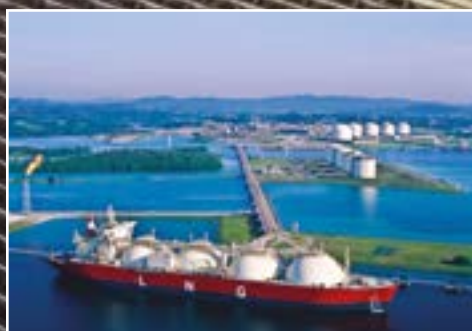


PETROL

... síla pro mobilitu

PERSPEKTIVY české petrolejářské branže

Česko na startu LNG



Vladimír Třebický



Stanice poslední záchrany



SHERON

motorista ví...

*Všem našim
partnerům a čtenářům
Petrol Magazínu
dobrý start
do roku 2017!*



„Můj“ poslední PETROLmagazín

Letošní sedmnáctý ročník časopisu PETROLmagazín není nikterak jubilejní, přesto je z mého osobního pohledu výjimečný. Rozhodl jsem se ukončit spolupráci s vydavatelstvím PETROLmedia, u jehož zrodu jsem stál po boku s jeho zakladatelem a majitelem, Miroslavem Stříbrským. První roky jsme se učili vydávat oborový časopis ve snaze poskytovat informační servis ze světa ropy, petrochemie a čerpacích stanic. Časopis rok od roku získával na oblibě u čtenářů, inzerentů a partnerů a ve spolupráci s mnoha odborníky a osobnostmi z branže se dařilo postupně zvyšovat jeho odbornost a posilovat jeho prestiž.

Vážení přátelé, dovoluji mi s vydáním „mého“ posledního čísla magazínu na tomto místě poděkovat všem současným i minulým kolegům, klientům či spolupracovníkům, se kterými jsem měl tu čest magazín spoluvytvářet, či se setkávat na různých oborových či společenských akcích. Mimořádný dík ale musím vyjádřit spolumajiteli vydavatelství, Miroslavu Stříbrskému, jehož si vážím nejen jako člověka, ale obdivuji ho jako mimořádně úspěšného podnikatele v našem oboru, který svoji společnost Unicode Systems ve vší skromnosti a bez tradiční české okázalosti zcela nenápadně dokázal za oněch sedmáct let dovést do absolutní evropské špičky ve svém oboru. Jsem rád, že jsem mohl být jen maličkostí přispět k úctyhodnému rozvoji jedné z nejúspěšnějších ryze českých firem.

Přeji Vám hezké Vánoce a do nového roku hodně štěstí a zdraví!

Tomáš Mikšovský



Veselé Vánoce
a
krásný nový rok 2017



Merry Christmas
and
Happy New Year 2017



PETROL
PARTNER

GEMA

www.gema.cz



8



44



48



52



58

Editorial

- 1 „Můj“ poslední PETROLmagazín

Události

- 4 ČOI zavřela čerpací stanici v Břestě kvůli nekvalitnímu palivu
- 4 Čerpacím stanicím MOL nestačí pouze prodávat palivo
- 4 Na nových pumpách Benzina neberou karty CCS
- 5 Výroba na etylenové jednotce v Záluží po loňském požáru obnovena
- 5 S kartou EuroOil lze platit u všech značkových sítí pump v ČR bez poplatků
- 6 MERO postaví nový zásobník na ropu v Nelahozevsi
- 6 Rafinérie v Kralupech obnovila zpracování ropy
- 6 U čerpacích stanic Shell v Česku lze platit mobilem
- 7 Tank ONO letos rozšířila svou síť o další čtyři pumpy
- 7 Unipetrol chce napojit Českou republiku na ropovod Adria
- 7 Američané objevili na Aljašce obrovské zásoby ropy

PETROLsummit

- 8 Tradiční petrolejářská konference slavila kulaté jubileum

Události

- 10 Holešovické Expo bylo zase plné autobusů

Rozhovor a polemika

- 12 40 let zasvěcených kvalitě olejů a pohonných hmot

Čerpací stanice měsíce

- 16 Free1 GAS pro zákazníky z celé Evropy
- 20 MOL dokončil rebranding 169 čerpacích stanic převzatých od Agipu a Lukoilu

Trh, ropa, produkty

- 24 Vývoj maloobchodního trhu s pohonnými hmotami
- 28 Konkurenceschopnost rafinérií ve stredo-evropském regionu
- 34 Existuje reálný způsob, jak splnit limity snižování emisí?
- 38 Nová povinnost snížení emisí skleníkových plynů
- 42 Unipetrol přichází s UIC

Alternativa

- 44 Spotřeba LNG pomalu stoupá, Česko stojí na startovní čáře

Technika a provoz

- 48 Dobrá zpráva pro řidiče:
EU zavádí jednotné značení pohonných hmot
- 50 Platíte řádně koncesi za televizi a rozhlas?

Mytí a servis

- 52 Mytí v centru komerční zóny

Shop a gastro

- 58 Stanice poslední záchrany

Poradenský servis

- 64 Kvalitní káva a komplexní servis pěstuje zákaznickou věrnost
- 66 Trendy vývoje trhu čerpacích stanic v Rakousku, Německu a ČR

PETROLpartner

Šetřete s kartou EuroOil!

Bezhotovostní platby **šetří**
váš čas i peníze. Tankujte
slevy a další výhody s **platební**
kartou EuroOil.

PETROL
PARTNER



Jednoduchá administrativa

- souhrnný daňový doklad
a elektronický výpis
- zdarma každý měsíc
- platba inkasem nebo fakturou
- volitelné sestavy a přehledy odběrů a plateb
- kniha jízd zdarma s automatickým načtením
údajů (více na www.kniha-jizd-zdarma.cz)

Slevy a výhody

- sleva na každý nákup pohonných hmot
- žádný poplatek za poskytované služby
- individuální podmínky při vyšších odběrech
- nastavení limitů pro jednotlivé odběry
- optimální rozložení čerpacích stanic po celé ČR
- moderní ochranné prvky
- akceptace také v sítích BENZINA, OMV,
AVANTI a Shell
- sleva na satelitní sledování vozidel
(více na www.logbookie.eu)

Chcete si objednat platební kartu?

- Zašlete e-mail na adresu kartaeurooil@ceproas.cz
- Spojte se s námi na www.eurooil.cz,
nebo www.facebook.com/eurooil
- Zavolejte na tel.: +420 221 968 100

Více na www.eurooil.cz



Čerpacím stanicím MOL nestačí pouze prodávat palivo



Čerpací stanice by neměla v budoucnosti sloužit pouze k nákupu pohonných hmot. Myslí si to vedení společnosti MOL, které samozřejmě vidí, že se svět vyvíjí, že existují nové technologie a alternativní paliva, a chtějí na to být připraveni. A tak je v plánu podpora CNG i elektromobility, což by v praxi zřejmě znamenalo vybudovat na čerpacích stanicích MOL síť rychlonabíjecích stanic. Dále vedení uvažuje o zavedení nových služeb. Chce udělat z čerpací

stanice odběrní místo e-shopů nebo provozovat sdílení automobilů tzv. carsharing. Žádný z těchto plánů zatím nenabyl konkrétní podoby a zatím ani nebylo rozhodnuto o jeho realizaci, ale zástupci firmy v tom vidí velký potenciál. "V naší databázi máme asi deset milionů lidí, všechny naše čerpací stanice denně navštíví 1,2 milionu zákazníků. Toho chceme využít," tvrdí generální ředitel Slovnaftu a člen představenstva společnosti MOL Oszkár Világi.

ČOI zavřela čerpací stanici v Břestě kvůli nekvalitnímu palivu



Česká obchodní inspekce zapečetila kvůli benzinu, který nevyhovoval jakostním normám, čerpací stanici v Břestě na Kroměřížsku. Stejná čerpací stanice už měla problémy v minulosti a inspektoři ČOI ji znají velmi dobře. Za posledních pět let tam rozdali pokuty za tři a půl milionu korun. Místní se této benzince vyhýbali právě kvůli její špatné pověsti. Čerpací stanice byla nějakou dobu uzavřená, pak změnila provozovatele. Na dveřích je stále nápis „Zkušební provoz“. Ani nový provozovatel ale podle zjištění ČOI není poctivý. Loni zkontrolovali inspektoři v Česku víc než dva tisíce sedm set vzorků pohonných hmot, třicet dva z nich neprošlo. Letos zakázali prodávat benzin, naftu nebo jinou pohonnou hmotu už na devatenácti místech.

Na nových pumpách Benzina neberou karty CCS

Platební karty CCS jsou u nás velmi rozšířené, a tak si všichni jejich uživatelé mohou myslet, že s nimi zaplatí u každé čerpací stanice. To však neplatí u nových čerpacích stanic Benziny, které letos Unipetrol převzal od společnosti OMV. Majitelé CCS si tak na nich musí dát pozor při čerpání pohonných hmot a následném placení. Ne všechny totiž berou palivové karty CCS. Obě společnosti se totiž nedohodly na podmínkách, a tak musejí zákazníci použít jinou kartu nebo načerpané palivo zaplatit hotovostí. CCS karty nepřijímají například čerpací stanice Benzina v Pardubicích a Chrudimi, které dříve patřily

rakouské společnosti OMV. Zákazníci si to sice mohou přečíst na cedulích a potvrdí jim to také obsluha, ne každý si však této informace musí všimnout. Podle mluvčího Unipetrolu Mikuláše Dudy stále probíhají jednání o podmínkách rozšíření vzájemné spolupráce, ale výsledek je zatím v nedohlednu, a tak zákazníci využívající karet CCS přijdou zkrátka.

Zda na konkrétní čerpací stanici lze platit určitými kartami, to si můžete také ověřit na internetových stránkách společnosti Benzina.



Výroba na etylenové jednotce v Záluží po loňském požáru obnovena



Společnost Unipetrol obnovila v říjnu i výrobu na etylenové jednotce rafinérie v Záluží u Litvínova, poškozené během exploze a následném požáru 13. srpna 2015. V tuto chvíli je v provozu sedm z deseti pecí etylenové jednotky, obnovení výroby v běžném režimu se očekává na konci října. „Na prvním místě pro nás byla samozřejmě bezpečnost, a proto jsme opakovaně prováděli potřebné zkoušky a testy, abychom měli jistotu, že je etylenová jednotka připravena na zahájení výroby,“ řekl člen představenstva Unipetrolu Krzysztof Zdziarski. Na desetiměsíční rekon-

strukci etylenové jednotky bylo odpracováno více než milion hodin (pracovníci Unipetrolu a společností Linde a Technip včetně subdodavatelů), přičemž denně zde pracovalo okolo tisícovky zaměstnanců externích firem. Součástí rekonstrukce byla i výstavba čtyř nových pecí, které nahradily poškozenou technologii, oprava poškozeného komína, kouřovodu, potrubních mostů, systému jistění propylenové kolony, kabeláže, náhrady prvků měření a regulace, izolace a místní opravy poškozených zařízení. Nově přijatá technologická opatření se dotkla kromě

jiného i systému pojistných ventilů na propylenové koloně, kde byly instalovány nové ventily. Zkontrolovány byly také systémy pojistných ventilů na etylenové koloně a na všech technologických zařízeních tak, aby vždy odpovídal současným potřebám. Unipetrol byl pojištěn proti škodám na majetku a mechanickým poškozením i proti přerušení výroby a na základě odhadů provedených ke konci června 2016 byly náklady na opravu škod ve výši 4,1 mld. Kč a ušlý zisk ve výši 6,6 mld. Kč. Společnost předpokládá, že obě částky má nárok získat zpět od pojišťovny.

S kartou EuroOil lze platit u všech značkových sítí pump v ČR bez poplatků

Akceptační síť pro využití tankovacích karet EuroOil se v listopadu rozšířila díky spolupráci se skupinou MOL o třetinu. Firmy nyní mohou využívat výhod bezhotovostních plateb jednou tankovací kartou skoro u všech značkových sítí čerpacích stanic v Česku a navíc jim nejsou účtovány servisní poplatky, jako je tomu u společnosti CCS a její tankovací karty CCS Limit. Od listopadu se výrazně rozšířila akceptační síť tankovacích karet EuroOil, s nimiž lze nově platit i na čerpacích stanicích skupiny MOL zahrnující kromě stanic MOL i sítě Pap Oil a Slovnaft.

Síť stávajících partnerů EuroOilu, kam patří přibližně 900 čerpacích stanic Benzina, OMV a Shell, se tak rozrostla o třetinu na více než 1200 čerpacích stanic. Jedná se o největší akceptační síť pro karty vydávané přímo provozovatelem čerpacích stanic. „Karta EuroOil se stává univerzálním nástrojem, který řidiči využijí takřka kdekoli na svých cestách po republice. Díky široké akceptační síti držitel nemusí řešit, čím na pumpě zaplatí, a veškeré odběry se pak promítnou do jednoho daňového dokladu za uplynulé období,“ říká Vladimír Vacek, vedoucí odboru čerpacích

stanic EuroOil. Standardně si sítě čerpacích stanic za akceptaci partnerských tankovacích karet strhávají poplatek kolem 1,5 až 2 % z hodnoty transakce. S kartou EuroOil však lze stejně jako s kartou euroShell platit za tankování a další zboží a služby v partnerských sítích bez jakýchkoliv poplatků. Přitom dominantní karetní společnost CCS si za tankování v jakékoliv síti bere poplatek až 1,85 Kč za každý natankovaný litr pohonných hmot a k tomu navíc poplatek 1,5 % z obrátu za nákupy dalšího zboží a služeb.

MERO postaví nový zásobník na ropu v Nelahozevsi



Státní podnik MERO chce vybudovat nový zásobník ropy v centrálním tankovišti ve středočeské Nelahozevsi. Měl by stát v roce 2018, uskladní 125 milionů litrů ropy a přijde na cca 650 milionů korun. Důvodů pro vybudování nového zásobníku je několik, jedním z hlavních je dvacetiletá revize stávajících nádrží, která by měla proběhnout právě v roce 2018 podle nového zákona, který byl schválen před pěti lety. Podle generálního ředitele MERA Stanislava Bruny totiž v případě revize nebudou volné kapacity pro uskladnění ropy. České tan-

koviště je totiž ve světě ojedinělé tím, že jeho kapacita je plně využita. Vypuštění zásobníků, jejich kontrola rentgenovými snímači a další revize trvají zpravidla šest až osm měsíců.

V Nelahozevsi se ve dvanácti nádržích skladují státní ropné rezervy, které by měly stačit na pokrytí 91 dnů spotřeby celé České republiky, zbylé čtyři nádrže slouží na přečerpání ropy z ropovodu IKL při cestě z Terstu do kralupské rafinérie.

Nová nádrž může zároveň zlepšit schopnost státního podniku reagovat na nenadálé situace, například na havárie a následné výpadky českých rafinérií v Litvínově a Kralupích, ke kterým došlo v loňském a letošním roce. V delším horizontu Česká republika bude potřebovat další zásobníky, protože státní energetická koncepce počítá s tím, že se ropné rezervy zvýší na 120 dnů. O jejich výstavbě však bude muset rozhodnout vláda.

Rafinérie v Kralupech obnovila zpracování ropy

Společnost Česká rafinérská dokončila v listopadu odstávku kralupské rafinérie a obnovila zpracování ropy. Rafinérie byla odstavena vzhledem k mimořádné události na jednotce fluidního katalytického krakování (FCC), ke které došlo 17. května 2016. Nyní již rafinérie v Kralupech dosáhla plného obnovení běžné výrobní kapacity. Během oprav byly nahrazeny poškozené části jednotky fluidního katalytického krakování a také zkontrolován stav souvisejících výrobních zařízení. Celková škoda na technologiích byla odhadnuta na 0,4 miliardy korun. „Neplánovanou odstávku provozu jsme dokázali využít pro další údržbu a provedli závažné práce, se kterými se počítalo na rok 2017,“ řekl generální ředitel České rafinérské Krzysztof Zdziarski. Další větší odstávka provozu by tak neměla nastat dříve než v roce 2018. Důvodem vzniku mimořádné události bylo vzplanutí uhlovodíků, kvůli kterému došlo k netěsnosti pece a poškození zařízení jednotky FCC. Unipetrol má sjednáno pojištění jak proti poškození majetku, tak proti souvisejícímu přerušení provozu. Unipetrol je v kontaktu



s pojistiteli a poskytuje veškerou součinnost pro řádné posouzení škody způsobené mimořádnou událostí. Kralupská rafinérie je od roku 2001 komplexní konverzní rafinérií s moderní jednotkou fluidního katalytického krakování (FCC), kterou byla rozvinuta původní hydroskimmingová rafinérie o kapacitě zpracování 3,3 milionu tun ropy ročně. Existence jednotky MTBE zajišťuje možnost vyrábět vysokooktanové bezolovnaté benziny. Zařízení realizovaná v rámci programu „Čistá paliva“ umožňují vyrábět nízkosírné až bezsírné pohonné hmoty.

U čerpacích stanic Shell v Česku lze platit mobilem



V síti čerpacích stanic Shell je možné od 28. listopadu platit prostřednictvím mobilního telefonu přímo z automobilu. K dispozici je mobilní aplikace Masterpass s QR kódy umístěnými na výdejních stojanech. Před zahájením tankování zákazník prostřednictvím aplikace v mobilním telefonu naskenuje QR kód ze stojanu, zvolí číslo stojanu a zadá do mobilu částku, za kterou chce načerpat. Poté natankuje a autorizuje platbu. Shell v České republice provozuje 178 čerpacích stanic, služba bude dostupná na všech vyjma 30 franšizových provozoven. Zástupci firmy Shell očekávají, že tuto službu zatím využije jen mizivé procento zákazníků. Aplikace Masterpass od společnosti Mastercard je u nás k dispozici od loňského roku a v současné době umožňuje placení ve více než 2000 českých obchodech. Aplikace je ke stažení pro mobilní zařízení s operačními systémy Android a iOS. V současné době využívá placení debetními nebo kreditními kartami na čerpacích stanicích necelých 40 procent zákazníků, téměř polovina stále platí hotovostí. Tzv. digitální peněženku využívá občas okolo 44 procent lidí, pomocí chytrého telefonu pak platí 22 procent. Ukázal to průzkum společnosti STEM/MARK.

Tank ONO letos rozšířila svou síť o další čtyři pumpy



Síť diskontních čerpacích stanic Tank ONO se stále rozšiřuje. V letošním roce otevřeli bratři Ondrové čtyři nové čerpací stanice a celkem jich už mají 39. Tržby pak vzrostly o čtyři procenta, zatímco zisk se kvůli investicím snížil. Podle výroční zprávy firmy byl loňský obrát sítě Tank ONO celkem 15,221 miliard korun, o téměř čtyři procenta víc než před rokem. Na

rekordní obrát se firma dostala i přes klesající ceny pohonných hmot. Princip podnikání firmy Tank ONO je stále stejný: Pohonné hmoty zde prodávají s minimální marží a obrát tak dělají na velké výtoči. I přes navýšení prodeje ale loni zisk klesl o čtvrtinu na 24,2 milionu korun, což způsobily investice do stávajících i nových čerpacích stanic. Na některých pumpách například vyrostly myčky. Jestliže v roce 2015 se síť Tank ONO nerozšířila o jedinou novou čerpací stanici, letos přibýly hned čtyři. Nejdříve byla otevřena v dubnu pumpa u nákupního centra Europark v pražských Štěrboholích, pak v červnu na Šumavě u Strážného, koncem září v Břestu u Kroměříže a koncem října ještě ve Vojtanově. Aktuálně jich už má firma celkem 39 a na jedné čerpací stanici jsou v průměru roční tržby okolo 430 milionů korun.

Unipetrol chce napojit Českou republiku na ropovod Adria

Zástupci společností Unipetrol RPA a Jadranski Naftovod v Praze podepsali rámcovou smlouvu o přepravě ropy ropovodem Adria. Ten by se v budoucnu mohl stát alternativní přepravní trasou k současným ropovodům Družba a IKL. „Z pohledu České republiky je tato smlouva dalším krokem k posílení bezpečnosti a stability dodávek ropy. Smlouva umožní přepravu ropy po chorvatském úseku ropovodu Adria, který by mohl být v budoucnu využit jako alternativa ke stávajícím přepravním cestám,“ říká Andrzej Modrzejewski, předseda představenstva a generální ředitel společnosti Unipetrol. Ropovod Adria vede z ropného terminálu Omišalj na chorvatském ostrově Krk přes Chorvatsko a následně severní větví do Maďarska a na Slovensko, kde se v Šáhách napojuje do ropovodu Družba. Východní část ropovodu zásobuje Bosnu a Hercegovinu a Srbsko. Společnost Jadranski Naftovod se zabývá nepřetržitou dopravou ropy pro rafinerie v Chorvatsku, Srbsku, Bosně a Hercegovině a Maďarsku. Zároveň ukládá ropu a ropné produkty pro významné světové ropné společnosti. Smluvní podmínky pro přepravu



ropy byly se společností Jadranski Naftovod uzavřeny na tři roky. Ropovodem lze zásobovat jak rafinerii v Kralupech, tak v Litvínově. Nad rámec uzavřené smlouvy Unipetrol v současnosti vyjednává podmínky přepravy po maďarském úseku ropovodu Adria. Společnost věří, že by související smlouva mohla být uzavřena v průběhu roku 2017.

Američané objevili na Aljašce obrovské zásoby ropy



Těžaři dallaské společnosti Caelus objevili na Aljašce asi 480 km severně od polárního kruhu velké zásoby ropy v objemu cca 2,4 miliardy barelů. Podle této informace mohou nyní zásoby ropy vzrůst o 80 procent. Společnost Caelus oznámila objev naleziště, které by mohlo ukrývat až šest miliard barelů ropy, z toho těžitelných by údajně mohlo být okolo 40 procent. Ještě v roce 2014 byly odhadovány rezervy ropy ve státě Aljaška na 2,86 miliard barelů, což představovalo zhruba 8 procent zásob černého zlata Spojených států. Produkce ropy nejseverněji položeného státu USA od 80. let minulého století klesá. V roce 1988, v dobách největší ropné slávy tohoto regionu, se zde těžilo více než 2 miliony barelů denně. V loňském roce se na Aljašce těžilo už pouze 483 tisíc barelů denně. Zatím posledním velkým nově objeveným aljašským nalezištěm bylo na přelomu století ropné pole Alpine, jehož produkce je v současnosti 62 tisíc barelů denně. Nový objev tak znamená navýšení zásob ropy na Aljašce o 80 %. Dle odhadů společnosti Caelus může být produkce z nově objeveného naleziště 200 tisíc barelů ropy denně, jedná se tak o největší objev za poslední čtyři dekády. Náklady spojené se založením a provozováním nového naleziště jsou odhadovány na 8 až 10 miliard USD, navíc bude třeba okolo naleziště vybudovat novou infrastrukturu. Pro fungování nového naleziště tak budou klíčové ceny ropy na úrovni 65 dolarů za barel, stabilita v oblasti daňové politiky a podpora formou investičních pobídek.

PETROLsummit 2016

Tradiční petrolejářská konference slavila kulaté jubileum

Předposlední říjnový čtvrtek letošního roku proběhl v kongresovém centru hotelu Olympik již 10. ročník odborného a společenského setkání profesionálů a příznivců oboru výroby a distribuce pohonných hmot a čerpacích stanic PETROLsummit 16, který pořádá vydavatelství PETROLmedia. Jeho součástí bylo i tradiční vyhlášení držitelů ocenění PETROLawards.



Zpátky do Olympiku

Akce se vrátila po pěti letech do konferenčního centra hotelu Olympik a stejně jako loni nabídla k setkání petrolejářů dvě místnosti. V první - větší - probíhaly přednášky a diskuze, ve druhé se hosté i přednášející mohli občerstvit a současně rozšířit obzory díky prezentačním stánkům firem, které nabízejí své produkty čerpacím stanicím, jako jsou například Unicom, Adast, Dallmayr, Coca-Cola, MA-FRA, Sonax, Sheron nebo Carlson.

Účastníci letos naplnili limit velmi brzy, kdo se chtěl zaregistrovat, už na něj místo nezbylo. Předloni se summit tematicky nesl v duchu boje s šedým trhem a daňovými podvody, vloni se zase nejví-

ce hovořilo o nástupu maďarského MOLu a budoucnosti Unipetrolu. Letošní ročník se nijak zásadně nevyhranil a nabídl přednášky i diskuze ze všech možných oblastí, které se týkají výroby, distribuce a prodeje pohonných hmot. Nediskutovalo se letos ani téma kontroly jakosti paliv díky současné příznivé situaci na trhu a jednotliví přednášející se věnovali hlavně českému trhu.

Česká kotlina a problémy petrolejářů

Letošního summitu se opět nezúčastnil nikdo ze Sdružení dovozců automobilů kvůli zhodnocení aktuálního stavu na trhu s automobily a opět se tohoto úkolu

zhostil Jan Mikulec (ČAPPO), který si kromě automobilových statistik přinesl i zajímavá čísla z českého trhu s pohonnými hmotami – a přidal k nim samozřejmě i odborný komentář.

Zajímavé pojednání na téma zákaznických preferencí v shopech čerpacích stanic podal ředitel firmy Incoma Zdeněk Skála a velmi aktuální příspěvek měl Miroslav Stříbrský z Unicom, který posluchačům přiblížil peripetie se zaváděním registračních pokladen na čerpacích stanicích.

Kontroverzní přednášku na téma využití alternativních paliv, konkrétně CNG, měl předseda sdružení nezávislých petrolejářů Ivan Indráček, který posluchačům vyložil nashromážděná data tak, aby dokázal, že provoz na CNG není o nic víc ekologický než na benzin, což pak trochu zahuštilo při odpolední panelové diskusi prostor v přednáškovém sále. Dopolodní blok pak zakončil rektor VŠCHT Milan Pospíšil, který pro změnu ukázal, jak lze „čarovat“ s čísly v oblasti a uplatnění OZE v dopravě.

Nejlepší čerpací stanicí roku je opět Shell

Před obědem pak ještě proběhlo předání cen 10. ročníku PETROLawards. Ta se v jubilejním 10. ročníku této soutěže přidělovala ve čtyřech kategoriích. Hodnotící komise složená z uznávaných expertů, vysokoškolských pedagogů a odborných publicistů, jejímž předsedou je rektor VŠCHT Milan Pospíšil, měla za úkol vybrat nejlepšího v prvních třech kategoriích, hodnotění v kategorii „Čerpací stanice roku“ totiž



provádí šéfredaktor časopisu Tomáš Mikšovský prostřednictvím auditu kvalitativní úrovně Convenience Audit a o konečném pořadí rozhoduje získaný bodový rating.

V kategorii „Projekt roku – Čerpací stanice, Myčky, Shop a Gastro“ si ocenění převzal Karel Janoušek, obchodní ředitel akciové společnosti Baest Machines and Structures za unikátní firemní distribuční centrum APB Plzeň, v kategorii „Projekt roku – Suroviny a produkty“ odborná komise ocenila práci firmy Technoexport, která stavěla na klíč rafinérii v irácké Basře. Pro cenu si přišel její obchodní ředitel Edmond Seghman. Osobností roku 2016 se

stal Vladimír Třebický ze společnosti SGS a hlavní cenu „Čerpací stanice roku“ letos opět získal Shell, konkrétně čerpací stanice, která stojí v Koterovské ulici v Plzni. Zatímco první tři kategorie byly hodnoceny odbornou komisí, jejímž předsedou je rektor VŠCHT Milan Pospíšil, hodnocení benzinových pump nominovaných do kategorie čerpací stanice roku provedla nezávislá partnerská společnost prostřednictvím hloubkového auditu kvalitativní úrovně Convenience Audit a o konečném pořadí čerpacích stanic rozhodl získaný stupeň kvalitativní úrovně a výsledný bodový rating.

Odpolední překvapení

Jaké jsou perspektivy českého petrolejářského trhu od rafinérií po maloobchod? Jaká je budoucnost českých rafinérií ve vztahu k evropskému trhu? Co způsobily výpadky dvou našich rafinérií v Litvínově a Kralupech? Především tato témata byla nosným programem odpoledního přednáškového bloku letošního ročníku, který vyvrcholil už tradiční panelovou diskusí za účasti reprezentativních zástupců rozhodujících společností na našem trhu – MOL, Unipetrol, Čepro, MERO a Ministerstva průmyslu a obchodu.

Odpolední blok přednášek začal ředitel Benziny Marek Zouvala marketingovou prezentací největší české sítě čerpacích stanic, po něm zajímavým způsobem poreferoval generální ředitel Čepro Jan Duspěva o tom, jak se společnost vyrovnala s letošním výpadkem české výroby pohonných hmot z hlediska transportu a skladování, a nakonec pohovořil ředitel Svazu chemického průmyslu Ivan Souček o konkurenceschopnosti českých rafinérií z hlediska jejich kapacit, parametrů i polohy v rámci středoevropského regionu i celé Evropy. Konferenci již tradičně zakončila panelová diskuze s odpoledními přednášejícími, ke kterým se ještě přidali generální ředitel společnosti MERO Stanislav Bruna a nový generální ředitel společnosti MOL ČR Richard Austen.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



CZECHBUS 2016

Holešovické Expo bylo zase plné autobusů

Jubilejní již šestý ročník specializovaného veletrhu autobusů v regionu střední Evropy proběhl v tradičním termínu na holešovickém výstavišti Incheba Expo Praha. Kromě autobusů a jejich příslušenství zde návštěvníci mohli najít i stánky s garážovou a servisní technikou. Letos na Czechbusu nechyběly ani dvě firmy, které vyrábějí mimo jiné i stojany pro čerpací stanice: Tatsuno a Adast.



Konec listopadu už šestým rokem po sobě patří na holešovické výstavišti autobusům a všemu okolo, co k hromadné dopravě patří. Mezinárodní veletrh Czechbus je specializovaným B2B veletrhem se zaměřením na problematiku české a středoevropské silniční hromadné dopravy. Jeho cílem je zvýšit prodej nových autobusů v České republice a podpořit exportní politiku státu. Veletrh autobusů není akcí právě obvyklou, proto stojí za zamyšlení, že akci na podobné téma ve stejném ročníku uspořádala i konkurenční společnost na výstavišti PVA Letňany...

Nicméně Czechbus už má svou tradici a většina největších prodejců autobusů se rozhodla pro Holešovice. Minulé ročníky ostatně potvrdily, jak je tato akce potřebná. Mezi návštěvníky převládají představitelé managementu dopravních podniků, dopravců, krajů a měst, servisních

a garážových firem. Veletrh si letos stanovil dva hlavní programové cíle. Okamžitým bylo posilování veřejné a hromadné dopravy včetně dalších dopravních prostředků a systémů, druhým dlouhodobějším pak podpora obnovy vozového parku autobusů v České i Slovenské republice a dalších zemích střední a východní Evropy.

Zase o něco větší

Od úterý 22. do čtvrtka 24. listopadu si přichodí, kterých nakonec dorazilo okolo šesti tisíc, mohli prohlédnout vybrané modely autobusů (celkem 83) včetně nejružnějších specialit v podobě luxusních dálkových autokarů, dvoupodlažních modelů, kloubových městských nízko- a středních autobusů, popřípadě mini- nebo midibusů. Nechyběla vozidla s alternativními

pohony na CNG nebo elektřinu, která v sektoru veřejné dopravy získávají stále větší prostor. Na celkové výstavní ploše 15 000 m² našlo dočasný azyl 93 vystavovatelů z deseti zemí. Hlavním organizátorem veletrhu byla opět společnost Incheba, záštitu nad akcí převzaly Ministerstva dopravy a průmyslu a obchodu, odbornými partnery pak byly společnosti Česmad Bohemia nebo Sdružení dopravních podniků ČR a mezi mediální partnery patřilo i naše vydavatelství.

Největší expozice si tradičně zabraly společnosti Solaris, Iveco Bus, SOR a Evobus, který zastřešuje autobusy Mercedes-Benz a Setra. Nechyběly novinky věhlasných značek Scania, Volvo, Man, Neoplan nebo Isuzu, Rošero, KHM, Ster, VDL, Škoda Electric, Ekova Electric nebo Busplan. Letošní ročník byl významný i z hlediska nárůstu vystavovatelů zaměřených na garážovou a servisní techniku. V levém křídle Průmyslového paláce navíc nechyběly ani stánky společností Adast Engineering a Tatsuno Europe, která zde vystavovala výdejní stojany Ocean CNG pro výdej stlačeného zemního plynu (CNG).

Trolejbus z Rakouska-Uherska

Tradičně nemohly chybět ani historické modely autobusů. Kromě tradičních autobusů Karosa z předrevoluční doby zde byl tentokrát vystaven i unikátní trolejbus TMG z roku 1907, který ještě za Rakouska-Uherska jezdil z gmündského náměstí na vlakové nádraží v Českých Velenicích. Kopie vozu je více než pět metrů dlouhá a bezmála dva metry široká a hlavně funkční. Replika může jet „závratnou“ rychlostí až 18 km/h.

Doprovodný program se samozřejmě rovněž týkal veřejné hromadné dopravy. Stejně jako loni nechyběla konference s názvem „Setkání mistrů renovací“. V rámci této konference proběhla prezentace renovovaných vozidel různých druhů veřejné dopravy, tedy nejen autobusů, ale tramvají nebo trolejbusů. Zájemci se dozvěděli o historii těchto vozidel, mohli si prohlédnout jejich stav před započatím renovace, její průběh i současný stav v několika případech i na živo. Další zajímavé konference byly na téma veřejná doprava online, zkušenosti s využitím pohonu na CNG u autobusů v Táboře, poskytování internetu ve veřejné dopravě nebo tradičně elektrické autobusy pro město a vše, co je s tímto tématem spojené, včetně zajištění infrastruktury, ekonomiky jejich provozu a financování.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

S námi můžete pro kapra dál než do Třeboně.

PETROL
PARTNER



Když chcete zažít víc

Ultra Diesel chrání motor před tvorbou usazenin.
Snižuje tak náklady na provoz.
Díky vyšší efektivitě provozu i výkonu tak dojedete dál.



Ultra
Diesel

PETROLawards



40 let zasvěcených kvalitě olejů a pohonných hmot

Málokterý člověk může o sobě říci, že se jeho profesní kariéra vyvíjela s obdobnou přímočarostí a loajalitou k oboru a zaměstnavateli, jako Vladimír Třebický, letošní držitel ceny "Osobnost roku" PETROLawards.

40 let věrných služeb

Na PETROLsummitu jste se stal Osobností roku PETROLawards. Co pro vás osobně toto prestižní ocenění znamená?

Já si toho ocenění velice vážím, protože je to ocenění, které se uděluje jednou za rok a letos se udělovalo teprve podesáté. Vnímám to tak, že je ve skutečnosti oceněním toho, že se celý život de facto věnuji tomuto oboru.

Letos jste oslavil malé kulaté jubileum – 40

let věrné služby v jediném podniku, i když se několikrát měnilo jeho pojmenování.

Je to pravda. Po absolvování školy jsem v roce 1976 nastoupil do Výzkumného ústavu paliv a maziv, který byl součástí Benziny. A vlastně na jednom místě, de facto v jedné budově, jsem vydržel celou dobu a firma se jenom různě přejmenovávala a měnila trochu svoje zaměření, které se orientovalo na vývoj a výzkum olejů ve spolupráci s výrobními podniky Koramo a Paramo. Postupně se ústav přesměroval více na paliva, což přetrvává do současnosti.

Před těmi 40 lety, než jste nastoupil do Ústavu paliv a maziv nebo do Benziny, co jste studoval a měl jste už dopředu vybráno to, co budete dělat?

Já jsem studoval Vysokou školu chemicko-technologickou v Praze, katedru technologie ropy a petrochemie, dnes je to Ústav technologie ropy a alternativních paliv. Před ukončením školy jsem byl na praxi v Benzině, v laboratoři. Prostředí i zaměření se mi zalíbilo a v době, kdy jsem školu končil, jsem vznesl dotaz, jestli by tady bylo volné místo. Benzina mi tehdy vyhověla, v laboratoři se uvolnilo místo, a tak jsem mohl využít možnosti sem nastoupit.

V laboratoři, už bez pedagoga za zády, jste začal pracovat s drahými přístroji. Neměl jste trochu obavu, že něco pokazíte?

Samozřejmě ta obava na začátku je vždycky. Mně ale trochu pomohla ta předchozí studentská praxe zde v laboratořích, byť byla jenom měsíční. Tehdy bylo v Benzině zvykem, že všichni nově nastupující prošli jakýmsi kolečkem a povinnou praxí. Po absolvování praxe v laboratoři jsem začal pracovat ve výzkumu, tedy ve Výzkumném ústavu paliv a maziv. Zde bylo navíc velice přátelské prostředí, počáteční obavy se poměrně rychle

rozplynuly a během relativně krátké doby jsem se dostal i k samostatné práci.

Kvalita pohonných hmot se výrazně změnila

Je obecně známo, že dnešní nástupce Ústavu – Divize paliv a maziv velké nadnárodní společnosti SGS ČR se zaměřuje na analyzování vzorků motorových paliv odebraných na čerpacích stanicích jednak Českou obchodní inspekci a také vašimi spolupracovníky v rámci vašeho programu Pečeť kvality...

V době, kdy jsem začínal, měl Výzkumný ústav Benziny oddělení výzkumu, které se staralo převážně o výzkum maziv, pak tady bylo poradenské oddělení zaměřené na aplikaci maziv. Kromě toho zde byl odbor kvality, který se staral o kontrolu jakosti paliv, podobně jako teď děláme v programu Pečeť kvality. Pouze to nemělo dnešní publicitu a hlavně nebyl tak široký rozsah zkoušek. Tyto činnosti jsou pro Divizi paliv a maziv SGS zásadní, tvoří zhruba 50 % dnešního vytížení.

Jak se za těch 40 let z vašeho velmi detailního pohledu změnila pohonné hmoty?

Kvalita pohonných hmot se změnila významně. Za posledních dvacet let se podstatně snížil obsah síry, eliminovaly se olovnaté benziny, to jsou z hlediska kvality paliv nejvýznamnější změny iniciované požadavky na omezení emisí z provozu automobilů. V současnosti veškeré kvalitativní změny směřují ke snížení škodlivin z dopravy, obsahu síry, aromatických uhlovodíků, a vedou ke snižování emisí při spalování uhlovodíků. Například velmi významné je snižování emisí pevných částic u nafty – lidově sazí. Vznětový motor je přizpůsoben na to, aby spaloval uhlovodíky zhruba do hodnoty 350–360 °C a všechno, co je zde navíc, se spaluje nedokonale a je ve výsledku zátěží pro životní prostředí.

Jak jako chemik vnímáte vliv povinného přimíchávání biosložek do klasických fosilních paliv na jejich výslednou kvalitu?

Když se vrátíme do třicátých let minulého století, zjistíme, že se etanol (líh) přidával do benzínu v množství 20 %, byla to směs pro pohon vozidel nazývaná lihobenzin. Není to tedy něco úplně nového. To vydrželo až do 50. let, kdy se u nás přešlo z výroby benzínu z uhlí na výrobu benzínu z ropy. Protože ropa

byla levná a bylo jí dost, tak nebyl důvod do ní cokoliv přidávat. V současnosti je přimíchávání biopaliv dáno snahami omezit závislost na ropě a současně zajistit zaměstnanost v zemědělském sektoru. Přídavek biopaliv žádné zásadní problémy nezpůsobuje. Jde spíše o jejich vnímání zákazníky. Je zajímavé, že palivo E10 v Německu a Finsku zákazníci odmítli a naopak ve Francii je velice oblíbené. Co se týká přídavku FAME do nafty, tak tam si myslím, že standardně se stropem na úrovni 7 % obsahu biosložky se výrobci motorů vyřadili. Myslím si, že pokud se smísí kvalitní nafta a kvalitní FAME, tak to ve výsledku nedělá žádný zásadní problém.

Řadu českých motoristů si rychle získala takzvaná vysokoobjemová biopaliva B100, B30 a E85, především díky daňovému a potažmo cenovému zvýhodnění. B100 používala řada dopravních firem, E85 dokonce zařadilo Čepro do nabídky svých čerpacích stanic EuroOil. Podpora letos skončila a tato biopaliva ztratila cenovou atraktivitu a z trhu se vytratila. Myslíte si, že velkoobjemová biopaliva jsou pro budoucnost nezajímavá?

Podle toho, jak se chovají výrobci vozidel, tak si myslím, že se výrobci zaměřují jinam, k hybridním vozidlům a elektromobilům. Od výroby vozidel FlexiFuel řada automobilek už úplně upustila. A co se týká vozidel přizpůsobených spalování většího obsahu FAME, tak vůbec žádná, až na výjimky, ani nevznikla. Myslím, že se bude pouze přimíchávat etanol do benzínu do 10 % a FAME do nafty ve standardním množství 7 %.

Trendem je vyšší kvalitativní standard

Prakticky všechny velké řetězce čerpacích stanic v Česku nabízejí paliva, která jsou kvalitativně na vyšší úrovni – povýrobně aditivovaná a prémiová. Myslíte si, se jedná o marketingový tah, nebo je to po stránce vývoje paliv a motorů správný trend do budoucna?

Já se domnívám, že to je správný trend do té nejbližší budoucnosti. Aditivovaná a prémiová paliva standard pohonných hmot vylepšují. Jejich efekt je vícenásobný. Jednak tato paliva udrží motor v dobré kondici, a dobrá kondice motoru pak samozřejmě přispívá i k nižší spotřebě. Takže uživateli to ušetří kapsu, ale ve výsledku motor produkuje i nižší emise. Takže i všichni ostatní z toho mají užitek, protože dýchají čistší vzduch.

Podstatná část zákazníků ale vnímá pouze ceny na totemu, a už si nespočtou, že ujedou s prémiovými palivy delší vzdálenost....

Aditivovaná nebo prémiová paliva jsou samozřejmě dražší, nicméně se domnívám, že v současné době, kdy jsou ceny paliv relativně nízké, ten rozdíl není tak zásadní. A vlastně pokud tomu autu můžete dát něco lepšího a držet ho v lepší kondici, tak se to projeví na tom, že budete dávat méně prostředků i do neplánované údržby. Pro motoristy je to určitá investice do budoucnosti, aby vozidlo udrželi co nejdelší dobu v dobrém stavu.

Odpovídá podle vás orientace nabídky čerpacích stanic na paliva s vyšší kvalitou i vývoji ve vnímání kvality zákazníky?

Já si myslím, že pořad u nás většinou převažují ti, kdo nakupují to, co je nejlevnější. Nicméně se zvyšuje podíl lidí, kteří si uvědomují, že za vyšší cenu dostanou i lepší kvalitu. Určitě by jednotlivé firmy potvrdily, že se podíl prodeje prémiových paliv zvyšuje. Je to i díky tomu, že ceny pohonných hmot jsou relativně nízké. V období, kdy byly okolo 36 Kč, byl prodej prémiových paliv významně menší. Ale nedá se říct, že by zatím převládali zákazníci, kteří uvažují, že za vyšší cenu dostanou vyšší kvalitu a vyšší užitnou hodnotu, jejich počet se však zvyšuje.

Případů pančování ubylo

Dříve docházelo v rámci pravidelných kontrol ČOI k většímu výskytu odhalených případů prodeje nekvalitních pohonných hmot, tzv. zjištění neshod s normou. Jaký je v současné době skutečný stav jakosti pohonných hmot na českém trhu?

Myslím, že za posledních 15 let, kdy ČOI kontroly provádí, se jakost výrazně zlepšila. Dnes se objevuje daleko méně pančovaných paliv, spíše prakticky žádná. Tomu přispívají i relativně nízké ceny. Pokud by totiž ceny byly vysoké, mohlo by se o pančování uvažovat. Myslím, že právě současné ceny společně se zavedeným systémem kontrol jsou důvodem, že případů pančování významně ubylo.

Jaké je poslání vašeho programu Pečeť kvality, která má mnohem vyšší četnost odběrů na jednu čerpací stanici v porovnání s ČOI, kde teoretická četnost jsou 4 roky na jednu čerpací stanici?

Každé sledování jakosti má trochu jiné zaměření. Pro firmy zapojené do programu Pečeť kvality děláme prevenci a nepředpokládá ➔

☛ dáme, že by zde docházelo k odchylkám v kvalitě v důsledku pančování. Provádíme preventivní kontrolu s cílem co nejvíc eliminovat provozní chyby. Tedy abychom našli, pokud by se to stalo, že se nedodržují provozní předpisy a že někde k provozním odchylkám došlo. Kvalitativní odchylky, ke kterým dochází, jsou jen v řádu desetin procenta a z hlediska celkového počtu vzorků je to nevýznamný podíl. Firmy zapojené do programu Pečeť kvality mohou svým zákazníkům deklarovat vysokou jakost prodáváných paliv.

Monitoring, který dělá Česká obchodní inspekce, má trochu jiný smysl. Sdružuje víc věcí. Jednou z nich je povinnost monitoringu z hlediska ochrany životního prostředí. A druhou je ochrana zákazníka. Samozřejmě záleží na legislativě, jak je nastavená, to znamená, na jakých čerpacích stanicích se odběry dělají. Česká obchodní inspekce musí provádět odběry proporcionálně, podle objemu prodeje, který ale nezná, takže to dělá podle mého názoru podle počtu čerpacích stanic jednotlivých firem.

Pohled do budoucna

Jak jste již řekl, v minulosti byl Ústav paliv a maziv výzkumnou a vývojovou základnou pro Benzinu, Paramo a Koramo. Povrchním pohledem ale nabývám dojmu, že v současnosti je převážná činnost SGS ČR spíše rutinního charakteru. Podílíte se také na nějakých vývojových projektech, které odborníka vašeho formátu a zkušeností vždycky musí bavit o hodně víc?

Samozřejmě, že vývojové práce jsou zajímavé, ale zaměření firmy je dané jasnou firemní filozofií. Přesto jsme se do určité míry k tomu výzkumu, alespoň částečně, vrátili. Jednak jsme řešili projekt zjišťování kontaminací paliv, který po dlouhé době byl takovou první vlaštovkou. Teď řešíme ve spolupráci s Výzkumným ústavem zemědělské techniky a se zemědělským družstvem Pošlavi projekt na využití alternativních paliv právě pro zemědělství. Projekt řeší využití CNG ve formě upraveného bioplynu pro pohon traktorů. Družstvo již má bioplynovou stanici a hledá se technologie, která by bioplyn upravila na kvalitu CNG, aby se dala využít jako motorové palivo. Jedná se o duální pohon vznětového motoru a plyné palivo musí být doplněno ještě kapalným. Zkoušíme nové palivo s názvem R31, s 31% podílem biosložky. Palivo obsahuje



Ing. Vladimír Třebický, CSc.

je v současné době vedoucím inspekčního a certifikačního orgánu petrochemické divize SGS v ČR. Otisk jeho bohaté kariéry je velmi patrný na podobě současných systémů monitoringu kvality pohonných hmot a v důsledku na kvalitativní úrovni trhu s pohonnými hmotami v ČR. Velmi aktivně se podílí na normotvorných procesech a výzkumných projektech v oblasti petrochemie a je autorem bezpočtu odborných publikací a přednášek. Díky svým rozsáhlým znalostem a vědomostem nejen z chemického, ale rovněž z legislativního pohledu je v tomto průmyslovém odvětví považován za předního odborníka a je vyhledávaným poradcem.

hydrogenovaný rostlinný olej (25 %), FAME (6 %) a zbylých 69 % tvoří motorová nafta. Podánilo se nám touto formulací původní cetanové číslo 52 zvednout na 60. Což se projeví na zvýšení výkonu, snížení hlučnosti i spotřeby. Bohužel hydrogenovaný rostlinný olej se v tuzemsku nevyrábí a musí se dovážet. Ve větší míře ho u nás ve své naftě používá jen OMV.

Přesto si myslím, že palivo má atributy prémiového paliva a zcela určitě by si své zákazníky u nás našlo...

Určitě. Z použití tohoto paliva plynou dva efekty. Jednak nabízí možnosti prémiového paliva, protože je tam výrazné zlepšení užitečných vlastností, a současně přináší i vysoké využití biosložky. R31 samozřejmě patří mezi vyspělá biopaliva. Podle mého názoru v řádu zhruba pěti let by se dalo běžně využívat.

Jakými dalšími zajímavými projekty byste se chtěl do budoucna zabývat?

V první řadě je to využití hydrogenovaného rostlinného oleje, protože se domnívám, že v praxi jsou paliva tohoto typu velmi dobře využitelná a výhodná. Jsou ještě další alter-

nativní paliva na bázi různých pyrolyzních olejů, které se dají upravit právě na kvalitu motorových paliv. To jsou oblasti, které by mě bavily a kterými se možná budeme do budoucna zabývat.

Zůstaňte u pohledu do budoucna, ale spíše toho profesního a osobního.

Předpokládám, že moje profesionální praxe bude ještě pokračovat v rámci SGS Česká republika, ale pravděpodobně v omezenější míře než v současné době. Jak dlouho bude pokračovat, to bude záviset na mém zdraví a samozřejmě zájmu firmy.

Co rodina a zábava?

Co se týká rodiny a zábavy, moje děti jsou už dospělé a žijí vlastní život, a co se týká zábavy, tak samozřejmě narážíte pravděpodobně na moji červenobílou příslušnost, kdy celý život sympatizuji se Slávií. V současnosti se nám daří, takže se to sleduje příjemně. Doufám, že to vydrží i do budoucnosti.

■ S Vladimírem Třebickým
rozmlouval Tomáš Mikšovský
FOTO: autor

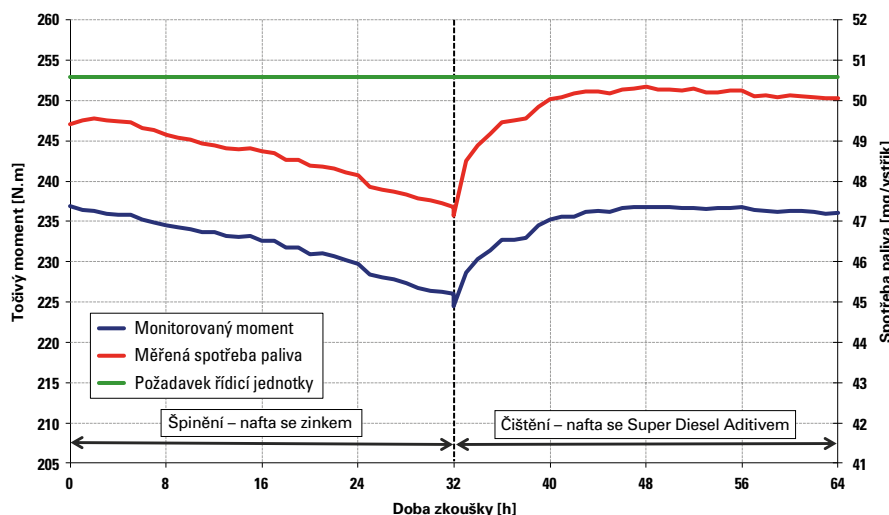


- Schválené přísady pro individuální aditivaci.
- Přísady pro čerpací stanice a přípravu značkových paliv.

PETROL
PARTNER

Jediná přísada, která čistí vstřikovače

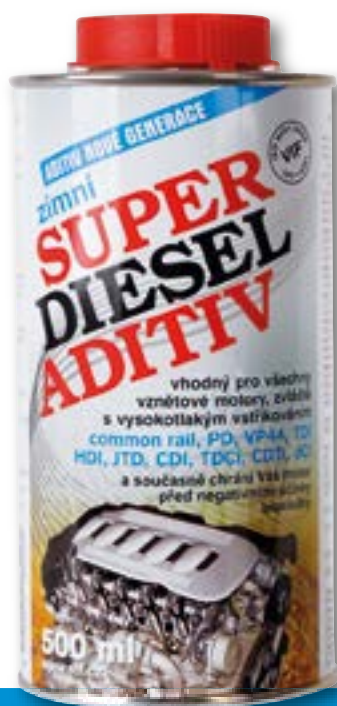
VIF Super Diesel Aditiv je jediná přísada do nafty na českém trhu, která své čisticí schopnosti prokázala motorovou zkouškou.



Ve zkoušce CEC F-98-08 pracuje motor Peugeot 2.0 HDI po dobu 64 hodin na plný výkon při 4000 otáčkách. Prvních 32 hodin proudí do válců nafta znečištěná zinkem, který se napéká v ústích vstřikovačů a snižuje jejich průtok, čímž klesá výkon. Ve druhé polovině testu pak běží motor na palivo s čisticí přísadou.

VIF Super Diesel Aditiv prokázal své čisticí schopnosti, když během pouhých šestnácti hodin zcela obnovil původní průtok vstřikovačů. Výkon tak z 94,6 kW vzrostl na původních 99,18 kW. Zkoušku vykonala společnost SGS v září 2016. Palivem pro druhou fázi byla standardní česká nafta s povoleným obsahem biosložek. Dávkování Super Diesel Aditivu 600 ppm (0,6 ml na litr).

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 %
- Potlačuje pění paliva
- Stabilizuje naftu s biosložkami
- Kompatibilní s filtry pevných částic i systémy SCR

ZABRAŇUJE „ZAMRZÁNÍ“ NAFTY

Dostání
v sítích

ELIT
vice než autodily

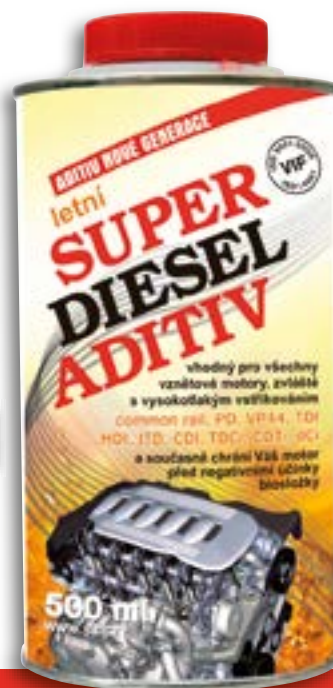


BENZINA
Unipetrol Group

AUTO KELLY
vše pro auta

oma CZ

APM
AUTOMOTIVE
Vaš dodavatel autodilů



zimní varianta

letní varianta

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

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

LISTOPAD – Top Tank Rozvadov



Free1 GAS pro zákazníky z celé Evropy

Čerpací stanice na hraničních přechodech mají svá specifika daná potřebami svých zákazníků. V minulém čísle jsme zavítali na stanici v barvách Benzinolu vybudovanou v bývalém celníšti Makov na slovensko-českém pomezí. Nyní jsme zavítali na úplně druhý konec České republiky, na náš asi nejrozsáhlejší a nejfrekventovanější hraniční přechod Rozvadov na dálnici D5 z Plzně na Norimberk, kde otevřela novou čerpací stanici Free1 GAS společnost TOP TANK.

Poslední možnost levného tankování

Na hranicích Německa a Česka společnost TOP TANK již dvě desetiletí buduje síť hraničních stanic, které se orientují především na lokální německou klientelu. Němci tvoří více než 90 % věrných klientů, kteří sem jezdí za nákupy levnějších pohonných hmot a zboží ve „free“ shopech, kde si v jinak poměrně velmi široké nabídce vybírají zejména alkohol a cigarety.

Přestože TOP TANK je specialistou na provoz pohraničních stanic, nová čerpa-

cí stanice v Rozvadově je i pro něj novou výzvou. Lokální klienti zde tvoří jen nepatrnou část. Z prvního dojmu, že zde drtivou většinu budou tvořit Češi cestující ven z republiky, nás vyvedla vedoucí stanice Dana Kupcová: „Zde zastavují zákazníci prakticky z celé Evropy. Více než 70 % jsou cizinci, méně než 30 % tvoří Češi, kteří se zde zastaví na cestě za prací do zahraničí či na dovolenou. Proto jako jediná čerpací stanice ze všech v naší síti preferujeme u našich zaměstnanců znalost angličtiny, a nikoliv jen němčiny.“ O tom, že se jedná o mezinárodní čerpací stanici, svědčí i dvojjazyčné

provedení veškerých reklamních sdělení i navigace, kde je dominantním jazykem němčina. Na totemu kromě cen za paliva a AdBlue ještě svítí upozornění, že čerpací stanice nabízí i nejlepší kurzy měn.

Free1 Racing

Čerpací stanice po půlročním provozu stále „svítí“ novotou a na každém kroku je cítit základní filosofie firmy: dokonalá čistota! Výdejní plocha je i v největší provozní špičce o víkendech schopná odbavit nápor tankujících vozidel díky vysoké propustnosti výdeje, a přitom poskytuje díky nadstandardnímu rozpětí střechy a průjezdné šířce mezi refyžemi motoristům vysoký komfort i pocit bezpečí. Na deseti výdejních stáních pětice moderních oboustranných multiproduktových stojanů Tokheim nabízí ke klasické naftě a benzinu ještě firemní prémiové palivo pod obchodní značkou Free1 Racing a Němci velmi oblíbený SuperPlus – 98oktanový benzin natural. Na refyži pro kamiony a autobusy je kromě rychlovýdeje nafty navíc k dispozici tankování kapaliny



AdBlue, kterou začíná brát i čím dál více osobních a užitkových aut.

Free shop

Hned za vstupem do velkoryse pojaté a velmi prostorné a přehledné prodejny přivítá zákazníka moderní interiér. Prodejní plocha je logicky rozčleněna na 4 samostatné provozní celky. Hned naproti vchodu je

výdejní pult rychlého občerstvení, kde se nabízí nonstop teplá i studená kuchyně, například i kebab a zeleninové saláty a především pečivo a dezerty s výborným italským espressem Lavazza připravovaným obsluhou na supermoderním pákovém kávovaru. Káva se podává kavárenským způsobem – servírovaná v porcelánu či skle. Pro spěchající zákazníky je zde k dispozici coffee to go do kelímků s víčkem z nápo-

jového automatu přední německé značky Dallmayr.

Vlevo od vchodu je obchod s poměrně rozměrnými gondolami s tradiční nabídkou čerpací stanice. Na uspořádání zboží v regálech gondol jsou ještě patrné stopy rozjíždějícího se obchodu, který se hlavně v oblasti merchandisingu liší od ostatních stanic Free1 GAS. Naopak jednotícím prvkem je navození atmosféry automobi-

lových závodů. Na prodejnu a bistro navazuje další prostorná přístavba, ve které je z jedné strany vysoce kapacitní posezení pro konzumaci a odpočinek, větší část pak zabírá exkluzivní „free shop“ s nabídkou značkových potravin, alkoholu, cigaret či kosmetiky za velmi přijatelné ceny.

Free atmosféra

Na čerpací stanici pracuje včetně paní vedoucí celkem dvacet zaměstnanců, v provozu čerpací stanice a free shopu se střídá devět žen a tři chlapi, dva z nich zastávají jako technici většinu venkovních prací spojených s údržbou a úklidem čerpací stanice i pomocí a radou zákazníkům na výdejní ploše. Dalších sedm žen má na starosti občerstvení. Mile nás překvapil velice nízký věkový průměr všech přítomných prodávčů, kteří rozhodně nešetřili úsměvy a dobrou náladou. Zákazníci zde zažívají uvolněnou, svěží, mladickou „Free“ atmosféru a výsledně si odsud odnášejí kromě nakoupeného zboží příjemný pocit, který je jedním z nejsilnějších motivátorů při rozhodování, kde se příště na cestě ven z republiky zastavit. Free1 GAS má jen krátký úsek před sebou na dálnici hned tři čerpací stanice a konkurence je tím pádem na posledním úseku dálnice D5 do Německa veliká.

Free budoucnost

Zvláštní a také velice silný zákaznický segment tvoří řidiči kamionů. Zejména přes víkendy je obrovitá plocha celniště doslova

v obležení kamionů a řidiči tráví volný čas hlavně v pohostinské části čerpací stanice. A pokud se zastaví u čerpací stanice jeden, dva autobusy cestujících, přestává narázově i poměrně velká kapacita posezení postačovat.

Specifickým zvykům řidičů kamionů se rozhodli provozovatelé čerpací stanice vyjít vstříc a dnes nepoužívanou autováhu v sousedství revitalizovat na čerpací stanici pro nákladní dopravu, plánuje se zde dokonce i myčka nákladních vozidel. V zázemí čerpací stanice nebude samozřejmě chybět komfortní zázemí pro dálkové řidiče: k dnes zavedenému prodeji mýta pro Německé dálnice přibude specializovaný shop s občerstvením s levnější kuchyní a samozřejmě i se sprchami a možností přespání na normálním pohodlném lůžku.

Velkou nevýhodou čerpací stanice je v současné době velmi nepřehledný sjezd z dálnice. Dlouhý odbočovací pruh je poměrně dost vzdálen a řidiči se musí na odbočení soustředit s dostatečným předstihem. Je nasnadě, že řadě zákazníků se kvůli tomu k čerpací stanici nepodaří odbočit. Tento silný hendikep se majitelům čerpací stanice již daří řešit s ŘSD, současným správcem areálu celnice. Příští rok již bude vybudován přímý a přehlednější sjezd z dálnice, díky kterému se nepochybně již dnes hojná návštěvnost čerpací stanice podstatně zvýší. Při odjezdu z Rozvadova se ohlížíme za čerpací stanicí, kterou čeká vpravdě „Free“ budoucnost.

■ AUTOR: Tomáš Mikšovský

FOTO: autor

Na slovíčko s vedoucí



Zdena Kupcová (1973)

Co jste dělala předtím, než jste šla pracovat na čerpací stanici?

Dělala jsem vedoucí skladu řezaných květin v e-shopu. Přihlásila jsem se do výběrového řízení, ve kterém jsem uspěla. Na čerpací stanici jsem nastoupila v listopadu loňského roku rovnou na post vedoucí.

Jaký byl přechod z e-shopu, kde prakticky není kontaktní styk se zákazníkem, rovnou za pokladnu čerpací stanice?

I v internetovém obchodě s řezanými květinami jsem musela komunikovat se zákazníky, většinou po telefonu. A zákazníci si také mohli květiny v obchodě vyzvedávat, takže jsem s nimi přece jen do styku přišla.

Co pro vás bylo na čerpací stanici ze začátku nejtěžší?

Nejtěžší bylo sehnat tým spolehlivých lidí. A samozřejmě proniknout do provozu čerpací stanice, protože jsem to nikdy nedělala.

Co se vám na práci na čerpací stanici líbí?

Právě ta práce s lidmi, jak se zaměstnanci, tak hlavně se zákazníky. Nejvíce mě samozřejmě potěší, když si u nás nakoupí a odchází maximálně spokojení. A třeba nás i pochválí, že tu máme čisto, že se usmíváme, že jsme příjemní.

Blíží se zima a také sníh, který budete muset odklidit z rozlehlé plochy parkoviště, komunikací i výdejní plochy...

Už jsme zde prožili jednu zimu, ale ta naštěstí byla velmi mírná. My jsme na sníh letos dobře připraveni, firma nám pořídila dva malotraktory s radlicí, které budou v zimě určitě hodně platnými pomocníky.



SHERON

motorista ví...

PETROL
PARTNER



**NEJLEPŠÍ NOVINKA V KATEGORII
AUTOKOSMETIKA!**

PROSINEC: MOL Praha, Vídeňská



MOL dokončil rebranding 169 čerpacích stanic převzatých od Agipu a Lukoilu

Přestrojením čerpací stanice MOL v Praze na Vídeňské ulici se završil ambiciózní projekt rebrandingu 125 stanic v barvách Eni/Agip a 44 stanic Lukoil. Společnost MOL se během realizace projektu musela vyrovnat nejen s technickými a organizačními výzvami, ale i s dočasným poklesem prodeje. Dnes je značka na trhu pevně etablovaná a podařilo se jí prodeje dokonce navýšit.

Ambiciózní projekt

Čerpací stanice MOL na Vídeňské ulici v Praze z hlediska lokalizace, velikosti, vybavenosti či návštěvnosti není ve srovnání s ostatními čerpacími stanicemi stejné kategorie žádnou výjimkou. Byla postavena již v devadesátých

letech minulého století italskou společností TAMOIL. Ta ale své čerpací stanice v Česku v rámci „italské rošády“ předala nadnárodnímu koncernu Eni, který je postupně přestrojil do žlutočerných barev sítě stanic Agip s šestinohým psem ve znaku. V rámci prvního rebrandingu prošel modernizací i interiér

shopu. V roce 2014 Agip prodal svých 125 čerpacích stanic společnosti MOL, která tím završila největší akvizici na našem trhu, kdy k síti 25 stanic dceřiného Slovnaftu přiřadila nejprve 125 stanic Pap Oil a později 44 stanic ruského Lukoilu.

Dnes včetně původních stanic Eni/Agip čítá síť MOLu celkem 308 čerpacích stanic. Během jediného roku se společnost stala rovnocenným konkurentem donedávna nejrozsáhlejšího řetězce čerpacích stanic Benzina náležících Unipetrolu ovládanému polským PKN ORLEN. MOL se vehementně od roku 2015 pustil do velmi ambiciózního projektu celoplošného rebrandingu stanic Lukoil a Agip, jehož realizace byla navíc závazkem vyplývajícím ze smluv s jejich původními majiteli.

Výjimečný styl

A pomalu se dostáváme k tomu, čím je jinak nenápadná čerpací stanice v Praze na Vídeňské ulici výjimečná. Je totiž poslední stanicí, kde byla provedena výměna typických prvků Agip za zelenobílé standardy maďarského koncernu.

Proměna je i pro nijak nezaujatého pozorovatele na první pohled markantní už při pohledu na hlavní dominanty čerpací stanice – totem a přestřešení. V rámci České republiky totiž rozvířil MOL místní stojaté vody dosavadního poněkud fádního architektonického stylu čerpacích stanic a přinesl konečně tolik potřebné oživení.

Atypicky zaoblený tvar totemu připomíná vzdutou windsurfovou plachtu. Díky tomu, že na jeho ploše jsou umístěna jen nejdůležitější sdělení – logo společnosti, ceny hlavních produktů a popřípadě promo-plachta s hlavní marketingovou akcí, plní bezesbytku tento velmi esteticky zdařilý poutač svoji funkci jak ve městech, tak i na dálnicích. Orientuje pozornost rychle přijíždějících řidičů pouze na ty nejhlavnější atributy nabídky čerpací stanice. Šoferovi tak místo zdlouhavého hledání informací poskytne delší dobu na rozhodnutí, zda k čerpací stanici odbočit. Další dominantou je výrazná polykarbonátová podsvětlená plastika s firemními logotypy na rohu atiky přestřešení. Atypický totem harmonizující barevně i tvarově s liniemi plastické atiky podtrhuje výjimečnost čerpacích stanic MOL.

Z diskontéra prémiovým prodejcem

MOL využil proměny doby, kdy se postupně



všechny čerpací stanice ex-Lukoil a ex-Agip převlékaly do jeho barev, k přechodu na jinou obchodní strategii. A změna to byla pro řadu původních zákazníků zejména v případě Lukoilu velmi citelná. Lukoil se, podobně jako jeho předchůdce CONOCO-Phillips, profilel dlouhodobě jako takzvaný diskontér, který se orientoval na vysoké objemy prodeje benzínu a nafty v základní kvalitě za velmi nízké ceny. MOL naopak

s rebrandingem nasadil na čerpací stanice do prodeje vlastní specifická paliva prémiová a povýrobně aditivovaná. Čerpací stanice se rázem stala z diskontéra prémiovým prodejcem.

Cílem rebrandingu dle sdělení Lukáše Kopeckého, ředitele provozu čerpacích stanic MOL, bylo kromě změny standardů čerpacích stanic představit českým zákazníkům novou prémiovou značku a přinést specifický styl premi- ➔



Ke konci listopadu bylo otevřeno již 35 stanic v konceptu Fresh Corner.

ovosti na český trh. Vzhledem k úplně jiné obchodní filosofii Agipu a Lukoilu to rozhodně není jednoduchý úkol, zvláště ve velmi tvrdém českém konkurenčním prostředí. Lukoil i Agip si vybuďovaly sice pevnou pozici na trhu, ale cílily na trochu jinou skupinu zákazníků.

Dnes je značka MOL zejména mezi motoristy ve velkých městech pevně etablována, a tak čerstvě přestrojenou stanicí MOL v Praze na Vídeňské ulici díky tomu, že uzavírá etapu rebrandingu, zcela jistě nepostihne stejný (i když jen dočasný) pokles či dokonce odliv stálých zákazníků. Ten si zažily především čerpací stanice Lukoilu, které byly rebrandovány mezi prvními, kdy menší část klientů, zejména těch senzitivních na prodejní cenu paliva, přešla k jiným prodejčům. Nové prostředí a zejména prémiová nabídka přilákala nové zákazníky, zejména ty, kteří preferují kvalitu a dokonalý servis a jsou za to ochotni akceptovat adekvátní cenu. „Myslím, že se nám daří kvalitu čerpacích stanic posunovat na trochu jinou úroveň a přitom zachovat základnu stávajících zákazníků a k nim oslovit a získat skupinu zákazníků zcela nových,“ tvrdí Kopecký.

Cíl – lídr českého trhu

Zatímco společnosti Eni/Agip nebo Lukoil neměly ambice stát se jedničkou na českém trhu, MOL si tento cíl jasně vytyčil a v případě opakovaných vyhlášení nejde jen o pouhé strašení konkurence. Důkazem je jeho nepolevující cíle-vedomé úsilí od zahájení akvizice.

MOL má se svým největším konkurentem Unipetrole/Benzinou srovnatelné podmínky. Rafinérie Slovnaft v Bratislavě, která je součástí Skupiny MOL a patří mezi nejmodernější v Evropě, disponuje stejně jako rafinérie Unipetrolu

v Litvinově a Kralupech přímým produktováním napojením do systému distribučních skladů ČEPRO. Oba konkurenti tak mají srovnatelný přístup na trh.

Úspěšný Fresh Corner

Přímé zásobování z vlastní rafinérie spolu s akvizicí a rebrandingem čerpacích stanic k dosažení vedoucí pozice v retailu nestačí. Formátů, jak se stát jedničkou na trhu, je podle Lukáše Kopeckého víc. „Souběžně se zahájením rebrandingu jsme představili i nový koncept prodeje Fresh Corner, konkrétně v červenci 2015 v pilotním projektu čerpací stanice Vyškov. Projekt remodelingu prodejen běžící paralelně s rebrandingem se soustředil v první fázi na stanice ex-Lukoil. Poslední z nich budou realizované do konce roku,“ upřesnil Kopecký. Přestože první etapa implementace Fresh Corner zatím nebyla společností vyhodnocena, podle zájmu zákazníků, kteří si nové obchody a bistra na čerpacích stanicích MOL rychle oblíbili, lze s předstihem konstatovat, že jde o nadmíru úspěšný projekt.

V příštím roce odstartuje seriál realizací velmi úspěšné koncepce Fresh Corner na čerpacích stanicích Agip. Vedoucí i zaměstnanci čerpací stanice v Praze na Vídeňské se již těší, že i jejich obchod za čas projde přeměnou na Fresh Corner. Všichni se byli již na čerpacích stanicích s Fresh Cornerem podívat. Velmi se jim nový koncept líbil a doufají, že se rekonstrukce interiéru „své“ prodejny brzy dočkají.

Budování loajální klientely

S rebrandingem jsou spojeny i další změny spojené s možným oslabením loajality zákazníků až

s rizikem ztráty zákazníků orientovaných na využití benefitů. Například Agip měl vlastní velmi propracovaný věrnostní program PREMIO, který byl převzetím čerpacích stanic ukončen. Mezitím MOL vyvinul a představil nový věrnostní systém, který nabízí moderní komunikaci a široké spektrum výhod. MOL své stanice provozuje agenturním způsobem, kdy veškeré zboží vlastní. Tento systém marketérům nabízí velmi široké spektrum možností při koncipování a dalším rozvoji střednědobých i dlouhodobých věrnostních programů.

Dalším rizikovým faktorem, který s sebou nese změna provozovatele celé sítě čerpacích stanic, je potenciální ztráta takzvaných fleetových zákazníků. S odchodem Lukoilu i Agipu skončila ihned nebo postupně i platnost jejich tankovacích karet. Na držitele se pak doslova jako supi v jednom momentě slétnou obchodníci s nabídkami jiných petrolejářských či kartových společností. Udržet si přízeň těchto zákazníků bylo vzhledem k obrovské konkurenci pro společnost MOL asi nejtěžším úkolem.

Držitelé tankovacích karet a především fleetoví zákazníci jsou důležití zákazníci, tankují pravidelně a jejich nákupy tvoří nezanedbatelnou část obrátu celé sítě. MOL se na tyto zákazníky od začátku velmi intenzivně soustředil. Přestože zatím síť čerpacích stanic MOL v České republice není z hlediska jednotného brandu homogenní, podařilo se většinu fleetových zákazníků Agipu a Lukoilu získat zpět a zástupci společnosti navíc opatrně potvrdili, že prodejce v segmentu fleetu se v sítích MOL podařilo v současné době dokonce navýšit ve srovnání se stavem po převzetí stanic.

■ AUTOR: Tomáš Mikšovský
FOTO: autor



NEMRZNOUCÍ KAPALINY

PRO CHLADICÍ SYSTÉMY AUT

PETROL
PARTNER



CS ANTIFREEZE G® 11

Produkt **vhodný pro starší vozidla s železným blokem motoru** nebo **novější s hliníkovým**.

Odpovídá originální chladicí kapalině Škoda G11, samozřejmě i kapalinám typu G48.

Nabízí vysoký obsah inhibitorů pro železné i barevné kovy a jejich slitiny.

V nemrznoucích a antikoročních vlastnostech odpovídá normě TL 774 C.



CS ANTIFREEZE G® 12+

Kapalina **pro novější automobily zejména s hliníkovými motory a hliníkovým chladicím systémem**.

Bezsilikátová tekutina obsahující soli organických kyselin (OAT) – neúčinnější inhibici koroze na trhu.

Long life produkt s prodlouženou životností až 5 let.

Růžová směs bez obsahu škodlivých aminů, fosfátů, dusitanu, boraxu nebo těžkých kovů.

Vyhovuje vedle mnoha dalších zejména požadavkům normy VW TL 774 D a F.



CS ANTIFREEZE G® 13

Nejnovější chladicí kapalina používána **pro první plnění v koncernu VW od roku 2011**.

Vyhovuje požadavkům pro nejmodernější automobily s motory z hliníkoželezných slitin, lehčích materiálů a silnějších jednotkových výkonů zapříčiňující vyšší provozní teploty.

Chladicí směs s obsahem nemrznoucí biosložky dle požadavku normy TL 774 J.

Nabízí výměnnou lhůtu min. 5 let nebo až 250 000km.



CS ANTIFREEZE G® JKS

Chladicí kapalina speciálně vyvinutá pro chladicí okruhy vozů **japonských a korejských automobilek**, jako jsou například Honda, Mazda, Subaru, Toyota, Hyundai, Nissan a další. Produkt obsahuje vysoce účinné inhibitory koroze tzv. OAT - zajišťuje dlouhodobou antikorozi ochranu. Kapalina s prodlouženou výměnnou lhůtou až na 5 let. Výkonost produktu: AS 2108-2004, ASTM D3306, BS 6580 (2010), Japanese Standard JIS K 2234 (2006).



CS ANTIFREEZE G® R

Speciálně vyvinutá chladicí kapalina pro chladicí okruhy vozů **Renault a Dacia**. Obsahuje velmi účinné inhibitory koroze tzv. OAT. Zajišťuje dlouhodobou antikorozi ochranu. Výměnná lhůta kapaliny je 5 let.

Výkonost: AS 2108-2004, Renault V.I. 41-01-001 "typ D" a AFNOR NFR 15-601, ASTM D3306 a BS 6580 (2010).



CS ANTIFREEZE G® PSA

Specifická chladicí kapalina pro francouzská vozidla značek **Peugeot a Citröen** koncernu PSA. Obsahuje vysoce účinné organické inhibitory koroze včetně ve VW zakázaných molybdenů. Chrání před poškozením mrazem a kavitací. Plní normy BS 6580, ASTM D3306, AFNOR NFR 15-601 a zejména PSA B71 5110 a B71 5120.



CS **LINE**®
made in Czech Republic

CLASSIC
www.classic-oil.cz

Ozvěny PETROLsummit16

Vývoj maloobchodního trhu s pohonnými hmotami

Jaké jsou trendy rozvoje maloobchodního trhu s pohonnými hmotami v ČR do blízké i vzdálenější budoucnosti, přináší ohlédnutí za některými díly mé letošní přednášky na PETROLsummit, jejíž plnou formu zvědavý čtenář objeví na webových stránkách www.petrol.cz.

Alarmující struktura vozového parku v ČR

Proporce mezi palivy na trhu (graf – obr. 2.) se samozřejmě odvíjí od struktury vozového parku v ČR, kterou popisují údaje v tabulce – obr 1. Proporce.

Pro porovnání – průměrné stáří osobních vozidel v zemích EU koncem roku 2014 bylo 9,7 roku. V posledních letech je intenzivně akcentována otázka emisí z dopravy, mění se normy pro výrobce automobilů i požadavky na dodavatele paliv, které kladou stále větší nároky (a dle mého soudu také stále méně reálné). Zdá se přitom, že poněkud stranou pozornosti stojí zajímavá a varovná analýza TÜV SÜD z března 2016. Tato analýza porovnává počty osobních automobilů v ČR v kategoriích „bez katalyzátoru“ až po „splňujících normu EURO 6“ s jejich kilometrickým proběhem a množstvím emisí. Pro přehlednost jsou data z této analýzy shrnuta do skupin „bez katalyzátoru až EURO 2“ (tedy zjednodušeně osobní automobily starší 15 let) a „EURO 3 až EURO 6“.

Výpověď grafu je alarmující – starší vozy (a v roce 2015 jich bylo 2,094 mil.) se sice na jízdních výkonech podílejí jen z 18 %, ale vyprodukují přitom téměř

polovinu emisí. Od loňského roku se zde téměř nic nezměnilo, a je proto namístě tuto výpověď stále opakovat. Ke snížení emisí mají stále více přispívat vozidla využívající alternativní pohony, je tedy zcela namístě otázka, kdy bude jejich příspěvek opravdu významný. V krátké době to asi nebude, jak vidno z tabulky ukazující přírůstky nových vozidel dle druhu paliva.

Nutno jenom připomenout, že řada automobilů na LPG (v menší míře i CNG) vzniká po přestavbě na jiný než původně registrovaný druh paliva. Ani v zemích EU není podíl vozidel na alternativní paliva příliš vysoký: dle údajů Fuels Europe Statistical Report v roce 2015 95 % osobních automobilů bylo na benzin nebo naftu, 3 % na LPG a po jednom procentu byly vozy na CNG nebo s hybridním pohonem.

Struktura a stáří vozového parku byly jedním z argumentů, kterými ČAPPO poukazovalo na faktickou nemožnost dosažení 4% úspory emisí (na jednotku energie a oproti referenčnímu stavu roku 2010) v letech 2017 až 2019. Dalšími argumenty pak byly faktická nedostupnost vyspělých biopaliv na českém trhu a předvídaný kolaps prodeje vysokokonzentrovaných biopaliv od ledna 2016 v důsledku změn v jejich zdanění a vel-

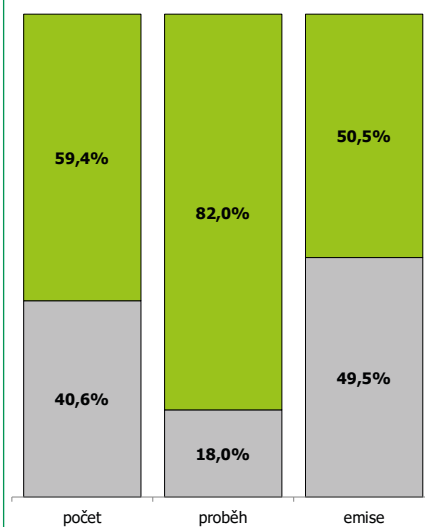


Ing. Jan Mikulec, CSc.

Autor článku je výkonným ředitelem české asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO)

Obr. 2: Struktura vozového parku a emise

■ bez katalyzátoru až EURO 2 ■ EURO 3 a novější



Obr. 1: Složení vozového parku v ČR k 30. 9. 2016 (údaje v tis.)

	Kategorie	OA	LUV	BUS	NA	L	T	Celkem
2011	Počet	4 597	496	20	177	946	157	6 392
	Stáří	12,7	8,1	13,3	14,9	30,1	28,6	15,4
2015	Počet	5 159	531	20	180	1 060	170	7 119
	Stáří	14,3	11,2	13,9	16,6	32,5	31,1	17,3
1–9/2016	Počet	5 322	542	20	188	1 087	172	7 331
	Stáří	14,7	11,8	14,4	17,0	32,9	31,8	17,6

Obr. 3: Nové registrace dle paliva

	BA	MN	CNG	LPG	E85	Elektro	Hybrid	nezjištěno	celkem	Podíl	
										BA a NM	alternativní paliva
2011	100 152	68 510	194	127	345	56		3 898	173 282	97,3%	0,4%
2012	97 067	72 012	470	514	588	89	362	2 907	174 009	97,2%	1,2%
2013	91 389	69 746	379	647	106	37	438	1 994	164 736	97,8%	1,0%
2014	106 786	80 128	1 402	1 481	20	197	386	1 914	192 314	97,2%	1,8%
2015	124 131	99 298	2 751	1 279	16	268	1 024	2 090	230 857	96,8%	2,3%
01-09/2016	105 404	81 830	2 043	368	7	130	1 080	1 852	192 714	97,2%	1,9%
01-09/2015	93 297	71 942	2 130	1 112	13	206	683	1 627	171 010	96,6%	2,4%
rozdíl mezi 2016/2015	13%	14%	-4%	-67%	-46%	-37%	58%		13%	13%	-12%

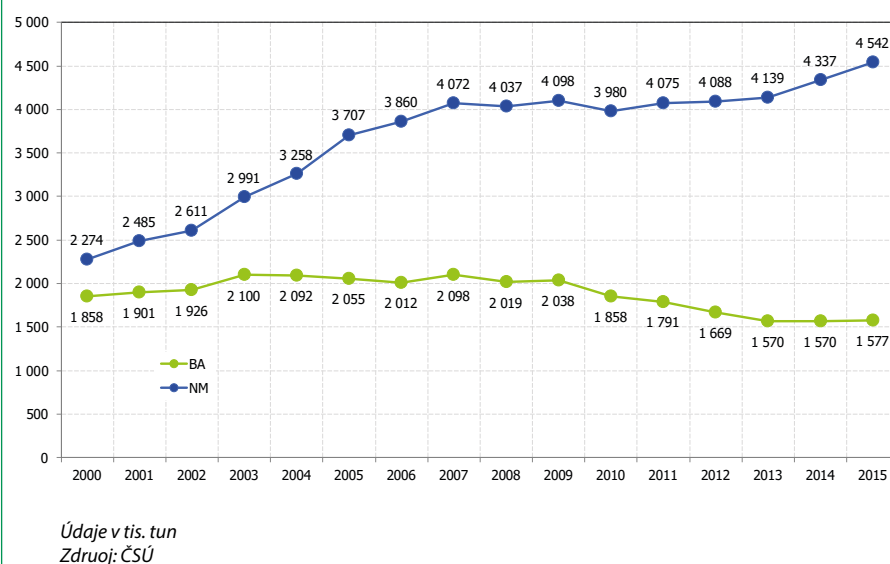
Data: Svaz dovozců automobilů

kého cenového rozdílu mezi fosilními palivy a biosložkou. Argumenty ČAPPO byly nakonec vyslyšeny a novelou zákona o ochraně ovzduší (zákon č. 382/2015 Sb.) byla od 1. ledna 2017 povinnost snížena na 3,5 %.

Ovlivňování trhu regulatorními opatřeními

Je dobré připomenout, že povinnost 4% úspory emisí byla do české legislativy vložena od ledna 2012 právě za předpokladu dostatku vyspělých biopaliv a rozvoje alternativních pohonů, tedy předpokladů, které se de facto nenaplnily. Není to však jediný případ, kdy právě v oblasti emisí splnitelnost ambiciózních cílů naráží na realitu. Netřeba připomínat aféru „Dieselgate“, ale za zaznamenání stojí i plakety pro vjezd do nízkoemisních zón měst v Německu. ➡

Obr. 4: Dodávky základních ropných produktů v ČR



Obr. 5: Spotřeba (kt)

	BA a NM		LPG		CNG	
2011	5 866	0%	78	2%	8	20%
2012	5 757	-2%	86	11%	11	26%
2013	5 709	-1%	89	4%	15	44%
2014	5 907	3%	98	9%	21	36%
2015	6 119	4%	98	1%	31	46%
Podíl (na energii)	97,8%		1,7%		0,5%	
Podíl vozidel	97,1%		2,7%		0,2%	
Počet ČS (veřejné)	3 728		888		108	
Spotřební daň (Kč/MJ)	~ 400		140		50	

Data: ČSÚ, MPO, SDA, vlastní propočty

➔ Pouze ve stručnosti: od ledna 2017 měly být vydávány modré plakety a pro její získání muselo vozidlo (s jistým zjednodušením) splňovat normu EURO 6. V polovině října 2016 spolková konference zemských ministrů dopravy oznámila, že zavedení modrých plaket je jistě počinem chvályhodným, ale jeho realizaci je nutno bez určení termínu odložit. Důvod tohoto rozhodnutí je velice prozaický – v Německu je zhruba 13,5 mil. aut na naftu, a z tohoto počtu pouze zhruba 600 tis. splňuje podmínky modré plakety. V této situaci se radnice velkých měst, jako je Berlín nebo Mnichov, začaly obávat možných problémů a konfliktů a objevila se i obava z reakce zákazníků, kteří si před několika málo léty zakoupili auto v dobré víře, že po dobu jeho životnosti nebudou nijak omezováni.

Proč tento exkurs považuji za potřebný? Vývoj trhu s pohonnými hmotami je mimo jiné ovlivňován regulačními opatřeními. A ukazuje se, že při jejich formulování je potřebná značná obezřetnost a posouzení, zda v okamžiku stanovení regulace s velkým časovým předstihem je alespoň trochu reálně představitelná i její realizace.

Ve znamení růstu prodeje nafty i benzinu

V posledních letech je patrný stabilní růst prodeje nafty a v roce 2014 se zastavil několikaletý pokles prodeje benzinu, který i začal vykazovat mírně rostoucí tendenci. Prozatímní data v roce 2016 tyto tendence potvrzují, kdy kumulovaně do srpna prodej nafty vzrostl oproti předchozímu roku o 3,4 % a prodej benzinu o 1,6 %.

Pokud jde o množství a podíly jednotlivých fosilních paliv, jsou uvedeny v tabulce – obr. 4, v levé části sloupců jsou uvedeny absolutní hodnoty a v pravé (kurzívou) meziroční indexy. Přehled je doplněn v obr. 5. údaji o odpovídající struktuře vozového parku a počtu čerpacích stanic, kde je dané palivo dostupné. Pro zajímavost, ale také k zamyšlení, je tabulka doplněna vlastním propočtem, jakou spotřební daní je zatíženo jednotkové množství energie v palivu obsažené, tedy porovnání úrovně zdanění na srovnatelném základě.

Obr. 6

	30.06.16	změna oproti	
		30.06.15	31.12.12
Čerpací stanice celkem	7 001	-44	211
veřejné	3 891	72	163
ČS standardní	2 810	16	65
ČS MN	470	-14	-40
pouze LPG	496	7	58
pouze CNG	93	59	65
ostatní ČS	22	4	15
s vymezeným přístupem	651	22	179
neveřejné	2 459	-138	-131

Zdroj: MPO

Obr. 7

	1996	dnes
dodávky PHM (kt)	4 100	6 120
podíl NM (retail)	30%	66%

auta celkem	4 991	7 271
z toho osobní	3 349	5 274
z toho na naftu	241	1 890
stáří os. aut	14,8	14,7

ČS veřejné víceproduktové	1 520	2 810
----------------------------------	-------	-------

Počet čerpacích stanic v ČR beze změn

Prudký růst počtu čerpacích stanic se začal v letech 2000–2002 zpomalovat. Podstatou za uplynulých 20 let je výrazná změna struktury paliv ve prospěch nafty. Současný počet čerpacích stanic v ČR zůstává (obr. 6) bez větších změn, ostatně stejně je tomu tak ve všech okolních zemích. Za povšimnutí stojí odhlašování „neveřejných“ čerpacích stanic z evidence vedené MPO, zřetelné v posledních dvou letech a časově korespondující se zvýšenou pozorností celních orgánů.

Závěrem si dovoluji ještě jedno srovnání, motivované dvacetiletým působením na trhu. V roce 1996 působilo na trhu daleko více značek, benzin stál méně než 20 Kč/lit a nafta byla ještě téměř o 4 koruny levnější. Další údaje jsou patrné z tabulky – obr. 7.

Co bude za dalších 20 let?

Odpovědi se asi dočkáme na PETROLsummit 2036 a zatím lze jen hádat, zda dobrým odhadem je aktuální prognóza z dílny EXXON Mobile, předpokládající v Německu v roce 2040 66 % procent vozidel se spalovacím motorem na benzin nebo naftu a v alternativních pohonech dominanci plug-in hybridů se spalovacím motorem na benzin. Nebo se naplní občasné zprávy odsunující po roce 2030 klasický spalovací motor do technických muzeí? Já nevím, ale pohled na současnou strukturu vozového parku a tempo jeho obměny leccos napovídá.

■ AUTOR: Jan Mikulec, výkonný ředitel ČAPPO



Jste připraveni na zimu ?

PETROL
PARTNER

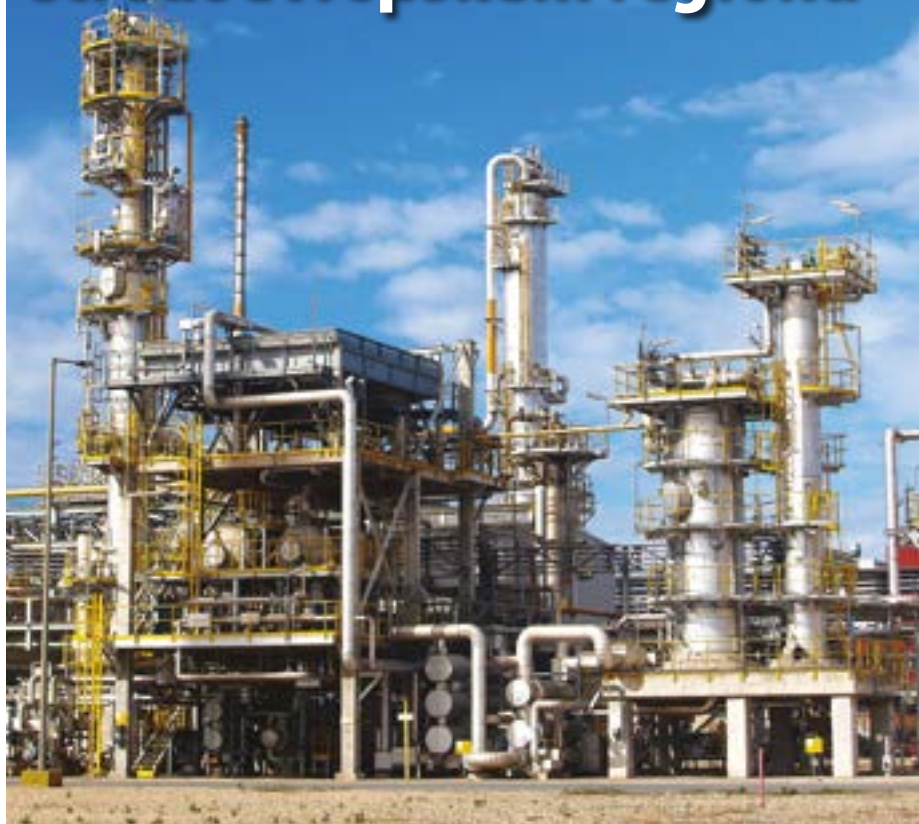


Kvalita má nové jméno



Ozvěny PETROLsummit 16

Konkurenceschopnost rafinérií ve střeoevropském regionu



Budoucnost zpracování ropy je založena na prohlubování vazeb s petrochemií s udržováním realistického tržního podílu v poolu motorových paliv. Budoucí rozvoj a konkurenceschopnost petrochemického a navazujícího zpracovatelského průmyslu ve střední Evropě je tedy pro dlouhodobou udržitelnost odvětví zpracování ropy v ČR zásadní.

Sepětí s petrochemií

Dlouhodobou perspektivu zpracování ropy zajišťuje petrochemický průmysl, který svým dalším rozvojem bude vyžadovat základní ropné deriváty, resp. produkty jejich pyrolýzního zpracování: olefiny a aromáty. V této souvislosti je nutné připomenout současný a budoucí vývoj chemického odvětví ve světě, kdy se zásadní rozvoj odehrává v Číně, která se stala jednoznačným leaderem v odvětví, co se týče rozvoje ka-

pacit, tržeb, investic, byť s výdaji na výzkum a vývoj se zásadně nevymyká výdajům v ostatních klíčových regionech (USA, EU, Japonsko). Český (petro)chemický průmysl zaznamenává další rozvoj a měl by vyvažovat postupný pokles poptávky (výroby) fosilních motorových paliv.

Rafinérské odvětví na rozcestí

Evropský rafinérský průmysl prošel zásadní konsolidací, kdy byla významná část nej-



Ing. Ivan Souček, Ph.D.

Autor článku je ředitelem Svazu chemického průmyslu a současně působí na Vysoké škole chemicko-technologické v Praze.

méně konkurenceschopných rafinérií odstavena (viz obrázek 1).

Sledováním vývoje rafinérského odvětví v posledních letech jsme zaznamenali, že se zcela jistě nachází na rozcestí:

a) Rozcestí spojené s dostupností ropy a jejím cenovým vývojem:

- spojených nejenom s realokací nalezišť a kvality ropy, ale možnostmi její dopravy do regionu
- spojených s pře-orientací globálních rafinérských společností na těžbu ropy a postupně opouštějící nejenom zpracování ropy (viz zavření nebo prodej několika rafinérií Shell aj. v Evropě), ale i s distribucí motorových paliv (i zde je patrný odchod tradičních hráčů z určitých trhů – Aral, OMV, JET aj.)
- spojených s nejistým vývojem ceny ropy po jejím pádu v roce 2014

b) Rozcestí spojené s alternativními palivy:

- biopaliva, jejichž legislativní podpora umožnila jejich relativně rychlé zavedení, nyní naráží na svou udržitelnost (ekonomickou: aby byly konkurenceschopnými bez původní podpory vůči fosilním palivům zejména v období nízkých cen ropy; ekologickou: aby vznikající emise při jejich výrobě a spalování byly významně nižší než u fosilních paliv). Rafinerie se jejich využití přizpůsobily a do určité výše je tolerují.
- zemní plyn se stává moderním palivem nejenom pro energetické využití a jako

chemická surovina, ale i jako motorové palivo. Dá se obtížně předvídat, jak se dokáže ve větší míře jako motorové palivo prosadit, ale můžeme být překvapeni (přizpůsobí-li se tomu logistické struktury a vozový park), jak brzo to může být.

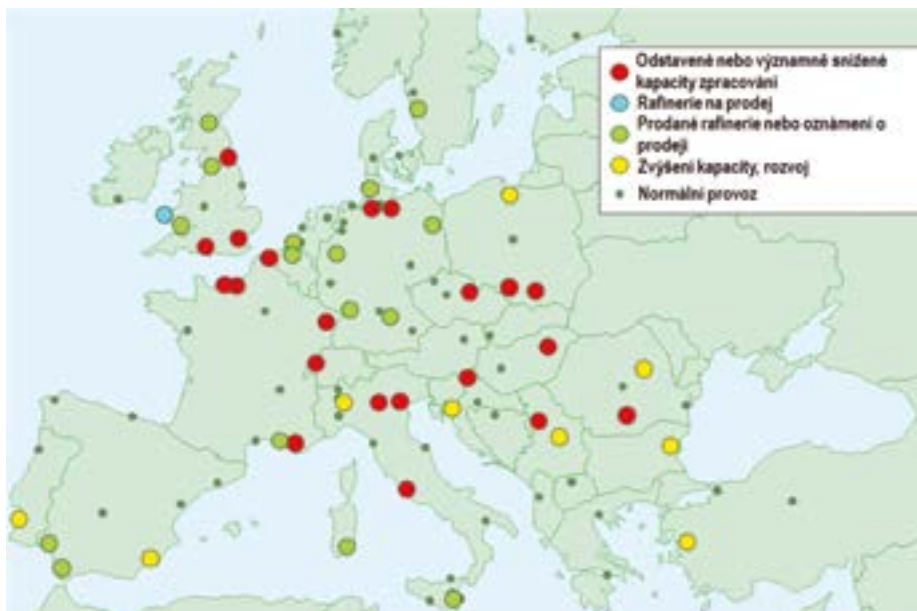
- obnovitelná elektřina (vítr, slunce) má ještě „citlivější“ vývoj než biopaliva. Její podpora se zdá být rovněž logická (s ohledem na vyčerpatelnost zásob fosilních zdrojů). Nezdá se však, že elektromobily se rozšíří ve větší míře před rokem 2030.

c) Rozcestí spojené s vývojem poptávky (a dopady ekonomické krize 2009-2012):

- V Evropě byl zaznamenán pokles spotřeby automobilového benzínu již v posledním desetiletí. Zatímco spotřeba automobilového benzínu klesá, i poptávka motorové nafty narostla, jak se očekávalo. Při výstavbě konverzních jednotek tak postupně klesalo zpracování ropy.
- Nepochybně celé situaci nepřispěla ani konkurence biosložek ovlivňující efektivnost rafinérií (využití instalovaných kapacit) s dotačními programy a nezbytnými dodatečně vyvolanými investicemi na straně rafinérií.

České rafinérie dosahují průměrné úrovně

Je zcela zřejmé, že se tyto aspekty ve velké míře týkají i českého rafinérského průmyslu. Je třeba respektovat skutečnost, že čes-



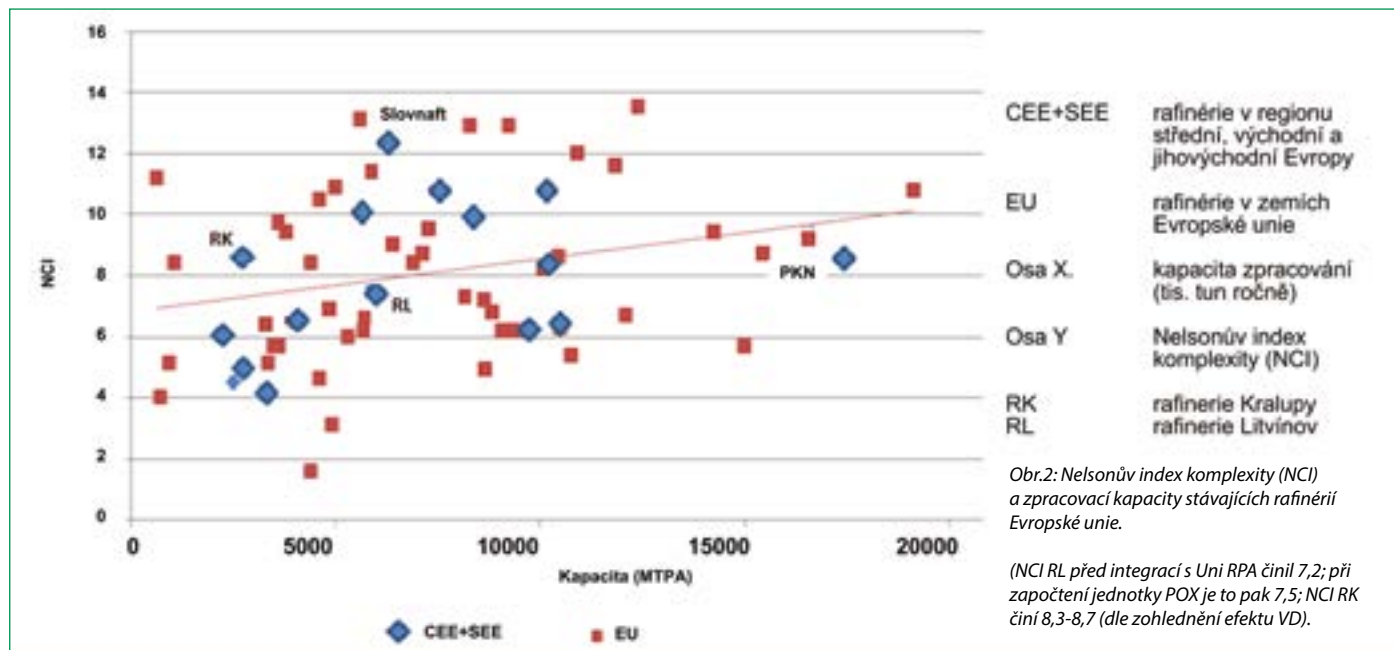
Obr. 1: Západoevropské a středoevropské rafinérie – situace v letech 2007–2013 (zpracováno dle Nexant 2012)

ké rafinérie sice dosahují průměrné úrovně v celoevropském srovnání, ale v našem nejbližším okolí je nepochybně několik lépe vybavených rafinérií: MOL – Slovnaft/Bratislava, OMV/Schwechat, Total/Leuna.

Nelze tedy vyloučit a ani zabránit tomu, že český trh je v současné době saturován z tuzemských zdrojů pouze ze 60 – 75 % (podle jednotlivých rafinérských komodit). Zásadní rozvoj českého rafinérského průmyslu byl proveden na přelomu tisíciletí v letech 1998 – 2007: byly vybudovány dvě zásadní konverzní jednotky v Litvínově a Kralupech nad Vltavou, byl intenzifikován a rekonstruován litvínovský hydrokrak, byly provedeny modernizační kroky v oblasti ří-

zení výroby, bezpečnosti práce a snížení vlivu na životní prostředí, bylo zavedeno využití biosložek a uskutečněn přechod na evropské normy.

V posledních letech se jedná spíše o „udržovací a obnovovací investice“. Při posuzování současného postavení rafinérií je potřeba brát v úvahu několik faktorů, které mají vliv na konkurenceschopnost této rafinérie v kompetitivním regionu střední Evropy. Klíčovým faktorem posuzujícím konkurenceschopnost rafinérií je vztah mezi instalovanou zpracovatelskou kapacitou a konverzí ropy na lehké produkty (obvykle motorová paliva a surovina pro navazující petrochemickou výrobu). ➔



➔ Oba tyto parametry kombinuje tzv. Nelsonův index komplexity (NCI). Srovnání NCI rafinérií Evropské unie se zvýrazněním rafinérií regionu střední a jižní Evropy a postavení rafinérie v Litvinově a Kralupech nad Vltavou je uvedeno na obrázku 2.

Odvětví zpracování ropy má však své pevné místo ve struktuře české ekonomiky. Výhodou českého rafinérského průmyslu je však jeho vazba na petrochemické odvětví, které má stále v našem regionu výbornou tradici a díky investicím z konce 90. let i vysokou konkurenceschopnost. I kdyby došlo v dohledné době k významnějšímu přechodu na alternativní motorová paliva, bez plastických hmot si náš život neumíme představit: surovinou pro ně bude ještě mnoho desetiletí ropa. Vzájemnou vazbu rafinérského a petrochemického odvětví lze charakterizovat Indexem RP definujícím poměr rafinérských produktů směřujících na petrochemické zpracování.

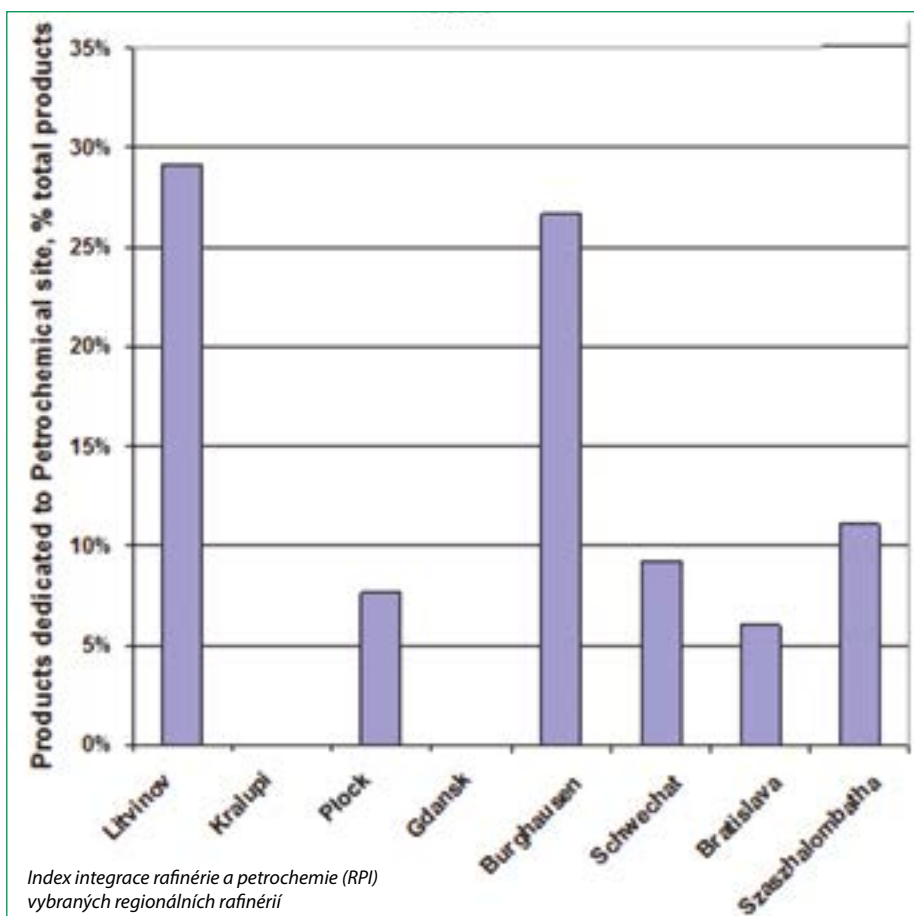
Nejvýznamnější přínosy integrace rafinérie a petrochemie:

1. Integrovaný rafinérsko-petrochemický komplex je lépe finančně i výrobově vyvážen, umožňuje snížení variabilních nákladů (energie, doprava), fixních nákladů (údržba, logistické náklady) a úsporu pracovního kapitálu (optimalizace zásob).
2. Petrochemické zpracování umožňuje lepší zhodnocení rafinérských zbytků (UCO, VBR).
3. Oba sektory jsou schopny lépe zhodnotit vedlejší produkty (C5, C9 vs. nízkooktanové frakce).

Z globálního pohledu charakterizovala konkurenceschopnou rafinérii firma A. T. Kearney. Ta uvádí, jaká by měla být minimální kapacita zpracování, technologická vybavenost (vyždřená NCI), integrace s navazujícím odvětvím, logistická dostupnost a umístění (mořské pobřeží).

Závěry:

1. V případě chemického průmyslu (na rozdíl od rafinérského průmyslu) je očekáván trvalý mírný dlouhodobý růst (mírně nad růstem HDP). Rafinérský průmysl se střednědobě musí přizpůsobit trendům při uplatňování alternativních paliv, zatímco zůstává klíčovým odvětvím pro navazující (petro)chemický průmysl.



2. Výtěžnost a efektivnost zpracování ropy do lehkých produktů (pro střednědobé uplatnění v motorových palivech a dlouhodobé uplatnění jako vstup na navazující petrochemické zpracování) bude zásadně

ovlivňovat perspektivu instalovaných rafinérských kapacit a jejich možný další rozvoj v regionu a jejich vzájemnou konkurenceschopnost. Velikost instalované kapacity však nemusí být zásadní. Zásadní pro ra-



MÁTE ZÁJEM O SPOLUPRÁCI S JEDNÍM Z EVROPSKÝCH LÍDRŮ V OBLASTI PALIVOVÝCH KARET?

Chtěli byste zvýšit atraktivitu Vaší čerpací stanice?

Chcete získat nové zákazníky a tím zvýšit svůj obrat?

Chcete se stát součástí celoevropské akceptační sítě 37.000 čerpacích stanic?

Pokud jste na tyto otázky odpověděli ANO, kontaktujte nás.

Více informací naleznete na webu www.uta.cz.

V případě Vašeho zájmu vyplňte prosím formulář v odkaze „akceptační partneři“.

UTA Czech s.r.o.
Lomnického 1775
140 00 Praha 4
Tel. +420 270 006 300
email: utacz@uta.com



➔ finérie zůstává dostupnost trhu motorových paliv a petrochemického zpracování.

3. Širší využití alternativních zdrojů energie bude záviset na uplatňované fiskální podpoře a nákladovosti výroby vs. disponibilita a nákladovost zpracování ropy (zásadně odvislé od ceny ropy na světových trzích).

4. Chemický a rafinérský průmysl je zásadně závislý na spotřebě a ceně energií a surovin, od těchto parametrů se bude dále rozvíjet konkurenceschopnost odvětví v Evropě, resp. ve střední Evropě. Lze očekávat, že kapacita zpracování ropy ve středoevropském regionu bude střednědobě klesat při současném zvyšování výtěžku ropy a postupném uplatňování alternativních paliv.

■ AUTOR: Ivan Souček
FOTO: Jiří Kaloč

ZDROJ:

1. A.T. Kearney: Refinery competitiveness analysis, 2011
2. I. Souček, Z. Popovič, O. Ocič: Refinery and Petrochemical Interface, WRA, 2012
3. R. Gonzales: Is Bigger always Better?, Fuel, 2013
4. A. Borusso: Market dynamics and trends, Petrochemicals: an opportunity to add value, IHS,

Konkurenceschopná rafinérie k 2021 (upraveno dle A.T. Kearney)

- Významná instalovaná kapacita (>20 mil. t/rok) – žádná z rafinérií v regionu nesplňuje toto kritérium (příčemž PKN Orlen Plock se k této kapacitě blíží).
- Komplexita: NCI: >10 nebo vyšší – více regionálních rafinérií toto kritérium splňuje (z nich Slovnaft má NCI nejvyšší).
- State-of-the-art technologie – více regionálních rafinérií toto kritérium (technologie hlubokého zpracování ropy) splňuje nebo jej bude splňovat.
- Modernizace řídicích systémů a instalovaných tradičních technologií – více regionálních rafinérií toto kritérium splňuje zaměřením na optimalizaci provozu (DCS, APC) a úsporu energií (EII dle Solomon: <80 nebo nižší).
- Naplňování HSSE standardů dle mezinárodní praxe – regionální rafinérie toto kritérium více či méně splňují.
- Rafinerie s přístupem k moři – pouze INA Rijeka (MOL) a LOTOS Gdaňsk toto kritérium splňují.
- Přístup k systému produktovodní sítě, možnost logistických cest prostřednictvím lodní (řiční nebo mořské), železniční a silniční dopravy – více regionálních rafinérií toto kritérium splňují z podstatné části, většinou však chybí některý z dílčích aspektů.
- Z uvedeného vyplývá, že ve středoevropském regionu není provozována žádná „ideální“ (plně konkurenceschopná v globálním měřítku) rafinérie. Přesto však je třeba poznamenat, že současný stav rafinérských kapacit v regionu se zdá být konsolidovaný a vyvážený a regionální trh je z instalovaných kapacit rovnoměrně saturován.

WRA Conference, 2014

5. I. Souček: Meet the expert, Refining-petrochemical integration, WRA, 2014
6. www.shell.com: Exploiting refinery and petrochemical integration, 2014

7. J. Souček, M. Kubů: Fiskální podpora, Energetika/ProEnergy, 2015

8. Kolektiv autorů: návrh pro aktualizaci NAP ČR pro obnovitelné zdroje, VŠCHT, 2016

MONTI

MONTI SYSTEMS s.r.o., Příkop 843/4, 602 00 Brno

t: 420 568 421 280, e: info@monti.cz

www.monti.cz

MĚŘICÍ ZAŘÍZENÍ ULTRA A ULTRA EASY JE ŠPIČKOVÉ ŘEŠENÍ KONTROLY PALIVA NA ČERPACÍCH STANICÍCH

Kontrola množství pohonných hmot na čerpací stanici je základní předpoklad dobrého hospodaření - dokáže ušetřit desetitisíce ročně.

- Pouze ultra přesné měření zabrání nepovolené manipulaci s palivem
- MONTI nabízí nejpřesnější měřicí zařízení na trhu ULTRA - rozliší inventurní rozdíly už od 20 litrů
- MONTI uvádí na trh novinku ULTRA EASY s dostatečnou přesností a skvělou cenou



NEW



TRADICE SPOLEHLIVOST KVALITA



**Gia Czech Republic přeje všem Veselé Vánoce
a Šťastný a úsměvný Nový rok.**

Podrobné informace o produktech Wayne získáte na adrese:
GIA Czech Republic s.r.o., Na Jarově 4, 130 00 Praha 3
dispecink@gia.cz, www.gia.cz, tel.: 210 215 500

Ozvěny PETROLsummitu

Existuje reálný způsob, jak splnit limity snižování emisí?

Česká republika, jako členský stát EU, má v souladu se směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES zpracovaný Národní akční plán pro obnovitelné zdroje energie (NAP OZE), který mimo oblast výroby elektrické energie a oblast vytápění a chlazení zahrnuje rovněž využití obnovitelných zdrojů energie v dopravě.

Národní akční plán pro obnovitelné zdroje energie

V roce 2016 byl NAP OZE aktualizován. Na přípravě základních podkladů pro aktualizaci NAP OZE v oblasti dopravy se výraznou měrou podílela Vysoká škola chemicko-technologická v Praze ve spolupráci s Českou asociací petrolejářského průmyslu a obchodu. Pro Českou republiku byl Evropskou komisí stanoven pro rok 2020 minimálně 13% podíl energie z obnovitelných zdrojů (OZE) na hrubé konečné spotřebě energie. Splnění tohoto cíle musí zároveň zajistit minimálně 10% podíl obnovitelných zdrojů v dopravě. Byla proto zpracována podrobná technicko-ekonomická studie, která jako hlavní body zahrnovala:

1. Predikci spotřeby kapalných a plyných pohonných hmot a elektrické energie v dopravě v ČR pro období 2016–2020.
2. Návrh variantních řešení pro splnění závazku náhrady fosilních paliv v dopravě pro období 2016–2020 s využitím OZE (kombinace nízko- a vysoko koncentrovaných motorových paliv, biopaliv 2. generace a elektrické energie z OZE).
3. Posouzení možností splnění parametrů udržitelnosti a závazku úspor skleníkových plynů (GHG) v dopravě pro různá variantní řešení se zohledněním příspěvku dalších alternativních paliv, zejména zemního plynu a LPG.

Predikce spotřeby motorových paliv

Predikce spotřeby automobilových benzinů a motorové nafty vychází z údajů ČAPPO a reflektuje především předpokládaný vývoj

v sousedním Německu. Spotřeba benzínu vykazuje sestupnou tendenci s meziročním poklesem 1,3 %. Rovněž i v případě motorové nafty je předpokládán mírný pokles, meziročně zhruba o 0,3 %. Zatímco u automobilového benzínu má trend poklesu spotřeby dlouhodobý charakter a je více či méně očekávaný, u motorové nafty měl trend spotřeby během posledních 10 let rostoucí tendenci, zejména s reflexí ČR jako významné tranzitní země pro silniční nákladní dopravu. Nicméně pokles spotřeby pohonných hmot může být kompenzován v důsledku trendu snižování spotřeby paliva u nových moderních dopravních prostředků i lepší efektivitou logistiky přepravy osob a nákladů nebo vyšší spotřeby OZE a nemusí proto nutně znamenat pokles přepravních výkonů.

Biosložky

Obsah biosložek v benzínu E5 a motorové naftě B7 je předpokládán buď na minimální úrovni dané povinným zajištěním minimálního obsahu biopaliv v motorových palivech, které ukládá zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší v §19, odst. 1, písm. a) a b), tj. 4,1 % obj. pro benziny, resp. 6,0 % obj. pro motorovou naftu, nebo na maximální úrovni dané normami ČSN EN 228, resp. ČSN EN 590 a činí 5 % obj. resp. 10 % obj. bioethanolu v benzinech E5 resp. E10 a 7 % obj. ME80/FAME v motorové naftě B7. Prodej automobilového benzínu E10 se předpokládá nejdříve v roce 2017, kdy skončí povinnost distribuce paliva E5 a bude možné obě paliva na trhu zaměnit. Souběžný prodej benzínu E5 a E10 není s ohledem na zkušenosti s německým trhem ekonomicky výhodný.

Vysoko-koncentrovaná biopaliva

Spotřeba motorových paliv s vysokým obsahem biosložky E85, B30 a B100 je důležitou podmínkou splnění závazků ČR vůči EU v r. 2020, co se náhrady OZE a úspory GHG týká. Spotřeba etanolového paliva E85 je ve většině variant zcela minimalizována. Vyšší spotřebě paliva E85 nenapomáhá ani zcela minimální prodej tzv. FFV vozidel v ČR, pro které je toto palivo primárně určeno (v r. 2015 pouze 113 vozidel!!!! – zdroj: SDA ČR). V období 2016–2020 se proto počítá, že by jeho spotřeba nepřekročila 5 kt/r. U motorových paliv B30 a B100 se předpokládá jejich spotřeba v poměru zhruba 2:1, který se dlouhodobě v ČR udržuje. Při současné nízké ceně ropy a rafinérských produktů nejsou biopaliva bez finanční podpory státu na trhu v ČR konkurenceschopná.

LPG

Vývoj spotřeby LPG předpokládá v období 2016–2020 pravidelný meziroční nárůst o 2 až 3 %. Spotřeba LPG by tak mohla přispívat k celkové spotřebě energie v dopravě zhruba 1,6–1,8 %. Spotřeba LPG jako fosilního paliva se sice nijak neprojevuje v náhradě OZE, ale přispívá k úspoře GHG emisí. Emisní faktor LPG (73,6 g CO₂/MJ) je o 22 % menší než referenční GHG emisní faktor fosilních paliv pro dopravu (94,1 g CO₂/MJ). Pokud by spotřeba LPG reflektovala předpokládaný scénář, příspěvek k celkové úspoře GHG emisí by mohl v absolutním vyjádření dosáhnout zhruba 0,4 %.

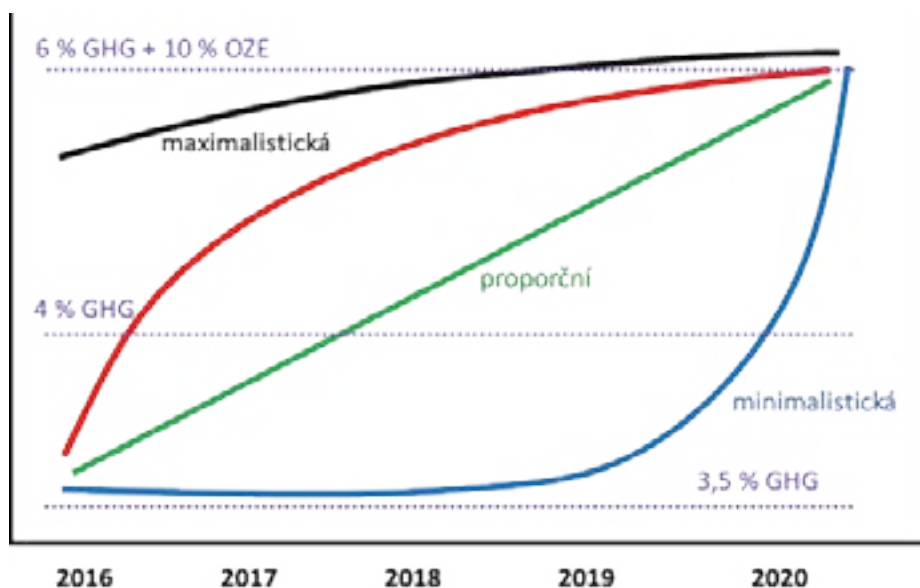
CNG/LNG a Bioplyn

Nejvíce pravděpodobný vývoj spotřeby CNG/LNG, uvedený v Národním akčním plánu čisté mobility, předpokládá do r. 2020 zhruba lineární meziroční nárůst spotřeby 14 mil. m³ s tím, že v provozu by mělo být zhruba 50 000 vozidel schopných provozu na CNG/LNG. Podíl CNG/LNG na celkové spotřebě energie v dopravě by tak mohl v reálném odhadu dosáhnout 1,4 %.

Využití bioplynu pro dopravu předpokládá jeho dokonalé vyčištění na kvalitu standardního zemního plynu, což je z hlediska ekonomického v podmínkách ČR s hustou sítí páteřního rozvodu kvalitního a levného plynu značně nerentabilní a cenově není ani konkurenceschopné. Bioplyn je mnohem výhodnější přímo energeticky využít v kogeneračních jednotkách pro výrobu tepla a elektrické energie. K náhradě OZE palivo CNG/LNG nepřispívá, jediné pokud by jeho část tvořil bioplyn vyčištěný na potřebnou kvalitu. Teoreticky, každých 10 % bioplynu v mixu standardního zemního plynu dostupného na trhu v r. 2020 by přispělo k celkové hodnotě náhrady OZE absolutním podílem 0,3 %, což z hlediska dosažení hodnoty 10 % náhrady OZE v r. 2020 není nikterak zásadní. Mnohem výraznější vliv má CNG/LNG na úsporu emisí GHG. Emisní GHG faktor pro CNG ruského původu, dopravený plynovodem 4 000 km (66,2 g CO₂/MJ), tzn. emisní faktor reálného paliva pro trh v ČR, je o 30 % menší než referenční GHG emisní faktor fosilních paliv pro dopravu (94,1 g CO₂/MJ). Reálný příspěvek zemního plynu k úspoře GHG v absolutním vyjádření až 0,5 % v r. 2020 je natolik významný, že je vždy výhodné CNG/LNG do prognózy vývoje emisí z dopravy započítat.

Elektrina a vodík

Co se spotřeby elektřiny týká, lze předpokládat, že i v roce 2020 dominantní roli



Schematický průběh spotřeby vysoko koncentrovaných pohonných hmot B30/B100 pro různé varianty modelových výpočtů spotřeby OZE v dopravě.

stále bude hrát především její spotřeba v mimosilniční dopravě (kolejová doprava), a to více než 90 %. Ani nárůst silničních vozidel s elektropohonem, který předpokládá v různých scénářích Národní akční plán čisté mobility (6 000–18 000 e-vozidel v roce 2020), se na konečné spotřebě elektřiny neprojeví nijak významně, pouze v jednotkách procent (2–7 % z celkové spotřeby el. energie v dopravě). Proto není z hlediska bilance celkové energie nutné počtu elektroz vozidel na silnicích v ČR věnovat příliš velkou pozornost. K celkové spotřebě energie v dopravě v ČR bude v roce 2020 elektrická energie s velkou pravděpodobností přispívat max. 2,5–3 %. Pokud by se spotřeba elektrické energie v dopravě blížila nejvíce optimistickému scénáři vývoje elektrifikace silniční dopravy, dosáhla by v roce 2020 úspora GHG emisí v absolutním měřítku zcela zanedbatelných 0,1 %.

V roce 2020 se počítá pouze se symbolickým uplatněním vodíku v objemu 1 mil. m³ stlačeného plynu, bez vlivu jak na náhradu OZE, tak i na úsporu GHG.

Základní vstupní data týkající se spotřeby jednotlivých skupin kapalných a plyných paliv a elektrické energie v sektoru dopravy v období 2016–2020 shrnuje tab. 1, meziroční indexy růstu a rel. podíly jednotlivých druhů pohonných hmot na trhu pak uvádí tab. 2.

Možností splnění parametrů udržitelnosti a závazku náhrady OZE a úspor GHG plynů v dopravě

Pro účely výpočtu náhrady OZE a úspory GHG v sektoru dopravy v ČR byl vytvořen jednoduchý lineární výpočetní model pro jednotlivé roky v období 2016–2020. ➔

Souhrn předpokládané spotřeby jednotlivých druhů pohonných hmot v dopravě v období 2016 – 2020

Pohonná hmota pro dopravu	2015	2016	2017	2018	2019	2020
BA celkem (kt)	1 577	1 585	1 580	1 560	1 540	1 520
NM celkem (kt)	4 542	4 720	4 720	4 705	4 690	4 675
Letecká paliva JET (kt)	319	324	329	334	339	344
LPG (kt)	98	100	102	105	108	111
CNG/LNG (mil. m ³)	44	58	72	86	101	115
H2 (mil. m ³)					0,5	1,0
Elektrická energie (GWh)	1 587	1 608	1 632	1 661	1 689	1 716
Spotřeba energie celkem (PJ)	266	275	275	274	272	268
Meziroční index spotřeby energie		1,034	1,000	0,996	0,992	0,985

Pozn. r. 2015 = skutečnost

➤ Při modelových výpočtech byla primárně hledána optimální skladba pohonných hmot tak, aby byl splněn závazek ČR pro rok 2020, tj. úspora GHG 6 % a náhrada OZE 10 %, při současném splnění podmínky max. podílu OZE 1. generace ve výši 7 % a indikativní podmínky podílu tzv. vyspělých paliv ve výši 0,5 %. Následovaly variantní výpočty skladby pohonných hmot pro období 2016–2019 tak, aby byl od roku 2017 plněn limit úspory GHG ve výši 3,5 %, případně 4 %.

Pro možný přechod roku 2016 a 2020 bylo navrženo a vypočteno několik různých variant:

1. Konzervativní (minimalistické) varianta – se spotřebou vysokokonzentrovaných paliv B30/B100 na minimální úrovni, tak aby se plnila úspora GHG 3,5 %. Výrazný nárůst spotřeby B30/B100 se předpokládá až mezi lety 2019–2020.

2. Maximalistická varianta – kopíruje politiku Víceletého programu MZe podpory dalšího uplatnění udržitelných biopaliv v dopravě na období 2015–2020 s maximální spotřebou vysokokonzentrovaných paliv B30/B100, již od roku 2016. S velkou rezervou se tak plní úspora GHG ve výši 4,0 %.

3. Proporční varianta – s postupným lineárním nárůstem spotřeby vysokokonzentrovaných paliv B30/B100 s tím, že se úspora GHG postupně navýší z 3,5 % na 4,0 % a trh bude postupně zatěžován nárůstem spotřeby B30/B100.

Schematický průběh spotřeby vysokokonzentrovaných pohonných hmot B30/B100 pro různé varianty modelových výpočtů spotřeby OZE v dopravě je uveden na obr. 1.

Motorová paliva pouze s nízkým obsahem biosložky E5 a B7 při současné spotřebě jsou schopna zajistit pouze 6–7 % náhrady OZE, resp. 3,5–4,0 % úspory GHG, tedy nelze zajistit plnění 10 % náhrady OZE, resp. 6 % úspory GHG. Klíčovou roli vždy bude hrát náhrada biosložek v motorové naftě, resp. uplatnění vysokokonzentrovaných

paliv pro vznětové motory (B30, B100), přičemž k vyššímu uplatnění bioethanolu dojde přirozeně přechodem z E5 na E10. Dosažení úspory GHG 6 % současně s náhradou fosilních motorových paliv 10 % OZE je možné pouze s využitím vysokokonzentrovaných biopaliv a současně s využitím biopaliv 2. generace při výrobě standardních motorových paliv (B7, E5/E10) do 2 % obj. Množství 80 kt B30+B100 na trhu v ČR zaručuje splnění úspory GHG 3,5 %, navýšení množství na 175 kt B30+B100 pak zaručuje splnění úspory GHG 4,0 % a množství 260 kt B30+B100 je postačující pro splnění úspory GHG 6,0 % v roce 2020.

Splnění podmínek úspory GHG emisí ve výši 6 % je při tom pro naplnění legislativy EU rozhodující, tzn., že při jeho dosažení dojde automaticky ke splnění a překročení požadavku na náhradu OZE. Vždy se bude jednat o kombinaci různých druhů alternativních paliv v závislosti na jejich dostupnosti na trhu a aktuálních cenových relacích, které je však velmi obtížné predikovat. Vyšší uplatnění alternativních paliv, resp. vyspělých biopaliv na trhu si vyžádá značných dodatečných nákladů s dopadem do spotřebitelských cen.

Dosažení cílů roku 2020 jen s využitím biopaliv 2. generace.

Dosažení cílů roku 2020 (náhrada OZE 10 % a úspora GHG 6 %) při splnění podmínky využití biopaliv 1. generace v maximálním podílu 7,0 % je možné pouze za předpokladu využití biopaliv 2. generace. Tyto biosložky bude nezbytné dovážet, lze však předpokládat nedostatečnost kapacit v regionu, nebo do roku 2020 vybudovat odpovídající kapacitu v ČR (kapacita bioethanolu 2. generace do 40 kt/rok, kapacita FAME / HVO 2. generace cca 50 kt/rok). V případě bioethanolu 2. generace lze uvažovat o doplnění první části technologie (zcukření lignocelulózy) v jednom z existujících výrobních závodů pro bioethanol 1. generace.

Uplatnění biopaliv 2. generace před rokem 2020 není nezbytně nutné.

Předpokladem je obměna vozového parku

Pro vyšší uplatnění alternativních paliv včetně el. energie je nezbytné zajistit obměnu vozového parku, bez které není reálné o vyšších podílech alternativních paliv uvažovat. Snazší (s ohledem na současné cenové relace motorových vozidel a podmínky vyhlášených podpůrných/dotačních programů) by mohla být postupná obměna (uzavřených) vozových parků (např. MHD, veřejná správa, zemědělská či lesní technika). Nejschůdnější se jeví uplatnění CNG a vysokokonzentrovaných pohonných hmot (B30, B100), s největším příspěvkem k náhradě OZE i úspoře GHG emisí. Otevřenou otázkou zůstává rychlost zavádění elektromobility.

Současně je nutné zmínit i význam započtení el. energie v dopravě pro náhradu OZE, kdy je možné v ČR reálně počítat s příspěvkem 0,8 % v absolutním vyjádření – tato hodnota v přepočtu na vysokokonzentrovaná biopaliva je ekvivalentní spotřebě až 180 kt paliva B30, resp. 65 kt paliva B100. Spotřeba plyných paliv CNG/LNG a LPG se na náhradě OZE neprojeví.

Obdobně je nutno zdůraznit význam plyných paliv CNG/LNG a LPG pro úsporu GHG emisí, kdy je v ČR možné reálně počítat s příspěvkem až 0,8 % v absolutním vyjádření – tato hodnota v přepočtu na vysokokonzentrovaná biopaliva je ekvivalentní spotřebě až 270 kt paliva B30, resp. 80 kt paliva B100. Použití elektřiny v dopravě se při tom na úspoře GHG emisí prakticky neprojeví.

■ *AUTOR: prof. Ing. Milan Pospíšil, CSc.
Ing. Ivan Souček, Ph.D.
doc. Ing. Pavel Šimáček, Ph.D.
Ing. Hugo Kittel, CSc.*

Základní aspekty vývoje celkové spotřeby jednotlivých druhů pohonných hmot v dopravě v období 2016 - 2020

Komodita	Meziroční index růstu	Podíl v r. 2020	Poznámka
BA	0,987	22 %	mírný pokles
NM	0,997	68 %	mírný pokles
LPG	1,02	1,7 %	mírný růst
CNG	1,15 – 1,20	1,3 %	výraznější růst
Elektřina v dopravě celkem	1,02	2,1 %	mírný růst
Elektřina v silniční dopravě	1,25 – 1,80		výrazný růst



**Děkujeme všem našim
partnerům** za spolupráci v roce 2016
a do **nadcházejícího roku 2017** 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

ČAPPO



Nová povinnost snížení emisí skleníkových plynů

České asociaci petrolejářského průmyslu a obchodu se podařilo formou poslaneckého pozměňovacího návrhu k novele zákona o ochraně ovzduší prosadit úpravu na snížení emisí ze spalování pohonných hmot od roku 2017 do roku 2019 z původních 4 % na 3,5 % proti základu v roce 2010. Následný cíl snížení emisí o 6 % do roku 2020 je pro dodavatele benzínu a motorové nafty dnes nereálný a pro jejich ekonomiku zničující.

Úspěšný lobbying ČAPPO

V příštím roce začne platit nová legislativní povinnost snížení emisí ze spalování pohonných hmot pro osoby dodávající na trh automobilový benzin a motorovou naftu. Z dnešních 2 % bylo zákonem o ochraně ovzduší stanoveno snížit počínaje rokem 2017 emise o 4 % proti základu v roce 2010. Na základě analytické studie o neúměrném riziku možnosti splnit snížení emisí o 4 % se podařilo České asociaci petrolejářského průmyslu a obchodu prosadit formou poslaneckého pozměňovacího návrhu k novele zákona o ochraně ovzduší upravena od roku 2017 do roku 2019 na snížení emisí ze spalování pohonných hmot o 3,5 %. Novelu zákona podepsal prezident ČR a vyšla ve Sbírce zákonů pod č. 369/2016 Sb. Schválená změna je výrazným úspěchem a znamená otevření prostoru pro snižování emisí z dopravy v příštích letech.

Ale ani snížení emisí „jen“ o 3,5 % není v současné situaci na trhu motorových paliv jednoduchá záležitost a to nejen z technicko-ekonomických důvodů, ale i kvůli nově navrhované sankci, která by měla být po další novelizaci zákona stanovena ve výši 10 Kč za každý neušetřený kg oxidu uhličitýho. Splnění povinnosti snížit emise bez nebezpečí postižení sankcí bude pro povinné osoby znamenat realizaci celé řady technických a obchodních opatření, které ve svém souhrnu zatíží ekonomiku těchto společností řádově o 1 až 2 mld. za rok.

Rizika splnění limitu v roce 2020

Do však není všechno. Legislativa stanovuje podmínky, které petrolejářskému průmyslu zásadním způsobem stěžují či přímo vylučují splnění limitu snížení emisí o 6 % v roce 2020:

- omezení příspěvku ke snížení emisí biopalivy vyrobenými z potravinářské biomasy na 7 % energetických, tj. v objemovém vyjádření cca 10 %
- stanovení pevného koeficientu emisí pro čistá fosilní paliva (benzin 93,3 g CO₂ ekv/MJ, motorovou naftu 95,1 g CO₂ ekv/MJ a palivo 94,1 g CO₂ ekv/MJ) bez ohledu na technický pokrok jejich výroby a podmínky těžby ropy dle lokalit

- omezení přídavku biosložek do čistých motorových paliv ve smyslu platných evropských technických norem pro motorové benziny na max. 10 % objemových a pro motorovou naftu na max. 7 % objemových; přičemž z provozního hlediska je možné přídavek biopaliva stanovit u benzínu maximálně na 9,7 % a u motorové nafty na 6,7 %
- nutnost zachování motorového benzínu v kvalitě E5 do konce roku 2018 (novelou zákona o pohonných hmotách bude pravděpodobně o rok zkráceno) a riziko uplatnění benzínu E10 na trhu v dalších letech z důvodu složení tuzemského autoparku a antipatie motoristů k tomuto palivu
- omezení daňového zvýhodnění paliv SMN30, B100 a E85, což mělo důsledek vzrůst jejich ceny, a proto následně tato paliva vymizela z trhu ke dni 1. 1. 2016
- absence vyspělých paliv vyrobených z nepotravinářské biomasy chemickými

technologemi v tuzemsku, přičemž je stanoven indikativní cíl pro jejich využití ve výši 0,5 %

- nevyjasněnost administrativně-technické metodiky prokazování dat pro zprávu o plnění emisí a nevyjasněnost legislativní úpravy plnění snížení emisí a plnění objemové povinnosti.

Přes tyto nepříznivé skutečnosti budou členové ČAPPO vyvíjet úsilí snížení emisí do roku 2019 plnit, tak jako v minulosti jiná opatření k ekologizaci motorových paliv (snížení obsahu síry v palivech až na 10 mg/kg, snížení obsahu benzenu v benzínu na max. 1,0 % m/m, odstranění olova v benzínu a další). Odhadujeme, že v posledních deseti letech petrolejářský průmysl v ČR jen do těchto ekologických opatření vložil cca 3,5 mld. Kč.

Potřeba přehodnotit nereálné cíle

Dosavadní výroba, distribuce a užití níz-

kokoncentrovaných směsí biopaliv s fosilními palivy v dopravě probíhá bez závažných technických problémů už prakticky deset let. Motoristická veřejnost si na ně zvykla. Zrovna tak dodavatelé pohonných hmot na trh v letech 2014 až 2016 splnili nebo splní povinnost snížit emise skleníkových plynů ze spalování PHM o 2 % a objemovou biopovinnost náhrady fosilní složky pro benzin 4,1 % a motorové nafty o 6 %. Pro petrolejářský průmysl to však znamenalo vložit do nových technologií investiční náklady odhadované ve výši cca 0,8 mld. Kč, které se musely promítnout do hospodaření společností a v menší míře i do maloobchodních cen pohonných hmot. To je však náš další příspěvek k ochraně ovzduší.

Splnění náhrady fosilních paliv energií z obnovitelných zdrojů v objemu 10 % a snížení emisí ze spalování pohonných hmot o 6 % v roce 2020 dle naší analýzy je však úkol v dnešní situaci aktuálních podmínek na trhu prakticky neřešitelný.

Do budoucna členové ČAPPO považují za perspektivní spíše vyspělá biopa- ➔

BlueMaster®

Tankování AdBlue® z jedné nádrže pro všechny...

PETROL
PARTNER



**LÍDR
V INOVACÍCH**

Vánoční dárek



Kingspan Environmental - organizační složka | Pražské Předměstí | Habrmanova 166/26
500 03 Hradec Králové | Czech Republic | Tel.: +420 725 114 555 | Fax: +420 491 619 006
titancz@kingspan.com | www.kingspantitan.com

➔ liva na bázi chemicko-petrochemické-
ho zpracování nepotravinářské biomasy
a bioodpadů. Jejich masovějšímu využití
ale brání bilance zdrojů, realizace náklad-
ných technologií a absence pevných a jas-
ných legislativních pravidel.

Z toho plyne potřeba přehodnotit cíl
náhrady 10 % fosilních paliv z obnovitel-
ných zdrojů. Kompetentní orgány nemo-
hou nechat plnění cíle jen na petrolejář-
ském průmyslu. Je také k diskuzi otázka
zreálnění cíle stanovením nových technic-
kých podmínek směřujících k splnění cíle.

Petrolejářský průmysl také volá po
zreálnění cíle snížení emisí o 6 % v roce
2020 úpravou legislativou stanovených
podmínek, které jednoznačně svazují
ruce vědeckotechnickému pokroku v pe-
trolejářských technologiích a ohrožují
ekonomickou stabilitu odvětví. Řešení
vidí v uvolnění či odstranění legislativních
podmínek pro plnění povinnosti, rozší-
ření okruhu povinných osob a stanovení
nových pravidel pro výpočet emisí paliv
např. na bázi spotřeby paliv a technolo-
gického řetězce jejich výroby a změny
pravidel a jednotek emisí pro hodnocení.
Bez revize je cíl snížení emisí o 6 % jen
pro dodavatele benzínu a motorové naf-
ty dnes nereálný a pro jejich ekonomiku
zničující.

Cesta ke splnění úspory emisí do roku 2019

V letošním roce ČAPPO s ohledem na
nové legislativní skutečnosti vycháze-
jící ze směrnic Evropského parlamentu
a Rady 2015/652/ES a 2015/1513/ES a situ-
aci na trh novelizovalo Plán technických,
obchodních ekonomických a legislativ-

ních opatření, které povedou ke splnění
úspory emisí do konce roku 2019:

- zajistit výrobu a dovoz biopaliv s cer-
tifikovanými nízkými emisemi; v přípa-
dě bioetanolu nejvíce 32 g CO₂ ekv/MJ
a FAME 35 g CO₂ /MJ, což je dostatečné
pro splnění aktuálních povinností; pro
následující období jsou však nutné ještě
nižší hodnoty
- v letech 2019 až 2020 zahájit plošnou do-
dávku motorových benzinů v kvalitě E10
na tuzemský trh a vyvinout úsilí k obnově
autoparku osobních vozidel
- vyrábět motorový benzin a motorovou
naftu na hranici maximálně přípustného
objemu biosložky ve smyslu evropských
technických norem
- prodej LPG a CNG na čerpacích stanicích
zahrnout do vykazování snížení emisí,
což je závislé od dohody provozovatelů
sítí čerpacích stanic a prodejců LPG a CNG
- podle výsledku pilotního projektu reali-
zovat prodej BNG pro dopravní účely
- vyhlásit grant nebo jinou formu státní
podpory zavedení výroby vyspělých bi-
opaliv
- obnovit ekonomickou nebo daňovou
podporu prodeje paliv typu SMN 30,
B100 a E85 a současně podpořit výrobu
spalovacích motorů schválených pro ten-
to sortiment paliv
- ekonomicky podpořit obnovu autoparku
vozidel.

Další tři desetiletí dominance fosilních paliv

Petrolejářský průmysl umí vlastními sila-
mi snižovat výsledné emise čistých paliv
a snižovat spotřebu fosilních paliv rafi-
nénskými technologiemi, ať je to snižová-
ním energetické náročnosti jejich výroby,
nebo zjednodušením technologického
řetězce jejich výroby a dalšími opatření-
mi. To lze považovat za další cestu celko-
vého snižování emisí z dopravy ve smyslu
pařížské konference ke klimatu nejen pro
dnešek, ale i do budoucna.

V dlouhodobém pohledu si je třeba
uvědomit, že minimálně ještě 20 až 30 let
budou na trhu pohonných hmot domi-
novat fosilní motorová paliva a jejich spotře-
ba ve světě bude s ohledem na zlepšování
hospodářské situace v rychle se rozvíje-
jících zemích Asie, Jižní Ameriky a Afriky
růst. Aby snižování emisí z dopravy bylo
efektivní, je třeba emise řešit komplex-
ně, nediskriminačně a efektivně. Cestou
k tomu je především snižování spotřeby
fosilních paliv ve všech typech dopravy
a energetiky a využití skutečně obnovi-
telných zdrojů, které jsou k dispozici, a to
tam, kde to je efektivní. To však před-
stavuje státní správou koordinovanou
spolupráci petrolejářského průmyslu, au-
tomobilového průmyslu, energetiky a ze-
mědělství. Vyzýváme proto kompetentní
orgány Evropského parlamentu a Rady
a České republiky, aby se situací podrob-
ně zabývaly a přehodnotily stanovené cíle
tak, aby byly ambiciózní, ale reálné, a ni-
koliv likvidační pro petrolejářský průmysl.

■ PR ČAPPO

FOTO: Tomáš Mikšovský

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 (17 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

Ideální řešení pro vnitropodnikové tankování od Tokheimu!

TOKHEIM
PROFLEET

PETROL
PARTNER



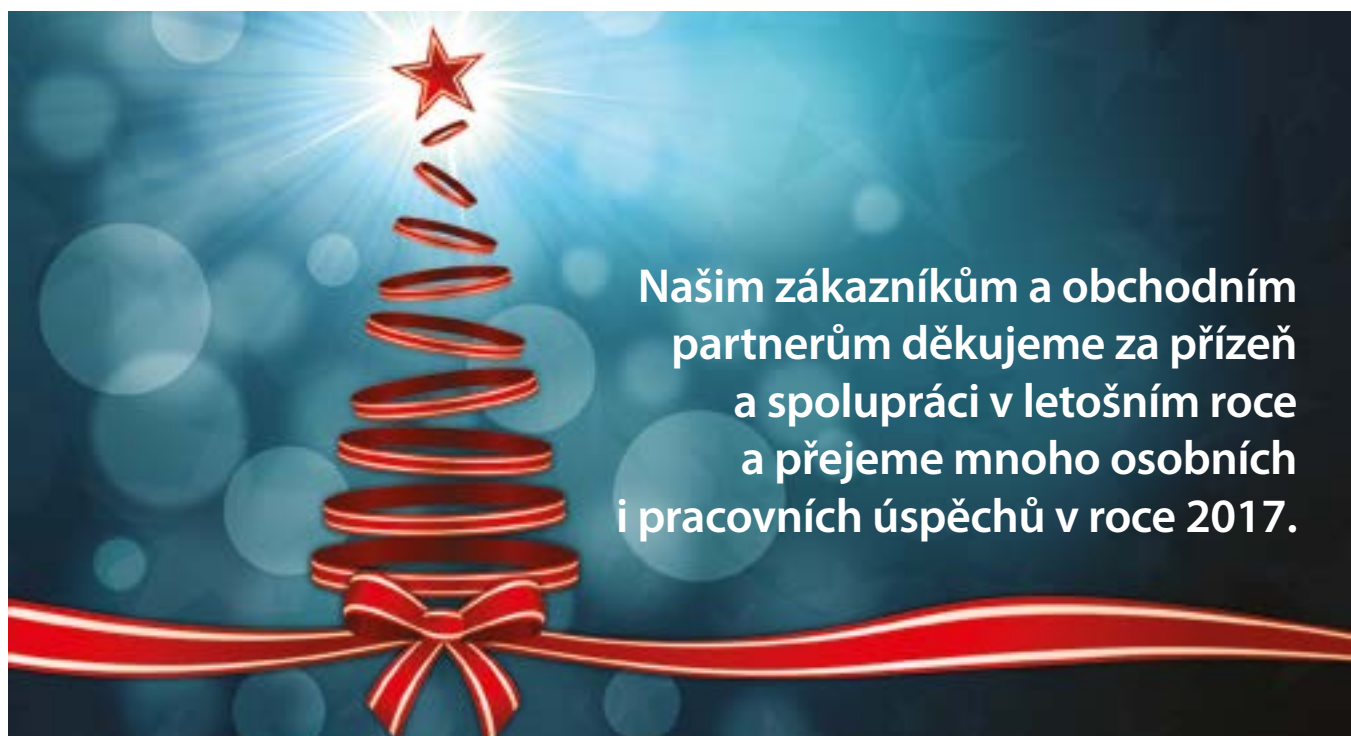
www.moje-benzinka.cz

Tokheim Acis s.r.o.

e-mail: info@tokheimservices.cz

tel: 271 073 201

www.moje-benzinka.cz



Naším zákazníkům a obchodním
partnerům děkujeme za přízeň
a spolupráci v letošním roce
a přejeme mnoho osobních
i pracovních úspěchů v roce 2017.

Unipetrol přichází s UIC

Ke konci roku 2016 začne společnost Unipetrol RPA publikovat UIC (Unipetrol Index Czech) pro český trh pohonných hmot.



UIC zobrazuje aktuální cenovou hladinu pohonných hmot včetně všech zákonných daní, vyjma DPH v korunách za každý m³ (1000 litrů). Vztahuje se k teoretické velkoobchodní transakci založené na předpokladu plného vytížení kamionu z jednoho výdejního terminálu. UIC bude odrážet nejen vývoj ceny na světových

a evropských trzích, směnných kurzů, ale i změny, které se uskuteční v české legislativě, a stejně tak dostupnost produktů v regionu.

Unipetrol RPA bude aktualizovat index UIC každý pracovní den, což znamená, že cena bude platná od půlnoci pracovního dne do půlnoci následujícího pracovního dne.

Cenová hladina UIC bude pro jednotlivé produkty publikována na webových stránkách společnosti. Bude tedy dostupná široké veřejnosti.

UIC je primárně určen pro velkoobchodní zákazníky, kteří podepíší s Unipetrolelem od 1. 1. 2017 nový typ smlouvy. Nicméně zkušenosti z okolních zemí ukazují, že tento typ indexu poskytovaný výrobci daných zemí je dále používán obchodníky na tomto trhu ke stanovení cen pro většinu uzavíraných transakcí. To je obzvláště komfortní pro širokou veřejnost, státní a veřejné instituce, které mohou UIC využít jako referenční hladinu pro dlouhodobé smlouvy na základě veřejných zakázek.

Zástupci Unipetrol RPA věří, že tímto krokem přispějí ke zvýšení cenové transparentnosti, dostupnosti informací a bezpečnosti subjektů obchodujících na velkoobchodním trhu.

■ PR Unipetrol RPA

KÄRCHER

makes a difference



FLEXIBILNÍ, RYCHLÁ A SPOLEHLIVÁ

Nová portálová mycí linka CB 3.

Flexibilní může být i rychlý. Rychlý může být i úsporný. A úsporný může být flexibilní. Tyto tři vlastnosti se spojují u zařízení CB 3 do jedné portálové mycí linky, která nenechá žádné přání nesplněné. Kärcher – to je rozdíl.

www.karcher.cz



**Děkujeme všem obchodním partnerům
za úspěšnou spolupráci v roce 2016,
přejeme klidné prožití svátků vánočních
a hodně úspěchů do nového roku.**

Tým Adast Engineering, s.r.o.



PETROL
PARTNER



**TRADIČNÍ
ČESKÝ
VÝROBCE
ČERPACÍ
TECHNIKY**

Perspektivy rozvoje LNG

Spotřeba LNG pomalu stoupá, Česko stojí na startovní čáře



Celosvětové zásoby zemního plynu jsou výrazně větší než zásoby ropy a zkapalněný zemní plyn (LNG) jako palivo má dosáhnout do roku 2035 významného podílu v silniční dopravě. U nás je ovšem tento alternativní zdroj energie na úplném začátku.

Vyšší spotřeba, nižší cena

Zkapalněný zemní plyn se poslední dobou stává komoditou, a to hlavně díky tomu, že jej lze relativně snadno dopravit do všech koutů světa. K tomu se navíc objevují nová ložiska a nové přepravní kapacity. Tyto možnosti ovlivňují a vyrovnávají ceny, které ještě nedávno byly v jednotlivých regionech různé. V roce 2015 mimochodem ceny LNG významně klesly, na čemž se podepsala samozřejmě levná ropa, ale také slabá poptávka a převis nabídky zemního plynu. Zatímco rok předtím byla průměrná cena 6,4 dolaru za tis. BTU (britská termální jednotka), loni to bylo jen 4,4 za tis. BTU.

Přestože přetrvával převis nabídky nad poptávkou, objem obchodu s LNG loni stoupl o 2,5 %. Růst dovozu LNG ohlásila Čína i Evropa, trh s LNG měl stoupající tendenci i na Blízkém a Středním východě. Pokles naproti tomu zaznamenali v Japonsku, Jižní Koreji a Latinské Americe. Slibně se rozvíjel obchod se zeměmi Středního východu, jmenovitě s Egyptem, Jordánskem a Pákistánem. Tyto země loni spotřebovaly 5,5 mil. tun plynu. Dodávky byly především určeny pro spotový trh nebo pro dodávky plynu na základě krátkodobých smluv.

Na starý kontinent bylo loni dodáno celkem 5,1 milionu tun LNG, což je

o 15,8 procent více než v roce 2014, nicméně 2,4 mil. tun bylo zároveň reexportováno. Zvýšení dovozu bylo dosaženo především díky dodávkám z Kataru do Velké Británie. Celoevropská spotřeba zemního plynu (37,6 mil. tun) se tím vrátila k hodnotám kolem roku 2005, kdy se spotřebovalo 36 mil. tun. Z pohledu následujících deseti a více let se můžeme na trh se zkapalněným zemním plynem dívat pozitivně. Rozvoj a významný nárůst objemu obchodu se očekává v Asii, hlavně na největších trzích, jako je Čína nebo Indie, pozornost také zřejmě přitáhne Írán, který by se měl stát významným exportérem.

Nové terminály rostou

U protinožců se loni zvýšil objem dodávaného plynu o 5,8 mil. tun a naplno se těžilo také v Indonésii. Uvedené skutečnosti pomohly ke zvýšení obchodu o 10 mil. tun. Jenom pacifická oblast poprvé v historii prodala 100 mil. tun LNG. Naproti tomu se snížil o bezmála pět procent objem těžby v Alžírsku, slabší dodávky kvůli technickým problémům byly z Trinidadu a Angoly. V roce 2015 se také očekávalo zahájení pěti významných projektů v rámci rozvoje LNG v Africe a Kanadě. Co se týče Afriky, rozhodnutí padlo pouze v Kamerunu. V Kanadě naopak vzniklo hned několik projektů o celkové kapacitě 340 mil. tun. Většina se týká západního pobřeží. Jeden projekt čeká na schválení vládou ohledně vlivu na životní prostředí (Pacifik Northwest LNG 12 mil. tun), projekt LNG Canada dostal povolení k výstavbě a licenci na 40 let a další projekty jsou v závěrečné fázi projektové přípravy.

V USA si terminál na Aljašce požádal o prodloužení licence do roku 2018, rozhodnuto je také o projektech Sabine Pass, Corpus Cristi, Freeport. V celkovém součtu byly na začátku letošního roku ve výstavbě projekty, které by měly přinést až 62 mil. tun. Nelení se ani v Rusku, kde se pilně pracuje na dokončení terminálu Jamal LNG, který má být spuštěn nejpozději v roce 2019. Odtud bude kapalný zemní plyn transportován ledoborci do Asie a Evropy.



LNG Terminal Hammerfest Norsko 2.

Zkraje roku 2016 statistiky tvrdily, že je celosvětově v provozu 449 tankerů na přepravu LNG. Toto číslo zahrnuje také 23 plovoucích terminálů, ale i 28 lodí s kapacitou nižší než 50 000 m³. Většina lodí není starší než 10 let, jejich průměrná přepravní kapacita se pak pohybuje v rozmezí 90 až 170 tis. m³. Celkové přepravní kapacity tak ke konci roku 2015 dosáhly součtu 63,3 mil. m³.

city tak ke konci roku 2015 dosáhly součtu 63,3 mil. m³.

Silniční doprava se rozvíjí

Hodně nákladních automobilů na LNG využívají v Číně, USA, ale také v Austrálii, Evropa však na tento trend přes proklamace politiků o životním prostředí a modrých koridorech reaguje opatrně. Vlnu prvního požitavky po LNG nastartoval přechod na emisní normy Euro 6, které zpřísňují limity z hlediska oxidů dusíku, což je pro vznětové motory nedorěšený problém, i když systémy SCR na kapalinu AdBlue již dosáhly velkého pokroku.

Jenže úspora provozních nákladů ve srovnání s motory na motorovou naftu představuje mezi spedičními firmami poměrně silný argument, a tak jsou na evropském kontinentu ročně registrovány stovky těžkých tahačů na LNG. Kamiony s pohonem na LNG má v nabídce například italské Iveco nebo švédské Volvo, stejně koncipované modely pak představila i Scania a v plánu je má vyrábět i MAN nebo Mercedes. Úspěšně se již LNG využívá ve vozových parcích technických služeb nebo chladírenských aut, kde kapalný plyn slouží nejen k pohonu, ale také jako chladicí médium. Pozitivní synergie LNG v silniční do- ➔



Australská cisterna na distribuci kapalného zemního plynu.

➔ právě již dávno využívají mnohé globální společnosti. Mezi nimi najdeme i známé značky jako DHL, Tesco, UPS či Coca-Cola.

Využití kapalného zemního plynu profesionály však předpokládá také plně funkční infrastrukturu pro jeho skladování, distribuci i tankování. A právě v tomto ohledu zatím situace v Evropě růžová není. Nákladní automobily na LNG provozují zatím ve Skandinávii, Španělsku, zemích Beneluxu, Velké Británii nebo Turecku. Otázka využití LNG k pohonu nákladních automobilů v České republice byla otevřena teprve loni a o LNG se píše také v Národním akčním plánu čisté mobility. Podle něj by mělo jezdit u nás do roku 2030 asi 1300 LNG vozidel.

V Evropě bylo do začátku roku 2015 provozováno okolo 80 LNG stanic, letos jich mělo vyrůst dalších padesát. Aby se však mohla dálková nákladní doprava na LNG rozšířit napříč celou Evropou, musí být tato síť ještě více rozšířena. Hlavně kvůli tomu vznikl i projekt tzv. Modrých koridorů, které by měly nabízet, mimo jiné, síť LNG stanic pro nákladní dopravu a autobusy. V rámci toho existuje samozřejmě také plán na vybudování dvou až tří LNG



Kryogenní nádrž kamionu na LNG.

stanic na území Česka a Slovenska. Nápadu se už loni chopila firma Vemex, která má v ČR síť plnicích stanic na CNG, a kterou z částí vlastní ruský Gazprom, z části pak nadnárodní energetická firma General Energy (GEEN). Firma Vemex měla první stanici postavit do konce roku 2016, ale zatím je ticho po pěšině a zřejmě se čeká, kdy se k tomuto kroku odhodlají akcionáři.

■ TEXT: Jiří Kaloč
FOTO: archiv

Co je LNG a jaké přináší výhody

LNG neboli Liquefied Natural Gas je zemní plyn ve zkapalněné formě. Zemní plyn se začal zkapalňovat proto, aby byl schopný transportu. Jenže zkapalnění je energeticky náročný proces, což energetickou bilanci zemního plynu zásadním způsobem snižuje, i když samotný zemní plyn je hned po ropě druhé energeticky nejvýdatnější palivo. Podle indexu EROI (Energy Returned on Energy Invested) má LNG hodnotu 8, zatímco zemní plyn 20 a ropa z Blízkého východu dokonce 30. Jenže jak po silnici, tak lodí může být zemní plyn dopravován pouze ve zkapalněné formě. Celkem logicky se tedy zrodil nápad využít LNG přímo jako palivo pro zážehové motory. První pokusy s využitím této kapaliny k pohonu spalovacích motorů se datují do 50. let minulého století, kdy v SSSR zkoušeli na LNG traktory. Dnes je LNG nejvíce využíváno v silniční nákladní dopravě a uvažuje se i o autobusech. LNG zaujímá asi 600krát menší objem než samotný zemní plyn, oproti CNG se jeho objem zmenší třikrát. Se stejnou nádrží tudíž automobil na LNG ujede třikrát delší trasu na jedno natankování než na CNG.

Plnicí stanice LNG v Německu.



BMP 4000 / CNG

ELEKTRONICKÉ VÝDEJNÍ STOJANY NA STLAČENÝ ZEMNÍ PLYN



PF 2017

Děkujeme Vám za spolupráci v končícím **roce 2016**
a přejeme **vše nejlepší v roce 2017.**

**SPEED
CZECH
SERVICE**

QSERVIS

TATSUNO EUROPE, a.s.

Pražská 2325/68, 678 01 Blansko, Česká republika

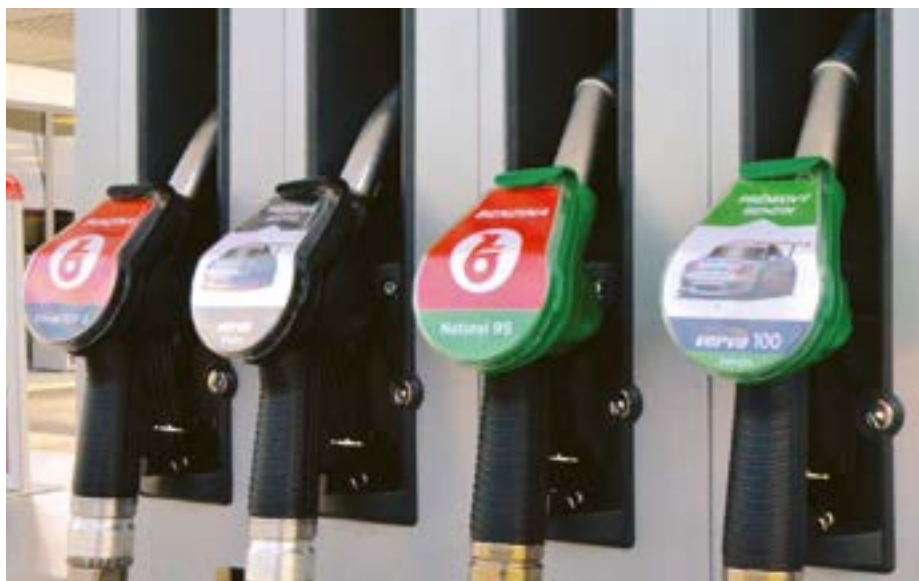
P: +420 516 428 411 / **F:** +420 516 428 410 / **E:** info@tatsuno-europe.com

www.tatsuno-europe.com

Značení pohonných hmot

Dobrá zpráva pro řidiče: EU zavádí jednotné značení pohonných hmot

V příštím roce čeká na provozovatele čerpacích stanic nová povinnost. Podle nové celoevropské normy se změní označení prodáváných motorových paliv.



Cílem sjednocení je transparentnost napříč EU

Motoristé tankující u českých čerpacích stanic se začnou během roku 2017 setkávat s novým označením vydávaných pohonných hmot. Nový systém značení prodáváných pohonných hmot na čerpacích stanicích vychází z evropské normy. Cílem je sjednotit označování různých druhů pohonných hmot ve všech členských státech EU.

Nová evropská norma EN16942, která nedávno vešla v platnost, zavádí jednotné značení motorových paliv napříč celou EU. V příštím roce tak můžeme očekávat, že se na stojanech českých čerpacích stanic začne objevovat nové označení benzínu, nafty i dalších paliv. V tuto chvíli se zpracovává transpozice evropské normy na českou verzi, a na její finální podobu si budeme muset ještě nějaký čas počkat, než se vyřeší podané připomínky. Odborníci očekávají, že se změny projeví v půlce roku 2017. „Musíme vyčkat na schválení české normy. Očekávám, že bychom se s novými symboly mohli po-

stupně setkávat ve druhé polovině roku 2017 a v roce 2018,” uvádí Václav Loula, vedoucí pracovní skupiny Paliva a maziva České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO).

Jednoduchý princip

Princip nového značení paliv bude poměrně jednoduchý. Každý typ paliva bude značen určitým geometrickým obrazcem. U benzinových paliv je to kruh, u dieselových čtverec a plyná paliva představuje čtverec stojící na vrcholu. Uvnitř každého obrazce je pak písmeno označující typ paliva a číslo uvádějící maximální procentuální podíl biosložky, v případě plyných paliv již známé typové označení (CNG nebo LPG).

Pro benzinová paliva bude použito písmeno E, u nafty to bude písmeno B. Dnešní Natural 95 tak bude značen jako E5, popřípadě v budoucnu E10 a nafta B7. Logicky pak bude navazovat označení pro vysokokoncentrovaná paliva E85, B30 i B100.

„Logika grafického značení je pro moto-

risty jednoduchá, a proto očekávám, že bude veřejností přijata bez problémů,” podotýká Václav Loula. Značení se objeví jak u výdejních stojanů čerpacích stanic, tak i u nádrží nových automobilů. Pokud tedy bude motorista mít od výrobce vozu pod víčkem nádrže napsáno například E5, bude si jistý při tankování, která výdejní pistole je pro výdej příslušného paliva určena.

Marketingové názvy norma nezakazuje

Neznamená to ale, že například normované označení E5 nahradí stávající zaběhnuté označení Natural 95 nebo v případě B7 dále nebude možné uvádět názvy nafta či diesel, na které si již zákazníci navykli. Norma totiž jakékoliv další komerční označení nezakazuje.

Spotřebitelé by se však díky novému značení měli lépe orientovat v často velmi širokém a pestrém sortimentu paliv s různými obchodními názvy především při tankování v zahraničí. Řidičům totiž odpadne současný a docela častý problém při tankování u čerpacích stanic mimo domovinu, kdy musí rozlousknout hádanku, jaképak palivo se ve skutečnosti často pod velmi atraktivním marketingovým názvem ukrývá.

Prodejci motorových paliv se tedy nemusí obávat, že by museli přestat používat stávající a mezi zákazníky již známé brandy zejména aditivovaných a prémiových paliv. Norma totiž nezakazuje jakékoliv další označení. Normové označení bude samozřejmě závazné, ale prodejcům paliv není bráněno používat jakékoliv další komerční názvy. Některé z původních návrhů normového značení, například závazné barvy pro různé typy paliv, byly naštěstí brzy odmítnuty,” dodává Ivan Indráček z SČS.

■ AUTOR: Tomáš Mikšovský

FOTO: autor



rozlišení
READY TO USE vs. koncentrát

označený typu

barevné rozlišení typu
(koresponduje s barvou antifreeze)

další rozlišení koncentrace

NOVÉ OBALY COYOTE ANTIFREEZE

- atraktivní design přitáhne pozornost vašich zákazníků
- ergonomický tvar usnadní manipulaci a nalévání
- grafické prvky na etiketě přehledně informují o druhu a koncentraci



COYOTE

www.coyote.cz

Koncesionářské poplatky



Platíte řádně koncesi za televizi a rozhlas?

Řada provozovatelů čerpacích stanic v průběhu posledních tří měsíců obdržela do své elektronické schránky výzvu k placení koncesionářských poplatků za příjem televizního a rozhlasového vysílání. Vzhledem k tomu, že v této oblasti koluje mezi lidem českým celá řada fám, následně si ukážeme, jak je to s povinnostmi platit koncesionářské poplatky.

Platí se za každý přijímač

Televizní poplatek činí 135 Kč měsíčně, za rozhlas 45 Kč a ročně to dělá celkem 2 160 Kč, přičemž pokuta za nepřihlášení k tomu přidá dalších 10 000 Kč. Přihlášku k platbě je možno získat na poště, nebo ji podat prostřednictvím online formuláře na webu České televize a Českého rozhlasu.

Pokud firma je vlastníkem přijímače, má povinnost tyto poplatky platit. Podle § 3 zákona 348/2005 Sb. o rozhlasových a televizních poplatcích platí, že „poplatníkem rozhlasového poplatku je fyzická osoba nebo právnická osoba, která vlastní rozhlasový přijímač“ a „poplatníkem televizního poplatku je fyzická osoba nebo právnická osoba, která vlastní televizní při-

jímač“. Poplatník, jenž je fyzickou osobou, která je podnikatelem, platí rozhlasový nebo televizní poplatek z každého rozhlasového nebo televizního přijímače, který používá k podnikání nebo v souvislosti s ním.

To ale neznamená, že když jako pronajímatel vybavíte své tři čerpací stanice televizním či rozhlasovým přijímačem a tyto stanice následně pronajmete, že musíte poplatky platit trojnásobné. Zákon totiž pokračuje v dodatku, který říká, že „jestliže televizní či rozhlasový přijímač drží nebo z jiného právního důvodu alespoň jeden měsíc užívá fyzická osoba nebo právnická osoba, která není jeho vlastníkem, je poplatníkem tato osoba.“ (Držba je přitom v § 129 občanského zákoníku definována

tak, že „držitelem je ten, kdo s věcí nakládá jako s vlastní nebo kdo vykonává právo pro sebe.“). Jinými slovy, pokud přijímač sice patří provozovateli sítě čerpacích stanic, ale začne jej užívat nebo držet po dobu delší než 30 dnů někdo jiný, přechází tím povinnost platit koncesionářské poplatky na něj. Zde je třeba si uvědomit, že provozovatel čerpacích stanic je zodpovědný i za přístroje, které si na pracoviště donesla obsluha! Stejný přístup uplatňují i výběrčí poplatků za autorská práva (OSA, Intergram).

Souvislost výběru poplatků s odběrem elektřiny

Předpis říká, že „jestliže je fyzická osoba nebo právnická osoba, která není přihlá-

šena v evidenci poplatníků rozhlasového poplatku nebo v evidenci poplatníků televizního poplatku, odběratelem elektřiny připojeným k distribuční soustavě, považuje se za poplatníka rozhlasového a televizního poplatku s povinností platit, pokud Českému rozhlasu nebo České televizi po jejich písemné výzvě neoznámí písemným čestným prohlášením opak, a to s účinností od marného uplynutí lhůty 30 dnů ode dne doručení této výzvy.“

Jinými slovy, provozovatelé vysílání zkoumají seznamy odběratelů elektřiny, a když zjistí, že zde figuruje jméno, které se nenachází na seznamu plátců koncesionářských poplatků, pošlou na toto jméno výzvu k jejich (do)placení. Pronajímateli ale v takovém případě stačí prokázat, že uživatelem přijímače je nájemce a tím se placení poplatků z tohoto přijímače zproští.

Pozitivní zprávou na závěr je fakt, že pronajímatel nemá nikdy povinnost kontrolovat, zda se nájemce k placení koncesionářských poplatků přihlásil a zda je platí. Tuto kontrolu provádějí provozovatelé vysílání sami a sami potom také udělují nepříteli příslušné pokuty.

Platí se i za reklamní monitory?

V současnosti řada čerpacích stanic používá jako reklamní medium (POS) velkoplošné monitory, které v současnosti výrobci vybavují i pro příjem rozhlasu a televize (bohužel aniž o tom sám provozovatel ví). POS je využíván výhradně pro zobrazení marketingových sdělení – ceníků, reklam, firemních prezentací. Zobrazovací panel zcela pochopitelně není fyzicky připojen na zdroj signálu, obraz je generován z flash paměti prostřednictvím softwaru, který je jeho standardní součástí. Je i takové zařízení považováno za přijímač? Jak nám sdělila vedoucí evidence z Odboru obchodu a rozhlasových poplatků Českého rozhlasu Kateřina Dlesková: „Podle §2 odst. 1 Zákona č. 348/2005 o rozhlasových a televizních poplatcích a o změně některých zákonů, v platném znění, se koncesionářský poplatek platí ze zařízení technicky způsobilého k individuálně volitelné reprodukci rozhlasového či televizního vysílání, je-li šířeno prostřednictvím zemských rádiových vysílacích zařízení využívajících rádiové kmitočty vyhrazené pro šíření a přenos

rozhlasového nebo televizního vysílání, družic nebo kabelových systémů.“ A pozor! Toto zařízení se považuje za přijímač i v případě, že si jej poplatník upraví k jinému účelu. Generální pardon pro monitory s reklamou nelze tedy očekávat. Kontrolní orgány by ale měly být schopny na místě posoudit specifické případy postižené nepřiměřenou tvrdostí zákona. Pokud se evidentně monitory (přestože obsahují i tuner) nevyužívají pro příjem televizního či rozhlasového vysílání, měli by si kontroloři zachovat lidskou tvář a v těchto naprosto jasných případech přimhouřit oko.

Zbývá jen doplnit, že za přijímač ve smyslu § 2 odst. 1 Zákona se považuje např. rádio, radiobudík, autorádio, mini/mikro věž, počítač/notebook s FM/DVB-T tunerem, televize se set-top-boxem nebo tunerem pro příjem digitálního vysílání DVB-T/S/C nebo televize s příjmem programů kabelové TV, pokud umožňují příjem rozhlasového či televizního vysílání.

■ AUTOR: Tomáš Mikšovský
FOTO: autor

iWash®
complete wash systems

Společnost iWash poskytuje na českém trhu kompletní služby, které zahrnují technologie a produkty pro mytí osobních a nákladních automobilů či autobusů.

portálové mycí linky



samoobslužné mycí boxy



chemické produkty



Nabízíme:

- portálové mycí linky
- samoobslužné mycí boxy
- chemické produkty
- vyhotovení technologického a stavebního projektu
- dodávku a instalaci zařízení
- servis
- možnost profinancování

www.iwash.cz

Na návštěvě

Mytí v centru komerční zóny



Začátkem letošního listopadu spustila do provozu společnost Wash Me velkokapacitní centrum ručního tlakového mytí v komerční zóně Čestlice u Prahy. Myčka je vybavena špičkovou bezkontaktní technologií vysokotlakého mytí na bázi mikroprášku od německého výrobce Ehrle.

Na parkovišti u Albertu

V centru jedné z největších komerčních zón ve střední Evropě, která se nachází v Čestlicích na jihu Prahy u D1, zahájila provoz linka ručního tlakového mytí. Jako návštěvník obrovitého areálu, který sem nezajíždí pravidelně za nákupy, jsem musel po vnitřní páteřní čtyřproudové komunikaci s několika světelnými křižovatkami obezřetně projíždět, abych novou myčku nepřehlédl v pestrobarevné mozaice všemožných obchodních domů s rozlehlými parkovišti, prošíkovaných různými billboardy, reklamními poutači a vlajkami, pod kterými se za nákupy proplétají mezi stovkami stojících či projíždějících aut tisíce lidí.

Myčka se nachází v samém centru obchodní zóny, na parkovišti obchodního domu Albert. Linka tvořená šesti boxy s uprostřed umístěnou technologickou buňkou společně s pracovištěm následné údržby s šesti vysavači navazuje těsně na stávající čerpací stanici s portálovou myčkou

v barvách supermarketu Albert. Dalo by se říci, že ruční mytí vhodně doplňuje nabídku služeb motoristům, ale porovnáním úrovně

čistoty jako by se nový provoz ručního mytí trochu vymezoval vůči stávající benzinové pumpě s myčkou, jež plní spíše úlohu marke-



tingového prostředku pro podporu prodeje potravin a spotřebního zboží v supermarketu holandské společnosti Ahold.

Rekordní doba od projektu k realizaci

Společnost Wash Me na začátku roku vybírala z několika konkurenčních nabídek na dodávku ruční tlakové myčky na klíč a nakonec padla volba na společnost Ehrle Česká, zástupce německé rodinné firmy Ehrle, přestože její cena nebyla zdaleka nejnižší. Budoucí provozovatelé v oboru autoumývárství neměli totiž hlubší zkušenosti, a proto přednost dostala komplexita dodávky se zajištěním veškerých služeb a nemalou roli hrála i obecně známá velmi dobrá pověst německých výrobců, zejména pokud se jedná o spolehlivost a výkon. Hlavním argumentem ale byla doslova rekordní doba od zahájení projektu do předání myčky do provozu.

Společnost Ehrle Česká standardně svým zákazníkům nabízí veškeré služby počínaje zpracováním projektové dokumentace včetně inženýrské činnosti až pro předání hotového díla na klíč. Tak tomu bylo i v Čestlicích, Ehrle s investorem začali v únoru projekt připravovat, následovalo zajištění vydání územního souhlasu podle par. 96 Zák. 183/2006 Sb. stavebním úřadem v Čestlicích, na jehož základě se zahájila stavba myčky, která od prvního kopnutí po zahájení provozu trvala 65 dní.

Technologie a mycí komponenty, které firma Ehrle vyrábí, společně se separátorem hrubých nečistot a odlučovačem ropných látek zajišťují před vstupem do městské kanalizace požadované parametry odpadních vod. Proto není nutné investici zatížit dodávkou čistírny odpadních vod a navíc se výrazně zjednoduší a urychlují příslušné povolovací procesy (odpadá vodoprávní řízení s vydáním povolení stavby a provozu vodního díla). Samotnou stavbu myčky urychluje modularita. Převážná většina technologických komponent je ve výrobě předem zkompletována a nainstalována do technologického kontejneru. Ten se společně s montovanou ocelovou konstrukcí přestřešení příkotví na základovou desku vytvořenou z prefabrikovaných betonových podlah mycích boxů s integrovaným vodním topením. Díky tomu, že myčky Ehrle jsou stavebníci a nepotřebují žádné ➔



➔ základy, není tudíž pevné spojení se zemí, a proto jsou také ve většině případů ze strany stavebních úřadů posuzovány jako výrobek plnící funkci stavby.

Vstřícná cenová politika

Otázkou na samém počátku bylo dimenzování kapacity myčky a stání s vysavači, které nakonec vyústilo v Česku nepříliš obvyklý počet šesti pracovních stání namísto běžně realizovaných čtyř. Rozhodujícím kritériem byl průměrný počet zákazníků, který obchodní centrum v Čestlicích každodenně navštěvuje.

Díky vstřícné cenové politice, umocněné progresivní výší slev s čerpanou délkou mytí, si myčka velmi rychle získala své zákazníky. Velikou popularitu mezi pravidelnými zákazníky si získaly věrnostní čipové klíče umožňující mytí s výraznou slevou. Čipové klíče si zákazníci zakoupí v platebním automatu za zhruba 200 korun. Klíč funguje jako elektronická peněženka, kterou si zákazník nabije v tomtéž platebním automatu určitým kreditem, jež pak pohodlně čerpá na mytí či vysávání. Automat přijímá pouze hotovost, ale firma Ehrle má od příštího roku připravený nový platební systém zahrnující i akceptaci platebních karet.

Vysoce účinné mytí bez kartáče

V případě myčky v Čestlicích se jedná o systém „Modul Line“, kdy každé mycí stanoviště má své vlastní „srdce“, jinými slovy má svoje čerpadlo, svoje dávkování mycích prostředků. Vysokého mycího účinku je dosaženo ohřevem vody plynovým kotlem o výkonu 185 kW. Pracovní tlak čerpadel je 130 barů, teplota vody na výstupu z mycí pistole je na všech stanovištích v rozmezí 50–60 stupni



LAMELA® – nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společnost BrushTec®

Celsia. Myčka díky vysoké účinnosti bezesporu uspokojí nejnáročnější klienty vyžadující perfektní výsledek mytí dosažený v co nejkratší době.

Myčka v Čestlicích nabízí 4 mycí programy, mytí teplou vodou s mikropráškem Micro Powder Active Power Pearl (s doporučenou či průměrnou dobou mytí osobního vozu 2–3 minuty), následuje oplach studenou vodou (1–2 minuty), ošetření polymerovým voskem UltraProtection s teplou vodou (1–2 minuty), a na závěr oplach osmotickou vodou s leštičem (1–2 minuty). Přestože myčka umožňuje plně bezobslužný provoz, je stále přítomen asistent, který se stará o průběžné udržování čistoty v myčce a přilehlém okolí a je k dispozici zejména zákaznicím nejen se samotným mytím, ale pomáhá i zlomit všeobecně zakořeněnou potřebu zejména mužské části klientely – použít k mytí kartáč, který v brushless myčce samozřejmě chybí. Jelikož si řada zákazníků napoprvé ověřila vysokou účinnost mytí bez kartáče, je téměř jisté, že se sem zase brzy vrátí...

■ AUTOR: Tomáš Mikšovský

FOTO: autor



SoftCare Pro Classic Race

ATRAKTIVNÍ EDICE

Rychlost, když
ji potřebujete!

Krátké časy
programů
v mycí špičce.

WashTec Cz

U Trati 48, 100 00 Praha 10

e-mail: washtec@washtec.cz

web: www.washtec.cz

tel.: 274 021 231



PETROL
PARTNER

PORTÁLOVÉ MYCÍ LINKY KÄRCHER CB 3

**JEDNODUŠE, RYCHLE
A EKONOMICKY**



V oboru mytí osobních vozů je důležitá flexibilita, efektivita, rychlost a samozřejmě také perfektní výsledek. Portálové mycí linky Kärcher CB Line pro osobní vozy jsou typické snadnou obsluhou a dlouhou životností. Jsou jednoduché na údržbu a lze je konfigurovat přesně dle požadavků zákazníka. Díky nízkým provozním nákladům jsou tyto portálové mycí linky inovativním řešením a předpokladem pro vyšší zisk.

Portálové mycí linky Kärcher řady CB Line mohou být rozšiřovány o rozmanitou škálu příslušenství a vybaveny různými komponenty dle Vašich požadavků, ať již jde o CB 3, CB 5 nebo CB Takt. Vždy dosáhnete perfektního výsledku mytí v krátké době. Každá mycí linka řady CB Line funguje na jednoduchém principu: šetrná péče pro vůz – tvrdý boj proti nečistotám.

NEJVĚTŠÍ PŘEDNOSTI MYCÍCH LINEK CB 3

Šetrné mytí

Variabilní pohon a zdvihové motory střešního kartáče a střešní vysoušecí lišty zajišťují šetrný proces mytí vozu.

Optimální spotřeba

Přírozeně šetří přírodní zdroje: rozdělovač vody dávkuje vodu a čisticí prostředky v optimálním množství, které je potřebné pro dokonalé umytí vozidla.

Atraktivní design

Umožňuje každému provozovateli vytvořit vlastní personifikovaný vzhled dle požadavků pro jeho lokalitu. Společnost Kärcher nabízí širokou paletu designu.

Perfektní předčištění

Pro odstranění zbytků hmyzu a velmi intenzivního znečištění karoserie vozu.

Mytí kol

Několik volitelných způsobů mytí kol, které zajišťují dosažení velmi působivého výsledku mytí.

Optimální kopírování kontur vozu

Boční kartáče, které jsou buď vertikální nebo naklonené pod úhlem 15 stupňů, skvěle umyjí celé vozidlo od prahů až po jeho nejvyšší část.

Perfektní sušení

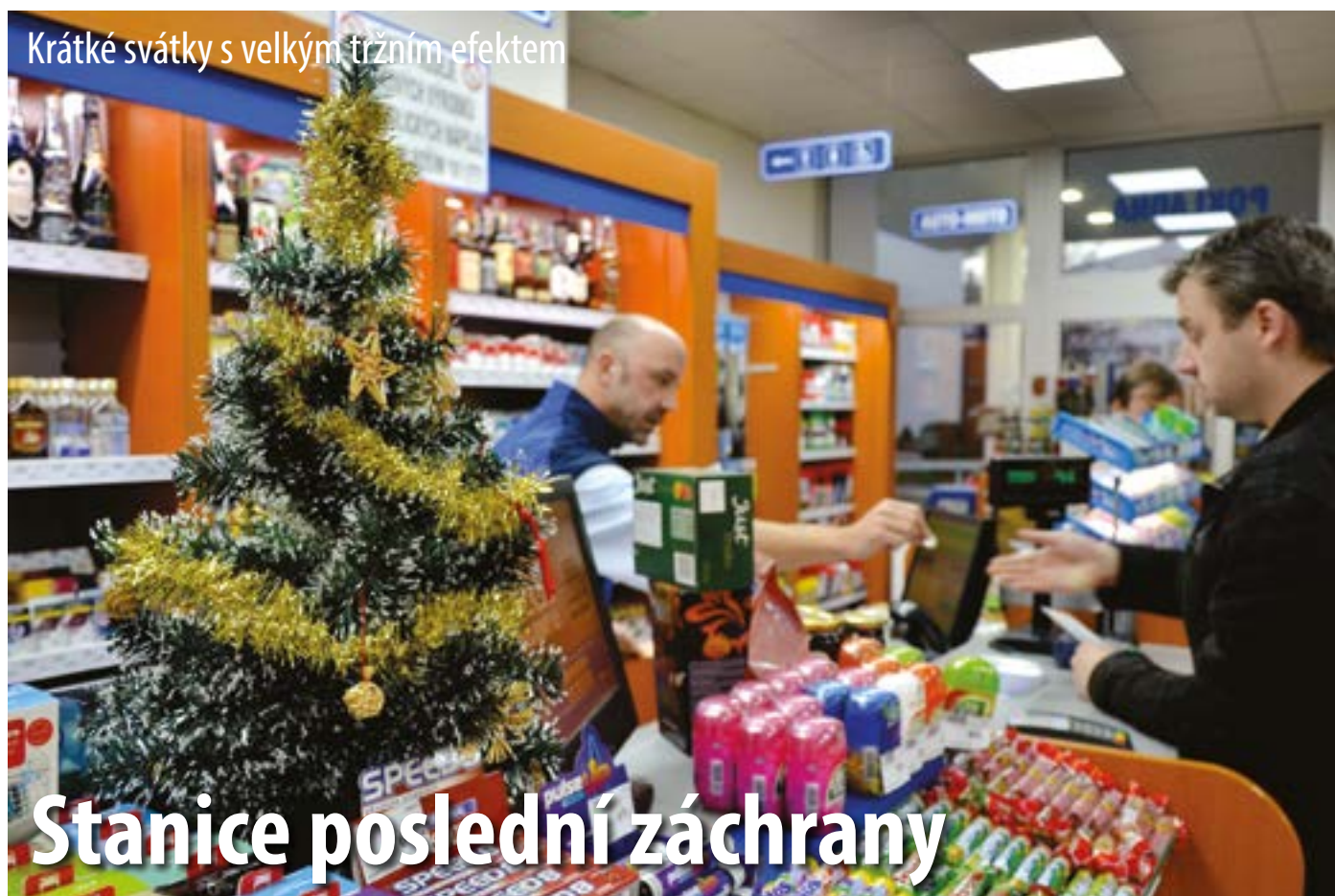
Perfektní celoplošné sušení díky dvěma odděleným bočním vysoušečům a naklápěné sušící střešní liště s otočnými lopatkami, která optimálně kopíruje kontury vozu, je zajištěno optimální vysušení celého vozidla včetně střechy vozidla.



Technické údaje		CB 3 23/3	CB 3 25/3	CB 3 28/3
Výška mytí	mm	2300	2500	2800
Výška zařízení*	mm	3215	3415	3715
Šířka zařízení**	mm	3350	3350	3350
Připojení čisté vody	l/min/bar	50 / 4-6	50 / 4-6	50 / 4-6
Příkon	kW	8	8	8
Napájení	~ / V / Hz	3 / 400 / 50	3 / 400 / 50	3 / 400 / 50

* Pro zařízení se zakrytíváním Eco bez přední lišty, výška zařízení se snižuje o 65 mm. **Vnější šířka rámu, bez boční ochrany proti rozstřiku.

Krátké svátky s velkým tržním efektem



Stanice poslední záchrany

Letošní předvánoční čas je ve znamení větších nákupů a útrat a na této vlně se nese i retail čerpacích stanic. Projevuje se nejen na výtoči pohonných hmot, ale i prodeji luxusnějšího a zbytečného zboží. V období adventu, Vánoc, Nového roku až po Tři krále se více jezdí po návštěvách, odkládaných schůzkách a... více se utrácí. To je příležitost k nabídce i dražších, často exkluzivních dárků a prezentů v časově omezené době!

V čem je naše síla

Znovu si připomeňme zásadní obchodní přednosti shopů čerpacích stanic oproti tzv. kamenným prodejnám: snadná dostupnost s možností jistého zaparkování, otevřeno je mnohde čtyřicet hodin, žádné fronty u pokladen, vstřícný personál a vlídné jednání, a ještě šance na slušnou kávu a možnost navštívit čistou toaletu... Jinými slovy: shopy čerpacích stanic profitují ze servisu, z přidané hodnoty, která se stále málo prezentuje a penězi jen těžko vyjadřuje. Zejména o svátcích, kdy personál i kupující mají k sobě téměř ideální vztah, je výrazně vyšší šance na mimořádný obrát a zisk. Letos tomu nahrávají i dva

další faktory: v současné konjunkturu lidé mohou více utrácet – a podle zcela nového zákona musí mít velké řetězce a prodejny o svátcích zavřeno, letos navíc vánoční a novoroční svátky vycházejí na víkend, což samozřejmě nahrává i vyšší návštěvnosti čerpacích stanic. Ty se tak v dobách svátků stávají doslova ambulancí a stanicí poslední záchrany pro rychlé pořízení dáreků a před Silvestrem i pití příslušného sortimentu.

Nic se nesmí přehánět

Omezená prodejní plocha je naštěstí největší brzdou ve svátečním rozletu majitelů a nákupčích ČS. Většinou už dobře vědí,

že vánoční a novoroční žně jsou příliš krátkým obdobím na to, aby se v nákupu luxusního a sezónního zboží vázalo příliš mnoho peněz. Na nějaké výprodeje není místo. Je vždy lepší neovlivňovat se například „ježíškovskými“ motivy obalů alkoholu, čokoládových Mikulášů a bonboniér, protože po svátcích vyvolávají dojem prošlých produktů a jsou téměř neprodejně. Na většině pump dokážou prodavačky s vybraným zbožím nabídnout i dárkové obaly s anonymními zimními motivy, nákupní tašky na alkohol ve zlaté a stříbrné barvě a méně obvyklé, solitérní dárkové předměty, které lze bez obav nabídnout třeba až na Valentýna. Obaly a drobné dárky naštěstí nezabírají tolik místa a mohou po-

sloužit i později nebo v příštím roce. Zkušenosti praktiků nabádají k tomu, aby do Nového roku, nejpozději do Tří králů bylo zimní sváteční zboží pryč!

Je proto daleko efektivnější začít s vánoční nabídkou včas. Průzkum banky Moneta Money Bank uvádí, že polovina Čechů v loňském roce utratila za vánoční dárky v průměru 5 000 korun. Dalších téměř čtyřicet procent odhadlo své výdaje až na deset tisíc a třináct procent na dvacet tisíc korun. Každý desátý Čech údajně nakupuje dárky postupně po celý rok. Třetina pak začíná s výběrem dva měsíce před Vánoci. Nejvíce Čechů (48 %) se chystá nakupovat dárky na začátku adventu. Pouze necelých 8 % shání dárky teprve týden před Štědrým dnem a pouhé 1 % dotazovaných nakupuje dárky až na Štědrý den, nebo až po Vánocích.

Další analýza předvánočních prodejů roku 2015 uskutečněná společností Nielsen potvrdila pozitivní trend rostoucí spotřeby rychloobrátkového zboží. Oproti roku 2014 celkové tržby v hypermarketech, supermarketech a drogistických řetězcích stouply o 3,1 %. Stoupaly ale tržby jak solitérních prodejen, speciálek, tak i shopů u ČS. Spotřebitelé v porovnání s předchozím rokem více utráceli ve všech prodejních formátech. Průměrná útrata na jeden nákup se zvýšila o 2,3 % a stejný trend lze očekávat i letos.

Nezklamat důvěru

Vraťme se ale ještě do sváteční nálady. Na mnohých pumpách dokáží vykouzlit opravdu neopakovatelnou vánoční náladu. Personál na pumpě a stejně i zákazníci najednou mají k sobě blíže, zvláště tam, kde je obsluha ještě vstřícnější než obvykle. Na obslužných pultech i stolcích rychlého občerstvení se většinou najde místo i pro vonící františky, svíčky a slavnostní nasvícení prodejny zevnitř i zvenčí lákají zákazníky. Vyhrávají tam, kde se výzdobou, atmosférou a nabídkou zboží dokáží odlišit od konkurence. V takovém prostředí pak lidé nakupují doslova všemi smysly a v shopu se zdrží mnohem déle, než původně zamýšleli. Vánoční a novoroční výzdoba a design prodejny by měl být výrazný a přitom takový, aby po svátcích nebyl problém s jeho rychlou změnou do původní podoby a nemátl kupující ještě další dva týdny po svátcích.

Rozhodující je volba sortimentu

Ve svátečním prostředí je rozhodující volba sortimentu. Do přední se dostávají značková vína a lihoviny, ale například i drobné a méně obvyklé delikatesy lákající obsahem i obalem. „Svátky jsou tu i proto, že si mohou dovolit nějaký ten luxus pro sebe, své známé a rodinu...“, tak nějak uvažuje zákazník v čase kolem Vánoc a neřeší zrovna cenu. (I když povědomí o poměru ceny a kvality je pro nákupní rozhodnutí vždy zásadní!) Je to tzv. drobný, dosažitelný luxus, který se v tuto dobu dobře prodává, lidé se rádi pochlubí, že právě takový či onaký zapalovač, cigarety, doutníky, lahvičku dobrého pití, prémiové uzeniny a zahraniční sýry, mimořádně kvalitní zmrzlinový dezert, exotickou delikatesu ve skle, bonboniéry a čokolády mimořádné kvality či extra kávu našli jen v regálech čerpacích stanic.

Rázem vzniká i drobný příběh z úspěšného nákupu při jeho konzumaci či užití, se kterým se lze i „vytáhnout“, že předmět či potravina nepochází z anonymní velké fabriky či běžného hypermarketu. Jinakost a pocit deficitu vedou vždy k úspěšnému ➔

REVOLUCE V SAMOOBSLUŽNÉM PLACENÍ: TERMINÁLY PRO ČERPACÍ A MYCÍ STANICE



SAMOOBSLUŽNÉ PLATEBNÍ TERMINÁLY

RYCHLÁ & NÍZKÉ OBSLUHA & NÁKLADY

- ➊ **vhodné pro:** tankovací automaty, mycí stanice a další výdejní automaty
- ➋ **snadná implementace** do stávajícího systému
- ➌ **24/7 provoz** díky samoobslužnému ovládání
- ➍ dlouhodobé **snížování nákladů** na provoz
- ➎ **rychlé odbavení** a **zvýšení efektivity** provozu
- ➏ připojení pomocí **Ethernetu, GPRS, Bluetooth**
- ➐ možnost akceptace **tankovacích karet**



WWW.SONET.CZ

SONET

➡ **prodeji!** Doložit je to možné například na poklesu prodeje dětských hraček na pumpách. Kdysi nedostatkové zboží s velmi dobrým odbytem v podobě plyšáků už dávno není pravda, zevšednělo stejně jako prodej dalších mechanických hraček, které jsou dnes převálcovány hračkami elektronickými a staly se doménou specializovaných obchodů.

Naopak podle informací z velkoobchodní společnosti Makro stoupá na pumpách prodej vín, sektů a také zahraničních prémiových destilátů s vyšším obsahem alkoholu, což se jistě projeví i o svátcích na přelomu roku. Výrazná je poptávka po špičkových domácích suchých bílých odrůdách z Moravy. Dovozovým vládnou vína červená z Francie, Itálie a Španělska, zřetelný je i nárůst prodejů vín z jižní Afriky, Latinské Ameriky a Austrálie. Přibývá zřejmě i počet náročnějších a informovaných zákazníků, kteří vyhledávají kvalitnější vína, zajímají se o jejich původ, případně medailová ocenění v prestižních vinařských soutěžích. Také lihoviny se na pumpách častěji prodávají podle jejich kvality a prémiovosti. To jsou i důvody sortiment lihovin častěji obměňovat, protože se mění aktuální poptávka i tržní trendy. Roste například odbyt whisky, bourbonů, prémiových vodorek a rumů. Příkladem mohou být irské whisky, kubánské rumy a venezuelský Pampero Aniversario či Legendario Elixir. Tak, jak se u lihovin postupně mění preference, je dobré podrobně sledovat jejich odbyt a rychleji měnit sortiment ve



prospěch těch nejvíce prodávaných na úkor kupříkladu stagnujících levnějších konzumních lihovin, jako jsou diskontní rumy, vodky, hořko-bylinné likéry apod. To už je ale spíše o rozdílných místních zkušenostech ČS s jejich odbytem.

Odlišnost, originalita, kvalita

Odlišit se, vzbudit dojem originality, ojedinelosti, je ovšem stále těžší. Někteří z pumpařů jsou kvůli tomu ochotni ob-

jíždět vánoční trhy a velkoobchody v Rakousku a Německu. Je ale například možné využít všeobecné nálady na trhu, kdy kupující stále méně důvěřují majoritním potravinářským značkám. Při cestách po republice a na svých zastávkách na čerpacích stanicích vyhledávají místní speciality a lokální značky. Například z globálního průzkumu agentury Havas Worldwide vyplynulo, že téměř sedmdesát procent Čechů nedůvěřuje potravinářskému průmyslu s jejich „éčky“, přísadami, barvivy, dochucovaly atd.

Jedná se o trend, který obchodně mohou využít i na čerpacích stanicích, a s úspěchem prodávat speciality místních pekařů, cukrářů, uzenářů, vinařů. „Domácí“ vánočka z lokálního pekařství, cukrářské vánoční pečivo, stejně jako řeznické zabijačkové produkty, místní šumivé sekty, víno či vánoční likér mají už svůj ohlas a důvěru v širokém okolí a mohou beze zbytku doplnit, někdy i zcela nahradit zdánlivě dokonalé unifikované produkty. Není divu, že jen trochu přemýšlivého zákazníka po čase odradí některé údaje i promoce o „zaručené čerstvosti po tři měsíce či téměř roční trvanlivosti“, nebo že „pečivo či cukrářské výrobky netvrdnou a v dokonalém balení se nikdy nekazí“. Lidé se prostě stále více bojí vedlejších účinků na zdraví. Z uvedené studie nakonec vyplynulo, že 41 % českých spotřebitelů upřednostňuje a vyhledává koupí místní produkce před nákupem ➡



1. krok
Odlep



TASTE THE FEELING®

2. krok
Zatáhni



3. krok
Ozdob



➔ běžných potravin v supermarketech a 54 % zákazníků je ochotno zaplatit za lokální potraviny více, než je běžná cena. To odpovídá i názorům dotazovaných respondentů, kteří z osmdesáti procent souhlasí s obecným tvrzením, že zdravá strava je minimálně stejně efektivní jako medicínská léčba.

Právě lokální suroviny a místní produkty postavené na jejich kvalitě a dlouhodobé solidnosti zpracování vytvářejí důvěru u spotřebitelů. Pokud prodejny čerpacích stanic dokáží spolupracovat s místními potravináři, mohou na tom obě strany jedinečně vydělat. Vlastně tři strany – ve hře je přece i spokojený zákazník! Taková symbióza navíc může fungovat i tak, že se z čerpací stanice a její prodejny stává ideální komunikační prostředník pro šíření věhlasu zdejších podnikatelů ústním podáním spokojených zákazníků, což stále představuje nejlevnější a současně nejúčinnější marketingovou podporu.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Tomáš Mikšovský



Oslavte Vánoce a Nový rok s templářskými sekty a víny

Přichází období svátků, oslav a s nimi i čas na ušlechtilé sekty a tichá vína.

Sekty řady Saint Croix jsou určeny všem milovníkům šumivých vín. Tato vína jsou vyrobena v limitovaných sériích vždy z jedné odrůdy klasickou metodou kvašením v láhvi. Zrání těchto vznešených sektů probíhá v láhvi minimálně po dobu dvanácti měsíců v temných templářských sklepech. V této řadě jsou připraveny BRUT, DEMI a stále oblíbenější ROSE DEMI.

Premiová řada Diamond Collection zdobená křišťálovými „diamanty“ obsahuje vína s přívlastkem pozdní sběr či výběr z hroznů. Snadno v nich objevíte harmonii bohatých ovocných chutí s elegantními dozvuky. Je to kolekce vybroušených vín pro všechny, kteří chtějí exkluzivní zážitek.

Nejkvalitnější partie daných ročníků přívlastkových vín v kategorii pozdní sběr zrála v dubových sudech nebo nerezových tancích, poté byla nalahvována a uložena ke zrání - to jsou vína řady Gold Collection se zlatou etiketou.

Jakostní odrůdová vína jsou ideální pro širokou veřejnost. Tento sortiment je velmi populární díky své vysoké kvalitě za nízkou cenu.

S šumivými a tichými víny od Templářů mohou být sváteční chvíle ještě o něco víc výjimečné a nezapomenutelné.

Templářské
SKLEPY ČAJKOVIC
a.s.



LETOŠNÍ VÁNOCE BUDOU NA KOKOSU

VÁNOČNÍ
EDICE

PETROL
PARTNER



Dallmayr Vending&Office

Kvalitní káva a komplexní servis pěstuje zákaznickou věrnost

Kávévé koutky, popřípadě gastrobary s promyšleným způsobem prodeje kávy jsou dnes nezbytnou součástí moderních stanic všech barevných řetězců. Ale i soukromé čerpací stanice se mohou pochlubit vlastním funkčním a moderním řešením prodeje vysoce kvalitní kávy.

Komplexní kávový servis

V rámci projektu komplexního remodelingu interiéru prodejny čerpací stanice PR v Praze – Radotíně byl navržen vzorový kávový koutek, který je substitucí za původní solitérní skříňový nápojový automat. Realizace kávové sekce v modernizované prodejně čerpací stanice probíhá pod vedením expertů programu pro zvyšování komfortu čerpacích stanic Convenience a ve spolupráci s firmou Dallmayr Vending a Office, jejíž dlouholetým obchodním partnerem je i čerpací stanice PR Radotín.

Dle současných trendů musí moderní nápojový servis čerpací stanice poskytnout vysokou kulturu prodeje a prostředí, které se blíží klasickým kavárnám. Koncept navržený pro čerpací stanici v Radotíně

naplňuje cíl nabídnout moderní samoobslužný prodej kávy, popřípadě kakaových nápojů, mléčných šejků a čajů. Drtivá většina zákazníků dnes (bohužel) spěchá a preferuje formu servírování nápoje do ToGo kelímků s víčkem. Kávový servis je v rámci dispozice prodejny umístěn v těsné návaznosti na obslužnou část malého gastroprovozu, což umožňuje obsluhu připravit kávu i do skla a porcelánu pro náročnější zákazníky a servírovat ji klasickým kavárenským způsobem.

Samozřejmou součástí kávového koutku je nápojový servis se zásobníky míchátek, víček na kelímky, dvou druhů cukrů, dia sladidla, jednorazových balení smetany a balených mini sušenek. Nabídku je možno doplnit o další nadstandard v podobě sirupů pro ochucení kapučín a laté,

nabídku sáčkových sypaných čajů. Ve skleněné vitríně, která se těsně přimyká ke kávovému koutku, je možno nabídnout něco dobrého k zakousnutí ke kávě či čaji. A tak zde mají zákazníci po ruce například čerstvé pečivo, koláče či cukroví z rozpeku, nebo i balené sušenky, croissanty a další produkty. Spodní police je v případě čerpací stanice v Radotíně využita pro nabídku produktů Dallmayr včetně koncentrované bylinného sirupu Felixír.

Kvalitní a spolehlivý kávovar

Srdcem kávového koutku je kvalitní kávovar. Dallmayr v rámci partnerské podpory pro smluvní zákazníky odkoupil původní nápojový automat. Vzhledem k poměrně exponovanému provozu byl zde nasazen „Mercedes“ mezi kávomaty – moderní a velmi spolehlivý modulární automatický kávovar Sielaff Piacere, doplněný zprava modulem s mincovníkem pro platby hotovostí nebo akceptaci žetonů. Dalším přídatným modulem přisazeným zleva ke kávovaru je miniaturní kompresorová chladnička pro uskladnění mléka pro pří-

pravu jemné mléčné pěny. Kávovar v této konfiguraci i díky pevně vestavěným zásobníkům na sypané směsi nabízí volbu z celkem 34 volně programovatelných receptů káv, mléčných i čokoládových nápojů. Piacere disponuje vysokou provozní kapacitou 250 šáleků nápojů za hodinu, a má tak veškeré předpoklady obstát především v ranních špičkách, a přitom zachovat vysokou kvalitu značkové kávy. Konstrukce automatu kromě automatických proplachů (především mléčných cest) umožňuje obsluhu velice jednoduchou a snadnou údržbu a čištění. Robustní konstrukce mechanismů presovače, vodní pumpy a ohřevu vody je základem nízké poruchovosti a vysoké spolehlivosti i v náročných provozních podmínkách. Společnost Dallmayr tento špičkový kávovar poskytuje jako podporu prodeje k dispozici provozovatelům zdarma od určitého měsíčního obrátu porcí kávy, což je podmínka, kterou stanice PR Radotín s rezervou splňuje.

■ PR Dallmayr

FOTO: Tomáš Mikšovský



... for your store

- ▶ Výroba vybavení prodejen
- ▶ Design a návrh interiérů prodejen
- ▶ Montáž a servis vybavení

MBG, spol. s r.o.

Sadová 2323/4, 789 01 Zábřeh

tel.: +420 583 401 311, e-mail: mbg@mbg.cz

www.mbg.cz



PETROL
PARTNER



Analýza trhu čerpacích stanic

Trendy vývoje trhu čerpacích stanic v Rakousku, Německu a ČR

Jaké rozdíly lze nalézt na trhu s čerpacími stanicemi u našich západních sousedů ve srovnání s Českou republikou? Jaké jsou hlavní trendy na západě? Odpověď na tyto a další otázky se dnes dozvíte přímo z první ruky. Směr vývoje trhů v Rakousku, Německu a ČR představí Georg Conrad-Billroth, specialista v oblasti retailu čerpacích stanic z rakouské společnosti eurodata GmbH, která pravidelně analyzuje trh s čerpacími stanicemi v Evropě.

Vývoj počtu čerpacích stanic

V posledních letech zůstává vývoj počtu čerpacích stanic ve všech třech zemích relativně konstantní. Při provozu převládá model CODO (Company Owned, Dealer Operated), který zůstane pravděpodobně dominantní i v následujících letech. Ve srovnání s Německem je síť čerpacích stanic v České republice a Rakousku výrazně hustší. Výrazným trendem na rakouském trhu, který se tolik neprojevuje v Německu a ještě

méně v ČR, je masivní nárůst tankovacích automatů. Často vznikají z malých čerpacích stanic nebo jsou vybudovány zcela nově. V posledních pěti letech jejich počet neustále stoupá a nyní je jich v Rakousku již více než 600, tedy více než 20 % celkového počtu ČS.

Rozšířená spolupráce s potravinovými řetězci

První pokusy o nastavení dnes velmi mo-

derní spolupráce čerpacích stanic s potravinovými řetězci se v Rakousku a Německu objevily již před 5 až 10 lety. Nový trend odstartovala společnost JET s řetězcem Spar v Německu a řetězcem REWE (Billa Stop&Shop) v Rakousku. Následovala mimo jiné spolupráce společností Shell a Doppler s řetězcem Spar (Spar express), společnosti BP s řetězcem Rewe (Merkus inside) a masivního zavedení se dočkal koncept REWE To Go na německých čerpacích stanicích ARAL.

	ČR	Polsko	Německo	Rakousko	Slovensko	Maďarsko
Počet (veřejných) ČS k 1.1.2015	3 792	6 486	14 562	2 622	1 005	1 537
Počet obyvatel (mil.)	10,5	38,5	80,6	8,5	5,4	9,9
Obyvatel na ČS	2 774	5 936	5 536	3 232	5 387	6 439
Výtoč (mil. lt)	7 296	18 492	67 428	9 573	2 603	5 089
Prodej na ČS (mil.lt./rok)	1,9	2,9	4,6	3,7	2,6	3,3
podíl nafty	71%	74%	63%	78%	74%	69%
ČS s LPG	872	5 460	6 931	36	200	400
ČS s CNG	85	20	925	171	10	2

**INVESTIČNÍ
PŘÍLEŽITOST!**

Výběrové řízení!

Vlastník nabízí k dlouhodobému pronájmu **2 aktivní, nově postavené, ziskové čerpací stanice** v Karlovarském kraji, provozované **pod značkou SHELL**

V případě zájmu, zašlete Vaše kontaktní údaje na mail: **petr@gigamaster.cz**

Budeme Vás kontaktovat s bližšími informacemi.

Neo-Neon™



Ani České republice se tato vlna nevyhnula. Po několika méně úspěšných konceptech je dnes jako oboustranně velmi výhodná označována spolupráce společnosti Shell s řetězcem Billa.

Společnost eurodata provedla v Rakousku rozsáhlou analýzu vlivu spolupráce čerpacích stanic s potravinovými řetězci a odhalila jak její výhody, tak nevýhody. Většina stanic vykazuje výrazný nárůst obrátu i za cenu nižších marží a to nejen krátkodobě po změně konceptu, ale i z dlouhodobého hlediska. Také prodej tabáku a kávy v shopu stoupá. Na druhé straně však dochází i k nárůstu nákladů, který je způsoben především rostoucími personálními náklady a náklady na přepravu. Celkový přínos změny konceptu je tedy u jednotlivých ČS individuální. V Rakousku a Německu mluví pro spolupráci s potravinovými řetězci ještě jeden důležitý aspekt, který v České republice chybí. Je jím silně regulovaná otevírací doba běžných obchodů. Kdo si chce nakoupit v neděli nebo v pozdních večerních hodinách, nemá v Rakousku a Německu příliš na výběr.

Prodej tabáku na čerpacích stanicích zůstává stabilní

Bez prodeje tabáku by se čerpací stanice ve všech třech zemích obešly jen velmi těžko. Tabák patří v shopu mezi skupiny zboží s nejvyšším obrátem. V Německu je jeho prodej navíc obzvláště velký. I když marže nejsou příliš vysoké, stojí za povšimnutí. Díky vysokým obrátům tvoří v Rakousku a Německu 15 – 25 % z celkové marže v shopu.

Analýza společnosti eurodata provedená v roce 2016 na rakouských čerpacích stanicích neprokázala žádný pokles v obrazech na tabáku. A to navzdory obzvláště odstrašujícím obrázkům na cigaretových balíčcích, dalším omezujícím zákazům kouření a stále rostoucí oblíbenosti elektronických cigaret. Ovšem je nutno vzít v úvahu, že ceny cigaret v Rakousku v roce 2016 opět velmi výrazně narostly.

Tržby z mytí aut v roce 2016 jsou podprůměrné

Na závěr si ukážeme, jak se tak neovlivní-



Georg Conrad-Billroth

Autor článku pracuje jako Director Global Business Solutions - Retail Solutions v oblasti čerpacích stanic ve skupině eurodata a pravidelně analyzuje trh čerpacích stanic v Evropě.

telné podmínky jako počasí mohou promítnout do našich businessů a udělat nám čáru přes (naplánovaný) rozpočet. Léto 2016 bylo v Rakousku mimořádně deštivé. Studie Centrálního ústavu pro meteorologii a geodynamiku (ZAMG) v Rakousku prokázala, že letní srážky byly například ve vnitrozemském regionu Alp nejvyšší za posledních 163 let. Přímým následkem deštivého počasí tak byl pokles tržeb z mytí aut. Ve srovnání s předchozím rokem klesl obrát přibližně o 10 %. Lze předpokládat, že nadprůměrně deštivé počasí zasáhlo i sousední státy Německo a Českou republiku, ale příští rok se nám určitě opět vrátí slunečné léto!

■ *AUTOR: Georg Conrad-Billroth*

PŘEKLAD: Martina Sasínková

ZDROJ: Eurodata GmbH, poskytovatel kontrolního a reportního systému edtas pro čerpací stanice

PETROLmagazín

Vydavatel:
PETROLmedia, s.r.o.

Redakce:
PETROLmedia, s.r.o.
Na Dlouhém lánu 508/41
160 00 Praha 6
tel.: +420 224 305 350
fax: +420 224 305 335
www.petroil.cz

Ředitelka společnosti:
Gabriela Platilová (platilova@petrolmedia.cz)
Odborný garant redakce:
Tomáš Mikšovský (miksovsky@petrolmedia.cz)
Asistentka redakce:
Renata Nováková (novakova@petrolmedia.cz)
Petra Hubková (hubkova@petrolmedia.cz)

Odborný redaktor:
Jiří Kaloč (kaloc@petrolmedia.cz)
Redaktor Convenience:
Mikuláš Buleca
Korektura:
Alena Kládková
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 ČR:
CASUS, direct mail, a.s.
Žitná 5, 141 00 Praha 4
Distribuce SR:
PressMedia, spol. s r. o.
Libešická 1709, 150 00 Praha 5

Tým odborných poradců redakce:
doc. Ing. Milan Pospíšil, CSc.
Vysoká škola chemicko-technologická (VŠCHT)
Ing. Jan Mikulec, CSc.
Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO)
Ing. Ivan Indráček
Společenství čerpacích stanic ČR (SČS ČR, o.s.)
Ing. Václav Loula
Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO)
Ing. Jan Skolil, Ph.D.
CLASSIC Oil s.r.o.

PETROL

PARTNER

Ropa, produkty, trhy



MEMBER OF MOL GROUP

GOLD



SILVER



SILVER



SILVER



SILVER



SILVER



SILVER



SILVER



payment solution on the road

BRONZE



BRONZE



SILVER



SILVER



Czech Republic

SILVER



SILVER



BRONZE



SILVER



BRONZE



BRONZE



SILVER



BRONZE



SILVER



SILVER



SILVER



partner nepřepočítá ...

SILVER



SILVER



SILVER



... for your store

BRONZE



SILVER



SILVER



Dallmayr

SILVER



SILVER

Mytí a servis

Shop a gastro/Poradenství

Překvapí vás
výtečné občerstvení



FRESH
CORNER

Objevte Fresh Corner
na čerpací stanici MOL

THE REAL CAR WASH FACTORY

**Když technika pomáhá
pěstovat individuální styl.**



Otto Christ Wash Systems s.r.o.

Koterovská 175, 326 00 Plzeň

Tel.: 377 432 234, fax: 377 432 272

www.christ-ag.com

obchod@christ-ag.com

Christ
WASH SYSTEMS