat standardy nabíjení elektromobilu se standardy čerpání paliva na čerpacích stanicích, kde je vše rychlejší a lze využívat všechny dostupné formy plateb. To lze realizovat pomocí výkonnějších stanic a možností uhradit nabití bezkontaktní platbou kartou.

Na první podmínce již pracují velké energetické společnosti, jako je Pražská energetika, ČEZ nebo E.on Drive Infrastructure CZ, které již postupně realizují výstavbu dalších hubů s ultrarychlým nabíjením. S druhou podmínkou si už dnes dokáže poradit specialista na platební technologie, společnost Sonet Member of Payten.

Zavádění dostupných platebních systémů je nezbytné i z pohledu plánů Evropské komise. Podle programového balíčku „Fit for 55“ by

měly být od roku 2025 bezkontaktní platební terminály instalovány na všech dobíjecích stanicích. Společnost Sonet si je vědoma tohoto závazku a postupně integruje společně se svými obchodními partnery platební technologie do vícero druhů nabíjecích stanic.

První v Česku

V dubnu tohoto roku začala před vlakovým nádražím ve Strakonici veřejnosti

sloužit první dobíjecí stanice E.on Drive s výkonem 90 kW, která umožňuje bezkontaktní platbu kartou. Stanice je nejen nejvýkonnější v Jihočeském kraji, ale také na ni můžete nově díky platební technologii i jako neregistrovaný zákazník platit bezkontaktně platební kartou. Do nabíjecí stanice Unity 90 byl společně s firmou Siemens a vývojáři společnosti Sonet implementován bezobslužný platební terminál Ingenico Self/2000, který umožňuje rychlou akceptaci bezkontaktních plateb.

Řidiči elektromobilu stačí tedy jen přiložit svoji platební kartu, chytré hodinky či telefon s NFC podporou a formou předautorizace bezkontaktně uhradit nabití vozidla. Uživatel tedy již nemusí používat RFID karty různých společností či instalovat jejich aplikace, což mu doteď snižovalo komfort používání nabíjecích stojanů. Navíc si může daňový doklad vyzvednout pohodlně z domova na webovém portálu „Doklad online“. Tato služba je u provozovatelů samoobslužných zařízení velice oblíbená, jelikož jim šetří nejen měsíční náklady na případný tisk daňových dokladů, ale i životní prostředí, což k elektromobilitě jistě patří.

Výhody platby kartou oceňují i zástupci společnost Siemens, která nabíjecí stanice dodává: „Naše společné jednoduché a široce použitelné řešení nabídne uživatelům dobíjecích stanic v síti E.on Drive pohodlnou možnost platby za dobití elektromobilu,“ říká Martin Šilar, vedoucí oddělení elektromobility českého Siemensu. „Pro široké přijetí elektromobility jsou dostupnost a komfort dobíjení včetně možností platby zcela zásadní. Rychlé, spolehlivé dobití a snadnou platbu kartou můžeme považovat za trend, který se bude dál rozšiřovat a rozvíjet,“ uzavírá Šilar.

Expanze do zahraničí

Touto realizací ovšem spolupráce společností Sonet a Siemens zdaleka nekončí. Realizace se již dočkaly další čtyři nabíjecí stanice E.on Drive v Kladně, Přerově, Valašském Meziříčí a Uherském Brodě. A nyní Sonet s touto technologií vstupuje společně se Siemensem i na slovenský trh.

Zajímavé jsou samozřejmě také integrace platebních terminálů u dalších provozovatelů nabíječek. Za zmínku jistě stojí designové nabíjecí stojany Olife Energy, na kterých rovněž už bezmála rok platíte za čerpání elektrické energie pohodlně platební kartou. Naleznete je například v Doksech před hotelem Port u Máchova jezera. Více zajímavých realizací a detailů o platebních technologiích naleznete na produktovém webu Payten-POS.cz.

I když je tento klíčový prvek elektromobilní infrastruktury teprve na začátku dlouhého procesu, už nyní lze konstatovat, že lze očekávat jeho rychlý rozvoj. „Platební technologie v elektromobilitě je velice zajímavý, i když časově náročný obor integrací. Ale my víme, že budoucnost je v udržitelné mobilitě, a jsme rádi, že i my tak můžeme přispět k jejímu rozvoji. Což v naší společnosti vnímáme jako svůj dlouhodobý závazek,“ říká k tomu obchodní reprezentant společnosti Sonet Member of Payten David Kříčka.

■ *AUTOR: Kamila Dmitruková*
Autorka je marketingovou manažerkou společnosti Sonet Member of Payten.
FOTO: archiv

Rozšiřte s námi své nabíjecí stanice o platby kartou

Společně tak přispějeme k budování „Zelených měst“



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



V polovině listopadu se na pražském výstavišti PVA Expo Praha v Letňanech konal již pátý ročník veletrhu e-Salon, který představuje přehlídku aktuální nabídky elektromobility na českém trhu.

Na ploše 21 tisíc čtverečních metrů se během letošního pátého ročníku akce prezentovalo 109 vystavovatelů, představeno bylo 226 vozů napříč světovými značkami a přibližně stejný počet elektrokoloběžek, elektrokol a dalších eko vozítek. Během tří dní zhlédlo exponáty více než 23 tisíc lidí z řad odborné i široké veřejnosti. Letošní e-Salon byl co do počtu exponátů a značek nejbohatší v historii. V národní premiéře se tu představilo 12 novinek.

Peugeot například přivezl letošní koncept Inception, který byl dominantou expozice, ve které mu společnost dělalo dalších pět sériových modelů značky včetně aktuálních novinek e-2008 a 508 PSE. V rozsáhlém stánku koncernu Stellantis si návštěvníci mohli prohlédnout také kompletní elektrickou nabídku značek Opel, DS, Citroën, Jeep, Alfa Romeo a Fiat, jehož expozici dominoval kompaktní crossover Fiat 600.

Dvě významné národní premiéry přivezla Škoda Auto. Návštěvníci si mohli naživo prohlédnout a osahat novou generaci modelů Kodiaq a Superb samozřejmě pouze ve verzích iV s plug-in hybridním pohonem.



Renault po zářijové světové premiéře v Mnichově ukázal i v Praze novou generaci modelu Scenic E-Tech, kterému dělал společnost také nový Espace E-Tech Full Hybrid. Dceřiná značka Dacia přivezla do Letňan Jogger Hybrid 140.

Korejská Kia vystavovala v národní premiéře své velké elektrické SUV EV9, její sesterská značka Hyundai pak vedle vodíkového Nexa prezentovala nové generace modelů Kona a Santa Fe. V první případě se jednalo o elektromobil, ve druhém o plug-in hybrid.

V rozsáhlé expozici koncernu Volkswagen si návštěvníci mohli naživo prohlédnout nový elektrický sedan střední třídy ID.7 a atraktivní studii sportovního hatchbacku ID.GTI. Španělská Cupra pak v Česku poprvé



vystavovala elektrické SUV Tavascan. V expozici značky MG byl největší zájem o elektrické kombi MG 5, na stánku Mitsubishi byl v Česku poprvé vidění nový Colt, který vychází z nového Renaultu Clio, Ford vystavoval elektrické SUV Explorer a nechyběly ani novinky značek Volvo, Tesla, Lucis, Nio či Dongfeng popřípadě Iveco, Daimler Truck či Scania.

V halách byly vystaveny i vysokozdvíže elektrické nakladače a bagry od First Green Industries, Heli a Bobcat, solární technologie NanoSun, car porty Alukov či dobíjecí stanice společností Elexim, Phoenix Contact, Seccion, Olife Energy, Siemens a dalších.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Užijte si wellness víkend v Luhačovicích

- v hotelu Alexandria najdete jedinečné wellness centrum, terasu s venkovními whirlpools, komfortní ubytování i prvotřídní služby
- vyzkoušíte blahodárné účinky masáží, procedur nebo spa rituálů
 - zrelaxujete v saunovém světě nebo při lekcích ranní jógy
 - ochutnáte speciality ve vyhlášené Francouzské restauraci



STÁLE NA VRCHOLU



Prémiové sportovní SUV Porsche Cayenne už je na trhu více než dvě desetiletí. Aktuálně stuttgartská automobilka nabízí faceliftované provedení třetí generace, které vedle šesti- a osmiválcových motorů sází hlavně na plug-in hybridy. Ten základní jsem si vyzkoušel a byl jsem velmi příjemně překvapen.

Porsche se začátkem 90. let minulého století dostalo do ekonomické krize. Bylo potřeba rozšířit výrobní program. Trochu pomohlo představení roadsteru Boxter, ale stabilitu značky by dostatečně posílila ještě jedna modelová řada. V plánu bylo MPV nebo sportovní sedan, volba však nakonec po úspěchu první generace Mercedesu třídy M a BMW X5 padla na terénní automobil. Projekt dostal jméno Colorado a do jeho realizace se Porsche pustilo společně s Volkswagenem. Premiéru mělo terénní porsche na autosalonu v Paříži 2002 a hned od začátku se Cayenne stal obrovským hitem. Nejdříve se počítalo s produkcí 25 tisíc automobilů ročně, nakonec jenom první generace se prodalo 276 652 kusů. A v roce 2020 sjel z výrobní linky závod v Bratislavě milionty Cayennea, také v současné době je tento model nejprodávanejším porsche po celém světě.

Současné generaci facelift prospěl. Automobil působí svěže, což má na svědomí nový design přední i zadní části s přepracovanými zadními světlými a výraznější klenutými podběhy. Totéž platí také o interiéru. Nové přístrojové desce nyní dominují hned tři displeje stejné jako v Taycanu, kontrolní přístroje nahradil skvěle čitelný displej s uhlopříčkou 12,6 palců, který ani nepotřebuje zastínění. Podobně kvalitní je i středový dotykový displej a příplatkový displej spolujezdce. Na ten však řidič kvůli reflexní fólii nevidí, aby ho nerozptylovalo, když si spolujezdec pouští něco, co s jízdou nesouvisí. Středovému tunelu dominuje panel ovládání klimatizace kombinující tlačítka a dotykovou plošku s mechanickou vazbou. Volič převodovky se kvůli tomu přestěhoval do přístrojové desky vpravo od volantu, startovací tlačítko je tradičně vlevo. Perfektní ergonomii

ovládání umocňuje dokonale tvarovaný multifunkční volant s pádly pro manuální řazení a tlačítkem pro volbu jízdních režimů.

Vylepšeny byly také přední světlomety. Standardem jsou diodové Matrix LED, za příplatek můžete mít HD-Matrix LED. Jejich klíčovým prvkem je čip, který řídí 16 tisíc individuálně ovladatelných mikro diod. Tyto čipy jsou v obou světlometech dohromady čtyři. Výkonná dálková světla pak promění noc v den na vzdálenost 600 metrů a zároveň neoslňují protijedoucí vozidla, protože se aktivují pouze diody, které osvětlují vozovku. Mimochodem, jas každé diody lze měnit v tisíce kroků.

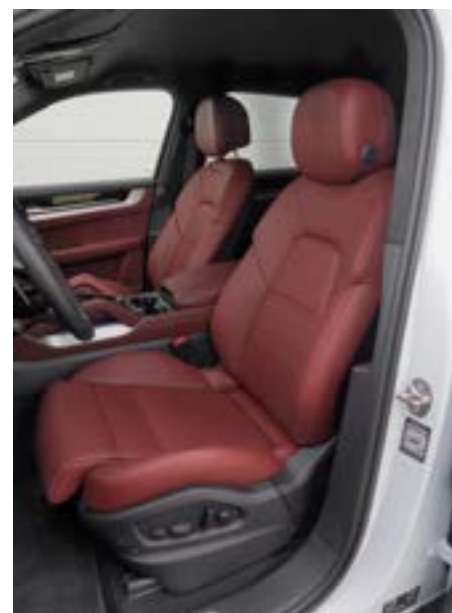
Vedle modelů s výkonnými přeplňovanými zážehovými motory 3.0 V6 (Cayenne) a 4.0 V8 (Cayenne S) jsou nyní v nabídce také tři hybridy: Cayenne E-Hybrid, S E-Hybrid a Turbo E-Hybrid. Každý z nich je vybaven

elektromotorem o výkonu 176 k, který je integrovaný do osmistupňové převodovky Tiptronic S. Všechny mají k dispozici akumulátor s kapacitou 25,9 kWh a palubní nabíječkou o výkonu 11 kW, která jej dobije na 100 % za necelé 2,5 hodiny. A to pak stačí asi na 80 km jízdy v čistě elektrickém režimu. Velká baterie umožňuje také mnohem ekonomičtější provoz v hybridním režimu.

E-Hybridu elektrická asistence pomáhá i ve sportovním režimu, který je u všech modelů docela působivý. Nejvýkonnější verze Turbo E-Hybrid má pod přední kapotou čtyřlitrový osmiválec o výkonu 599 koní, který společně s elektromotorem poskytuje celkový výkon 739 koní a točivý moment 950 Nm. Díky tomu dokáže z klidu na 100 km/h zrychlit za 3,7 s a dosáhnout nejvyšší rychlosti 295 km/h (verze Coupé GT dokonce 305 km/h). Slabší S E-Hybrid má přeplňovaný šestilítrový šestiválec o výkonu 353 koní (stejně jako u základního modelu Cayenne), celkový výkon 519 koní a „stovku“ z místa dá za 4,7 s. A základní E-Hybrid má rovněž přeplňovaný šestiválec, ovšem o sníženém výkonu 304 koní, což dohromady dává celkový výkon 470 koní. I tak umí z klidu na 100 km/h zrychlit za 4,9 s, což je stále lepší hodnota, než jakou nabízí o 265 kg lehčí osmiválcový Cayenne S (5,0 s). Ten však dosáhne nejvyšší rychlosti 273 km/h, zatímco E-Hybrid pouze 254 km/h. Mimochodem, Cayenne E-Hybrid je oproti modelu Turbo E-Hybrid levnější o více 1,8 milionu korun, ale zároveň dražší o bezmála 200 tisíc korun ve srovnání s modelem Cayenne S.

Obrovské výkony pohonných ústrojů potřebují mít oporu v podvozku. Základní E-Hybrid má standardně ocelové pružiny s novými dvouventilovými tlumiči, což by mělo poskytovat vyšší komfort při nízkých rychlostech a menší náklon v zatáčkách. To však nedokážu posoudit, protože testované provedení disponovalo tím nejlepším, co dnes Cayenne může nabídnout: to znamená adaptivním vzduchovým odpružením (PASM), aktivními stabilizátory (PDCC), říditelnou zadní nápravou a příplatkovým posilovým řízením Plus, které mění tuhost i přímost s narůstající rychlostí.

Kombinace všech těchto systémů dává Cayennu společně s hybridním pohonem úžasné schopnosti. Automobil sice nedokáže přelstít fyzikální zákony, ale umí je posunout do mezí, kam se většina řidičů nikdy nedostane. Skutečné kouzlo pak spočívá v tom, jak přirozeně to působí, což zvyšuje důvěru, kterou v jeho schopnosti máte. Stabilita ve vysokých rychlostech, minimální náklon v zatáčkách, dokonale přesné reakce na otáčení volantem,



přímot a agilita řízení a v neposlední řadě i perfektní a opakovaný účinek brzd dokážou za volantem tohoto 2,5 tunového monstra vykouzlit na řidičově tváři většinou udivený úsměv. A nejde zde jen o to, letět s ním v přímce daleko za hranice povolených rychlostních limitů. Cayenne se totiž i v sérii zatáček chová, jako by byl minimálně o půl tuny lehčí a půl metru nižší. Kupodivu je z automobilu i docela dobrý výhled, takže i v komplikovaných pasážích stále víte, kde přesně máte kola. I když si myslím, že s lehčím osmiválcovým Cayennem S bude s ohledem na nižší hmotnost ještě o něco větší zábava, musím ocenit komplexní schopnosti základní hybridní varianty.

Porsche Cayenne je i po více než 20 letech sériové výroby stále v nejlepší formě a zároveň pořád na výsluní zájmu bohatých zákazníků. Ti neváhají utratit v showroomech Porsche obrovské peníze za SUV, které se na jednu stranu chová skoro jako supersport a na druhou stranu dokáže zajistit všechny rodinné potřeby, které od automobilů kategorie SUV potřebujeme. Nedivím se jim, i když částka 2 823 051 korun za základní plug-in hybrid je i na značku Porsche docela sebevědomá.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

FANTOM OPERY FANTOMEM SILNIC NENÍ

Radim Schwab je divadelní herec a operetní i operní zpěvák. V současnosti ho mimo jiné můžete vidat v hlavní roli muzikálu Fantom opery, který nastudovalo pražské divadlo Goja Music Hall. Za volantem však žádným fantomem není, chová se odpovědně a rád si přitom zpívá.



Jak vzpomínáte na dobu, kdy jste si dělal řidičák?

Bylo to v době, kdy jsem hrál v muzikálu Monte Cristo. Původně jsem si myslel, že budu jezdit mezi Prahou a Brnem, ale nakonec jsem se přestěhoval do Prahy a ty dálky jsem nejezdil. Říká se, že se řízení nezapomíná, ale není to pravda. Pokud už nějakou dobu jezdíte, tak nezapomenete, to je jako jízda na kole. Když si ale jen uděláte řidičák a pak si po deseti letech sednete za volant, tak to zapomenete.

Mám to chápat tak, že jste řídit zapomněl?

Ano. Pamatuju, se že mi volali z TV Nova ohledně natáčení Kriminálky Anděl, abych tam hrál jednoho grázla, který prodá své dítě. Ptali se, zda mám řidičský průkaz, a já na to, že ano. A jako naschvál se první den točila scéna, kde jsem měl jako velkej frajer nasednout do luxusního fára a rychle odjet. Tak jsem nasedl a auto chr chr chr chr cvak a nic. To se mi stalo třikrát, a když už se ani napočtvrté auto nedalo do pohybu, pan režisér řekl: „Stop. Je patnácti-

minutová pauza. Pan Schwab se naučí rozjet auto.“ To bylo něco. Cítil jsem se hrozně. Nakonec jsem to nějak rozjel, ale musel jsem to teda hodně lovit z paměti.

Kolik času dneska strávíte za volantem?

Vozíte sám sebe na koncerty?

To je různé. Pokud to jen trochu jde, snažím se to zařídit tak, aby mě na akce vždycky někdo dopravil. Obzvlášť pokud je to hodně daleko. Jinak rád využívám čas v autě k učení, psaní, plánování. Žiju v dost velkém shonu, takže každá hodina se počítá. Jsem rád, že občas využiju ten čas jízdy i jinak, než že jednoduše řídím. Ale samozřejmě řídím a baví mě to.

Kam všude se ještě letos budete autem přesouvat na koncerty?

Čekají mě tři koncerty. 6. prosince v Městském Divadle Kolín, 15. prosince v Plzni v klubu Buna Vista a vše vyvrcholí 21. prosince v Praze v Divadle Radka Brzobohatého. Takže nějaké cesty mě čekají. Mám z toho velkou radost a už

teď v autě při řízení trénuji nádherné písničky vánoční i běžné. Za zmínku určitě stojí JESU JOY OF MAN'S DESIRING od J. S. Bacha, ale i nesmrtelný tradicionál Už z hor zní zvon, Halellujah, Bílé Vánoce nebo naše vtipná úprava písně Rolničky, rolničky. A to všechno můžou kolemjedoucí slyšet z mého auta. Když se třeba zastavím na benzínce.

Máte oblíbenou benzínku, nebo tankujete, jak to přijde?

Já tohle moc neřeším. Když potřebuju natankovat, tak prostě zastavím na benzínce, kterou potkám. Máme jich v České republice docela dost.

Stalo se vám, že jste byl někdy na suchu?

Já jsem dost ostražitý. Pokud by mi někdy došel benzín, riskuji, že se třeba nedopravím včas na koncert, představení, anebo že tam třeba vůbec nedojedu. Takže si dávám pozor a na suchu jsem ještě nikdy nebyl.

Využíváte nějaké slevové karty nebo bonusy na čerpacích stanicích?

Nevyužívám. Jsem na to líný, abych vyplňoval nějaké formuláře a registrace a kdovíco ještě. Tak si raději natankuji nezávazně.

Využíváte mycí boxy, nebo spíš klasickou myčku? Vyzkoušel jste pravděpodobně obojí. Co je pro vás výhodnější?

Já mám radši klasickou myčku, je to rychlejší a pohodlnější...

Poznávají vás pracovníci obsluhy?

Máte nějakou oblíbenou pumpu, kde vás vždycky rádi vidí?

Nejsem úplně častým hostem jedné benzínky, i když na některých jsem asi párkrát byl víc než jinde.

Jsou podle vás všeobecně na benzínkách profíci?

Obsluha na benzínkách se dost liší podle konkrétního místa a provozovatele. Někteří zaměstnanci benzínek jsou velmi profesionální, vstřícní a ochotní, zatímco jiní mají co zlepšovat. Podle mé zkušenosti kvalitu obsluhy ovlivňuje to, zda se jedná o malou nezávislou benzínku, nebo velkou mezinárodní síť.

Poznávají vás na benzínce vaši fanoušci?

To je různé, ale občas se to stane. Někdy chtějí i fotku, vyfotit se nebo něco podepsat. Nedávno jsem podepisoval i tričko přímo na paní. To byla docela sranda. Jednou jsem si dokonce povídal s jedním nadšencem, který měl stejné auto jako já. Byla to vtipná náhoda. Kromě divadla jsme si popovídali i o našich vozidlech. Je fajn potkávat lidi, kteří mají stejný zájem o divadlo i o auta!

Co si na benzínce kromě pohonných hmot kupujete?

Většinou RedBull a vodu. Občas, když to nevypadá okorale, tak i nějaký sendvič.

Dáte si někdy i teplé jídlo?**Jste spokojený s jeho kvalitou?**

Když je to polévka, nejdřív nakouknou pod pokličku a pak si buď dám, nebo mě přejde chuť a koupím si raději něco zabaleného. Ale pokud je to v nějakou denní dobu, tak je pár benzínek, kde je i docela dobrá kuchyně a dá se to. Občas si dám guláš nebo řízek.

A co káva? Pijete jí na benzínce, nebo si ji berete do auta?

Frčím v kofeinových tabletách. Takže kafe nepiju téměř vůbec. Ale jednu dobu, když jsem

přestával pít kafe, přešel jsem na zelený čaj a pak jsem zjistil, že nejlepší je, když si dám zelený čaj a potom kafe.

Jste spokojený se stavem sociálního zařízení na našich pumpách?

To je taky dost různé, ale v zásadě ano. Myslím, že stav sociálních zařízení se zlepšuje a určitě jsme na tom lépe než třeba Itálie nebo Španělsko, kam občas jezdím. V Itálii žije moje sestra, jeden čas jsem tam jezdil docela často. Poměr kvalita a cena jednoznačně vychází na benzínkách lépe pro Českou republiku.

Jak se těšíte na zimní řízení?**Máte nějaký fígl, jak jezdit bezpečně i za rozmarů počasí?**

U nás je ta zima většinou na pohodu, pokud to zrovna nenamrzá. Jednou jsem zapadl na Vysočině a nebyť dalšího auta, které jelo kolem, tak by mi asi žádný fígl nepomoh. V Praze ale myslím takové šlamastiky nehrozí. Maximálně ta ledovka, a pokud už je, většinou jedu pomalu a snažím se vyvarovat náhlých manévru. Koukám na odstup od jiných aut a dávám bacha na brzdovou dráhu na kluzkém povrchu.

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

Pomůže to velkým městům, kde je smog. Jinak je to nerozumné. Problém spočívá v tom, že pro objektivní srovnání je nutné zohlednit emise skleníkových plynů po celou dobu životního cyklu vozidla, nejen v provozu, ale i během výroby a následné recyklace. A právě v těchto oblastech vyvstávají pro elektromobily velké problémy. Je na to už spousta dostupných studií, třeba německá studie ADAC. Další problém je elektrická energie, kterou bude třeba někde vyrobit. Už tak jí není dostatek. A „zelená energie“ stačit nebude. A pokud budeme vyrábět energii opět spalováním nebo jiným neekologickým způsobem, tak k čemu to celé je?

Koupil byste si elektromobil?

Zatím ne.

Vánoce se blíží a zima s nimi.**Vyrazíte autem někam na hory?**

Vyrazím nejspíš do Německa na nějaké ty vánoční nákupy. No a pak do rodného Brna za rodinou, uvidíme, jaká bude kolem Vánoc na naší pozoruhodné dálnici D1 jízda.

■ AUTOR: Šárka Jansová
FOTO: Hana Kupková



Otevřeno celoročně
Pouze 20 minut od Prahy po dálnici D5

Zámek ZBIROH

Zámek tří císařů

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

Zámecká expozice

Přenes vás do časů, kdy zámek vlastnili velcí jako Přemysl

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

Zámecká krčma U Rudolfovy kratochvíle

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

Chateau hotel Zbiroh

Můžete zde strávit noc v komnatách, ve kterých pobývali osobnosti jako Alfons Mucha a Ema Destinová.

Součástí hotelu je i wellness.



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

www.ZBIROH.com



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 Tomčíak, Finlord, Ing. Tomáš Novák, Ekobena.

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



**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



VÝHODNÉ TANKOVÁNÍ PRO FIRMY

- **Sleva za každý litr** na více než 300 čerpacích stanicích MOL
- Efektivní a moderní nástroj pro **správu firemního vozového parku**
- **Bezhotovostní a bezpečný nákup** paliv, zboží a služeb bez poplatků v ČR a zahraničí
- Zdarma **Online kartové centrum** pro správu zákaznického účtu

Více informací na:



 www.molgroupcards.com/cz/kontaktujte-nas

 prodej@molcesko.cz

 +420 241 080 980

molcesko.cz