

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



letošní léto představuje okurkovou sezónu se vším všudy. Počasí střídá vedra a deštivé dny bez větších extrémů, ceny ropy a následně pohonných hmot klesají a stoupají jen mírně, inflace klesla na očekávaná dvě procenta, a přestože nesmyslná ruská agrese na Ukrajině stále zaměstnává media na plný úvazek, zraky lidí se posledních čtrnáct dní upínaly hlavně k olympiádě v Paříži. Také my jsme hledali nějaká horká témata pro srpnové číslo a tentokrát jsme se museli spokojit s velmi diskutabilními emisními povolenkami na pohonné hmoty. Někteří ekonomové straší, že nám zdraží po roce 2027 benzín a nafta o dvoucifernou částku, rozumnější hlasy z petrolejářského průmyslu však hovoří nejvýše o dvou až třech korunách. Osobně si myslím, že nikdo o tom zatím nic moc neví. Současná debata o tomto tématu vychází ze spekulací, protože realistické podklady zatím nikdo nepředložil a parametry uvažovaných emisních povolenek nikdo nezná. Chápu, že ani ostatní media nemají v létě uchopitelná témata, ale strašení nikdy ničemu neprospělo. Pokud se o tomto tématu chcete dozvědět více, přečtete si článek Miroslava Petra na straně 24. Rád bych vás ještě upozornil na blížící se termín naší tradiční konference Petrol summit, která se opět koná v kongresovém centru hotelu Olympik ve čtvrtek 31. října. Můžete se těšit na atraktivní přednášky od zásadních osobností českého petrolejářského průmyslu i zajímavou diskuzi na téma dekarbonizace dopravy a zbavení se závislosti na ruské ropě. Podrobnější informace naleznete na našich webových stránkách www.petrol.cz.

 ■ 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 4–7

Novým generálním ředitelem Orlen Unipetrol je Mariusz Wnuk
Problémy s dodávkami ruské ropy na Slovensko a Maďarsko
Defibrilátor a reakce obsluhy na „MOLce“ zachránily život
Orlen rozšiřuje síť dobíjecích stojanů pro cyklisty u čerpacích stanic
Shell přerušil stavbu továrny na udržitelná paliva
OMV chce ukončit smlouvu s Gazpromem
ČEZ postavil po Česku téměř 100 nových dobíjecích stanic
ČEZ postaví dobíjecí stanice pro síť KM-Prona
Chevron přestěhoval centrálu a vedení společnosti
Čerpací stanice Gasum ve Finsku přecházejí na bioplyn
HIF Global získala investiční injekci z Japonska
ExxonMobil má za sebou rekordní čtvrtletí
Kvůli poklesu těžby v rámci dohody států OPEC klesl Aramcu také zisk

Svět ropy 8

Problémy Číny tlačí ceny dolů



Interview 10

Štěpán Křeček

Čerpací stanice měsíce 14–20

MOL Veleslavín
Orlen Bystřice u Benešova

Trh, ropa a produkty 24–31

Emisní povolenky pro pohonné hmoty
Výroční zpráva ČAPPO

Rozhovor 36, 46

GEMA - V Unhošti nedělají pouze totémy
Lucie Kaprová - Aby se naši zákazníci cítili dobře...

Reportáž 56

DF Partner Neubuz
LNG terminál Stade u Hamburku

Alternativa 22, 32

Proč vyvíjet syntetická paliva

Technika a provoz 26

Truckpark Modletice



Mytí a servis 42

Gwash Zlín



Shop a gastro 48, 50, 54

Cukrovinky
Zmrzlina a zdravá výživa
Jupík SPARKY: Ideální letní osvěžení pro děti



Téma čísla 56

Cestujeme s dětmi

Právní poradna 58

Jak se výhodně zbavit dluhů

Autosalon 60

Mini John Cooper Works Countryman

Osobnost na čerpacích stanicích 62

Zdeňka Žádníková

PETROL Partner 64



Vemte den
do svých rukou s novou
VIVA Classic Selection



NOVÝM GENERÁLNÍM ŘEDITЕLEM ORLEN UNIPETROL JE MARIUSZ WNUK



Novým předsedou představenstva a generálním ředitelem skupiny Orlen Unipetrol se stal od konce června Mariusz Wnuk. Ke svému zvolení řekl: „Před skupinou Orlen Unipetrol a celým odvětvím stojí velký úkol v podobě transformace směrem k udržitelné budoucnosti a emisní neutralitě. Jde o zásadní výzvu

pro všechny oblasti našeho podnikání ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. V tom krátkodobém je naší aktuální výzvou dokončení procesu přechodu na nové typy ropných směsí v litvínovské rafinérii.“ Mariusz Wnuk je polský manažer se zkušenostmi ve vysokých pozicích v oblasti kapitálového trhu, bankovníctví a leasingu. V letech 2009 až 2024 působil ve společnosti Pocztylion-Arka Powszechnie Towarzystwo Emerytalne jako místopředseda představenstva. Od roku 2005 do roku 2009 byl zástupcem generálního ředitele společnosti Poczta Polska (CFO). Působil také v dozorčí radě společnosti Bank Pocztochy a předsedal dozorčí radě fondu Pocztochy Fundusz Leasingowy. Předtím pracoval pro Banku pro evropskou spolupráci, loděnici v Gdyni a think-tank Gdaňský institut pro tržní ekonomiku. Je absolventem Ekonomické fakulty Univerzity v Gdaňsku. Společně se Mariuszem Wnukem byl zvolen místopředsedou představenstva Zbigniew Pawlucski. Dalšími členy jsou ještě Adam Jarosz a Tomáš Herink.

DEFIBRILÁTOR A REAKCE OBSLUHY NA „MOLCE“ ZACHRÁNILY ŽIVOT

K dramatické události se šťastným koncem došlo 7. července na dálniční čerpací stanici MOL Obořiště. Oživován byl muž, který koloval v příjezdějším autě. Naštěstí se zde ve stejnou dobu nacházela zdravotní sestra se svým přítelem a dalším známým, kteří jsou profesionální hasiči. Ti duchaplně zareagovali a poskytli první pomoc. Muži začali vykonávat nepřímou masáž srdce a kontaktovali záchrannou službu. Do záchrany života se zapojili také zaměstnanci čerpací stanice, kteří kromě jiného poskytli přístroj AED neboli defibrilátor. Muži z něho byly podány tři elektrické výboje. „Samozřejmě bychom si přáli, aby nebylo nutné defibrilátor využít. Ukázalo se ovšem, že jeho přítomnost může pomoci zachránit život. Je však zapotřebí zdůraznit, že hlavní poděkování patří zdravotní sestře a jejímu příteli spolu s jejich kamarádem, kteří pánovi poskytovali první pomoc. Pro nás je jedinou odměnou skutečnost, že pán přežil,”



popsala zážitek vedoucí pumpu Michaela Sehnal Zavadilová. „Přístroje AED jsou k dispozici na 31 servisních stanicích MOL. Obsluha je vyškolená k jejich použití a zároveň jsou vedené v evidenci záchranné služby. Ta tedy může poskytovatele první pomoci navigovat právě k servisní stanici,” vysvětlil Tomáš Trč, tiskový mluvčí společnosti MOL Česká republika.

PROBLÉMY S DODÁVKAMI RUSKÉ ROPY NA SLOVENSKO A MAĎARSKO



Ruská ropa pro Maďarsko a na Slovensko je aktuálně silným politickým tématem. Ukrajina totiž s ohledem na sankce zakázala přepravu ropy ruské společnosti Lukoil. To se nelíbí maďarským ani slovenským politikům a do sporu se zapojila i Evropská komise. Ta navrhla oběma zemím využívání alternativní přepravní trasy přes Chorvatsko. Podle zástupců Maďarska a Slovenska však nejsou alternativy k ruské ropě dostatečné. Chorvatsko prý dostatečně neinvestovalo do posílení infrastruktury a chybí i přepravní kapacitu tamní trasy. Maďarský ministr zahraničních věcí dokonce řekl: „Chorvatsko není spolehlivou zemí pro tranzit,” což pro změnu odmítli chorvatští politici. Maďarsko od Lukoilu každoročně odebírá cca 2 miliony tun, což tvoří třetinu dodávek ropy do země. Ukrajinské sankce proti Lukoilu nabyly účinnosti již v červnu, ani Maďarsko ani Slovensko se o možných problémech s dodávkami nezačaly vyjadřovat do poloviny července. Zdá se tedy, že sankce zatím nemají dopad na přepravované objemy, jelikož obchodníci s ropou nabývají její vlastnictví už na rusko-ukrajinské hranici. „Dostávají stále stejné objemy ropy, jenom se může lišit vlastnická struktura,” říká šéf ukrajinské společnosti Naftogaz Oleksiy Chernyshov.

ORLEN ROZŠÍŘUJE SÍŤ DOBÍJECÍCH STOJANŮ PRO CYKLISTY U ČERPACÍCH STANIC



Síť čerpacích stanic Orlen rozšiřuje počet čerpacích stanic, na kterých lze provést servisní údržbu jízdních kol či dobít elektrokolo. Servisní a dobíjecí cyklostanice jsou nyní k dispozici na třiceti čerpacích stanicích v turisticky atraktivních lokalitách. Během letošního roku bude takto vybaveno dalších jedenáct stanic. „Rostoucí zájem o elektrokola a obecně o cyklistiku nás inspiroval k instalaci dobíjecích a servisních cyklostanic na

vybrané čerpací stanice. Službu nabízíme od loňského léta, a protože je o ní zájem, pokračujeme v jejím rozšiřování,” říká Igor Karliński, ředitel pro shop a gastro síť Orlen. V průběhu léta přibude k třiceti cyklistickým stojanům v charakteristických bílo-červených barvách dalších jedenáct dobíjecích a servisních stojanů v turisticky atraktivních oblastech blízko cyklostezek po celém Česku. Cyklisté je nově naleznou na čerpacích stanicích Orlen v Sušici, Vodňanech, Klatovech, Suchdole nad Lužnicí, Praze - Modřanech, Žatci, Lovosicích, Rynolticích, Chlumci nad Cidlinou, Hodoníně a Mikulově. Cyklistické stojany jsou standardně vybaveny kvalitním nářadím od renomovaných německých a amerických výrobců, s nímž lze realizovat všechny potřebné základní servisní úkony. Pro méně zkušené cyklisty je na stojanu umístěn QR kód, který po naskenování chytrým telefonem zpřístupní přehledný a snadno srozumitelný návod na opravu či seřízení jízdního kola.

SHELL PŘERUŠIL STAVBU TOVÁRNY NA UDRŽITELNÁ PALIVA

Společnost Shell pozastavila výstavbu závodu v nizozemském Rotterdamu. V něm se měl podle původních plánů do konce desetiletí přeměňovat odpad na letecké palivo a bionaftu. Nicméně pozastavení je dočasné a jeho cílem je vyřešení technických potíží. Stavba závodu započala již v roce 2021. Firma původně očekávala, že už letos v dubnu bude spuštěna výroba biopaliv s kapacitou 820 tisíc tun ročně. Následně se termín po-

sunul na příští rok, ale zdá se, že ani to se nepodaří splnit. „Museli jsme přijmout toto těžké rozhodnutí. Jde o dočasné pozastavení výstavby. Tento krok nám dává příležitost optimalizovat pořadí jednotlivých projektů, na nichž pracujeme, a můžeme provést adekvátní inventuru. Je také třeba říci, že nízkouhlíková paliva tvoří i nadále klíčovou součást ambicí společnosti Shell,” uvedla mluvčí společnosti.



OMV CHCE UKONČIT SMLOUVU S GAZPROMEM



Rakousko zřídilo pracovní skupinu, která má prověřit možnosti ukončení dlouhodobé smlouvy o dodávkách plynu mezi OMV a Gazpromem. Cílem je nalézt právní základ pro zrušení této smlouvy a posoudit politický kontext jejího podpisu v roce 2018. Rakousko dováží více než 90 % plynu z Ruska. Kontrakt uzavřený s ruským Gazpromem zavazuje OMV do roku 2040 k odběru 6 miliard m3 ročně, tedy téměř celou rakouskou spotřebu plynu. OMV musí platit Gazpromu bez ohledu na to, jestli plyn odebere, nebo ne. Rakousko proto delší dobu hledá možnosti, jak kontrakt ukončit. V únoru rakouská ministryně energetiky Leonore Gewesslerová pověřila ekonomický think-tank Wifo, aby vypracoval studii o ekonomickém dopadu ukončení smlouvy, a v červenci zahájila činnost komise pro nezávislost na ruském plynu, jejímž cílem je prozkoumat dlouhodobou smlouvu s ruským Gazpromem. Vzhledem k tomu, že rakouská vláda vlastní v OMV pouze menšinový podíl, není zatím jasné, jak by mohlo dojít k ukončení smlouvy. Skupina má také prověřit politické pozadí podpisu smlouvy, který byl v roce 2018 proveden za přítomnosti tehdejšího kancléře Sebastiana Kurze.

ČEZ POSTAVIL PO ČESKU TÉMĚŘ 100 NOVÝCH DOBÍJECÍCH STANIC



ČEZ letos zatím v České republice rozšířil počet veřejných dobíjecích stanic ve své síti z 660 na 754. Cílem společnosti je vyhovět dynamickému rozvoji e-mobility v celé zemi, v jehož rámci bylo během prvních šesti měsíců roku 2024 přidáno více než 5000 elektromobilů (BEV). S tímto nárůstem se počet elektromobilů na českých silnicích již dotýká hranice 30 000. Společnost v současné době nabízí 66 ultrarychlých nabíjecích stanic a do konce roku chce zřídit přes 100 ultrarychlých míst. „Stavíme nové stanice, zvyšujeme kapacitu zlepšujeme navazující služby pro zákazníky. Po loňských rekordních 144 nových stanicích jsme nyní na dobré cestě k tomu, abychom do poloviny roku rekord překonali,“ řekl Pavel Cyrani, místopředseda představenstva ČEZ. Řidiči, kteří dobíjejí na místech ČEZ, odebírají energii v průměru nejrychleji v celé republice, a to díky nejvyššímu výkonu celé sítě. Kombinace velkých hubů a ultrarychlých stanic znamená, že řidiči obvykle nemusí čekat na volnou stanici.

ČERPACÍ STANICE GASUM VE FINSKU PŘECHÁZEJÍ NA BIOPLYN



Od 30. srpna budou čerpací stanice Gasum po celém Finsku nabízet výhradně bioplyn, což znamená konec prodeje zemního plynu v těchto lokalitách. Tato změna odráží širší posun, protože bioplyn se stal pro zákazníky primární volbou paliva, a to především díky jeho konkurenceschopným cenám a dostupnosti. Přechod je součástí strategického cíle společnosti Gasum zvýšit dodávky obnovitelného plynu ve skandinávském regionu a usnadnit možnosti dopravy s nízkými emisemi. Společnost provedla významné investice, aby zajistila stálou dostupnost bioplynu, čímž eliminovala potřebu zemního

plynu jako záložního plynu. V současné době Gasum provozuje ve Finsku 45 čerpacích stanic a letos na podzim by měla být otevřena nová stanice v Raumě. Z toho 17 stanic nabízí zkapalněný plyn, včetně připravované lokality Rauma. Společnost Gasum, největší producent bioplynu ve skandinávských zemích, pokračuje v rozšiřování svých kapacit v oblasti výroby bioplynu a plánuje také zavedení e-metanu, syntetického plynu vyráběného pomocí elektřiny z obnovitelných zdrojů, který je kompatibilní se stávající infrastrukturou pro zemní plyn.

plynu jako záložního plynu. V současné době Gasum provozuje ve Finsku 45 čerpacích stanic a letos na podzim by měla být otevřena nová stanice v Raumě. Z toho 17 stanic nabízí zkapalněný plyn, včetně připravované lokality Rauma. Společnost Gasum, největší producent bioplynu ve skandinávských zemích, pokračuje v rozšiřování svých kapacit v oblasti výroby bioplynu a plánuje také zavedení e-metanu, syntetického plynu vyráběného pomocí elektřiny z obnovitelných zdrojů, který je kompatibilní se stávající infrastrukturou pro zemní plyn.

ČEZ POSTAVÍ DOBÍJECÍ STANICE PRO SÍŤ KM-PRONA



Síť čerpacích stanic KM-Prona spolupracuje se společností ČEZ na vybavení svých prodejen ultrarychlými nabíječkami. Po premiéře ve Velké Úpě v Krkonoších vyrostou další stanice i na dalších místech, kde budou moci řidiči dobít své elektromobily (EV) během několika minut. Tato místa vzniknou na dálnici D10, včetně velkého nabíjecího uzlu s 8 nabíječkami. „V první fázi budeme s ČEZ instalovat stánky ve Velké Úpě, Zásnukách a v okolí dálnice D10 v Hodkovicích nad Mohelkou, Liberci a Mnichově Hradišti. Pokud se stanovy osvědčí v provozu, mohly by se stát součástí služeb pro řidiče i na našich dalších čerpacích stanicích,“ uvedl Vladimír Minařík, jednatel společnosti KM-Prona.

CHEVRON PŘESTĚHOVAL CENTRÁLU A VEDENÍ SPOLEČNOSTI

Společnost Chevron Corporation oznámila přemístění sídla společnosti ze San Ramonu v Kalifornii do Houstonu v Texasu a také změny ve vrcholovém vedení. Předseda představenstva a generální ředitel společnosti Mike Wirth a místopředseda představenstva Mark Nelson se do konce roku 2024 přestěhují do Houstonu a postupně se sem přesune celý management. Chevron má v současné době zhruba 7000 zaměstnanců v oblasti Houstonu a přibližně 2000 v San Ramonu.

HIF GLOBAL ZÍSKALA INVESTIČNÍ INJEKCI Z JAPONSKA



Společnost HIF Global, která stojí za projektem chilské továrny Haru Oni v Magallanes na výrobu e-paliva společně s automobilkou Porsche, oznámila kapitálovou investici ve výši 36 milionů dolarů od Japonské organizace pro energetickou bezpečnost prostřednictvím společnosti Idemitsu Efuels America Corp. Tato dohoda má rozšířit projekty společnosti HIF v oblasti eFuels v USA, Austrálii, Chile a Uruguayi. V kombinaci s těmito investicemi a stávajícími akcionáři se společnosti

podařilo zajistit financování ve výši 200 milionů dolarů na rozvoj nových projektů e-Fuels po celém světě. „Předpokládáme, že se e-metanol vyráběný z levných obnovitelných zdrojů energie v USA, Austrálii, Chile nebo Uruguayi, bude vyvážet do Japonska, kde se bude měnit na e-benzín, e-naftu nebo e-SAF a používat ve stávajících motorech bez nutnosti jakýchkoli změn v naší infrastruktuře,“ řekl generální ředitel společnosti HIF Global Cesar Norton.

EXXONMOBIL MÁ ZA SEBOU REKORDNÍ ČTVRTLETÍ



Ropný gigant ExxonMobil zveřejnil výsledky hospodaření za druhé čtvrtletí po převzetí společnosti Pioneer Natural Resources za 63 mld. dolarů. Čísla jsou rekordní. Produkce ropy byla 4,36 mil. barelů denně, rafinerie vykázaly výkon 3,74 milionů barelů denně a upstream vygeneroval provozní zisk 7,07 miliardy dolarů. Kapitálové výdaje dosáhly 7 mld. dolarů (včetně 0,7 mld. dolarů odpovídající společnosti Pioneer), což reflektuje 12,9 mld. dolarů od začátku roku. Exxon plánuje tento rok navýšit kapitálové výdaje o 12 % meziročně na 28 mld. dolarů, což je dle slov generálního ředitele Exxonu konzistentní s kapitálovými výdaji Pioneeru před akvizicí. Společnost zároveň uvedla, že plánuje realizovat zpětné odkupy akcií v roce 2024 ve výši 19 mld. USD, a že ve třetím čtvrtletí vyplatí dividendu ve výši 0,95 USD.

ces za 63 mld. dolarů. Čísla jsou rekordní. Produkce ropy byla 4,36 mil. barelů denně, rafinerie vykázaly výkon 3,74 milionů barelů denně a upstream vygeneroval provozní zisk 7,07 miliardy dolarů. Kapitálové výdaje dosáhly 7 mld. dolarů (včetně 0,7 mld. dolarů odpovídající společnosti Pioneer), což reflektuje 12,9 mld. dolarů od začátku roku. Exxon plánuje tento rok navýšit kapitálové výdaje o 12 % meziročně na 28 mld. dolarů, což je dle slov generálního ředitele Exxonu konzistentní s kapitálovými výdaji Pioneeru před akvizicí. Společnost zároveň uvedla, že plánuje realizovat zpětné odkupy akcií v roce 2024 ve výši 19 mld. USD, a že ve třetím čtvrtletí vyplatí dividendu ve výši 0,95 USD.

KVŮLI POKLESU TĚŽBY V RÁMCI DOHODY STÁTŮ OPEC KLESL ARAMCU TAKÉ ZISK

Saúdská ropná společnost Aramco oznámila čistý zisk za druhé čtvrtletí ve výši 29,1 miliardy dolarů, což představuje pokles o více než 3 % ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Tento pokles je důsledkem nižších objemů těžby ropy. Za první polovinu finančního roku dosáhla společnost čistého příjmu 56,3 miliardy dolarů, což je pokles z 62 miliard dolarů ve stejném období předchozího roku. Volný peněžní tok za druhé čtvrtletí činil 19 miliard dolarů, což je méně než 23,2 miliardy dolarů v předchozím roce. Aramco potvrdilo základní dividendu za druhé čtvrtletí ve výši 20,3 miliardy dolarů a oznámilo výkonnostně vázanou dividendu ve výši 10,8 miliardy dolarů, která bude vyplacena ve třetím čtvrtletí. Největší ropná společnost na světě očekává, že celkové dividendy za rok 2024 dosáhnou 124,2 miliardy dolarů. V červnu se Saúdská Arábie dohodla s aliancí OPEC+ na prodloužení společných snížení těžby ropy až do roku 2025, aby podpořila ceny ropy při slabém růstu poptávky. Výroba v Saúdské Arábii proto dosáhla ve druhém čtvrtletí 8,99 milionu barelů denně.



PROBLÉMY ČÍNY TLAČÍ CENY DOLŮ



Velkoobchodní marže klesají, na snímku rafinerie OMV v rakouském Schwechatu

V průběhu celého července pokračoval propad cen ropy na světových trzích. Pro motoristy skvělá zpráva, pro producenty této komodity nikoliv. Jedním z důvodů bylo pokračující ekonomické trápení Číny, která je druhým největším spotřebitelem ropy a největším spotřebitelem energetických surovin na světě. Trh s ropou ale podržely Spojené státy, kde spotřeba stoupla na rekordně vysokou úroveň.

Čína jde dolů, USA na rekordu

V červenci dovezla Čína 10 milionů barelů ropy denně, což je o 3,1 % méně oproti minulému roku a nejnižší hodnota od září 2022. Už se objevují prognózy, že i za celý rok 2024 by měla zaznamenat pokles dovozu oproti roku 2023. Čínská ekonomika se stále nemůže vzpamatovat z kolapsu nemovitostního trhu. Průmyslová produkce zde roste meziročně pouze o 5,3 % a maloobchodní tržby stoupají v Číně meziročním tempem 2 %. To jsou na rozvíjející se ekonomiku velmi slabá čísla. Trh věří, že na podzim přijde vláda s dalším ekonomickým stimulem. Nicméně k rekordně vysokému zadlužení země už nemá vláda moc manévrovacího prostoru.

Daleko lepší situaci na trhu s pohonnými hmotami je v USA, které jsou největším spotřebitelem ropy na světě. Poptávka po palivech zde v průběhu léta vyskočila na rekordně vysokou úroveň. Především se zvý-

šila spotřeba benzínu a leteckého benzínu. Americké domácnosti více cestují a obnovila se i korporátní poptávka po létání.

OPEC+: Navyšování produkce

Situace na straně produkce se nemění. OPEC+ pokračuje v limitování těžby. Nadále je v plánu postupné navyšování produkce od října u těch zemí, které dobrovolně produkují méně ropy oproti domluvené kvótě. To jsou zejména Saudská Arábie a Rusko. Nicméně už se začínají objevovat hlasy, že v případě pokračujících nízkých cen se Saudská Arábie rozhodne posunout začátek zvyšování produkce na pozdější termín. Uspěchané navyšování těžby by mohlo srazit cenu ropy pod 70 USD za barel.

Politiku OPEC+ využívají ve svůj prospěch američtí producenti ropy, kteří v červenci těžili rekordně vysoký objem ropy. Produkce postupně roste i v dalších zemích mimo uskupení OPEC+.

Výsledkem je, že na globálním trhu s ropou je aktuálně malý přebytek a zásoby v zemích OECD rostou. Nadále jsou pod dlouhodobým průměrem, ale trend navyšování zásob zřejmý. K tomu je nutné myslet na plánované navýšení produkce OPEC+.

Marže klesají

Velkoobchodní marže v Evropě v uplynulých měsících poklesly, což je další příznivý faktor pro řidiče. Trhem nepohnulo ani zastavení přepravy ropy od společnosti Lukoil přes Ukrajinu. Postižené jsou především rafinerie koncernu MOL, které aktuálně připravují spolupráci s jinými dodavateli, případně import ropy od Lukoilu přes chorvatský ropovod Adria.

■ AUTOR: Boris Tomčíak

Autor je zakladatelem a současně také analytikem investičního portálu Finlord.cz

FOTO: archiv



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



SUPER BENZIN ADITIV



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

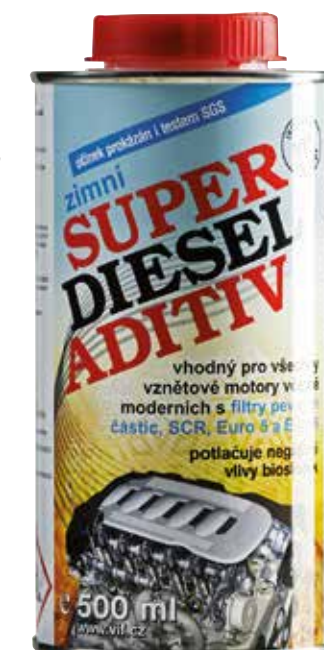
Praktické jednorázové balení

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

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

letní zimní varianta

SUPER DIESEL ADITIV



- Udržuje čistotu vstřikovacích trysek
- Chrání před korozi
- Zvyšuje mazací schopnost paliva
- Zvyšuje cetanové číslo, čímž zlepšuje spalování, snižuje hlučnost a zvyšuje výkon
- Snižuje opotřebení
- Snižuje spotřebu paliva až o 5 %
- 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



EVROPĚ UJEL VLAK V TECHNOLOGICKÉM SEKTORU

Technologický sektor v Evropě prakticky chybí. Myslím si však, že se České republice může dařit lépe než průměru Evropské unie. Musíme se ale snažit o další investice s vysokou přidanou hodnotou. Pomůže nám i snižování úrokových sazeb či růst reálných mezd, je přesvědčen ekonom Štěpán Křeček.

Co je třeba udělat, aby byla evropská ekonomika konkurenceschopná a dohonila USA a Čínu?

Růst dnes probíhá především v technologickém sektoru. Ten nám v Evropě v podstatě chybí. Největší evropskou technologickou společností je ASML, která je následována společností SAP. Jistě to jsou úctyhodné společnosti, ale kam se hrabou na Apple, Microsoft, Alphabet (Google), Amazon, Metu

(Facebook) a další. Čína dokázala vytvořit patřičné odpovědi jako jsou Tencent, Alibaba, Baidu, Huawei, Xiaomi a další. Evropě tyto společnosti chybí, takže se dostatečně nepodílíme na růstu ve zcela klíčovém odvětví. Bohužel v tuto chvíli nevidím realistický způsob, jak tuto naši pozici změnit. Spíše si vše dál zhoršujeme nadměrným množstvím regulací.

Lze zastavit vymísťování energeticky náročných a „nečistých“ výrob z Evropy? Je to vůbec možné? Je možné, aby dekarbonizace nevedla k deindustrializaci?

Obávám se, že se to bude řešit zaváděním cel. To ještě více zdrazí životy lidí. Jde to proti zásadám volného obchodu, na kterém Evropa zbohatla. Cla v konečném důsledku sníží konkurenci, takže se na trhu budou udržovat i neefektivně fungující firmy, což bude zhoršovat náš ekonomický výkon. Jde tedy o špatné řešení. Na druhou stranu však budeme muset reagovat na dění ve světě, kde hrozba obchodních válek narůstá. Ideální by bylo uzavřít dohody o volném obchodu a zrušit zbytečné regulace, ale tímto směrem teď rozhodně nejdem.

Jak ozdravit tuzemskou ekonomiku, aby znovu rostla? Je potřeba zcela změnit její strukturu?

Určitě bychom neměli přidávat žádné vlastní regulace nad rámec toho, co k nám jde z Evropské unie. Musíme pokračovat v investicích (dálnice, vysokorychlostní tratě, jádro, teplárenství, digitalizace). Letos otevřeme nejvíce úseků dálnic v historii naší země. Získali jsme investici Onsemi a musíme se snažit o další investice s vysokou přidanou hodnotou. Pomůže nám i snižování úrokových sazeb či růst reálných mezd. Myslím, že se České republice může dařit lépe než průměru Evropské unie.

Proč se nám nedaří lákat zahraniční investory?

V České republice všechno dlouho trvá. Například vydávání stavebních povolení je tak zdoluhavé, že to investory odrazuje.

Proč je v ČR nejdražší elektřina v Evropě? Může se to v budoucnu změnit? Není na vině i nefunkční regulátor?

Ceny v České republice se pohybují kolem průměru Evropské unie. Statistiky, které ukazovaly něco jiného, měly špatnou metodiku výpočtu. Je to poměrně složitá problematika, které jsem se věnoval před rokem. Problém spočíval v tom, že jsme do Eurostatu odesílali nabídkové ceny, které byly vyšší než ty skutečně účtované. Nyní je již vše opraveno.

Lze dosáhnout konkurenceschopných cen energií?

Obávám se, že Evropa bude mít výrazně vyšší ceny než Amerika i Asie. Zakazujeme si těžbu a máme drahé povolenky. Dokud se to nezmění, tak rozdíly budou přetrvávat.

Jak se budou v budoucnu vyvíjet ceny plynu?

Plynu je na světě velký nadbytek, takže by při jeho optimálním využití měly ceny klesat. Toto základní východisko však může být narušováno geopolitickými faktory a všelijakými regulacemi. Pro nejbližší období bych proto počítal spíše s cenovou stagnací.

Máte představu ideálního energetického mixu?

Jádro doplněné obnovitelnými zdroji a plynem. Jádro by mělo tvořit stabilní základ. Obnovitelné zdroje jsou občasně, takže výpadky v jejich produkci budou muset být kompenzovány zdroji, které lze ➔

Rozšiřte s námi své nabíjecí stanice o platby kartou

**Společně tak přispějeme
k budování „Zelených měst“**



Dlouhodobým plánem EU, je budování ekologičtějších „Zelených měst“, která zahrnují i rozšíření možností pro dobíjení elektromobilů. S tím jsou také spojeny zákonné povinnosti, které provozovatele zavazují k zavedení platby kartou na všech nových DC nabíjecích stanicích. **Integrací našeho platebního terminálu vám pomůžeme tyto zákonné povinnosti splnit!**

Dále získáte:

- / Možnost platby i pro neregistrované zákazníky.
- / Snadná integrace, dostupná všem díky našim moderním technologiím.
- / Možnost obsluhy více stojanů jedním platebním terminálem.
- / Elektronická účtenka na webovém portálu DOKLAD ONLINE.

Váš specialista
na platební technologie

SONET
MEMBER OF **Payten**

integrace@paytenpos.cz / +420 543 423 579

www.paytenpos.cz/nabijeci-stanice

☛ rychle nahodit a zase vypnout. Pro tento účel se zatím jako nejefektivnější jeví plynové elektrárny.

Jakou roli budou hrát obnovitelné zdroje?
Jejich vliv bude narůstat. Musíme proto investovat do přenosových soustav, tak aby dodávky byly bezpečné a stabilní.

A co zemní plyn? Uplatní se i v kamionové dopravě spolu s vodíkem?

Zemní plyn bude významný. V energetice postupně vytlačí uhlí. V budoucnu možná bude nahrazen vodíkem, ale to se zatím ekonomicky nevyplatí. V dopravě bychom měli umožnit vývoj všech technologií a trh rozhodne, co se prosadí.

Je potřeba opravit Green Deal? Jak?

Současná podoba Green Dealu bude zdražovat život Evropanům. Sice se počítá s podporou pro sociálně slabší, nicméně to znamená další přerozdělování a z toho plynoucí neefektivitu. Již nyní máme výrazně dražší energii než lidé a firmy ve Spojených státech. To logicky vede k tomu, že nové investice často směřují mimo Evropskou unii. Tím podkopáváme růst hospodářství. Jako ekonom jsem tedy přesvědčen, že Green Deal se musí zásadně přepracovat. Musí se brát větší ohled na peněženky lidí a konkurenceschopnost naší ekonomiky.

Je Green Deal slučitelný s požadavky na větší obranyschopnost EU, s posilováním zbrojního průmyslu?

Jednoznačně říkám, že bezpečnost musíme mít na prvním místě. Hrozba války je pro naše životy zásadnější než cokoliv jiného. Přijde mi rozumné, aby se alespoň část prostředků vyčleněných na Green Deal přesunula do průmyslu včetně toho zbrojního. Green Deal byl navrhován pro mírové časy, bezpečnostní situace v Evropě se však zásadně změnila.

Jak se díváte na plánovaný zákaz výroby vozů se spalovacím motorem? Je elektromobilita skutečně tak spásitelná, jak se nyní předpokládá?

Zákaz automobilů se spalovacími motory považuji za zcela nesmyslný. Jsem zastáncem technologické konkurence. Zákazníci by měli svou poptávkou rozhodnout, jaká auta se budou vyrábět. Zakázat oblíbenou technologii a nutit lidi k nákupům toho, co nechtějí, se mi příčí. Navíc evropské automobilky mají jedny z nejlepších spalovacích motorů na světě. Nechápu, proč bychom si měli zakazovat technologii, ve které jsme opravdu dobří.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



Ing. Štěpán Křeček, MBA

Po maturitě na gymnáziu vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze. Po dokončení studia začal pracovat jako softwarový inženýr a později se stal manažerem projektů v IT společnostech.

Nyní pracuje na pozici hlavního ekonoma u obchodníka s cennými papíry BH Securities a.s., kde odpovídá za tvorbu makroekonomických analýz a strategických podkladů. Rovněž zastává pozici ekonomického poradce předsedy vlády České republiky a člena dozorčí rady PPF banky. Je autorem podcastu Offline Štěpána Křečka, který si již poslechly téměř dva miliony lidí.



PETROL
PARTNER

DOVER
FUELING SOLUTIONS

Wayne
FUELING SYSTEMS

GiA
TECHNOLOGY



TRADICE • SPOLEHLIVOST • KVALITA



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



NEJEN PRO ZÁVODNÍKY

V pražské ulici Evropská hned naproti železniční stanici a autobusovému nádraží stojí pod paneláky sídliště Červený vrch čerpací stanice MOL. Pampa má za sebou pestrou minulost, zářivě zelený totém ve tvaru plachty však už pár let oznamuje, že aktuálně je součástí druhé největší sítě čerpacích stanic v Česku.

Žlutá pampa zezelenala

Typická městská čerpací stanice stojí na tomto místě již více než 20 let. Původně ji spravovalo Eni respektive Agip, po odchodu Italů z českého trhu v druhé polovině minulého století ji převzal nový vlastník, kterým se stal maďarský koncern MOL prostřednictvím českého zastoupení. V roce 2016 došlo v rámci rebrandingu a modernizace nově budované sítě MOL v ČR k rozsáhlému remodelingu interiéru a k rozšíření plochy občerstvení Fresh Corner. Vloni pak došlo i na tankovací nádvoří, zrevidovány byly nádrže a na refyžích se objevily nové stojany Gilbarco, které nabízejí kompletní sortiment pohonných hmot. Čerpací stanice MOL ve Veslavíně má v nájmu

Vladimír Kunhart, který však byl v době naší návštěvy zdravotně indisponován a tak jej zastupovala zkušená provozní této čerpací stanice paní Ikráthová, která má plnou důvěru nájemce.

První v Česku

Veslavínská „molka“ je jednou z devíti čerpacích stanic v Česku, kde je součástí nabídky také závodní benzín Racing Fuel 102. Toto palivo je výsledkem dlouhodobého vývoje společnosti MOL v oblasti závodních paliv, kde mimo jiné spolupracuje i s předními českými jezdci včetně několikanásobného mistra ČR v rally Jana Kopeckého. Ten na závodech využívá palivo MOL Racing Fuel

Hi5 a data z reálného využití tohoto paliva v rámci závodů pak MOL uplatňuje i při vývoji standardních komerčních produktů včetně paliva Racing Fuel 102. Označení odkazuje na oktanové číslo 102 a více, což přispívá ke kontrolovanému spalování v motoru bez nežádoucích detonací a tím i k vyššímu výkonu. Zároveň přispívá k delší životnosti motoru.

„Byli jsme první čerpací stanicí, která měla tehle benzín k dispozici. Vlastně už ho prodáváme třetím rokem,“ říká paní Ikráthová a dodává, že jim závodní benzín rozhodně zvýšil počet stálých zákazníků a dostal tuto čerpací stanici více do podvědomí. Benzín Racing Fuel 102 se přitom kvůli speciální výrobě i distribuci prodává pouze od června do října navíc v omezeném množství a za



poměrně vysokou cenu 94,90 Kč/l. Nádrž o objemu 6000 litrů je přesto potřeba během těchto měsíců doplňovat někdy i dvakrát do měsíce.

Vedle paliva Racing Fuel je samozřejmě k dispozici také standardní 95oktanový benzín (E10), motorová nafta (B7) a prémiové pohonné hmoty benzín Evo plus 100 (E10) a nafta Evo plus (B7). Celkem stojí na nádvoří čtyři oboustranné výdejní stojany, takže současně zde může tankovat osm zákazníků. Nabídku „energií“ doplňuje nabíjecí stojan s dvěma konektory CCS (60 kW a jedním Type2 (22 kW). S ohledem na městský charakter této čerpací stanice zde logicky u stojanu nekoupíte kapalinu AdBlue (mají pouze balenou), naopak chybí stojany na kapalinu

do oštrikovačů, které se postupně objevují napříč celou sítí MOL v Česku. Jinak zde akceptují vedle hotovosti a běžných platebních karet a karet MOL také palivové karty DKV, UTA a Eurooil.

Pampa i kavárna zároveň

Okolní obyvatelstvo si na přítomnost pumpy v městské zástavbě zvyklo a naučilo se ji využívat. Někteří zákazníci sem dokonce chodí pěšky a zajímá je pouze zboží v shopu. Nabídka vykrystalizovala na základě poptávky. Nenajdete zde hračky, zmenšila se i drogerie. Dobře však funguje prodej alkoholu. Příkladem je třeba pivo v plechovkách, které je oproti supermarketu výrazně dražší,

a přesto se ho denně prodá několik desítek kusů. Plzeňský Prazdroj byl dokonce součástí nabídky impulzního zboží, na které narazí zákazník mířící k pokladnám. Mezi dobře prodávaným sortimentem patří i led, který se doplňuje i třikrát týdně, grilovací potřeby (uhlí, brikety, podpalovače) a některé druhy léků, které se nabízejí prostřednictvím společnosti Medipoint. Mimochodem, i zde má školená obsluha k dispozici defibrilátor pro nenadálý případ.

Povedený interiér čerpací stanice v harmonické kombinaci tmavších hnědých odstínů a světlé vanilky vytváří útulný a zároveň vzdušně působící prostor. Jeho součástí je i posezení, které se zákazníci naučili využívat jako příjemné místo pro neformální ☺

☛ schůzky či jednání. Středobodem interiéru je samoobslužný kávový koutek se dvěma automaty na zrnkovou kávu do kelímku. Kdo nestojí o kávu do kelímku, může si objednat i kávu do porcelánového šálku, kterou mu vyrobí školená obsluha bistra na klasickém pákovém automatu. V pokladní části si pak lze vybrat něco dobrého ke kávě z nabídky sladkého pečiva.

Jen základní občerstvení

Nabídka občerstvení na této stanici vychází z městského konceptu Fresh Corner. Základem je vedle výše zmíněné kávy také hotdog, který si může zákazník sestavit podle své chuti hned z několika druhů párků a omáček. K dispozici jsou navíc i klasický světlý nebo grahamový rohlík. Pokud nechcete párek v rohlíku, můžete si dát sendvič, panini nebo plněný toust, který vám obsluha připraví na kontaktním grilu. Polévky nebo hotová jídla veleslavínská „molka“ nenabízí, protože zde není poptávka. Zkoušeli zde třeba polévky, ale nebyl o ně zájem.

I když po Česku vyrostlo během posledních let neuvěřitelné množství mycích center se samoobslužnými boxy, portálové mycí linky na čerpacích stanicích v městské zástavbě mají stále své opodstatnění a pravidelné zákazníky. Platí to i pro „molku“ na Veleslavíně, kde v sezóně před portálem někdy stojí i fronty. Kromě myčky zde mají zákazníci k dispozici i vysavač a kompresor.

Protože je otevřeno nonstop, tvoří pracovní kolektiv čerpačky ve Veleslavíně osm zaměstnanců, kteří se střídají na 12hodinových směnách. Většinu tvoří ženy, o výdejní plochu a mycí linku se tak musí starat občas i nájemce. Ženy mají naopak v popisu práce starost o bistro a sociální zařízení. K dispozici jsou zde oddělené toalety pro pány, dámy i invalidy. Mimochodem, sociální zařízení bylo v době naší návštěvy čisté a voňavé.

Závěr

Čerpací stanice MOL na rušné Evropské ulici představuje typickou městskou čerpací stanici. Můžete si zde samozřejmě doplnit palivo nebo nabít elektromobil, ale je to zároveň také kavárna a mycí centrum. Všechny tyto služby nabízí příjemná obsluha na úrovni, a tak není divu, že se sem zákazníci rádi vrací.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



ZIMA SE BLÍŽÍ



IT'S EASY.

COYOTE nabízí kompletní zimní sortiment od rozmrazovačů až po širokou škálu škrabek na led.





STÁLE NA TAHU

Provoz na silnici první třídy číslo 3 z Mirošovic až k nájezdu na dálnici D3 za Miličínem už dávno překročil únosnou kapacitu, auta zde často stojí v dlouhých kolonách a náprava je v nedohlednu. Dálnice D3 se za Miličínem zastavila a kdy respektive jestli vůbec se začne stavět úsek na Prahu je zatím ve hvězdách. Radost z toho mohou mít jen místní provozovatelé restaurací, občerstvení a samozřejmě také čerpacích stanic. Dobrým příkladem je čerpačka Orlen u odbočky na Bystřici u Benešova.

Od Parama k Orlence

Čerpací stanice u Bystřice zde stojí už bezmála 30 let. V roce 1996 ji postavila společnost Paramo, která se ale v roce 2000 stala součástí skupiny Orlen Unipetrol. Její síť čerpacích stanic částečně převzal Papoil, bystřická pumpa se však stala součástí sítě Benzina. V roce 2008 došlo k první rekonstrukci, kdy se z Benziny stala Benzina Plus s gastrokoutkem. Současná podoba čerpací stanice pochází z roku 2020, kdy byl během tří měsíců kompletně zrekonstruován celý interiér. Vlo-ni ještě došlo ke změně názvu, když se z Benziny stal Orlen a v současné době už na rekonstrukci čekají pouze výdejní technologie včetně stojanů Gilbarco.

Nájemcem čerpací stanice je Kamila Bělohradová, která zde působí od roku 2006. Původně měla v nájmu ještě další dvě benzinky v pražské Kolbenově ulici a v Dobřichovicích, po roce 2020 ji však zůstala pouze bystřická pumpa. Přesto si na nedostatek práce nemůže stěžovat. „Vést čerpací stanici je rok od roku náročnější, úkolů přibývá a zvládnout vše včetně rodinného života není vůbec jednoduché,” říká.

Standardní nabídka

Čerpací stanice stojí na křižovatce, a proto se k ní bez problémů dostanete jak ze směru od Tábora, tak od Benešova. Pod zastřešením tankovacího nádvoří napojeným na

shop se skrývá trojice výdejních stojanů, která umožňuje současné tankování pěti motoristům. Čtyři místa s kompletním sortimentem pohonných hmot sítě Orlen (aditivovaná paliva Efecta 95 a Efecta Diesel a prémiová paliva Verva 100 a Verva Diesel) jsou určeny pro osobní automobily, jedno s rychlovýdejem motorové nafty využívají nákladní automobily a kamiony. Zatím zde chybí stojan pro výdej kapaliny AdBlue, kterou si můžete zakoupit v shopu v plastovém kanystru.

Díky aplikaci je možné platit za pohonné hmoty přímo u stojanu, jinak pokladny v shopu akceptují vedle hotovosti, karet Orlen a klasických platebních karet také palivové karty Eurowag, CCS, DKV, UTA, OMV, Eurooil a Shell. Nabídku energií doplňuje ještě samostatně stojící plnicí stojan na LPG od firmy Hungas, která zde nabízí i propan-butanové láhve.

Prostorné zázemí

Zázemí má poměrně netradiční půdorys nepravidelného pětiúhelníku, nicméně vnitřní prostor je velkoryse dimenzovaný. Dostatečně velká je proto nejen plocha shopu a bistra ale také zázemí pro obsluhu a sklad zboží. „Můžeme díky tomu držet solidní zásoby a nemusíme tak často objednávat zboží,” pochvaluje si Kamila Bělohradová.



Designově povedený interiér s rafinovaným osvětlením láká na bohatý sortiment zboží, dobře známý z ostatních červeno-bílých čerpaček. Ve dvou velkých regálech a chlazené skříní najdou zákazníci základní zboží od cukrovinek, nápojů, drogerie, hraček až po potřeby pro motoristy. Nechybí ani částečně chlazený regál s nabídkou vlastní-

ho zboží se značkou Stop Cafe (ledová káva, džusy, voda a nápoje) a Verva (energetické nápoje) a regál s vínem a dárkovými předměty. Hned u dveří stojí v impulzní zóně regál s nápisem „Aktuální nabídka”, který láká na energetické nápoje, ledovou kávu v plechovkách, balenou vodu a soutěž s Coca-Colou. Součástí bistra Stop Cafe je kávový

koutek se dvěma samoobslužnými automaty Franke s platebním terminálem. Káva je sice k mání pouze do kelímku, ale to je standard v celé síti Orlen a většině zákazníků to nevadí. Výběr teplých nápojů je bohatý a jejich chuť rozhodně nezklame. Na dotykovém displeji kávovaru najdete ikony nejen pro klasické espresso či černou kávu s mlékem či bez, ☺



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

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

➡ ale také caffè latté, cappuccino, flat white (dvojitě espresso s napěněným mlékem), café mocha (espresso ochucené kakaem a mlékem) nebo čokoládu a čaj. Orlen si nechává pražit vlastní fair trade kávovou směs ze speciálně vybraných zrn a poměrně přísně kontroluje její kvalitu. Stejně důkladně se obsluha stará o to, aby příprava kávy probíhala podle přesně stanovených pravidel. A pokud vám chutná, můžete si zde koupit 250gramové balení kávy i na doma.

Jen rychlé občerstvení

I když se v podstatě jedná o transistní čerpací stanici, nabídka bistra neobsahuje klasické „hotovky“, ale pouze čerstvé nebo rozpékané bagety, hranolky, kuřecí stripsy a vydatnou polévku (např. gulášovou) podávanou s pečivem. Pro mlsné jazyčky zde mají belgické vafle, pro rychlé zahnání hladu pak oblíbené hotdogy nebo teplou sekanou v bagetě nebo housce. Vybrat si při tom můžete ze dvou typů rohlíků, několika druhů párků a dresingů včetně klasické hořčice a kečupu. Platit v bistru můžete nejen hotovostí a kartou ale také elektronickými stravenkami.

Zakoupené občerstvení lze samozřejmě vychutnat v klimatizovaném shopu v jednom z oddělených boxů s polstrovanými lavicemi, na barové stoličce u okna, popřípadě venku pod slunečníky za shopem vedle udržované zahrádky, na kterou je nájemkyně náležitě pyšná.

Sociální zařízení je k dispozici zvlášť pro dámy, pány i invalidy s tradiční výzdobou stěn ze zelených trojlístků. Ještě je třeba dodat, že v době naší návštěvy byly WC dokonale čisté a voňavé. Nabídku služeb pak doplňuje možnost dobítí mobilních zařízení, bezplatné wi-fi připojení a Sazka.

Závěr

Čerpací stanice Orlen i Bystřice u Benešova má otevřeno nonstop 24 hodin denně a sedm dní v týdnu, provoz zajišťuje celkem 11 zaměstnanců, kteří se střídají ve dvanáctihodinových směnách. Přes den pokrývají provoz čtyři, v noci stačí dva. O zákazníky se pumpa obávat nemusí. Rušná mezinárodní silnice E55 jich denně dodá více než dostatek a o jejich spokojenost se postará příjemný personál a pečlivá nájemkyně. Útulné zázemí, kvalitní pohonné hmoty a nabídka služeb by měly zaručit, že se sem při další cestě vrátí.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



divize společnosti YOUR SYSTEM spol. s r.o.

Kompletní řešení pro čerpání PHM

info@myocto.cz



www.octo-technology.cz



ČTVRTINA ČESKÉ ROČNÍ SPOTŘEBY PLYNU

Na konci června byla nedaleko Hamburku při ústí Labe do Severního moře slavnostně zahájena stavba prvního německého pevninského LNG terminálu pro zpracování a další transport zemního plynu. Pod taktovkou konsorcia Hanseatic Energy Hub tu tento terminál zahájí provoz už v roce 2027. Ve spolupráci s vládou si loni Skupina ČEZ ve Stade pronajala dlouhodobou roční kapacitu 2 miliard m³, což je více než čtvrtina roční spotřeby Česka. Česká republika tak pokračuje v posilování své energetické soběstačnosti, jejímž základem je omezování energetické závislosti na Rusku.

Slavnostní událost si pochopitelně nenechali ujít ani politici. Dolnosaský zemský premiér Stephan Weil, ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela a první místopředseda představenstva ČEZ Pavel Cyraní vzali do ruky lopatu a symbolicky zahájili stavbu.

Terminál vybuduje konsorcium Hanseatic Energy Hub tvořené čtyřmi investory. Jde o společnosti Buss Group, Partners Group, Dow a Enagás. Konsorcium pak terminál pro dovoz zkapalněného zemního plynu (LNG) bude provozovat. Kapacitu terminálu si už předem rezervovali zákazníci. Největší objem si zajistil německý koncern EnBW (6 miliard m³/rok), druhé je německé SEFE (4 miliardy m³) a relativně nejmenší objem si zajistil ČEZ (2 miliardy m³/rok). Pro představu: jedná se o víc než čtvrtinu roční spotřeby plynu v České republice. Zbývajících 1,3 miliardy m³ zůstane volných pro menší zájemce a jednorázové nákupy plynu.

Ve Stade vznikne pozemní LNG terminál, který nabízí oproti těm plovoucím řadu výhod – větší kapacitu, rychlejší vyložení a regasifikaci LNG a dostatečnou kapacitu zásobníků pro zkapalněný plyn.

Náhrada za Eemshaven

Jedná se v pořadí již o druhý LNG terminál, ve kterém si ČEZ s podporou vlády zajistil přístup. Prvním krokem bylo získání části kapacity v plovoucím LNG terminálu v nizozemském Eemshavenu, který zahájil provoz v září 2022. Česká republika díky němu získala možnost dovážet až tři miliardy metrů krychlových plynu. Jenže dovoz přes dvojí hranice nebyl příliš komfortní. A tak se ČEZ rozhodl do budoucna pro jiné řešení. Navíc pronájem kapacity v terminálu Eemshaven končí v roce 2027. ČEZ má v terminálu pronajatou kapacitu na 15 let s možností prodloužení až na 25 let. V tomto delším horizontu už má terminál sloužit pro dovoz stlačeného zeleného vodíku místo „fosilního“ zemního plynu.

Řešením se stala rezervace části kapacity v plánovaném LNG terminálu ve Stade u Hamburku. ČEZ zde získal prostor k dovozu až 2 miliard m³ plynu ročně, a to s platností od září 2027. Tedy od chvíle, kdy skončí pětiletá smlouva v Eemshavenu.

„Situace na trhu s plynem v Evropě se postupně stabilizuje, ale musíme být připraveni na případné další výkyvy. Těší nás, že i díky spolupráci české a německé vlády a vstřícnosti našich partnerů ze společnosti Hanseatic Energy Hub, můžeme být i u zahájení výstavby pevninského terminálu v Německu ve Stade. Jedním z klíčových prvků pro přechod k bezemisní energetice budou v příštích letech v kombinaci s obnovitel-

nými zdroji také plynové elektrárny vyžadující stabilní dodávky paliva. Česká republika si tak díky kapacitě ve Stade zajistí dlouhodobé dodávky LNG a zároveň později možnost získávat po konverzi terminálu bezemisní plyny,“ vysvětluje místopředseda představenstva společnosti ČEZ Pavel Cyraní. Těto spolupráce si cení také německá strana. Účast české společnosti ČEZ totiž terminálu v ústí Labe dává punc mezinárodního projektu, což do jisté míry zvyšuje jeho prestiž a snižuje odpor místních obyvatel a ekologických aktivistů.

„Po šesti letech plánování a povolování nyní začíná fáze výstavby. Jsme hrdí na to, že ve Stade vzniká první německý pozemní terminál – jedná se nejen o velký německý, ale také o velký evropský projekt. Soukromě iniciovaný a financovaný projekt těží z rozsáhlých zkušeností našich akcionářů. Partners Group je jedním z největších soukromých investorů v sektoru infrastruktury. A Enagás, přední evropský provozovatel terminálů LNG, převezme provozní odpovědnost a spojí se s Dow, ideálním průmyslovým partnerem na místě ve Stade. Buss Group sehraje klíčovou roli iniciátora v posunu projektu vpřed a při sblížování akcionářského týmu,“ říká Jan Themlitz, předseda představenstva Hanseatic Energy Hub.

Výhody plovoucího terminálu

Budoucí pevninský terminál Stade se nachází na území spolkové země Dolní Sasko, zhruba na polovině cesty po Labi z Hamburku k ústí Severního moře. Vedle strategické polohy je výhodou terminálu i fakt, že je přístupný největším LNG tankerům o délce 345 metrů a jeho součástí budou i velké plynové zásobníky o výšce 60 metrů a průměru 90 metrů. K převodu LNG zpět do plynového skupenství terminál využije odpadní teplo z chemicky koncernu Dow, která se nachází hned vedle budoucího terminálu ve Stade. Výstavba LNG terminálu vychází na zhruba jednu miliardu eur.

V červnu už do Stade připlula první speciální loď, která slouží pro uskladnění LNG a jeho zpětnou přeměnu do plynového stavu. Zatím bude fungovat v testovacím provozu. Další tři taková plavidla jsou po jednom ve Wilhelmshavenu, Brunsbüttelu a v Lubminu, společně s tím ve Stade se budou pro zpětné zplynování používat až do roku 2027. Jde o zařízení označovaná anglickou zkratkou FSRU (Floating Storage and Regasification Unit).

Plovoucí jednotky FSRU byly instalovány od roku 2022, kdy kvůli válce na Ukrajině začal prudce klesat dovoz plynu z Ruska. Instalace těchto jednotek pro zpětné zplynování ale byla



od začátku považována za dočasné řešení, než se vybudují nové pozemní terminály, jako je právě ten ve Stade, které zajistí přechod k dekarbonizaci v rámci strategie na ochranu klimatu prosazované německou vládou.

Celková roční kapacita po dokončení bude 13,3 miliard kubiků plynu, z toho 1,3 miliardy případně na krátkodobé spotové kontrakty. V první fázi bude sloužit k dovozu a zpracování LNG, syntetického zemního plynu (SNG) a biometanu, následovat má i zpracování uhlíkové neutrální amoniaku jako přepravního média pro zelený vodík.

Dohodu o získání podílu v LNG terminálu ve Stade oznámila česká vláda loni v listopadu. Vláda premiéra Petra Fialy transakci podpořila tím, že se skupinou ČEZ uzavřelo zajišťovací smlouvu; podobná smlouva platí pro terminál v Eemshavenu.

„Neustále pracujeme na tom, abychom České republice zajistili tu nejlepší možnou budoucnost naší energetiky. To znamená, že pokračujeme v opatřeních na její modernizaci jako rozvoj jaderných bloků nebo ve zlepšování investičního prostředí pro obnovitelné zdroje, ale také v opatřeních na posílení energetické bezpečnosti jako rozšíření kapacity TAL, které nás zbaví závislosti na ruské ropě. Věnujeme se také vyjednávání o dodávkách plynu, které nahradí dovoz z Ruska či investicím do plynové infrastruktury v podobě zásobníků a potrubí,“ vyjmenovává ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela a dodává, že terminál díky své výhodné poloze může přispět i ke snížení poplatků za dopravu plynu do České republiky.

Spotřeba plynu neustále klesá

Česká republika má v terminálu Stade pronajatou kapacitu na 15 let, s možností prodloužení až na 25 let právě v souvislosti s budoucím využíváním zeleného vodíku. Ta v posledních letech setrvala klesá. Ještě v roce 2021 spotřebovali Češi 9,4 miliardy kubiků, o rok později už jen 7,5 miliardy a loni dokonce jen 6,7 mld. m³. Meziročně se tak v roce 2023 podařilo uspořit dalších cca 800 milionů kubiků, tedy přes 10 procent. Role zemního plynu při transformaci české energetiky bude ale významná i v dalších

letech, v teplárenství pomůže s nahrazováním uhlí a v případě elektriny půjde o výrazný prvek udržování stability sítě pomocí paroplynových elektrárn.

Pro rozhodování ČEZ bylo důležité mimo jiné to, že německé Stade je napojené na už existující plynárenskou infrastrukturu, původně budovanou pro plynový uzel v Greifswaldu, kam mířil podmořský plynovod Nord Stream a ruský plyn od Gazpromu. Ruský plyn ale v roce 2022 po ruské invazi na Ukrajinu postupně vypadl – mimo jiné i kvůli čtyřem výbuchům, které tuto trubku po dně Baltského moře zničily. ČEZ také na rozdíl od plynu dopravovaného z Nizozemska ušetří za přeshraniční poplatky, protože plyn poteče přes méně hranic.

Kudy přesně plyn přes Německo poteče, to předem stanoveno není – záleží vždy na konkrétních podmínkách v přepravní plynové soustavě, což ovlivňují němečtí provozovatelé plynové přepravní soustavy. Vysoutěžení hraničních kapacit tak zajišťuje to, aby bylo možné odpovídající objem plynu na konkrétní hranici odebrat. ČEZ plyn nakupuje na světových trzích, především v USA, a to zejména z exportních terminálů v Texasu a Louisianě (z USA loď pluje typicky 2 týdny, nákladka v USA trvá cca 1-2 dny, vykládka 2-3 dny).

Česká vláda se také zajímá o vznikající terminál na LNG na německém ostrově Rujána v Baltském moři, který je infrastrukturně výhodný. Region je totiž spojen se Saskem plynovodem OPAL, na který je produktovodem Gazela napojeno Česko. V úvahu přichází i rozšiřovaný terminál v nizozemském Rotterdamu a další evropské projekty, které je možné napojit na stávající plynovou infrastrukturu v Česku.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: autorka a archiv



O KOLIK TO ZVÝŠÍ CENU BENZÍNU

Vláda a poslanecká sněmovna mají ke konci léta v rukou zákony, které po dlouhých debatách a spekulacích nastaví konkrétnější pravidla pro zelenější budoucnost Evropy. V podstatě jde o první reálné kroky unijního Green Dealu.

Kabinet řeší tři materiály, včetně aktualizace takzvané Politiky ochrany klimatu ČR, ale nejzásadnější úprava legislativy se týká implementace EU směrnice ETS II do české legislativy, tedy mimo jiné rozšíření působnosti emisních povolenek ze současných průmyslových výrobců, elektráren nebo těžebních společností i na oblast dopravy a vytápění. Tedy pro dodavatele pohonných hmot a část menších tepláren, na které se „desátky“ za vypouštění CO₂ zatím nevztahují.

V případě paliv to znamená od roku 2027 zvýšené náklady dodavatelů jako je Orlen Unipetrol, Čepro, MOL a další, a tedy i tlak na růst ceny pohonných hmot u čerpacích stanic. Vláda tyhle důsledky dosud neřešila, možná i skrývala, ale směrnice EU je platná

a Česko ji mělo povinně zakomponovat do tuzemské legislativy už do začátku července.

Ministři to odkládali, vláda plánuje nepopulární změny vsunout poslancům formou pozměňovacího návrhu k projednávání novely zákona o podmínkách obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů.

Strašák zdražení o deset korun

Důsledky zavedení emisních povolenek na pohonné hmoty někteří ekonomové jako třeba Lukáš Kovanda z Trinity Bank, který mimo jiné také nedávno tvrdil, že za benzin budeme platit 100 Kč za litr, vyčíslili až na nárůst ceny o zhruba deset korun za litr benzínu a nafty. Realita ale nebude tak dě-

sivá, odborníci z petrolejářské branže mluví o možném nárůstu cen o dvě až čtyři koruny.

„Tyto materiály rozhodně nezdraží domácnostem ani vytápění, ani pohonné hmoty,“ tvrdí ministr životního prostředí Petr Hladík (KDU-ČSL) a dodává, že se jedná o detailní plán modernizace Česka, který zajistí naší zemi prosperitu a rozvoj, a to s ohledem na životní prostředí. „Není pravda, že by tyto dokumenty měly lidem zdražovat jejich život. Nic takového dokumenty nezavádí.“ Tomu však ekonomové ani nikdo z lidí z branže nevěří. Cenu povolenek, které budou muset dodavatelé benzínu, nafty a také tepla nakonec od roku 2027 platit, nezbyde než promítnout do cen. Ale určitě ne tak drasticky.

Ministerstvo životního prostředí se snaží zmírnit nelichotivou pověst, kterou unijní Green Deal v poslední době čím dál víc získává. Nově zvolená sestava Evropského parlamentu by prý mohla původní záměry radikálních opatření na omezování emisí v ovzduší zmírnit. Což ale vzhledem k názorovému složení po evropských volbách moc reálné není. „O této problematice ještě budeme dále jednat na evropské úrovni s novou Evropskou komisí a s novým Evropským parlamentem, aby se nařízení upravilo v souladu se zájmy českých obyvatel,“ oznámil Hladík.

„Není reálné, že by unie pravidla své směrnice a ceny za povolenky zásadně změnila. Vláda tuto část ohledně vyřazování povolenek prostě jen odkládá. Pro teplárny je nešťastné, když nyní nebudou vědět, za jakou cenu teplo prodávat, obchody se uzavírají často na dlouhou dobu dopředu,“ reagoval v článku Lidových novin Martin Hájek, expert na legislativu v Teplárenském sdružení ČR.

V případě pohonných hmot tvrdí ekonom Kovanda s odkazem na německé analýzy dopadu směrnice, že pohonné hmoty

zdraží vlivem zavedení emisních povolenek až o zmíněných 10 korun za litr. Pokud by stát třeba nepřistoupil na zastropování cen. „Český Green Deal totiž způsobí, že emisní povolenky budou muset být započítávány i třeba do cen bydlení nebo právě pohonných hmot. Podle německého think-tanku Agora Energiewende to může být o 38 centů na litr, tedy po přepočtu o zhruba 10 korun za litr,“ tvrdí Kovanda.

Emisní povolenky místo zvýšení daně?

Lidé z petrolejářské branže to spíš označují za strašení spotřebitelů. „Podle schválených evropských pravidel má být cena povolenky maximálně 45 eur za tunu vypouštěného CO₂. V součtu se jedná o mnohamilionové částky v korunách pro dodavatele jako je Unipetrol, Čepro, MOL a podobně. To znamená, že v ceně paliv by se to mohlo projevit někde na úrovni 2,5 až 4 koruny,“ reaguje šéf Unie nezávislých petrolejářů Ivan Indráček. Na druhé straně – nelze podle něj vyloučit, že cena palivových emisních povolenek na trhu vzroste nad Bruselem

deklarovaných 45 eur za tunu vypouštěného CO₂. Pak by to znamenalo i vyšší tlak na cenu u čerpacích stanic.

Povolenky jsou podle Indráčka uměle vytvořený mechanismus, který má nahradit vyšší sazby spotřebních daní. Brusel se o zvýšení sazeb údajně snaží už přes 10 let, ale dosud marně. Ke změně daňové direktivy je totiž potřeba souhlas všech členských zemí. A protože takový souhlas se zatím ne našel, přicházejí podle Indráčka místo toho emisní povolenky.

Podle ministerstva životního prostředí budou pro případ nárůstu životních nákladů nízkopříjmových skupin obyvatel k dispozici dotace, které by měly dopad vyšších cen zmírnit. „Všechny příjmy z prodeje povolenek v EU směrnici ETS 2 budou plně směřovat na opatření – dotace primárně do sektorů budov a dopravy, aby byl přechod na bezemisní opatření snazší a dostupný i nízkopříjmovým skupinám,“ uvedla mluvčí ministerstva životního prostředí Veronika Krejčí.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

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



OÁZA NEJEN PRO KAMIONY

Modletický truckpark společnosti Eurowag je už tradiční destinací řidičů kamionů, kteří potřebují udělat zastávku na svých nekonečných trasách, které vedou přes hlavní město po páteřní dálnici D1. Vedle klasického parkoviště, čerpací stanice a mycí linky zde mají už více než rok k dispozici také plnicí stanici na LNG.

Dvojčata

Na začátku celého projektu modletického areálu byla v roce 2005 u dálnice D1 vedle sjezdu na Říčany a Jesenici otevřena non-stop čerpací stanice se shopem hlavně pro řidiče nákladních automobilů, o rok později přibýlo parkoviště pro 33 kamionů a mycí linka pro nákladní automobily. V loňském roce se nabídka služeb rozšířila o plnicí stanici na LNG. Ta byla do zkušebního provozu uvedena začátkem roku 2023, oficiální slavnostní otevření v květnu pak posvětil svou přítomností i ministr dopravy Martin Kupka.

Eurowag otevřel modletickou stanici na LNG společně s další stejně vybavenou stanicí v Kozomině (D8) a vytvořil tak základ nabídky tohoto produktu pro dopravní a logistické společnosti nejen z Česka. Projekt obou plnicích stanic s celkovou investicí ve výši cca 40 milionů korun probíhal pod záštitou Ministerstva Dopravy ČR a byl finančně podpořen Evropskou unií v rámci operačního programu Doprava. Autorem projektu byla společnost Igea, výdejní technologie značky Cetil dodala a instalovala společnost Tecnogas a pokladní systém značky Tokheim je od společnosti TSG. Ten zatím akceptuje pouze karty Eurowag.

Máte Volvo nebo Scanii/Iveco?

Zkapalněný zemní plyn je vítanou alternativou motorové nafty pro těžkou nákladní dopravu. Jeho hlavní výhody spočívají v jeho zařazení jako Alternativní ekologický palivový produkt a jeho bezpečnější přepravě s ohledem na jeho skupenství. LNG se převážně skládá z metanu (cca 95 %) a ethanu (4 %), zbytek tvoří propan, butan, pentan, dusík.

Z hlediska plnění je potřeba u LNG dodržovat určité parametry. Zážehové motory, které používají značky Scania a Iveco jsou totiž velice citlivé na přesné hodnoty

tlaku. Pokud je tlak vyšší nebo naopak nižší, má to nepříznivý vliv na výkon motoru. Naopak u vznětových motorů, které pro změnu preferuje Volvo na tlaku vůbec nezáleží, protože potřebný tlak si vytváří samo vozidlo pomocí kryogenní pumpy v nádrži. U vznětového motoru je však třeba ke správné funkci motoru menší množství nafty a kvůli tomu, aby automobil plnil emisní normu Euro 6, musí mít také SCR katalyzátor, který používá kapalinu Ad-Blue, a filtr pevných částic. Proto Volvo nemohou mít dvě nádrže na LNG jako Scania nebo Iveco se zážehovým motorem. Výrobce kamionů Volvo kvůli tomu požaduje co nejchladnější LNG (nižší teploty zvyšují hustotu), aby se do nádrže vešlo co nejvíce zemního plynu. Pro zajímavost, kamion s 400litrovou nádrží ujede přes 600 km, pokud má nádrže dvě, prodlouží se dojezd na cca 1250 km.

Na moderních stojanech pro LNG tak najdete minimálně dvě tlačítka. Jedno je tlačítko START pro standardní spuštění plnění pro Scanii/Iveco a druhé přímo označené pro Volvo. V prvním případě se LNG plní za tlaku 15-16 barů při teplotě -125 °C,



ve druhém za tlaku 15-16 barů při teplotě -140 °C. V zásobníku plničky, která se chladí dusíkem ochlazeným na -195 °C, se zkapalněný zemní plyn udržuje na teplotě okolo -150 °C a tlaku 6-9 barů. Řidiči si zkapalněný zemní plyn doplňují sami, pro obě výše popsané varianty existují i dva postupy plnění. Liší se hlavně v tom, že u tankování do vozidel Volvo se nepřipojuje odventilovací

tryska, protože to zajišťuje samotná plnicí tryska. Pokud by to někdo nevěděl úplně přesně, najde na výdejních stojanech pro oba postupy podrobný návod.

Parkoviště i mycí linka

Plnicí stanice na LNG je součástí oploceného objektu s kamerovým dohledem, ➔

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

MONTI

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

➤ kde řidiči najdou také parkoviště s kapacitou 25 kamionů a mycí centrum. Parkoviště je prakticky zcela vytíženo každou noc i o víkend. Vzhledem k tomu, že má samoobslužný provoz, není zde bohužel možné udělat dopředu rezervaci. Za 12 h parkování zde řidič zaplatí 440 korun (včetně DPH), platí se hotovostí i různými platebními kartami (akceptují zde bankovní i palivové karty) u obsluhy mycí linky, nejdříve 15 minut před odjezdem. V areálu mycí linky je pro řidiče k dispozici i kvalitní zázemí, kde se mohou mimo jiné třeba osprchovat.

Mycí centrum vybavené portálovou myčkou pro kamiony zde bylo otevřeno společně s parkovištěm a v současné době už v něm pracuje druhá technologie. Jedinečná koncepce mycího tunelu spočívá v tom, že pojme dva kamiony s návěsem nebo až dva tandemové kamiony. Tunel je rozdělen na dvě části. V první obsluha ručně předmývá vozidla bezdotykově pomocí vysokotlakých WAP a mechanicky pomocí ručních kartáčů hlavně v místech, kam se kartáče portálu nedostanou, ve druhé se o mytí stará již samotný mycí portál. Mezitím vozidlo projede přes vysokotlaké trysky instalované do podlahy, které umyjí spodek vozidla.

Původně zde stál portál finské značky Tammermatic, v současnosti je zde instalována technologie německé společnosti FWA Waschanlagen & Maschinenbau z Brém, která se vývoji a výrobě mycích technologií věnuje již více než 35 let. Konkrétně se jedná o portál Berlin, který se vy-



značuje velmi odolnou konstrukcí z nerez, dlouhou životností a snadno vyměnitelnými komponenty. Mycí linka je provozována

nonstop s výjimkou nedělní dvouhodinové údržby celého zařízení. Součástí mycí technologie je i sofistikovaný software, který mimo jiné pečlivě hlídá spotřebu vody a umí předejít jejímu zbytečnému plýtvání.

Měsíčně se zde umyje podle ročního období mezi 1500 až 2500 vozidly. Na Modletickém Truckparku je možné platit na různých místech za pomoci různých platebních zařízení mnoha způsoby, jako je platba kartou EUROWAG, hotovostní platba, platba různými platebními kartami, kartou DKV nebo pomocí platebního zprostředkovatele jako je Travis kartami dalších společností. V budoucnu bude možné i platební řešení SNAP. Pro řidiče kamionů nabízí Eurowag i speciální bonus v podobě dárkového eventů. Za získané body při mytí vozidel tak mohou navíc získat zajímavé dárky.

Čerpací stanice

Mimo oplocený areál stojí ještě čerpací stanice s bohatě zásobeným shopem.

V době naší návštěvy (dopoledne všedního červencového dne) zde byl neobyčejně čilý provoz a všech pět výdejních míst bylo většinou obsazeno. Stanice sice vychází ještě ze staršího konceptu, přesto je už vybavena vysoko průtočnými čerpadly. Špičkové služby čerpací stanice umocňují samoobslužné venkovní tankautomaty Cardmanager Compact, které zde společně se svým pokladním systémem instalovala firma Unicode Systems.

Na výdejních stojanech je v současné době vedle standardní motorové nafty s biosložkou (B7) k dispozici také kapalina AdBlue a nově ještě HVO100 neboli hydrogenovaný rostlinný olej z obnovitelných surovin. Tento produkt má vyšší cetanové číslo než standardní nafta a přináší oproti ní až 90 % úsporu skleníkových plynů. Bez problémů jej můžete natankovat do všech vozidel se vznětovým motorem, které mají na víčku nádrže označení XTL. Palivo HVO100 nabízí Eurowag již na třech místech v ČR (Modletice, Rozvadov, Červený Kříž-Jihlava) a na podzim bude k dispozici i na D8 (Ústí nad Labem).

Součástí čerpací stanice je také non-stop otevřený shop, který svým sortimen-



tem připomíná menší supermarket, kde si můžete koupit téměř cokoli od potravin přes cigarety, drogerii až po autodoplňky. Nechybí ani terminál Sazky a malé bistro s nabídkou občerstvení včetně kávy.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



EUROSHOP3

- ECR Systém EuroShop3 je komplexní pokladní systém (POS) a Back Office systém (BOS) pro kompletní správu a provoz čerpacích stanic
- Systém EuroShop3 je vybaven veškerými funkcemi pokladního systému, které pokrývají potřeby malých čerpacích stanic i velkých řetězců
- Ideální řešení pro čerpací stanice všech typů a velikostí
- Plná podpora mobilní aplikace UNIPAY



✓ VÍCE NEŽ 4 000 INSTALACÍ

✓ PRO VŠECHNY ČERPACÍ STANICE

TURBULENTNÍ DOBA A NOVÉ VÝZVY

Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu zveřejnila výroční zprávu za rok 2023. Dokument plný čísel a informací představuje výsledek společné práce odborníků celého palivářského sektoru, nechybí v něm ani stanovení hlavních úkolů a cílů do budoucnosti. „Před námi leží období, kdy se náš průmysl setkává s mnoha výzvami, které jsou spojeny s proměnlivými tržními podmínkami a regulacemi na národní i mezinárodní úrovni,“ napsal mimo jiné v úvodníku Jan Duspěva, předseda představenstva ČAPPO. Vybrali jsme z dokumentu některé zajímavé údaje a informace.



Zklidnění situace

Situace v českém rafinérském průmyslu a obchodu byla v roce 2023 klidnější ve srovnání s předchozím rokem, kdy po vypuknutí konfliktu na Ukrajině od konce února 2022 výrazně eskalovaly ceny produktů a na trhu panovala nejistota. Dovoz ropy do ČR probíhal v roce 2023 v souladu s potřebami rafinerií a možnostmi odbytu rafinérských produktů. Celkový dovoz ropy do ČR v roce 2023 činil 7487 tis. tun, což je o 0,8 % více než v roce 2022. Rozhodující byl přitom dovoz z Ruské federace (59 %), dále pak z Ázerbájdžánu (26 %) a Kazachstánu (10 %).

Tuzemská ropa nebyla v roce 2023 prakticky vyvezena. Ropovodem IKL bylo do ČR dopraveno 41 % ropy z celkového dovozu. V roce 2023 byly společností Mero úspěšně uzavřeny dohody s konsorciem TAL a byly zahájeny práce na zvýšení kapacity ropovodu TAL, aby bylo možno celou potřebu ropy pro české rafinerie pokrýt ropovodem IKL ze zdrojů mimo Rusko. Společnost Orlen Unipetrol RPA na podzim roku 2023 provedla technologické testy zpracování neruských rop v rafinerii v Litvinově.

U celkových dodávek vybraných petrolejářských výrobků pro trh ČR v roce 2023 je patrný výraznější růst prodeje benzinů oproti růstu prodeje motorové nafty. Část spotřeby motorové nafty v ČR je kryta dovozem, v roce

2023 to bylo 35 % spotřeby. Podle ČSÚ (údaje včetně biosložky) jí bylo v tomto roce dovezeno 2588 tis. tun (převážně z Německa a Slovenska) a vyvezeno 767 tis. tun (převážně na Slovensko a do Polska). Motorových benzinů, včetně biosložek, pak bylo dovezeno 653 tis. tun (převážně ze Slovenska a Německa) a vyvezeno 614 tis. tun (převážně do Německa, na Slovensko a do Polska), trh benzinů v ČR je soběstačný.

Jakost PHM velmi dobrá

Členské firmy ČAPPO dosáhly v roce 2023 vynikajících výsledků v jakosti prodáváných motorových paliv, kdy pouze 4 kontrolované vzorky vykázaly odchylky v kvalitě, definované evropskými i českými normami. V roce 2023 inspektoři ČOI odebrali celkem 2542 vzorků všech druhů paliv u veřejných čerpacích stanic v České republice. U čerpacích stanic ČAPPO bylo odebráno celkem 950 vzorků, tj. 37 %. V ostatní části trhu bylo odebráno 1592 vzorků, tj. 63 %. Celková chybivost trhu byla 0,67 %, což je 17 vzorků.

Dlouhodobě platí, že kvalita pohonných hmot v ČR je i ve srovnání se zeměmi EU velmi dobrá. Významnou měrou se na tomto výsledku podílí mnohaleté a setrvalé úsilí členských společností ČAPPO o kvalitu PHM, stejně jako úsilí ČAPPO o zachování četnosti vzorků, odebíraných Českou obchodní inspekcí, byť bychom uvítali větší pozornost, věnovanou tzv. nádvorním stanicím.

Stabilní retailový trh

Počty čerpacích stanic v posledních letech v ČR zůstávají prakticky beze změn. Na základě údajů Ministerstva průmyslu a obchodu (Zpráva o aktualizaci a stavu Evidenční čerpacích stanic pohonných hmot v ČR k 12. 4. 2024) bylo na trhu ČR provozováno celkem 7722 čerpacích stanic a výdejních míst pohonných hmot, z toho 3970 veřejných a zbytek jsou čerpací stanice s prodejem vymezeným subjektům a neveřejné. Celkový počet čerpacích stanic se tak od posledního vykazovaného stavu zvýšil o 33. Počtem i významem jsou rozhodujícím segmentem na trhu čerpací stanice prodávající

více druhů pohonných hmot a zpravidla poskytující i další služby. Těch je aktuálně 2857 a jejich počet se dlouhodobě prakticky nemění (koncem roku 2015 jich bylo 2807). Podíl čerpacích stanic ČAPPO v tomto segmentu je téměř 45 %.

Shrnutí

Celková spotřeba pohonných hmot byla 8,384 mld. litrů (6884 tis. tun), tj. o 2 % více než v roce 2022, rozhodující podíl tvořila motorová nafta (73,5 %). Trh s petrolejářskými produkty v ČR je také trvale negativně ovlivňován regulačními ekologickými opatřeními, což snižuje jeho konkurenceschopnost.

Hrubá spotřeba biosložek v benzínu byla 95 tis. tun a v motorové naftě 293 tis. tun. Začala se ve významném množství prodávat motorová nafta s podílem HVO.

Zejména v segmentu prémiových paliv byl na trhu k dispozici benzin E10 s ETBE s oktanovým číslem 98 a vyšším, koncem roku pak členské firmy oznámily zavedení benzinu s oktanovým číslem 95 v kvalitě E10 jako dalšího nástroje ke zvýšení úspory emisí.

Od 1. 8. 2023 byla zvýšena spotřební daň z nafty o 1,50 Kč/l, po jejím snížení v roce



2022 výrazně rostly prodeje kapaliny Ad-Blue. Spotřeba LPG pro pohon motorů činila 88,6 tis. tun, tedy se zvýšila o 4,5 % oproti spotřebě předchozího roku.

Na čerpacích stanicích členských firem ČAPPO stále rostou prodeje v shopech a v gastronomii.

Ke konci roku 2023 měla asociace deset řádných členů a během roku 2023 pracovalo

v rámci ČAPPO pět odborných sekcí (alternativní paliva, LPG, provozování čerpacích stanic, přeprava pohonných hmot, zpracování ropy, výroba paliv a maziv). Ke konci roku 2023 činil celkový počet členů odborných sekcí 14.

■ AUTOR: PR ČAPPO
FOTO: archiv



TANKOVACÍ AUTOMATY

- Podpora všech typů bezhotovostních plateb
- Podpora věrnostních systémů
- Dotykový displej LCD 7, 8 nebo 10" Anti-Scratch
- Provozní teplota -20 až +60 °C, vlhkost do 95 %
- Vysoký jas a kontrast monitoru
- Plně integrovaný do řídicích systémů UNICODE
- Určeno pro veřejné i samoobslužné stanice
- Soulad s mezinárodními předpisy
- Certifikace TÜV SÜD
- Vestavby pro většinu typů výdejních stojanů

✓ PROFESIONÁLNÍ ✓ RYCHLÉ ✓ POHODLNÉ ✓ ÚSPORNÉ



NOSIČ OBNOVITELNÉ ENERGIE



Letošní volby do Evropského parlamentu naznačily, že cesta k elektromobilní Evropě se zadrhává. O elektromobilitu ostatně ztrácí zájem nejen politici, ale i průmysl a hlavně zákazníci. Jenom v Německu v únoru klesl počet registrovaných elektromobilů s bateriovým pohonem o 15 procent ve srovnání se stejným měsícem roku 2023. Automobily se spalovacími motory naopak vykazují růst, ty dieselové dokonce o téměř deset procent.

Elektromobilita je v červených číslech

Podíl elektromobilů klesá. Jestliže loni v únoru tvořily na německém trhu už 13,5 procenta, letos to kleslo na 12,6 procenta. A neplatí to jenom o Německu. Apple ukončil vývoj vlastního elektromobilu, přestože do něj utopil již miliardy dolarů. Začátkem roku Volvo prodalo podíly v automobilce Polestar, která vyrábí výhradně na prémiové elektromobily. A skoro se zastavil vývoj elektromobilu Aston Martin, jehož představení se posunulo až na rok 2026. Mercedes-Benz ještě loni vyhlížel elektrickou budoucnost dříve než v roce 2035, ale letos už jeho představitelé mluví jinak. „Nelze přesně předpovědět, zda prodáme náš poslední spalovací motor v roce 2030, 2033 nebo 2035, protože o tom rozhodnou zákazníci,“

říká nyní předseda představenstva stuttgartského koncernu Ola Källenius.

Důvodem tohoto obratu není nic jiného než peníze. Na rozdíl od elektromobilů totiž prodej automobilů se spalovacími motory přináší zisk i bez dotací. Přišli na to také ve skupině Stellantis (značky Peugeot, Citroën, DS, Opel, Fiat, Jeep a další), ostatně pokles zájmu o elektromobily přichází i z nejvyšších pater americké politiky. Prezident Biden chce plánovaný harmonogram přechodu na e-mobilitu změnit a termíny i několik let posunout. Stávající plán zvýšit prodeje elektromobilů v USA z necelých osmi na 60 procent tržního podílu v roce 2030 byl až příliš ambiciózní. Ze dvou největších emitantů CO₂ – USA a Číny – ten prvně jmenovaný při dekarbonizaci dopravy totálně zaostává. Zatímco 30 procent vozidel prodaných v lednu v Číně tvořily elektromobily

nebo hybridy, u amerického Fordu to byla čtyři a u GM pouhá tři procenta.

Evropská unie také brzdí

Letos se v Evropě očekává pokles prodeje elektromobilů o 14 %, trendem jsou hybridy. Toyota na tyto modely sází dlouhodobě a jejich větší podporu si žádají také ve VW Group. Obliba plug-in hybridů roste i v Číně. Například společnost BYD prodala v roce 2023 tři miliony vozidel a téměř polovinu z nich byly automobily, které kombinují spalovací motory a elektromotory. Prodeje hybridů ostatně v roce 2023 vzrostly o 83 procent, elektromobily pouze o 21 procent.

A šlapání na brzdu lze pozorovat i v bruselských strukturách. Staronová předsedkyně Evropské komise Ursula von

der Leyenová nejen že podpořila Antverpskou deklaraci, ale trvá na tom, že se v roce 2026 přehodnotí zákaz spalovacích motorů. A nebylo to pouze v rámci jejího znovuzvolení do čela komise. Odpor většiny Evropanů už je příliš velký, dotace na elektromobily přestávají téct a automobilkám s nevýdělečnou elektromobilitou dochází dech. Ještě minulý Evropský parlament „objevil Ameriku“ a v březnu vytvořil nový reglement, v němž se říká, že elektromobily ve své podstatě nejsou klimaticky neutrální. S tímto zákonem lze nyní zákaz spalovacích motorů v roce 2026 bez problémů zrušit a v Bruselu jsou dnes určité síly, které se o to budou snažit.

Co je neekologičtější

O ekologické rovnováze elektromobilů a spalovacích motorů koluje mnoho mýtů. Nová studie Německého svazu inženýrů VDI se snaží prezentovat aktuální fakta a porovnává hodnocení životního cyklu elektromobilů, plug-in hybridů a automobilů se spalovacími motory u aktuálních modelů nižší střední třídy (Volkswagen ID.3 a Golf, Ford Focus, Toyota Corolla Hybrid) z hlediska emisí CO₂, které nevznikají jen během jízdy a nabíjení, ale také při

výrobě a po provozu automobilů. Zjistilo se, že až po njetí 90 tisíc km jsou elektromobily šetrnější ke klimatu než konvenční automobily. Kdyby se nabíjely pouze zelenou elektřinou klesne tato hodnota na 65 tisíc km. V dlouhodobém testu si z hlediska klimatické bilance nejlépe vedl elektromobil (24,2 tuny CO₂ v životním cyklu do 200 000 km) před plug-in hybridem (24,8 tuny). V druhém případě však potenciál úspor emisí závisí na tom, jak vysoký je ve skutečnosti podíl elektrické energie na provozu vozidla. Až na třetím místě se umístil turbodiesel (33 tun CO₂) a na čtvrtém zážehový motor (37 tun CO₂).

Studie však nezohledňovala klimatický vliv alternativních paliv, jako je například HVO, popřípadě e-paliva. U elektromobilů zase nebyla zohledněna otázka, zda a kdy je třeba baterii vyměnit. Do studie nebyl zahrnut ani vodíkový palivový článek, protože se jeho využití u osobních automobilů nezdá být v dohledné době reálné.

Jaká je alternativa?

Vzdávat se dekarbonizace nikdo nechce, ale je třeba hledat alternativy, které by dokázaly zachovat stávající infrastrukturu pro spalovací motory, a přitom neškodily život-

nímu prostředí. Jednou z takových alternativ jsou právě e-paliva. Ostatně, jak tvrdí jejich zastánci: „Tím špatným není spalovací motor, ale současná paliva, která mají dopad na životní prostředí.“

Na e-palivech je mimořádně přitažlivá jejich neutrální uhlíková bilance, jelikož se vyrábí z vodíku a oxidu uhličitého pomocí zelené elektřiny a uvolní se při jejich provozu jen tolik CO₂, kolik bylo získáno z atmosféry při jejich výrobě.

Zastánci elektromobility samozřejmě budou okamžitě oponovat, že výroba e-paliv je energeticky mimořádně náročná a pokud by se použila zelená elektřina rovnou k provozu elektromobilů, bylo by to mnohem výhodnější. Jenže při zvažování celkové účinnosti systému je třeba uvažovat také o tom, kde je nejefektivnější zelenou elektřinu vyrábět. V současné době se počítá s tím, že evropské elektromobily bude pohánět zelená elektřina ze solárů a turbín postavených na území starého kontinentu. Jenže na zeměkouli jsou místa, kde se dá zelená elektřina vyrábět mnohem efektivněji. A právě to je příležitost pro výše zmíněná e-paliva. Elektrická energie se totiž poměrně obtížně přepravuje, a navíc jsou při tom obrovské ztráty.



PETROL
PARTNER

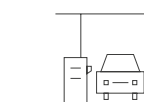
SlimLine Edge

Nádrž a distribuční systém AdBlue®

Výrobek pro čerpací stanice a profesionály



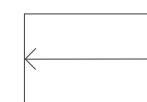
4500
litrů



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®

Odkud má být zelená elektřina

➔ Energie z fotovoltaiky dosahuje například v Německu účinnosti využití pouze 10,5 %. Přitom v zemích Blízkého východu a severní Afriky je to minimálně dvakrát tolik. To samé platí i pro větrnou energii. Ve vnitrozemí Německa dosahují turbíny průměrné účinnosti 22 %, u Severního moře 30 %, ale na jihu Německa jen 17 %. Stejná turbína v Patagonii však dosahuje účinnosti až 75 %. Díky tomu se v Chile vyrobí 70krát více zelené energie, než je země schopná spotřebovat.

Podle těchto skutečností je třeba dívat se na e-paliva jinou optikou. Nezáleží na tom, jak efektivní je jejich výroba, ale jak se získává energie, která k této výrobě slouží. Například výroba e-paliv v Polabské nížině Fischer-Tropschovou metodou by dávala stejný smysl, jako kdybychom chtěli na Vysočině pěstovat pomeranče. Poptávka po zelené elektřině bude narůstat a potenciál solárů a turbín je v Evropě značně omezený. Pokud chce starý kontinent dosáhnout dekarbonizace do vymodleného roku 2050, musí obnovitelnou energii dovážet, což bez e-paliv rozhodně nepůjde.

Využití e-paliv je široké

Chemické vlastnosti e-paliv odpovídají fosilním palivům. Mají vysokou hustotu energie a lze je snadno přepravovat i skladovat. Mohou nahradit běžná minerální paliva a maziva a mohou být použity ve všech druzích dopravy, při vytápění nebo jako náhrada ropy v chemickém průmyslu. A lze je také míchat v libovolném poměru s fosilními palivy.

Zanedbatelné nejsou skoro mizivé náklady na přechod k bezuhlíkaté energetické transformaci dopravy, e-paliva lze bez úprav využívat v současných spalovacích motorech. Efekt je přitom obrovský: Jen desetiprocentní příměs e-paliv ve fosilní naftě nebo benzínu má stejný účinek na snížení emisí CO₂ jako



Na e-paliva se jezdí v sérii Porsche Super Cup



Technologie na výrobu e-paliva z CO₂



Solární Silicon Ranch v Tennessee

všechny bezemisní provozovny elektromobilů, které by se dva roky nově registrovaly na evropském trhu a po celou dobu své životnosti byly provozovány pouze na elektřinu z obnovitelných zdrojů.

Elektromobil (BEV) je uhlíkově neutrální pouze v místě provozu, jinak emituje velké množství CO₂. K tomu je třeba neustále rozšiřovat nabíjecí infrastrukturu, což je bez dotací komplikované. V analýze životního cyklu jsou proto BEV všechno, jen ne klimaticky neutrální. Další alternativou je vodíkový palivový článek. K jeho provozu je třeba čistý vodík, na jehož plnění je nutné vytvořit infrastrukturu plnicích stanic, které jsou násobně dražší než běžné čerpací stanice na kapalná paliva.

Používání e-paliv je v tomto ohledu jednoduché a snadněji implementovatelné v každodenním životě. Jakmile nová syntetická paliva dosáhnou tržní zralosti, lze je jednoduše natankovat na čerpací stanici. K tomuto účelu lze využít stávající síť čerpacích stanic. Z ekologického hlediska je také důležité vědět, že emise sazí nejsou u e-paliv zdaleka tak vysoké jako třeba u nafty z ropy doplněné o biosložku. Dostanou e-paliva v rámci Evropské unie zelenou stejně jako elektromobily nebo se prosadí i před nespavedlivé tržně-dotační prostředí. Uvidíme, ale měli bychom jim dát šanci.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

NATANKUJTE PRÉMIOVÝ BENZÍN



Super 95
Qmax
Premium Quality



VYŠŠÍ VÝKON OCHRANA MOTORU NIŽŠÍ EMISE

www.avia-czech.cz



**KALIBRACE A OVĚŘOVÁNÍ
NÁDRŽÍ LASEROVOU
METODOU**

Autorizované metrologické středisko K107

Houdek spol. s r.o.
Jezdecká 109/85, 460 07 Úberec 8
Tel: +482 771 352, 603 858 724
www.houdekso.cz

HOUDEK SPOL. S R.O.



V UNHOŠTI NEDĚLAJÍ POUZE TOTEMY

Mezi provozovateli a majiteli čerpacích stanic u nás asi nenajdete majitele nebo provozovatele čerpací stanice, který by neznal společnost Gema. Firma ze středočeské Unhoště postavila své podnikání na výrobě samostatně stojících elektronických zobrazovačů neboli totemů. Co je v Gemě nového jsme se zeptali jejího zakladatele a jednatele Miloslava Šedivého.

Letos jste poprvé chyběli na stuttgartském veletrhu UNITI. Už to pro vás není zajímavé místo pro prezentaci vašich produktů?

Důvodů bylo více, podle našeho názoru jsou veletrhy, jako prezentace firmy našeho typu a zaměření, přežité. Máme zákazníky ve středoevropském regionu, jejich portfolio je více či méně stabilní a preferujeme přímou cílenou komunikaci s nimi před všeobecnou prezentací firmy na veletrhu. Po letech se ukazuje, že kontakty z různých exotických zemí, které jsme vždy na těchto veletrzích získali, nikdy nic podstatného nepřinesly, takže vynaložené náklady na veletrhy nebyly úměrné jejich přínosu.

Jakým významným projektům se aktuálně věnujete?

Z nových projektů pro nás byla v letošním roce významná druhá etapa rebrandingu čerpacích stanic Orlen v Maďarsku, dokončuje se rebranding stanic Orlen u nás a podílíme se na modernizaci designu čerpacích stanic EuroOil. Pro nás velmi zajímavý je také projekt rebrandingu čerpacích stanic F1 na novou značku One1. Celá řada čerpacích stanic je ohledně reklamních prvků na konci životnosti, účastníme se proto na celé řadě drobnějších projektů modernizací.

Dnes se ve všech pádech skloňuje slovo udržitelnost. Jak k tomu může přispět vaše firma?

Začínáme spolupracovat na projektech distribuce alternativních energií. V této

oblasti jsou na začátku zajímavé projekty, kde by se naše produkty mohly rovněž uplatnit. Je to pro nás zajímavá výzva, neboť potenciální zákazníci mají zájem, aby použité reklamní a informační technologie reflektovaly nejnovější trendy a možnosti v této oblasti.

A co nějaké nové projekty, které se úplně netýkají zobrazovacích technologií?

Po letech vývoje spolu s odborným pracovištěm VŠCHT začínáme uvádět do praxe zcela nový produkt. Jedná se o zařízení pro monitoring koroze CorrSen. Zdá se, že zařízení by mohlo najít široké uplatnění zejména v petrochemickém průmyslu, zejména pro monitoring koroze potrubí pod izolacemi. Celá řada dalších aplikací se slibně rozvíjí. Se zařízením CorrSen jsme se v letošním roce účastnili dokonce veletrhu AMPP v New Orleans, kde se potvrdil náš předpoklad, že zařízení je v celosvětovém měřítku zcela unikátní.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



TATSUNO EUROPE



Tower LNG

Blanenská akciová společnost **TATSUNO EUROPE** uvádí na trh výdejní stojany **TOWER LNG**, které jsou jejím vlastním řešením pro výdej **zkapalněného zemního plynu (LNG)**. Stojany přinášející nové technologie se vyznačují vysokou spolehlivostí. Stojany jsou vybaveny přesným **hmotnostním měřičem a elektronickým počítadlem**, které zajišťuje efektivní a přesné transakce. Díky **LCD displeji s LED podsvícením** a jasně čitelnými číslicemi pro množství, objem a jednotkovou cenu, poskytují uživatelům **snadnou orientaci při výdeji LNG**. Navíc, jejich design je speciálně přizpůsoben pro splnění náročných mezinárodních standardů a předpisů, což zahrnuje **schválení MID/OIML**. Snižují složitost a nároky na dodavatelský řetězec, což je činí **ideální volbou pro veřejné i neveřejné čerpací stanice poskytující LNG**.

TATSUNO EUROPE a.s., Pražská 2325/68, 678 01 Blansko
Tel.: +420 516 428 411, www.tatsuno-europe.com

NEJEN AUTOKOSMETIKA SHERON



Většina zná značku autokosmetiky a kapaliny do ostřikovačů Sheron, méně z nás také ví, že se za tímto obchodním názvem skrývá rodinná firma DF Partner, která je jedním z největších producentů a distributorů automotive zboží a autochemie na čerpacích stanice ve střední Evropě. Byli jsme se podívat v moderním areálu v Neubuzi u Slušovic, kde se od roku 2012 nachází výrobní provozy a sklad, odkud míří produkty firmy a další zboží na většinu čerpacích stanic nejen po Česku.

Rodinná firma s tradicí

Krátce po sametové revoluci založili bratři Drhové firmu, která dodnes stojí na rodinných vazbách. První výrobky vyrazily dobývat trhy v roce 1991 v obci Zádveřice v malém areálu za domem jejich babičky. V začátcích šlo o plastové obaly pro potravinářství. Obaly se dobře prodávaly a podnik rychle rostl. Bratři Drhové, kteří byli mimo jiné i fanoušky automobilových rallye, se postupně začali orientovat na autochemii a provozní kapaliny. Přistavěli další halu a začali své produkty distribuovat pod značkou Sheron, která odkazuje na americkou herečku Sharon Stone hlavní postavu snímku Základní Instinkt, který

v té době plnil česká kina. Areál u babičky nakonec dosáhl vrcholu kapacity a muselo padnout rozhodnutí, co dál. Autokosmetika a provozní kapaliny to nakonec vyhrály, rodina prodala část společnosti, která s tím nesouvisela, a začala budovat velký průmyslový areál v nedaleké Neubuzi, což se nakonec ukázalo jako správná volba. Ten byla slavnostně otevřen v roce 2012. Ukázalo se, že toto místo má i ideální polohu z hlediska logistiky. Je to odtud totiž stejně daleko jak na východní Slovensko, tak do Aše. Díky tomu lze uspokojit zákazníky v Česku a na Slovensku do 24 hodin. Vše, co se v hale v Neubuzi vyrobí, se na stejném místě naloží do kamionu a zamíří k zákazníkům.

Nejen navyšování výrobní kapacity

Celková výrobní kapacita míchárny přesahuje 500 milionů litrů denně. Ve výrobě byla instalována nová plnicí technologie určená pro obaly o objemu 50 ml až 1000 ml, včetně artiklů s mechanickým rozprašovačem. „Instalací této výrobní technologie jsme u některých artiklů dosáhli až čtyřnásobného zrychlení výroby,“ říká Adam Nezval, ředitel výroby a dodávky, že v roce 2021 byla pořízena také nová technologie pro plnění softpacků o objemu 2 až 5 litrů. „Tato linka disponuje trojnásobným výkonem ve srovnání s původní plnicí technologií.“ V roce 2021 byl navíc pořízen druhý vyfukovací stroj pro výrobu PET obalů, čímž došlo ke zdvojnásobení výrobní kapacity.

Rok 2021 byl pro výrobu celkem přelomový, další důležitou investicí bylo pořízení infračerveného spektrometru, který slouží ke kontrole kvality vstupního materiálu i vyrobených polotovarů. „Přestože disponujeme automatickým systémem výroby polotovarů, provádíme kontrolu kvality namíchaného polotovaru pomocí infračerveného spektrometru. V případě, že přístroj zaznamená odchylku od receptury, systém automaticky zablokuje možnost výdeje polotovaru do plnicí technologie. Takto můžeme garantovat 100% kva-



Život je jízda



SHERON E10 aditiv One Shot je naředěné aditivum pro jednorázové ošetření plné nádrže o objemu 40 až 60 L.

Aditivum je vyvinuto ke stabilizaci benzinového paliva s obsahem etanolové biosložky a ochraně vašeho benzinového motoru proti tvorbě usazenin, nánosů, rzi a korozi v celém palivovém systému.



Aditivum je také dostupné v koncentrované formě. **SHERON E10** aditiv 1:1 000 je koncentrované aditivum, s dávkováním v poměru 1:1 000 a jedna lahvička vystačí na ošetření 250 L paliva.

PETROL
PARTNER

SHERON

PARTNER ŠTASTNÝCH NÁVRATŮ

➡ litu našich polotovarů," vysvětluje Adam Nezval.

Letošní novinkou výroby je instalace mycího boxu na IBC kontejnery. „Každý kontejner je před naplněním vyčištěn. Po umytí vnějšího obalu tlakovou vodou je pomocí automatické čisticí hlavice vyčištěna i vnitřní část. Při mytí IBC kontejneru oddělujeme oplachovou vodu z vnitřní části od oplachové vody z vnější části IBC kontejneru. Tímto způsobem jsme výrazně snížili objem likvidované vody," vysvětluje Adam Nezval.

Důraz na recyklované obaly

Ve firmě DF Partner si samozřejmě uvědomují svou odpovědnost za životní prostředí a dopady, které na něj má produkce autochemie. Proto redukuje množství plastů v obalech a zahájili postupnou distribuci většiny produktů v obalech z recyklovaných plastů ať už se jedná o průhledné PET nebo mléčné HDPE. „Do objemu jednoho litru máme dnes všechny obaly z recyklátu, nad tímto objemem je to minimálně s podílem recyklátů," říká Tomáš Skopový.

V případě kapaliny do ostřikovačů pak firma nabízí nejen standardní balení od jednoho do 25 litrů v klasických plastových obalech nebo tzv. softpackách (2, 3 a 4 l) ale také v objemných tancích pro sítě, které prodávají kapalinu do ostřikovačů z výdejního stojanu na refýži. „Spolupracujeme v tomto ohledu s firmou FlowMont, která se právě touto distribucí provozních kapalin zabývá," dodává Tomáš Skopový.

Nabídka autokosmetiky a provozních kapalin je v Česku neobyčejně široká, ve společnosti DF Partner proto musí přicházet s neustálými inovacemi, které udrží, popřípadě zvýší o daný produkt zájem. Jedná se o nové vůně a barvy, dobře samozřejmě prodává i atraktivní obal, respektive etiketa. „Trh je přesycený, konkurence silná, a tak se snažíme nabídnout nejružnější limitované edice," říká Tomáš Skopový a dodává, že letošní podzim bude ve znamení limitované řady cca 10 produktů s názvem Shiny Ride s charakteristickou etiketou i vůní.

Co je to Voice Picking?

Vedle výroby je nedílnou součástí neubuzského areálu sklad. V současné době katalog výrobků DF Partner čítá tisíce položek a zastupuje značky jako Sonax, Osram, All Ride, Eurol a řadu dalších. Dalo by se říci, že ve skladu je asi 1000 položek, které DF Partner vyrábí



a dalších 1500 položek jiných výrobců, které prodává. Tyto výrobky je potřeba distribuovat na tisíce čerpacích stanic po České i Slovenské republice, do supermarketů nebo hobbymarketů. Nově pak společnost DF Partner vedle distribuce B2B nabízí také tzv. B2C, což znamená, že vychystává zboží ze skladu přímo koncovým zákazníkům. Spolupracuje v tomto případě s webovými portály Allegro a Alza.

Každou objednávku dokáží ve skladu v Neubuzi doručit do 24 hodin, a tak se snaží neustále zdokonalovat a zrychlovat distribuci. Poslední novinkou v tomto oboru je tzv. Voice Picking neboli hlasové vychystávání zakázek. Dosud museli všichni pickeri nosit na zápěstí terminál, se kterým komunikovali prostřednictvím dotykového displeje, nyní se řídí hlasovými pokyny ze sluchátek, které rovněž potvrzují svým hlasem do mikrofonu. „Od roku 2011 si sami vyvíjíme WMS (pozn. red.: warehouse management systém – skladový informační systém), a tohle je zatím poslední verze tohoto systému," vysvětluje ředitel logistiky Martin Záhořák a dodává, že oproti předchozímu systému to přináší tři benefity. „Za první je to výrazně rychlejší. Měsíc po zavedení voice pickingu se vychystávání zakázek zrychlilo o 26

procent. Za druhé mají pracovníci volné ruce i oči, což zjednodušuje jejich práci a snižuje chybovost a za třetí se zrychlilo zaškolení nováčků."

Další novinkou, která byla navíc spolufinancována Evropskou unií, jsou automatické paletové zásobníky s integrovaným váhacím systémem propojeným s WMS. To vede ke zvýšení efektivity skladování a k optimalizaci procesů kompletace zakázek. Pickeri tak mají palety připravené v automatických zásobnících, každý má kapacitu 25 palet. „Cílem bylo navíc ušetřit jim těžkou manipulaci s paletou, která váží 16-24 kg. Celý tento krok se při vychystávání zakázky zrychlil o 50 procent," říká Martin Záhořák.

Každý den po 12 hodině se vychystané palety dostanou k expedičním rampám. Mimo sezónu naplní pickeri okolo 10 až 15 kamionů v sezóně je to pak 30 až 35 kamionů. „Během roku vychystáme asi 2500 kamionů, což je 100 tisíc palet respektive 33 tisíc tun zboží a přes 4 miliony kartonů," říká Martin Záhořák a dodává, že v sezóně jsou vychystávané objemy i trojnásobné.

■ TEXT: Jiří Kaloč
FOTO: autor

CADIS

Portálová mycí linka



The Real Car Wash Company

Christ
WASH SYSTEMS

MYCÍ TUNEL, CENTRÁLNÍ VYSAVAČ A TRAMPOLÍNY



Obchodní zóna na ulici 3. května mezi Zlínem a Otrokovicemi nabízí všechny možné obchody, na jaké si vzpomenete, několik čerpacích stanic, ale pouze jedno mycí centrum, které je navíc docela nové. Zvláště vysokokapacitní mycí tunel zde byl otevřen teprve nedávno a doplnil již fungující mycí boxy.

Kde si ve Zlíně umýt auto

Mytí automobilů patří mezi oblíbené kratochvíle návštěvníků obchodních center. Ve Zlíně to však dlouho neplatilo, umýt si automobil s výjimkou starší portálové myčky u čerpací stanice Unicorn nebylo kde. Od loňského roku se situace změnila, když byly mezi dvěma benzinkami Unicorn a Makro otevřeny čtyři samoobslužné mycí boxy nově budovaného mycího centra G-Wash. Letos se nabídka služeb rozrostla o centrální vysavač s pěti stánkami, pračku koberců, a hlavně nový mycí tunel, který výrazně zvýšil mycí kapacitu celého centra.

Tunelové myčky sice představují nemalou investici, ale díky rychlosti a kvalitě mytí, zákaznickému komfortu a nižším

provozním nákladům se mohou vynaložené prostředky relativně rychle vrátit. Záležej samozřejmě na místě, kde tunel stojí, protože bez zákazníků je návratnost celé investice problematická. To však o rušné obchodní zóně Otrokovice-Zlín okolo ulice 3. května rozhodně neplatí.

Inspirace ve Starém městě

Výhodou majitele bylo, že zde vlastnil pozemek. A od toho už není daleko k myšlence postavit na něm mycí centrum. „Myčka nás napadla jako první, a nakonec jsme se rozhodli ji zrealizovat,” říká jeden z majitelů rodinné firmy Daniel Gregůrek a dodává, že původně zde chtěli postavit pět mycích boxů, ale nakonec se museli spokojit se

čtyřmi, protože jinak by se sem nová myčka, jejíž součástí je i mycí tunel a vysavač, nevešla. Mimochodem, ve zbytku stavby by měl být multifunkční areál pro aktivní trávení volného času pro děti a mládež, jehož součástí bude také trampolínové centrum. Majitelé samozřejmě počítají s tím, že dospělý doprovod může čekání využít k celkové údržbě automobilu.

Investici nepředcházela žádná studie, která by zjišťovala, jakou kapacitu by mělo mycí centrum mít. „Inspirací nám bylo podobně koncipované mycí centrum ve Starém městě u Uherského Hradiště, které funguje, a tak jsme si řekli, proč by to nešlo také u nás,” vysvětluje Daniel Gregůrek.

Jako dodavatele mycích technologií si investor nakonec vybral německou firmu WashTec, která má v nabídce špičkový mycí tunel Softline Linear s dopravníkem dlouhým 20 m. Ten je schopný teoreticky umýt ve špičce až 75 automobilů za hodinu, ale v praxi je to výrazně méně i proto, že každý automobil ručně předmývá obsluha mycího tunelu. Díky tomu se umyjí místa na karoserii, kam se kartáče nedostanou, a zároveň je chrání před znečištěním a rychlejším opotřebením.

Špičková německá technologie

Pro zákazníky připravili v centru Gwash celkem čtyři mycí programy v cenovém rozpětí od 155 do 310 korun. Zákazníci mohou platit nejen hotovostí a kreditními kartami, ale systém akceptuje i karty CCS. Základní mytí se jmenuje Economic, rozšířené Standard a komplexní s využitím vosků Comfort a Exclusive. Nejlevnější program obsahuje pouze základní předmytí, aktivní pěnu a sušení. V dalších programech se přidává mytí podvozku, a nakonec voskování. Ke všem programům si pak zákazník může připlatit mytí kol.

Součástí nabídky mycích tunelů WashTec je barevný pěnopád, kterému se ve firemní terminologii říká FoamSensation. Jedná se o nanášení souvislé vrstvy pěnové emulze na povrch vozidla, což je navíc doplněno barevnými světelnými efekty a lze si jej objednat ke každému z nabízených programů.

Právě pěnopádem začíná cesta umývaného automobilu zlínským tunelem, dopravník pak posune automobil do



prostoru stranového i střešního oblouku vysokotlakého předmytí pod tlakem 80 barů recyklovanou vodou. Tím se odstraní poslední mechanické nečistoty, které se uvolnily účinkem chemie v pěnopádu. Dopravník posléze unáší automobil ke

spodnímu mytí a mytí kol. Protože se při průjezdu tunelem otáčejí kola automobilu, umyjí se dobře i komplikovanější tvary kol z lehkých slitin.

Poté už dopravníkový pás přesune umývaný automobil do sekce mycích ➔

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

➤ kartáčů. I zde se využívá recyklovaná voda. Čtyři boční a dva střešní kartáče se pohybují po vozidle řízeně podle obrysu a zejména v citlivých oblastech mají díky speciální konstrukci delší kontakt, což samozřejmě zlepšuje kvalitu mytí. Po dalším oplachu pokračuje automobil do sekce voskování, kde se k rozleštění vosku po karoserii používají speciální kartáče ze SofTecu. Kromě standardního vosku je zde k dispozici i pěnový nanovosk, jehož aplikace je součástí nejdražšího programu Exclusive. Specialitou zdejšího tunelu je závěrečný oplach osmotickou vodou a následuje sušení výkonnými ventilátory se dvěma střešními a čtyřmi bočními lištami. Střešní lišty se navíc naklápí, aby maximálně kopírovaly tvar automobilu.

Funguje i bez ČOV

Tunelová mycí linka WashTec ve Zlíně má mycí šířku 2,4 m, výšku rovněž 2,4 metru, takže bez problému zvládá i standardní užitkové automobily bez zvýšené střechy. Jejich provozovatelé si však musí za umytí v rámci standardní nabídky připlatit. Otevřeno je od 8.00 do 19.00 hodin každý den včetně soboty a neděle.

Součástí mycího centra je i vrt a nádrž na 20 m³, mycí tunel však využívá vodu z řádu, která se zde recykluje a vrací částečně zpátky do mycího provozu. Pouze na pěnopád a závěrečný oplach se využívá čistá voda. Zařízení na demineralizaci má kapacitu 3 m³ denně, což stačí jak pro mycí linku, tak pro boxy. S ohledem na temperování vzduchu uvnitř je mycí linka uzpůsobena k provozu do teplot -5° C. Při běžném provozu zvládne obsluhu jeden pracovník, který zároveň funguje jako pokladní i předmývač. Zákazníci tak nemusí vůbec vystupovat z automobilu.



Komfort pro zákazníky i obsluhu

Vedle mycího tunelu je zde k dispozici také centrální vysavač s pěti stánky pro automobily. Oproti samostatně stojícím vysavačům přináší toto řešení větší výkon a účinnější vysávání pro zákazníky, zároveň je jednodušší na údržbu. Centrální vysavač má totiž pouze jeden třífázový elektromotor s frekvenčním měničem, aby bylo možné měnit jeho otáčky, neboť síla vysávání se nastavuje podle počtu zákazníků, kteří službu v daný moment

využívají. Kromě pěti hadic u každého stání je součástí vysavače jedno dmychadlo, vyměnitelné filtry a větší popelnice. I když pořizovací cena centrálního vysavače je vyšší, s počtem sacích míst se cenový rozdíl smazává. Vedle vysávání zde mají zákazníci k dispozici také pračku koberců.

Moderní boxy s polskou technologií

Výše zmíněné mycí boxy jsou v provozu už od loňského roku. Jejich konstrukce

a podlahy pochází od firmy IDI Global, mycí technologii dodala polská firma BKF Car Wash. Boxy využívají kvalitní chemii od firmy Ma-fra, platit je možné hotovostí i kartou. Ve dvou boxech je vedle bezkontaktního mytí tlakovou pistolí k dispozici také kartáč pro odstranění hrubších nečistot, jinak je v nabídce předmytí speciální chemií, tlakové mytí teplou vodou a mikropráškem, tlakové mytí aktivní pěnou, vosk a závěrečný oplach osmotickou vodou.

Mycí centrum Gwash ve Zlíně se rozjíždí pomalu, ale je zřejmé, že jde o dobrou investici na perfektním místě. „Zákazníci si k nám cestu hledají obtížně, ale nechceme úplně tlačit na pilu a obestavět mycí centrum billboardy, i když lidé v okolí zatím úplně nevědí, co je zde k dispozici. Dokonce jsem slyšel, že centrální vysavač považují za nabíjecí stanice a tunelovou myčku za autoservis... Snažíme se ale spíše pracovat se sociálními sítěmi, už jsme si určitou klientelu vytvořili a věříme, že časem si k nám cestu zákazníci najdou,” dodává Daniel Gregůrek.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Mycí systémy WashTec

V čistotě je krása

PETROL
PARTNER



✉ washtec@washtec.cz

🌐 www.washtec.cz

☎ 274 021 231



LAMELA® – nová technologie dokonalého a šetrného mytí
Patentovaná společností BrushTec®

PETROL
PARTNER



ABY SE NAŠI ZÁKAZNÍCI CÍTILI DOBŘE...

K čerpacím stanicím MOL patří neodmyslitelně bistro Fresh Corner, jehož součástí je také vynikající káva a oblíbený hotdog. Co nového nabízí gastrokoutky maďarské sítě pro letní sezónu, jaké jsou poslední trendy v rychlém občerstvení a co dalšího mohou pumpy MOL nabídnout svým zákazníkům jsme se zeptali retailové manažerky společnosti MOL Česko Lucie Kaprové.

Jaký je aktuální trend a požadavky na interiér čerpacích stanic v rámci bistra a jídelního koutu. Na co v tomto ohledu v rámci vaší sítě kladete největší důraz?

Současným trendem v designu čerpacích stanic je vytvoření moderního, prosvětleného, vzdušného a komfortního prostředí. V naší síti MOL se zaměřujeme na to, aby všichni zákazníci měli snadný přístup do celého gastro koutku Fresh Corner. Hlavním cílem je, aby se u nás zákazníci cítili dobře u skvělého občerstvení.

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

V rámci nabídky Fresh Corner se na všechny malé čerpací stanice snažíme dostat naši zrnkovou kávu z vlastní pražírny a v rámci nabídky rychlého občerstvení alespoň křupavé hotdogy, které nabízíme v mnoha příchutích a s výběrem různých variací pečiva a omáček. Zákazník si proto může vše navolit dle vlastní chuti a jeho Fresh Corner hotdog tak může být pokaždé jiný. Na větších čerpacích stanicích nabídku rozšiřujeme o kávu připravovanou na pákových kávovarech. V rámci bistra na větších stanicích rozšiřujeme nabídku pečiva a čerstvých sendvičů. Dálniční a pohraniční stanice jsou k tomu všemu ještě rozšířeny o restaurační koncept, kde si zákazníci mohou užít například českou klasiku v podobě svíčkové, nebo guláše, ale i světovou kuchyni, která sleduje všechny moderní trendy. Jedná se např. o Indické butter chicken, grilovaná bbq vepřová žebírka, nebo kuřecí teriyaki křídýlka...

Co je dnes největším lákadlem pro zákazníky v rámci sítě bister Fresh Corner?

Největším lákadlem pro naše zákazníky je samozřejmě naše Fresh Corner káva, v létě je pak čím dál větší zájem o její ledové varianty. V rámci občerstvení jsou nejpobulárnější hotdogy, které nabízíme v různých příchutích, velikostech s možností výběru mezi světlým a grahamovým rohlíkem a několika druhy omáček. Velkému úspěchu se nyní těší limitované sezónní příchutě XXL klobás. Kromě kávy a hotdogů zákazníci přitahuje i široká nabídka čerstvých a chutných pokrmů, ať už jde o rychlé občerstvení ve formě sendvičů, pečiva nebo teplých jídel. Příjemné prostředí a moderní design

shopů je rovněž jedním z důvodů, proč se k nám zákazníci rádi vracejí.

Káva je tradičně zásadním produktem občerstvovacího koutku každé čerpací stanice. Můžete nějak přiblížit tu vaši a popsat, jak by měla být podávána a jaké druhy dnes zákazníci nejvíce vyhledávají?

Na našich čerpacích stanicích můžete najít dva druhy kávy Fresh Corner. Na samoobslužných automatech je směs složena z 80 % z arabiky a z 20 % z robusty a na baristických strojích je stoprocentní arabika. Oba tyto druhy jsou nyní praženy v naší vlastní Fresh Corner pražírny v Maďarsku. Naše káva byla vybrána se zapojením více než 2000 našich zákazníků v několika kolech testování počínajíc vjemy z kávových zrn až po chuťové testy jednotlivých produktů a vyladění všech receptur s naší baristkou (pozn. red. Anita Nagy-Bertók, WCA degustátorka a rozhodčí, oficiální instruktorka SCA). Následně si díky své vlastní pražírny jsme schopni pečlivě kontrolovat celou cestu kávy od oblasti pěstování až po servis do šálku. Stoprocentní arabika z Brazílie, která je připravována na baristických strojích, má chuťové tóny pražené mandle a marcipánu, jejími vlastnostmi je sladší chuťový profil a jemnější krémové tělo, oproti tomu směs Fresh Corner na samoobslužných automatech má spíše chuťové tóny kakaa, čokolády a pražených lískových ořechů. Díky tomu je více aromatická a má intenzivnější a výraznější chuť. Co se týká zákazníků, přibližujeme se více západnímu kavárenství, kde mimo espresso mají zákazníci v oblibě i objemově větší mléčné kávové produkty, jako je například cappuccino, caffè latte nebo flat white. Kávu na baristických i samoobslužných strojích připravujeme s důrazem na detail a kvalitu, aby zákazníci dostali ten nejlepší možný zážitek z každého šálku kávy.

Nejen u nás jsou populární tzv. přesnídávkové polévky, které dokážou spolehlivě, a ve srovnání s parkem v rohlíku či hranolek s kečupem, zdravěji nasytit. Jakou roli hrají ve vašem systému občerstvení?

Polévky jsou u nás oblíbenou teplou alternativou k tradičnímu rychlému občerstvení jako je čerstvý sendvič, či hotdog. Polévky si zákazníci mohou vychutnat na cca 45 čerpacích stanicích po celé ČR ve formě samoobslužného konceptu. Nabízí-

me tradiční polévky, které jsou připraveny z čerstvých surovin a zákazníkům poskytují sytost a energii. Jsou ideální pro ty, kteří hledají chutnou a zdravou volbu během svých cest. Zákazníci také velmi oceňují, že tyto polévky na vybraných čerpacích stanicích máme ve více druzích po celou dobu otevírací doby čerpací stanice.

Naše společnost se snaží klást velký důraz na zdravou výživu, ale zatím se to moc nedaří naplňovat. Čím přispívá k tomuto trendu váš řetězec?

Dbáme na to, aby byly naše produkty připravovány z kvalitních surovin českých výrobců a nabízely vyváženou a výživnou stravu. V našem portfoliu si zákazníci mohou vybrat z množství vegetariánských pokrmů a nabídku se každým rokem snažíme inovovat o produkty podporující zdravou výživu nejen v rámci Fresh Corner bister.

Platí stále, že český zákazník je konzervativní a nemá rád novinky? Je stále nejoblíbenějším jídlem guláš, smažený sýr a dršťková polévka? Nebo už dávají zákazníci přednost lehčí stravě třeba ve stylu italské nebo asijské kuchyně?

Ano velká část našich zákazníků je stále konzervativní a z tohoto důvodu tradiční pokrmy jako je hovězí guláš, svíčková, či kuřecí stripsy a hranolky vítězí. To samé lze říci také o ostatní nabídce. Například našim nejoblíbenějším hotdogem je stále varianta Klasik. Nicméně v poslední době vidíme rostoucí zájem, hlavně u mladé generace našich zákazníků, zkoušet nové příchutě, lehčí a zdravější pokrmy. Zákazníci se tak stávají otevřenějšími novinkám a různorodosti v nabídce jídel, což nás motivuje k inovaci a rozšiřování gastronomické nabídky. Letošní novinky středomořský sendvič s mangovou omáčkou, nebo XXL hotdog s mozzarellou, černými olivami a sušenými rajčaty se stávají hitem tohoto léta.

Venkovní posezení je v letní sezóně čím dál oblíbenější. Co v tomto směru můžete nabídnout na vašich čerpacích stanicích?

Na našich čerpacích stanicích nabízíme pohodlné venkovní posezení, které je velmi oblíbené zejména v letní sezóně. Venkovní prostory jsou dostatečně prostorné, vybaveny kvalitním posezením a dostatečným zastíněním, aby byly příjemné i během

horkých letních dnů. Obsluha čerpací stanice dbá na pravidelnou údržbu a estetiku těchto prostor, aby zákazníci mohli pohodlně relaxovat na čerstvém vzduchu.

Vyplatí se investice do zahrádek, neohrožuje jejich kvalitu vandalismus? Často u nás vidíme zahrádky bez zastínění, které proto i v letních měsících kvůli úmornému vedru zejí prázdnotou? V tomto ohledu jsou dálniční čerpací stanice například v Rakousku nebo Chorvatsku na jiné úrovni. Jak se k tomu stavíte v rámci sítě MOL?

Investice do zahrádek na čerpacích stanicích se určitě vyplácí, protože zvyšují atraktivitu našich stanic a přitahují více zákazníků. Abychom předešli vandalismu, pravidelně monitorujeme a udržujeme tyto prostory. Věnujeme pozornost i kvalitnímu zastínění, aby zahrádky byly příjemné i během horkých letních dnů. Naším cílem je, aby se zákazníci cítili pohodlně a rádi využívali naše venkovní prostory. Ve srovnání se zahraničím si trůfám tvrdit, že se venkovní prostory liší pouze rozlohou, což je způsobeno hustotou sítě čerpacích stanic v ČR, která je ve srovnání s okolními státy mnohem vyšší.

Jaký máte názor na budování dětských koutků a hřišť u čerpacích stanic?

Budování dětských koutků a hřišť uvnitř, či vně čerpacích stanic vnímáme velmi pozitivně. Tyto prostory poskytují rodinám s dětmi možnost odpočinout si a dětem se vyřádit, což přispívá k celkové spokojenosti zákazníků. Samozřejmě, dbáme i na bezpečnost a vybavenost těchto prostor, aby byly pro děti maximálně přívětivé a zábavné.

A nakonec co je vašim aktuálním benefitem pro zákazníky na čerpacích stanicích MOL a konceptu Fresh Corner?

Naši věrní zákazníci si mohou nyní ještě více užít nabídku Fresh Corner prostřednictvím věrnostního programu MOL Move. Díky této aplikaci získají přístup k řadě výhod – při nákupu ve Fresh Corneru postupují rychleji jednotlivými úrovněmi členství, protože získávají více bodů. Navíc se mohou těšit na trvalé slevy na celý sortiment Fresh Corner a mnoho speciálních nabídek a akcí, které je motivují k opakovaným návštěvám.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



SLADKÉ POKUŠENÍ

Za posledních dvanáct měsíců dosáhly prodeje cukrovinek na čerpacích stanicích hodnoty více než 811 milionů korun. Meziročně tak došlo k mírnému poklesu o 0,9 %. Naopak prodeje nanuků se dostaly na hodnotu více než 271 milionů korun, což představuje meziroční nárůst o 15,6 %. V prvním případě to potvrzuje fakt, že se jedná o stabilní sortiment, ve druhém lze zvýšený zájem o nanuky přičíst rozšíření nabídky příchutí, efektivních marketingových kampaní a snad i změnám klimatu...

Změna chování spotřebitelů?

Pokud se podíváme na cukrovinky z jiného úhlu, je zajímavé, že během celého roku se prodalo celkem 22,7 milionu kusů cukrovinek, což představuje meziroční pokles o 10 %. To už samozřejmě naznačuje změny v chování spotřebitelů, možná ve prospěch menší spotřeby nebo přesunu k jiným produktovým kategoriím.

Každopádně jak bylo zmíněno, ačkoliv došlo k poklesu počtu prodaných kusů, celková hodnota prodeje zůstala na podobné úrovni, a to díky nárůstu cen. Průměrná cena cukrovinek se zvýšila o něco více než 10 %, což pokles prodaného objemu kompenzovalo.

Co se týká jednotlivých typů sladkostí, tak největší podíl na prodeji cukrovinek mají čokoládové tyčinky a žvýkačky. Čoko-

ládové tyčinky tvořily 28,4 % celkových prodeje, zatímco žvýkačky se podílely 24,5 %. Tyto dvě kategorie dohromady představují více než polovinu všech prodeje cukrovinek na čerpacích stanicích, což ukazuje na jejich stálou popularitu mezi spotřebiteli.

Na celkových prodejích rychloobrátkového zboží na čerpacích stanicích se pak cukrovinky podílely jedenácti procenty. To znamená, že cukrovinky byly, jsou a budou významnou položkou v celém sortimentu shopu na čerpací stanici jak z hlediska objemu, tak hodnoty prodeje.

Nárůst prodeje a oblíbené příchutě

Zatímco u cukrovinek došlo k výraznému poklesu z hlediska počtu prodaných kusů, u nanuků zaznamenali prodejci nárůst 5,5 procent. Zvýšený objem prodeje svědčí o tom, že více zákazníků si vybírá nanuky jako svou oblíbenou svačinu na cestách. Nárůst v počtu prodaných kusů také naznačuje, že poptávka po tomto typu zboží roste nejen

sezónně, ale i jako součást každodenního nákupního chování zákazníků čerpacích stanic. Tento trend je pozitivním signálem pro výrobce a prodejce, kteří mohou nadále rozšiřovat svou nabídku a zlepšovat dostupnost produktů.

Ačkoliv došlo k růstu prodeje v kusech, celková hodnota prodeje narostla především díky zvýšení cen. Průměrná cena za nanuk se zvýšila o 9,5 %, což výraznou měrou přispělo k celkovému růstu tržeb. Průměrná cena za položku dosahovala necelých 47 Kč. Tento cenový růst odráží obecné ekonomické podmínky, včetně inflace a zvýšených nákladů na suroviny, výrobu a distribuci. Pro spotřebitele to znamená, že jsou ochotni zaplatit více za kvalitní produkty, což otevírá prostor pro další inovace a prémiové produkty v této kategorii.

Není překvapením, že největší prodeje nanuků se uskutečňují během teplých měsíců. Za období od začátku října do konce března dosahují prodeje menší částky než za jediný měsíc letních prázdnin. Tento sezónní trend je očekávaný, vzhledem k tomu, že nanuky jsou tradičně spojovány s letním



obdobím a horkým počasím. Prodejci na čerpacích stanicích tak mohou využít těchto sezónních výkyvů k optimalizaci zásob a marketingových aktivit, které by maximalizovaly prodeje v období nejvyšší poptávky.

Analýza prodeje nanuků na čerpacích stanicích za poslední rok ukazuje na rostoucí popularitu tohoto segmentu. Navzdory sezónním výkyvům a růstu cen zůstává poptávka po nanucích silná, což vede k celkovému růstu tržeb. Nejoblíbenějšími příchutěmi nanuků na čerpacích stanicích byla vanilková a tvarohová. Obě příchutě se podílely na celkových prodejích této kategorie téměř jednou třetinou. Třetí nejoblíbenější příchutí je karamel, což naznačuje, že kupující mají dlouhodobě své stálé favority, i když zároveň jsou otevření novým chuťovým zážitkům.

Sledované období je posledních 12 měsíců od půlky července 2023 po půlku července v roce 2024. Uvedená data jsou za celý sledovaný trh čerpacích stanic.

■ AUTOR: Lukáš Lyčka
Autor je konzultantem
ve společnosti NIQ
FOTO: archiv



JAK POZNÁME TU DOBROU?

Oblíbenou pochoutkou v horkých dnech je jistě zmrzlina a mražené krémy. Najdete je prakticky ve všech shopech u čerpacích stanic. Existuje ale nějaký klíč, jak studené dobroty vybírat, aby byly nejen chutné, ale i v souladu se zásadami zdravé výživy?

Obecně platí, že bychom si měli vybírat takové zmrzliny, které obsahují kvalitní suroviny, jako jsou mléko, tvaroh, ovoce, ořechy aj. Naopak vyvarovat bychom se měli takových, které mají na prvním místě uvedený cukr a obsahují ztužené tuky a vysoký podíl rostlinných olejů, zejména kokosového a palmového.

V případě balených mražených krémů není nic jednoduššího než si prostudovat údaje na obalu. Podívejte se na nutriční hodnoty, složení, ale i velikost balení. Ve složení jsou velké rozdíly, proto se zaměřte na obsah kvalitních surovin: tvaroh, jogurt, smetana, mléčný tuk, ovoce a šťávy z něj, kakao nebo ořechy.

Co si ještě pohlídat? Pozor je třeba si dát především na vysoký obsah levných rostlinných tuků, jako je například kokosový či palmový tuk. Takové tuky mají nahradit ty dražší původem z mléka (mléčný tuk, smetana), které mají mnohem lepší výživové hodnoty.

Ideální nejsou ani nanuky, kde je na prvních místech voda, cukr a často obsahují velké množství umělých barviv.

Stejně jako u jiných potravin platí, že čím kratší složení, tím lépe. Orientovat se ale můžete i pouhým okem. Kvalitnější zmrzliny většinou mají přirozenější, méně křiklavou barvu. Zářivé barvy nejen u kopečkových zmrzlin, ale třeba i u nanuků napovídají, že k jejich výrobě byla použita nejrůznější éčka, umělá barviva či dochucovadla.

Kvalitu zmrzliny do jisté míry poznáte i podle konzistence a chuti. Měla by být hladká a bez hrudek. Při rozpouštění v ústech by neměla působit drsně jakoby písčovitě. Měla by být cítit po dané příchuti bez jakýchkoli vedlejších chutí.

Nejrizikovější jsou točené zmrzliny

U kopečkových a točených zmrzlin často mnoho informací nedostanete. Můžete se ale zkusit zeptat obsluhy. Složením a kvalitou se takové zmrzliny hodně liší. Ty levnější jsou totiž často připravované z polotovarů a chybí v nich například smetana.



Z hlediska hygieny, a s ohledem na možná rizika spojená s konzumací zmrzliny, je nejbezpečnější balený nanuk. Následuje zmrzlina kopečková. Rizikovější může být točená zmrzlina. Ta se připravuje až v místě prodeje, nejčastěji smícháním připravené směsi s vodou. Problém tak představuje už samotná voda nebo špatně vyčištěný mrazicí stroj.

Je lepší mléčná nebo ovocná zmrzlina? V rámci obou kategorií se dá rozumně vybrat. Plusem zmrzlin obsahujících mléko, jogurt nebo tvaroh je vyšší podíl bílkovin, a tedy lepší výživové vlastnosti.

Při výběru ovocných je lepší vybrat ty, které obsahují co nejvyšší podíl ovocné složky ovoce a co nejnižší obsah přidaného cukru. Proto raději sáhněte po ovocné zmrzlině nebo sorbetu než vodovém nanuku. Ovocná zmrzlina bude mít menší obsah energie. V mléčných je totiž více tuku, což ale nutně nemusí být na škodu.

„Podíl ovocné složky by měl být zhruba 50 až 80 procent. Ideální je tedy vybírat zmrzliny na bázi dření. Taková zmrzlina vás ale spíše osvěží, než zasytí, neboť ne-

Jednotlivé druhy zmrzlin podle obsahu tuku

Smetanové zmrzliny	musí obsahovat alespoň 8 % mléčného tuku a nesmí se do nich záměrně přidávat tuk a bílkoviny nemléčného původu. Zástupcem této kategorie typicky bude pocitivá zmrzlina, kterou si dáte třeba na dovolené u moře.
Mléčné mražené krémy	obsahují alespoň 2,5 % mléčného tuku a zároveň musí obsahovat nejméně 6 % tukuprosté mléčné sušiny. Stejně jako u smetanové zmrzliny i zde platí zákaz přidávání bílkovin a tuku jiného než mléčného původu. Zástupcem této kategorie je například nanuk Míša.
Mražené krémy s rostlinným tukem	musí obsahovat minimálně 5 % rostlinných tuků. I u této skupiny zmrzlin však doporučujeme čist složení. Někdy se do ní z legislativních důvodů dostanou i speciální výrobky, například bezlaktózové, u nichž není možné mléčný tuk použít. Zástupcem této kategorie bude například Magnum.
Vodové mražené krémy	neobsahují žádný záměrně přidaný tuk, jeho celková sušina nesmí být nižší než 12 %. Zástupcem je třeba nanuk Kaktus.
Ovocné mražené krémy	neobsahují záměrně přidaný tuk, jejich celková sušina je nejméně 12 % a obsah ovocné složky alespoň 15 %. V případě, že jsou místo ovoce použity ořechy, musí jich být minimálně 5 %. Zástupcem je třeba u dětí oblíbené Calippo.
Sorbety	jsou podobné ovocným mraženým krémům, ovocný podíl u nich však musí být nejméně 25 %, u ořechových sorbetů pak 7 %. Zástupcem je jahodový Mrož v kelímku.

obsahuje bílkoviny,” říká dietoložka Karolína Hlavatá.

Když chcete vydatnější zmrzlinu, tak si vyberte smetanovou nebo ještě lépe tva-

rohovou. „Vyhnut byste se měli příliš levným výrobkům, v jejichž složení je uveden rostlinný tuk, který bývá často kokosový nebo palmový. Takový výrobek tedy ➔



obsahuje příliš velké množství nasycených mastných kyselin, které bychom měli naopak omezovat," varuje dietoložka.

Tvarohové nebo smetanové zmrzliny mají vyšší energetickou hodnotu, ale díky obsaženým bílkovinám představují plnohodnotnější pokrm. V létě se tedy hodí například jako svačina. Ideální je, pokud takovou zmrzlinu doplníte drobným ovocem.

Nejzdravější jsou tvarohové krémy

Z nutričního hlediska jsou nejvhodnější zmrzliny s obsahem tvarohu nebo jogurtu,

kté jsou českou specialitou. Pokud se nejedná o příchut' vytvořenou aroma-ty, mohou být zdrojem kvalitních vhodných bílkovin a vápníku.

Jako každodenní svačinu se zmrzli-na doporučit asi nedá, občas ale určitě neuškodí. Z výživového hlediska jsou vhodné např. tvarohové zmrzliny, třeba český nanuk Míša, kde 53 % složení tvoří tvaroh a v jednom nanuku najdete 130 kcal, 11 g sacharidů, 8 g tuku a 3,5 g bílkovin. Dobrou volbou bude kromě Míšy i nanuk Skyr či Hollandia.

Mnozí lidé si myslí, že zmrzliny mají špatné nutriční hodnoty a raději se jim vyhýbají. Záleží ale na druhu, který zvolíte.



Vhodnou mraženou lahůdku si můžete dopřát i při hubnutí.

„Při výběru zmrzliny je hlavním kritériem obsah přidaného cukru, který by neměl být vyšší než 20 gramů na 100 gramů výrobku," upozorňuje Karolína Hlavatá. A dodává, že dalším kritériem je obsah nasycených a trans mastných kyselin, které se vyskytují především v čokoládových polevách. Proto výrobky porovnávejte a vybírejte vždy ten, který obsahuje tyto živiny minimálně.

Segment zmrzlin je samozřejmě svázán poměrně důkladnými legislativními pravidly. Vše zásadní o nich najdete ve vyhlášce č. 397/2016 Sb.

AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



Jednotlivé druhy zmrzlin podle obsahu tuku

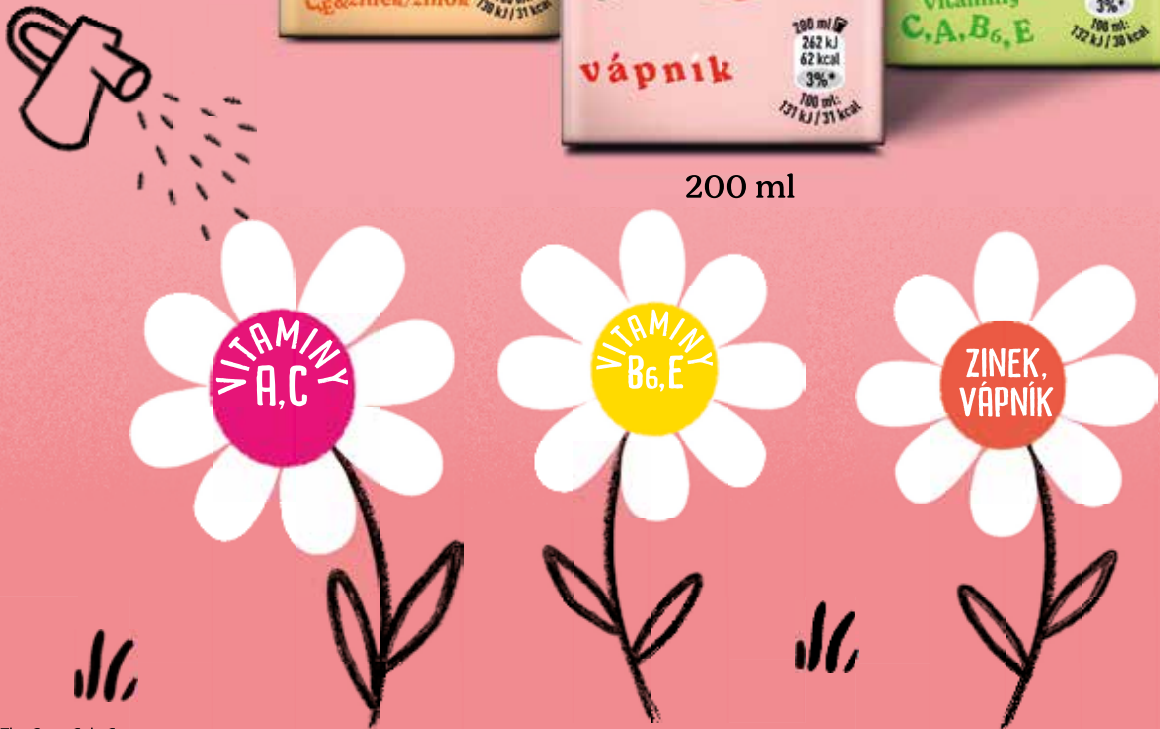
Sladidla	látky používané k tomu, aby se potravinám nebo stolním sladidlům dodala sladká chuť, acesulfam či aspartam.
Barviva	látky, které potravině dodávají barvu nebo barvu obnovují. Zahrnují rovněž přírodní složky potravin a přírodních zdrojů, jež jako takové nejsou obvykle používány jako charakteristické složky potravin.
Konzervanty	prodlužují trvanlivost potravin tím, že je chrání proti zkažení způsobené mikroorganismy, nebo které potraviny chrání před růstem patogenních mikroorganismů.
Antioxidanty	prodlužují trvanlivost potravin tím, že je chrání proti zkažení způsobené oxidací, například proti žluknutí tuků a barevným změnám.
Nosiče	používají se k rozpouštění, ředění, disperzi nebo k jiné fyzikální úpravě potravinářské přídavné látky nebo potravinářského aroma, potravinářského enzymu, živiny nebo další látky přidané do potraviny pro nutriční nebo fyziologický účinek s cílem usnadnit jejich použití a nakládání s nimi, aniž přitom mění jejich funkci.
Kyseliny	zvyšují kyselost potraviny nebo jí udělují kyselou chuť.
Regulátory kyselosti	mění nebo řídí kyselost nebo alkalitu potraviny.
Emulgátory	umožňují vytvořit nebo uchovat v potravině stejnorodou směs dvou nebo více nemísitelných fází, například oleje a vody. Mezi emulgátory patří například lecitiny, estery mono- a diglyceridů mastných kyselin, polysorbáty, cukroestery, stearylaktáty a sorbitanmonostearáty.
Látky zvýrazňující chuť a vůni	zvýrazňují stávající chuť nebo vůni potraviny. Patří sem zejména kyselina glutamová, kyselina guanylová, kyselina inosinová a jejich soli.
Želírující látky	udělují potravině texturu tím, že vytvářejí gel. Mezi nejznámější patří kyselina alginová a její soli, agar, karagenan, karubin, guma guar, arabská guma, pektiny, celulózy a různě upravovaný škrob. Kvalitní zmrzlina či mražený krém obsahuje těchto přídavných látek co nejméně.

Přibalte k svačině vitaminy a minerály

Novinka



200 ml



Cappy

Plné života

JUPÍK SPARKY: IDEÁLNÍ LETNÍ OSVĚŽENÍ PRO DĚTI

Rodinná nápojářská společnost Kofola ČeskoSlovensko myslí v rámci svého portfolia i na mladší generaci. Kategorii dětských nápojů letos rozšířila o plechovkovou novinku, Jupík SPARKY. Ta obsahuje méně cukru než jiné plechovkové alternativy na trhu.

Rodinné cestování je neoddělitelně spjata s potřebami malých cestujících. Dlouhé cesty autem mohou být náročné nejen pro dospělé, ale zejména pro děti, které potřebují časté přestávky a posilnění. Dostupnost širokého sortimentu nápojů Jupík na čerpacích stanicích zajišťuje, že děti budou mít vždy po ruce chutné a zdravé osvěžení, které doplní jejich pitný režim a přispěje k pohodlnému a příjemnému cestování. „Dětský sortiment nápojů Jupík by určitě neměl chybět v žádné provozovně čerpacích stanic. Léto a prázdní-

ny jsou totiž neodmyslitelně spjaty s cestováním a pohybem celých rodin, které uvítají rozptýlení a osvěžení pro své nejmenší“, doporučuje za prodejní kanál čerpacích stanic v České republice Key Account Manager Miloš Hranička. Jupík nabízí osvěžení pro malé i větší děti, a to hned v několika variantách.

Novinkou je Jupík SPARKY, nápoj, jehož základem je voda a ovocná šťáva, a který oproti jiným konkurentům v plechovce obsahuje méně cukru. Je ideální pro starší děti a teenagery, kteří hledají osvěžující nápoj,

který kombinuje šťávu z osmi druhů ovoce a cool designem. Jednotlivé plechovkové 0,33 l varianty Jupík SPARKY navíc přímo souvisí s náladou, kterou nový drink přináší. Na regálech tak najdete Jupík SPARKY FUN, HYPE a CHILL, což dělá z tohoto nápoje nejen chutné osvěžení, ale i stylový doplněk každého výletu. Jupík SPARKY přináší inovativní a zdravou alternativu na trh nápojů pro starší děti a teenagery.

Dalším osvěžujícím nápojem v nabídce je Jupík Aqua, který je ideální volbou na dopl-

nění tekutin pro děti, díky svému půllitrovému objemu a sportovnímu uzávěru usnadňující pití i během pohybu. Jupík Sport Aqua navíc obsahuje důležité vitamíny, včetně niacinu a kyseliny listové, které jsou nezbytné pro aktivní děti.

Oblíbeným produktem pro mlsné jazyčky je také Jupík Ovocík, který obsahuje 20 % ovocné složky. Tento nápoj přináší kombinaci skvělé chuti a zdravých ingrediencí, které děti milují. Praktická 0,33l láhev je navržena tak, aby padla jak do malých, tak i větších dětských rukou. Jupík Ovocík je k dispozici v pěti populárních příchutích, takže si každé dítě najde tu svou oblíbenou.

Jupík přináší ale i jiné formy osvěžení! Ve spolupráci se známou značkou Prima zmrzliny vznikly Jupík nanuky, které jsou skvělou volbou pro horké letní dny. K dostání jsou ve třech příchutích, z nichž nejoblíbenější je Jahoda.

Ať už se jedná o dlouhou cestu na dovolenou nebo krátký výlet na víkend, Jupík v jakémkoliv formátu je ideálním společníkem pro každou rodinnou výpravu.

■ PR Kofola
FOTO: Kofola



NUDA V AUTĚ? NAHOĎ SE DO NÁLADY.

PETROL
PARTNER



BUBLINKY S KAPKOU OVOCE



BUDOUCÍ ZÁKAZNÍK

Prázdniny se pozvolna chýlí ke svému závěru a my již můžeme pomalu hodnotit, jaká byla letošní turistická sezóna. Určitě mi potvrdíte, že hlavně horká. Proto nealko nápoje a zmrzliny byly nejprodávanější položkou na našich čerpacích stanicích.

Jak vychovat budoucího zákazníka

Stále více rodin dává přednost krátkodobým pobytům a cestám po naší zemi. Mladé ro-

diny se vydávají na cesty nejen se školou povinnými ratolestmi, ale také už i s kojenci a batolaty. S malými dětmi se dříve necestovalo vůbec, ale doba se mění a mladé rodiny si žádají změny. Je potřeba se přizpůsobit

potřebám rodičů dětí všech věkových kategorií. Rodinám se přizpůsobují ubytovací zařízení, služby a samozřejmě i provozy čerpacích stanic. I ten malý človíček ocení, že se na cestě s rodiči krásně vyřádil na hřišti, dobře najedl u dětského barevného stolku a nakonec vyloudil od rodičů pěknou hračku s cukrovinkou na cestu.

Moc dobře ví, že když bude u pokladní zóny při placení rodičů žadonit o čokoládovou tyčinku nebo žvýkačku, případně cokoli, co maminka zapomněla na cestu přibalit, pak mu tyto věci rodiče koupí. Plyšáci i autíčka, hlavolamy jsou, i když v omezené míře, než bývalo dříve, na čerpacích stanicích stále k dostání. Rodiče již většinou neberou svačinu pro děti s sebou a spoléhají se právě na nabídku a dostupnost požadovaného sortimentu na čerpací stanici. Také chtějí ušetřit čas sháněním obchodu s potravinami či restaurací a parkováním kdesi ve městě a předpokládají, že vše potřebné koupí na čerpací stanici. Právě zde je důležité myslet na potřeby celé rodiny od nejmenších až po ty dospělé. Častokrát i psí mazlíky.

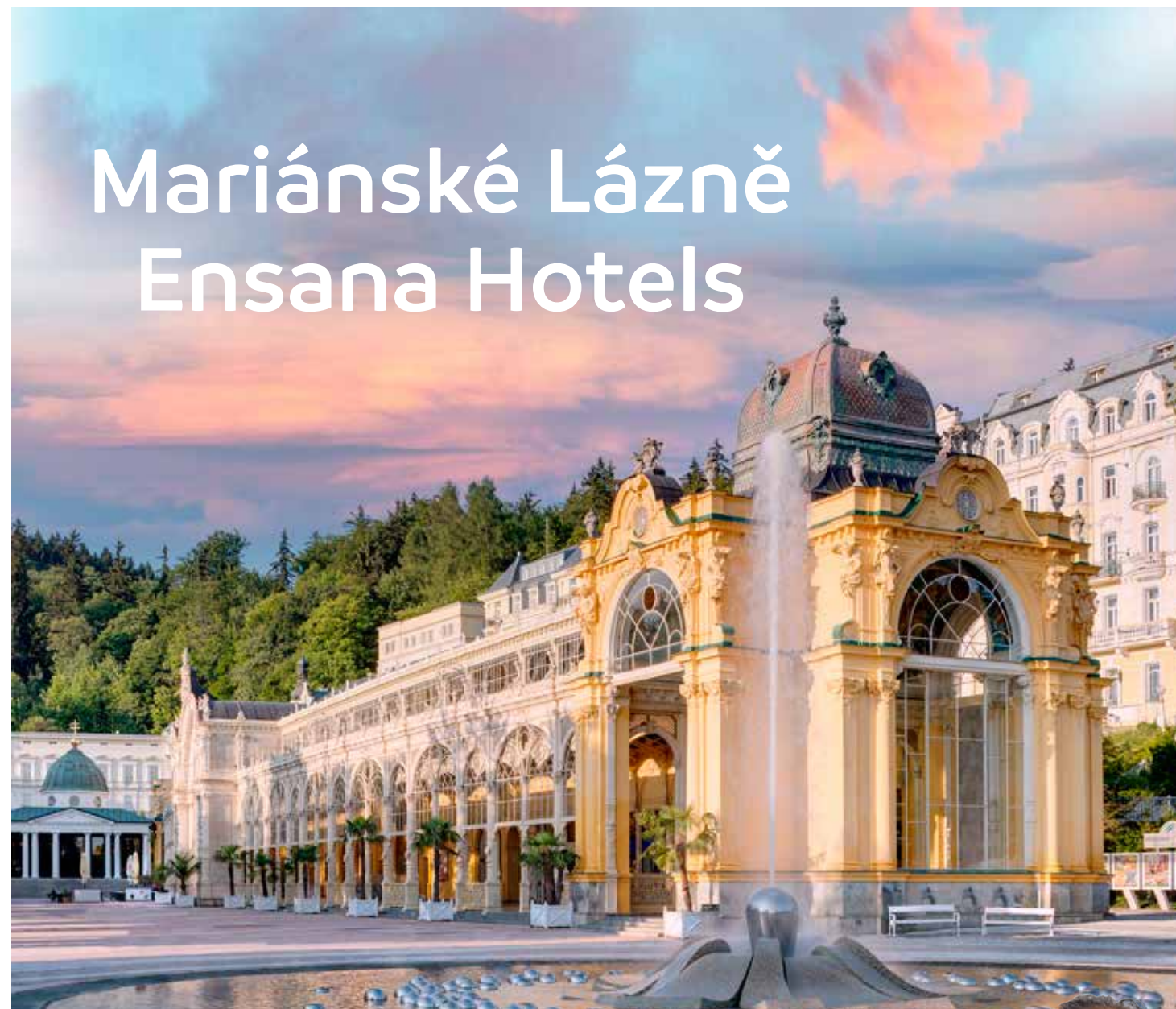
O dovolené nehledíme tolik na ceny a dopřáváme si. Zde je právě příležitost pro shopy čerpacích stanic. Nákup zde zákazníkům šetří čas i cestu sjíždět z dálnice do města a hledat a platit parkování. Zákazníci ochotně zaplatí na pumpách i vyšší částku, jelikož si dobře uvědomují, že ušetřili spoustu drahocenného času. A právě zde by se měli vedoucí čerpacích stanic zaměřit na nejžádanější sortiment. Už nestačí jen káva a párek, rodiny si žádají lahůdky a další rozpečené dobroty, které známe ze zahraničí, ovocné nápoje, ledové kávy, popřípadě čerstvé ovoce a zeleninové saláty.

Také polévka je stále oblíbenou přesnídávku i obědem pro dospělé nebo děti. Nestačí mít v nabídce dršťkovou nebo gulášovou. Dětem nabídneme vývary či zeleninové varianty. Sladkosti a zmrzliny by měly být také v nabídce, ovšem v jejich nákupu je dobré být opatrní a zvažovat, co taková sladká pochoutka udělá na cestách v dětském žaludku. Nabídka jídel a občerstvení by měla více dietní a dobře stravitelná. Jídla lehká, nezatěžující. Řešením rozhodně nejsou párky v rohlíku, hranolky s kečupem, přeslazené nápoje nebo smažený sýr.

Děti mají marketingový potenciál

Zákazníka, třeba i malého, je nutné si vychovat a udržet. Příjemným zázemím, služba-

Mariánské Lázně Ensana Hotels



Společnost Mariánské Lázně Ensana Health Spa Hotels nabízí lázeňské, relaxační a wellness pobyty v Mariánských Lázních

- Komfortní ubytování v hotelech Nové Lázně, Centrální Lázně, Maria Spa, Hvězda, Imperial, Pacifik, Butterfly, Vltava a Svoboda
- Garantovaná léčba přírodními zdroji – minerálními prameny, přírodním Mariiným plynem a slatinou
- Statut klimatických lázní od roku 2023
- Pořádání konferencí a teambuildingových akcí
- Pitná kúra přímo v hotelu
- Pobyty pro rodiny s dětmi
- Volnočasové a sportovní aktivity



Mariánské Lázně
Health Spa Hotels
Healing Power of Nature

Telefon: +420 354 655 501-9
E-mail: marienbad@cz.ensanahotels.com
www.ensanahotels.com

mi, vhodným sortimentem, ale i zážitkem. Atraktivní houpačky na venkovním posezení, zajímavě řešené pergoly, dětské atrakce s pestrým nábytkem uvnitř shopu, atraktivní hračky a dobré občerstvení v nabídce. Dostatečná propagace také splní svou funkci potřebných produktů, ovšem nesmí být vnucující a přehnaná. I dětské zařízení stolečků, židliček musí bezprostředně ladit se zařízením celého shopu. Na našich cestách a reportážích z čerpacích stanic jsme už viděli krásná dětská hřiště, dětské vnitřní koutky s nápaditými dekoracemi. Samozřejmostí jsou i krmící židle pro batolata a přebalovací pulty pro mimika. Někde mají i samostatnou dětskou toaletu.

Jak zdržet celou rodinu

Cílem obchodníků by mělo být zdržet a přilákat požadovaným sortimentem celou rodinu. Zde je letní nabídka čerpacích stanic opravdu velkým klíčem ke zvýšeným tržbám. Tam, kde není varianta a možnost výběru, zákazník odjíždí a už se nemusí vrátit. Tam, kde si vybere celá rodina, příjemně si odpočine uvnitř i venku, kvalitně se posilní, a ještě vybere svačinu s sebou na cestu. Tam, kde je útulno a čisto, tam, kde budou rychle a příjemně obslouženi. To by mělo být zásadou každého provozovatele čerpací stanice. A zákazníci se budou i v budoucnu rádi vracet.

Na čerpací stanici rozhoduje zejména první dojem ze shopu a čistota. Čisté parkoviště s nepřebranými popelníci, nepovalující se odpadky kolem košů a na zahrádkách. To je první dojem, který si zákazník, když na pumpě zastaví, vyhodnotí. Následuje lákavá vůně a přehledné uspořádání shopu, a také samozřejmě čistota na toaletách.



Kromě odskočení si na toalety často celé rodině prospěje i odpočinek a relax v blízkosti čerpací stanice. Někdo si vychutná kávu na pergole či předzahrádce, někde mívají i různá zařízení na protažení těla a ztuhlých svalů. Velmi oblíbená jsou dětská hřiště, když to prostor čerpací stanice umožní. Sice jde o větší investici a velmi náročné schvalování z důvodů bezpečnostních předpisů a certifikátů sportovních zařízení. Ale tato investice se určitě vyplatí.

Nebojte se experimentů

Také v občerstvení je třeba hledat velký potenciál. Samozřejmě záleží na prostorových možnostech provozovny a jejího zázemí. Někde si nemohou dovolit svého kuchaře. Ovšem tam, kde možnosti jsou, nebát se je využít jakýmkoliv zajímavým občerstvením,

nedržet se stereotypu, co mají jinde. Když na blízké pumpě mají kobližky, u nás bude k mání domácí štrůdl, když je v blízkosti McDonald, my nabídneme zeleninové saláty se zdravou jogurtovou zálivkou, ovocný salát apod. Obvykle vítězí převážně rychlé občerstvení. A to zrovna na cestách není to nejzdravější. Výhodou jsou čerpací stanice, které mají rozšířený sortiment jako prodejny s potravinami, kde je možno koupit čerstvé jogurty, ovoce, mléčné výrobky, pečivo a k němu přesnídávky a další kombinovatelné čerstvé svačिनové možnosti.

Snaha vyhovět všem zákazníkům dokonce vždy určí sortimentní podobu, která se notoricky opakuje rok co rok. Vedle nich tak nastupují i novinky, které je vhodné zařadit do prodeje s vhodnou propagací i vlastní aktivitou obsluhujícího personálu.

Co chybí na čerpacích stanicích?

Právě již zmiňovaná zdravá, a především čerstvá výživa. Dětská menu, kusové ovoce. Často slyšíme, že o saláty a zdravé pokrmy není ze strany zákazníků zájem. Protože s tím nikdo na čerpací stanici nepočítá... Už i malé děti registrují reklamu McDonald na hamburgery, hranolky a colu a my rodiče jim toto s radostí dopřáváme. Rychlé občerstvení tohoto typu by nemělo být za odměnu, ani k oslavám, ale pouze jako omezená možnost ve výjimečných situacích, kdy je potřeba se rychle najíst a není čas na čekání a delší přípravu jídla.

AUTOR: Gabriela Platilová
FOTO: archiv

JAK SE VÝHODNĚ ZBAVIT DLUHŮ

Oddlužovací akce navazuje na předchozí Milostivé léto I, II a III a umožňuje zbavit se výhodně dluhů na zdravotním pojištění. Pokud dlužníci v období od 1. července do 30. listopadu 2024 uhradí původní dlužné pojistné a splní další podmínky akce, budou jim odpouštěny exekuční náklady i penále. Jakých dluhů se milostivé léto týká? Kdo bude moci o odpuštění dluhů požádat? Jakým způsobem bude mimořádné odpuštění dluhů probíhat?

Které dluhy budou odpuštěny

V roce 2024 se Milostivé léto zaměřuje specificky na dluhy vůči zdravotním pojišťovnám, tedy ty, které dřívější akce nezahrnovaly. V rámci Milostivého léta se odpouští penále a exekuční náklady. Původní částku, která měla být na pojistném zaplacená (tj. jistinu, dlužné pojistné), s nímž penále a exekuční náklady souvisí, je nutné uhradit. Tato platba musí být provedena a připsána na účet nejpozději do 31. prosince 2024.

Milostivé léto IV platí pouze pro dluhy, které jsou vymáhány v rámci daňové exekuce, tedy podle daňového řádu, nikoliv přes soudního exekutora. V daňové exekuci přitom musí být nejen jistina (tj. původní dlužná částka), ale i penále. Jen tak je naplněna jedna z podmínek využití Milostivého léta.

Rozhodující je také datum. O odpuštění lze žádat pouze u těch dluhů, u nichž byla daňová exekuce nařízena nejpozději k 31. 12. 2023. Na novější dluhy se nevztahuje.

O odpuštění dluhu lze požádat i tehdy, pokud dlužník už v rámci daňové exekuce dlužné pojistné ke dni 1. července 2024 zcela uhradil, tj. dluží už jen na penále a exekučních nákladech.

Kdo bude moci o odpuštění dluhů požádat

O prominutí neuhrazeného penále nebo exekučních nákladů mohou požádat pouze fyzické osoby, tj. osoby samostatně výdělečně činné (OSVČ) nebo osoby bez zdanitelných příjmů (OBZP). Na právnické osoby ani dlužníky v insolvenční se tato možnost nevztahuje.

Jak zažádat o odpuštění dluhu

K odpuštění neuhrazeného penále z dlužného pojistného a exekučních nákladů nedochází automaticky s úhradou dlužné částky a je nutné o něj u zdravotní pojišťovny (resp. příslušné regionální pobočky) písemně požádat. Žádost se podává od 1. července do 30. listopadu 2024 a je nutné ji vlastnoručně podepsat a doručit zdravotní pojišťovně jedním z následujících způsobů:

- prostřednictvím aplikace
- zasláním e-mailu s uznávaným elektronickým podpisem na podatelnu
- zasláním do datové schránky zdravotní pojišťovny
- poštou doporučeným dopisem
- osobně návštěvou některé z poboček

K žádostem doručeným před 1. červencem 2024 nemusí zdravotní pojišťovny přihlížet! Pokud jste tedy žádost zaslali dříve, doporučujeme ji podat znovu.

Úhrada dluhu na splátky

U dluhů vyšších než 5 000 Kč je možné dohodnout se na úhradě ve splátkách. Zájem o využití splátkového režimu musí dlužník pojišťovně oznámit, a to opět v rozmezí od 1. července do 30. listopadu 2024. V opačném případě se předpokládá, že celý dluh bude uhrazen jednorázově do 31. prosince 2024.

Délka splácení se odvíjí od výše dlužného pojistného. U částek do 50 000 Kč je úhrada rozložena do 12 po sobě jdoucích měsíčních splátek, u částek nad 50 000 Kč do 36 měsíčních splátek.

První splátka musí být uhrazena (tj. připsána na účet) nejpozději do 31. prosince 2024 a každá další nejpozději poslední den příslušného kalendářního měsíce.

O výši jednotlivých splátek, jejich splatnosti a způsobu úhrady by zdravotní pojišťovna měla dlužníka informovat co nejdříve poté, kdy podá oznámení o využití splátkového režimu.

Pokud by některá ze splátek nebyla zaplacená ve správné výši a včas, resp. nebyla připsána na účet zdravotní pojišťovny do posledního dne příslušného kalendářního měsíce, možnost úhrady dlužného pojistného ve splátkách by zanikla spolu s možností odpuštění penále a exekučních nákladů! Zároveň by bylo rozhodnuto o pokračování daňové exekuce.

S přípravou i podáním žádosti a s dalšími potřebnými úkony spojenými s Milostivým létem 2024 Vám rádi pomohou poradci daňové poradenské a účetní společnosti Kodap.

AUTOR: Petra Brožová
Autorka je manažerkou společnosti Kodap Liberec, kde se věnuje metodice účetnictví se zaměřením na obor čerpacích stanic.
FOTO: archiv

Specializované služby pro čerpací stanice

KODAP

- Účetnictví na míru ČS
- Měsíční přehled o ekonomice
- Daňové poradenství v ceně

eurodata

- Užitečné a přehledné analýzy
- Online přístup k datům
- Služby pro 10 000 ČS v Evropě

MOTOKÁRA NEBO SUV?



Mini zaujímá v koncernu BMW pozici prémiové značky, u které hraje hlavní roli design a image a teprve na druhém místě jsou jízdní výkony a vlastnosti. Výjimku v tomto ohledu mají modely s logem firmy John Cooper Works, které naopak představují čistě sportovní modely pro radost jízdy. Platí to i pro novou generaci největšího mini s názvem Countryman.

Největší mini v historii

Nová třetí generace Countrymanu sdílí platformu i techniku s aktuální modelovou řadou BMW X1. Ve srovnání s ním však nabízí stylovější a originálnější tvář. Oproti svému předchůdci opět vyrostl, současný model je délkou 4447 mm a výškou 1645 mm konkurenční také pro Audi Q3 (4484 mm), Jaguar E-Pace (4395 mm), Mercedes GLA (4410 mm) nebo Volvo XC40 (4440 mm). Když porovnáte první i třetí generaci, zjistíte, že se stále jedná o designovou evoluci původního Countrymana, i když retrodesign se trochu posunul k modernějšímu pojetí. Nový Countryman možná vypadá „hranatě“, ale hodnota součinitele aerodynamického odporu

vzduchu 0,26 svědčí o tom, že konstruktéři odvedli dobrou práci.

John Cooper Works je tuningová značka, kterou v roce 2002 založil Michael Cooper, syn Johna Coopera. Ten ve své době vlastnil tým formule 1 a je i duchovním otcem původního Mini Cooperu ze 60. let. V roce 2007 značku koupila automobilka BMW a v současné době má každá modelová řada Mini vrcholný sportovní model s označením JCW. Takže i aktuální Countryman, jehož nejostřejší verze měla premiéru koncem loňského roku a až v průběhu toho letošního se dostala do prodeje. I když má nový JCW Countryman svébytný projev a byl laděný v Anglii, sdílí v podstatě techniku s výkonným BMW X1 M35i. Jedná se tak vlastně o největší

a nejvýkonnější mini v historii, což se odrazilo i v základní ceně 1 261 000 Kč.

Prémiová extravagance

Poznávacím znakem novinky jsou hranaté světlomety, které tvoří nepravidelný šestiúhelník, jakoby nedokončený C-sloupek střechy a dlouhý zadní převis. Světelný otisk zadních sdružených světel i nadále symbolizuje britskou vlajku, typická jsou i „boubelatá“ zpětná zrcátka uchycená na dveřích. Verze JCW má samozřejmě několik odlišností, které zvýrazňují jeho výjimečnost. Jedná se o strukturu přední masky, nové logo JCW, design 20palcových kol nebo barevné doplňky karoserie.

Interiér JCW Countryman zaujme kvalitou a použitými materiály. Celkové pojetí se nezměnilo, středobodem palubní desky zůstává kulatý dotykový a skvěle čitelný OLED displej s vysokým rozlišením. Můžete si ho nakonfigurovat v osmi specifikacích podle jízdních režimů od retrociferníku až po sportovní režim Go-kart. Volant zaujme velmi tlustým věncem, kontrolní přístroje před volantem nahradil head-up displej. Z voliče samočinné převodovky se stal přepínač vedle otočného ovladače start/stop na panelu pod středovým displejem. Originalitu interiéru umocňuje palubní deska potažená textilií z recyklovaného polyesteru.

Přední sedadla s integrovanými opěrkami hlavy a logem JCW mají s ohledem na jízdní výkony výrazné boční vedení, jinak je prostoru v interiéru dostatek i ve druhé řadě, která je posuvná v rozsahu 13 cm. Zavazadelník nabídne solidních 505 litrů v základu a 1530 litrů po sklopení zadních sedadel.

Tři stovky divokých koní

Pod přední kapotou verze JCW je přeplňovaný dvoulitrový čtyřválec o výkonu 221 kW (300 k) a točivém momentu 400 N.m. Motor má zesílené písty, ojnice a silentbloky, které doplňuje duální přímé a nepřímé vstřikování paliva. Sedmistupňová dvouspojková samočinná převodovka nahradila osmistupňový automat předchozího Countrymana JCW. Pádla pod volantem umožňují řidiči zasahovat do řazení, což se hodí při jízdě z kopce a před zatáčkou. Nejvýkonnější mini dokáže akcelarovat z klidu na rychlost 100 km/h za 5,4 s, nejvyšší rychlost je 250 km/h.



Tyto hodnoty jsou k dispozici pouze v režimu Go-kart, který k tomu vedle speciálního designu středového displeje nabízí také ostřejší zvuk a tužší podvozek i řízení. Countryman nelze úplně označit za motokáru s ohledem na výšku a hmotnost, přesto se tomu jeho chování blíží. Přílnavost podvozku k suchému asfaltu je i díky 20palcovým pneumatikám s šířkou 245 mm mimořádná a nadchne i agilní řízení. Nechybí účinné brzdy, jejichž zářivé červené třmeny s nápisem JCW prosvítají z kol. Třešničkou na této řidičské nirváně je adaptivní odpružení s frekvenčně selektivním tlumením, které minimalizuje náklony i ponořování přídě při brzdění a zádě při rozjezdu. Přesto lze podvozek v základním režimu označit za celkem komfortní.



Pouze jako čtyřkolka

Standardem verze JCW je pohon všech kol ALL4, který zajišťuje elektricky ovládaná lamelová spojka u zadní nápravy. Ta umožňuje rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní kola až do poměru 50:50. Oceníte to hlavně za zhoršených adhezčních podmínek na sněhu či blátě, ale čtyřkolka samozřejmě zlepšuje agilitu podvozku i při sportovní jízdě v zatáčkách.

Řízení Countrymanu je zážitkem a jízda samotná se tak může někdy stát cílem. Ale tohle mini je zároveň vybaveno 12 ultrazvukovými senzory a čtyřmi kamerami monitorujícími okolí vozu v rozsahu 360°, což umožňuje autonomní jízdu úrovně 2. Řidiči tak mohou v rychlostech do 60 km/h sundat ruce z volantu, pokud pozorně sledují okolní provoz a jsou připraveni kdykoli převzít řízení. Ale garantuji vám, že volant tohoto černočerveného ďábla nebudete chtít dát z ruky...

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



SE ČTYŘMI DĚTMI ZA VOLANTEM



Herečka Zdenka Žádníková z Dejvického divadla je známá mimo jiné ze seriálu Velmi křehké vztahy. Jako řidička a maminka čtyř dětí si léta „užívala“ hlavně velké rodinné automobily. I proto má dnes sen vlastnit dvoulístný kabriolet...

Zdenko, jak vzpomínáte na období, kdy jste si dělala řidičák?

Na to si vzpomínám velmi dobře. Poprvé jsem pochopila podstatu významu slova adrenalin a strach. Na točně pro autobusy v Hradci Králové jsem túrovala motor a spojka musela plakat ještě dlouho po mé první jízdě. Naštěstí se to časem poddalo a vyjezdila jsem se. Při zkouškách jsem byla tak vyervovaná, že jsem se opakovaně pokoušela rozjíždět se zataženou ruční brzdou. Při otevření kapoty jsem si naštěstí nespletla baterii s chladičem jako dívka přede mnou. To mne zachránilo.

Dneska už jste vyježděná. Jakým autům dáváte dneska přednost? Máte je jako své miláčky?

Vzhledem k počtu čtyř dětí jsem dříve oceňovala auta s větším zavazadlovým prostorem, v současné době preferuji klidně menší auto s velkým zrychlením a s rozumnou spotřebou. Můj sen je dámský kabriolet, kam se vejdu já, malá kabelka, spolujezdec a rtěnka.

Kolik času v autě dneska strávíte?

Tím, že bydlím mimo Prahu, zhruba 38 km, tak v autě trávím čas poměrně hodně. Ces-

ta do práce a zpět je hodina patnáct určitě a docela často cestuji po republice.

Dokážete šlápnout na plyn?

S pravdou ven, jen doufám, že ten časopis nebudou číst moje děti. Miluju rychlost a pokud to situace a terén dovolí, tak si ji dopřeju. Musím ale řídit sama, volná a suchá dálnice přede mnou a dobrá viditelnost.

Takže rychlost ano, ale opatrná jste za každých okolností?

Standardně jsem ultra opatrná. Učím i teď své dcery, že fakt, že někomu bliká blinkr doleva neznamena, že skutečně doleva zatočí. Teprve až to udělá, vědí to jistě. A že předjíždění je královská disciplína.

Vnímal jste jako maminka čtyř dětí, že někteří řidiči jezdí agresivně, bezohledně?

Ano a nechápu to. Ve vteřině můžete zkazit nebo zničit život sobě i někomu jinému.

Jaké to je mít čtyři děti v autě?

Pro mne to byla a vlastně i teď je, možnost si s nimi povídat. V podstatě řízená diskuse, doplněná o hudební výchovu v praxi. Pouštím jim Zuzanu Navarovou, koncerty Bacha a Jacquese Iberty, Davida Stypku nebo U2 a na oplátku dostávám Děda Mládek Illegal Band, rap a hip hop, jména vám teď neřeknu. Co je skvělé, že akustika a zvuková výbava se za těch třicet let výrazně posunula, je to vážně zážitek. Dnes si v našem DS připadám jako v koncertní síni.

Daří se vám jezdit bez nehod?

Mám za dvaatřicet let mé „řidičské kariéry“ za sebou dvě nehody. První jsem nezpůsobila, nedala mi přednost zprava Avia a zrušila mi bok čtrnáct dní starého auta. Uculala jsem na poslední chvíli, odneslo to jen světlo a kapota. S kojencem v autosedačce mi to bylo ale úplně jedno, hlavně, že nám nic nestalo. Od té doby se rozhlížím třikrát. Podruhé jsem v rychlosti 45 km na dálnici najela na zamrzlý pruh a šla do smyku. Zachránilo mě, že jsem jela po sněhem zaváté dálnici předpisově pomalu. Roztočilo mě to, pomalu jsem obouchala auto o svodidla. Naštěstí nic nejelo. Ještě jsem stihla odjet do autoservisu a zvládla i generálku v divadle. Mám výhodu, že v dopravně náročných situacích nezmatkuju, zůstávám klidná a pragmatická, skoro jako stroj, analyzuju, vyhodnotím, konám. Bez emocí. Ty přijdou později. To mám asi po tátovi. Ostatně řídím stejně jako on.

Vás nyní čeká festival v Dobříši, který pořádáte s houslovým virtuózem Jaroslavem Svěceným. Zatoulají se vaše myšlenky při jízdě i k této krásné akci?

Čtrnáct dní před zahájením festivalu, který je letos 15. až 18. srpna si musím dávat pozor, abych na té své „chronicky známé“ dálnici myšlenkově neujela. Znáte to, jedete na tempomat, ruce i hlava zná cestu, jedete tuhle cestu tisíckrát a chce se vám přemýšlet o něčem jiném, než je sledování dopravní situace.

Budete do Dobříše jezdit autem?

Bydlím kousek od Dobříše a určitě tam budu jezdit autem.

Hlídáte si dostatek paliva v nádrži?

Stalo se vám, že byste někdy „zůstala na suchu“?

Párkrát jsem už z Cukráku sjížděla na volnoběh a modlila se, ať do Řitky na ty výpary dojezu. Nová auta na vás naštěstí blikají a řvou dostatečně v předstihu. Což mě pravidelně zachraňuje. Obvyklé trasy a čerpací stanice znám, ale musím si dávat pozor, když vyjezu mimo. Letos jsem po představení v Klášterci nad Ohří zapoměla natankovat a v noci jsem na poslední chvíli sjížděla do Žatce, protože na dálnici bych měla smůlu. A do Prahy bych tutově nedojezla.

Máte nějakou oblíbenou benzínku, nebo tankujete, jak to přijde? Využíváte slevovou kartu?

Když se ručička blíží do červeného pole, tankuji kdekoli. Jinak Mám Shell kartu, a ráda jezdím na pumpy, které mají i sortiment potravin. V noci po představení je to často kápezetka ranní snídaně a svačin do školy. To vážně kvitují. A oceňuji i nabídku zdravých jídel. Jsou měsíce, kdy hraju i dvacetkrát a prostě se najíst jinde nestiháte.

Kupujete si na benzínce kávu? Jakou máte ráda? Berete si ji sebou do auta nebo vypijete na benzínce?

Mám ráda Lungu, směs arabika robusta to jistí. Kelímky nemám zrovna v lásce, děti mi nedávno ukazovaly, jak a z čeho se vyrábějí a co všechno se z nich do té horké kávy uvolňuje. Nevědomost hříchu nečiní, lepší nevědět.

Co máte na benzínce k jídlu nejraději?

Koupíte si občas něco?

Makový koláč a mandle.



Dáváte si tam někdy klasická teplá jídla?

V Rakousku Gulaschsuppe a u nás držkovou polévku na Melikaně.

Sledujete, že se za poslední léta úroveň našich čerpacích stanic zlepšila?

Ve srovnání se zahraničím máme luxusní a čisté benzínky! A velmi hustou síť.

Takže ne všechny benzínky v zahraničí jsou skvělé?

Jak které. Přiznám se, že cestou do Chorvatska nebo Itálie jsem byla až překvapená, jak špatně zásobené i opotřebované mohou být čerpací stanice.

Se stavem toalet a umývárén jste taky spokojená? Je vám tam příjemně?

Posledních pět let jsem jen a jen spokojená.

Máte i dobré zkušenosti s personálem čerpacích stanic?

Ano mám jen ty nejlepší. Vždy!

Chtěly děti něco kupovat na benzínce.

Co třeba?

Všechno nezdravé. Se mnou je benzínková krutovláda a nuda. Kukuříčný křupky a voda, když bolí břicho tak výjimečně cola. Předstírání odhalím. Na herectví mám koneckonců vysokou školu.

Využíváte na benzínkách nějaké služby?

Myčku, mycí boxy?

Myčka je v podstatě taková malá terapeutická místnost. Vjedete, zavřete oči, bubnuje vám voda do střechy, krásných deset minut relaxu.

Co říkáte na elektromobil?

Pořídila byste si ho?

Hybrida ano, čistě elektro auto je pro mě zatím risk, co se dojezdu týká.

■ AUTOR: Šárka Jansová

FOTO: autor

Zlatý



Stříbrný

AutoMax



Christ



KODAP
>eurodata

MONTI



SHERON



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 Tomčík, 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.