

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 4/2019



Motorky
a motorkáři
na čerpací
stanici

INTERVIEW
Ladislav Fuka

SHOP & GASTRO
Rychlé občerstvení



stop
cafe

MÁME PROSTŘENO OD RÁNA DO NOCI



Zastavte se u nás na čerstvé a zdravé
snídaně, obědy i večere.



Stop Cafe CZ



stopcafecz



stopcafe.cz



BENZINA

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



Letošní červenec opět přinesl vlnu veder, která však více zasáhla západní Evropu než Česko, alespoň co se výše teplot týká. A přestože v srpnu prší minimálně každý druhý den, rozběhla se v rámci okurkové sezony vedle nekončící „telenovely“ o peripetiích na ministerstvu kultury zase diskuze na téma ubývání vodních zdrojů. Náš časopis se sice věnuje hlavně produktům vyrobeným z ropy, nicméně i voda je pro nás důležitá, neboť mezi zásadní témata PETROL magazínu patří samozřejmě myčky, mycí centra a mycí technologie. Pokud by v některé oblasti docházely vodní zdroje, je jasné, že mytí automobilů by bylo jedním z prvních cílů, na které by mířilo omezení z úřadů. Myčkaři dnes využívají většinou vodu řádu, která se stále ekonomicky vyplácí na rozdíl od vlastní studny. Je však otázkou, zda je to do budoucnosti udržitelné, protože na mnoha místech naší republiky již třeba v létě platí zákaz kropení zahrad nebo plnění bazénů. Je otázkou času, kdy se proti myčkám automobilů, které v poslední době rostou na mnoha místech naší republiky jako houby po dešti, obrátí hněv ekologů, kteří je budou považovat za „zbytečné plýtvání“ vodou. Řešení se nabízí v lepší recyklaci použité vody, která by se tak mohla vrátit zpět do mycího procesu. Jenže to tady nefunguje, chybí totiž potřebná legislativa. V případě mycích boxů si dokonce nemusíte pořizovat ani čističku odpadních vod, a tak jde použitá pitná voda na mytí automobilů rovnou do kanálů. Nedalo by se s tím něco dělat?

Na závěr vám chci ještě připomenout, že se blíží termín naší tradiční konference PETROL summit, která se opět koná v kongresovém centru hotelu Olympik ve čtvrtek 31. října. Můžete se těšit na zajímavé přednášky z úst zásadních osobností českého petrolejářského průmyslu i zajímavou diskuzi na téma zavádění alternativních energií v dopravě. Podrobnější informace naleznete na našich zbrusu nových webových stránkách www.petrol.cz.

■ Jiří Kaloč
šéfredaktor

GEMA
*Reklamní prvky Čerpacích stanic
since 1992*

BY GEMA
www.gema.cz





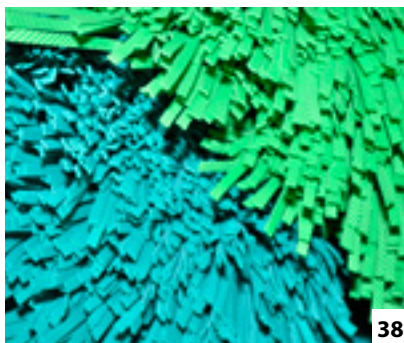
14



24



30



38



74

Editorial

Aktuality

- 4** Ruský Rosněft zvyšuje zisky
Těžaři chtějí navrátit ložisko na okraji Kyjova
Americký Chevron smí dále těžit ropu ve Venezuele
- 5** Ropné terminály v Rusku možná případnou pod správu Transněfti
První solární silnice světa ve Francii skončila fiaskem
Velká Británie má více dobíjecích stanic než čerpacích
- 6** Unipetrol v Česku postaví tři vodíkové stanice
Společnost DF Partner bude prodávat oleje Euro1
Jakost pohonných hmot je aktuálně nejvyšší v historii
- 7** Také Shell díky food trucku zamířil s občerstvením i mimo pumpy
Dover rozšíří nabídku o nabíjecí stojany ABB
Novým předsedou představenstva Unipetrolu je Tomasz Wiatrak

Trh, ropa, produkty

- 8** Přebytek ropy tlačí její cenu dolů

Interview

- 10** Ladislav Fuka

Čerpací stanice měsíce

- 14** Tenryu Slavkov
- 18** EuroOil Lednice
- 34** Modernizace technologií u Globusu
- 36** Plastové potrubí

Téma

- 22** Výroční zpráva ČAPPO
- 24** Biometan se státní dotací
- 26** CNG Slevy na dálniční poplatky

Profil

- 38** Brush tec

Rozhovor

- 28** Tomáš Hering, Unipetrol

Reportáž

- 30** Tatsuno Blansko

Mytí a servis

- 38** Mycí centrum WashTec u ČS Shell Klatovy

RETRO

- 44** Šebesta – vysavače

Poradenský servis

- 70** Zaměstnávání brigádníků

Shop a gastro

- 48** Občerstvení na čerpacích stanicích
- 52** Občerstvení VIVA na OMV
- 54** MOL Fresh Corner
- 56** Chuť zážitků s Birellem
- 56** Benzina Stop Café
- 58** Rychlé občerstvení
- 60** Řidiči mlsají stále více
- 62** Letní sezona bez kávy. Nemyslitelné.

Téma

- 64** Motorkáři na čerpacích stanicích
- 68** Exkluzivní reportáž z USA

Alternativa

- 72** Autobus na biometan

Autosalon Petrol

- 74** Mitsubishi Outlander

PETROL Partner

**bonett**

the best solutions



CNG stanice pro Vás

investice výstavba servis

- největší prodejce CNG v ČR
- komplexní produkty a služby v oblasti CNG stanic
- investice stanic pro všechny typy klientů
- záruky na dodávky až 5 let
- největší servisní síť v ČR
- ISO 9001, 14001, 18001, SCC

PETROL
PARTNER

www.bonett.cz

RUSKÝ ROSNĚFŤ ZVYŠUJE ZISKY, PŘIBRZDILA JE ZNEČIŠTĚNÁ ROPA



Největší ruská ropná společnost Rosněfť ve druhém čtvrtletí zvýšila čistý zisk ve srovnání s předchozími třemi měsíci o 48,1 procenta na 194 miliardy rublů (68 miliard Kč). K vysokému růstu přispěly z velké části odpisy majetku v prvním čtvrtletí, negativní dopad na hospodaření naopak měly potíže kolem

ropovodu Družba. Příjmy se zvýšily o 2,8 procenta na 2,135 bilionu rublů (748,1 miliardy Kč). Rosněfť je podle objemu produkce největší ropnou společností na světě s akciemi na burze. Podíl 19,75 procenta ve firmě drží britská energetická společnost BP.

AMERICKÝ CHEVRON SMÍ DÁLE TĚŽIT ROPU VE VENEZUELE

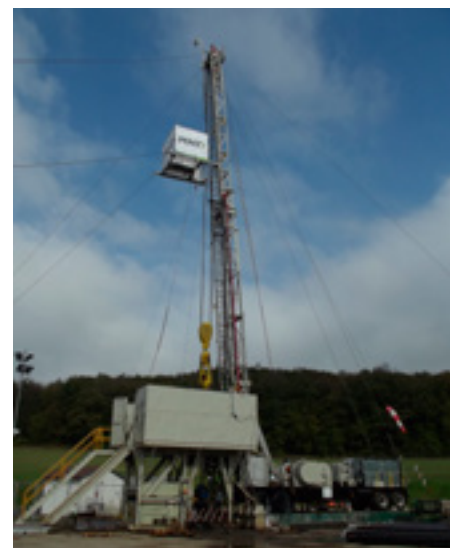
Americká těžební společnost Chevron obdržela od prezidenta Trumpa výjimku, a smí tak dále těžit ropu ve venezuelských

vodách. Chevron je poslední velká americká těžební společnost, která zůstává aktivní v jihoamerickém regionu, který je pod



TĚŽAŘI CHTĚJÍ NAVRTAT LOŽISKO NA OKRAJI KYJOVA

Manipulační plochu pro průzkum a těžbu z ložiska ropy či zemního plynu plánuje zřídit společnost MND na hranicích katastrů kyjovské místní části Bohuslavice a Čeložnic. Kyjovský městský úřad minulý týden schválil stavební záměr. „Stavba je navržena jako dočasná, s ukončením užívání do konce roku 2049. Po uplynutí životnosti bude odstraněna a v místě stavbou dotčeného území bude provedena rekultivace,“ stojí v rozhodnutí vedoucího kyjovského stavebního úřadu Miloše Dokoupila.



americkými sankcemi. Společnost obdržela tříměsíční výjimku od amerického ministerstva financí, a od víkendu tak společně se čtyřmi menšími americkými společnostmi může pokračovat v obchodu se státní venezuelskou ropnou společností PDVSA, která se nachází na seznamu společností, na které je uvaleno Trumpem embargo. Stažení z Venezuely by znamenalo těžkou finanční ztrátu pro Chevron. Spojené státy uvalily sankce na Venezuelu poté, co neuznaly za platnou loňské znovuzvolení prezidenta Madura a místo toho uznávají lídra opozice Juana Guaidó. Vynucený odchod Chevronu by prohloubil historický úpadek ropného průmyslu státu s jedněmi z největších zásob ropy na zemi. Venezuela se nyní již přes půl roku zmitá v humanitární krizi, trpí výpadky proudu a zásobováním, tvrdými sankcemi USA a nefungující vládou garniturou.

ROPNÉ TERMINÁLY V RUSKU MOŽNÁ PŘÍPADNOU POD SPRÁVU TRANSNĚFTI

Rusko by mohlo převést správu terminálů pro příjem ropy na státní společnost Transněft. V souvislosti s letošním znečištěním ropy, z něhož je viněna soukromá společnost, o této možnosti dnes premiér Dmitrij Medveděv jednal s generálním ředitelem Transněfti Nikolajem Tokarevem. Ruský ropný průmysl se ocitl v krizi, když se na konci dubna zjistilo, že zhruba pět milionů tun ropy v ropo-

vodu Družba obsahuje nadlimitní množství organického chloridu. Z kontaminace byl pak obviněn soukromý terminál. Medveděv chce nyní požádat vládu, aby převod správy terminálů zvažila. Podle přepisu Medveděvovy debaty s šéfem Transněfti Tokarev premiérovi řekl, že předání správy terminálů pod Transněft by zabránilo opakování krize způsobené znečištěním. Většinu ruských

terminálů pro příjem ropy, která se z nich přesouvá do ropovodné sítě Transněfti, spravují soukromé firmy nebo ropné společnosti. Z kontaminace ropovodního systému nadlimitními dávkami organického chloridu ruská prokuratura obvinila malou ruskou firmu pro přepravu ropy. Krize vedla k pozastavení toků ropovodem Družba a uškodila pověsti Ruska jako dodavatele.

PRVNÍ SOLÁRNÍ SILNICE SVĚTA VE FRANCII SKONČILA FIASKEM

V prosinci 2016 byla otevřena ve Francii první solární silnice na světě. O tři roky později je jasné, že to nebyl příliš dobrý nápad. Pět milionů eur na vybudování testovací solární silnice tzv. Wattway u vesničky Tourouvre v Normandii poskytlo francouzské ministerstvo životního prostředí. Speciální solární panely byly vyvíjeny pět let a jejich základem je sedmimilimetrová vrstva polykrystalického křemíku. Po třech letech je silnice plná děr a prasklin. V roce 2018 musela dokonce být 90metrová část silnice kvůli přílišnému poškození zcela demontována. Navíc i v tom nejlepším období vyráběla silnice pouze polovinu očekávané produkce. Konstrukteři jaksi zapomněli na fakt, že silnice bude zapadávat listím a jinými nečistotami. Nevzpo-



mněli si ani na to, že ve vesnici a okolí často jezdí traktory. Už nápad postavit ji v Normandii, regionu na severu Francie, který sluneč-

ním svitem neoplývá zdaleka tolik jako jih, byl diskutabilní.

VELKÁ BRITÁNIE MÁ VÍCE DOBÍJECÍCH NEŽ ČERPACÍCH STANIC



Velká Británie disponuje dle dat zveřejněných automobilkou Nissan větším počtem dobíjecích stanic než stanic čerpacích, a to téměř o tisícovku. Dobíjecí stanice totiž zažívají v Británii boom výstavby – jen za letošní rok jich přibýlo 2500 a jejich počet dosáhl 9328 s kapacitou pro 14 821 vozidel. Oproti tomu klasické čerpací stanice svého vrcholu ve své stoleté historii již dosáhly v 70. letech minulého století, kdy jich v Británii bylo přes 37 tisíc, a od té doby jejich počet klesá. Od roku 2010 se jejich množství pohybuje pod 9 tisíci stanicemi, s konkrétním počtem 8 396 na konci roku 2018. Pomyslné vítězství v počtu stanic ovšem nezohledňuje další aspekty, jako je počet stojanů, u kterých mohou automobily palivo načerpat, nebo doba, za kterou stani-

ce obslouží jedno vozidlo – v těchto směrech mají klasické čerpací stanice stále své výhody. Pravdou je, že více než 1600 britských stanic patří do kategorie rychlonabíjecích a zvládne nabít baterie průměrného elektromobilu na 80 % do jedné hodiny. Téměř všechny čerpací stanice na britské dálniční síti již také disponují nabíjecí stanicí pro elektromobily a většina z nich je právě rychlodobíjecích. Společnost BP Chargemaster navíc zprovoznila v Británii první dvě z celkem čtyř set „ultra-fast“ dobíjecích stanic s výkonem 150 kW. Většina majitelů elektromobilů ovšem logicky nabíjí svůj elektromobil doma a veřejné stanice používá jen při cestování na delší vzdálenosti. Například firma BP Chargemaster uvádí, že v Británii již instalovala přes 40 tisíc domácích nabíječek.

UNIPETROL V ČESKU POSTAVÍ TŘI VODÍKOVÉ STANICE



Unipetrol připravuje na čerpacích stanicích sítě Benzina výstavbu tří pilotních vodíkových stanic. Vzniknout mají na pumpách v Praze, Litvínově a Brně. Mluvčí Unipetrolu Pavel Kaidl tvrdí, že první plnicí stanici na vodík by firma ráda otevřela na jaře příštího roku. Cílem projektu je podle společnosti rozšířit využívání vodíkové technologie v Česku. „Pro zmíněné lokality máme zpracované studie proveditelnosti. Projekty jsou nyní ve stadiu získávání potřebných povolení a výběru dodavatelů, takže zatím nemůžeme sdělit přesný termín dokončení ani výši předpokládané investice,“ uvedl v pátek Kaidl. Pilotní pražskou stanici firma plánuje na Barrandově. Unipetrol k tomu chce využít dotaci z Operačního programu Doprava,

a to konkrétně z výzvy, která je pro podporu rozvoje infrastruktury vodíkových plnicích stanic určena. Ředitel Benziny Marek Zouvala předloni tvrdil, že cena nové vodíkové stanice je zhruba milion eur (necelých 26 milionů korun), podobně jako u klasické čerpací pumpy. „Princip tkví v tom, že vodík jako Unipetrol vyrábíme a přes Benzinu bychom ho prodávali. Takže bychom jako paliváři měli obě věci – klasické pohonné hmoty a k tomu i vodík.“ V současné době se používá přibližně polovina vyrobeného vodíku pro výrobu amoniaku. Druhá polovina slouží pro hydrokrakování a hydrorafinaci motorových paliv. Ministerstvo dopravy loni uvedlo, že v Česku by do roku 2023 mohlo vzniknout šest až osm čerpacích stanic na vodík.

JAKOST POHONNÝCH HMOT JE AKTUÁLNĚ NEJLEPŠÍ V HISTORII



Česká obchodní inspekce vyhodnotila kontroly jakosti pohonných hmot za 1. pololetí roku 2019. V tomto období odebrala na čerpacích stanicích v ČR celkem 1329 vzorků pohonných hmot, z toho deset nevyhovělo normám. To je o 4 vzorky méně než ve stejném období 2018. V 1. pololetí tohoto roku vydala zákaz na téměř 21 tisíc litrů pohonných

hmot v hodnotě více než 680 tisíc korun Kč. Zlepšení jakosti bylo zaznamenáno u vzorků automobilových benzinů (z 1,8 % na 0,4 %), zhoršení naproti tomu bylo zaznamenáno u vzorků motorové nafty z (0,8 % na 1,1 %) a ethanolu E 85 (z 0,0 % na 16,7 %). Na stejné úrovni zůstávají odebrané a kontrolované vzorky CNG (0,0 %) a LPG pro pohon (0,0 %). Vzhledem k vývoji na trhu s pohonnými hmotami se v 1. pololetí 2019 nepodařilo odebrat vzorky směsného paliva nebo FAME. Česká obchodní inspekce v prvním pololetí 2019 uložila v šesti případech opatření ve formě zákazu prodeje pohonných hmot, které nesplňovaly jakostní požadavky. Opatření bylo vydáno na bezmála 21 tisíc litrů pohonných hmot v hodnotě 700 tisíc korun. To je čtyřikrát méně než za stejné období loňského roku.

SPOLEČNOST DF PARTNER BUDE PRODÁVAT OLEJE EUROL

Známý velkoobchod s automotive zbožím se stal exkluzivním českým dodavatelem olejů a maziv, jejichž kvalitu pravidelně prověřuje Rallye Dakar. Produkty nizozemské firmy se na tuzemský trh vrací po několikaleté pauze. Oleje Eurol budou dostupné v nezávislém maloobchodu a velkoobchodu, následně by měly zamířit i na čerpací stanice. Firma Eurol vyrábí většinu objednávek zakázkově a jakoukoliv spolupráci pečlivě zvažuje. DF Partner je v Česku jejím jediným partnerem pro distribuci olejů a maziv na tuzemský trh. „Těší nás spolupráce s firmou, která je stejně jako my rodinná a které rovněž záleží na nejvyšší kvalitě. Tu prověřují hned třístupňově – při příjmu surovin, při míchání a při plnění. Oleje a maziva Eurol už nyní zákazníci zakoupí ve velkoobchodu i nezávislém maloobchodu, tedy v servisech, mototechnách či u drobných prodejců. Doufáme, že je časem nabídneme i na čerpacích stanicích a dalších prodejních místech,“ říká Tomáš Skopový, marketingový ředitel společnosti DF Partner. Čeští zákazníci v distribuci DF Partner pořídí špičkové výrobky, jakými jsou například oleje do nejnovějších spalovacích motorů, jako jsou viskozity 0W-20 se širokou řadou specifikací. V nabídce budou oleje pro vozy Škoda až BMW, Volvo atd. Oleje a provozní kapaliny Eurol pravidelně prověřuje Rallye Dakar. Používá je i tým úřadujícího vítěze Nassera Al-Attiyaha (na snímku).





TAKÉ SHELL DÍKY FOOD TRUCKU ZAMÍŘIL S OBČERSTVENÍM I MIMO „PUMPY“

Společnost Shell Czech Republic nabízí řidičům na čerpacích stanicích kvalitní nápoje a jídla z čerstvých surovin Deli by Shell. Nyní pod touto značkou představuje pojízdné občerstvení neboli „Food truck Deli by Shell“. Ten poskytne občerstvení z čerpacích stanic také návštěvníkům různorodých kulturních akcí nebo zákazníkům, kteří na pumpy zavítají v průběhu rekonstrukce. Novinka se veřejnosti poprvé představila na motoristické slavnosti Legendy v Praze. Food truck je postaven na podvozku Volkswagenu Crafter a jeho obsluha dokáže připravit jednorázově až tisíc šálků kávy

a k tomu 150 baget, wrapů, sendvičů nebo horčkových panini. „Při hledání způsobů rozšiřování povědomí o našem konceptu rychlého občerstvení Deli by Shell jsme se rozhodli pro stavbu na zakázku sestaveného food trucku, který představí šíři našeho sortimentu na vybraných motoristických a kulturních akcích. Zároveň bude k dispozici také našim zákazníkům při probíhajících rekonstrukcích našich čerpacích stanic,“ poznamenal marketingový manažer Shellu Petr Šindler. V nejbližší době se „Food Truck Deli by Shell“ objeví na dálnici D5 při rekonstrukci čerpací stanice Shell Rokycany.

DOVER ROZŠÍŘÍ NABÍDKU O NABÍJECÍ STOJANY ABB

Společnost Dover Fueling Solutions, která mimo jiné vlastní značky tankovacích stojanů Wayne a Tokheim, oznámila užší spolupráci s firmou ABB, který je pro změnu globálním lídrem v oblasti nabíjecí infrastruktury elektromobilů. Cílem spolupráce je rozšíření produktového portfolio DFS tak, aby tato společnost byla schopna nabídnout kompletní nabídku pro výdej veškerých pohonných hmot v evropských čerpacích stanicích. Společnost ABB se může, mimo jiné, pochlubit dodávkou více než 11 tisíc rychlonabíjecích stanic v celkem 76 zemích včetně České republiky. Pozice společnosti Dover v oblasti maloobchodu s pohonnými hmotami a postavení ABB v segmentu elektrických nabíjecích stanic činí z této nové spolupráce ideální řešení pro oba podniky. Nabíjecí stojany společnosti ABB doplní portfolio DFS vedle zařízení pro výdej pohonných hmot, platebních systémů a automatického řízení tzv. mokřých skladů. „Postupný růst prodeje elektromobilů by měl pokračovat v souladu s veřejnou poptávkou po čistším prostředí. Společnost DFS samozřejmě nechce zůstat ve zkoumání nových cest pro poskytování alternativních zdrojů energie stranou a věří, že ABB bude v této oblasti skvělým strategickým partnerem,“ říká k nově uzavřené smlouvě mezi oběma firmami viceprezidentka obchodní divize společnosti Dover Lise-Lotte Nordholmová.

NOVÝM PŘEDSEDOU PŘEDSTAVENSTVA UNIPETROLU JE TOMASZ WIATRAK

Novým předsedou představenstva Unipetrolu se od 3. července 2019 stal dosavadní místopředseda Tomasz Wiatrak. Ve funkci nahradil Krzysztofa Zdziarského, jemuž uplynulo tříleté funkční období. Funkci místopředsedů představenstva budou zastávat dosavadní členové představenstva Katarzyna Woś a Maciej Libiszewski. Novým členem představenstva se stal Marek Kaszuba. Przemysław Wacławski a Tomáš Herink pokračují ve funkcích členů představenstva. „Ve střednědobém horizontu je naším strategickým plánem zaměřit se na zefektivnění našich současných činností na úrovni celé skupiny. V souvislosti s tímto plánem budeme pracovat na přípravě dlouhodobé vize skupiny Unipetrol, v rámci které budeme plně vyu-



žívat budoucí výzvy tržního prostředí a zaměříme se na udržitelný růst,“ řekl po svém zvolení Tomasz Wiatrak.

Tomasz Wiatrak byl místopředsedou představenstva od března 2018. Ve funkci

byl zodpovědný za maloobchodní segment, kam patří mimo jiné 413 čerpacích stanic Benzina. Kromě Benziny byl místopředseda zodpovědný za tvorbu a implementaci skupinové strategie, rozvoj projektového řízení, IT a integrační procesy. Do Unipetrolu přišel z pozice předsedy představenstva společnosti Energa Informatyka i Technologie. Tomáš Wiatrak je držitelem řady certifikátů v oblasti auditu a managementu a je předním auditorem systému řízení bezpečnosti informací podle ISO/IEC 27001. Vykonával rovněž řadu manažerských, poradenských a expertních funkcí v Evropské komisi, v institucích státní správy a v soukromém sektoru. Je absolventem Varšavské univerzity, kde studoval v magisterském programu.



PŘEBYTEK ROPY TLAČÍ JEJÍ CENU DOLŮ

V uplynulých měsících se ropa dostala pod prodejní tlak. Důvodem je celosvětový přebytek v důsledku pomalejšího hospodářského růstu. Kartel OPEC a Rusko se sice snaží podporovat trh dalším prodlužováním těžebního limitu, ale jejich opatření jsou zatím neúspěšná.

OPEC těží nejméně za pět let

Momentálně dodává kartel OPEC na trh přibližně 29,9 milionu barelů ropy denně, což je nejméně za posledních pět let. Největší snížení produkce nastalo v posledních měsících v Saúdské Arábii, Íránu a Venezuele. Těžební limit bude v platnosti až do března 2020. Pokud v této době nebude celosvětový trh s ropou v rovnováze nebo v deficitu, není vyloučené další prodloužení produkčního limitu.

Mezinárodní energetická agentura opět snížila odhad globálního růstu spotřeby pro letošní rok, a to na 1,08 mbd, přičemž počátkem byl odhad ještě 1,42 mbd. Taktéž snížila odhad růstu poptávky pro příští rok. Podobně upravuje své prognózy směrem dolů i Ministerstvo energetiky USA. Výsledkem slabé poptávky je přetrvávání celosvětového přebytku ropy a nárůst zásob ve vyspělých zemích. Z to-

hoto pohledu bude klíčová druhá polovina roku. Na podzim se očekává nárůst spotřeby ropy, což by dle prognózy mělo způsobit pokles zásob ve světě.

Průmysl ochabuje

Obchodní válka mezi USA a zbytkem světa se už projevuje na ekonomickém růstu Číny a Evropy. Průmyslová produkce v posledních měsících značně ochabla a objem mezinárodního obchodu roste nejpomaleji za posledních deset let. Zároveň vidíme pokles spotřeby ropy v samotných Spojených státech amerických, a to meziročně o přibližně 1 procento.

Co se týče produkce, země kartelu OPEC jsou spolu s Ruskem pevně odhodlané udržovat těžební limit. Na druhé straně pořád platí, že svoji těžbu ropy zvyšují Spojené státy americké. V srpnu byla produkce ropy v USA na

rekordní úrovni 12,3 mbd. Do konce roku by pak měl nastat další mírný nárůst tamní těžby.

Nová naleziště v Brazílii

Více ropy taktéž dodává Brazílie, která by letos měla zvýšit produkci celkem o téměř 400 tisíc barelů na 3,1 mbd. Důvodem je spuštění těžby na několika nových nalezištích. Letošní nárůst produkce ropy v Brazílii by měl být nejvyšší za posledních 20 let. V nejbližších letech očekává tamní ministerstvo energetiky další výrazný nárůst těžby. Do osmi let má země ambiciózní cíl stát se jedním z pěti největších exportérů ropy světa.

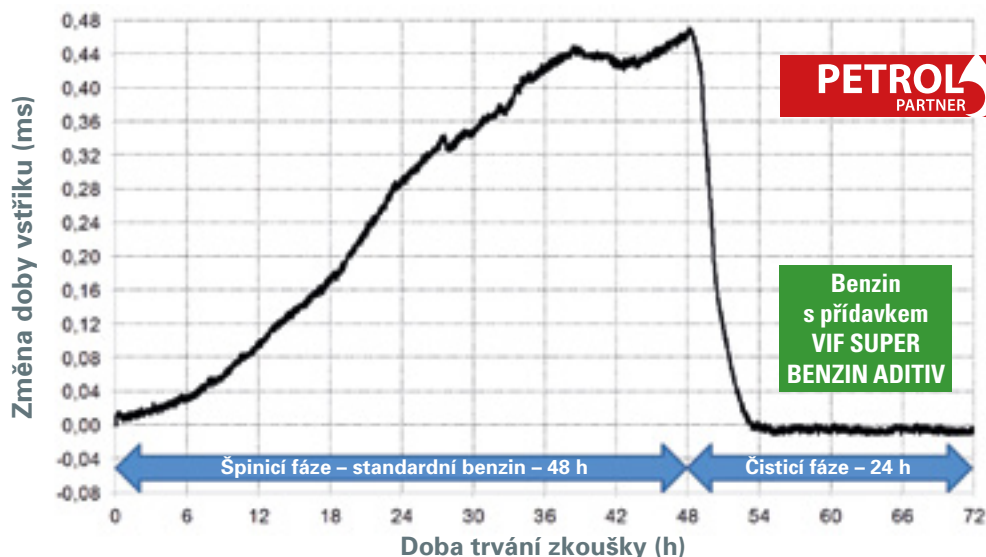
Výhled vývoje ceny ropy je příznivý zejména pro řidiče. Zatím nejsou na trhu takové informace, které by naznačovaly začátek další vlny zdražování komodity. I ve druhé polovině roku by se cena měla udržet blízko letošních minim. Kartel OPEC si přeje cenu na úrovni alespoň 75 dolarů za barel. Nicméně i malé zvýšení ceny vyvolává nárůst produkce ropy v USA a v jiných zemích mimo kartel OPEC.

■ AUTOR: Boris Tomčiak, ekonom, Finlord
FOTO: archiv



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

Test čisticích schopností přísady VIF Super Benzin Aditiv



SUPER BENZIN ADITIV



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

Jediná přísada, která vyčistí vstřikovače

Všechny účinky Super Benzin Aditivu jsou prokázány certifikovanými laboratorními testy i motorovými zkouškami. Nejnovější je zkouška SGS DISI, která hodnotí vliv paliva na zanášení a čištění vstřikovačů u motoru VW 1.4 TSI. Při nízkém zatížení (56 N.m, 2000 otáček) a provozu na standardní český Natural 95 došlo k takovému zanesení vstřikovačů, že řídicí jednotka musela o 44 % prodloužit dobu vstřiku. A to během pouhých 48 hodin. Po přepnutí na stejný benzin s přísadou Super Benzin Aditiv v dávkování 1 ml na litr došlo k okamžitému zkrácení doby vstřiku a za pouhých šest hodin byly trysky zcela čisté.

Super Benzin Aditiv zabraňuje poklesu výkonu u benzinových motorů s přímým vstřikem paliva.



Video z testu naleznete zde



Tryska po 48 hodinách na standardní benzin



Tryska po 6 hodinách na benzin s přísadou Super Benzin Aditiv

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

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

BUDOUCNOST JE V PRÉMIOVÝCH PALIVECH



Každý řidič by měl občas do svého vozu načerpat prémiové palivo, aby si vyčistil motor, říká v rozhovoru pro Petrol magazín Ladislav Fuka, ředitel divize paliv a maziv ze společnosti SGS Czech Republic. Je přesvědčen, že právě v prémiových palivech je řešení budoucnosti klasických pohonných hmot.

Kdy se Ústav paliv a maziv stal součástí skupiny SGS?

Před deseti lety jsem nastoupil ještě do samostatného Ústavu paliv a maziv, ale jeho akcie už držela SGS. Teprve později obě organizace sfúzovaly a nyní už existuje jen SGS Czech Republic, která je jeho nástupnickou organizací.

Takže činnost SGS je nyní o hodně širší než činnost zmíněného ústavu?

Ano. SGS je světovou jedničkou v oblasti inspekce, verifikace, testování a certifikace v oblasti spotřebního zboží, potravin, staveb, životního prostředí, bezpečnosti práce a požární ochrany, dopravy a mnoha dalších. Zdaleka tedy nemá jen divizi ropy, plynů a chemikálií, do níž spadáme my a kterou ale česky nazýváme divizí paliv a maziv, aby odkazovala

na činnost zaniklého ústavu. Máme dvě laboratoře – v Praze a v Kolíně. V Praze provádíme základní a technicky náročnější testy, v Kolíně pak zejména ty dlouhodobé a náročnější prostorově. Provozujeme tam i motorovou zkušebnu pro určování oktanového a cetanového čísla a pro ověřování čisticích účinků paliv. Paliva a přísady testujeme zejména pro velké zahraniční aditivářské společnosti, které potřebují při vývoji svých produktů jejich účinnost ověřovat na motorech.

Tuzemské firmy nemají o testování nových aditiv zájem?

Zkouška na plnorozměrových motorech je poměrně nákladná věc. Někdy se takové zkoušky provádějí z marketingových důvodů, ale většinou se spojují s výzkumnými činnostmi a vývojem nových formulací, což

není lokální záležitost. Pro představu, jedna základní zkouška na motoru stojí 5 tisíc euro.

Benzina a MOL od vás takové služby tedy nepoptávají?

To nelze takto říci, pro lokální potřeby bylo provedeno několik testů, ale v celkovém objemu se jedná o velmi malou část, která cílí na komunikaci přínosů aditivace směrem ke koncovým zákazníkům. Aditiva jsou vyvíjena v zahraničí, navíc v drtivé většině specializovanými firmami, od kterých si paliváři tyto přísady nakupují, takže se na jejich vývoji příliš nepodílejí. Smísením lokálních zdrojů paliv a aditivace pak vznikají prémiová paliva s rozličnými obchodními názvy.

Kontrolujete kvalitu paliv. Je uspokojivá?

Ano, kvalita běžných paliv je u nás dobrá.

Před deseti lety byla podstatně horší, to byla ta éra pančování topnými oleji a podobně. Souviselo to i s tehdejšími vysokými cenami ropy, ale i nedokonalou legislativou a méně rozsáhlým monitoringem kvality. Nyní, když jsou nízké ceny ropy, pančování se příliš nevyplatí, vše totiž záleží na dostupnosti levné alternativy uhlovodíkových frakcí podobného složení. V minulosti byly nacházeny odchylky od požadovaných vlastností, stanovených normami, místy u deseti i více procent vzorků. Výrazným rozšířením monitoringu kvality a zavedením nové legislativy, například povinných kaucí pro distributory, se trh vyčistil a kvalita paliv se prudce zlepšila. Potlačil se tak i jiný druh nekalé činnosti – karuselové podvody s daněmi –, ty ale nemají vliv na kvalitu paliv. V současné době můžeme polemizovat o tom, co se děje na neveřejném trhu s pohonnými hmotami, který je pro kontrolu mnohem méně přístupný. Z pohledu ochrany běžného spotřebitele by to sice oficiálně nemělo představovat významné riziko, ale tohle není jediná oblast, na kterou má používání nekvalitních paliv negativní vliv.

Jak je to vlastně s organizací kontrol? SGS jen pomáhá České obchodní inspekci, nebo provádí i vlastní kontroly?

SGS má dvojí úlohu. Za prvé provádí laboratorní testy vzorků odebraných ČOI. Za druhé pak provádí kontroly v dobrovolném programu SGS Pečeť kvality. Program vznikl v době, kdy renomované společnosti chtěly dát najevo, že jejich služby i péče o paliva jsou lepší než u jiných firem. Nešlo a ani nyní nejde pouze o to, aby prokázaly, že u nich neprobíhá pančování, ale i o vyloučení neúmyslných pochybení v kvalitě. Chtěly se odlišit, což se dle mého názoru podařilo. V současné době program slouží hlavně jako nástroj kontroly konečné kvality paliv u čerpacích stanic. Vzorky se odbírají ze stojanů a zjišťují se odchylky od závazných standardů. Neoprávněná manipulace není již tolik aktuální, ostatní příčiny nekvality jsou však stále relevantní a vzhledem ke zvyšování citlivosti vozového parku stále důležitější. Proto došlo i ke vzniku sesterských programů, které se zaměřují na kvalitu přepravovaných paliv v cisternách a na výdej na terminálech.

Ty kontroly v programu Pečeť kvality jsou na vyžádání, nebo probíhají pravidelně?

Pravidelně. Jde o smluvně ukořtenou spolupráci. Základem je naprostá nezávislost.



Nikdo neví, kdy kam přijedeme, aby se na kontrolu nemohl připravit.

Kvalita paliv je tedy lepší než před deseti lety. Ale jak obстоjíme ve srovnání s okolními zeměmi?

Dostali jsme se na úroveň vyspělého západního trhu. Rozdíl je to, že většina západních zemí nemá tak důkladný monitoring jako my (srovnatelná je snad pouze Belgie) a provádí jen nezbytný rozsah dle nařízení EU. Kvalita pohonných hmot v západních zemích nehraje až takový prim, na rozdíl od nás, kde máme „staré časy“ ještě v živé paměti. V souhrnných zprávách z evropského monitoringu lze však najít i podivné nesrovnalosti, a i z našich namátkových prověrek vyplývá, že se tam problémy s kvalitou občas vyskytují, jen o tom nikdo neví nebo nemluví. Myslím tedy, že v kontrole jsme jedni z nejlepších, a i dodržování standardní kvality pohonných hmot patří k nejlepším. Cesta zpátky na dno je ale velmi jednoduchá, nesmíme proto polevit v kontrolách. Pokuty za prohřešky a jejich zveřejňování na webu ČOI spolehlivě funguje, hrozí ztráta reputace a důvěryhodnosti čerpací stanice, což je dnes pro zákazníky asi to nejdůležitější. Z mého pohledu je ale nutné zapracovat na rozdělení prohřešků podle jejich závažnosti a na patřičné komunikaci, aby minoritní pochybení neměla tak významně negativní efekt.

Co jste říkal tomu, že Benzina vystoupila z programu Pečeť kvality a nyní si palivo kontroluje sama? To nebyl úplně dobrý marketingový tah, že? Zvláště když toho hned využil konkurenční MOL a do

programu vstoupil...

Já to nemohu příliš komentovat, je to jejich obchodní rozhodnutí. Pravdou ale je, že Benzina vystoupila z jediného nezávislého programu v ČR a ustavila svůj vlastní interní program. Motivy mohou být různé, nepřislouší mi o nich polemizovat. Jsme rádi, že jsme si udrželi ostatní klienty a s radostí vítáme přistoupení společnosti MOL, druhého největšího hráče na našem trhu, do programu. Tím jsme se dostali zpět na velmi obdobný počet kontrolovaných pump jako před odchodem Benziny.

Kolik procent čerpacích stanic je v programu Pečeť kvality?

Jde zhruba o čtvrtinu celkového trhu veřejných čerpacích stanic, dohromady 931 stanic, přičemž v ČR se nachází kolem 4000 veřejných čerpacích stanic. Program je otevřen všem, ale zájemce musí splnit relativně přísné podmínky, jak z pohledu kvality paliv, tak i vnitřních procesů. Nezbytností je i nabídka aditivovaných, prémiových paliv. To je jedna ze základních podmínek pro účast v programu. Jsme přesvědčeni a naše zjištění nás utvrzují v tom, že aditivace je v současné době téměř jedinou cestou k tomu, jak může čerpací stanice nad rámec standardu přispět ke kvalitě pohonných hmot, protože běžná paliva motoru sice neublíží, ale nepřináší už nic navíc. Prémiová paliva díky aditivům odstraňují nečistoty v motoru vzniklé spalováním, ale jdou ještě dále v oblasti protikoroze působení, účinnosti spalování, ochrany proti opotřebení, ale i zdánlivě nepříliš podstatnému komfortu při tankování, protože účinně potlačují pěnivost.

➔ **Detergenty, tj. čistící komponenty, obsahují jen prémiová nebo i standardní paliva?**

U společností s důrazem na nadstandardní kvalitu tuto aditivaci nalezneme i v základních palivech. Je jich tam ale méně než v prémiových palivech. Proto je dobré si minimálně jednou za čas připlatit a natankovat právě prémiové palivo.

Vyplatí se to i u běžných vozů? Opravdu jsou prémiová paliva o tolik lepší?

Jsou opravdu lepší, a to i pro běžná auta. Pro ta starší je používání prémiových paliv mnohdy vzhledem k technickému stavu vozů trochu sporné, ale pro novější je přínos nesporný. Škoda Auto například doporučuje natankovat minimálně každou čtvrtou nádrž prémiovým palivem, protože pomáhá motoru udržovat bez nadměrných úsad. U benzínových motorů se nyní používá přímé vstřikování, provozní podmínky jsou nesrovnatelně náročnější, což vede k mnohem větší produkci nežádoucích úsad. U naftových motorů je situace obdobná a vysokotlaké vstřikování a přeplňování motorů klade na palivo větší nároky. Moderním motorům proto prospívají kvalitnější paliva – aditivovaná paliva. Do motocyklů doporučuji tankovat jen prémiová paliva, zejména s vyšším oktanovým číslem, která svým složením pomáhají překonávat úskalí sezonního provozu. Vhodnou alternativou k prémiovým palivům je i dodatečná aditivace, kterou je možné si na čerpacích stanicích či v obchodech zakoupit a dávkovat ji do standardního paliva. Vše je otázkou preference motoristy. Někdy se ale setkávám s mylnou představou, že aditivace



pozitivně působí i ve chvíli, kdy už v nádrži není. Kromě jistých dobehových efektů toto pravda není.

Jak se vyvíjí kvalita pohonných hmot v posledních dvou letech? Informace jsou trochu protichůdné. Které palivo vykazuje větší závady, benzin, nebo nafta?

Musíme brát v úvahu časovou posloupnost. Pokud není odhalena žádná neshoda s normami, je cesta k vydání zprávy o dobré kvalitě paliv celkem krátká. Pokud se ale zjistí nějaký problém, viník jde do správného řízení, a to logicky se všemi možnostmi odvolání zabere nějaký čas. Od jeho zjištění po zveřejnění může tak uplynout několik měsíců. První polovina letošního roku se obešla bez zjištění vážnějších závad a těch méně závaž-

ných bylo poskrovnu, ale totéž nemůžeme říci o loňském roce. Jak jsem již upozorňoval, je nutné hodnotit nejen množství neshod, ale jejich závažnost – z pohledu vlivu na automobily, životní prostředí nebo zájmů státu. Pokud je třeba u benzínu nalezeno nevyhovující oktanové číslo, dopady mohou být výrazně negativnější než třeba při nevyhovujícím tlaku par. Nedostatečné oktanové číslo způsobuje tzv. klepání motoru a palivo ho může takto poškodit. Nevyhovující tlak par takový potenciál nemá, malé odchylky jsou motorem tolerovány. Aby se projevíly problémy s chodem motoru, musí k jeho velkým odchylkám přispět i vysoká teplota venkovního prostředí. Důvodem, proč dochází k tolika nevyhovujícím zjištěním, je fakt, že se jedná o parametr, který se mění v závislosti na sezoně. Čerpací stanice tedy musí při přechodu na další období zajistit dostatečnou obměnu zboží, což se ne vždy dokonale povede. Není to ale důvodem k jakýmkoli přehnaným reakcím.

Jaké jsou nejhorší závady u nafty?

Složení nafty se musí také měnit podle ročního období, aby nafta „nezatuhla“ v palivovém systému. Ale i když se tak stane, opět se nejedná o stav, kdy bychom mohli mluvit o nějakém trvalém poškození. Je to jen velká nepříjemnost. Horší situací je třeba smíchání nafty s benzinem, k čemuž samozřejmě dochází neúmyslně. To spolehlivě prozradí nižší bod vzplanutí. Ačkoli drobná odchylka není žádná tragédie, větší již poškodí motor. Do nafty se mohou neoprávněně přimíchávat těžší nedaněné frakce – topné, mazací a procesní oleje. Máme podezření, ačkoli doba nej-



horšího pančování je již za námi, že se to děje i dnes, protože do České republiky je importováno několikanásobně více některých druhů olejů, než je jejich možná legitimní spotřeba. Vysvětlení může být, že se přimíchávají podvodně do nafty. Také použité transformátorové oleje v některých případech samovolně mizí. Otázkou je, zda mohou končit jinde než v naftě...

Benziny mají tedy lepší kvalitu než nafta?

Řekněme, že nafta je více náchylná k tomu, aby byla pančována. Frakcí podobných benzinu je totiž málo, zatímco frakcí podobných naftě je daleko více. Ale jak jsem říkal, odhalení pančování je v dnešní době výjimkou. Pančování však není jediný zdroj nekvality, a ačkoli všechny ostatní příčiny jsou neúmyslné, i tak nemusejí být úplně neškodné. V rafineriích mohou nastat provozní události, které mohou kvalitu negativně ovlivnit, ale pomyslný žebříček v tomto ohledu vede přeprava, manipulace a skladování paliv. V těchto ohledech jsou si obě paliva z pohledu víceméně rovna. Jako motorista jsem rád, že i v těchto aspektech došlo k výraznému posunu. Můžeme proto tvrdit, že se kvalita pohonných hmot zlepšuje, ale toto vyjádření je nutné omezit na sektor veřejných čerpacích stanic, protože ten jediný je velmi kvalitně popsán.

Ale třeba u neveřejných čerpacích stanic ve dvorech zemědělských statků by se motorista mohl s pančovanou naftou setkat?

Nedokážu si představit, že by si poctivý zemědělec ničil svou novou techniku, ale starší stroje takové palivo většinou bez obtíží snesou, takže prostor tu je. Motorista by ale správně neměl mít k neveřejnému sektoru přístup. Důležité je ale to slovo „neměl“. Kdybych však ten přístup měl, stejně budu vždy jezdit tankovat jen k důvěryhodným čerpačkám.

A to jsou které?

Ty pod pravidelnou kontrolou a s nadstandardní péčí o paliva. Palivo není bageta, u které je alespoň nějaká šance, že zjistím, že s ní není něco v pořádku, než se do ní zakousnu. Nikdo si při koupi nemůže ověřit kvalitu pohonných hmot, proto bych si vybíral ty čerpačky, u kterých kvalitu prověřuje místo mě někdo jiný.

Vizionářská otázka na závěr: budete mít za deset let ještě co kontrolovat? Nevytlačí klasická motorová paliva elektromobily či vozy na vodík?



Pochybuji, že by došlo v brzké době k nějaké hromadné elektromobilizaci. Infrastruktura na to není vůbec připravena. Já například bydlím na sídlišti a neumím si představit, že by si všichni obyvatelé paneláků hromadně přes noc dobíjeli své elektromobily. Jak? Kde? Z čeho? Problémem jsou i baterie, nemají ještě dostatečnou kapacitu a já nevěřím, že by do deseti let v tomto oboru došlo k nějaké revoluci. Už jsme tu měli revoluci biopaliv, už víme, že ta 1. generace byla slepou uličkou. Perspektivnější jsou paliva z odpadů, plastů či jiných, již použitých materiálů, ale zatím nejsou dořešeny technologie ani způsob

sběru a třídění těchto druhotných surovin. Ale i tato paliva se budou používat ve spalovacích motorech. Jsem přesvědčen o tom, že i za padesát let budou stále dominovat klasické spalovací motory na fosilní paliva, pokud se nepodaří objevit nějaký nový levný zdroj energie, jako je třeba termojaderná fúze. Ale do té doby by se mělo chtít od paliv rozhodně více – vyšší aditivace a úprava základního složení pro lepší kondici motorů i životního prostředí.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: autorka

JAPONSKÝ DRAK UPROSTŘED MORAVY



Na obchvatu Slavkova u Brna stojí v obou směrech mezinárodní silnice E50 dvě čerpací stanice. Směrem na Uherské Hradiště můžete navštívit tradiční „šelku“, v opačném směru pumpu se zvláštním jménem Tenryu. Obě shodou okolností patří místnímu rodákovi Romanu Bendovi. Jeho pumpa Shell se už v naší rubrice objevila (6/2013), a tak jsme se zajeli podívat na tu druhou.

Název této čerpací stanice se shoduje s názvem česko-japonské společnosti, kterou v roce 1995 založil Roman Benda se svými japonskými společníky. Ti právě pocházejí z města Tenryu. V japonštině Tenryu znamená nebeský drak, jehož silueta v červeném kolečku tvoří logo firmy.

Potkali se v Budapešti

Proč pumpu uprostřed Moravy vlastní z části Japonci a jak se vlastně rodák z Křenovic u Slavkova dostal k podnikání v oboru čerpacích stanic? Otec Miroslava Bendy, tělem i duší sokol, potkal v roce 1972 na letní dovolené v Budapešti japonskou skupinu, jejíž

součástí byl profesor Tokijské university pan Akihiro Ishikawa. Ten zaslechl v hovoru češtinu, kterou předtím studoval, a tak se dal s Miroslavem Bendou do řeči. Nejdříve ho chtěl pouze požádat, zda by mu neporadil, kde najde poštu, ale shodou okolností z toho vzešlo dlouholeté přátelství.

Když u nás pak proběhla sametová revoluce, požádal Roman Benda japonského profesora, zda by mu nezařídil ve své domovině pracovní stáž. Z tříměsíční brigády si domů odvezl spoustu nových zážitků a zkušeností, profesorovi se pak před odletem svěřil s tím, že jeho snem je postavit si doma čerpací stanici. To bylo v roce 1991. „Asi po půl roce mi pan profesor napsal, že se setkal se svým pří-

telem, který vlastní v Japonsku několik čerpacích stanic, a že on by rád probral můj plán. Shodou okolností můj bývalý kolega z práce začal tehdy starostovat v Telnici, kde si postavili za účasti obce a dvou privátních osob čerpací stanici. Tak jsem za ním zašel a získal od něj první informace. On mě navíc zkontaktoval s radnicí ve Slavkově, kde se pumpa také dala postavit. Když pak dorazili Japonci, měl jsem to již předjednané. V roce 1995 jsme pak založili firmu Tenryu a tentýž rok se i začalo stavět...“ vzpomíná Roman Benda.

Japonci byli investory, Roman Benda garantem, že vznikne smysluplný projekt. „Byli velice nadšení. Já jsem nejdříve nevěřil, že to můžeme zvládnout. Neměl jsem s tímto oborem



žádné zkušenosti, problém byl i najít schopnou stavební firmu. Báł jsem se, aby peníze neskončily tam, kde nemají," vzpomíná dnes Roman Benda, který pak investici dvanáct let splácel.

S novým shopem

Čerpací stanice Tenryu na obchvatu Slavkova stojí již 23 let a samozřejmě si také prošla několika rekonstrukcemi. Jednou se změnila atika, před třemi lety výdejní stojany, nově se zde objevil i tankautomat od firmy Unicode stejně jako stojan na CNG od firmy Bonett. „A například myčku od firmy Christ máme už čtvrtou," říká Roman Benda. Naposledy vloni prošlo kompletní rekonstrukcí celé zázemí čerpací

stanice včetně obchodu, bistra a sociálního zařízení.

Původní čerpací stanice v zelenomodrých barvách působila zvláštním dojmem, vše bylo laděné v japonském stylu včetně interiéru shopu, kde jste na stolcích bistra našli třeba lampičky. „Na lidi to ovšem působilo tak, že si mysleli, že pumpa patří Vietnamcům. To mě trochu popudilo, ale abychom konzervativního českého zákazníka neodradili, museli jsme to změnit," říká Roman Benda. Na pomoc si pozval odborníky ze společnosti MBG Zábřeh, kteří mu nově navrhli celý interiér shopu v moderním designu, který kombinuje světlé dřevo s šedými plochami a červenými detaily. „O novém interiéru shopu jsem uvažoval již od roku 2014. Bylo mi jasné,

že zde musí dojít k zásadní rekonstrukci. Nově se dělaly například okna i dveře, elektrika nebo vzduchotechnika včetně klimatizace, nové je také podlahové topení, plynový kotel i rozvod vody. Shop byl kvůli tomu tři a půl měsíce zavřený a zákazníci jsme obsluhovali ze stavební buňky. Částečně jsme také využili toho, že se opravoval obchvat Slavkova, takže úplně zavřeno bylo pouze 14 dní. Všechno to stálo kolem 4 milionů, jenom nový interiér nás přišel na 1,1 mil. korun," říká Roman Benda, který celou rekonstrukci řídil sám a zvládl bez stavební firmy pouze se svými kamarády řemeslníky. „Nedělal jsem to proto, abych ušetřil, ale aby bylo všechno tak, jak jsem si to představoval," dodává.

S důrazem na bistro

➡ Nový vzhled shopu se opravdu povedl, v současnosti připomíná Japonsko pouze silueta draka v červeném kruhu v rohu prodejny a podbarvení některých regálů. Jinak interiér ctí aktuální evropské trendy jak barevností, tak uspořádáním rozmístěním regálů a uspořádáním zboží. Pochválit musíme jeho vzdušnost i dostatek světla stejně jako citlivé oddělení obchodu od bistra. Na ploše obchodu stojí pouze tři regály, další zboží je uspořádáno kolem stěn a nechybí ani vestavěný chladicí box, který pokrývá celou stěnu vlevo od pokladen.

Součástí rekonstrukce byla i nová podoba bistra. „Já jsem dříve trochu shopem pohrdal, ale zjistili jsme, že nám to dnes hodně zlepšuje zisk stejně jako bistro,“ říká Roman Benda. Zaměstnává proto také kuchařku, která denně vaří polévku, chlazená hotová jídla pak nakupují od firmy Grand. Skladba jídel se řídí poptávkou, což znamená, že v nabídce jsou převážně masitá jídla. Ohledně kávy Roman Benda spolupracuje s firmou Very Goodies, od které má i zařízení na přípravu kávy a nabízí zde italskou značku Lavazza.

Pohonné hmoty od OMV

Na kompletně zastřešené refýži najdete čtyři výdejní stojany od Adastu, které nabízejí motoristům pět různých produktů. Roman Benda odebírá dlouhodobě pohonné hmoty od OMV Česká republika s.r.o.. Kromě základní motorové nafty a 95oktanového benzínu si zde můžete natankovat i prémiové benzíny Xstream Nat 95 a 98 a naftu Xstream Diesel s aditivem. Častými návštěvníky čerpací stanice jsou i kamiony, ti tu ovšem nenatankují kapalinu AdBlue, která se prodává pouze jako balená. Nechybí ani alternativní paliva. Stojan na LPG stojí kousek stranou mimo výdejní plochu, naopak oboustranný stojan na CNG od Bonettu najdete hned vedle stojanu na benzín a naftu. Z tankovacích karet zde akceptují staniční karty, CCS, VISA, MasterCard, EDC Maestro, DFC, CNG Card a BONETT CNG.

Čerpací stanice Tenryu je otevřena nonstop a ve 12hodinových směnách se tu střídá celkem 10 zaměstnanců, z toho je 8 pokladních, dva pracovníci se pak starají o mycí centrum, zároveň doplňuje chemii v mycích boxech, udržuje venkovní prostory v čistotě a ještě předmývá vapkou,“ říká Roman Benda. Mycí centrum disponuje portálovou myčkou Christ Genius a dvěma mycími boxy, které rovněž využívají technologii německé značky Christ.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



SHERON

motorista ví...

Norma:

 VW/Audi, Škoda, Seat (**VW TL 774-J**)

Normy:

 VW/Audi, Škoda, Seat (**VWTL 774D a F/G12 a G12+**),
 Mercedes Benz (**325.3**), Ford (**WSS-M97B44-D**),
 Chevrolet, Opel, Saab (**GMW 3420, B04 1065**),
 Cummins (**IS series u N14**), DAF (**74002**), Irisbus-Ka-
 rosa, MAN (**324 SNF**), Isuzu, Mazda (**MEZ MN 121 D**)


CHRÁNÍ... CHLADÍ... NEZAMRZNE...



PŘÍVĚTIVÁ ČERPACÍ STANICE

Kdo by neznal zámek Lednice a přilehlý lednicko-valtický areál, který je na seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Každoročně sem v sezóně přijíždějí desetitisíce turistů, my jsme však mezi ně tentokrát nepatřili. Místo do zámku jsme totiž zamířili na čerpací stanici Eurooil.

Z učitelky nájemkyně ČS

Ta navíc nestojí v rušném centru městečka, ale spíše v jeho klidnější zóně mezi vilkami, kde bydlí místní. Turisté se zde zastaví, když přijíždějí od Břeclavi přes hráz Mlýnského rybníka. Již deset let má malou čerpačku v nájmu Martina Vlašínová, která zároveň spravuje ještě jednu čerpací stanici. Eurooil ve Slavkově u Brna. Čerpací stanici navštěvuje minimálně 3x týdně a je vždy dostupná na telefonu. Provoz pumpy spolu s ní zajišťují spolehliví zaměstnanci, kteří se tu střídají celkem tři.

Martina Vlašínová je povoláním učitelka, ale před deseti lety se rozhodla, že psychicky náročné práce s mládeží nechá. Napadlo ji přihlásit se na inzerát na frančizing čerpací stanice. V roce 2009 pak dostala do správy malou městskou čerpací stanici Eurooil na Břeclavské ulici v Lednici a v roce 2012 si pak si své portfolio rozšířila ještě o výše zmíněnou pumpu ve Slavkově.

Omezený prostor

V Lednici se jedná o typickou městskou čerpací stanici, která slouží hlavně majitelům

osobních automobilů, protože příjezd na výdejní plochu je trochu komplikovaný. Standardní dodávky do 3,5 tuny se pod modrou atiku ještě dostanou, větší nákladní automobily a autobusy už ne. Díky tomu pumpa přichází o část klientely, další zákazníci pak může odradit zákaz odbočení do protisměru před čerpací stanicí.

Zázemí pumpy tvoří malá zděná budova se sedlovou střechou, která je zároveň azylem pro obsluhu, skladem, obchodem i občerstvovacím koutkem. Před lety zde proběhla úprava interiéru prodejny, která zpřehlednila celkovou nabídku zboží. Místo zbylo



i pro poměrně prostornou lednici na chlazené nápoje a nechybí ani mrazák s nabídkou zmrzliny. Zvenku má budova malé loubí, kde jsou schovány popelnice.

Jeden stojan na dvě stání

Čerpačka má dvě tankovací stání u oboustranného stojanu se základní nabídkou

pohonných hmot. Natankovat si tu můžete standardní motorovou naftu Optimal Diesel a dva benzíny: Natural 95 a aditivovaný prémiový Optimal 95. Pohonnými hmotami zásobuje čerpací stanici samozřejmě Čespro svými cisternami ze svých skladů. Tak má firma dohled nad kvalitou pohonných hmot v celém distribučním řetězci. Centrála pak samozřejmě stanovuje i cenovou

politiku. Martině Vlašínové to vyhovuje: „Já jsem v principu týmový hráč. Jsem ráda, že mám za sebou silného partnera, který kontroluje veškerou legislativu a řeší většinu problémů. Myslím, že to mají i systémově dobře vyřešené. Řídící systémy zabezpečují dohled nad čerpacími stanicemi a automaticky optimalizují závozy PHL.“

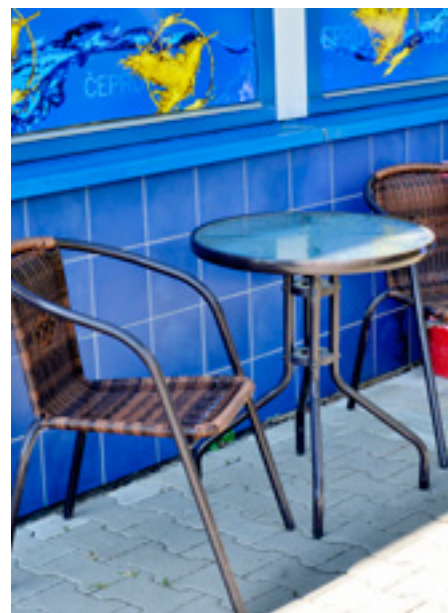
Shop na míru

➡ V interiéru čerpačky je sice těsně, ale všechno, co očekáváte od sortimentu shopu čerpací stanice, zde najdete počínaje cukrovinkami, přes chlazené nápoje, slané pečivo až po „nonfoodové“ zboží, kam patří drogerie, hračky a potřeby pro motoristy. Mezi nejprodávanější zboží patří samozřejmě stále cigarety potraviny, alkoholické nápoje, dálniční známky a denní tisk, S ohledem na počet cyklistů, kteří navštěvují Lednicko-valtický areál, nechybí v sortimentu ani cykloduše a lepení popřípadě i repelent.

Zboží Martina Vlašíňová nakupuje zboží přes velkoobchody se závozy dvakrát i třikrát týdně podle potřeby.

Nabídka občerstvení se skládá hlavně z kávy Dallmayr alko i nealko nápojů a také ze sladkého,slaného pečiva, zmrzliny, cukrovinek a nechybí ani bagety. Vnitřní prostor pumpy je uzpůsobený tak, aby si lidé mohli své jídlo vychutnat u malého kulatého stolku vedle obslužného pultu. Když je venku příjemně, mohou si ještě sednout k malému stolečku vedle shopu. Zákazníci mohou také využít i bezplatné připojení k wifi.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





PETROL
PARTNER

České provozní kapaliny
Pokračujeme v tradici



FRIDEX



V roce 2018 se činnost České asociace soustředila především na realizaci programu priorit činnosti ČAPPO, který řeší tři stěžejní oblasti, a to legislativní aktivity, paliva a alternativní paliva pro dopravu a zlepšení medializace činnosti ČAPPO.

Legislativní úspěchy

„Za úspěch můžeme považovat i prosazení některých našich, ale zdaleka ne všech návrhů do novely zákona o pohonných hmotách. Za výrazný úspěch však považujeme stanovisko Legislativní rady vlády, která podpořila náš návrh připravit během historicky krátké doby nový komplexní zákon o zpracování ropy a distribuci produktů,“ říká v úvodníku výroční zprávy předseda ČAPPO Jan Duspěva a dodává, že v oblasti legislativy se v praktických podmínkách osvědčilo prostřednictvím pracovní skupiny „Legislativa a etika“ a sekretariátu vydefinovat zájmové legislativní předpisy členů ČAPPO a sledovat detailně způsob jejich připomínkování a schvalování.

V oblasti legislativních aktivit asociace dále považuje za jeden ze svých největších úspěchů v roce 2018 prosazení

některých svých návrhů do novely zákona č. 172/2018 Sb., o ochraně ovzduší, který je cílen na snižování emisí skleníkových plynů ze spalování paliv a transpozici směrnic 2015/652/ES a 2015/1513/ES. ČAPPO a některé členské firmy se významně podílely i na zpracování „Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP pro osoby autorizované k certifikaci procesu výrobního řetězce udržitelných paliv a ověřování zprávy o emisích u dodavatelů PHM od 1. ledna 2019“.

V oblasti paliv, alternativních paliv a pohonů pro silniční dopravu splnily členské firmy ČAPPO v období 2007 až 2018 stanovené objemy náhrady fosilních paliv v motorových palivech biopalivy i přes ekonomické a technické výhrady. V letech 2014 až 2018 pak splnily členské firmy povinnost snížit emise skleníkových plynů ze spalování pohonných hmot.

Další zlepšení jakosti paliv

Po celý rok 2018 členské distribuční firmy dosahovaly velmi dobrých výsledků v kvalitě prodávaných pohonných hmot u čerpacích stanic. Odchytky od normované jakosti byly pouze u 0,77 % kontrolovaných vzorků, zatímco celý trh měl chybovost 1,09 %. Celých osm měsíců pak členské firmy ČAPPO vykazovaly dokonce nulovou chybovost a navíc zjištěné odchytky v jakosti ve srovnání s normovanými hodnotami neměly vliv na užitnou hodnotu motorového paliva.

ČAPPO také vloni vyvíjela tlak na státní orgány, aby Česká obchodní inspekce (ČOI) rozšířila četnost kontrol u tzv. návdorních stanic a zveřejňovala odchytky v jakosti zjištěné kontrolou u čerpacích stanic, což se nakonec podařilo, i když ne v požadované míře. ČAPPO ve zveřejňování odchylek vidí především nástroj

k odhalení daňových podvodů vzniklých mísením nestandardních paliv do motorových paliv a k ochraně motoristy. Prosazuje však, aby při zveřejňování byly odlišeny závažné odchylky od nezávažných, jež nemohou poškodit motor, vozidlo a životní prostředí.

Spolupráce na všech úrovních

Na úrovni představenstva, pracovních skupin a sekretariátu byly řešeny technické otázky sortimentu pohonných hmot a alternativních motorových paliv a vývoj jejich jakostních parametrů, daňová politika minerálních olejů, metodika elektronické evidence tržeb na čerpacích stanicích a revize technických norem a legislativy. ČAPPO v tomto směru úzce spolupracovala se zákonodárnými sbory, orgány státní správy, Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, Českým metrologickým institutem, zahraničními petrolejářskými asociacemi, mezinárodním zájmovým sdružením petrolejářského průmyslu FuelsEurope a s tuzemskými odbornými organizacemi, institucemi a vysokými školami.

Výsledkem je zpracování nových českých technických norem z oblasti ropy, maziv a asfaltů, analytických postupů a provozování objektů pro manipulace s ropnými látkami. V průběhu roku 2018 došlo v oblasti mediální činnosti k dalšímu zintenzivnění výměny informací a prohloubení spolupráce ČAPPO se státními orgány, zákonodárnými sbory, odbornou

veřejností a médií. Významně k tomu přispěla pracovní skupina pro mediální činnost, která spolu s představenstvem zorganizovala „Snídani s novináři“ na téma kvalita pohonných hmot pro silniční dopravu a pohled na novou legislativu využití OZE v dopravě v letech 2021 až 2030.

Prezentace nejen do médií

Významně rostl i zájem odborné veřejnosti a podnikatelských subjektů o názory a dokumenty ČAPPO. Zvýšila se osvětová činnost především v oblasti médií a na nových webových stránkách ČAPPO a vlastní publikační činnost členů. Členové ČAPPO se aktivně zúčastnili konferencí, seminářů a workshopů z oblasti paliv, alternativních pohonných hmot a bezpečnosti. Představenstvo, mediální skupina, někteří členové, výkonný ředitel a odborný tiskový mluvčí rovněž vystoupili na odborné konferenci PETROLsummit 18 a dalších akcích.

ČAPPO opět vyvinulo úsilí vůči státní správě, zejména kontrolním orgánům, aby mnohem důrazněji vyžadovaly od všech účastníků trhu plnění legislativních norem a předpisů. V tomto smyslu především iniciovala soubor legislativních a organizačních opatření v zákonu o ochraně ovzduší a zákonu o pohonných hmotách. Členské firmy ČAPPO v roce 2018 přispěly k posílení podnikatelské stability na trhu paliv a maziv především svým aktivním působením vedoucím ke zdravé a etické

hospodářské soutěži a poskytování služeb na standardní vyspělé evropské úrovni. V rámci programu střednědobých aktivit ČAPPO zpracovali členové pracovní skupiny Bezpečnost dva další bezpečnostní standardy pro distribuci paliv a pokračovali ve sledování četnosti a závažnosti mimořádných událostí u členů.

Nový člen odborných sekcí

V průběhu roku se podařilo rozšířit členskou základnu o nového člena odborných sekcí, kterým se stala společnost Tokheim Acis v rámci sekce „Provozování čerpacích stanic“, a významně rozvinout jejich činnost. Prioritami činnosti ČAPPO v roce 2019 bude především zpracování tezí nového zákona o pohonných hmotách (z. č. 311/2006 Sb.), uplatnění relevantních připomínek k transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady 2018/2001 do českého práva a problematika snížení emisí ze spalování pohonných hmot v dopravě. K dalším prioritám se řadí udržení vysoké úrovně kvality a sortimentu prodáváných pohonných hmot a poskytovaných služeb zákazníkům, zajištění vysokých standardů bezpečnosti distribuce pohonných hmot a zpracování dalších bezpečnostních standardů při manipulaci s pohonnými hmotami a udržení transparentního a spravedlivého konkurenčního prostředí.

■ AUTOR: PR ČAPPO
FOTO: archiv.



Předseda ČAPPO Jan Duspěva a výkonný ředitel Jan Mikulec při diskuzním panelu v rámci loňského PETROL summitu.



SE STÁTNÍ DOTACÍ

Ministerstvo průmyslu přišlo s podporou dalšího alternativního paliva. Nabízí podporu až 100 milionů na výrobu biometanu pro pohon automobilů.

Další alternativní palivo

Z alternativních pohonů, ekologie a úspor emisí se stalo zaklínadlo, kterým se Evropská unie, a tedy i Česko ohání už řadu let. V honbě za náhradou fosilního benzínu a nafty se přehlíží fakt, že moderní vozy na tato paliva už zdaleka nejsou takovou zhoubou pro životní prostředí. Přesto stát v zájmu dodržení závazných emisních cílů neváhá podporovat nejrůznější „zelená“ paliva.

Kromě vysoce preferované elektromobility a stlačeného zemního plynu CNG (případně zkapalněného LNG), do budoucna i vodíku počítají plány úředníků i s biometanem. A přišla už první nabídka biometanových dotací. Byť zájem je zatím chabý.

Vozy na biometan, vyráběný v bioplynových stanicích ze siláže, kejdy, některých zemědělských plodin a postupně i třeba ze zbytků z kuchyní, zahrad a dalšího organického odpa-

du z domácností, má mít například (podobně jako CNG) výraznou slevu z chystaného elektronického dálničního poplatku. Nic na tom nemění skutečnost, že na toto palivo u nás zatím nikdo nejedí. Podpořit výrobce chce nyní ministerstvo průmyslu a obchodu dotací až 100 milionů korun na jeho výrobu.

Příhlášky do konce září

Zájem je ale zatím chabý, byť čas na přihlášky je do konce letošního září... Přihlásili se dosud dva zájemci o celkem 32 milionů korun. „Rozhodnutí o poskytnutí dotace bylo vydáno u jednoho projektu, kdy schválená dotace je zhruba 7 milionů korun. Projekt zatím není zrealizován, tudíž ani proplacen. Druhý projekt dostal zamítavé stanovisko,“ informuje mluvčí ministerstva Štěpánka Filipová. Uvažuje se o další výzvě z Operačního programu podnikání a inovace pro konkurenceschopnost, ale

záleží na zájmu o aktuální nabízené dotace. Je to vlastně druhý pokus o zvýhodnění výrobců. Před osmi lety se Nečasova vláda pokusila výkupní ceny tohoto paliva výrazně podpořit zeleným bonusem, čtyřikrát vyšším, než byla cena samotného zemního plynu. Riziko nekontrovaného boomu, podle některých odborníků ne nepodobného solárním spekulacím s podporou fotovoltaiky, tehdy zabrzdil senát. Prosadil výrazné snížení bonusu a výsledkem je, že dnes u nás na biometan žádné auto nejedí.

Biometan má stejné vlastnosti jako už deset let dotacemi podporovaný stlačený zemní plyn CNG, a mohou ho tedy využívat všechny CNG vozy, kterých přesto (navzdory nízké ceně, která je téměř poloviční oproti benzínu) po těch deseti letech jezdí po Česku jen 23 tisíc a mají k dispozici 190 veřejných plnicích stanic. Pro srovnání – benzinových a diesel aut jezdí po Česku 5,7 milionu a tankovat mohou na

4 tisících veřejných pump. Jenže zemní plyn je fosilní palivo, a proto Česko zkusí po vzoru některých evropských zemí „protlačit“ na trh i biometan jako stejně k ekologii šetrný (má nízké emise CO₂), a navíc i obnovitelný zdroj.

Pomůže plnit emisní cíle, ale...

Biometan nemá totiž v Česku snadnou startovací pozici. Jeho výroba, zjednodušeně řečeno čištění bioplynu jímáného z tlejících zemědělských plodin, trávy nebo organického odpadu, je zhruba třikrát dražší než pořízení CNG. Bioplynovým stanicím u nás se proto místo produkce biometanu vyplácí výroba státem dotované elektřiny. Česko je však vázáno EU směrnici, která požaduje, aby v roce 2030 pocházelo u nás z obnovitelných zdrojů 14 procent z celkové energie všech pohonů v dopravě. V současnosti jsme zhruba na polovině.

Jan Matějka z České bioplynové asociace připomíná, že biometan patří k palivům, které mohou ke splnění závazku EU přispět. „V evropských zemích je nejdál Švédsko, kde na biometan jezdí řada osobních aut i autobusů. U nás je otázka, zda podpora ze strany ministerstva průmyslu bude pro zájemce dostatečně motivační,“ říká Matějka.

Komplikací kromě drahé výroby podle něj například je, že ministerstvo životního prostředí odložilo z roku 2024 až na rok 2030 zákaz skládkování, takže odpadovým firmám se o to déle vyplatí vozit použitelný bioodpad na skládky místo do bioplynových stanic. V Česku tak zatím zpracovává odpad jen 10 těchto stanic (pro výrobu elektřiny), zatímco 380 bioplynových stanic zpracovává zemědělské plodiny.

Další kapitolou je spotřební daň. Od té je dosud bioplyn osvobozený. Ministerstvo financí ale připouští, že pokud Evropská unie do ledna 2021 neschválí další osvobození od daně, byla by pak daňová výhoda zrušena.

Potíž z biometanem může nastat i při jeho distribuci. „Vzhledem k jeho vlastnostem by byl dostupný k plnění do vozů spíše jen v dosahu bioplynových stanic, ve kterých se vyrábí. Těžko si představit, že by se dostal třeba jako další stojan ke klasickým čerpacím stanicím pohonných hmot,“ připomíná Václav Loula z České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO).

Elektro, plyn, nebo vodík?

Česko se už pustilo na základě ekologických požadavků Evropské unie do podpory stlače-

ného a kapalného zemního plynu, tedy CNG a LNG, elektřiny, firmy zkoušejí výrobu náhražky benzínu a nafty z fritovacích olejů, dřevní štěpky, na odbyt jde stále ekologicky šetrný propan butan LPG. A přijde za čas i nyní hodně drahý vodík.

Stát tak vynakládá stamiliony na to, aby se tahle paliva pokud možno co nejvíc rozšířila a byla cenově dostupná. Brusel zároveň tlačí automobilky do výroby ekologických, tedy dražších, zejména elektrických a plynových vozů, které ale vzhledem k vysoké ceně těžko najdou větší uplatnění. Jenže nikdo stále neřekl, které palivo ze všech těch alternativních má budoucnost a smysl. Případně šanci jednou plně nahradit benzin a naftu.

„To neví nikdo. Předpokládám, že zhruba do roku 2050 tu stále bude taková symbióza fosilních paliv s několika alternativními. Tipuji v poměru 60 ku 40. Ale zda převládne plyn, elektřina, biometan, nebo nyní drahý a málo dostupný vodík, je otázka,“ reaguje za ČAPPO Václav Loula.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



...MAXIMÁLNÍ PÉČE O VÁŠ VŮZ...

PETROL
PARTNER



nezamrzne

dokonale převádí teplo

výborná antikorozi ochrana





NENÍ PLYN JAKO PLYN

Stát chystá elektronickou platbu místo klasických známek za osobní automobily na dálnicích. V rámci této nové úpravy vyhlášky dojde i ke zvýhodnění vozidel na alternativní paliva. Týkat se však nebude všech. Zatímco uživatelé automobilů na stlačený zemní plyn budou mít snížený poplatek za jízdu po dálnicích, kdo vsadil na LPG, má smůlu.

Konečně už žádné známky

Elektronicky pomocí mobilní aplikace, přes internet nebo i klasicky na pumpách nebo na poště. Žádné nalepovací kupony. Pokaždé však jen po zadání registrační značky vozu do on-line databáze. Tak bude vypadat placení dálničního poplatku pro osobní automobily od roku 2021.

Návrh zákona o pozemních komunikacích, který to celé zavádí, už prošel hlasováním poslanců a senátorů. Už ve sněmovně se ale strhla bitva o některé detaily nových pravidel. Ministerstvo dopravy navrhuje, aby vozy na stlačený

zemní plyn CNG (dnes zhruba 22 tisíc vozů v Česku) a také na biometan (v Česku ho dosud žádné auto nepoužívá) měly na dálnici slevu – platit budou maximálně 1000 korun na rok místo plné sazby 1500 korun.

Výhoda i pro LPG? Zapomeňte

Na hojně rozšířený propan butan LPG, který u nás používá zhruba 170 tisíc osobáků (podle údajů ministerstva dopravy až 230 tisíc), se žádná sleva podle představy ministerstva, vlády i většiny zákonodárců vztahovat nebude. Což je evidentní znevýhodnění jednoho paliva

před druhým, přitom z pohledu nízkých emisí stejně ekologickým.

Podle některých poslanců, kteří se marně snažili prosadit změnu, je preference CNG na úkor LPG vyloženě nesmysl. „Pokud má jít o podporu snižování emisí, nelze preferovat pouze jednu technologii na úkor ostatních,“ marně argumentoval třeba poslanec za ODS Vojtěch Munzar (ODS) a dodal: „Vozidla poháněná zkapalněným ropným plynem jsou nejrozšířenějším typem alternativních paliv, cenově dostupným pro široké vrstvy obyvatelstva.“ Munzar navrhuje, aby řidiči s LPG palivem platili ročně za dálnice také maximálně jen ti-

síc korun, respektive 300 korun u poplatku na 30 dní a 200 korun na 10 dní. Pro porovnání – v současné době platné dálniční kupony stojí 1500, měsíční 440 a desetidenní 310 korun. „Zvýhodnění LPG, podobné zemnímu plynu, má logiku. Mají podobně nízké emise a není důvod k LPG přistupovat negativně,“ hájil návrh i Ivan Indráček z České asociace LPG.

Jenže i když měl poslanec se svým návrhem podporu většiny hospodářského výboru sněmovny, při následném hlasování už měl smůlu. A s ním i tisíce řidičů, jejichž vozy LPG používají. Zákonodárci se přiklonili k původní verzi zákona z dílny ministerstva dopravy. To se slevou pro propan butan palivo nesoúhlasí, paradoxně ani ne tak kvůli ekologii, ale proto, že LPG aut je prý už poměrně hodně a jejich zvýhodnění by znamenalo citelný pokles v celkovém výběru poplatků, který loni vyšplhal k částce 5,2 miliardy korun.

„Pokles příjmů z úhrady časového poplatku by podle odhadu Státního fondu dopravní infrastruktury (inkasuje poplatky z dálnic) mohl dosáhnout až 0,4 miliardy korun ročně,“ tvrdila mluvčí ministerstva dopravy Lenka Rezková. Indráček takovou argumentaci označuje

za směšnou. „Ministerstvo argumentovalo propadem výnosu při případné slevě poskytnuté vozům LPG ve výši 400 milionů korun. Že je to číslo zcela vymyšlené, lze doložit z jednoduchého výpočtu. Podle ministerstva je v Česku 230 tisíc vozů na LPG. Sleva, která jim měla být poskytnuta (a která je poskytnuta vozům CNG), je 500 korun na rok. Jedná se tedy maximálně o 115 milionů ročně – 230 tisíc vozů krát 500 korun za rok,“ říká Indráček.

Kromě slevy pro vozy na CNG a v Česku neexistující biometan se výhody dočkají i elektrovozy. Ty budou jezdit po dálnicích zadarmo. Stejně tak auta na vodík, případně i hybridy. Emise oxidu uhličitého z vozidla v takovém případě nesmí přesahovat 50 gramů na kilometr.

Poplatek se změní, ale nakonec nezmění...

Pikantní je ale celé legislativní projednávání změn v úhradě dálničních poplatků, konkrétně ceny pro všechny řidiče. Nynější roční kupon za 1500 korun platí už beze změny od roku 2012. A dražší být ani nemůže, protože se jedná

o maximální možnou částku podle současného zákona o pozemních komunikacích.

Ministerstvo nejprve navrhlo zvýšit v zákoně strop na 2000 korun ročně (a úměrně i měsíční a desetidenní poplatek). Což ještě samo o sobě neznamená zdražení, protože o případném zvýšení rozhoduje každoročně vláda. A to v mantinelech horního limitu, nastaveného zákonem. Pokud by byl strop zvýšen, mohla by o zdražení dálnic tedy vláda rozhodnout hned anebo až třeba za několik let. Při projednávání nového limitu na vládě se však i tak většina ministrů zalekla – zřejmě v souvislosti s rozkopanou a věčně ucpanou dálnicí D1 – hněvu voličů, a Babišův kabinet tedy vrátil horní limit na původních 1500 korun.

Než ale návrh doputoval k hlasování k poslancům, přišel poslanec Martin Kolovratník (ANO) s pozměňovacím návrhem na opětovné zvýšení stropu poplatku na 2000 korun. Jeho návrh ale zákonodárci nakonec neschválili. Roční poplatek za dálnici tak zůstane i pro další roky stejný jako dosud. Prý minimálně do doby, než stát kompletně opraví celou dálnici D1.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv

Nové vonné plechovky

WUNDER-BAUM®

Provoňte si život v autě a doma



WUNDER-BAUM®



PETROL
PARTNER



ČESKÝ TRH NEBYL OHROŽEN

„V rozhodujících momentech dokázaly všechny strany rychle zasednout k jednacímu stolu a efektivně spolupracovat ve prospěch českého státu a jeho občanů. Jarní události byly pro nás všechny sice ne vítanou, ale na druhou stranu vhodnou příležitostí k vyzkoušení součinnosti v krizových chvílích,“ říká k nečekanému jarnímu výpadku dodávek ropy z ropovodu Družba Tomáš Herink, člen představenstva Unipetrolu, největší petrochemické skupiny a jediného zpracovatele ropy v Česku.



Co vás napadlo ve chvíli, kdy jste se dozvěděl, že z Ruska proudí vysoce kontaminovaná ropa?

Že je nutné tyto zprávy prověřit a poté rychle a účinně jednat. Jakmile jsme obdrželi oficiální potvrzení od dodavatelů a přepravních společností a bylo jasné, že nejde o fámou, začala dlouhá, ale konstruktivní jednání s cílem nalézt odpovídající řešení, které bude mít minimální vliv na produkci pohonných hmot, a tím pádem na kontinuitu dodávek paliv na český trh.

S kým jste tato jednání vedli?

Jednání probíhala na více úrovních. Unipetrol je velká skupina společností a je součástí ještě většího nadnárodního koncernu, který byl touto situací zasažen také. Proto probíhala intenzivní jednání jak v rámci koncernu, tak s ob-

chodními partnery v rámci dodavatelsko-odběratelského řetězce. Ta nejdůležitější jednání ale probíhala na úrovni českého státu s jasným cílem – ochránit český trh před nedostatkem pohonných hmot a případnou destabilizací celé společnosti.

Můžete tato jednání přiblížit?

Od samého počátku jsme byli v úzkém kontaktu s provozovateli české i slovenské části ropovodu Družba a Správou státních hmotných rezerv. Bylo také svoláno zasedání Národní organizace pro společný postup ve stavu ropné nouze (NESO), na kterém byla diskutována aktuální situace s ostatními hráči na trhu. Následně jsme oficiálně požádali vládu České republiky o uvolnění části státních hmotných rezerv nutných k zajištění stability a kontinuity výroby a dodávek pohonných hmot pro český trh.

Jak hodnotíte s odstupem tato jednání?

Od samého počátku přicházely rozdílné informace o stavu a objemu kontaminované ropy a tento informační deficit pokračoval během celého období. Takže zorientovat se v každém okamžiku tak, abychom dokázali přicházet s odpovídajícími návrhy na řešení situace, nebylo jednoduché. O to víc při pohledu zpět oceňuji vstřícný postoj a rychlé jednání Správy státních hmotných rezerv a vlády České republiky. A samozřejmě musím smeknout před všemi svými kolegy, kteří během této krize fungovali ve vysokém nasazení nad rámec svých pracovních povinností.

Jaké množství ropy jste si zapůjčili a kdy jej vrátíte?

Zapůjčili jsme si množství adekvátní na udržení výroby pohonných hmot po dobu, kdy do naší rafinerie v Litvínově neproudila ropa. Toto období trvalo přibližně dva týdny. Se Správou státních hmotných rezerv jsme dohodnuli, že zapůjčenou ropy budeme do zásobníků v Nelahozevsi vracet postupně, a to po dobu zhruba šesti měsíců. Proč zrovna šest měsíců? Z jednoduchého důvodu – kvůli udržení kontinuity výroby můžeme vracet pouze určitou část objemu ropy proudící do České republiky. Je nutno také zmínit, že vzhledem ke kapacitě ropovodu Družba musí být harmonogram čerpání ropy rozvržen postupně do jednotlivých měsíců.

Koordinovali jste svůj postup s kolegy v zahraničí?

Vzniklou situaci a připravovaná opatření jsme intenzivně konzultovali s kolegy v rámci naší nadnárodní skupiny. Jelikož dodávky ropy v severní větvi ropovodu byly také kontaminovány, výměna informací i jednotlivá opatření byla v naší skupině pečlivě koordinována. Na úrovni jednotlivých států byla koordinace spíše okrajová. Každá země má systém příjmu, uchovávání a zpracování ropy trochu jiný a každá země byla také zasažena s různou intenzitou. Se slovenskými kolegy byla ale spolupráce nadstandardní, protože česká část ropovodu navazuje na slovenskou část.

Co lze říci závěrem k této události?

Není v našich silách této situaci předejít ani ji v dostatečném časovém horizontu předvídat. To je zkrátka realita. Proto je nesmírně důležité, že jsme prokázali, že v době krize jsme schopni nejen interně, ale zejména ve spolupráci se státními institucemi případný problém řešit rychle a účinně. A to je to, co je při pohledu zpět na tuto kauzu nejdůležitější.

■ AUTOR: PR Unipetrol
FOTO: Unipetrol

PETROL 19 SUMMIT

13. ročník odborného
a společenského setkání profesionálů
a příznivců oboru výroby a distribuce
pohonných hmot, čerpacích stanic
a automobilové dopravy.

31. 10. 2019

Praha, hotel Olympik

**Posílejte své
nominace
do kategorií**



Čerpací stanice roku

Projekt roku

Osobnost roku

Pumpařka roku



Kontakt: www.petrol.cz, kocova@petrolmedia.cz, hubkova@petrolmedia.cz

VYŠŠÍ PRODUKCE, LEPŠÍ PRACOVNÍ PODMÍNKY



Od roku 1993 se v Blansku vyrábějí výdejní stojany. Původní společnost Benč se postupným navyšováním podílu japonského výrobce změnila na Tatsuno Europe a stala se důležitou součástí společnosti Tatsuno Corporation, která je nyní třetím největším výrobcem výdejních stojanů na světě. Blansko se stalo její základnou pro evropský trh. Letos zde otevřeli nový výrobní závod, který výrazně navyšuje výrobní kapacity a zároveň zlepšuje pracovní podmínky všem zaměstnancům.

Evropská základna

V Blansku se vyrábí velká část výdejních stojanů Tatsuno pro evropský trh. Tyto výdejní stojany jsou navíc distribuovány a instalovány nejen po celé Evropě (zejména do Itálie, Francie, Rakouska a Slovenska), ale i do zemí bývalého Sovětského svazu a na africký kontinent. Rozšiřující se odbyt byl hlavním důvodem, proč se společnost Tatsuno Europe rozhodla aktualizovat a výrazně rozšířit stávající provozy. Po pečlivé přípravě projektu a následné stavbě byla výroba ve zrekonstruované továrně zpuštěna letos 1. června.

Jedním z klíčů k úspěchu moderní výroby je samozřejmě špičkové technologické zázemí, které umožní neustále zlepšovat výrobní standardy, což následně udrží finální produkty na nejvyšší světové úrovni. Nová část výrobních prostor navázala na ty stávající, přičemž 80 procent je nyní úplně nových včetně výrobních technologií. Za zmínku určitě stojí i fakt, že stavba výrazněji nepoznamenala produkci, která se kvůli tomu zastavila jen minimálně.

Nově se nyní prostory závodu Tatsuno Europe v Blansku rozprostírají na ploše 4000 metrů čtverečních. Z toho 3600 m² zabírají výrobní prostory včetně skladu a vývojového centra, zbytek připadá na



Výrobní linka

administrativu. Přes výrazné navýšení kapacity nebylo třeba přijímat větší počet nových pracovníků, v současnosti zde pracuje celkem 70 lidí, z toho 45 ve výrobě. Jednotliví pracovníci ve výrobě se neorientují na jednu činnost, lidé zde dokážou zvládat více činností a více prací ve svém oboru.

Jen pro doplnění, dalších 13 techniků Tatsuno Europe zajišťuje chod servisní organizace Speed Czech, která se stará o spolehlivý provoz výdejních stojanů Tatsuno po celém Česku. Servisní firma Speed má osm pracovišť po celé České republice, přičemž v Blansku je dispečink a v Benešově sklad náhradních dílů.

Špičkové technologie

Společnost Tatsuno převzala podnik v Blansku v roce 2010 a od té doby prošla prakticky celá výroba významnými změnami. Ta největší se však odehrála až nyní. Změněna byla i technologie výroby a dnes zde najdete nejmodernější zařízení, které je v tomto oboru k dispozici.

Chloubou je například nová lakovna, která zjednodušila práci zaměstnancům a snížila celkové výrobní náklady, což se samozřejmě projevilo i v ceně finálních výrobků. Za zmínku stojí i skutečnost, že díky nové rekuperační jednotce je možné zbytkové teploty z lakovny distribuovat do dalších prostor, které díky tomu nemusí být vyhřívány. I tím se samozřejmě šetří výrobní náklady a snižuje výsledná cena.

Kompletně zrekonstruována byla také výrobní linka. Ve velké míře jsou nyní využívány CNC stroje, což výrazně zvyšuje efektivitu výroby a představuje i značnou úsporu času. Ve srovnání s dobou před rekonstrukcí je to přibližně o jednu třetinu. Čisté, dostatečně větrané a prosvětlené provozy zlepšují pracovní prostředí, zvý-



Kompletace stojanů na LPG

šila se i úroveň ergonomie práce na jednotlivých stanovištích.

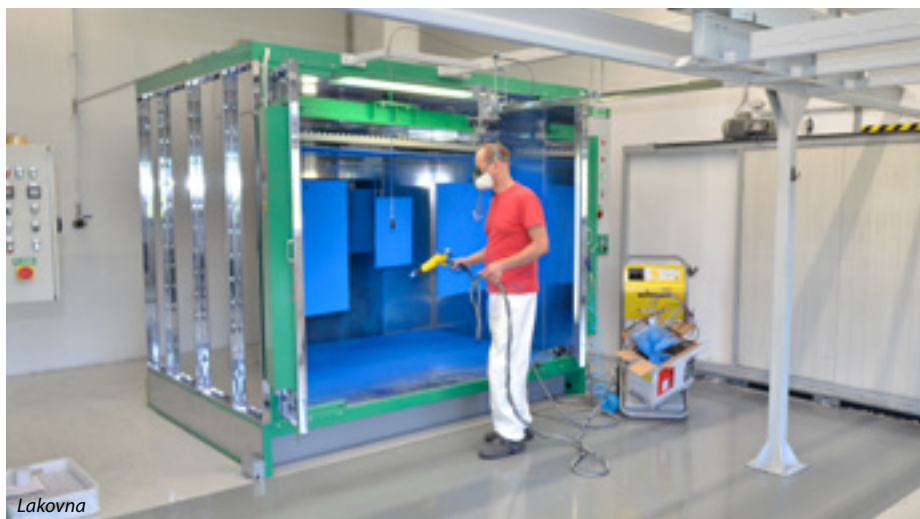
Novinkou je také zařízení od firmy Hewlett-Packard, které umožňuje tisk velkoplošných vícebarevných polepů na karoserie stojanů. Značně se tím zjednodušil výsledný finiš stojanů a výrazně se

zvětšily možnosti nejrůznějších barevných aplikací, nápisů a log. Na závěr jsou navíc stojany ještě přelepeny průhlednou fólií, takže Tatsuno garantuje životnost a stálou barevnost až sedm let i ve značně nepříznivých podmínkách, které panují například na severu Evropy nebo naopak na jihu v přímořských státech s agresivním sluncem a solí z moře.

Vznikla zde také jedna z nejmodernějších laboratoří pro testování výdejných stojanů. Venkovní zkušební oddělení umožňuje kontrolu výdeje LPG a CNG a vnitřní laboratoře se využívají pro kontrolu dávkování od klasických benzínových, naftových až po biopaliva E85 po případě B100.

Budoucnost není nejistá

Nové provozy Tatsuno Europe v Blansku mají před sebou solidní budoucnost. I když se zejména elektrická vozidla stávají stále populárnějšími, konvenční ➔



Lakovna



Laserová kalibrace a ověřování nádrží

- na líh, biolíh, benzíny a jiné ropné produkty
- na naftu, sloužící jako SHR
- na LTO
- na čerpacích stanicích



- Autorizované metrologické středisko (dle ČSN ISO 17025)
- Záruka kvality a stability (20 let na trhu)

Kontakt:

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



➔ pohonné hmoty budou i nadále domínovat trhu v příštích dvaceti letech. To samozřejmě znamená, že nebude výrazněji klesat ani odbyt výdejních zařízení, na které se v Blansku specializují. V současnosti má Tatsuno Europe asi 40 odběratelů nejen z Evropy a další stále přibývají. Firma díky tomu není závislá na relativně malém českém trhu a nemusí se bát ekonomických výkyvů. „Dostali jsme se do tendru společnosti Total, který jsme vyhráli, a první dodávky do Německa už proběhly,“ říká ředitel blanenského závodu Milan Kubík.

Loni na veletrhu byla navíc představena spolupráce s další francouzskou firmou Madic, která zajišťuje stavbu čerpacích stanic a plánuje vlastní síť samoobslužných čerpacích stanic. Na základě toho se ostatně Francouzi snaží podílet se i na designu nové řady stojanů Ocean Tower.

Další výzvu pro blanský podnik představuje vodíkový stojan, který se už vyrábí v domovském závodě Tatsuno v Japonsku. „Celý svět se snaží hledat další alternativy. Směr skupiny Tatsuno je vodík. I my jsme se o tom nedávno začali bavit s japonskou stranou a chtěli bychom v budoucnu sami produkovat vodíkový stojan,“ říká Milan Kubík a dodává, že z pohledu trhu bude i nadále další 15–20 let stále dominovat benzin a nafta.

Spojení vrozené pracovitosti českých pracovníků se světoznámou přesností japonských odborníků společně s dalekosáhlými zkušenostmi obou stran zajišťují vysokou kvalitu produktů a zároveň jsou příslibem potřebných inovací a konkurenceschopných řešení do budoucna.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor

Nové stojany Ocean Tower

Při naší návštěvě Blanska jsme se stavili také na čerpací stanici Shell, kde si mohou motoristé natankovat pohonné hmoty z nových multimediálních stojanů Ocean Tower. Nový výdejní stojan je vytvořen speciálně pro západoevropské zákazníky společnosti Tatsuno, kteří kromě užitných vlastností výdejního stojanu ocení také jeho špičkový design, vynikající funkčnost a jednoduchou instalaci platebních terminálů. K dispozici jsou nejen na standardní kapalné ropné produkty,

ale také na doplňkové kapaliny jako AdBlue nebo plyn LPG a CNG – v jednom zařízení. Nový moderní systém navíjení hadic s dosahem téměř 5 m zajišťuje pohodlné tankování a snadnou manipulaci s hadicí. Výdejní stojany jsou vyráběny dle individuálních objednávek každého zákazníka s širokou škálou možností a příslušenství. Ve spolupráci s místní čerpací stanicí Shell jsou nové stojany vybavené mimo jiné velkoplošným LCD displejem testovány v provozu (na snímku).



Zkušebna



SERVIS A REVIZE TECHNOLOGIE ČERPACÍCH STANIC PHM

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

- čištění skladovacích nádrží – z důvodů revizí, kalibrací, změny produktů, provozního znečištění atd.
- zkoušky těsnosti nádrží, záchytných jímek, potrubí ad. dle ČSN 753415, 750905 a Zák. 254/2001 Sb.
- prověrky technického stavu - defektoskopie skladovacích nádrží dle ČSN 753415
- pravidelné roční a dvouleté kontroly a revize technologie čerpacích stanic
- servis, údržba a běžné opravy technologií čerpacích stanic a skladů
- rekonstrukce, modernizace a opravy čerpacích stanic a skladů

- prodej a odborné montáže technologie – výdejní stojany, měření hladin, signalizace, řídicí a bezobslužné systémy, nádrže a zásobníky, potrubní rozvody, čerpadla, průtočná měřidla a další
- vedení plánů kontrol a evidence termínů revizí technologie pro smluvní zákazníky atd.

BMS I, spol. s r.o.

www.bmsi.cz

Sídlo: Brno
Bratří Mrštíků I, ČR 61400
Tel: +420 545 217 190
info@bmsi.cz

Provoz: Chrudim
Za Pivovarem 770, ČR 53701
Tel: +420 728 051 379
info@bmsi.cz



TATSUNO

ZAHÁJENÍ PROVOZU V NOVÉ VÝROBNÍ HALE 1. 6. 2019



- Kompletní lakovací proces včetně kvalitní předúpravy
- Lepší pracovní prostředí
- Navýšení skladových kapacit
- Nová výrobní linka
- Optimalizace logistiky
- Trojnásobná výrobní kapacita
- Úspora montážního času o jednu třetinu
- Zkrácení dodacích termínů
- Zvýšení efektivity výroby





Čerpací stanice Globus patří v ČR mezi jedny z nejvytíženějších, a proto se jejich provozovatel logicky snaží zajistit svým zákazníkům co největší komfort a rychlost poskytovaných služeb, pokud možno 24 hodin denně. Z tohoto důvodu bylo v letošním roce přistoupeno ke kompletní rekonstrukci čerpací stanice Čakovice, jejíž původní technologie již neodpovídaly nejmodernějším trendům.

Společnost Your System, spol. s r.o. a její divize MYOCTO spolupracují se společností Globus dlouhodobě, a to jak v oblasti řízení čerpacích stanic, tak v oblasti dodávek technologií a bezobslužných řešení. Na této konkrétní stanici můžete nalézt hned několik společných projektů, na kterých se divize MYOCTO podílí. Pro zajištění maximálního komfortu tankování jsou na stanici nově instalovány výdejní stojany od výrobce Gilbarco Veeder-Root, a to včetně multimediálních displejů. Provozovatel stanice může velmi efektivně, a přitom s minimálními náklady, využít čas tankování k reklamní propagaci svých produktů v rámci hypermarketu nebo prodejních akcí přímo na čerpací stanici, například pro mycí linku a další služby.

Výdejní stojany jsou řízeny pokladním systémem OctoPOS z dílny divize MYOC-

TO, díky čemuž bylo možné čerpací stanici rozšířit i o další ze společných projektů, placení pomocí mobilního telefonu a aplikace MasterPass od společnosti MasterCard. Tato univerzální metoda placení, využívající na ČS softwarové řešení OctoGateway, které je vhodné pro všechny typy čerpacích stanic nejen s pokladním systémem OctoPOS, je tak využitelná nejen na internetu a v hypermarketech Globus, ale i na čerpacích stanicích.

Protože jak Globus, i divize MYOCTO si uvědomují, že ne všichni zákazníci jsou dnes ochotni využívat pro placení pouze mobilní telefon, byly na stanici instalovány rovněž dva klasické tankovací automaty modelové řady OctoMAT 3. Jedná se o nejnovější tankovací automaty třetí generace, které divize MYOCTO nabízí. Jejich konstrukce odpovídá nejmodernějším trendům a vyniká zejména novými

21" přehlednými dotykovými monitory. Více prostoru na monitoru oproti předchozím modelům nabízí nejen zcela nesrovnatelný komfort ovládání, ale zejména nové možnosti využití obrazovek, ať už se jedná o prostor pro přehrávání reklamy, možnosti rozšíření o další prodejní sortiment nebo kombinace a sdružení výdejních míst.

Čerpací stanice je nově díky využití těchto technologií schopna 24hodinového plnohodnotného provozu. V denním režimu uspokojí jak konzervativní zákazníky preferující platbu hotovostí u klasické pokladny, tak progresivní zákazníky preferující nové platební metody. V nočním, plně automatickém bezobslužném režimu, pak nabídne rychlé odbavení všem zákazníkům, ať upřednostňují platbu platební kartou na klasickém tankovacím automatu nebo již zmíněnou platbu mobilním telefonem. Všechny tyto platební metody se na stanici nevylučují, ale efektivně doplňují pro co nejširší portfolio zákazníků. Provozovateli čerpací stanice navíc umožní úsporu v oblasti lidských zdrojů, u všech provozovatelů čerpacích stanic v dnešní době tolik nedostatkových. Čerpací stanice Globus Čakovice určuje směr, kterým se budou další stanice Globus do budoucna ubírat v oblasti moderních technologií a zákaznického komfortu.

■ AUTOR: PR Your System
FOTO: Your System

AdBlue®

Jednoduše s námi

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

ADAM & PARTNER, s.r.o.
Radlická office, Radlická 348/142
150 00 Praha 5, Česká republika
Tel. +420 222 515 591
e-mail: adblue@adam-partner.cz

www.adam-bluesky.cz



792 460 792 www.cfft.cz **792 460 792**

CFFT

Care For Fuel Technology

PETROL
PARTNER

 **GILBARCO
VEEDER-ROOT**

**Servis
Prodej
Výstavba
Realizace
Poradenství
Kalibrace nádrží**



Váš dodavatel technologií čerpacích stanic

JDE TO I S PLASTEM

V České republice se po několika letech znovu začínají prosazovat nové moderní technologie plastových potrubních rozvodů.

Z historie bylo nejvíce známo potrubí Environ, který mělo velkou výhodu ve své flexibilitě, ale nedokázalo po dlouhá léta spolehlivě odolávat agresivitě nově dodávaných aditiv do PHM. Objevili se i aplikace UPP nebo KPS. V současné době se na trhu opět objevují plastová potrubí. Leadrem v používání plastového potrubí je firma Shell, která má na svých stanicích již několik aplikací.

Možnosti použití

Použitá technologie je Frankingfueling systém UPP, která si prošla několikaletým vývojem a v dnešní době dokáže výrobce dodat technologii v tzv. „čistém“ plastovém provedení od plastových domových šachet přes potrubní rozvody (PHM i elektrorozvody) až po plastovou šachtu pod stojany.

Jaké jsou důležité informace pro její použití?

- povětrnostní podmínky (vysoká, nebo příliš nízká teplota)
- nová stanice/rekonstrukce stávající stanice
- umístění stanice (bludné proudy)
- počet produktů (v současné době a v budoucnosti)
- počet stojanů/potrubních větví
- možnost vytváření tzv. pytlů na potrubních trasách
- náročnější na stavební připravenost a stavební dokončovací práce (plast není tak tuhý jako železo).

Výhody a nevýhody

Z několika aplikací vyplynuly následující zkušenosti, o které se s vámi podělíme. Domové šachty nádrží závisí na výšce šachty a lokálních

podmínkách. Použili jsme plastové provedení jak od UPP, tak od Fibrelite, což je klasická pravoúhlá šachta, zatímco UPP je mnohoúhelník. Výhodou Fibrelite je možnost několika vstupů z jedné strany, u UPP je každá strana pouze pro jeden vstup. Zásadní výhodou plastových šachet je prakticky nulová koroze a suché prostředí pro ostatní použité komponenty namontované v šachtě (tlaková čerpadla, ovladače, sondy atd.)

Dvouplášťové plastové potrubí je velmi vhodné pro stanice, kde není velké množství výdejních potrubí. Potřebuje totiž více místa pro montáž (kolena a T kusy vyžadují podstatně větší prostor než u oceli), a je tak vhodnější pro přímé trasy s minimem kolen a T-kusů. Svařují se elektrickou svářečkou, svary jsou relativně rychlé, ale nevýhodou je čekání na vytvrdnutí svaru a speciální konzole, která drží obě svařované strany. Celá montáž je navíc velmi náročná na čistotu a na pečlivou logistickou přípravu před sestavením jednotlivých kusů. Pečlivá by měla být také evidence provedených svarů (popis speciálním fixem na svar). Na druhou stranu je montáž pro svářeče příjemnější a není tak fyzicky náročná. Vyžaduje však dobrou stavební přípravu. Další nevýhodou je nemožnost opravy potrubí při případném nekvalitním svaru. U oceli případný svar vybrousíte a znovu dovaříte, v tomto případě se musí vyměnit celá větev potrubí nebo najít jiné řešení. Stejně komplikovaná je změna počtu produktů v budoucnosti.

Je třeba si rovněž uvědomit, že hmotnost stojanu je poměrně vysoká a postavit ho na plastovou šachtu není z hlediska jeho stability optimální řešení. Musí se proto velmi dobře obetonovat a zajistit. Ocelová šachta se nám jeví jako stabilnější a lepší řešení.

Ekonomika

Zcela zásadní pro investory je samozřejmě cena této technologie. Při uvažování plast, nebo ocel je rozhodující počáteční posouzení projektu. Cenová hladina obou technologií je totiž velmi podobná. Úspora času montáže není tak zásadní. Několik dní nehraje v celkovém harmonogramu stavby/rekonstrukce nikdy zásadní roli. Rozhodnutí o druhu použité technologie proto závisí na individuálním posouzení každého projektu a preferencích investora.

■ AUTOR: Martin Rybář, PR GIA
FOTO: GIA





TRADICE SPOLEHLIVOST KVALITA

vynikající poměr cena / kvalita

Total System Solutions

tlačné čerpadla FE Petro

stáčecí ovladače

plastové potrubní rozvody UPP



KARTÁČE Z DOMAŽLIC AŽ DO CHILE

Firma BrushTec působí již více než 24 let na trhu. Jejím CEO a hlavním vývojářem je Miroslav Buršík, který v minulosti působil v servisní organizaci, jež linky obsluhuje a udržuje. Jeho zkušenosti, znalosti a talent něco vylepšovat nebo změnit mu umožnily vybudovat podnik, jehož produkty se dostaly až na druhý konec světa.



Od roku 1995

Společnost BrushTec byla založena v roce 1995. „Začínal jsem krátce po revoluci v roce 1992 jako servisní technik pro mycí linky. Stavěl jsem myčky hlavně po Praze, protože na venkově toho moc nebylo. Když jsem se vrátil domů, začal jsem kartáče repasovat. V Silonu Planá nad Lužnicí tehdy vyráběli polyethylenovou žíní, kterou jsem nakupoval, a staré kartáče jsme u mě doma v garáži přepletali a prodávali dál,” říká za úvod Miroslav Buršík.

Zájem postupně rostl, garáž už nestačila a firma se stěhovala do nových prostor v Domažlicích. I tady to bylo brzy malé, takže nakonec došlo ještě na jedno stěhování do přilehlého místa, kde firma BrushTec sídlí

dodnes. „Tady se nám to nejprve zdálo dostatečně velké, ale brzy jsme k tomu museli přikoupit ještě další objekt v sousedství a celé to tady zrekonstruovat,” říká Miroslav Buršík.

Od té doby se společnost rozrostla a začala exportovat svoje produkty servisním organizacím do většiny evropských zemí.

„Víme, jak různé mycí linky fungují, jaké parametry potřebují, a díky tomu dokážeme odborně poradit.”

a dodává, že nejvíce klientů má samozřejmě v České republice a na Slovensku. Firma BrushTec aktuálně působí kromě českého a slovenského trhu také v Polsku, Dánsku, Švédsku a Itálii a několik kartáčů posílali do Jižní Koreji, a dokonce do Chile a Jihoafrické republiky. Do prvovýroby dodává BrushTec své produkty

hlavně do Itálie, také do Dánska a Švédska, kde se vyrábí mycí linky pro nákladní automobily, speciální sortiment pro specifická zařízení odebírá také španělský Istobal.

Mezi klienty firmy Brushtec jsou ale především servisní organizace, které kladou vysoké nároky na kvalitu zboží a také na technologickou stránku, která je důležitá při montážích. Veškeré komponenty používané v mycích kartáčích od firmy BrushTec proto pocházejí ze západní Evropy. Tomu odpovídá i jejich kvalita a trvanlivost. Kartáče BrushTec jsou z větší části vyráběny ručně. „Proto jsme schopni vyhovět všem nárokům na délku vláken, design či kombinaci materiálů. Strojově vyráběné kartáče jsou standardizované, a tudíž ne vždy naplní potřeby klienta,” vysvětluje Miroslav Buršík. Nicméně i tuto možnost nabízíme: je cenově dostupnější a rychlejší na výrobu.

Flexisteck, Flexiclick, Belt Brush a další...

Miroslav Buršík si už v roce 2003 patentoval upínací systémy Flexisteck a Flexiclick, které zkracují dobu montáže a demontáže kartáčů na mycích linkách. „Když jsem viděl, jak strašně těžké je vyměnit kartáče na mycí lince zejména v zimě, chtěl jsem vymyslet něco, čím by se to zjednodušilo. Vždyť taková výměna zabrala téměř celou pracovní směnu pro dvojici techniků a navíc byla tahle práce velmi nepopulární. A tak přišel na svět systém Flexiclick a potom ještě Flexisteck pro jiné systémy. Najednou bylo možné vyměnit kartáče na mycí lince za jednu hodinu, nic nebylo třeba vrtat ani vyklepávat a vysekávat kladivem,” říká Miroslav Buršík. Podmínkou samozřejmě bylo, aby hřídel mycí linky byla drážkovaná, což dnes mají všechny mycí linky.

Nároky myčkařů však rostly a kvůli tomu se zkoušely nejrůznější materiály a jejich úpravy. Tak vznikl další patent, který se jmenuje Lamela. Jedná se o speciální úpravu pěnového materiálu kartáče využitelnou hlavně pro zlepšení mycího účinku kartáčů na předním skle a kapotě automobilu, kde si takový kartáč mnohem lépe poradí s hmyzem nebo starou špinou,” říká Miroslav Buršík.

Posledním novým patentem jsou kartáče Belt Brush. „Téma plastu v rámci ekologie nabývá v poslední době na důležitosti a nebojím se říci, že v budoucnu bude při výrobě jednou z priorit. Tento problém jsem již vycítil několik let zpátky, a proto jsem se snažil vyvinout takový kartáč, ve kterém by bylo využito méně plastového materiálu a přitom zachována perfektní funkčnost,“ vysvětluje Miroslav Buršík. V kartáčích je použito v souhrnu na každé mycí lince cca jen 4 kg nosného a fixačního materiálu. Konkurence se pohybuje okolo 15 kg, ale mnohdy téměř 40 kg zbytečného plastu na jedné mycí lince.

„Kartáč jsme testovali tři roky bez problémů u nás, ve Španělsku a Itálii, takže jej nyní nabízíme i dalším zákazníkům u nás i v zahraničí,“ říká Miroslav Buršík. První zkušební mycí linka náš Belt Brush úspěšně používá v Domažlicích s 50 tisíci namytými vozy a nyní naše nové kartáče myjí u všech našich zákazníků. Nejoblíbenější jsou hlavně v Dánsku, Švédsku a Itálii. To pro velmi jednoduchou, rychlou montáž a demontáž cca 10 minut jedna hřídel a pro jejich šetrnost k životnímu prostředí.“

Nové kartáče Belt Brush naplňují nový celosvětový trend, který směřuje ke zjednodušení výrobních procesů, ke snížení pracnosti jak montážních, tak i servisních firem, a hlavně naplňují požadavek na snížení hmotnosti nepotřebného fixačního plastu, který zbytečně zatěžuje životní prostředí a tvoří zbytečné náklady při demontáži a likvidaci doslouživšího stroje.

Kvalita není zadarmo

Dlouhou životnost kartáčů zajistí kromě pečlivé výroby také kvalitní materiál, z kterého jsou kartáče vyrobeny. Pěnový a žíhový materiál proto firma Brushtec nakupuje výhradně v Evropské unii. V Česku pak spolupracuje s několika firmami, které do forem BrushTecu vstříkují výlisky podle požadavků. Více než 20 let spolu-



Miroslav Buršík ukazuje jeden ze svých patentů.

pracuje s firmou v Kralovicích u Plzně a Výrobním družstvem invalidů v Plzni, kde se kartáče kompletují. V poslední době také navázala spolupráci s věznicí. „Odvádějí velmi slušnou práci a jsou schopni toho udělat opravdu hodně, když je třeba. Navíc nemají problém, když zrovna žádná práce není,“ říká Miroslav Buršík.

Mnozí se snaží výrobky firmy Brushtec kopírovat a následně nabízet za nižší ceny. Kvalita ale něco stojí a materiál i profesionální zpracování kartáčů musí být perfektní. „Při dnešní konkurenci je obrovský tlak na cenu, ale nelze zde slevovat z našich nároků na kvalitu. Naše kartáče musí fungovat a zároveň hodně vydržet. I když jsou naše výrobky pro někoho možná dražší, představují to nejlepší na současném trhu. A to je pro nás nejdůležitější,“ říká Miroslav Buršík.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Pěnové kartáče se kompletují ručně.



LAMELA© - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®



Čerpací stanici Shell v Klatovech zaznamenáte, i když ji nevyhledáváte. Svítí na kopci u výpadovky na Domažlice, dole u kruhového objezdu má obrovský poutač a další směrové ukazatele najdete všude po městě. Kromě prvotřídních paliv poskytuje tato čerpací stanice i další služby. Mimo jiné je zde k dispozici mycí centrum od firmy Washtec, jehož součástí je portálová myčka a dva mycí boxy.

Nejdříve Petra, potom Shell

Čerpací stanice na Domažlické ulici v Klatovech zde stojí již od roku 1996. Tehdy ještě pod jménem Petra fungovala jako franšíza v rámci řetězce společnosti Chemapol. Když tento původně státní podnik koncem devadesátých let minulého století zkrachoval, pumpa ještě nějakou dobu pokračovala v barvách řetězce Petra. Nakonec ale majitele oslovil Shell a v současné době je tato čerpačka franšízou této nadnárodní společnosti.

V rámci přeměny do bíločervenožlutých barev Shellu prošla čerpačka kompletní rekonstrukcí, na které se podílel majitel společně s českým zastoupením Shellu. Už v té době tady stála automatická myčka italské značky Ceccato, která tehdy ještě splňovala náročné požadavky prémiového řetězce. Ale po nějaké době myčka dosloužila a před majiteli se objevilo dilema, co dál. „Nejdříve jsme se na webu dívali na nějaké možnosti, pak to řešili i se Shellem a na základě toho jsme oslovili společnost Washtec,“ říká majitel čerpací stanice v Klatovech Jan Krátký.

Hospodárná i ekonomická varianta

Experti českého zastoupení německé společnosti po dohodě s majitelem nakonec pro účely této čerpací stanice vybrali z bohaté nabídky značky Washtec portálovou mycí linku SoftCare Pro Classic, jejíž opláštění bylo vyvedeno v bíločervenožlutých barvách společnosti Shell a opatřeno nápisem Shell Car Care, což by se dalo volně přeložit jako péče o automobil od Shellu. Garantem této péče je model myčky Soft-

Care Pro Classic. Jedná se o relativně dostupnou a zároveň hospodárnou portálovou mycí linku vhodnou do provozů, kde se objem umytých automobilů pohybuje mezi 1000-1500 měsíčně. Díky širokému spektru výbavy si její služby může majitel přizpůsobit přesně podle svých potřeb, respektive potřeb svých zákazníků.

Mycí linka SoftCare Pro Classic je k dispozici v šířce až 2,58 m, v Klatovech si však museli kvůli prostoru vystačit jen s šířkou 2,38 m a výškou 2,6 m. Majitel ani nechtěl, aby do ní jezdily větší automobily. Kromě standardních programů myčka využívá k závěrečnému oplachu změkčené vody, která na čisté karoserii nezanechává skvrny. Základní program, který zákazníka přijde na 119 korun, myčka zvládne těsně pod deset minut, nejdražší program za 245 korun pak trvá okolo 16 minut. Pokud si uživatel této myčky připlatí za program Express, lze u se dostat na méně než 6,5 minuty.

Volbu programu a placení provede zákazník na pokladně čerpací stanice, lístek s unikátním kódem, který naskenuje při vjezdu do myčky. Platnost od zakoupení



lístku je deset dní. Pokud by tedy byl v den koupě nějaký technický problém nebo zde byla třeba dlouhá fronta, může zákazník v klidu odjet a absolvovat mytí jindy.

Pod diktátem trhu

S ohledem na současnou popularitu bez-

kontaktního mytí v mycích boxech napadlo majitele postavit vedle portálové myčky ještě mycí boxy. „Zatímco portál využívají hlavně uživatelé služebních aut, do boxů jezdí hlavně soukromníci. Někteří dokážou za jedno mytí utratit i 200 korun. Chtěli jsme proto nabídnout i tuto službu,“ říká Jan Krátký.



iWash®
complete wash systems

PETROL
PARTNER

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

portálové mycí linky



samoobslužné mycí boxy



chemické produkty



Nabízíme:

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

www.iwash.cz

➡ Problém však byl s umístěním boxů. „Museli jsme se dohodnout s majitelem sousedního areálu. Ten nám naštěstí umožnil svou část využít. Byla tam zeď, kterou jsme zbourali a upravili prostor tak, aby se tam vešel přístřešek se dvěma boxy a ještě venkovní posezení,“ vysvětluje Jan Krátký. Kapacitně jsou dva boxy více než dostatečné i proto, že zde fungují ve společnosti klasického portálu.

Také na technologii mycích boxů se podílela firma WashTec. V každém boxu najdete dvě ramena: vysokotlaké s pistolí na bezkontaktní mytí a nízkotlaké s kartáčem na mytí šamponem. Technologická místnost pro mycí boxy i portál je společná v rámci shopu čerpací stanice, její součástí je i zařízení na výrobu demineralizované vody pomocí reverzní osmózy. „Washtec nám nabízel i postavení konstrukce ze svého katalogu, ale my jsme to chtěli designově přizpůsobit sousednímu areálu, kde je autosalon, a tak jsme si tu konstrukci navrhli a postavili sami,“ říká Jan Krátký. Jak vidíte na fotkách, jedná se o lehkou konstrukci, která kombinuje sklo a ocel. Díky tomu se ušetřilo i na svícení. Zákazník zaplatí za minutu mytí deset korun a k dispozici má celkem pět programů (bezkontaktní mytí horkou vodou a šamponem, mytí kartáčem aktivní pěnou, oplach čistou vodou, voskování a oplach osmotickou vodou).

Mycí centrum používá vodu z řádu města Klatov. „Vyplatil by se nám i vrt, ale je zde hrozně tvrdá železitá voda, naprosto nevhodná k mytí, kterou bychom museli ještě upravovat,“ říká Jan Krátký a dodává,



že od firmy Washtec si zde nechali nainstalovat také ČOV, která přibližně 80 procent vody recykluje. Tato voda se pak využívá v mycím portálu, zatímco v boxu je k dispozici výhradně voda z řádu.

Klatovy jsou už trochu podhůřím Šumavy, a tak zde zimy bývají krušnější než třeba v Praze. Mycí boxy však na to příliš vybaveny nejsou, vodní okruh se odpojí a mincovník zablokuje již při 0°C. „Nestáli jsme o to, aby to bylo vyhřívané, protože máme i automatickou mycí linku. I když by byla podlaha boxu temperovaná, stejně by to namrzalo na asfaltu vedle, což by nebylo příliš bezpečné,“ vysvětluje Jan Krátký a dodává: „Ale těch dnů, kdy i přes den zů-

stávají teploty pod bodem mrazu, mnoho není.“

Celé mycí centrum využívá kromě techniky Washtec i její chemii značky Auwa. Ta nabízí ucelenou řadu výrobků, které splňují vysoké nároky na kvalitu mytí i ochranu životního prostředí. Žádný z přípravků například neobsahuje kyselinu fluorovodíkovou. Všechny produkty Auwa jsou přitom velmi účinné a chemicky odbouratelné v ČOV.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec



KDYŽ VYSÁVAJÍ CHLAPI

hledala nová náplň pro provozy s kovovýrobou. Po určité době se firma Šebesta začala cíleně věnovat zařízením pro údržbu a mytí vozidel.

Zlom však přineslo až výběrové řízení v roce 1993, které vypsal společnost Benzina na ČOV a ruční mytí na svých čerpacích stanicích. Firma Šebesta jej vyhrála a po úspěšném naplnění dodávek pro mytí vozidel ji Benzina oslovila i se zakázkou vysavačů a hustičů pneumatik. A tím začala v Kyjově výroba těchto zařízení, které dnes najdeme na většině čerpacích stanic v České republice.

Vyrobít průmyslový vysavač, který budou používat zákazníci čerpacích stanic a mycích center, kteří se k cizím věcem nechovají zrovna předpisově a většinou nečtou návody, a který stojí venku a je vystaven všem vlivům počasí, není nic jednoduchého. Firmě Šebesta se to nakonec podařilo a dnes nabízí vysavače, které jsou nejen větruodolné, ale také docela dobře „blbuvzdorné“.

Zásadní problém je v tom, že majitelé automobilů neřeší, zda svými nečistotami mohou zařízení ucpat, popřípadě úplně zničit, a tak bylo potřeba vyřešit hlavně pojistku, která by odpojila přetížený elektromotor v případě, že by mohlo dojít k jeho zničení.

Problém byl navíc nejen na straně zákaz-níků, ale i majitelů ČS a mycích center, kteří často nezajistí potřebnou údržbu tohoto relativně drahého zařízení. Původně vyráběný typ samoobslužného vysavače s označením CC 340 se od současného typu CC G odlišoval v zásadních prvcích, a to hlavně použitím klasického blokového průmyslového vysavače dvoumotorového s běžnými uhlíkovými motory, na rozdíl od nyní používané oddělené průmyslové vývěvy s asynchronním bezuhlíkovým (bezúdržbovým) motorem. V původním řešení sacího agregátu pak nebylo možno využít prvky jako odlehčovací klapka, která slouží jako pojistka proti poškození či zničení sacího agregátu v případě ucpané sací hadice, neboť sací agregáty se chladí právě nasávaným venkovním vzduchem. Dále nebylo možno tak efektivně vyvést odpadní ohřátý vzduch ze sacího agregátu mimo vnitřní prostor nerezového pláště. Nyní je tato záležitost ideálně vyřešena přímým vývodem odpadního vzduchu z průmyslové vývěvy do horního víka nerezové skříně s ochranou proti dešti. Nový typ vysavače CC G dostal také řadu dalších inovací vylepšujících užitelné, provozní parametry a životnost celého výrobku.

Kyjská firma Šebesta působí na českém trhu už více než 28 let. Její majitel, ředitel i jednatel Ing. Luděk Šebesta patří mezi významné podnikatele svého regionu a v našem oboru je samozřejmě dobře známý jako výrobce čističek odpadních vod, ručních mycích agregátů, vysavačů a hustičů pneumatik. Jeho podnikatelský záběr je však mnohem širší, o čemž třeba

svědčí vynikající bílá vína vinařství Skalák. My se však tentokrát nebudeme věnovat tradičnímu moravskému moku, ale svou pozornost zaměříme na vysavače, které jsou nezbytnou součástí převážné většiny čerpacích stanic a mycích center.

Luděk Šebesta privatizoval v roce 1991 STS Hodonín provoz Kyjov, kde se tehdy vyráběly čistírný odpadních vod pro zemědělský sektor. Nebyl však o ně velký zájem, proto se

Single, duo a kombi

Současný sortiment firmy Šebesta v oblasti průmyslových vysavačů tvoří tři produkty: samoobslužné vysavače CC G a CC G DUO se dvěma hadicemi a pak kombinace vysavače a hustiče CAC.

Vysavač CC G je určen pro samoobslužné vysávání interiérů osobních, nákladních automobilů, autobusů a jiné dopravní techniky. Konstruktivní řešení umožňuje jeho umístění na volných i krytých plochách u čerpacích stanic PHM, v dopravních společnostech, u autoumývár, na parkovištích apod. Zařízení tvoří kompaktní skříň z nerezové oceli, která je osazena mincovním automatem, displejem, sací vývěvou s odlehčovací klapkou a flexibilním uchycením sací hadice, které umožňuje při vysávání pohodlnou manipulaci se sací hubicí. Varianta CC G DUO je určená pro samoobslužné vysávání na dvou pracovních místech nezávisle.

Mezi přednosti tohoto zařízení patří bezuhlíkové – bezúdržbové provedení elektromotoru, sací turbína s asynchronním motorem a odlehčovací klapkou, řídicí systém



Porovnání staré (vlevo) a nové (vpravo) varianty vysavače.

s možností volby způsobu a sledování provozu zařízení a celonerezové provedení. Firma Šebesta jej standardně dodává v efektní nerezové skříni, ale nabízí i možnost lakování



pláště do požadovaného odstínu dle přání uživatele.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

PETROL
PARTNER

AutoMax
Čistící technika



**KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ
MYTÍ VOZIDEL**



- **Nejširší nabídka samoobslužných mycích boxů a kartáčových mycích linek v ČR**
- **Vlastní servisní tým, zajištění kvalitního servisu po celé ČR**
- **Inovativní způsoby mytí – spodní mytí, sušení, předmytí, pěna a další**
- **Nejširší nabídka vysavačů a doplňků samoobslužného čištění**

AutoMax
Čistící technika

 www.automax-group.com

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



KM Prona Jaroměřice

Vloni jsme během léta oslovili zástupce nejvýznamnějších řetězců, které tvoří páteř sítě čerpacích stanic v Česku, a zeptali se jich, jaké mají v současné době představy a plány ohledně gastronomie ve svých provozovnách. Letos jsme tuto anketu zopakovali, ale podobné otázky jsme položili zástupcům čerpacích stanic s výhradně českými kořeny a majiteli. Zde jsou odpovědi na některé naše otázky od zástupců společnosti KM Prona, Vendy's. Jen nás mrzí, že od zástupců společností RoBiN Oil, Eurobit a F1 Gaz se nám do uzávěrky nepodařilo získat odpovědi...

KM Prona: Projekt Monza Café

Společnost KM-PRONA byla založena v roce 2003 a do dnešního dne se jí v rámci českého trhu podařilo vybudovat řetězec čítající 41 čerpacích stanic od jihu (Podivín) nebo severu Moravy (Ostrava) až po západ České republiky (Chodov u Sokolova). V posledních třech letech se společnost pustila do rekonstrukcí svých čerpacích stanic, v jehož rámci buduje vlastní koncept rychlého občerstvení s názvem Monza Café.

Jaký je trend a požadavky na moderní interiér designu čerpacích stanic pro posezení?

Myslíme si, že je to hlavně variabilita míst k sezení, vzdušnost, zachování soukromí, kvalitní materiály a také služby přímo „u stolu“, což znamená, aby v jídelním koutku bylo k dispozici dobíjení telefonů nebo napájení notebooků. Důležitý je rovněž bezplatný přístup k internetu pro střednictvím sítě wi-fi.



KM Prona Jaroměřice

Jaký podíl má dnes prodej potravin a občerstvení na celkovém obratu vašeho řetězce?

Stále to pomalu roste, v současné době je to kolem 20 procent.

Jaká je typická nabídka pro rychlé občerstvení u malých čerpacích stanic ve vaší síti a jaká na velkých pumpách s rozšířenou nabídkou gastronomie a teplým občerstvením?

Před třemi lety jsme na vybraných čer- ➔

Vyvinuto pro budoucnost... a Váš úspěch!

PETROL
PARTNER



Be different, be better!

+420 377 432 234 obchod@christ-ag.com
www.christ-ag.com

Christ
WASH SYSTEMS

➡ pacích zavedli gastro projekt Monzacafé a Monzacafé Express. Větší Monzacafé spočívá v denní nabídce 2–3 polévek, 5–8 hotových jídel, několik druhů čerstvých baget, zákusků. K tomu mají naši zákazníci k dispozici tři druhy výborné brazilské kávy připravované na kvalitních pákových kávovarech. Vybírat si mohou z kávy Portofino (100% arabica), Ferrara (70% arabica, 30% robusta) a Monza (50% arabica, 50% robusta). Na menších pumpách zavádíme Monzacafé Express, které spočívá v nabídce několika druhů čerstvých baget a zákusků. Na rozdíl od Monzacafé nabízí jen dva druhy kávy: Portofino (100% arabica) a Monza (50% arabica, 50% robusta)

V Česku jsou populární tzv. přesnídávkové polévky, které dokážou spolehlivě a ve srovnání s párkem či hranolky zdravěji nasytit. Jakou roli hrají ve vašem systému občerstvení?
Přesnídávkové polévky v Monzacafé nenabízíme vůbec.

Zdravá výživa se dnes skloňuje ve všech pádech. Čím přispívá k tomuto společenskému trendu váš řetězec?
V nabídce máme produkty zdravé výživy od vybraných dodavatelů s celorepublikovým či lokálním působením.

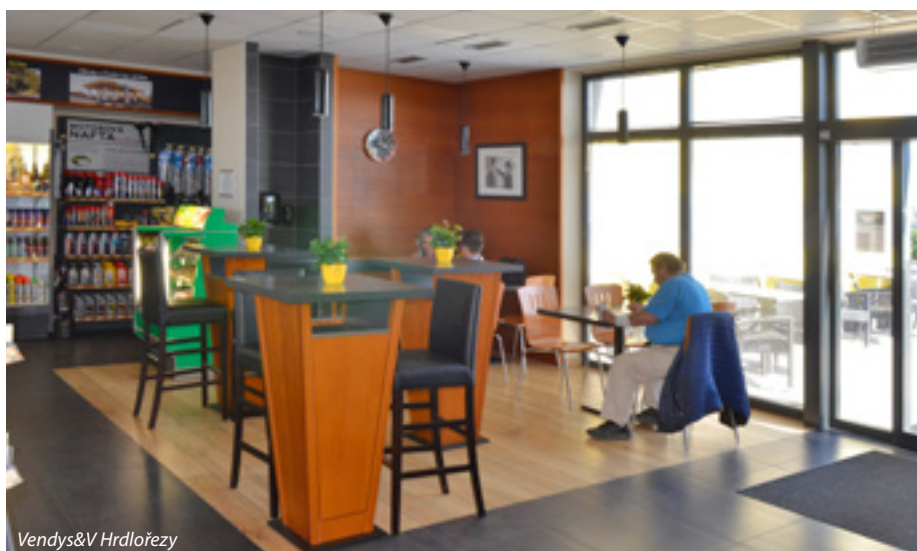
Káva je zásadním produktem občerstvení čerpací stanice. Můžete nějak přiblížit tu vaši a popsat, jak by měla být podávána?

Jak již bylo zmíněno výše, kávu připravuje obsluha našich čerpacích stanic na kvalitních pákových kávovarech Astoria.

Jak moc jsou vaši zákazníci konzervativní? Stále je nejpopulárnější smažený řízek a smažený sýr? Nebo už dávají zákazníci přednost lehčí stravě?

Monzacafé má denní i stálou nabídku jídel. V denní nabídce je 5–8 hotových jídel a ve stálé nabídce jsou také zmiňované „stálice“. Dle posledních statistik jejich podíl na celkových prodejkách jídel stále klesá. Zákazníci mohou využít i nabídek lehčích jídel, které tvoří třeba těstovinové nebo zeleninové saláty. Podáváme také zdravé snídaně, například jogurt s ovocem a vločkami nebo ovocné smoothie.

Posezení venku je v letní sezoně čím dál oblíbenější. Co v tomto směru můžete nabídnout?



Naše společnost v posledních letech investuje nemalé prostředky právě do venkovních sezení se zastřešenými pergolami, které designově doplňují celkový dojem čerpací stanice.

Jaký je trend a požadavky na moderní interiér designu čerpacích stanic pro posezení?

Požadavky se postupem let ze strany zákazníků neustále zvyšují, proto si myslím, že moderní pohodlný nábytek, klimatizované, čisté a voňavé prostředí je podstatnou součástí veškerých ČS. Venkovní posezení by mělo být opět čisté s doplňky květin či okrasných keřů a rozhodně v letním období i dobře zastíněné. Dobrý dojem z našich čerpacích stanic by měla umocňovat i kvalifikovaná a ochotná obsluha čerpací stanice.



Vendys&V: Občerstvení na všech pumpách

Společnost Václava Tesárka působí na českém trhu již 24 let. Původně ji živil pouze velkoobchod a distribuce ropných produktů, ale postupně, jak se rozšiřoval počet zákazníků a zvětšoval se počet kontaktů, se její aktivity rozrostly o obchod s realitami. Odtud již nebylo daleko k hotelové síti (Morris) a čerpacím stanicím. Firma pana Tesárka je krásným příkladem tzv. synergií. Pumpy díky vlastní distribuci pohonných hmot nemusejí shánět dodavatele, v hotelech se pak vaří pro čerpací stanice jídlo pro bistra. Zatím je v síti VendysPetrol šest čerpaček, cílem je dostat se v budoucnosti na deset. Firma sídlí v České Lípě, a tak podniká hlavně v severních Čechách. Jedinou výjimkou je čerpačka u středočeských Hrdlořez, která byla navíc jako jediná postavena tzv. na zelené louce. Na naše otázky odpovídal Václav Tesárek mladší, který má právě síť čerpacích stanic v rámci rodinné firmy na starost.

Jaký podíl má dnes prodej potravin a občerstvení na celkovém obratu vašeho řetězce?

Všechny naše ČS Vendys nabízí alespoň malé množství občerstvení. Na pumpách, kde není dostatek prostoru, nabízíme alespoň vakuovaně balené výrobky (sendviče, bagety, pannini). Naproti tomu čerpací stanice, které disponují větším zázemím, vyrábějí naše vlastní výrobky (plněné bagety, croissanty, kaiserky, párky v rohlíku, domácí polévky, hotovky nebo sladké pečivo). Stejně ale nabízejí i výše zmiňované vakuovaně balené bagety, sendviče nebo pannini. Prodej gastro výrobků se tak mezi našimi čerpacími stanicemi liší. Důležitými faktory, které prodej ovlivňují, je poloha čerpací stanice, její velikost a možnost nabízet různé druhy potravin. V neposlední řadě nesmíme opomenout i lidský faktor. Obsluha musí být příjemně naladěna a schopna občerstvení nabízet! Třeba čerpací stanice v Hrdlořezích u Mladé Boleslavi je toho v našem případě jasným důkazem. Tato čerpačka je naše největší, proto zde můžeme nabízet více produktů. Současně má i dobrou strategickou pozici, neboť je první čerpací stanicí před vjezdem do Mladé Boleslavi. Sekce gastro výroby zde má nemalý podíl na celkovém obratu ČS.

Jaká je typická nabídka pro rychlé občerstvení u malých čerpacích stanic ve vaší síti a jaká na velkých pumpách s rozšířenou nabídkou gastru s teplým občerstvením?

Velké čerpací stanice zákazníkovi nabízejí širokou škálu pokrmů. Samozřejmostí jsou zmiňované plněné bagety, sladké a slané pečivo, párky v rohlíku apod. Nabídka však není mnohdy ochuzena ani o různé druhy salátů nebo klasických českých jídel (svíčková, guláš apod.). Široká nabídka jídel, velký počet míst na sezení v rámci bistra a parkovací místa, to jsou silné stránky našich velkých ČS. Malé čerpačky naproti tomu musí pracovat s pravým opakem. Zde se často setkáme se zmiňovanými bagetami nebo párky v rohlíku.

V Česku jsou populární tzv. přesnídávkové polévky, které dokážou spolehlivě a ve srovnání s párkem či hranolky zdravěji nasytit. Jakou roli hrají ve vašem systému občerstvení?

Jak jsem již zmiňoval, na některých našich čerpacích stanicích nabízíme různé druhy polévek. Dle referencí od zákazníků víme, že zejména naše hutné polévky (např. ➔



Chut' zážitků



➡ guláš, boršč) dokážou mnohé řidiče dostatečně posílit a zasytit.

Zdravá výživa se dnes skloňuje ve všech pádech. Čím přispívá k tomuto společenskému trendu váš řetězec?

Před pár lety jste mohli na některých našich čerpacích stanicích najít koutek se zdravějšími potravinami. Tehdy nebylo téma zdravá výživa asi až tak „in“ a z důvodu malé poptávky po tomto sortimentu jsme tento koutek zrušili. Nyní naše čerpací stanice nabízejí alespoň doplňkový sortiment zboží typu: produkty bez lepku, dia sušenky, sušenky s větším množstvím vlákniny, energetické sušenky pro sportovce apod. Tyto produkty mají svůj samostatný oddíl v regále.

Káva je zásadním produktem občerstvení čerpací stanice. Můžete nějak přiblížit tu vaši a popsat, jak by měla být podávána?

Na všech našich čerpacích stanic se setkáte s kávou Jacobs (některé naše ČS nabízejí i kávu Nespresso). Všechny kávovary nabízejí kvalitní zrnkovou kávu včetně živého mléka. U všech kávovarů jsou k dispozici kelímky, víčka, míchátko, dva druhy cukru apod. Větší čerpací stanice nabízejí zmiňovanou kávu Nespresso. Tu našim zákazníkům nabízíme v originálních porcelánových hrnčících. Na podšálku je k dispozici „mlíčko“, cukr a kávová lžička.

Jak moc jsou vaši zákazníci konzervativní? Stále je nejpopulárnější smažený řízek a smažený sýr? Nebo už dávají zákazníci přednost lehčí stravě?

Nejvíce se prodává smažený řízek a smažený sýr v bulce vč. různých druhů plněných baget a croissantů. Ano, mohu potvrdit, že naši zákazníci jsou z větší části konzervativnější a jdou po známých a vyzkoušených produktech.

Posezení venku je v letní sezoně čím dál oblíbenější. Co v tomto směru můžete nabídnout?

Všechny naše čerpací stanice nabízejí možnost venkovního posezení. Vzhledem k tomu, že pan majitel chce, aby celkový koncept celé sítě byl jednotný, všechny pumpy mají vše provedeno v barvách společnosti (žlutá a černá). V této sezoně probíhá na vybraných čerpacích stanicích nové zastřešení. Okolí venkovního posezení se snažíme zpříjemnit hudbou a květinami či



KM Prona Liberec



KM Prona Liberec

okrasnými keři. Důležitá je přitom samotná čistota okolí čerpací stanice. Nikdo ze zákazníků na terase nebude dlouho sedět, pokud bude v okolí plno odpadků.

Jaké jsou novinky v technologiích a zařízeních pro přípravu jídel? Jak například zajišťujete čerstvost nabídky po celých 24 hodin?

Všechna jídla se snažíme nabízet vždy čerstvá. Každý den je proto dováženo čerstvé pečivo, případně si je dle potřeby sami rozpékáme v našich konvektomatech. Zákazníkům nabízíme výrobky vždy na daný den.

■ AUTOR: red
FOTO: Jiří Kaloč



KM Prona Liberec



Café

PETROL
PARTNER

Emanuele Ridi & jeho tým 2019



Ben Cristovao

Ben Cristovao
zpěvák a zápasník
@bennycristo

Pavel Turek

Pavel Turek
cestovatel
@pavelturekf1

Emanuele Ridi

Emanuele Ridi
šéfkuchař
@emanuelridi

Kristína Nemčková

Kristína Nemčková
foodbloggerka
@made_by_kristina

Radka Jirsová

Radka Jirsová
Gastro expertka
@omv



JAK NAČERPAT ENERGII DO ZÁKAZNÍKŮ

České čerpací stanice OMV prošly v posledních dvou letech zásadní modernizací. Týká se nejen posezení, ale také prodejních pultů a podhledů, které jsou nově vybavovány LCD obrazovkami. Trendem posledních let je ladit interiér posezení do zemitých barev v kombinaci s dřevěnými prvky, které společně s volbou tlumenějšího osvětlení poskytují zákazníkovi dokonalé útočiště k načerpání nové energie. Nedílnou součástí služeb této rakouské sítě je nabídka občerstvení VIVA.

„V OMV považujeme za klíčové dopřát řidičům a jejich spolucestujícím možnost relaxace před další cestou v klidném a stylovém prostředí. Nový design čerpacích stanic je proto zaměřen na maximální pohodlí a komfort. Obecně lze říci, že je trendem zajištění provzdušnění prostor s důrazem na pohodlné posezení, které jde ruku v ruce s rozšířenou nabídkou gastronomie,“ říká Michal Janda, marketing manažer OMV ČR, kterého jsme se zeptali na několik zásadních otázek ohledně občerstvení na čerpacích stanicích OMV.

Jaká je typická nabídka pro rychlé občerstvení u malých čerpacích stanic ve

vaší síti a jaká je na velkých čerpačkách s velkým gastrem, případně restaurací?

Naší snahou je nabízet standardní minimální sortiment všude, kde to jen podmínky dovolují. To znamená, že i na malých čerpacích stanicích s gastrem jsou zákazníkům k dispozici kvalitní čerstvé sendviče, pečivo a samozřejmě také VIVA káva. Větší provozovny, případně i s restauracemi pak svou nabídku rozšiřují v závislosti na podmínkách dané čerpací stanice např. i o teplá jídla.

Káva je tradičně zásadním produktem občerstvovacího koutku každé čerpací stanice. Můžete přiblížit tu vaši a popsat,

jak by měla být podávána?

VIVA káva pochází z renomované tradiční pražírny Gimoka v Itálii, kde praží kávu již více než 30 let. Ať už si vyberete espresso, cappuccino, latte macchiato, nebo americano, všechny směsi VIVA kávy jsou vyrobeny z pečlivě vybraných kávových zrn tradičním italským pražením a důslednou přípravou tak, aby bylo dosaženo jedinečného aroma a dokonalé pěny, což z ní činí opravdový požitek pro milovníky kávy. Zákazník je obsloužen na základě svého přání kávou buď do porcelánu se skleničkou vody, aby u nás v klidu poseděl a příjemně si odpočinul, nebo může zvolit variantu „to go“ v kelímku. Minulý rok jsme do své

nabídky zařadili také porcelánové hrnky VIVA, které si zákazníci můžou zakoupit a opakovaně využívat pro své „to go“ nápoje.

Platí stále, že český zákazník je konzervativní a nemá rád novinky? Vede stále smažený řízek a dršťková polévka? Nebo už dávají zákazníci přednost lehčí stravě?

Nemáme nijak potvrzené, že by vedl smažený řízek a dršťková polévka. Na jednu stranu máme velice konzervativní zákazníky, kteří jdou na jistotu a vždy zvolí tradiční „českou“ klasiku. Na druhou stranu se zvyšuje počet zákazníků, kteří dbají na zdravý životní styl a i během svých cest vyhledávají nutričně vyváženou a pestrou stravu. Zdravá strava však stále není „hit“ čerpacích stanic.

Zdravá výživa se dnes skloňuje ve všech pádech. Čím přispívá k tomuto společenskému trendu váš řetězec?

Trendy zdravé stravy sledujeme a snažíme se jim neustále přizpůsobovat svou nabídku. Důraz klademe na nutričně vyvážené sendviče, které připravujeme výhradně z čerstvých surovin. Průběžně rozšiřujeme sortiment o výrobky zdravé výživy, jako jsou například 100% ovocné a zeleninové šťávy v raw kvalitě, raw tyčinky, jogurty,



saláty a další zdravé svačinky. Zároveň rozšiřujeme nabídku o vegetariánské a veganské pokrmy, o které se každoročně zvyšuje poptávka. Například veganský sendvič Panino Vegano jsme připravili v rámci sezonní nabídky, zájem o něj byl však natolik vysoký, že jsme se rozhodli jej ponechat ve stálé nabídce.

Posezení venku je v letní sezoně čím dál oblíbenější. Co v tomto směru můžete nabídnout?

Přání zákazníků odpočinout si v příjemném prostředí venkovního posezení maximálně rozumíme, a proto každý rok na jaře na všech čerpacích stanicích posezení rekonstruujeme a připravujeme pro novou sezonu. Zejména roky 2019 a 2020 jsou roky renovací, kdy na většině čerpacích stanic dojde ke kompletní výměně

posezení, aby se u nás v nadcházejících sezonách cítili zákazníci co nejlépe.

Jaký máte názor na budování dětských koutků a hřišť na čerpacích stanicích?

Dětská hřiště na čerpacích stanicích se zatím zákazníci nenaučili v hojné míře využívat. Nicméně se při revitalizacích v OMV snažíme, aby čerpací stanice byla příjemným místem pro všechny návštěvníky, i ty nejmenší. Zároveň také věříme, že trend budování dětských koutků ještě zažije svůj boom.

Jaká je odezva u zákazníků a úroveň občerstvení po rekonstrukci shopu?

Rekonstrukce vnímají zákazníci velmi pozitivně. Vzhledem k tomu, že nový design evokuje spíše kavárnu než čerpací stanici, je mnohem častější, že se naše čerpací stanice stávají místem osobních i pracovních schůzek nad kávou a sendvičem v prostoru příjemného posezení VIVA café. V neposlední řadě pak vidíme efekt rekonstrukce na obratu zrevitalizované čerpací stanice.

Jak zajišťujete čerstvost nabídky po celý provozní den i v noci?

Čerstvé sendviče připravujeme průběžně dle interních předpisů HACCP a držíme dobu spotřeby maximálně 6 hodin od přípravy.

■ AUTOR: PR OMV

FOTO: OMV



O KROK PŘED KONKURENCÍ

Teprve před čtyřmi lety se ve Vyškově na D1 otevřel první moderní občerstvovací koutek Fresh Corner. Ještě před dvěma lety ho jen minimum lidí znalo a dokázalo správně přiřadit k síti čerpacích stanic MOL.



„Startovali jsme doslova od nuly a vsadili vše na kartu zákaznické spokojenosti. Pochopili jsme taky sílu televizní reklamy. Dnes naše interní průzkumy ukazují, že znalost Fresh Corneru jako konceptu občerstvení je vůbec největší na trhu čerpacích stanic. Prodáváme více než milion káv měsíčně, stále rosteme a v gastronomii vedeme v rámci celé Skupiny MOL,“ říká Shop Manager společnosti MOL Česká republika Ivo Velíšek.

Ve Fresh Corner zákazníkům věříme

Ještě než se stavební dělníci pustí do rekonstrukce další čerpací stanice MOL či Pap Oil a výstavby nového Fresh Corneru, přichází na řadu složitý proces pozorování a vyhodnocování zákaznickova chování. Maximálně pozitivní prožitek každého zákazníka je totiž něco, na čem v MOL staví svou retailovou strategii. „Celý náš koncept je vystavěn na zaměření se na customer experience a tomu podléhá opravdu každý detail. Jak na vás stanice působí, kam si sednete, že na vás čeká kvalitní a relevantní nabídka, jak daleko musíte ujít s kelímkem kávy,

než se usadíte, nebo jaký dojem máte z obsluhy. To jsou jen námatkové věci, které jsme zkoumali a analyzovali do posledního detailu proto, aby se u nás zákazník cítil dobře. Aby každý měl skutečně perfektní zákaznický zážitek,“ vysvětluje Ivo Velíšek.

V síti Fresh Corner, která dnes na českém trhu čítá již téměř 190 prodejných míst, se každý měsíc prodá více než milion káv. To je nejvíce ze všech zemí Skupiny MOL. „Potvrzuje to obrovskou oblibu naší kávy mezi zákazníky a právě na ní a Fresh Corneru jako vlajkové lodi jsme se rozhodli vybudovat lovebrand. Něco, co budou zákazníci znát a kam se budou rádi vracet. A to se nám zatím daří,“ pokračuje Velíšek.

Koncept Fresh Corner je vybudován na snadné obsluhovatelosti kávovarů, jejich praktickém rozmístění na prodejně, na vůni a kvalitě kávy, ale i mléčné pěny. Na kávovarech dále nenajdete mincovníky a zákazník tak zaplatí pohodlně v hotovosti nebo kartou na pokladně. „V žádném velkém gastrokonceptu zákazníkovi nikdo nevěří tak, aby z kávovarů odstranil mincovníky. Naši stanici denně projde i více než dva tisíce lidí. Připraví si svou oblíbenou

kávu bez nutnosti hledat po kapse drobné a následně dojdou zaplatit na pokladnu. Říkáme tím, že my našim zákazníkům stoprocentně věříme,“ zdůrazňuje šéf Fresh Corneru.

Na stanicích řeší lidé stále častěji i stravování

Vedle kávy, která je klíčovým prodejním artiklem Fresh Corneru, je samozřejmě možné se na stanicích MOL také kvalitně najíst. Podle prodejních statistik preferují Češi tradiční hot dogy. Párek v rohlíku má u nás tradici a lidé jsou na něj, zdá se, stále zvyklí. „Důležitá je samozřejmě jeho kvalita a chuť a my jsme věnovali maximální úsilí tomu, aby náš hot dog byl chuťově bezkonkurenční. Nabídli jsme proto vlastní párky, které mají nejvyšší obsah masa a příprava hotdogu nezabere více než minutu, zákazník tedy dostane své jídlo velice rychle,“ vysvětluje Velíšek oblibu hot dogů.

Změnou však prošel i koncept teplých jídel. V nabídce Fresh Corner, která je plně dostupná 24 hodin denně, si každý zákazník najde jídlo podle své chuti a v jakoukoliv denní dobu. „Není problém si dát po celý den cokoli z naší nabídky, at již jde o lososa, toast s vajíčkem a slaninou, nebo lívance,“ pokračuje Velíšek. Ve Fresh Corneru dostanete také jídla spadající do kategorie zdravého stravování či vegetariánské verze pokrmů. Radikálně se mění např. kategorie cukrovinek, kam s měnicí se dobou přibýly třeba proteinové a RAW tyčinky. Pro tradičního českého zákazníka je naopak v nabídce klasický guláš s knedlíkem nebo chutná polévka v samoobslužném konceptu.

V průběhu celého roku je ve Fresh Corneru na čerpací stanici MOL nezbytné pružně reagovat na sezonní záležitosti a s tím spojené měnicí se preference zákazníků. „Během horších letních měsíců tradičně rostou prodeje chlazených nápojů. I proto jsme k pokladnám rozmístili tzv. „grab and go“ lednice, ze kterých si zákazník svůj oblíbený nápoj vybere snadno a osvěžení má hned po ruce,“ uzavírá Velíšek.

■ AUTOR: Ivo Velíšek,

Shop Manager, MOL Česká republika, s.r.o.

FOTO: MOL

CHUŤ ZÁŽITKŮ S BIRELLEM

Letní dlouhé večery vybízejí k různým aktivitám, výletům a posezením s přáteli. Dlouhé procházky, projížďky na kole, sjíždění vody nebo grilování. Ať už jsou vaše plány jakékoliv, užijte si chuť letních zážitků s Birellem!

Kombinace letních teplot a zvýšené fyzické aktivity samozřejmě vede k vyšší potřebě tekutin. Základem pitného režimu je dostatečný přísun tekutin, které organismus nezatíží zbytečnými chemikáliemi a nezvýší zbytečně ani denní příjem cukru. Kromě vody nebo neslazených minerálek můžete sáhnout po některé z mnoha variant a příchutí pro různé příležitosti, které nabízí značka nealkoholických nápojů Bi-

rell. Všechny Birelly jsou vyráběny pouze z přírodních surovin a mají oproti běžným limonádám nižší obsah cukru.

Dejte si během cyklovýletu nebo pěší túry pauzu a uhasťte žízeň Birellem s plnou chutí a příjemnou hořkostí piva. Nápoj, jehož první várka byla uvařena již v roce 1992, se vyrábí pomocí unikátních kvasinek, které produkují minimum alkoholu, a dovolují tak nealkoholickým pivům Birell

projít stejným procesem kvašení a dokvašování, jakým procházejí klasická piva. Díky tomu vyniká Birell plnohodnotnou pivní chutí, která potěší chuťové pohárky a zároveň občerství tělo před dalšími sportovními výkony.

Pokud máte chuť na něco ovocnějšího, sáhněte po některé z variant nealkoholického osvěžení Birell, ve kterém se pivní chuť kombinuje se sladkou chutí ovoce. Můžete si vybrat ze čtyř chuťových kombinací Limetka & malina, Pomelo & grep, Polotmavý Citron – a letošní novinky Hrozo. Stejně jako všechny ostatní Birelly jsou i tyto bez konzervantů a umělých barviv, a jsou navíc obohaceny o vitamíny. Ideální jsou jako osvěžení po cvičení, parták na běhání nebo pití na procházku parkem. Buďte aktivní a místo klasické sladké limonády sáhněte po příjemné ovocné alternativě s nižším obsahem kalorií.

Na správný pitný režim bychom neměli zapomínat ani v práci. Ideální pro osvěžení třeba po náročné pracovní poradě je řada nápojů Birell Botanicals, která vás příjemně překvapí podmanivou kombinací přírodních ingrediencí. Tři oblíbené příchutě Bezový květ s citronem a tymiánem, Zelený čaj s jasmínem a bergamotem a Jablko se zázvorem a heřmánkem doplňuje letní limitovaná edice s příchutí Angrešt s rakytníkem a meduňkou. V každém doušku letošní novinky ucítíte bohatou chuť letního ovoce se sladkokyselým nádechem a svěží vůní meduňky po citrusech. Birell Botanicals, který v roce 2018 získal ocenění ve Volbě spotřebitelů, je díky nižší koncentraci obsaženého cukru ve srovnání s běžnými limonádami skvělou volbou i pro ty, kteří si hlídají svůj jídelníček.

Mějte svou oblíbenou variantu vždy po ruce a užijte si léto na maximum!

■ AUTOR: PR Birell
FOTO: Birell





ZÁKAZNÍKY LÁKÁ VÝBĚROVÁ KÁVA A KVALITNÍ OBČERSTVENÍ

Benzina je nejen největší síť čerpacích stanic, ale zároveň i největším kavárenským řetězcem v České republice. Dlouhodobě rostoucí koncept Stop Cafe je vyhlášený výběrovou belgickou kávou a oblíbenými hot-dogy, ale soustředí se i na další segmenty. „Naše základní gastro funguje opravdu skvěle. Noví provozovatelé našich čerpacích stanic jsou překvapení, jaké objemy prodeje se dají získat u hot-dogů a kávy, jejíž objem každoročně roste o 20 až 25 %. Do budoucna očekáváme velký nárůst zájmu o teplé pokrmy. Náš vývojový tým proto na nadnárodní úrovni pracuje na vývoji nových receptur, takže jsme schopni uvádět na trh nové produkty,“ říká Filip Balcárek, ředitel pro shop a gastro značky Benzina.

Benzina je nejznámější domácí síť čerpacích stanic, když znalost její značky dosahuje podle průzkumu agentury GfK 96 %. Sílu legendární značky a cenné know-how mohou využít majitelé čerpacích stanic, kterým Benzina nabízí možnost provozování vlastní čerpací stanice pod značkou Benzina. Jejich pozitivní zkušenosti a stále rostoucí zájem o přechod k Benzině jsou jasným důkazem správně nastavené strategie.

Rostoucí objemy prodeje

„Po přechodu pod Benzinu se u nás úplně změnilo portfolio zákazníků. Je vidět, že Benzina je tradiční značka se silnou zákaznickou základnou,“ přiznává Lubomír Vokál, jehož společnost provozuje od loňského prosince

čerpací stanici pod značkou Benzina v Horních Počernicích a oproti dřívějšímu zaznamenává nárůst tržeb ve všech segmentech. „Dříve jsme sice měli kvalitní kávu, ale po přechodu k Benzině a konceptu Stop Cafe jsme zaznamenali nárůst prodeje o 100 %. Velmi dobře u nás funguje i hot-dog a další občerstvení. V palivech se nám zvedla výtoč o 80 %,“ doplňuje Vokál.

Tradiční značka českých motoristů dlouhodobě roste a právě prodej občerstvení je vůbec nejrychleji rostoucí segment, když od roku 2012 narostl o neuvěřitelných 300 %. Stop Cafe je v současnosti dostupné už na 291 čerpacích stanicích a díky rychlému tempu modernizace se dostává i na další místa. Od letošního dubna se Benzina navíc vrátila na Slovensko, kde otevřela první čerpací stanici v Malackách a plánuje další rozšiřování sítě. Benzina se rozrůstá i na českém trhu, kde aktuálně provozuje 413 čerpacích stanic. „Zákazníci vědí, že se v celé naší síti mohou spolehnout na stoprocentní kvalitu. Naše značka je velmi silná a kdokoli se k nám připojí, okamžitě pocítí velký nárůst objemů prodeje,“ konstatuje Filip Balcárek.

Výběrová káva

Benzina na svých čerpacích stanicích nabízí fairtrade kávu namíchanou podle unikátní receptury v Belgii tak, aby vyhovovala vkusu zákazníků ze středoevropského regionu. Unikátní směs arabiky a robusty je dostupná i na těch nejmenších čerpacích stanicích a vyznačuje se konzistentní chutí i vůní. „Bez dokonale vyladěného automatu by toho šlo dosáhnout jen stěží. Používáme nejlepší kávo-



vary na trhu Franke speciálně upravené podle našich požadavků,“ prozrazuje Filip Balcárek.

Kromě výběrové kávy se v Česku těší velké oblibě rovněž hot-dogy. Benzina je podle průzkumu agentury OMG Research v tomto segmentu nejsilnějším hráčem, když 22 % zákazníků na českém trhu nakupuje hot-dogy právě v síti červenobílých čerpaček. „Nezdá se to, ale hot-dog je věda. Používáme kvalitní suroviny a náš vývojový tým se soustředí i na výběr nejlepších možných technologií, které dodáváme na všechny naše čerpací stanice. Cílem je připravit kvalitní pokrm a zákazníka obsloužit co nejrychleji, do minuty musí být hotovo,“ dodává Filip Balcárek.

Nové trendy

Benzina se však nesoustředí jen na populární

hot-dogy. Stop Cafe nabízí široký sortiment občerstvení od sendvičů, rozpékaných paniní, tortill, hamburgerů, hranolek z pece až po hlavní jídla. Benzina jako první řetězec čerpacích stanic přestala používat fritézy a všechny produkty jsou připravovány pouze v rychlopečicích grilech nebo horkovzdušných pecích.

Klasické teplé pokrmy nabízejí především větší čerpací stanice, na kterých se zákazníci mohou těšit jak na bohaté snídaně jako čerstvě míchaná vejce se slaninou nebo sázená vejce, tak na českou klasiku jako svíčková na smetaně, vepřové výpečky či hovězí guláš. V nabídce ale nechybí ani několik druhů těstovin, salátů, steaků a vegetariánských produktů. Největší síť čerpacích stanic v Česku se soustředí i na sezonní produkty a v současné době testuje nové smoothies, ochucené kávy či míchané nealkoholické nápoje.

„Segment teplých pokrmů je pro nás velmi důležitý. Jako jediní na trhu používáme speciální technologie, které nám umožňují zkrátit výrobu jídel na dobu pěti minut od objednání, což nedokážou ani nejlepší restaurace,“ prozrazuje Filip Balcárek, podle kterého čerpací stanice v budoucnu čeká přechod na samoobslužný servis. „Je klíčové zákazníky rychle obsloužit. Budoucnost vidím v samoobslužném systému, který funguje v některých řetězcích rychlého občerstvení. Zákazník provede objednávku a bez fronty počká, než zazní jeho výdejní číslo,“ uzavírá ředitel pro shop a gastro značky Benzina.

■ AUTOR: PR Unipetrol
FOTO: archiv





NEJEN RYCHLE A LEVNĚ

Na téma bagety, sendviče, hot dogy, wrapy či párky v rohlíku a další podobné typy rychlého občerstvení přinášíme informace poměrně často. Není divu, jejich prodeje jsou na pumpách stabilní, leckde i na vzestupu. To ovšem jen tehdy, pokud nabídka probíhá podle požadavků zákazníků – a ti jsou momentálně stále náročnější! Takže rychle, levně a přesto kvalitně.

Změna je život

Jestliže ještě před nějakými deseti, patnácti roky byla vrcholem rychlého občerstvení bageta zabalená v PE fólii s různě standardní náplní trvanlivého salámu, šunky, vejce, trochou rozetřeného (pomazánkového) másla, lístkem salátu včetně hodně majonézy, je současná nabídka předních dodavatelů přece jen o kus dál. Vtip je v tom, že se vždy čas od času objeví nový výrobce slibující hory doly a po čase mu dojde dech. Pád kvality znamená návrat k osvědčeným a časem prověřeným dodavatelům. Bageta je ovšem jen bageta a nespokojený konzument je schopný šoupnout do jednoho pytle všechny výrobce. Budování ja-

kéhokoliv trvalého úspěchu – rychlé občerstvení nevyjímaje – závisí na kvalitě, solidnosti, stabilitě standardů, s přídavkem upřímného úsměvu a popřáním dobré chuti. Věřte, je to jediná cesta! Zákazníka ani tak neodradí vyšší cena, ale doslova jej uráží hokynářská lživost, podraz a falešnost sdělení, co že ta úžasná bageta v sobě obsahuje a fakticky je mu nejen z bagety, ale i z jednání prodejce doslova na zvracení. Není divu, že obyčejná čerstvá žemle namazaná máslem s kouskem šunkového salámu či sýra, připravená doma před cestou, stojí pouhou třetinu a je na ní spolehnouti bez marketingových přídomků jako „královská“, „cézar“, „mlsoun“ apod. Jak přibývalo podnikajících šizuňků a šmejdů, naučil

se zákazník sledovat povinné údaje na obalech baget a vyžadovat vyšší nebo alespoň deklarovanou kvalitu. Ostatně, denní a odborný tisk každoročně začal kvalitu plněných balených baget a sendvičů pozorně sledovat, a tak existují žebříčky a testy hodnotící jejich kvalitu. Hodnotitelské komise jsou sestaveny jak z odborníků, tak laiků, a jejich závěry bývají nemilosrdné. Stačí pohled na novinové a webové titulky z minulých let: „Test baget: hezky zabalená bída (iDnes), Bagety-gramáž? Výrobci blamáž! (Blesk), Bagety Tesco – za to by se výrobce měl stydět! (You Tube), Plněné bagety? Hrůza! (Aha!), Bagety – peklo na talíři! (Seznam.cz)“.

Doporučení pro kupující

U vitrín s čerstvými balenými bagetami by měly být zvýrazněny některé zásady, které samozřejmě výrobci sami doporučují: Teplota uvnitř by neměla přesahovat 5–6 stupňů Celsia. Nekupovat volně ležící bagety na pultě či jinde mimo prodejní chlazené skříně. Číst složení náplní baget, některé kombinace nemusejí každému chutnat, sledovat datum spotřeby a konzumovat bezprostředně po zakoupení.

Co zákazník – to jiná chuť

Možným řešením pro každého, kdo má chuť na opravdu dobrou bagetu, je příprava čerstvě dopékaných baget a jejich plnění přímo před očima zákazníka. Touto cestou se v poslední době vydaly všechny rozhodující petrolejářské řetězce na svých největších či nejfrekventovanějších pumpách. Např. na čerpacích stanicích OMV v koutcích VIVA dle návrhu italského kuchaře Emanuela Ridi. Obdobnou cestou, sázkou na známou kulinařskou osobnost, šla i společnost Shell: Český šéfkuchař Filip Sajler se tam podílel na recepturách limitované edice výrobků rychlého občerstvení Deli by Shell. Také nová koncepce dopékaných bagetek, baget a kaiserek ve Stop Cafe, Stop Cafe Bistro, Coffee Corner a Bistro Minute na pumpách Benziny stojí za povšimnutí. Například chřupavá kaiserka (burger) s hovězím a třeba ještě s pomfrity dokonale nahradí oběd a nečeká se na něj déle jak deset minut. Společnost MOL sází v tomto směru ještě na rychlost obsluhy, a tak na vybraných místech zavádí Fresh Corner Drive, tedy prodej přímo do auta. Systém je dobře známý od konkurenčních fast foodových řetězců, které neomylně atakují každý volný a atraktivní prostor silniční sítě a prostory parkovišť u čerpacích stanic, tak proč jim v tom ještě pomáhat?

Krokodýl to umí

Společnost Crocodile je na našem trhu šestadvacet let a dobře se jí daří. Čerpacím stanicím nabízí solidní zboží zavážené sedmkrát týdně, bezplatné zapůjčení prodejních zařízení včetně jeho servisu a k tomu propagační materiály a prodejní podporu. Na čerpačkách si jejich chladicí vitríny vydobyly výborná prodejní místa hned u vcho-



dů do shopu a k nejoblíbenějším patří chladicí Presenter o šířce 63 nebo 77 cm a výšce 150 cm nebo větší a hlubší Optimer 207 (207cm vysoký), oba se světelnými panely. Šikové dřevěné koše jsou určeny do vlastních prosklených chladicích zařízení.

Čerstvá je jen jeden den

Stále častější varianta propojené lahůdkářské a pekárenské výroby jsou menší firmy prodávající své obložené – balené, či nebalené – bagety takřka „kolem komínu“. Tzn. v okruhu, kam bezproblémově dosáhnou svými dopravními prostředky, bez neúměrných nákladů na dopravu a časových ztrát. Lokální pekaři a lahůdkáři tady mají poměrně slušnou příležitost k expanzi a k povědomí zákazníků, kdy mohou prorazit

právě 1. slušnou cenou, 2. dobrou kvalitou (čerstvostí) a 3. rychlostí. Tři veličiny, které zákazníci na pumpě nejvíce sledují.

Dobré pekárny jsou vždy vyhlášené široko daleko a svůj věhlas střeží jako oko v hlavě. Příkladem budiž PEKO Plzeň, která ovšem dopředu u svých vynikajících obložených baget avizuje dobu trvanlivosti na jeden jediný den! K obloženým bagetám a sendvičům se chovají se stejnou péčí jako k cukrářským výrobkům, protože jejich citlivost a choulostivost na přepravu, manipulaci, chlazení a hygienu nikdy nepodceňují. Rovněž jejich ceny oproti cenám na pumpách jsou poloviční. Sojová bageta se sýrem 220 gramů je k mání za baťovských 29 Kč, Slunečnicový trojhran se šunkovým salámem za 32 Kč. Dalších příkladů malých úspěšných potravinářských firem je stále víc a záleží i na iniciativě vlastníků a franšízantů ČS. Není chyba u provozovatelů čerpaček, že jsou ceny baget a obdobného zboží natažené na maximum? Není lepší reklama, že „naše bagety už nejsou!“ (à la reklama Mattoni už není!), než prodej procházejícího zboží?

Jaké jsou zkušenosti z provozů rychlého občerstvení tam, kde to s cenou baget nepřehánějí? Mají tvůrčí i faktický prostor a hlavně schopné pracovníky k přípravě vlastních dopékaných a obkládaných baget. Pokud dlouhodobě dodržují kvalitativní standardy, potvrzují, že se jim výrazně vyplácí. To ovšem neznamená, že by se zříkali prodeje hotových balených baget a sendvičů, které upřednostňují ti, co opravdu spěchají. Personál na pumpě s nimi nemá větší starosti, protože jde vesměs o logisticky promyšlený systém prodeje víceméně v režii dodavatele.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč



ŘIDIČI MLSAJÍ STÁLE VÍCE

K letním měsícům neodmyslitelně patří cestování na dovolené a výlety. S nimi je spojeno i sladké mlsání v podobě cukrovinek, sušenek a zmrzlin. Stále častěji se tak děje i na čerpacích stanicích.



Podle posledního průzkumu společnosti Nielsen za uplynulý rok (červen 2019 – červenec 2018) vzrostl prodej cukrovinek, sušenek a zmrzlin na čerpacích stanicích o 2,3 %, což představuje nárůst o 21 milionů korun. Celkem za tyto kategorie zákazníci čerpacích stanic utratili za uplynulý rok 929 milionů korun. Pokud se podíváme na vývoj oproti období před 2 lety, můžeme pozorovat nárůst o dalších 10 milionů korun, tedy celkový nárůst o 3,4 %.

Nejoblíbenější jsou sušenky a oplatky

Největším tahounem růstu tržeb na čerpacích stanicích za uplynulý rok byly sušenky a oplatky, za které zákazníci utratili o 15 milionů korun více v porovnání s předešlým rokem. Za zmrzliny zákazníci utratili o polovinu méně oproti sušenkám a oplatkám, avšak i tato kategorie meziročně rostla. Naopak ztrátu oproti minulému roku zaznamenaly cukrovinky, za které zákazníci čerpacích stanic utratili o téměř 2 miliony korun méně. „Pokud se podíváme na vývoj tržeb jednotlivých kategorií o 2 roky zpět, byly největším tahounem tržeb zmrzlina, jejichž tržby vzrostly

o 24,5 milionu korun. O 1 milion korun méně utratili zákazníci za sušenky a oplatky. Naopak ztrátu 17 milionů korun zaznamenala kategorie cukrovinek,“ uvedla Kristýna Garreisová, konzultantka Retailer Services Nielsen.

„Jelikož se cukrovinky, sušenky a zmrzliny řadí mezi letní sortiment, je nutné zhodnotit vývoj tržeb těchto kategorií detailněji během měsíců s teplejším počasím, tedy v období duben až červen,“ pokračuje Kristýna Garreisová. V letošním roce za toto období činily celkové tržby letního sortimentu na čerpacích stanicích 265 milionů korun. V porovnání s předešlým rokem byly letošní tržby o 1 milion korun nižší. Oproti stejnému období o 2 roky zpět však znamenal letní sortiment nárůst tržeb o 13 milionů korun.

Zákazníci letos u čerpacích stanic podle Garreisové během tohoto období utráceli nejvíce za cukrovinky, kam řadíme například čokoládové tyčinky, tabulkové čokolády, bonbony, ale také lízátko. Celková útrata za cukrovinky činila během 3 měsíců 127 milionů korun, což je o 3 miliony korun více oproti minulému roku.

Dále zákazníci utratili 87 milionů korun za zmrzliny, avšak jejich útrata byla o 7 milionů ko-

run nižší oproti minulému roku. Zejména v květnu byl zaznamenán největší rozdíl v tržbách letošního a minulého roku, kdy čeští spotřebitelé za zmrzliny na čerpacích stanicích utratili o 15 milionů korun méně.

„Tento vývoj je ovlivněn zejména teplotami, kdy v květnu 2018 byly teploty nadprůměrné, zatímco letošní květen byl teplotně podprůměrný. Naopak tomu bylo v červnu, kdy letos tržby rostly až o 25 %, tedy o 9 milionů korun oproti minulému roku. Opět lze tento vývoj zdůvodnit teplotami, kdy letošní červen byl z tohoto hlediska nadprůměrný oproti červnu v roce 2018. Za sušenky a oplatky utratili zákazníci čerpacích stanic 52 milionů korun, tedy o 4 miliony korun více než minulý rok,“ uzavírá Kristýna Garreisová z firmy Nielsen.

Zmrzliny představují vítaný sortiment

I přesto, že se většina zmrzlin prodává v hypermarketech či u stánku, čerpací stanice bývají zpravidla místem, kde v horkých dnech při jejich návštěvě zákazník s nákupem neopomene ani omrknout mrazicí pult s tímto zbožím.

Podle společnosti GfK Czech stojí měsíce červen, červenec a srpen za více než dvěma pětinami celoročního objemu prodeje zmrzlin. Lidé, kteří si nikdy nedají zmrzlinu, je v Česku pouhých 5 % (zdroj: Nielsen). Zbýlá část vzorku si ji dá alespoň občas, přičemž platí, že dvě třetiny z nich většinou sáhnou po vyzkoušeném druhu, ale občas experimentují i s jinými. Nové příchutě a typy zmrzliny o něco více zkoušejí mladší spotřebitelé než ti starší.

Každý druh zmrzliny má svého zákazníka a hlavně místo, kde se prodává. Na čerpacích stanicích si své místo najdou jak kornouty a zmrzliny na dřívkách, tak i menší balení či točená a kopečková zmrzlina. Češi se ve výběru druhů kloní spíše k těm osvědčeným, i když alespoň občas rádi zkoušejí druhy nové. Podle Oldřicha Šmerdy, obchodního manažera Tatra zmrzky Mlékárny Hlinsko se prodej dělí na plánovaný (vaničky pro celou rodinu) a impulzní, kdy je zákazník osloven impulzní nabídkou. Potvrzuje to také Hana Peabody, obchodní manažerka společnosti J. A. D. Food: „V létě jsou nejžádanější impulzní balení, nanuky a kornouty, v zimě posilují vaničky. Je to dáno počasím, spotřebitelským chováním – v létě sním nanuk venku – a také promociemi impulzů v létě a vaniček v zimě. Smetanové zmrzliny fungují celoročně, kdežto ovocné a vodové mají jednoznačně hlavní prodejní sezonu v létě.“

„Česká republika je ve srovnání s jinými zeměmi specifická velkou oblibou tvarohových

zmrzlin s ovocem. Dále se lidé dělí na příznivce smetanových zmrzlin a ovocných, kde jednoznačně vede jahoda. Při výběru se spotřebitelé cíleně vyhýbají umělým náhražkám, jako jsou rostlinné tuky, umělá barviva i různá syntetická aroma, které se na chuť vždy projeví," poodkrývá nákupní zvyklosti Čechů Lukáš Dědek, brand manažer značky Prima zmrzlina (Bidfood Czech Republic).

V žebříčku nejprodávanějších zmrzlin stále figurují tradiční druhy. Zřejmě nepřekvapí, že v souboji chutí o první příčku figurují typická vanilka a čokoláda. Podle GfK Czech přitom vítězí vanilková, která tvoří celou pětinu nakoupeného objemu. V posledních letech je na prodeji patrný trend, který více směřuje k ovocným zmrzlinám s obsahem manga, citronu, jahody či maliny.

K cukrovinkám patří neoddělitelně i káva

Kdo se zastaví na benzince pro sušenky a opatky, dá si k nim zpravidla i kávu, říká Jan Polák, Account Director průzkumné agentury Ipsos. „Za posledních 5 let se přestavovaly více méně

všechny sítě čerpacích stanic. Zaměřily se zejména na doplnění kvalitního občerstvení, ať už se jedná o menší koutky, či větší „relax zóny“. Téměř samozřejmostí se stává i kvalitní káva. Dnes již člověk nemusí pro kvalitní kávu do Starbucksu nebo jiné specializované kavárny, ale může si ji koupit u většiny zmodernizovaných čerpacích stanic,“ tvrdí Jan Polák.

Značkovou Costou tak posílily některé čerpací stanice Shell, nicméně i čerpací stanice Mol se svými Fresh Cornery, Benziny se Stop Cafe nebo OMV s VIVA Cafe. „Jak víme z našich výzkumů, zákazníci zde oceňují nejen výtečnou kávu, ale také čím dál kvalitnější teplé i studené občerstvení,“ shrnuje Jan Polák.

Také podle aktuálního průzkumu společnosti MOL ovlivňuje u téměř poloviny (46 %) českých řidičů kvalita a chuť kávy výběr čerpací stanice. Kávu si zde alespoň občas dopřeje 90 % motoristů, více než polovina dokonce při každé nebo při většině cest. Kvalita kávy na čerpacích stanicích je přitom podle 56 % dotázaných řidičů srovnatelná s kávou z kavárny.

Češi jsou skutečnými milovníky kávy. Podle průzkumu nezávislé agentury GfK ji alespoň jednou za rok koupí 95 % z nich, průměrně ji

nakupujeme osmkrát ročně. A potrpíme si na kvalitu, neboť nejvíce je podle poradenské společnosti KPMG v oblíbenosti káva zrnková. „Na čerpacích stanicích MOL se v Česku měsíčně vypije neuvěřitelný milion šálků kávy Fresh Corner. Zajímalo nás proto, zda kávu na čerpacích stanicích považují její konzumenti za srovnatelně kvalitní s tou kavárenskou. K našemu potěšení v to věří nadpoloviční většina dotázaných řidičů, v Praze dokonce dvě třetiny motoristů,“ říká Ivo Velíšek, retail shop sales manager MOL Česká republika.

A jaká má být opravdu dobrá káva na čerpací stanici? V první řadě musí chutnat, důležitá je také kvalita. Nejvíce na tom záleží konzumentům ve věku 36–44 let, pro 53 % z nich jde o rozhodující faktory při výběru čerpací stanice. Cena kávy je v pořadí až na třetím místě, důležitá je pro 42 % řidičů. Ač je cena kávy podle vlastních slov respondentů méně významná, drtivá většina z nich za ni nechce platit více než 50 korun. Výsledky průzkumu však potvrzují, že dnes konzumenti chtějí více než jen levné kafe a vyhledávají primárně chuť a kvalitu.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: Jiří Kaloč a archiv

NOVINKA

Proměňte

svou čerpací stanici

v kavárnu

KÁVOVÉ KOUTKY

Milovníci kávy jistě ocení plnohodnotný zážitek v podobě čerstvé zrnkové kávy Nescafé.

Na čerpacích stanicích KM Prona v Hostinném a ve Dvoře Králové jsme zprovoznil první dva kávové koutky s vynikající zrnkovou kávou Nescafé Espresso s dokonale vyváženou kombinací kávy Arabiky a Robusty.



V moderním útulném interiéru kávových koutků Nescafé si řidiči rádi odpočinou před další cestou. Samozřejmostí je i možnost odnést si kávu v kelímku s sebou.

LETNÍ SEZONA BEZ KÁVY? NEMYSLITELNÉ!

Čas prázdnin, dovolených a výletů prověří připravenost pumpařů a jejich strojů na přípravu tohoto chutného a nezbytného nápoje, který sem neodmyslitelně již od dob existence moderních čerpacích stanic patří.

Aby vaše káva byla nejlepší

Chcete, aby byla káva na čerpací stanici vždy a všude? Nesmí vám nikdy dojít surovina! Proto je nutné se předzásobit více než v zimních měsících. A platí to nejen pro kávu. Také víčka a pohárky

musí mít čerpací stanice v dostatečné zásobě. Dalším důležitým kritériem kontinuálního prodeje oblíbeného moku je bezesporu celoroční, každodenní údržba, kterou zajišťuje partner čerpací stanice prostřednictvím svých zaměstnanců. Určitě se neobejdete bez řádného proplachování

kávoových i mléčných cest nebo čištění spařovací jednotky, která je umístěna uvnitř stroje. Po této „hygieně“ samozřejmě následuje doplňování originálních surovin a ověření kontroly připraveného nápoje. Partner nebo jím pověřená obsluha čerpací stanice připraví jeden až dva šálky různých nápojů, které sami ochutnají a dají ochutnat i náhodnému zákazníkovi. Tím získají důležitou zpětnou vazbu o chuti a kvalitě připravovaných nápojů. Tato metoda je určitě nejjednodušší a provozovatelům přináší i nejlepší výsledky z hlediska spokojenosti zákazníků. Obliba kávy roste a zákazníci jsou čím dál náročnější. Někteří si dokonce podle kvality kávy vybírají čerpací stanice. Kde na údržbu nedbají, zájem o kávu rychle klesá. Je to podobné jako v restauraci, o které se rychle rozšíří, že její majitel nedbá na optimální teplotu piva nebo čisté trubky.

O čistotu je třeba dbát nejen uvnitř kávovaru, ale i zvenku. Zákazníka může odradit opatlaný displej, nečistota v odkapových miskách a vůbec celkově dlouhodobě zašlý kafeautomat, který hyzdí lepenka od kdysi dávno nalepených cedulí. A odpudivě působí také kávovar, kde je zateklá stará mapa od kávy a hyzdí reklamu firmy, která ji zde má umístěnou. Prostě a jednoduše se nelze ve všem spoléhat pouze na servis, velkou část odpovídající péče o tento pro čerpací stanici nezbytný produkt má na starosti nájemce, respektive obsluha čerpací stanice, ať už jde o stroje vendingové, nebo stroje HoReCa.

Bez servisu to nejde

Ať chcete, nebo ne, občas se na stroji na kávu musí objevit cedule „Probíhá údržba“. Mimochodem, tu tištěnou na pevné podložce u jedné společnosti dodavatele prémiové kávy vyvinuli pracovníci týmu na podporu zákazníkům čerpacích stanic, aby předešli lepení nevкусně psaných ručních cedulí. Kontroluje se vše, co je třeba a co je obsahem takové prohlídky. Základem servisní prohlídky je zjištění stavu vodního kamene v systému pro ohřev vody a odvápnění zařízení, výměna filtru pro úpravu přitékající vody do zařízení, revize stroje (pokud je třeba ji provést), výměna opotřebovaných zařízení, kontrola a čištění cest odsávání suroviny a funkčnost platebního systému. Celý proces trvá maximálně dvě a půl hodiny a zásah vždy provádí odborně vyškolený technik.



Pokud uzná, že káva není ještě ta nejlepší, projde nastavení dávkování surovin a časovou osu, teplotu a množství vřáné vody z bojleru, spařovací jednotku a doladí vše dle předem daného předpisu. Po ukončení opravy je vždy prováděn test několika druhů káv, ochutnání obsluhou a zákazníkem. O všem se uchovává záznam pro další termín pravidelných kontrol. Pravidelné kontroly se provádějí zpravidla jednou za 3–6 měsíců a závisí samozřejmě na počtu vydaných porcí kávy.

Důležitý štítek

Každý stroj má na čerpací stanici své předurčené místo. Měl by stát tam, kde zákazníka a jeho chuťové buňky už na dálku osloví. K tomu samozřejmě patří i hra světél. Podsvícená reklama LED diodami je efektivní a přitom nezatěžuje provozovatele rozpočet. Novým standardem se stává interaktivní dotykový displej, ale v oblíbenosti zůstávají stále i tlačítkové varianty. Platit lze mincemi, bankovkami, žetony zakoupenými u kasy nebo platebními kartami.

Automaty nebo, chcete-li, stroje na kávu mají tzv. rodný list, který představuje štítek nalepený na přední straně stroje. Obsahuje číslo zařízení, dodavatele, provozovatele a jeho IČ a také kontaktní spojení (telefonní číslo, e-mail). To umožní zákazníkovi, který není spokojen s chutí kávy,

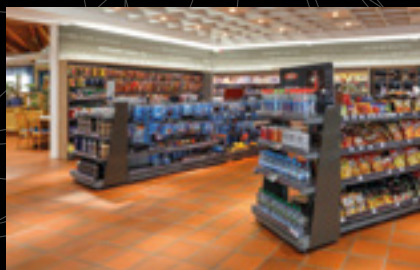


aby oslovil zákaznickou linku se svou připomínkou nebo podnětem. Slouží to také jako vodítko v případě hlášení poruchy na zmíněném stroji. Operátoři mohou následně rychle a spolehlivě řešit právě onen zmíněný stroj. Poruchu pak konzultuje zkušený technik po telefonu s provozovatelem a často se jim podaří závadu opravit na dálku. Ve většině případů totiž jednodušší závady plynou ze špatné denní údržby nebo z důvodu zaseknuté mince v mincovníku. V případech složitějších závad si podle vzdálenosti, kde je stroj umístěn, operační pracovník vytipuje nejbližšího technika, předá mu přibližný popis závady a on vyjede buď ihned, nebo nejpozději do 48 hodin od nahlášení závady na zařízení.

Nesmíme zapomínat také na prevenci ze strany dodavatele strojů, aby kontrolovali další

důležité informace, které jsou součástí informačního systému pro zákazníka v podobě stále se zdokonalujících etiket, které jsou umístěné na příslušných místech z čela stroje v podobě přesného návodu, jak si dobře nápoj připravit, možnost posoudit, zda uvedené alergeny nejsou pro zákazníka nijak nebezpečné, s informacemi o vrácených penězích, informacemi o možnosti volby přidat, nebo ubrat množství cukru, zda si připravit nápoj do vlastního oblíbeného hrnečku, nebo zvolit papírový kelímek a možnost si oškrábat minci, která propadává, o elegantní škrabátko. Vše tak funguje k trvalé spokojenosti našich zákazníků, kteří si dnes cestování bez kávy nedokážou představit.

■ AUTOR: Iva Hanzlová
PR Dallmayr



MBG[®]
... for your store

VYBAVENÍ INTERIÉRŮ PRODEJEN

www.mbg.cz

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

PETROL
PARTNER



SEZONNÍ ZÁKAZNÍČI

Pravá motorkářská sezona na každé pumpě začíná ve chvíli, kdy se tam brzy na jaře, jen co sleze sníh a asfalt se sluncem trochu ohřeje, objeví první motorkáři. Nejdříve trochu nesměle, ale týden od týdne častěji a ve větším počtu. Motorkáři patří vesměs k vítaným zákazníkům. Chce to jen respektovat jejich určitá specifika. Je to sorta lidí, kteří jsou družní, přijíždějí po celých skupinách a v tu chvíli se veškeré dění na pumpě točí většinou kolem nich.

Pumpa místem srazu i startu

Začátek sezony se pozná i pořádáním zahajovacích jízd, účastí na okruzích v Brně či Mostě, kde probíhají značkové okruhové dny, motosrazy na atraktivních místech, testování novinek apod. Tam všude je na okolních pumpách možné zaznamenat větší pohyb motorkářů, protože jde vesměs také o místa startu a srazu k společnému výjezdu do cíle. Vrcholem motorkářské sezony letošního roku bylo desáté Grand Prix mistrovství světa silničních motocyklů, kdy všechny cesty vedly do Brna. Své by mohl vyprávět posílený personál čerpacích stanic na příjezdových trasách a rozhodně to byly hlavně pumpy na

D-1 od Prahy a zpět, ale stejně tak od německých, polských, slovenských a rakouských hranic. Zhruba desetinu návštěvníků GP tvořili milovníci motorek ze zahraničí, početně je samozřejmě motorkáři z Česka převyšovali.

Motorkářská sezona pokračuje pořádáním nepřeberného množství srazů a setkání. Jen na oblíbených webových stránkách Motorkari.cz jich je na srpen avizováno osmáctadesát! Cílem podobných setkání, z nichž mnohé se tradičně opakují po řadu let, je především dobrá zábava, vystoupení různých kapel, country, ale i předávání zkušeností, miniburza, dobročinnost apod. Některé akce se s železnou pravidelností konají na stejném místě, další se naopak každým

rokem přesouvají jinam. Jako příklad jsme si z nabídky vybrali akci s názvem Drag Star Legend 2019. Tentokrát proběhne poslední srpnový víkend v Mimoni a cestu si sem naplánovalo už v polovině srpna na sto majitelů Dragstarů od 125 ccm po neuvěřitelnou jedenáctistovku. Pozvánka ale platí i pro jiné motorkáře a pořadatelé s přezdívkou Bimbo a Dixieland vzkazují, že „jde o to po roce se sejít, pokecat, zkontrolovat šroubky, udělat společnou kratší vyjíždku i s občerstvením.“

Splněné sny velkých kluků

Podle agenturních zpráv v ČR působí na dvě desítky motorkářských klubů označova-

NEJLÉPE CHUTNÁ POMALU

od roku 1905



→ ných zkratkou MC (motorcycle club). Vlivem různých akcí a přifouknuté publicity jsou nejznámější Hells Angels, kteří ve světě i u nás mají největší slovo. V Česku existují čtyři pobočky Hells Angels: (HA) Praha, HA Nomads (Karlovy Vary), HA Ostrava a HA Zlín. Je také jediným z velké světové pětky (vedle Hells Angels do ní patří Bandidos, Mongols, Pagans či Outlaws) motorkářských gangů pocházejících z USA, který v tuzemsku aktivně působí.

Motorkářské kluby jsou uzavřený svět s vlastními pravidly. Jejich členové nosí na zádech nášivky se zkratkou MC a znakem a názvem klubu, tzv. barvy. Vedle toho se označují symbolem jednoho procenta, který odkazuje na dávný výrok Americké motocyklové asociace, že 99 procent motorkářů žije spořádaný život a dodržuje zákony. Na členství v MC klubu se čeká několik let. K dalším známým tuzemským MC klubům patří například Enola Gay, Full of energy, Pegas Gang, Fighting storks, Pit Bulls, Warriors, Vipers, Astacus nebo Wild Horde. Vedle toho v Česku fungují kluby motorkářů, které nejsou součástí MC scény a nesmí se tak označovat, dále motocyklové kluby členů bezpečnostních sborů nebo kluby příznivců určité značky. Mezi ty patří například Jawa Klub Praha fungující od roku 1961 nebo Harley Club Praha, který už oslavil 91 let, a je tak nejstarším fungujícím Harley-Davidson klubem na světě. Při loňských oslavách 115. výročí této americké značky motocyklů v Praze přijelo 60 000 řidičů motorek a dalších 50 000 návštěvníků! Výborně navštívená byla i obdobná letošní akce, z nichž nejeefektivnější jsou spanilé jízdy městy.



Co na to pumpaři?

„Jestli si někoho z motorkářů cením“, říká provozní jediné čerpací stanice na území

Šumavského národního parku pan Vlastimil Petráš, „pak to jsou harleyáři.“ Ti jsou jiní, je z nich cítit nejen síla jejich strojů, ale i jejich

vlastní energie, kterou rozhodně nezneužívají. Jsou to nejslušnější zákazníci ze všech motorkářů. V klidu si objednávají, když nestačí místo uvnitř, posedí venku, mají čas. Neviděl jsem je spěchat, jednají s rozmyslem. Platí bez problémů hotově i kartou. Zájem je o kuřivo, tabák, nealko nápoje, energo drinky, cukrovinky, z non foodu například o pláštěnky, drobnosti, jako jsou místní mapy, suvenýry, a také o dobře fungující kompresor se spolehlivým manometrem. Stroje mívají v pořádku, žádné oleje, leštěnky, jen palivo. Někoho možná splete jejich drsný vzhled, kérky, holé lebky nebo naopak vousáči a vlasatci. Když vypijí kafe, nealko pivo, krátce se poradí nad další trasou a s elegancí svých strojů mizí na obzoru, je to pro mě vždycky trochu mimořádné setkání.“

K zajímavým zákazníkům při tankování a pauzách patří historické motocykly, dnes již veteráni – zejména Čezety, Jawy, Manety



a mopedy. Občas se objevují i zahraniční veteráni a jejich jezdci ve stylovém dobovém oblečení. To se někdy odehrává za většího pozdvižení od ostatních přihlížejících motoristů a turistů. „Byli jsme tu svědky i průběžných oprav a úprav doslova na koleni,“ vzpomíná obsluha OMV u obchodního centra v Domoradické ulici v Českém Krumlově. „Nečekaně u nás kvůli drobné poruše jednoho z motorkářů přistálo nějakých pětadvacet soukmenovců a nechali tu slušnou útratu.“

V Robin Oilu ve Strakonici mají s motorkáři zkušenosti hlavně s úpravou samotných řidičů. V permanenci je během léta nová toaleta a sprcha. Pauza se tak protáhne i na větší občerstvení. Nejlépe jsou na tom čerpací stanice, kde jim motorkáři předem oznámí, že si stanici vybrali jako místo svého startu nebo plánované pauzy. Je tak možné připravit i nárazové občerstvení a posezení pro více lidí. Potvrdili nám to opět zaměstnanci z Robin Oilu v Malé Chuchli při výjezdu z Prahy a obsluha ČS VS Petrol v Davli. Výhodou bývají předzahrádky, prostor pro grilování či další, alespoň částečně oddělené místnosti, kde může být usazena uzavřená společnost motorkářů. Některé srazy bývají hlučnější, ale nestává se, že by docházelo



k rušení ostatních zákazníků nějakými výstupy či zbytečným túrováním motorek.

Motorkáři jsou sice uzavřená společnost, ale navzájem o sobě dobře vědí a prostřednictvím moderních komunikačních sítí rychle šíří i často nepříjemné informace právě o provozu a dění na pumpách. Například kde mají nekvalitní benzín, kde protivnou

obsahu, nedobytné záchody a sprchy, kde šidí, kam je lepší nejezdit. Naštěstí dokážou i pochválit místa, kde je všechno v pořádku a kam se rádi vracejí.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Petr Žák a Jiří Kaloč



**VYHRAJ
s MONSTER ENERGY
MOTORKU YAMAHA,
PŘILBY, TRIČKA nebo KŠILTOVKY**

**KUP 1x MONSTER ENERGY
A ZAREGISTRUJ ÚČTENKU NA
WWW.MONSTERSOUTEZ.CZ/MOL**
SOUTĚŽ TRVÁ 1.7.-31.8.2019.
Úplná pravidla najdeš na webových stránkách.



**MONSTER ENERGY
MOTO GP**

NA MOTORCE PO ROUTE 66



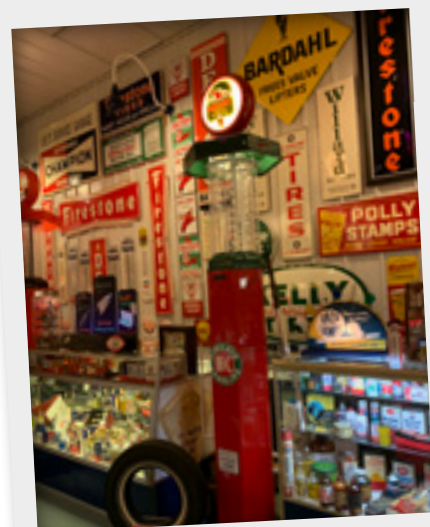
Route 66 je jednou z nejvyhledávanějších cest motorkářů po celém světě. Říkají jí Matka cest, Cesta slávy, Hlavní třída Ameriky nebo prostě nejslavnější dálnice na světě. Původní trasa měřila téměř čtyři tisíce kilometrů, vedla z Chicaga do Los Angeles a protínala osm amerických států a tři časová pásma. Letos tuto cestu v rámci dovolené absolvovali naši kolegové z branže. A protože jsme časopisem o čerpacích stanicích, budou se jejich postřehy týkat tankování paliva a zajímavostech kolem toho.

Na trase od té doby zůstalo obrovské množství hotelů, motelů, restaurací, muzeí a samozřejmě také čerpacích stanic v původním designu, které skvělé zážitky z neobyčejné přírody umocňují. Cestou pak narazíte nejen na staré benzinové pumpy či opuštěné motely, ale setkáte se i s místními, kteří vás rádi uvítají ve svých přeplněných krámcích s nejrůznějšími suvenýry. Pokud se na Route 66 také chystáte nebo jedete kamkoli do USA, mohou se vám tyto informace hodit.

Čerpací stanice jsou většinou na okrajích měst u supermarketů, dálniční čerpací stanice

bývají umístěny stranou od dálnic a bývá zde dostatek místa pro parkování trucků. Tyto čerpací stanice mívají obrovské poutače se zobrazením ceny dvou základních produktů.

Samotné tankování je od našeho systému odlišné. Platí se vždy předem, přičemž každý stojan je vybaven platebním terminálem. S evropskými kartami zde můžete mít problém. Stojany umí rozlišit kreditní a debetní karty a vyžadují zadání PSČ (ZIP code). Pokud stojan kartu neakceptuje, můžete kartou zaplatit u obsluhy. Ta samozřejmě bere i hotovost. Vždy zaplatíte více, než natankujete, nevyčer-



Soukromé muzeum Just off Route 66 v Jolietu ve státě Illinois.

paný zbytek obsluha vrátí buď hotově, nebo na kartu.

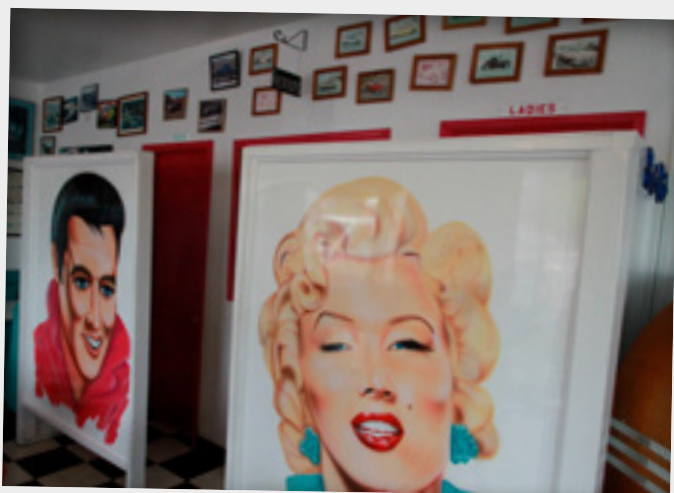
K dispozici bývají tři druhy benzinů a nafta. Benziny mají oktanové číslo 87, 89, popřípadě 91–93. V USA se oktanové číslo stanovuje jinou metodou, takže tyto hodnoty neodpovídají našemu oktanovému číslu. Nejlepší benzin tankují hlavně auta s přívěsy. Stojany však mívají pouze dvě hadice – pro naftu a pro benzin. Druh benzínu se tedy musí dopředu navolit.



Zrekonstruovaná restaurace Mr. D's v Kingmanu v Arizoně, součástí je také malá sbírka automobilů.



Nádherně zrestaurovaná historická čerpací stanice Garyho Turnera již neslouží k tankování pohonných hmot, ale jako malé soukromé muzeum a prodejna suvenýrů.



Vstup na toalety v restauraci Mr. D's v Kingmanu v Arizoně.



Čerpací stanice, restaurace a motel Roy's Cafe na odlehlém místě R66 v Mojavské poušti v Kalifornii.

Výdejní pistole nemívají regulaci průtoku, mají tedy jen dvě polohy, teče a neteče. Tankování do motorek je proto dost obtížné, pokud je nádrž již skoro plná, dochází vlivem vysokého průtoku k vystrikovávání benzínu mimo nádrž.

Ceny PHM se velmi liší, podle státu, podle umístění čerpačky, podle roční doby atd. Rozdíl může být dvojnásobný. U stojanů se neřeší směr příjezdu, auta i motorky se postaví podle toho, z jakého směru přijedou nebo jak mají umístěnou nádrž.

Většinou nechybí shop, který je vždy zcela naplněn zbožím. Každé volné místo je využito. Prostoru mezi regály je mnohem méně než u nás. Některé čerpací stanice nabízejí tolik zboží, že vypadají jako menší supermarket. Nikdy nechybí především bohatá nabídka chlazeného piva.

Café pult je rovněž velmi bohatý, kávu si však připravíte sami. V nabídce je mnoho druhů a velikostí kávy. K dispozici bývá i studená a horká voda. Káva se na rozdíl od benzínu vždy platí až poté, co si ji vyrobíte. Občerstvení je podobné jako u nás. V nabídce

je většinou hotdog, bagety apod. U větších čerpaček nechybí samostatné provozovny rychlého občerstvení. Základem nabídky většinou bývá hamburger.

Sociální zařízení, respektive jeho úroveň, čistota a z toho pramenící použitelnost bývá na různé úrovni. Ale to je stejné jako u nás. Nikde jsme se nesetkali s tím, že by se použití WC muselo platit. Často však narazíte na jedinou toaletu, která je určena jak pro dámy, tak pro pány.

■ AUTOR: Miloslav Šedivý
FOTO: autor



ZAMĚŠTNÁVÁNÍ BRIGÁDNIKŮ

Spousta provozovatelů čerpacích stanic nabízí nejen v létě, ale i během celého roku možnost přivýdělku formou brigád. Tyto formy přivýdělku jsou zajímavé především pro studenty, důchodce a rodiče s malými dětmi. Nejčastěji jsou brigády uzavírány jako dohody o provedení práce nebo dohody o pracovní činnosti. Podívejme se na výhodnost obou forem zaměstnání z hlediska zdanění a zdravotního a sociálního zabezpečení. Která forma zaměstnání je pro provozovatele čerpacích stanic a pro brigádníky výhodnější?

Dohoda o provedení práce

Pomocí dohody o provedení práce si provozovatel čerpací stanice může zajistit některé činnosti jednorázového charakteru a s brigádníkem je možné tuto dohodu uzavřít až na 300 hodin ročně. Horní výše odměny sice není nijak omezená, ale sociální a zdravotní pojištění zaměstnanec ani zaměstnavatel neplatí pouze z odměny do 10 tisíc Kč hrubého za měsíc. Takové příjmy může zaměstnanec mít i od vícero zaměstnavatelů. Pokud by odměna byla vyšší než 10 tisíc Kč měsíčně, odvádí se z celé této odměny zdravotní i sociální

pojištění tak jako u běžného pracovního poměru. Zároveň je zaměstnavatel povinen podat přihlášku k pojištění zpětně za měsíc, ve kterém vznikla účast na pojiště-

ní. Pokud by zaměstnanec sepsal s jedním zaměstnavatelem více dohod současně, odměny se pro tyto účely sčítají.

Dohoda o pracovní činnosti

Dohody o pracovní činnosti je vhodné uzavírat, pokud předpokládaný rozsah bude vyšší než 300 hodin za rok a zároveň lze tyto dohody uzavřít maximálně v rozsahu poloviny stanovené týdenní pracovní doby. Z pohledu pojistného na zdravotní a sociální pojištění se však dohoda o pracovní činnosti jeví méně výhodná. Dohoda o pracovní činnosti totiž zakládá účast na nemocenském a na sociálním pojištění, pokud hrubý měsíční výdělek přesáhne částku 2.999 Kč.

TABULKA 1: Odvody u dohod o provedení práce

	Prohlášení poplatníka k dani	Příjem do 10 tis. Kč/měsíc (vč.)	Příjem nad 10 tis. Kč/měsíc
Zdanění	Podepsané Prohlášení	Platba zálohové daně	Platba zálohové daně
	Nepodepsané Prohlášení	Platba srážkové daně	Platba zálohové daně
Sociální pojištění		Bez sociálního pojištění	Platba sociálního pojištění – zaměstnanec i zaměstnavatel
Zdravotní pojištění		Bez zdravotního pojištění	Platba sociálního pojištění – zaměstnanec i zaměstnavatel

Jak na zdanění odměn

Příjmy plynoucí z obou dohod se zdaňují srážkovou nebo zálohovou daní. Pokud brigádník u svého zaměstnavatele podepsal Prohlášení poplatníka k dani, jsou příjmy zdaněny vždy zálohovou daní, výše odměny není pro tyto účely rozhodující. Výhodné je to, že u nižších odměn nevznikne žádná daň z příjmu, protože ji pokryje základní sleva na poplatníka nebo další případné slevy, například na studenta. Zálohové dani dále bude podléhat příjem plynoucí z dohody o provedení práce, jehož výše bude více než 10 tis. Kč za měsíc i v případě, že brigádník Prohlášení poplatníka k dani nepodepíše. Pro dohodu o pracovní činnosti činí od 1. 5. 2019 tento limit 3 tis. Kč. Pokud nebylo podepsáno Prohlášení poplatníka k dani a odměny nepřesáhly tyto stanovené měsíční limity, podléhají tyto příjmy srážkové dani. Zálohová i srážková daň činí 15 %. Zaměstnanec má však možnost odvedenou srážkovou daň uvést ve svém daňovém přiznání a je možné tuto sraženou daň získat zpět. Podání přiznání lze rozhodně doporučit tehdy, pokud zaměstnání trvalo jen po

TABULKA 2: Odvody u dohod o pracovní činnosti			
	Prohlášení poplatníka k dani	Příjem do 3 tis. Kč/měsíc	Příjem nad 3 tis. Kč/měsíc
Zdanění	Podepsané Prohlášení	Platba zálohové daně (vč.)	Platba zálohové daně
	Nepodepsané Prohlášení	Platba srážkové daně (vč.)	Platba zálohové daně
Sociální pojištění		Bez sociálního pojištění (2 999)	Platba sociálního pojištění – zaměstnanec i zaměstnavatel
Zdravotní pojištění		Bez zdravotního pojištění (2 999)	Platba sociálního pojištění – zaměstnanec i zaměstnavatel

část roku, a tudíž nebyla uplatněna sleva na poplatníka v celé roční výši 24.840 Kč. V takové situaci vznikne přeplatek, který bude poplatníkovi při splnění podmínek správcem daně vyplacen. Po skončení roku si pro tyto účely zaměstnanec od zaměstnavatele vyžádá Potvrzení o zdanitelných příjmech.

Jak to správně sepsat

Podmínky pro uzavření dohody o provedení práce i dohody o pracovní činnosti jsou vymezeny v zákoníku práce a musí mít písemnou formu. Na webových stránkách mujpersonal.cz naleznete mimo jiné i různé vzory dohod o provedení práce

i dohod o pracovní činnosti. Jsou zde k dispozici i různé varianty těchto dohod, ve kterých jsou sjednávána další dobrovolná ustanovení, například nárok na cestovné náhrady. Přístup na mujpersonal.cz je pro klienty využívající systém edtas, který je určený pro čerpací stanice, bezplatný.

■ AUTOR: Martina Salacká

Autorka pracuje jako daňová poradkyně, metodička a interní auditorka v daňově poradenské a účetní společnosti KODAP, s. r. o., se zaměřením na obor čerpacích stanic.

KODAP
eurodata

MONTI

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

MONTI - SOFTWARE PRO ZÁSBOVÁNÍ STANIC PHM

Velký Třesk na poli plánování dopravy se stává realitou
Vše co si můžete od moderního systému přát

- sofistikovaná predikce vyschnutí
- návrh plnění a trasy zcela automatický, nebo ruční s výpočtem efektivity a modelováním
- přehledná interaktivní dispečerská plachta
- volitelný koeficient výpočtu efektivity s prioritou času, množství hmoty nebo nákladů na dopravu

- agenda řidičů a vozidel s plánováním odstávek, dovolených a servisních zásahů

www.monti.cz



PETROL
PARTNER

NOVINKA



Nižší ekologická zátěž, úspora provozních nákladů, úlevy na daních či parkování zdarma. To jsou některé důvody, které vedou firmy, státní instituce a jednotlivce k pořízení vozidel s alternativním pohonem. V posledních letech roste počet vozidel poháněných například stlačeným zemním plynem či elektřinou. V městské hromadné dopravě může být brzy užitečným i biometan, který je možné vyrábět z odpadních čistírenských kalů.

Nižší ekologická zátěž, úspora provozních nákladů, úlevy na daních či parkování zdarma. To jsou některé důvody, které vedou firmy, státní instituce a jednotlivce k pořízení vozidel s alternativním pohonem. V posledních letech roste počet vozidel poháněných například stlačeným zemním plynem či elektřinou. V městské hromadné dopravě může být brzy užitečným i biometan, který je možné vyrábět z odpadních čistírenských kalů.

I když na českých silnicích stále převažují vozidla poháněná benzinem a naftou, rok od roku roste zastoupení vozidel s alternativním pohonem. Výhody stlačeného zemního plynu (CNG), elektřiny nebo dokonce biometanu

objevuje stále více provozovatelů vozidel. Alternativní paliva dnes nachází uplatnění nejen u osobních automobilů, ale také užitkových vozidel, motocyklů či autobusů. „Využití alternativních paliv je již několik let velkým tématem. Firmy, státní instituce i jednotlivci hledají způsoby, jak alternativní zdroje co nejefektivněji získávat a také je využívat, a to nejen v dopravě. Pro společnost E.ON je čistá mobilita jednou z hlavních oblastí, kterou podporujeme a snažíme se rozvíjet,“ uvádí Vladimíra Glaserová, manažerka ekologické soutěže E.ON Energy Globe, která každoročně oceňuje zajímavé projekty přispívající k trvalé udržitelnosti a ochraně přírody.

Autobus na biometan z čistíčky odpadních vod

Vstupní surovinou pro palivo budoucnosti může být například odpad, který dnes často končí bez dalšího využití na skládkách, a zatěžuje tak naši planetu. Jedním z takových odpadů jsou čistírenské kaly, které ve velkém vznikají při čištění odpadních vod. V letošním ročníku soutěže E.ON Energy Globe odborníci z Institutu cirkulární ekonomiky představili komplexní technologický řetězec zpracování tohoto bioodpadu na biometan. „Náš projekt lze snadno rozšiřovat, a pokud bychom využili všechny možnosti tohoto řešení, dokážeme

dále zužitkovat velké množství bioodpadu z čistíren odpadních vod,” doplňuje Petr Novotný, projektový manažer Institutu cirkulární ekonomiky.

Biometan je možné využít například k pohonu autobusů, což si autoři projektu ověřili v ostrém provozu. Do brněnských ulic vyslali testovací autobus městské hromadné dopravy poháněný biometanem, který byl vyroben z čistírenských kalů. Linkový autobus najezdil během testu téměř 5 000 kilometrů a spotřeboval 1 660 kilogramů biometanu. Součástí projektu je i plnicí stanice s jednotkou na membránové čištění bioplynu od české inovační a výzkumné společnosti. Plnicí stanice díky tomu poskytuje biometan v kvalitě běžného zemního plynu.

Zájem o zemní plyn jako automobilové palivo roste

V současné době již mohou čeští motoristé běžně využívat jako palivo do svého automobilu stlačený zemní plyn (CNG). Jedná se o významnou ekologickou alternativu k běžně používaným fosilním palivům. Podle statistik Českého plynárenského svazu jezdí po českých silnicích více než 23 tisíc vozidel na

Soutěž E.ON ENERGY GLOBE

Cílem soutěže E.ON Energy Globe je ocenit projekty a nápady, které pomáhají šetřit přírodu a energie. Jejím prostřednictvím se zviditelňují takové projekty, které si zaslouží publicitu za svůj inovativní přístup k úsporám energií a ochraně životního prostředí a mohou tak sloužit jako inspirace pro ostatní. Češi přihlásili za 11 let trvání soutěže celkem 2 660 projektů, jen letos jich bylo 273.

stlačený zemní plyn, z toho je 1370 autobusů, což je v porovnání s rokem 2017 o 26 procent více. Využívání stlačeného zemního plynu má pozitivní ekologický dopad, v porovnání s dieselem produkuje o více než 90 procent méně emisí oxidu dusíku a oproti benzínovým motorům o téměř čtvrtinu méně oxidu uhličitého. „Náklady na ujetý kilometr zhruba 1 Kč a pořizovací cena CNG automobilů srovnatelná s vozy na klasický pohon dělají z CNG jeden z nejdostupnějších alternativních pohonů,” vypočítává Lenka Kovačková, výkonná ředitelka ČPS. Automobily na alternativní paliva se stávají také běžnou součástí vozo-

vých parků velkých i menších firem. Kromě nízkých provozních nákladů ušetří firmy s alternativními vozy také na poplatcích, protože jsou osvobozeny například od silniční daně.

Elektromobilitu v Česku táhnou velké firmy

Ve flotilách českých firem získávají své místo také elektromobily, které střídají vozy se spalovacím motorem. Pokud se pro ekologický přístup v dopravě rozhodnou, pořizují i několik elektroaut najednou a investují i do vlastních dobíjecích stanic. „Do nákupu elektromobilů se pouští hlavně větší podniky a koncerny, potom majitelé menších firem, kteří se pro elektromobilitu nadchli. Pro některé společnosti jsou vozy na elektřinu otázkou prestiže nebo jimi potvrzují svůj postoj vůči životnímu prostředí,” konstatuje Martin Klíma ze společnosti E.ON. Impulsy vycházející ze soukromého sektoru mohou podpořit i budování veřejných sítí pro dobíjení vozů. Stát investory motivuje dotacemi, jež směřuje hlavně do výstavby infrastruktury.

■ AUTOR: PR E.ON
FOTO: archiv



CHVÍLI ČISTĚ ELEKTRICKY

Japonské SUV Mitsubishi Outlander je ve své třetí generaci na trhu již sedmým rokem. Kromě modelů s čistě spalovacími motory má od roku 2013 v nabídce také plug-in hybrid, jehož pohonná jednotka kombinuje pohon na benzin a elektřinu a zároveň lze jeho baterii dobýt z vnějšího zdroje.



Za svou dlouhou kariéru se Outlander PHEV stal nejprodávanějším hybridem s nabíjecí baterií na světě, do února 2019 se prodalo těchto SUV jen na evropském trhu přes 126 tisíc. Loni japonská automobilka přivezla do Ženevy jeho radikálně modernizovanou verzi, která se koncem roku začala prodávat také na českém trhu.

Tři motory

Mitsubishi Outlander PHEV se vedle zážehového čtyřválcového spoléhá na dvojici elektromotorů, z nichž jeden pohání přední a druhý zadní nápravu. Elektromotory dosahují výkonu 60 a 70 kW. Elektrickou energii čerpají z akumulátorů s kapacitou 13,8 kWh, které jsou uloženy pod zavazadlovým prostorem. Konvenční zážehový motor zastupuje atmosféricky plněný čtyřválec 2,4 litru o výkonu 99 kW, který pracuje v tzv. Atkinsonově cyklu. To znamená, že má delší expanzi než kompresi. A to umožňuje dosáhnout vyšší termodynamické účinnosti než u klasického Ottoho cyklu. Čtyřválec pak zároveň pro-

střednictvím generátoru dobývá akumulátor nebo přímo pohání přední kola.

Výkon přenáší na kola jednostupňová převodovka s fixním převodem. Výrazný zvuk zpod kapoty do interiéru doléhá pouze v případech, kdy převodovka vyžene benzinový motor do vyšších otáček. Celkový systémový výkon soustavy dosahuje hodnoty 164 kW. Hybrid od Mitsubishi dokáže akcelarovat z klidu na 100 km/h za 10,5 s, nejvyšší rychlost je 170 km/h. Výrobce s modernizací vylepšil zavěšení náprav a zvýšil tuhost karoserie. Díky tomu je jízda v hybridu příjemnější. Stejně se snížila i hlučnost motoru.

30 elektrických kilometrů

Výrobce tvrdí, že podle cyklu NEDC je kombinovaná spotřeba 1,8 litru na 100 km, což je ovšem trochu zavádějící. Pokud budete Outlander používat pouze na krátké vzdálenosti, může být spotřeba benzínu dokonce nulová. Na plně nabitý akumulátor ale ujedete „bezemisně“ pouze okolo 30 km. Pak je samozřejmě třeba akumulátor nabít. Při po-

užití rychlonabíječky (systém ChaDeMo) by nabití na 80 procent kapacity mělo trvat asi 25 minut, z domácí desetiampérové zásuvky na 100 procent kapacity 5,5 hodiny.

Jezdit s hybridním Outlanderem je samozřejmě možné i bez dobíjení, ale tím se ztrácí kouzlo celého pohonného ústrojí. Jakmile se baterie vybita a nelze aktivovat čistě elektrický pohon, spotřeba rychle roste k desetilitrové hranici, a pokud se budete přesouvat někam dále, budete muset se 45litrovou nádrží tankovat každých 400 km. Na dlouhé cestování se proto Outlander příliš nehodí, díky komplikovanému pohonu a objemné baterii ostatně váží bezmála dvě tuny.

Jaký pohon zvolit?

Jestli vás nebaví neustále řešit, která energie zrovna pohání váš automobil, snaží se Outlander sám optimalizovat spotřebu dostupných energií. Pokud je k dispozici elektřina, využívá ji naplno a spalovací motor se nastartuje, až když je třeba dodat bateriím energii nebo přímo pohánět přední kola. Spotřebu elektrické energie lze naopak eliminovat, pokud dopředu víte, že ji budete v cílovém místě cesty potřebovat ať už k pohonu automobilu při vjezdu do bezemisní zóny, nebo k dobíjení externích zařízení. K tomu účelu má Outlander zásuvku na 230 V před zadními sedadly i v zavazadlovém prostoru.

Jako správné SUV nabízí Outlander PHEV samozřejmě systém pohonu všech kol, který nese tradiční označení S-AWC (Super-All Wheel Control). Přední a zadní náprava však nejsou mechanicky propojeny, k pohonu zadních kol se využívá silnější elektromotor a elektronika následně nastavuje jeho výkon tak, aby se optimalizoval přes točivý moment na jednotlivá kola. Systém S-AWC může pracovat buď v režimu Sport, kdy pomáhá k lepšímu přenosu točivého momentu na kola při rychlém průjezdu zatáčkou na silnici, nebo

Snow, kdy zlepšuje trakci a přilnavost kol na kluzkém povrchu.

Pouze v pětimístné verzi

Zatímco standardní Outlander může mít i sedmimístný interiér, hybrid si musí vystačit s pěti místy k sezení. I když je palubní deska mnohokrát vylepšovaná, dobu svého vzniku neskryje. Ergonomie ovládacích prvků a přehlednost kontrolních přístrojů je však více než dobrá. Jak je u hybridu zvykem, přístrojovému panelu chybí otáčkoměr, který nahradil ukazatel využívání energie. V interiéru zaujme zvláštní tvar voliče rychlostí jednostupňové převodovky, který funguje jako joystick.

Sedadla jsou pohodlná a poskytnou dostatek prostoru i rozměrnějším postavám. Problém s prostorem není ani na zadních sedadlech. Elektrické otevírání zavazadlového prostoru je docela pomalé. Jeho objem 463 litru je spíše průměrný, část zavazadelníku navíc zabírá subwoofer.

Ekologie za milion

Cena úplně lidová není. Zatímco základní model Outlanderu s dvoulitrovým benzínovým motorem (110 kW) přijde na 554 900 Kč, nejlevnější PHEV ve výbavě Intense+ stojí bezmála 1,1 milionu. U lépe vybavené verze Instyle zaplatíte navíc ještě 80 tisíc korun. Výbava je ovšem bezchybná včetně jízdních asistentů, špičkové audiosoustavy a koženého čalounění. Kdo chce využívat potenciál hybridního Outlanderu naplno, potřebuje garáž nebo alespoň stání v areálu vlastního domu. Když budete automobil denně



nabíjet a nenajedete více než 35 kilometrů, nemusíte tankovat benzin celou věčnost a s registrační značkou elektrického automobilu (EL) navíc můžete zdarma parkovat na pražských „modrých“ zónách, což rozhodně není k zahoezení.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



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.petro.media.cz

Ředitelka společnosti:
Gabriela Plátílová (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:
Kateřina Kočová (kocova@petrolmedia.cz)

Korektura:
Jan Heller

Grafické zpracování:
David Hodýc, 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.)
Iva Hanzlová
Spolupracovník redakce
Boris Tomčiak
Finlord
Ing. Tomáš Novák
Ekobena

PETROL

PARTNER

Gold



AutoMax



e-on



Christ

KODAP
eurodata

kofola



SHERON

TATSUNO

uniCODE
SYSTEMS



WashTec

Bronze



italmec.

iWash
complete wash systems



MONTI



your
SYSTEM



**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>.





MOL DYNAMIC **MOTOROVÉ OLEJE** **OCHRANA MOTORŮ** **S DOPORUČENÍM VÝROBCŮ AUT**

Audi, BMW, Chevrolet, Citroën, Fiat, Ford,
Mercedes, Opel, Peugeot, Renault, Seat,
Škoda, Volkswagen.

