

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 2/2020

TÉMA
**Ženy na
čerpací
stanici
v době
pandemie
koronaviru**

INTERVIEW

Helena Hostková

MYTÍ

Wash&Go Varnsdorf





V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec



VÁŽENÍ ČTENÁŘI,

tento editorial vzniká v den, kdy se ceny ropy na světových trzích dostaly do záporných hodnot. Obchodování na burzách 20. dubna vyústilo v propad severoamerické ropy WTI, která zakončila den na hodnotě -37 dolarů za barel. Způsobilo to samozřejmě naplnění skladovacích kapacit v určitých lokalitách, takže prodávající, který už nemá vytěženou surovinu kam dávat, je nucen platit kupujícímu za každý odebraný barel. Černé zlato je již léta barometrem světové ekonomiky, obrovský pokles cen doprovázel i finanční krizi na konci první dekády třetího tisíciletí, nicméně tak velký propad v historii ještě nenastal. Ekonomové mluví o největší ropné krizi v historii a jejím důvodem je samozřejmě světová pandemie koronaviru, která zastavila fungování světa tak, jak jsme jej dosud znali.

Coronavir ovlivnil všechno kolem nás a zvláště na ekonomické ukazatele má zdrcující dopad. Se zavřenými obchody, službami a továrnami klesla nabídka, s hysterií a strachem vyvolaných u lidí po celém světě však stejně razantně klesla i poptávka. Na jednu stranu se nesmí nikam cestovat, na druhou stranu o to mnozí ani nestojí. Osobní automobil se spalovacím motorem už není nepřítelem čísla jedna, opět jsou preferovány prostředky individuální dopravy a přitom se vzduch pročistil. Šlo to i bez elektromobilů, protože lidí, kteří někdy často i zbytečně nebo z pouhého rozmaru cestují, dramaticky ubylo.

Radost však z toho nemají provozovatelé čerpacích stanic, kteří sice jako jiní podnikatelé nemuseli své provozovny zavřít, ale přišli o zákazníky a současně také o tržby a zisk. Někteří už museli kvůli minimální poptávce své provozovny zavřít, jiní živoří a čekají, kdy skončí ekonomické restrikce a život se navrátí do normálních kolejí.

I my jsme museli učinit určitá omezení. Chápeme, že podnikatelé dnes mají jiné potřeby, než je reklama v médiích, chápeme, že leckdy jde o přežití firmy a jejich zaměstnanců, dokážeme se vcítit do pozice lidí, kteří ze dne na den přestali kvůli vyšším zájmům vydělávat na živobytí. Proto bychom při této příležitosti chtěli poděkovat vám, našim partnerům, kteří jste ani v těchto těžkých dobách neztratili spolupráci s naším časopisem, neboť my se bez vaší podpory neobejdeme.

Druhé číslo PETROL magazínu mělo být věnováno ženám, které se dnes v našem oboru věnují nejrůznějším činnostem. To se nakonec podařilo i proto, že jsme většinu reportáží uskutečnili ještě před vyhlášením nouzového stavu. I když je petrolejařina stále brána jako mužská záležitost, ženy na mnoha místech tento obor zcela ovládly. Jen si vzpomeňte, kdy vás na čerpací stanici naposledy obsluhoval muž. Nutno pak dodat, že nejen zdravotníci a záchranáři jsou v době pandemie v první linii. Stejně lze hovořit o pokladnách v supermarketech nebo zrovna o obsluze čerpacích stanic. A tyto ženy si proto rovněž zaslouží naše poděkování.

■ Jiří Kaloč a Gabriela Platilová



*Reklamní prvky čerpacích stanic
since 1992*

*cenové ukazatele, světelná loga, atiky,
světelné LED linky, pylony,
naváděcí prvky, světelné boxy, atd.*



**DESIGNED
BY
GEMA**

www.gema.cz



18



30



36



40



68

Editorial

Aktuality

- 4 Hospodářský výsledek Čepra dosáhl vloni 1,554 miliardy Kč
Dávejte pozor na přepravejce dezinfekce Anti-Covid
Unipetrol dokončil hlavní část investice do nové polyetylenové jednotky
- 5 Dispečink Mero byl izolován od okolí
- 6 Veletrh Uniti Expo 2020 je přesunut na 9. až 11. února 2021
Unipetrol chce recyklovat plasty – postaví novou pyrolyzní jednotku
České firmy vyrábějí dezinfekční prostředky na ruce

Trh, ropa, produkty

- 8 Trh utrpěl hned dva šoky
- 13 Tlak par „plovoucím“ rozpětím hodnot
- 26 Nesplněné cíle?

Téma

- 10 Coronavirus versus automobilky: Kdo bude další obětí?
- 28 Unipetrol pomáhá potřebným
- 30 Virus tvrdě zasáhl i do prodeje pohonných hmot
- 34 Hygiena, odstup a dezinfekce
- 36 Co bude dál...?
- 38 Dezinfekce
- 48 Místo autokosmetiky dezinfekce

Interview

- 14 Helena Hostková – Současná krize bude mít dopad na celý svět

Čerpací stanice měsíce

- 18 Benzina – Jako ze škatulky
- 22 AN oil – Ve stínu Temelína

Retro

- 40 Jak to všechno začalo

Mytí a servis

- 42 Myčka na severu
- 46 Čistíme interiér vozu, konečně máme čas

Shop a gastro

- 50 Ženy zachrání nový svět
- 52 Lepší než nějaká medicína

Profil

- 54 Káva na sto způsobů

Poradenský servis

- 56 Co říká zákoník práce
- 58 Změny sazeb DPH se dotknou i čerpacích stanic
- 60 Nejen zisk, ale i povinnost

Rozhovor

- 62 Rakušané mají podobnou mentalitu jako my

Alternativa

- 64 Levná ropa podkopává poptávku po elektromobilech
- 66 Partnerská dobíječka udělá ze soukromé stanice veřejnou

Autosalon Petrol

- 68 Čtvrtý Etalon pro firmu i rodinu

Osobnost na čerpacích stanicích

- 70 Žiju benzinkový život

PETROL Partner



**VY VŠICHNI
NA ČERPAČÍCH STANICÍCH
MOL UDRŽUJETE ČESKOU
REPUBLIKU V POHYBU.
DĚKUJEME VÁM!**



DÁVEJTE POZOR NA PŘEPRODEJCE DEZINFEKCE ANTI-COVID

Společnost Čepro chce upozornit zákazníky, kteří v maloobchodní síti mají zájem o koupi dezinfekce Anti-Covid vydávanou pod logem Čepra, aby si důkladně zkontrolovali její původ. Čepro prodávalo či prodává dezinfekci pouze v originálních obalech 5 litrů, 25 litrů a 1000 litrů. „U zboží v obalech jiného objemu vydávaných za naši dezinfekci nemůžeme zaručit její kvalitu. Nedokážeme ovlivnit ani cenovou politiku těchto přeprodejců. V posledních dnech bohužel vnímáme podněty, že naše dezinfekce je přeprořádána či dále plněna do menších obalů a jde na trh pod naší značkou, a to často za ceny neodpovídající naší cenové politice,“ píše se v tiskové zprávě. Čepro v březnu během čtyř dnů připravilo výrobu dezinfekce Anti-Covid dle standardu Světové zdravotní organizace. Zásobovat začalo primárně státní instituce a zdravotnická zařízení, nicméně v uplynulých dnech odstartoval prodej i firmám a OSVČ. Na začátku dezinfekci stácelo do kanystrů 5 a 25 litrů, nyní již používá pouze IBC kontejnery o objemu 1000 litrů.



Společnost Čepro dosáhla v roce 2019 rekordního zisku před zdaněním ve výši 1,554 mld. Kč. Po zdanění zisk činí 1,256 mld. Kč. Konečnému výsledku šla v roce 2019 vstříc fungující ekonomika a vysoká spotřeba motorových paliv. „Vloni v únoru jsme spustili projekt nové cenotvorby ve velkoobchodě a program podpory čerpacích stanic EuroOil, což se pozitivně projevilo na našich obchodních výsledcích,“ specifikuje příčiny Jan Duspěva, generální ředitel Čepra. Na nárůst zisku oproti roku 2018 měla tedy pozitivní efekt obchodní činnost, kdy rostly prodeje i marže. Další podíl připadá na organizační změny uvnitř společnosti. „Před pěti lety jsme odstartovali procesy automatizace a digitalizace, máme nový proces údržby, jiné řízení cash-flow. Velmi si cením toho, že se nám během velmi krátké doby podařilo obnovit shořelé výdejní lávky v Loukově. Za to chci všem zaměstnancům poděkovat,“ doplňuje Duspěva. Pro rok 2020 počítá Čepro s dopady krize kolem koronaviru. „Zatím pracujeme s výhledem, že spotřeba paliv poklesne o pě-

tinu a přibrzdění ekonomiky bude trvat do konce května. V takovém případě odhadujeme, že náš hospodářský výsledek v roce 2020 klesne o cca 30 procent,“ uzavírá Duspěva. Nicméně i tak plánuje další investiční akce – v jednotkách kusů rozšířit síť čerpacích stanic EuroOil, zavést prodej kapaliny do oštríkovacích z tankovacích stojanů nebo spuštění zcela nového projektu v oblasti e-commerce. V aktuální situaci nouzového stavu je pro Čepro klíčové dostat své roli v udržení stability trhu pohonných hmot. Nadto již firma vyrobila přes 1,5 mil. litrů dezinfekce pro více než 700 subjektů státní správy, místní samosprávy i komerčních odběratelů. „Výroba dezinfekce vznikla na základě podpory MPO a MŽP, vyplývá z naší stabilizační role, kterou máme sice především v oblasti pohonných hmot, ale jsme připraveni státu pomoci v jakékoliv krizové situaci, pokud máme dostupné technologie i kapacitu. Výroba dezinfekce i v takovém extrémním množství nijak nelimituje naši schopnost zásobovat trh naftou, benzinem a dalšími palivy,“ přibližuje Duspěva.

UNIPETROL DOKONČIL HLAVNÍ ČÁST INVESTICE DO NOVÉ POLYETYLENOVÉ JEDNOTKY

Unipetrol dokončil hlavní část výstavby nové polyetylenové jednotky (PE3) a uvedl ji do oficiálního provozu. Zprovoznění největší petrochemické investice v historii České republiky a jednoho z nejmodernějších výrobních zařízení bude mít pozitivní dopad na rozvoj Unipetrolu i celé skupiny ORLEN, jejíž je Unipetrol součástí. Polyetylen má široké využití například v kosmetickém a stavebním průmyslu nebo ve výrobě chemických výrobků pro domácnosti. Do ostrého provozu byla uvedena zařízení vyrábějící přírodní polyetylen (tzv. Natural Line),

což umožňuje Unipetrolu využití plné výrobní kapacity k výrobě pokročilých typů přírodního polyetyleny. Provozní zkouška a převzetí výrobní části, kde vzniká černý polyetylen (tzv. Black Line), se uskuteční po zrušení omezení týkajících se šíření koronaviru. „Posílujeme naši pozici v petrochemickém průmyslu, který bude v následujících letech hrát stále důležitější roli. Nová polyetylenová jednotka je největší investicí v chemickém průmyslu v dějinách České republiky. Roční produkce nové polyetylenové jednotky dosáhne 270 tisíc tun

nejmodernějšího vysokohustotního polyetylenového granulátu,“ říká Tomasz Wiatrak, předseda představenstva skupiny Unipetrol. Nová polyetylenová jednotka PE3 nahradí dosavadní jednotku PE1. Zároveň bude pokračovat provoz polyetylenové jednotky PE2 s ročním výkonem na úrovni 200 tisíc tun. Celková výrobní kapacita litvínovského petrochemického závodu tak stoupne z 320 na 470 tisíc tun polyetyleny ročně. Celkové investiční náklady jsou plánovány ve výši cca 9,6 mld. Kč.



DISPEČINK MERO BYL IZOLOVÁN OD OKOLÍ

Krizový štáb společnosti Mero ČR zareagoval na nepříznivý vývoj spojený s šířením koronaviru SARS-Cov-2 spuštěním krizové-

ho plánu – izolace dispečinku. Od 27. března byli operátoři a dispečeři Mero zcela izolováni od ostatních zaměstnanců a na týden

i od svých rodin. Po sedm dní přebývali v improvizovaných ložnicích zřízených v budově dispečinku na centrálním tankovišti ropy v Nelahozevsi a střídali se ve 12ti hodinových směnách. Po týdnu proběhla důkladná dezinfekce prostor a na směnu nastoupil další tým. Zaměstnancům na směně je dvakrát denně měřena tělesná teplota, druhý směnný tým, který je v domácím prostředí, je povinen dodržovat pravidla vyplývající z nařízení vlády. Cílem opatření je maximálně chránit zaměstnance dispečinku, z něhož je řízen provoz ropovodů Družba a IKL a tankoviště ropy. „Ropovody a dispečink patří mezi prvky kritické infrastruktury státu a zajištění přepravy ropy je jedním z klíčových poslání naší společnosti. Neradi bychom, aby řízení ropovodů bylo případnou nákazou ochromeno, proto jsme přistoupili k tomuto opatření. Vážím si toho, že dispečeři a operátoři projevili sounáležitost se zájmy naší společnosti a vzdali se na čas běžného soukromého života a komfortu svých domovů,“ uvedl Jaroslav Kocián, předseda představenstva společnosti Mero ČR.



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

VELETRH UNITI EXPO 2020 JE PŘESUNUT NA 9. AŽ 11. ÚNORA 2021



Z důvodu pandemie koronaviru byl změněn termín konání výstavy UNITI, původně plánované na 26. až 28. května 2020. „Ještě před několika týdny jsme všichni doufali, že se situace na jaře zlepší. Bohužel díky rychlému rozšíření pandemie je stále méně pravděpodobné, že se veletrh bude úspěšně konat v původně plánovaném čase. Neúnavně jsme pracovali na nalezení vhodného alternativního data, které zajistí zdraví našich vystavovatelů a návštěvníků i úspěch veletrhu,“ vysvětluje Elmar Kühn, generální ředitel UNITI-Kraftstoff GmbH. Organizátoři mají tři plně rezervované výstavní haly a chtěli najít datum, které by bylo časově co nejvíce vzdáleno od očekávaného vrcholu pandemie. S novým datem 9. až 11. února

2021 se to podařilo. „Krise nám znovu ukázala silný vztah, který máme s průmyslem. Porozumění a podpora našich partnerů a vystavovatelů je vynikající. Zatím všichni vystavovatelé, kteří hovořili s expo týmem UNITI, potvrdili svou účast v novém termínu. Očekáváme proto tři plné sály a zcela novou akci k novému datu,“ říká Ben Boroewitsch, obchodní ředitel společnosti UNITI expo. Vše bude probíhat za nezměněných podmínek. To znamená, že haly 1, 3 a 5, budou obsazeny celkem 40 000 m² výstavní plochy, aniž by došlo ke změně dispozice. Kompletní konferenční program a jedinečný Genuss Garten Foodcourt se také uskuteční podle plánu.

UNIPETROL CHCE RECYKLOVAT PLASTY – POSTAVÍ NOVOU PYROLÝZNÍ JEDNOTKU

Unipetrol postaví ve svém závodě v Litvínově testovací pyrolýzní jednotku na zpracování odpadních plastů. V ní bude v následujících třech letech zkoumat chemickou recyklaci plastů a možnost její implementace do standardní výroby. „Naší ambicí je v horizontu několika let chemickou cestou recyklovat odpadní materiály nejen z nejbližšího okolí, ale pravděpodobně z celé České republiky a případně i dalších koutů střední a východní Evropy,“ řekl Tomáš Herink, člen představenstva skupiny Unipetrol. Náklady na výzkumný projekt s názvem Pyrekol, do kterého se vedle Unipetrolu zapojila také Vysoká škola chemicko-technologická v Praze a Unipetrol výzkumně-vzdělávací centrum, činí 71,7 milionů korun. Technologická agentura České republiky přispěla částkou ve výši 50,2 milionů korun v rámci dotačního programu Trend. Vlastní investice do pyrolýzní technologie ve výši 18 milionů korun je pak nad rámec projektu Pyrekol řešena Unipetrolelem s podporou ministerstva průmyslu a obchodu v rámci programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost.

ČESKÉ FIRMY VYRÁBĚJÍ DEZINFEKČNÍ PROSTŘEDKY NA RUCE



Kvůli pandemii koronaviru byl na trhu nedostatek dezinfekčních prostředků. Ministerstvo průmyslu a obchodu ve spolupráci s dalšími resorty situaci vyřešilo zajištěním potřebné výroby u českých firem

podle receptury doporučené Světovou zdravotnickou organizací (WHO). Nové přípravky pro dezinfekci rukou se v České republice vyrábějí pod názvem Anti-Covid. Mimořádné povolení od ministerstva zdravotnictví dostaly společnosti Zenit, Ing. Petr Švec – Penta, Pragochema, Čepro, Enaspol, DF Partner, Farmak, Rina, Druchema, Ethanol Energy a Preol. Poslední dvě firmy patří do svěřeneckých fondů Andreje Babiše. Produkci, strukturu a výši dodávek dezinfekce Anti-Covid na trh podle rozhodnutí ministerstva zdravotnictví důsledně kontroluje a eviduje ministerstvo průmyslu a obchodu. Povolena bude pouze na omezenou dobu podle vývoje situace.





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

SUPER BENZIN ADITIV



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

Praktické jednorázové balení

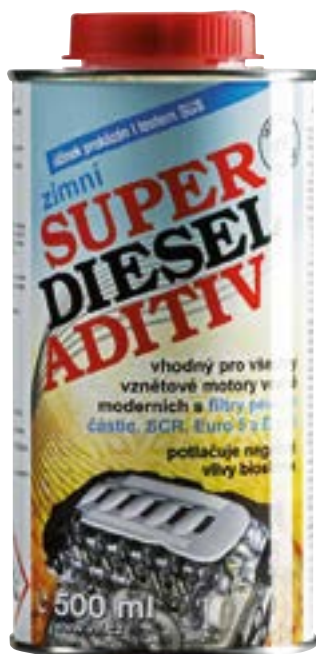
- Jedno balení na nádrž
- Aplikace bez odměrky
- Řešení pro bezzátkové uzávěry

- Snižuje tření v motoru a tím zvyšuje jeho výkon
- Chrání palivový systém před korozi
- 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

PETROL
PARTNER

**letní
zimní
varianta**

SUPER DIESEL ADITIV



- Udržuje čistotu vstřikovacích trysek
- Chrání před korozi
- Zvyšuje mazací schopnost paliva
- Zvyšuje cetanové číslo, čímž zlepšuje spalování, snižuje hlučnost a zvyšuje výkon
- Snižuje opotřebení
- Snižuje spotřebu paliva až o 5 %
- Potlačuje pění paliva
- Stabilizuje naftu s biosložkami a prodlužuje její skladovací dobu
- Kompatibilní s filtry pevných částic i systémy SCR

**Dostání
v sítích**

ELIT
vice než autodily



BENZINA
Unipetrol Group

oma  **cz**

AUTO KELLY
vše pro auta

APM
AUTOMOTIVE
Váš dodavatel autodílů

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

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



TRH UTRPĚL HNED DVA ŠOKY

Cena ropy Brent se na konci března propadla pod 25 dolarů za barel. Ropa WTI se obchodovala i za méně než 20 dolarů. Přitom na počátku roku cena atkovala až hranici 70 dolarů za barel. Ropný trh zažil v prvním čtvrtletí dva šoky. Spotřeba prudce propadla v důsledku omezení pohybu obyvatel kvůli koronavirové krizi. A na straně produkce se Rusko a OPEC nedomluvily na prodloužení těžebního limitu a vyvolaly na trhu s ropou cenovou válku.

Obrovský propad těžby

Jak vysoká je v současnosti poptávka po ropě? Dle odhadu společnosti Rystad Energy by se globální poptávka po ropě měla v dubnu meziročně snížit o 11 milionů barelů denně, což je cca 11 % celkové spotřeby. Důvodem jsou pokračující omezení pohybu osob v důsledku koronavirové pandemie. Za celý rok 2020 by se pak celosvětová spotřeba měla snížit o téměř 3 % na 97,1 milionu barelů ropy denně. Poklesne zejména poptávka po leteckém benzínu, a to o přibližně 12 % na 7,2 milionu barelů ropy denně. Objem letecké

přepravy by letos měl být až o 20 % nižší oproti minulým letům. Poptávka po silničních palivech by se pak měla snížit o 2,2 % na 49,7 mbd.

Další vývoj na trhu s ropou bude záviset na schopnosti jednotlivých zemí zastavit šíření koronaviru a také na rozsahu restriktivních opatření. Podle optimistických scénářů by se USA a západní Evropa mohly navracet do běžného života na přelomu května a června. Tento předpoklad vychází z vývoje v Číně, kde se podařilo dostat virus pod kontrolu v průběhu tří měsíců. Nicméně statistiky ukazují, že i po skončení čínské karantény zůstává ekonomická

aktivita nižší. Návrat řidičů na silnice je postupný. V optimistickém scénáři by se už ve třetím kvartále měla celosvětová spotřeba ropy zvyšovat.

Komunistická Čína má ale určitou výhodu v tom, že může autoritativně řídit životy lidí. V demokratických společnostech je organizace lidí náročnější. Z tohoto předpokladu vychází pesimistický odhad, dle kterého se podaří koronavirus zvládnout až v průběhu letních měsíců. Několik měsíců trvající omezení v dopravě a v celé ekonomice by vyvolala další propad poptávky po ropě. Zároveň by se mohla spustit lavina bankrotů firem, což by vyvolalo

ještě hlubší recesi. Riziko scénáře hluboké ekonomické deprese se snaží snižovat nejenom centrální banky, ale i vlády. V posledních týdnech tak byla implementována celá řada záchranných opatření, jež mají firmám i domácnostem pomoci překonat současnou krizi.

Dohoda OPEC – Rusko v nedohlednu...

I kdyby se naplnil optimistický ekonomický odhad a poptávka po ropě by začala v nejbližších měsících stoupat, stále visí značný otazník nad produkcí. Dohoda mezi Ruskem a kartelem OPEC ohledně těžebního limitu se v březnu rozpadla. Od začátku dubna tak mohou všechny země produkovat libovolný objem ropy. Produkční kapacita vysoce převyšuje současnou poptávku, což znamená, že se rychle plní zásobníky.

Dle odhadu Rystad Energy z konce března by se při současném přebytku ropy kompletně naplnily zásobníky ve světě v průběhu pěti až devíti měsíců. Některé menší země už ohlásily vyčerpání volné

kapacity. Převážní společnosti už využívají na uskladnění i tankery, které nechávají v naplněném stavu zakotvené v přístavech. Důležité je i rozhodnutí doplnit strategické rezervy ropy v případě Číny a Indie, které jsou druhým a třetím největším spotřebitelem ropy na světě. Obě země chtějí využít nízkých cen a nakoupit do svých zásobníků několik desítek milionů barelů. Konkrétně by Čína mohla navýšit nákupy ropy až o 100 milionů a Indie by mohla nakoupit dodatečných 15 milionů barelů. Zejména u Indie je doplňování rezerv důležité, jelikož i po doplnění by jí stačily rezervy jenom na 11,6 dne spotřeby. Přitom ve vyspělých ekonomikách či v Číně pokrývají strategické zásoby standardně 80 až 90 dní spotřeby.

...a co na to USA?

Na čem stojí a padá nová dohoda mezi kartelem OPEC a Ruskem? Zejména na USA a tamních producentech. OPEC i Rusko požadují, aby se k novým těžebním limitům připojily i Spojené státy. Ty v posledních letech výrazně zvedly svůj tržní podíl, což

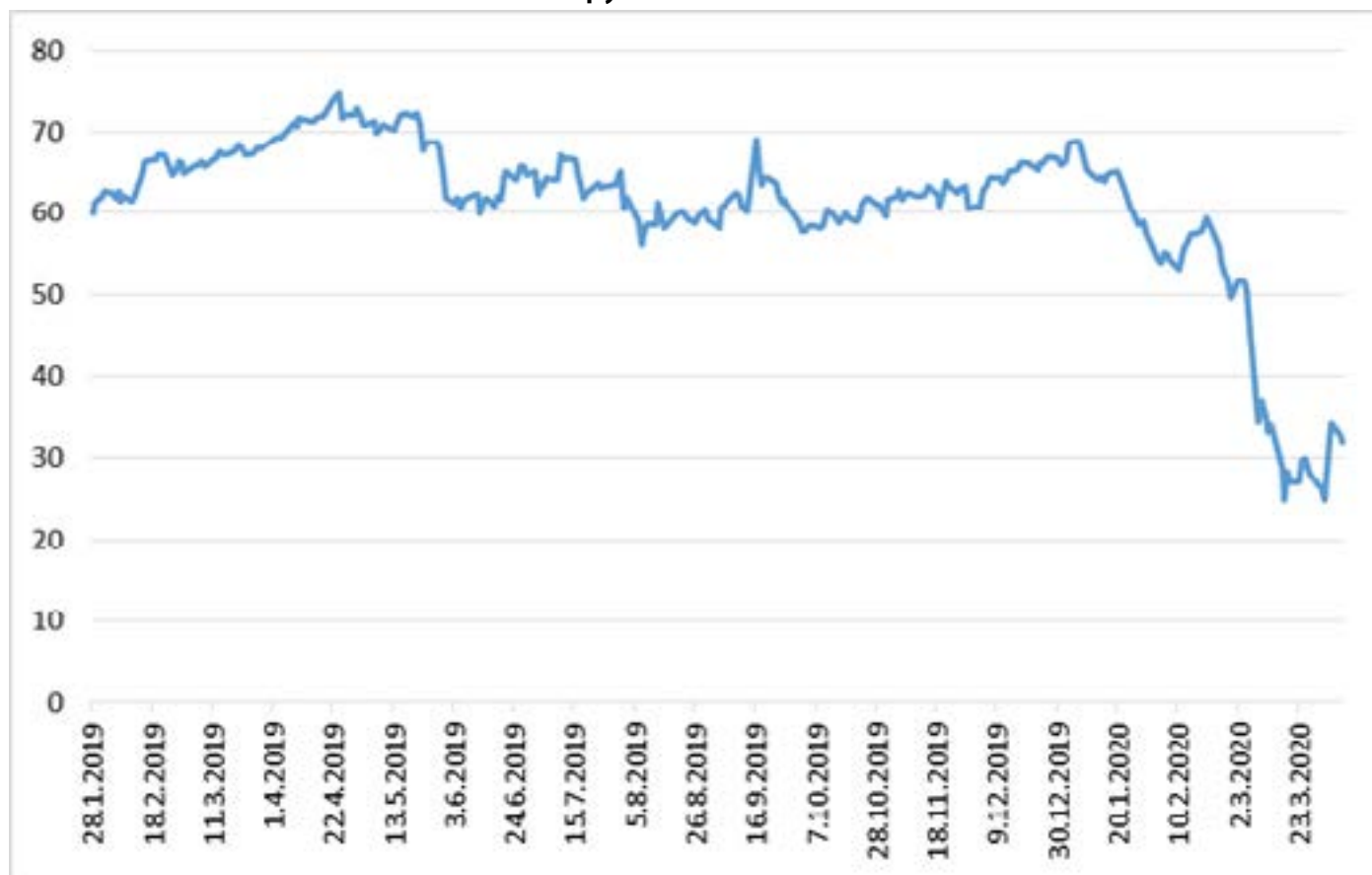
se jiným producentům ropy pochopitelně nelíbí. USA se ale brání tím, že nejsou nutné administrativní zásahy, jelikož produkce ropy poklesne přirozeně s nízkými cenami ropy.

Nízká cena ropy má dopad i na další země. Plánovaný pokles produkce ohlásily mimo jiné už i Norsko či Kanada, které se dříve k těžebnímu limitu nepřipojily. Všichni producenti si uvědomují, že při takto nízkých cenách nebudou mezi těžebními společnostmi vítězi, ale jenom poražení.

Jak se bude vyvíjet cena ropy ve zbytku roku? Nejpravděpodobnější je stabilizace v důsledku dohody producentů na koordinovaném snížení těžby. Na druhé straně přebytek ropy by měl přetrvávat i nadále, což bude držet cenu této komodity na uzdě. Prudké zdražování se tedy momentálně neočekává. Levné pohonné hmoty by pak mohly pomoci k rychlejšímu zotavení ekonomické aktivity po překonání pandemie koronaviru.

■ AUTOR: Boris Tomčíak
ekonom Finlord

Cena ropy Brent v USD za barel



Zdroj: Bloomberg, Finlord.cz

Zpět na obsah

CORONAVIRUS VERSUS AUTOMOBILKY: KDO BUDE DALŠÍ OBĚTÍ?



Evropské automobilky volají o pomoc. Jen dosavadní zastavení produkce znamená, že do konce března nebylo vyrobeno na 1,23 milionu plánovaných automobilů, což v automobilkách ovlivnilo na 1,11 milionu pracovníků. Při započtení celého dodavatelského řetězce je odstávkou zasaženo na 14 milionů lidí napříč Evropskou unií. To je 6,1 % všech pracovních pozic v EU. První automobilky už oznámily masivní propouštění. V této temné realitě poněkud slábne politicky motivovaný tlak automobilek na dodržování „ambiciózních“ limitů CO₂ stanovených Evropskou komisí. Další otázkou je, kde skončí bilióny EUR původně plánované pro Green New Deal, když ještě není jasný konečný účet za paralyzovanou ekonomiku celé EU.

Automobilky opatrně zpochybňují nové emisní limity

Počet registrací nových osobních aut v EU v březnu klesl meziročně o 55 procent. Nejvíce postiženou oblastí je Itálie, kde se prodej prakticky zhroutil (-85 %), následuje Francie (-72 %) a Španělsko (-69 %). „Pozadu“ nezůstává ani Německo s poklesem 38 % prodaných

vozů. Automobilový průmysl je jedním z odvětví nejvíce zasažených pandemií koronaviru. Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA) proto volá po finanční pomoci od EU, aby automobilky toto období vůbec přežily. „Účinek koronaviru na automobilový průmysl je bezprecedentní. Je stále jasnější, že to vede k nejhorší krizi, která kdy automobilový průmysl zasáhla,“ tvrdí generální ředitel ACEA

Eric-Mark Huitema. ACEA proto varuje, že by některé společnosti mohly mít v následujících měsících nedostatek financí v hotovosti. I proto vyzvala Evropskou unii, aby odložila platnost některých připravovaných regulí. „Bude nutné provést určité změny v načasování těchto zákonů“, napsala ACEA už 25. března v dopisu předsedkyni Evropské komise Ursule von der Leyenové. Přestože sdružení konkrétně



ně nezmiňuje, jaká pravidla má konkrétně na mysli, je zcela jasné, že jde o odpuštění pokut za nesplnění stanovených flotilových emisí CO₂, a to minimálně pro následující 2 roky.

Volkswagen: potíže v „elektrickém ráji“

Ve zcela bezprecedentních problémech se ocitá koncern VW pod vedením Herberta Diesse, který už loni vsadil na riskantní a nákladnou strategii elektromobility. Už letos v létě mají začít masivní dodávky nového modelu ID.3. Jde o první plně elektrický model koncernu na platformě MEB, který měl být průlomem v elektrifikaci osobních vozů a jeho úspěch by mohl ospravedlnit razantní přechod společnosti k e-mobilitě. Do konce roku plánuje koncern dodat na trh 100 000 elektromobilů, Posel nové éry Volkswagenu jménem ID.3 si ovšem zatím vede velmi špatně. Až doposud se vozy ID.3 vyrábějí na sklad, ovšem pouze jako „mrtvé“ plechové schránky, které se hromadí na obrovském parkovišti v Sasku, kde čeká bezmála 30 tisíc nepojízdných ID.3. Důvod? Vývojáři již několik měsíců marně vychytávají chyby v palubním softwaru.

VW totiž přišel se zcela novou softwarovou architekturou včetně operačního systému, jejíž původním cílem bylo snížit nadměrnou složitost elektronických systémů platformy MEB. Hovořilo se dokonce o „tabletu na kolech“. Zdá se ale, že vývoj nové elektronické platformy automobilka hrubě podcenila: „Základní architektura softwaru byla vyvíjena příliš narychlo a překotně, v důsledku čehož mnohé součásti systému navzájem nekomunikují, což vede k vážným výpadkům celého systému vozu,“ cituje Süddeutsche Zeitung zdroj z automobilky a pokračuje: „Je to absolutní katastrofa. Nemáme dostatek softwarových expertů a VW teď dělá všechno možné pro to, aby oslnil mladé softwarové specialisty na trhu práce.“ Koncernový šéf Diess dokonce prohlásil, že hodlá zaměstnat mladého klimatického aktivistu, který by pomáhal rozvíjet ekologickou politiku podniku a protlačil tak elektromobilitu i mezi „zpátečníky ve firmě“. K tomu snad již netřeba nic dodávat! Můžeme se jen domnívat, že možná právě proto nedávno rezignoval šéf IT Martin Hofmann, který byl za oblast IT zodpovědný v celém koncernu, a tudíž zaujímal klíčovou pozici ve vývoji elektromobilů.

Pokud VW neuvede elektromobily do provozu podle plánu, nesplní cíle flotilových emisí CO₂ a nevyhne se vysokým platbám kvůli hrozcím pokutám. Bude to debakl, jehož tváří bude také Diess. Jak tedy má VW při všech těchto nepříjemnostech korunovaných

totální paralýzou autoprůmyslu pandemií COVID-19 realizovat ambiciózní plány šéfa koncernu a začít v létě prodávat ID.3? Jasně je jedno: pokud VW vůbec uvede letos model ID.3 na trh, pak v radikálně okleštěné verzi, což koncern připouští už nyní.

Aktivisté nepolevují. Místo šrotovného „inovační prémie“

Volkswagen a BMW se už vyslovily pro zavedení státního příspěvku na nákup automobilů, který by pomohl kompenzovat negativní dopady koronaviru na německý automobilový průmysl. Člen představenstva automobilky Volkswagen Stefan Sommer v rozhovoru s listem Frankfurter Allgemeine Zeitung uvedl, že státní pobídky k nákupu automobilů nyní považuje za ještě důležitější než v době globální finanční krize 2009. Bavorský premiér a předseda CSU Markus Söder současně vyzval začátkem dubna spolkovou vládu k vytvoření systému „inovačních prémie“, který by, podobně jako před deseti lety šrotovné, pomohl oživit prodej automobilů. „Je to velká šance, jak pomoci dosáhnout průlomu v oblasti pohonů šetrných k životnímu prostředí,“ upozornil.

Co lze vyčíst mezi řádky? Gigantické a často neuvážené investice do elektromobility vedou některé automobilky ke zcela předvídatelnému řešení – kromě EU musí přece pomoci i státní finance! Během krizového rozhovoru s kancléřkou Angelou Merkelovou ➔



Předsedkyně EK von der Leyenová ve videu ukazuje, jak si správně mýt ruce. Inspirují se tím i šéfové evropských automobilek?

➡ a spolkovými ministry vedoucí představitelé automobilového průmyslu a odborů žádali o podporu ze strany vlády. Podle Asociace německého automobilového průmyslu se ale domácí automobilový průmysl nesnaží zmírnit současné cíle EU pro limity CO₂ pro roky 2021 až 2030, ba ani nehodlá odložit jejich zavádění: „Německý automobilový průmysl sdílí vizi dopravy nezatežující klima do roku 2050. Téma zmírnění emisních limitů tedy pro nás není na programu.“

Jak jinak. Natahují-li automobilky ruku pro státní dotace, nemohou přece jít proti větru stávající klimatické ideologie, kterou tak masivně podporuje v EU právě německá vláda! Ekonomika jde tedy opět stranou a konečným plátcem nebude nikdo jiný než daňový poplatník a samozřejmě zákazník. To ostatně předvedla svým klientům už 1. dubna jako krutý aprílový žert Škoda Auto. V situaci, kdy ostatní automobilky zlevňují, navýšila Škoda ceny všech modelů o 10 až 60 tisíc korun. Kdyby to byl aprílový žert, dalo by se glosovat, že je třeba alespoň částečně z něčeho sanovat ztráty z prozatím nepovedeného modelu VW ID.3.

Rehabilitace dieselů? Doprava klesla, emise zůstaly!

V souvislosti s koronavirovou pandemií se zcela překvapivě ukazuje, že naftová auta možná

nejdou tak škodlivá, jak se doposud tvrdilo. Prokazují to aktuální data o znečištění ovzduší ve velkých německých městech. I když provoz klesl kvůli koronaviru na zlomek dřívějších hodnot, emise pevných částic a oxidu dusičitého zůstaly téměř stejné! Na rozpor upozornil německý magazín Focus, který porovnal současné údaje s obdobím, kdy německá ekonomika šlapala naplno a doprava byla na maximu. Pokud by měly být emise skutečně z aut, musely by nyní výrazně klesnout. Odborníci přisuzují nezměněný stav emisí jednak zemědělství, které díky hnojení může ve skutečnosti emitovat až 80% NOx, a jednak počasí, konkrétně teplotě, síle a směru větru, což má pravděpodobně zase mnohem větší dopad na koncentraci pevných částic v ovzduší než automobily.

Za prosazováním zákazu dieselů ve městech stojí kontroverzní organizace Deutsche Umwelthilfe (DUH), která se dlouhodobě zasazuje o ochranu ovzduší a je činná i v dalších ekologických aktivitách. Nepřekvapí, že organizace DUH hraje v Německu vůdčí roli ve snahách o objasnění aféry Dieselgate. Prosazování zákazů vjezdu do měst dieselovými vozidly nespĺňujícím normu Euro 6 tedy jen zapadá do jejího konceptu „svaté války“ proti dieselům. Ke konci roku 2018 měla DUH podané žaloby za „čistší vzduch“ ve 34 německých městech. Za posledních 12 let všechna soudní řízení vyhrála.

Odpůrci omezování dieselů teď ovšem začínají mluvit o tom, že za očividně mylnou politiku omezování dieselových aut by měl někdo nést odpovědnost. Německo donutilo majitele dieselových aut vydat spoustu peněz za nové vozy a celou německou ekonomiku to nejspíš stálo i nějakou tu desetinu procenta ekonomického růstu.

Dokonce i tajemník spolkového ministerstva dopravy Steffen Bilger pro magazín Focus otevřeně mluví o tom, že zákaz provozu naftových aut se tímto stává bezpředmětným. „Proč hodnoty neklesají i přes pokles provozu, vyvolává otázky, které by měly objasnit skuteční odborníci z odpovědných orgánů ochrany životního prostředí, nikoli křičící aktivisté,“ tvrdí. Ještě dále šel šéf Strany Bavorska Florian Weber, který ekologickou organizaci DUH označil za šarlatány a vyzval spolkovou vládu k jejímu rozpuštění.

■ AUTOR: Miroslav Stříbrský, Petrolmedia
FOTO: archiv

ZDROJE: Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA), Automobilwoche.de, Autoweek.cz, Süddeutsche Zeitung, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Focus.de, Electrive.net, Evropská komise



Desítky tisíc Volkswagenů ID.3 čekají na svůj software

TLAK PAR S „PLOVOUCÍM“ ROZPĚTÍM HODNOT



Na základě velmi nízké poptávky po automobilových benzinech za březen lze očekávat propad prodejů i v dubnu. Hlavními důvody jsou přijímaná opatření proti šíření koronaviru s negativním dopadem na vývoj poptávky nejen po pohonných hmotách, ale i na pokles prodejů dalšího zboží i služeb.

Vyhlášený nouzový stav a s tím spojená řada dalších hygienických nařízení vedly k omezení pohybu osob v rámci individuální motorizace (benzinová turistika) a omezení služebních cest a pokles výkonosti některých odvětví (nucené odstávky např. výroby automobilů) vázaných také na spotřebu benzinů. Tento stav vedl k enormnímu nárůstu zásob benzinu zimní kvality, a to nejen v ČR, ale i v řadě dalších zemí v rámci EU.

ČAPPO proto požádalo MPO a ČOI z důvodů vyšších zásob benzinů se zimním tlakem par o posun povinnosti sezonního parametru letního tlaku par u automobilových benzinů. Jedná se o sezonní parametr, který charakterizuje těkavost benzinu a je ovlivněn přítomností uhlovodíků s nízkým bodem varu. Pro letní období musí být množství nejlehčích uhlovodíků nízké, aby se minimalizovalo odpařené množství

do ovzduší. Uvedená tolerance tlaku par v rozmezí 45 až 90 kPa u automobilových benzinů v žádném případě neohroží životní prostředí ani provozní chování zážehových motorů.

Zavedením elektroniky a vstřikovacích systémů ztrácí tento parametr na významu. Výkon motoru není významně ovlivněn tlakem par. Rozhodujícím parametrem kvality je destilační zkouška, resp. odpařené množství benzinu do 70°C a 100°C rovněž definované normou.

Na základě toho ČOI potvrdila, že bude odchylky od požadavku pro letní období tolerovat. V rozmezí hodnot 45 až 90 kPa tak bude benzin posuzovat jako nezávadný. Období tolerance s volnějším (plovoucím) rozpětím platí zatím nejméně do 31. května. ČAPPO však předpokládá, že bude třeba jej v ČR ještě prodloužit. Podporu tomuto

posunu v rámci EU daly i evropské instituce a s delšími termíny počítají i další státy EU.

Samozřejmě i motorová nafta má sezonní parametr v podobě filtrovatelnosti, který se mění v závislosti na kalendářním období. Zimní nafta třídy F má povinný parametr filtrovatelnosti minus 20°C pro ČS od 1. 12. do 28.2. Nafta třídy D (přechodová) na jaře od 1.3. do 15.4. má povinný parametr filtrovatelnosti minus 10°C. U nafty v letním období třídy B není filtrovatelnost definována normou (ČOI tento parametr v létě nekontroluje). Vůbec není na závadu a dieselovým motorům z provozního hlediska neublíží v letním období používání nafty s lepšími nízkoteplotními vlastnostmi.

■ AUTOR: Václav Loula
FOTO: archiv



SOUČASNÁ KRIZE BUDE MÍT DOPAD NA CELÝ SVĚT

V současné době lze jen těžko odhadnout, jak jednotlivé země, zvláště po takové krizi, kterou právě prožíváme, budou schopny dostát svým ekologickým závazkům, říká v rozhovoru pro Petrol magazín finanční ředitelka Čepro Helena Hostková a dodává, že firma se v současné složité situaci snaží pomáhat státu a neočekává od něj žádnou specifickou podporu.

Nejdříve proberme aktuální neveselé téma těchto dní. Jak na vaši firmu dopadá epidemie koronaviru a následná opatření vlády?

Společnost Čepro je subjektem kritické infrastruktury. Naším cílem je v tomto těžkém období udělat maximum pro udržení stability trhu s pohonnými hmotami v České republice. Mezi našimi prioritami je v tuto chvíli ochrana zdraví zaměstnanců, udržení funkčnosti firmy a výdeje spotřebních hmot a minimalizace ekonomických ztrát. Za velmi důležitou považujeme i podporu státu a složek IZS. Během čtyř dnů se nám podařilo rozjet výrobu a distribuci dezinfekce ve skladu Šlapanov a vyrábět až 90 tisíc litrů denně. Hlavním odběratelem je stát.

Řeší se to například formou home-office?

V naší společnosti funguje již několik týdnů Krizový štáb, který přijal celou řadu různých opatření. Home-office je pouze jedním z řady takových kroků, ale používáme ho pouze pro pracovní pozice, ➡

Anti-COVID

ČEPRO zajistilo dezinfekci pro potřebné



Děkujeme všem partnerům, kteří se podíleli na rozjezdu projektu.

Zvláštní poděkování patří našim zaměstnancům, kteří během čtyř dnů rozběhli výrobu, prodej i distribuci.

ČEPRO opět splnilo svoji strategickou roli v rámci státní infrastruktury.

Jsme spolehlivý zdroj.

➡ u nichž charakter práce takový způsob umožňuje. Řada lidí dochází do zaměstnání, na skladech je potřeba i nadále udržovat bezproblémový chod výdeje pohonných hmot. Zajišťujeme pro zaměstnance ochranné pomůcky, dezinfekci, vitamíny. Máme připravené motivační programy, podporu pro rodiny zasažené nákazou koronavirem.

Jak jsou chráněni před infikováním pracovníci na čerpadlech EuroOil a ve výdejních skladech? Jaká opatření byla přijata?

Společnost přijala celou řadu opatření a jmenovat je tady by bylo na celý samostatný rozhovor. Obecně lze říci, že se jedná o organizační opatření, zajištění dostatečného množství ochranných pracovních prostředků a dezinfekce, nákupem ozonizéru preventivně současně dezinfikujeme pracoviště. Hasičské jednotky z našich skladů jsou připraveny dezinfikovat v případě potřeby čerpací stanice. V nutných případech jsme upravili provozní dobu, abychom ulevili obsluze.

Jaké finanční dopady bude na firmu mít epidemie koronaviru?

To lze v současné době těžko odhadnout. Nevíme, jak dlouho bude tento stav trvat a jaká další opatření budou přijata. Společnost Čepro je ale silnou a stabilní společností, což v takových chvílích velmi pomáhá.

Očekáváte určitou úlevu ze strany státu?

Máte-li na mysli nějakou konkrétní finanční podporu, tak kromě úlev, které stát poskytuje všem ostatním subjektům, neočekáváme žádnou specifickou podporu. Naopak svou činností se snažíme my pomáhat státu. Spolupracujeme na tom, abychom tuto situaci zvládli co nejlépe.

Zaměříme se nyní na Vás a Vaši pozici ve firmě Čepro. Vy jste pracovala v automobilovém průmyslu, ve společnosti ČEZ a nyní ve firmě Čepro. Vesměs jde o firmy, kde převažují muži, zejména v managementu. Můžete tedy srovnávat. Kde jste se cítila jako žena-manažerka nejlépe?

To je velmi těžké srovnávat, každá společnost je úplně jiná. A v každé jsem pracovala v jiném období své kariéry. A co se týče mých mužských kolegů, asi jsem



Ing. Helena Hostková, finanční ředitelka Čepro, a. s.

Od roku 2009 je finanční ředitelkou a místopředsedkyní představenstva ve společnosti Čepro. V předchozích letech zastávala funkci manažerky útvaru analytické podpory divize Výroba ve společnosti ČEZ. Má také mnohaleté zkušenosti z automotive sektoru – ve společnosti TRW Autoelektronika Benešov byla finanční i výkonnou ředitelkou a prokuristkou.

měla velké štěstí, že jsem vždy měla ve svém nejbližším okolí skvělé manažery, jichž jsem si vždy mohla vážit a stále se od nich něco učit. Ano, občas je těžké vysvětlit svůj ženský pohled slovy mužů, ale když mezi kolegy najdete prima tlumočníka, jde to dobře.

V čem to má žena- manažerka těžší než muži, v čem naopak lehčí?

Myslím si, že v práci žádné rozdíly nejsou. Ale pokud chci i doma fungovat jako strážce rodinného krbu, tak to je pro rodinu občas náročnější, chybí hlavně čas. Občas závidím kolegům, že nemusí řešit, co budou o víkendu vařit a jak vyzdobit byt na Velikonoce.

Vychází Vám v tomto směru zaměstnavatel vstřícně?

Čepro je velmi moderní firma a snaží se, aby její zaměstnanci měli možnost najít tu správnou rovnováhu mezi soukromým a pracovním životem. A u mých nejbližších kolegů najdu vždy pochopení.

Přejdeme k tématům týkajícím se přímo petrochemického oboru. Můžete přiblížit plány Čepro na tento rok? Plánujete nějaké větší investice?

Plán společnosti Čepro na rok 2020 je jako každoročně velmi ambiciózní, speciálně s ohledem na novou legislativu týkající se úspor CO₂. Naše hlavní investice směřují do oblasti bezpečnosti, obnovy zařízení, projektů digitalizace a automatizace a samozřejmě i do oblasti alternativních paliv. Tu největší investici za poslední dobu jsme ale představili v únoru, kdy jsme slavnostně spustili provoz nových výdejních lávek na skladu v Loukově. Po požáru, který zničil v roce 2018 ty původní, jsme vybudovali moderní a bezobslužný systém, který nemá v Evropě obdoby.

Dopadá na firmu snižující se spotřeba pohonných hmot a zpřísnující se ekologická opatření ze strany EU?

ČEPRO na tato opatření musí reagovat již s předstihem, V našich strategických plánech jsme již v minulých letech počítali s těmito scénáři možného vývoje, které se teď naplňují. Na jednu stranu hledáme stále nové obchodní příležitosti, sledujeme vývoj v oblasti alternativních zdrojů, jsme aktivní na úrovni odborných oborových platforem, spolupracujeme na výzkumu a vývoji s vysokými školami. Na

druhou stranu hledáme cesty efektivity i v interních procesech. Za posledních několik let jsme prošli několika projekty v oblasti údržby, bezpečnosti, automatizace. To vše nám umožňuje na trhu obstát.

Na co se hodlá Čepro soustředit v dalších letech?

ČEPRO má unikátní technologické know-how, ze kterého vychází jak jeho strategická role pro stát, tak obchodní úspěch. Máme řadu zkušených odborníků a lidí, kterým se daří na tomto dynamickém trhu vyhledávat zajímavé obchodní příležitosti. Chceme stavět na svých zaměstnancích, jejich vzdělávání a rozvoji zkušeností. Máme velmi vstřícnou personální politiku. Jen s motivovanými kolegy pak můžeme zvládnout změny, které doba přináší.

Počítá se s prodejem sítě EuroOil nebo se spoluprací s nějakým distributorem?

Prodej sítě našich čerpacích stanic neplánujeme. Spolupráci s významným partnerem bychom se nebránili, proto jsme v loňském roce také rozjeli nový projekt. Nicméně v současné době řešíme poněkud jiné priority.

Připravuje se Čepro na směrnici RED II o obnovitelných zdrojích v dopravě?

Jak ji lze splnit, aby se firma vyhnula sankcím? Už je v tomto jasno? Kdy bude hotova příslušná legislativa?

ČEPRO velmi pečlivě sleduje vývoj legislativy v oblasti obnovitelných zdrojů a snižování emisí CO₂. Je velmi těžké teď propočítat konkrétní dopady, které mohou být až v řádu stovek mil. Kč. Dotaz kdy bude hotová nová legislativa, by asi neměl být směřován na nás.

Jak lze splnit cíl v oblasti snižování emisí CO₂? Je to kompatibilní se směrnicí o OZE v dopravě?

Obecně lze očekávat, že přinejmenším do roku 2030, ale spíše déle, bude většinový podíl energie v dopravě pocházet z ropy. Nicméně předpokládáme, že podíl obnovitelných zdrojů a alternativních paliv poroste. Je ale potřeba uvážlivě definovat stabilní, jednotící a reálnou politiku jejich rozvoje, která bude vycházet z toho, že v budoucnosti půjde o vyvážený mix alternativních paliv. Dále že tato politika bude akcentovat pravděpodobný tech-

nický vývoj pohonů automobilů a respektovat stav vozového parku a trendy jeho vývoje v ČR, stejně jako možnosti rozvoje infrastruktury – podpora rozvoje musí odpovídat podmínkám, zájmům, možnostem a zdrojům ČR a splňovat požadavky EU v postačující míře. Pokud mohou mluvit za distributory pohonných hmot, jsme připraveni kooperovat se všemi zainteresovanými úřady a institucemi při přípravě jednotícího pohledu na alternativní paliva.

Bude Čepro zavádět benzin E10, stoprocentní biopaliva nebo využije přimíchávání vyspělých biopaliv, která lze započítat dvakrát? Jsou vůbec k dispozici? Nebo bude využívat možnost nákupu úspor emisí od dodavatelů LPG či CNG?

Pro splnění uložených cílů bude nutné používat všechny zdroje. Otázkou je jejich nákladovost, a s tím související prioritizace jejich využití. A to se může v čase měnit. Proto se nezříkáme žádné z cest, které povedou k naplnění našeho strategického cíle.

Kooperuje Čepro s výrobcí či provozovateli elektromobilů? Lze takto splnit směrnici REDII?

V rámci našeho projektu Alternativní paliva se setkáváme s výrobcí automobilů a sledujeme trendy v jejich výrobě. Poptávku po nových zdrojích naplňujeme na našich čerpacích stanicích, kde v současné době již zákazník může najít zdroj LPG, na některých pumpách také CNG a brzy i nabíječky elektromobilů.

Jak hodnotíte evropskou dohodu New Green Deal a návrh Evropského klimatického zákona? Nakolik je reálné je splnit a nakolik je to jen utopie, která sníží konkurenceschopnost EU?

Kontinuální zlepšování stavu našeho životního prostředí nemůže být jen programem EU, ale celého světa. V současné době lze jen těžko odhadnout, jak jednotlivé země, zvláště po takové krizi, kterou právě prožíváme, budou schopny dostát svým závazkům. Jsme svědky významné krize, která pravděpodobně bude mít dalekosáhlé dopady na celý svět. Jaké to všechny budou, ukáže teprve čas.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



JAKO ZE ŠKATULKY

Rušná pražská ulice K Barrandovu vede od Barrandovského mostu k Pražskému okruhu a především na dálnici D5. Čerpací stanici na ní mají čtyři z pěti největších řetězců na českém trhu. Jako poslední zde nabídl své služby ten největší – Benzina. Před třemi lety zde koncern Unipetrol převzal jednu ze dvou čerpacích stanic od rakouského OMV. Dnes tato čerpací stanice patří mezi nejreprezentativnější v celém řetězci 416 čerpacích stanic.

Na rušné pražské ulici

Čerpací stanice Benzina stojí v kopci čtyřproudé ulice K Barrandovu na relativně úzkém, ale dlouhém pozemku za rušnou světelnou křižovatkou a autosalonem Klokočka. Sjezd je přehledný, příjezd k čerpacím stojanům snadný, prostoru je zde dostatek. I kdyby zde došlo k většímu návalu zákazníků, provoz na ulici K Barrandovu by to nemělo ovlivnit. Bez problémů zde natankují i kamiony, ale ty se na této komunikaci od otevření jihozápadní části Pražského okruhu nevyskytují ve větším počtu. I tak je provoz na ulici K Barrandovu poměrně hustý jak ve všední dny, tak o víkendy.

Je těžké říci, zda čerpací stanice patří mezi městské, nebo dálniční. Ulice K Barrandovu je v podstatě výpadovkou na Plzeň a Karlovy Vary, zároveň je však také obslužnou komunikací Barrandovského sídliště. Mezi zákazníky proto patří nejen ti, kteří projíždějí, ale také místní obyvatelé městské části Praha 5.

Jak už bylo řečeno, čerpací stanici zde v 90. letech vybudovala společnost OMV, která však následně převzala čerpací stanice BP a jedna z nich byla o necelý kilometr dále na konci sídliště Barrandov. V rámci optimalizace sítě tak byla tato čerpací stanice v roce 2017 nabídnuta společnosti Benzina, která ji kompletně zrekonstruovala. Nejprve byl od základu přestavěn shop a zázemí, loni pak došlo k výměně nádrží a výdejních stojanů.

Nové technologie od firmy Washtec se zde dočkala i mycí linka, která jako první v ČR nabídla zážitkový program FoamSensation s pěnovou a světelnou show.

Kompletní sortiment Benziny

Loni zrekonstruovaná refýž nabízí čtyři zastřešené oboustranné stojany Tokheim ve dvou řadách, celkem tedy nadstandardních osm tankovacích míst. Levé s rychlovýdejem nafty a kapaliny AdBlue jsou samozřejmě určeny hlavně pro kamiony, na zbytku najdeme kompletní sortiment pohonných hmot od Benziny počínaje standardními aditivovanými palivy Efecta (benzín Efecta 95 a nafta Efecta Diesel) a konče prémiovými



paliv Verva (benzin Verva 100 a nafta Verva Diesel). Nabíjecí stanice pro elektromobily zde zatím není a nekoupíte zde ani plyné pohonné hmoty LPG nebo CNG. Barrandovská Benzina však bude jednou z prvních čerpacích stanic v ČR, která bude nabízet vodík. Začátek výstavby vodíkových plnicích staniců je pak plánován už na letošní rok.

Multiproduktové stojany Tokheim jsou vybaveny velkoplošnými displeji, které umožňují zobrazit vedle nabídky pohonných hmot také některá reklamní sdělení. U všech pak navíc zákazníci mohou platit prostřednictvím mobilního telefonu přes systém, který pro síť Benzina zajišťuje společnost Unicode Systems. Při naší návštěvě bylo všude čisto a u žádného stojanu nechyběly od-

padkové koše, hasicí přístroj ani pomůcky na mytí oken.

A mobilní telefon využijete také při návštěvě mycí linky. Zde si buď můžete vybrat v shopu jeden z programů a zaplatit normálně u pokladny, nebo si stáhnout aplikaci Mycí Digi Linka do mobilního telefonu, zaregistrovat se a pak už si jen vybrat v mobilu mycí program a zaplatit jej. Vůbec přitom nemusíte vystoupit z automobilu. Kamera u vjezdu do linky rozpozná registrační značku, pustí vás dovnitř a tam se automaticky spustí vámi zvolený program.

Útulný a přehledný interiér

Před vchodem do shopu, který zdobí tradiční

dřevěná žaluzie, jsou po levé straně tři parkovací místa a po pravé terasa s venkovním posezením, které využívá k zastínění zastřešení refýže. Před vchodem samozřejmě nechybí nabídka kapaliny do ostřikovačů se značkou Benzina ani designové odpadkové koše na tříděný odpad.

Celkový prostor shopu není přehnaně velký, ale díky optimálnímu počtu a rozmístění regálů je docela vzdušný. K jeho příjemné atmosféře výrazně přispívá i rafinované osvětlení kombinující stropní světla LED a lampy visící nad jídelními stoly a barovým pultem. Povedené jsou i zelené plochy pod stropem doplněné obrazy ovoce a zeleniny. I když nejrůznějších materiálů i barev je v interiéru spíše více, nepůsobí to jako celek ➡

➔ rozhodně přepřácaně. Naopak lze říci, že tvůrci tohoto konceptu docílili jisté harmonie a zákazník se zde musí cítit dobře.

Návrh interiéru se řídil optimálním rozmístěním impulsního zboží, které zákazník musí zaregistrovat. Než zamíří k pokladnám, nemůže si nevšimnout akční nabídky s výrazným označením „Hit měsíce“ na jednom ze dvou volně stojících regálů. V dohledu od vstupních dveří pak má také samoobslužný kávový koutek.

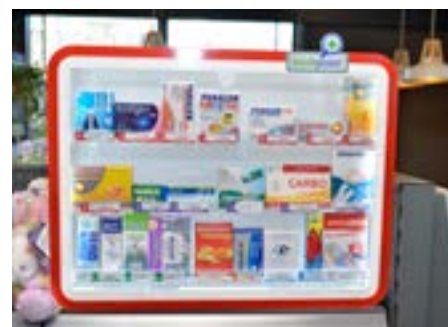
Velmi kvalitní káva má jeden jediný problém, který se ale týká všech čerpacích stanic Benzina – dát si ji můžete pouze do kelímku. Přitom koncept občerstvení Stop Café 2.0 nabízí vedle kávy, hotdogů, stripsů, masových kuliček, hranolek, teplých vafelí a čerstvě připravených baget také polévku, která se podává v porcelánové misce. Tudíž se zde musí i umývat nádobí, a všechno občerstvení tedy není koncipováno jako „take away“. Škoda, jinak je totiž celkové pojetí občerstvení této čerpací stanice téměř dokonalé. Snad i z hlediska ekologie tvůrci tohoto konceptu časem přehodnotí své stanovisko a skvělou kávu si na Benzině budete moci dát do porcelánového hrnku s podšálkem a nerezovou lžičkou a v klidu vypít u útulného stolku uvnitř nebo na venkovní terase. Zbývá doplnit, že k výše uvedeným pokrmům si kromě klasických minerálních vod nebo limonád můžete dopřát za bezmála 60 korun čerstvý ovocný fresh.

Plné regály

Nabídka zboží je standardní v rámci celé sítě Benzina. Nechybí zde samozřejmě cukrovinky, cigarety, teplé a chlazené nápoje, zmrzlina i automotive zboží. Stranou pak stojí regál s nabídkou vín. K tomu je třeba dodat, že prezentace veškerého zboží byla v době naší návštěvy na úrovni, regály byly zaplněny přesně tak, aby na nabídku maximálně nalákaly.

Co se týče dalších služeb, samozřejmostí je připojení k internetu prostřednictvím bezplatné wi-fi, možnost dobít mobilních zařízení u stolků a baru, vsadit si zde můžete i Sazku a v případě potřeby zde najdete i základní sortiment léčiv ve vitrině od Mediapointu. Čerpací stanice na Barrandově je otevřena nonstop.

Nájemkyně Iveta Lukášková pracuje v tomto oboru již osmnáct let. Po čerpacích stanicích Esso a Agip spojila své podnikání od roku 2015 se společností Benzina a od roku 2017 má na starosti právě čerpací stanici na Barrandově. V poslední době se ve všech pádech skloňuje především otázka



personálu. „Musím zaklepat, ale tady mám poměrně stabilizovaný personál. Snažím se s lidmi vytvářet spíše přátelské vztahy, i když si samozřejmě stále musíte hlídat tu tenkou hranici, aby to nesklouzlo na jednu, nebo druhou stranu.“

Závěr

Čerpací stanice Benzina na Barrandově patří v největší tuzemské síti mezi ty nejsledovanější a je to na ní vidět. Dokonalá čistota venku i uvnitř shopu, útulný interiér, voňavé sociální zařízení, regály plné zboží, kompletní sortiment pohonných hmot, moderní mycí linka i možnost využívat služby prostřednic-

tvím mobilního telefonu dělá z této čerpací stanice určitý etalon nejen pro ostatní pumpy této sítě, ale pro celý český retailový trh.

Nutno ještě dodat, že jsme čerpací stanici Benzina navštívili předtím, než začal v ČR platit nouzový stav kvůli pandemii koronaviru, což je vidět i na přiložených fotografiích. Stavoval jsem se pak na Barrandově ještě jednou, už v nouzovém stavu. Tehdy byl koutek občerstvení uzavřen a označen vysvětlujícími cedulkami a u všech tří pokladen oddělovalo obsluhu od zákazníků rozměrné plexisklo. O tom, že obsluha měla standardně nasazené roušky, asi není třeba mluvit...

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor

VELKÁ
LÁSKA
ROHY
PŘENÁŠÍ



KDYŽ JI MILUJEŠ,
NENÍ CO ŘEŠIT





Malebné jihočeské město Týn nad Vltavou vzdálené 28 km od Českých Budějovic má okolo osmi tisíc obyvatel, dominantou tohoto místa je však jaderná elektrárna Temelín, která leží od Týna asi pět kilometrů. Když do města vjíždíte po silnici 159 ve směru od Tábora, narazíte na modrošedou čerpací stanici AN místního podnikatele Miroslava Novotného, který zde provozuje i značkový autoservis, STK, dealerství Škody a pneuservis sítě Bestdrive.

Největší prodejní plocha?

Čerpací stanice byla postavena na rozsáhlém pozemku v roce 2010 a z hlediska užité plochy nejde o typickou stavbu svého druhu. Když přijíždíte od Tábora, na první pohled se zdá, že se jedná o celkem normální pumpu. Vysoký totem, výrazná modrá atika, tři oboustranné stojany vedle sebe pro šest tankovacích míst a velký prostor s parkovacími místy okolo představuje standardní řešení pro příměstskou čerpací stanici. Ale zdání klame. Přes celou šíři atiky se totiž táhne i zázemí čerpací stanice, které skrývá nejen prostorový obchod s bistro a dětským koutkem, ale navíc ještě čínskou restauraci. Samotný

prostor shopu pak určitě patří mezi největší svého druhu zřejmě nejen v Česku...

Odhadem se jedná o plochu bezmála 500 metrů čtverečních, kam se mimo jiné vešel jídelní kout, pult s občerstvením, pokladny, dětský koutek, kávový koutek s dvěma automaty a ještě dobře zásobený obchod s pěti dlouhými, volně stojícími regály doplněnými „brandovými“ stojany nebo boxy se zmrzlinou a energetickými drinky. A nechybí ani stojan s nabídkou vín. Na design si u čerpací stanice AN nehrají, všechno je podřízeno funkcionalitě a životnosti. Zařízení je ostatně poplatné době, kdy byla čerpací stanice postavena. Nenačtete zde vestavěné chladicí skříně nebo obrazovky nad pokladnami, kte-

ré lákající například na nabídku bistra nebo poskytují ceník mycí linky.

Zpočátku bylo v tak velkém prostoru složité udržovat v zimě i v létě standardní teplotu a po prvním roce provozu musela být zesílena klimatizační jednotka, zároveň je náročné celý prostor optimálně osvětlit, protože denní světlo doprostřed prodejny nedosáhne. I když se pro vnitřní osvětlení využívá úsporné technologie LED, je část stropních panelů vypnutá, a uvnitř shopu je tak v určitých místech po celý den přítmí.

Sázka na automotive zboží

Okamžitě mě napadlo, že by se ze shopu této



čerpací stanice mohl klidně udělat menší supermarket, na potraviny podle provozní Lenky Valkové, která na své pozici působí od otevření čerpací stanice v roce 2010, to ale prý nefungovalo. „Zkoušeli jsme to, ale nakonec jsme od toho upustili. Měli jsme dokonce i dodavatele čerstvého pečiva, ale v Týně je dostatek obchodů a my jsme jim nemohli konkurovat jak nabídkou zboží, tak cenou,” říká.

A tak se majitel začal soustředit hlavně na automotive zboží, ke kterému má jako provozovatel autoservisu i pneuservisu nej-

blíží. V nabídce shopu tak najdete nejen provozní kapaliny a autokosmetiku nejrozličnějších značek, ale například také autobaterie, některé náhradní díly do automobilů (třeba výfuky), a dokonce pneumatiky. „Lidé si to pochvalují. Říkají, že u nás seženou kdekoli,” dodává Lenka Valková.

Standardní nabídka paliv

Čerpací stanice má otevřeno od 6.00 do 21.00 hodin každý den, ve večerních a nočních hodinách je k dispozici tankomat,

který sem dodala společnost Unicode Systems. Mezi zákazníky většinou patří místní a pak firmy z blízkého okolí včetně zemědělských podniků nebo projíždějící kamiony. Čerpací stanice má své vlastní slevové karty, z palivových karet zde pak akceptují pouze ty od společností CCS a DFC.

Pohonné hmoty a také kapalinu AdBlue dodává na čerpací stanici AN budějovická společnost Arex. Pocházejí buď z Čepa, nebo z OMV. U všech tří oboustranných stojanů je k dispozici jak standardní benzin Natural 95, tak vysokootanový Natural ➔



Laserová kalibrace a ověřování nádrží

- na líh, biolih, benzín 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.,
Ještědská 85, 460 08 Liberec
Tel.: 482 770 884, 482 771 352, 603 858 724
info@houdeksro.cz, www.houdeksro.cz



➡ 98 a standardní nafta. Na stojanech Wayne je sice vidět, že už mají něco za sebou, ale celkově lze konstatovat, že výdejní místa jsou čistá a erozí v zásadě nepoškozená. U pravého výdejního místa je navíc stojan na kapalinu AdBlue, u prostředního zase stojan na výdej kapaliny do ostříkovačů. „Na to si naši zákazníci zvykli a pochvalují si to. Sama jsem překvapená, jak často musíme kapalinu doplňovat,“ říká Lenka Valková.

Z nabídky alternativních paliv je zde k dispozici pouze LPG (ze stojanu i v lahvích), o nabíjecím stojanu pro elektromobily pak majitel do budoucnosti určitě uvažuje možná i proto, že automobily na elektrický pohon má od loňska v nabídce svého dealerství.

Když nechcete „činu“

Oddělení bistra nekonkuruje vedlejší čínské restauraci. V nabídce jsou pouze vlastní čerstvé bagety, pizza ze zmraženého polotovaru, párek v rohlíku a polévky, které se zde ovšem nevaří. A pak samozřejmě káva. Tu si můžete dát jak ze skříňových automatů do kelímku, tak z klasického pákového automatu se zrnkovou kávou do porcelánového šálku. K ní si pak můžete vybrat z bohaté nabídky rozpékaného sladkého pečiva, které sem dodává kladenská pobočka belgické společnosti La Lorraine.

Kávu si můžete vypít i venku u menšího posezení hned vedle vchodu do obchodu, ale to se asi brzy změní. Před nadcházející sezonou chce majitel investovat do důstojnější venkovní zahrádky, neboť se zde v létě často zastavují motorkáři, Miroslav Novotný je ostatně jedním z nich. Je samozřejmě otázkou, jak jeho plány ovlivní současná situace s pandemií koronaviru.

V areálu čerpací stanice se nachází asi 15 parkovacích míst pro osobní automobily, čtyři byly vyhrazeny i pro kamiony. „Ty jsme ale museli na žádost místních obyvatel uzavřít, protože zvláště polští řidiči kamionů zde v noci dělali hrozný hluk,“ říká Lenka Valková.

Solidní prostor má i sociální zařízení, kde najdete tři toalety pro dámy, jednu pro invalidy a pány a samozřejmě pisoáry. Hlavně kvůli řidičům kamionů nechybí ani sprcha. K jejímu použití ale potřebujete žetony, které vám za úplatu vydá obsluha. Sociální zařízení bylo v době naší návštěvy vzorně čisté a voňavé.

Na čerpací stanici nechybí ani docela velkorysý mycí centrum, jehož součástí je portálová myčka a dva mycí boxy s technologií od firmy Christ a ČOV od firmy Šebesta. Hodonínská společnost navíc dodala i vysavač a kompresor. Po deseti letech služby je však už vidět,



že by si to celé zasloužilo rekonstrukci, což je ostatně v plánu jako jedna z nejbližších investic. Mimochodem, až po naší návštěvě technici firmy Christ již nainstalovali nový portál.

Dodejme ještě, že o provoz a zákazníky čerpací stanice AN se pod vedením Lenky Valkové stará šest zaměstnanců ve dvousměnném provozu. Venkovní údržbu si majitel čerpací stanice provádí sám, na obrovské vnitřní prostory navíc zaměstnává uklízečku.

Závěr

Čerpací stanice AN v Týně nad Vltavou je opravdu originální. Sám jsem se u nás s tak velkou prodejní plochou na čerpací stanici

nesetkal a nabídka zboží, respektive jeho rozmanitost v mnoha ohledech předčí specializované prodejny. I když čerpací stanice po deseti letech provozu funguje bez problémů a o zákazníky nemá nouzi, obrovský vnitřní prostor by si určitě zasloužil komplexní přestavbu. Na tu by si její majitel měl najmout specializovanou firmu, která by mu vytvořila návrh nejen na to, jak lépe zboží nabízet, ale současně s tím také jak optimálně skloubit část bistra a obchodu. Po této investici by pak mohla dosáhnout nejen většího zisku, ale zároveň ve všech ohledech uspokojit stále náročnější zákazníky.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Novinka

Systémy průmyslového měření FAFNIR
z rodiny Gilbarco Veeder-Root



Systémy

- měření hladin pro čerpací stanice PHM, LPG, AdBlue
- měření hladin pro olejové separátory a sklady olejů
- flexibilních sond pro průmyslové sklady a sklady PHM až do 22 m délky
- vakuové indikace mezipláště nádrží
- pro průmyslové měření chemických kapalin včetně agresivních
- proti přeplnění nádrží včetně propojení na cisternu
- monitoringu účinnosti odvodu benzinových par

Vlastnosti

- ✓ Robustní průmyslové provedení
- ✓ Sondy a čidla z nerez oceli
- ✓ Možnost bezdrátového připojení sond
- ✓ Komunikace s externími zařízeními s možností volby protokolu (včetně protokolu GVR a IFSF)
- ✓ Možnost propojení některých technologií se stávajícími systémy Veeder-Root

NESPLNITELNÉ CÍLE?

Biopaliva a další obnovitelné zdroje energie (OZE) dnes již bereme jako samozřejmost, staly se běžnou a nedílnou součástí pohonných hmot. Automobilový průmysl, výrobci a distributoři motorových paliv i motoristé si zvykli na výhody a nevýhody jejich používání a naučili se s nimi vcelku bez problémů žít. Před námi však stojí mnohem náročnější úkoly, které do zajista ovlivní automobilový i petrochemický průmysl a navždy změni stávající podobu dopravy.

Zatím s biopalivy

Každý členský stát EU s menšími či většími problémy plní své závazky dané unijní legislativou, konkrétně směrnicí Evropského parlamentu (EP) a Rady č. 2009/28/ES, o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (tzv. RED I), a směrnicí EP a Rady č. 98/70/ES, o jakosti benzínu a motorové nafty (tzv. FQD). V naší republice platí povinnost v bilanci r. 2020 zajistit minimální množství biopaliv stanovené v §19 a násl. zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, odpovídající úspoře emisí skleníkových plynů (GHG) ve výši 6 % pro všechny dodavatele motorového benzínu nebo motorové nafty, kteří tyto pohonné hmoty uvádějí do volného daňového oběhu na území ČR.

V roce 2018 vstoupila v platnost nová přepracovaná směrnice EP a Rady č. 2018/2001, o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (tzv. RED II), která pro oblast dopravy podíl OZE v r. 2030 stanovuje ve výši 14 %. Dalším podstatným požadavkem směrnice je omezení podílu biopaliv 1. generace z potravinářských nebo krmných plodin (např. metylesterů řepkového oleje, hydrogenovaných rostlinných olejů, bioetanolu z cukrovky, kukuřice nebo obilí nebo bioplynu z kukuřice) v r. 2030 na nejvýše 7 % jejich energetického obsahu (ale maximálně +1 % oproti podílu v r. 2020). Energetický podíl tzv. pokročilých biopaliv z odpadní biomasy a bioodpadů, vyjmenovaných v části A přílohy IX směrnice (RED II IX/A) (např. bioetanolu z lignocelulózy, syntetické motorové nafty na bázi Fischer-Tropschovy syntézy nebo bioplynu ze zvířecích exkrementů), by ke stejnému roku měl dosáhnout minimálně 1,75 %.

Současně je regulován energetický podíl biopaliv na bázi upotřebených kuchyňských olejů a živočišných tuků, vyjmenovaných

v části B přílohy IX směrnice (RED II IX/B), který nemá překročit 1,7 %. I když, na rozdíl od směrnice FQD, není směrnicí RED II stanovena minimální úspora emisí skleníkových plynů, zůstává i po r. 2020 v ČR nadále v platnosti úspora ve výši min. 6 %. Opatření daná směrnicí RED II by měla být do národní legislativy jednotlivých členských států EU transponována nejpozději do konce června 2021.

Požadavky EU

Na uvedený vývoj legislativy EU reaguje ČR aktuálně dvěma programovými dokumenty. Prvním z nich je Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu (MPO, 2019), který pro rozvoj obnovitelných zdrojů v dopravě nastiňuje mezi roky 2021 až 2030 trajektorii předpokládající splnění jak celkového podílu OZE v dopravě, tak i příspěvků pokročilých biopaliv. Pro zajištění příspěvku pokročilých biopaliv (pozn. dle části A přílohy IX směrnice) počítá tento dokument s provozní podporou na výrobu pokročilého biometanu, který by měl zajistit v r. 2030 až 4,5procentního bodu do cílového podílu 14 % OZE v celkové energii dodané pro dopravu.

Druhým dokumentem je Národní akční plán čisté mobility (MPO, 2020), který v horizontu r. 2030 akcentuje spotřebu biometanu a zkapalněného zemního plynu (LNG) pro silniční autobusovou a nákladní dopravu, dále předpokládá intenzivní elektrifikaci individuální automobilové dopravy a je poměrně odvážný v predikci vodíkové mobility s využitím FC palivových článků. Dokument obsahuje 59 karet opatření (např. na podporu infrastruktury, nákupu a provozu vozidel, daňových úlev a zvýhodnění), ale chybí shrnutí přínosů realizace pro splnění limitů náhrady OZE nebo úspory GHG. Cíle snižování emisí oxidu uhličitého (CO₂) u nových osob-

ních automobilů a lehkých užitkových vozidel stanoví nařízení EP a Rady č. 2019/631, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro v rámci integrovaného přístupu EU ke snižování emisí GHG z lehkých vozidel. Od 1. 1. 2020 platí flotilové unijní cíle 95 g CO₂/km pro průměrné emise osobních automobilů a 147 g CO₂/km pro průměrné emise lehkých užitkových vozidel. Za překročení emisí nad specifický limit zaplatí výrobce za každé nově registrované vozidlo příplatek ve výši 95 EUR / g CO₂. Obdobně nařízení EP a Rady č. 2019/1242, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla, ukládá, že průměrné emise z nových těžkých vozidel v r. 2025 mají být o 15 % nižší, a v roce 2030 dokonce o 30 % nižší než v referenčním období (VII/2019 – VI. 2020). Poplatek za překročení emisí je stanoven ve výši 4 250 EUR/g CO₂/tkm nadměrných emisí pro období 2025–2029, a dokonce 6800 EUR/g CO₂/tkm nadměrných emisí od r. 2030.

Jaký je plán na jejich splnění

Implementace požadavků vyplývajících ze směrnice RED II si vynutí řadu opatření, která výrazně ovlivní nejen směřování automobilového průmyslu a výrobců tradičních pohonných hmot, ale také distribuci elektrické energie nebo vodíku. V neposlední řadě se pak změní i chování konečných spotřebitelů. Všechny evropské země modelují variantní scénáře pravděpodobného vývoje na trhu s energiemi spotřebovávanými v dopravě s ohledem na očekávané přepravní výkony, kapacitní limity produkce pohonných hmot na bázi OZE, logistická a technická omezení distribučních sítí nebo i možnosti pravidelných a cenově přijatelných dovozů energií pro dopravu ze zahraničí.

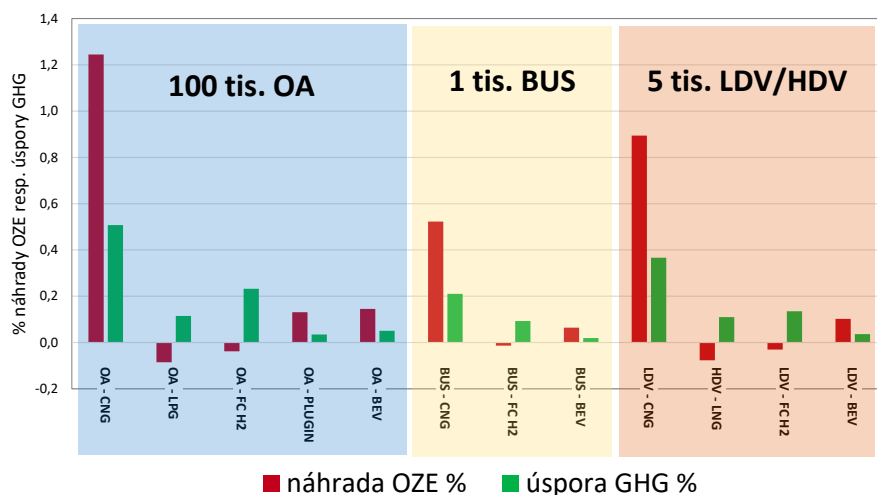
V ČR jsou nyní finalizovány výstupy projektu „Optimální využití obnovitelných zdrojů energie v dopravě“ (TAČR BETA2, TIT-SMZP713), na jehož řešení se podíleli odborníci z VŠCHT Praha, FS ČVUT v Praze, ČZP UK, ČAPPO, ÚJV Řež, ČEZ, VÚZT a ČTP pro užití biosložek v dopravě a chemickém průmyslu, ve spolupráci se zástupci MŽP, MPO, MZe, MD, MF a Celní správy ČR. Projekt si klade za cíl na základě podrobné analýzy současného stavu nebo praxe ve vybraných zemích EU a výstupů lineárního bilančního modelu TRANSLINEX a optimalizačního modelu TI-

MES navrhnout soubor konkrétních opatření zajišťující naplnění strategie využívání OZE v dopravě. Jako nejzajímavější lze uvést následující příklady.

I v případě maximálního možného zajištění dopravy s využitím elektřiny a plynu budou v roce 2030 přepravní výkony zajišťovány dominantně vozidly spalujícími klasické kapalné pohonné hmoty (79 % individuální osobní přeprava, 73 % veřejná osobní přeprava a 88 % silniční nákladní přeprava). V následující dekádě lze očekávat částečnou „resuscitaci“ paliva B100, přičemž limitujícím faktorem bude povolení výrobců používat toto palivo. Stabilní součástí motorové nafty B7 se stanou hydrogenované rostlinné oleje (HVO), ať již 1. generace, nebo jako pokročilá biopaliva na bázi upotřeбенých kuchyňských olejů (UCO), limitujícím faktorem ovšem bude dostupnost suroviny a maximální limity pro OZE 1.G a OZE RED II IX/B, které odpovídají spotřebě 70–80 kt HVO 1.G, resp. 80–85 kt HVO UCO. V automobilových benzínách se jeví nutností plošné zavedení paliva E10 s podílem bioetanolu do 9,8 % obj. Vysokoprocenní palivo E85 není perspektivní a neuvažuje se o jeho výrobě a distribuci. Otázkou je zájem o prémiové benziny BA 98/100 s bio-ETBE, kde lze pravděpodobně očekávat nárůst poptávky právě v souvislosti se zavedením paliva E10.

LPG není podporováno výrobcí ani legislativou EU přes jeho evidentní přínos k úspoře emisí GHG, existující vozový park i distribuční infrastrukturu. Lze proto očekávat postupný pokles spotřeby. V případě elektrické energie se spotřeba v závislosti na počtu elektromobilů může pohybovat v intervalu 2300–6200 GWh/rok, pro 50 000, resp. 500 000 vozidel, z toho roční spotřeba elektřiny pro pohon drážních vozidel (vlak, metro, tramvaje, trolejbusy) činí zhruba 1900–2000 GWh. Pro představu, 1000 GWh elektrické energie je ekvivalentní spotřebě 85 kt motorové nafty.

Zcela klíčový význam pro naplnění závazku náhrady OZE v dopravě (14 % v r. 2030) bude mít dílčí kritérium spotřeby pokročilých biopalin v souladu s RED II IX/A, a to především z důvodu omezené dostupnosti biopalin v dostatečném množství. V podmínkách ČR se prakticky jako jediná možná racionální varianta pro splnění dílčího kritéria spotřeby pokročilých biopalin dle RED II IX/A jeví bio-metan v objemu minimálně 100 mil. m³. Pokud by se v ČR v r. 2030 podařilo spotřebovat v dopravě uvedený objem bioplynu při dostatečně početném vozovém parku, pak



OA = osobní automobil; BUS = autobus; LDV = lehké užitkové vozidlo; HDV = nákladní automobil; CNG = stlačený zemní plyn; LNG = zkapalněný zemní plyn; LPG = zkapalněné uhlovodíkové plyny; BEV = bateriový elektromobil; FC-H2 = vodíkový palivový článěk

by již nebylo nezbytně nutné na trh uvádět bioetanol z lignocelulózy v množství větším než 20 kt. Pokud by se ovšem v r. 2030 podařilo zajistit spotřebu biometanu pouze v objemu 65–85 mil. m³, pak by bylo nutné na trh současně uvést dalších 45–65 kt pokročilých biopalin, ve formě bioetanolu z bioodpadu/lignocelulózy nebo motorové nafty na bázi F-T syntézy. Zajistit uvedené množství v ČR již může být problematické z důvodu chybějících výrobních kapacit v celém evropském regionu.

Bude dostatek odpovídajících vozidel?

Limitujícím pro naplnění scénářů s maximálním využitím elektromobility a plyných paliv, jak předpokládá Národní akční plán čisté mobility, bude dostupnost elektrovozidel (530 000 OA+LDV BEV, 500 000 OA plug-in, 1200 BUS BEV), vozidel s plynovým pohonem (45 000 OA+LDV CNG, 2700 BUS CNG, 6900 HDV LNG) i vozidel s vodíkovým pohonem (56 000 OA+LDV FC, 900 BUS FC) za cenu akceptovatelnou zákazníkem. Dostatečná nabídka se může stát kritickým parametrem zejména u osobních automobilů na CNG, které automobilky postupně vyřazují z výrobního portfolia kvůli emisím GHG, jež překračují budoucí emisní limity. Stanovisko výrobců automobilů, že CNG osobní automobily nejsou do budoucna perspektivní, protože nesplňují parametry nízkoemisních vozidel, je v přímém rozporu se směrnicí RED II, která naopak biometan podporuje jako vysoce ekologické palivo pro dopravu.

Z hlediska maximální efektivity spotřeby energie se ukazuje jako mnohem

efektivnější podpora plynofikace a elektrifikace autobusové dopravy (BUS) a nákladní dopravy s využitím lehkých užitkových vozidel nebo nákladních automobilů než masivní podpora plynofikace a elektrifikace individuální přepravy OA. Z hlediska hodnoty náhrady OZE jsou stejný výsledek schopna zajistit vozidla s alternativním pohonem CNG/LNG nebo elektropohonem (BEV, FC H2) v následujícím poměru počtu vozidel – BUS:LDV:OA = 1:3:40. Z porovnání efektivity elektromobility a CNG vychází lépe druhá z obou jmenovaných alternativ, a to v poměru 8:1. Roční provoz 1000 CNG autobusů je z hlediska dopadu na náhradu OZE obdobný jako roční provoz 340 000 osobních elektromobilů (OA – BEV), jak ukazuje obrázek 1.

Na závěr si však musíme položit otázku, jak se asi v důsledku nastupující silné globální ekonomické recese vyvolané celosvětovou pandemií Covid-19 bude dále vyvíjet problematika navyšování spotřeby OZE v dopravě, zda nezmění EU svůj přímočarý a zásadový postoj ohledně radikálního snižování emisí skleníkových plynů, či nedá politiku New Green Deal alespoň dočasně k ledu? Bohužel, odpovědi se v příštích měsících pravděpodobně jen stěží dočkáme.

■ **AUTOŘI:** Milan Pospíšil, Jan Mikulec

Prof. Ing. Milan Pospíšil, CSc. je prorektorem VŠCHT pro strategii a rozvoj, ing. Jan Mikulec je výkonným ředitelem ČAPPO.



UNIPETROL POMÁHÁ POTŘEBNÝM

Unipetrol, který je součástí kritické infrastruktury České republiky, v současné mimořádné situaci i nadále zajišťuje výrobu a dodávky pohonných hmot a dalších strategických komodit nezbytných pro fungování státu. V souvislosti s omezením šíření rizika nákazy koronavirem aktivoval krizový štáb a přijal ve svých výrobních závodech odpovídající hygienická a bezpečnostní opatření. Zároveň průběžně distribuuje ochranné prostředky a dezinfekční tekutiny mezi své zaměstnance a pracovníky čerpacích stanic Benzina.

Pomoc neziskovým organizacím

Podporu poskytuje i místním samosprávám, nemocnicím, složkám integrovaného záchranného systému či neziskovým organizacím. Do pomoci potřebným se zapojily rovněž Nadace Unipetrol a další společnosti ze skupiny Unipetrol – Benzina, Spolana Neratovice a Paramo.

„Těší mě, že díky maximálnímu úsilí našich zaměstnanců zvládáme v současné mimořádné situaci udržovat kontinuitu výroby a zároveň se můžeme soustředit i na pomoc potřebným. Jako společensky odpovědná společnost jsme se zapojili do pomoci především v okolí našich výrobních závodů, ale rovněž na česko-polských hranicích, kde jsme zajistili občerstvení pro řidiče čekající v několikahodinových frontách. Naše okolí nám není lhostejné, takže v pomoci potřebným budeme pokračovat i nadále. Věřím, že společně se s touto mimořádnou situací vyrovnáme,“ uvedla Katarzyna Woś,

místopředsedkyně představenstva skupiny Unipetrol.

Výroba a distribuce dezinfekce

Téměř 30 000 litrů dezinfekční tekutiny a další ochranné prostředky byly prioritně distribuovány v rámci skupiny Unipetrol na pracoviště s nejvyšším rizikem přenosu nákazy koronavirem, ať už se jedná o zaměstnance výrobních jednotek, společností zajišťujících logistiku, nebo čerpacích stanic Benzina. Každý zaměstnanec skupiny Unipetrol dostal pro sebe a své blízké litr dezinfekční tekutiny. Celkem se tak v rámci celé skupiny rozdalo na 4800 litrů. Výroba dezinfekce probíhá přímo v Unipetrol výzkumně vzdělávacím centru (UniCRE) v Záluží u Litvínova, kde se doposud vyrobilo 52 000 litrů dezinfekce.

Dezinfekční tekutina je v rámci možností rozdělována také orgánům místní samosprávy, nemocnicím, hasičům, policistům a dalším institucím. Do současnosti bylo dodáno téměř 5000 litrů dezinfekce městům Most a Litvínov, mostecké nemocnici, nemocnici v Ústí nad Labem, složkám integrovaného záchranného systému a dalším organizacím. Unipetrol rovněž zakoupil 500 ochranných obleků pro nemocnici v Mostě.

Výrobu dezinfekcí podpořila také Spolana Neratovice. Ta darovala Hasičskému záchrannému sboru České republiky dodávku roztoku chlornanu sodného, ze které půjde vyrobit až 50 tun dezinfekce. Pozadu nezůstala ani společnost Paramo, která Pardubickému kraji pomohla se zajištěním 3 000 litrových lahví na distribuci dezinfekcí.



Nadace Unipetrol

Do pomoci potřebným se zapojila i Nadace Unipetrol, která věnovala Sportovní soukromé základní škole v Litvínově novou 3D tiskárnu a finanční dar ve výši 5000 korun na nákup materiálu potřebného pro tisk ochranných štítů pro místní nemocnici. Nadace se zapojila i do distribuce 950 roušek, 500 respirátorů a 39 dezinfekčních sad pro dětské domovy, domovy důchodců a neziskové organizace. Nadace rovněž připravuje spuštění infolinky pro zaměstnance, kteří by vzhledem k momentální situaci potřebovali psychologickou pomoc.

Občerstvení pro řidiče, káva pro hasiče

Společnosti skupiny Unipetrol se v současném mimořádném stavu angažují i v dalších oblastech. Benzina ve spolupráci s Velvyslanectvím Polské republiky v ČR poskytla občerstvení pro řidiče čekající v dlouhých kolonách na česko-polských hranicích. Společně kromě toho ocenily 11 paletami zboží i město Náchod a ostatní spolupracující složky za výbornou spolupráci. Balené vody, energetické nápoje Verva, sladkosti a další tak putovaly i ke zdravotníkům, policistům, hasičům, vojákům, celníkům a dobrovolníkům. Dohromady se jednalo o občerstvení v hodnotě 380 tisíc korun (19 350 energetických nápojů Verva, 10 368 muffinů, 7 020 balených vod a 5 220 drobných pochutin). Největší tuzemská síť čerpacích stanic zajistila také občerstvení ve formě 1 950 sendvičů pro Fakultní nemocnici v Motole. Benzina rovněž darovala tankovací karty v hodnotě 50 000 korun neziskové organizaci HEWER, která zajišťuje služby osobní asistence v domácím prostředí na území sedmi krajů České republiky.

Benzina pokračuje v pomoci i nadále. Hasičům, policistům a záchranářům nabízí občerstvení zdarma. Na sedmi vybraných čerpacích stanicích v Litvínově a Mostě si až do poloviny května mohou zdarma dopřát svoji oblíbenou kávu či jiný horký nápoj jako poděkování za náročnou a obětavou práci, kterou vykonávají.

■ PR Unipetrol
FOTO: Unipetrol



VIRUS TVRDĚ ZASÁHL I DO PRODEJE POHONNÝCH HMOT



Koronavirus a jeho důsledky pro byznys se dotkly prakticky všech oborů a čerpací stanice nejsou výjimkou. Odbyt paliv klesá, přestože čerpací stanice výrazně zlevnily. Pumpařské sítě zavádějí opatření na ochranu před nákazou. Pokles tankujících řidičů a tím i prodeje pohonných hmot zatím zhruba o 30 až 40 procent v průměru za celé Česko paradoxně přišly v době, kdy vlivem extrémně levné ropy padaly i ceny na totemech čerpacích stanic.

Ani zlevnění paliv, od počátku března do první dekády dubna v průměru až o čtyři koruny za litr benzínu a podobně i nafty, nezastavilo velký výpadek tankujících řidičů. Přesněji vozů na silnicích – těch osobních, ale hlavně i nákladních. Obavy z nákazy a hlavně drakonická vládní opatření proti jejímu šíření totiž omezily provoz tisíců podniků a leckde srazily jejich příjmy až na nulu. Chybí odběratelé, vážně přeprava zboží, lidé omezili jízdy osobními automobily.

Velký propad hlásí i kamionová doprava, která představuje velkou část byznysu čerpacích stanic. Zástupci Česmadu Bohe-mia, který sdružuje na dva tisíce firem, upo-

zornili, že počty přepravců bez práce a bez prostředků na provoz narůstají. Zatímco v polovině března o více než polovinu zakázek přišlo necelých 15 procent firem, začátkem dubna to bylo (zejména zastavením výroby v automobilkách a stovkách jejich dodavatelů) už téměř 40 procent a dalších 20 procent nákladních dopravců zaznamenalo pokles o třetinu až polovinu.

S tím vším se nyní čerpací stanice potýkají. A současně i ony musejí plnit vládní protivirová opatření a chránit své pracovníky i zákazníky. Na rozdíl od například restaurací, hotelů nebo některých dodavatelů automobilek však pumpařské sítě, respektive jejich nájemci, nemuseli ve

větší míře propouštět zaměstnance. Velké koncerny mají výhodu finančně silné společnosti. Menší nezávislí prodejci mají však situaci o to těžší. Ve vážném problému jsou zejména pumpy, které byly pohraničí závislé na zákaznících z Německa. „Je to pro nás hodně těžká situace. Když aspoň ještě jezdili pendleři, drželi prodeje trochu nad nulou. Teď se modlíme, aby nouzový stav skončil co nejdřív,“ říká například spolumatel sítě třiceti stanic F1 Gas Libor Hammer.

Velké sítě také přicházejí o nemalou část tržeb, ale potíže zvládají. Například Benzina omezila provozní dobu přibližně 30 čerpacích stanic, ostatní z celkem 416 ale fungují bez omezení. „Benzina je lídrem

českého trhu a má silné zázemí. Věříme tedy, že se současnou mimořádnou situací se zvládneme vypořádat," uvedl mluvčí Unipetrolu Michal Procházka. Jak se vládní protivirová opatření konkrétně dotýkají některých sítí čerpacích stanic, popisuje anketa Petrol magazínu. Na otázky odpověděli zástupci společností Unipetrol (Benzina), MOL, Shell, Čepro (pumpy Euro Oil) a síť AVIA.

Jaká opatření proti hrozbě rozšíření viru jste na čerpacích stanicích v ČR zajistili?

Unipetrol: V období od 14. do 30. března byl dočasně přerušen prodej občerstvení a kávy. Vzhledem k posílení hygienických opatření však došlo k částečnému obnovení prodeje. Všechny 416 čerpacích stanic jsme vybavili ochrannými přepážkami z plexiskla, osobními ochrannými prostředky pro zaměstnance, dezinfekčními tekutinami a dalšími nezbytnými prostředky. Vnější i vnitřní prostředí čerpacích stanic pravidelně dezinfikujeme minimálně jednou za hodinu. Pracovníky čerpacích stanic průběžně informujeme o aktuální situaci a poskytli jsme jim poradenství, jak se v této složité situaci chovat a dodržovat zásady osobní hygieny.

MOL: Od vyhlášení nouzového stavu jsme zaváděli opatření průběžně. Informovali jsme zákazníky o nutnosti dodržovat rozestupy, doporučili jsme ještě před vyhlášením povinnosti nosit šálu nebo roušku, zavřeli jsme hned po vyhlášení nouzového stavu gastroprodej, který jsme pak částečně otevřeli. Káva je pouze ze samoobslužných kávovarů s nutností použít rukavice, obnovený byl prodej jídla a občerstvení, ale jenom baleného. Zavedli jsme častější čištění – dezinfikování v rámci čerpacích stanic, uzavření sezení v interiéru i exte-



riéru čerpacích stanic, namontovali jsme v prvním týdnu plexiskla na všechny čerpací stanice do pokladní zóny, obsluhu jsme vybavili rouškami, rukavicemi a gely.

Shell: Okamžitě jsme přijali řadu opatření, která mimo jiné vycházela ze zkušeností našich kolegů z Asie, kde s pandemií začali bojovat mnohem dříve. Přijali jsme především dodatečná hygienická opatření a zvýšili frekvenci úklidu. Personál čerpacích stanic byl vybaven rouškami a věnuje se přednostně úklidu a sanitaci rizikových míst, a to s vyšší frekvencí a intenzitou. Jde například o tankovací pistole, pokladní zónu, prodejní pulty rychlého občerstvení, samoobslužný prodej kávy nebo o dveře a kliky. V nejrizikovějších místech, jako jsou pokladní zóna nebo platební terminály, se provádí sanitace každých 15 minut. Na všech čerpacích stanicích byla instalována na pokladní zóně plexiskla. Na dálničních čerpacích stanicích jsme do odvolání zpří-

stupnili naše prémiové toalety 2theloo bez poplatku.

Čepro: Pro personál čerpacích stanic jsme zajistili ochranné pomůcky. Sami jsme začali vyrábět dezinfekci, kterou kromě státních institucí dodáváme i na čerpací stanice. Hasiči Čepa jsou v případě potřeby připraveni naše pumpy kompletně dezinfikovat. Na vybraných čerpacích stanicích jsme mírně zkrátili provozní dobu, abychom obsluhu ulevili. Jde především o večerní hodiny. Jinak zákazníkům doporučujeme udržovat bezpečné rozestupy, aby používali ochranné rukavice či jinou ochranu rukou, využili dezinfekci a v prostoru prodejen se zdržovali jen po nezbytně nutnou dobu.

AVIA: Zajistili jsme monáž plexistěn, upozornění na jednotlivé vstupy včetně dodržování vzdálenosti 2 metry. K dispozici jsou rukavice pro zákazníky, roušky pro obsluhu i možnost dodání jednorázové roušky pro zákazníky (hlavně pro řidiče kamionu), podání dezinfekce. Uzavřeli jsme WC, samozřejmě je pravidelná dezinfekce prostor, ploch (prodejní pult, police), strojů (automaty na kávu...). Omezili jsme prodej pouze na balené zboží a kávu s sebou, upřednostňujeme bezkontaktní platby.

Jak zákazníci tato omezení přijímají? Jsou disciplinovaní?

Unipetrol: bez odpovědi

MOL: Obecně je přijímají s respektem a jsou disciplinovaní. Na některých ČS bohužel dochází k nerespektování zákazu konzumace v prostorách ČS. Pokud nestačí domluva obsluhy, je kontaktována policie ČR.

Shell: Zpočátku byla řada zákazníků nedisciplinovaná v dodržování preventiv- ➔



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, zachytňných jímek, potrubí atd. 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, řídící 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
Bratři Holkové 1, ČR 61408
Tel: +420 543 217 190
info@bmsi.cz

Provoz: Chodín
Za Pivovarem 77b, ČR 53701
Tel: +420 728 051 379
info@bmsi.cz



➡ ních opatření (nosit roušku, dodržovat odstup atd.) a obsluha je musela upozorňovat. Nyní se však s nedisciplinovaností prakticky nesetkáváme.

Čepro: Jde v podstatě o výjimky, které se objevovaly v počátcích opatření. Pokud někdo přijde bez roušky, obsluha jej nepustí do prodejny. Ve valné většině jsou ale zákazníci zodpovědní a vyjadřují nám velkou podporu.

AVIA: Jsme svědky občasně arogance. Ně kterým zákazníkům vadí jednotlivé vstupy a dodržování bezpečné vzdálenosti, někdy musí obsluha upozornit na roušku. Všeobecně však lze říci, že místní a stálí zákazníci problém nedělají.

Jak se celá situace projevila na personálním obsazení čerpacích stanic? (např. vliv karantény, ošetřování či hlídání dětí...)

Unipetrol: Všechny čerpací stanice Benzina jsou v provozu. V současnosti jsme pouze omezili provozní dobu na přibližně 30 čerpacích stanicích v rámci naší sítě, která celkově čítá 416 stanic.

MOL: Na některých ČS je dočasně snížen počet personálu, a to kvůli snížení poptávky, vlivu karantény na Olomoucko nebo potřebě hlídat děti.

Shell: V našem případě zatím zcela minimálně. Měli jsme některá podezření na nakažení koronavirem, která se ale naštěstí nepotvrdila. Spíše než personální obsazení vedoucí našich čerpacích stanic řeší vyšší nároky na psychickou odolnost obsluhy vzhledem k aktuální situaci a snaží se zaměstnancům maximálně pomáhat.

Čepro: Samozřejmě chápeme, že každý řeší řadu dalších problémů, jak naznačujete. Právě z toho důvodu jsme upravovali provozní dobu, podle potřeby si nájemci přenastavili směny. Co je důležité, na personální obsazení to nemělo nijak zásadní vliv. Naopak, řadu zaměstnanců situace stmelila, dokázali jí čelit s humorem a nadhledem.

AVIA: Některé stanice prodávaly první týden pouze přes tankautomat – za přítom-



nosti obsluhy, která případně poradila. Většina stanic upravila pracovní dobu a postavila 3 střídající se směny tak, aby v případě onemocnění v jedné směně udržely chod zbývající směny. V případě požadavku ze strany pracovníka bylo umožněno čerpání dovolených, popřípadě čerpání neplaceného volna (tam, kde se zaměstnanci obávali nastoupit na směnu). Některým zaměstnancům s malými dětmi bylo umožněno využít ošetřování člena rodiny.

Bylo nutné propouštět nebo jinak snižovat počty personálu, například některé lidi nechat doma na základě překážek na straně zaměstnavatele?

Unipetrol: bez odpovědi

MOL: Je pravda, že kvůli pandemii a krokům státu došlo k citelnému poklesu poptávky po zboží a službách nabízených na ČS. Nejvíce postižené jsou hraniční ČS. Na pokles poptávky jsme museli reagovat jak my, tak provozovatelé ČS, kteří přizpůsobují na některých ČS počet zaměstnanců aktuální situaci.

Shell: Ke snižování stavu na našich čerpacích stanicích nedošlo. Na několika (v řádu jednotek) jsme pouze dočasně omezili pracovní dobu a stanice v nočních hodinách uzavřeli. A výjimečně má návodní obsluha více volno, aby mohla střídat/zastoupit kolegy zejména při sanitaci prostor čerpacích stanic.

Čepro: Ne.

AVIA: Zatím jsme nic takového na žádné stanici neřešili. Řešíme to převážně formou dovolených.

Využijete některé programy státu na podporu firem postižených poklesem odbytu (například bezúročné úvěry COVID, kompenzace mezd atd....)?

Unipetrol: bez odpovědi

MOL: Zatím o nich jen uvažujeme, rozhodovat se budeme podle aktuálního vývoje a délky omezení vlivem koronaviru. Předpokládáme však, že provozovatelé čerpacích stanic tyto programy využijí či už aktivně využívají (zejména program Antivirus a kompenzaci mezd).

Shell: Situaci v této oblasti v současné době analyzujeme a budeme zvažovat jejich případné využití.

Čepro: Sami jsme součástí kritické infrastruktury státu, pomáháme státu s výrobou dezinfekce. Chápeme svoji roli jako stabilizační, sice primárně pro trh pohonných hmot, ale jak se nyní ukazuje, i v dobách různých krizí. Máme kapacity, schopnosti i zkušenosti pomoci tam, kde je třeba.

AVIA: Ano, většinou to naše stanice využijí a hlavně ty, které musely zavřít bistra. Po-

dle jejich informací je však velký problém s registrací.

Jak se podle vás celá situace kolem koronaviru v ČR projeví na celém odvětví prodeje a distribuce pohonných hmot? Jak to celý trh v následujících měsících ovlivní?

Unipetrol: bez odpovědi

MOL: Vlivem opatření ohledně koronaviru došlo k poklesu poptávky zákazníků po jednotlivých palivech, a to celoplošně, nejvíce jsou aktuálně omezeny hraniční stanice. Tyto skutečnosti ovlivňují i samotnou výrobu a distribuci paliv. Další vývoj prodeje bude do velké míry závislý na případném uvolnění aktuálního stavu omezení a jeho načasování.

Shell: Je zřejmé, že současný výrazný pokles v prodeji pohonných hmot bude mít velký dopad na náš letošní hospodářský výsledek. Z hlediska odvětví si myslíme,



že významnější dopad může mít spíše na jednotlivé menší prodejce pohonných hmot než na velké řetězce. Návrat na „status quo“ před pandemií je s velkým otazníkem. Až pandemie pomine, bude celé ekonomice trvat pravděpodobně velmi dlouho, než se zcela vzpamatuje. A jelikož doprava je přímým indikátorem stavu ekonomiky zejména v oblasti přepravy zboží, bude ekonomika provozu stanic záviset na celkové ekonomice, zejména na průmyslové výrobě doma i v zahraničí.

Čepro: Počítáme s přehodnocením plánů na letošní rok, vše se bude odvíjet od délky platnosti vládních opatření. Pracujeme

s několika scénáři, uvidíme, který z nich nakonec nastane. Nicméně i za této situace jsme nadále připraveni a schopni zajistit dostatek pohonných hmot pro český trh a fungovat jako stabilizátor celého trhu.

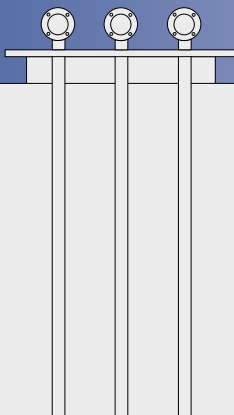
AVIA: Všechny čerpací stanice hlásí výrazný pokles v rozmezí 30–90 procent (hraniční pumpy), velká obava panuje hlavně z fakturačních zákazníků, tedy hlavně dopravců, kde i před epidemií nebyla platební morálka „ukázková“. Návrat do stavu před epidemií bude trvat měsíce a otázkou je, zdali se vůbec podaří.

■ **AUTOR:** Miroslav Petr
FOTO: archiv redakce

PETROL
PARTNER

CFFT

Care For Fuel Technology



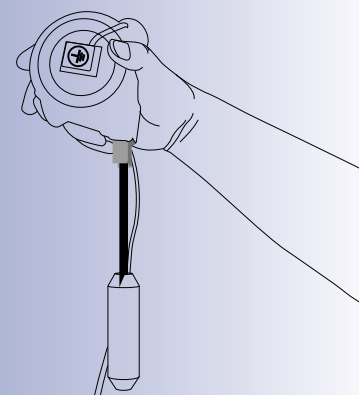
KALIBRA®

SYSTÉM PRO OBJEMOVOU KALIBRACI NÁDRŽÍ

**Provádíme kalibrace objemovou metodou.
Prodej měrných tyčí a pásem.**

**Servis
Prodej
Výstavba
Realizace
Poradenství**

792 460 792
www.cfft.cz



HYGIENA, ODSTUPY A DESINFEKCE

Světová pandemie nového koronaviru zasáhla dění ve všech oblastech lidské činnosti. Týká se to samozřejmě i čerpacích stanic a nejde jenom o to, že došlo k zásadnímu poklesu cen pohonných hmot. Podívejme se, jak by se proti tomuto zákeřnému viru měli chránit provozovatelé čerpacích stanic a co by měli udělat pro své zaměstnance.



Výdejní plocha

Pohyb na čerpací stanici, manipulace u výdejních stojanů, potvrzování PIN na PT a pohyb osob obecně, jsou jedním z největších rizik z hlediska možné nákazy novým druhem koronaviru. V době psaní tohoto textu (4. 4. 2020) platí mimořádný stav a omezení pohybu osob na veřejnosti. Nošení roušek je už samozřejmostí a dodržování přiměřené vzdálenosti mezi osobami také. Co se týče stojanů, tak je vhodné před uchopením výdejní pistole použít plastové rukavice. Ty jsou naštěstí už téměř všude k dispozici. Výdejní pistole jsou zhotoveny z různých kovů a plastů. Je všeobecně známo, že viry na kovových a plastových materiálech drží nejdéle. To se týká i periferního vybavení, jako kompresorů, vysavačů a dalších obslužných zařízení na čerpací stanici. Je proto důležité, kromě již zažité běžné údržby, pravidelně dezinfikovat hlavně ty součásti, které

berou zákazníci do rukou. S dezinfekčními prostředky to však v současné době není jednoduché. Za prvé jich je nedostatek a za druhé ne všechny se hodí pro použití na čerpací stanici. Je proto potřeba věnovat pozornost příbalovým letáčkům a také používat pokud možno ověřené firmy a výrobky. Určitě se ale vyplatí pravidelné mytí teplou vodou s příměsí běžných neagresivních přípravků. Tím se rozhodně nic nezkaží. V zimním období je celá čerpací stanice vystavena působením zbytků rozmrazovacích solí, posypových materiálů a mnoha dalších chemikálií, které neblaze působí na veškerá vybavení.

Shop

Rovněž shopu je potřeba v době celosvětové pandemie nového koronaviru věnovat mimořádnou péči. Kromě zvýšeného důrazu na běžný úklid je zapotřebí vše pravidelně

dezinfikovat. Dezinfekční prostředky je nutno volit s ohledem na dezinfikované předměty. S ohledem na očekávaný pohyb osob v shopu je vhodná úprava prodejní plochy, případně úprava rozmístění zboží na regálech. Lidé by měli dodržovat předepsané rozestupy a tomu by podle možností měl být prostor přiměřeně upraven. Lidé většinou dodržují rozestupy ve frontě na pokladnu, ale pokud se fronta táhne kolem regálů, kde si ostatní potřebují vybrat zboží, tak nastává problém. Pak záleží na vzájemné ohleduplnosti.

Pokladna

Poslední místo kam přijde zákazník čerpací stanice je pokladna. Už i před pandemií platila většina zákazníků bezkontaktně. Peníze obecně představují totiž značné riziko nákazy a to nejen novým koronavirem. Proto je více než žádoucí v této době platit bezkontaktně. Nelepší způsob úhrady je pomocí mobilního telefonu, kde se nemusí zadávat PIN. Při platbě kartou je většinou potřeba zadat PIN na klávesnici platebního terminálu a to je další potenciální místo pro šíření nákazy. I zde je na místě použití rukavic, i když vytūkání pinu činí mnohdy určité potíže. Pravidelná dezinfekce platebního terminálu musí být prováděna mimořádně obezřetně s ohledem na elektroniku uvnitř. Většina terminálů je určena pro vnitřní použití a není tudíž dostatečně chráněna před vniknutím kapalin. Pokud by se dostal do terminálu agresivní dezinfekční prostředek, mohlo by to pro něj mít fatální následky.

Závěrem

Tato doba klade na nás na všechny mimořádné nároky, jak na pracovní nasazení, tak na psychiku. Je proto potřeba být maximálně obezřetný a pozorný ke svému okolí. Neméně důležité je posilování vlastního imunitního systému. Nejjednodušší je zdravý životní styl, dostatek spánku, strava bohatá na vitamíny, a pokud je to možné také přiměřený pohyb. Osobní hygiena jako je nošení rukavic, roušek a hlavně pečlivé mytí rukou je samozřejmostí.

■ AUTOR: PR Gia
FOTO: archiv



Společnost GiA Czech Republic přeje všem svým partnerům v době celosvětové pandemie koronavirem pevné zdraví a hodně optimismu!

Jsme prosperující, dynamická společnost, která pro svůj další růst hledá spolehlivé servisní techniky a potrubáře – svářeče. Nabízíme práci v příjemném kolektivu, dobré finanční ohodnocení a bonusy, které jinde nedostanete.

CO BUDE DÁL...?

Je pozdě radit v době vydání tohoto článku čerpacím stanicím, jak se chovat, jaká přijmout opatření. A to proto, že každá se svým způsobem musela se situací už dávno vyrovnat. Stejně tak je těžké radit, na co se připravit, až se situace vrátí k normálu. Nikdo totiž nevíme, jak dlouho bude mimořádná situace trvat, jak dlouhá a hluboká bude následná ekonomická krize.



„Děti se těšily z prodloužených jarních prázdnin, ale nás dospělé překvapovalo jedno vládní opatření za druhým. Když jsme se dozvěděli, že by obsluha měla být celý den v ochranných respirátorech, které ale stejně nejsou k dispozici, tak nás trochu zamrazilo. Začal jsem se radit s kolegy z jiných firem, jak obsluhu ochránit i jinak. Nápadů bylo mnoho, ale pak někdo přišel s myšlenkou – pojďme to udělat jako na poště, tam jsou na přepážkách chránění sklem. Nápad byl na světě a my i naši kolegové jsme začali svépomocí pro své čerpačky realizovat plexisklové zábrany mezi obsluhou a zákazníkem. Co se všechno kolem toho v začátku odehrálo, se nedá ani popsat, ale na prvních čerpačkách se plexisklová ochrana objevila hned v pondělí 16. 3. 2020. Protože jsme si ověřili, že je to řešení levné, snadno proveditelné, stalo se, včetně fotografií, součástí doporučení, které ten den rozeslalo SČS všem svým členům“ (M. M., provozovatel nezávislé čerpací stanice).

Malá rekapitulace

Čerpací stanice se poměrně rychle v nové situaci zorientovaly a přijaly opatření k ochraně svých zaměstnanců a minimalizaci šíření nákazy mezi zákazníky. SČS – Unie nezávislých petrolejářů – vydala své první doporučení pro čerpací stanice 16. 3. navečer. Jeho obsah lze shrnout takto: „V době totálního nedostatku ochranných prostředků se nelze spoléhat na pomoc od státu, pokud nějaké prostředky budou, půjdou pochopitelně nejprve do zdravotnictví a sociálních služeb. Musíme si pomoci sami.“

Pokud to umožňoval počet zaměstnanců, doporučili jsme nastavit pracovní směny tak, aby se v nich zaměstnanci nemíchali a dále pracovali jen v neměnných skupinách. V případě zjištěné nákazy by se totiž do karantény dostala pouze jedna směna a provoz pumpy mohl být, byť v nouzovém režimu, nadále zachován.

Doporučovali jsme:

- instalaci ochranného plexiskla (skla) na prodejním pultu. Fyzicky by mělo chránit obsluhu podobně jako filtr. Dohromady s rouškou je tak dostatečnou ochranou obsluhy před vdechováním viru.
- také často dezinfikovat místa, která mohla být kontaminována dotykem nakažené osoby. Nejen kliky dveří, madla chladicích boxů, ale také klávesnice pinpadů nebo dotykové obrazovky a ovladače kávomatů.
- uzavřít toalety pro veřejnost. Toto opatření však bylo následně hygieniky označeno za nepřípustné. Máme ale za to, že ve chvíli, kdy je toaleta označena za nejrizikovější místo přenosu nákazy a provozovatelé čerpačky si musí sami doma šít roušky a míchat dezinfekci, je jednoznačně správné. Během dvou dnů jsme (i po konzultaci s Česmadem) doporučení upravili tak, že pro řidiče nákladní dopravy je rozumné toalety zpřístupnit.
- informovat zákazníky o preferenci bezhotovostních plateb, platba hotovostí by měla být jen nouzovým řešením.
- ze shopu odstranit židle a stoly. Zákazník má být být co nejdříve odbaven a pak by měl opustit vnitřní prostor čerpací stanice.
- před kasou nalepit na podlahu značky pro rozestupy zákazníků v případné frontě.
- informovat zákazníky, aby při tankování používali jednorázové rukavice.
- s ohledem na vyjádření ministerstva průmyslu, že není nutno zavírat myčky vozidel, jsme ale upozornili na vyšší rizika u ručního mytí a nutnost jejich častější dezinfekce.
- nejen z pokladní zóny, ale z celé prodejny čerpací stanice odstranit zbytečné předměty, které ztěžují úklid a plošnou dezinfekci.

Další doporučená opatření se shodovala i s následně přijatými vládními opatřeními,

kam patří například zákaz prodeje nebalených potravin.

Informační chaos

Ukázalo se, že pro čerpací stanice je obtížné sledovat obrovský příval informací, které se denně objevují, vyhledávat v nich to pravdivé a podstatné, vyhodnocovat objevující se nabídky ochranných prostředků... Proto jsme informační stránku Fuelfora věnovanou koronaviru a určenou původně pouze členům naší asociace, zpřístupnili pro všechny zájemce. Využíváme zejména ověřených informací z Hospodářské komory a Asociace malého a středního podnikání a samozřejmě zkušeností našich členů. Odkaz na infostránku je na titulní stránce webu www.scs.cz.

Roušky

Od počátku mimořádných opatření byly čerpací stanice vnímány jako součást infrastruktury zásobování obyvatelstva, kterou je třeba zachovat a chránit. První ochranné prostředky se nám ale pro nezávislé čerpací stanice, distributory pohonných hmot a lahví PB podařilo získat až 1. dubna, druhá várka je k distribuci připravována právě v době vzniku tohoto článku. Ministerstvu průmyslu patří díky za jejich uvolnění pro potřeby výše jmenovaných subjektů.

Protože stále netušíme, jak dlouho bude třeba používat roušky, platí i nadále doporučení ušít si roušky vlastní, a to takové, které budou schopny využívat vložek z nanovlákn 15x20 cm vyráběných Technickou univerzitou v Liberci. Nanovložky se dostanou dříve nebo později do volného prodeje.

Právní poradna

Po dohodě s advokátní kanceláří Frank Bold byla otevřena právní poradna, kde mohou na své „koronavirové“ dotazy zdarma získat odpověď provozovatelé čerpacích stanic a distributoři pohonných hmot. Přímý link do poradny je též na titulní straně webu SČS.

Co ještě bychom měli vědět?

Prodloužení splatnosti při prodeji motorové nafty. Informace o záměru prodloužit splatnost faktur za odběr motorové nafty se jako uvažovaná forma podpory nákladním dopravcům objevila koncem března. Okamžitě jsme začali komunikovat s ministerstvem průmyslu a upozornili je nejen na negativa,

ale na samotnou nereálnost návrhu. Zhruba po týdnu výměny informací, názorů a návrhů alternativních řešení se podařilo ministerstvo přesvědčit, aby od záměru ustoupilo.

Prodloužení jarního přechodového období pro tlak par u benzínu. Česká obchodní inspekce byla požádána ministerstvem průmyslu, aby minimálně do konce května tolerovala na čerpacích stanicích „přechodový“ benzin, tedy benzin s tlakem par 45 až 90 kPa. Přechodové období se tak prodlužuje proti požadavkům platné vyhlášky o jeden měsíc, ale není vyloučeno jeho další prodloužení. Ministerstvo tak vyhovělo žádostem SČS i ČAPPO, obě asociace požadovaly úpravu přechodového období z důvodu propadu prodeje na čerpačkách a velkých zásob zimního zboží ve výrobních a distribučních skladech. K podobným opatřením dochází ve většině evropských zemí.

V této souvislosti připomínáme, že od prosince 2019 je v platnosti nová verze technické normy EN228 pro automobilové benziny, která mírně zpřísňuje podmínky pro výrobu a distribuci (přechodový benzin s tlakem par 50–80 kPa by měl být distribuován již od 22. března, čistě letní benzin 45–60 kPa už od 22. 4.). Pro čerpací stanice naopak dochází k prodloužení přechodového období, během kterého je možno prodávat směs zimního a letního benzínu až do 21. 5. V blízké době by měla být schválena novela vyhlášky o jakosti motorových paliv, která požadavky novelizované normy převezme, a posunuté termíny by tak měly být pro příští rok standardem.

Nejbližší budoucnost

„Technické rezervy“ v nemocnicích (tedy připravenost léčit mnohem větší počet vážně nemocných, než je aktuálně léčen) a snaha minimalizovat negativní dopady na ekonomiku jsou dva důvody hovořící pro uvolňování karanténních opatření. Proti nim stojí obava, aby se šíření nemoci nevymklo kontrole. Takové balancování na špičce jehly. To, jestli bude uvolňování karanténních opatření rychlejší nebo pomalejší, bude zřejmě záviset na výsledcích plošných testování. Pokud se prokáže, že nemoc již prodělalo násobně až řádově více osob, než je „tabulkově“ předpokládáno, budou moci být restrikce odstraněny v relativně krátké době.

Pro čerpací stanice to přinese změnu v oživení poptávky po zboží. Ale ve vlastním zájmu a proto, že to bude vyžadovat zákazník, budou ještě delší dobu dodržovat

zavedená organizační, hygienická a bezpečnostní opatření v podobě častější desinfekce kritických míst a cílené ochrany obsluhy.

Na trhu prodeje pohonných hmot se ale změnilo víc. Doba koronavirová se stala velmi silným impulsem k tomu, aby lidé překonali neochotu k používání platebních karet, naučili se platit prostřednictvím mobilních aplikací nebo hodinek, přestali se bát bezobslužných stanic.

Prodej pohonných hmot se bude vracet na úroveň předkoronavirové doby zřejmě hodně dlouhou dobu, a to díky řadě vlivů. Tím hlavním je samozřejmě rychlost restartu průmyslové výroby a služeb, ale musíme počítat i se zhoršenou ekonomickou situací běžných spotřebitelů, s jejich snahou do budoucna více šetřit a tím pádem omezovat některé výdaje včetně zbytečného cestování. Pokles poptávky se samozřejmě projeví i v prodeji „suchého“ zboží. A pak je tu pár důvodů, které považují za velmi zdravé, ale které také přinesou sice mírné, ale trvalé snížení dopravy, a tedy i spotřeby paliv. Jde o znovuoživenou poptávku spotřebitelů po lokální produkci a službách a o poznání řady firem, že mnohá jednání lze uskutečnit (například prostřednictvím videokonferencí) na dálku, a že „homeoffice“ může být za určitých podmínek velmi efektivním způsobem práce.

Délka a hloubka ekonomické krize a stejně tak schopnost provozovatelů čerpacích stanic se situací přizpůsobit a hledat nové ekonomické aktivity rozhodne, kdo z koronavirové krize vyjde jen odřený, kdo polámaný a kdo už ji nerozdýchá. Spoléhat se přitom na nějaké kompenzace škod a významnější pomoc od státu není příliš prozíravé. Těch, kteří budou natahovat ruku bude hodně a všichni si jistě uvědomujeme, že je řada oborů, které jsou na tom v současné situaci výrazně hůře než čerpací stanice. Nejrozumnější tedy je hledat na celé situaci tu pozitivnější stránku – využít jí k realizaci dlouho odkládaných drobných i zásadních změn, k ukončení aktivit, které už jely jen ze setrvačnosti a bez přínosu zákazníkům, a naopak k otevírání nových. V tom mají nezávislé čerpačky obrovskou výhodu. Jejich nižší ekonomická síla je totiž vyvážena obrovskou flexibilitou a neotřelou invencí. Teď nastal ten správný čas na změnu!

■ AUTOR: Ivan Indráček,
Unie nezávislých petrolejářů
FOTO: archiv

DEZINFEKČNÍ BRÁNA JAKO OCHRANA PROTI KORONAVIRU

Slovenská technologická společnost Švec Group přichází na trh s progresivním řešením povrchové dezinfekce osob a předmětů s obchodním názvem Notus Desinfection. Pokročilá technologie speciálních trysek během několika sekund nanese mikroskopické částice dezinfekčního prostředku na oděv procházející osoby, případně na nákupní koš. Elektronický systém, řídicí software a napojení do sítě řeší firma UNICODE SYSTEMS ve spolupráci se svou dceřinou společností na Slovensku.



V současné době probíhají provozní zkoušky prototypové řady, která se brzy objeví na trhu. Nový systém může být užitečný nejen v obchodních centrech, nemocnicích, objektech státní správy, ale i pro větší čerpací stanice.

Inovativní řešení

Soustava speciálních trysek rovnoměrně aplikuje dezinfekční prostředek na různé povrchy nebo oděv procházející osoby. Tímto způsobem se eliminuje případný přenos virů a bakterií z oděvu do okolního prostředí. Systém snímá jednak přítomnost a jednak výšku postavy a podle toho řídící elektronika nastaví počet trysek rozptylujících speciální

dezinfekční prostředek do bezpečné výšky tak, aby nezasáhl obličej a účinně pokrýl jen oděv. Vysoce efektivní trysky vytvářejí mlhu s kapkami o velikosti několika mikrometrů.

Kvalitní konstrukce a účelný design

Konstrukce zařízení je z nerezové oceli a společnost Švec Group ji vyvinula ve spolupráci s designovým studiem Martina Tvarůžka, který je držitelem několika mezinárodních ocenění v oblasti průmyslového designu. Důraz byl kladen na ergonomii a s tím spojenou optimální funkčnost celého systému. Konstrukce je velmi stabilní, dá se použít jak v interiéru, tak i exteriéru. V prototypové

Základní technické údaje

Rozměry: 1500 x 1530 x 1640 mm
Hmotnost: cca 180 kg
Objem zásobníku na dezinfekci: 45 l
Spotřeba dezinfekce: cca 20 ml/osobu
Minimální výška postavy: 120–150 cm
Doporučený typ dezinfekce: NPCK

Software pro dálkovou správu s napojením zařízení přes lokální síť nebo internet

řadě je i shora uzavřená varianta se střešními tryskami pro kompletní dezinfekci osob v ochranných oděvech (hasiči, zdravotníci), dále pak mobilní verze například pro zabezpečení koncertů, festivalů a sportovních akcí pod širým nebem.

Software pro dálkovou kontrolu

Součástí řešení je i software, který umožní dálkovou správu od jednoho až po několik desítek zařízení. Mezi sledovanými údaji je například stav dezinfekční kapaliny, predikce jejího doplňování, dále diagnostické údaje jako tlak v tryskách, teplota čerpadel a další provozní informace. Výrobci rovněž zvažují i mobilní aplikaci pro platformy Android a iOS.

■ PR Unicode
Foto: Unicode



Pan Ľubomír Švec,
majitel ŠVEC GROUP
osobně testuje první
konstrukci.

CardManager
Compact

BEZPEČNÉ TANKOVÁNÍ PRO VŠECHNY



Tankautomaty produktové řady CardManager zajišťují bezpečný provoz čerpacích stanic a tankování pro zákazníky i bez přítomnosti obsluhy

Konstrukce a použité materiály umožňují snadnou dezinfekci kontaktních povrchů (dotyková obrazovka, Pin-Pad) prostřednictvím bezchlorových dezinfekčních prostředků.

Tankautomat ovládá výdejní stojany běžných pohonných hmot, dále CNG, LPG a provozních kapalin (AdBlue, kapaliny do ostřikovačů), ale také mycí linky a mycí boxy. Dále je možné připojit hladinoměry, cenové totemy nebo kamerový systém.

Tankautomat lze používat buď samostatně nebo jednoduše připojit k pokladním systémům UNICODE (Shop2000, EuroShop), nebo k centrálnímu systému EuroShop WebOffice a dodatečně tak vaši čerpací stanici zprovoznit jako bezobslužnou

Jednoduchý vzdálený management čerpací stanice umožňuje i přehledná mobilní aplikace Web Client.

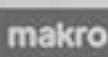
Evidenci dodávky PHM je možné v době nepřítomnosti obsluhy realizovat přímo na tankautomatu závozcem nebo zadávat vzdáleně do centrálního systému.

Tankautomaty CardManager podporují všechny platební metody:

- bankovní karty (i bezkontaktní)
- fleetové karty (např. CCS, WAG, DKV, Benzina, EuroShell, Routex)
- lokální fakturační karty provozovatele
- akceptace slevových a věrnostních karet

Tankautomaty řady CardManager pokrývají veškeré potřeby provozu veřejných, neveřejných i plně bezobslužných stanic. V současné době jsou provozovány na více jak 500 čerpacích stanicích nejen v České republice, ale i v řadě dalších zemí EU.

Reference:



Oleum servis
hlavní město Prahy



UNICODE SYSTEMS, s.r.o.
TEL: 568 404 111
www.unicodesys.cz/produkty/



JAK TO VŠECHNO ZAČALO

Stejně jako řízení automobilu je dnes i návštěva čerpací stanice a doplnění nádrže automobilu rutinní záležitostí. V převážné většině obsluhuje výdejní stojan samotný motorista, množství načerpané pohonné hmoty je pak přesné na mililitr a díky moderním pistolím a účinné rekuperaci se jedná o zcela bezpečnou činnost, u které obsluha čerpací stanice vůbec nemusí asistovat. Jaké však byly začátky?



Bowserovo čerpadlo Model 102 Chief Sentry u čerpací stanice Penn Oil Co. ve Washingtonu v roce 1920

Aby potraviny nenačichly petrolejem

Za první benzinovou pumpu na světě historici považují obchod s potravinami v americkém Fort Wayne ve státě Indiana. Jeho majitel Jake Gumper tehdy usoudil, že jeho zboží načichá od petroleje prodávaného pouze v plechovkách a oslovil vynálezce Silvana F. Browsera. Ten pak zkonstruoval první petrolejové čerpadlo, které v roce 1885 Gumperovi prodal a o dva roky později si je nechal patentovat. Jake Gumper krátce na to zanechal obchodu a stal se zástupcem firmy S. F. Browser Pump & Company.

Veškerý mechanismus první benzinové pumpy byl řešen ruční pístovou pumpou nasazenou na obyčejný sud, odkud se petrolej či benzin odčerpával. Pumpa byla rozměrově navržena tak, že jeden zdvih měl přesně stanovený objem, takže se vědělo, kolik petroleje bylo vyčerpáno, i když žád-

ný viditelný měrný záznam o načerpaném objemu nebyl. Motoristům tak nezbývalo nic jiného než věřit obsluze. V roce 1905 začal S. F. Browser nabízet svůj stojan se zásobníkem a hadicí, kterou bylo možné nasadit přímo do nádrže automobilu. Skládal se z kovového tanku o objemu 50 galonů s dřevěnou skříňí vybavenou sacím čerpadlem ovládaným ruční pákou, který mohl stát na obrubníku před obchodem.

Společnost S. F. Browser & Company rozšířila svou činnost na měření a manipulaci s mnoha komerčními tekutinami. Browser otevřel pobočky po celém světě a označení browser se stalo obecným pojmem pro zásobníky paliva nebo kapalinového tanku s vlastním pohonem a schopností vydávat produkt přímo spotřebitelům. Na Novém Zélandu a v Austrálii je to dodnes obecný termín pro palivová čerpadla, zatímco ve Velké Británii se browser říká cisternovým vozidlům, které dopravují pitnou vodu do oblastí, kde byly normální dodávky přeru-

šeny. Firma S. F. Bowsera byla v roce 1969 prodána společnosti Keene Corporation, která v roce 1993 zbankrotovala.

První výdejní stojan

V roce 1898 Američan norského původu John J. Tokheim umístil sudy z bezpečnostních důvodů do země. Šikovný podnikatel měl i další nápady a v roce 1901 si nechal patentovat první výdejní stojan, na jehož výrobu si založil firmu Tokheim Manufacturing Company. Ta se jako první začala zabývat výrobou technologií pro čerpací stanice.

Měřicí zařízení však chybělo. To se objevilo až v roce 1916. Autorem skleněného odměrného válce, do něhož se kapalina načerpala předtím, než se dostala do nádrže automobilu, byl Jack Fleckenstein. Tímto řešením se tak motoristům konečně dostalo spolehlivé a důvěryhodné informace o množství zakoupeného paliva. V roce 1925 se na čerpacích stojanech začaly objevovat první ciferníky, které měřily objemy od 10–20 galonů s přesností 0,2 galony. Ve třicátých letech minulého století se pak objevil první stojan, jehož ciferník ukazoval nejen načerpané litry, ale také celkovou cenu. Jeho výrobcem byla společnost Wayne Pump Company.

S elektrickým čerpadlem

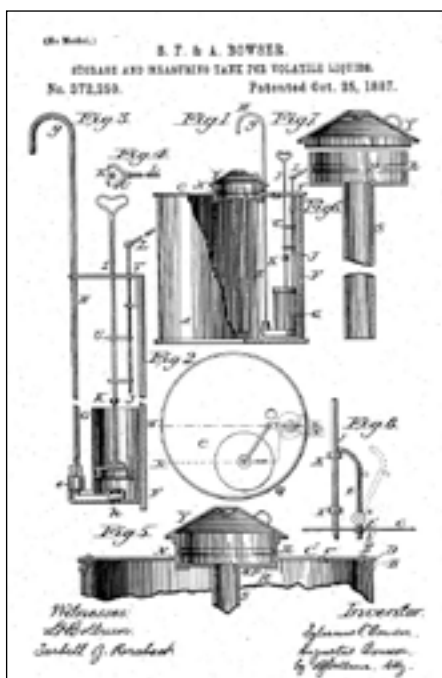
Mezi první výrobce výdejních stojanů lze počítat firmu Beman Automatic Oil Can založenou v roce 1892 Henrym C. Bemanem z Meadville v Pennsylvánii. Součástí dodávky výdejního stojanu byla distribuce benzinu do místa prodeje prostřednictvím plechových barelů o objemu 3–5 galonů. Barely byly vzduchotěsně uzavřené a do-

dávaly se s patentovaným ventilem a nálevkou, z níž obsluha benzinové pumpy pohonnou hmotu rovnou přelévávala zákazníkovi do nádrže.

Na přelomu 19. a 20. století tato společnost vytvořila první řady výdejních tanků, které byly postupem času umísťovány do převozních skříní, popřípadě vylepšovány měrným zařízením. Bemanův systém byl patentován v pěti amerických státech a využíván na většině čerpacích stanic. Až do roku 1929 se však benzin čerpal do nádrží ruční pumpou. Teprve na konci 30. let 20. století přišel právě Beman s elektrickým čerpadlem ve výdejním stojanu. Společnost Beman Automatic Oil fungovala pouze do druhé světové války, teprve v 60. letech však byla oficiálně zlikvidována.

V roce 1939 Richard C. Corson z New Yorku pozoroval tankování ze sudu s benzinem. Obsluha přitom musela dávat pozor, aby tzv. nepřelila. To vnuklo Corsonovi nápad využít i zde plováku jako u splachování toalet. Mechanismus byl samozřejmě o něco složitější a Corson si jej nechal patentovat jako tzv. cut-off ventil. Všechna moderní čerpadla mají dnes zabudovanou automatickou funkci cut-off, které zastaví tok paliva, když je nádrž plná. Zajišťuje to mechanický ventil v pistolí, který detekuje změnu tlaku a uzavírá průtok paliva.

Od roku 1935 k přílišným změnám technologie výdejních stojanů nedošlo. Většina firem se držela uvnitř stojanu jed-



Bowserův patent z roku 1887 představoval čerpadlo pro kapaliny vyprodukované z ropy (petrolej, benzin)

noho čerpadla, vyvedené jedné hadice a analogového počítadla tak, aby na ně zákazník co nejlépe viděl. Stojany byly samozřejmě odlišeny barevně a mnozí výrobci měli na vrcholu stojanu svou značku. Až dlouho po válce došlo k výraznému zjednodušení a přizpůsobení stojanů v rámci vyšší bezpečnosti pohodlí zákazníka, také s ohledem na nižší výrobní náklady. Postupem času se kvůli rostoucímu počtu pro-



Bowserovo čerpadlo z roku 1885

duktů umísťují dvě až čtyři čerpadla vedle sebe, na každém z nich jsou napojeny dvě hadice a stojany jsou oboustranné. Doba nutná k načerpání nádrže se zkracuje, čímž je eliminováno čekání zákazníků. Ale o tom zase jindy.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



První čerpací stanice společnosti Gulf Refining Company na Baum Boulevard v Pittsburghu v roce 1913



Zrenovovaný stojan Wayne se skleněným válcem



MYČKA NA SEVERU

Potřebu umýt si automobil má dnes většina motoristů, a tak boom mycích center pokračuje napříč celou Českou republikou. My jsme se tentokrát zajeli podívat do zbrusu nového mycího centra v nejsevernější části Česka, v tak trochu zapomenutém Šluknovském výběžku.

Vedle punčoch autoservisu

Když pojedete z Prahy do severočeského Varnsdorfu, navigace vám nabídne nejrychlejší trasu přes Německo a Polsko. Město ve Šluknovském výběžku totiž neleží na žádné tranzitní trase a možná i díky tomu je celá tato oblast, která je součástí okresu Děčín, tak trochu zapomenutým krajem. Město Varnsdorf, jehož obyvatelé značně ovlivnila druhá světová válka, bylo významné hlavně textilním průmyslem. Z podniků Velveta a Elite však po privatizacích zůstaly jen nevyužívané provozy. Život však jde dál a šikovní lidé zde zůstávají

Právě vedle bývalého národního podniku Elite, který vyráběl hlavně punčochy, již více než dvacet let podniká místní rodák Robert Bečvář. Začínal jako autoklempíř v místním servisu, ale od roku 1999 má vlastní firmu. Před dvanácti lety koupil ve Varnsdorfu pozemek a na něm vybudovali lakovnu, klempírnu i klasický autoservis. A nakonec také mycí centrum,

kteří jsme navštívili jen těsně předtím, než u nás nastal nouzový stav kvůli pandemii koronaviru. „Pozemek to byl velký, čerpací stanici jsme nechtěli a nechat to jenom jako parkoviště mi přišlo líto. A tak padla volba na mycí centrum,“ říká Robert Bečvář.

Touha vybudovat mycí centrum zrála v Robertu Bečvářovi několik let. Informace o tom, jak by centrum mělo vypadat, sbíral v Německu, kde má příbuzné, a jeho představa začala brzy dostávat reálnou podobu. Kvůli vazbám na Německo se rozhodl oslovit tradiční německou značku WashTec. „Chtěl jsem postavit portálovou myčku a bezkontaktní boxy, ale stále jsem byl v tomto oboru naprostý zelenáč. Ani jsem nevěděl, co všechno je k tomu potřeba, a tak více než rok mi trvalo, než jsem jenom vyběhal všechna povolení,“ vzpomíná Roman Bečvář a dodává, že chtěl, aby to byla poctivá zděná stavba, která ho přežije. „Pan Bauer z WashTecu mi nabízel typizované konstrukce, ale mně se to nelíbilo. Sehnal jsem si proto pro-

jektanta, ale jak jsem se do toho postupně dostával, nakonec jsem půl projektu udělal stejně jinak.“ Stavba mycího centra trvala přesně rok a půl, když jsme se ve Varnsdorfu byli koncem února podívat, bylo otevřeno teprve tři týdny a někde ještě nebylo všechno úplně hotovo.

Unikátní Race s pěnopádem

Výsledkem je relativně dlouhý tunel pro klasickou portálovou myčku a tři boxy s vjezdovými vraty a technologií bezkontaktního mytí. Nestandardní je především délka tunelu pro portálovou myčku, kam se vejdou dvě velké dodávky za sebou. „Součástí všech programů je ruční předmytí pěnou a oplach, a protože tu máme hodně firem, které využívají velké dodávky, chtěl jsem, aby měl portál maximální výšku 2,8 m i šířku 2,4 m,“ říká Robert Bečvář.

Co se týče portálové myčky, volba padla na model SoftCare Pro Classic Race, která dosahuje kratších časů programu při zachování kvality mytí. Rychlé umytí umožňuje originální konfigurace s pěnou na střešním kartáči a oscilujícím tlakovým mytím Power Jet V, které lze kombinovat s několika čerpadly. V tomto případě padla volba na čerpadlo o výkonu 2 x 4 kW s výstupním tlakem 70 barů, které se dodává v kombinaci s dvojitou tryskou. Další specialitou portálu Race je nabídka programu

s aplikací konzervačního prostředku ShineTecs a současnou „masáží“ karoserie, což by mělo na automobilu vytvořit ochrannou vrstvu.

Specialitou mycího portálu ve Varnsdorfu je efektní pěnopád hrající všemi barvami, který ve standardní nabídce modelu Race chybí. „Já jsem takový šťoural. Mě se ten pěnopád líbil, a tak jsme došli tak daleko, že jsem si navíc objednal nerezovou lištu s touto funkcí. Funguje to, jen to nesjíždí tak nízkou jako u portálů, které jsou na to vybaveny,“ vysvětluje Robert Bečvář.

V mycím portálu si zákazník může vybírat ze čtyřech programů, pěnopád je k dispozici jen u toho nejdražšího za 215 korun, jinak si zde lze kvalitně umýt automobil již za 105 korun. V myčce můžete platit hotovostí nebo zákaznickou kartou, v boxech je k dispozici mincovník a měnička na bankovky. „Ale chtěli bychom mít i v boxech bezkontaktní platbu kartou. To nyní řešíme,“ dodává Robert Bečvář.

Bezkontaktně i s kartáčem

Co se týče bezkontaktního mytí, v mycím centru se využívá technologie Rack Basic s technologií umístěnou v technické místnosti společně s technologií pro portálovou myčku. Minuta mytí stojí 10 korun a v každém boxu najdete



jedno rameno pro vysokotlaké bezkontaktní mytí a jedno pro mytí kartáčem. Zákazník má k dispozici celkem šest programů (intenzivní pěna, vysokotlaké mytí šamponem, aktivní pěna, oplach normální vodou, voskování a oplach osmotickou vodou). Demineralizo-

vaná voda pro závěrečný oplach vyrobená pomocí tzv. reverzní osmózy je dnes v podstatě standard většiny mycích boxů s bezkontaktním mytím.

Zde je to ostatně nezbytné kvůli tvrdé vodě, která na mytí není úplně vhodná. Mycí centrum ve Varnsdorfu čerpá vodu z řádu i z vlastní studny. Pro použití v portálové myčce se vlastnosti vody upravují pomocí změkčovadla, u samoobslužných boxů pak reverzní osmózou. Voda se zde nerecykluje, do kanalizace však samozřejmě odchází přes ČOV dodanou rovněž firmou WashTec. I když to není součástí podmínek dodané technologie, zatím využívá autocentrum chemii značky Auwa.

Na venkovním prostranství před boxy mají zákazníci k dispozici také dva výkonné vysavače značky Kärcher, které si Robert Bečvář dovezl z Německa, z Itálie pak má objednanu i pračku koberců. „Kvůli zavřeným hranicím si však na ni ještě chvíli počkám,“ dodává. A nabídku dalšího příslušenství by časem měl doplnit i automat na vůně do interiéru. „Chceme to také více zkulturnit, v plánu je místnost s kávou a pískovcovou terasou, všechno okolo by mělo být vydlážděné kamenem, měla by vzniknout další parkovací místa,“ říká Robert Bečvář a dodává: „Představuji si to tak, že ➔“



X-LINE

TO NEJLEPŠÍ PRO VAŠI MYCÍ LINKU



Bez:

- louhu a hydroxidů
- EDTA, fosforu a fosfátů
- minerálních olejů
- škodlivých uhlovodíků

Šetrné k:

- vozidlům a všem jejich komponentům
- mycím technologiím
- životnímu prostředí

Unikátní řada mycích výrobků spojující silné mycí schopnosti, dlouhodobý účinek, vynikající kvalitu a ekologické požadavky.

➡ zákazník bude čekat u kávy v místnosti a na monitoru bude moci sledovat, jak probíhá mycí proces. Když bude automobil hotový, obsluha zmáčkne tlačítko a zákazníkovi to pípne, že může odjet.“

Čeští i němečtí zákazníci

Podnikání na severu Čech je náročné, kupní síla místního obyvatelstva není velká, a tak je Roman Bečvář vděčný za každého zákazníka. Má proto uzavřeny dlouhodobé smlouvy s dalšími místními podnikateli, kteří využívají jak autoservis, tak mycí centrum. Díky příhraničnímu životu pak mezi standardní zákazníky patří i Němci. Je proto jasné, že i Robertu Bečváři pandemie koronaviru zkomplikovala jeho podnikání, neboť mu značně zredukovala klientelu. Pokud si třeba někdo v Praze myslí, že zavřené hranice lze určitou dobu vydržet a pár pendlerů se holt bude muset nějakou dobu uskromnit, tak by si měl zajet třeba do Varnsdorfu. Asi by rychle změnil názor...

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

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

ČISTÍME INTERIÉR VOZU, KONEČNĚ MÁME ČAS

V dnešní době nouzového stavu, který nastal kvůli epidemii koronaviru, je mnoho z nás zavřeno doma. Mnoho firem nařídilo home office, jiní jsou na ošetřovačce s dětmi, jen někteří vyjíždějí ráno do práce. Jediným povyražením, pro nás, co jsme doma s dětmi nebo máme home office, je cesta autem na nákup. Teď máme více než jindy čas na to vyčistit interiér našich automobilů, pojďme to vzít jako výzvu anebo jen jako malý únik z domácí karantény. Myčky nám otevřeli, tak se můžeme vrhnout na jarní úklid automobilu.

Interiér – semeniště virů a bakterií

Z venku si do automobilu nanosíme spoustu virů a bakterií, které přežívají jak na plastových, tak na čalouněných površích i mnoho hodin a současně jim jarní sluníčko pomáhá v rozmnožování. Bakterie, viry a plísň si libují i ve ventilaci a klimatizaci automobilů. Zvláště vlhké prostředí výměníku klimatizace je ideálním prostředím pro množení bakterií a plísní. Proto je důležitá pravidelná dezinfekce klimatizace. STP – čistič klimatizace eliminuje bakterie jak v interiéru našeho vozu, tak v systému klimatizace. Při plném výkonu klimatizace a s otevřenými všemi průduchy aktivujeme STP čistič klimatizace nejlépe uprostřed vozidla, třeba na loketní opěrce. Necháme působit do vyprázdnění nádoby, trvá to tak 10 minut, poté vůz pořádně vyvětráme a máme hotovo.

Čalouněné a kožené povrchy v interiéru

Koberečky, sedačky a ostatní čalouněné a kožené povrchy nejdříve pořádně vyluxujeme a potom ošetříme. Kožené povrchy můžeme ošetřit gelem Amor All ochrana kůže gel, který obnovuje původní vzhled a zanechá přirozený lesk. Snadná aplikace gelu dodá materiálům ochranu proti vysychání a UV záření a hloubkově je vyčistí. Vhodným prostředkem je také

MA-FRA Výživný krém na kožené povrchy, který redukuje typické znaky stárnutí kůže a dodá jí měkkost. Čalounění sedaček, kobereců a textilní doplňky zase vyčistí pěnový Coyote Čistič čalounění. Na vyluxované plochy nastříkáme sprej, pěnu necháme působit a poté čistým suchým hadříkem setřeme. Účinný je také Turtle Wax pěnový čistič čalounění, který rychle a efektivně odstraní skvrny a likviduje i pachy. Výhodou je, že i po aplikaci zůstává povrch suchý.

Palubní deska a plasty v interiéru

Plastové plochy vyčistí Aktivní čistič plastů interiéru od COYOTE. Sprej nastříkáme a necháme aktivní pěnu pracovat, poté setřeme suchým hadrem. Podobně jednoduchá je i aplikace cockpit sprejů, které COYOTE nabízí v různých vůních – vodní meloun, citron, lesní plody, pomeranč, vanilka nebo jablko. COYOTE Cockpit spray čistí, leští a ošetřuje všechny plastové povrchy v interiéru, můžeme ho použít i na kůži, koženku nebo dřevo v interiéru. Čističí spreje mají antistatické účinky, chrání povrchy před lámavostí a zanechají v interiéru příjemnou vůni. Pro matný efekt můžeme použít Cockpit spray matný efekt. Plasty v interiéru vyčistí i Turtle Wax čistič plastů. Vytváří na povrchu ochrannou bariéru, čistí a oživuje všechny plastové, gumové a vinylové povrchy uvnitř vozu. Ten-

to výrobce má v nabídce i Turtle Wax lesk na palubní desku s osvěžovačem vzduchu, který dodá lesk plastovým povrchům a díky antistatické ochraně předchází usazování prachu. Technologie pomalého uvolňování osvěží interiér příjemnou vůní až na osm dní. Kovové prvky v interiéru lze ošetřit přípravkem Turtle Wax Leštadlo na všechny kovy, které odstraňuje oxidaci a zanechá ochrannou vrstvu. V nabídce značky MA-FRA zase najdeme Ochranný přípravek na palubní desku Scic, který renovuje plastové povrchy, zpomaluje stárnutí plastů, chrání povrchy před poškrábáním a je antistatický. MA-FRA u péče o plasty využívá i nanotechnologie a její produkty obsahuje speciální detergenty včetně včelího vosku, který dodá povrchům lesk a ochranu.

Skla a zrcadla

Na skla a zrcadla se hodí pěnový Coyote Aktivní čistič skel, stejně jako Coyote Čistič oken MR. Vyčistí i odolné organické nečistoty, nezanechává šmouhy a zabráňuje zamlžování skel. Armor All nabízí na sklo praktické Ubrousky na sklo. Rozprašovač Armor All Čistič skla nezanechává šmouhy a odstraňuje usazeniny a mastnoty. MA-FRA sází na aktivní pěnu v Čističi skel s aktivní pěnou. Jednoduchá aplikace odstraní mastnoty i dehet, pokud v autě kouříme, a perfektně čistí a odmašťuje všechny skleněné a hladké povrchy. V dnešní době, kdy je zvýšená potřeba hygieny, se určitě v autě neztratí ubrousky na ruce od COYOTE v různých vůních. Armor All má v nabídce antibakteriální ubrousky, kterými vyčistíme nejexponovanější místa, jako je třeba volant nebo řadicí páka. A nakonec můžeme interiér vozu provonět sadou super koncentrovaných osvěžovačů vzduchu MA-FRA Fantasie di Elisir s esenciálními oleji.

■ PR Automax



COYOTE®

WHEEL CLEANER RED ČISTIČ DISKŮ KOL RED

It's Easy

NOVINKA PRO ROK 2020

Speciální prostředek s novou kombinací účinných složek. Obsahuje látky, které se při aktivním působení na nečistoty zbarvují do červena. Zčervenání zároveň ukazuje nejlepší čas pro omytí prostředku.



Coyote.cz



MÍSTO AUTOKOSMETIKY DEZINFEKCE



Společnost DF Partner už 30 let vyrábí a na tuzemský trh dodává autochemii a autokosmetiku značky SHERON. Kvůli pandemii koronaviru ale od poloviny března vyrábí především dezinfekční prostředek Anti-COVID, který účinně hubí i nový typ koronaviru. Firma se v rámci svých charitativních aktivit rozhodla darovat 20 litrů dezinfekce všem domovům pro seniory v České republice.

S oprávněním od MZČR

Společnost DF Partner se tak stala součástí skupiny pouze několika málo firem a univerzit, které získaly zvláštní povolení na výrobu přípravku Anti-COVID. Jedná se o dezinfekční přípravek vyráběný podle specifikací WHO (Světová zdravotnická organizace), který účinně hubí široké spektrum bakterií, plísni a virů, ale především aktuální koronavirus, který způsobuje nemoc Covid-19! Informaci o oprávnění vyrábět tento dezinfekční prostředek najdete na webových stránkách Ministerstva zdravotnictví ČR. Firma DF Partner tak může vyrábět a dodávat dezinfekci pro státy, nemocnice i kraje. Po vykrýetí akutních požadavků je následně v pořadí také výroba a prodej pro ostatní zákazníky.

Jedná se o dezinfekční přípravek určený především na dezinfekci rukou, ale může se použít i na povrchy.

Přípravek ničí bakterie, plísňe, viry (Acinetobacter, Pseudomonas, Klebsiella, Staphylococcus aureus, Kocuria rhizophila, Candida albicans, coronavirus, MERS, SARS-CoV-2, influenza A virus H1N1, MHV, TGEV a.i.).

Přípravku použijte dostatečné množství (2x3 ml), aby pokryl celou plochu. Naneste na dlaně a rozetřete po celých rukou a zápěstích; zvláštní pozornost věnujte kůžičce kolem nehtů a záhybům v kůži. Může se lišit podle velikosti rukou a stavu kůže. Dobře vtírejte, dokud není kůže suchá. Tento postup by měl trvat přibližně 1 minutu. Použití maximálně 10krát denně. Nepoužívat na poraněnou kůži nebo při výskytu kožních onemocnění.

20 litrů pro domovy důchodců

Firma se nyní rozhodla darovat 20 litrů dezinfekce všem domovům pro seniory v České

republice. „Uvědomujeme si, že právě domovy seniorů, kde pečují o naše nejstarší spoluobčany, jsou v současné době tou nejohroženější skupinou obyvatel. Rádi bychom tím pomohli jak samotným klientům těchto domovů, tak i zdravotnickému personálu, který stojí v první linii v boji s touto nemocí,“ vysvětluje Tomáš Skopový, ředitel marketingu společnosti DF Partner a dodává: „Od úterý 7. dubna do pátku 10. dubna jsme rozvezli dezinfekci do 250 domovů pro seniory po celé České republice. Další zařízení zatím na nabídku nereagovaly, ale budeme se je pokoušet znovu oslovit.“

Více informací o dezinfekčním prostředku Anti-COVID najdete na webových stránkách speciálně zřízeného internetového obchodu www.anticovidshop.cz.

■ PR DF Partner
FOTO: DF Partner

SHERON

motorista ví...



VONÍ... MYJE... FUNGUJE...



ŽENY ZACHRÁNÍ NOVÝ SVĚT

Témata článků pro další čísla Petrol magazínu se zadávají zhruba měsíc před jejich zveřejněním. Jedním z nich měl být i rutinní článek o sortimentu cukrovinek. Najednou je všechno jinak. A tak bychom těmito řádky rádi poděkovali především ženám! Nejen vybranou sladkostí, květinami, krásným jarem, láskou. Ženy za pultem i před ním si zaslouží maximum úcty, nejen za to, jak zvládají pandemii profesně, k tomu pečují o děti, o rodiny a domovy, ale i za to, že navíc ještě dokážou být nejkrásnější. Takže o sladkostech trochu jinak.

Zboží spousta – chybějí kupující

Situace v zásobování a pestrosti sladkého sortimentu byla na pumpách po měsíci mimořádného stavu od poloviny března do Velikonoc zdánlivě stejná, jako před dobou koronavirovou. Z telefonátů na čerpací stanice se dovídáme, že i když mají na rozdíl od mnoha jiných prodejen stále otevřeno, nikdo se tam v souladu s nařízením dlouze nezdržuje. Rychle pominula také prvotní nákupní horečka nejprve z obavy,

jak to bude s cenami paliv, s poklesem jejich cen si ale lidé uvědomili, že není důvod pro nějaké masivní nákupy.

Provozovatelé a majitelé pump odhadují pokles nákupů doplňkového sortimentu minimálně o třicet a více procent. A je to právě vesměs impulsní sortiment (vedle nealko nápojů, kuřiva a alkoholu), který celou situaci jakžtakž zachraňuje. Zájem převládá jen o zboží dostupné v pokladní zóně a tam se právě nacházejí ve větší míře sladkosti, které se u nás vždycky dobře prodávaly. Sušenky, oplat-

ky, bonbony, žvýkačky, perníčky, lízátka, müsli tyčinky a rovněž sezonní cukrovinky k Velikonocům, mezi kterými nesmí chybět ani čokoládová vajíčka, figurky, dražé, tabulkové čokolády, čoko tyčinky a bonboniéry... to vše nakoupila průměrná česká domácnost podle dat Spotřebitelského panelu GfK téměř stokrát za rok. Velikonoce, Vánoce z průměru vždy vyčnívají. Také pro letošek, kdy Velikonoce moc veselé nebyly, zboží rozhodně nechybělo, spíš naopak. Zkušení prodejci cukrovinek dobře vědí, že cukrovinky patří jednoznačně

k impulsnímu zboží. Je zjištěno, že sedm cukrovin z deseti je nakoupeno na základě okamžitého impulsu. Proto je také nejlukrativnějším místem pro jejich vystavování pozice v pokladní zóně. Tam už zákazník vesměs tolik nedumá nad tím, co vše měl v plánu ještě koupit a lákavě balené zboží ho snadno osloví.

Jistota v nejisté době – čokoláda

Statistiky uvádějí, že průměrná česká domácnost nakoupila za uplynulý rok téměř třicet kilogramů sladkostí a utratila za ně přes 5 000 Kč. Vedly čokolády a na čerpačkách to vyhrávaly zejména kvalitnější a samozřejmě dražší tabulkové čokolády a bonboniéry.

A jaká je nejlepší čokoláda podle ženského vkusu? V importní firmě Choc&Play/Chocolissimo tvrdí, že při volbě čokolády ženám nejde pouze o chuť, ale také o vzhled, motiv a originální kompozici. Všechno dohromady musí udělat dojem, proto ve své nabídce představují lákavé ženské varianty.

A jak poznat kvalitní čokoládu či bonboniéru? Asi ani na pumpě tu nejlepší nenajdeme, jsou ale čerpačky, jejichž majitelé nelitují času a peněz k nákupu po internetu jen proto, že chtějí mít něco mimořádného a neokoukaného. Stále stejný a tvrdší se opakující sortiment však převládá stejně jako v běžných kamenných prodejnách. To nejlepší hledejme ve speciálkách a na internetu. To ovšem nebude čokoláda za dvacetikorunu. Lepší „kousky“ začínají od stovky nahoru za tabulku. Fajnšmekr se podívá i na údaje na obalu, kde jej zajímají mj. údaje o původu kakaových bobů a ingrediencí. Samozřejmě, že prodává i samotný obal. Kvalita důsledně odmítá křiklavě barevná pozlátka. A pak je to samozřejmě chuť. Pro porovnání té drahé a tuctové čokolády z běžné distribuce je zcela zásadní možnost degustace. Ale pozor! Říká se, že až objevíte kouzlo chuti kvalitních čokolád, už není cesty zpět – takový „úlet“ bychom i do budoucna ze srdce přáli všem ženám!

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč a archiv



NEW



JEDINÝ ENERGETICKÝ NÁPOJ SE SKVĚLOU COCA-COLA CHUTÍ

UŽIJ SI POZITIVNÍ ENERGII

Vysoký obsah kofeinu – není vhodné pro děti a těhotné nebo kojící ženy (32 mg kofeinu / 100 ml). Konzumujte v přiměřeném množství. Niacin (vitamin B3) a vitamin B6 přispívají k normálnímu energetickému metabolismu. Konzumujte jako součást pestré a vyvážené stravy a zdravého životního stylu.



LEPŠÍ NEŽ NĚJAKÁ MEDICÍNA

Čerpačky se staly skutečnými oázami v pandemické poušti. Sortiment se zásadně omezil a sami pumpaři vidí, že nikdo ze zákazníků nemá chuť na delší pauzu. Narušená psychika a strach pracuje nejen v místech s karanténou a omezeným pohybem lidí, ale i na pumpách. Jak se z toho všeho nezbláznit? Do značné míry pomáhá jakákoliv fyzická činnost, a tedy pořádný jarní úklid v interiéru prodejny i na přilehlých plochách areálu pumpy.

Jde o zdraví personálu i zákazníků

Velké petrolejářské řetězce vývoj pandemie detailně sledují a okamžitě přijaly veškerá možná a průběžně i doplňující opatření, včetně permanentního monitoringu, jak co nejlépe chránit zaměstnance a zákazníky před koronavirem. Všude jsou především přijata doplňující hygienická opatření a zvyšuje se frekvence úklidu. Na čerpacích stanicích Shell přistoupili kupříkladu k detailní identifikaci veškerých nejvíce rizikových míst jak v interiérech, na toaletách, v umývárkách, ale i ve venkovních prostorech, kde vzhledem k pohybu lidí vznikají možná zdravotní rizika. V prohlášení společnosti Shell se mj. uvádí, že: „Personál čerpací stanice se věnuje před-

nostně úklidu a sanitaci těchto míst, a to s vyšší frekvencí a intenzitou. Jde například o tankovací pistole, pokladní zónu, prodejní pulty rychlého občerstvení, samoobslužný prodej kávy nebo dveře a kliky. V nejrizikovějších místech, jako jsou pokladní zóna nebo platební terminály, se provádí sanitace každých 15 minut.“

Obdobná řešení přijímají i další řetězce, ačkoli jsou někdy pochopitelně v rychlém vývoji událostí zmatečná. Kupříkladu nejprve zákaz prodeje kávy z automatů i prodeje balených potravin z obavy většího shromažďování lidí, který byl následně obnoven (Benzina, MOL) – protože sami kupující o žádný kontakt nestojí. Navíc ani vyjádření a stanoviska úřadů a krizového centra nejsou v těchto případech jednoznačná. Je pochopitelné, že jsou rušeny

nádvorní obsluhy, pokladní pracují za narychlo budovanými ochrannými stěnami z plexiskla, preferují se platby kartou a samozřejmě jsou uzavřena bistra. Samozřejmě jsou ochranné jednorázové rukavice, roušky, dezinfekce a úzkostlivé plnění všech závazných doporučení.

Přemýšlet a jednat!

Jestliže mají problémy velké řetězce čerpacích stanic, není tomu jinak ani u malých řetězců a solitérních pump. Jejich jedinou výhodou je, že od nápadu k činu uteče mnohem méně času, a jsou tak mnohem operativnější. Zákazníků je málo, a tak nic nebrání tomu se i za provozu dát do pořádného jarního úklidu od malování po nejrůznější práce, které

se do nekonečna odkládaly. Stejně jako v domácnosti je možné „zapráhnout“ celou rodinu i v „rodinné“ firmě. Starší děti a studenti nechodí do školy, jedinečná příležitost, jak se mohou zapojit! Je čas na neplánované inventury, projetí všech smluv, dokumentací, koncesí a kontroly jejich platnosti, termínů a dat. Při nepříjemném papírování je nutné stejně jako na vojně pečlivě rozlišovat důležité od nedůležitého, podstatné od podružného. Pořádek v počítačových datech je zcela zásadní a rozhodující!

Letos více o hygieně

Zákazníci čerpacích stanic jsou mimořádně citliví na úroveň čistoty počínaje prostorem parkoviště a toaletami konče. A pozor – mějte na zřeteli, že jde o zásadní faktor ovlivňující jejich nákupní chování! U velkých firem většinou nechybí hygienický úklidový plán, což je soubor pokynů a pravidel pro údržbu čistoty a hygieny prostor, pro které byl navržen. Jeho cílem je, aby pracovníci úklidu, případně jiní zaměstnanci odpovědní za úklid měli jasný plán, co, jak, čím a jak často uklízet. Jedná se o veřejný dokument v jídelnách, restauracích, potravinářských provozech, na veřejných záchodcích, ve zdravotnických zařízeních a samozřejmě i na čerpacích stanicích. Často bývá vyvěšen tak, aby byl viditelný nejen pro zaměstnance, ale také pro zákazníky. Končí doba, kdy hygienický úklidový plán některé pumpy braly jako nutné zlo a byl sestavovaný jen za účelem formálně splnění zákonných



povinností a stačil k tomu jen vzor univerzálního úklidového plánu staženého z internetu.

Univerzální hygienický plán však neřeší konkrétní specifika provozovny a nepočítá s místními odlišnostmi. Neřeší technologie, pracovní procesy, vybavení, typy povrchů atd. Univerzální plán má totiž i všechny vady univerzálnosti. Má-li být efektivní, je třeba k němu přistupovat daleko zodpovědněji než dosud. Přesto musí zůstat jednoduchý, přehledný, srozumitelný. Musí obsahovat informace o přesném postupu úklidu a splňovat platné a závazné legislativní požadavky. U větších projektů je nejlépe vše konzultovat s místní hygienickou stanicí a určitě

bude vyžadována větší důslednost. Je ale i čas na plánování a řešení celé řady otázek, některé třeba už dlouhý čas nosíte v hlavě. Jak vypadá vchod do prodejny? Šlo by vylepšit pokladní zónu? Co rozmístění regálů a zboží? A co úpravy rychlého občerstvení a kuchyňky, co toalety? Třeba by šlo upravit i venkovní posezení pod pergolou? Určitě si pod ni brzy opět rádi sedneme! Nyní je čas nejen přemýšlet, ale i jednat: jak co vylepšit, čeho se zbavit.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: archiv





KÁVA NA STO ZPŮSOBŮ

Brněnská společnost Foodex působí na trhu již více než deset let a v poslední době se její aktivity rozrostly po celé České republice. Aktuálně provozuje přes 200 prodejních automatů a další stovku servisuje svým partnerům. Kromě kávových automatů má Foodex na trhu úspěch i s pákovými automaty Astoria, které pronajímá stovkám hotelů, restauracím nebo kancelářím. Jejím majitelem je Petr Čáslava, kterému jsme položili několik otázek.

Jaké kávové automaty nabízíte? Takové, na které narazíme třeba na nádraží?

Vlastně ano, i když za poslední roky se trochu změnily. Naše automaty značky Azkoyen vypadají skvěle. Mají moderní dotykové displeje, elegantní černý vzhled a oproti konkurenci jsou velice lákavé. Už to nejsou ty staré železné bedny s tlačítky, co vám žerou peníze a možná dají nějaký těžce rozeznatelný teplý nápoj. Dnes jsou vybaveny telemetrií, čtečkami karet a dalšími prvky 21. století.

Ale vzhled přece není všechno...

To máte pravdu, ale naše automaty zaujmou i vzhledem. Pokud dokážeme přesvědčit zá-

kazníka, aby k automatu došel a vyzkoušel naši kávu, musí dostat výjimečný nápoj. Naše kávovary připravují nápoje z čerstvě mleté zrnkové kávy, ze 100% sušeného mléka a máme třeba čokoládu s 33 % kakaa. A když vám přístroj ještě vydá nápoj do ekologického kelímku s dřevěným míchátkem, je to třešínka na dortu.

Ekologické kelímky? Jak si to mám představit?

Před více než rokem jsme se rozhodli, že nebudeme používat žádné papírové povoskované nerecyklovatelné kelímky. A už vůbec ne plastové. Jedná se o speciální kelímek na bázi

přírodních látek a speciálního materiálu, který je 100% rozložitelný. Planetu tím sice nezachráníme, ale Gréta bude trochu spokojenější.

A jakou používáte zrnkovou kávu?

Spousta klientů řeší kávu. Pro nás je paradoxně káva to poslední, co s klientem řešíme. Proč? Protože v nabídce máme kávy za dostupnou cenu, i dražší kávu. Máme i kávu z malých lokálních českých pražírén, ale třeba i španělskou výbornou zrnkovou kávu. Říkáme, že u nás si vybere každý.

Proč španělskou a ne italskou?

Výrobce automatů Azkoyen je ze Španělska. Když už tedy dovážíme španělské automaty, proč ne také španělskou kávu? Nicméně rozdíl mezi španělským, italským nebo českým pražením je zanedbatelný. Dnes vám pražírny upraží kávu podle vaší chuti.

Máte tedy svou značku zrnkové kávy?

To ne. Rádi prezentujeme naše partnery a chceme, aby klient věděl, odkud se surovina k němu dostala.

Čerpací stanice jsou zajímavý prodejní kanál?

Určitě ano. Kombinuje se zde část veřejných prostor s restaurací. My umíme vše. Navíc poslední dobou je móda samoobslužných čerpacích stanic, personál se prodražuje a majitelé se snaží vše zautomatizovat. Máme partnera, který pro klienta dokáže vymyslet kompletní nový moderní design celé prodejny a automaty elegantně zakomponovat.

Místo běžné prodejny s obsluhou vybavit prodejnou jen samoobslužnými automaty?

To by se jistě líbilo nejednomu majiteli. Ale tak jednoduché to zatím není. Český trh zatím není připraven na takové prodejny. Nicméně například v Japonsku se z automatů prodává, na co jen si vzpomenete. Dokonce jsou tam opravdu jen prodejny plné automatů bez obsluhy. Vše je tedy technicky možné.

V čem se liší Foodex od konkurence?

Je to hlavně o přístupu. Jsme stále rodinná firma, však právě proto nás mají klienti rádi. Dokážeme vymýšlet koncepty, které velké firmy nedokážou individualizovat. Navíc v kombinaci pěkného automatu a výborného nápoje dokážeme zvýšit obraty i pětkrát. Otevíráme našim klientům karty a snažíme se je naučit, jak efektivněji využít příležitosti.

Tomu nevěřím. Obraty zvýšíte pětkrát?

Ano. Máme desítky případů, kdy jsme vyměnili klasický prodejní automat za náš moderní a majitel se divil, jak se zvedaly tržby. A díky tomu, že naše nápoje jsou opravdu kvalitní, může si říct provozovatel automatu o vyšší cenu nápoje. Však se podívejte na větší síť čerpacích stanic, jak lze úspěšně prodávat kávu za více než 50 Kč. Prostě pokud je automat pěkný, naláká zákazníka. A pokud mu káva chutná, bude se vracet.

A kolik stojí takový prodejní automat na kávu?

Například náš nejprodávanější Azkoyen Zensia má hodnotu kolem 130tis. Ale záleží i na tom, jaké platební metody a různá příslušenství k automatu klient potřebuje. Navíc automaty pronajímáme, prodáváme na splátky, ale hlavně chceme, aby si klient takový automat nejprve vyzkoušel. Takže nemusí klienta stát nic.

Vyzkoušet prodejní automat zdarma?

Ano. Přesně tak. První děláme tzv. zkušební provoz. Nakonfigurujeme automat dle našich zkušeností, včetně nejrozumnějších platebních systémů, nastavíme ceny s ohledem na lokalitu a klienta zaučíme, jak se o automat starat. A až

po několika týdnech teprve doporučíme vhodnou variantu. Klient přesně uvidí náklad na suroviny, zda upotřebí například čtečku karet a vypočítáme mu návratnost investice.

Za jak dlouhou dobu se vrátí investice do automatu?

To není tak jednoduché. Někteří provozovatelé to mají jako benefit pro zákazníky, jiní jsou zaměřeni na zisk. Máme klienty, kde je návratnost v rámci několika málo měsíců. Vybavují si případ nedaleko Pohořelic u Brna, kde jsme automat zkoušeli. Zde byla návratnost 2 měsíců.

A co když se o automat nechce majitel čerpací stanice starat?

Pak dokážeme nabídnout spolupráci takovou, že automat zainvestujeme my, sami si doplňujeme suroviny a za pronájem místa platíme majiteli čerpačky.

To zní skvěle.

Děkujeme. Určitě doporučuji navštívit naše webové stránky www.foodex.cz a spojit se s jedním z našich obchodníků. Jistě nalezneme řešení.

■ PR Foodex
FOTO: Foodex



Provoz a servis
prémiových
nápojových automatů

foodex
not just coffee...

100+

**klientům jsme
znásobili jejich zisky!**

- Moderní dotykové prodejní automaty
- Nápoje z čerstvě mleté zrnkové kávy
- Kvalitní sušené 100% mléko
- Čokoláda s 33% obsahem kakaa
- Ekologické kelímky
- Platby mincemi i kartou
- Individuální finanční řešení
- Po celé ČR

CO ŘÍKÁ ZÁKONÍK PRÁCE

V tomto textu představíme čtenářům několik běžných situací, se kterými se může provozovatel čerpací stanice jako zaměstnavatel setkat, a nastíníme, jak lze jednotlivé problémy účinně řešit.

Neomluvená absence

Jedním z klasických problémů je neomluvená absence zaměstnance. Provozovatele pak zajímá, kdy může v takovém případě ukončit pracovní poměr? Případně, zda je nutné dávat po každém dni neomluvené absence písemné upozornění na porušení pracovní kázně?

Obecně lze neomluvenou absenci sankcionovat zejména rozvázáním pracovního poměru, a to podle zhodnocení intenzity porušení právních předpisů vztahujících se k zaměstnancem vykonávané práci buď výpovědí, nebo v nejzávažnějších případech dokonce okamžitým zrušením pracovního poměru.

Neexistuje žádné pravidlo, že určitý počet dnů neomluvené absence zakládá zaměstnavateli automaticky právo rozvázat pracovní poměr. V soudní praxi se přesto nejčastěji hovoří o 5 dnech neomluvené absence jako důvodu pro okamžitě zrušení pracovního poměru.

Vždy je však nutné přihlížet k okolnostem toho kterého případu. Tedy zabývat se tím, o jakého zaměstnance jde (vedoucího, řadového), jakou práci vykonává, o kolikátý prohřešek porušení pracovní kázně u zaměstnance jde, jaký dopad mělo porušení na zaměstnavatele a zda tomuto vznikla škoda, jaký měl zaměstnanec důvod do zaměstnání nepřijít apod.

Zaměstnavatel není povinen zaslat zaměstnanci po každém porušení pracovní kázně písemné upozornění, ale je to v řadě případů vhodné. Zaměstnavatel má lepší pozici při prokazování takového porušení, zjistí, jak na jeho hodnocení reaguje zaměstnanec. Před uplatněním výpovědního důvodu pro soustavně méně závažné porušování pracovní kázně je takové písemné upozornění dokonce nezbytné a musí obsahovat poukaz na možnost výpovědi, jinak by nemohl být výpovědní důvod naplněn.

Kromě rozvázání pracovního poměru může zaměstnavatel zaměstnance za neomluvenou absenci sankcionovat dále nevyplacením příslušné části mzdy nebo krácením dovolené (zaměstnavatel je oprávněn zaměst-



nanci za každou neomluveně zmeškanou směnu krátit dovolenou o 1 až 3 dny).

Nevhodné chování zaměstnance

Provozovatelé se rovněž často setkávají s nevhodným chováním zaměstnanců, jako například odnášení majetku zaměstnavatele, opilost na pracovišti či falšování docházky. V případě nevhodného chování může zaměstnavatel, jsou-li splněny podmínky, rozvázat pracovní poměr, a to okamžitým zrušením pracovního poměru nebo výpovědí.

Zaměstnavatel může v nejzávažnějších případech okamžitě zrušit pracovní poměr. To však lze pouze z důvodů uvedených v § 55 zákoníku práce. Zjednodušeně řečeno jen při pravomocném odsouzení zaměstnance za úmyslný trestný čin nebo pokud zaměstnanec porušil povinnost vyplývající z právních předpisů vztahujících se k jím vykonávané práci zvlášť hrubým způsobem.

Ustanovení pro okamžité zrušení z důvodu porušení povinností zvlášť hrubým způsobem je poměrně obecné a vždy záleží na posouzení konkrétní situace a jednotlivého porušení povinností zaměstnance. Zásadní je v tomto

případě intenzita porušení povinností zaměstnance (např. fyzický útok zaměstnance proti zaměstnavateli, krádež jeho majetku atd.).

Co se týká výpovědi pro nevhodné chování zaměstnance, může ji zaměstnavatel uplatnit, pouze jsou-li u zaměstnance dány důvody, pro které by s ním zaměstnavatel mohl okamžitě zrušit pracovní poměr, nebo pro závažné zaviněné porušení povinností vyplývajících z právních předpisů vztahujících se k zaměstnancem vykonávané práci.

Pro soustavně méně závažné porušování povinností zaměstnance je možné výpověď udělit pouze za předpokladu, že zaměstnanec byl v době posledních 6 měsíců v souvislosti s porušením jeho povinností písemně upozorněn na možnost výpovědi. Výpověď je pak možno udělit pouze do 2 měsíců ode dne, kdy se zaměstnavatel o takovém výpovědním důvodu dozvěděl, nejpozději však do jednoho roku ode dne, kdy takový důvod vznikl.

Vzhledem k tomu, že zákoník práce je postaven na principu ochrany zaměstnance, obecně nedoporučujeme ukončovat pracovní poměr okamžitým zrušením, pokud nejde o zvlášť flagrantní porušení povinností ze strany zaměstnance.

Nekvalitní pracovněprávní dokumenty v pracovněprávních vztazích

Velmi doporučujeme nepodcenit prevenci v rámci pracovněprávních vztahů, a to zejména přípravou kvalitních právních dokumentů, které poskytnou zaměstnavateli oporu v případě vzniklého problému.

Konkrétně při přípravě pracovní smlouvy (či dohody o pracovní činnosti nebo dohody o provedení práce) doporučujeme kromě povinných náležitostí do ní zahrnout i ustanovení zakotvující například zkušební dobu a její délku (maximálně tři měsíce, u vedoucích pracovníků až šest měsíců), detailně popsat práva a povinnosti zaměstnance při plnění pracovních úkolů, v případě potřeby sjednat možnost vysílání na pracovní cesty, rozvrhnout týdenní pracovní dobu podle typu pracovního režimu – jedno- směnného, dvousměnného, třisměnného či nepřetržitého pracovního režimu apod. Zaměstnavatel by neměl opomenout možnost využití (jednostranného určení) některých institutů jako např. písemný rozvrh čerpání dovolené nebo mzdový výměr.

Vzhledem k tomu, že zaměstnanci čerpacích stanic zpravidla pracují s hotovostí, zbožím

a jsou jim svěřovány pomůcky jako například mobilní telefony, je třeba myslet rovněž na sjednání příslušných dohod o odpovědnosti za ztrátu svěřených věcí či o odpovědnosti k ochraně hodnot svěřených zaměstnanci k vyučtování.

Současná opatření v rámci koronavirové krize

Zákoník práce ukládá zaměstnavatelům povinnost vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti práce a přijímáním opatření k předcházení rizikům. Co konkrétně by měl tedy zaměstnavatel učinit, aby v podmínkách současné situace dostal svým povinnostem?

Odpověď není jednoduchá, protože se stále potýkáme s nedostatkem ochranných pomůcek. Zaměstnavatel by tak měl v rámci svých možností dělat maximum možného (organizační, technická opatření atd.), aby zajistil bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí. Konkrétní opatření pak záleží na vykonávané práci, dispozičních a dalších možnostech zaměstnavatele. Mezi preventivní opatření mohou zaměstnavatelé zahrnout osvětu zaměstnanců týkající se hygieny, zvážit častější úklid

a dezinfekci prostor či vybavit zaměstnance ochrannými prostředky (dezinfekce, respirátory atd.). Neexistuje žádný předpis týkající se konkrétního množství, způsobu či prostředků k zajištění ochrany zdraví v souvislosti s epidemiologickou situací. Zaměstnavatel je dále povinen přizpůsobovat opatření měnícím se skutečnostem, kontrolovat jejich účinnost a dodržování a zajišťovat zlepšování stavu pracovního prostředí a pracovních podmínek.

Závěr

Pracovněprávní problematice není vždy provozateli čerpacích stanic věnována dostatečná pozornost, což může mít v konečném důsledku negativní, zejména ekonomický dopad na jejich podnikání, a to hned z několika důvodů uvedených v tomto článku. Proto doporučujeme kvalitně nastavit relevantní právní dokumentaci a procesy uvnitř organizace a případné problémy bezodkladně a průkazně řešit.

■ AUTOR: Lukáš Vajda



Autor je advokátem
a společníkem advokátní
kanceláře Snihotta&Vajda Legal
(www.svlegal.eu).

**PRAMENITÁ VODA
Z ADRŠPAŠSKO-
TEPLICKÝCH SKAL**

(DŘÍVE ZNÁMÁ JAKO TOMA NATURA)

ZMĚNY SAZEB DPH SE DOTKNOU I ČERPACÍCH STANIC

Rok 2020 je pro nás charakteristický velkými změnami v oblasti sazeb DPH. První část změn nabyla účinnosti již 1. ledna 2020, druhá část změn bude účinná od května tohoto roku. Mnoho změn v oblasti sazeb DPH se týká i provozovatelů čerpacích stanic. Martina Salacká ze společnosti Kodap se jako daňová poradkyně a metodička dlouhodobě specializuje na obor čerpacích stanic, a tak jsme se jí zeptali, jak nové předpisy DPH ovlivní účetnictví v tomto oboru podnikání.

Změna sazby u dodání tepla a chladu

Novela zákona o evidenci tržeb a zákona o DPH č. 256/2019 Sb. nám přinesla změny, které probíhají ve více etapách. Novela jako celek je sice platná již od 1. 11. 2019, ale hlavní změny mají účinnost až v roce 2020. K první změně týkající se tohoto roku došlo již od ledna, kdy se změnila sazba u dodání tepla a chladu. Tato komodita byla z první snížené sazby DPH 15 % přeřazena do druhé snížené sazby 10 %. Vznik povinnosti přiznat daň u dodávky tepla a chladu vzniká dnem odečtu měřicího zařízení, nebo dnem zjištění skutečné spotřeby. Ve většině případů se u dodávek tepla a chladu platí zálohy, které zpravidla bývají již zdaněny. Pokud provozovatel čerpací stanice v roce 2020 obdrží vyúčtování např. od teplárenské firmy, jaká sazba bude uplatněna? Martina Salacká vysvětluje: „Generální finanční ředitelství vydalo informaci, která upřesňuje, jak postupovat u vyúčtování přijatých záloh v minulém roce. Bude záležet na tom, zda provozovatel bude doplácet nedoplatek, nebo zda mu bude vrácen přeplatek. Pokud bude placen nedoplatek, uplatní se sazba daně platná ke dni uskutečnění zdanitelného plnění (den odečtu, nebo zjištění skutečné spotřeby). Pokud bude provozovateli čerpací stanice vrácen přeplatek, měla by teplárenská společnost uplatnit sazbu DPH ve výši sazby platné při přiznání daně ze záloh.“ V praxi lze tedy říct,

že se základ daně rozdělí na části připadající na částky, o které jedna nebo případně více posledních jednotlivých úplat „přeplatila“ hodnotu plnění, a u těchto jednotlivých částek se použije vždy sazba daně, která byla uplatněna u příslušné zálohy. Pokud byly zálohy zdaněny několika různými sazbami, platí pro tyto účely fikce, že se vrací ta poslední, případně dvě poslední atd., jinými slovy, že se zálohy vrací „od konce“.

Nová 10% sazba u stravovacích služeb

Hlavním obsahem novely je i spuštění poslední vlny evidence tržeb, která se bude týkat všech okruhů podnikání včetně řemeslných činností či činností zdravotnických zařízení a dále přeřazení vybraného zboží a vybraných služeb do 10% sazby DPH. Do druhé snížené sazby ve výši 10 % budou od 1. května přeřazeny některé služby a zboží, které jsou nyní v první snížené sazbě DPH. Dle Martiny Salacké se bude provozovatelů čerpacích stanic zřejmě nejvíce týkat nová 10% sazba u stravovacích služeb včetně podávání nealkoholických nápojů a točeného piva, vodného a stočného a dodání omalovánek a map. Škála zdanitelných plnění, u kterých dojde k přeřazení do druhé snížené sazby 10 % je široká, pro úplnost se jedná i o tyto položky: domácí péče o děti a staré, nemocné a zdravotně postižené osoby; čištění vnitřních prostor a mytí oken provádě-

né v domácnostech; drobné opravy nebo úpravy obuvi a oděvů, kožených výrobků, jízdních kol; kadeřnické a holičské služby; dodání pitné vody; půjčování knih anebo poskytnutí elektronických knih a audioknih. Původně se uvažovalo i o přeřazení dodání řezaných květin do 10% sazby daně, tento návrh však nakonec součástí novely není. Služby, které budou od května 2020 přeřazeny do první snížené sazby, se vyznačují vysokým podílem lidské práce, u kterých snížení DPH umožňuje harmonizovaná evropská legislativa.

Novinkou, která je v novele zahrnuta, je i možnost využití tzv. zvláštního režimu pro fyzické osoby – neplátce DPH s příjmy do 600 tis. Kč ročně, kteří mají nejvýše dva zaměstnance. Tento zvláštní režim se bude pojit s povinností podávat čtvrtletní výkaz o přijatých hotovostních platbách. Na stránkách MF byl přístupný vzor oznámení o tržbách evidovaných ve zvláštním režimu, který byl stažen a nahrazen novým, výrazně jednodušším formulářem.

Přeřazení podávání točeného piva z 21% sazby daně do 10% sazby bychom mohli považovat za nejkurióznější. Jak to tedy s DPH u piva od května 2020 bude?

Kuriózní sazby DPH u piva

Co se týče prodeje alkoholického piva, budou od května uplatňovány dvě sazby DPH. Snížená sazba ve výši 10 % bude aplikována pro točené pivo, které bude zkonsumováno v restauračním zařízení. Na balené pivo a točené pivo konzumované mimo restaurační zařízení bude i nadále aplikována základní 21% sazba DPH. Na nealkoholické nápoje včetně nealkoholického piva, s výjimkou nápojů podávaných ve stravovacích zařízeních bude stále uplatňována sazba daně ve výši 15 %. Nealkoholické pivo a další nealkoholické nápoje podávané v restauračním zařízení budou od května podléhat 10% sazbě DPH. Přitom však platí, že musí být naplněna podstata restaurační služby, u níž by dle MF měla

existovat přidaná hodnota, jako je například obsluha, posezení, klimatizace, využití WC, úklid sklenice, její umytí a další rysy typické pro restaurační služby. MF upozorňuje na to, že pouze u restauračních služeb umožňuje harmonizovaná evropská úprava aplikovat sníženou sazbu DPH u prodeje alkoholických nápojů a že prodej točeného piva do plastového kelímku u stánku je považován za dodání zboží, neboť u takového stánku nedochází k převládajícímu naplnění rysů restaurační služby, a že nelze uplatnit druhou sníženou sazbu DPH.

Různé sazby stejné potraviny

Martina Salacká objasňuje vývoj situace typické pro čerpací stanice: „Někteří provozovatelé čerpacích stanic, jejichž součástí je i restaurace, si jistě pamatují na doby, kdy u prodeje pizzy či hot-dogu podávaného

v rámci stravovacích služeb uplatňovali základní sazbu DPH, kdežto kdyby si zákazník pizzu či hot-dog býval odnesl s sebou, byla by uplatněna 15% sazba DPH. Takto se postupovalo až do listopadu roku 2016. Od té doby byla situace mnohem jednodušší, uplatňovala se totiž snížená 15% sazba DPH bez ohledu na to, zda občerstvení zákazník zkonsumoval v restauraci, či si je odnesl na táčku s sebou. Od 1. 5. 2020 budou u pizzy (i hot-dogu) opět sazby dvě, pokud je potravina podávána v rámci stravovací služby, bude uplatněna 10% sazba DPH, a pokud bude dodána s sebou, bude se nadále uplatňovat sazba daně ve výši 15 %.“

Pokud tápete, vyhledejte odbornou pomoc

Čerpací stanice mohou nabízet širokou škálu zboží a služeb a často je třeba pečlivě zvážit,

zda se určitá daňová změna dané čerpací stanice opravdu týká. To je případ i výše uvedených novinek v sazbě DPH. Martina Salacká, která se problematikou čerpacích stanic zabývá již několik let, uzavírá: „Bilancování na hraně 10% a 15% sazby DPH za prodávané občerstvení se dotkne nejedné čerpací stanice. Aby se provozovatel vyhnul možným nepříjemnostem na finančním úřadu, doporučuji zkontrolovat konkrétní formu prodeje občerstvení na provozované čerpací stanici s účetním či daňovým poradcem.“

■ AUTOR: PR Kodap
FOTO: archiv

KODAP

>eurodata

Čerpací stanice vidíte **v číslech**

Účetní data dokážeme zpracovat **do užitečných analýz a rozborů** pro váš efektivnější provoz.

>eurodata
www.edtas.cz

KODAP
www.kodap.cz



NEJEN ZISKY, ALE I POVINNOSTI

Přidat novou technologii nebo službu na čerpací stanici je pro jejího provozovatele často velkým lákadlem. Vidina vyšších zisků, většího počtu zákazníků a zvýšení jejich spokojenosti však často překrývá i povědomí provozovatelů o tom, jaké další povinnosti na ně budou v souvislosti s novou technologií kladeny.

Proto je vhodné nový záměr konzultovat s dotyčnými orgány státní správy, případně s odbornou smluvní firmou. V některých případech prodejce mylně informuje provozovatele čerpací stanice o tom, že k jejich výrobku se žádné povinnosti nevztahují. Legislativní povinnosti však platí nejen pro nová zařízení, která jsou zpoplatněna (vysavač, nabíječka), ale vztahují se i na ta zařízení, která jsou pro zákazníky k dispozici zdarma (WC, mikrovlnka, lavička).

Zpoplatnění nebo nezpoptatnění služby nemění povinnosti provozovatele. Při rozšíření stávajících služeb musí vždy provozovatel čerpací stanice splnit povinnosti vůči dotyčnými orgánům státní správy (povolení, oznámení, rozšíření živnosti, dokumentace, revize atd.), zaměstnancům (aktualizace provozní dokumentace, pra-

covní náplně a školení) a zákazníkům (provozní řády, návody).

Z archivu naší společnosti Ekobena, která se více než 20 let zabývá legislativním poradenstvím, vybírám nejčastější situace provozovatelů čerpacích stanic, kteří se při přidání nových technologií nebo služeb domnívají, že není potřeba plnit další povinnosti.

Dezinfekce maximálně 50 litrů

Novinkou posledních týdnů je rozšíření sortimentu o dezinfekce prodávané ve spotřebitelských baleních od 50 ml do 3 l. Pokud je dezinfekce na alkoholové bázi, pak se nejčastěji jedná o hořlavou kapalinu první třídy. Zde je potřeba uvědomit si omezení, která vyplývají z legislativy a to, že v jednom požárním úseku nesmí být více než 50 litrů těchto látek (neplatí pro sklady hořlavých ka-

palin, které mohou mít kapacitu vyšší). Generální ředitelství hasičského záchranného sboru vydalo písemné stanovisko, ve kterém uvádí, že ani v době nouzového stavu a zvýšené poptávky není možné navýšit objem na více než 50 litrů v požárním úseku.

Mikrovlnná trouba s návodem a revizemi

Provozovatel musí zajistit revizi zařízení, musí viditelně zveřejnit návod k obsluze, musí zajistit hygienické požadavky na čistotu zařízení.

Dětské hřiště s plnou odpovědností

Provozovatel musí zajistit hygienické požadavky, odpovídající technický stav

všech instalovaných prvků na hřišti a viditelně zveřejnit Provozní řád, protože zodpovídá za jeho provoz. Ve zveřejněném Provozním řádu upravuje pravidla a povinnosti návštěvníků. Provozovatel může tedy například požadovat po návštěvnících vyzutí bot nebo povinnost hlídat si své děti. Tím, že provozovatel ponechá odpovědnost za hlídání dětí na zákazníkově (vstup dětem od 3 do 15 let povolen pouze za doprovodu dospělé osoby), se však nezbavuje své povinnosti zajistit, aby hřiště bylo v odpovídajícím technickém stavu. Pokud je klouzačka poničená a koukají z ní ostré kusy plastu, jedná se o stav, za který odpovídá provozovatel. Pokud dítě (návštěvník hřiště) zakopne a způsobí si vážnou újmu v podobě zmrzliny spadlé na zemi, jedná se o incident, který není vůči provozovateli ze strany zákazníka nárokovatelný. Při poranění dítěte na dětském hřišti (stejně jako kdekoli jinde na čerpací stanici) musí zaměstnanci umět poskytnout první pomoc. Označení „Vstup na vlastní nebezpečí“ neubírá provozovateli na žádné z jeho povinností.

Koše, vysavač, kompresor...

Z hlediska stavebního zákona se jedná o stavby a zařízení, které nepodléhají stavebnímu povolení ani ohlášení. Přesto jejich umístění na pozemku musí splňovat některé náležitosti a je potřeba dodržet při jejich instalaci odstupové vzdálenosti ostatních staveb a technologie na čerpací stanici.

Nabíjecím stojanům chybí legislativa

Nabíjecí stanice pro elektrovozidla je jedním z hlavních trendů posledních měsíců na mnoha čerpacích stanicích. Nejčastěji volenou variantou je výrobek společnosti Siemens, který sice obsahuje návod v českém jazyce, přes to je ale potřeba ze strany provozovatele zaktualizovat svou provozní dokumentaci a proškolení zaměstnance. I přesto, jak nebezpečné mohou elektronabíječky a elektrovozidla zejména při požáru být, nacházíme v období, kdy podnikatelské prostředí předběhlo to legislativní, a proto jsou na provoz nabíjecích stanic kladeny zcela minimální požadavky. Je předpoklad, že v následujících letech dojde k plošné úpravě pravidel pro jejich instalaci, provoz a používání.

Tlakové láhve nejvýše do 1000 kg

Sklad tlakových lahví s propan-butanem je možné umístit na čerpací stanici bez oznámení/souhlasu úřadu. Je však zcela nezbytné dodržet odstupové vzdálenosti a další technické podmínky. Doporučuji provozovateli záměr vždy konzultovat s odborně způsobilou osobou v oblasti požární ochrany a bezpečnosti práce, ve většině případů je na čerpací stanici možné umístit sklad PB s kapacitou do 1000 kg.

Plyn LPG, CNG... bez razítek nelze

Čerpací stanici LPG nebo CNG není možné instalovat a provozovat bez příslušných souhlasů a povolení orgánů státní správy. Kromě stavebního řízení je zcela nebytné povolení celního úřadu. Při provozu čerpací stanice LPG musí navíc provozovatel zohlednit i povinnost, která stanovuje, že obsluhovat zařízení smí pouze (revizním technikem) proškolená obsluha. Z toho vyplývá, že samoobslužné čerpání LPG bez platného školení není možné, a tak provozovatel čerpací stanice musí v některých případech navýšit personální obsazenost, aby byl výdej plynu LPG a ostatní provoz čerpací stanice plynulý. Na čerpací stanici v Brtnici u Jihlavy bylo v únoru letošního roku vylepené označení: LPG pouze samoobsluha. Domnívám se, že se jedná o zcela zásadní porušení legislativních povinností provozovatele čerpací stanice a kromě rizika poranění osob a poškození technologie se provozovatel vystavuje riziku vysoké sankce ze strany státní správy.

AdBlue na výdejní ploše

Látka AdBlue není hořlavá, a proto zásobník a výdejní stojan mohou být umístěny přímo na výdejní ploše s přihlédnutím k odstupovým vzdálenostem a technickým požadavkům. I přes značnou jednoduchost při instalaci však nesmí provozovatel zapomínat na aktualizaci provozní dokumentace, revizi a školení.

Pro nové palivo vyčistit nádrž

Při zavedení nového produktu, kterým je nahrazen původní typově podobný produkt (benzin natural 95 je nahrazen benzinem natural 98), musí provozovatel zajistit

vyčištění komory nádrže po původním palivu tak, aby nové palivo nebylo znehodnoceno původními zbytky, a aktualizovat provozní dokumentaci.

Bistro, restaurace, rychlé občerstvení

Jedná se o změnu s nutností vyjádření dotyčných orgánů státní správy, doporučuji záměr vždy konzultovat s odbornou smluvní firmou, která se stará o plnění legislativních povinností čerpací stanice. Změny a aktualizace se projeví napříč všemi povinnostmi provozovatele.

Automatická myčka a zaměstnanci

Změna podmínek na čerpací stanici se promítá opět do všech povinností provozovatele. Mycí a ČOV technologie bude obsluhována zaměstnanci, kteří se dostanou do kontaktu s chemickými látkami a směsmi se žíravou charakteristikou, budou pracovat na pracovišti se zcela novými a specifickými riziky. Výstavbou nové mycí haly dojde ke změně nebo rozšíření stávajícího objektu, na které musí reagovat dokumentace požární ochrany. Samostatnou kapitolou je ochrana životního prostředí, do které mycí technologie vstupuje zásadně vypouštěním odpadních vod.

Při jakékoli změně na vaší čerpací stanici doporučuji kontaktovat smluvní firmu, která zajišťuje legislativní poradenství a plnění povinností zaměstnavatele dle platné legislativy požární ochrany, bezpečnosti práce, ADR a životního prostředí. Předjedete tím nepříjemnostem (finanční sankce, demontáž zařízení) spojeným s neplněním povinností způsobeným jejich neznalostí. Po úspěšném absolvování procesu instalace a zprovoznění nové technologie, produktu nebo služby přeji všem provozovatelům, aby se co nejdříve naplnila jejich očekávání a nová služba nebo produkt byly zdrojem nové chuti do práce... a třeba i nových finančních příjmů.

■ AUTOR: Tomáš Novák, Ekobena
FOTO: archiv



RAKUŠANÉ MAJÍ PODOBNOU MENTALITU JAKO MY

Žen na vedoucích pozicích manažerek se v petrolejářské branži nepohybuje mnoho. Patří mezi ně také Martina Sasínková, která je tvář rakouské společnosti eurodata v České republice. Rodačka z Hodonína se ke své práci dostala i díky znalosti německého jazyka. Vystudovaná ekonomka začala pracovat u firmy eurodata ve svých 23 letech.

A zůstala jste u svého prvního zaměstnavatele dodnes...

Ano, je to už víc než 10 let, co pracuji pro eurodata. Ale abych byla úplně přesná, zaměstnavatelé to byli dva. Německé vedení skupiny eurodata se totiž před pěti lety rozhodlo pro strategickou změnu. Česká společnost totiž byla prodána a od roku 2015 působíme na českém trhu nadále jako rakouská společnost. Tedy i já jsem v té době změnila zaměstnavatele a poslední roky pracuji přímo pro rakouskou firmu. Jsem zodpovědná za veškeré naše aktivity v České republice a na Slovensku.

A jaké to jsou aktivity? Co českým čerpacím stanicím nabízíte?

Provozovatelům čerpacích stanic přinášíme jedinečný nástroj pro lepší řízení jejich podnikání. Jedná se o online systém zpracování účetních dat, který nyní v Evropě využívá asi 10 000 čerpacích stanic. Ne každý podnikatel má dostatečné znalosti účetnictví, aby dokázal snadno pracovat s výsledkovkou či rozvahou, které běžně od své účetní dostane. V našem systému účet-

ní data zpracujeme do podoby srozumitelných analýz, statistik a grafů, ve kterých se snadno vyzná i laik. Vše má navíc kdykoliv k dispozici online.

Náš systém využívá v České republice a na Slovensku okolo 500 čerpacích stanic. Vedle přínosů pro přímé provozovatele čerpacích stanic přinášíme velkou přidanou hodnotu pro síťové podnikání. Centrála má výsledky všech pronajímaných čerpacích stanic k dispozici na jednom místě, a to ve srovnatelné podobě. Pomocí mnoha nástrojů, které systém nabízí, dokáže s výsledky snadno pracovat, srovnávat je a použít pro své další obchodní strategie.

Jak dosáhnete srovnatelnosti dat od tolika různých podnikatelů?

To je správná otázka, protože to je opravdu jedna z těch obtížnějších stránek. Zákon o účetnictví jsou totiž vcelku flexibilní a každá účetní si může vytvořit vlastní způsob účtování. Pokud se tedy síť snaží srovnávat výsledky svých čerpacích stanic a nemá zajištěnou jednotnou metodiku účtování, tak je to jako srovnávat „jabka s hruškama“, jak se u nás říká. Srovnatelnost dat v našem systému můžeme garantovat díky spolupráci s partnerskými daňovými kancelářemi. V České republice se jedná o skupinu Kodap a na Slovensku je to RVD Services. V těchto osmi kancelářích se vede účetnictví provozovatelům čerpacích stanic podle jednotné metodiky, kterou všechny kanceláře dodržují. Ve skupině Kodap je dokonce přímo samostatná pozice daňového poradce a metodika, který má na starosti koordinaci a dodržování jednotných účetních postupů. Účetní navíc prochází speciálními školeními a soustředí se pouze na účtování čerpacích stanic se všemi jeho specifiky. Díky tomuto úzkému zaměření a velkému množství klientů z téhož oboru dosahujeme výrazné konkurenční výhody, co se týká nabídky služeb i jejich ceny.

Vašimi klienty jsou tedy jak velké sítě čerpacích stanic, tak i samostatní provozovatelé?

Ano, přesně tak. Centrála velkých sítí přinášíme nástroj controllingu a reportingu pro celou jejich síť. V Německu a Rakousku využívají náš systém všechny velké značky na trhu, v České republice je naším spokojeným klientem například síť Benzina. A jednotlivým provozovatelům čerpacích stanic, ať už značky Benzina, nebo jakékoliv jiné, nabízíme ve spolupráci s firmou Kodap

a RVD Services komplexní balíček vedení účetnictví včetně online analýz.

Pojďme ale zpět k Vám. Jaká je konkrétně Vaše úloha ve firmě? Co Vás na Vaší práci baví?

Pracuji na pozici obchodní manažerky a má práce je hodně různorodá, což je samo o sobě fajn. Starám se o stávající klienty, vyhledávám nové obchodní příležitosti, mám na starosti marketing, věnuji se překladu a lokalizaci našich nových produktů do českého a slovenského prostředí, koordinuji spolupráci s našimi obchodními partnery... A při tom všem hojně využívám cizí jazyky, které jsou mým velkým koníčkem už od mala. S mými rakouskými kolegy je to především němčina a na mezinárodních schůzkách vede samozřejmě angličtina. Učím se ještě španělsky, ale španělštinu jsem pracovním využitím zatím jen při přátelském rozhovoru s kolegou ze španělské pobočky eurodata.

Jaké je to pracovat v rakouské firmě?

Z vlastní zkušenosti nemůžu moc srovnávat, ale ve firmě jsem moc spokojená. Rakoušané mají podobnou mentalitu jako my, takže si s kolegy dobře rozumím. Ale samozřejmě je zajímavé sledovat, že v Rakousku se řeší jiná témata než v Česku a některé věci tam fungují odlišně. Například používání platebních a kreditních karet je rozdílné. Platební karty používají Rakoušané stejně jako my k výběru peněz z bankomatu, k placení však pouze v soukromém sektoru. Pro firemní platby se využívají téměř výhradně karty kreditní. Při zakládání českého firemního účtu jsem pořád nemohla pochopit, proč chce pan jednatel zřídit k účtu právě kreditní kartu. Nakonec jsme se pochopili, ale obě strany netušily, že to může fungovat v každé zemi jinak. Díky mé zálibě v jazycích mě také hodně baví různé jazykové podobnosti nebo naopak odlišnosti. Vtipné bylo například, když jsem kolegům přeložila, jak německy zní jméno majitele restaurace pana Lahodného, kam chodili často na jídlo. A k zábavným situacím třeba vede i naše slůvko „no“, které někdy vyjadřuje přemýšlení, nebo dokonce souhlas a já ho prostě občas použiji i v německé větě. V němčině se sice neřekne jinak, ale z angličtiny mají „no“ všichni zafixované jako projev nesouhlasu. Nejsem však v kontaktu pouze s Rakouskem. Velmi úzce spolupracuji také s našimi obchodními partnery z Kodapu a RVD Services, což jsou samozřejmě

Češi a Slováci. Takže je také považuji tak na půl za své kolegy.

Kde je vlastně Vaše místo práce? Dojíždíte každý den do Rakouska?

Ne, to ne. Pracuji v Čechách a do Vídně za kolegy jezdím dle potřeby, ale rozhodně ne každý den. Toho cestování je ale samozřejmě víc. Většina schůzek, meetingů a konferencí se koná v Praze, takže tam jezdím velmi často. V poslední době přibyla také Bratislava. Naše mateřská firma je v Německu v Saarbrücken, takže občas jedu i na firemní setkání do Sársku. Nyní jsem však cestování trochu omezila a pracuji převážně z domu, protože mám rok a půl starého synka.

Jak lze skloubit mateřské povinnosti s náročným zaměstnáním? Jak Vám vycházejí ve firmě vstříci?

Mou výhodou je, že jsme s mou partnerkou na mateřské vlastně obě tak nějak napůl. Ona podniká, takže si pracovní dobu může přizpůsobit dle potřeby, a mně firma vychází také velmi vstříci. Mám nyní zkrácený úvazek a pružnou pracovní dobu, takže pracovní záležitosti vyřizuji každý den v trochu jinou dobu. A máme také skvělou rodinu, takže na hlídání fungují babičky i tety.

Váš život je teď asi naplněn péčí o dítě nebo prací. Stíháte i něco jiného?

Popravdě toho volného času, kdy bych přemýšlela, co podniknout, moc není. Chodím ráda běhat, u toho si vyčistím hlavu. A miluji také procházky v přírodě, takže už toužebně očekávám jaro a teplejší počasí. Moji rodiče mají chatu v Bílých Karpatech, kde je opravdu nádherně. Takže už se nemůžu dočkat, až budeme zase volné chvíle trávit tam.

Jaké jsou Vaše plány do budoucna, ať už pracovní, nebo osobní?

Pracovní plány zahrnují samozřejmě rozšiřování naší klientské základny. Letos jsme expandovali na Slovensko, takže nejen v Česku, ale i na Slovensku se otevírají nové možnosti. A osobních plánů, těch je spousta. Rodinu a práci se mi daří skloubit vcelku dobře, tak hlavně bych to takto chtěla udržet i nadále. A celkově se snažím spíš žít tím, co je teď. To je podle mě to nejlepší, co člověk může dělat.

■ AUTOR: -red-
FOTO: archiv

LEVNÁ ROPA PODKOPÁVÁ POPTÁVKU PO ELEKTROMOBILECH

Pandemie koronaviru poslala ceny ropy ke dnu, což může mít citelné následky i pro energetickou transformaci, napsal deník Financial Times. Na atraktivitě by mohly ztratit i elektromobily. Analytici upozorňují, že cenový šok na ropném trhu může zasáhnout poptávku po elektromobilech a oslabit volání po šetrnějším využívání energií, jelikož vzniklý chaos v čase zpomalující světové ekonomiky má velice negativní dopad i na ty nejambicióznější plány s obnovitelnými zdroji.

Pandemie koronaviru poslala ceny ropy ke dnu, což může mít citelné následky i pro energetickou transformaci, napsal deník Financial Times. Na atraktivitě by mohly ztratit i elektromobily.

Analytici upozorňují, že cenový šok na ropném trhu může zasáhnout poptávku po elektromobilech a oslabit volání po šetrnějším využívání energií, jelikož vzniklý chaos v čase zpomalující světové ekonomiky má velice negativní dopad i na ty nejambicióznější plány s obnovitelnými zdroji. Oproti období nízkých cen ropy v letech 2014 až 2016 je nyní rozdíl v tom, že se mnoho zemí, včetně Spojeného království a Evropské unie, zavázalo během následujících deseti let dosáhnout nulových emisí, což vyžaduje obrovské změny ve způsobu využití energií.

„Propad cen ropy rozhodně výrazně omezí snahu o přechod na čistší energii,“ tvrdí o historickém propadu cen šéf Mezinárodní energetické agentury Fatih Birol.

Birol uvádí, že vzniklá situace bude „dobrým testem“ všech klimatických závazků, které vlády a společnosti v nedávné době přijaly. „Velice rychle zjistíme, že důraz vlád a korporací na přechod k výrobě z obnovitelných zdrojů rychle opadne, pokud jim podmínky na trhu nebudou přát.“

Ztráta motivace

Levná ropa pravděpodobně způsobí, že i elektromobily alespoň krátkodobě ztratí

na atraktivitě. Světový trh s elektromobily oslabil již loni kvůli poklesu poptávky v Číně a Severní i Jižní Americe. Je to názorný příklad, jak koronavirová nákaza podporuje ekonomické ochlazení. „Trh s automobily zpomaloval i před vypuknutím pandemie a teď může být postižen výpadky v dodavatelském řetězci a zhoršenou náladou spotřebitelů,“ tvrdí v nedávné zprávě výzkumná skupina agentury Bloomberg NEF. „Očekáváme, že prodej elektromobilů v Číně utrpí v letoš-

ním roce velkou ránu, která může být ještě silnější, až se plně projeví dopad koronaviru.“ Přechod na obnovitelné zdroje je ohrožen i tím, že nízké ceny většinou vedou ke snížení motivace šetřit a využívat energie hospodárněji.

„Levnější energie vždy vede k jejímu využití méně hospodárným způsobem,“ říká Birol. „Nízké ceny energií budou mít za následek daleko menší motivaci zdroji šetřit kvůli nízkým cenám ropy a plynu, a to rozhodně nejsou dobré zprávy.“

Elektromobily planetu nezachrání

Ačkoliv smysluplnost zejména malých městských elektromobilů je nepopiratelná, celý humbuk okolo elektromobility je navíc poněkud přitažen za vlasy.

Studie Mezinárodní energetické agentury z letošního roku srovnávající jednotlivé typy pohonu totiž jednoznačně ukazuje, že základy od čistých elektromobilů očekávat nelze. Agentura porovnává celkové emise vozidel střední třídy po ujetí 150 tisíc kilometrů v horizontu deseti let.

Sleduje nejen emise vzniklé při výrobě vozu, ale i uvolněné skleníkové plyny při výrobě pohonných hmot a následně při jejich spotřebě v rámci spalovacího vozu. V případě

elektromobilu je poté počítáno nejen s bateriemi, ale i s emisemi vzniklými při produkci elektřiny (zde je brán v potaz průměrný globální energetický mix).

Výsledek ukazuje, že nejvyšší emise skleníkových plynů má na svědomí vozidlo s klasickým spalovacím motorem (ICE). Ty nejušpornější malé konvenční vozy jsou však energetickou zátěží srovnatelné s hybridními (HEV, PHEV) i čistě elektrickými vozy (BEV) s velkou baterií.

Osobní vozy se na celkových evropských emisích oxidu uhličitého podílejí dvanácti procenty. A podle dat Evropské agentury pro životní prostředí se jejich vliv s ohledem na rostoucí objem dopravy zvyšuje, od roku 1990 narostl dokonce o čtvrtinu. Evropská unie proto po výrobcích chce, aby jejich nové vozy vypouštěly v roce 2030 o 37,5 procenta méně oxidu uhličitého než v roce 2021.

Výrazný posun vpřed z pohledu ochrany životního prostředí tak příchod elektromobility nepřináší

Elektromobily jsou v tomto směru klíčové. „Povolené emise škodlivých látek ve městech lze splnit i dalším vývojem spalovacích motorů. Dodržení stanovených limitů skleníkových plynů je ale bez elektromobilů nemožné,“ tvrdí šéf strategie koncernu Volkswagen Michael Jost.

Pro statistiky, kteří počítají průměrné emise oxidu uhličitého, představují čisté elektromobily vozy s nulovými emisemi oxidu uhličitého. Jenže i elektroauta ke svému pohybu potřebují energii a ta se musí z něčeho vyrobit. Skutečné emise CO₂ proto nikdy nejsou nulové, ale liší se stát od státu. Například ve Švédsku a Norsku, kde většina elektřiny pochází z obnovitelných zdrojů, nebo ve Francii, která využívá jádro, jsou provozní emise oxidu uhličitého elektromobilu zlomkem těch u podobně velkého naftového vozu. Naproti tomu v takovém Polsku, které spoléhá na uhlí, jsou srovnatelné. A to elektroauto na rozdíl od dieselu dokáže při brzdění získat část pohybové energie zpět a opět ji využít k pohonu.

Odpovědnost automobilek za emise skleníkových plynů (a škodlivin) se tím přenáší na státy, které stanovují energetickou koncepci, a výrobce elektřiny. Dokládá to i nedávné prohlášení šéfa koncernu Volkswagen Herberta Diesse, v němž kritizoval rozhodnutí německé vlády zavřít poslední jadernou elektrárnu v roce 2022 a poslední uhelnou až roku 2038. „Pokud bychom to s ochranou klimatu mysleli vážně, běžely by atomové elektrárny déle,“ řekl deníku Tagesspiegel. Pro zastavení globálního oteplování je podle Diesse důležité „zastáhnout za velké páky“, tedy zbavit se zcela závislosti na fosilních palivech, především uhlí.

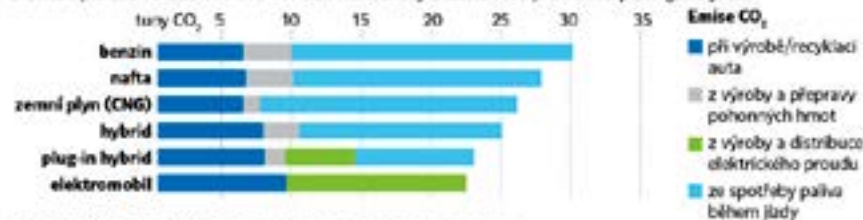
Zdroj elektřiny není zásadní jen pro provoz

Fosilní paliva zásadně ovlivňují i uhlíkovou stopu výroby vozu, která je u elektromobilu výrazně energeticky náročnější. Odpovědná je za to baterie. V Německu, kde převládá elektřina z uhlí, může výroba akumulátoru pro velké elektroauto podle mnichovské analytické společnosti Berylls znamenat až o 74 procent vyšší emise CO₂ než v případě celého úsporného vozu se spalovacím motorem. Trvá tak déle, než se elektromobil vrátí na nižších provozních emisích oxidu uhličitého. Analytici Berylls spočítali, že v Norsku jsou emise skleníkových plynů z výroby a provozu elektroauta v porov-

AUTA A JEJICH EKOLOGICKÁ STOPA

VÝROBA A PROVOZ VS. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

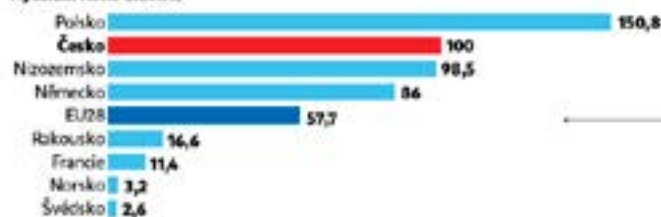
Celkové emise oxidu uhličitého vyprodukované při výrobě a provozu vozidla po ujetí 150 000 km. Srovnání pohonů ve voze velikosti VW Golf nebo Škody Octavia. Platí pro německý energetický mix.



SROVNÁNÍ EMISÍ CO₂ V GRAMECH NA KILOMETR

ELEKTROMOBIL

Hyundai Kona Electric



Zdroj: ADAC, NVO

KLASICKÉ AUTO

Volkswagen Golf 1.6 TDI

158 g/km

Po zohlednění emisí CO₂ potřebných k výrobě 1 kWh elektrické energie v různých státech

nání s modelem se spalovacím motorem nižší již po 43 tisících ujetých kilometrech, v Německu ho překonají až po dvou stech tisících.

Přechod na obnovitelné zdroje by podle studie Transport & Environment mohl snížit emise CO₂ při výrobě baterie až o 65 procent. I proto napájí Gigafactory Tesly v Nevadě solární panely, společnost Northvolt staví ve Švédsku závod na baterie, jenž bude využívat vodní elektrárnu, a Daimler u svých evropských továren chce do roku 2022 vyrovnanou uhlíkovou bilanci.

International Council for Clean Transportation ve své analýze tvrdí, že by k nižším emisím skleníkových plynů z výroby baterie měly přispět i nové typy článků, které na kilogram své hmotnosti pojmu více energie, a také jejich důslednější recyklace.

Recyklace baterií je zatím na začátku

Podle organizace Friends of Earth Europe je v současné době v Evropě opětovně využito jen pět procent lithiových baterií. Snadněji recyklovatelných velkých vysloužilých akumulátorů z aut je s ohledem na jejich přibližně desetiletou životnost zatím málo, a tak bývá levnější dovážet surový materiál. Bohužel často z problematických oblastí, kde těžba potřebného lithia, kobaltu nebo niklu silně zatěžuje životní prostředí.

Pokud ale bude mít v roce 2040 každé nově prodané auto možnost nabíjení ze

zásuvky, mohlo by podle serveru drivingelectric.co.uk být na světě na 2,5 milionu vysloužilých automobilových baterií. V takové chvíli bude jejich opětovné použití prakticky nezbytné. Automobilky se proto snaží vytvářet podmínky pro nasazení použitých článků v úložiscích, která vyrovnávají výkyvy v rozvodné síti. V nich mohou strávit dalších sedm až deset let.

Kromě toho pracují na uzavřeném životním cyklu baterií, který zahrnuje rovněž jejich recyklaci. Podle výsledků pilotního projektu Audi a společnosti Umicore by měla být lithiová baterie opětovně využitelná až z 95 procent. Nejkomplikovanější je znovuzískání samotného lithia. Navzdory nedostatečnému množství vysloužilých článků dokáže Umicore již dnes ročně zrecyklovat 35 tisíc baterií a tvrdí, že v případě potřeby zvládne kapacitu navýšit. Elektrické auto tedy samo o sobě má potenciál k tomu být ekologičtější než vůz se spalovacím motorem. Již dnes to v Evropě platí, alespoň co se týče emisí CO₂ vzniklých provozem. Jeho celkový dopad na životní prostředí ale není již jen na automobilkách samotných. Vlády budou muset zajistit odpovídající výrobu elektřiny, vyžadovat důslednou recyklaci baterií a šetrnou těžbu surovin. Jedině tak může elektromobil splnit očekávání, která na něj Evropa klade.

■ AUTOR: Alena Adámková

PARTNERSKÁ DOBÍJEČKA UDĚLÁ ZE SOUKROMÉ STANICE VEŘEJNOU

E.ON zavádí na český trh s elektromobilitou novou službu. Ze soukromé dobíjecí stanice udělá jejímu vlastníkovi veřejnou. Projekt Partnerské dobíječky už získává své zákazníky. Zájem o něj mají hotely i autoservisy. Mezi největšími energetickými firmami v republice je E.ON prvním, kdo podobnou službu nabízí.

Jaroslav Kučera vlastní v Soběslavi stanici technické kontroly, autoservis a muzeum veteránů. Do svého areálu si chtěl pořídit dobíjecí stanici pro elektromobily. Obrátil se na společnost E.ON a využil její novou službu Partnerské dobíječky. Teď už jeho nabíječka funguje pro veřejnost necelé čtyři měsíce a majitel si pochvaluje hlavně to, že se nemusí o provoz stanice téměř vůbec starat, a navíc je viditelný i na mapách určených pro řidiče elektromobilů.

„Původně jsem si chtěl pořídit stanici jako službu zákazníkům, ale zároveň se mi líbí, že jsme viditelní na mapách dobíjecích stanic a může si k nám zajet dobít auto i veřejnost. Navíc jen jednou měsíčně vystavím fakturu za odebranou energii a to je skoro všechno, o co se musím starat,“ pochvaluje si Jaroslav Kučera, který se stal prvním uživatelem Partnerské dobíječky v Česku.

E.ON se rozhodl na český trh přinést službu, která velmi dobře funguje ve státech západní Evropy. Podle vedoucího oddělení Mobility Services společnosti E.ON Martina Klímy je to navíc věc, která může výrazně pomoci s rozšířením dobíjecí infrastruktury i mimo hlavní dopravní tahy, kam se dosud soustředila hlavní pozornost.

V praxi celý proces funguje tak, že zájemce, který do spolupráce půjde, poskytne E.ONu svou dobíječku. Ten do ní nainstaluje svůj software, díky němuž ji připojí ke své síti E.ON Drive. Dobíjet u Partnerské dobíječky mohou registrovaní i neregistrovaní zákazníci. Platit mohou kartou od E.ONu i jakoukoliv jinou platební kartou. Potřebují k tomu jen chytrý telefon s připojením na internet. Funguje to prostě stejně jako kdekoli jinde. Sta-



nice je pak automaticky viditelná na mapě s označením „Partnerská dobíjecí stanice“. Díky aplikaci E.ON Drive řidiči zjistí aktuální obsazenost, provozní dobu i ceny za dobíjení. Ceny jsou také jedinou odlišností od klasických dobíječek E.ONu. U těch Partnerských si totiž vyšší platby za kWh určuje provozovatel, kterým je vlastník dané stanice.

Investice je několik desítek tisíc

Jaroslav Kučera se rozhodl koupit si stanici s výkonem 22 kW přímo od E.ONu. To ale rozhodně není podmínka. Zájemce o tuhle službu může využít již svou stávající dobíječku nebo si ji vybere a nechá nainstalovat od jakéhokoliv jiného dodavatele. „Jedinou

podmínkou je to, že musí být kompatibilní s naším systémem, a to dokáže prověřit náš zástupce,“ dodává Martin Klíma. Pokud zájemce žádnou dobíječku dosud nemá, E.ON mu dokáže vypracovat i studii proveditelnosti. Zjistí zájemci, jaké místo je vhodné a kolik bude pořízení stanice stát, a to včetně všech potřebných stavebních úprav.

O službu už projevily zájem další zákazníci. Jedná se především o autoservisy, hotely nebo velké firemní areály. Mapa na webu www.kdenabijet.cz eviduje další Partnerské dobíječky například v Amenity Resort na Lipně, v pražském Comfort Hotel Prague City East nebo v areálu firmy Slatina v Brně. Aktuálně už má E.ON ve své síti k desítky Partnerských dobíječek a předpokládá, že během roku by se počet mohl zdvojnásobit.

Všechny dosavadní stanice jsou pozvolné s výkonem 22 kW, a proto i investice nejsou nijak závratné – pohybují se v řádech několika desítek tisíc korun. Záleží ale samozřejmě na tom, jaký typ stanice zákazník zvolí. Nemusí se omezovat jen na klasické AC stanice. „Jsme schopni stejným způsobem dodat třeba i rychlou dobíječku, nebo dokonce ultrafast. Tam už jsou ale náklady podstatně vyšší,“ vysvětluje Helena Švejdová, projektová manažerka Mobility Services společnosti E.ON.

O samotný provoz se pak majitel prakticky nemusí starat. E.ON zajišťuje dobíjení, nepřetržitou on-line podporu a řeší fakturaci jednotlivým zákazníkům, kteří se u stanice zastaví a dobijí svá auta. To všechno za dohodnutý roční poplatek. „Když přijede sto zákazníků, musíte poslat sto faktur. To může být pro provozovatele té stanice zátěž, ale my to uděláme za něj. On má přitom neustále přístup do systému a vidí, kolik lidí tam jezdí a kolik nabíjí. Jednou měsíčně nám pouze vystaví fakturu za odebranou energii, kterou mu vyúčtujeme,“ přibližuje Helena Švejdová.

Více informací naleznou zájemci na webu www.eon-drive.cz.

■ PR E.ON
FOTO: E.ON

**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

ČTVRTÝ ETALON PRO FIRMU I RODINU



Český firemní ideál i rodinný sen se uchází o přízeň již ve své čtvrté generaci. A opět se jedná o automobil, který nabízí maximální nabídku prostoru s ohledem na použitou platformu a optimální využití německých technologií ve prospěch české kreativity. Pozadu nezůstává ani nadčasový design a vyladěné jízdní vlastnosti a solidní jízdní výkony při zachování odpovídající ekonomiky provozu.

Čtyřka předchůdcům ostudu nedělá

Současné škodovky rozhodně nejsou německá auta s českou značkou. Mladoboleslavská automobilka samozřejmě může využívat většinu technologií, které německý koncern vyvíjí. Jenže automobily z Mladé Boleslavi nejsou kopiemi Golfů, Passatů nebo Tiguanů. Mají nejen svébytný design, ale i originální technická řešení, která odrážejí schopnosti českých techniků a konstruktérů. Největším důkazem tohoto tvrzení je právě Octavia, která si zřejmě i ve své čtvrté generaci udrží pozici nejžádanějšího modelu značky.

První novodobá Octavia, která přišla na svět v roce 1996, nabídla na upravené platfor-

mě Golfu mimořádně univerzální automobil se skvěle obestavěným vnitřním prostorem. Varianta kombi se pak stala doslova etalonem praktického a univerzálního automobilu. Není divu, že „jednička“ vydržela v sériové výrobě až do roku 2010, přičemž šest let se vyráběla po boku neméně úspěšné „dvojky“. V roce 2012 pak byla představena třetí generace, která již dosáhla i velkého mezinárodního úspěchu, když se dostala do desítky nejprodávanějších modelů Evropy. Aktuálně je Octavia díky více než 6,5 milionům vyrobených vozů historicky prodejně nejúspěšnějším modelem značky vůbec.

Čtvrtá Octavie má všechny předpoklady nejen navázat na své předchůdce. Škoda opět využila stejný technický základ jako Golf osmé

generace. Jedná se o podvozkovou platformu MQB Evo a informační platformu MIB3. A opět se k tomu čeští konstruktéři postavili velmi kreativně. S celkovou délkou 4689 mm je o 19, respektive 22 mm (kombi) delší než předchůdce, šířka narostla o 15 mm. Vedle elegantní karoserie liftback, která disponuje zavazadlovým prostorem o objemu 600 litrů, je hned od začátku v nabídce i praktičtější kombi se zavazadelníkem ještě o 40 litrů větším.

Venkovní design je opět svébytný. Přední maska je nižší nejen kvůli aerodynamice, ale hlavně bezpečnosti. Nízká kapota by měla být o něco šetrnější při srážce s chodcem. Přední světlomety už nejsou dělené a maska chladiče je o něco větší a vystupuje více dopředu. Na první pohled však stále poznáte škodovku, navíc si lze z určitého pohledu splést novou Octavii s menší Scalou. Do testu jsme dostali variantu kombi, která působí díky zkoseným zadním sloupkům sportovněji než předchůdce. Jestliže vůči designu exteriéru panují určité výhrady, interiér nadchne. Celkově působí vzdušně, z ergonomického hlediska mu není co vytknout a použité materiály vypadají skvěle. Zejména do interiéru vystupující středová část s velkým dotykovým displejem, dotykovou ovládací lištou a výdechy ventilačního systému vypadá velmi dobře. Někoho může zklamat umístění

ovladačů do dotykového displeje, ale takový je trend, a pokud má systém celkově rychlou odezvu a výraznou zpětnou vazbu, není s tím nejmenší problém. A to v tomto případě není...

Výbava je opět bohatší a luxusnější. Do nabídky se nově dostal například head-up displej nebo světlomety LED Matrix, popřípadě sedadla vybavená odvětráváním a masáží. V noci vytváří atmosféru nastavitelné ambientní osvětlení interiéru. Řidiči pak pomáhá celá armáda jízdních asistentů. Poprvé má škodovka k dispozici asistenta vyhýbání a odbočování, nechybí ani varování při vystupování z vozu nebo místní dopravní informace, které se zobrazují na displeji kontrolních přístrojů před volantem. V autě může být až devět airbagů včetně kolenního pro řidiče a jen ty boční vazu jsou za příplatek.

Nová Octavia bude samozřejmě k dispozici se širokou škálou pohonných ústrojí. Výkonové spektrum nabídky motorů sahá od 81 kW až po 150 kW. Poprvé se v nabídce objeví plug-in hybrid s označením iV, přepíňované zážehové motory s třemi (1.0 TSI) a čtyřmi (1.5 TSI) válci a přímým vstřikováním jsou částečně vybaveny mild-hybridní technologií se 48voltovým elektrickým okruhem. Vznětový dvoulitr nové generace pak díky inovovanému SCR katalyzátoru a kapalině AdBlue vypouští až o 80 procent méně oxidů dusíku. Chybět nebude ani úsporný model G-TEC, jehož čtyřválec o zdvihovém objemu 1,5 litru dokáže spalovat také stlačený zemní plyn a díky zásobníku na 17,7 kg má akční rádius více než 500 km.

Pod kapotou testované Octavie byl populární turbodiesel 2.0 TDI nové generace s přídomkem EVO. Výkon 110 kW se nezměnil,



ale točivý moment narostl na 360 N.m. Díky tomu má automobil více než solidní záťah a prakticky neznatelný turboefekt. Přišlo mi, že automobil má podobnou dynamiku jako dieselová Octavie RS předchozí generace. Pokud nohu na plynovém pedálu zkrátíte, spotřeba rychle spadne pod hranici 6 litrů, jestli budete na maximum využívat možnosti motoru, neměla by přesáhnout 9 litrů na 100 km. Řazení sedmistupňové převodovky DSG je plynulé, do její činnosti navíc není potřeba pádly pod volantem zasahovat příliš často. Podvozek je i na 18palcových kolech komfortní a dobře odhlučněný. Jízdní komfort se hodně přiblížil většímu Superbu. Také řízení je přesné a reakce automobilu rychlé, na dálnici v rychlostech nad povolenou „třicítkou“ určitě potěší stabilita a tuhé řízení.



Od nové Octavie jsem čekal příjemný uživatelský komfort ve všech směrech a musím konstatovat, že jsem rozhodně nebyl zklamán. V Mladé Boleslavi si opravdu dali záležet a připravili novou generaci tak, aby opět nabídla obrovskou užžitnou hodnotu, která v mnoha ohledech splňuje parametry zájemců jak o nižší střední, tak o střední třídu. Současně s tím nabídne veškeré myslitelné prvky výbavy a také širokou škálu pohonných ústrojí, která snesou plné srovnání s jakoukoliv konkurencí na trhu. Nová Octavia možná nechá chladnými porotce nejrozličnějších anket, zákazníkům se však zcela určitě líbit bude a zůstane i ve své čtvrté generaci automobilem pro chytré kupce.

Aktuální nabídka je trochu okleštěná, protože k dispozici jsou zatím pouze tři motorizace. Nejlevněji pořídíte liftback s motorem 1.5 TSI (110 kW) ve výbavě Ambition za 596 900 korun, kombi je o 40 tisíc korun dražší. Testovaný model patří na vrchol nabídky a stojí v základu 782 900 korun. To se samozřejmě změní, až budou k dispozici modely se slabším turbodieselem nebo zážehovým tříválcem, popřípadě hybridy iV, sportovní verze RS a terénní Scout.

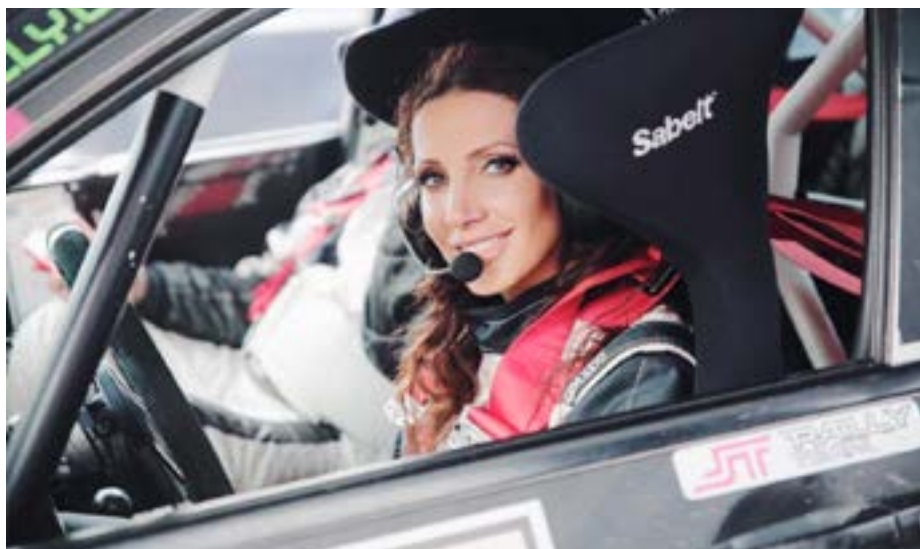
■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor



ŽIJU BENZINKOVÝ ŽIVOT

Olga Lounová, věčná optimistka a milovnice adrenalinu, umí pevně držet volant při závodech rallye i na dálnici. A v létě se rozjede s kapelou s obytnákem.



Olgo, vy máte za sebou spoustu závodů v autě? Kde se ve vás vzala touha pořádně šlápnout na plyn?

Za vším stojí rodinná tradice. Jako malá jsem se chodila dívat na automobilové závody, jsme vlastně taková závodnická rodina. Třeba brácha se ségrou jezdí autokros a to jim je pouhých dvánáct a patnáct let. Já už deset let jezdím od různých exhibičních závodů až po nejvyšší třídu jako MČR, Barum Czech rallye, Bohemia rallye, Pražský rallye sprint a Rallye Šumava. A baví mě i drift, to jsou závody ve smyku a mají tu výhodu, že mohou při nich o přestávce svést i diváky. Takže mám většinou jaro a léto nabitě adrenalinem.

Cítíte se bezpečně na našich dálnicích a okreskách?

Dálnice a okresky mám fakt projeté, protože jsme v jednom kuse s kapelou na cestách. A musím přiznat, že jsem při řízení velmi pokorná a dodržuji za každých okolností bezpečný rozestup a odstup. Podle mě je to nejdůležitější pravidlo, protože pak má člověk čas zareagovat. Třeba nedávno se mi stalo, že najednou v levém pruhu na dálnici vyběhl vlčíák. To nečekáte! Tři auta přede mnou do sebe vlítla, já díky bezpečné vzdálenosti stihla zastavit a hned zapnout výstražná světla.

Když vyrážíte na cestu, tankujete u čerpací stanice, kterou dobře znáte?

Mám vybranou benzinovou pumpu, kde tankuji

nejen do svého auta, ale i když jedeme s kapelou. Využíváme jejich věrnostní kartičku a jsme spokojení. Když dojdou pohonné hmoty na cestě, tak samozřejmě zastavíme natankovat jinde. Vybíráme si ale benziny, kde si můžeme zajít na občerstvení nebo rovnou na oběd či večeři.

Jakému občerstvení dáváte přednost?

My žijeme benzinový život, využíváme všeho. Někdy si dáme rychlou polévku, jindy teplou noční večeři, jindy párek v rohlíku a já mám moc ráda zapečené bagety. V létě si kupujeme vychlazenou vodu a v zimě zase teplý čaj. A nesmím zapomenout, že na benzinkách běžně nakupuji i jídlo domů. Základní potraviny tam vždycky seženou.

Berete si sebou kávu v kelímku do auta, nebo si ji vychutnáte venku na zahrádce?

Já osobně kávu moc nepiji, jen občas. Kluci z kapely si ji ale dávají pravidelně a většinou si ji bereme v kelímku do auta na cestu.

Jak byste ohodnotila úroveň benzinek u nás a třeba v USA, kde jste pobývala?

V Čechách jsme hodně rozmazlení, naše benzinky nabízejí potraviny, teplé jídlo, pití, kávu, časopisy a ve většině případů toalety na špičkové úrovni. To se třeba nedá vůbec srovnat s benzinkami v USA, které jsou malé. Nejdříve tam musíte zaplatit, pak teprve natankovat. Koupit se na nich

dá maximálně pár pamlsků, žádná samoobsluha s potravinami jako u nás a už vůbec nemluvíme o úrovni jejich toalet. WC tam buď vůbec není, nebo je ve strašném stavu. Někdy opravdu až hrůza! Asi to bude tím, že v USA žije hodně sociálně slabších lidí a chovají se k tomu špatně.

Pojdme zase k nám domů. Podařilo se vám někdy omylem ujet z benzinky bez zaplacení?

Mně ne, ale kamarádka zpěvačka mi líčila, jak natankovala, pak si zašla koupit kávu a úplně zapomněla na ten benzin. V klídku si odjela a došlo jí to, až když jí zastavila policie. Byl to prý pořádný trapas, ale policie byla naštěstí shovívavá. Prý se jim to stává často.

Stává se vám, že vás lidi na benzince potkávají a oslovují?

Stává a často! Nejen zákazníci, ale i pumpaři a pumpařky mě žádají o podpis, kartičky a fotky. Jednou třeba přijel autobus s malými tanečnicemi, které zrovna tančily na moji písničku, a hned jsem se s nimi šla vyfotit. Když jsme jeli letos v březnu na koncert, potkala jsem paní, která mě chytla za ruku, že má moc ráda moje písničky a zrovna poslouchala Optimistku a bere to jako znamení, že dojedou do Maďarska, kam měli namířeno, v pořádku. Taková setkání mě nesmírně těší.

Léto se blíží a s ním i vaše výlety za muzikou obytným automobilem? Jak se vám v něm spí? Není to nepohodlné?

Náš obytný vůz je úžasný, protože si celá kapela může po koncertu oddychnout a další den jet dál. Spí se mi v něm fajn a moji spolunocležníci z kapely mi nevadí.

Jaký máte názor na přechod pohonu z fosilních paliv na elektrodobíjecí auta? Koupila byste si takové auto?

Zatím rozporuplný. Nedokážu si představit, že by na něj přešli všichni. Elektromobily mají problém s dobíjením baterií, myslím, že ani nejsme schopni vyrobit tolik elektřiny. Beru to spíše jako doplněk, který je šetrný k přírodě a sama bych si ho nekoupila. Jezdím na dlouhé šňůry a baterie se po určitém množství ujetých kilometrů vybije a musí se zase nabíjet. Myslím, že lepší je ta možnost, o které se uvažuje, že by auta jezdila na vodík.

■ AUTOR: Šárka Jansová
FOTO: Eva Půlová

EDIČNÍ PLÁN 2020

EDIČNÍ PLÁN 2020 – Termínový kalendář PETROLmedia

PETROLmagazín 1	Uzávěrka 3. 2.	Tisk 10. 2.	Expedice 14. 2.
PETROLmagazín 2	Uzávěrka 6. 4.	Tisk 14. 4.	Expedice 20. 4.
PETROLmagazín 3	Uzávěrka 8. 6.	Tisk 15. 6.	Expedice 19. 6.
PETROLmagazín 4	Uzávěrka 10. 8.	Tisk 17. 8.	Expedice 21. 8.
PETROLmagazín 5	Uzávěrka 5. 10.	Tisk 12. 10.	Expedice 16. 10.
PETROLmagazín 6	Uzávěrka 30. 11.	Tisk 7. 12.	Expedice 11. 12.
AKCE 2020 / 2021			
Autoshow Praha	28. - 30. 8. – Praha, PVA Letňany		
Automechanika	8. - 12. 9. – Německo, Frankfurt		
PETROLsummit 20	5. 11. – Praha, hotel Olympik		
e-SALON	Praha, Letňany – PVA Expo Praha, 12. - 15. 11.		
Czechbus	Praha, Letňany – PVA Expo Praha, 24. - 26. 11.		
UNITI expo	9. - 11. 2. 2021 – Německo, Stuttgart		
TECHAGRO	11. - 15. 4. 2021 – Brno, Veletrhy Brno		

PETROLmedia si vyhrazuje právo změny výše uvedených termínů.

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.cz

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

Šéfredaktor:
Jiří Kaloc (kaloc@petrolmedia.cz)

Odborný poradce a editor:
Václav Loula

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

Asistentka redakce:
Petra Hubková (hubkova@petrolmedia.cz)

Korektura:
Jan Heller

Grafické zpracování:
David Hodyc, HD-Design
www.hd-design.cz

Výroba a produkce:
Printo, spol. s r. o.
Generála Sochora 1379, 708 00 Ostrava

Distribuce 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.)
Boris Tomčíak
Finlord
Ing. Tomáš Novák
Ekobena

Zlatý



Stříbrný

AutoMax



e-on



Christ

KODAP
>eurodata



SHERON

uniCODE
SYSTEMS



Bronzový



italmec.



MONTI



Unikátní a úsporné

řízení zásob stanic
pohonných hmot

Nově vyvinuto, vyrobeno
a hrdě ověřeno v ČR



Ani kapka nazmar

Díky systému přesného měření snížíte výrazně náklady, zamezíte ztrátám a zcizení pohonných hmot.

Mile Vás překvapí svým prostředím

Vše je online. Provádí automatické kontroly. A pokud jde o předpověď, závoz pohonných hmot je nyní přesný jako švýcarské hodinky.

Zavolejte nám nebo napište, rádi poradíme jak na to

+420 602 719 237
obchod@monti.cz

www.monti.cz

MONTI

Nekonečná síla

Jako jediný zpracovatel ropy v České republice
Vám zaručujeme stabilní dodávky kvalitního
paliva, na které je spolehnutí.

HIGH QUALITY
FUEL PROVIDER