

# PETROL MAGAZÍN

## ZIMA NA ČERPACÍ STANICI



Richard Austen

Elektromobilita E.ON

Teplé nápoje



# NABÍDNĚTE SVÝM ZÁKAZNÍKŮM UNIKÁTNÍ ZÁŽITEK Z MYTÍ.



*designová edice Silverlight*

**WashTec Cz**

U Trati 48, 100 00 Praha 10, e-mail: [washtec@washtec.cz](mailto:washtec@washtec.cz), web: [www.washtec.cz](http://www.washtec.cz), tel.: 274 021 231



# S NOVÝM TÝMEM...

Jsem ráda, že vám mohu představit nové posily v našem týmu. Jsou to osobnosti v oboru velmi známé a vážené, které společně s námi budou spoluvytvářet obsah PETROLmagazínu.

Editorem, hlavním odborným poradcem se stává pan Václav Loula, vedoucí stále pracovní komise paliva a maziva v ČAPPO. V petrolejářském oboru pracuje již 45 let, jeho jméno je spojeno zejména s jeho dlouholetou odbornou činností ve společnosti Benzina.

Post šéfredaktora bude zastávat Jiří Kaloch, náš dlouholetý spolupracovník a kolega s odbornou šéfredaktorskou praxí zejména v motoristických časopisech.

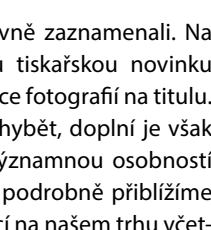
Novými redaktory se stali paní Alena Adámková působící ve známých periodikách i v odborných časopisech a Miroslav Petr, kvalitní novinářská posila z celorepublikového deníku s dlouholetou novinářskou praxí.

Drobnými, i když nepřehlédnutelnými změnami prošel design a grafika časopisu.

Věřím, že jste tuto modernější verzi již pozitivně zaznamenali. Na obálkové stránce jsme vyzkoušeli naprostou tiskařskou novinku kombinaci lesku a matu, která výrazně rozliší více fotografií na titulu. Oblíbené hlavní rubriky nebudou rozhodně chybět, doplní je však některé novinky. Přibude druhý rozhovor s významnou osobností oboru INTERVIEW, nově i rubrika PROFIL, kde podrobně přiblížíme všechny současné sítě čerpacích stanic působící na našem trhu včetně jejich historie. Začínáme tou největší sítí u nás - Benzinou. Další atraktivní rubrikou bude AUTOSALON PETROL, kde se na automobily podíváme z pohledu obsluhy čerpacích stanic. Velkou novinkou však bude jednotné téma u každého letošního vydání PETROLmagazínu, které uceleně zodpoví komplexní problematiku daného tématu, období či činnosti. První vydání letošního roku přináší téma: Náročná zimní sezóna na čerpacích stanicích a příjemný shop, který zahřeje.

Nutností do budoucna je snižování emisí a povinnost vyhovět požadavkům Evropské komise, proto se naše redakce v rubrice ALTERNATIVA bude více zajímat o alternativní možnosti energií a paliv při využití v dopravě a také rozšíření nabídky kapacity čerpacích stanic o alternativní možnosti, zejména dobíjecí a plnicí stanice.

K soutěži PETROLawards nově přibude kategorie, kterou bychom chtěli podpořit a ocenit práci obsluhy na čerpacích stanicích – Pumpař/ka roku. Podrobnější informace naleznete v tomto vydání nebo na našich webových stránkách [www.petrol.cz](http://www.petrol.cz). Věřím, že inovovaný PETROLmagazín se vám bude líbit a přinese vám dostatek důležitých a zejména objektivních informací pro vaši činnost. Přeji vám všem krásný rok plný jen pozitivních změn. Pište nám své náměty a připomínky a neváhejte se se svými poznatky či problémy na redakci kdykoliv obrátit. Vždyť jsme tu pro vás! Úspěšný rok vám za celou redakci přeje



**Gabriela Platilová**  
ředitelka společnosti

**Široký výběr provedení!**

**Cenové ukazatele**

| Typ                              | Palivo | Cena  |
|----------------------------------|--------|-------|
| Pylony                           | D      | 24.35 |
|                                  | 95     | 31.25 |
| Navigační prvky čerpacích stanic | D      | 24.35 |
|                                  | 100    | 31.25 |

**Světelná reklama**

**My otevíráme. Vy ušetříte.**

**PETROL PARTNER**

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



12



16



26



38



68

## Editorial

- 1 S novým týmem...

## Události

- 4 Čistý zisk skupiny Unipetrol za rok 2016 vzrostl na téměř 8 miliard Kč  
 4 IEA: spotřeba ropy by měla dosáhnout vrcholu kolem roku 2040  
 5 Tisíce tun benzínu a petroleje do státních hmotných rezerv  
 5 IEA: Unipetrol zavedl UIC, aby zprůhlednil ceny  
 6 ČEPRO otevírá nový výdejní terminál na severní Moravě  
 8 Loni bylo v Česku zaregistrováno 259 893 nových automobilů, benzinové motory měly podíl více než 54 procent  
 8 DKV usiluje o transparentní ceny pohonných hmot

## Vývoj trhu s pohonnými hmotami

- 9 Vývoj trhu s pohonnými hmotami v roce 2016: Ropa letos spíše bude zdražovat  
 10 Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu: Čtvrtstoletí

## Interview

- 12 Richard Austen, MOL: Zlaté časy olejářského byznysu jsou za námi

## Čerpací stanice

- 16 RoBiN OIL, Kašperské Hory: Oáza motoristů na kraji šumavského národního parku  
 20 Eurobit, Krhov-Voděradý: Hory, benzin a hamburgery

## Technika a provoz

- 24 Zimní motorová nafta: Krutý leden zvyšuje spotřebu arktické nafty  
 37 Rafinerie: Odstávky českých rafinérií trh s palivy neohrožily  
 38 Technika ČS: Zima – prověrka úspěšnosti  
 44 Druhá vlna EET – tankovací automaty a jiné otázky

## Profil

- 26 Profil Benzina: Značka, která vstala z popela

## Retail

- 30 Bezobslužné čerpací stanice: Pomalu, ale jistě

## Rozhovor

- 34 Martin Rybář, GIA Czech Republic: Na zvýšenou poptávku po CNG jsme připraveni

## Bezpečnost

- 42 Řízení bezpečnosti a řízení rizik

## Mytí a servis

- 46 Mycí centrum Dvořák Velké Meziříčí: Jedno auto za tři a půl minuty  
 50 Zimní údržba myček: Slasti i strasti zimního mytí

## Navštívili jsme

- 52 Days Menu: Hotovky z Hostovic do celé republiky

## Shop a gastro

- 56 Posádky aut hledají příjemnou atmosféru  
 60 Jak se žije v Srní na Šumavě  
 62 Nové čajové odrůdy od značky Dallmayr: Teplé potěšení nejen v zimě

## Alternativa

- 64 Bonnet Gas Investment: Spotřeba CNG meziročně vzrostla o 36 procent  
 66 Elektromobilita a CNG: E.ON podporuje čisté zdroje v dopravě

## Autosalon Petrol

- 68 Autosalon Škoda Kodiaq 2.0 TDI: Mladoboleslavský medvěd přitahuje pozornost

## PETROLawards

- 70 Vyhlášení soutěže PETROLawards 2017  
 71 Ediční plán

## PETROLpartner



**ČEPRO hlídá každou vaši kapku.  
Za kvalitu ručíme.**



Kvalitu paliv ve společnosti ČEPRO prověří každý rok přes 50 tisíc testů. Nejvíce jich proběhne ve 13 vlastních laboratořích firmy, několik tisíc pak spadá pod monitoring nezávislé laboratoře SGS CZ. Desítky kontrol provede také Česká obchodní inspekce.

Garance kvality prodáváných paliv, především benzínu a nafty, je v maloobchodu i velkoobchodu jednou z hlavních konkurenčních výhod Čepra. Výstupní hodnoty jsou sledovány v několika kontrolních programech.

- **Monitoring terminálů - společný projekt s SGS CZ, zaměřující se na obsluhu ve skladech Čepra**
- **Certifikovaná doprava - kontrola jakosti při stáčení z autocisteren na čerpacích stanicích partnerů**
- **Certifikovaný velkoobchod - monitoring kvality v celém řetězci až k výdejní pistoli na partnerské pumpě**
- **Pečeť kvality - kontrola jakosti pohonných hmot prodáváných v síti čerpacích stanic EuroOil**

Právě Certifikovaný velkoobchod je vhodný program pro ty provozovatele čerpacích stanic, kteří chtějí mít dodávky benzínu a nafty pod neustálou kontrolou a prodávat je s garantovanou kvalitou. Nemusí pak ani platit drahé pojištění pro případy, že u nich zákazník natankuje nekvalitní palivo a zničí si motor nebo u nich ČOI nalezne nevyhovující vzorky. ČEPRO veškeré záruky přebírá na sebe.



Více na <https://ceproas.cz/certifikovany-velkoobchod-cepro>.

## ČISTÝ ZISK SKUPINY UNIPETROL ZA ROK 2016 VZROSTL NA TÉMĚŘ 8 MILIARD KČ



Skupina Unipetrol měla v roce 2016 čistý zisk 7,975 mld. Kč, i když tržby klesly o 21 miliard na 87,81 miliardy korun. Znamená to meziroční nárůst o 13 procent (939 mil. Kč). Celkové finanční výsledky holdingu byly do značné míry ovlivněny omezenými kapacitami petrochemické i rafinérské výroby, na druhou stranu výsledek pozitivně ovlivnilo pojistné plnění v souvislosti s předloňským požárem v Záluží u Litvínova. Část z něj ale pohltila rekonstrukce etylenové jednotky, která trvala přes deset měsíců a stála okolo čtyř miliard

korun. Loni v červnu byla také zahájena výstavba nové polyetylenové jednotky v Záluží. Celkové náklady by měly dosáhnout výše 8,5 miliardy korun, do provozu by měla být nová polyetylenová jednotka uvedena příští rok. Z předloňského zisku by měl Unipetrol vyplatit dividendy za přibližně miliardu korun.

Skupina předpokládá, na základě interních odhadů provedených ke konci roku, že by měla mít ještě nárok na zpětné získání finančních prostředků vynaložených na opravu škody způsobené na etylenové jednotce

ve výši 3,9 mld. Kč a právo na ušlý obchodní zisk ve výši 10,1 mld. Kč. V roce 2016 skupina zaúčtovala do ostatních provozních výnosů částku 7,9 mld. Kč. Finální výše kompenzace bude záviset na konečné dohodě s pojistiteli.

Unipetrol loni vykázal provozní zisk ve výši 12,037 miliard Kč, což představuje meziroční nárůst o 1,159 mld. Kč, tedy o 10,7 procenta. V rafinérské a petrochemické části vykázala skupina loni provozní zisk 11,14 miliardy korun, což je proti roku 2015 nárůst o 9,5 procenta. Provozní zisk v maloobchodním segmentu pak rostl o 15,6 procenta na 958 miliónů korun. Důvodem je vyšší prodej pohonných hmot i rozšíření konceptu občerstvení na čerpacích stanicích. Unipetrol nyní provozuje 363 čerpacích stanic Benzina a s podílem 17,6 procenta je lídrem na českém trhu.

Také počet zaměstnanců vloni vzrostl o 733 lidí a nyní v rámci všech podniků holdingu pracuje 4497 zaměstnanců. Způsobila to hlavně nová akvizice neratovické Spolany. Také letos chce firma přijmout dalších asi sto nových zaměstnanců do provozu v Záluží. Unipetrol je již jedenáctým rokem součástí polského holdingu PKN Orlen, který si drží 63 procent akcií. Přibližně 20 procent akcií patří společnosti Paulinino Limited, za níž v pozadí stojí slovensko-česká finanční skupina J&T. O zbytek se dělí další investiční fondy a menšinoví akcionáři.

## IEA: SPOTŘEBA ROPY BY MĚLA DOSÁHNOUT VRCHOLU KOLEM ROKU 2040

Podle zprávy Mezinárodní energetické agentury (IEA) poroste spotřeba ropy ještě řadu let navzdory klimatické dohodě z Paříže. Přestože se podaří maximálním způsobem urychlit dotacemi nástup elektromobilů, objemy fosilních paliv stále porostou. Prognózy vývoje spotřeby se liší. Zatímco podle výhledu kartelu OPEC by spotřeba měla vrcholit někdy okolo roku 2030, Mezinárodní energetická agentura (IEA) se domnívá, že to bude až o dalších deset let později. I kdyby se přesně podle předpokladů splnila dohoda z Pařížského ekologického fóra a počet elektromobilů by narostl ze současných 1,5 milionu na 150 milionů v roce 2040, poptávka po ropě



by i tak rostla kvůli ostatním ekonomickým odvětvím. V oborech, jaké představují třeba námořní doprava nebo chemický průmysl, je náhrada černého zlata mnohem obtížnější než v silniční automobilové dopravě. Podle oficiálního vyjádření IEA budou fosilní paliva, zejména zemní plyn a ropa, tvořit základ globálního energetického systému ještě po mnoho desetiletí. Jen nákladní automobily se podle IEA budou na nárůstu poptávky v období do roku 2040 podílet třetinou, přičemž největší nárůst spotřeby ropy se očekává u Číny, která by tak mohla po Spojených státech převzít roli největšího spotřebitele ropy po roce 2030.



# TISÍCE TUN BENZINU A PETROLEJE DO STÁTNÍCH HMOTNÝCH REZERV

Společnost Unipetrol RPA dodá do státních rezerv letecký petrolej pro armádu, maďarský MOL pro změnu benzin, který bude skladovat státní Čepro. Jedná se o 15 tisíc m<sup>3</sup> za 112,3 milionu korun v případě petroleje a 18 000 m<sup>3</sup> za 200 milionů u benzinu. Celková cena za dodávku petroleje i benzinu se skládá z cenové přírážky a z průměru cen komoditní burzy v nizozemském Rotterdamu v době nákupu komodit. Důvodem této zakázky je skutečnost, že nouzové zásoby ropy a ropných produktů České republiky klesají kvůli růstu české ekonomiky a s tím související vyšší spotřebě těchto komodit. Česko by dokonce mohlo kvůli tomu v nejbližších měsících přestat splňovat směrnici Evropské unie, která požaduje po členských státech zásoby minimálně na 90 dní a před vánočními měla Česká republika zásoby ropy a ropných produktů na 90,3 dne. Podle šéfa SSHR Švagra by se pro výraznější navýšení hmotných rezerv mělo nakoupit



okolo 100 000 m<sup>3</sup>. O tom se loni jednalo, ale bezpečnostní rada státu nákup nepodpořila. Pro byl hlavně ministr průmyslu Mládek z ČSSD, proti naopak ministr financí Babiš z ANO.

## Krátce

**Nejrychleji rostoucí společnost** v oboru platebních řešení pro mobilitu v Evropě W.A.G. payment solutions (Eurowag) dále rozšiřuje vrcholový management. Do vedení společnosti přišli na nově zřízené pozice manažeři se zkušenostmi z globálních misí Klaus Burkart a Andrew Chamberlain. První povede nově zřízené středisko sdílených služeb, druhý pak bude zastávat pozici Transformation Executive Director.

## Ruský Rosněft prodává za

**10,2 miliardy eur** 19,2 % akcí firmě Glencore a katarskému státnímu fondu QIA. Ruský stát bude mít ve firmě s denní produkcí okolo 5 mil. barelů ropy stále většinový podíl, pětinu akcí ještě pak vlastní BP. Společnost Glencore zaplatí za podíl 300 milionů eur akciemi, zbytek dá katarský fond, který je hlavním akcionářem Glencore. Vstup QIA do této transakce je možná překvapivý, ale právě tento fond byl u dohody kartelu OPEC na snížení produkce ropy, ke které se připojilo také Rusko.

# IEA: UNIPETROL ZAVEDL UIC, ABY ZPRŮHLÉDNL CENY

Od konce roku 2016 začala společnost Unipetrol RPA publikovat UIC (Unipetrol Index Czech) pro český trh pohonných hmot. Jedná se o aktuální cenovou hladinu pohon-

ných hmot včetně všech zákonných daní, vyjma DPH v korunách za každý m<sup>3</sup> (1000 litrů). UIC se vztahuje k teoretické velkoobchodní transakci založené na předpokladu plného

vytížení kamionu z jednoho výdejního terminálu a 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 aktualizuje index UIC každý pracovní den, což znamená, že cena je platná od půlnoci pracovního dne do půlnoci následujícího pracovního dne. Cenová hladina UIC je pro jednotlivé produkty publikována na webových stránkách společnosti a dostupná široké veřejnosti. I když je UIC primárně určen pro velkoobchodní zákazníky, kteří podepsali s Unipetrem od 1. ledna nový typ smlouvy, zkušenosti z okolních zemí ukazují, že tento typ indexu je dále používán obchodníky na tomto trhu ke stanovení cen pro většinu uzavíraných transakcí. To je komfortní pro širokou veřejnost, státní a veřejné instituce, které mohou UIC využít jako referenční hladinu pro dlouhodobé smlouvy na základě veřejných zakázek.



# ČEPRO OTEVÍRÁ NOVÝ VÝDEJNÍ TERMINÁL NA SEVERNÍ MORAVĚ



Společnost Čepro rozšiřuje počet skladů s výdejem pohonných hmot. Na severní Moravě otevírá pro tržní využití sklad Sedlnice. Pro místní odběratele je připravena nová výdejní lávka s motorovou naftou, naturalem, leteckým palivem JET nebo topným olejem Tolex. Výdej pohonných hmot pro své zákazníky a odběratele tak Čepro rozšiřuje na třináct míst po celé republice. „Dlouhodobě se snažíme přinášet našim klientům vyšší přidanou hodnotu, a to nejen kvalitou našich motorových paliv a dalšími obchodními službami, ale i regionálním pokrytím. Rozhodnutím o otevření skladu Sedlnice se přibližíme zákazníkům v regionu a v neposlední míře zkrácením vzdálenosti pro dopravu motorových paliv snížíme zátěž životního prostředí dovozem ze vzdálenějších lokalit,“ komentuje záměr Jan Duspěva, předseda představenstva Čepa.

Firma má po celé zemi sklady s celkovou kapacitou 650 skladovacích nádrží o objemu 1,76 mil. m<sup>3</sup>. Sklad v Sedlnicích, ležící mezi Studénkou a Kopřivnicí, je nejmladší - byl dokončen v roce 2006. Má rozlohu 6,4 hektaru, kde je umístěno deset nádrží. „Sklad dosud sloužil především pro naše potřeby a obsluhu letišť. Nyní jsme zde otevřeli zcela nový výdejní terminál,

prodej jsme zahájili 15. ledna 2017,“ doplňuje František Todt, provozní ředitel Čepa.

Impulsem pro zřízení nového terminálu na severní Moravě je stále větší zájem odběratelů o komplexní služby v prodeji a distribuci pohonných hmot. V Čepu například úspěšně funguje program Certifikovaný velkoobchod Čepro, který je postaven na systému kontroly kvality surovin. „Vytvořili jsme digitální stopu a digitální kontrolu mezi naším skladem a čerpací stanicí partnera. Do tohoto projektu se může přihlásit každý provozovatel nebo vlastník čerpací stanice. Když s námi uzavře smlouvu, tak my mu vytvoříme technologický passport jeho čerpací stanice a nabídneme mu režim bezpečného provozování z hlediska kvality a dalších služeb,“ vysvětluje Duspěva. Zákazník dostává také přístup k online kontrole materiálu od okamžiku objednání až po naplnění do jeho nádrží. Prostřednictvím GPS sledování vidí, jak k němu cisterna jede, zároveň sleduje všechny případné změny v objemu při transportu. „Kvalitou produktu i celého řetězce jsme si tak jistí, že v případě, že by měl náš zákazník problémy například s Českou obchodní inspekcí, tak na sebe přebíráme veškerá rizika,“ uzavírá Duspěva.

## Krátce

### Maďarská společnost MOL

podepsala koncem loňského roku dohodu o koupi 51procentního podílu firmy OT Industries. Cenu transakce, která vyžaduje schválení maďarského úřadu pro hospodářskou soutěž, ani jedna společnost nezveřejnila. OT Industries spolupracovala s MOLEM při budování plynovodů, skladování zemního plynu i v rámci jakýchkoliv produktovodů a loni vykázala tržby ve výši 40,7 miliardy forintů (cca 3,5 miliardy Kč). Místopředseda MOL a člen představenstva Sándor Csányi, který je zároveň předsedou a generálním ředitelem OTP Bank, má navíc nepřímý 49procentní podíl v OT Industries přes Bonitas 2002.

### V Unipetrolu RPA byla dokončena integrace

dceřiné společnosti Česká rafinérská. K 1. lednu 2017 akciová společnost Česká Rafinérská zanikla a v rámci Unipetrolu RPA vznikla nová organizační jednotka nazvaná Unipetrol RPA – Rafinerie, odštěpný závod. Současní zaměstnanci ve výrobě byli k 1. lednu 2017 automaticky převedeni do nově vytvořeného odštěpného závodu, část administrativních pracovníků byla převedena do společnosti Unipetrol RPA. Na pozici vedoucí odštěpného závodu Rafinerie působí od 1. ledna 2017 Anna Wydrzynska, dosavadní správní ředitelka společnosti Česká rafinérská.

### Základní zisk britské společnosti

BP ve čtvrtém čtvrtletí 2016 dosáhl částky 400 milionů dolarů (10,1 miliardy Kč). Meziroční nárůst ze 196 milionů dolarů i tak nenaplnil očekávání. Analytici odhadovali částku 560 milionů dolarů. Podnik také zaúčtoval 799 milionů dolarů v souvislosti s havárií plošiny Deepwater Horizon v Mexickém zálivu z roku 2010. Celkem už výdaje na likvidaci následků dosáhly 62,6 miliardy dolarů, což je v přepočtu 1,6 bilionu Kč



# zimní SUPER DIESEL ADITIV



**PETROL**  
PARTNER



## S námi váš diesel nezamrzne!

Dostání  
v sítích

**ELit**  
více než autodily



**BENZINA**  
Unipetrol Group

**oma**  **CZ**

**AUTO KELLY**  
vše pro auta

**APM**  
AUTOMOTIVE  
Váš dodavatel autodilů

**Nyní praktické  
jednorázové balení**



- Zlepšuje filtrovatelnost nafty o 6 až 10° Celsia
- Zvyšuje cetanové číslo
- Potlačuje pění paliva
- Chrání před korozi
- Prodlužuje skladovací dobu nafty
- Usnadňuje studené starty
- Čistí vstřikovací systém
- Maže a snižuje opotřebení

- Jedno balení na nádrž\*
- Aplikace bez odměrky
- Průměr hrdla odpovídá výdejní pistoli
- Řešení pro bezzátkové uzávěry



\* Ošetří až 60 l nafty



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

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

# LONI BYLO V ČESKU ZAREGISTROVÁNO 259 893 NOVÝCH AUTOMOBILŮ, BENZINOVÉ MOTORY MĚLY PODÍL VÍCE NEŽ 54 PROCENT

Registrace nových osobních automobilů v roce 2016 vzrostly oproti roku 2015 o 12,49 %, což znamená o 28 836 na celkových 259 893 automobilů. Více než 31 procent z toho neslo značku Škoda a necelých 11 procent jméno Octavia. První byla značka Škoda s 82 267 ks registrovaných osobních automobilů (31,67 %), následují Volkswagen - 26 598 ks (10,24 %), Hyundai - 20 992 ks (8,08 %), Ford - 15 268 ks (5,87 %), Dacia - 12 378 ks (4,76 %), Renault - 10 196 ks (3,92 %), Kia - 8938 ks (3,44 %), Opel - 8463 ks (3,25 %), Peugeot - 8095 ks (3,11 %) a první desítku uzavírá premiérově Mercedes-Benz se 7518 ks (2,89 %). Nejprodávanejším modelem byla Škoda Octavia s 28 406 ks (10,93 %), druhá skončila Škoda Fabia s 21 769 ks (8,38 %), třetí Škoda Rapid s 11 359 ks (4,37 %) a čtvrtá Škoda Superb s 11 100 ks (4,27 %). První zahraničním modelem vyráběným ovšem v moravských Novovicích byl Hyundai i30 s 7900 ks (3,04 %). Následují Volkswagen Golf - 6452 ks (2,48 %), Škoda Yeti - 5512 ks (2,12 %), Volkswagen



Passat - 5301 ks (2,04 %), Ford Fiesta - 5233 ks (2,01 %) a „topten“ uzavírá Dacia Duster - 4556 ks (1,75 %), atd. Z hlediska paliva byl na prvním místě benzin s 54,56 % a na druhém místě s odstupem nafta s 42,57 %. Následují CNG (1,09 %), hybridní pohon (0,59 %), LPG (0,19 %) a elektromobily s 200 prodanými vozy (0,07 %). Nízké ceny konvenčních pohonných hmot způsobily, že automobilů, které mohou spalovat směs ethanolu a benzínu E85, se loni prodalo jen osm.

## Krátce

**Britsko-nizozemská skupina Royal Dutch Shell** hospodařila loni s nejnižším ziskem za posledních deset let. Důvodem byly nízké ceny ropy a dokončení akvizice skupiny BG. Zisk klesl o 8 % na 3,5 miliardy dolarů, což je v přepočtu 87,6 miliardy Kč. Firma loni dokončila převzetí britské BG Group. Transakcí v hodnotě 52 miliard dolarů vznikl největší obchodník se zkapalněným zemním plynem na světě. Zvýšilo se tím současně zadlužení, které chce Shell vyřešit prodejem majetku až za 30 miliard dolarů.

**Největší veřejně obchodovaná ropná společnost na světě** – americký Exxon Mobil - vytvořila ve čtvrtém čtvrtletí čistý zisk 1,68 miliardy dolarů (42,2 miliardy Kč), což představuje meziroční pokles o 39,6 procenta. Ten způsobily mimořádné odpisy ve výši dvou miliard dolarů. Zisk na akcii činil 41 centů proti zisku 67 centů před rokem. Bez odpisů by však zisk na akcii činil 90 centů, což je výrazně nad odhady analytiků, kteří odhadovali 70 centů. Výsledková zpráva Exxonu je první pod novým šéfem Darrenem Woodsem, jeho předchůdce se stal ministrem zahraničí v novém kabinetu prezidenta Trumpa.

## DKV USILUJE O TRANSPARENTNÍ CENY POHONNÝCH HMOT

Větší transparentnost a aktuální informace o cenách pohonných hmot u jednotlivých čerpacích stanic jsou realitou v několika evropských zemích, v Česku se zatím taková služba řidičům nenabízí.

Po Německu, kde tato data zveřejňuje Úřad pro transparentnost trhu německého Spolkového kartelového úřadu, začalo stejný typ informací poskytovat francouzské ministerstvo hospodářství a financí. Přístup k aktuálním cenám umožňují také italské, španělské a portugalské úřady. Transparentnost trhu s pohonnými hmotami byla po dlouhou dobu pouze německým fenoménem. Vítejte, že se postupně začaly přidávat i další země,“ konstatuje Ondřej Pavlík, ředitel české a slovenské pobočky společnosti DKV Euro Service.

Dosud byly informace o cenách mimo Německo založeny na údajích o transakcích přísluš-

ného poskytovatele tankovacích karet. V důsledku toho nebyly k dispozici aktuální informace o cenách na méně frekventovaných čerpacích stanicích.

„Díky ochotě příslušných úřadů můžeme využívat údaje o cenách i pro naše služby, ať už se jedná o online nástroje, nebo individuální poradenství,“ doplňuje Ondřej Pavlík. Aktuální data jsou dostupná v aplikaci DKV pro chytré telefony nebo v internetovém nástroji pro vyhledávání čerpacích stanic a plánování tras v rámci DKV Maps. Blízká budoucnost ukáže, zda bude mít tato cenová transparentnost nějaký vliv na chování zákazníků při čerpání paliva, nebo způsobí jako v případě Německa změny cen během dne.

„Transparentnost cen v Německu přinesla zejména u velkých petrolejářských společností daleko větší výkyvy v cenách pohonných hmot, a to i v průběhu dne. Znamená to, že se ceny

mohou měnit i několikrát za den. Nejvyšší jsou v noci, zlevňovat začínají kolem desáté dopoledne a pak postupně klesají. Nejlevněji se tankuje mezi 17. a 18. hodinou. V sítích čerpacích stanic s nižší cenou nafty je cena stabilnější a časové okno pro výhodnější tankování je daleko větší. Cena nafty u těchto stanic zůstává na mnoha místech přes den až do 20:00, částečně do 22:00 hodin konstantně nízká,“ vysvětluje O. Pavlík.

Aplikace DKV je určena pro chytré telefony s operačními systémy iOS, Android či Windows Phone a umožňuje porovnávat ceny paliv u čerpacích stanic po celé Evropě v zadaném okruhu. Kromě aplikace jsou ceny k dispozici také ve vyhledávací čerpacích stanic v rámci webového nástroje DKV Maps, který je navíc určen i pro plánování tras včetně nákladů na mýtné.

Pro dosažení maximálních úspor nabízí DKV kromě nástrojů pro vyhledávání finančně výhodného tankování i individuální poradenství. „Na základě vyhodnocení transakčních dat našim zákazníkům navrhneme optimalizaci tankování,“ doplňuje O. Pavlík.



# ROPA LETOS BUDE SPÍŠE ZDRAŽOVAT

Výhled pro rok 2017 není pro motoristy příznivý.

OPEC chce vyšší cenu ropy, cílem je cena 60 dolarů za barel, aby řada zemí kolem Perského zálivu dosáhla vyrovnaného rozpočtu. My se ale ještě podívejme, jak se vyvíjel trh s ropou v roce 2016.



## Na začátku roku stále barel ropy 30 dolarů

Do roku 2016 vstoupil ropný trh v přebytku přibližně 2 miliony barelů ropy denně. Ten se ještě prohloubil, když padly sankce vůči Iránu. Tato země loni zvýšila produkci o 1 milion barelů na 3,9 milionu barelů denně. Extrémně nízká cena ropy kolem 30 dolarů za barel spustila koncem zimy diskuzi mezi kartelem OPEC a Ruskem ohledně zmražení těžby. Jednání uklidnila trh, což na jaře vyvolalo růst nad 50 dolarů. V květnu a červnu byly pro cenu ropy příznivé rozsáhlé požáry v Kanadě a snižování aktivit dalších ropných firem. Dohoda o zafixování produkce v létě padla, neboť Irán odmítl participovat na redukci produkce a Saudská Arábie také. Ale cena se již nepropadla zpátky na úroveň ze začátku roku. Důvodem byla hlavně stávka ve francouzských rafinériích, která ceny benzínu a nafty vytlačila nahoru.

## Špatné výsledky petrolejářů snižují náklady

Pro ropné firmy bylo první pololetí 2016 velmi

špatné. Kupříkladu Exxon Mobile dosáhl nejhorších výsledků za uplynulých 17 let. Zlé hospodářské výsledky způsobily výrazné snížení nákladů a zefektivňování těžby. Výpočty Goldman Sachs ukazují, že náklady na produkci ropy klesly od roku 2014 v závislosti na zdroji ropy o 20 až 35 procent. A chystá se další snižování nákladů. V následujících letech bude stačit nižší cena ropy, aby byly projekty zaměřené na její těžbu ziskové. Limit ziskovosti se v současnosti pohybuje v průměru kolem 60 dolarů za barel, přičemž v roce 2014 byla hranice ziskovosti nad 75 dolarů.

## Listopadová dohoda OPEC přinesla snížení těžby

Konec letních prázdnin přinesl obnovení diskuzí o možném zmražení těžby. Jednání probíhala od konce září a na konci listopadu přinesla kýžený výsledek. Kartel OPEC odsouhlasil snížení produkce o 1,2 milionu barelů na 32,5 milionu barelů ropy denně. Připojily se i nečlenské země v čele s Ruskem a odsouhlasily svoje snížení produkce o 560 tisíc barelů. Na druhé straně je nutné upozornit na to, že v měsících před od-

souhlasením dohody producenti ropy výrazně zvýšili svoji těžbu, a tak stav nižší produkce bude v platnosti až v první polovině roku 2017. Na pravidelném zasedání kartelu OPEC v červnu se pak rozhodne, jestli je potřeba nadále udržovat těžbu nízkou. Zmražení těžby vyvolalo růst cen ropy i pohonných hmot, což přineslo do celého ropného sektoru stabilitu. Zprávy producentů se koncem roku 2016 výrazně zlepšily. Těžební firmy se postupně dostávají do zisku. I když stále musí sledovat přísnou nákladovou politiku, tak jim pomáhá růst poptávky po ropě ve světě.

## Hospodářská konjunktura nahrává zvýšení spotřeby ropy

Kartel OPEC ve své pravidelné zprávě zvýšil odhad globální spotřeby ropy v roce 2017 na rekordních 95,3 milionu barelů ropy denně. Poptávka by měla stoupat až do roku 2020, kdy by se mělo globálně spotřebovávat 98,3 mbd. Nicméně ve své dlouhodobé předpovědi se OPEC přiklání k názoru, že spotřeba ropy poroste minimálně do roku 2040. I když na takto dlouhé období je velmi náročné dělat prognózu. Technologický vývoj jde velmi rychle dopředu a rychle nastupují alternativní zdroje energií. Tahounem by měla být doprava, a to především v rozvíjejících se zemích. Počet aut na cestách by se měl do roku 2040 dle odhadu kartelu zdvojnásobit na 2,5 miliardy. Ve vyspělých zemích by spotřeba mohla poklesnout přibližně o třetinu v důsledku vyššího využití alternativních pohonů.

## Ceny budou stoupat

Výhled pro rok 2017 se odvíjí od strategie OPEC, který chce dosáhnout ceny 60 dolarů za barel. To je hranice, u které by řada zemí kolem Perského zálivu dosáhla vyrovnaného rozpočtu. Koncem ledna se cena ropy Brent pohybovala na úrovni 55 dolarů za barel. Ceny pohonných hmot by tak mohly oproti lednové úrovni stoupnout ještě o několik desítek haléřů. Jenže také je vidět významný nárůst těžební aktivity v USA a v Severním moři. Tamní producenti opět začali zvyšovat svoji těžbu a zejména ložiska v amerických břidlicích skrývají značný potenciál. Pokud budou firmy nadále snižovat náklady, tak budou jejich zisky stoupat, což by určitě podpořilo reinvestice v regionu. Schopnost producentů rychle obnovit odstavenou těžbu bude brzdit zdražování. Při ceně 70 dolarů za barel by se naplno otevřely kóhoutky a ropné mocnosti by vyprodaly rekordně vysoké zásoby, které se naakumulovaly v uplynulých dvou letech.

■ AUTOR: Boris Tomčíak



# ČAPPO SLAVÍ 25 LET

V letošním roce si členové České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) připomínají již dvacet pět let činnosti od ustavující valné hromady v roce 1992. Bylo to období provázené dvěma základními etapami změn společnosti v ČR. Tou první byla etapa privatizace petrolejářského průmyslu a druhou vstup do struktury zemí Evropské unie. Obě etapy znamenaly jak modernizaci a ekologizaci technologií, tak i významné změny v podnikání a podnikové kultuře. Z pohledu členů asociace jsme obě etapy zvládli úspěšně.

## Podnadpis části

U zrodu asociace v roce 1992 stály společnosti AGIP Československo, Aral ČSFR, Avia Eigl ČSFR, BP Oil Československo, Benzina, Chemapol, Chemopetrol, Du Pont-Conoco-CS, Esso Czechoslovakia, Kaučuk, Koramo, Mobil Oil ČSFR, ÖMV ČSFR, Paramo, Shell Czechoslovakia, Total Československo a Tamoil ČSFR/Tempo. Již první představenstvo Asociace ve složení statutárních zástupců zakladatelských firem Chemapol, Shell, Benzina, Kaučuk, Chemopetrol, Aral a Du

Pont-Conoco-CS vtisklo asociaci charakter a základní poslání, kterým je prioritně prosazování oprávněných podnikatelských požadavků při respektování legislativních předpisů a dodržování pravidel ochrany životního prostředí a poskytování služeb zákazníkům na úrovni vyspělých nadnárodních firem.

## Tři zásadní formy činnosti:

- Dohled nad spravedlivou a přiměřeně regulovanou legislativou a technickými normami petrolejářského oboru

- Shromažďování statistických dat, analýza rozvoje oboru a zásadních technických informací
- Zajištění odborné osvěty o poslání petrolejářského průmyslu pro státní i zákonodárskou moc a odbornou veřejnost

Asociace vznikla původně jako zájmové sdružení právnických osob, které bylo založeno zakladatelskou smlouvou ze dne 24. 11. 1992 a je právnickou osobou zapsanou v registru zájmových sdružení právnických osob. V současnosti ČAPPO sdružuje



domácí i zahraniční petrolejářské společnosti podnikající na českém trhu, má 10 řádných členů a 17 členů v pěti odborných sekcích. Programově nesleduje žádné politické ani ideologické cíle a je protagonistou etického chování na trhu. Je vnějším okolím vnímána jako férová, odborná a profesionální základna petrolejářů.

## Co se podařilo

Za 25 let činnosti dosáhla asociace celou řadu významných úspěchů. Mezi ně zejména patří například ukončení distribuce automobilových olovnatých benzinů k 1. lednu 2001, které proběhlo bez problémů a motoristé si na změnu velmi rychle zvykli, zavedení výroby a distribuce pohonných hmot pro silniční dopravu se zlepšenými užitnými vlastnostmi oproti standardním palivům prostřednictvím „povýrobní aditivace“ a zavádění prémiových paliv při legislativním vyřešení zdanění těchto paliv. Od roku 2009 se podařila i plošná výroba a distribuce tzv. bezsírých motorových paliv a bez problémů proběhla i aktivní implementace směrnice EU o jakosti benzinu a motorové nafty s cílem ekologizace těchto paliv.

Členy ČAPPO musí těšit i trvale velmi dobré výsledky v jakosti prodáváných motorových paliv na čerpacích stanicích, kdy chybovost je již dlouho hluboko pod jedním procentem, což je výsledkem nejen vlastní firemní politiky péče o jakost, ale také účasti v dobrovolném systému kontroly jakosti „Pečeť kvality“.

Ve smyslu tuzemské legislativy se povedlo i zavedení povinného mísení biopaliv do fosilních paliv, které již trvá deset let a probíhá bez problémů; ČAPPO svůj názor na problémy s využitím těchto biopaliv veřejně komentovala s tím, že za prioritu považuje fosilní paliva a z alternativ biopaliva druhé generace.

Trvale dobrá je i spolupráce se státními orgány a PSP ČR na legislativě týkající se podnikání a regulace v petrolejářském průmyslu. Týká se to zákona o pohonných hmotách, zákona o spotřebních daních, zákona o ochraně ovzduší nebo technických norem z oboru ropa a ropné produkty. Za zmínku stojí také aktivity v boji proti daňovým únikům při obchodování se silničními palivy prosazené do zákona o pohonných hmotách.

## Vzdělávací i ekonomický přínos

ČAPPO má velký podíl i na vzájemných bezpečnostních kontrolách na zařízeních pro distribuci PHM s cílem veřejné kontroly a prevence závad a vzniku nebezpečných situací stejně jako na pravidelné organizaci odborných konferencí, kulatých stolů a seminářů s cílem osvěty odborné veřejnosti o činnosti petrolejářského průmyslu a jeho péče o životní prostředí.

Za zmínku stojí i zapojení do činnosti odborných uskupení, jako jsou Česká technologická platforma pro biosložky v chemickém průmyslu a dopravě a Technologická platforma silniční doprava, a do projektů, jako je Rozvoj aplikačního potenciálu v rámci operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost.

Členové ČAPPO na realizaci uvedených opatření využili svého technického potenciálu a zkušeností zahraničních členů. V uplynulých 25 letech věnovali členové asociace stovky milionů korun ročně na akce modernizačního i technologického charakteru a ochrany životního prostředí, což se jim na druhé straně odrazilo v hospodářských výsledcích.

Při prosazování svých zájmů členové ČAPPO nikdy nepoužili neetických prostředků, nepravdivých informací nebo dokonce určitý druh vydírání, o který se bohužel ještě dnes některá uskupení a jednotlivci pokoušejí. Vždy byly používány jen technicky a ekonomicky podložené argumenty. Viditelná je i snaha dokázat, že přijetí návrhů je v zájmu nejen členů, ale i ostatních poctivě podnikajících subjektů nebo státu. Je jasné, že v národním správním i politickém prostředí se ne vždy všechno podařilo.

## Co nás letos čeká

Odborné veřejnosti se chce ČAPPO letos připomenout dvěma odbornými semináři na téma „Bezpečnost při distribuci pohonných hmot“ a „Nová paliva pro vznětové motory“. Na konci roku pak vyjde Sborník vybraných odborných prací k palivům pro silniční dopravu a dojde k uspořádání slavnostního veřejného zasedání členů spojeného s otevřenou diskuzí se státní správou, médii i odbornou veřejností o problematice fosilních a alternativních paliv na dalších 25 let.



■ PR ČAPPO





# ZLATÉ ČASY OLEJÁŘSKÉHO BYZNYSU JSOU ZA NÁMI

Říká to v exkluzivním rozhovoru pro PETROLmagazín Richard Austen, předseda představenstva společnosti MOL Česká republika.

## **S jakými plány jste loni na podzim nastoupil do funkce šéfa MOL Česká republika?**

Mé plány jsou totožné s plány celé firmy. Minulý rok byl pro nás rozhodující z hlediska nákupu a následné konsolidace akvizic – museli jsme do firmy začlenit zakoupené sítě čerpacích stanic Lukoil, Pap Oil a Agip a také sloučit firmy MOL Retail ČR (bývalý Lukoil), MOL čerpací stanice (bývalý Agip), Slovnaft ČR a Pap Oil do jedné, vytvořil se nový tým a buduje se značka MOL Česká republika. Část zakoupených čerpacích stanic, tj. Agip a Lukoil, už byla rebrandována do podoby MOL. Síť Pap Oil a Slovnaft zatím rebrandovány nebyly, ale máme s nimi také plány. Tento rok bude konsolidace pokračovat. Chceme, aby značka MOL byla na trhu stále viditelnější, aby se dostala do povědomí všech lidí v Česku.



### **Značky Pap Oil a Slovnaft zatím na trhu zůstanou?**

Značka Slovnaft určitě nezůstane, s výjimkou zachování jedné čerpací stanice Slovnaft pro udržení brandu v České republice bude z těchto pump 17 v barvách MOL a 5 Pap Oil. O budoucnosti značky Pap Oil se vedou stále diskuse, které nejsou ještě zcela ukončeny. Momentálně se přikláníme k tomu, že zůstane, ale ne v té podobě, jako dnes. Větší část čerpacích stanic Pap Oil bude kompletně zrekonstruována a stanou se z nich stanice MOL. Menší část čerpadel Pap Oil zřejmě zůstane minimálně ještě tři roky, patrně i déle. Ale rozhodně budou také výrazně zrekonstruovány, budou vypadat zcela jinak než dnes.

### **Zůstanou patrně čerpadla Pap Oil, která jsou na vedlejších silnicích?**

Tak to zcela nebude, ale o jejich lokaci ještě není zcela rozhodnuto. Na dálnicích budou ale situovány jen stanice MOL.

### **Velké plány máte údajně ale i se stávajícími čerpadly MOL, kde chcete vybudovat Fresh cornery... Chcete klást větší důraz na občerstvovací úlohu čerpadel?**

Ano, myslíme si, že v blízké budoucnosti funkce stanic jako míst pro čerpání pohonných hmot ustoupí do pozadí, naopak posílí pozice stanic jako občerstvovacích míst. Větší důraz se bude klást na tzv. non-fuel produkty. Momentálně provozujeme Fresh Cornery na 49 čerpadlech MOL v ČR, od roku 2015 chceme proinvestovat přes 100 milionů dolarů, abychom Fresh cornery vybuďovali na všech našich čerpacích stanicích MOL, i když v různých formátech – od jednodušších až po nejvyšší.

### **Prodej non-fuel produktů bude tedy v budoucnosti tvořit větší část tržeb čerpacích stanic?**

Ano, už dnes se marže z těchto produktů blíží 50 procentům a v budoucnosti to bude ještě více, i když palivům se pochopitelně nepřestaneme věnovat. Brzy tedy budou zisky z prodeje pohonných hmot vytvářet méně než polovinu z celkových marží z prodeje u čerpacích stanic. Budeme v nich postupně testovat nové non-fuel aktivity.

### **Počítáte s tím, že u čerpadel MOL budou k dispozici i alternativní**

### **pohonné hmoty – CNG, LPG, dobíjení elektromobilů?**

Samozřejmě ano, ale to bereme také jako fuel-byznys. Zatím pozorně sledujeme, co trh vyžaduje.

### **Na českém trhu jste nyní počtem stanic číslo dvě po Benzině. Chcete se stát číslem jedna?**

Naší ambicí je být číslem jedna v kvalitě služeb. Proto investujeme obrovské prostředky do kompletní proměny naší sítě čerpacích stanic – do vybudování kvalitního občerstvení, do technologie čerpání. Za tři roky bude síť MOL nejlepší na trhu, i když konkurence samozřejmě také nespí. Velkou pozornost věnujeme také chování personálu k zákazníkům, tam je ještě co zlepšovat.

### **Chcete být jedničkou i v tržbách?**

Důležitější než tržby je pro nás nabízet produkt, který nám přinese očekávané marže.

### **Máte v plánu konkurovat i nižšími cenami, nebo hlavně lepšími službami? Jednoznačně službami.**

### **Kromě vybudování Fresh Cornerů na čerpacích stanicích máte prý i další projekty na diverzifikaci jejich činnosti – doručování balíků, sdílení a půjčovny aut, vlastní platební karty apod. Můžete nám ty projekty přiblížit?**

K tomu zatím nemohu říci nic konkrétního, protože je to teprve ve stádiu zrodu. Skupina MOL nyní vytvořila novou divizi MOL Consumer Services, rovnocennou petrolejářské divizi, která by měla do roku 2030 postupně tvořit 30 procent EBITDA. Výraznou součástí této strategie jsou právě tzv. servisní stanice, které by měly vzniknout ze současných čerpacích stanic. MOL má v Evropě 2000 čerpacích stanic, z toho 308 v České republice. Skupina věří, že na těchto servisních stanicích bude moci nabídnout i mnoho dalších služeb kromě čerpání pohonných hmot, které poněkud ustoupí do pozadí. Například car sharing, auta bez řidiče, což je současný výrazný trend, doručování balíků... Těch nápadů je spousta, rozhodně více než dvacet. Pracuje na tom velký tým lidí, i v ČR se budou některé z nich testovat.

### **Zkrátka počítáte s tím, že prodeje klasických pohonných hmot budou**

### **Kdo je Richard Austen**

Richard Austen nastoupil do funkce generálního ředitele společnosti MOL Česká republika aktivity mezinárodní ropné a plynárenské Skupiny MOL v České republice od 1. října 2016.

Austen je ve společnosti MOL Česká republika i jednatelem.

Richard Austen nastoupil do slovenské petrolejářské společnosti Slovnaft, která je dnes součástí skupiny MOL, v roce 2007 jako ředitel logistiky. Od roku 2011 byl viceprezidentem pro Logistiku Skupiny MOL a od listopadu 2013 vedl velkoobchod Slovnaftu. Zároveň je také členem dozorčí rady Slovnaftu.

Richard Austen je absolventem Obchodní fakulty Ekonomické univerzity v Bratislavě a držitelem titulu MBA z Webster University v Missouri v USA. V minulosti pracoval pro společnosti Coca Cola a Holcim.

### **stále klesat, a proto chcete služby čerpacích stanic rozšířit o nové činnosti...**

Přesně tak. Nová strategie Skupiny MOL počítá s tím, že zlaté časy olejářského byznysu jsou za námi. Trend v Evropě je jasný – očekává se pokles poptávky po klasických pohonných hmotách, ať již kvůli nástupu alternativních paliv nebo kvůli vývoji úspornějších motorů, car sharingu, a podobným trendům. Nová divize MOL má přispět velkou měrou k tomu, aby se útlum olejářského byznysu na tržbách skupiny neprojevil.

### **Jak dlouho se budou dle vašeho názoru ještě používat klasická motorová paliva?**

Podle studií minimálně 30-40 let, ale poptávka bude stále klesat.

### **Skupina MOL provozuje i čtyři rafinérie ropy. Co se tedy stane s nimi?**

Rafinérie v Maďarsku a Slovnaft Bratislava jsou jedny z nejmodernějších v Evropě. Ty si určitě ponecháme. Další dvě rafinérie provozujeme v Chorvatsku, kde držíme podíl ve firmě INA. Momentálně chorvatská vláda projevila zájem o odkoupení podílu MOL ve společnosti INA, rozhovory by měly začít v následujících měsících. Hlavním produktem maďarské rafinérie a Slovnaftu jsou dnes ze 70 % ➔

➡ pohonné hmoty. Do budoucna má tento podíl klesnout pod 50 %, naopak stěžejní činností se stane petrochemie, především produkce plastů. Petrochemie se stane jedním ze tří hlavních pilířů činnosti skupiny MOL – vedle produkce pohonných hmot a služeb pro motoristy, consumer services. Do rafinérií proto půjdou také obrovské investice.

### **Uvažuje Skupina MOL i o tom, že v rafinériích by se mohla vyrábět například i biopaliva?**

Takové úvahy jsou, ale nevím, v jakém jsou stádiu. Patrně by se ale jednalo o biopaliva 2. generace.

### **Nemyslíte si, že biopaliva jsou slepá ulička ve vývoji motorových paliv, vzhledem k tomu, že zřejmě nejsou tak environmentálně příznivé, jak se původně myslelo?**

Biopaliva 1. generace momentálně zřejmě už dosáhla svého vrcholu. Pokud budeme chtít splnit požadavky EU na emise z mo-

torových paliv, budeme muset jít i do biopaliv 2. generace, ale zatím se neví, jak to dopadne.

### **Objevují se úvahy, že výroba biopaliv 2. generace je příliš drahá, není na to dostatek surovin a ekologický efekt není takový, aby se to vůbec vyplatilo...**

Souhlasím, ale druhá věc jsou požadavky EU. Totéž je podpora elektromobility. Pokud elektřina pochází z fosilních zdrojů, není na tom nic ekologického. Pokud pochází z čistých zdrojů, to je pak něco jiného. Elektromobilita je ale velkým trendem, který patrně vydrží. My nechceme zůstat stranou, proto do tohoto oboru také budeme investovat.

### **Kolik ve střední Evropě, dejme tomu za deset let, zbude rafinérií?**

Neumím na to odpovědět jinak než slovy šéfa Skupiny MOL. Tedy ať již v tomto regionu zůstane jakékoliv množství rafinérií, minimálně dvě, Slovnaft a maďarská Duna mezi ně budou patřit.

### **Jaké máte v této souvislosti vztahy s vaším hlavním konkurentem, skupinou PKN Orlen? Odebíráte například pohonné hmoty i od České rafinérské?**

PKN Orlen je samozřejmě náš hlavní konkurent, ale vztahy jsou standardní, bereme na vědomí, že v ČR je to market leader. O standardních vztazích svědčí i skutečnost, že více než třetinu pohonných hmot pro naše čerpací stanice plánujeme nakoupit od České rafinérské, dvě třetiny pocházejí především ze Slovnaftu, k čemuž využíváme síť produktovodů Čepra. Moravu zavážíme většinou cisternami přímo ze Slovnaftu.

### **Jaký očekáváte letos vývoj cen ropy a ropných produktů?**

Kdybych to věděl, byl bych velmi bohatý člověk. Ale ceny 100 dolarů za barel asi dosaženo už nebude. Spíše se ceny budou i nadále pohybovat kolem 50-60 dolarů za barel.







**Je zajištěno zásobování střední Evropy ropou? Skupina MOL už není závislá jen na ropovodu Družba. Je to tak?**

Ano, investovali jsme velké prostředky do napojení našich dvou rafinérií na ropovod Adria, takže na Družbě už nejsme závislí. Rámcovou smlouvu o dodávce ropy ropovodem Adria minulý rok podepsal i český Unipetrol.

**Jak se vyvíjí situace kolem ropovodu Bratislava-Schwechat? Mělo se zajistit, aby Rusko mělo zájem nadále provozovat ropovod Družba, když by jím proudila ropa i do rafinérie ve Schwechatu.**

Podle našeho názoru tento projekt nemá žádný smysl, je neefektivní a neperspektivní, investice se nemůže vrátit. A pro skupinu MOL ani Slovensko to nikdy praktický význam nemělo. Jsou tam i ekologické problémy, protože trasa vedla pod Žitným ostrovem i pod bratislavským

sídlíštěm Petržalka. V poslední době se o tom projektu už moc nemluví.

**Můžete prozradit nejbližší akviziční plány Skupiny MOL ve střední Evropě? Jeden čas jste chtěli koupit i Plzeňský Prazdroj... Chcete tedy rozšířit své aktivity i do potravinářství nebo třeba bankovníctví?**

O Prazdroj jsme se zajímali, ale finální nabídku jsme nepodali. Nicméně ten zájem souvisí se strategií Skupiny MOL rozšířit aktivity i do oborů, v nichž dříve nepůsobila, vytvořit pilíř consumer services. Skupina peníze na investice má. Ale ta divize consumer services působí teprve dva měsíce, zatím sbírá projekty a promýšlí strategii. Vymysleli jich už opravdu hodně. Síť 2000 čerpacích stanic ve střední Evropě ale zatím rozšiřovat nechceme, není však jisté, že v průběhu několika let o tom nebudeme uvažovat. V ČR se chceme soustředit

na přebudování a konsolidaci celé sítě čerpacích stanic, o nové akvizici zatím neuvažujeme. Ale pokud by se něco zajímavého objevilo, nebráníme se tomu.

**Platí ale, že skupina MOL hodlá ve střední Evropě investovat 7 miliard dolarů ročně po dobu 5 let?**

Ano, to platí, ale to je včetně investic do rafinérií, do výroby petrochemických produktů i dalších produktů – chemikálií – s vysokou přidanou hodnotou.

**Zůstane střední Evropa pro skupinu MOL i nadále klíčovým regionem?**

Ano, Česká republika patří spolu se zeměmi, jako je Maďarsko, Slovensko, Rumunsko a Chorvatsko z hlediska velikosti a důležitosti ke klíčovým zemím pro Skupinu MOL.

■ AUTOR: Alena Adámková  
FOTO: Jiří Kaloč



# OÁZA MOTORISTŮ NA KRAJI ŠUMAVSKÉHO NÁRODNÍHO PARKU

Čerpací stanice v šumavském městečku Kašperské hory vyrostla krátce po sametové revoluci, někdy v polovině prvního desetiletí nového tisíciletí se pak stala součástí řetězce RoBiN OIL, který je se 73 čerpacími stanicemi šestý největší na českém trhu. Pumpa v Kašperkách patří mezi ty menší. O tom, jak se na horách daří prodávat pohonné hmoty a jaké další služby jsou s tím spojené, jsme si povídali s provozovatelem čerpací stanice Martinem Pavlem.

## Z otce na syna

Čerpací stanice na silnici 1/14 spojující Vimperk a Sušice stojí na výjezdu z Kašperských hor a vlastně i na vjezdu do Šumavského národního parku. První soukromá pumpa vyrostla v Kašperských Horách začátkem 90. let původně na náměstí. Potom však město nabídlo původnímu majiteli pozemek na kraji města u hlavní silnice. Ten zde vybudoval novou pumpu, a pak ji nějakou dobu provozoval. Přibližně před deseti lety ji však prodal firmě RoBiN OIL. Nejprve se na ni provozovatelé střídali, od roku 2009 tady vládne Martin Pavel.

Dnes 31letý podnikatel z Volyně a místní rodák byl k provozování čerpací stanice v podstatě předurčen. „Pohybují se v oboru od mala. Rodiče začali v roce 1995 provozovat pumpu od Benziny, o pět let později si vzali do nájmu pumpu RoBiN OIL ve Volarech. Já jim tam od mala pomáhal, už v deseti letech jsem začínal s mytím oken, potom jsem doplňoval zboží, byl za pokladnou a seznamoval se s tím, jak to tady všechno chodí. Pak ji nějakou dobu celou řídil a v roce 2009 jsem si ji vzal na sebe. Tady ta kašperská byla moje rovnou.“ Martin Pavel má vystudovanou střední ekonomickou školu a v současnosti provozuje v Pošumaví

kromě Kašperských Hor a Volar ještě další tři čerpací stanice RoBiN OIL ve Vacově, Hartmanicích a Dlouhé vsi.

## Samé ženy

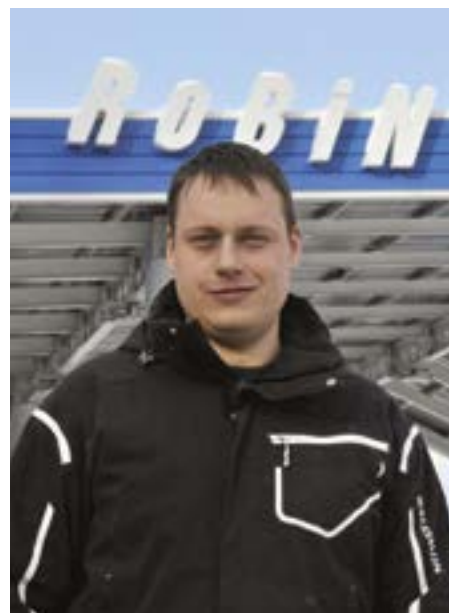
Pro firmu RoBiN OIL pracuje na živnostenský list, ale sám zaměstnává obsluhu „svých“ čerpacích stanic. „V Kašperských Horách se jede nonstop, takže tady pracují čtyři prodavačky, to samé ve Volarech a Vacově, v Hartmanicích jen tři, tam je v noci zavřeno. Takže dohromady zaměstnávám 15 prodavaček.“

Prodavačky tu většinou žádný velký frmol nemají, zvládnou dohromady obsloužit zákazníka nebo udělat práci venku, popřípadě zkontrolovat toalety. „Všechny mé čerpačky jsou malé a nejsou zase tak moc navštěvované, aby obsluha nemohla krátce odskočit od kasy. A také z ekonomického hlediska na tom nejsou provozy tak, aby tu mohlo pracovat více lidí najednou,“ vysvětluje Martin Pavel.

## Sněhu někdy bývá moc

A když napadne velké množství sněhu? „To





dělat nemusí, údržbu okolí jako odklízení sněhu nebo sečení trávy si dělám sám. Ony se jen starají, aby byl na čerpací stanici pořádek, čistá podlaha v shopu, čisté záchody a pořádek okolo stojanů,” vysvětluje Martin Pavel. Když pak jdeme ven, stěžuje si, že se tady v zimě v podstatě dokonale uklidit nedá. „Vidíte, i když svítí slunce, pořád tady sněží. To je ze sněhových děl na sjezdovkách, s tím nejsme schopni nic dělat.“ Občas napadne sněhu tolik, že se to již hrablem odstranit nedá. S tím většinou pomohou místní, kteří k tomu mají potřebnou mechanizaci. „Mně by se nějaký traktůrek s radlicí nevyplatil, protože bych ho nebyl schopný vozit mezi čtyřmi pumpami,” vysvětluje Martin Pavel.

### Jen základní sortiment

Pod účelně zalomenou střechou s typickou atikou v modrých barvách RoBiN OIL kvůli potenciální hrozbě sněhového přívalu najdou motoristé dva oboustranné stojany, to znamená čtyři stání. Sortiment této i všech čerpacích stanic v okolí představuje pouze benzin Natural 95 a motorová nafta. „V Dlouhé vsi máme ještě benzin 91 a LPG, tady ne,” říká Martin Pavel a dodává, že o levný nízkooktanový benzin není velký zájem již ani tady na vesnici. Ale jinak se filosofie prodeje pohonných hmot i zde v Kašperkách odvíjí od centrály RoBiN OIL, která sem pošle cisternu na základě stavu nádrží, který musí Martin Pavel každý den hlásit.

Výtoče se v jednotlivých ročních obdobích výrazně liší. „Nejlepší je to v létě, teď v zimě hodně záleží na tom, kolik napadne sněhu. V posledních letech ta zimní sezóna nebyla moc dobrá. Nebyl sníh, a tak se moc nelyžo-



valo. Loni přímo v Kašperských Horách trvala lyžařská sezóna všehovšudy 14 dní,” říká Martin Pavel, který se nemusí ani starat o cenovou politiku. Ceny pohonných hmot dostane prostřednictvím e-mailu a SMS den předem a v sedm hodin ráno se pak pohonné hmoty přeceňují, je-li to potřeba. To samé je i s údržbou a opravami technologií. „Drobné opravy si samozřejmě děláme sami, standardní servis a poruchy pak zajišťují servisní společnosti, které k nám pošle na základě našeho oznámení na dispečinku centrála.”

V budoucnu Martin Pavel zatím neuvažuje o CNG ani o nabíjecím stojanu pro elektromobily nebo elektrokola. „Nejbližší plnička na zemní plyn byla dosud v Písku a Budějovicích, nyní ji udělali i u Prachatic. Osobně si myslím, že to má význam pro firemní flotily, ale sou-

kromníci toto moc využívat nebudou.” Ostatní pohonné hmoty a stejně tak i výstavba nabíjecích stanic je stejně v režii centrály RoBiN OIL.

### Základem je dobrá káva

I když domek vedle netradičně lomeného přístřešku (kvůli přívalům sněhu) nad stojany s typickou modrou atikou není vůbec malý, samotný shop mnoho prostoru nenabízí. I přesto má docela bohatý sortiment. Nechybí drogerie, hračky ani autopotrěby včetně nezbytných zimních doplňků, jako jsou sněhové řetězy, lana či startovací kabely. Na prodejně pochopitelně nemůže chybět pro RoBiN OIL typický úhledný vinný koutek a také dva stolečky se čtyřmi židlemi pro odpočinek a občerstvení zákazníků. Teplá jídla pumpa ☞

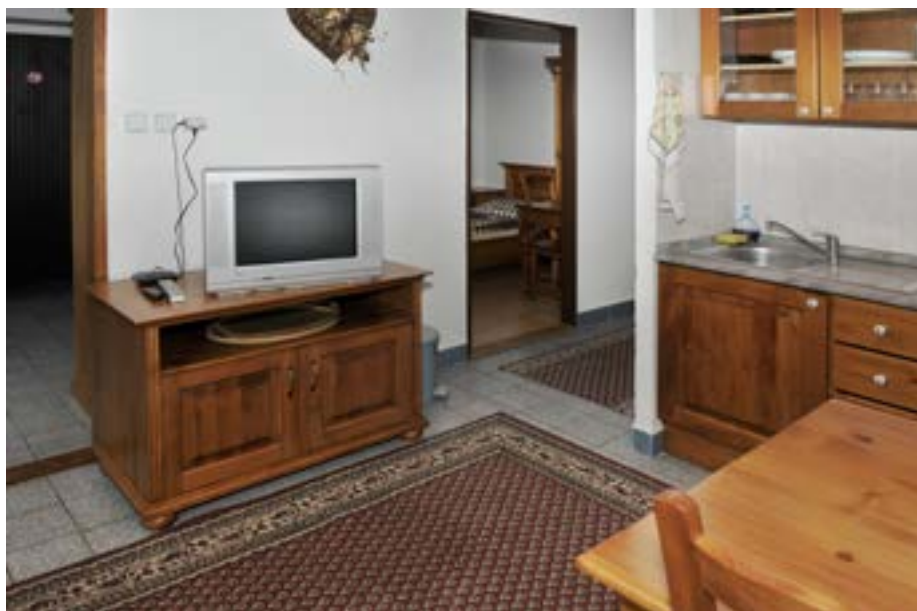
☞ nenabízí, hlad mohou zákazníci ukojit nejvýše bagetou nebo cukrovinkami. „U nás je to skutečně jen o tom, že k nám přijde zákazník, který má žízeň, a koupí si nápoje nebo hlad zažene balenou bagetou. Prostě máme jen zboží na okamžitou spotřebu. Ale asi nejvíce se snažíme lidi nalákat na dobrou kávu.“ Káva na této čerpací stanici má značku Dallmayr a můžete ji mít z automatu nebo ji připraví obsluha v klasickém pákovém kávovaru.

Asi každého by měl uspokojit sortiment nápojů počínaje chlazenými nealko nápoji přes pivo v basách až po drahý alkohol prodáváný pochopitelně u pokladny stejně jako cigarety. I když místa v prodejně není nazbyt (anebo možná právě proto) je zboží uspořádáno maximálně přehledně. A co se týče běžných potravin, nechybí ani pečivo, mléko nebo třeba cukr či sůl. „Máme otevřeno nonstop, lidé to tady vědí, a tak nějak počítají s tím, že u nás takové zboží najdou,“ vysvětluje Martin Pavel a dodává. „Dříve jsme měli větší sortiment, šlo nám to, ale od té doby, co jsou ve městě Vietnamci na náměstí, kteří mají otevřeno do 21 hodin, tak máme už jen to nejnужnější minimum.“

Čekali jsme zde i nějaké krajové speciality, ale sortiment čerpací stanice bohužel nic takového nenabízí. „Zkoušeli jsme nějaké věci v minulosti, ale nefungovalo to. Přece jenom lidé na čerpací stanici tohle nečekají,“ říká Martin Pavel a opět dodává, že provoz v sezóně a mimo se výrazně liší. Místní lidé sem určitě nebudou jezdit nakupovat krajové speciality, ale spíše si zajedou na nějaké trhy v okolí.

### Můžete zde také přespát

Jak už bylo napsáno výše, celé zázemí čerpací stanice je docela velké, i když samotná prodejna, provozní místnost a sklad zabírá relativně malý prostor. Důvodem je sku-



tečnost, že v přední části nabízí Martin Pavel pro zájemce úhledný a dobře zařízený čtyřlůžkový apartmán s kuchyňkou, dvěma ložnicemi a sociální zařízením. „Vytížený je hlavně v letních a zimních měsících popřípadě o jarních prázdninách, kdy je tady nejvíce turistů. Většinou přijedou ve dvou lidech na kola nebo na lyže a zůstanou tu tak tři až čtyři dny. Jelikož je apartmán umístěn na pumpě, používají ho lidé pouze na přespaní,“ vysvětluje Martin Pavel. Drahé to není, v letní sezóně od května do konce října zde zaplatíte za noc 200 korun na osobu, v zimě to pak stojí o stovku více. Starost o apartmán nepatří mezi povinnosti obsluhy, o ten se stará provozovatel se svou manželkou.

### Nadzemní nádrže kvůli ekologii

Ani to by ovšem nestačilo zaplnit celý dlouhý domek podél čerpací stanice. Ve zbytku

#### ČS RoBiN OIL, Kašperské Hory

**Provozní doba:** nonstop

**Nabídka produktů:** Natural 95  
a motorová nafta

**Služby:** Prodejna, vysavač, kompresor,  
kávový koutek, apartmán, prodej zemního  
plynu v tlakových lahvích

**Počet zaměstnanců:** Celkem 4, stálí

stavby totiž najdete speciální nadzemní nádrže na pohonné hmoty. Ty jsou uloženy ve velké betonové vaně, která by v případě havárie měla unikající kapaliny zadržet, aby nemohly kontaminovat podloží a způsobit ekologickou havárii. Dvě mají objem 30 tisíc a dvě 16 tisíc litrů.

S fungováním čerpací stanice je Martin Pavel celkem spokojen, zatím moc nestojí ani o další rozšiřování sortimentu na shopu ani na stojanech. Možná se nyní v létě zaměří na zlepšení venkovního posezení, které je přilepené k objektu v místě, kde je vstup do apartmánu, a mohlo by v létě zaujmout i cyklisty. „Jenže moc jich tady na kolech okolo nás neprojde ani v sezóně. Odtud je to totiž všude do kopce a spíše se tu staví cyklisté, kteří mají kola ještě na střeše nebo v autě,“ dodává Martin Pavel s tím, že by tu pravděpodobně nešel ani sortiment pro bikery.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
Foto: autor







Realizujeme Vaše myšlenky...



**PETROL**  
PARTNER

Adast Engineering s.r.o., Adamov 496, 679 04 Adamov, Česká Republika  
Tel: +420 516 519 241, Mobil: +420 737 217 715, Fax: +420 516 519 102  
E-mail: [info@adastengineering.cz](mailto:info@adastengineering.cz), [www.adastengineering.cz](http://www.adastengineering.cz)



# HORY, BENZÍN A HAMBURGERY

Když se blížíte po silnici první třídy E461 od Brna nebo Svitav ke Krhovu, barevný totem v typických barvách sítě Eurobit je vidět z velké dálky stejně dobře jako velký nafukovací hamburger na střeše shopu této čerpací stanice. Jedna z větších pump čistě českého provozovatele sítě čerpacích stanic láká nejen na solidní ceny pohonných hmot, ale také na stylovou americkou restauraci.

S jejím mladým manažerem ještě ne 30letým Leošem Dupalem jsme si povídali o tom, jaké je to spravovat dohromady hojně navštěvovanou čerpací stanici na hlavním tahu a restauraci zároveň.

## Původně pod správou pivovaru

Čerpací stanice u křižovatky na Krhov a Lysice stojí na tomto frekventovaném tahu z Brna na Hradec Králové přes Svitavy od poloviny 90. let minulého století. Původně zde byla restaurace pivovaru Černá Hora, který stojí nedaleko, a u ní fungovala čerpací stanice. Pak objekt změnil majitele, až se k němu dostali ti z Eurobitu, kteří pumpu v roce 2012 koupili.

Od té doby se čerpací stanice v podstatě nepřetržitě předělává a ani v podobě, v jaké jsme ji navštívili v půlce letošního ledna, nebyla ještě zdaleka definitivní. „Teď jak tady sedíme, tady se dříve topilo, tam, jak je kávovar, tam byly dříve záchody. No a tady byla restaurace a vedle shop,“ popisuje nám Leoš Dupal původní uspořádání benzinky a dodává. „My to musíme rekonstruovat za chodu, protože taková tranzitní pumpa musí být pořád otevřená.“

Leoš Dupal dělá v businessu čerpacích stanic teprve dva a půl roku. Má vystudované gymnázium, chvíli pracoval v reklamě, ale pak mu byla nabídnuta pozice provozního čerpacích stanic u firmy Eurobit. „Měl jsem původně na starost tři čerpací stanice v Krhově, Hruš-

kách u Břeclavi a Babicích u Uherského Hradiště, kde se čerpací stanice kompletně rekonstruovala. Denně jsem je musel objíždět, což znamenalo vysoký nájezd kilometrů a hodiny strávené za volantem. Nyní už mi zbyla jen tato pumpa, restaurace a ještě některé marketingové záležitosti, které dělám pro celou firmu,“ říká Leoš Dupal a dodává, že nejvíce mu dává zabrat legislativa. Musíte toho znát strašně moc: pohonné hmoty, technologie, obchod respektive maloobchod, ale také hygienické předpisy, bezpečnostní principy nebo požární směrnice. „Naštěstí veškerou agendu týkající se těchto věcí zajišťuje firma Ekobena, respektive pan Novák,“ dodává Leoš Dupal.

## Zatím pouze základní benzín a nafta

Čerpací stanice u Krhova prodává nonstop, sedm dní v týdnu, i když od 22 do 5 hodin je otevřeno pouze tzv. noční okénko. Přes den na to stačí dva až tři zaměstnanci. Sortiment pohonných hmot na čtyřech oboustranných stojanech od Adastu zatím představují pouze benzín Natural 95 a motorová nafta. Eurobit připravuje i prémiovou naftu Diesel Zero, ale





ta se zatím ještě neprodává. Stojany jsou čisté a vypadají nově, jejich okolí je kromě zbytků zmrzlého sněhu rovněž čisté a podobně působí i celé nádvoří čerpací stanice. K mání je zde také automatický stojan na kapalinu AdBlue, který ale stojí trochu stranou mimo zastřešení a na jaře bude součástí stojan pro nákladní vozy. Řadu tankovacích stojanů prodlužují směrem k parkovišti ještě kompresor a vysavač. „Moc to nefotíte, tady to bude celé jinak,“ říká mi s úsměvem Leoš Dupal. Ve výstavbě je totiž ještě plnicí stanice na LPG a výhledově Leoš Dupal uvažuje také o CNG nebo nabíjecím stojanu pro elektromobily. „Nabíjení elektromobilu nějakou dobu trvá. A já si nemyslím, že celý proces nabíjení chce jeho majitel strávit na parkovišti. Raději půjde do restaurace,“ vysvětluje svou filosofii.

Vcházíme do zázemí čerpací stanice, po pravé ruce stojí dřevěný stánek se slovenskými sýrovými specialitami z Těrchové. Vstupní chodba s výraznou oranžovou stěnou působí sympaticky stejně jako sociální zařízení hned u vchodu. Není třeba kvůli tomu chodit nikam daleko nebo se někde ptát popřípadě půjčovat klíč. Čisté a voňavé toalety s teplou vodou slouží jak návštěvníkům čerpací stanice tak restaurace. Vlevo se vchází už bez dalšího dělení dveřmi do shopu, který je opět celý vyveden v bílooranžových barvách firmy Eurobit. I když je vedle restaurace, mají i návštěvníci shopu k dispozici koutek na posezení se dvěma stolečky hned vedle kávového koutku, kde si mohou sami připravit tradiční teplý nápoj v kavovaru od AG Foods nebo sníst jeden z produktů malého bistra, které nabízí bagety, panini, slad-

ké pečivo nebo párek v rohlíku. Sortiment celkem prostorného shopu je tradiční, výjimkou je regál s produkty nealkoholických nápojů z pivovaru Černá hora. Uspořádání regálů je na první pohled trochu chaotické, sortiment se navíc na několika místech opakuje. Orientovat se v nabídce vyžaduje chvíli přemýšlení, lepší uspořádání nabídky by jistě mohlo zvýšit obrát celého shopu. Tady lze hledat jisté rezervy, ale jinak shop plní svůj účel bez problémů, i když je na první pohled vidět, že je vedle hýčkané restaurace spíše popelkou. Vedle regálů s chlazenými nápoji jsou dveře na druhou stranu areálu, které slouží návštěvníkům čerpací stanice hlavně v létě, neboť právě zde je venkovní posezení. „Po přeložení stávající čistírny odpadních vod zde chystáme letní terasu pro 30 lidí,“ vysvětluje Leoš Dupal.

## Typický americký diner

➔ Na čerpací stanici v Krhově byla restaurace odjakživa, ale když odešel pivovar Černá hora, byla postupně omezována, až se zavřela definitivně. Restaurační „business“ není pro každého. Kdo dokáže provozovat čerpací stanici, nemusí být zároveň skvělým restaurátorem. Noví majitelé však chtěli původní koncept zachovat, a tak se začalo přemýšlet, jak celý problém uchopit. Nejprve samozřejmě začala rekonstrukce čerpací stanice tak, aby splňovala alespoň základní standardy sítě Eurobit, teprve poté přišla na řadu restaurace. Majitelé nechtěli jen obyčejné bistro se smaženým sýrem a hranolkami. Chtěli svýbytný stylový podnik, do kterého se lidé budou rádi vracet.

Díky pozici u frekventované silnice, po které denně projede tisíce motoristů, padla nakonec volba na retro restauraci ve stylu amerického dineru 50. let minulého století. K jejich stylu neodmyslitelně patří výtečné jídlo, které začíná vydatnou snídaní (zde od 7.30), hlavní položkou jsou ale obědy a končí se pozdní večeří (do 22.00). K tomu ještě patří krásné servírky v kostýmech, spousta chromu, výrazné barvy a osvětlení, art deco elementy a sedačky z autobusu. Dinery jsou dnes nedílnou součástí americké kultury, ve své době v podstatě definovaly standard fast-foodu pro celý svět a dnes se k nim mnozí vrací.

I když v Americe ale i státech západní Evropy je dnes podobných podniků spousta, u nás byste je spočítali na prstech jedné ruky. „Konceptem dineru je Česká republika celkem nepolíbená, na rozdíl od okolních zemí. U nás jich napočítáme okolo pěti a většinou ani nejsou koncipovány u silnice, ale pouze s tímto tématem pracují,“ říká Leoš Dupal. Myšlenka celého dineru vznikala velice rychle. Ve spolupráci s Michalem Trkošem a Tomášem Dočkalem tento projekt vznikl během čtyř až pěti měsíců od samotného loga až po realizaci interiéru. „Nechali jsme se inspirovat podnikem v Praze, Vysokém Mýtě, ale hlavní inspirace probíhala v zahraničí.“ Leoš Dupal ještě dodává, že si další inspiraci přivezl také z Kalifornie, a že má k tomuto stylu celkem blízko. Samotný interiér restaurace pak navrhl designér Tomáš Dočkal z Dočkal Design, který stojí i za designem celé sítě Eurobit. V současné chvíli na projektu spolupracuje s kolegou Pavlem Medunou, který je zároveň šefkuchařem.

Můžete si zde objednat nejen velké americké burgery, ale také tradiční steaky, grilovaná žebra, kuřecí křídla nebo třeba lívance s javorovým sirupem, shaky a domácí limonády. Stálou součástí menu je i vydatná fazolová polévka, nechybí dětská ani zdravá jídla,



jakými jsou třeba saláty. „Nechtěli jsme tu mít pouze hamburgery, ale zároveň jsme nechtěli nabízet to, co mají všude jinde. Spíš se k tomu burgeru snažíme implementovat maso. Ale co se týče poledního menu, tam už to tak striktní není. V něm už se může objevit i ryze české jídlo. Naučili se sem jezdit lidé na oběd a pokaždé nemusíte mít chuť jenom na hamburger.“ Restaurace má otevřeno stejně jako čerpací stanice celý týden. Od pondělí do pátku od 7.30 do 22 h, v pátek ještě o hodinu déle. A víkendy jsou od 10 do 23 h. Denně si zde lidé objednají až 150 hamburgerů, což má na starosti okolo 12 lidí.

## Pro každého tu něco bude

I když dva a půl roku v oboru není přehnaně dlouhá doba, aby Leoš Dupal mohl zkušenosti rozcházet plnými hrstmi po okolí, rozhodně nepůsobí jako začátečník, který je rád, že je rád. Kromě plné hlavy starostí s provozem, rekonstrukcí a zásobováním celého areálu však ještě stále stíhá sprádat docela smělé plány, co všechny by na této pumpě mělo ještě být. Chtěl by zde totiž během dalších měsíců a roků vybudovat velkou automobilovou oázu, která nabídne všechno, co dnes můžete očekávat od čerpací stanice tohoto typu počínaje prodejem klasických pohonných hmot přes alternativní plynná paliva, jako je LPG (to už je v běhu), až po nabíjecí stanice pro elektromobily (zatím je ve fázi průzkumu trhu).

Mohla by tu stát také samoobslužná myčka a ve výstavbě je velké parkoviště pro kamióny s pořádným zázemím, kde profesionální řidiči najdou odpovídající sociální zařízení včetně sprchy a samozřejmě k tomu také poctivé jíd-



lo a pití. „Loni tady byl i Truck-fest. To bychom rádi zopakovali, ale chceme už tu mít tou dobu mnohem lepší zázemí. Bohužel, nyní se práce kvůli mrazu zastavily, ale hned jak se oteplí, bude se pokračovat,“ dodá Leoš Dupal, který by chtěl, aby si tu každý řidič jedoucí okolo našel to, co potřebuje a co jej donutí strávit zde určitý čas a utratit určitý obnos peněz. Zároveň chce mít všechny služby na úrovni tak, aby se sem jeho zákazníci rádi vraceli. Povedená restaurace mu dodává víru, že dobře odvedená práce své ovoce nese. „Po roce a půl provozu restauraci si myslím, že už nějaké jméno máme. Člověka zahřeje, když nás lidé pochválí, napišou milou recenzi nebo se při cestě okolo rádi zastaví.“

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor



# Ideální řešení pro vnitropodnikové tankování od Tokheimu!

**TOKHEIM**  
**PROFLEET**

**PETROL**  
PARTNER



největší servisní  
tým v ČR



různé varianty  
identifikace



webové rozhraní  
správa odkudkoliv



kvalitní stojany  
Quantum DiaLOG

**TOKHEIM**  
**PROFLEET**  
**to je  
Váš profit!**

## **[www.moje-benzinka.cz](http://www.moje-benzinka.cz)**



Letošní leden je na rozdíl od posledních let opravdu zimní, teploty se dlouhodobě pohybují pod bodem mrazu i v nížinách a přes den, v extrémech se pak dostaly dokonce v některých horských oblastech Šumavy nebo Krušných hor pod  $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ . To jsou teploty, při kterých již může provoz automobilu se vznětovým motorem dělat určité problémy kvůli použité naftě.

### Problematické parafíny

Zatímco velká zima nemá zásadní vliv na fungování moderních benzinů, které by neměly mít problém do teploty  $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ , s motorovou naftou je to jinak. Obsahuje totiž určité skupiny uhlovodíků, tzv. parafíny, které při teplotách pod  $-8\text{ }^{\circ}\text{C}$  začínají měnit kapalné skupenství na

pevné. Přitom vytvářejí drobné krystalky, které nejdříve omezí průchodnost palivovým filtrem a s klesající teplotou jej dokáží dokonce ucpat. Norma pro motorovou naftu proto stanovuje parametr tzv. filtrovanosti neboli CFPP, což je zkratka anglických slov Cold Filter Plugging Point neboli bod zákalu. Znamená teplotu, při které dojde k ucpání palivového filtru.

Je proto potřeba měnit motorovou naftu podle ročních období. Kvalita motorových naft je definována evropskou a českou normou, kterou musí dodržovat výrobci, distributoři i prodejci u čerpacích stanic. Je také uvedena na výdejním místě u čerpací stanice „ČSN EN 590 motorová nafta pro mírné klima. Od 14. dubna do 30. září se prodává tzv. letní nafta (třída B) s CFPP  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ , od října a pak zase od března by měla být v nabídce tzv. přechodová nafta (třída D) s CFPP  $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$  a od poloviny listopadu začnou distributoři zavážet čerpací stanice tzv. zimní naftou s CFPP  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ , aby byla od 1. prosince v nabídce všech čerpacích stanic.

Když teploty klesnou pod  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ , lze si pomoci arktickou naftou třídy 2, která má filtrovatelnost až do  $-32\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Tento speciální druh arktické nafty se však nasazuje pouze do vybraných horských lokalit, kde se mohou vyskytovat náročné zimní podmínky a velmi nízké teploty. K využití arktické nafty se přistupuje jen zcela výjimečně v období opravdu extrémních mrazů. Její zdroje jsou totiž omezené a také její přeprava velmi náročná. Nízkoteplotní vlastnosti nafty jsou kontrolovány v rámci pravidelných měření kvality i Českou obchodní inspekci.

Současné mají některé firmy v nabídce tzv. prémiové nafty pod různými obchodními názvy (Verva Diesel, MaxxMotion Diesel, Shell V-Power Diesel, Optimal Diesel), které jsou upraveny technologicky nebo speciálními aditivami a mají zlepšenou provozní spolehlivost v zimě na hodnoty filtrovatelnosti  $-26$  až  $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Tyto prémiové nafty mají kromě jiného také vysoké cetanové číslo, které se pohybuje u těchto naft od 55 do 60 jednotek. To samozřejmě pozitivně zlepšuje startovatelnost i v zimním období. Většinou jsou tato výdejní místa marketingově označena s doplňujícími informacemi, že se jedná o naftu pro silné mrazy. Filtrovatelnost neprémiové nafty lze také ještě zlepšit o  $5-8\text{ }^{\circ}\text{C}$  speciálními zimními aditivami, která jsou k dostání na čerpacích stanicích pro individuální aditivaci zákazníkem.

### Jakou zvolit strategii při prodeji zimní nafty

Co může provozovatel čerpací stanice dělat s naftou, aby si v prodejně nejslabším období v roce zajistil co nejvyšší výtoče? Za prvé může nabídnout dražší prémiovou naftu s nadstandardními nízkoteplotními vlastnostmi. Takto dá jistotu zákazníkům, že ani v silných mrazech jejich vozidla nezamrznou. Navíc tím eliminuje riziko jakýchkoliv reklamací. Za



druhé může dostat pouze zákonné povinnosti a prodávat levnější standardní zimní naftu pro mírné klima podle normy s filtrovatelností do  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Pokud přijdou krutější mrazy, může pak nechat zavézt svou čerpací stanici arktickou naftou, popřípadě poradit a pak nechat na zákazníkově, zda si přikoupí odpovídající aditivum, které zlepší schopnost nafty odolávat silnějším mrazům. Tato strategie se zdá být efektivnější i proto, že vyhoví potřebám řidičů, kteří hledí především na cenu. Má to ale jeden háček. Pokud udeří silné mrazy víceméně neplánovaně, nemusí se provozovateli podařit včas zajistit arktickou naftu a riziko reklamace od zákazníků se razantně zvýší. Vůbec nejlepší samozřejmě je, když můžete nabídnout obojí – jak aditivovanou prémiovou naftu, tak standardní zimní naftu.

### Nabídka by měla jít vstříc poptávce

Provozovatelé čerpacích stanic i centrály řetězců samozřejmě reagují při volbě zimní

| Období           | Třída                  | Filtrovatelnost               |
|------------------|------------------------|-------------------------------|
| 1. 4. – 30. 9.   | B                      | $0\text{ }^{\circ}\text{C}$   |
| 1. 10. – 15. 11. | D                      | $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ |
| 16. 11. – 28. 2. | F                      | $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ |
| Dle potřeby      | Arktická nafta třídy 2 | $-32\text{ }^{\circ}\text{C}$ |

nafty na aktuální trendy a hlavně poptávku zákazníků. V tomto ohledu pak záleží na mnoha nejrůznějších faktorech, které se odvíjejí od aktuálních cen pohonných hmot, respektive ropy na světovém trhu nebo od průběhu celé zimy z hlediska dlouhodobé předpovědi počasí. Jestliže poslední roky mírná zima zájem o arktickou naftu výrazně snížila, letošní mrazivý leden představuje pravý opak. Statistiky říkají, že právě taková zima mění uvažování zákazníka. Stačí, aby měl motorista jednou problém se studeným startem svého turbodieselu v mrazu pod  $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ , a od té chvíle tan-

kuje do nádrže přes zimu pouze prémiové palivo, zatímco během ostatních ročních období se chová spíše ekonomicky a hledí především na cenu. Některé motoristy však ani problémy s během motoru nepřimějí k nákupu prémiového paliva a v zimě se spoléhají na nákup standardní zimní nafty vylepšené potřebným aditivem. To s sebou samozřejmě nese riziko, zda je aditivum do nádrže automobilu aplikováno včas. Pokud to totiž motorista neudělá preventivně, zmrzlé naftě s uvolněnými parafíny již nepomůže a problémů s ucpaným palivovým filtrem se nevyvaruje. Zájem zákazníků o koupi zimní nafty závisí mnohdy na tom, jakou u něj příslušná čerpací stanice dokáže vzbudit důvěru a z toho následně pramení i víra v zimě odolné vlastnosti nabízeného produktu. Na to je pak třeba připravit i obsluhu čerpací stanice, která by měla dát o konkrétní hodnotě filtrovatelnosti nafty posledních dodávek informací. Ostatně dotazy zákazníků na filtrovatelnost nafty s nastupujícími mrazy nejsou rozhodně nic neobvyklého, a pokud trvají extrémně nízké teploty delší čas, patří takové otázky k dennímu koloritu práce na čerpací stanici. Kompetentní obsluha je proto pro provozovatele čerpací stanice v nejstudenějším období v roce k nezaplacení.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
Foto: autor



# ZNAČKA, KTERÁ VSTALA Z POPELA



Prémiová paliva, moderní design, široká nabídka služeb, dostupnost. Tradiční česká síť čerpacích stanic dokáže konkurovat TOP značkám v oboru. Ne vždycky tomu tak ale bylo. Přitom znalost tohoto brandu patří u nás mezi spotřebiteli k nejvyšším a v kategorii maloobchodního prodeje pohonných hmot se značka prakticky stala synonymem pro čerpací stanici. V příštím roce to bude už šedesát let, co řidiči v Česku tankují u pump se značkou Benzina, používajících logo okřídleného koníka. Skoro 60 let na trhu o něčem svědčí.

## Největší síť v Česku

Aktuálním počtem téměř 370 stanic je Benzina nejpočetnější sítí u nás a stejně tak vede ve srovnání celkového prodaného objemu paliv. Tržní podíl na českém maloobchodním trhu už převýšil 17 procent a majitelé, kterým už 12 let vládne polský petrolejářský koncern PKN Orlen, by to ke konci letoška chtěli zvednout až

na 20 procent. Na druhém místě ji dotahuje maďarský MOL, kterému u nás patří stejnojmenné pumpy, přebarvené do této v Česku donedávna neznámé značky z původních benzinek Agip, dále pak stanice Pap Oil a několik Slovnaftů.

Benzina ale svému největšímu konkurentovi uniká aktuálně rostoucím počtem pump – postupně přebírá 68 stanic koupených loni od rakouského koncer-

nu OMV. Samozřejmostí jsou už moderní platební systémy na všech stanicích, certifikátem Pečeť kvality hlídaná jakost prodáváných pohonných hmot, u desítek Benzin nabídka alternativního paliva stlačeného zemního plynu CNG, myčky a v shopech pak pestrá nabídka suchého zboží od pečiva, teplého i studeného občerstvení, různé formy fastfoodu přes provozní kapaliny, některé náhradní díly do aut, noviny, časopisy až po základní volně prodejné léky.

## Také CNG a nabíjecí stanice

Kromě klasických čerpacích stanic provozuje Benzina také pět bezobslužných stanic (píšeme o tom na straně 30), na 32 čerpacích stanicích dnes najdete také stojan na stlačený zemní plyn (CNG), na dvou nabíjecí stanici pro elektromobily, na 290 je k dispozici prémiová nafta Verva diesel a 160 jich má v nabídce prémiový benzin Verva 100. Na celkem 168 stanicích slouží zákazníkům občerstvení Stop Cafe.



Letošní novinkou je spolupráce Benziny s firmou Ugo. Jedná se o koncept koncept zdravého stravování, z nabídky Ugo Freshbaru se zákazník může těšit na čerstvě připravované ovocné či zeleninové šťávy, čerstvé wrapy nebo krémové polévky. Společnost Ugo patří od roku 2012 Kofole otevřela svůj první freshbar na čerpací stanici Benzina v Praze na Jižní spojnici. Zatím se jedná o pilotní projekt u speciálně vybrané čerpací stanice při vjezdu do centra hlavního města. Čas ukáže, zda se freshbary budou rozšiřovat na další pumpy.

Vloni byla Benzina oceněna Sdružením Czech Top 100 jako nejobdivovanější česká firma v kategorii „Prodej, údržba a opravy motorových vozidel a prodej pohonných hmot“ za rok 2016. Žebříček 100 obdivovaných firem ČR sestavili nezávislí hodnotitelé z řad manažerů, analytiků, akademiků a představitelů státní správy.

Vloni také Benzina přišla s inovovaným konceptem čerpacích stanic. První v nových barvách byla otevřena v květnu pumpa v Osicích na 81. kilometru dálnice D11 ve směru na Hradec Králové. Stanice nabízí řidičům široké spektrum pohonných hmot včetně prémiové řady Verva, ale také kapalinu AdBlue. Součástí čerpací stanice je také moderní koncept občerstvení Stop Cafe, kde si zákazníci mohou objednat kvalitní fair trade kávu, čerstvé bagety a saláty nebo rozšířený sortiment teplých jídel a snacků.



Čerpací stanice na Masarykově náměstí v Jihlavě v roce 1959.

## Bratři Zikmundové, předci Benziny

Tím vším navazuje na dráhu podnikatelů, kteří dali základ pozdějším pumpám Benziny už za první republiky – bratrů Rudolfa a Oldřicha Zikmundových, ke kterým se posléze přidal pražský obchodník František Škoda a třetí z bratrů – Vojtěch.

Jejich společnost BZ vstoupila na trh už dva roky po vzniku samostatné Československé republiky a rychlým tempem rostla, přestože v té době ani konkurence nezažila. Jak uvádí autoři publikace Benzina v proměnách času, působila mezi válkami na zdejšímu trhu řada distributorů, zejména pět nejsilnějších rivalů: Fanto, Kralupol, Naftaspol, Vacuum Oil Company a Bratři Zikmundové.

Před vypuknutím druhé světové války už byla (v té době už akciová) společnost BZ lídrem mezi domácími distributory a ovládala přes tisícovku čerpacích stanic (z celkem 5800), navíc disponovala 27 vlastními zásobovacími sklady, 6 provozů k výrobě lihoobenzinových směsí, značkovými servisními a garážemi.

Zásadní ránu celému byznysu dala druhá světová válka a okupace Československa, ale i zestátnění v letech následujících.

Národní podnik a značka Benzina vznikly v roce 1958 místo dosavadního Benzinolu, pod který bylo v roce 1951 spojeno 26 velkoobchodních firem. O dva roky později byl vyčleněn zásobovací závod s palivy a mazivy v Roudnici nad Labem, v souvislosti s nímž se tehdy poprvé objevil název Benzina. Samostatný národní ➔



Čerpací stanice Chema v Klatovech.



➔ podnik s tímto názvem však vznikl až ve zmíněném roce 1958.

### Od pump po ropovody

Na přelomu 70. a 80. let pak dosáhla Benzina velikosti koncernového podniku, pod který spadalo 52 distribučních skladů a 774 veřejných čerpacích stanic. Jako jediná zajišťovala také dodávky ropy všem rafineriím v republice a měla na starost výstavbu ropovodu Družba, který dodnes dopravuje do Česka ropu z ruského Uralu.

Benzina měla tedy pod palcem 1500 kilometrů ropovodu, ale také skoro tisícovku kilometrů produktovodů, přepravujících pod zemí po území tehdejšího Československa benzin a naftu. Podnik plnil také funkci výzkumného pracoviště v oblasti paliv a maziv.

„Asi největšího rozsahu dosáhla Benzina v osmdesátých letech,“ vzpomíná Václav Loula, který v Benzině působil od roku 1972 a stal se dodnes jakousi legendou Benziny. Podnik opustil letos, tedy po 45 letech.

Tehdy měla Benzina na tuzemském trhu monopol, který se ale v dalších letech po pádu komunismu rozpadl. Produktovody a sklady pohonných hmot připadly státnímu Čepu, ropovody společnosti MERO. Část benzinek získali soukromí vlastníci, něco velké koncerny, kte-



ré do Česka přišly, část zůstala státu.

Od roku 1990 byla Benzina samostatným státním podnikem. Při privatizaci, čtyři roky poté, ji vláda rozdělila na tři díly – jednu získalo Čepro, zadlužená část podniku se 190 pumpami zůstala státní organizací a zbytek přešel na akciovou společnost.

Akciová Benzina získala síť 280 čerpacích stanic, které byly pro odlišení od

státních – zelených – přebarveny na červenou. Státní Benzinu nakonec přivedly zděděné dluhy do likvidace a pak k prodeji do rukou Čepa.

### Investice za všechny peníze

Problémům se nevyhnula ani „červená“ Benzina. Nezbytná modernizace stanic v duchu zákonných ekologických limitů ji přišla hodně draho. V letech 1996 až 1999 vydala společnost na nutnou modernizaci přibližně 7,7 miliardy korun. Jen menší část pocházela z vlastních zdrojů, za miliardu vydala dluhopisy a 4,5 miliardy si půjčila.

Nebyly to zřejmě asi tak úplně vyhozené peníze, podstatná část z nich padla na sanaci ekologických škod z doby nekontrolovatelného budování socialismu, ale faktem je, že ke kýžené modernizaci nedošlo a společnost splácela tyto dluhy ještě dlouhé roky.

Přestože v té době, tedy někdy na přelomu tisíciletí, už u nás fungovaly desítky čerpacích stanic vyhlášených zahraničních koncernů, paradoxně neměl neutěšený stav čerpaček Benziny zásadní vliv na zákazníky. Ti zůstávali této značce stále věrní.

Když mateřský státní Unipetrol koupil v roce 2005 polský PKN Orlen, měla Benzina 305 stanic a zhruba 11procentní tržní podíl na prodaném množství paliv.





## Chatrná, ale naše

Tehdejší výzkumy společností GfK a Incoma zjistily, že Benzině společně s Aralem patří první místo v žebříčku preferovaných čerpacích stanic a řekne-li se čerpací stanice, tak více než 80 procentům lidí v Česku se jako první vybaví značka Benzina.

Začátkem roku 2005 oznámil koncern British Petroleum Group (BP) rozhodnutí prodat síť svých 70 čerpacích stanic Aral v Česku. Důvodem bylo, že tato špičkově vybavená a po všech stránkách nejmodernější síť nebyla schopna dostát svého záměru na obsazení vedoucí pozice na českém trhu.

Do konce roku bylo jasno – novým majitelem se stala rakouská společnost OMV. A hned v příštím roce bylo jasno také o někdejším generálním řediteli Aralu Martinovi Durčákovi.

Přestoupil do Unipetrolu, který od předchozího roku ovládal PKN Orlen a pod který spadala i Benzina. Durčák se zkušenostmi z Aralu měl jediný úkol – dostal od akcionářů 1,3 miliardy korun, s je-

jichž pomocí měl vybudovat ze zaostalé Benziny pumpy srovnatelné se zahraniční „první ligou“.

Dva roky to trvalo. Durčák rozdělil benzinky na dvě kategorie – dražší Benzinu Plus s přidanou hodnotou v podobě prémiových paliv, jinde už standardních shopů, myček, případně restaurace a dalších služeb, které žádá náročný řidič, a „ekonomickou“ kategorii Benzina, která se nejčastěji v regionech a mimo dálnice prezentovala sice také jako modernizovaná, ale cenově výhodnější alternativa pro řidiče, kteří nemají potřebu se na pumpě zdržovat déle, než je k natankování nutné.

## Firma končí, pumpy zůstaly

Rok 1989 a konec plánovaného hospodářství tedy přinesl i v Benzině změny, které v některých ohledech nebyly o nic méně dramatické a hektické než předchozí etapy této společnosti.

Zásadní bylo rozdělení na státní akciovky Benzina a Čepro v roce 1994 a v roce 1995 vznik holdingu Unipetrol a začleně-

ní Benziny do jeho struktury. Ve výsledku všechny tyto změny vedly postupně k situaci, kdy se Benzina nakonec změnila na společnost s ručením omezeným a v závěru roku 2015 skončila úplně jako samostatná společnost a stal se z ní pouhý odštěpný závod Unipetrolu RPA, dceřině společnosti Unipetrolu.

Firma jako taková už tedy neexistuje. Po 58 letech subjekt s tímto názvem zanikl. Zůstaly však pumpy, které patří k nejmodernějším v Česku a přinášejí nejnovější trendy tohoto byznysu. I když i ty, respektive jejich značka Benzina, měly namále.

Polští akcionáři před pěti lety zvažovali, zda tuto tradiční českou značku zachovat, nebo ji nahradit vlastním brandem čerpacích stanic koncernu PKN Orlen – Orlenem nebo značkou Star. Měsíce testoval Unipetrol tyto značky na několika pumpách u nás. Pak ale česká tradice zvítězila – pumpy s označením Benzina a Benzina Plus z našeho trhu nezmizí.

■ AUTOR: Miroslav Petr  
FOTO: Unipetrol

# MONTI

**MONTI SYSTEMS s.r.o.**  
Příkop 843/4, 602 00 Brno  
t: +420 568 421 280  
e: info@monti.cz

## MĚJTE NÁKLADY VE SVÝCH RUKÁCH

**Specialista na snižování ztrát PHM a kontrolu nákladů na revize a servis ČS PHM**

- Měření hladin PHM všech cenových kategorií s aplikacemi pro kontrolu dodávek, kontrolu úbytků a kontrolu kvality
- Aplikace na kontrolu nákladů, termínů a dokumentace revizí a servisních zásahů

**www.monti.cz**



**PETROL**  
PARTNER



*Samoobslužná čerpací stanice Benzina Expres.*

Bezobslužné tankování se šíří Českem. Počty míst, kde lze přímo na stojanu zaplatit kartou nebo hotově a odjet, však přibývají rychleji v plánech investorů než ve skutečnosti.

### WAG končí, ostatní začínají

Bez větší mediální pozornosti prodala koncem loňska společnost W.A.G. payment solutions bezobslužnou pumpu v Modleticích u Prahy, jednu z úplně prvních, které u nás nabízely tankovací automat bez přítomnosti obsluhy. Neznamená to však začátek úpadku tohoto způsobu tankování v Česku. Jiní, jako třeba Armex nebo Unipetrol RPA (se sítí Benziny), naopak počty samoobslužných stanic rozšiřují. Celkem jich po Česku funguje dnes odhadem kolem stovky.

V případě WAG jde o logický krok, firma se dlouhodobě specializuje na provoz tankovacích a fleetových karet k úhradě tankování nebo mytí, ale samotný maloobchodní prodej paliv byl už v rámci společnosti spíš příslušnou Popelkou. Pro zavedené prodejce benzínu a nafty však bezobslužné pumpy představují alternativu, která je běžná v některých zemích Evropy. V Česku se již řadu let rozvíjí, ale stále nedosahuje míry, jakou znají

řidiči třeba z Francie, Skandinávie nebo Nizozemska.

Česko je počtem 4,5 tisíce veřejných a polo-veřejných stanic přepumpované a je evidentní, že na alternativní způsob prodeje tu prostor je. V přepočtu pump na obyvatele, délku silniční sítě nebo počet aut patříme ke špičce v Evropě. Prodejci soupeří o řidiče za každou cenu, roli hraje každý desetník. A v tomhle silném konkurenčním boji umožňují pumpy na automat snižovat mzdové a jiné náklady a prodávat benzin a naftu s nižší marží a tedy i cenou. Navíc odbavení u bezobslužných pump bývá o něco rychlejší než v benzinkách s klasickou obsluhou. „Češi s tím zatím mají problém, ale to určitě nepotrvá věčně. Naši zákazníci totiž patří k těm, kteří většinou preferují nižší ceny před rozsáhlejšími službami. A přesně to je cesta, kterou bezobslužné tankování nabízí,“ reaguje šéf SČS Unie nezávislých petrolejářů Ivan Indráček.

Prostřednictvím bezobslužné pumpy dosahuje velká síť jako například Benzina cen, které jsou schopné konkurovat dravému low-costu

typu Tank ONO. To lze vidět třeba na srovnatelných cenách samoobslužné stanice Benziny - Expres 24 a Tank ONO ve Vysokém Mýtě. Přestože společnost Tank ONO většinu benzínu a nafty nakupuje od Unipetrolu, vlastníka Benziny, je lídr pumpařského trhu schopen (nebo ochoten) prodávat za tak nízké ceny jako bratři Ondrové pouze ve svých pěti stanicích Expres 24. Benzina první z nich (právě tu ve Vysokém Mýtě) zprovoznila na Apríl v roce 2011.

### Nový obor pro Armex

Jeden z předních velkoobchodních prodejců pohonných hmot u nás Armex Oil se do byznysu s bezobslužným tankováním pustil loni. Ke svým dosavadním 14 benzinkám koupil od firmy Hutira – Králík u Pardubic stanici Kiwi. Armex chce mít do dvou let po celém Česku 15 bezobslužných stanic a výhledově do pěti let na padesát.

Letos začne na Moravě s výstavbou dalších tří nových a doufá, že právě tyto pumpy sehraji



důležitou roli v boji o zákazníka: „Pokud počet stanic bez obsluhy vzroste na několik set, bude tlak na marže provozovatelů příliš velký a i velké společnosti se budou muset pustit do přebudování standardních čerpacích stanic na bezobslužné. My se touto cestou vydáváme již nyní,“ reaguje Hynek Sagan, generální ředitel a spolumajitel společnosti Armex Oil.

Automaty mají svůj význam třeba v blízkosti obchodních center. „Samoobslužné čerpací stanice je výhodné instalovat tam, kde už lidé nakupují a je tam dostatek potenciálních zákazníků. Pro ty je pohodlné během nákupu doplnit i palivo, nabídka doplňkových služeb, které ale běžné čerpací stanice nabízí, je pro ně už zbytečná, potraviny nebo kávu totiž na rozdíl od benzinu koupí v nákupním centru,“ uvedl před časem v souvislosti s otevřením páté Expres 24 pumpy Benziny Marek Zouvala, jednatel společnosti Unipetrol RPA zodpovědný za maloobchod.

Svou pátou a zatím poslední pumpu bez obsluhy otevřela Benzina loni v květnu na parkovišti u hypermarketu Tesco. Podobně funguje Expres 24 v Hradci Králové na parkovišti supermarketu COOP.

## Byznys, který zapojí řadu firem

Expres 24 pumpy Benziny byly jedny z prvních, kterým dodala technologii brněnská společnost Sonet, vývojář softwaru pro platební terminály, včetně těch na samoobslužných pumpách. Lze je stavět u obchodních domů či v blízkosti obytných zástaveb, kde by realizace běžných

čerpacích stanic s kompletním zázemím nebyla možná,“ potvrzují zástupci Sonetu jednu z velkých výhod tankovacích automatů.

Ostatně i družstevní řetězec COOP sám provozuje tři nonstop otevřené samoobslužné čerpací stanice – v Ústí nad Orlicí a okolí. Kromě nižších cen pro všechny řidiče fungují družstevní pumpy podobně jako samotné prodejny potravin tohoto řetězce – družstevníkům se cena za tankování započítává do celkového slevového konta.

COOP využil kontejnerový způsob instalace pump od firmy Traso, což je oproti klasickým stavbám další z variant a také stále lákavější způ-

sob bezobslužného tankování, využívaný často třeba v podnikových areálech dopravců.

Bez obsluhy tankují řidiči i u některých stanic dalších prodejen – například u čtyř pump EuroOil státního Čepra nebo hypermarketů řetězce Globus, který má v tomto režimu u některých prodejen (třeba na Zličíně v Praze) noční provoz.

Investice do automatů přicházejí i ke klasickým pumpám. Jednak zjednodušují činnost řidiči, který ani nemusí vylézt z auta, zaplatí mobilem naskenováním QR kódu na stojanu (palivo mu natankuje obsluha). Loni takovýto model zprovoznili v Shellu a Shell v tomhle zřejmě nezůstane v Česku jediný. ➔



Samoobslužná čerpací stanice Coop.



Samoobslužná čerpací stanice Vito.



Samoobslužná čerpací stanice Benzina Expres.

### U Shellu se platí mobilem

➡ Shell společně s Mastercard si nechal u společnosti STEM/MARK zpracovat průzkum zájmu o bezhotovostní placení na pumpách. Téměř polovina aktivních řidičů by podle něj uvítala možnost využít „digitální peněženku“ v mobilu či tabletu nejen pro placení v e-shopech, klasických obchodech a podobně, ale i pro placení paliv na čerpacích stanicích přímo z vozu.

„Platit přímo prostřednictvím digitální peněženky v mobilním telefonu či tabletu by si na čerpacích stanicích přálo 44 procent řidičů. Ve srovnání s ostatními platebními metodami ji většina hodnotí jako modernější, rychlejší a pohodlnější a s potenciálem na šíření v budoucnu,“ říká mluvčí sítě Shell v České republice Petr Šindler.

Česko je pro Shell druhou zemí na světě, kde mají zákazníci možnost zaplatit za palivo přímo z vozu. To, do jaké míry se průzkum názorů mezi řidiči ukáže věrohodný a jak moc se placení mobilem ujme, bude však zřejmě až za několik let po vyhodnocení projektu, který Shell rozjíždí u většiny svých stanic. Podobný systém podle některých informací chystá i Unipetrol pro pumpy Benzina.



Samoobslužná čerpací stanice AS24.

Podobné samoobslužné tankování nemusí být jen pohodlné, ale i praktické – třeba v případě, kdy řidič má ve voze malé děti a nechce je nechat samotné po dobu, než zaplatí u kasy.

Vůbec ale není ani vyloučeno, že majitel sítě udělá bezobslužnou pumpu ze současné klasické stanice s obsluhou – v případě klesající výtoče a slábnoucí ekonomiky dotyčné pumpy.

Dotovat nerentabilní součást řetězce se chce málokomu a možnost škrtnout mzdové a některé další náklady je pro leckterého majitele lepší řešení než danou čerpací stanici zrušit nebo prodat.

■ AUTOR: Miroslav Petr  
FOTO: archiv





# Bezobslužné čerpací stanice TREND DNEŠKA

Bezobslužná čerpací stanice je technicky uzpůsobená pro provoz bez obsluhy 24 hodin denně. Postup tankování pohonných hmot je jednoduchý a intuitivní od provedení platby, čerpání až po tisk daňového dokladu. Integrovaný samoobslužný platební terminál umožní provedení platby běžnými platebními kartami, kartami dalších vydavatelů a také v hotovosti. Kompaktní kontejnerové řešení zabezpečuje jednoduchou instalaci s minimálními stavebními náklady. Technické řešení minimalizuje mzdové náklady na obsluhu a garantuje bezpečný a pohodlný způsob prodeje pohonných hmot s minimálními provozními náklady.



## JE URČENA PRO

- majitele čerpacích stanic, kteří chtějí přejít na prodej PHM s minimalizací provozních nákladů
- majitele vhodných pozemků pro výstavbu bezobslužné čerpací stanice
- investory, kteří výstavbu bezobslužné čerpací stanice pokládají za zajímavou možnost zhodnocení investice
- obchodní řetězce, kteří výstavbou čerpací stanice poskytnou další doplňkovou službu pro své zákazníky
- obce, které by chtěly svým občanům a návštěvníkům nabídnout možnost tankování PHM



# NA ZVÝŠENOU POPTÁVKU PO CNG JSME PŘIPRAVENI



S ředitelem společnosti GIA Czech Republic Martinem Rybářem jsme si povídali o peripetích se sloučením dvou odlišných firemních kultur, novém rozložení sil na světovém trhu s výdejními stojany i nových produktech a technologiích na čerpacích stanicích.

**Právě jste rok ve funkci ředitele společnosti GIA. Co se vám za tu dobu podařilo, co nepodařilo a která rozhodnutí musela počkat?**

Loni to pro mě byl hned z několika důvodů jeden z nejnáročnějších roků mé kariéry. Když jsem nastoupil do funkce, byl to pro mnohé zaměstnance šok. Někteří mě znali, mnozí mě neznali a dovídali se zároveň spoustu rádoby pravdivých informací. Na řadu z nich to zapůsobilo tak, že se lekli a ze společnosti utekli. Koncem roku mi odešlo osm lidí.

Další velkou výzvou bylo sloučit dvě odlišné firemní kultury. PH GIA byla malá firma pouze na prodeje a servis výdejních stojanů, zatímco Dresser Wayne respektive Rohé zde byla dlouhá léta jedničkou na trhu jak z hlediska výstavby čerpacích stanic, tak servisu. I já jsem se na jejich podnikání často díval s němým úžasem. Kvalita provádění projektů i servisu, všechno bylo na té nejvyšší úrovni a stavělo se jenom

pro velké společnosti, jako byly Aral, OMV, Shell, Esso nebo DEA. Za ta léta však firma získala také velmi vysoké sebevědomí a mravenčí práce s drobnými investory je moc nezajímala. Tohle spojit bylo velmi náročné, protože očekávání bylo velké stejně jako nároky lidí, kteří tady zbyli. V současné době si se svými kolegy po roce spolupráce povídám, abychom zjistili, co bylo dobře, co bylo špatně, co dělám špatně já, co je pro ně složité v našich vztazích a tak podobně. A musím říci, že se dozvídám mnoho zajímavých informací a většina kolegů je i velmi upřímných. Stojí mě to hodně energie, ale daří se nám společně bourat lidské i pracovní bariéry.

Nyní navštěvuji výstavby čerpacích stanic mnohem častěji než dříve, protože zaměstnanci vás potřebují vidět a komunikovat s vámi přímo. Snažím se v lidech vzbudit motivaci. Připadám si jako fotbalový trenér, který se snaží mužstvo motivovat a dostat z něj maximum.

**Jakou má nová firma strukturu, jak funguje, kolik lidí v ní v současnosti pracuje?**

Organizace firmy se hodně zeštíhlila a zefektivnila. V oddělení výstavby pracuje sedm lidí, z toho jsou tři manažeři a čtyři svářeči. Koncem roku tým posílil o projektového manažera Josefa Koukolu, který se vrátil do branže po šesti letech, kdy se dostával ze složité osobní situace. Servis je řízen z Prahy a z Brna. Jedenáct techniků plus vedoucí jsou v pražské centrále, osm jich má na starosti Josef Kovařík v Brně. Dispečink je v Praze obsazen čtyřmi dispečery. Dále je zde hlavní účetní, fakturantka a sekretářka pro všechny. K tomu samozřejmě IT oddělení, kde jsou čtyři lidé, a také dva obchodníci v Brně a v Praze. A ještě s námi spolupracují dva externí obchodníci (obchod a experti na plyn). Když jsem sem přišel, byli v oddělení logistiky čtyři lidi, nyní tam jsou dva, což bohatě stačí.

**Jak celá firma funguje z hlediska zahraničního vlastníka?**

Vlastníkem naší společnosti je rakouská firma GIA holding. Co se týče nadnárodního řízení, patříme pod Rakousko. Nade mnou je jen operativní manažer pan Bode a finanční manažer pan Neuburger a nad nimi už jsou přímo majitelé. Interní komunikace tady funguje prostřednictvím mailů. Je skvělé, že nad sebou nemáme žádný administrativní aparát, který by tu komunikaci komplikoval. Důvěra vůči lokálním firmám je na té nejvyšší úrovni, s jakou jsem se kdy setkal.

**Společnost Wayne Fueling System se stala součástí holdingu Dover, který necelý rok předtím pohltil i společnost Tokheim, jejíž české zastoupení firmu Tokheim Acis jste také vedl. Projeví se to letos nějakým způsobem na strukturách firmy GIA nebo její práci?**

Dover trh dramatickým způsobem zkonsolidoval. Dva velcí konkurenti se spojili pod jednou střechou. Ale minimálně rok nebo dva se to partnerů nedotkne. Až v Doveru řeknou, co se bude vyrábět, zda stojany Wayne nebo Tokheim, tak to teprve budeme řešit. Pro ně bude hodně určující, jak značky ➡





**TRADICE      SPOLEHLIVOST      KVALITA**



☞ fungují v jednotlivých lokalitách a regionech. V současnosti nemůžeme ani předvídat, která z těchto značek dostane přednost. Dnes je samozřejmě vidět, že oba produkty jsou jiné. U Wayne je vidět, že se zde někdo zabývá designem a technickým vývojem, z Tokheimu je zase cítit ekonomika výroby. Nicméně každý petrolejář chce, aby ze stojanu hlavně tekla benzín nebo nafta nebo něco jiného a hlavním kritériem zůstává cena. Design možná zajímá soukromníka s jednou čerpací stanicí, ale manažer řetězce hledí hlavně na cenu. Výdejní stojany nekupujete s velkými emocemi, tady se jedná o průmyslový design, který se vám může líbit, ale není rozhodujícím kritériem. Jde hlavně o funkčnost a přiměřeně ekonomický servis. V Africe je Tokheim velmi silný, v Americe je zase silnější Wayne. Jsem přesvědčený, že Dover má svou strategii, vidí čísla obou firem a možná se rozhodne nasadit obě značky na různé trhy za využití výrobní synergie jednotlivých komponentů. Uvidíme.

### **Novela zákona o ovzduší možná dramaticky změní sortiment pohonných hmot na čerpacích stanicích. Co to znamená pro firmu, která prodává a servisuje čerpací stojany?**

Myslíte asi rozšíření nabídky paliv o CNG. Mě vždycky překvapovalo, proč nechce petrolejář tuhle investici udělat. Vždyť čerpací stanice je v podstatě logistické centrum, které poskytuje motoristovi palivo, servis a jídlo. Čím širší budu mít sortiment, tím více zákazníků dokážu uspokojit. Infrastrukturu už mám hotovou, a když budu mít stanici na zajímavém místě, tak musí být plnička na CNG do tří let zaplacená. Kdybych byl na vysoké manažerské pozici velké sítě, tak bych si k tomu zjistil všechny podrobnosti a rychle přišel na to, kde se rozšíření sortimentu vyplatí a kde ne. Můžete začít i tím, že dáte plničku na CNG někomu do nájmu a navážete výšku nájemného na prodej plynu, abyste věděli, kolik se ho prodá, a pak se můžete rozhodnout. Výhodou kontejnerového řešení na plyn je, že ho můžete dát kamkoliv. Není třeba jímek, jen musí být na stanici adekvátní přívod plynu a elektřiny, protože plnička má velkou spotřebu. A pak už záleží jen na tom, jestli chcete speciální výdejní stojan jenom na CNG propojený do shopu nebo hybridní stojan, kde je k dispozici vedle nafty a benzínu také CNG a někdy dokonce i LPG popřípadě AdBlue. Za každý rok 2015 a 2016 se prodalo více jak 3000 osobních automobilů, které dokáží svojí spotřebou uživit 20 až 30 ekonomických CNG plniček!



Wayne samozřejmě vyrábí CNG i LPG stojany, my tady navíc zastupujeme německou značku Bohlen&Doyen, která je lídrem na prodeje komplexních řešení čerpání CNG v Německu. Jsme připraveni s každým zájemcem připravit projekt jak technicky, tak i obchodně. Na jaře chystáme novinku v oblasti CNG.

### **Loni jste se zúčastnili výběrového řízení u Benziny. Jak dopadlo?**

Dopadlo dobře pro Tokheim, který spravuje celou síť. Ale myslím, že to není dobře strategicky. Být závislý na jedné servisní firmě není úplně moudré. Stejně tak to není zdravé pro servisní společnost, být existenčně závislý na jednom zákazníkovi. Když se cokoliv té dominantní společnosti stane, vzniká ekonomické i bezpečnostní riziko.

Shodou okolností tři měsíce před mým příchodem do společnosti GIA došlo k bezpečnostnímu pochybení při jedné rekonstrukci a firma dostala od klienta tzv. červenou kartu. Znamenalo to pro ni snížení obrátu o 30 procent a to bylo znát. Nelze na to hned reagovat propouštěním lidí nebo dramatickým snižováním nákladů. Ale pokles je to tak velký, že se to do budoucna snažíte maximálním způsobem pohlídat tak, aby se něco takového neopakovalo. Přitom se vlastně nikomu nic nestalo, nedošlo ani k poškození majetku. Na druhé straně v jiném případě zahynul člověk, další skončil v invalidním důchodu a dotýcnou servisní firmu to nepostihlo vůbec. Z toho plyne, že velké společnosti by se na to měly dívat trochu jinak. Když máte 150 pump, zvládne to jedna servisní firma. Když jich však bude 400, je lepší se o to riziko podělit.

### **Bezpečnost práce je jedním ze základních kritérií dobrých výsledků firmy v tomto oboru. Loni jste hovořil o nutnosti certifikace na SCC (Safety Certificate Contractors). Jaký je stav nyní?**

U nás se v 90. letech postavilo obrovské množství čerpacích stanic a nebylo tolik závažných problémů. Až v posledních třech čtyřech letech zde umírají lidé, jsou těžká ublížení na zdraví a my v podstatě nevíme, proč se tak děje. Máme lepší technologie, máme zlepšené vnitřní procesy a je zde i zvýšený tlak na bezpečnost práce, což v 90. letech nebylo. Přesto dochází k pochybení. Vše závisí na inteligentní komunikaci směrem k zaměstnancům, ale i na vztahu mezi zadavatelem a odběratelem. Nesmíte se bát upozornit na možná rizika, je třeba snažit se jim zabránit. Bezpečnost práce je hlavně o myšlení, psychologii lidí. To není jen o formulářích a certifikátech, to je o vlastním uvědomění. Certifikát je jakousi vstupní branou, ale i na výše uvedeném příkladu je vidět, že samotný certifikát úrazu nezabrání.

### **Co máte v plánu v letošním roce?**

Díky tomu, že jsme přijali nového produktového manažera, chtěli bychom se vrátit zpátky na pole menších a středních společností, kde GIA po fúzi poněkud nerozumně vyklidila pole svou malou aktivitou. A pak tady budou některá výběrová řízení u velkých společností, na podzim například u OMV. Hlavně jsem rád, že z orchestru, který nehrál moc dobře, se stává dobře ladící tým.

■ Text: Jiří Kaloč  
Foto: autor



# ODSTÁVKY ČESKÝCH RAFINÉRIÍ TRH S PALIVY NEOHROZILY

Když musel největší hráč na českém chemickém trhu z technických důvodů pozastavit od srpna 2015 do září 2016 výrobu v obou rafinériích, množily se dohady, zda nemůže nastat nedostatek paliv v České republice. Nenastal. Unipetrol se s nucenými odstávkami dokázal vypořádat a toto období využil k urychlení jiných záražkových prací, plánovaných na budoucí období. Složitě období zpětně hodnotil ředitel jednotky obchodu rafinérie Adam Jaros.

## Poznal zákazník na čerpacích stanicích, že se něco děje?

Podobná věc se může stát jednou za sto let. Důležité bylo, že jsme na to byli připraveni. Díky maximálnímu nasazení našich lidí a nadstandardním vztahům s partnery jsme vše zvládli. Je vysoce nepravděpodobné, aby k nuceným odstávkám v obou rafinériích došlo krátce po sobě. Ale stalo se a my to museli začít co nejrychleji řešit. Protože rafinérie nemohly vyrábět, mohlo na českém trhu dojít k nedostatku paliv a ke zvýšení jejich cen. Díky okamžité reakci našeho týmu a spolupráci se společností Čepro, českým státem i naší mateřskou společností PKN Orlen ale k ničemu takovému nedošlo. Zákazník na čerpacích stanicích tedy vůbec žádnou změnu nepocítil.

## V čem partnerství s Čeprem přesně spočívá?

Čepro je taktéž dodavatelem paliv na českém trhu, je tedy naším přímým konkurentem. Ale v podobných situacích jde soutěživost stranou a všichni hráči táhnou za jeden provaz. Společným cílem se stává zajištění efektivní dodávky paliv na český trh. To by bez vzájemné spolupráce nebylo možné. Čepro nám poskytlo část své přepravní a skladovací kapacity, a my tak mohli nahradit paliva z našich rafinérií dodávkami z Polska, Německa a dalších zemí. Zajištění náhradních zdrojů paliv nám rovněž ulehčil fakt, že jsme členy nadnárodní skupiny PKN Orlen.



Adam Jaros, ředitel jednotky obchodu rafinérie.

## Jaké konkrétní výhody toto členství přináší?

Primárně šlo o okamžité dodávky paliv z polských rafinérií. PKN Orlen působí také v dalších evropských zemích. Paliva z našich rafinérií tak běžně směřují například na německý trh. To ale nebylo kvůli odstávkám možné. Díky spolupráci uvnitř skupiny PKN Orlen však nebyl problém domluvit

se s německým partnerem z naší skupiny a společnými silami najít náhradního dodavatele pro německý i český trh. PKN Orlen nám otevřel dveře k rychlejšímu jednání a okamžitému vyřešení situace.

## Dokázete si představit, že by takto složitou situaci řešil Unipetrol bez pomoci svých partnerů?

Trh by se pravděpodobně dokázal postarat o to, aby po určité dobu nedošlo k nedostatku paliv. Určitě by se však zvedla jejich cena, a to poměrně výrazně. Díky partnerství s PKN Orlen a Čeprem jsme absorbovali množství mimořádných nákladů a ke zvyšování cen nedošlo. Stálo nás to opravdu hodně úsilí, ale zvládli jsme to.

## Kromě čerpacích stanic jsou na vašich dodávkách závislí také odběratelé z chemického nebo zpracovatelského průmyslu. Jak pocítili tuto situaci oni?

Ani těmto odběratelům nezpůsobily odstávky výraznější dlouhodobé problémy. Vzhledem k tomu, že s nimi máme velmi dobré vztahy, jsme se s nimi rychle spojili a vysvětlili jim aktuální situaci. Společně jsme pak nahradili chybějící dodávky externími surovinami, takže návazné chemické výroby bylo možné po krátké době obnovit.

## Náročnou situaci jste dokázali vyřešit. Vzali jste si z této krize nějaká ponaučení?

Zjistili jsme, že česká infrastruktura je na podobné situace skvěle připravená. I přesto ale pevně věříme, že už se nic takového nebude opakovat. Zázemí nadnárodní skupiny i partnerství s Čeprem ulehčuje a zrychluje řešení krizových situací. Zjistili jsme, že je sektor odolný a ustojí i dlouhodobé neplánované odstávky.

■ PR Unipetrol





Odvykli jsme pravým zimám a ta letošní už dlouho předvádí, co dokáže. Nároky na obsluhu jsou daleko vyšší a udržet čerpací stanici na odpovídající úrovni dá mnohem víc práce. Koště a hrablo na sníh za takových podmínek samozřejmě nestačí, naštěstí i pro tuto situaci je k dispozici řada pomocníků.

### Kam s ním?

Slavný fejton Jana Nerudy o starém slamníku jsme si upravili pro záplavy sněhu: „Kam s ním?“ rozhodil nešťastně ruce ředitel Technických služeb Trutnov pan Lumír Labík při naší cestě do Krkonoš. „Z křižovatek, výpadovek a z ulic bez parkujících aut, nakonec i z prostorů čerpacích stanic, je vyhrnutí sněhu a udržení průjezdnosti o něco jednodušší. Často ovšem překážela auta a to je pak komplikace, ke které musíme volat městskou policii a odtahovku. Plocha u zimního stadionu, z které se sníh sunul do řeky, je už zaplněná. Postupně sníh nákladňáky odvážely na další dvě lokality Na Lukách a Horním Starém Městě. Je to prostě kalamitní situace se vším všudy a nám ji ulehčily například ty čerpací stanice, které mají své odklízeční mechanismy a část prostoru

parkovišť teď obětují k dočasnému skládkování sněhu.“

### Technika pomáhá

Pro potřeby čerpacích stanic samozřejmě nemá cenu mluvit o těžké komunální technice silničářů, jako jsou pluhy, radlice a sypače pro traktory a nákladní vozy. V horských a některých podhorských oblastech je ale zakoupení či pronájem úklidové techniky nutností. V některých případech stačí uzavření smlouvy o zimním úklidu a údržbě s profesionální firmou – vše je o propočtu a možnostech ČS.

Vybírat je možné například z široké škály sněhových fréz. Nejčastější bývají jednostupňové, např. Honda HS 621 k odklízení sněhu z asfaltových nebo dlážděných povrchů. Pomocí šneku

odklidí sníh dočista, aniž by došlo k poškození povrchu cesty. Není těžká, rozměrově se vejde i do příručních skladů, snadno se s ní manévruje a obsluhu zvládne i žena. Fréza je ideální až na 20 cm čerstvého sněhu. Ještě jednodušší je sněhová jednostupňová benzinová fréza Hecht 9036, kombinující v sobě obratnost běžných malých elektrických fréz s nezávislostí na zdroji energie díky použití 4taktního Hecht OHV motoru o výkonu slušných 3,5 HP. Pomáhá tam, kde by použití velkých dvoustupňových fréz bylo vlivem jejich robustnosti nemožné nebo nepraktické. Záběr o šířce 36 cm a výšce 25 cm z této frézy při pouhých 23 kg hmotnosti činí rychlého a obratného pomocníka. Do oblastí, kde sněhová pokrývka může dosáhnout i půl metru, je výtečným pomocníkem zahradní stavebnicový systém opatřený nástavcem v podobě dvoustupňové sněhové frézy VARI SF-55. Vrstva sněhu je nejprve odříznutá a rozmělněná robustním šnekem a dopravena k vysokootáčkovému ventilátoru, který sníh odhodí do vzdálenosti až 15 metrů. Stroj je určený k dokonalému odklízení ze zpevněných povrchů s malým výškovým převýšením, inovací šneku frézy, který je nyní ozubený, si ještě lépe poradí i se zmrzlým sněhem. Podobná je i dvoustupňová fréza VeGA ST 554. Základním prvkem je pracovní záběr 540 mm a její silný motor OHV 5.5 HP. Díky nastavitelným kluzným lyžinám je tato fréza vhodná k frézování na zámkových i okrasných dlažbách. Velkou výhodou je směrové a dálkové ovládání odhazovacího komínu přímo na přehledném čelním řídicím panelu. Dalšími prvky jsou speciální ozubený šnek, kola se zimním vzorkem a masivní vyztužení převodovky šneku a výhozové turbíny. Pro čerpací stanice v nižších nadmořských výškách je zimní úklid sněhu vcelku snadno řešitelný například i zahradním traktorem se shrnovací radlicí, válcovým zametacím kartáčem nebo relativně levnou kolovou sněhovou frézou. V horské či podhorské oblasti je nutné nasadit výkonnější, nejlépe pásové sněhové frézy.

### Vydržet! Vydržet!

Typická zimní zátěž spočívá v dlouhodobé spoustě nečistot, zmrzlých směsí soli, pisku a posypových materiálů, které odpadávají z vozidel a následně i z podrážek nejvíce ve výdejním prostoru při tankování, kdy tato břečka sněhu, soli a nečistot putuje dál po areálu a hlavně chce proniknout i do vnitřních prostor shopu. Proto musí být příjezdová vozovka i vozovka v okolí výdejních stojanů co nejlépe očištěny. V opačném případě nejsou výjimkou případy, že řidič vybourá auto před sebou nebo výdejový stojan. Smyk či uklouznutí ale může způsobit i rozlitá mast- ➔





# ***Nový obal, pro Vaše potěšení***

***váš výrobce provozních kapalin***



**PETROL**  
PARTNER

## ***České provozní kapaliny***

➔ ná nafta kolem stojanů. Tou nejmenší škodou jsou zaneřáděné podrážky a následně interiér vozu. Přístupové plochy a chodníky do shopu teď potřebují doslova permanentní úklidovou péči! Válcové zametací kartáče, ale i klasická ruční technika v podobě košťat a kartáčů. U vchodu opět silné gumové rohože se zajištěným propadem nečistot, čistota a promazání kolejnič a mechanismu elektrických vchodových šoupaček, jejich kontrola, údržba, další rohož uvnitř shopu, zajištění pokud možno suché podlahy v prodejně a hlavně její bezpečnosti proti uklouznutí.

Pro úspěch prodeje a oblibu ČS je čistota prostředí na prvním místě! Na to je třeba neustále myslet a podle toho konat. Zima letos dává každému zabrat – i zákazníkům. Pokud naleznou pumpu jako teplou a čistou oázu uprostřed boje s nepřízní počasí na zimních silnicích, určitě se to projeví na tržbách, protože se tu jednak déle zdrží a také sem díky dobré zkušenosti častěji zavítají i při dalších cestách.

### Čistota je o detailech

Ještě před koncem zimy je dobré myslet na jarní úklid, který samozřejmě vezme všechno z gruntu. Všimáme si všech detailů, které nelze z důvodů permanentního špinění ošetřit tak jako po zbývajícím část roku. Jedná se hlavně o kontrolu funkčnosti, odhalování skrytých míst a poškození, nebezpečí promrznutí vodovodních trubek atd. To vše je třeba preventivně dvojnásobně hlídat a udržovat, protože následná poškození a jejich pozdní objevení stojí mnoho peněz.

Začneme čistotou výdejších pistolí a hadic na stojanech. Rozhodně neplatí, že šmír a ulpělá nafta na kovových částech chrání stejně jako konzervační prostředek – jedná se jednoduše o špínu, kterou pravidelně a mnohem častěji odstraňujeme detergenty! Obdobně znečištěné mohou být i hadice pistolí, zvláště jsou-li zasouvány do nádrže auta z druhé strany stojanu. Hádky s řidiči o tom, čím je vina na umazaném oděvu, za to nestojí. Kontrola hadic je podle praktiků potřebná minimálně dvakrát denně. Osvědčuje se například technický odmašťovač se špičkovým účinkem na extra odolnou špínu Supermafrasol, obsahující aktivní tenzidy schopné rozložit jakýkoli druh nečistoty jako tuky, mastnotu, naftu, smog, usazeniny atd. Kromě toho odpovídá nařízením HACCP, zajišťuje maximální účinek, jednoduchost a rychlost použití všude tam, kde je požadována maximální čistota. Dbáme i na dostatek jednorázových rukavic, i když i ty se neustále kradou, stejně jako kbelíky s vodou i se stěrkou, které je teď možné umísťovat za dveře shopu z důvodů ochrany před mrazem a tak je i částečně chránit před nenechavci všeho druhu.

### Zásada čištění sanitárních prostor ve čtyřech krocích

#### 1/ Aplikace prostředků na neutralizaci zápachu či osvěžovače vzduchu

Vlastně nezáleží na tom, jak často je toaleta uklížena. Pokud hezky nevoní, pak se jeví špinavá. Zde přichází na řadu třetí komponent – osvěžovač vzduchu nebo neutralizér zápachu. Tyto produkty pomáhají zajistit dojem „právě umyté toalety“ po dlouhou dobu. To ovšem platí i pro ostatní prostory – příjemnou vůni lidé totiž vnímají více než optické vjemy.

#### 2/ Poskytování prostředků a zařízení na správné mytí rukou

Je důležité, aby samotné zásobníky vypadaly hygienicky a dělaly dobrý a čistý dojem. Zaoblený design je lepší, protože nepodporuje zadržování nečistot a prachu na povrchu zásobníku. Není totiž nic horšího, když se návštěvník štítí používat vybavení toalet, protože se mu zdá špinavé.

#### 3/ Používání kvalitních univerzálních čistících prostředků na různé druhy povrchů

Klasická řada prostředků na mytí toalet zahrnuje kombinaci tří produktů. Profesionálové většinou využívají prostředek na sklo, prostředek na omyvatelné plochy a prostředek na mytí podlah. Speciální univerzální prostředky eliminují chyby zaměstnanců, protože s nimi lze dobře vyčistit různé druhy povrchů, od koupelnového nábytku, podlah, stěn po PVC aj. Tyto produkty dokážou vyčistit i sklo bez zanechání šmouh, leštit, vybělit spáry v dlaždicích, provonět místnost, ošetřit nerezovou ocel a vyčistit klasickou špínu na toaletách.

#### 4/ Uplatnění textilií a mopů z mikrovlákna

Pokud chceme ušetřit zaměstnancům čas a úsilí potřebné na úklid toaletního zařízení, potom je nejvhodnější kombinovat univerzální prostředky s textiliemi z mikrovláken. Dle nejnovějších studií spojením těchto dvou „kroků“ lze docílit až 40% úspory času, textilie z mikrovlákna potřebuje méně vody, méně chemického prostředku, méně úsilí na čištění než klasické látky či utěrky. Díky menšímu množství vody i prostředku oschnou povrchy rychleji. Tím se zkrátí doba uzavření toalet při úklidu a sníží se riziko uklouznutí a pádu. S mikrovlákny je práce mnohem snazší a jednodušší.

(Zdroj: KÄRCHER)

### Úroveň národa – poznáš podle záchoda!

Čistota interiéru zvláště v zimě začíná už ve vchodu, na podlaze, na toaletách, ale i v prostoru pokladny a samozřejmě bistra. V shopech s nepřetržitým provozem je ideální doba k úklidu v noci, kdy je menší frekvence zákazníků. U čerpacích stanic s denním provozem je vhodné využít na úklid zavírací hodiny nebo vytipovat čas, kdy je na pumpě nejmenší provoz. Ideální pro zimní úklid jsou výkonné komerční a robustní průmyslové vysavače pro suché a mokré vysávání např. Soteco, Columbus, Coynco, Krahnen a další, s rozsáhlou nabídkou příslušenství o průměru od 32 do 70 mm v běžném, antistatickém či odolném provedení. Výbavou mohou být filtry HEPA, více-  
stupňová filtrace, filtr jemných částic Cyclon, dálkové ovládání Telecontrol, zvýšený podtlak sání Flowmix, kontinuální odčerpání tekutiny Sub, vysávání i horkých částic nebo klepač filtru. Tady stojí za zmínku i provozní funkčnost samoobslužných vysavačů na mince, stejně jako kompresorů na huštění pneumatik. Pokud jsou v zimě mimo provoz, stejně jako myčka aut, je to rázem velké mínus pro celou čerpací stanici!

Pro ČS s větší prodejní plochou a rychlým občerstvením už stojí za úvahu kompaktní podlahový mycí stroj s odsáváním jako vhodná alternativa k ručnímu čištění tvrdých ploch od 20 do 300 m².

Bývají vybaveny i bateriovým pohonem a hodí se pro čištění tvrdých ploch a elastických podlah, na přírodní nebo umělý kámen, linoleum nebo PVC. Díky dokonalému odsávání sacími lištami je podlaha po čištění ihned suchá a nezpůsobí uklouznutí.

Pro zimu je typická i vyšší frekvence používání toalet a umývání a tam je stále co zlepšovat. Podle průzkumů zákaznické spokojenosti patří čistota záchodů k nejdůležitějším kritériím, stejně jako celkové příjemné a čisté prostředí, podle kterých si zákazník vybírá čerpací stanici. Proto doporučujeme provádět kontrolu čistoty záchodů podle stanoveného harmonogramu. Svůj význam mají kontrolní listy, kde se zaznamenává čas posledního úklidu toalet. Slouží jednak pro kontrolu pracovníka pověřeného úklidem, a samozřejmě i zákazníků „zbystřít“ při vlastním, subjektivním hodnocení jejich skutečného stavu. „Obecně totiž platí, že nezáleží na tom, o jaký typ zařízení se staráme a uklízíme, vzhled a čistota toalet mluví za vše a pomůže udělat si obrázek o dané organizaci a jejím přístupu k čistotě. Zaměstnanci, kteří pochopí, jak je čistota toaletního zařízení pro hosta a návštěvníka čerpací stanice důležitá, mohou pak svou práci vykonávat lépe a s větší důkladností“, oprávněně uvádí přední světová firma KÄRCHER, výrobce účinných čistících systémů jak pro profesionální, tak i soukromé uživatele.

■ Mikuláš Buleca



**MOJE DOPORUČENÍ**

# DO KAŽDÉHO ZIMNÍHO POČASÍ

**MAXIMÁLNÍ VÝKON A OCHRANA\***



OMV  
**MAXX Motion**  
Performance Diesel



PAVEL TUREK  
Expert na Formuli 1

\* -40 °C je hodnota CFPP podle normy EN 590. Výhody a účinky paliva jsou ovlivněny i vozidlem, chováním řidiče a technickým stavem motoru a jsou založené na porovnání s palivem, které splňuje místní minimální požadavky normy ČSN EN 590.



# ŘÍZENÍ RIZIK

Po delší době se vracím na stránky PETROLmagazínu s příspěvkem zabývajícími se fyzickou bezpečností, kriminalitou, případně rozbořem konkrétních rizik, a také s radami a návody, jak je možné konkrétním bezpečnostním rizikům předcházet a čelit. V jednotlivých dílech se budeme věnovat různorodým bezpečnostním tématům nejen z pohledu teorie, ale především praxe. První příspěvek bude ale ryze teoretický a má za úkol nastínit rozsah a klasifikaci bezpečnostních rizik.



## Hledání témat

V poměrně nedávné době byla naše společnost posedlá hledáním a odhalováním různých rizik, která by se za každou cenu měla řešit, a to bez ohledu na to, zda se jednalo o riziko vážné nebo nicotné, reálné možné nebo šlo o jev, který lze označit jako ojedinělý excés. Mnohdy bylo třeba otevřít nějaký hypotetický problém, zabývat se jím a pak se na jeho řešení zviditelnit a finančně si přilepšit. Nedá se ovšem říci, že by šlo o zbytečně vynaloženou námahu nebo finance. Výše zmíněné posedlosti vděčíme za určitá poznání, která v současnosti využíváme v oblasti bezpečnostního managementu, v policejních činnostech, v oblasti krizového řízení nebo pro řízení bezpečnosti rizik v organizaci. Tato činnost napomohla i rozvoji terminologie problematiky a klasifikace její závažnosti.

## Co je řízení rizik?

V oblasti řízení rizik čerpacích stanic se pohybujeme v tzv. terciálním sektoru neboli v oblasti služeb. Tento sektor je u některých řetězců přímo propojen se sektorem primárním, který těží suroviny, tak se sektorem sekundárním, který suroviny přetváří na finální výrobky. V rámci popisu řízení těchto rizik se dostáváme do oblasti tvorby rozsáhlých teorií, které někdy budí dojem nepřehlednosti a nesrozumitelnosti.

Řízení rizik je oblast řízení organizace, která se zaměřuje na analýzu a snížení rizik pomocí různých metod a technik prevence rizik. Ty buď eliminují existující riziko, nebo odhalují budoucí faktory zvyšující riziko. Riziko je všudypřítomným a charakteristickým průvodním jevem fungování každé organizace. Řízení rizik je proto chápáno jako opa-

kující se provádění navzájem provázaných činností. Jejich cílem je potenciální rizika řídit a omezit pravděpodobnost jejich výskytu, popřípadě snížit jejich dopad neboli zabránit škodám. Účelem řízení rizik je také předejít problémům a negativním jevům, vyhnout se ztrátám a předcházet či zamezit vzniku rizikových situací. V teoretické rovině se řízení rizik skládá ze čtyř vzájemně propojených činností: z identifikace rizik, ze zhodnocení rizik, zvládnutí rizik a monitoringu rizik.

## Kdo je za to zodpovědný

Odpovědnost za řízení rizik je v organizacích rozložena do celého managementu. Nejvyšší odpovědnost má vlastník, statutární orgán a tzv. top management. V malých organizacích je odpovědnost za řízení rizik většinou v rukou statutárního orgánu, neboť není nutné zaměstnávat specializovaného manažera rizik. Ve středních a velkých organizacích je odpovědnost rozložena na jednotlivé manažery. Velké organizace nebo organizace podnikající v rizikovém prostředí (například banky, pojišťovny, petrochemický a energetický průmysl, letecký průmysl, doprava) mají určeného specialistu (manažera rizik). Téměř vždy je řízení rizik spojeno s rolí finančního ředitele, neboť škody i protiopatření lze finančně vyjádřit a mají dopad na plánování společnosti.

Při provozování čerpací stanice je důležité jednotlivá rizika rozdělit podle dvou parametrů. Prvním je četnost výskytu, druhým možný rozsah následků. Podle těchto parametrů se bude řídit i naše snaha o ochranu, která musí být riziku přiměřená. Není dobré riziko přeceňovat ani podceňovat a zároveň platí, že nulové riziko neexistuje. V bezpečnostní praxi pracujeme pouze s pojmem tzv.



zbytkového rizika, což je riziko, jehož prevence a řešení není ekonomicky zdůvodnitelné.

Rizikem pro organizaci nejsou ovšem pouze projevy kriminality, rizika jsou daleko různorodější. Může se jednat o nepříznivé meteorologické jevy, výpadky v dodávkách energií, chyby lidského faktoru, chybovost technologií, špatné personální obsazení, neplnění podmínek předepsaných správními předpisy atd.

## Částí řízení rizik je řízení bezpečnosti.

Pokud hovoříme o bezpečnosti, spojuje si velká část populace tento pojem s kriminalitou. Tato představa je do určité míry správná, jde však o velmi úzké vnímání tohoto pojmu. Obecně je totiž pojem kriminalita chápán veřejností pouze v trestně právním pojetí, kdy za kriminalitu jsou považovány pouze trestné činy. Profesionálové si s tímto chápáním pojmu nevystačí. Kriminalita je považována za nejzávažnější sociálně patologický jev. Širší pojetí kriminality v sobě zahrnuje latentní kriminalitu a některé závažné sociálně patologické jevy, které mnohdy nejsou

trestně právně postižitelné. Jenže ve svém důsledku mají vliv na bezpečnost té které konkrétní čerpací stanice. Mezi takovéto jevy patří např. prostituce, činnost extremistických skupin, útoky z domova, patologické hráčství nebo alkoholismus, zneužívání léků a drogy. Patří sem i dětská delikvence. Nižší riziko přinášejí tyto jevy pro uzavřený objekt, kde je trvalá přítomnost ostrahy, jiný dopad mají na volně přístupnou čerpací stanici, kde je navíc předpoklad relativně snadno dostupné finanční hotovosti nebo zboží.

Při řízení bezpečnosti provozu čerpací stanice je vhodné vycházet raději z pojmu bezpečnost než z pojmu kriminalita. Slovo bezpečnost lingvisticky pochází ze základu „bez péče“, neboli bez starosti, bez problému. Bezpečnost chápeme jako stav, kde nejsou hrozby vůči zájmům a hodnotám subjektu. Přesně to charakterizuje cíl řízení bezpečnosti v organizaci. Tato činnost má v současné době v rámci subjektu dva hlavní směry, fyzickou bezpečnost a bezpečnost elektronického (virtuálního) světa. V rozsáhlejších a větvených systémech je řízení bezpečnosti jednou z částí řízení rizik. Z pohledu činnosti organizace se zajištění fyzické

### Vladimír Oliberius

Autor je absolventem Policejní akademie v oborech bezpečnostní služba, kriminalistika a policejní management. Svoji odbornou činnost směřuje na studování forem, struktury, stavu a vývojových tendencí kriminality, kriminogenních faktorů a příčin vzniku kriminality. Poznatky tohoto vědního oboru pak aplikuje zejména v oboru fyzické bezpečnosti se zaměřením na situační a technickou prevenci. V roce 2006 byl jmenován znalcem v oborech „technická a jiná bezpečnost osob a majetku“ a dále „bezpečnost měst, obcí a městských částí“. V PETROL-magazínu publikuje od roku 2009.

bezpečnosti skládá ze zajištění bezpečnosti jak osob, tak i majetku, zajištění informační a IT bezpečnosti, zajištění bezpečnosti osobních údajů, zajištění bezpečnosti práce, ochrany zdraví a požární bezpečnosti, a ochrany proti podvodům a zneužitím. Tyto činnosti považujeme za nejdůležitější v rámci řízení bezpečnosti.

■ AUTOR: Vladimír Oliberius

Energy Storage Solutions

**PETROL**  
PARTNER

**ŠETRNÉ  
K ŽIVOTNÍMU  
PROSTŘEDÍ**

**IDEÁLNÍ ŘEŠENÍ PRO  
SKLADOVÁNÍ A VÝDEJ Adblue®**

**LÍDR  
V INOVACÍCH**

UZAVŘENÝ OBĚH  
PROTOKU Adblue

# DRUHÁ VLNA EET – TANKOVACÍ AUTOMATY A JINÉ OTAZNÍKY

Po relativně hladkém náběhu první vlny EET, která se povinně týkala jen čerpacích stanic s gastro provozem, přichází vlna druhá, která přináší zvýšený zájem čerpadlářů o dodatečné vyjasnění některých částí zákona. Zároveň se objevily první problémy v centrálním systému EET, o jejichž odstranění usiluje kromě jiných členů ČAPPO i společnost Unicode Systems.



## První a druhá vlna

Do první vlny EET se od 1. 12. 2016 zapojilo několik stovek čerpacích stanic. Kromě povinných gastro provozoven se do systému EET v první vlně dobrovolně připojily i některé velké sítě kompletně. Čerpadláři poměrně dobře zvládají kroky k registraci a k získání certifikátu, s nástupem druhé vlny se však objevují oprávněné dotazy. Zároveň provoz těch stanic, již zapojených do EET, přináší velké množství zkušeností a objevují se i užitečné náměty provozovatelů k drobným úpravám pokladního software.

## Je tankovací automat „prodejní automat“ nebo není?

Loni jsme psali o negativním dopadu jis-

tých nejasností v zákoně, typickým příkladem bylo více daňových subjektů na jedné účtence. Nejasnosti byly způsobeny určitým nedodělkem v technické specifikaci. Pro druhou vlnu v oboru čerpacích stanic je to tentokrát nejednoznačná interpretace pojmu „prodejní automat“.

Někteří pečliví provozovatelé čerpacích stanic dokonce vznesli dotaz na své správce daně, zda tankovací automat spadá pod EET, tedy zda jde ze zákona o „prodejní automat“. Typickým obrázkem reality pak bylo, že odpovědi příslušných regionálních daňových úředníků byly buď nejednoznačné, nebo navzájem si odporující. Pokud odpovědi zněly „ano“, byla v pozadí spíše alibistická úvaha „když si nejsme jisti, pak raději ano“. Zde je dlužno podotknout, že závazný výklad platných zákonů je oprávněn provádět pouze a jedině soud, nikoli správní orgány. Na rozdíl od poměrně levného upgrade pokladního software by mohlo být řešení EET v tankovacích automatech pro čerpadláře velmi drahou záležitostí, nežádka vyžadující kompletní výměnu starších zařízení. Co na to tedy plátce daně, aby se ve snaze ušetřit zbytečnou investici nedostal i on do pozice neoprávněného „vykladače zákona“?

## Nejprve zopakujeme znění zákona 112/2016, které zní celkem jasně:

§ 12 Tržby, vyloučené z evidence tržeb: (3) Evidovanou tržbou nejsou také tržby: ... i) z prodeje zboží či služeb prostřednictvím prodejního automatu.

## Na webu Finančního ředitelství ale nalezneme následující dodatečné „vysvětlení“:

„Evidenci tržeb nebudou podléhat tržby z prodeje zboží nebo služeb prostřednictvím prodejních automatů (jedná se především o automaty nepřipojené k síti a nevybavené tiskárnou). Jde o jednu z výjimek, kterými zákon zohledňuje specifické podmínky podnikání, které evidenci tržeb ve stávající podobě technicky neumožňují. Netýká se to však všech „automatů“ – např. platby prostřednictvím samoobslužné pokladny v supermarketu evidenci tržeb podléhají.“

K tomu ještě jedna z důvodových zpráv Poslanecké sněmovny parlamentu v připomínkovém řízení k pojmu „prodejní automat“ (sněmovní tisk 513):

„S ohledem na zájem na zachování konformity užitého pojmosloví s pojmy, které jsou již v současnosti ustáleně zavedeny právními předpisy, se navrhuje provést legislativně technickou úpravu ve vymezení tržeb, které mají být na podkladě jejich věcné povahy přímo ze zákona vyňaty z režimu evidence tržeb z důvodu jejich uskutečnění prostřednictvím automatického zařízení umožňujícího přijetí evidované tržby bez přítomnosti lidské obsluhy...“

Těmito vysvětleními, používajícími slova jako „především“ a „například“ se z příslušného znění zákona bohužel stala spíše slovní hříčka a lingvistické cvičení na téma užitého pojmosloví. Otázkou rovněž zůstává, zda si státní orgány dokáží představit provozní a technické rozdíly mezi tankovacím automatem, samoobslužnou pokladnou v supermarketu a automatem na kávu. S lehkostí na srdci i na jazyku tak může úřední šiml „odsoudit“ provozovatele stanice k vysoké investici.

Protože většina našich provozovatelů tankovacích automatů se asi necítí být ve skupině, označené v našem právním systému jako „především“ nebo „například“, nezbyvá tedy nic jiného, než použít tzv. Metodu logického výkladu argumentum a silentio legis: jestliže určitá skutečnost není



právem jednoznačně upravena, pak pro subjekty soukromého práva platí základní právní zásada, že co není zákonem zakázáno, je povoleno, a naopak pro státní orgány, že nemají v dané věci pravomoc.

Z uvedené Metody logického výkladu pak vyplývá pro tankovací automaty následující úvaha:

1. Zboží se nepochybně prodává prostřednictvím automatu
2. Tržba je nepochybně přijímána bez přítomnosti lidské obsluhy
3. Vše ostatní není jednoznačně určeno

Zopakujeme, že §12 odst. 3 písm. i) zák. č. 112/2016 Sb. zcela jasně stanovuje, že evidovanou tržbou nejsou tržby z prodeje zboží či služeb prostřednictvím prodejního automatu. Ale zákonem stanovená definice prodejního automatu zcela chybí a tudíž lze v souladu s logickou metodou výkladu zákona argumentem a *silentio legis* uvést, že jsou z evidence tržeb vyjmuty prodeje zboží prostřednictvím tankovacího automatu, neboť se nepochybně jedná o prodejní automat. A dodejme, že jediný, kdo může tuto otázku v případě nastalého sporu vyřešit definitivně, je věcně a místně příslušný soud.

## Zkrácené účtenky v mezích zákona?

Jedna zajímavá připomínka se stále častěji opakuje z řad provozovatelů, kteří jsou už na EET napojeni, proto ji zde považujeme za nutné zmínit. Jde o požadavek co nejvíce zkrátit účtenku. Povinným tiskem účtenky samozřejmě vznikají zvýšené náklady, spojené nárůstem spotřeby papíru a vyšším opotřebením tiskárny. Ponechme stranou otázku, zda jsou tyto náklady zásadní v celkovém objemu tržeb stanice (průměrný náklad na tisk 10 cm účtenky včetně amortizace tiskárny nepřekračuje 0,05 Kč). Někteří provozovatelé čerpacích stanic totiž do nástupu EET neměli v mnoha případech potřebu doklad tisknout, a to zejména v situaci, kdy zákazník doklad ani nepožadoval. Typickým příkladem je prodej zboží soukromým osobám, kterým nákupem nevzniká žádná daňová povinnost ani nárok. Předmětem zmíněných připomínek jsou tedy požadavky na zkrácení účtenky tak, aby ještě v minimální míře splňovala nejen EET, ale všechny dotčené zákony. V extrémním případě by byla účtenka zkrácena na povinné EET údaje doplněné pouze o celkovou cenu včetně

DPH. Problém však není tak jednoduchý. Kromě nutného (a dosti zodpovědného) rozhodování pokladníka, kterému zákazníkovi může takovouto účtenku vystavit, je nutné vzít v úvahu zejména Zákon o ochraně spotřebitele. Zjednodušeně řečeno, zákazník disponující takovouto účtenkou by byl vystaven značnému omezení při uplatňování reklamace zakoupeného zboží. V minulosti byl sice zákazník takovému riziku při absenci účtenky rovněž vystaven, ale lze předpokládat, že kontrolní orgány budou v blízké budoucnosti zkoumat veškeré náležitosti vydávaných dokladů daleko podrobněji než doposud.

Možnosti tohoto řešení přesto pro naše zákazníky zpracováváme včetně příslušné právní analýzy. Z kapacitních důvodů bude závěr analýzy a případné řešení k dispozici až po náběhu druhé vlny EET.

## Myčky pod dalším DIČ?

Myčky spadají podle EET klasifikace pod služby, povinný termín EET pro služby je až v roce 2018. Některé čerpací stanice provozují myčky pod dalším daňovým subjektem, logicky pak nastává potřeba provozovatelů až do 1. 3. 2018 prozatím oddělit platby za myčku a vystavovat příslušné doklady mimo EET. Problém je ale v tom, že pokladní systém by ze zákona vůbec neměl umožnit obsluhu volbu, zda doklad bude nebo nebude spadat pod EET. A jsme u další „díry“ v zákoně (nebo spíše u dalšího nedodělků), jež obecně souvisí se souběhem více daňových subjektů v jedné provozovně. To ale bohužel nemůže řešit výrobce software všelijakými „berličkami“. Případné kouzelné tlačítko „tisk účtenky mimo EET“ je totiž funkce natolik na hraně zákona, že se jí každý seriózní výrobce pokladního software raději vyhne.

## Duplicitní záznamy na centrále EET

V poslední době byl našimi pozornými zákazníky detekován dosti závažný problém. Některé záznamy na EET serveru se objevily duplicitně a pravděpodobně i vícenásobně.

Po pečlivé analýze problému a po konzultaci i s jinými dodavateli pokladního software bylo zjištěno, že k duplicitním záznamům dochází výhradně na straně EET serveru, a sice po opakovaném zaslání účtenky po výpadku spojení, resp. po neobdržení příslušné odezvy serveru zpět do pokladny. Zákon stanovuje jako hranič-

ní dobu této odezvy dvě sekundy (většina pokladních systémů je pro jistotu nastavena na 10 a více sec). V mnoha případech je však účtenka na EET serveru i bez příslušné odezvy zaevidována, pokladna si to správně vyloží jako ztrátu spojení, a při opětovném zaslání je pak totožná účtenka EET serverem zaevidována znovu jako účtenka nová. Tato skutečnost by mohla značně zkomplikovat věrohodnost dat, které by byly předmětem budoucích daňových kontrol. Na tuto chybu bylo Generální finanční ředitelství neprodle- ně upozorněno, v době uzávěrky tohoto čísla čekáme na adekvátní řešení.

Ministerstvo financí již v minulosti deklarovalo, že produkční EET server bude schopen zpracovat nárazově až 4000 účtenek za sekundu. Po 60 dnech provozu EET bylo registrováno kolem 150 mil. účtenek, což je pouhý zlomek uvedené kapacity EET serveru. Proto pevně věříme, že problém duplicit bude ze strany GŘF ještě před masivním nástupem druhé vlny urychleně vyřešen. Jinou otázkou je, jak bude naloženo s již existujícími duplicitními záznamy.

## Budou z nás právní experti?

Z dosavadního průběhu přípravy našich čerpacích stanic na EET a zejména z jejich kvalifikovaných dotazů a připomínek je vidět, že právní vědomí většiny naší branže je na vysoké úrovni. Pravděpodobně je tomu tak i proto, že náš obor je snad nejvíce ze všech pod neustálým tlakem více či méně komplikovaných právních předpisů. Málokdo si uvědomuje, že nemalou právní odpovědnost nesou za své zákazníky i výrobci software, kteří musí být navíc ve značném předstihu před svými uživateli, zákonné normy musí včas implementovat do svých systémů, což je v našem právním prostředí leckdy práce velmi složitá a neradostná. Pravdou ale také je, že různá rozměňování zákonů obezličkami typu „především“, „například“ a podobně vždy výklad zákona velmi ztěžuje a proto by měl být v těchto případech vykládán ve prospěch soukromoprávních subjektů. A těmi majitelé našich čerpacích stanic jsou (zatím nade všechnu pochybnost).

■ Autor: Ing. Miroslav Stříbrský,  
UNICODE SYSTEMS, s.r.o.

Zdroje:  
Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR ([www.psp.cz](http://www.psp.cz))  
[www.financnisprava.cz](http://www.financnisprava.cz)  
[www.businessinfo.cz](http://www.businessinfo.cz)  
[www.eltrzy.cz](http://www.eltrzy.cz)



Když sjedete z dálnice D1 na exitu 146, přijedete do městské části Velkého Meziříčí, která si říká Karlov. Zde se na velké ploše okolo hlavní silnice rozkládá obrovský areál pro kamiony a osobní automobily a další služby všem motoristům rodinné firmy Dvořáků. Jeho součástí je mimo jiné servis i myčky pro kamiony. Právě ty přivedly před dvěma roky majitele firmy na myšlenku postavit i myčku pro osobní automobily.

### Jen další z aktivit

A tak zde u hlavní silnice vyrostla nová třípatrová budova, jejíž součástí je autosalon Hyundai se servisem a mycí centrum. Pokud o něm ale nevíte, nenapadne vás sem z dálnice vůbec zajet. Potencionální zákazníci láká k umytí kamionu a návštěvě truck-centra poutač na sjezdu, jakákoliv zmínka o myčce pro osobní automobily však chybí. Jenže řidič automobilu jedoucího po naší nejfrekventovanější rychlostní komunikaci stejně nemá šanci na takovou reklamu reagovat. Přesto myčka o zákazníky nouzi nemá. „Nejlepší reklama je spokojený zákazník. A to se nám tady podařilo. Je to hlavně tím, že ob-

sluha auto nejdříve předmyje, a pak teprve jede do kartáčů. To se hodně zákazníkům líbí, a tak nás doporučují dál. Taková reklama je prostě nejlepší,” říká jeden z majitelů firmy Daniel Dvořák.

Mycí centrum samozřejmě využívá i prodejna a servis Hyundai, ale hlavně je tu pro příchozí zákazníky. A na velký zájem je velmi dobře připravena. K dispozici jsou hned dvě portálové linky značky Christ, obě ze špičkové řady Genius. „Pan Dvořák je náš dlouhodobý zákazník, naše nákladní myčky má už přes deset let, nyní se rozhodl provozovat i myčky pro osobní automobily,” říká pan Zmek od firmy Christ a dodává, že jedna z portálových myček Genius v tomto mycím centru je ve

speciální verzi Vitesse. „Tato hnědá myčka je vybavena tzv. předmývacími sloupky, což znamená, že dokáže umývat současně pohybujícími se vysokotlakými tryskami i kartáči. Díky tomu je schopná kompletně umýt auto za 3 a půl minuty včetně sušení a vosku. Jedná se o náš nejrychlejší model.“

### Šetří čas a následně i peníze

Pro zákazníka i provozovatele to samozřejmě znamená významné ušetření času a díky tomu si zde může dovolit dát i poměrně zajímavou cenu na základní program. Hluboko pod sto korun za ruční předmytí, mytí šamponem, mytí kol, voskování a sušení opravdu



není mnoho. „Je to sice velmi rychlé, ale není to na úkor kvality. V tomto ohledu je naše myčka unikátní“, dodává pan Zmek. Rychlost u portálové myčky hraje v mnoha provozovnách docela významnou roli. Dvě třetiny času, kdy je myčka provozována, nemusí být zrovna správné počasí, zájem o mytí také klesá začátkem pracovního týdne. Ale pak od středy do soboty trhají počty zákazníků rekordy. Pro provozovatele je proto velmi důležité, aby byla myčka schopná umýt automobil za co nejkratší dobu, když je větší nápor netrpělivých zákazníků. Myčka Genius Vitesse je navíc vybavena i mytím podvozku, což rovněž nebývá úplně obvyklé. I tak zde nejlepší program (VIP) ze šesti v nabídce je za necelou dvoustokorunu.

Druhá modrá linka Genius je rovněž špičkově vybavena, nemá však sloupky Vitesse, ale tlakové boční mytí a je se dvěma rotujícími tryskami (viz. dále), má tedy jen čtyři programy v nabídce a ten základní za cenu pod sto korun zvládne jeden automobil v čase o minutu horším než myčka Genius Vitesse. Dva portály vedle sebe mají své výhody. Když je malý zájem, běží jen jeden portál. Ten druhý se využívá až v případech, že by další



zákazník musel čekat. A tak zde může být co nejrychleji obsloužen.

### Špičkové technologie

Obě myčky mají důležité součásti z ušlechtilé oceli, hliníku a umělé hmoty kvůli maximální

životnosti. Portálový rám je žárově pozinkován s vysoce kvalitní vrstvou krycího nátěru v barvě podle přání zákazníka. Pro informační osvětlení je výhradně používána technika LED, která šetří energii, a technickou zajímavostí je i bezúdržbová mechanika pro zdvihací lano. Zajímavostí hnědé myčky ➔

## The Real Car Wash Factory

- ✓ Mycí technologie od lídra v inovacích
- ✓ S námi bude Vaše mytí úspěšnější
- ✓ Široká paleta mycích technologií přímo od výrobce

**Christ**  
WASH SYSTEMS



### Chcete investovat do mycí linky?

Vyžádejte si u nás cenovou kalkulaci Vaší investice!

Zdarma Vám vytvoříme analýzu rentability a navrhujeme způsob financování.

**PETROL**  
PARTNER

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

➡ Genius je osvětlení vodících lišt v podlaze řadou LED, což ukazuje řidiči, kam přesně se má koly automobilu trefit.

Německá firma Christ patří mezi největší inovátory ve svém oboru, každý rok zaregistruje několik nových patentů. Je to vidět i na druhé modré myčce Genius, která disponuje například mimořádně účinným systémem automatického předmytí, když jsou trysky umístěny do otáčejících se kartáčů pro mytí kol. Tím se voda pod tlakem dostane i na velmi exponované části vozidla, jako jsou prahy, podběhy a kola. Dalším patentem je chráněn systém mytí podvozku. Ten funguje na bázi dvou rotujících trysek, ze kterých stříká voda pod tlakem 85 barů.

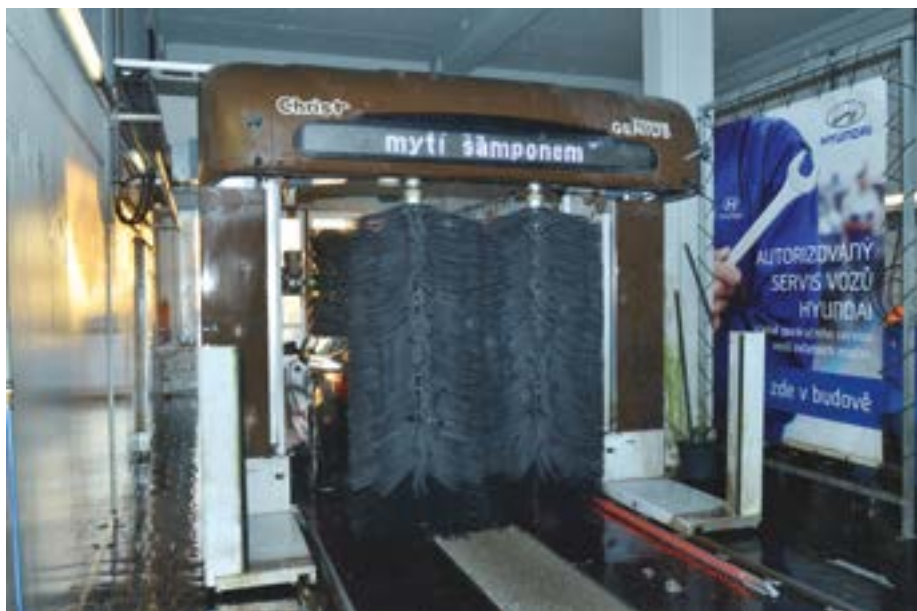
Již více známou technickou specialitou myček Christ jsou kloubové kartáče OptiFlex, které umožňují díky speciální konstrukci využít co největší kontakt se siluetou v celé délce vozidla i v případě velmi zkosených boků jeho karoserie. Kartáče jsou navíc poháněny přímo bez převodovek a rychlost jejich otáčení je řízena měničem kmitočtů. Na kartáče byla v případě myčky ve Velkém Meziříčí použita velmi šetrná textilie. „Textilní kartáč dokáže nejlépe vmasírovat i vosk, který se zde používá. Ten je vždy rozpuštěn ve vodě a pouze textil se s tím dokáže se ctí vypořádat. Není to samozřejmě porovnatelné s kvalitním ručním leštěním, ale přece jenom i taková myčka dokáže lak poměrně dobře nakonzervovat,“ dodává pan Zmek.

Textilní kartáče vynikají zejména velmi šetrným a kvalitním mytím. Textilní kartáč totiž do sebe nasákne vodu, a tím působí na vozidlo trochu i odstředivou silou. Na rozdíl od klasických kartáčů, které se destruuji po asi 20 tisících automobilech, vydrží textilní kartáče více než 60 tisíc umytých vozidel. Z toho vyplývá, že za dobu provozu myčky je potřeba je jen jednou vyměnit.

O perfektním dojmu z celého mytí dokonce rozhoduje sušení karoserie. To probíhá u každého programu dvakrát, maximálního sušícího účinku se dosahuje pomocí pohyblivé sušící lišty, která se naklání až o 80 stupňů tak, aby vzduch i na přední a zadní část karoserie dopadal pokud možno pod pravým úhlem.

### Změkčená recyklovaná voda

V myčce se používá voda z řadu, ale recykluje se. Až závěrečná oplachová voda, kterou se automobil umyje před sušením, jde přímo z vodovodního řadu. „To je zodpovědné k životnímu prostředí, protože u běžného



automobilu se použije 150 litrů recyklované vody a asi jen 30 litrů čerstvé vody z řadu. Jinak řečeno, k umytí jednoho osobního auta je potřeba z řadu asi dvojnásobek vody, než potřebuje jedna myčka nádobí,“ tvrdí pan Zmek. Na mytí se zároveň používá změkčená voda, která lépe odmyývá než voda přímo z řadu. Díky tomu není třeba používat příliš koncentrovanou chemii. Christ je totiž nejen dodavatelem technologických zařízení, ale i použité chemie, která samozřejmě splňuje všechny potřebné ekologické certifikáty. „Naše chemie je vymyšlená tak, že se na konci voda, která jde do čističky, smíchá. Něco je kyselé, něco zásadité, a když se jednotlivé programy zkombinují, výsledkem je téměř neutrální reakce,“ vysvětluje pan Zmek.

### Počasí provoz myčky neohrozí

Byli jsme se na myčce podívat v mrazivém lednu, teplota ukazovala asi pět stupňů pod

bodem mrazu a obě linky pracovaly bez problémů. Interiér myčky je temperovaný, nemusíme zavírat ani v nejtužších mrazech. Třeba i při -20 °C bude myčka fungovat,“ vysvětluje majitel i jednatel firmy Daniel Dvořák. „Problém je spíše na straně zákazníka, protože úplně prozmrzlý automobil by do myčky jezdit neměl. A také v době, kdy silnice je špinavá, nebude mít nikdo potřebu umývat auto. Většinou chcete, aby umytí nějakou dobu vydrželo.“

Na myčce je stálá obsluha, která musí každý automobil nejprve ostříkat vodou. Účelem ostříkání obsluhou a zejména strojního tlakového předmytí myčkou je dostat ze špíny na vozidle všechny abrazivní materiály, které by mohly prostřednictvím kartáčů způsobit povrchové škrábance. Pokud na automobilu zůstane jen neškodný šlem, kartáče si s ním mistrně poradí. Obsluha se pak musí starat o to, aby byl čistý i vnitřek a okolí myčky. Když sněhu napadne moc, pomohou nám



místní sypače a těžká technika, nejbližší okolí myčky si však obsluha musí v čistotě udržovat sama.

Venku byl opravdu mráz, přesto myčku obsluhovala žena. „Ze zkušenosti víme, že ženy jsou v těchto oborech poctivější než chlapi. Proto tady máme ženský. Ale je to navíc docela baví,“ říká Daniel Dvořák a dodává: „Ale není to žádný med. Pořád je ve styku s vodou, venku mínus osm, uvnitř plus osm. Ale jsou dva dny v práci a dva dny mají volno.“

## Kartou i hotovostí

Platit zde můžete kartou i hotovostí, nebudou zde pouze karty CCS, firemní zákazníci pak platí na fakturu. Žádné speciální bonusy i vzhledem k příznivým cenám firma nenabízí, pouze každé sedmé mytí je zdarma. Ostatně ve Velkém Meziříčí moc konkurence není, shodou okolností myje automobily ještě firma Horácké autodružstvo, která má rovněž portál od firmy Christ.

Všechny myčky fungují roky bez větších problémů, vyměňují se jen části, které se opotřebovávají. My jsme se pro Christ rozhodli proto, že s nimi již spolupracujeme



od roku 2003 v oblasti myček pro kamiony. A i zde jsme si vybrali samozřejmě ty nejdražší, protože jsou nerezové,“ vysvětluje Daniel Dvořák a dodává: „Vyměňují se nějaká čidla nebo pohony. Ale to je tím, že je to spotřební materiál. My s Christem spolupracujeme už dlouho a víme, kam volat, kdyby byl něja-

ký problém, náš vedoucí je s technikem od Christu spokojený. Víte, jak to je. Někdy je hůř a někdy lépe, ale vždycky se nějak domluvíme a někam to dotáhneme,“ dodává Daniel Dvořák.

■ Autor: Jiří Kaloč  
Foto: autor

www.sebesta.cz

VYSAVAČ  
INTERIÉRŮ



výkonné dmychadlo  
s asynchronním  
motorem - velká  
životnost

NEREZOVÉ  
PROVEDENÍ

# BEZKONTAKTNÍ AUTOUMÝVÁRNA

(dle vašeho přání)



+ ČESKÝ VÝROBCE



- » Samoobslužné ruční mytí bez kartáče - bez dotyku s povrchem karoserie
- » Možnost využití kartáče pro extrémní znečištění - 2 ramena v boxu
- » Oplach vozu osmotickou vodou pro vysoký lesk karoserie
- » Nezámrzný systém - zimní provoz

t. +420 518 612 307  
sebesta@sebesta.cz

HUSTIČ  
PNEUMATIK



několik typů  
konstrukce,  
spolehlivý agregát  
„Orlík“

NEREZOVÉ  
PROVEDENÍ

# SLASTI I STRASTI ZIMNÍHO MYTÍ

Romantika jiskřivého sněhu při jízdě zasněženou krajinou, ale také mazlavá mastná špína, abrazivní posypové látky a agresivní sůl. Nebezpečí poškození podvozkových částí i laku automobilu nutí motoristy, aby věnovali zvýšenou pozornost jeho čistému zevnějšku. Nejchladnější období v roce proto přináší provozovatelům mycích center vyšší zisky, ale i více starostí. Jaké problémy jsou spojené s provozováním myček v zimě?

## Hlavní sezóna

I když motoristé si zvykli navštěvovat mycí centra celoročně, hlavní zátěž pro ně stále představuje zima. Jejich zařízení proto v nejchladnějším období v roce prochází poměrně intenzivní zkouškou odolnosti. Zejména čističky, které recyklují a následně vracejí do oběhu použitou vodu, musí zvládat extrémní zátěž, což v důsledku dokonale prověří dlouhodobou provozní spolehlivost a kvalitu vlastního mytí. Další zkouškou odolnosti jsou extrémně nízké teploty. Letošní leden patřil s průměrnou teplotou -6 °C podle statistik mezi nejchladnější za posledních 20 let a právě teploty pod bodem mrazu velmi zatěžují všechna zařízení myček a výrazně se podepisují na jejich zvýšeném opotřebení i na vysoké spotřebě vody, energií i příslušné chemie. Provozovatelé myček se musí starat hlavně o to, aby myčka fungovala i v mrazech na 100 procent a nízká kvalita mytí nebo časté výpadky neodradily zákazníky, což pak místo očekávaných větších tržeb přináší spíše starosti. Drsnější podmínky a velká četnost používání

myčky proto vyžadují odpovídající zvýšené úsilí o údržbu, čistotu a pozornost majitele jak o myčku samotnou, tak její čisticí technologie.

## Agresivní prostředí prověří technologie

Zimní mycí sezóna začíná prakticky v listopadu a končí až po prvním jarním dnu. Automobily, které navštěvují myčky v této době, jsou většinou extrémně znečištěny špatně odstranitelnou mastnotou s obsahem vysoce abrazivních částic, které se na karoserii dostanou z inertních posypů. Nedílnou součástí této „špíny“ tvoří také agresivní soli ve formě krystalků, které se pak ve vysokých koncentracích dostávají při mytí vozidel do systémů vodního hospodářství technologií autoumývarek a přímo ovlivňují životnost vlastních technologií. Proto je třeba častěji kontrolovat zařízení kvůli korozi.

I když je pravda, že dnes jsou prakticky všechny mycí linky a čističky vyráběny z velmi odolných materiálů a mají také kvalitní povrchovou úpravu, která mimo jiné musí

odolávat i velmi agresivní chemii. Většina výrobců těchto technologických zařízení má své postupy, aby jejich produkt byl odolný proti působení koroze. Používají se především nerezové materiály a plasty, ale ani ty nedokáží odolávat času. To platí hlavně o izolačních materiálech a různých pryžových součástech technologií. V těchto případech se pak projeví rozdíly v kvalitě materiálu, zpracování a hlavně konstrukční zkušenosti při výrobě zařízení ČOV. Právě tyto aspekty pak činí různá zařízení různě spolehlivými.

## V zimě dvojnásobná kontrola

Hlavní roli v péči o myčku má slovíčko prevence. Kdo se péči o myčku a čističku odpadních vod věnuje celoročně, neměla by ho překvapit ani tuhá zima. Odpovědný provozovatel mycího centra by si měl být vědom toho, že s přechodem zimy do jara přicházejí největší mycí žně v roce a měl by na to být odpovídajícím způsobem připraven. Jde ostatně o jeho peníze, takže stojí za to maximálním způsobem eliminovat výpadky a zajistit co nejlepší kvalitu mytí právě v době končící zimy. V tomto ohledu nelze dělat nic jiného než zajistit svému centru odpovídající preventivní servis a pravidelnou údržbu, které by se měla věnovat obsluha centra. Taková pozornost pak má zásadní vliv na celkovou životnost zařízení.

Zima prověří hlavně zařízení, která bezprostředně oddělují temperované prostory od venkovního mrazu, tedy vrata myčky. Právě ty mohou být zdrojem problémů, a proto je jim třeba věnovat vyšší pozornost z hlediska údržby jejich pohybového mechanismu. Odborníci doporučují také častější údržbu mycího portálu.

Stejnou pozornost je třeba věnovat také skladování chemie, zejména vosků. Je jasné, že nízké teploty mohou mít neblahý vliv na jejich viskozitu, a proto je třeba věnovat pozornost teplotě, ve které se používají a skladu-



## LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společnost BrushTec®



ji. V zimním období dochází podle zkušeností servisních firem často v důsledku nedostatečného vytápění v hale k zamrznutí mycích technologií a nedostatečně temperovaný mycí materiál může nakonec také způsobit poškození automobilů zákazníků. Zamrzlá voda v mycí lince pak zase natropí výrazné škody na technologii. Nemělo by se stát, aby teplota v hale klesla pod 5 °C. Proto je třeba pravidelně hlídat topení a ovládání vrat, která by v zimě neměla být dlouho otevřená.

### Pozor na zasolení vody

Provoz mycích linek se v létě a v zimě výrazně liší. Je to především s ohledem na teplotu vody a stupně jejího zasolení v případě recyklované vody. Zasolení vody totiž výrazně zvyšuje její vodivost. I když je výkonnost čističek většinou dimenzována tak, aby udržela parametry recyklované vody v požadovaných hodnotách i v zimě, provozovatel by měl kontrolovat, aby byla voda v čističce častěji ředěna čistou vodou právě kvůli snížení její vodivosti a hodnoty pH. Čím více je totiž voda zasolená, tím menší mycí schopnosti má. V systémech recirkulačních čističek odpadních vod (ČOV) se používá k měření vodivosti sonda napojená na řídicí systém, která následně sníží stupeň

zasolení mycí vody. Velmi důležitá je v tomto ohledu oplachová voda, která se používá před voskováním a sušením karoserie. Toto by mělo být prováděno čistou vodou z řadu. Díky tomu se mimochodem snižuje i výše zmíněného zasolení vody v sedimentačních jímkách. Podíl odborníků by podíl spotřeby vody při mytí z recirkulace a čisté vody z řadu měl být minimálně v poměru 80:20. Provozovatel proto v zimním období musí důsledně kontrolovat parametry vody. Hodnoty pH, tvrdost a zasolení musí být v normě. Jakákoliv výchylna totiž vede ke snížení kvality mytí, což se snadno pozná po vysušení vozidla. Při nadměrném zasolení vody totiž zůstávají na karoserii bílé fleky.

### Odpadní voda

Jestliže je myčka a hlavně ČOV provozována podle norem, neměl by mít provozovatel mycího centra problém s koncentrací anorganických solí ve vypouštěné vodě do splaškových kanalizací. Ten může nastat u mycích center, kde se vypouští předčištěné odpadní vody do dešťových kanalizací, popřípadě do vodních toků. Zde jsou předepsány daleko přísnější limity a právě zima může způsobit jejich překročení. Tomu je třeba věnovat zvýšenou

pozornost, neboť překročení normy může být v případě neplánované kontroly České inspekce životního prostředí odměněno velkou pokutou.

Jedním z mála pozitiv zimního provozu je nižší teplota recirkulované vody. Nedochozí tak k jejímu zahřívání, které je spojeno s nepříjemným zápachem. Každopádně se doporučuje čistit sedimentační jímky podle provozu mytí a velikosti minimálně jednou, spíše dvakrát do roka. Tuto operaci, kdy je samozřejmě nutné myčku krátkodobě odstavit, je dobré naplánovat hned po zimní sezóně. Také je dobré provést kontrolu potrubních rozvodů, nastavení a seřízení technologie odborným servisem. Po skončení zimy je rovněž doporučeno provést výměnu písku v ČOV a také kontrolu stavu topení a ovládání vrat. Pokud to provozovatel dělá pravidelně, nemůže pak mít problém s potrubními rozvody ani čerpadly v okruhu čištění odpadních vod. Častým problémem u propojovacích potrubních rozvodů vody recirkulačního okruhu čištění v myčce je jejich nevhodná instalace v místech, kde v případě velmi nízkých teplot zamrzají. Je proto dobré zajistit jejich reinstalaci a dodatečné opatření izolací tak, aby příští zimu k zamrznutí nedocházelo.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

**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



**PETROL**  
PARTNER

### Nabízíme:

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

**www.iwash.cz**



Společnost Days Menu s. r. o. z Hostovic u Pardubic prodává hotová jídla od roku 1998. Díky kvalitě a příznivé ceně si vybudovala na českém trhu solidní pozici, dnes se řadí mezi špičku v oboru a rozváží svoje produkty do všech koutů České republiky. O tom, jak je těžké se dostat na vrchol a pak se na něm dlouhá léta udržet, jsme si povídali s jednatelkou a zároveň i majitelkou poloviny této rodinné firmy paní Janou Havránkovou.



#### **Jak jste vlastně začínali s podnikáním?**

Všechno začalo v lednu 1998. Bylo nám tehdy 25 let, vypadali jsme navíc ještě mladší. O to jsme to měli komplikovanější, nedůvěra okolí byla velká. Přesto jsme se do podnikání vrhli po hlavě. Mohli jsme naštěstí využít zkušeností z prodeje kosmetiky v multilevelu. Vzpomínám si, jak jsme tehdy vlastně ani nevěděli, co chceme a co doopravdy můžeme dělat. A protože prodejci kosmetiky bylo mnoho a o hotová jídla byl větší zájem, rozhodli jsme se pro jídlo, i když jsme o tomto oboru podnikání zpočátku nevěděli vůbec nic. Měla jsem jen zkušenosti s vaře-

ním doma a vystudovanou potravinářskou průmyslovku. Ta nám umožnila získat na podnikání živnost. Začínali jsme doslova na koleni, sestavili jsme první jídelníček, všechny vybrané recepty testovali nejdříve doma, sami jídla nafotili, pronajali první kuchyni a sehnali první zakázky. Obědy jsme začali vařit v počtu asi 200 jídel denně. Po pěti měsících jsme se přesunuli do hostovické provozovny, což tehdy byla kuchyně JZD se starým vybavením a na mnohem menší ploše než dnes. Začínali jsme s obědy tady po okolí, ale postupně se zakázky nabalovaly, přibývali noví zákazníci a přibližně po roce jsme rozjeli

i mražená jídla. Původně jsme samozřejmě byli v pronájmu. Byla potřeba rekonstrukce, kuchyň začala být zoufale malá. Jenže teprve po sedmi letech se nám to tu podařilo odkoupit a upravit podle svých potřeb.

#### **Jaké bylo podnikání v 90. letech?**

##### **S čím vším jste se tehdy museli potýkat?**

Nejhorší asi byla neznalost celé problematiky a negativní přístup okresních hygieniků v Pardubicích pod taktovkou paní Novákové k našemu podnikatelskému záměru. Nebýt ochoty krajského oddělení v Hradci Králové, asi bychom nikdy výrobu mražených



jídel nerozjeli. Vstoupili jsme do kolotoče podnikání v mladickém nadšení, k tomu se starali o dvouletého syna, všechno bylo tak hektické. Na začátky nerada vzpomínám a asi bych do toho podruhé nešla. Pamatuji se, že se nám podařilo prorazit až s našimi mraženými jídly. Tehdy pojem mražené jídlo představoval něco nepoživatelného. Manžel dělal kousek odtud v Semtíně hasiče a tehdejší mraženky znal. My jsme chtěli dokázat, že i mražené jídlo může být chutné a dobře vypadající. Začali jsme ho balit do jednorázových misek a nakonec se nám s tímto typem produktu podařilo prolomit ledy. To byl takový první úspěch po těch strastiplných začátcích. Postupně jsme pak podepisovali smlouvy s velkými zákazníky, nadnárodními společnostmi, kteří u nás v ČR dělají hromadné stravování.

#### **Jak jste vlastně úplně na začátku sháněli zákazníky?**

Abych řekla pravdu, my jsme je příliš nesháněli, neměli jsme na to čas. Věnovali jsme se plně kvalitě jídla, rozkvětu firmy a stávajícím zákazníkům. Nové zakázky pak přicházely samy na základě referencí našich spokojených zákazníků. Sami jsme se nabídli právě jen velké nadnárodní firmě, která tehdy poskytovala služby a stravování v Semtíně. Ukázalo se, že to byl dobrý tah, pak se o nás totiž dozvěděli i ostatní. Jediná naše reklama byly webové stránky. Do nich jsme tenkrát hodně vložili a myslím, že na svou dobu byly i docela podařené. Konkurence v mražených jídlech nebyla tak velká a my se právě našimi webovými stránkami dostali do popředí zájmu. Mimochodem, nedávno jsme spustili

nové, neméně podařené s propracovaným e-shopem a firemním objednávkovým systémem.

#### **S kolika lidmi jste začínali a kolik jich zaměstnáváte dnes?**

Začínali jsme tři. Já, manžel, tchýně a k tomu dvě kuchařky. Dělalí jsme přitom všechno od škrabání brambor až po rozvoz jídel. Ale postupně jsme nabírali další, vytvořili normy, kolik toho může jeden člověk zvládnout za 8 hodin z hlediska počtu jídel a podle toho pak nabírali další. Dnes máme zhruba 55 stálých zaměstnanců a pět až deset agenturních. V administrativě nás je deset i s provozními a všichni ostatní se točí okolo kuchyně a provozu: kuchaři, pomocné síly, údržbáři, uklízečky a řidiči. Jedeme na dvě směny a je to plynulý provoz.

#### **Jaký vlastně máte autopark a kam všude jezdíte?**

Máme jedenáct vozidel, z toho devět transitů na rozvoz jídel a dva osobní automobily. Dvě auta jsou vždy náhradní, protože se nesmí stát, že se zákazníkům včas nedoveze objednané zboží. Auta i řidiče máme vlastní, protože jen tak jsme schopni zajistit, že se při přepravě s naším zbožím nic nestane. V potravinářství je to velmi důležité, protože externím přepravcům je mnohdy úplně jedno, jak se má se zbožím zacházet, a někteří ani nerespektují pravidla zachování teplotního řetězce. Naši řidiči jsou motivovaní k tomu, aby se zbožím zacházeli opatrně, komunikovali s našimi zákazníky, zjišťovali, zda je vše v pořádku nebo zda není potřeba ještě něco zlepšit. Teplá jídla rozvážíme zhruba

#### **Days Menu s. r. o.**

Společnost Days Menu s. r. o. zahájila výrobu v lednu 1998. Sortimentní nabídka je velice pestrá, pravidelně se obměňuje a obohacuje o oblíbené novinky. Součástí základní nabídky je i stále častěji žádaná zdravá kuchyně. Vyrábět poctivá, zdravá jídla bez použití přídatných látek a zachovat tak tradice české kuchyně je hlavní myšlenkou vedení společnosti. Bramborovou kaši či hotové omáčky a polévky v prášku, barviva, konzervanty, stabilizátory apod. v produktech firmy Days Menu nenajdete. V dubnu 2012 společnost získala certifikát HACCP. Tento certifikát vydaný společností TÜV SÜD Czech s. r. o. je zárukou kvality výrobků a poskytovaných služeb a zároveň také výsledkem dlouhodobých investic do výrobních prostor, které splňují požadavky legislativy ČR a EU. V březnu 2015 společnost plynule nahradila certifikát HACCP certifikátem ISO 9001, který je kromě systému HACCP zaměřen také na systém managementu kvality a bezpečnosti potravin ve společnosti.

do 20 km od základny, dál to nejde, aby jídlo neztratilo na kvalitě. Mražená jídla ale rozvážíme po celé České republice a chlazená v podstatě taky. Máme přesně dané a logisticky vytížené trasy.

#### **Kolik porcí jídel denně vyrobíte, kolik druhů a jaká jídla konkrétně?**

Co se týče hotových teplých jídel, vaříme denně okolo 1200 porcí. V nabídce máme tři klasické druhy, včetně občasných zahraničních kuchyní. Čtvrtým druhem je tzv. zdravá kuchyně. A k tomu stálý pátý druh, což je sice nezdravé, ale přesto velice oblíbené jídlo – smažený řízek nebo smažený sýr s bramborem. Z denní nabídky teplých jídel vychází i nabídka chlazených jídel, takže vaříme ještě dalších 200 až 300 chlazených jídel. Tím je vytížena ranní směna. Odpolední pak udělá zhruba pět tisíc mražených jídel.

#### **A držíte třeba pondělí jako bezmasý den, jako to bylo dříve?**

Kdepak, to bychom okamžitě měli tak o 80 procent objednávek méně, maso mají lidé rádi. Ale jak jsem již zmínila, nabízíme tzv. zdravá jídla, což jsou převážně zeleninové saláty a jednou týdně teplé zdravé jídlo. V minulosti jsme pro distributora připravovali krabičkovou dietu, takže máme v zásobě spoustu zdravých receptů. Jsou to jídla z tofu, šmakouna, cizrny nebo různé zeleninové ➔



☛ směsi, třeba i s lososem. Zájem o taková jídla ale není moc velký. I když bychom rádi dělali zdravá jídla ve větším počtu, je třeba se dívat na možnosti odběratelů – větších společností. Většinou jim dodáváme jídla v gastrónadobách a ze zmíněných pěti druhů jídel si objednají max. tři. Zdravé jídlo, pokud to není salát v misce, mezi nimi většinou není pro nedostatečný počet zájemců nebo nedostatek gastrónadob.

### O co je největší zájem?

#### Pořád letí svíčková nebo guláš?

Přesně. Tahle jídla máme ostatně v rámci mražených jídel ve stálé nabídce: svíčková s knedlíkem, řízek s bramborem, španělský ptáček s rýží, rajská s těstovinami, plněné knedlíky uzeným masem se zelím, hodně jdou i sladké knedlíky s borůvkami a pak také například smažené čínské nudle nebo lasagne.

### Na čerpacích stanicích je velký zájem o polévky. Jak jde odbyt u vás?

Ted' se nám zrovna ozvalo pár zákazníků přímo z benzinek, kteří mají zájem skutečně jenom o polévky. I když se snažíme s nimi pracovat dál, nabízet jim i jiný sortiment, zatím je zájem přesně o tzv. přesnídávkové polévky. Ty dodáváme většinou mražené.

### Jaký je rozdíl ve výrobě chlazeného a mraženého jídla a jak je to s trvanlivostí?

Velký. Na rovinu vám řeknu, nemám chlazená jídla, co se týče výroby, moc ráda. Mražená jsou z hlediska bezpečnosti potravin mnohem lepší. Každý výrobce chlazených jídel má jiné postupy směřující k prodloužení trvanlivosti výrobku, někdo třeba steriluje, ale to je potom jídlo jako



konzerva, kde ubijete všechno zdravé a změní se i chuť. My na to jdeme šetrnějším postupem, jídlo pouze zchladíme a do misky zavedeme inertní plyn, který v misce vytvoří prostředí zamezující množení nežádoucích mikroorganismů. Jde o směs oxidu uhličitého s dusíkem. Normálně chlazenka vydrží pět dní, takhle se trvanlivost prodlouží na 15 dní. Její obal musí být dokonale utěsněný, jakákoliv vada může jídlo znehodnotit a k poškození obalu může dojít také při transportu a další manipulaci. Nestává se nám to, reklamace nemíváme, ale je to pro nás noční můra. Naopak za mražené jídlo a jeho nezávadnost můžu dát klidně ruku do ohně. Čerstvě uvařené jídlo se z teploty cca 70 °C během hodiny zmrazí na -18 °C. Celý ten proces je tak rychlý, že jídlo neztrácí na kvalitě a je i po roce absolutně nezávadné. Jinak naše mražené

jídlo má půlroční trvanlivost a naše chlazená jídla mají trvanlivost 15 dní.

### Dnes se do všeho přidávají konzervanty a barviva, aby to lépe chutnalo i vypadalo. Vy ale tvrdíte, že nic takového nepoužíváte?

Ano, vaříme úplně postaru. Všechno se snažíme dělat tak, jako naše babičky. Dokonce používáme i čerstvé bylinky. Máme tady kvůli tomu zahrádku, kde pěstujeme hlavně polévkové bylinky jako libeček, pažitku a petrželku. My to ani jinak neumíme. Jednou jsme měli od zákazníka požadavek dobarvovat speciální výrobek – lososovou polévku – umělým barvivem. Byli jsme z toho nešťastní, protože polévka byla nepříjemně žlutá jako kanárek. Tak jsme s takovou výrobou skončili. A klientovi řekli, že tohle dělat neumíme a nebudeme, ať se nezlobí. Jediné konzervanty, barviva a ostatní přídavné látky, které se do našeho jídla dostanou, pocházejí ze vstupních surovin. To ale nejsme schopni ovlivnit.

### Kde suroviny sháníte?

#### Kdo vám třeba dodává maso?

Nákup surovin se odvíjí od ceny jídel. Z webu víte, že jsou nízké, takže výběr kvalitních surovin, na který máme určitý finanční limit, je docela těžký. Ale za ta léta máme již ověřené dodavatele. S nařízením EU 1169/2011 o označování potravin si ani nemůžeme dovolit bezdůvodně měnit suroviny, kvůli povinným údajům na etiketě. Konkrétně třeba hovězí maso máme vysoké kvality, ale nebudu prozrazovat, odkud ho bereme. Je to z ověřeného zahraničního zdroje a navíc máme speciální technologii, díky které je maso krásně měkké, doslova se rozsypá. Na tom si hodně zakládáme.





### Co knedlíky nebo těstoviny?

Knedlíky a vůbec přílohy jako takové jsme si vařili dlouho sami, ale pak už jsme na to postrádali kapacitu kuchyně. Zhruba dvanáct let si přílohy necháváme dodávat. Konkrétně knedlíky jsou od dlouholetého ověřeného dodavatele, který je dělá jako domácí. Co se týče rýže a těstovin, na to máme zase jiného dodavatele. Není to levné, ale zato hodně kvalitní.

### Kvalitu jídla zajišťují certifikáty, všimli jsme si, že je zde máte vyvěšené.

Máme certifikát ISO 9001 z roku 2015, ten bude platný až do roku 2018, každý rok probíhá kontrolní audit. Tři roky předtím jsme měli certifikovaný HACCP. Certifikaci nám provádí firma TÜV a vůbec není snadné ji získat. Někdo si třeba řekne, že certifikace je jen zbytečná byrokracie, ale já si to nemyslím. Celý ten náročný proces zavedení systému HACCP a následně ISO normy do naší společnosti nás totiž dokázal navést na to, že se všechno dělá dobře, důkladně, včas a ve správných intervalech. A já konkrétně mám nad vším kontrolu. Kvalita služeb a výrobu je potom znát. Kromě této certifikace máme ještě certifikát AAA od BISNODE, což je zase takový punc spo-

lečnosti. Vypovídá o výborném ratingovém ohodnocení, že platíme včas a jsme spolehlivá a důvěryhodná firma. Toto ocenění může získat pouze dvě desetiny procenta všech českých firem.

### Dívali jsme se, že máte i automaty na chlazená jídla. Pro majitele malých čerpacích stanic by to možná byla zajímavá nabídka.

My sami je nemáme ani je neprovozujeme. Ale spolupracujeme úzce s firmou, která je pro nás má k dispozici. Automaty na mražená a chlazená jídla tu do nějakého roku vyráběla jen jedna společnost, ale ta skončila. Potom se léta jen dělaly repasy starých automatů, jednu dobu dokonce nebyly k dispozici vůbec. Nyní se objevil nový výrobce, automaty jsou kvalitní a my jsme schopni automat zařídit a pak ho zásobovat.

### Jaké máte zkušenosti s odběrateli od čerpacích stanic?

Na pumpách většinou berou hlavně mražená jídla, teď se jedná také o chlazených. My jsme schopni je zavážet v souladu s naším rozvo-  
vým plánem. Pokud si vezmou chlazená jídla,

dodáme je jednou týdně, pokud mraženku, stačí je zavést jednou za měsíc anebo podle jejich potřeb.

### Co chystáte nového, jaké plány máte do budoucna?

Chceme se věnovat i stravování mimo sídlo naší provozovny. Trochu cítíme úbytek u nadnárodních společností, protože si vaří sami, což nás tlačí k tomu orientovat se ještě jiným směrem. Buď budeme někde ve větších firmách přímo vařit, nebo tam budeme jídlo dodávat odtud, ale každopádně budeme zajišťovat kompletní službu závodního stravování, včetně kantýn. Teď už se konkrétně jeden takový velký provoz chystá.

Vedení takovéto společnosti je navíc psychicky hodně náročné, každý den spousta zodpovědných rozhodnutí, na které máme někdy s manželem odlišné názory. Takže mám do budoucna vizi, že s novým panem ředitelem budu moci zvolnit a věnovat se i jiným radostem a koníčkům, a přitom to nebude mít negativní vliv na firmu a moji přespříliš zodpovědnou duši.

■ Text: Jiří Kaloč  
Foto: autor



**MBG**<sup>®</sup>  
... for your store

## VYBAVENÍ INTERIÉRŮ PRODEJEN

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

-  NÁVRH & DESIGN
-  ŘÍZENÍ PROJEKTU & VZOROVÁNÍ
-  VÝROBA & KOMPLETACE
-  SKLADOVÁNÍ & ROLL-OUT
-  MONTÁŽ & SERVIS

**PETROL**  
PARTNER



# POSÁDKY AUT HLEDÁJÍ PŘÍJEMNOU ATMOSFÉRU

Spousta aut zůstává zaparkována pod sněhovou peřinou a za klimatických kalamit vůbec nevyjíždí. Pohled na hlavní dopravní tepny ale dokazuje, že i v těchto podmínkách je dost motoristů, kteří prostě za volanty usednout musí. Čerpací stanice na mnohonásobně nebezpečnějších trasách mohou být jejich skutečnou spásou. Nejen pohotovým servisem zimních paliv a výbavy, ale také hřejivou atmosférou, kterou všichni rádi uvítají.

## První dojem rozhoduje

Vžijme se chvíli do role zákazníka, co asi očekává uprostřed sněhové plískanice při vstupu do prodejny čerpací stanice? Nejprve to je závan příjemného tepla, pohled na zem, zda neuklouzne, pak si všimne vzhledu a čistoty celého interiéru včetně příjemně nasvícené atmosféry. Zapojují se i čichové vjemy: vůně a zápachy jsou v lidském mozku nositelé mnoha emocí a vzpomínek. Zavoní-li čistota, horké nápoje od kávového baru, vůně rozpečeného pečiva, určitě všechny tyto vjemy pozitivně zapůsobí na každého příchozího. Na škodu nebývá ani tichá hudba, takže se nakonec zapojí všechny smysly. Na personálu prodejny

s rychlým občerstvením je, aby první dojem zákazníka co nejvíce umocnili i svým zjevem: upraveným oblečením, příjemným a nestrojeným úsměvem, schopností komunikovat, rychlostí pozitivní reakce. Na pumpě nemají co dělat zaměstnanci s již dopředu odpudivým výrazem v očích a nevyčtenou odpovědí „Nemáme!“ Pro pozici multifunkční obsluhy na ČS je obzvláště důležitou vlastností empatie, flexibilita, samostatnost, taktnost, loajalita, verbální i neverbální projev a v neposlední řadě i suverénní, hrdé a důvěryhodné vystupování. Někdo má tyto vlastnosti v sobě, druhý se je musí učit. Všichni je ale musí stále kultivovat a rozvíjet, protože podstatnou měrou spoluvytvářejí image firmy.

Zimní období je pro lidský organismus a jeho imunitní systém ještě mnohem náročnější než pro veškerou techniku, kterou lze oproti zdraví a lidským životům vždy nahradit. Z vyprávnění pumpařů v horských střediscích i u dálnic o hazardu řidičů absolutně nepřipravených na zimní podmínky zůstává rozum stát. Nejběžnější situací jsou autohavárie a následné kolony aut. Posádky ostatních aut nemusí být účastníky havárií, stačí dlouhodobé stání a přitápění v autě až do chvíle, kdy dojde palivo. Ti chytřejší v takových situacích včas přestanou spěchat a zůstávají raději v teple čerpacích stanic a je do značné míry na obsluze, zda své hosty dokáží přilákat a udržet o něco déle.



## Co vám můžeme nabídnout?

Obecně platí, že tržby jsou během chladného ledna a února slabší. Proto je tak důležitá aktivní nabídka ze strany prodávačů a samozřejmě také musí být co nabídnout. Stále stejné menu, stále stejné bagety či nápojový lístek nové hosty nepřivede. Změna jídelníčku by proto měla odpovídat danému období: v chladných dnech je lépe jíst jídlo a pít nápoje, které zahřejí, v létě naopak. Teplé nápoje a polévky doplní v zimě tělu energii na to, aby si udrželo přirozenou teplotu. Podle sociologů je pro zdraví důležité také umět využívat každou příležitost třeba jen ke krátkodobému odpočinku, což se týká například náročných cest milovníků lyžování do hor a jejich zastávek na ČS. Diabetologové a naše babičky zase tvrdí, že v podzimním a zimním období, kdy je vnější prostředí o dost chladnější než naše vnitřní, spotřebujeme velké množství energie na to, abychom si přirozenou teplotu udrželi. Teplé tekutiny pomáhají tělu doplnit energii, kterou by jinak muselo vyrábět samo. Pokud člověk v chladných měsících roku konzumuje studená, chlazená či mražená jídla a pije studené nápoje, zbytečně zatěžuje tělo náročným procesem trávení. Naopak čím více se jídlo blíží teplotě 38 stupňů Celsia, tím snadněji je pro tělo stravitelné a životní energie se zbytečně nespotebovává. Tělo je ve správné rovnováze a je schopné udržovat si vnitřní prostředí včetně termoregulace na vyrovnané úrovni, i když se vnější podmínky mění. Někdo takovou situaci řeší panákem rumu do čaje, ale pokud se hodláme zahřát, je lépe na alkohol zapomenout, protože způsobí pravý opak.

## Efekt horkých nápojů

Například v nabídce kanadsko-české obchodní společnosti JPLUS, s.r.o., najdete klasické Horké jablko® a Horkou hrušku®, můžete ale ochutnat i Horkou brusinku®, Horký javor® nebo unikátní Chai čaj – tradiční indický čaj se skořicí a mlékem. Horké jablko® – instantní, ale přece poctivý horký nápoj, který se vyrábí v zemi svého původu, v Kanadě. Už více než 15 let figuruje na nápojovém lístku mnoha českých restaurací, ale vychutnat si jej lze i doma. Nápoj Horké jablko® obsahuje výtažek z jablek a skořici, která je malým všelékem na nejrůznější neduhy, zahřeje vás a je i přírodním afrodiziakem! Originální výrobky z Kanady poznáte podle loga Lynch Foods.

A co čaj? V zimě zahřejí, ale ne nadlouho. V zimě čaje vypijeme mnohem více než



v létě. Přitom mnohé typy čaje se hodí spíše pro osvěžení a zchlazení, a to i když se pijí horké. Tak například zelený čaj je podle čínské medicíny chladivý a navíc je silně močopudný, což na pocitu tepla nepřidá. Černý čaj je v zimě i v létě nutné pít jen střídavě – organismus totiž silně odvodňuje. Naopak dobře se pro zahřátí hodí červený čaj puerh, roiboos, lapacho, maté nebo čaje s šípky, měsíčkem, malinami a černým rybízem. O něco méně známý je horký nápoj ze vzácného javorového sirupu. Horký javor® je ryze kanadskou záležitostí, protože se vyrábí z pravého javorového sirupu získaného z mízy kanadských javorů. Jen po tři týdny v roce je možné z javorů mízu získávat a na přípravu jednoho litru sirupu je potřeba 47 litrů javorové šťávy. Originální nápoj Horký javor® v sobě obsahuje výtažek z javorového sirupu a svou chuť patří k tomu nejlepšímu, co v nabídce horkých nápojů můžete ochutnat. Brusinka je vhodná proti zánětům, hruška proti srdečním potížím. Stejně jako ostatní horké nápoje řady HOT APPLE ani Horká brusinka® a Horká hruška® neobsahují žádná umělá aroma ani barviva. Svou jedinečnou chuť získávají z výtažků z brusinek nebo hrušek doplněných směsí aromatického koření. Brusinky obsahují řadu vitamínů a minerálů, a jsou proto spolehlivým partnerem při boji proti zánětům močových cest. Hrušky zase obsahují vysoký podíl vlákniny, draslíku a stopových prvků, a proto pomáhají při poruchách srdeční činnosti a zažívacích potížích.

Zahřát se lze i horkou čokoládou. Nápoj, který se do Evropy dostal od indiánů, je totiž nejen zahřívací, ale i povzbuzující. Jeho rozmach v Evropě tak souvisel právě s tím,

že horká čokoláda má zřejmé afrodiziakální účinky. Na našem trhu najdete celou řadu horkých čokolád, pokud ale hledáte opravdu kvalitní, vyzkoušejte italskou hustou čokoládu od firmy Univerciok. Jak se připravuje? Kvalitní čokoládu nalámeme na kousky do mléka se smetanou. Zvolna ohříváme, dokud se čokoláda nerozpustí, pak přidáme špetku skořice a cukr a necháme přejít varem. Čokoládu našlehejte metličkou a ozdobte kopečkem šlehačky. Pamatujete si na snídani ve školce a na čaj s mlékem? Pokud vám ho znechutí, je na čase zjistit pravdu – opravdový chai – tedy čaj, mléko a směs koření – je totiž velmi dobrá věc, zvláště na dlouhé zimní večery. Přestože ho máme spojený především s Anglií, pochází tahle kombinace z Indie. Právě tady se totiž každý den pije chai – černý indický čaj s mlékem a aromatickým kořením, jako je hřebíček, kardamom a skořice. Instantní čaj, který kromě skořice a hřebíčku obsahuje také zázvor, je ideální zbraň proti zimě a nachlazení. Chai čaj se zázvorem stimuluje krevní oběh, zahřívá a díky hřebíčku pomáhá při celkové slabosti.

## Káva stále prioritou

Prodej kávy na čerpací stanici je trvale a jednoznačně nejdůležitějším článkem. Ve velké většině jí všechny řetězce věnují mimořádnou pozornost a péči. Pokud se vyskytnou stížnosti, bývá to většinou opět vinou selhání lidského faktoru: nepořádek kolem automatů, rozlitá káva na podlaze, chybějící kelímky, cukr, špatně fungující mincovník atd. Méně nářků bývá na kávové bary a baristy, tam je profesionalita zdaleka nejvíce. Kupříkladu ➔

➤ řetězci OMV s vlastní značkou kávy VIVA CAFE záleží na finální přípravě kávy - na celý proces distribuce, přípravy a podávání kávy dohlíží v každé lokální síti OMV kávový specialista, podobně jako u vyspělých značkových distributorů kávy. Obsluha čerpacích stanic prošla tréninkem, nikoliv však baristickým. Ten nebyl zapotřebí, jelikož gastroprovozy čerpacích stanic OMV jsou vybaveny poloautomatickými kávovary. Sofistikované automaty při správném seřízení, obsluze a důsledné údržbě jsou dnes schopny připravit kávu špičkové kvality odpovídající stále vyšším nárokům zákazníků čerpacích stanic. Kvalitu kávy podtrhuje výroba mléčné pěny pro latté či cappuccina ze speciálně připraveného plnotučného mléka. Rovněž společnost MOL chce při rebrandingu ČS stavět hlavně na luxusní kávě a polévkách... uvidíme, jak se jí to podaří. Na všech Shell stanicích zahrnutých do konceptu deli2go nabízejí kvalitní čerstvě mletou kávu. Kávová zrnka procházejí přísnou certifikací a podávání kávy se tu ideálně snoubí s nabídkou teplých snacků a sladkého pečiva. Benzina rozšiřuje svůj koncept Stop Café postupně do všech svých provozoven. V její současné akci mohou zákazníci získat koupí horkých nápojů Kakao Milka nebo Cafe Mocha s Milkou balíček sušenek Milka TUC jako dárek. Stejně aktivní jsou i ostatní řetězce jako např. RoBin OIL, EuroOil a další, využívající například kvalitní kávu s patřičným servisem od společnosti Dalmayr.

### Polévky jsou grunt

Dobrá polévka je základ všeho – spokojenosti i jídelníčku. Pár takových míst, kde se dělají polévky poctivě, lze nalézt i na řadě čerpacích stanic a dobře se poznají podle většího počtu parkujících dodávek i nákladůků v době snídání a obědů. Převládá česká klasika hutných, přesnídávkových polévek: gulášová, hovězí vývar, kuřecí polévka s estragonem, dršťková, bramborová a zelňačka s uzeninou, ruský boršč, česnečka... ale objevují se i polévky thajské, čínské, indické, španělské gazpacho a další. Obliba tzv. hrníčkových, instantních hotových polévek má zřejmě zenit za sebou. Na mnoha pumpách využívají lokální kuchyně oblíbených restaurací a vývařoven a jejich produkty jednoduše přepravují. Jinde se výjimečně snaží vařit sami, většinou se jedná o jeden či dva druhy polévek, kterými jsou vyhlášeny, většina bister ale využívá služeb specializovaných gastronomických firem. Při hledání na internetu



jich je v každém kraji celá řada a dá se mluvit o silném konkurenčním prostředí. To má samozřejmě pro bistra čerpacích stanic řadu výhod: Při určitém množství odběru jsou závozy polévek a hotovek zdarma. Často jsou vyhlašovány speciální slevy a individuální ceníky věrným a pravidelným zákazníkům. Co se týká objednávek, stačí většinou zavolat telefonem či zaslat e-mailovou objednávku. Zavedené gastroslužby bývají vstřícné i při požadavcích na bezplatné propůjčení prosklených lednic, zvyšujících prodejnost produktů a jejich propagaci, obdobně to bývá s bezplatným pronájmem mikrovlnné trouby, automatů na bagety a hotová jídla, což například u automatů na kávu a čaj dnes bývá samozřejmostí.

Na závěr snad jen připomínka týkající se hygieny gastronomického provozu, kam samozřejmě patří nejen větší bistra a restaura-

ce při ČS, ale i drobná rychlá občerstvení, kde dochází k prodeji a konzumaci jídel a nápojů. Hygiena gastronomických provozů je dána celou řadou zákonů a vyhlášek, které není radno obcházet, nejen kvůli značným pokutám, ale i proto, že zodpovědnost za bezpečnost potravin je na provozovateli a musí být zajištěna v celém potravinovém řetězci včetně jejich prodeje a spotřeby. Podle těchto zásad se „teplé nápoje a pokrmy uvádějí do oběhu tak, aby se dostaly ke spotřebiteli co nejdříve. Teplým pokrmem se pro účely dané vyhlášky rozumí potravina kuchyňsky upravená ke konzumaci v teplém stavu nebo udržovaná v teplém stavu (minimálně +60 stupňů Celsia) po dobu uvádění do oběhu, rozvozu nebo přepravy.“ Jenom splnění této podmínky může dát v zimním období pořádně zabrat!

■ Mikuláš Buleca



PETROL  
PARTNER

# Osvěžující novinky

Malina  
a Černý rybíz



# SRNÍ NA ŠUMAVĚ



Začátkem ledna jsme zavítali do obce Srní, horského střediska uprostřed Národního parku Šumava. Samozřejmě i tady se vše odehrávalo ve znamení sněhových příválů, silného větru a sibiřské zimy.

Ještě na Silvestra a na Nový rok tu byla spousta návštěvníků. Pak ale jejich počet poklesl stejně rychle jako rtuť teploměru, která se zastavila na minus dvaadvaceti! Na silnici do hor se vydávali jen ti nejotrlejší turisté a ti, co prostě museli: silničáři, zásobovací vozy, linkové autobusy, sanitky a místní lidé za prací. Každý, kdo vyjel uklouzané serpentýny od Čenkovy pily, byl rád, že vidí zelený totém malé čerpací stanice Srní.

## Malá, ale důležitá

Je v provozu teprve tři roky a tři měsíce a za tu dobu se stala důležitou součástí obce a často poslední záchranou pro ty, co se na cestu vydali bez zimního vybavení. Sněhové řetězy, startovací kabely, několik typů autobaterií, zimní směsi do ostřikovačů, rozmrazovače zámků, skel, škrabky... to vše v drsných podmínkách rychle nachází svého zákazníka.

Svého zákazníka ovšem najde i vonící grog, svažené víno, punč, samozřejmě horká káva a čaj, připravované u malého kuchyňského pultu. „Pro rozšíření provozu našeho občerstvovacího koutku právě o horké alkoholické nápoje jsme se rozhodli těsně před Vánocemi, kdy je tu nejvíce oslavujících turistů“, říká prodavačka, barmanka i obsluha v jedné osobě Kate-

řina Pojarová. „Celkem dobře jsme spolu s kolegou a vedoucím Vlastimilem Petrášem odhadli, že s řidiči do tepla prodejny určitě půjdou rádi i ostatní, co se vezou v autě. Oproti létu, kdy jsme naše tři stolky se slunečníky umísťovali do chladivého stínu, teď všichni samozřejmě hledají teplo. Kvůli rozšíření přirozené odpočinkové a útulné zóny jsme trochu přestavěli interiér prodejny. Zadní stěny regálů se zbožím vytvářejí předěl oddělující shop od bistra, kde je k dispozici dvanáct míst a na přání se zapíná i televize. Protože k nám na Šumavu jezdí lidé odpočívat, nespěchají většinou ani u pumpy. Myslím si, že příjemná atmosféra u svařáku může být pro běžkaře a posádky aut stejně pohodová, jakou u nás turisté a cyklisté prožívají v letní zahrádce s Opočenskou zmrzlinou. Výhodou pro návštěvníky je i záchytné obecní parkoviště v těsném sousedství pumpy. Odsud si nás lidé už najdou sami!“

Teplo a útulné a příjemné prostředí je samozřejmě podmíněno prací a jednáním obsluhy. „Na pumpě se střídáme s kolegyní většinou po dvou, třech dnech – záleží na vzájemné dohodě,“ doplňuje vedoucí čerpačky pan Petráš. „Otevřeno máme od půl sedmé ráno do půl sedmé večer. Jen za plné sezóny v době zimních a jarních prázdnin a pak během léta musíme využít šikovného brigádníka nebo brigádnici. Teď

v zimě se spoustou sněhu a za mrazů je to pro nás těžší i o permanentní úklid vchodu, vyklepávání gumových rohoží, vytírání podlahy.

Častěji se uklízejí i toalety. Topení (elektrické přímotopy) samozřejmě něco stojí, a tak opravdu dbáme o to, aby zavírání dveří dobře fungovalo. Stejnou péči musíme věnovat prostoru kolem oboustranného výdejního stojanu s šesti pistolemi. I když jsou pod střechou, vítr sem dokáže navát spoustu sněhu. Pro naši stanici je to vlastně po třech letech provozu první zatěžkávací zkouška, protože uplynulé teplé zimy moc sněhu na Šumavu nepřinesly. Možná, že v budoucnu bude nutná nějaká úklidová technika, ale zatím stačila hrabla a košťata, alespoň si trochu zacvičíme“, směje se pan Petráš.

Naštěstí velmi dobře funguje spolupráce s obecním úřadem a jejím každodenním servisem v podobě traktoru se sněhovou radlicí. Traktor čistí nejen příjezdovou komunikaci ze silnice, prostor kolem výdejních stojanů s pohonnými hmotami, stojanu s vysavačem a kompresorem, celé parkoviště, ale i okolí nádrží PHM a klece s LPG. Na obsluhu tak zbývá čištění chodníků kolem budovy ČS, klecí s plynovými bombami a provozními kapalinami a ostrůvky s výdejevním stojanem. I když se tedy jedná o malou pumpu, je toho na jednoho ve dvanáctihodinové směně až dost! Dnes, po třech letech spolehlivého provozu, už její existenci a nutnost nikdo z místních, ani přespolních obyvatel nezpochybňuje.

Mimochodem, v této části národního parku Šumava je zcela výjimečná, a tudíž z provozních a ekologických hledisek i ostře sledovaná. Z důvodů ochrany přírody je jedinou v elipse až kolem pětadvaceti, třiceti kilometrů. Není divu, že se stává častým cílem motoristů na trasách z Prácheň, Modravy, Filipovy hutě, Kvildy, Zadova i Churáňova. Kromě návštěvníků z Česka a Bavorska je ale doslova spásou i pro četné chatáře a chalupáře, majitele a nájemce hotelů, ubytoven a horských chalup, protože ti všichni jsou i vlastníci žacích traktorů, sekaček, čtyřkolek, sněhových fréz, motorových pil a dalších zařízení na PHM. „Rádi bychom ještě poznamenali,“ uzavírají svorně naši návštěvu Vlastimil Petráš a Kateřina P, „že za kvalitu paliv ze Srní dáme klidně ruce do ohně. Nikdy jsme neměli jedinou stížnost.“

■ AUTOR: Mikoš Buleca

FOTO: Jiří Kaloč



# NOVINKA

PETROL  
PARTNER



## NEJMODERNĚJŠÍ CHLADICÍ KAPALINA ANTIFREEZE G 13 V PROVEDENÍ READY TO USE

- Naředěna k okamžitému použití.
- Splňuje normy BS 6580 (2010), ASTM D 3306, SAE J 1034, Mercedes Benz 325.5, MAN 324 Si-OAT, VW TL 774 typ J.
- Celoročně chrání chladicí systém motorového vozidla před působením mrazu a před korozí.



**COYOTE**

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



[www.automax-group.com](http://www.automax-group.com)

**AutoMax Group s.r.o.**

K Hájiům 1233/2, Praha 5, 155 00  
tel.: +420 272 700 530, e-mail: [info.cz@automax-group.com](mailto:info.cz@automax-group.com)



# TEPLÉ POTĚŠENÍ NEJEN V ZIMĚ

Významná německá gastronomická společnost Dallmayr Kaffee, která dodává svou kávu a čaj mnohým tuzemským čerpacím stanicím, a to včetně automatů na jejich přípravu, přichází s novým sortimentem čajů a novým designem obalů. Spojila kvůli tomu síly se svou dceřinou společností Heimbs, která bude v budoucnu prodávat své zboží rovněž pod značkou Dallmayr.

## Nové velikosti porcovaných čajů

Výsledkem je 26 odrůd čaje v sedmi kategoriích, vesměs v biokvalitě, výběr toho nejlepšího ze sortimentu obou firem. Dallmayr je spolu se svou dceřinou firmou Heimbs pevnou součástí gastronomického trhu v Německu a především silný partner gastronomie. Společně tyto dvě společnosti nabízejí širokou škálu produktů speciálně přizpůsobených potřebám gastronomických provozů, mezi něž samozřejmě patří i občerstvení u čerpacích stanic.

Nově bude mít restaurátér možnost volby mezi sypaným čajem, nálevovými sáčky, čajovými pyramidami a novinkou, tzv. Tea Champ. Prémiový produkt je ideál-

ní pro větší porci nápoje o objemu 350 ml a je vhodný právě pro použití v restauracích. Nálevový sáček je vyrobený z dokonale průhledného degradabilního bioplastu z kukuřičného škrobu, papírové držadlo pak obsahuje všechny důležité informace o obsahu sáčku.

## Nové odrůdy

Nově Dallmayr nabízí 26 různých druhů čaje v sedmi kategoriích – 16 stávajících odrůd a 10 nových. Sortiment nyní zahrnuje sedm černých, čtyři zelené, dva červené čaje Rooibos, pět bylinných čajů a dvě aryuvéské a tři ovocné kompozice. Zcela nová je kategorie wellness čaje s třemi atraktivními značkami, „Ahoj Morning“,

„Nice Dreams“ a „Hezký den“. Dokonale odpovídají aktuálním zdravotním trendům. Většina čajů pochází z ekologického zemědělství, a proto nese název BIO-Siegel.

„Při tvorbě nové řady čajů Dallmayr jsme využili všechny naše zkušenosti a těch nejlepších ingrediencí, aby vznikly jemné směsi, které odrážejí vysoké standardy kvality naší společnosti,“ vysvětluje Rudolf Krapf, vedoucí oddělení čajů ve firmě Dallmayr.

## Nový design

Sjednocením značek Heimbs a Dallmayr se mění i celý vzhled čajové řady. Všechny čaje jsou nyní opatřeny atraktivními obaly a informačním štítkem v němčině a angličtině o daném druhu čaje. Tyto informace jsou doplněny ilustrovanými příběhy a zajímavými tipy na přípravu čaje.

## Nové příslušenství

Ať jde o nálevové články, čajové pyramidy, čajové sáčky z bioplastu Champ nebo sypaný čaj, Dallmayr má pro každý z těchto produktů odpovídající skleněné nebo



porcelánové nádobí. Další novinkou je Tea Champ sklenice s dvojitou stěnou o objemu 350 ml a praktické odkládací nádoby na sáčky ve tvaru čajového lístku. Nabídku doplňují atraktivní stojany a stolní dózy na čajové nálevové sáčky.

## Dallmayr je ale především káva

V České republice je však firma Dallmayr vyhlášena především svou kávou. Dospělý Čech vypije v průměru až 400 šálků kávy ročně a dává si čím dál tím víc pozor na to, co vlastně v hrnečku má. Kvalita samozřejmě něco stojí, ale to, zdá se, Češi akceptují. Dokazuje to i případ značky Dallmayr, která dnes těží z toho, že před pár lety Čechy nepodcenila. Ani ty, kteří pijí kávu z jejích automatů v práci či třeba na nádraží.

Když v roce 2001 René Sion, ředitel společnosti Dallmayr ČR, s kávovými automaty firmy v Česku začínal, znalci z oboru mu moc šancí nedávali. Přišel totiž s vyšší cenovou politikou, než se očekávalo. „Skoro nikdo nás neznal a my záměrně nasadili ceny vysoko. Konkurence se nám smála. Prý – jste v Česku, zapomeňte na kvalitu. Ale nám se to vyplatilo. Zákazníci začali přicházet, cítili z nás noblesu a kvalitu,“ vysvětluje Sion s tím, že ceny od té doby drží na stejné úrovni, přestože celosvětově šla cena kávy nahoru. „Konkurenci jsme nijak nevytlačovali, prostě jsme stáli vedle nich. Kvůli nám pak museli koupit nové stroje a začít používat nové suroviny. Vedle těch našich prostě neobstáli,“ říká Sion.



## Automaty nejen v továrnách, ale i u čerpacích stanic

V Čechách šel Dallmayr původně jen cestou B2B, své automaty, kávovary a kávu nabízel zejména do firem, továren či institucí. „To je pro nás stále to hlavní,“ zdůrazňuje Sion a dodává: „Postupně se na nás ale kvůli světovému vzhlasu značky Dallmayr začali obracet i zkušení zákazníci z oblasti gastronomie. Když Ambiente před 12 lety vyhodnotilo naši kávu pro svoji tehdy novou kavárnu Savoy jako nejvhodnější, řekli jsme si, že odmítnout takového zákazníka by byl hřích a že tedy budeme ‚dělat‘ i gastronomii.“

Díky tomuto kroku dnes mezi zákazníky společnosti patří i Pražský hrad, diplomatický sbor, arcibiskupský palác, Karel Gott a mnoho významných osobností české kultury a byznysu. „Patří k bontonu mít naši značku,“ konstatuje Sion. Svou vlastní kavárnu značka v Čechách nemá, ale její otevření někdy v budoucnu šéf české pobočky nevyklučuje.



## Dvorní lahůdkářství

Tradice německé firmy sahá až do roku 1700, kdy společnost vznikla v Mnichově jako lahůdkářství, a prvních 200 let se zabývala právě pouze lahůdkářstvím. Jméno Dallmayr společnost získala v 19. století, kdy ji koupil Alois Dallmayr. Společnost se postupně vypracovala až na dvorního dodavatele bavorského královského paláce. K zákazníkům pak patřil i německý císařský dvůr a čtrnáct dalších evropských knížecích a královských dvorů. Obchod s kávou spustil Dallmayr ve 30. letech minulého století. Zasluhu na tom měl Konrad Werner Wille, tehdy teprve 19letý brémský odborník na kávu. Právě on vybudoval ve firmě speciální oddělení pro kávu. Nakupoval surovou kávu, sám ji pražil a organizoval i prodej. A měl úspěch.

## Zrodila se značka Dallmayr Kaffee

Další zlom přišel v 60. letech, kdy mnichovská automobilka BMW požádala Dallmayr, jestli by zajistil k dodávkám kávy také automaty na kávu. Viděli to prý ve výrobních závodech v Americe a chtěli i pro svoje zaměstnance zajistit servis kávy a teplých nápojů. Od té doby se stal Dallmayr předním dodavatelem kávy do automatů po celém Německu. A nejen tam. Ve čtrnácti zemích Evropy a Blízkého východu v současné době slouží více než 100 tisíc automatů značky Dallmayr.

## Automatické občerstvení

Automaty Dallmayr najdeme samozřejmě u mnoha čerpacích stanic v Německu i v České republice, kde se tato firma etablovala jako jeden z lídrů trhu. Automaty a profesionální kávovary společně s vybraným druhem kávy používají například velké řetězce čerpacích stanic EuroOil nebo RoBin OIL a najdete je i na mnoha nezávislých pumpách. České zastoupení Dallmayr Vending & Office přitom zajišťuje bezpečné zásobování a servis automatů v kteroukoliv denní i noční dobu. A co je důležité, garantuje i neměnnou kvalitu nápojů. Kromě kávy je navíc v automatech k dispozici i čaj nebo studené nápoje. Kávy a čaje Dallmayr najdete samozřejmě i v restauracích a bufetech, které jsou velmi často součástí čerpacích stanic.

■ AUTOR: Alena Adámková

# SPOTŘEBA CNG MEZIROČNĚ VZROSTLA O 36 PROCENT

Spotřeba stlačeného zemního plynu (CNG) pro dopravu dosáhla v ČR v roce 2016 téměř 60 mil. m<sup>3</sup>. Meziroční nárůst tak přesáhl 36 procent. Největším prodejcem CNG v ČR zůstává společnost Bonett Gas Investment (7,5 mil. m<sup>3</sup>).



Veřejných plnicích stanic CNG je v ČR celkem 145 (17 z nich je v Praze), největší počet stanic (celkem 24) provozuje společnost Bonett Gas Investment, která má na trhu 13% podíl.

V souladu s Národním akčním plánem České republiky dochází k posilování podpory rozvoje alternativních paliv, mezi kterými je tím motoristy aktuálně nejvíce voleným pro nová vozidla stlačený zemní plyn neboli CNG. „V České republice jsme svědky zásadního pozitivního rozvoje využití zemního plynu v dopravě. Předchozí rok se zvýšila spotřeba CNG o 46 procent, nyní činil meziroční nárůst 36,1 procent. Mezi ostatními alternativními palivy nemá CNG konkurenci. Jsme přesvědčeni, že během následujících 5 let bude využití zemního plynu, jako ekonomického, ale hlavně neekologičtějšího paliva pro dopravu, ještě dále výrazně akcelarovat,“ říká Jiří Šimek, člen Rady Českého plynárenského svazu.

CNG vozidla přináší významné úspory tuhých znečišťujících látek, na které jsou

vázány rakovinotvorné polycyklické aromatické uhlovodíky známé zejména z diesellových motorů. Pro další rozvoj CNG spojený s výrazným snížením produkce zdraví nebezpečných polutantů bude důležité zejména zachování příznivého zdanění tohoto ekologického paliva, jehož užití se zároveň příznivě projevuje v plnění závazků České republiky vůči EU v emisích z dopravy.

Počet stanic v ČR se bude zvyšovat i nadále, i když se předpokládá mírné zvolnění tempa růstu stanic vzhledem k již částečné saturaci trhu. Plány některých společností na trhu pro letošní rok jsou i tak však poměrně razantní. „Letos chystáme zvýšit počet našich vlastních stanic z aktuálních 24 na celkem 40 na konci roku 2017“, říká na otázku dalšího rozvoje největší síť v ČR Václav Holovčák, místopředseda představenstva Bonett Gas Investment. „Už jsme začali chystat naše první stanice v síti hypermarketů Makro, a budeme otvírat i další stanice u velkých klasických benzínek.

Letošní investice odhadujeme na dalších 150 milionů korun; máme dlouhodobý zájem o prémiová místa u benzínek, a investice můžeme navýšit, pokud bychom se dohodli s řetězci čerpacích stanic na větší spolupráci. Naše cíle jsou přispět rozvoji CNG otvíráním dalších prodejních míst, navýšit prodeje z našich stanic a udržet pozici lídra v oblasti CNG“, dodává Holovčák.

Uvažovaná podpora vozů s alternativním pohonem by mohla trhu a růstu počtu vozidel pomoci, stát zvažuje, že podpoří částkou 50 tisíc korun nejenom CNG vozidla pro státní správu a municipalitu, ale v budoucnu i pro komerční použití i pro občany. Tato podpora by umožnila zlevnit nákup CNG vozidel, pořídit více ekologických vozidel, a byla by vhodným impulsem a podporou pro další růst trhu.

V letošním roce budou určité podporovány autobusové společnosti v nákupu ekologických autobusů s pohonem na CNG, protože CNG autobusy umožňují významně snížit primární negativní a zdraví škodlivé emise z dopravy, což je šance pro česká města. Počet CNG autobusů v České republice je přibližně 1000. Zhruba než 20% z nich jezdí u dopravních podniků v Ostravě a Brně, kde jsou i největší stanice v ČR i ve střední Evropě. Obě stanice vybudovala společnost Bonett, která je současně i největším dodavatelem CNG technologií v ČR.

Na českých silnicích v roce 2016 přibýlo více než 3,5 tisíce dalších CNG vozidel, což je přibližně 1% všech vozidel. Zhruba 90 % nových CNG vozidel bylo značky ŠKODA. Např. jen vozový park České pošty má dnes více než 1 tisíc CNG vozidel, na CNG jezdí i DB Schenker, Samohýl, Kofola nebo ŽDB Drátovna Bohumín, aj. Aktuálně se rozhoduje o přidělení dalších dotačních prostředků na nová ekologická vozidla, která podpoří čistější a udržitelnější městskou a příměstskou dopravu. I tento krok by mohl pomoci zlepšit problematickou smogovou situaci, které jsme byli svědky v celé řadě našich měst v průběhu letošní zimy.

■ red



**DESÁTÉ VÝROČÍ CERTIFIKÁTŮ VÝJIMEČNOSTI OCENILO IKONY ČESKÉHO PRŮMYSLU, MEZI NIMIŽ BYLA TAKÉ SPOLEČNOST TATSUNO EUROPE.**

**PETROL**  
PARTNER

# TATSUNO

## OCEAN EURO KOMBI

ELEKTRONICKÉ KOMBINOVANÉ STOJANY



TÜV SÜD Czech, vedoucí společnost v oblastech inspekce, certifikace, testování a vzdělávání v České republice, na konci roku 2016 již podesáté oficiálně představila firmy dlouhodobě usilující o zlepšování svých služeb, procesů nebo výrobků, kterým slavnostně předala Certifikáty výjimečnosti. Podmínkou pro jeho získání je úspěšné absolvování vícenásobného prověřování služeb, procesů nebo výrobků. Oceněná firma tedy musí být držitelem více certifikačních dokumentů, které garantují, že usiluje o neustálé zlepšování své výroby či přístupu k zákazníkům, zaměstnancům nebo životnímu prostředí. Na tuto společenskou událost byla také přizvána a oceněná společnost TATSUNO EUROPE, kde jí byl tento certifikát slavnostně předán.



**TATSUNO EUROPE, a.s.**  
Pražská 2325/68,  
678 01 Blansko, Česká republika  
[info@tatsuno-europe.com](mailto:info@tatsuno-europe.com)  
[www.tatsuno-europe.com](http://www.tatsuno-europe.com)

# E.ON PODPORUJE ČISTÉ ZDROJE V DOPRAVĚ



Společnost E.ON nezůstává pozadu za celosvětovými trendy a vyvíjí po celé Evropě mnoho aktivit jak v oblasti elektromobility, tak dalších alternativních paliv, jako je například CNG (stlačený zemní plyn).

## Elektromobilita

Mezi nejvýznamnější aktivity s celoevropským významem z této oblasti patří výstavba a provoz dobíjecí infrastruktury. V současné době E.ON provozuje několik stovek dobíjecích stanic, poskytuje produkty nabíjení zákazníkům E.ON, provozuje aplikaci pro chytré telefony pro snadnou orientaci cestujícího k dobíjecím stanicím a spolupracuje s předními výrobci elektromobilů na nabídce společných produktů.

Aktivitou s celoevropským významem je pro koncern E.ON projekt, který pokrýval dálnici A9 spojující Mnichov s Berlínem rychlodobíjecími stanicemi. Stanice jsou umístěny na dálničních odpočívadlech, u čerpacích stanic a restaurací s rychlým občerstvením.

## Co je projekt Fast-E?

Strategie skupiny E.ON v oblasti elektromobility se zaměřila také na Česko. E.ON Česká republika se stala součástí nového evropské-

ho projektu Fast-E (Fast Charging Study Europe). Na konci roku 2014 se spojila s obdobně smýšlejícími energetickými koncerny v Německu, Belgii a na Slovensku (Allego, RWE, Envia ZSE) a významnými výrobci elektromobilů (BMW, Nissan, Renault a Volkswagen) a vytvořila Evropské konsorcium, které společný projekt Fast-E realizuje. Cílem tohoto projektu je pokrýt nejvýznamnější tranzitní koridory v jednotlivých zemích rychlodobíjecími stanicemi pro elektromobily a umožnit skrze bezbariérové platební systémy reálnou možnost přepravy elektromobily na dlouhé vzdálenosti.

E.ON Česká republika v rámci tohoto projektu převzal zodpovědnost za výstavbu rychlodobíjecí infrastruktury na tranzitních koridorech v České republice. „Naše společnost má za cíl pokrýt hlavní dálniční tahy na území České republiky rychlodobíjecími stanicemi a za tímto účelem v současnosti oslovujeme strategické partnery pro výstavbu rychlodobíjecích stanic, abychom společně změnili současnou neuspokojivou situaci

v dostupnosti rychlého dobíjení v ČR,“ tvrdí Miloslav Fialka, manažer projektu E.ON.

Projekt předpokládá instalaci rychlodobíjecích stanic na čerpacích stanicích na hlavních silničních tazích v ČR ideálně na dobře přístupných a dopravně vytižených čerpacích stanicích. Projekt Fast-E byl v rámci dotačního programu Evropské unie na výstavbu evropské přepravní infrastruktury vybrán jako projekt, který bude podpořen grantem Evropské unie. Aktivita spojená s výstavbou rychlodobíjecích stanic pro elektromobily na vybraných lokalitách v ČR bude společnost E.ON hradit kombinací vlastních investičních prostředků a grantem EU.

## Stanice jsou vybaveny všemi typy konektorů

E.ON bude v České republice instalovat rychlodobíjecí stanice, které umožní nabíjení všech běžných typů elektromobilů. Všechna dobíjecí místa společnosti budou osazeny stejným typem dobíjecích stanic, tak aby tyto



stanice umožnily tzv. rychlé dobíjení elektromobilů (do 30 minut). Požadavkem je, aby stanice byly vybaveny třemi typy konektorů. Tyto typy konektorů v současné době využívá naprostá většina elektromobilů dostupných na trhu. Společnost E.ON se rozhodla instalovat tzv. „triple charging stations“ vybavené všemi používanými konektory.

„Projekt má za cíl vytvořit ze současných ostrovních řešení systematickou a páteřní síť rychlé dobíjecí infrastruktury pro dopravní prostředky poháněné elektřinou. Chceme se stát významným dodavatelem služeb, který svým zákazníkům nabízí kompletní možnosti řešení čisté mobility v České republice,“ uvádí Robert Vinický za útvar, který nový projekt v E.ON inicioval.

## Rozšíření stávající sítě

Společnost E.ON v Česku aktuálně provozuje v současné době 6 nabíjecích stanic. Nový projekt počítá s výstavbou minimálně 15 nových stanic, na kterých půjde dobít elektromobil během 30 minut. Umístit je chce na dobře přístupných a dopravně vytižených stávajících čerpacích stanicích. E.ON celkově plánuje investovat do rozšíření sítě dobíjecích stanic pro elektromobily 36 milionů korun.

Na stávajících stanicích je nabíjení zdarma. Nově budované stanice v rámci projektu Fast-E však již budou zpoplatněné. Placení lze realizovat v rámci předregistrovaného systému EV mapa nebo kreditní kartou (pro neregistrované zákazníky). „Náklady na ujetý kilometr se pohybují kolem 0,40 až 0,80 Kč/km podle velikosti vozidla a způsobu jízdy. Za dobu životnosti běžný elektromobil obvykle ušetří svému majiteli až milion korun na palivu, oleji a pravidelném servisu motoru a brzd,“ tvrdí Jaromír Marušinec, předseda Asociace elektromobilového průmyslu.

## Podpora projektu Smart Cities

Společnost E.ON již dva roky rozvíjí spolupráci s tuzemskými městy v oblasti Smart City. V současné době je podepsáno s 21 městy memorandum o spolupráci v rámci projektů Smart City. Mezi tato města patří například Brno, Písek, Jihlava nebo Třebíč. S nimi spolupracuje společnost E.ON ještě na projektech čisté mobility, které zahrnují budování dobíjecí infrastruktury pro elektromobily a budování plnicí infrastruktury pro CNG vozidla.

Koncept Smart Cities se dotýká v podstatě všech oblastí města. V praxi to znamená zejména zlepšení řízení dopravy, úsporné a inte-

ligentní veřejné osvětlení, chytré energetické sítě nebo inteligentně řízené vytápění v městských budovách. „S ohledem na zkušenosti a odbornost se spolupráce soustředí hlavně na decentralizovanou výrobu elektřiny se zaměřením na bezpečnost dodávky pro dané město. Mezi hlavní oblasti spolupráce tedy patří efektivní využívání energetických zdrojů, energeticky efektivní a inteligentní veřejné osvětlení, energeticky efektivní osvětlení budov, rozvoj v oblasti CNG a elektromobility a v neposlední řadě inteligentní parkovací systém,“ dodává Lukáš Svoboda, vedoucí projektu Smart City společnosti E.ON.

## Investice i do CNG

Koncem roku 2016 bylo v ČR evidováno už 140 plnicích stanic na CNG. Za poslední tři roky tak v ČR přibýlo 100 plnicích stanic. V průměru je dnes v každém kraji kolem deseti plniček. Předpokládá se, že v letech 2017-18 by mohlo být v ČR už 200 plnicích CNG stanic, mnoho jich je před dokončením nebo ve výstavbě. Mezi čtyři největší investory patří Bonett Gas Investment, Vítkovice Machinery Group, Innogy Energo a také E.ON Energie.

■ Autor: Alena Adámková



# MLADOBOLESLAVSKÝ MEDVĚD PŘITAHUJE POZORNOST



Automobilem roku, alespoň z hlediska pozornosti, kterou mu věnovala česká média, se v loňském roce stal jednoznačně nový model v nabídce mladoboleslavské automobilky s názvem Kodiaq. Až sedmimístné SUV přináší do svého segmentu velký prostor, chytré detaily a hlavně efektivní výkony.

## Koncernoví sourozenci

V Mladé Boleslavi začíná s Kodiaqem nová „esúvečková“ éra. I když úplně prvním zástupcem této kategorie byl v roce 2009 malý Yeti, teprve v souvislosti s Kodiaqem se ve Škodovce hovoří o ofenzivě v segmentu SUV. Ještě letos se objeví nová generace modelu Yeti, následovat bude SUV kupé na bázi Kodiaqu pro Čínu a ještě jedno malé SUV velikosti Fabie. Kodiaq si dával se svým odhalováním trochu načas. Vlastně byl představen až poté, co se začali prodávat jeho koncernoví sourozenci Seat Ateca a Volkswagen Tiguan druhé generace. S nimi má mladoboleslavská novinka mnoho společného, zároveň je z nich největší. Na první pohled Kodiaq působí jako docela široký automobil, při pohledu z boku se zase zdá až neskutečně dlouhý, takže byste neuvěřili, že je pouze o 4 cm delší než Octavie. Délka vozu je 4697 mm, výška (i s ližinami) 1676 mm, šířka

1880 mm a rozvor 2791 mm. Vůz je postaven na modulární platformě koncernu Volkswagen s příčně uloženými motory (MQB), kde hraje velkou roli odlehčená konstrukce s rozsáhlým využitím vysokopevnostní oceli. S tím souvisí i žádaná redukce hmotnosti, takže se základním motorem TSI a pohonem předních kol Kodiaq váží pouze 1452 kg, nejlehčí čtyřkolka s motorem 1,4 TSI je o necelých 90 kg těžší.

## Prémiové zpracování

První dojem z Kodiaqa je skoro prémiový. Ve srovnání s korejskými a japonskými SUV je zpracování a materiály i technologie zobrazovačů o generaci dál. Tak skvěle čitelné palubní přístroje jsem v automobilovém mainstreamu už dlouho neviděl. Úroveň zpracování interiéru překonává Kodiaq dokonce i Superb. Základem je hlavně perfektní ergonomie, celá přístrojová deska sází, jak je u Škody zvykem, na

přehlednost. Trochu jsem ale tápal v novém infoteinmentu, chvilku mi trvalo najít logiku ovládání. Když člověk ví, jak na to, není to žádný problém. Je ale pravda, že čím více funkcí něco má, tím složitější je se k nim dostat...

Škoda opět válkuje konkurenci využitím vnitřního prostoru. Jestliže vpředu se s dostatkem místa počítá, prostor na zadních sedadlech se nedá popsat jinak než jako velkorysý. 720 litrů podle metodiky VDA nenabízí nikdo, 2065 litrů po sklopení sedadel druhé řady se pak blíží hodnotám užitkových automobilů. Jako první model české automobilky může být Kodiaq vybaven na přání i třetí řadou sedadel. Díky možností sklápění, podélnému posunu druhé řady sedadel a nastavení sklonu opěradel se může interiér auta přizpůsobit specifickému počtu osob i množství jejich zavazadel. Kodiaq má i mnoho tzv. simply clever detailů – rovných 30. Zmínil bych třeba ochranu hran dveří, elektricky ovládaná dětská pojistka v zadních dveřích nebo opěrky hlavy poskytující oporu při spaní. Za příplatek je k mání (u Škody poprvé) také žádaný vyhřívaný volant.

## Pět pohonných jednotek, tři převodovky

V nabídce je pět příčně uložených přeplňovaných čtyřválců. Základem je motor 1.4 TSI



o výkonech 92 a 110 kW. Silnější disponuje systémem vypínání druhého a třetího válce při nízkém zatížení (ACT), pro nejnáročnější zákazníky je určen dvoulitr 2.0 TSI o výkonu 132 kW. Diesellové alternativy se zkratkou TDI mají zdvihový objem 2,0 litru a výkony 110 a 140 kW. Všechny motory jsou vybaveny systémem start/stop a rekuperací brzděné energie, diesely využívají k redukci oxidů dusíku systém SCR, takže vedle hrdla nádrže na naftu je ještě jedno menší na redukční činidlo AdBlue. V závislosti na konkrétní motorizaci může být vůz vybaven buď šestistupňovou ručně řazenou, nebo samočinnou převodovkou DSG se šesti nebo sedmi stupni. Nová sedmistupňová dvouspojková převodovka má u Škody premiéru. Jedná se o variantu určenou pro pohonné jednotky s točivým momentem až 600 N.m.

Testovaný model byl v nejvýkonnější diesellové specifikaci. Dvoulitrový agregát dosahuje výkonu 140 kW a točivého momentu 400 N.m a dodává se pouze se sedmistupňovou převodovkou DSG. Motor a převodovku musím hodnotit jako skvělé, záta a vůbec celková dynamika je špičková, se silným dvoulitrem lze zároveň jezdit i docela úsporně, což dokládá průměrná spotřeba mezi 6,5 až 7,0 litry na 100 km. Možná občas trochu tápala převodovka, ale díky pádlům na volantu se s tím řidič může vypořádat bez problémů. S podobnou kombinací jsem jezdil i v Superbu a byl nadšený, tady to není jiné.

## Bezproblémové jízdní vlastnosti

Také podvozek Kodiaqu není žádnou revolucí. Některé díly přední nápravy typu MacPherson jsou z hliníku, víceprvková zadní náprava je naopak ocelová. Kodiaq ve výbavových stupních Active a Ambition má 17palcová kola z lehkých slitin, standardem varianty Style jsou kola 18palcová. Za příplatek pak nabídne také 19palcová kola. U většiny modelů najdete pohon všech kol, jehož srdcem je elektronicky řízená lamelová spojka Haldex páté generace.

Jízda je příjemná. Posilovač řízení využívá elektromechanický posilovač a samotné řízení v zásadě nemá přímou zpětnou vazbu. Na druhou stranu je skoro sametové bez vibrací do volantu a velmi přesné. Také nastavení podvozku je povedené. Přes 18palcová kola byl komfort odpružení velmi dobrý, to samé lze říci i na odtlumení vnějších hluků v interiéru. Stabilita ve vysokých rychlostech nad 150 km/h je rovněž příkladná. Ostrá jízda terénem ani sportovní jízda



serpentinami řidiče Kodiaqu neláká, v tomto ohledu nové škodovce chybí trochu emoce. Automobil řidiče vůbec neprovokuje k tomu, aby se mu snažil dostat na limit. A když se pak rozhodne o to snažit, automobil mu nijak nevychází vstříc a spíše se snaží být otažitý. To je ale problém většiny dnešních SUV, a tak si zábavu za volantem musí řidič obstarat jiným způsobem – možností je několik. Pohoda při řízení například láká k aktivaci tempomatu a poslechu muziky...

Testovaný automobil měl příplatkový systém volby jízdního profilu Driving Mode Select s režimy Normal, Eco, Sport nebo Individual. Nejnáročnější zákazníci si mohou připlatit za adaptivní podvozek DCC, který se přizpůsobí řidičově stylu jízdy, pro jízdu mimo silnice je zase připraven režim Offroad, který mimo jiné umožňuje kontrolovanou jízdu z prudkého srázu i za nepříznivých adhezních podmínek.

## Auto za bezmála milion korun

Základní model Kodiaqu přijde na 677 900 Kč a můžete si vybrat, zda si pořídíte motorizaci 1.4 TSI (110 kW) s šestistupňovou manuální převodovkou a pohonem všech kol, nebo šestistupňovou automatickou převodovkou DSG a pohonem pouze předních kol. Testovaný model byl však v nejvyšší výbavě Style za 950 900 korun, ale výbava byla bez nedostatků. Ve standardu jsou totiž například přední, zadní i mlhové světlomety LED, elektricky nastavitelné sedadlo řidiče s pamětí zahrnující i nastavení vnějších zpětných zrcátek, startování tlačítkem, zadní parkovací kamera, 18palcová kola, palubní počítač s barevným displejem, vyhřívání předních i zadních sedadel a audiosystém Canton s 10 reproduktory, subwooferem a digitálním ekvalizérem.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor

# PETROLAWARDS 2017

Společnost PETROLmedia vyhlašuje 11. ročník celoooborové soutěže PETROLawards o významné počiny v oboru výroby a distribuce pohonných hmot a čerpacích stanic.

## Přihlásit se nebo nominovat můžete v těchto kategoriích:

Čerpací stanice roku, Osobnost roku, Projekt roku v kategorii Čerpací stanice, Mycí provozy, Shop a gastro, Projekt roku v oboru Suroviny a produkty a v letošním roce nově i Pumpař/ka roku.

Nominace bude posuzovat hodnotící komise složená ze všeobecně uznávaných expertů, vysokoškolských pedagogů a odborných publicistů.

V uvedených kategoriích můžete nominovat nebo se i sami přihlásit nejpozději do poloviny října letošního roku.

Slavnostní vyhlášení výsledků soutěže a slavnostní předání cen proběhne jako součást programu odborné konference PETROLsummit dne 2. 11. 2017 v hotelu Olympik v Praze.

Přihlášky a pravidla do soutěže naleznete na redakčním portálu [www.petro.cz](http://www.petro.cz), PETROLawards přihláška + příslušná kategorie.

Během roku se se všemi nominacemi můžete setkat prostřednictvím PETROLmagazínu, kde je redakce ve svých reportážích a redakčních článcích bude postupně zveřejňovat.

## Vyhlášení nové kategorie soutěže PETROLawards

Redakce se rozhodla rozšířit celoooborovou soutěž PETROLawards o kategorii zaměřenou na lidské zdroje. Rádi bychom podpořili a motivovali mladé začínající zaměstnance v oboru prodáváče a obsluhy na čerpacích stanicích. Zároveň tak odměnili zajímavou atraktivní výhrou tři odvážné soutěžící – výherce, kteří v našem testu nejlépe obstojí.

## Podmínky soutěže

Zúčastnit se může žena nebo muž do věku 35 let, pracující v provozu ČS více než 2 roky. Nesmí být ve výpovědi, na dlouhodobé nemocenské nebo mateřské dovolené. Musí

## Přihlásit se můžete

**1/ Sami.** Zašlete do redakce poštou nebo e-mailem na adresu: [novakova@petrolmedia.cz](mailto:novakova@petrolmedia.cz) svou fotografii (může být i mobilním telefonem v pracovním oděvu, postava nejméně do pasu) a tyto údaje o sobě: rok narození, věk, vzdělání, dosavadní praxe, praxe na ČS – jak dlouho, místo své nynější práce a pozice. Několik vět o sobě a vaší čerpací stanici.

**2/ Vás nominuje** vedoucí čerpací stanice, majitel nebo odpovědná osoba z centrály velmi dobře znalá vašeho kolektivu a vaší práce. Výše uvedená data musíte zaslat také.

**Práva redakce:** Redakce má právo při velkém počtu přihlášených soutěžících vykonat vlastní selekci. Počet soutěžících bude dle velkého zájmu omezen. Zástupce redakce přijede na vaši čerpací stanici a provede s nominovaným soutěžícím krátký rozhovor a test. Redakce dle výsledků pohovoru a testu se soutěžícím vyhodnotí nejlepších 3 účastníků soutěže. V případě shodného počtu bodů několika soutěžících se pozvou všichni účastníci soutěže a výherce se bude přímo na vyhlášení PETROLawards losovat.

## Ceny

### 1. místo

**voucher v hodnotě 12 500 Kč od renomované CK na zájezd dle vlastního výběru**

### 2. místo

**voucher v hodnotě 7 500 Kč na zájezd nebo víkendový pobyt**

### 3. místo

**voucher v hodnotě 5 000 Kč na zájezd nebo víkendový pobyt**

Termín dovolené nebo zájezdu si vyberete sami, platnost bude do konce roku 2018. Redakce děkuje Martinu Miklovi ze společnosti ČSAD Hodonín za poskytnutí znaleckého testu pro obsluhu čerpacích stanic.

pracovat na téže ČS po dobu letošního roku minimálně do konce roku 2017. Výherci, které osloví redakce, se musí dostavit osobně k převzetí ceny na vyhlášení cen PETROLawards v hotelu Olympik 2. 11. 2017 v Praze.

Kandidáti by měli zvládnout veškerou nebo většinu prací spojených s fungováním ČS. Měli by být spolehliví, zodpovědní, pracovití, bez dlouhodobých absencí, aktivní

na pracovišti, oblíbení v kolektivu, pracující kvalitně, poctivě a správně a ochotné plnit své úkoly. Měli by mít znalosti v legislativě pro práci na ČS, znát zásady bezpečnosti práce, mít přehled o PHM, olejích, sortimentu suchého zboží i občerstvení apod. Zvládnout obsluhu plynových zařízení na ČS, LPG, CNG, perfektně obsluhovat pokladnu, mít přehled o bankovních i tankovacích kartách, znát pravidla merchandisingu na ČS apod.



# EDIČNÍ PLÁN 2017

|                        |                 |              |                  |
|------------------------|-----------------|--------------|------------------|
| <b>PETROLmagazín 1</b> | Uzávěrka 3. 2.  | Tisk 10. 2.  | Expedice 15. 2.  |
| <b>PETROLmagazín 2</b> | Uzávěrka 7. 4.  | Tisk 14. 4.  | Expedice 19. 4.  |
| <b>PETROLmagazín 3</b> | Uzávěrka 9. 6.  | Tisk 16. 6.  | Expedice 21. 6.  |
| <b>PETROLmagazín 4</b> | Uzávěrka 4. 8.  | Tisk 11. 8.  | Expedice 16. 8.  |
| <b>PETROLmagazín 5</b> | Uzávěrka 6. 10. | Tisk 13. 10. | Expedice 18. 10. |
| <b>PETROLmagazín 6</b> | Uzávěrka 24.11. | Tisk 1. 12.  | Expedice 6. 12.  |

|                                         |                                   |
|-----------------------------------------|-----------------------------------|
| <b>AutoZum 2017</b>                     | Rakousko, Salzburg, 18. – 21. 1.  |
| <b>Tankstelle &amp; Mittelstand '17</b> | Německo, Münster, 10. – 11. 5.    |
| <b>PETROL STATION</b>                   | Polsko, Varšava, 17. – 19. 5.     |
| <b>Autoshow</b>                         | Praha - Výstaviště, 5. – 8. 10.   |
| <b>PETROLsummit 17</b>                  | Praha - hotel Olympik, 2. 11.     |
| <b>Czechbus</b>                         | Praha - Výstaviště, 21. – 23. 11. |

PETROLmedia si vyhrazuje právo změny výše uvedených termínů.

PETROLmedia, dne 9. 11. 2016

## PETROLmagazín

**Vydavatel:**  
PETROLmedia, s. r. o.

**Redakce:**  
PETROLmedia, s. r. o.  
Na Dlouhém Lánu 508/41  
160 00 Praha 6 – Vokovice  
IČ 25586831  
tel.: +420 224 305 350  
fax: +420 224 305 335  
www.petrol.cz

**Ředitelka společnosti:**  
Gabriela Platilová (platilova@petrolmedia.cz)

**Šéfredaktor:**  
Jiří Kaloč (kaloc@petrolmedia.cz)

**Odborný poradce a editor:**  
Václav Loula

**Redakční tým:**  
Alena Adámková (adamkova@petrolmedia.cz)  
Miroslav Petr (petr@petrolmedia.cz)  
Mikuláš Buleca

**Asistentka redakce:**  
Renata Nováková (novakova@petrolmedia.cz)

**Korektura:**  
Alena Klaudová

**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, direkt mail, a. s.  
Žilinská 5, 141 00 Praha 4

**Tým odborných poradců redakce:**

**prof. Ing. Milan Pospíšil, CSc.**  
Vysoká škola chemicko-technologická v Praze  
(VŠCHT Praha)  
**Ing. Jan Mikulec, CSc.**  
Česká asociace petrolejářského průmyslu  
a obchodu (ČAPPO)  
**Ing. Ivan Indráček**  
Společenství čerpacích stanic ČR (SČS ČR, o. s.)  
**Ing. Jan Skolil, Ph.D.**  
CLASSIC Oil s. r. o.  
**Mgr. Vladimír Oliberius**  
nezávislý odborník v oboru kriminologie

# PETROL

PARTNER

## Ropa, produkty, trhy



MEMBER OF MOL GROUP

GOLD



GOLD



SILVER



SILVER



BRONZE



SILVER



BRONZE



BRONZE



SILVER



BRONZE



SILVER



SILVER



SILVER



SILVER



Czech Republic

SILVER



SILVER



BRONZE



SILVER



BRONZE



BRONZE



SILVER



BRONZE



SILVER



SILVER



BRONZE



BRONZE



SILVER



SILVER



SILVER



BRONZE



SILVER



Dallmayr

BRONZE

## Shop a gastro/Poradenství





# energie vaší cesty

Mogul a Benzina. Energie je to primární, co spojuje tyto dvě silné, uznávané, proslulé značky. Úsilí a energii vloženou do výzkumu a vývoje moderních technologií při výrobě špičkových olejů přetavuje Mogul do podpory českého rallye sportu a úspěšného Mogul Racing Teamu. Dynamika a inovace zase charakterizují současnou podobu značky Benzina s novými produkty pro zákazníky a kolekci vysoce kvalitních paliv. Už samotný název prémiové Vervy napovídá, že je stvořena pro strhující výkony. Adrenalin spolu s dech beroucími zážitky dodává Benzina i při extrémních závodech a soutěžích v rámci projektů Rozjedte to naplno! Na energiích stojí celé základy Unipetrolu. Neskrýváme hrdost nad tím, že takové značky jako Mogul a Benzina jsou dnes součástí naší skupiny.



Překvapí vás  
výtečné občerstvení



FRESH  
CORNER

Objevte Fresh Corner  
na čerpací stanici MOL