

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 2/2024



TÉMA

Na co budou jezdit kamiony

INTERVIEW

Jaroslav Míl

MYTÍ A SERVIS

Výměna portálové linky



UNITI expo

14. - 16. května 2024, Stuttgart, Německo

Zaregistrujte se nyní online!
www.uniti-expo.com

PRÉMIOVÉ PALIVO HVO 100



Společnost ČEPRO nabízí svým partnerům obnovitelnou motorovou naftu s označením HVO (XTL). Jedná se o produkt se 100% obsahem HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). Vyrábí se z rostlinných olejů pomocí hydrogenačního procesu, který odstraňuje nečistoty a nežádoucí sloučeniny. HVO je velmi kvalitní syntetický produkt s nízkým obsahem síry.

Více informací na <https://www.ceproas.cz/produkty-a-sluzby/hvo>.

zelený
zdroj



www.ceproas.cz

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



Začátkem března přijal Evropský parlament na návrh komise usnesení, ve kterém se mimo jiné tvrdí, že elektromobil není klimaticky neutrální vůz a že do jeho emisní bilance je třeba započítat celý životní cyklus včetně výroby baterií. Když si pak ještě uvědomíme, že elektromobil má svůj výfuk vlastně v elektrárně, která nemusí být a ve většině případů ani není vodní, větrná nebo solární, vychází tato bilance ještě hůř. I europoslanci už začínají vnímat, že třešnička na dortu filosofie Green Deal, kterou představuje horečná dekarbonizace dopravy v podobě přechodu na elektromobilitu, se začíná povážlivě scvrkávat. Ruku v ruce s tím jde i nezáměr Evropanů o drahé elektromobily, které už některé země odmítají dotovat, což vede k finančním problémům evropských automobilek. Trpělivost dochází i zemědělcům, kteří se svými traktory blokovaly začátkem roku evropské metropole, a vlastně celému evropskému průmyslu, jehož prosperitu ohrožují nejen vnější vlivy v podobě agresivní exportní politiky Číny, ale hlavně vnitřní omezení ze strany nové zelené legislativy. Ta výrazně zvyšuje finanční náročnost výroby, což vede k nekonkurenceschopnosti produktů nejen na evropském trhu. Výsledkem této nespokojenosti je tzv. Antverpská deklarace podepsaná v únoru zástupci velkých průmyslových skupin. Tento dokument se snaží o vytvoření Evropské průmyslové dohody, jež by podporu průmyslu postavila na stejnou úroveň důležitosti jako klimatické cíle. Podrobnosti o Antverpské dohodě najdete i v tomto čísle Petrol magazínu, který se však tentokrát zaměřil na kamionovou dopravu, respektive její infrastrukturu a nové trendy z hlediska alternativních pohonných hmot.

■ Jiří Kaloč
šéfredaktor

GEMA
BE VISIBLE!
with us

95	Natural	35.90
98	Natural	36.90
D	Diesel	34.90
AdB	AdBlue	34.50

PETROL
PARTNER

nabídka na www.gema.cz
poptávka na info@gema.cz

Editorial

Aktuality z domova i ze světa 4–6

MOL slavnostně otevřel největší závod na zelený vodík v regionu
Těžba v největším ložisku zemního plynu v Evropské unii končí
Marketing OMV v Česku nově vede Eva Šmelová
Vodíkový autobus pro Mostecko se osvědčil i v zimním provozu
Tomasz Wiatrak skončil v čele představenstva Orlen Unipetrol
Používáním aplikace Orlen lze přispívat na dobrou věc
V Česku je bezmála pět tisíc veřejných dobíjecích bodů pro elektromobily
Shell opouští deltu řeky Niger, odškodní přitom místní obyvatele?
Petrol Plzeň je nově součástí skupiny NRG GROUP

Svět ropy 7

Deficit ropy se prohlubuje, cena neklesne

UNITI Expo 2024 8

Interview 10–13

Jaroslav Míl



Čerpací stanice měsíce 16–22

OMV Žešov
Orlen Olomouc

Trh, ropa a produkty 14, 24, 34

Ropovod TAL
Vývoj spotřeby pohonných hmot v ČR za rok 2023
Marže u čerpacích stanic

Rozhovor 26

Jiří Winkelhöfer



Alternativa 28–44

Antverpská deklarace
Čerpací stanice na LNG

Jihlava Truck Park
Čepro začalo s prodejem HVO100
Alternativy za naftu u kamionové dopravy



Technika a provoz 46–53

Odpočívky pro kamiony
Návrat po šesti letech
Kingspan Water & Energy

Mytí a servis 54–57

Mycí centrum Tachov

Shop a gastro 19, 58–61

První minimarket na OMV mimo hlavní město
Pohonná jednotka prodeje
Jenom káva nestačí...



Reportáž 62

Čerpací stanice v Patagonii

Autosalon 64–65

Cupra Formentor VZ 2.0 TSI DSG 4WD

Osobnost na čerpacích stanicích 66–67

Vladimír Hron

PETROL Partner 68



7 dobrých důvodů pro návštěvu *UNITI expo*

Akce v centru Evropy, které se účastní vystavovatelé z pěti kontinentů a více než 16.000 účastníků ze 100 zemí, je největším odborným veletrhem v oboru čerpacích stanic a myček aut s nejširší mezinárodní účastí. Zde je sedm důvodů k návštěvě:



Jedinečná možnost seznámit se s vedoucími hráči na světovém trhu.

1



Objevte nejmodernější inovace z celého světa.

2



Inspirujte se novými koncepcemi a obchodními modely.

3



Dělejte správná rozhodnutí na základě kompletního přehledu dění na trhu.

4



Poslechněte si zdarma vystoupení odborníků ve všech třech tematických fórech.

5



Vybudujte si a posilte svou globální síť kontaktů díky jediné tří denní cestě.

6



Navštivte pohodlnou a příjemnou akci - v moderním komplexu s přímým spojením na letiště, občerstvením zdarma a dalším.

7



Zaregistrujte se nyní online!

Vstup na výstavu a konferenční vystoupení je bezplatné pro všechny odborníky z oboru.

Spolupracující partneři *UNITI expo 2024*



Pořádá:
UNITI-Kraftstoff GmbH



Ve spolupráci s:
com-a-tec
THE COMMUNICATION AGENCY

www.uniti-expo.com



MOL SLAVNOSTNĚ OTEVŘEL NEJVĚTŠÍ ZÁVOD NA ZELENÝ VODÍK V REGIONU

MOL otevřel v Százhalombatté elektrárnu na výrobu zeleného vodíku o výkonu 10 megawattů, která je největší ve střední a východní Evropě. Investice ve výši 22 milionů eur sníží emise oxidu uhličitého v dunajské rafinérii o 25 000 tun. Investice je v souladu s firemní strategií Skupiny MOL „Shape tomorrow“, jejímž cílem je učinit region udržitelnějším, konkurenceschopnějším a soběstačnějším. „Pomocí této technologie jsme schopni dosáhnout stej-

ného snížení emisí, jako kdybychom ze dne na den stáhli ze silnic zhruba 5500 aut. Nyní nový závod na výrobu zeleného vodíku pouze zvyšuje ekologičnost průmyslových provozů společnosti MOL, ale zítra nabídne řešení pro celé odvětví a vodíkovou mobilitu,“ říká József Molnár, generální ředitel Skupiny MOL. Zařízení pro elektrolýzu společnosti Plug Power využívá elektřinu z obnovitelných zdrojů k rozkladu vody na vodík a kyslík.

TĚŽBA V NEJVĚTŠÍM LOŽISKU ZEMNÍHO PLYNU V EVROPSKÉ UNII KONČÍ

Nizozemský senát schválil dlouho očekávaný zákon o ukončení těžby plynu z největšího ložiska v Evropské unii. Ložisko Groningen tak ukončí těžbu po desetiletích, kdy těžba v některých letech přesahovala 70 mld. metrů krychlových zemního plynu ročně. Zákon zajistí, že těžba nebude moci být znovu obnovena. Společnosti ExxonMobil a Shell, které ložisko společně provozují, se obrátily se žalobou na nizozemský stát a žádají kompenzaci ušlého zisku. Jeho osud nezvratila ani doznívající energetická krize, důvodem ukončení těžby byla mimo jiné i častá zemetřesení v oblasti, která souvisela s pokračující těžbou. Přijetí zákona přitom bylo do poslední chvíle ožehavou politickou otázkou. Již v loňském roce totiž tamní vláda přislíbila,



že ložisko ukončí těžbu k 1. říjnu loňského roku. Příslib byl ale nakonec porušen. Pokles teplot v první polovině ledna zapříčinil, že těžba byla obnovena v omezeném množství ze dvou těžebních vrtů. Rozhodnutí o ukončení

MARKETING OMV V ČESKU NOVĚ VEDE EVA ŠMELOVÁ

Novou šéfkou marketingu ve společnosti OMV se stala Eva Šmelová, která mezi lety 2017 a 2023 působila ve skupině L'Oréal a předtím deset a půl roku ve společnosti Tesco. Své zkušenosti se strategickým plánováním využije v OMV k posilování vztahů s partnery i zákazníky a dalšímu budování povědomí o značce. Šmelová bude mít v OMV na starost přípravu lokálních marketingových aktivit a kampaní a zaměří se také na zvyšování povědomí o značce. Soustředit by se měla také na aktivity spojené s udržitelností. „Pozice marketingového šéfa je pro mě velkou výzvou. Mým cílem je posílit pozici OMV jako prémiového partnera pro řidiče,“ říká Eva Šmelová. Michal Janda, který v OMV Česká republika dosud řídil marketing a zároveň se zaměřoval na rozvíjení maloobchodních aktivit společnosti, se bude nadále plně věnovat pozici convenience retail manažera. Zaměří se mimo jiné na rozvoj nabídky zboží i celkového konceptu obchodů Viva.



VODÍKOVÝ AUTOBUS PRO MOSTECKO SE OSVĚDČIL I V ZIMNÍM PROVOZU



Orlen Unipetrol dokončil ve spolupráci s městy Most a Litvínov druhou fázi pilotního provozu vodíkového autobusu, který vyvinula slovenská společnost Mobility&Innovation Production. „Vodíkový autobus jsme zařadili do provozu na vybraných linkách ve městech Most a Litvínov od pondělí 5. února do neděle 11. února,“ přiblížil Daniel Dunovský, ředitel Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova, a dodal: „Provoz byl v létě i v zimě bezproblémový, autobus je tichý a bezemisní. Pozitivní ohlasy jsme získali také od cestujících. Aktuálně zpracováváme doporučení ohledně možného zařazení vodíkových autobusů do našeho vozového parku.“ Průměrná spotřeba autobusu během zimního testu dosáhla 4,3 kg vodíku na 100 kilometrů, v létě tato hodnota byla 3,37 kg vodíku na 100 kilome-

trů. Více než na terénu, kde autobus jezdil, záleželo na stylu jízdy řidiče a obsazenosti busu. V testovacím provozu města spolupracovala se skupinou Orlen Unipetrol, která vodíkový autobus zprostředkovala a poskytla mu finanční podporu. „Vodíková technologie v dopravě je ideálním doplněním bateriové elektromobility pro podporu rozvoje nízkoemisní a bezemisní dopravy,“ vysvětlil Maciej Romanów, člen představenstva společnosti Orlen Unipetrol, a dodal: „V Litvínově Záluží na silnici I/27 máme veřejnou vodíkovou stanici. Nachází se v polovině hlavního tahu mezi oběma městy a pro provozování vodíkového autobusu je tedy v ideální lokalitě.“ Nízkopodlažní elektrický autobus s vodíkovými palivovými články má celkovou délku 7982 mm, šířku 2550 mm a výšku 2940 mm. Jeho maximální kapacita je až 68 cestujících, z toho 20 míst je k sezení. Plně klimatizovaný autobus ujede na vodík až 350 km a dalších 100 km na baterii. O pohon autobusu se stará elektromotor Siemens Elfa o výkonu 125 kW. Elektromotor je napájen dvojicí akumulátorů s celkovou kapacitou 70 kWh. Celková kapacita čtyř vodíkových nádrží je 10,5 kg a jejich doplnění trvá 10 minut.

TOMASZ WIATRAC SKONČIL V ČELE PŘEDSTAVENSTVA ORLEN UNIPETROL

Předseda představenstva společnosti Orlen Unipetrol Tomasz Wiatrak skončil s účinností od 13. dubna 2024 ve funkci. Odvolalo ho nové vedení polské mateřské skupiny Orlen. Spolu s Wiatrakem skončila také místopředsdkyně představenstva Katarzyna Woś. Jejich nástupci zatím vybráni nebyli. Uvedl to tiskový mluvčí firmy Pavel Kaidl. Nástupce podle něj firma zatím nevybrala, rozhodovat o něm bude nové vedení mateřské skupiny. Jejím šéfem se minulý týden stal Ireneusz Fonfara, který předtím vedl litevskou divizi podniku. Ve funkci nahra-



dil Daniela Obajtka, jenž společnost vedl šest let. Změny v polské skupině PKN Orlen, kterou kontroluje stát, souvisejí s politickými změnami v Polsku. Tomasz Wiatrak působil v Unipetrolu od roku 2018. Během jeho působení společnost investovala do rozvoje 57 miliard korun, byla uvedena do provozu nová výrobní PE3 polyetylen a kumulativní čistý zisk dosáhl částky 28 miliard korun. Představenstvo společnosti je v současnosti čtyřčlenné. Jeho místopředsdou je Ryszard Pilch, dalšími členy pak Adam Jarosz, Maciej Romanów a Tomáš Herink.

POUŽÍVÁNÍM APLIKACE ORLEN LZE PŘÍSPÍVAT NA DOBROU VĚC



Síť čerpacích stanic Orlen představuje novinku pro uživatele své věrnostní aplikace. Ti mohou přispět na dobročinné účely darováním nasbíraných věrnostních bodů vybraným neziskovým organizacím, a to prostřednictvím Nadace Orlen Unipetrol, která tyto věrnostní body promění na finanční prostředky. „Naši aplikaci již používá více než půlmilionu uživatelů a zájem o ni neustále roste. Zákazníci ji využívají zejména pro platbu za paliva, občerstvení a dalších produktů, sběr věrnostních bodů a následné čerpání výhod věrnostního programu. Lidé v dnešní době čím dál více přispívají na dobročinné projekty, a to nás přimělo k myšlence umožnit našim zákazníkům přispívat na dobrou věc i prostřednictvím této aplikace,“ říká Vladimír Dočekal, ředitel sítě čerpacích stanic Orlen v Česku. Uživatelé využívají aplikaci Orlen ke sbírání bodů za úhradu načerpaného paliva přímo u stojanu nebo po předložení kódu QR také za bezhotovostní i hotovostní platby za zboží a služby na pokladnách. Body získávají také za registraci, uvedení narozenin, přivítání dalších uživatelů do aplikace a další aktivity. Nasbírané body pak mohou vyměnit za zvýhodněné nabídky nebo produkty zdarma v rychlém občerstvení Stop Cafe, atraktivní merche Orlen či vstupenky na akce podporované značkou Orlen. Ve spojení s Tankartou Easy čekají na věrné zákazníky navíc i výhodné slevy z každého litru paliva.

V ČESKU JE BEZMÁLA PĚT TISÍC VEŘEJNÝCH DOBÍJECÍCH BODŮ PRO ELEKTROMOBILY



V zemích EU bylo do konce loňského roku provozováno více než 630 tisíc veřejných dobíjecích bodů a 4,5 milionů osobních bateriových elektrických vozidel. V Česku bylo na konci roku 2023 více než 4600 veřejných dobíjecích bodů a registrováno 22,5 tisíc elektromobilů. Vyplývá to z dat Evropské observatoře pro alternativní paliva a Ministerstva dopravy. Počet

dobíjecích bodů řadí Česko na 13. místo mezi zeměmi EU hned za Polsko a před Maďarsko. 61 procent dobíjecích bodů bylo evidováno pouze ve třech zemích, v Nizozemsku (23 %), Německu (19 %) a ve Francii (19 %). Po Lotyšsku a Chorvatsku má ČR třetí nejvyšší podíl (21 %) dobíjecích bodů s výkony 50-149 kW. V podílu registrací nových elektromobilů (BEV) nepatří Česko mezi premianty, vloni se jich prodalo bezmála 9 tisíc. Na jeden veřejný dobíjecí bod tak v České republice připadá necelých pět bateriových elektromobilů. Téměř čtvrtinu BEV tvořily ojetiny, tedy vozidla s opakovanou registrací. Přes tři čtvrtiny elektromobilů je navíc firemních. 40 procent těchto vozů je registrováno v Praze. Z pohledu značek je první Škoda Auto (4153) následovaná Teslou (4069). Třetí je s odstupem Volkswagen (2572) a následuje BMW (2157) a Hyundai (1638).

PETROL PLZEŇ JE NOVĚ SOUČÁSTÍ SKUPINY NRG GROUP



Společnost Petrol Plzeň, která se zabývá prodejem a distribucí pohonných hmot, se počátkem února stala součástí ústecké skupiny NRG. Společnost byla založena v roce 1993 a v současné době dodává svým zákazníkům pohonné hmoty a další provozní hmoty, jako jsou maziva nebo AdBlue, a to hlavně na území západních Čech. Po dlouhém a úspěšném růstu nadešel správný čas pro generační změnu vedení společnosti spojenou se změnou majitele. Bývalí vlastníci proto přijali nabídku, aby se Petrol Plzeň stal součástí skupiny NRG. "Vážíme si dlouholetého působení firmy Petrol Plzeň na českém trhu a velmi oceňuji, že je nyní naší součástí. Jejím prostřednictvím se NRG po letech znovu vrací na trh s pohonnými

mi hmotami a rozšiřuje tak svoji působnost z paliv pro energetiku i na paliva pro dopravu" říká Richard Richtermoc, předseda představenstva NRG Group. NRG chce navázat na hodnoty a vize, které firma Petrol Plzeň dlouhodobě prosazovala a zároveň na základě zkušeností a znalostí zajistit Petrolu Plzeň další rozvoj na silně konkurenčním trhu velkoobchodního prodeje pohonných hmot. NRG je ryze českou skupinou, která své obchodní aktivity v energetice rozvíjí v ČR a Německu. "Díky tomu, že se Petrol Plzeň stal součástí skupiny NRG, můžeme naplno využít synergií, které přináší spojení distribuce kapalných paliv pro energetiku a dopravu" dodává Richard Richtermoc.

SHELL OPOUŠTÍ DELTU ŘEKY NIGER, ODŠKODNÍ PŘITOM MÍSTNÍ OBYVATELE?



Organizace Amnesty International vyzvala Nigerijskou regulační komisi pro těžbu ropy, aby nepovolovala prodej těžební společnosti Shell Petroleum Development Company (SPDC) společnosti Renaissance Africa Energy. Minimálně do doby, než bude plně vyhodnoceno znečištění životního prostředí, které Shell způsobil svou těžbou v deltě Nigeru, a dokud společnost neposkytne dostatečné finanční prostředky na odstranění katastrofy a odškodnění tamních obyvatel. Samotná transakce dosahuje hodnoty 2,4 miliardy dolarů. Těžba společnosti Shell v deltě Nigeru probíhala po mnoho desetiletí za cenu závažného porušování lidských práv tamních obyvatel. Časté úniky ropy z těžební infrastruktury a nedostatečná údržba a postupy při čištění způsobily, že povrchové i podzemní zdroje pitné vody jsou dnes kontaminovány. Toxické látky zamořily také zemědělskou půdu a rybářská loviště. K tomu všemu se mnozí místní obyvatelé potýkají se zdravotními následky. Než bude prodej povolen, měly by být zavedeny záruky, které povedou k rychlému odstranění stávající kontaminace a ochráně lidí před dalším poškozením. Společnost Shell nesmí utéct odpovědnosti za vyčištění této oblasti. Otevřený dopis navazuje na lednové oznámení společnosti Shell, že souhlasila s prodejem SPDC konsorciu Renaissance.

DEFICIT ROPY SE PROHLUBUJE, CENA NEKLESNE



Ropné pole Manifa leží nedaleko saúdsko-arabských břehů

Uskupení OPEC+ rozhodlo o prodloužení těžebního limitu do června 2024, což je stěžení faktor, který v uplynulých týdnech tlačí cenu ropy nahoru. Ropa Brent už zdražila na 90 USD za barel, přičemž na počátku roku byla cena 78 dolarů.

Barel za 100 dolarů

Hranice 100 dolarů za barel ropy je pro OPEC limitní cena, kam by se kartel chtěl dostat. Důvod je prostý. Při současné a nižší ceně dosahuje většina zemí kartelu rozpočtový deficit. Saúdská Arábie potřebuje pro vyrovnaný rozpočet cenu 108 dolarů za barel. Pokud by měla sáhnout do svého fondu bohatství, tak by stačila i cena 91 dolarů, ale to není preferovaný scénář. Kvůli financování války na Ukrajině potřebuje co nejvyšší cenu i Rusko.

Z členských zemí kartelu OPEC svoji produkci zvyšuje v posledních měsících Irán a produkci se podařilo zvednout i v Nigérii. Nicméně Nigérie dlouhodobě zápasí s útoky povstalců a zastaralým vybavením.

Také v USA snížili těžbu

Spojené státy v březnu svoji produkci ropy mírně snížily. Důvodem byl přebytek zemního plynu, který při těžbě ropy vzniká. Kvůli environmentálním zákonům je spalování plynu omezené. Vysoká nabídka zemního plynu na trhu v USA způsobila jeho prudké

zlevnění. Pro těžební společnosti tak bylo výhodnější zastavit růst produkce ropy, aby neprodukovaly tolik plynu. Poptávka po zemním plynu je logicky nejvyšší v zimě. Od dubna do října je o cca 25 % nižší. Opětovný výrazný vzestup těžby ropy v USA tedy nelze v nejbližších měsících očekávat navzdory rostoucí ceně komodity. Těžba postupně roste v Jižní Americe a ve střední Asii. Tyto dvě oblasti jsou aktuálně pro navyšování celkové nabídky ropy na globálním trhu velmi důležité.

Spotřeba ropy by letos měla stoupnout o cca 1,4 % na rekordně vysokou úroveň. Nicméně hlavním tahounem bude petrochemický průmysl. A nepřekvapivě se spotřeba zvýší především v Asii.

Růst marží za PHM

Vysoká poptávka po pohonných hmotách způsobila, že výrazně stouply marže na velkoobchodním trhu. Pro Evropu je nepříznivé, že se plánuje zavírání dalších rafinérií. Ke stabilizaci marží by ale mohlo přispět letošní otevření první rafinérie v Nigérii, která bude

produkovat až 650 000 barelů ropných produktů ročně, čímž se stane největší africkou i evropskou rafinérií. V případě benzínu je Evropa čistý exportér. Vyváží kolem 10 % produkce a třetina tohoto exportu míří právě do Nigérie. Nová rafinérie prakticky zcela pokryje nigérijskou poptávku a tím pádem bude více paliv pro evropský trh. Ve druhé polovině roku by díky tomu mohly marže poklesnout.

Na globální velkoobchodní trh s ropou a palivy má vliv i pokračující omezení přepravy přes Suez. A v posledních měsících je významné i poškození některých rafinérií v Rusku. Rafinérská produkce zde poklesla až o 14 % a země zakázala export benzínu. Tím pádem musí asijské země více dovážet z jiných oblastí.

V nejbližších měsících nelze očekávat větší pokles cen ropy. Možná je mírná redukce marží na velkoobchodním trhu. Celkově by konečné ceny pohonných hmot měly nadále mírně stoupat.

■ AUTOR: Boris Tomčiak,
Autor je ekonomem společnosti Finlord
FOTO: archiv



STUTTGARTSKÝ VELETRH POPÁTÉ

Výstava UNITI expo se po dvouleté pauze opět vrací na scénu. Mezinárodní veletrh ropného průmyslu, čerpacích stanic a mycích technologií přivítá účastníky 14.–16. května na výstavišti ve Stuttgartu již popáté od roku 2014. Vydavatelství Petrolmedia bude i letos mediálním partnerem této akce.

Letošního veletrhu se zúčastní mimo jiné i sedmnáct významných společností jako jsou například CECOD, Christ Wash Systems, Washtec, Coca-Cola, E.on, Eurodata, Franke, Genuss Garten, Gourmetfein, Hack, Lantzerath-Group, Lekkerland, NSI, PDI Technologies, PWM, Sonax, Tank&Rast nebo Unicode Systems. „Veletrh UNITI podporujeme od jeho založení v roce 2014 a uvědomujeme si jeho klíčovou roli v odvětví mytí aut. Je pro nás proto velkým potěšením, že můžeme být letos přítomni nejen jako vystavovatel, ale také jako partner pro spolupráci,“ říká o veletrhu například Alexander Christ, člen představenstva firmy Christ Wash Systems.

Z „pocovidového“ UNITI expo v roce 2022 byli účastníci nadšeni a pořadatelé doufají, že letošní ročník bude neméně povedený. Více než 90 procent výstavní plochy je již rezervováno, a tak bude k vidění pestrá škála nejmodernějších technologií a inovací v oboru. Můžeme očekávat nejnovější trendy z hlediska vybavení a nabídky služeb čerpacích stanic i mytí auto-

mobilů, ale také nová tzv. chytrá řešení v oblasti mobility a alternativních energií.

Přechod na alternativní paliva je ostatně klíčovým tématem současné transformace maloobchodního prodeje pohonných hmot. Proto se na UNITI expo objeví tzv. Future Mobility Lounge. Najdete ho na galerii haly 1 a u vchodu do haly 3. Výstavní plocha o rozloze více než 1000 m² bude sloužit jako centrum pro inovační hybatele, asociace a výrobce, a zároveň by měla představovat prostor pro podnětné diskuse.

„Jako pořadatel jednoho z největších evropských veletrhů pro maloobchod, ropný průmysl a mycí linky má UNITI expo odpovědnost vždy hledět do budoucnosti. Otevření Future Mobility Lounge proto odráží hlubokou transformaci, která se odehrává v našem odvětví v celosvětovém měřítku,“ říká Elmar Kühn, jednatel společnosti UNITI Kraftstoff. Návštěvníci z celého světa se tak budou moci seznámit s energiemi zítřka, ať už jde o e-mobilitu, vodík, LPG, LNG, CNG, biopaliva nebo e-paliva. Vedle

alternativních paliv se Future Mobility Forum bude zabývat také novými trendy prostřednictvím zajímavých prezentací a panelů.

Účastníci se tak mohou těšit na tři dny plné příležitostí k navazování kontaktů, inspirací pro podnikání a debat s předními profesionály z oboru. I ta nejmenší expozice v kterékoli z hal výstaviště ostatně může podnítit nějakou novou spolupráci a posunout vaše podnikání na další úroveň. Vystavovatelé se mohou obrátit na tým pořadatele na uniti-expo@com-a-tec.de a požádat o pomoc s rezervací, i když už zřejmě nebude zbývat moc volné výstavní plochy. Profesionálové, kteří se chtějí zúčastnit jako návštěvníci, se mohou zdarma zaregistrovat na oficiálních webových stránkách a zajistit si ubytování prostřednictvím Stuttgart Marketing. Další průběžně aktualizované informace pro vystavovatele a návštěvníky naleznete na www.uniti-expo.com.

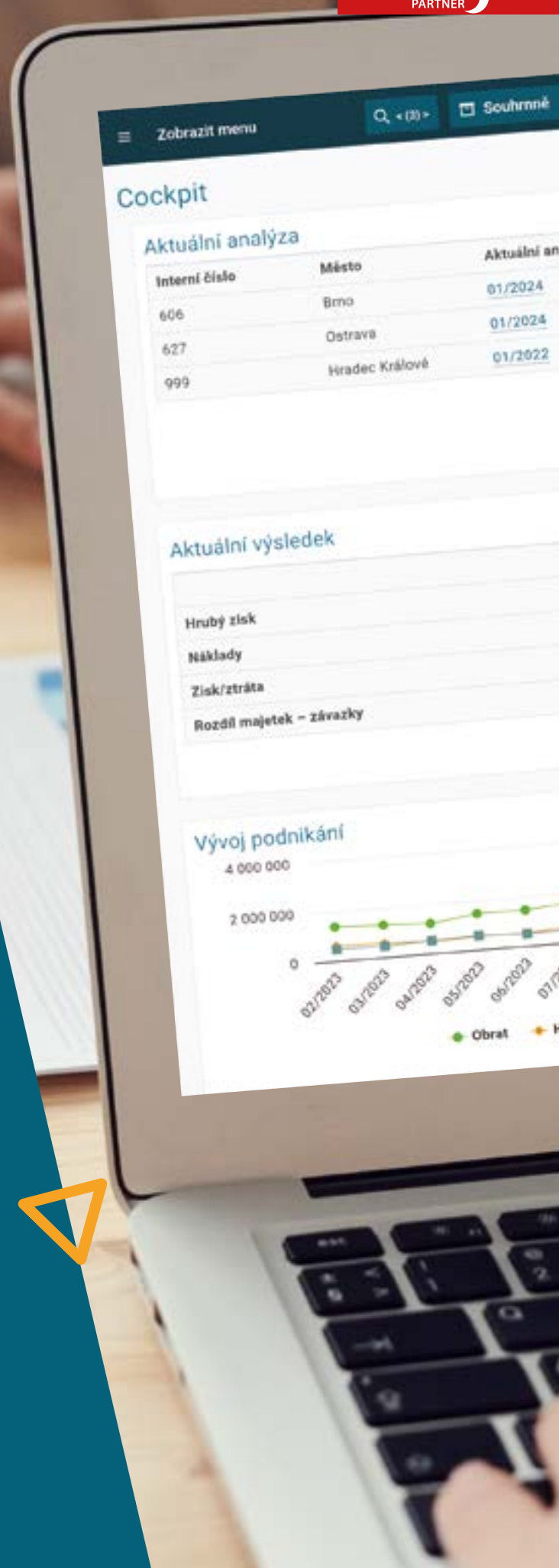
■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

ANALÝZA ONLINE 2.0

Moderní controlling pro
vaše čerpací stanice

Get Started

Zjistěte víc:





PRŮMYSL SKOMÍRÁ, ALE ENERGETICI MAJÍ ENORMNÍ ZISKY

Green Deal nepodporuje konkurenceschopnost, ale ani ochranu klimatu, říká bývalý šéf společnosti ČEZ a bývalý zmocněnec vlády pro jadernou energetiku Jaroslav Míl, který je přesvědčen, že náklady na transformaci energetiky by neměl nést spotřebitel, ale energetické firmy, které mají nyní enormní zisky.

V tisku jste uvedl, že není důvod zvyšovat ceny elektřiny, že náklady na transformaci energetiky nemá nést spotřebitel. Jak to udělat?

Není to tak složité, protože naše jaderné elektrárny mají nejnižší výrobní náklady v Evropě, buď jedny z nejnižších, nebo úplně nejnižší. A realita je taková, že máme dražší elektřinu v řadě okamžiků než v některých okolních zemích, takže ten problém je zjevně někde jinde.

Neexistuje žádný trh, neexistuje povinnost být na burze v Lipsku. Není pravda, že odchodem z lipské burzy bychom přišli o dodávky ropy, elektřiny a plynu. To je jedna z mnoha dalších manipulací.

Stát se nemůže dostat do situace, že třeba společnost ČEZ dle médií prodala většinu své produkce na rok 2023 za průměrnou cenu 2,60 Kč a to bilaterálně, mimo burzu devíti obchodníkům, přičemž část té produkce roku 2023 byla nakoupena 2-3 roky předtím a v ní byly i dodávky v cenách 1,10 Kč/kWh. Jak je možné, že se takto relativně nízká cena prodané elektřiny nezobrazila u našich spotřebitelů? To je totální selhání organizací státu, především pak Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Bývalý šéf Pražské plynárenské pan Janeček, to v jednom ze svých rozhovorů definoval tak, že průmysl na území České republiky skomírá a energetické společnosti mají enormní zisky.

Je šance to změnit?

Není problém to změnit. Již v roce 2022 měl být zřízen státní obchodník. Vláda by měla přistoupit k modelu, který má Francie. Ve Francii vykupuje elektřinu stát, a to za výrobní náklady plus přiměřený zisk, a určitě se shodneme, že přiměřený zisk je třeba 20 %, ale ne 200 %. Když ceny převyšují státem určenou hranici, ve Francii to je 70 Euro za MWh, tak stát toho výrobce progresivně zdaní.

Měli bychom dbát i na konkurenceschopnost našeho průmyslu a na ochranu spotřebitele, a využít výhody, že tady minulá generace postavily výrobní základnu, která je levná, bezpečná a spolehlivá.

Je reálné, aby nový jaderný blok v Dukovanech byl uveden do provozu v roce 2036?

V roce 2023 jsme podle původně schváleného harmonogramu měli mít podepsanou smlouvu s vítězem výběrového řízení. Dnes jsme mohli být v situaci, kdy se žádá

o stavební povolení, protože už před dvěma lety jsme měli mít územní rozhodnutí, které v době našeho rozhovoru stále nemáme. Nejpozději v roce 2022 jsme měli mít notifikaci od EU, tu také nemáme. Posun termínu uzavření smlouvy s vybraným dodavatelem na první polovinu roku 2025 povede ke zpoždění o téměř dva roky.

Vzhledem k tomu, že postup byl schválen v roce 2020, tak jsme se za 4 roky dostali do dvouletého zpoždění. Ještě v roce 2021 se harmonogram plnil. Od té doby jsme přestali posouvat věci vpřed.

Není to reálné i proto, že stát ani nezačal se vzdělávacím programem na středních a vysokých školách, lidí ve státní správě a samosprávách. Stát musí zajistit stavební povolení a musí mít dost lidí ve všech organizacích, které budou stavbou dotčeny. Na tom se práce zastavily. Další program musí být zaměřen na výchovu, přípravu a zajištění investorských kapacit a personálu budoucího provozovatele jaderné elektrárny.

Je na vině tato nebo minulá vláda?

Jsem dalek úvah, že za vše jsou zodpovědní jen ministři či premiér. Máme zákon o státní službě, tak, že otázkou je, jak výkonná je státní správa, která by měla působit nezávisle na tom, jaká je vláda či jak vypadá politická scéna. Nicméně abych odpověděl, bezpečnostní dotazník a nedokončená notifikace jde za minulou vládou. Zbytek jde za novou vládou.

Jak velké zpoždění bude tedy podle Vašeho odhadu projekt mít?

Jak jsem zmínil, minimálně dva roky.

Z čeho budeme vyrábět elektřinu?

Protože uhlí skončí do roku 2033

Že by v roce 2033 nastal fatální nedostatek elektřiny podle mě nehrozí. Podmínkou ale je prodloužení životnosti stávajících bloků na provozované elektrárně Dukovany. Když se to nepovede, pak máme opravdu problém. Nevidím ale nejmenší důvod, proč bychom měli odstavovat uhelné zdroje, když Německo je chce provozovat do roku 2038.

ČEZ je chce odstavit do roku 2030

To, že provozovatel něco chce, je hezké. Ale když ČEZ nebude chtít elektrárny provozovat a stát s tím nebude souhlasit, tak obdobně jako v případě plynových zásobníků, může přijmout legislativu, která

zabezpečí, aby ten zdroj provozován byl. Ohrožení energetické bezpečnosti, spolehlivosti dodávek energie spotřebitelům a následně sociální stability společnosti je dostatečně silný argument. Stát má dost nástrojů, aby toto řešil. My teď hlavně potřebujeme projednat a v EK schválit možnost takzvaných kapacitních plateb pro plynové zdroje, protože pro uhelné zdroje jsme toto trestuhodně zanedbali. To je úkol číslo jedna. Neexistence plynových elektráren v termínu odstavení uhelných zdrojů zásadně ohrožuje schopnost zásobovat spotřebitele elektrickou energií.

Mimochodem, uhelná elektrárna má pochopitelně emise, ale určitě nemá zásadně větší emise než celkové emise ze zdrojů, využívajících plyn LNG. Nejjednodušší cestou by bylo zrušení, či změna obchodování s emisními povolenkami. To už ale není reálné.

Čili byste prodloužil životnost uhelných elektráren?

Pokud nebudeme mít plynové zdroje, tak bych jejich životnost určitě nezkracoval. Podívejte se na Německo. To se stalo jedním z největších znečišťovatelů v Evropě, dokonce 11. ledna letošního roku produkovalo více emisí CO₂ v daném čase než zbytek Evropské unie bez započtení Velké Británie a Švýcarska dohromady. Uhlí chce využívat až do roku 2038.

Pokud nám jde o snížení emisí CO₂ a o klima, tak forma, která byla zvolená, nevede ke snížení emisní stopy při výrobě elektrické energie CO₂, ani ke zlepšení klimatu. To každý, kdo respektuje fyzikální zákony, vidí. Pokud cílem zelené politiky je sebrání peněz z peněženek občanů a snížení konkurenceschopnosti evropského průmyslu, tak potom jdeme správnou cestou.

Vždycky jsem se domníval, že vlády tady jsou od toho, aby pomohly zvýšit konkurenceschopnost evropského průmyslu a snížily náklady spotřebitelům. A to se bohužel, tak jak byl pojat Green Deal, neděje. Nezvyšujeme konkurenceschopnost, ani nezajišťujeme pro domácnosti cenově přijatelnou elektrickou energii. V neposlední řadě nepomáháme v globálním měřítku snížit emise CO₂.

Jak byste to navrhoval řešit?

Vrátit se k tomu, že musím každé opatření posuzovat z několika hledisek. Prvním kritériem je energetická bezpečnost. ➡

➤ Druhým kritériem jsou náklady pro spotřebitele (hospodářská sféra a domácnosti). Třetím kritériem je změna podmínek a pravidel na tzv. trhu s elektrickou energií a čtvrtým pak vliv na klima a emise CO₂. To znamená v maximální míře implementovat opatření, která skutečně povedou ke snížení uhlíkové stopy při výrobě elektrické energie.

Chtěl bych zdůraznit, že ceny elektrické energie také nesmí být předmětem umělé manipulace, umělého zvyšování pod pseudoargumentem, že existuje něco jako energetický společný trh v EU, protože ten nikdy neexistoval. Elektrická energie by neměla být obchodována jako finanční instrument. Protože vy můžete vyrábět levně, vy můžete vyrábět s ohledem na klima, ale v momentě, kdy ten produkt necháte ovládat spekulanty, je tato aktivita k ničemu, protože ten produkt je obchodován na uměle vytvořeném pseudotrhu. Tyto závěry již prezentovala i Evropská komise, která posuzovala, jestli emisní povolenky jsou předmětem spekulací, nebo ne, a zjistila, že jsou. Zjistila, že trh neexistuje a ne-

funguje tak, jak má, ale neudělala nic pro to, aby se to změnilo.

Za zvážení by stálo i zavedení podobného systému jako jsou maastrichtská kritéria pro ekonomickou, hospodářskou, ale především rozpočtovou politiku každé země i pro zajištění energie. Každá země by měla být schopná prezentovat Evropské komisi, jak má zajištěnou dodávku elektrické energie, plynu a ropy na několik let dopředu. To by stabilizovalo trh a vytvořilo takové prostředí, aby se soukromým investorům dlouhodobé investice vyplatily.

Pomohly by i kapacitní platby za rezervovaný výkon?

Němci si prosadili podporu pro plynové elektrárny s tím, že řekli, že budou využitelné i pro vodík. Nikoho přitom netrápí to, že vodíková technologie nikde bez dotací nefunguje. O tranzitu vodíku a jeho skladování se radši nemluví, protože náklady v tak velkém rozsahu pro průmyslové využití jsou tak extrémní, že to nikdo nezaplatí.

To je stejné jako elektromobilita. Vy chcete elektroauta, ale zjistíte, že nemáte

peníze na vybudování infrastruktury a lidé nemají peníze, aby takto drahá auta kupovali. Argument, že to bude stejně drahé nebo o málo dražší než klasická auta, je hezký, ale zapomnělo se na provozní náklady a zapomnělo se na další vyvolané náklady. Zapomnělo se, že spousta lidí na jede ročně jen 4000 až 5000 km a na to už reálně nepotřebuje elektroauta, protože emisní stopa vyprodukovaná při výrobě elektroauta, se vůči klasickému vozu vyrovnají až po nějakých 100 tisících ujetých kilometrech.

Co byste tedy z Green Dealu nechal? Asi nejste fanoušek obnovitelných zdrojů...

To tak není, že jsem proti něčemu nebo něčemu fandím. Nepodléhám ideologiím a snažím se respektovat fyzikální zákony a minimalizovat ekonomické dopady na spotřebitele. Minimální výkon potřebný v létě je v ČR cca 4500–5000 MW. Když postavíte fotovoltaiky o instalovaném výkonu 15 000 MW, možná 20 000 MW, vedle toho budete mít v ruce 2045 celkem 6000 MW v jaderných elektrárnách plus vynucenou



výrobu v závodních zdrojích kogenerací atd., tak kam tu elektřinu umístíte? Kde ji budete skladovat? Musíte odstavovat. Na těch 15 000 MW budete muset investovat více jak tisíce miliard korun, plus k tomu ještě investovat další desítky miliard na výstavbu záložních plynových zdrojů. Potom budete muset investovat cca 300 miliard na posílení distribuční a přenosové soustavy. Životnost větrných a fotovoltaických elektráren je maximálně 20 let. A bez dotací jsou zcela ekonomicky nekonkurenceschopné.

Hlavně ale všichni zaplatíme ty vyvolané náklady na distribuci a přenosovou soustavu. A odhady přesahující 300 miliard jsou podle mě hodně nízké. Dost dobře nerozumím tomu, proč někdo z bytu v „paneláku“ nebo v rodinném domě, který nemá žádnou fotovoltiku na střeše, má platit za investice do distribuční a přenosové soustavy, které jsou vyvolány někým jiným. Tohle je socializace nákladů a privatizace zisků. Takže nejsem proti obnovitelným zdrojům, ale musíme si uvědomit, že by za jejich rozvoj neměli platit úplně všichni a že v tak velkém rozsahu nebudou k užítu.

Nikdo také systémově neřeší kybernetickou bezpečnost, tedy že všechny tyto systémy jsou ovládány dálkově a vy nevíte, na jakých technologiích byly vybudovány a zda nejdou napadnout. Chytré elektroměry jsou krásná věc, ale otázka je, kdo zajistí a bude garantovat bezpečnost všech těchto měřících systémů, aby se nám v nadsázce řečeno nestalo, že nám někdo vypne 20 % republiky.

Zároveň je doloženo, že obnovitelné zdroje mají dramaticky větší emisní stopu. Na World Engineers Convention v Praze bylo prezentováno hodnocení tzv. EROI, to je obecně řečeno poměr energie získané z nějaké energeticky významné činnosti vůči energii do ní vložené. Z fotovoltiky cca dvakrát více, z biomasy čtyřikrát, z větrných turbín čtyřikrát, ze solární, což je tepelná energie, devětkrát, z plynových turbín s uzavřeným cyklem 28krát, z uhelných elektráren 30krát, z vodních elektráren 35x a z jaderných elektráren 75x. Chci-li zlepšit životní prostředí, tak přece nebudu rozvíjet zdroje, ze kterých dostanu jenom dvojnásobek energie, než jsem na jejich výrobu musel vynaložit.

Na co byste tedy vsadil?

Jednoznačně na malé modulární reaktory

a pro zajištění stability soustavy na plynové elektrárny. Můžeme mít obnovitelné zdroje, ale v rozumném rozsahu. Modulární reaktory se staví za méně než poloviční čas než velké zdroje. Postavit 1000 MW elektrárnu bude v investičních nákladech na jeden instalovaný kW nižší než u menšího bloku. Ale ve chvíli, kdy tu velkou elektrárnu stavíte 7-8 a více let, a modulární zdroj jen 3 až 3,5 roku, tak úspora na finančních nákladech je extrémní. Nezapomeňme, že 60 % výrobních nákladů jaderného zdroje je tvořeno náklady na financování, tedy náklady na kapitál, které s časem dále rostou. Potom výrobní náklady elektrické energie ze SMR budou nižší. Navíc je můžete využívat vzhledem k jejich pasivní bezpečnosti jako zdroj, který je umístitelný v blízkosti hustě zalidněných aglomerací. Při té diskuzi se chybně mívá i problematika časového aspektu přípravy stavby a rizika z prodloužení samotné výstavby jaderného zdroje.

Mrzí mě, že jsme minuli příležitost být aktivní v rozvoji modulárních reaktorů, protože více jak deset let o tom mluvíme a firmy typu Hitachi-GE nebo NuScale přitom pokračují ve svých projekčních a realizačních aktivitách podle harmonogramu. V Kanadě na konci tohoto roku by měla být zahájena výstavba zdroje Hitachi-GE, 300 megawattový reaktor v lokalitě Darlington. Veškeré licence a veškerá povolení buď už mají, respektive by měli obdržet v průběhu tohoto roku, aby mohly přípravu staveniště a následnou realizaci zahájit. A my jsme těchto projektů mohli zúčastnit, mohli jsme se bavit o licencování pro Evropu. Do Česka přijelo vedení General Electric, nabízelo českým firmám na dodávkách účast, protože chtěli, aby se značná část technologií vyráběla i v Evropě a v té době preferovali Českou republiku.

Tento projekt je připravován nejen v Kanadě, ale i v Polsku, Estonsku. Švédská vláda o něj projevila velký zájem. Místo toho jednáme se společností Rolls-Royce z Velké Británie, které samotná britská vláda dala méně peněz na přípravu licencování, než například společnosti Hitachi-General Electric. Rolls-Royce měl špičkovou nabídku před 7 lety, ale díky Brexitu a dalším aktivitám, které zbrzdily jeho rozvoj, víceméně zůstal stát na místě. Dnes hledá partnera a shání finanční zdroje.

Zatímco americko-japonské konsorcium vyvinulo modulární reaktor, který

Jaroslav Míl

je vyučený elektrikář rozvodných zařízení, po maturitě na elektrotechnické průmyslovce Vystudoval ekonomiku a řízení energetiky na Elektrotechnické fakultě ČVUT v Praze. Poté se v rámci postgraduálního studia na strojní fakultě zaměřil na jadernou energetiku. Program MBA absolvoval na Sheffield Hallam University. Svou profesní kariéru započal ve společnosti ČEZ. Působil v řadě manažerských pozic. Po odchodu z ČEZ působil jako generální ředitel Elektráren Opatovice. V roce 2000 byl jmenován předsedou představenstva a generálním ředitelem ČEZ, a.s. V roce 2004 byl zvolen prezidentem Svazu průmyslu a dopravy ČR, v jeho čele stál až do roku 2011. V únoru 2019 byl jmenován vládním zmocněncem pro jadernou energetiku. V období chystaného tendru na dostavbu nového jaderného bloku v jaderné elektrárně Dukovany byl v březnu 2021 nečekaně z této funkce odvolán, když se zasazoval proti účasti ruských a čínských společností na dostavbě Dukovan.

připravíte ke kompletaci už v továrně a na staveništi jej dokončíte, model Rolls-Royce je o tom, že postavíte na staveništi montážní halu, ve které to budete kompletovat před dodávkou na samotnou stavbu. Teprve tam proběhne finální kompletace. To znamená, že když budu mít těch lokalit v České republice třeba 6, tak na každé z nich budu muset kvůli tomu stavět montážní halu. Místo toho, abych měl výrobní fabriku, ze které bych už hotové technologie dovezl na lokalitu. To je dost velký handicap.

I u nás se vyvíjí zajímavý projekt, ve Vítkovicích, jmenuje se David. Ten model má jednu zajímavou věc, která by mohla změnit i pohled německých politiků, protože je tříokruhový. Tím sice snižujete účinnost, ale na druhou stranu přinášíte další bezpečnostní bariéru navíc. Díky tomu můžete takový reaktor provozovat téměř kdekoli. A mohla by to být i cesta, jak zmírnit negativní pohled na jadernou energetiku v Německu, protože Německo se bez jaderných elektráren, bude-li se chtít stát bezuhlíkovou společností, neobejde.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv

ČESKO SMĚŘUJE K NEZÁVISLOSTI NA ROPĚ Z RUSKA

Na konci letošního roku bude Česko technicky připravené obejít se bez ruské ropy. Stane se tak po téměř šedesáti letech fungování ropovodu Družba. Umožní to projekt TAL-PLUS, jehož smyslem je modernizace a zvýšení kapacity Transalpinského ropovodu z italského Terstu. Projekt plně financuje státní ropná společnost MERO ČR ze svých výnosů. Investice bude činit za 1,3 až 1,6 miliardy korun. MERO má v ropovodu TAL od roku 2012 pětiprocentní podíl.



Kudy k nám teče ropa

V současné době ropa teče do Česka ze dvou hlavních zdrojů – jedním z nich je ropovod Družba, kterým proudí z Ruska. Další část ropy přitéká z německého IKL, který navazuje na italský TAL. Ten začíná v Terstu, kam se ropa dováží z více zemí a kontinentů. IKL začíná v německém Vohburgu a je v provozu od roku 1996. Největší podíl tvoří dodávky z oblastí okolo Kaspického a Černého moře, USA a Afriky.

„Velmi brzy se odpojíme od ruské ropy, úplně přesměrujeme toky,“ řekl Jaroslav Pantůček, generální ředitel Mero ČR. Jak upřesnil, Česko bude technicky připravené být nezá-

vislé na ruské ropě již 1. ledna 2025, nicméně poté bude třeba provést ověřovací testy a další povinné náležitosti. ČR by se tak měla stát nezávislou na ruské ropě zhruba od června příštího roku.

Přechod na neruskou ropu si vyžádá investice v litvínovské rafinerii, která je na ruskou ropu konfigurována. Podle Pantůčka v ní nyní probíhají testy různých druhů neruských rop a hledá se vhodná skladba.

Práce začnou v květnu

Smlouva o rozšíření kapacity ropovodu TAL byla podepsána v květnu roku 2023. Doba realizace projektu je tak poměrně krátká, vše

by mělo být dokončeno v průběhu 25 měsíců.

Už v květnu začnou první technické úpravy a modernizační práce. Ropovod se musí kompletně připravit na zcela novou přepravní kapacitu, která se navýší o 4 miliony tun ropy ročně. Celková kapacita ropovodů, jímž se bude přepracovávat surovina z Terstu, vzroste na 8 milionů tun, což plně pokryje potřebu České republiky.

Masivní proměnou projde celý přečerpávací systém, bude instalováno dvacet nových čerpadel, dvanáct motorů a dva frekvenční měniče. Počítá se i s kompletní výměnou průtokoměrů a oběžných kol na dvou čerpacích stanicích. Rovněž se posílí všechny bezpečnostní systémy.

Nový systém řízení ropovodu IKL

Důležitou součástí přípravy Česka na ropnou nezávislost byla i modernizace na TAL nava-
zujícího ropovodu IKL, který byl uveden do provozu v roce 1996. Ta si vyžádala zhruba desetidenní odstávku, většinu času však pokračovala za plného provozu. Celkově trvala 30 měsíců. V rámci úprav došlo po šestnácti letech ke kompletní výměně řídicího systému pro přepravu a skladování ropy. Kapacita ropovodu IKL je 11 milionů tun ropy, spotřeba ČR je přitom 8 milionů tun. Nový řídicí systém SCADA zahájil ostrý provoz letos v březnu. Výměna systému stála 265 milionů Kč, společnost Mero ČR vše financuje ze svých výnosů.

V roce 2023 přepravilo Mero ČR 7,4 milionů tun ropy do ČR. Přes ropovod Družba to bylo 58 procent, meziročně je to nárůst asi o dva procentní body. Zbýlých 42 procent přiteklo přes ropovod IKL. Průměrná roční spotřeba ropy v ČR je od roku 2010 do loňského roku 7,1 milionů tun. Oběma ropovody se od roku 1996 do loňska přepravilo 41 typů ropy.

Co bude s Družbou?

Mero nevylučuje i budoucí využití ropovodu Družba. Podle ředitele Pantůčka existuje několik možných scénářů. Jedním z nich je například i využití ropy ze zemí střední Asie, které by tekla z větve končící v ukrajinské Oděse a ústící do Družby ve městě Brody. „Záležet ovšem bude na konci války na Ukrajině,“ dodal. Další možností je například využití Družby k dovozu alternativních paliv, například vodíku.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv

Ušetřete s aplikací MyStation!



My
Station
App



Stáhněte si aplikaci zde



Věrnostní body sbíráte s každým nákupem na OMV. Body můžete proměnit ve skvělé odměny nebo využijte speciální ceny jen pro registrované členy.

TAM, KDE SE DOBŘE VAŘÍ...



Perfektní služby, výtečná domácí kuchyně a příjemné posezení v originálním interiéru. To je vizitka čerpací stanice OMV, která stojí na dálnici D46 asi dva kilometry od sjezdu ze známé prostějovské estakády ve směru na Brno. Vrátili jsme se sem po čtyřech letech.

20 let věrné služby motoristům

Rakouská společnost OMV, která aktuálně provozuje v Česku 139 čerpacích stanic, převzala do svého portfolia původně čerpací stanici Petra v roce 2003 a o rok později ji podle návrhu architekta Baluska kompletně zrekonstruovala. Z obyčejné čerpací stanice zde vyrostlo atraktivní zařízení s originální kruhovou restaurací a centrálním barem uvnitř. Podobnou čerpací stanici postavilo OMV ještě na odpočívce u Berouna na D5, kde je tento koncept v podstatě totožný. Prostějovská čerpací stanice je navíc zvláštní tím, že odpočívka leží částečně ve svahu.

V roce 2017 se většina prostor této čerpací stanice dočkala rekonstrukce, oceňované restaurace se to však nedotklo, a tak může tento prostor letos společně se svými provozovateli oslavit 20 výročí. Mimochodem, už příští rok čeká tuto čerpací stanici další

významné jubileum. Uběhne rovněž 20 let chvíle, kdy zde byl otevřen první výdejní stojan na kapalinu AdBlue v České republice. Už tehdy zde pracoval jako provozní Erik Kunze. Vystudovaný elektrotechnik se postupem času stal nájemcem a dnes zaměstnává okolo 25 lidí.

Kompletní nabídka PHM

Díky velkoryse dimenzovanému prostoru, na kterém areál čerpací stanice stojí, umožňuje zastřešené tankovací nádvoří paralelní uspořádání výdejních stojanů. Současně tak mohou čerpat pohonné hmoty řidiči na osmi místech. Ten krajní má samozřejmě rychlovýdej motorové nafty a výše zmíněnou kapalinu AdBlue pro nákladní automobily a kamiony. Najdete zde všechny druhy pohonných hmot, které jsou v portfoliu společnosti OMV. Nechybí vysokooktanový prémiový ben-

zin MaxxMotion 100 Plus a prémiová nafta MaxxMotion Performance Diesel ani základní benzín Natural 95 a standardní motorová nafta. Doplnit plyn si zde mohou i majitelé automobilů na LPG.

Cenová hladina odpovídá nabídce většiny dálničních čerpacích stanic v této oblasti, ceny ostatně nastavuje centrála, která se také stará o distribuci pohonných hmot. Prémiová paliva se vozí z Rakouska, ta ostatní z nejbližších skladů společnosti Čepro. Starší výdejní stojany Wayne se brzy dočkají výměny za novější modely. Dosud to s ohledem na jejich spolehlivost a kvalitu nebylo třeba. Většina refyží má ve výbavě vedle standardních potřeb na čištění skel a odpadkového koše také kompresor na dohuštění pneumatik. CNG zde nedoplníte a zatím si zde ani nenabijete elektromobil, i když plány na výstavbu rychlonabíjecích stanic už existují a v nejbližší době zřejmě budou realizovány.



Středobodem je restaurace

V interiéru zázemí čerpací stanice se prolíná nové se starým a kupodivu to vůbec nevadí. Příjemný dojem z celého interiéru umocňuje důmyslně řešené stropní bodové osvětlení a designové lampy nad barem i stolky. Interiér současně působí útulně i vzdušně záro-

veň, každý zákazník zde najde svůj prostor. Vedle příjemného posezení v restauraci se můžete občerstvit také na velké zahrádce mezi restaurací a dálnicí pod slunečníky.

Přestože je tato čerpací stanice především transitní, má své stálé zákazníky dokonce i ze zahraničí. Pravidelnou pauzu si zde plánují především polští řidiči. Důvodů, proč

motoristé právě zde mají udělat přestávku v jízdě, existuje celá řada. Mezi zaměstnanci Erika Kunzeho totiž patří i parta kuchařů, kteří mají k dispozici profesionálně vybavenou kuchyň, za níž by se nemusela stydět ani zavedená restaurace. Stálí zákazníci této čerpací stanice již dobře vědí, že zdejší guláš, svíčková, vepřo-knedlo-zelo nebo oby- ➔

POZEMEK K PRONÁJMU

Nabízím pozemek **12 500 m²** na obousměrném **exitu 83 dálnice D6** pro vybudování čerpací stanice.

Tel.: 606 405 319 | e-mail: d6exit83@gmail.com



☞ čejná dršťková polévka nejsou ohříváním polotovarem. V době naší návštěvy zde měli v nabídce hned pět polévek, jedenáct hotových jídel, šest minutek a k tomu devět příloh od hranolek po bramborové knedlíky.

A když pojedete okolo v době podávání snídaní, můžete si objednat i klasické variace z vajec v podobě omelety, hemenexu nebo míchaných vajíček se slaninou. Týdně zde, mimochodem, spotřebují okolo 800 vajec. „Restaurace nám tady opravdu funguje perfektně. Po covidu sem začali jezdit i lidé z firem v Prostějově, a proto jsme začali dělat i polední menu,“ říká Erik Kunze. Základem jsou klasická česká jídla. „Občas experimentujeme v rámci poledních menu s italskými nebo asijskými recepty, ale většinou se spoléháme na poctivou českou kuchyni, kterou doplňujeme různými vegetariánskými pokrmy,“ říká Erik Kunze.

Místní kuchaři však nejen vaří ale i pečou. Na domácí štrůdl zde jezdí lidé ze širokého okolí, oblíbené jsou i míša řezy nebo prostějovský koláč. Poctivý oběd nebo večeři zde můžete spláchnout čepovaným nealkoholickým pivem nebo kofolou. Častá výměna sudů svědčí o tom, že je o čepované nápoje na čerpací stanici zájem. Tradičně dobře na odbyt jdou plněné bagety, které zde připravují. „Každý měsíc máme nějakou novou recepturu, takže je stále z čeho vybírat i nikomu se to nepřejí,“ dodává Erik Kunze.

Ještě je třeba dodat, že vám zde samozřejmě uvaří i výbornou kávu z nové guatemalské Arabiky, kterou začaly čerpací stanice prodávat už loni. V nabídce jednotlivých druhů nechybí ani aktuálně populární dvojité espresso s mléčnou pěnou neboli flat white. Můžete si samozřejmě vybrat, zda si chcete svou kávu vypít na místě ze stylového šálku nebo si ji vzít s sebou v kelímku. I když většina zákazníků dnes preferuje kvalitní kávu z pražených zrn, nechybí zde ani samoobslužný automat na instantní kávu.

Ani velké parkoviště nestačí

Hosté čerpací stanice mohou samozřejmě využívat bezplatné wi-fi připojení k internetu a rovněž si v jídelním koutu dobít mobilní telefon nebo jiné elektronické zařízení. Zboží na shopu představuje standardní nabídku sítě OMV. Nechybí ani „zdravé“ bio produkty včetně nesycených nápojů, ledových čajů a káv s nejrůznějšími příchutěmi od vlastní značky Viva, jejíž sortiment se neustále rozšiřuje. Širokou nabídku zboží nabízí tato čerpací stanice i se značkou OMV, které mohou zákazníci najít v regálu pro automotive. Vedle olejů



nebo kapaliny do ostříkovačů se jedná hlavně o kosmetiku na údržbu a čištění automobilů. A v boxu Medipoint pak najdete základní léky a zdravotní potřeby. S ohledem na množství zákazníků, kteří čerpací stanici denně navštíví, se samozřejmě pamatovalo i na dostatečně dimenzované sociální zařízení, kde nechybí ani sprcha nebo přebalovací pult. Tak jako na většině čerpacích stanic, které lemují české dálnice, je i zde problém s parkováním pro kamiony. Přestože je zde odstavná plocha pro deset kamionů, přes noc jich tu parkuje i dvojnásobek.

Závěr

Zaběhlá dálniční čerpací stanice OMV na Hané ukazuje, že se můžete vydatně, chutně a také zdravě najíst i na čerpací stanici. A pokud se nájemce náležitě stará a centrála jeho potřebám naslouchá, může být její chloubou i dvacetiletý interiér, který těží z povedeného architektonického konceptu.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



PRVNÍ MINIMARKET NA OMV MIMO HLAVNÍ MĚSTO

Viva Billa zaměřila mimo Prahu. Již čtvrtý obchod v ČR nabízí rychlý nákup širokého sortimentu potravin u čerpacích stanic, nově v Karlových Varech. Obchody nabízí až 1 100 položek převážně od českých výrobců se zaměřením na čerstvé potraviny, ovoce, zeleninu a pečivo. Společnosti OMV a Billa završují první plánovanou fázi uvedení obchodů Viva Billa do České republiky.

První obchod v Karlových Varech

Společnosti OMV a Billa dokončily pilotní fázi uvedení obchodů Viva Billa do České republiky. Po slavnostním otevření prvního obchodu u čerpací stanice OMV v Praze na Strakonické ulici u pražské Velké Chuchle následovalo v krátké době představení dalších dvou obchodů u pražských čerpacích stanic v ulicích Argentinská a 5. května. První fázi spolupráce zakončilo otevření prvního mimopražského obchodu Viva Billa u nově zrekonstruované čerpací stanice OMV v Karlových Varech v ulici Pobřežní. Celý interiér této čerpací stanice prošel v souladu s novým

konceptem kompletní modernizací. „Naším společným cílem je naučit řidiče využívat obchody Viva Billa při cestách z práce nebo třeba na víkend. Zákazníci oceňují rozmanitost sortimentu, který mohou během několika minut nakoupit u čerpací stanice během své zastávky. Pevně věříme, že během následujících měsíců obliba tohoto konceptu dále poroste. Naše filozofie Viva založená na čerstvosti má s vizí společnosti Billa mnoho společného a koncept nových obchodů nám dává jednoznačně smysl. V rozšiřování nabídky komplexních služeb pro řidiče i jejich spolucestující na čerpacích stanicích vidíme budoucnost,“ komentuje Daniel Vasilache, generální ředitel společnosti OMV.

Sázka na čerstvost

„Nekonkurujeme zde běžným prodejnám, kam lidé jezdí na větší nákupy. Chceme jimi lidem pomoci ušetřit čas a umožnit jim pohodlný a klidný nákup při cestování. Osvědčila se nám sázka hlavně na čerstvost nabízených výrobků, která hezky koresponduje se základní filozofií Viva našeho partnera OMV. V nabídce obchodů Viva Billa zákazníci naleznou mimo jiné výrobky našich oblíbených privátních značek. Otevření prodejny Viva Billa v Karlových Varech je dalším krokem v plnění obchodní strategie společnosti, jejímž hlavním cílem je rozšiřovat prodejní síť a být zákazníkům blíže,“ uvádí Liam Casey, generální ředitel společnosti Billa.

Aby řidiči jasně obchody Viva Billa rozpoznali už z dálky při příjezdu k odpočívce, liší se na první pohled výrazně všechny designové prvky celé čerpací stanice, včetně totemu. Přestože je interiér stanic plně přizpůsoben konceptu Viva Billa, na všech lokalitách je dostatek prostoru k pohodlnému posezení, odpočinku a vychutnání oceňované kávy Viva i tradičního občerstvení známého z čerpacích stanic OMV, které se zaměřuje na stále i sezónní sendviče připravované přímo obsluhou z čerstvých a pečlivě vybraných surovin. Obchody Viva Billa jsou ukázkovým příkladem pečlivě navrženého konceptu, který umožňuje umístit do relativně malého prostoru čerpacích stanic širokou nabídku s dostatečným množstvím produktů.

■ PR OMV
FOTO: archiv



PERFEKTNÍ SLUŽBY PRO OBYVATELE MĚSTSKÉ ČÁSTI

Patří čerpací stanice do obytné čtvrti nebo na sídliště? Jsou její služby pro obyvatele městské části potřebné? Čerpací stanice Orlen v olomoucké čtvrti Neředín dokazuje, že určitě ano. Také díky schopné nájemkyni je takové zařízení pro místní obyvatele naopak velmi prospěšné.

Na západním okraji hanácké metropole v rámci městské čtvrti Neředín najdete vedle supermarketu Kaufland a autosalonu Škoda Auto čerpací stanici Orlen. Čerpací stanice zde slouží zákazníkům už bezmála čtvrt století. Během této doby prošla několika rekonstrukcemi. Poslední proběhla v srpnu 2018 a dnes zde najdete moderní špičkově vybavenou čerpací stanici. Městská čerpačka, respektive její zázemí, je součástí většího objektu, ve kterém najdete také auto-moto servis a prodejnu pracovních oděvů a obuvi. Součástí areálu je také dvouportálová myčka, která dokáže odbavit i větší počet zákazníků. Právě otevření Kauflandu před dvěma lety ještě zvýšilo zájem jak o čer-

pací stanici, tak mycí linku. Služby čerpací stanice může částečně využívat také dealerství Škoda Auto, které stojí z druhé strany příjezdové cesty. Celý areál čerpací stanice je trochu „utopen“ v návalu automobilů a nejrůznějších objektů, takže například totem s ukazateli cen pohonných hmot stojí úplně, mimo tak aby byl dobře viditelný pro zákazníka. Ale místa mezi refýžemi je dostatek, i kdyby se zde měly tvořit fronty na pohonné hmoty.

Nové tankovací nádvoří

Prostor čerpací stanice umožňuje současně čerpat pohonné hmoty šesti automobilům,

v nabídce moderních multiproduktových výdejních stojanů KM-700 s velkoplošným displejem od firmy Gilbargo Veeder-Root je kompletní sortiment pohonných hmot společnosti Orlen Unipetrol, počínaje aditivovanými palivami Efecta 95 a Efecta Diesel a prémiovými palivami Verva 100 a Verva Diesel i když se jedná o městskou čerpací stanici, najdete zde stojan na rychlovýdej nafty pro nákladní automobily, u prostřední refýže však slouží zákazníkům s automobily na CNG plnička stlačeného zemního plynu.

V aplikaci Orlen lze platit za pohonné hmoty i CNG přímo u stojanu, jinak zde akceptují kromě hotovosti a standardních kreditních



karet také palivové karty Tankarta Orlen, CCS, DKV, Eurooil, Shell, OMV, Logpay a UTA. LPG si zde nedoplňíte stejně, jako si nedobijete elektromobil. Nabíjecí stanice však uživatelé BEV a PHEV najdou v areálu supermarketu Kaufland.

Nejen příjemné posezení

V prostorném shopu najdete standardní sortiment řetězce Orlen včetně základní nabídky léků od firmy Medipoint a občerstvení Stop Cafe. U vstupních dveří zákazník hned zaujme regál s aktuální nabídkou označený nepřehlédnutelnou červenou

šipkou. Zde šlo o energetické nápoje Redbull, několik druhů Kofoly, ochucené vody Magnesia a džusy Cappy. Cesta zákazníka od tohoto regálu ještě nemusí vést nutně k pokladně, které jsou na levé straně shopu. Po pravé straně má totiž za barovým stolem prostornou chladicí skříň s nápoji, která zároveň slouží jako sklad, a přímo před očima na protější straně samoobslužný kávový koutek, kde si zákazník může vybrat z několika druhů Fairtrade káv a kávových specialit. U kávovaru je možné zaplatit přímo hotovostně či platební kartou, bez nutnosti placení u pokladny. Úplně vpravo pak najdete standardní po-

sezení pro osm lidí. V levé části shopu jsou další dva regály se zbožím a dvě pokladny. Jedna zároveň slouží pro výdej občerstvení. Zde najdete i rollergrill pro hotdogy a chlazenou prosklenou vitrínu se sladkým pečivem a čerstvě připravovanými bagetami. Nabídka jídel je v případě této čerpací stanice celkem jednoduchá. Pokud vás při tankování přepadne menší hlad, popřípadě „mlsná“, můžete si vybrat z několika druhů hotdogů a čerstvých nebo balených baget. Vedle toho vám obsluha ještě nabídne bramborové hranolky, kuřecí stripsy a zapékané bagety „z pece“, jak láká poutač před vstupem do shopu. Pecí se ➡

➔ ovšem samozřejmě myslí multifunkční trouba Turbochef - Tornado. Vedle hotovosti nebo platebních karet zde můžete za občerstvení zaplatit také stravenkami.

Mezi další služby patří možnost vsadit si zde Sazku a dále si můžete při dobré kávě prostřednictvím bezplatné wi-fi surfovat po internetu nebo dobít své mobilní zařízení.

Mycí linka

S ohledem na dostatečný prostor mohla být do objektu instalována dvou portálová myčka, která díky optimalizovanému využití čtyř mycích kartáčů a šesti ventilátorů zvládne umýt o 50 procent více automobilů za stejnou dobu než klasický jednoduchý portál. Svou péči o automobil pak mohou zákazníci této čerpací stanice dokončit u jednoho ze dvou vysavačů.

Závěr

Nájemkyně Klára Suchá zaměstnává osm lidí jako obsluhu a v sezoně ještě dva brigádníky. Práce na čerpačce ji baví, a tak ji tu najdete každý den včetně soboty a neděle. Během své kariéry si prošla všechny myslitelné pozice, které na čerpací stanici najdete. „Já jsem už v mládí myla jako brigádnice na čerpačce okna, pak jsem dělala obsluhu a také zástupce provozní. Teď už jsem osm let partnerem společnosti Orlen. Měla jsem nejdříve dvě malé pumpy v Mohelnici, tato velká v Olomouci je pro mě příležitost posunout se zase dál,“ říká Klára Suchá, která o sobě také tvrdí, že je na této práci v podstatě závislá. „Zkoušela jsem i něco jiného, ale nakonec jsem se do oboru stejně vrátila. Já to dělám hlavně proto, že mě to baví.“

Čerpací stanice Orlen na Hněvotínské ulici v Olomouci nabízí především obyvatelům městské části Neředín perfektní servis 24 hodin denně sedm dní v týdnu. Kromě kvalitních aditivovaných pohonných hmot za solidní ceny v rámci regionu zde najdou i rychlé občerstvení a sortiment zboží, na který jsou zákazníci červenobílé sítě zvyklí. Velkým plusem je i kvalitní a rychlá mycí linka, za zmínku pak určitě stojí možnost využívat k platbě za pohonné hmoty a další služby mobilní aplikaci.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



BUĎ TAM, KDE SE NĚCO DĚJE

NOVINKY!



NAKOPNI SE SEMTEXEM ⚡



WWW.SEMTEX-ENERGY.CZ



SEMTEX

JEN MÍRNÝ RŮST



Za rok 2023 dosáhla celková spotřeba pohonných hmot hodnoty 8,384 miliard litrů (6884 tisíc tun), což je o dvě procenta více než v roce 2022 a o 2,5 % více než v posledním „předkovidovém“ roce 2019. Rozhodující podíl tvoří stále motorová nafta (73,5 %), které se prodalo bezmála třikrát více než benzínu (podíl 26,5 %). U něho v roce 2023 stoupla spotřeba o 5,7 % na 2,224 miliard litrů, u nafty to bylo jen o 0,7 % na 6,160 miliard litrů.

Nejvyšší nárůsty byly u benzinů v květnu (+17 %), červenci (+20 %) a září (+8), u motorové nafty to bylo v květnu (+15 %) a v červenci (+16 %). Naopak v prvním čtvrtletí 2023 byl pokles poptávky u nafty 2-5 %. S ohledem na pokračování válečného konfliktu na Ukrajině zůstávaly v roce 2023 určité obavy motoristů z nedostatku pohonných hmot a ropy. Tyto obavy se však v průběhu roku 2023 nenaplnily. Spotřebu pohonných hmot však negativně ovlivňovala vysoká inflace, zvýšené náklady domácností na energie, bydlení a růst cen potravin. Pozitivním faktorem pro růst poptávky u pohonných hmot byl pak postupný pokles cen v roce 2023 v porovnání s rokem 2022 a také snížená sazba spotřební daně u motorové nafty, která však trvala jen do konce července 2023.

Spotřebu motorové nafty pak ovlivňovala stagnace nebo jen mírný nárůst výkonů v řadě

odvětví náročných na spotřebu nafty, výkonů veřejné nákladní dopravy, mezinárodní kamionové dopravy, nebo mírný růst průmyslové výroby atd. Jen mírný růst spotřeby pohonných hmot za rok 2023 také úzce koresponduje s poklesem výkonnosti ekonomiky a s makroekonomickým ukazatelem HDP, který za rok 2023 vykázal hodnotu +0,4 %.

Spotřeba pohonných hmot je dále ovlivněna i skladbou vozového parku a pohonů s dominantním podílem nafty u kategorie LUV, nákladní dopravy, autobusů a technologických vozidel v sektorech zemědělství, stavebnictví, obrany a vozidlech IZS. Skladba vozového parku u osobních vozidel je ovlivněna i vysokým podílem dovozu ojetých osobních automobilů.

Automobilové benziny

Celkový objem dodávek automobilových ben-

zinů na český trh za rok 2023 dosáhl 2,224 miliard litrů (1679 tisíc tun). Proti stejnému období roku 2022 (2,103 miliard litrů tj. 1588 tisíc tun,) to znamenal nárůst o 5,7 %. Oproti „nekovidovému“ roku 2019 (2,140 miliard litrů) stoupla spotřeba benzínu za rok 2023 o 3,9 %. Průměrná měsíční spotřeba byla 185 mil. litrů. Z pohledu celoročního vývoje spotřeba benzínu pokračovala v růstu v jednotlivých měsících od 3 do 20 %. Pouze v únoru a v listopadu byl naopak pokles o jedno procento.

Hlavním důvodem vývoje rostoucí poptávky byl výrazný pokles cen. Jisté obavy z nedostatku pohonných hmot vlivem válečného konfliktu na Ukrajině se naštěstí neprojevyly. Především pak je nutné zdůraznit vyšší zájem domácích i zahraničních turistů, které vedly v letním a podzimním období k růstu poptávky. Naopak vliv alternativních pohonů, elektromobilů a hybridních modelů na spotřebu pohonných hmot je zatím stále velmi malý.

Motorová nafta

Celkový objem dodávek nafty na český trh za rok 2023 dosáhl 6,160 miliard litrů (tj. 5205 tisíc tun). Proti stejnému období roku 2022 (6,117 miliard litrů, tj. 5169 tisíc tun) stoupla spotřeba o 0,7 %. Spotřeba nafty za rok 2023 byla zároveň o 3,6 % vyšší než v „nekovidovém“ roce 2019. Mimochodem, spotřeba nafty je nejvyšší za posledních 5 let, ve srovnání s ro-

kem 2018 (5,859 miliard litrů) stoupla o 5,1 %. Průměrná měsíční spotřeba byla 513 mil. litrů. K výraznému snížení spotřeby motorové nafty došlo v posledním čtvrtletí roku. Podle jednotlivých měsíců byl pokles v rozsahu 3 až 8 %.

Vývoj spotřeby motorové nafty v roce 2023 byl poznamenán především poklesem výkonnosti ekonomiky. Vývoj ukazatele HDP měl vliv na spotřebu nafty z 80 procent. Právě růst HDP negativně ovlivnila nižší domácí spotřeba, z čehož plynul i pokles přepravních výkonů, omezení průmyslové výroby, stavebnictví a dalších odvětvích náročných na spotřebu nafty.

Komentář k vývoji spotřeby

Opět se potvrdilo, že rozhodujícím faktorem pro vývoj spotřeby pohonných hmot je vývoj ekonomiky a potřeba mobility. Týká se to osobní individuální i veřejné dopravy, ale i přepravy v řadě průmyslových odvětví, hlavně ve stavebnictví a zemědělství, které jsou náročné na spotřebu motorové nafty.

I nadále se ovšem bez pohonných hmot neobejdeme, jsou stále strategickou komoditou, proto i v letošním roce je prioritou zajiš-



tovat dostatek zdrojů, plynule zásobovat celý trh ČR kvalitními pohonnými hmotami a plnit ekologické cíle. Fakt převahy benzinových a naftových verzí spalovacích motorů staví náš petrolejářský obor v současnosti i do budoucna stále na strategickou pozici. Proto je vysokou prioritou bezpečnost výroby, spolehlivá distribuce a dostatek zdrojů kvalitních pohonných hmot. V souvislosti s tím pokračujeme ve snižování uhlíkové stopy včetně rozšiřování nabídky alternativních paliv především v budování dobíjecích stanic pro elektromobily

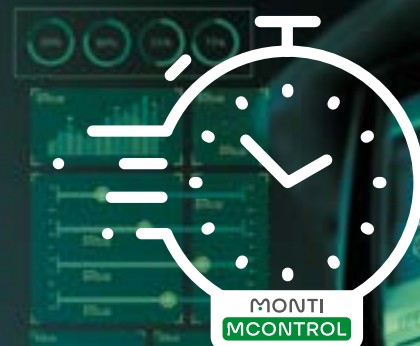
a plnicích CNG. Nově byly otevřeny loni i první vodíkové plnicí stanice. I při současné složité geopolitické situaci v Evropě a válečnému konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou zajišťujeme plynulé zásobování trhu pohonnými látkami a disponujeme dostatečným objemem zásob i spolehlivou logistikou zásobování čerpacích stanic a celého trhu. Ropovodní trasy do ČR jsou plně funkční a dle nasmlouvaných kontraktů je ropa čerpána do ČR.

■ AUTOR: Václav Loula
FOTO: archiv

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

MONTI

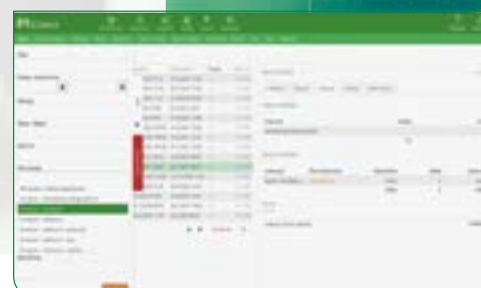
PETROL
PARTNER



MControl Údržba

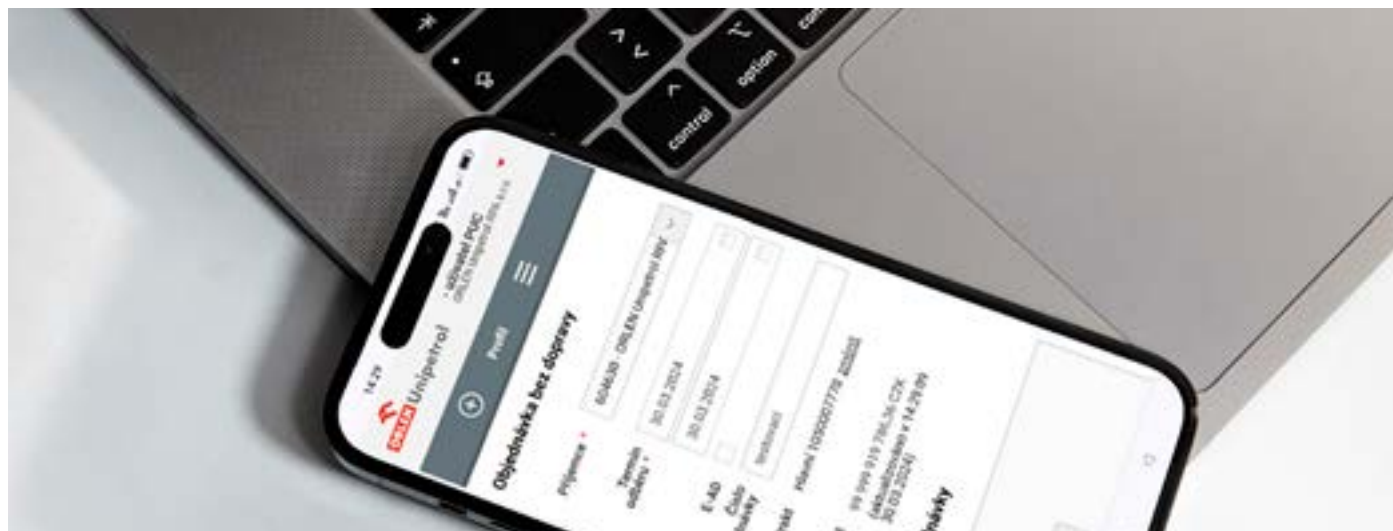
Komplexní systém pro evidenci majetku vám přinese efektivní správu a přehled o aktuálním stavu vašich zařízení. Obsahuje několik úzce provázaných modulů, které vám poskytnou přesné informace o aktuálním stavu revizí, preventivních kontrol, nákladů, režijních činnostech a dalších aktivitách, které jsou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

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



Ani kapka nazmar

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



ZÁKAZNICKÝ PORTÁL ORLEN UNIPETROLU BRZY I V MOBILU

Společnost Orlen Unipetrol spustila před dvěma lety pro své velkoobchodní zákazníky zákaznický portál PUC (Portal Unipetrol Czech) a nyní finišuje s jeho mobilní verzí. O jeho vývoji, prozatímních zkušenostech a plánech do budoucna jsme hovořili s Jiřím Winkelhöferem, ředitelem jednotky obchodu Rafinérie skupiny Orlen Unipetrol.

Proč jste se před dvěma lety rozhodli vybudovat a spustit zákaznický portál?

Využívání IT nástrojů a on-line komunikace proniká do všech oblastí podnikání a je čím dál častější i v rafinérském segmentu. Chceme držet krok s dobou a komunikovat se zákazníky tak, jak jsou zvyklí z běžného života. Tedy přes online prostředí a nově i přes mobilní telefon. Proto jsme zřídili takzvaný PUC, neboli zákaznický portál Portal Unipetrol Czech.

Co bylo cílem projektu?

Cílem projektu bylo vytvořit trojjazyčný portál, který bude nabízet klientům prostor pro zadávání objednávek, sledování cenové hladiny produktů, volného kreditního limitu a dalších obchodních procesů. Při vývoji portálu jsme usilovali o to, aby byl portál uživatelsky přívětivý, tedy kromě bezchybné

funkčnosti také jednoduchý pro používání, ergonomický a vizuálně zajímavý.

A podařilo se?

Soudě podle odezvy našich zákazníků a míry využití, tak ano. Nyní, po dvou letech provozu, je již PUC portál mezi našimi zákazníky etablovaný. Pravidelně narůstá jak počet uživatelů, tak i množství funkcionalit, které portál nabízí, neboť se snažíme dle zpětné vazby uživatelů portál zkvalitňovat.

Jak?

K původním funkcionalitám portálu, jako je velmi intuitivní založení objednávky, praktické zobrazení cenové hladiny produktů a aktuálně volného kreditního limitu pro založení objednávky, jsme postupně přidali další funkcionality, mezi které patří například možnost notifikace stavu objednávky se zasláním na e-mail

a SMS, možnost napojení do PUC portálu přes API rozhraní, zobrazení skutečně odebraného množství u jednotlivých objednávek a také přehled neuhrazených daňových dokladů.

Jak budete portál dále rozšiřovat?

Myslím, že v tuto chvíli je portál optimálně vyladěn, proto se naplno věnujeme přípravě jeho mobilní verze, která zákazníkům umožní portál ovládat z telefonu. Zadání objednávky tedy bude ještě jednodušší a rychlejší. Vytáhnete telefon, párkrát kliknete a bude hotovo.

Kdy mobilní aplikaci spustíte a jak se to zákazníci dozví?

Aplikaci plánujeme zprovoznit během letošního roku. Zákazníky budeme informovat emailem a automatickou nabídkou ke stažení a instalování aplikace přímo v mobilním telefonu.

Zůstane zákazníkům možnost komunikovat s vašimi obchodníky a administrátory napřímo?

Portál a nyní mobilní aplikace nejsou náhradou osobní komunikace, ale jejím rozšířením. Náš tým pro naše zákazníky zůstává k dispozici i nadále. Zákazník si může vybrat, jakou formu komunikace s námi zvolí.

■ PR Orlen Unipetrol
FOTO: archiv



TRADICE • SPOLEHLIVOST • KVALITA



Technologie Wayne
nabízí elektronické
dávkování aditiv až pro
pět produktů z nádrže
integrované přímo ve
stojanu.



DOCHÁZÍ NÁM KONEČNĚ TRPĚLIVOST?

Evropský průmysl mrzačený aktivistickou zelenou politikou EU brzy nebude schopen unést obrovskou zátěž zelených investic, které vyvolávají převážně ideologické argumenty. Narůstající neklid zástupců evropského průmyslu vedl v únoru tohoto roku k setkání více než 70 zástupců velkých průmyslových skupin v Antverpách. Vznikla z toho publikace nazvaná Antverpská deklarace žádající vytvořit v následujícím volebním období Evropskou průmyslovou dohodu (European Industrial Deal). Ta by se měla zaměřit na kroky, které jsou potřebné pro podporu průmyslu v EU.

Kdo seje vítr...

„Přechod ke klimatické neutralitě s sebou přinese významné příležitosti, jako je potenciál pro hospodářský růst, nové obchodní modely a trhy, nová pracovní místa a technologický rozvoj,“ říká jedna z tezí Evropské rady z prosince 2019. Že se tato jásavá naivní prognóza pomalu, ale jistě začíná drolit, musí být dnes už jasné snad každému uvažujícímu občanovi EU.

Ovšem jiným citátem – „Kdo seje vítr, sklízí bouři“ ze Starého zákona – lze snad nejlépe charakterizovat nadcházející starosti bruselských úředníků, ale i valné většiny vrcholných politiků zemí sdružených

v EU, o Evropské komisi ani nemluvě. Starší z nás si jistě pamatují i stejnojmenný oscarový film, kde obhájce ztvárněný legendárním Spencerem Tracy bojuje proti bigotní většině při obhajobě přirozeného pokroku a vývoje lidské civilizace.

Jako první závan bouře zažila Evropa na přelomu roku masívní protesty zemědělců, kterým z dopadů politiky EU už došla trpělivost. V podobné pozici je nyní evropský průmysl, jehož představitelé čelí zideologizované zelené politice EU, která pomalu, ale jistě likviduje evropskou energetiku, průmysl a dopravu a v důsledku může zcela rozložit celou společnost. Nezbyvá tedy, než si položit otázku: Nastává bouře? Nebo

bychom si měli zvyknout na to, že se z Evropy stává skanzen a technologicky a posléze i ekonomicky budeme předběhnuti zbytkem světa?

Nejen Green Deal, ale i ESG

Strůjci klimatického náboženství žijí v přesvědčení, že svět je údajně na cestě ke klimatické katastrofě. Přes všeobecně známou skutečnost, že energetika, průmysl a doprava v EU se podílí na světových emisích skleníkových plynů zcela nevýznamným zlomkem, má EU v plánu na „záchranu“ světového klimatu utratit jen do roku do roku 2030 přibližně 230 miliard eur ročně.

Hlavní požadavky Antverpské deklarace (zkráceno)

Zařadit Průmyslovou dohodu do nového evropského strategického programu na roky 2024-2029.

Požadujeme komplexní akční plán pro zvýšení konkurenceschopnosti jako strategickou prioritu a vytvoření podmínek pro silnější průmysl v Evropě. Žádáme o vypracování souhrnného návrhu k přijetí nápravných opatření ke všem relevantním stávajícím nařízením EU, a to jako první právní předpis, který bude předložen v příštím institucionálním cyklu EU.

Zahrnout kapitulu o silném veřejném financování do fondu zavádění čistých technologií

Požadujeme zjednodušit rámec státní podpory při respektování pravidel jednotného trhu. To by mělo umožnit veřejné zbavení se rizik soukromých investic do čistých technologií prostřednictvím podpory CAPEX i OPEX, se zárukami na zajištění zachování a vytvoření kvality pracovních míst v Evropě a navrhnout konkurenceschopnou a udržitelnou daňovou úroveň v celé Evropě.

Vytvořit z Evropy globálně konkurenceschopného poskytovatele energie.

Náklady na energii v Evropě jsou příliš vysoké na to, aby Evropa mohla konkurovat, přičemž tyto náklady nejsou ovlivněny pouze cenami komodit, ale zejména regulačními poplatky. Potřebujeme skutečnou energetickou strategii EU s konkrétními opatřeními, která umožní přeshraniční sdílení elektrické energie, rozšiřování sítě pro vodík a další obnovitelná a nízkouhlíková paliva a dále partnerství se zeměmi bohatými na zdroje.

Zaměřit se na infrastrukturu, kterou Evropa potřebuje.

Zaměřit se na nástroje obnovy a odolnosti s cílem co nejdříve integrovat a vybudovat prvotřídní energetickou, digitální a recyklační infrastrukturu EU. Z těchto důležitých projek-

tů vytvořit společný evropský zájem. Omezit přeshraniční dopravu mimo EU a naopak rozvíjet transevropské sítě uvnitř EU. Odstranit povolovací překážky pro projekty průmyslového charakteru. Průmysl si vyžádá značný počet kvalifikovaných pracovníků, kterých je v současnosti nedostatek. K rychlému získání takto kvalifikovaných pracovníků budou nutné cílené vzdělávací programy v oblasti technických oborů.

Zvýšit bezpečnost EU v oblasti surovin

Rozšiřování domácí těžby, udržitelné zpracovatelské a recyklační kapacity pro klíčové suroviny v kombinaci s novými globálními partnerstvími. Dohody o volném obchodu nebo jiné typy dohod by měly zajistit životně důležité dodávky pro průmysl, umožnit přístup na nové trhy a zvýšit vývoz. EU by se měla zabývat všemi politickými nástroji proti nekalé hospodářské soutěži, aby zajistila skutečně rovné podmínky pro průmysl EU na domácím i mezinárodním trhu, včetně ochrany proti uhlíkovým emisím.

Pákový efekt, prosazování, oživení a zlepšení jednotného trhu

Pro přechod integrovaných hodnotových řetězců, včetně opatření k řešení zvýšené rozdílnosti způsobené vnitrostátní implementací evropských právních předpisů. Vytvořit jednotný trh pro odpad a recyklované materiály a také skutečný evropský trh s energií. Zlepšit prosazování stávajících opatření zaměřených na dovoz zboží ze zemí mimo EU.

Inteligentnější inovační rámec

Podpora vysoce kvalitní vědy, technologických inovací a politik spolupráce, které upřednostňují otevřenost a pragmatické výsledky a zároveň zahrnují inovativní přístupy. Podporovat digitalizaci jako nezbytný předpoklad pro moderní výzkum a pro zvýšení jeho efektivitu. Chránit práva duševního vlastnictví, abychom Evropě přinesli konkurenční

výhodu. Zaměříme se na přechod od slovních deklarací ke skutečným inovacím, a to především směrem ke komerčně a prakticky využitelným technologiím.

Nový duch tvorby právních předpisů.

Legislativa by měla vytvářet pro podniky pobídky tak, aby investovaly do čistých technologií. Nikoli ovšem tak, aby byly cíle politiky zelené dohody prosazovány pouze normativami a podrobnými prováděcími předpisy a zákazy. Respektujeme skutečnou průmyslovou realitu. Používejme robustní a reálná data a vědecké důkazy pro kvalifikovanou tvorbu nových politik. Posuzujeme komplexní dopad každé nové legislativy kvalifikovanými dopadovými studii.

Zajistit, aby struktura orgánů EU umožňovala dosahovat výsledků.

Musí být jmenován kvalifikovaný první místopředseda Evropské Komise, který bude odpovědný za realizaci této Evropské Průmyslové Dohody. Místopředseda bude dále odpovědný za zajištění hladké integrace příslušné legislativy, za sladění s agendou příští Evropské komise, která bude muset dohlížet na klíčové okruhy Průmyslové Dohody.

Signatáři Antverpské deklarace

K několika desítkám zakládajících signatářů se během necelých dvou měsíců připojilo téměř tisíc společností a asociací převážně z energetického, chemického a ocelářského průmyslu. Nechybí ani podpisy zástupců všech evropských petrolejářů včetně asociace FuelsEurope. Automobilový průmysl zde zastupuje vlivná Asociace evropských výrobců automobilů (ACEA). K datu uzávěrky tohoto článku podpořilo Antverpskou deklaraci 698 firem, 254 asociací a několik desítek významných osobností.

Celý text Deklarace je k dispozici na www.antwerp-declaration.eu/

Kde ovšem vzít tyto astronomické prostředky? Členské státy, stejně jako EU téměř všechno financují na dluh. Kde tedy vzít alespoň část těchto prostředků a omezit tak zadlužování? Částečnou odpovědí je navyšování cen emisních povolenek pro energetiku a průmysl. V blízké době dokonce hrozící emisní povolenky pro zemědělství, dopravu a domácnosti. Takže tenhle ne-

smyslně postavený „boj“ zaplatíme z podstatné části všichni.

To ovšem není pro politiky a úředníky v EU zdaleka dostačující! Už v prvotním dokumentu Green Dealu se hovořilo o „zapojení průmyslu a soukromého kapitálu“ investicemi do zelené transformace. Tak vznikla směrnice ESG, platná pro velké korporace od letošního roku.

Povinné plnění směrnice ESG (tj. Environmental, social and corporate governance) je typickým příkladem plíživého prosazování záměrů EU přímo do fungování soukromých firem a společností. Aktivisté ESG ovšem do směrnice prosadili kromě povinných klimatických opatření i povinnosti k plnění sociálních parametrů jako například, etické zásady nebo rasová a genderová rovnost. ➡

➡ Stylizovali se tak do jakýchsi zprostředkovatelů morálky požadujících celospolečenskou reformu ve jménu vyššího dobra. Každé z výše uvedených slov představuje jeden pilíř ESG politiky. Nebo také jednu složku dat, podle které se posuzuje rizikovost firmy a tato data jsou předmětem povinného ESG reportingu.

ESG tedy v podstatě slouží k posuzování nefinanční výkonnosti firem. Data ESG reportingu jsou kritéria, dle kterých se posuzují společensky a ekologicky odpovědné firmy a investoři. EU tedy přestává prosazovat čistě tržní a ekonomické parametry podnikání, tvorby zisku a odpovědnost správných hospodářů, což jsou všechno tradiční parametry, vedoucí k prosperitě a rozvoji ekonomiky.

Jediný „rozvoj“ zaznamenávají, jako v podobných případech v minulosti, různé konzultační firmy, nabízející metodiku a reporting ESG v očekávání velkého byznysu. Tyto firmy ovšem do ekonomiky a pro celou společnost ve skutečnosti neprodukují nic.

Jak udržet průmysl v Evropě

Hlavním poselstvím deklarace, která je adresována vedení Evropské komise, je orientovat pozornost EU znovu na evropský průmysl. A nejen to, signatáři požadují postavení priorit evropského průmyslu na stejnou úroveň, jakou mají v současnosti klimatické cíle EU.

Zcela jasně je ostatně hlavní cíl deklarace uveden hned v jejím úvodu: „Aby byl do roku 2050 splněn záměr klimatické ne-



utrality, bude se muset evropská výroba elektřiny znásobit a průmyslové investice budou muset být šestkrát vyšší než v předchozím desetiletí. Tento obrovský problém přichází

právě v době, kdy velké společnosti i malé a střední podniky čelí nejvážnější hospodářské recesi za posledních deset let. Poptávka klesá, výrobní náklady se zvyšují a investice se přesouvají do jiných regionů mimo EU. Výrobní kapacity se zavírají, výroba je buď omezena nebo zcela zastavena a lidé propouštěni. Evropa proto naléhavě potřebuje změnu tohoto trendu.

Otevřená strategická autonomie pro konkurenceschopnou a odolnou EU je zásadní pro přežití Evropy ve stále se měnícím geopolitickém prostředí. Toho lze dosáhnout pouze tehdy, když i energeticky náročná průmyslová odvětví zůstanou v Evropě. Bez cílené průmyslové politiky hrozí, že se Evropa stane závislou dokonce i na dovozu základního zboží a chemikálií. Evropa si ovšem tuto situaci nemůže dovolit.“

■ AUTOR: Miroslav Stříbrský
FOTO: archiv

Zdroje: The Antwerp Declaration
for a European Industrial Deal,
Evropská komise, Fuels Europe, ACEA



PŘIJĎTE NÁS NAVŠTÍVIT NA VELETRH UNITI EXPO!



STUTT GART | 14 – 16 května 2024 | hala číslo 5 | stánek 5d20

PETROL
PARTNER



SINCE 1990

PRVNÍ VLAŠTOVKA OD SHELLU

Společnost Shell otevřela první LNG stanici pro nákladní automobily v České republice. Najdete ji na odpočívce Dobšice (Exit 50) u čerpací stanice Shell na dálnici D11. Technologicky je připravena jak na tankování LNG, tak do budoucna i na BioLNG.



Tento krok je součástí závazku společnosti Shell v rámci pokračující dekarbonizace nákladní dopravy, v níž hraje právě zkapalněný zemní plyn a jeho bio varianta důležitou roli. V Česku je tato plnicí stanice první, ale jinak se jedná již o 69. LNG stanici Shell v Evropě.

LNG představuje v současné době základní alternativní energii pro nákladní dopravu v rámci dekarbonizace tohoto oboru v Evropě. Jedná se o čistou, bezbarvou a netoxickou kapalinu, která vzniká ochlazením zemního plynu na -162°C . Její zavedení by mohlo přinést snížení emisí CO_2 z celého životního cyklu o 18 % ve srovnání se vznětovými motory na motorovou naftu D7. BioLNG pak může být okamžitým řešením přechodu na bilančně nulové emise CO_2 díky svým shodným chemickým vlastnostem s LNG, bez nutnosti změny infrastruktury nebo zařízení.

„Česká republika se zavázala zmírnit dopady klimatických změn a přispět k dosažení uhlíkové neutrality v Evropské unii do roku 2050. V tomto směru ministerstvo podporuje vhod-

ný energetický mix v dopravě, včetně LNG, aby čeští dopravci měli možnost podnikat udržitelně a zůstali konkurenceschopní,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka, který novou

LNG stanici slavnostně otevřel spolu s dalšími hosty, mimo jiné Gundenem Yilmanem z centrály Shellu, Vojtěchem Hromířem, generálním tajemníkem Sdružení Česmad Bohemia, Miroslavem Hnátem ze společnosti Iveco CR a předsedou představenstva společnosti Shell CR Danielem Vagaským, který k tomu dodal: „Ambicí společnosti Shell je pomáhat snižovat emise v dopravě. LNG a BioLNG jsou důležitou součástí tohoto cíle.“

Na LNG stanici Shell v Dobšicích jsou k dispozici dva výdejní stojany pro nákladní automobily. Tahač s plnou nádrží má dojezd až 1600 kilometrů. Stanice je samozřejmě vybavena nepřetržitým monitorováním a telemetrií. V Evropě Shell nabízí dopravcům, v jejichž vozovém parku jsou nákladní vozidla na LNG, přístup k vlastním i partnerským LNG stanicím. Neustále se rozšiřující síť Shell LNG Card, která je jednou z největších na světě a zahrnuje již více než 150 míst, včetně 69 LNG stanic provozovaných pod značkou Shell v Evropě. Třicet z nich najdete v Německu a devět v Nizozemsku.

Ještě letos by navíc měla společnost Shell otevřít v Německu jeden z největších evropských závodů na zkapalňování BioLNG s kapacitou až 100 000 tun ročně, který by pomohl výrazně snížit emise CO_2 vyprodukované 4000 až 5000 nákladními automobily.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





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



SUPER BENZIN ADITIV



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

Praktické jednorázové balení

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

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

**letní
zimní
varianta**

SUPER DIESEL ADITIV



- Udržuje čistotu vstřikovacích trysek
- Chrání před korozí
- Zvyšuje mazací schopnost paliva
- Zvyšuje cetanové číslo, čímž zlepšuje spalování, snižuje hlučnost a zvyšuje výkon
- Snižuje opotřebení
- Snižuje spotřebu paliva až o 5 %
- Stabilizuje naftu s biosložkami a prodlužuje její skladovací dobu

- Potlačuje pění paliva
- Kompatibilní s filtry pevných částic i systémy SCR

Dostání v sítích



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

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



Už k tomu není důvod

Dohled měl probíhat podle původních představ vlády jen krátce. Nejprve se mluvilo o jejich skončení už po měsíci, tedy v dubnu 2022, pak padal termín do konce září, do konce roku 2022 a nakonec s nimi ministerstvo v tichosti přestalo až na konci prosince loňského roku. Za celou dobu k žádné sankci ani zastropování pumpařské přírážky, jak resort ještě v roce 2022 vyhrožoval, nedošlo.

Kontroly, které měly ukázat, zda si petrolejáři vyšší marží nepřiměřeně „nemasť kapsy“, vyhodnocovaly denně nákupní a prodejní ceny a prodané množství u skoro 760 provozovatelů (více než 2500 čerpacích stanic). V červnu 2022 bylo šetření marží rozšířeno také na velkoobchodní dodavatele.

V uplynulých měsících loňského roku byly podle Gabriely Krušinové z tiskového oddělení ministerstva financí (MF) ceny i marže na čerpacích stanicích stabilní. V Česku podle zjištění máme v průměru jednu z nejnižších marží v porovnání s našimi sousedy, a to díky velmi konkurenčnímu prostředí a funkčnímu trhu. „Marže se v posledních měsících pohybovaly na úrovních odpovídajících stavu před vypuknutím války na Ukrajině,“ uvedla k výsledkům šetření Krušinová.

Data z cenových šetření nejsou podle Krušinové veřejná a ministerstvo tedy výsledky kontrol z minulého roku tají. V roce 2022, kdy kvůli extrémnímu zdražení ropy a pohonných hmot po vypuknutí války na Ukrajině stát v březnu s kontrolami začal, však o zjištěných maržích ministerstvo opakovaně a podrobně referovalo

Populistické opatření?

Ekonomové ale od počátku upozorňovali, že takovéto kontroly jsou spíš populistické.

STÁT UŽ JE NEHLÍDÁ

Ministerstvo financí dohlíželo až do konce loňska na marže prodejců pohonných hmot. Výsledky kontrol, zahájených před dvěma lety v době extrémního nárůstu cen, už stát loni neprezentoval a zdálo se, že už ani žádné kontroly neprobíhají. Jenže až letos ministerstvo uvedlo, že se mimořádná situace na trhu prodeje pohonných hmot uklidnila a k průběžným kontrolám už není důvod.



KALIBRACE A OVĚŘOVÁNÍ NÁDRŽÍ LASEROVOU METODOU

Autorizované metrologické středisko K107

Houdek spol. s r.o.
Ještědská 103/85, 460 07 Liberec 8
Tel.: +482 771 352, 603 858 724
www.houdeksro.cz



tické opatření, neovlivní to tržní chování prodejců, které by stát stejně mohl jen obtížně regulovat. Neplatí totiž automaticky úměra čím vyšší cena, tím vyšší marže prodejce. Ceny mohou růst i při nízkých maržích (zdrazuje hodně základní surovina) a naopak, marže si prodejci často zvyšují i v případě zlevňování (zboží zlevňuje, ale pomaleji, než prodejci klesá jejich nákupní cena).

Podle údajů MF si v průměru za celý rok 2021 (tedy před vypuknutím války na Ukrajině) připočítávaly pumpy k nákupní ceně litru nafty v průměru 3,4 koruny a u benzínu 2,5 koruny.

Jen jednou resort zveřejnil varovnou zprávu (za červenec 2022), že „ačkoliv prodejní ceny trvale klesají, marže naopak významně stouply“. Resort tehdy vyčíslil nárůst marží v republikovém průměru u benzínu z červnových 2,4 koruny na 5,6 koruny z litru, u nafty meziměsíčně z 2,6 na 5,4 koruny.

„Nyní je ropa i z důvodu globálního ochlazení ekonomiky levnější než na začátku války, ale ceny pohonných hmot na to u nás dostatečně nereagují. Jsou stále

vysoké, a hlavně velcí prodejci zlevňují jen velmi neochotně,“ vyjádřil se na konci léta 2022 ministr financí Zbyněk Stanjura. A také hned pohrozil, že stát z moci úřední zavede strop na výši marže. K takovému, podle ekonomů nesmyslnému, opatření ale nedošlo.

Varování – bacha, jste pod dohledem

Informace, že stát kontroloval marže až do konce loňského roku, byla překvapivá i pro ekonomy a odborníky, kteří se cenami pohonných hmot zabývají. „Netušil jsem to. Ty kontroly ale byly vhodné. Především v roce 2022. Ani ne tak fakticky, ale spíš působily ve smyslu určité výhrůžky, stát zkrátka dal prodejcům na vědomí, bacha, jste pod dohledem,“ reaguje ekonom a portfolio manažer společnosti Amundi Petr Zajíc.

Je také podle něj třeba férově dodat, že marže čerpadlářů byly a stále jsou výrazně nízké v porovnání s některými jinými komoditami. „Optikou toho, co jsme zažili v poslední době u energií, potravin

nebo v restauracích, kde se přitom ani žádné kontroly marží nekonaly, jsou pumpy marginální problém,“ dodal Zajíc.

Podle ekonoma společnosti Finlord Borise Tomčiaka, který se dlouhodobě zabývá cenami komodit v Česku i ve světě, neměly kontroly marží pump žádný faktický význam. „Větší i menší vzestupy a pak naopak poklesy marží se odehrávaly i v minulosti. Myslím, že vyhrcoená cenová situace by se zklidnila i bez kontrol. Především vlivem extrémně silné konkurence, která je na českém trhu počtem pump na kilometry silnic i počtem obyvatel na jednu čerpací stanici větší než jinde v Evropě,“ tvrdí Tomčiak.

■ AUTOR: Miroslav Petr
Autor je redaktorem Lidových Novin
FOTO: archiv

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

PETROL
PARTNER



Máme nový web!
adam-bluesky.cz

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



Eurowag otevřel u Jihlavy v rámci frančizové spolupráce s firmou Nikey novou samoobslužnou čerpací stanicí pro kamiony. Vedle standardní nafty a kapaliny AdBlue zde řidiči kamionů mohou natankovat také HVO100. Tato pohonná hmota pro vznětové motory se vyrábí čistě z obnovitelných zdrojů a může proto snížit emise CO₂ až o 90 %. Bez problémů ji lze natankovat do většiny dieselových vozidel bez jakéhokoli zásahu a neprojeví se to ani na spotřebě.

Personalizované čerpání

Nová čerpací stanice Jihlava Truck Park se nachází kousek od dálnice D1 u sjezdu na Havlíčkův Brod (Exit 112) v katastru obce Červený Kříž. Společnost Nikey aktuálně provozuje řetězec 13 mycích center a 18 čerpacích stanic, které se specializují na nákladní a autobusovou dopravu po celé České republice. Dopravcům nabízí na svých čerpacích stanicích mimo jiné možnost per-

sonalizovaného systému čerpání paliv. Tato služba umožňuje čerpat paliva a doplňkové produkty za konkurence schopných tržních podmínek s použitím elektronického čipu a elektronické zákaznické karty, které jsou jištěny PIN kódem nebo je použita kombinace více způsobů zabezpečení případného možného zneužití nepovoleného tankování.

Platba je prováděna bezhotovostně fakturou vystavenou jednou týdně. Společně

s fakturou zákazník obdrží také přehled tankování pro každé vozidlo s uvedením data, času, místa a množství natankovaného produktu. Smluvní zákazníci mohou v síti čerpacích stanic Nikey tankovat non stop v jakoukoliv dobu a podle odčerpaného množství lze dohodnout i slevu na ceně pohonných hmot.

Poprvé také HVO100

Od svého otevření je čerpací stanice Nikey u Červeného Kříže také součástí akceptační sítě Eurowag, jež v současné době čítá 177 stanic v Evropské unii. U nich můžete také natankovat palivo s názvem HVO100. Jedná se o hydrogenačně upravený rostlinný olej (Hydrotreated vegetable oil) vyrobený hydrokrakováním nebo hydrogenací rostlinného oleje. Hydrokrakování rozkládá velké molekuly na menší pomocí vodíku, zatímco hydrogenace přidává vodík k molekulám. Tyto metody lze použít k vytvoření náhražek benzínu, nafty, propanu, petroleje a dalších chemických surovin.

Výroba HVO100 je samozřejmě dražší než výroba klasické nafty. Legislativa v mnoha evropských zemích i na úrovni EU navíc toto obnovitelné palivo nijak nepodporuje. V Česku i na Slovensku podléhá stejné spotřební dani jako fosilní nafta a podle slov ministra dopravy Martina Kupky se o nějakých daňových úlevách zatím neuvažuje. Litř HVO100 je tak obecně o 15 až 30 % dražší ve srovnání s klasickou naftou.

Proč používat HVO

Tak proč by měli dopravci toto palivo tankovat do svých kamionů a zvyšovat si tak provozní náklady? Protože je ekologičtější. Ve srovnání s klasickou naftou snižuje emise CO₂ až o 90 %, emise pevných částic a uhlovodíků o 30 %, emise oxidu uhelnatého o 24 % a produkuje o 9 % méně oxidů dusíku. Zatímco celková uhlíková náročnost motorové nafty podle hodnotícího kritéria Well-to-Wheels je 92,1 g CO₂/MJ, kapalina HVO dosahuje hodnot pouze 7–11 g CO₂/MJ (podle Eucar a Concacwe). HVO100 tak má potenciál být jednou z nejsnazších cest ke snížení veškerých škodlivých látek vznikajících při spalování v motoru.



Tankovací automat Unicard akceptuje na čerpací stanici Nikey širokou škálu tankovacích karet

Dopravcům to výrazně usnadní snižování emisí a představuje to významnou konkurenční výhodu v oblasti ESG (environmental, social and governance). Stále více společností působících v Evropské unii totiž musí podávat zprávy o nefinančních parametrech, kterými zatěžují životní prostředí. A mezi nimi figuruje také používaný druh dopravy. „Vzhledem

k všeobecnému tlaku na snižování emisí v celém dodavatelském řetězci a rostoucímu důrazu na ESG je pro dopravce zásadní, aby byli schopni splnit požadavky svých zákazníků na lepší udržitelnost a nižší uhlíkovou stopu,” vysvětluje Dávid Halász, vedoucí oddělení alternativních paliv společnosti Eurowag.

Kam to lze natankovat

Většina moderních nákladních vozidel plnících emisní normu Euro 6 může bez problémů tankovat HVO100, což garantují přímo výrobci. Pokud u víčka palivové nádrže najdete nápis XTL, můžete být v klidu, i když se doporučuje ověřit vhodnost užití u lokálního dealera. HVO100 například dovoluje tankovat do svých automobilů se vznětovými motory také koncern Volkswagen.

Obnovitelná nafta neboli HVO je někdy zaměňována s bionaftou neboli FAME (methylester mastných kyselin). Jenže HVO má spíše podobné chemické složení jako fosilní nafta, což umožňuje používat je ve všech vznětových motorech až do 100 % koncentrace nebo ji míchat v libovolném poměru s fosilní naftou. Bionafta má naopak odlišné ➔

EW EUROWAG

SK Aktivní

Využijte služby Evropského elektronického mýta v Slovenské republice s palubní jednotkou EVA.

Jedno zařízení pro platby mýta ve většině Evropy a nově i v Slovenské republice.



Posuňte úroveň svého vozového parku.

Kontaktujte nás online nebo telefonicky a připojte se k členům Eurowag rodiny.

+420 233 555 111

PETROL
PARTNER

Go far.
eurowag.com

➡ složení a nemůže tak fungovat jako náhrada za fosilní naftu. Naopak už podíl FAME vyšším než 7 procent vyžaduje její použití úpravu motoru.

Nejen pro velké dopravce

O tankování HVO100 má zájem například společnost DB Schenker a několik dalších známých společností, které zajišťují logistiku pro významné společnosti. Nejrozšířenější je tento typ biopaliva v zemích Beneluxu a Skandinávie. Do budoucna Eurowag plánuje možnosti tankování HVO100 dále rozšiřovat a nabízet je ve všech svých evropských truck parcích, kterých je nyní okolo třicítiky.

Právě schopnost okamžitě začít snižovat emise – kromě toho, že HVO100 snižuje emise CO₂, má oproti naftě zanedbatelný vliv na emise tuhých znečišťujících látek a oxidů dusíku – je největší výhodou paliva, které Eurowag na své první čerpací stanici v ČR nabízí. HVO100 je palivo, které je pro dopravce mnohem snazší snížit emise. Odpadá tak nákladná investice do nových vozových parků. „Stále více dopravců a jejich zákazníků hledá způsoby, jak snížit emise z komerční silniční dopravy. Naše nově otevřená čerpací stanice pro nákladní vozidla nabízí okamžitě a vysoce efektivní řešení. HVO100 je palivo, které je provozně plně srovnatelné s fosilní naftou, a to díky jedinečnému chemickému procesu, který jej výrazně odlišuje od tradiční bionafty. Věříme, že po překonání počátečních zavádějících stereotypů si rychle najde cestu k dekarbonizaci provozu mnoha dopravních společností,“ myslí si generální ředitel společnosti Eurowag Martin Vohánka.

Není to otázkou jedné technologie

„Každý den je v Evropě registrováno přibližně tisíc nových dieselových nákladních vozidel,



což cestu k dekarbonizaci nijak neusnadňuje. Ale s HVO100 může být i nákladní vozidlo se vznětovým motorem téměř uhlíkově neutrální. Obnovitelná nafta tak umožňuje sektoru komerční silniční dopravy rychle a nákladově efektivně snižovat emise CO₂,“ doplňuje

slova generálního ředitele Eurowag Matthias Maedge, který je ve společnosti viceprezidentem pro dekarbonizaci komerční silniční dopravy.

Eurowag se dlouhodobě zabývá snižováním emisí z komerční silniční dopravy (CRT) a patří mezi lídry v této oblasti v Evropě. V loňském roce společnost otevřela dvě nové LNG stanice v České republice, rozšířila nabídku bioLNG pro zákazníky a nadále se zaměřuje na elektromobilitu. „Naším cílem je nabídnout našim zákazníkům kompletní portfolio služeb v oblasti čisté logistiky. Domníváme se, že dekarbonizace dopravy není otázkou jediné technologie. Cesta k dosažení klimatu vyžaduje různá řešení, od plyných a kapalných biopaliv až po elektrické baterie a vodík, v závislosti na konkrétní situaci a potřebách zákazníků,“ vysvětluje Maedge.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



s.r.o.



BMS 1, spol. s r.o.
Jarní 981/11a
614 00 Brno, ČR
e-mail: info@bms1.cz
tel. +420 545 217 190

Provozovna:
BMS 1, spol. s r.o.
Za Pivovarem 770
537 01 Chrudim, ČR
e-mail: info@bms1.cz
tel. +420 728 051 379

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



Revize, kontroly a ostatní služby pro čerpací stanice PHM a sklady nebezpečných látek



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



Průmyslové čištění, nátěry, stavební a ekologické služby

Z PATNÁCTI NA STO PROCENT

Společnost Čepro od dubna pro své velkoobchodní zákazníky nabízí nové palivo s obchodním označením HVO XTL. Je to produkt se stoprocentním obsahem HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), vyráběný z rostlinných olejů. Palivo je dostupné ve skladu v Třemošné.

Čepro s ohledem na plnění ekologických cílů a v souladu s neustálým úsilím o inovace pokračuje ve strategii rozšiřování udržitelných a nízkoemisních paliv. Premiové palivo HVO XTL, které obsahuje 100 % HVO, přináší úsporu téměř 3 kg CO₂ na každý litr. HVO XTL je kompatibilní s dieslovými motory, které jsou homologovány pro jeho použití – mají u nádrže označení XTL. Na čerpacích stanicích je označen jako "XTL HVO 100" s podkategorii Parafinická motorová nafta dle normy ČSN EN 15940.

„Používání HVO XTL je praktické řešení pro vozové parky a průmyslová zařízení, které umožňuje plynulý přechod na udržitelnější zdroj energie. Rozšiřuje stávající nabídku obdobných produktů v nabídce Čepa, jakou dosud byla motorová nafta s 15 % HVO a nafta se sníženou emisí stopou,“ říká obchodní ředitel Čepa Martin Vojtíšek.

HVO XTL je tzv. obnovitelná motorová nafta vyráběná z rostlinných olejů prostřednictvím hydrogenačního procesu. Tento proces odstraňuje nečistoty a nežádoucí sloučeniny, čímž vzniká vysoce kvalitní syntetický produkt s nízkým obsahem síry. V porovnání s tradiční fosilní motorovou naftou nabízí HVO XTL celou řadu výhod, včetně lepšího cetanového čísla, výrazného snížení emisí skleníkových plynů, lepšího spalování, menší

tvorby úsad a možnosti dlouhodobého skladování. S využitím standardních rafinérských procesů, jako je hydrogenace a izomerizace, HVO XTL poskytuje chemicky čisté parafinické uhlovodíky, což z něj dělá chemicky méně nebezpečnou alternativu k běžné motorové naftě. Kromě toho neobsahuje toxické aromatické ani cyklické uhlovodíky.

■ AUTOR: TZ
FOTO: archiv



792 460 792 WWW.CFFT.CZ 792 460 792

**Čištění a kalibrace nádrží
Výstavba a rekonstrukce
Potrubní systémy
Výdejní stojany
Měření nádrží
Elektrorevize**

CFFT
Care For Fuel Technology



PETROL
PARTNER

Váš dodavatel technologií čerpacích stanic

OPTIMÁLNÍ ŘEŠENÍ NEEXISTUJE



Dlouhé kolony nákladních automobilů prakticky kompletně blokují pravé pruhy evropských rychlostních komunikací. Proč se zboží nepřepravuje raději po železnici? Lze tento stav nějak řešit? A jak moc kamiony přispívají k emisím skleníkových plynů i k celkově se zhoršujícímu životnímu prostředí?

Sklady na kolech

Přestože kamiony ucpávají dálniční síť po celé Evropě, dekarbonizace se jich zatím příliš netýká. Jejich počty by ale mohla snížit uhlíková daň a množství emisí by se dalo řešit trakčním vedením, kdy alespoň na část jízdy po velkých dálnicích se budou kamiony průběžně nabíjet jako trolejbusy.

Podle profesora Jana Macka z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní ČVUT v Praze je tento problém dosti těžko řešitelný, protože před lety si zvykly firmy na tzv. line production, tedy výrobu bez skladových zásob. „Z těch kamionů se staly sklady na kolech,“ říká s tím, že železnice silniční přepravě nejsou schopny konkurovat. „Železnice jsou konzervativní a nejsou

schopny zajišťovat přesné časy dodávky. Navíc jsou poměrně drahé. Železnice se vždycky stavěly na konto příslušné železniční společnosti, kdežto silnice se staví víc na konto daňových poplatníků, což je trochu nespravedlivé. Navíc dráhy musí zajišťovat i to, co jiní nechtějí, zatímco soukromí dopravci mají tendenci vyzobávat jen hrozinky,“ vysvětluje Macek.

EU se podle něj snaží převést část kamionové dopravy na železnici, ale není to tak jednoduché. „Železnice je dnes určitě schopná v malých desítkách procent přepravní výkony navýšit, ale ty celkové přepravní výkony v nákladní dopravě jsou násobně menší než to, co se přepravuje po dálnicích. Podle statistik z roku 2020 se po silnicích přepraví 73 % zboží, po dráze

těch zbývajících 27 %,“ argumentuje Macek s tím, že problém je v tom, že nákladní vlaky jsou poměrně pomalé a blokují koleje hlavně v sousedství městských aglomerací, kde je hustá regionální příměstská doprava. „Propustnost tratí obecně po Evropě, zdaleka nejenom u nás, je omezená a jednoduchý pohled na to, jaké jsou přepravní výkony dneska v kamionové dopravě a na železnici, vede k tomu, že se to prostě převést na železnici nedá,“ shrnuje Macek.

A udává příklad z České republiky: v roce 2020 čeští dopravci měli 30 miliard tunokilometrů. Transit cizími přepravci na našich silnicích byl asi 16 miliard tunokilometrů. Dohromady 46 miliard tunokilometrů. Dráha přepravila necelých 17 miliard

tunokilometrů. Macek připouští, že v EU existují programy jako například „Back to the Rail“, jenže u železnice je možné počítat jen s nějakými menšími desítkami procent navýšení přepravních výkonů. Určitě ne více, protože kapacity železnice jsou naplněné. Takové snahy podle něj existují hlavně v alpských zemích, kde si zimní podmínky a přetíženost silničních tunelů vynucují část přepravy kamionů po železnici, ale u nás ten tlak tak veliký zatím není.

Jak redukovat kamiony

Mackovi však oponuje jeho kolega z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní ČVUT v Praze, profesor Michal Vojtíšek. „My bychom měli kamiony redukovat. Jedním z řešení je na dlouhé vzdálenosti použít pouze přepravu zboží železnicí a kamiony nechat jezdit jen na krátké vzdálenosti od nějakého terminálu. Pak by taková vozidla mohla být akumulátorová. A teď je otázka, kolik máme volné kapacity železnice, případně jestli jsme ochotní budovat další kapacity železnice. Je to jedna z evropských priorit. Nové vysokorychlostní tratě by konkurovaly letecké dopravě a dostavění transevropských železničních koridorů pro nákladní dopravu by pomohlo navýšit kapacitu železniční dopravy. Někdo říká, že to nejde, například Švýcarsko a Rakousko se snaží, aby tranzitní kamionová doprava šla přes jejich zemi po železnici. A to by se mohlo rozšířit na celou Evropu,“ uvádí Vojtíšek. A dodává, že nad problémem kamionové dopravy se lze zamyslet i šířeji: „Měli bychom se spíše

ptát, zda je nutné to vozit z takové dálky? Nelze to vyrobit místně? A pokud odpověď je, že to, co nakupují tisíc kilometrů daleko, mohou také nakoupit dvacet kilometrů daleko, tak najednou se nemusím starat o to, že akumulátorový kamion je drahý, že vodík je drahý, že syntetická paliva jsou drahá, protože takto počet kamionů zredukuje,“ je přesvědčen Vojtíšek.

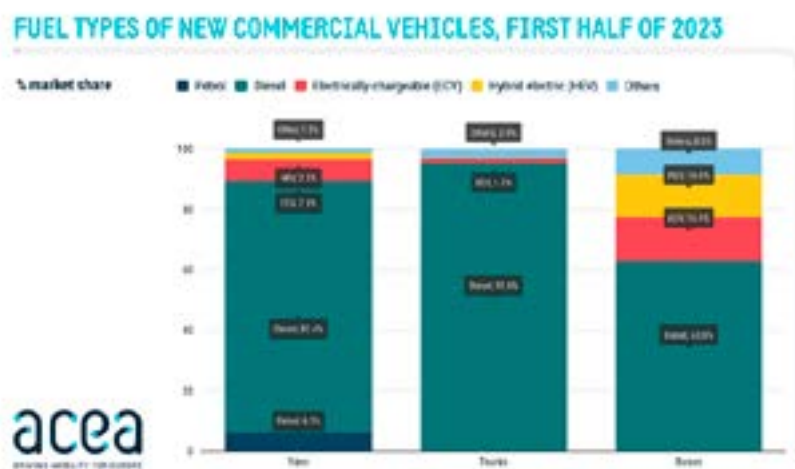
Další možností, jak zredukovat kamiony i jejich emise, je podle něj zavedení uhlíkové daně, která by ale musela být celoevropská, musela by postihnout i dodavatele zboží do Evropy ze zemí mimo EU. Musela by postihnout všechno zboží, které se v EU prodá. To podle Vojtíška bude velice bolet občany, protože zdrazí veškerou dopravu, ale bude to nejspíš nutné, abychom ochránili relativně stabilní klima v Evropě, kterému možná vděčíme za existenci naší civilizace. „Zatím se ale zdanění

nechává na jednotlivých státech,“ dodává Vojtíšek.

Více emisí produkují osobní automobily

Jsou kamiony škodlivé i z hlediska produkce skleníkových plynů? Podle profesora Macka nikoliv. „Kolem čtvrtiny celkových světových emisí skleníkových plynů pochází z dopravy. U osobních automobilů se většinou uvádí zhruba polovina z toho objemu, u nákladní dopravy kolem 5-6 %. Zbytek je letecká a železniční doprava. Více emisí produkuje osobní doprava i proto, že ji tvoří hodně stará auta. A je jich nepoměrně víc než kamionů, které mají dokonalejší motory,“ vysvětluje Macek.

Proč se jsou tedy emise u kamionů o tolik nižší? „Protože je jich daleko méně než osobních vozů. Navíc vznětový motor ➡



➡ v osobním automobilu má dnes spotřebu okolo 200 g paliva na kWh, zatímco u kamionu má 180 nebo 185. Velké motory jsou totiž mnohem účinnější.

Jak dekarbonizovat nákladáky?

Nicméně, i nákladní doprava se má podle plánů dekarbonizovat. Evropská vláda dosáhla dohody, která stanovuje ambiciózní cíle pro snižování emisí CO₂ u nákladních automobilů a autobusů. Dohodnutý harmonogram implementace nutných změn je ale poměrně náročný, a to především z důvodu zatím nedostatečné infrastruktury a dalších klíčových podmínek.

K dosažení stanovených cílů do roku 2030 bude muset být v provozu více než 400 000 vozidel na elektrický a vodíkový pohon a nejméně jedna třetina všech nových registrací musí tvořit modely s nulovými emisemi. Kvůli tomu Evropa potřebuje alespoň 50 000 vhodných nabíječek a alespoň 700 vodíkových čerpacích stanic.

„Infrastruktura elektrického nabíjení a doplňování vodíku, komplexní systémy zpoplatnění uhlíku a smysluplná podpůrná opatření pro rychlé investice dopravců: to jsou vedle vozidel s nulovými emisemi klíčové složky pro rychlou dekarbonizaci odvětví těžké nákladní dopravy,“ uvedla Sigrid de Vries, generální ředitelka Evropské asociace výrobců automobilů (ACEA). Kamióny a autobusy jsou přitom zodpovědné za velkou část uhlíkové stopy pocházející z evropských silnic. „Těžká nákladní vozidla tvoří přibližně 2 % provozu na evropských silnicích a jsou zodpovědná za přibližně 28 % emisí ze silniční dopravy,“ tvrdí server Euractiv.cz.

Elektrifikace stačit nebude

Podle Tomáše Kadeřábka, experta na elektromobilitu ve firmě Arval, lehká užitková vozidla na elektrický pohon zavedlo nebo bude zavádět podle průzkumu 18 % firem. V oblasti nákladních a těžkých vozidel je ovšem situace specifická, nejvíce se téma dotýká logistických firem. Ačkoli silniční přeprava produkuje poměrně velké množství emisí, přechod na elektrifikované flotily zatím není možný. „V příštích třech letech rozhodně plánujeme další rozšiřování vozového parku. Ve hře jsou i elektrifikovaná nákladní vozidla, možnosti jejich využití



jsou ale v logistice v tuto chvíli omezené. Raben v Polsku ve spolupráci se společnostmi Volvo Trucks a Ikea Industry provozuje tři elektrické nákladní vozy, poznatky z jejich provozu pak plánujeme využít při možné elektrifikaci přepravy ve větším měřítku,“ uvedla Jitka Kocálová, marketingová manažerka společnosti Raben.

Elektrifikace kamionů se chystá i v Česku. Jak uvedl ministr dopravy Martin Kupka na odborné konferenci „e-Truck ve flotile českého dopravce“ v Brně, ministerstvo spouští výzvu na budování dobíjecí infrastruktury pro nákladní automobily v hodnotě jedné miliardy korun. „Na hlavních tazích sítě TEN-T tak vzniknou dobíjecí huby

s kapacitou až 3,6 MW. Do roku 2030 chceme mít na území České republiky takové množství těchto hubů, aby na klíčových dopravních tepnách měli dopravci možnost na každých 60 kilometrech dobíjet své kamiony. Připravujeme také podporu, která umožní dopravcům budovat kapacitní dobíječky i v jejich vlastních areálech,“ uvedl ministr Kupka.

V následné diskusi však zaznělo, že velkým problémem v současnosti nabízených e-vozidel kromě známých omezení, jako je malý dojezd, je také jejich malá univerzálnost. „Bohužel zatím neexistuje žádné řešení vhodné pro těžkou dálkovou mezinárodní dopravu. Další nezbytnou podmínkou pro rozvoj nákladní elektromobility je zájem zákazníků a jejich ochota podílet se na vyšších nákladech spojených s elektromobilitou,“ zaznělo na konferenci.

K úspěšnému provozu bateriově poháněných nákladních vozidel je nezbytné i nabíjení s vysokým výkonem. Pro předstihu, aby řidič zvládl plně nabít baterie elektrokamionu s průměrnou kapacitou 400 kWh (maximální kapacita baterie vozidla Volvo FH Electric je dokonce 540 kWh) během pravidelné povinné přestávky 45 minut, musela by mít nabíječka výkon 750 kW nebo vyšší. Pokud je dobíjecí výkon nižší, znamená nabíjení elektrokamionů po cestě citelné zdržení. Podle dat společnosti McKinsey vyjde jedno takové nabíjecí místo na 200 000 až 350 000 eur.

Dálková doprava potřebuje i tahače, které mohou jet až 10 hodin, během kterých urazí kolem 800 km. To by znamenalo baterie s kapacitou kolem 1500 kWh ➡



Staňte se součástí sítě AVIA a využívejte mnoha výhod

PETROL
PARTNER



**Ponechte si nezávislost a autonomii v cenové a obchodní strategii
i v provozování shopu a ostatních služeb.**

NABÍZÍME VÁM

- stát se součástí největšího společenství nezávislých ČS v Evropě (více než 3 300 ČS ve 14 zemích)
- pomoc při modernizaci vaší čerpací stanice (se zpracováním návrhu i samotné realizace) včetně možnosti zajištění jejího financování
- možnost využít koncept VIA CAFÉ za nadstandardně výhodných podmínek
- cenově výhodné dodávky motorových paliv nejvyšší jakosti
- prémiová paliva Diesel QMax a Super 95 QMax a širokou řadu olejů a provozních kapalin značky AVIA za atraktivních cenových podmínek
- karetní systém pro fleetové tankování
- možnost využívat slev a obchodních podmínek pro různé produkty i služby vyjednaných pro členy sdružení AVIA
- služby odborného poradenství v oblasti legislativy provozu čerpacích stanic
- marketingovou podporu

KONTAKTY

AVIA ČESKÁ REPUBLIKA,
spolek obchodníků
minerálními palivy
K Metru 186/4
155 22 Praha 5
www.avia-czech.cz
E-mail: info@avia-czech.cz
Tel: 728 489 295



SPOLEČNĚ JSME SILNĚJŠÍ

➔ a nabíjecí výkon nejméně 1350 kW pro dobíjení mezi dvěma směnami. A to vše si vynásobíme několika stovkami kamionů, zaparkovaných na dálničním odpočívadle. Rychle zjistíme, že by u každého takového odpočívadla musela stát malá elektrárna. Elektromobilita je tedy předurčena k dopravě zboží spíše na kratší vzdálenosti.

Prosadí se vodík?

Dálková kamionová doprava se proto dívá po jiných řešeních než po elektromobilitě – v současné době především po vodíku. Zajímavé je, jak spolu vodíkový a elektrický pohon úzce souvisí. Vodík se totiž v motoru nespáluje, ale v palivovém článku reaguje se vzduchem, přičemž vzniká elektřina (a čistá voda). Pohonnou jednotkou vodíkových vozů je tedy rovněž elektromotor. Ani vozy na vodík se ale neobejdou bez baterie, která v tomto případě slouží jako záloha při vyšším odběru energie, než dokáže palivový článek vyrobit. Ke slovu přijde především při strmém stoupání plně naložených souprav.

Vývojem tahačů na vodík se zabývají všichni velcí výrobci těchto vozidel, protože způsob jejich provozu je prakticky stejný jako u naftových motorů. V závislosti na tlaku vodíku v nádržích lze s kamionem ujet 400 až 800 km a doplnění paliva netrvá déle než natankování nafty. V případě nádrží se zkapalněným vodíkem je teoretický dojezd nákladní soupravy až 1000 km. Hlavní překážkou v rozvoji vodíkových pohonů v nákladní dopravě je chybějící infrastruktura plnicích stanic. Vysoké nároky na manipulaci s vodíkem kladou jednak extrémní tlaky, při kterých je skladován, a pak také jeho chemická struktura.

Mezi dopravci proto panuje přesvědčení, že cíle stanovené Green Dealem k dekarbonizaci silniční nákladní dopravy je nutné zrealizovat a stanovit nové termíny respektující technické možnosti i skutečné dopravní potřeby společnosti. Myslí si to i profesor Macek. U kamionů podle něj zatím neexistuje žádná rozumná náhrada spalovacích motorů. „Uvažuje se o akumulaci energie pro pohon do vodíku, pak je možné použít buď spalovací motor na vodík, na čemž pracují všechny evropské automobilky anebo použít palivový článek. Ten ale vychází pro velké výkony hrozně drahý,“ říká Macek. Podle něj by bylo nejrozumnější zachovat spalovací motory,



kteří pak můžete provozovat na plynná paliva, ať na zemní plyn, nebo na vodík. Zemní plyn by bylo nejlepší podle Macka používat ve stlačeném stavu jako LNG.

Jinak však smýšlí profesor Vojtíšek. „Pokud uhlí a ropu, které jsou nyní v zemi, vytěžíme, spálíme a vypustíme do ovzduší jako CO_2 , budeme na tom stejně, jako když v ovzduší bylo hodně CO_2 . Ale v té době jsme tady nebyli my. A je otázka, jestli se naše civilizace nevyvinula proto, že jsme měli poměrně stabilní klima v posledních deseti tisících letech. O to stabilní klima asi nechceme přijít, protože bychom se s tím těžko vyrovnávali. Proto je třeba hledat nějakou náhradu za fosilní paliva a ropu,“ apeluje Vojtíšek.

Která alternativa je nejperspektivnější?

Technologických možností, kdy budeme vyměňovat kamion kus za kus, je podle profesora Vojtíška celá řada. „Můžeme zavést nějaké trakční vedení, kde alespoň na části jízdy po velkých dálnicích se budou kamiony průběžně nabíjet jako trolejbusy. Nebo budeme jezdit na akumulátory, které se budou o přestávkách dobíjet nebo vyměňovat jako celky. Z elektriny můžeme vyrobit vodík, ten spalovat ve spalovacích motorech anebo použít v palivových článcích k výrobě elektřiny a pak ta elektřina bude pohánět kamion. Anebo můžeme buďto z biomasy, anebo z vodíku vyrobeného elektrolýzou vody vyrobit různá syntetická paliva, která jsou ale zatím dosti drahá,“ vyjmenovává Vojtíšek.

Podle profesora Vojtíška je technologických možností hodně. „Není ale žádná jednoduchá univerzální náhrada. Nejjednodušší náhrada, která funguje tam, kde jiné alternativy nejsou, jsou syntetická kapalná paliva, která lze snadno skladovat a přepravovat. To bude asi nejdražší zdroj energie při přepočtu na kilometr. O něco levnější bude vodík, který je však hodně závislý na infrastruktuře, protože se hůře skladuje. Ve spalovacích motorech se dá spalovat s účinností kolem 40 %. V palivových článcích ta účinnost bude vyšší. Větší výrobci nákladních vozidel uvažují o palivových článcích jako o dočasném řešení. Pokud vodík i syntetická paliva budeme vyrábět z elektrické energie, nejlepší a nejlevnější je využít tu elektřinu přímo.

„Elektrický pohon bude tedy nejlevnější a s tím jsou spojená některá technologická omezení. Buď přítomnost trolejového vedení nebo dojezd na akumulátory a síť stanic, kde mohou být akumulátory dobíjeny nebo vyměňovány,“ popisuje Vojtíšek. Zároveň ale dodává: „Pokud ale uvažujeme v perspektivě více desetiletí, tak jako první budou dekarbonizovány vozové parky, které jezdí na krátké vzdálenosti. To znamená rozvážkové služby nebo lokální přeprava od železniční vlečky nebo přístavu. Vozidla na dlouhé trasy asi zůstanou zatím na ropných palivech. Nejdůležitější je ale objem kamionové dopravy postupně redukovat,“ uzavírá Vojtíšek.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv

CADIS

Portálová mycí linka

The Real Car Wash Company

Christ
WASH SYSTEMS



Odpočívka Střechov, dálnice D1

KAM S NIMI? STÁT SE KONEČNĚ ANGAŽUJE

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) zahájilo v Rozvadově projekt rozšíření této největší české dálniční odpočívky. Dosavadní kapacita 300 parkovacích stání pro kamiony se rozšíří do roku 2026 na 510 plus zhruba 200 pro osobní vozy. Bohužel, to jen zčásti uleví problému s nedostatkem parkovacích míst pro silniční dopravce v Česku.

„Díky poloze odpočívky u hranic bývá její kapacita často zcela vyčerpána, hlavně okolo svátků a před víkendem. Řidiči kamionů jsou schopni stát na pumpách, zákazech zastavení, na sjezdech, nájezdech a křižovatkách, což nemá vůbec nic společného s bezpečným parkováním,“ říká mluvčí ŘSD Jan Rýdl. WC jsou dnes jen na čerpací stanici, chybí místa pro venkovní posezení, nutná je také oprava a rozšíření vozovky.

Pro státní organizaci to není jediný projekt, který má aspoň zčásti ulevit tíži

vému problému s parkováním kamionů. Na tuzemských odpočívkách plánuje ŘSD zprovoznit už letos dvě stě nových míst. Ať už investicí do rozšíření některých ze stávajících odpočívek nebo nově budovaných.

Chybí 1300 míst. Nebo 2000?

Tíživý problém s parkováním kamionů u dálničních sjezdů, v odstavných pruzích, mimo vyznačené plochy, a to i ve městech,

a na řadě dalších nevhodných nebo až rizikových místech se daří řešit jen pomalu. ŘSD vyčísľuje, že na českých silnicích chybí kolem 1300 parkovacích míst a sdružení autodopravců Česmad Bohemia mluví dokonce o dvou tisících.

Stávajících 114 odpočívek poskytuje dohromady 2460 míst pro nákladní vozy. Státní organizace uvádí, že v různých fázích přípravy pro následující roky je dalších 2200 nových míst. Jenže Česko je hodně vytíženou tranzitní zemí a kamionová doprava stále narůstá. Už dnes projede denně Českem na sedmdesát tisíc kamionů.

Rozvadov, kde investice za více než 472 miliony korun (bez DPH) začala demolicí starých budov celníků, má podle Jana Rýdla výhodu v tom, že se jedná o investici do stávajícího objektu, a nikoliv stavbu na zelené louce. Dílo by mělo začít sloužit na vytížené česko-německé hranici ke konci příštího roku, další část v roce 2026. ➡

Život je jízda



TAK ŠŤASTNOU CESTU!
ZŮSTAŇTE V POHYBU
S SHERONEM.

SHERON

PARTNER ŠŤASTNÝCH NÁVRATŮ

Vázne jednání s obcemi

➔ „Hlavní problém, na který při přípravě odpočívek narážíme, je, že ve více než 90 procentech případů se setkáváme se zásadním odporem blízkých obcí, aby odpočívky byly v jejich katastru. Plány staveb nových odpočívek kritizují také někde ekologičtí aktivisté,“ vyjádřil se nedávno Rýdl pro Lidové noviny k důvodům, které prakticky po celém Česku komplikují a zpomalují výstavbu parkovacích ploch.

Problémy vznikají například na hraničních přechodech, třeba na severu Čech v Harrachově nebo v Hrádku nad Nisou, kde odpočívky pro nákladní auta nejsou žádné. Odpočívky pro kamiony akutně chybějí také na Pražském okruhu a v řadě dalších regionů.

„Straší mne zejména zprávy z nových úseků dálnice D35 (Hradec Kr.–Olomouc pozn. red.), kde odpor obcí komplikuje budování nových odpočívek. Na trase, která má být alternativou k přetížené D1, hrozí velké problémy,“ reaguje generální tajemník sdružení Česmad Bohemia Vojtěch Hromíř. Plochy na parkování, které slouží řidičům ke splnění jejich povinných přestávek a odpočinku, včetně různých potřebných služeb, přibývají podle Hromíře pomalu, ale ŘSD prý dělá, co může. „Jsme v situaci, že se staví spíš podle toho, kde je to možné, než kde je to nejvíc třeba,“ komentuje šéf Česmadu aktuální situaci.

Řidiči tak často řeší dilema, kde zaparkovat, respektive, jaký zákon porušit, když se blíží čas jejich povinné přestávky v jízdě. „Pokuty za špatné odstavení vozu, a tedy tvorbu překážky provozu, se od prvního ledna zvýšily. Na místě nyní hrozí pokuta až 3500 korun. Řidiči se však rovněž vystavují riziku postihu, pokud přestávku nedodrží. V takovém případě může pokuta vyrůst až do výše 5000 korun a čtyři body k tomu. Dává tedy smysl, když řidiči raději volí první variantu nevhodného zastavení. V případě kontroly to vyjde levněji, a hlavně bez rizika vybodování,“ popsal nedávno situaci server Auto.cz.

V Česku kamiony zahlcují parkoviště a často úplně zablokují plochy na dálničních pumpách i vlivem zákonem nařízeného zákazu jízdy kamionů v neděli odpoledne a během prázdnin ještě také v pátek odpoledne a v sobotu dopoledne. Některé země EU podobná omezení nemají vůbec, některá ano.



Odpočívka Průhonice na D1

Česko v tom není samo

Česko v problému s nedostatkem parkovacích míst není v Evropě samo. Nedostatek tíží podle zprávy Evropské komise celou Evropu. Komise uvádí, že v EU je k dispozici zhruba 300 tisíc parkovacích míst pro kamiony, ale dalších 100 tisíc jich ještě chybí. Nejhuř na tom jsou především tranzitní země, jako jsou Německo, ale i Česko či Slovensko.

Německo do odpočívek štedře investuje, jak nedávno upozornil web jednoho z největších evropských poskytovatelů platebních a tankovacích služeb pro kamiony české společnosti Eurowag. Spolková vláda mezi lety 2021 a 2025 utratí za další výstavbu parkovacích míst 90 milionů eur, vzniknout by měly čtyři tisíce nových parkovacích míst pro kamiony.



„Jestli nechcete mít nervy s hledáním místa, na hlavních dálničních tazích je třeba zaparkovat nejpozději do pěti hodin,“ cituje web Eurowagu Patrik Střechu, který jako profesionální řidič jezdí přes 20 let a za tu dobu projel prakticky celou Evropu. Zatímco Rakousko má podle něj míst dostatek, v Německu na hlavních tazích, jako jsou dálnice A3 a A6, po páté hodině nezaparkujete. „Když už musím zastavit mimo vyhrazená parkovací místa, volím alespoň výjezd z parkoviště či odpočívadla než sjezd. Postavit soupravu sem je totiž extrémně nebezpečné, protože řidiči z dálnice sjíždějí velmi často hodně rychle. Naopak na výjezdu mají většinou nízkou rychlost,“ radí Patrik Střecha.

Další možností je parkování poblíž logistických center či průmyslových areálů. Jenže v poslední době se jejich provozovatelé či majitelé všemožně snaží parkování kamionů znepříjemnit či dokonce zakázat.

Odborníci i lidé z branže upozorňují, že stres spojený s hledáním parkování zvyšuje tlak na řidiče, a to nepříspěvá k bezpečnosti dopravy. A je tu i vedlejší problém v podobě zvýšených nákladů na dopravu. „Vzhledem k nedostatku parkovacích míst musí řidiči často sjíždět z plánovaných tras, aby našli místo,“ upozornil už před časem Zdeněk Kocián, ředitel dopravy společnosti Šmídl.

■ AUTOR: Miroslav Petr
Autor je redaktorem Lidových novin
FOTO: archiv



IT'S EASY.

NOVÁ LETNÍ KAPALINA DO OSTŘIKOVAČŮ

Díky aktivním látkám zanechává skla vašeho automobilu dokonale čistá beze zbytků zaschlého hmyzu a se svěží ovocnou vůní.

Letní kapalinu nabízíme v těchto baleních:

- praktický kanystr s nálevkou v provedení 5 litrů
- menší kanystr s nálevkou v provedení 3 litry
- ekonomické 5ti litrové PET balení



PETROL
PARTNER





NÁVRAT PO ŠESTI LETECH

Po několikaleté odmlce se na výstaviště v Brně opět vrátil veletrh Techagro a divize společnosti Your System, Octo Technology u toho samozřejmě nemohla chybět.

S mezinárodním přesahem

Mezinárodní veletrh zemědělské techniky Techagro se naposledy konal ještě před koronavirovou pandemií v roce 2018. Letos se zemědělci spojili s výstavami Silva Regina a Biomasa a obsadili dohromady čtyři pavilony brněnského výstaviště. Celkem se představilo 430 vystavovatelů, mezi nimi čtvrtina zahraničních.

Mezinárodní rozměr potvrdily i oficiální účasti Maďarska, Rakouska a Ukrajiny. Za pět dní si veletrhy prohlédlo bezmála 65 tisíc návštěvníků, v neděli hlavně z řad široké veřejnosti, zatímco v pracovní dny převažovali odborníci ze zemědělského a lesnického sektoru.

Tento svátek všech zemědělců a lesníků nabídl tradiční přehlídku nejen zemědělské techniky, ale i novinky z oblasti tzv. chytrého

zemědělství. Návštěvníci tak mohli na výstavě, kromě tradičních strojů, narazit například i na drony nejen pro mapování polností, ale také třeba pro práškování. K vidění byly i robotické dopravníky, automatické zemědělské stroje a další „chytrá technika“.

Technologie pro tankování

Ani zemědělství nezůstává pozadu, co se týká přechodu na bezuhlíkovou ekonomiku, a tak zde byly k vidění i čistě elektrické stroje, a to včetně malotraktorů. Tato cesta však bude ještě dlouhá, a tak se velkému zájmu těšil i stánek Octo Technology prezentující tradiční technologie pro vnitropodnikové čerpací stanice a systémy olejového hospodářství. I tyto technologie se pochopitelně stále modernizují. Novinkou na stánku byl například výdejní stojan Tecalemit HDM 80 Eco s vestavěným

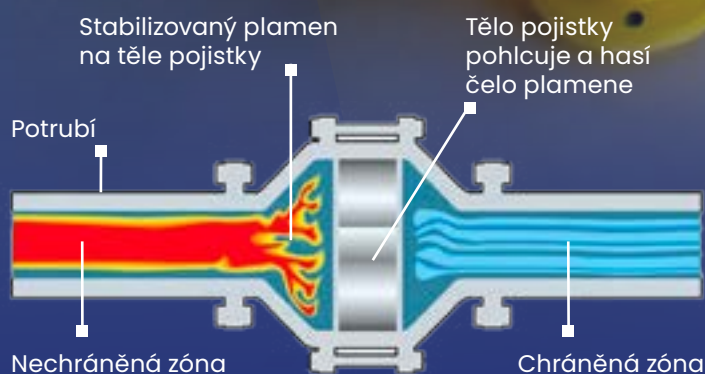
GPRS modulem, který data o tankování přenáší rovnou na cloud.

Data o tankování má tak majitel čerpací stanice ihned k dispozici, online v reálném čase a odkudkoliv na světě. Do jednoho řešení je možné zapojit neomezený počet čerpacích stanic, online spravovat svůj vozový park a kontrolovat fungování firemního palivového hospodářství, ať už jste v kanceláři nebo na dovolené.

Letošní Techagro tak bylo plné novinek a zajímavých technologií, které dozajista stály za shlédnutí. Tomu odpovídala i návštěvnost, která byla letos opravu hojná. Můžeme jen doufat, že další konání této populární výstavy opět nepřeruší další pandemické období a budeme se moci opět za dva roky potkat na dalším ročníku této povedené výstavy.

■ PR Your System
FOTO: Your System

Protiexplozivní pojistky



Sklad v Praze

Zaváděcí ceny

Vyrobeno na Slovensku



**Certifikace a školení
pro servisní organizace zdarma**

Těšíme se na vás, rádi poradíme a vybereme nejvhodnější řešení



+420 277 775 500



info@myocto.cz



Türkova 2319/5b (Prague Gate)
149 00 Praha 4 – Chodov

Metalčik



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



EFEKTIVNÍ ŘEŠENÍ VE JMÉNU UDRŽITELNOSTI

Společnost Kingspan Water&Energy je partnerem mnoha průmyslových odvětví, zemědělství a dopravy již více než 40 let. Poskytuje komplexní řešení pro skladování a výdej kapalných hnojiv, pohonných hmot, AdBlue, vody, odpadních vod a dalších látek. Má mimořádně bohaté zkušenosti s výrobou nádrží formou rotačního tváření a nabízí tak nejdůvěryhodnější a inovativní řešení pro skladování jakýchkoliv kapalin.

Součást nadnárodní skupiny

Společnost Kingspan Water&Energy je součástí mezinárodní skupiny Kingspan Group PLC, která je známa v celém světě stavebního průmyslu svými zkušenostmi, inovacemi a kvalitou. Toto spolu se silným technickým a logistickým zázemím skupiny vede k jejímu výsadnímu postavení na mezinárodním trhu. Kingspan Group PLC disponuje výrobními zařízeními a kanceláři v celé Evropě, na Dálném východě, v Severní Americe i v Austrálii. Společnost Kingspan

Water&Energy se specializuje na výrobu polyethylenových nádob (boxů a kontejnerů), včetně nádrží na naftu, recyklačních kontejnerů a dalších ekologicky šetrných produktů.

Inovativní technologie

Nádrže jsou rotačně formované z jednoho prvku, což eliminuje napětí v nádrži a zaručuje jednotnou hustotu. Tento jedinečný proces zaručuje, že naše nádrže jsou vyrobeny výhradně z tvrdých plastů a vyžadují

minimální údržbu. A jak takový výrobní proces funguje? Rotační formování zahrnuje zahřívání plastů uvnitř uzavřené formy, která se pomalu otáčí podél dvou os. Jak se jednotka otáčí, polymer vyplňuje vnitřek formy bez tlaků a odstředivé síly. Rychlost a trvání rotace je pečlivě nastavena tak, aby byl vytvořen perfektní tvar a stejnoměrná tloušťka stěn.

Nosné prvky výrobního programu

Mezi hlavní produkty patří řada mobilních a stacionárních nádrží na skladování a distribuci motorové nafty, AdBlue, HVO atd. Tyto dvouplášťové nádrže jsou navrženy pro bezpečné skladování a veřejný výdej zmíněných kapalin. Nádrž na AdBlue s názvem BuelMaster je uznávána jako vůdčí výrobek na evropském trhu a je prodáván do více než 16 zemí. Díky dvouplášťové konstrukci a zhotovení z vysoce kvalitního polyethylenu netrpí nádrže BuelMaster extrémními vlivy počasí, jsou odolné vůči

UV záření a nabízí maximální ochranu proti možným únikům paliva, které by mohly způsobit škody na životním prostředí. Jelikož jsou to nádrže nadzemní, jejich výhodou je snadná manipulace a především nízké náklady na pořízení a údržbu. Tepelná izolace a nainstalovaný topný/ventilační systém udržuje kapalinu AdBlue při optimální teplotě.

Déle než 40 let jsou výrobky vyráběny z nejkvalitnějších plastů a jsou k dispozici v mnoha variantách.

Nádrže řady FuelMaster jsou nejprodávanějšími produkty na skladování motorové nafty pro neveřejný výdej. Dalším nosným prvkem výrobního programu firmy jsou unikátní tříplášťové nádrže Slim Line 45000 Edge, určené pro skladování a výdej kapaliny AdBlue, především pro výdej na veřejných čerpacích stanicích.

Mise a vize

Výhody používání produktů firmy Kingspan Water & Energy jsou zřejmé. Jednoduché,



levné, rychlé nicméně kvalitní a osvědčené řešení skladování a výdej motorové nafty, AdBlue a dalších kapalin vhodné pro velké i malé prodejce. Základní „misí“ společnosti Kingspan Water&Energy je nabízet efektivní, pokrokové a vysoce kvalitní environmentální řešení klientům po celé Evropě. A hlavní „vizí“ poskytovat zákazníkům na

všech trzích celý sortiment produktů navržených tak, aby zlepšovaly a chránily životní prostředí.

■ AUTOR: Ing. Jan Bláha, MBA

Autor je obchodním manažerem společnosti Kingspan pro český a slovenský trh

FOTO: archiv

PETROL
PARTNER

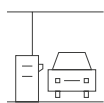
SlimLine Edge

Nádrž a distribuční systém AdBlue®

Výrobek pro čerpací stanice a profesionály



4500
litrů



Připraveno k výdeji
čerpacích stanic



Vlastní značka
a barvy



Šířka
1,2 m



Systém TriComp
– inovativní konstrukce



Jednoduchá
instalace



Špičkové průmyslové
komponenty



Pětiletá
záruka

Pro získání podrobnějších informací nás kontaktujte:

Tel.: +420 725 114 555, Email: jan.blaha@kingspan.com

nebo navštivte naše stránky: www.kingspan.com


Kingspan®

S DŮRAZEM NA KVALITU MYTÍ



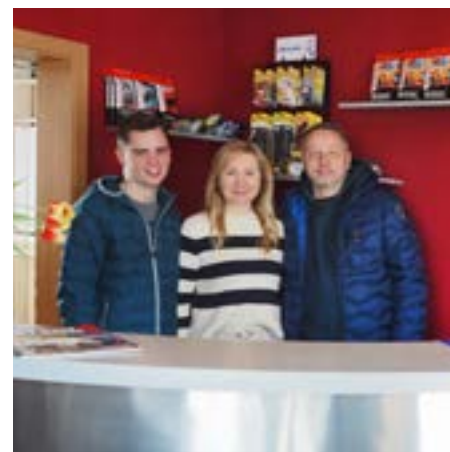
Před deseti lety se byli tehdejší redaktoři Petrolmagazínu podívat v Tachově. Rodinná firma Radka Karafiáta zde tehdy v bývalém areálu pohraniční stráže otevřela mycí centrum s portálovou myčkou Washtec, mycím boxem a garáží pro ruční mytí a specializované čištění interiéru. Po deseti letech jsme se sem vrátili, protože původní portál firmy Washtec dosloužil a musel být nahrazen novým. Zjišťovali jsme, co dalšího se zde za deset let změnilo, jak si majitelé drží vysokou kvalitu služeb i dlouhodobou přízeň zákazníků.

Správný podnikatelský záměr

Když se dnes projedete po Praze, budete si myslet, že Česko je země myček automobilů. Portály, boxy a tunely dnes stojí na každém rohu a u každé pumpy. Fronty už se před nimi většinou netvoří a sám se často divím, jak se mohou uživit tři mycí centra vzdálená od sebe jen pár set metrů. Všude v ČR to ale není stejné. Například západočeské okresní město Tachov má v tomto ohledu i dnes velké rezervy, a tak nápad Radka Karafiáta, který se původně věnoval autodopravě a servisu automobilů, postavit zde mycí centrum, byl svého času velmi re-

alistický a správný. Dalo by se dokonce říci, že zde našel díru na trhu.

Firma i po deseti letech firma prosperuje, mycí centrum inovuje a stále ještě rozšiřuje. Vedle výměny mycího portálu, přibyly o pár desítek metrů dále od hlavního objektu dva nové samoobslužné mycí boxy s technologií od firmy Automax. A konkurence se navíc stále neprobudila. Kromě dvou portálů na čerpacích stanicích Orlen a MOL zde tachovští další možnosti, jak si umýt automobil, nemají. Sice se nepodařilo rozšířit tuto službu i v jiných lokalitách, ale Karafiátovi si s mycím centrem nemusí dělat starost ani do budoucnosti, protože se k ro-



dinnému podnikání připojil i syn Robert, který převzal většinu povinností se správou a údržbou zařízení.

Washtec nahradil Washtec

Najít správnou chvíli pro výměnu mycího portálu není jednoduché. Stávající zařízení Washtec SoftCare Pro Classic prokázalo během svého nasazení německou kvalitu a dlouhou životnost. Během více než desetiletého provozu bylo poruch naprosté minimum a provozní náklady proto nijak zásadně nerostly. Přesto bylo postupem času vidět, že jeho funkčnost se snižuje, což se-

bou přináší postupné opotřebení mechanických částí i zanášení nečistotami a vodním kamenem, kterému se neubráníte, i když se o myčku pečlivě staráte. Když počítadlo ukázalo přes 100 tisíc mycích cyklů, rozhodl se majitel pro pořízení portálu nového. „Měli jsme kus, který moc problémů neměl, ale funkčnost už nebyla taková, jako když to bylo nové. Ve Washtecu nám říkali, že jsme myčku měli vyměnit už dávno, ale nový portál není úplně malá investice,“ vysvětluje Radek Karafiát.

Volba celkem logicky padla opět na Washtec a tentokrát se jednalo o nejvyšší model z nabídky portálových myček této německé firmy SoftCare Pro Classic Race. Tento vychází z řady SoftCare Pro Classic, ale díky sdružení funkcí dosahuje kratších časů mycích programů při zachování stejné kvality mycího procesu. Speciální krátké mycí programy netrvají déle než 3 a půl minuty včetně sušení, což se v sezóně hodí. Radek Karafiát opět zvolil maximální výbavu mycího stroje včetně bezkontaktního vysokotlakého předmytí



s oscilujícími tryskami Power Jet V, spodního mytí podvozku pomocí 40 trysek, mytí kol a aplikace nanovosků, které jsou schopny

dlouhodobě chránit lak karoserie. Pochvalu zasluhuje i volba maximální podjezdové výšky 2,8 m a zvětšené průjezdové šířky na 2,58 m, takže myčku mohou využívat i užitkové automobily do 3,5 tuny se zvýšenou střechou.

I přes kvalitu nového portálu zůstalo v procesu předmytí vozidla obsluhou. Vzhledem k občas značnému zašpinění vozidel je ruční předmytí důležité i proto, aby se prodloužila životnost pěnových kartáčů, které by si s často silnou vrstvou zatvrdlé špíny nebyly schopny poradit a rychleji by se opotřebovaly. Předpokladem maximálně spolehlivého a bezporuchového provozu myčky je pravidelné čištění a preventivní údržba. Jednou za 14 dní proto majitelé důkladně myjí a čistí portál a jednou za měsíc projde důkladnou očištěnou také mycí hala. Ta byla, samozřejmě, v rámci instalace nového portálu rovněž modernizována, když speciální voděodolný nátěr stěn nahradily ještě odolnější dlaždičky. A v neposlední řadě byla nahrazena ➡



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

➔ i čistička odpadních vod. Původní Delta se přesunula k novým mycím boxům, k nové lince pak byla nainstalována čistička Aqua-Pur od firmy Washtec. Jedná se o osvědčený systém založený na metodě mechanické filtrace a použití speciálních křemenných šterků s plně automatickým provozem, který odfiltruje i ty nejmenější částice.

Volba firmy Washtec při rozhodování o novém portálu byla od začátku jasná i proto, že majitelé mycího centra si nemohli vynachválit ani poprodejní služby německé firmy. „Oni mají jednoznačně nejlepší servis. Když se něco rozbije, jsou k dispozici 24 hodin, což je pro nás rozhodující,“ vysvětluje Radek Karafiát.

Služba pro zákazníky

Zákazníci se mytí vůbec nemusí zúčastnit. Stačí přijet automobilem před mycí centrum, předat obsluze klíče a posadit se do příjímací místnosti nebo pod pergolu venku, kde si mohou dát dobrou kávu a připojit se zdarma přes wi-fi a vyřizovat maily nebo jen surfovat po internetu. Nemusí se tak třeba nervovat s tím, aby přesně najeli mezi naváděcí ližiny a zastavili ve správnou chvíli. Provozovatelé myčky se zase nemusí bát, že jim nešikovný majitel vozidla poškodí drahé zařízení mycí linky. Po umytí obsluha dokonale umyté auto přistaví na přilehlé parkoviště a předá klíčky zpět jeho majiteli.

Mycí linka nabízí celkem čtyři programy, původně to bylo pět. Nejdražší program se aktuálně prodává za 279 korun, před deseti lety to bylo o 70 korun méně, základní mytí



s aktivní pěnou, kartáčovým mytím, mytím kol a sušením stojí 179 korun. Většina zákazníků volí nejdražší program s nanovoskem nebo program číslo 3, ve kterém sice chybí chemické předmytí a mytí podvozku a jeho součástí je ruční předmytí vysokotlakou pistolí. „Díky tomu mají zákazníci jistotu, že od nás odjedou

s čistými koly a bez much,“ vysvětluje Robert Karafiát.

Zákazníci, kteří se mylně domnívají, že mytí pěnovými kartáči může poškodit lak jejich automobilu nebo jen chtějí ušetřit nyní mohou využívat hned tři samoobslužné mycí boxy. Ten původní, který je součástí hlavního





objektu, je stále funkční, modernější technologie včetně osmotické vody pro závěrečný oplach pak nabízejí dva nové samoobslužné boxy. Jeden je zastřešený a jeden otevřený pro mytí užitkových a obytných automobilů. Novou službu využívají zejména mladší zákazníci, pro které je to také s ohledem na sazbu 10 korun za minutu výrazně levnější než mytí v portálu.

Důraz na kvalitu mytí se dlouhodobě projevuje na věrné klientele, která se rozšířením služeb o moderní mycí boxy ještě zvětšila. Místní ze širokého okolí se do mycího centra opakovaně vrací a pravidelně sem zajíždějí i německy mluvící zákazníci, kteří jsou na kvalitu služeb zvláště citliví.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor

Mycí systémy WashTec

V čistotě je krása

PETROL
PARTNER



POHONNÁ JEDNOTKA PRODEJŮ

Přemýšleli jste někdy nad tím, co je palivem vašeho úspěchu? V době nekonečného pohybu a náročného tempa života lidé neustále hledají efektivní způsoby, jak získat potřebnou energii. Na čerpacích stanicích v České republice se to projevuje především ve stále rostoucí oblibě energetických nápojů.

Objemy i ceny rostou

Energetické nápoje se staly nedílnou součástí každodenní rutiny pro mnoho lidí, kteří hledají rychlý způsob, jak získat potřebnou energii a vitalitu. I proto prodeje energetických nápojů na čerpacích stanicích neustále rostou a posledních dvanáct měsíců nebylo výjimkou. Podle zjištěných údajů společnosti NIQ dosáhla celková hodnota prodeje energetických drinků na

českých čerpacích stanicích téměř 1,5 miliardy Kč, což představuje oproti předchozímu období významný nárůst o 16,1 %. Na celkové hodnotě prodeje nealkoholických nápojů se energetické drinky podílejí více než jednou třetinou, jak je také patrné z přiloženého grafu.

Analyzujeme-li tyto údaje detailněji, zjistíme, že vyšší prodeje nebyly přímo způsobeny nárůstem cen, které se meziročně zvýšily pouze o 1,6 % (průměrná cena za litr energetické-

ho nápoje dosahovala 104 Kč). Došlo ovšem k nárůstu prodaného množství. V objemových jednotkách tato kategorie zaznamenala nárůst o 14,6 %. Co se týče počtu prodaných kusů, zaznamenali jsme nárůst o 12,2 %.

Řidiči preferují větší balení

Podíváme-li se na preference spotřebitelů v rámci velikostí balení, tak polovinu celkové hodnoty prodeje tvořily balení o velikosti 0,5 litru. Následovaly velikosti do 0,25 litru, které tvořily necelou třetinu tržeb. Z toho je patrné, že řidiči pro své cesty preferují spíše větší velikost balení.

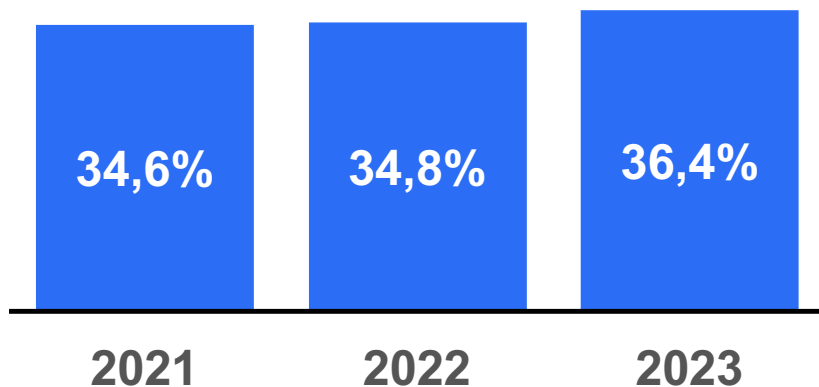
Asi 60 % prodaných energetických nápojů bylo bez příchutě, což ukazuje, že zákazníci preferují klasický chuťový profil. Jednotlivé příchutě, které se vyskytovaly, měly vždy podíl pod 6 %, což naznačuje, že přestože jsou alternativní příchutě k dispozici, jsou méně oblíbené než originální varianta.

Je zřejmé, že trh s energetickými nápoji na čerpacích stanicích zažívá stále významný růst. Zákazníci nejenže si ponechávají svou oblibu pro tento typ nápoje, ale také jsou ochotni platit více za jednotku. Je to výzva pro výrobce, aby nejen udrželi kvalitu svých výrobků, ale také aby reagovali na změnu preferencí zákazníků a nabídli inovativní produkty, které osloví širší spektrum spotřebitelů. S pokračujícím růstem a dynamikou tohoto trhu je důležité sledovat trendy a přizpůsobovat se, aby čerpací stanice nadále zůstávaly konkurenceschopné a atraktivní pro zákazníky.

■ AUTOR: Lukáš Lyčka

Autor je konzultantem ve společnosti NIQ

Podíl energetických drinků na hodnotě prodeje nealkoholických nápojů



Zdroj: NIQ Retail Measurement Services. Uvedená data jsou za celý sledovaný trh čerpacích stanic. Jako nárůst prodeje se rozumí zvýšení jejich hodnoty vyjádřené v peněžních jednotkách.

NIQ

Coming into view

Studie Petrol Shopper Trends

Odhalte klíčové trendy v preferencích spotřebitelů, od výběru paliva až po nákupy v obchodech. Jaké faktory ovlivňují rozhodování zákazníků a jaké nové trendy formují budoucnost trhu s palivy?

TSR report pro čerpací stanice

Report využívá týdenní data pro monitorování celkových prodejů a výkonu klíčových oblastí čerpacích stanic jako jsou káva, gastro, automobilové příslušenství, myčky apod.

ZERO SUGAR 100% MONSTER

NOVINKA



SUGAR 100% MONSTER NOVINKA ZERO SUGAR 100% MONSTER NOVINKA ZERO SUGAR 100% MONSTER NOVINKA ZERO SUGAR

JENOM KÁVA NESTAČÍ...

Energetické drinky jsou po kávě druhou nejprodávanější položkou na čerpacích stanicích. Stejně jako lahodný černý teplý nápoj dokážou potlačit únavu, povzbudit centrální nervovou soustavu, srdeční činnost i další fyziologické pochody v těle.



Základem je kofein

Spotřebitelské testy tvrdí, že základní složky energetických nápojů nejsou příliš rozdílné. Základem povzbuzující složky je zde především kofein. Jeho obsah je všude obdobný a pohybuje se od 60 do 80 miligramů na 250 ml nápoje. Vedle kofeinu je zde ještě cukr nebo jiné sladidlo. Pokud si zákazník koupí plechovku nápoje s označením „light“ nebo „sugar free“, ošidí se o cukernou složku, která spolu s kofeinem pozvedne hladinu krevního cukru a nabudí organismus k vyššímu výkonu. Přitom se uvolní hormon adrenalin, zrychlí se krevní oběh a také se více okyslíčí mozek a svaly. Ale pozor, ve chvíli, kdy kýžený „oživující“ efekt ustane, dostaví se naopak útlum a ospalost.

Podle zdravotníků je přijatelná denní dávka kofeinu okolo 400 mg, což odpovídá asi pěti espressům respektive 2–3 plechovkám energetických nápojů s objemem 250 ml. Pokud jedinec tuto dávku překoná, může to u něj způsobovat podrážděnost,

třes nebo nespavost. Pravidelně vysoké dávky kofeinu však vyvolávají toleranci a návyk. Konzument pak při standardní dávce kofeinu nepocituje odpovídající účinek a potřebuje k povzbuzení dávky dale-



ko vyšší. To samozřejmě organismu nepříspívá.

Guarana a ty další

Složení energetických nápojů je však daleko rozmanitější. Mohou ještě obsahovat taurin, glukuronolakton, guarana, vitaminy skupiny B a hořčík. Guarana rovněž odstraňuje únavu a pocit vyčerpanosti. Ostatně jedná se o další zdroj kofeinu a dalších alkaloidů. Její předností je, že nezatěžuje zažívací trakt jako káva a její povzbuzující účinek je trvalejšího charakteru. Jen tak mimochodem, používá se také jako účinné afrodiziakum. Taurin zase patří mezi aminokyseliny, které si naše tělo dokáže samo vyrobit. V jeho názvu je ukryt býk, neboť jej poprvé izolovali z býčí žluče. Taurin zlepšuje soustředění a má antioxidační účinky. Spolu s glukuronolaktonem působí přímo na mozek a podporuje látkovou přeměnu v těle.

V jednotlivých nápojích umocňují efektivitu energetických drinků i jiné látky, jsou to například inositol, ženšen, karnitin nebo synefrin. Poslední jmenovaná látka z kmeňů alkaloidů má výrazné stimulační účinky podobné efedrinu. Jeho použití však není považováno za doping. Tuto látku obsahuje například Explomax energy drink. Synefrin pomáhá také při odbourávání tuků a podobně působí i aminokyselina karnitin. Inositol je zase rozhodující pro aktivaci energie ve svazech. Další, stále oblíbenější jsou funkční nápoje (např. Alcohol Killer), které rychleji odbourávají alkohol, což potvrdily klinické studie proti placebo měřením z dechu, moči a z krve. Oceňována je vysoká antioxidační aktivita, čímž se chrání játra před působením volných radikálů. V každém energy drinku je zpravidla obsažen oxid uhličitý, kyselina citrónová nebo citráty. Tyto látky působí jako konzervanty a chuťově vyrovnávají vysoký obsah cukru, aby byl nápoj chutnější. Všechny zmíněné

látky dělají jednotlivé drinky výjimečnými a marketingově přitažlivějšími.

Znáte z TV reklamy...

A kdo energetické drinky nejčastěji kupuje? Obsluha čerpacích stanic dobře ví, že jde především o mladé lidi s čerstvým řidičským oprávněním a jejich partnery. Teprve za nimi jsou unavení řidiči na dlouhých trasách nebo další totálně vyčerpaní cestovatelé. Existuje i hodně konzumentů, kteří tím řeší stresovou situaci, když musí jet doslova na doraz. Při rozhodování o nákupu té které značky pak rozhoduje znalost TV reklamy nebo sponzorství sportovců. Ostatně, také provozovatelé pump nacházejí shodu při typování nejprodávanějších a nejoblíbenějších energetických nápojů na čerpacích stanicích a jejich centrály je samy rády používají ve vlastních marketingových akcích. Například energetický nápoj Verva je úspěšným zástupcem privátní značky u Orleanu, to samé platí i pro Shell, který prodává své energetické nápoje pod označením V-Power.

Energetické nápoje „frčí“ i v letošním složitějším roce, kdy se například na tradiční kávu nezdržuje na pumpě tolik lidí, ale rádi si vezmou „plechovku, která jim dává křídla“ do



auta. Úspěšnost e-drinků jen potvrzují údaje společnosti NIQ. Podle jejich výzkumu patří k nejprodávanějším položkám s meziročním růstem téměř patnácti procent jak v objemu, tak v tržbách.

Škála energetických, izotonických, iontových nápojů různých značek a v různých cenových relacích po celém světě je nepřehledná.

široká. Je na každém majiteli a provozovateli čerpací stanice, pro jaké zboží se rozhodne. Dnes není velký prostor pro experimentování, a tak by měl sázet na jistoty, obrátkovost a hlavně požadavky svých zákazníků.

■ AUTOR: -red-
FOTO: archiv

Vy ještě neprodáváte led?

Objednejte si na vaši čerpací stanici mrazák zdarma.



PARTY LED s.r.o.

Pernerova 653/16a, 186 00 Praha 8
Výrobna: Chocerady 238, 257 24
Objednávky: +420 731 111 688
Fax: +420 226 531 578
partyled@partyled.cz, www.partyled.cz





ČTYŘICÍTKOU PO DVOU KOLECH

Miroslav Šedivý, jednatel společnosti Gema, která mimo jiné vyrábí totemy na čerpací stanice, projel se svými přáteli dalekou Patagonií na motorkách. Cílem výletu byla mimo jiné slavná panamerická silnice RN40 neboli Ruta 40. Cestou samozřejmě navštívili i nespočet čerpacích stanic.

Argentinci s oblibou označují nejdelší silnici v zemi jako La Cuarenta (Čtyřicítka). Rozprostírá se od Cabo Vírgenes, nejjižnějšího bodu argentinské pevniny, až po nejsevernější Ciénagu na bolivijské hranici. A je to pro ně víc než jen dálnice. Stejně jako známější Route 66 v USA má i tato silnice svůj vlastní étos – inspirativní písně, knihy a argumenty – a je pro návštěvu Argentiny stejně důležitá jako fotbalový zápas místní ligy nebo hudební žánr milonga. Ale nechme už výlet komentovat Miroslava Šedivého:

„Projeli jsme Patagonii z Chile do Argentiny, zhruba od měst Valdivia až na jih k městu El Calafate. Na první pohled bohatší země je Chile, Argentina působí chudším dojmem. Přejezd mezi těmito státy je samozřejmě poměrně komplikovaný, vždy zde strávíte docela dost času na pasové a celní kontrole

s důkladným prohlížením nejrůznějších dokumentů a absolvováním nestandardních procedur.

Když přijedete na čerpací stanici, neexistuje tady, že byste se obsloužili sami. Vždy vám natankuje obsluha a za pohonné hmoty se platí rovnou u stojanu nebo v kiosku. Je jedno, jestli hotově nebo kartou. V Argentině má největší bankovka hodnotu jednoho eura, takže při platbě hotovostí předáte obsluze vždy docela tučný balíček a jeho počítání pak docela zdržuje.

Nabídka pohonných hmot se odvíjí od amerických zvyklostí. K dispozici je nafta a tři druhy benzínu s oktanovým číslem podle amerických norem. V nabídce čerpacích stanic bývá často také kerosin pro různé použití mimo aut. Určitá pravidla zde na první pohled existují, mají tu hasicí přístroje, nesmí

se při tankování kouřit apod. Ale netuším, jak moc se ta pravidla dodržují a vymáhají.

Čerpací stanice mají v Argentině většinou také obchody. Toaleta bývá pravidlem a je docela čistá a na úrovni. Na sprchu narazíte málokde, což je vlastně podobné jako u nás. Občerstvení většinou zahrnuje několik druhů kávy, pečivo, obložené bagety. Káva je v těchto zemích hodně důležitá a je k dispozici téměř všude. Někde vám také uvaří a shop čerpací stanice tak vlastně slouží jako místní restaurace. Nabídka zboží je ale poměrně chudá, koupíte zde pouze základní potřeby. V shopech je ale často také posezení s možností dobíjení, což se nám hodilo. Najdete zde i základní nabídku autodoplňků, především oleje.

U nás by se jejich čerpací stanice mohly srovnávat jen s těmi na menších místech.

Dálniční pumpy jsou samozřejmě větší, ale v průměru ne tak, jako u nás. Ale v zásadě mezi nimi není až tak významný rozdíl, až na to tankování obsluhou. To je s ohledem na placení u stojanu pomalejší a občas se někde tvoří fronty.

Návody v anglickém jazyce nikde nejsou, ale obsluha základní anglické fráze zná, s komunikací v zásadě problém nebyl. Spíš se zde očekává, že se naučíte alespoň některá španělská slovíčka a základní věty.

Zaujaly nás výdejní stojany polepené nejrůznějšími samolepkami na velmi odlehklých místech panamerické dálnice, v poušti a mimo civilizaci. Nálepky zde lepí různí cestovatelé a dobrodruzi a nejsou samozřejmě jen na stojanech.

Hodně zajímavé je to, že většina čerpacích stanic stojí na zpevněných plochách, ale chybí jim spojovací cesta s přilehlou komunikací. Je tu jen prašná šotolinová cesta dvacet, ale někdy i sto metrů dlouhá, když čerpačka stojí uprostřed pole. Ale asfalt není ani na všech hlavních tazích. Zato jsou zde častá policejní stanoviště a kontroly, vždy u větších městských aglomerací.

Na elektromobilitu si zde ještě moc nehrají, dobíjecí stojan ani elektromobil jsme za celou dobu nepotkali. Nevím, možná jsou nějaké ve velkých městech... To samé zřejmě platí také pro plyn, ať už se jedná o LPG nebo CNG. My jsme tu nic takového neviděli. Jinak se po místních komunikacích pohybují hlavně pick-upy v nejrůznějších provedeních a stáří. Pro místní podmínky je to ideální dopravní prostředek. Mezi nimi pak kralují americké značky RAM a Ford."

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: Miroslav Šedivý



HORKOKREVNÝ ŠPANĚL



Zatímco svět se připravuje na elektrifikaci osobní dopravy, modely se spalovacími motory prožívají svůj vrchol. Příkladem budiž mladá španělská značka Cupra a její sportovní SUV s názvem Formentor, který je pojmenovaný po divokém poloostrově ve východní části Mallorky. I čtyři roky po uvedení na trh patří mezi nejoblíbenější modely. Za volantem výkonné verze VZ jsme pochopili, proč...

Příbuzný Seatu Leon

Základem modelu Formentor je koncernová platforma MQB Evo stejně jako v případě současné generace modelů Seat/Cupra Leon. S ní má Formentor mnoho společného, mimo jiné také rozvor (2680 mm). Na první pohled by se dokonce dalo říci, že je Formentor jen další karosářskou variantou řady Leon, ale nechte se mýlit. Celkovými rozměry se od něj celkem zásadně liší. Je nejen vyšší (1511 mm) ale i širší (1839 mm) a celkovou délkou se nachází někde na půl cesty mezi základním

hatchbackem a kombi (4450 mm). Formentor je navíc vedle Leonu výraznější individualitou, i když používá stejné designérské postupy v podobě tvaru přední masky, LED světlometů, zadních sdružených světel spojených světleným pásem, linie bočních oken nebo některých prolisů na bocích karoserie. Na rozdíl od Leonu má Formentor ve vyšším předním nárazníku kulaté mlhové světlomety. Mohutné podběhy s plastovou ochranou v základu skrývají minimálně 18palcová kola. Modely s označením VZ představují vrchol v nabídce této modelové řady.

Prémiový interiér

Interiér rovněž vychází z Leonu. Designové linky jsou většinou rovné a hrany ostřejší, ale vše je sladěné, plasty jsou měkčené a celkový dojem prémiový. Sedadla s integrovanými opěrkami a ozdobným prošíváním v měděné barvě a imitace karbonu na volantu a některých částech interiéru dokreslují sportovní ráz, který provází všechny modely Cupra. Tvarování předních sedadel navíc umožňuje, aby dokonale obemknuly vaší tělesnou schránku a dokázaly ji podržet i při působení bočních odstředivých sil. Formentor VZ není jen automobil s vysokým výkonem pro náruživé řidiče. Užitek z něho budete mít i jinak. Zavazadlový prostor základní verze s pohonem předních kol nabídne v pětimístném uspořádání 450 litrů, pohon všech kol jich však 30 ubere. Po sklopení druhé řady sedadel se pak prostor pro zavazadla zvětší na 1475 litrů.

Volant s tlustým věncem a optimálním průměrem je obložen nejrůznějšími ovladači. Pozornost řidiče však upoutá dvě výrazná tlačítka. Jedno je startovací a na druhém je mě-

děné logo Cupra. Lze s ním měnit jednotlivé jízdní režimy, aniž by řidič sundal ruce z volantu. Vrcholem je režim Cupra, po jehož zvolení automobil ztuhne, změní zvuk a zrychlí reakce. Na všechno. Když k tomu tlačítkem na středovém tunelu vypnete stabilizační systém, změní se Formentor z klidného rodinného SUV pod rukama zkušeného řidiče na ostrý sportovní hatchback.

Výkonu víc než dost

Formentor je k dispozici v devíti motorizacích včetně dvou plug-in hybridů. Základem nabídky je čtyřválec 1,5 litru o výkonu 110 kW. Testované provedení VZ s benzinovým dvoulitrem o výkonu 228 kW a pohonem všech a sedmišestistupňovou dvouspojkovou převodovkou DSG je těsně pod vrcholem. Na něm trůní varianta VZ5, která má pod kapotou přepínatelný zážehový pětiválec o objemu 2,5 litru o výkonu 287 kW.

Ale náročné zákazníky uspokojí slabší Formentor VZ, který vidíte na obrázcích. Stovku dá tahle cupra za 4,9 s, nejvyšší rychlost je elektronicky omezena na 250 km/h. I s převodovkou DSG budete mít vždy dostatek výkonu okamžitě k dispozici, automobil na jakýkoliv kontakt nohy s plynovým pedálem reaguje okamžitě. Mluví v tomto případě o nejostřejším režimu Cupra. Sportřeba je samozřejmě při využívání režimu Cupra obrovská, pokud však automobil využíváte běžně, v normálním režimu se bez problémů dostanete na 8-9 litrů na 100 km.

Nedostatkem výkonu tenhle crossover netrpí, podstatné ale je, jak funguje podvozek, řízení a brzdy. Formentor má na rozdíl od Leonu širší rozchod kol, který mu dodává přes trochu vyšší těžiště jistotu. Tato verze navíc standardně disponuje adaptivními tlumiči DCC, které dokáží minimalizovat náklon v rychle projížděných zatáčkách a společně s kratšími ocelovými pružinami udržují i odpovídající jízdní komfort. Ani na 19palcových kolech s širokými nízkoprofilovými pneumatikami (245/40 R19) z vás Formentor na českých silnicích nevytřeše duši.

Skvělý podvozek

Vrozenou nedotáčivost téhle čtyřkolky celkem úspěšně eliminuje nastavení systému 4WD s elektronicky řízenými diferenciály a vícelamelovou spojkou systému Haldex, která v případě potřeby posílá točivý moment na zadní kola. Přímé řízení je velmi přesné a příkladně tuhne s narůstající rychlostí. V rychlostech okolo 200 km/h máte stále pocit naprosté jis-



toty, v zatáčkách pak automobil velmi rychle a přesně reaguje na otáčení volantu, což oceníte hlavně při vypnutí stabilizačního systému. Dokonalé představení jízdní dynamiky završí příkladně účinné brzdy, které pro tento model připravili specialisté od firmy Brembo. Vpředu najdete větrané kotouče s průměrem 370 mm, vzadu 310 mm.

Cupra Formentor se povedl. V elegantním módním „obalu“ žádaného SUV se podařilo postavit skvěle fungující automobil, který každému řidiči zvýší hladinu adrenalinu. Zároveň

se nezapomnělo ani na praktické vlastnosti, které z něj dělají rodinného univerzála. Testovaná verze je sice trochu ultimativní jak svými schopnostmi, tak bohužel i pořizovací cenou (v základu přijde na 1 534 900 Kč), ale vrcholný model to musí mít tzv. v popisu práce. 1312 registrací modelu Formentor na českém trhu za loňský rok (podle statistik SDA) svědčí o tom, že zákazníci mají k nové španělské značce důvěru.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

PREFERUJI BENZINKY S TEPLÝM JÍDLEM

Moderátor, zpěvák, komika imitátor Vladimír Hron procestoval téměř celý svět, jezdil v autech různých značek. Také u nás je automobil jeho „druhým domovem“. Sám sebe vozí na vystoupení a najezdí kolem sta tisíc kilometrů ročně.



Jak vzpomínáte na dobu, kdy jste si dělal řidičák?

Autoškola byla docela zábavná. Dělal jsem ji u kamaráda, taky muzikanta, a vlastně jsme jezdili na výlety do Prahy a po okolí, což pro mě, kluka z Mostu bylo v té době docela „žůžo dobrodružstvo“. Testy jsem udělal sice napoprvé a za plný počet bodů, ale jízdy až napotřetí, a to mě docela vyděsilo, protože strach jsem měl jen z testů, na jízdy jsem si věřil.

Řidičák jste měl sotva v kapse a už jste měl karambol. Co se stalo?

Nevím, kolika lidem se tohle povedlo, ale já boursal hned první den, kdy jsem si vyzvedl řidičák. V ten den jsme jeli s maminkou do Prahy na pohřeb strýce Karla. Maminka se ukázala být naprosto příšerným spolujezdcem. Když řekla doprava, samozřejmě myslela doleva, její věta: „Jed, to stihneš“, se ozývala snad ve všech možných situacích. Na železničních pře-

jezdech, nebo když se rozsvítila oranžová na semaforu. Já z toho byl samozřejmě tak vykořeněný, že už jsem ani nevěděl, kdo z nás dvou řídí. Zachránil mne blesk z čistého nebe, na jedné úzké pražské uličce na sídlišti do nás zezadu nabourali policisté, kteří patrně kamsi spěchali. Maminku to tak vyděsilo, že od té doby byla nejlepším spolujezdcem na světě.

No vidíte, a to jste dneska za volantem pracovní denně. Baví vás to za volantem, i když jedete „jen tak“?

Tak nebudu popírat, že mě řízení baví. Jezdíme na výlety neustále a čím dál, tím lépe. Mám projetou Evropu téměř křížem krážem a myslím, že pár desítek tisíc mil jsem najezdil i po americkém kontinentu. Pro mě rozhodně platí, že i cesta může být cíl. Takový letní výlet kabrioletem do Itálie je něco, co by nemělo chybět v portfolio žádného automobilového nadšence. Jedna z mých nejoblíbenějších sil-

nic je pak třeba cesta z Miami na Key West při západu slunce.

Máte svou oblíbenou benzínku, kde tankujete pohonně hmoty?

Benzínky jsou pro cestovatele něco jako oázy pro beduína. Proto se snažím na cestách vybírat ty, které vždy nabízejí něco navíc. Třeba teplé jídlo, dobrou kávu, nebo kvalitní vysokooctanové palivo. Mám už samozřejmě vytypované „své“ čerpací stanice, na kterých stavím pravidelně a jsou to takové příjemné rituály. V zahraničí třeba první cappuccino za Bolzanem na italské straně Alp.

Máte vy osobně vždycky plnou nádrž? Stalo se vám, že jste byl někdy na suchu?

Vzhledem k tomu, že často jezdím do zahraničí, kde nebývá síť čerpacích stanic zdaleka tak hustá jako u nás, jsem celkem obezřetný řidič a naučil jsem i manželku a syna, že nádrž se takzvaně „nevýjíždí“. A to samozřejmě i kvůli kondici pohonného ústrojí, takže ano, čerpám u nás na benzínkách často a rád.

Využíváte nějaké slevové karty? Akce?

Abych řekl pravdu, na tohle jsem docela, jak se to říká... lempl? Je pravdou, že i na jedné čerpací stanici, kam jezdím rád občas opláchnout vůz, se mě vždy obsluha ptá: „A máte už naši aplikaci? Budete to mít levnější.“ A já tak nějak nejsem schopen si ji stáhnout... ale slibuji, že se polepším... jednou... snad...

Využíváte mycí boxy nebo spíš klasickou myčku?

Nejraději nechávám vůz mýt ručně, ale to samozřejmě nejde pořád, takže na cestách auto takzvaně „domývám“ na myčkách. Nejsem vyhraněný, pokud jde o mycí box anebo klasickou myčku, těch ovšem bývá na pumpách zatím více. Pravdou je, že i myčky mám různé po republice vytypované a nejsem-li někde spokojen, hledám jinou alternativu. Za posledních deset let se ovšem kvalita myček u našich čerpacích stanic zlepšila fantasticky.

Když na benzínku dorazíte, je něco, co si tam ještě rád koupíte?

Většinou samozřejmě palivo pro vůz a pro posádku. Já sám si kupuji vodu, pokud dojde

má vlastní a občas nějakou malou mlsku, tedy čokoládu, tatrunku, nebo mou oblíbenou Milu. Málem bych zapomněl také na potravu pro duši, tedy časopisy. Občas na delších výjezdech nakupuji různé motoristické magazíny, ve kterých pak rád hledám nějaké ty novinky třeba v šatně před vystoupením, nebo večer na hotelu.

Dáváte si na benzínce kávu?

Kávu nepiji úplně pravidelně, spíše na italských pumpách, ale když už na to dojde, vyzkouším jí i u nás. Myslím, že i v tomto ohledu došlo za posledních pár let ke zlepšení, ale jak říkám, káva je pro mne především italský rituál.

Zastavíte se někdy i na teplé jídlo?

Chutná vám tam?

Řekl bych, že přímo preferuji benzínky s teplým jídlem. Obzvláště ve dny, kdy máme opravdu na pilno a přejíždíme třeba na dvě či tři vystoupení. To nebývá totiž čas na zastávku v restauraci a takové teplé jídlo se na pumpě vždy hodí. I tady musím pochválit zlepšení, neboť současná nabídka teplých jídel je na některých pumpách nejen pestrá, ale i chutná.

Když jedete s dětmi nebo spíš jste jezdíval, když byly malé, co vždy na benzínce chtěly? Co jste jim kupoval?

Myslím, že takovou velkou klasikou byly profiterole na „pumpě s tygříkem“, jak jí říkaly mé děti, kterým jsem tuhle pochoutku musel vozit z každé své cesty do Prahy. Ony pumpy byly tehdy, tuším, pouze dvě v republice. Synovi jsem jeden čas sbíral modýlky Ferrari a dcerce jsem pochopitelně vozil plyšáky. Jinak děti samozřejmě na výletech milovaly zastávky na pumpách a syn dokonce vyžadoval ježdění „do kartáčů“, tedy na myčku, kde vždy s údivem sledoval mycí proces.

Jste spokojený na benzínkách s dalšími službami jako je sociální zařízení?

Určitě se na většině čerpacích stanic situace ohledně toalet zlepšila. Vše je pochopitelně i o dané situaci. Přijedete-li k benzínce, kde zrovna zastavil autobus plný turistů, nebo patnáct kamionů, asi se sem tam s něčím nevábým na toaletě setkáte, ale jak říkám, většinou se určitě jedná o veliké zlepšení.

Poznávají vás i pracovníci obsluhy? Máte nějakou oblíbenou pumpu, kde vás vždycky rádi vidí?

Samozřejmě se mi občas stane, že i obsluze na čerpačce podepíšu fotografii či památníček,

někdy dojde i na „selfičko“, ale beru to vlastně jako takovou milou daň své profesi. Navíc, dostanu-li na oplátku milý úsměv, mám pocit, jako by mi za to snad i zaplatili...

Už jste na nějaké benzínce zpíval fanouškům?

Na benzínce jsem už zpíval mockrát, dokonce i v Itálii. Italové zpěv milují a je to snad rok, kdy jsme si s jedním čerpadlářem v Itálii stříhli společně „Sarà perché Ti Amo“ a pobavili jsme benzínku tak, že zákazníci i zatleskali. Navíc jsem dostal své Cappuccino „zadara“, takže jsem vlastně zpíval za honorář... Ale jednou se mi stala velmi vtipná věc i u nás, v mémrodném Mostě. Už se chystám jít platit na pokladnu, a v tom si všimnu takové početnější rodinky, jak stojí u stojanu s časopisy, živě gestikulují a ukazují na mě. Najednou se jako jeden muž vydávají kvapem ke mně a já si v duchu říkám „klídek, asi našli nějaký časopis s tvou fotografií a bude podepisovka, nebo foceníčko“. Dá se říct, že mě doslova obklíčili a otec rodiny přede mě předstoupil, zpoza zad vytáhl TV Magazín a pronesl: „Pane Zuna, že se nám podepíšete?“ Já byl v tu chvíli z toho tak vyděšený, že jsem se opravdu podepsal Pavel Zuna a raději jsem rychle nastoupil do auta a odjel. Když jsem to pak Pavlovi vyprávěl na fotbale, smáli jsme se oba jako blázni...

Od volantu si rád na cestách odskočíte i do historických budov. Nedávno běželo na facebooku video, kde ve Florencii zpíváte Nessun Dorma z Turandot a je to zážitek.

To na vás přišlo jen tak?

To bylo v opatství na Santa Maria Novella a já jsem si zkrátka nedokázal pomoci. Vstoupil jsem do kaple se snad nejdokonalejší akustikou a začal prostě zpívat. Je pravda, že když jsem zahlédl dámu z ostrahy, zmenšila se mi dušička a trochu jsem čekal nějaké to pokáráníčko. K mému překvapení se na mne usmála a šeptla „Bravo“.

Čeká vás v létě zase cestování za koncerty?

Po koncertu na počest Nadi Urbánkové v pražské Lucerně mě krom obvyklého křižování se svými recitály napříč republikou i po zahraničí, čeká další nádherný projekt s Plzeňskou filharmonií na počest Karla Zicha. A to jsem ještě ke všemu právě dokončil první píseň ze svého nového autorského alba...

Vy jste známý tím, že jste objel autem skoro celou zeměkouli. Jak byste popsal benzínky, pumpy?

Tak třeba v Itálii, čím více na jih, tím více se

benzínky podobají těm, které už známe jen ze starých filmů. Toalety také bývají zážitek, pokud vůbec jsou, ale vše správi úžasná káva a třeba nějaký ten kousek pečiva s čerstvými rajčátky a mozzarelou. Zajímavé pumpy jsou i na odlehlejších místech v USA, kde si občas říkáte, jestli na vás na pumpě nečeká nějaký sériový vrah. Už se na ty horory nebudu dívat. Ale nakonec narazíte na milou, komunikativní paní, která vám ještě poradí, kde se nejlépe najíte...

A místa, kde mají benzínky vysokou úroveň?

Myslím, že namátkou třeba Švýcarsko, Německo, Rakousko a obecně pumpy u velkých dálničních tahů napříč celou Evropou.

Jsou ty s vysokou úrovní srovnatelné s těmi našimi? Nebo kde je ještě u nás „rezerva“?

Myslím, že se nemáme za co stydět, rezervu vidím snad jen v kvalitě potravin, ale za to nemohou čerpací stanice, ale naše potravinářské normy. Ale jsem optimista a věřím, že i v tomto ohledu brzy ostatní doženeme.

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

Mám pocit, že automobilový průmysl byl dotlačen až na hranici svých možností a ve chvíli, kdy už je schopen produkovat nízkoemisní benzínové, ale i naftové motory, ve chvíli, kdy jsou na dosah syntetická paliva, se mi elektrifikace, zdá být poněkud nešťastným řešením. Myslím, že stejně není technologicky možné elektrifikovat všechnu osobní dopravu a bude se muset hledat kompromisní řešení. Sám jsem byl zprvu nadšený, ale když jsem zkoušel elektrický vůz, dosáhl jsem zhruba šedesáti procent deklarovaného dojezdu, a to je žalostně málo.

Takže po elektroautu netoužíte?

Jak už jsem uvedl, není to zatím řešení pro člověka, který najede i více než tisíc kilometrů denně a všude musí být na čas. Takový elektromobil ještě nikdo nevyrobil a bojím se, že ještě chvíli nevyrobí. Chtěl bych se dožít spíše chvíle, kdy budou plně k dispozici syntetická paliva, vodík, nebo nějaká další alternativa. Nemám pocit, že bychom se současným stavem evropské energetiky byli schopni fungovat jen na elektřinu. Ostatně, čas ukáže, já se zatím držím klasických, i když moderních a nízkoemisních, motorů. Jsem holt asi automobilový dinosaur...

■ AUTOR: Šárka Jansová
FOTO: archiv

Zlatý



Stříbrný

AutoMax



Christ



KODAP
>eurodata

MONTI



SHERON



WashTec Cz

Bronzový



Vydavatel: PETROLmedia, s. r. o. **Redakce:** PETROLmedia, s. r. o., Na Dlouhém Lánu 508/41, 160 00 Praha 6 – Vokovice, IČ: 25586831, www.petrol.cz **Ředitelka společnosti:** Gabriela Platilová (platilova@petrolmedia.cz) **Šéfredaktor:** Jiří Kaloč (kaloc@petrolmedia.cz) **Odborný poradce a editor:** Václav Loula **Redakční tým:** Alena Adámková (adamkova@petrolmedia.cz), Miroslav Petr (petr@petrolmedia.cz), Šárka Janšová **Asistentka redakce:** Veronika Perglová (sekretariat@petrolmedia.cz) **Grafické zpracování:** David Hodyc, HD-Design, www.hd-design.cz **Výroba a produkce:** Printo, spol. s r. o., Generála Sochora 1379, 708 00 Ostrava **Distribuce:** CASUS, direkt mail, a. s., Žilinská 5, 141 00 Praha 4 **Tým odborných poradců redakce:** prof. Ing. Milan Pospíšil, CSc., Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, Ing. Jan Mikulec, CSc., Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Ing. Ivan Indráček, Společenství čerpacích stanic ČR, Boris Tomčíak, Finlord, Ing. Tomáš Novák, Ekobena.

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



RACING **FUEL 102+**

VYZKOUŠEJTE ZÁVODNÍ PALIVO!

Od dubna na vybraných čerpacích stanicích MOL.

| Vyšší oktanové číslo

| Vyšší obsah kyslíku

| Palivo používané
v reálném závodním
prostředí

| Limitovaná letní edice

| Praha 4, Türkova

| Praha 6, Evropská z centra

| Praha 5, Strakonická

| Brno, Bauerova

| Liberec, Doupě

| Olomouc, Holická

| Ostrava, 17. listopadu

| Plzeň, Částecká

| Most, Velebudická

3,5%
O₂ Content

102+
RON

molcesko.cz



DENNĚ ČERSTVÉ SENDVIČE NA CESTÁCH



K dostání na vybraných čerpacích stanicích ORLEN.