

24. ROČNÍK PRVNÍHO ČESKÉHO ČASOPISU ZE SVĚTA ČERPACÍCH STANIC

2024 | 5

# PETROL MAGAZÍN

ROZŠÍŘENÍ  
ROPOVODU TAL

**Černé zlato  
pro Česko  
z jihu Evropy**

**INTERVIEW**

Luboš Dinka

**TÉMA**

Pumpy a myčky pod vodou

**SHOP A GASTRO**

Pro víno na čerpací stanici





**POHÁNÍME  
BUDOUCNOST.  
UDRŽITELNĚ.**

# VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



Předposlední číslo letošního ročníku Petrol magazínu se věnuje především zářijovým povodním, které doslova spláchly část severní Moravy. Velká voda se nevyhnula ani čerpacím stanicím, mycím centřům a významně poškodila i krnovský výrobní podnik společnosti Kofola, která je rovněž partnerem našeho vydavatelství. Povodeň trvala jen pár dní, ale náprava škod se natáhne na měsíce a bude stát nejen finanční prostředky, ale i obrovské úsilí lidí. Ti často jen velmi obtížně hledají motivaci, kterou jim právě voda z velké části vzala, když je připravila o příbuzné či kamarády nebo „jenom“ o veškerý majetek. Za redakci našeho časopisu přeji všem postiženým hodně pevné vůle, aby ve svém úsilí vytrvali, a aby jim obnova celé oblasti přinesla i lepší životní podmínky. Je jasné, že se zde bude muset ve větší míře angažovat i stát, který by měl kromě finanční pomoci zajistit, aby ochránil postižené oblasti proti podobným událostem v budoucnosti. To se, bohužel, při stejné rozsáhlé katastrofě v roce 1997 nestalo...

■ Jiří Kaloč  
šéfredaktor

**GEMA**

|            |      |
|------------|------|
| 95 NATURAL | 1459 |
| 98 NATURAL | 1959 |
| 95 GEMTRA  | 1399 |
| D DIESEL   | 1439 |
| Kč         | 1439 |

**WOW**

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

## Editorial

### Aktuality z domova i ze světa 4–6

Bomba v litvínovské v rafinerii přerušila výrobu  
Čepro dokončilo fúzi s Robin Oil  
Orlen staví velký nabíjecí park v Německu  
Rusové požadují od Shellu miliardové odškodné  
Univerzita ruší zákaz sponzoringu od naftařů  
Oxid uhličitý míří pod hladinu oceánů  
U Shellu a BP ruší odklon od ropy a plynu  
HVO v nabídce španělských čerpacích stanicích Tamoil

### Svět ropy 7

Válka požene cenu ropy nahoru

### Interview 8

Ľuboš Dinka



### Čerpací stanice měsíce 12–18

MOL Osek nad Bečvou  
AVIA Milíčovice

### Rozhovor 20

Jan Duspěva

### Trh, ropa a produkty 22–29

Co budeme tankovat v budoucnosti?  
Strategie EU pro dekarbonizaci  
Zavádění HVO na český trh  
Budoucnost ropovodu Družba

### PETROLsummit 2024 30–32

Partneři PETROLsummitu  
Program  
Petrol Awards 2024

### Seminář tribotechnika 38–39



### Alternativa 34–37

Biometan

## Téma čísla

40–46

Čerpací stanice pod vodou  
Myčky pod vodou



### Mytí a servis 48

Brushtec na veletrhu Shine Car Wash Central Europe, Krakov

### Podpora produktu 50

Produkty privátní značky Avia

### Shop a gastro 52–58

Víno  
Kofola pomáhá po ničivé povodni  
Uzeniny  
Gastronomie na čerpacích stanicích OMV

### Právní poradna 59

Zaměstnanci na zatopené čerpacích stanicích



### Autosalon 60

Audi S3 Sportback

### Osobnost na čerpacích stanicích 62

Josef Vágner

### PETROL Partner 64



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



# SUPER BENZIN ADITIV



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

## Praktické jednorázové balení

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

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

**letní  
zimní  
varianta**

# SUPER DIESEL ADITIV



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

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

### Dostání v sítích



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

Telefon: 235 520 133, e-mail: [vif@vif.cz](mailto:vif@vif.cz), [www.vif.cz](http://www.vif.cz)

## BOMBA V LITVÍNOVSKÉ RAFINERII PŘERUŠILA VÝROBU



Předposlední srpnový pyrotechnici Police České republiky ve spolupráci s Hasičským záchranným sborem v chemickém areálu Orlen Unipetrol v Záluží u Litvínova zlikvidovali nevybuchlou leteckou pumu z druhé světové války, která byla nalezena devět dní předtím při výkopových pracích. Zhruba 230 kilogramů vážící bomba obsahovala asi 100 kg výbušniny. Mimořádně nebezpečná byla zejména kvůli dlouhodobému chemickému časovému zapalovači s acetonem, používaném pro opožděnou explozi. Likvidace této bomby si vyžádala odstavení provozu litvínovské rafinerie a rozsáhlá omezení v okolí chemického areálu. Proto Orlen Unipetrol požádal o záplůčku pohonných hmot ze státních hmotných rezerv. Díky této pomoci a zvýšenému

importu paliv ze zahraničí v rámci skupiny Orlen byl i při nuceném odstavení rafinerie zajištěn dostatek pohonných hmot pro český trh. „Chtěl bych všem zúčastněným, kteří se na likvidaci nevybuchlé pumpy po celých deset dní podíleli, vyjádřit hluboké uznání za obrovské nasazení a dokonale profesionální přístup,” řekl Mariusz Wnuk, předseda představenstva společnosti Orlen Unipetrol, a dodal: „Děkujeme Policii České republiky, Hasičskému záchrannému sboru a všem ostatní složkám Integrovaného záchranného systému. Děkujeme všem představitelům státní správy a místních samospráv, zástupcům institucí a obchodních partnerů v Česku i zahraničí. Děkuji také všem našim zaměstnancům v Česku i v rámci mezinárodní skupiny Orlen.”

## ORLEN STAVÍ VELKÝ NABÍJECÍ PARK V NĚMECKU



Společnost Orlen buduje v Elmshornu nový nabíjecí park s 16 vysoce výkonnými nabíjecími místy. Na ploše 1500 m<sup>2</sup> bude sloužit zákazníkům osm rychlonabíjecích stanic Alpitronic HYC-400 s nabíjecím výkonem 400 kW. Nabíjecí místo bude současně plně pokryto fotovoltaickým systémem pro výrobu udržitelné elektřiny. „Tímto krokem vysíláme

další signál ve prospěch rozšiřování nabíjecí infrastruktury, abychom uspokojili rostoucí poptávku po efektivních možnostech nabíjení a podpořili elektromobilitu v naší vlastní síti,” říká Artur Frankiewicz, generální ředitel společnosti Orlen Deutschland GmbH. Dokončení nabíjecího parku v Elmshornu je plánováno na konec roku 2025. Společnost Orlen v současné době provozuje v Německu více než 40 nabíjecích míst, která fungují pod značkou Orlen Charge. Tato nová značka polské společnosti je založena na třech strategických pilířích: Výstavba a provoz e-nabíjecích parků, rozšiřování e-mobility s partnery a integrace nabíjecí infrastruktury do vlastní sítě Orlen, která v Německu provozuje celkem 600 čerpacích stanic.

## ČEPRO DOKONČILO FÚZI S ROBIN OIL

Síť čerpacích stanic Robin Oil je nyní stejně jako EuroOil pod kompletní správou společnosti Čepro. „Firma přistoupila k fúzi především za účelem zjednodušení struktury a ekonomických vazeb v rámci celé skupiny společností. Krok znamená také zefektivnění finančních toků a maximalizaci synergických efektů, efektivní konsolidaci obou sítí a snížení transakčních nákladů spojených se správou dvou samostatných společností. Jedná se o poměrně obvyklý post-akviziční krok, který završuje celý proces, jenž byl zahájen nákupem stoprocentního podílu ve společnosti Robin Oil,” doplňuje k tomu generální ředitel Čepa Jan Duspěva. V rámci fúze nasadila společnost Čepro na všechny čerpací stanice Robin Oil řídicí systém, který technicky, ekonomicky a obchodně sjednotil řízení obou sítí. Již nyní mohou řidiči na všech čerpacích stanicích Robin Oil tankovat kvalitní paliva osvědčená ze sítě EuroOil a využívat výhod Karty EuroOil nebo Srdcovky. Na pokladnách je také k dispozici prodej elektronických dálničních známek. „Možnosti čerpacích stanic Robin Oil nám dávají příležitost rozšířit především prodej kvalitních aditivovaných paliv na řadu dalších míst po naší republice,” upřesňuje Duspěva. Čepro také plánuje nasazení nového paliva s obchodním označením HVO XTL (produkt se stoprocentním obsahem HVO, vyráběným z rostlinných a živočišných tuků) na čerpacích stanicích Robin Oil v Kladně Dříně a Vysočanech u Chomutova.



## RUSOVÉ POŽADUJÍ OD SHELLU MILIARDOVÉ ODŠKODNÉ



Ruská prokuratura požaduje odškodné přes miliardu eur, což je v přepočtu více než dvacet pět miliard korun, od britské energetické skupiny Shell, která se po zahájení ruské invaze na Ukrajinu rozhodla z Ruska stáhnout. Prokuratura podala žalobu na několik divizí společnosti Shell. Soud následně uvedl, že cílem žaloby je získat náhradu za ztráty způsobené neplněním závazků. „Vymáhá se více než mili-

ardu eur,“ odpověděla 15. října tisková služba moskevského arbitrážního soudu na dotaz agentury RIA Novosti ohledně výše požadovaného odškodného. Společnost Shell patří mezi největší ropné podniky na světě. Firma v loňském roce vydělala 28,25 miliardy dolarů (v přepočtu přes 650 miliard korun), proti předchozímu roku její zisk nicméně téměř o třicet procent klesl.

## UNIVERZITA RUŠÍ ZÁKAZ SPONZORINGU OD NAFTAŘŮ

Prestižní americká univerzita Princeton mění svou politiku, která zakazovala přijímat finanční dary od ropných a plynárenských firem. Vedení soukromé školy z New Jersey přiznalo, že jejich dosavadní zelená politika byla až příliš dogmatická, a zařadilo ve směru bezuhlíkové budoucnosti zpátečku. Princeton totiž před časem zakázal financovat akademický výzkum z peněz firem, které těží a prodávají ropu a zemní plyn. Nyní univerzita uznala, že to poškozuje projekty, které se zabývají dopady změn klimatu. Regovala tím i na kritiku části svých vyučujících, že nedostatek peněz může poškozovat výzkum v oblasti fosilních paliv a dopadů jejich používání na přírodu a klima. Změnu politiky kritizují zelené neziskové organizace a klimatičtí aktivisté. Nyní v dopise akademickým pracovníkům ale vedení školy napsalo, že pravidla přijatá Princetonem před dvěma lety nespravedlivě ovlivnila odborníky, jejichž výzkumné programy se zabývají naléhavými problémy životního prostředí.

OMV



## Praktický partner na vaše cesty

Sbírejte známky a vyměňte je za prémiová zavazadla a doplňky

Akce platí od 1. 10. 2024 do 31. 12. 2024 nebo do vyčerpání zásob. Více na [www.omv.cz](http://www.omv.cz)

JEŠTĚ  
VÝHODNĚJI  
S APLIKACÍ  
MyStation



Sleva až 90%

WENGER®

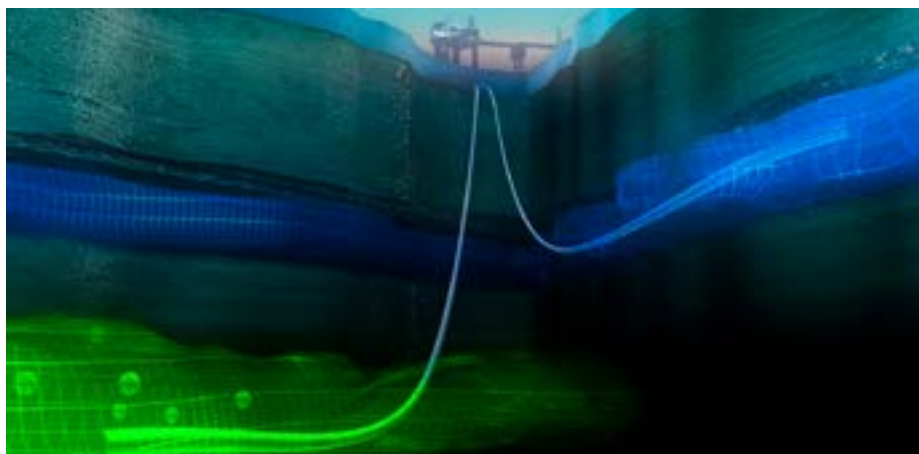


PETROL  
PARTNER

## OXID UHLIČITÝ MÍŘÍ POD HLADINU OCEÁNŮ

ExxonMobil si pronajal přes tisíc kilometrů čtverečních mořského dna u texaského Galvestonu. Hodlá zde ukládat obrovské množství oxidu uhličitého. Projekty tohoto typu obvykle ukládají oxid uhličitý do porézních hornin cca kilometr pod mořským dnem, kde by měl za normálních okolností vydržet miliony let. Výnosy z tohoto pronájmu ve výši milionů dolarů by se měly posílat do fondu Texas Permanent School Fund, který byl založen už v roce 1841 pro podporu veřejných škol a vzdělávání. V srpnu 2024 činil jejich zůstatek 56,8 miliard dolarů. Podle představitelů ExxonMobil představuje pronajatá plocha velmi důležitý prostor, který je nutný k ukládání velkého množství oxidu uhličitého do porézní horniny pod mořským dnem v oblasti Mexického zálivu. Výhodou je, že ExxonMobil provozuje největší soustavu pro přenos oxidu uhličitého ve Spojených stá-

tech a dokáže si s tak velkými objemy plynu poradit. Ve světě již běží podobné projekty, například v Norsku Sleipner v Severním moři a Snøhvit Fields v Barentsově moři. Například projekt Sleipner byl spuštěn v roce 1996 jako vůbec první svého druhu. Zařízení uskladňuje milion tun oxidu uhličitého ročně, přičemž skleníkový plyn vstřikují do vysoce porézního pískovce formace Utsira, která se nachází zhruba 800 metrů pod mořským dnem. Oxid uhličitý se v takových úložiscích obvykle udržuje v superkritickém stavu, aby se choval více jako kapalina než jako plyn, což dále snižuje možnost, že bude unikat. Pokud by k tomu přece jenom došlo, oxid uhličitý by okyslel mořské ekosystémy v okolí, což by jim moc neprospělo. Teoreticky by měl oxid uhličitý v podobných úložiscích vydržet miliony let.



## HVO V NABÍDCE ŠPANĚLSKÝCH ČERPACÍCH STANICÍCH TAMOIL



Společnost Tamoil España oznámila přidání HVO do své řady paliv dostupných v celé síti čerpacích stanic. Společnost v současné době provozuje 30 čerpacích stanic v Katalánsku, Valencii a Andalusii a jejím cílem je nabízet pohonné hmoty na více než deseti stanicích v celé své síti. Pod názvem HVO eco+ začne značka po svém prvním uvedení na trh distribuovat výrobek na více prodejních místech. „Obnovitelná paliva jsou jednou z hlavních pák k urychlení snižování emisí v dopravě a postupnému přechodu k maloobchodnímu prostředí s nulovými emisemi, protože podporují oběhové hospodářství tím, že nahrazují suroviny na minerální bázi organickými,“ vysvětlil Antonio Barral, ředitel sítě a expanze společnosti Tamoil España. Řetězec tak má svou nabídku pohonných hmot k dispozici všem zákazníkům a uživatelům s přidavkem hydrogenovaného rostlinného oleje (HVO).

## U SHELLU A BP RUŠÍ ODKLON OD ROPY A PLYNU

Britská společnost BP ruší plán, podle kterého chtěla do roku 2030 snížit těžbu ropy a plynu. Nová strategie předpokládá pomalejší transformaci energetiky a také nové investice na Blízkém východě, a to v Iráku a v Kuvajtu. Šéf podniku Murray Auchincloss tyto změny oznámí zřejmě až v únoru. Firma se chce soustředit na výnosy a investovat do nejziskovějších podniků, především v ropě a plynu. Společnost nadále naproti tomu stále bude usilovat o to, aby do roku 2050 dosáhla čistých nulových emisí. „Směr je stejný, ale jinak budeme jednodušší, více zacílená a hodnotnější společnost,“ řekl k tomu mluv-

čí BP. Když firma před čtyřmi lety zveřejnila dlouhodobou strategii, slibovala, že do roku 2030 sníží těžbu ropy a plynu o 40 procent a urychlí produkci z obnovitelných zdrojů. Loni v únoru BP z tohoto cíle slevila a snížení produkce z fosilních paliv do roku 2030 stanovila na 25 procent. Investoři ale preferují spíše krátkodobé výnosy než transformaci energetiky. Toho si je management dobře vědom, a proto mění strategii, uvedly zdroje. Společnost BP teď připravuje několik investičních projektů na Blízkém východě a v Mexickém zálivu, jejichž smyslem je produkci ropy a plynu zvýšit, nikoliv snížit.

Přechod na obnovitelné zdroje oproti původním plánům zpomalila i další velká energetická firma Shell. Ta mění svou strategii pro transformaci energetiky po nástupu nového ředitele Waela Sawana. Shell prodává některé podniky na produkci energie z obnovitelných zdrojů a omezuje projekty v tomto odvětví, včetně pobřežních větrných elektráren, biopaliv a vodíku. K posunu v obou společnostech došlo v důsledku obnoveného zaměření na evropskou energetickou bezpečnost po cenovém šoku, který vyvolala ruská invaze na Ukrajinu na začátku roku 2022.

# VÁLKA POŽENE CENU ROPY NAHORU



Mezi hlavní faktory, které mají vliv na cenu ropy, patřil v uplynulých měsících konflikt mezi Izraelem a Íránem. Pokud se bude eskalovat, tak je možné výrazné snížení exportu ropy z Íránu. Ten dodává více než tři procenta globální nabídky ropy. Katastrofální by pak byla blokáda Hormuzského průlivu.

*Írán stále hrozí blokádu Hormuzského průlivu, který je označován jako nejdůležitější „chokepoint“ na světě. Úžina oddělující Perský a Ománský záliv je v nejužším místě široká 33 kilometrů a proplouvají tu největší tankery světa, které denně přepraví přes 20 milionů barelů ropy. To představuje asi třetinu veškeré ropy přepravované po moři a pětinu celosvětových dodávek.*

## Íránské kapacity v ohrožení

Írán je po Saudské Arábii a Iráku třetím největším producentem ropy v rámci kartelu OPEC. Hlavní exportní zařízení má na ostrově Kharg. Zde se na tankery nakládá 90 % vyvážené ropy. Pokud by Izrael zaútočil raketami na tento ostrov, tak by mohl poměrně rychle ochromit vývozní potenciál celé země. I pouhé zastrašování způsobilo, že počátkem října se ze zařízení exportovalo méně než 900 tisíc barelů ropy denně. Průměr do konce září byl přitom 1,7 milionu barelů.

Íránský výpadek by jiné země kartelu OPEC dokázaly nahradit, jelikož volná kapacita je kvůli těžebnímu limitu až 5 milionů barelů ropy denně. Samotná Saudská Arábie má volnou kapacitu více než 3,5 mbd. Výjimkou by byla těžká sirnatá ropa, kterou v rámci kartelu těží především Írán.

## Nízká cena pro americké těžaře

Daleko katastrofálnější by byla blokáda Hormuzského průlivu, přes který se denně přepraví 18 milionů barelů ropy, což je téměř pětina globální poptávky po ropě. Takovýto výpadek by nebylo možné nahradit ani v delším období.

Produkce v Severní Americe aktuálně stagnuje. Tamní těžební společnosti čekají s investicemi na vyšší cenu. Poslední průzkumy ukazují, že mediánové náklady na nové vrty se pohybují v USA kolem hranice 65 USD za barel. Při ceně ropy WTI na úrovni 75 USD za barel je nízký bezpečnostní polštář pro případ nečekaného poklesu cen ropy.

Spotřeba ropy v USA a Evropě pomalu roste, jelikož ekonomický rozmach pokračuje. V Číně letos poptávka po ropě mírně klesá, ale vzhledem k novým masivním ekonomickým stimulům se očekává navýšení poptávky po energetických komoditách.

## Cílem je 90 dolarů za barel

Uskupení OPEC+ plánuje nadále pokračovat v těžebním limitu, dokud se cena nezvedne alespoň nad 90 USD za barel. Nicméně začínají se objevovat neshody mezi členy kartelu. Zejména menší producenti nejsou spokojeni se současnou politikou, protože OPEC setrvale ztrácí tržní podíl na celosvětovém trhu s ropou.

Globální zásoby ropy jsou nízké. USA využívají relativně nízkou cenu ropy a začaly doplňovat strategické rezervy. Ty vyprodávaly v uplynulých dvou letech, aby stabilizovaly ceny ropných produktů na americkém trhu.

Na počátku zimy lze očekávat postupný růst cen ropy i ropných produktů. Pokud se konflikt mezi Izraelem a Íránem nezdratizuje, tak by nemělo být zvýšení cen výrazné a řidiči budou nadále tankovat levný benzín a naftu.

■ AUTOR: Boris Tomčíak  
Autor je ekonomem Finlord.cz  
FOTO: archiv

# NAŠÍM CÍLEM JE NEUSTÁLE ROZŠIŘOVAT SÍŤ ČERPAČÍCH STANIC

Ľuboš Dinka dovrší letos v říjnu druhý rok na pozici generálního ředitele společnosti MOL Česká republika. Co se mu za tu dobu ve funkci podařilo vykonat, jaké překážky během té doby musel překonávat a co společnost pod jeho vedením čeká v nejbližším období, nám prozradil v exkluzivním rozhovoru pro Petrol magazin.



**Stále ještě působilte jako obchodní ředitel Slovnaftu nebo se již plně soustředíte na rozvoj českého zastoupení?**

V současné době se plně soustředím na rozvoj českého zastoupení společnosti MOL. Své předchozí zkušenosti ze Slovnaftu proto považuji za velmi cenné. Naším společným cílem se Slovnaftem pak zůstává zajistit dostatečné množství pohonných hmot pro ČR tak, aby se komplikace spojené s tržními, regulačními

a geopolitickými faktory nijak nedotkly koncových zákazníků.

**Co se vám za rok v Praze podařilo a kde jsou dnes největší rezervy firmy?**

Do Prahy jsem vstupoval s vizí, že chci, aby byl MOL nadále transparentní a otevřený a aby svou expertizou mohl podporovat a přispívat do odborných diskuzích na regionální, státní i mezinárodní úrovni, což se i nadále daří. Rov-

něž chceme upevnit naši tržní pozici a nadále být aktivním členem České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu.

Za největší úspěch uplynulého roku považuji zajištění dostatku pohonných hmot pro české zákazníky. Místní výrobní kapacity rafinérií nedokáží pokrýt tuzemskou spotřebu a Česko je tak ve výrobě paliv dlouhodobě nesoběstačné. Na konci roku navíc končí výjimka na dovoz produktů z ruské ropy do Česka. Situaci má částečně vyřešit zvýšení kapacity ropovodu TAL. Ani tento krok ale plně nepokryje potřeby českého trhu. Klíčové pro stabilitu trhu bude jeho zprovoznění a dodržení časového harmonogramu.

Tuzemskou poptávku bude i nadále nutné doplňovat dovozem paliv i ze Slovenska, kde aktuálně probíhá velká technologická transformace rafinérie Slovnaftu, tak aby v následujících letech mohla zpracovávat ještě větší objem neruské ropy. Největší výzvou následujícího roku bude tedy vyjednat nové dohody o využívání ropovodu Adria, kterým ze Slovenska putuje ropa do České republiky a zajistit co možná nejmenší dopady komplikované situace na české spotřebitele. Nebude to přitom výzva pouze pro nás, ale i pro naše politiky.

**Záříjové povodně na Moravě nešetřily ani čerpací stanice. Jaké „ztráty“ má síť MOL?**

Povodně se bohužel dotkly i několika našich static, a to zejména v nejvíce zasažených oblastech, tedy v Ostravě a na Moravě. Několik našich stanic bylo dočasně mimo provoz, nejčastěji kvůli výpadkům elektřiny. Z hlediska materiálních škod byly postiženy zejména technologie a vybavení na stanicích, jedna čerpací stanice v Ostravě byla zcela zatopena a bude nutné ji kompletně zrekonstruovat. Hlavně díky velkému nasazení našich nájemců a zaměstnanců se však podařilo udržet naprostou většinu stanic v provozu a zajistit tak stálý přísun paliv všem, kteří je v těchto těžkých dnech potřebovali. Bohužel byly při povodních také těžce poškozeny nebo úplně zničeny domovy celkem šestnácti našich spolupracovníků. Pro tyto kolegy jsme zorganizovali finanční pomoc na překlenutí těch nejhorších začátků s likvidací škod. Rovněž jsme se zapojili do pomoci tam, kde to bylo a je nejvíce potřeba. Zajistili jsme například sedm tun dezinfekce pro nejvíce postižená severomoravská města, mimo jiné do Široké Nivy, Karlovic nebo Vrbny pod Pradědem.

**Letos i loni jste otevřeli nové čerpací stanice na nově vybudovaných úsecích dálnic. A další kilometry dálnic přibývají... Můžeme se také těšit na další čerpací stanice MOL?**

Ano, rozhodně. Naším cílem je neustále rozšiřovat síť čerpacích stanic. S výstavbou dalších kilometrů dálnic přirozeně sledujeme a identifikujeme lokality, které by mohly být pro naše zákazníky v budoucnu klíčové. V minulém roce se takto podařilo otevřít dvě čerpací stanice na nové odbočce u Chotýčan. Aktuálně otevíráme dvě nové čerpací stanice u Oseku nad Bečvou a na úseku D1 mezi Přerovem a Ostravou. Zároveň se snažíme služby neustále posouvat kupředu, nově otevřené čerpací stanice tak disponují fotovoltaickými panely či nabíječkami na elektromobily.

**Na D3 i D1 jsou čerpací stanice v novém a podle mého názoru povedeném barevném schématu. Budou se postupně přebarvovat i ostatní čerpací stanice MOL?**

Děkujeme za milou zpětnou vazbu. Ano, naším cílem do budoucna je postupně sjednotit vizuální identitu napříč celou sítí MOL. Stanice na D3 a D1 jsou tedy vůbec prvními vlaštovkami této proměny. V následujících letech bude čerpacích stanic postupně přibývat i napříč celou republikou.

**Mateřská firma nyní investovala do výroby vodíku v maďarské rafinérii, ale v síti MOL se**

**toto alternativní palivo zatím neobjevilo. V současné době však od něj dává ruce pryč i konkurence. Jak vidíte budoucnost vodíku v dopravě vy?**

Vodík vnímáme jako velmi perspektivní palivo s velkým potenciálem, zejména v dlouhodobém horizontu. Významnou roli může hrát například v segmentu nákladní dopravy a dalších oblastech, kde dnes elektřina nebo jiné alternativy nejsou vždy optimálním řešením. Součástí naší dlouhodobé strategie je připravit se na tento přechod, abychom byli schopni vodíkovou infrastrukturu nabídnout, až na to bude trh připraven.

I když dnes vodík v síti MOL zatím nenabízíme, naše mateřská společnost již delší dobu investuje do jeho výzkumu a vývoje. V minulém měsíci zahájila skupina MOL provoz maďarského závodu na výrobu zeleného vodíku s kapacitou 10 megawattů. Závod sníží emise oxidu uhličitého v rafinérii Duna o 25 000 tun, což je srovnatelné například s množstvím emisí, které za rok vyprodukuje 5400 automobilů se spalovacím motorem. Tento krok je v souladu s naší dlouhodobou strategií Shape Tomorrow, jejímž cílem je zvýšit udržitelnost, konkurenceschopnost a soběstačnost celého regionu.

**Chystáte se v síti MOL zavádět třeba HVO? Existuje v bratislavském Slovnaftu nějaká divize, která se zabývá vývojem alternativních paliv? A má už nějaké výsledky?**

Z alternativních paliv v síti MOL aktuálně nabízíme LNG, CNG a také dobíjecí stanice Plugee. Stejně jako v případě zeleného vodíku implementaci HVO zvažujeme v závislosti na dostupnosti surovin a poptávce na trhu. Aktuálně pracují kolegové v rámci výzkumu a vývoje na pilotních testech technologií, které nám umožní v rámci koprocésingu zpracovat surovinu na výrobu HVO a i SAF (Sustainability Aviation Fuel). Zároveň jde o velkou výzvu, protože přechod od fosilních paliv na všechny udržitelné alternativy musí být samozřejmě postupný a dobře naplánovaný. Naším cílem je zajistit po celou dobu této transformace energetickou bezpečnost pro celý středoevropský region. Společnost MOL v této oblasti postupuje dle letos aktualizované strategie Shape Tomorrow, která počítá s postupnou inteligentní transformací. Do roku 2030 vynaloží skupina MOL na zvýšení podílu udržitelných paliv v našem portfoliu více než miliardu dolarů.

**Wayne**  
FUELING SYSTEMS

**DOVER**  
FUELING SOLUTIONS

**GIA**  
TECHNOLOGY



**PETROL**  
PARTNER

# KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ PRO ČERPACÍ STANICE

GIA Czech Republic s.r.o., Na Křečku 365/5, 109 00 Praha 10, dispecink@gia.cz, www.gia.cz

➔ **Nedávno nastaly problémy při přepravě ruské ropy přes Ukrajinu od dodavatele Lukoil, rafinerie MOL a Slovnaft jsou však na ruské ropě závislé. Hledají se nové zdroje třeba od Jadranu nebo se budete i do budoucna spoléhat na Rusko?**

Situace kolem dodávek ropy je složitá a velmi dynamická, a to zejména pod vlivem geopolitických událostí. Naše rafinerie, včetně MOLu a Slovnaftu, se dlouhodobě spoléhají na dodávky ruské ropy prostřednictvím ropovodu Družba. Tato dlouhodobá orientace na dodávky ropy z Ruska je dána historickým nastavením výroby paliv ve střední Evropě.

Klíčem k zajištění energetické bezpečnosti České republiky je však diverzifikace, právě proto jsme v posledních měsících intenzivně pracovali na zajištění alternativní cesty dodávek ropy. Jadranský ropovod Adria je rozhodně jednou z nich. Snažíme se o dlouhodobé smlouvy při jednání s chorvatskou společností Janaf na využívání tranzitu přes ropovod Adria. Jednání jsou stále v běhu, zatím se nám nedaří zajistit výsledek, ale věříme, že jsme již blízko.

Snažíme se v této době nezajišťovat dodávky jen z jednoho zdroje, proto vnímáme důležité nejen z hlediska strategického zajištění energetické bezpečnosti České republiky, aby byla zachována diverzita. Jakékoli budoucí výpadky provozu, ať již způsobené běžnou údržbou či mimořádnými událostmi, totiž mohou znamenat zásadní výpadek surovin pro české rafinerie. Abychom mohli reagovat na měnící se podmínky na globálním trhu, rozšiřujeme možnosti získávání ropy z jiných regionů, nyní zejména pod tlakem blízkého se konce výjimky na dovoz ruských ropných produktů. V souvislosti s tím zároveň aktuálně probíhá technologická přestavba, která zajistí zpracování neruské ropy pro český trh. Rafinerie Slovnaft aktuálně zajišťuje zhruba polovinu nafty pro Moravu a celkem 15-20 % veškeré tuzemské spotřeby. Transformace rafinerie by měla být hotova do roku 2027 a celková investice se vyšplhá na 200 milionů dolarů.

**Jak se rozvíjí podnikání mateřské firmy v rámci středoevropského prostoru. Víme, že se například otevírají čerpací stanice MOL v Polsku. Chystá se firma expandovat i dále do západní Evropy?**

MOL Group se nadále intenzivně zaměřuje na rozvoj svého podnikání v regionu střední a východní Evropy, kde máme již nyní silnou přítomnost. Otevírání nových čerpacích stanic v Polsku je důležitou součástí naší expanzní strategie, protože polský trh má pro

nás velký potenciál. Další expanze do západní Evropy není v plánu.

**V jakém stavu je aktuálně síť MOL? Je třeba některé ČS modernizovat, máte v plánu rozšířit občerstvení Fresh Corner na všechny ČS?**

Síť čerpacích stanic MOL v České republice je v neustálém procesu modernizace. Pravidelně investujeme do obnovy a vylepšování našich stanic, aby co nejlépe odpovídaly potřebám současných zákazníků. V oblasti maloobchodního trhu, navíc vykazujeme přední výsledky ze zemí, kde MOL Group působí. Čerpací stanice pro Čechy mnohdy neznamenaí pouze nutnou zastávku k načerpání pohonných hmot. Čeští zákazníci jsou na čerpacích stanicích zvyklí nakupovat, zastavit se na kávu či občerstvení a odpočinout si a nabrat síly na další cesty.

Naše nabídka občerstvení Fresh Corner se dlouhodobě těší mimořádné oblibě. V minulém roce jsme představili na příklad novou příchutí kávy a aktuálně pracujeme na dalších novinkách. S nadsázkou rádi říkáme, že kromě čerpacích stanic provozujeme i největší síť kaváren v republice. Zároveň v poslední době nejsou čerpací stanice jen kavárny a servisní stanice vozidel, ale i místa pomoci při problémech na silnici nebo v krizových situacích, kdy je potřeba poskytnout první pomoc ať už technického rázu nebo dokonce v ohrožení života řidičů či spolujezdců. Již několik takových situací se na našich stanicích událo a mohou rád doplnit, že dopadly dobře.

**Na čerpacích stanicích se stále ve větší míře využívají nejrůznější mobilní aplikace pro platby u stojanu nebo v mycích linkách, existují chytré výdejní stojany s možností objednání jídla v bistro. Máte v plánu něco podobného instalovat také v síti MOL?**

Digitalizace v dnešní době rozhodně posouvá zákaznické služby kupředu. Naším zákazníkům nabízíme mobilní aplikaci MOL Move, která všem členům našeho věrnostního programu umožňuje jednoduše z každé transakce získávat body, které mohou následně přetavit v zajímavé slevy či odměny. Program nabízí čtyři věrnostní úrovně, kterých mohou uživatelé dosáhnout nasbíráním potřebného počtu bodů. Body lze získat nejen za tankování paliva, ale také za nákup servisních služeb nebo třeba kávy či občerstvení v síti Fresh Corner. V rámci věrnostního programu jsme také letos spustili novou funkcionalitu přeshraničního sběru bodů. Zákazníci tak nyní mohou sbírat body i během svých cest a dovolených napříč Evropou.

**Přišel jste do Prahy v době vysoké inflace, která drtila českou ekonomiku dva roky. Podle některých expertů lidé v Česku zchudli a spotřeba výrazně klesla. Doplatily na to i prodeje pohonných hmot, museli jste třeba přijmout nějaká úsporná opatření, například optimalizovat počet čerpacích stanic, zpomalovat harmonogram rekonstrukcí apod.? Snižil se třeba objem prodeje prémiových paliv?**

Ekonomická situace, včetně vysoké inflace, samozřejmě ovlivnila chování spotřebitelů i celé odvětví. Lidé byli nuceni přehodnotit své výdaje, což se projevilo i ve spotřebě pohonných hmot. I přes drobné poklesy v některých segmentech však celková poptávka po palivech zůstala relativně stabilní. Co se týče optimalizace nákladů, nevyhnuli jsme se určitému přehodnocení plánů, ale naší prioritou bylo zachovat kvalitu a rozsah našich služeb pro zákazníky. Nadále investujeme do inovací, vývoje a testování prémiových paliv i udržitelné strategie.

**Jak vás „drtí“ Green Deal, máte nějaké predikce, co způsobí v retailu pohonných hmot připravované emisní povolenky, které by měly vstoupit v platnost v roce 2027?**

Green Deal je ambiciózní plán, který bezpochyby přináší řadu výzev pro téměř všechna odvětví. My v MOL Česká republika se na tuto situaci připravujeme dlouhodobě a vnímáme, že přechod k udržitelnějšímu řešení je nevyhnutelný. Stěžejní v tomto ohledu však je, aby legislativa vytvářela předvídatelné a stabilní prostředí, které podpoří investice do těchto nových technologií. Cílem naší strategie Shape Tomorrow je zajistit bezpečnost dodávek energie a také umožnit plynulou ekologickou transformaci.

**Očekáváte, že Evropský parlament po přehodnocení Zákazu spalovacích motorů toto nesmyslné rozhodnutí zruší?**

To uvidíme. Chápeme, že toto rozhodnutí vyvolává diskuze. A to jak v průmyslových sektorech, které jsou na spalovacích motorech závislé, tak i mezi běžnými řidiči. Naší prioritou je za všech okolností zajistit energetickou bezpečnost České republiky. Uvědomujeme si při tom, že trh s mobilitou prochází zásadní transformací, na kterou reagujeme v souladu s naší dlouhodobou vizí. Vnímáme, že nova administrativa v Bruselu naznačuje aktivity k přehodnocení nereálných cílů s dopadem na hospodářství EU, právě s ohledem na konkurenceschopnost vůči USA a Číně.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor a archiv

**SHERON**

**Shiny Ride**  
edition



## PRYČ Z DOBY LEDOVÉ

Představujeme limitovanou edici autokosmetiky SHERON SHINY RIDE.

Tato exkluzivní řada zahrnuje i zimní kapaliny do ostřikovačů, které zajišťují výborný výhled z vozidla i v nechladnějších podmínkách.

# DÁLNIČNÍ ETALON



Nový úsek dálnice D1 mezi Přerovem a Lipníkem nad Bečvou má přibližně uprostřed oboustrannou odpočívku Osek nad Bečvou. Nedávno zde byly otevřeny dvě nové a naprosto identické čerpací stanice MOL. Byli jsme se tam podívat.

V současné době je nový úsek dálnice D1 mezi Přerovem a Lipníkem tak trochu zbytečný a provoz je zde relativně malý. Zavinilo to zpoždění výstavby obchvatu Přerova, respektive úsek mezi Říkovicemi a Přerovem, který je posledním střípkem nejstarší a nejdelší české dálnice. Do té doby budou řidiči mířící na Ostravu nebo Frýdek Místek raději využívat dálnici D46 (Brno-Olomouc) a D35 (Hradec Kr.-Český Těšín), neboť se tím vyhnou dlouhým kolonám při průjezdu centrem Přerova. Jenže se tím vyhnou i možnosti navštívit zbrusu nové čerpací stanice MOL, které leží přesně na 289. kilometru dálnice D1.

Odpočívka Osek na Bečvou má vedle čerpací stanice také solidně dimenzované parkoviště pro kamiony, což zase o trochu zlepšuje neutěšenou situaci na českých dálnicích, kde dlouhodobě chybí stovky parkovacích míst pro kamiony, které pak kvůli nuceným zastávkám musí stát na místech, která k tomu nejsou určená.

## V novém barevném schématu

Pronájem odpočívky Osek nad Bečvou vysoutěžil MOL, který zde v obou směrech postavil zbrusu nové čerpací stanice. Projektanti navrhli obě stanice podle nového konceptu, který jsme již obdivovali loni u nové

otevřené čerpací stanice MOL postavené na odpočívce Chotýčany (D3) u Českých Budějovic. I další nová pumpa využívá nového barevného schématu se světlejším odstínem zelené, která se nyní na atice a totemu kombinuje s elegantní černou. Zvýšil se tím kontrast a označení je nyní mnohem výraznější. Bílý nápis MOL v červeném poli na totemu zůstal, červenou linku na atice však nahradila zelená. Do stejné barevné kombinace jsou laděny i výdejní stojany s povedenou „kapotáží“. Pozitivní dojem z prvního kontaktu umocňuje bohatě prosklené zázemí shopu čerpací stanice s výrazným nápisem Fresh Corner, které pochopitelně rovněž láká k návštěvě.



Nájemcem obou čerpacích stanic se stala zkušená pumpařka Jarmila Husáková, která dosud úspěšně působila na městské pumpě MOL v Olomouci a vedení na centrále si ji proto vybralo, aby rozjela provoz nových čerpacích stanic. K dispozici má k tomu celkem 20 zaměstnanců, kteří zajišťují nonstop provoz.

### Takhle to má vypadat

Široká příjezdová cesta přesně vymezuje pozice na doplnění paliva pro nákladní a osobní automobily. Z osmi tankovacích míst je obsazeno výdejní technologií pouze sedm, dvě z toho jsou určena pro nákladní

automobily s rychlovýdejem nafty a AdBlue, pět s kapalnými palivy mohou využívat řidiči osobních automobilů, kteří mají na jedné refýži rovněž k dispozici kapalinu AdBlue. Stranou pak najdete zastřešený plnicí stojan na LPG.

Řidiči osobních automobilů mají k dispozici zbrusu nové výdejní stojany Gilbarco Veder-Root SK-700 s velkoplošnými informačními displeji, které nabízejí u každého stání čtyři produkty: standardně aditivovaný benzin s oktanovým číslem 95, motorovou naftu, prémiový benzin 100 Evo Plus a prémiovou naftu Diesel Evo Plus. Samolepka „Pečeť kvality“ dokazuje, že jakost paliv je pravidelně kontrolována nezávislou organizací SGS.

Připravená je i technologie na výdej kapaliny do ostřikovačů, která by měla časem rozšířit nabídku této čerpací stanice. Samozřejmě, že u každého stání nechybí odpadkový koš, ubrousky, jednorázové rukavice ani kyblík s mycími prostředky na očistu skel.

Z druhé strany shopu najdou dvě stání také majitelé elektromobilů. Ti zatím mají k dispozici nabíjecí stanici MOL Plugee pouze se slabším výkonem 22 kW, které využijí spíše majitelé plug-in hybridů a zatím je jejich využití bezplatné. Jinak platba za tekutá paliva a plyn u stojanů možná není. V shopu může zákazník vedle hotovosti platit klasickými kreditními kartami nebo tankovacími kartami MOL, CCS, UTA, E100, DKV a Eu- ➔

➡ rooil. Čerpací stanice má samozřejmě otevřeno nonstop.

### Příliš mnoho prostoru?

Do prostorného shopu lze vstoupit hlavním vchodem od tankovacího nádvoří nebo z boku, kde si zákazníci mohou zkrátit cestu k venkovnímu posezení, které najdou za shopem nedaleko nabíjecích stojanů. Hlavní vchod lemuje nabídka balené kapaliny do ošťikovačů, baleného AdBlue a olejů. Interiér vypadá na první pohled prázdně, ale to se samozřejmě rychle změní, jakmile prodejnu zaplní zákazníci. Vytápění je zatím realizováno konvenčními metodami, ale stanice je připravena na budoucí instalaci solárních panelů na střeše shopu a zastřešení výdejních stojanů, současně s tím pumpa využívá vedle vlastní studny také dešťovou vodu pro splachování toalet a venkovní zálivku.

Útulnost a pohodu celému interiéru dodává promyšleně uspořádané osvětlení, které kombinuje nepřímá nebo bodová světla na stropě a závěsné lampy nad posezením, které se line podél bohatého prosklení. Má to však jeden nedostatek. Při slunečních dnech jsou totiž zákazníci, kteří využijí jídelního koutku vystaveni v jednom směru dopoledne a v druhém odpoledne přímému slunečnímu světlu, které interiér přes velké okenní tabule nepříjemně zahřívá. I to se však brzy vyřeší pomocí speciálních fólií.

### Jako v restauraci

Větší část prostoru shopu patří občerstvení, zboží (cukrovinky, automotive, víno, dárky a hračky) je soustředěno do levé části vedle vestavěných chladících skříní na nápoje. Další sortiment cukrovinek a nápojů najdou zákazníci v impulzní zóně okolo pokladen. Projektanti zachovali i samostatný ostrůvek se samoobslužnými kávovary, i když si vedle toho můžete dát také profesionálně připravenou kávu do šálku z pákového kávovaru od vyškolené obsluhy. Z dalších služeb zde zákazníci najdou například prodej mýtného nebo Sazky, samozřejmě je bezplatné wi-fi připojení a možnost dobítí přenosné elektroniky u jídelních stolků.

Čerpací stanice nabízí nejvyšší standard konceptu Fresh Corner a zákazník si zde může klidně dopřát i plnohodnotný oběd. Základ nabídky teplých i studených jídel nebo polévek je pro každý den stejný, ale šíře celého menu umožňuje, aby si zde každý něco našel. Všechna hotová jídla a po-



lévky dodává na čerpací stanici firma Bapa podle specifických požadavků centrály MOL a obsluha je pouze ohřívá v multifunkčním zařízení Atolspeed. Na michelinskou hvězdu to samozřejmě není, nicméně kvalita jídel je překvapivě vysoká, novinkou jsou tzv. pizza wrapy, což je něco mezi italskou pizzou a panini. A pokud chcete sladkou tečku, čeká zde na vás alpský povidlový knedlík s vanilkovým krémem nebo palačinky. Nechybí ani oblíbené párky v rohlíku z rollergrillu a samozřejmě čerstvé bagety a panini.

Na této čerpací stanici najdete i nový koncept toalet, které jsou rovněž připraveny na velký nápor zákazníků. Samozřejmě nechybí oddělené prostory pro dámy, pány i invalidy, sprcha a přebalovací pult.

### Závěr

Krátce po otevření možná působí trochu stroze, ale to se časem bude měnit. Vedle fólií kvůli zastínění shopu je v plánu také samostatný regál pro impulzní zboží, pro který je zde dostatečný prostor, bude také třeba zútlumit venkovní posezení slunečníky a květinami a zatím chybí i zeď a trávníky,



které celý prostor rovněž výrazně zvednou. Záleží jen na tom, jak se k tomu postaví nájemce i centrála, protože možnosti, jak uspokojit stále náročnějšího zákazníka, jsou zde skoro neomezené... Čerpací stanice MOL na dálniční odpočívce Osek nad Bečvou má do

budoucnosti obrovský potenciál, který se zřejmě naplno projeví až po otevření posledního úseku dálnice, což by mělo být v roce 2026.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor

# Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

**PETROL**  
PARTNER



Máme nový web!  
**adam-bluesky.cz**

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

# PODNIKÁNÍ POD KŘÍDLY VELKÉ SÍTĚ



Malá jihomoravská obec Milíčovice má pouze 200 obyvatel, přesto zde najdete čerpací stanici. Vesnici totiž protíná rušná silnice 408, která spojuje Znojmo s rekreační oblastí Vranov nad Dyjí. Čerpací stanice je součástí servisu a zázemí místního autodopravce, od loňského roku je pak nově součástí sítě Avia.

V současné době má mezinárodní síť Avia přes 3000 čerpacích stanic v 15 zemích Evropy a jedná se o šestou nejrozšířenější evropskou síť čerpacích stanic vůbec. Postupně roste jejich počet i v Česku a najdete je dnes po celém území naší republiky od Stodu v Plzeňském kraji až po ostravský Vratimov. Několik čerpacích stanic Avia je také v jihomoravském kraji a my jsme se zajeli podívat právě na pumpu v Milíčovicích, jejíž majitel se zde postupnými kroky snaží vybudovat příjemné místo s kvalitními pohonnými hmotami a dobrým občerstvením.

## Tradiční místo

Čerpací stanice v Milíčovicích nabízí služby motoristům již dlouho a je součástí areálu

spediční společnosti, ve kterém najdete kancelářské prostory, servis a velké parkoviště. V roce 2014 celý areál včetně čerpací stanice koupila místní firma Jordan Transport, která nejdříve čerpací stanici pronajala firmě Zaris. Ta zde hospodařila do roku 2022 a během té doby se podařilo společnými silami nájemce i majitele zrekonstruovat nádvoří, zrevidovat a vyčistit nádrže a nainstalovat nové výdejní stojany Adast.

Covidová doba moc podnikání v příhraničních oblastech nepřála, a tak zde firma Zaris v roce 2022 skončila a nový majitel se nakonec rozhodl, že čerpací stanici bude provozovat sám. Aby to měl jednodušší, spojil své síly se značkou Avia, která sice v rámci své sítě nastavuje určité mantinely, celkově však majitelům čerpacích stanic zaručuje plnou nezávislost. „Podnikání

pod křídly společnosti Avia nám nijak nesvazuje ruce, zároveň však cítíme podporu a když potřebujeme, pomohou nám se vším,“ říká Miloš Jordán.

V první fázi přestavby bylo proto potřeba dostat celkový vzhled čerpací stanice do standardu Avie. V Milíčovicích bylo specifické zastřešení, a tak nápis Avia na atice není úplně obvyklý, ale splňuje to svůj účel. Totem byl důkladně zrekonstruován a vypadá jako nový, opláštěný v barvách Avia byly také výdejní stojany.

## Prémiová nafta i AdBlue

Čerpací stanice v Milíčovicích nabízí kromě základního bezolovnatého benzínu a motorové nafty pro mírné klima ještě nadstandardně prémiovou naftu Omax. ➡



## 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

➔ Kromě toho zde mohou doplnit nádrže provozovatelé automobilů s moderními dieselovými motory, kteří k provozu SCR katalyzátoru potřebují kapalinu AdBlue. Platit lze samozřejmě kartami, popřípadě hotovostí na shopu, pokladní systém akceptuje také palivové karty CCS. Otevřeno je každý den od 7 do 19 hodin, v plánu je proto do budoucna zajistit možnost natančování mimo otevírací hodiny prostřednictvím tankautomatu.

Vedle pohonných hmot prodává čerpací stanice také propan-butanové láhve. Řidiči pak mají k dispozici ještě vysavač a kompresor. Majitel by chtěl v budoucnu rozšířit nabídku služeb a mycí boxy nebo portálovou mycí linku.

### Zatím pouze párek v rohlíku

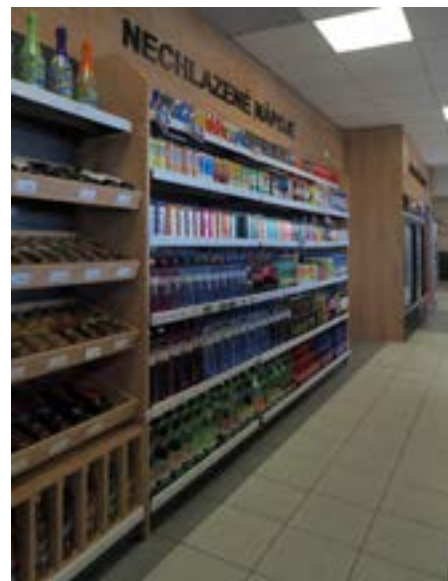
Zázemí čerpací stanice je součástí většího objektu, ve kterém jsou ještě kanceláře a servis. Samotný shop je celkem prostorný a prosvětlený. Kromě obchodu zbylo místo i na pohodlné posezení a velké chladicí skříně. Celý prostor zatím ještě není úplně hotov, v plánu je ještě vybudování dětského koutku.

V nabídce shopu je obvyklý sortiment, který očekáváte na čerpací stanici, specialitou je zde nepasterizované pivo z místního pivovaru. Občerstvení reprezentuje zatím hlavně párek v rohlíku, který se připravuje v páře, nebo balené bagety. V plánu je však ještě nabídka polévek a čerstvého pečiva. Součástí bistra je pak samozřejmě také kávový koutek se samoobslužným automatem a kávou Dallmayr.

### Závěr

Čerpací stanice Avia v Milíčovicích má před sebou slibný vývoj, pokud majitelům vydrží zápal a dostatek financí. Miloš Jordán míní, že rekonstrukce je tak v polovině. Vedle dětského koutku existují plány na rozšíření občerstvení i vybudování mycího centra. Zatím zde můžete „pouze“ doplnit pohonné hmoty za příznivé ceny ve standardu mezinárodního řetězce Avia, odpočinout si v prostorném shopu u dobré kávy nebo ukojit hlad párkem v rohlíku.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor





**PETROL**  
PARTNER

# NOVÁ TECHNOLOGIE MYTÍ V ČR



Mycí boxy



Hustiče



Vysavače



Tepovače



Nerezová konstrukce



Snadná manipulace



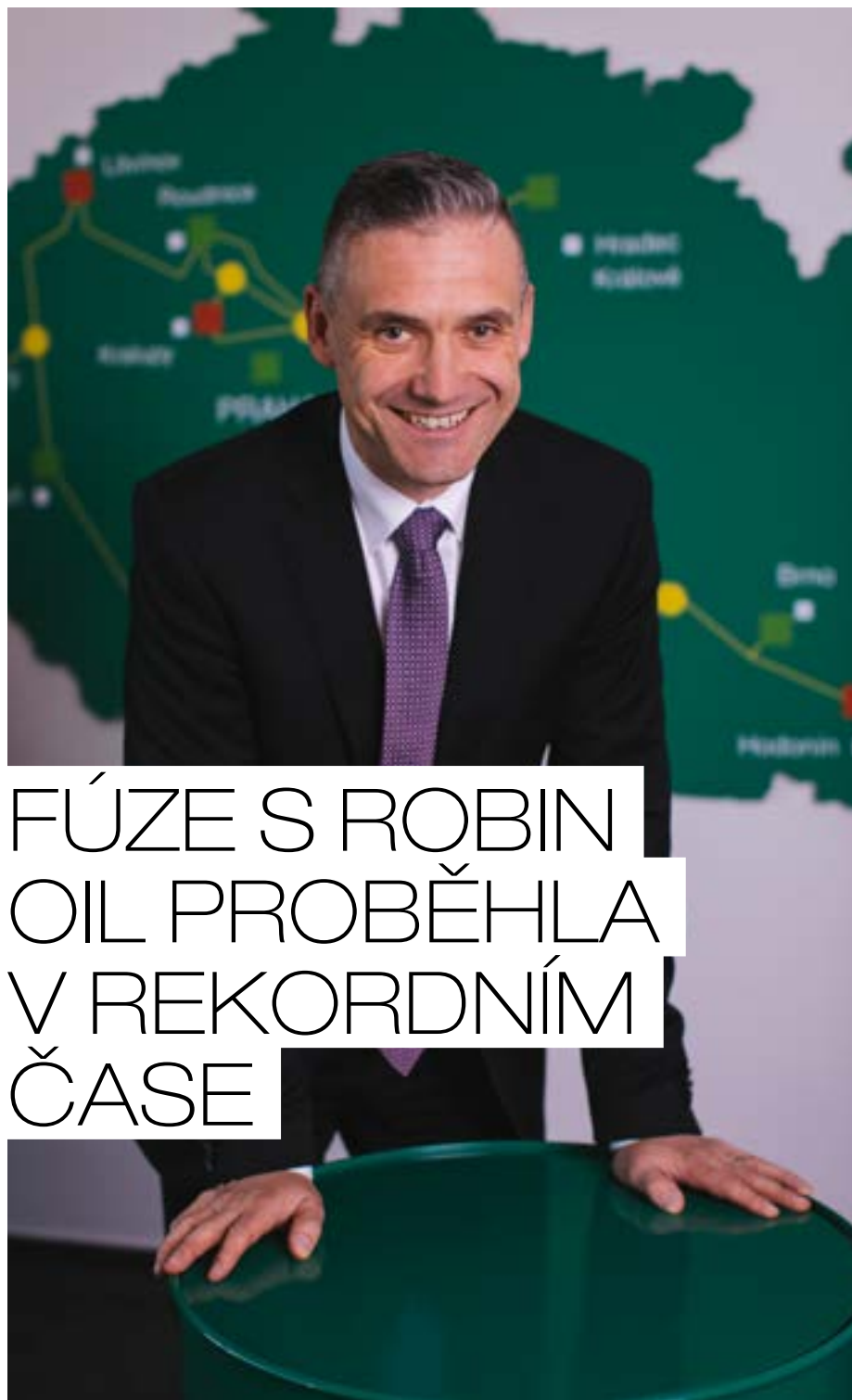
Pikrtova 1737/1a (Budova Enterprise)  
140 00 Praha 4 – Nusle



731 467 502



info@myocto.cz



## FÚZE S ROBIN OIL PROBĚHLA V REKORDNÍM ČASE

Čepro letos čelí útokům ze strany médií a některých odborníků, kteří negativně hodnotí nákup sítě čerpacích stanic Robin Oil. Generální ředitel Jan Duspěva však tuto akvizici hájí a v našem rozhovoru mimo jiné popisuje, jak se podařilo stanice Robin Oil integrovat do sítě Eurooil, jaké jsou s maloobchodním prodejem pohonných hmot v Čepu dlouhodobé plány a co to přinese zákazníkům.

**Čepro letos úspěšně integrovalo síť čerpacích stanic Robin Oil do sítě Eurooil. Jak probíhal celý proces akvizice a co vás k tomu vedlo?**

Nákup sítě Robin Oil byl pro nás strategickým krokem k rozšíření našich obchodních aktivit. Maloobchodní prodej v oblasti pohonných hmot je pro nás klíčová obchodní aktivita, jejíž směřování a vývoj je naší aktivitou plnohodnotně ovlivnitelná, a která se v posledních letech velmi dobře rozvíjí. Na rozdíl od jiných našich činností, jako jsou například logistické služby nebo služby pro stát, které závisí na externích faktorech, máme v maloobchodě možnost aktivně ovlivňovat směr vývoje. Robin Oil jsme dlouhodobě znali jako našeho zákazníka, a když se naskytla příležitost k jeho akvizici, začali jsme jednat. Jsme rádi, že si bývalý majitel nakonec i přes zájem dalších konkurentů na trhu vybral nás. Po více než roce vyjednávání jsme v únoru letošního roku celý obchod uzavřeli.

**Jaké klíčové kroky následovaly po uzavření akvizice**

Rozhodli jsme se pro rychlou a věřím, že i efektivní integraci. Věděli jsme, že nás čeká složitý právní, ekonomický i technický proces, ale přes řadu rizik, jsme se rozhodli jsme se pro rychlou fúzi obou společností, abychom mohli dosáhnout maximálního synergetického efektu. Kladli jsme důraz na rychlost integrace, v prvních měsících po podpisu jsme kompletně převedli řízení logistiky a závozů pohonných hmot na čerpací stanice Robin Oil do centrálního systému Čepro. Vlastní autocisternová doprava byla plně začleněna do jednoho systému v následujících měsících.

V červenci jsme spustili pilotní projekt nasazení řídicího systému Čepu na pěti čerpacích stanicích RoBiN OIL, a během srpna jsme úspěšně implementovali tento systém na všech ostatních 70 stanicích. To je skutečně rekordní rychlost, která pokud vím, nemá v takovém rozsahu na trhu konkurenci – denně jsme nasazovali systém



na 3 až 4 stanice, což je mimořádný výkon našich týmů.

#### **Opravdu pozoruhodný výsledek. Co pro zákazníky znamenají tyto změny?**

Pro naše zákazníky to přináší především sjednocení a zlepšení nabídky. Na stanicích Robin Oil nyní nabízíme řadu prémiových paliv Optimal. Veškerá nafta je v celé síti bez biosložky, což je pro mnoho zákazníků atraktivní. Kromě toho jsme sjednotili nabídku fleetových karet, takže všechny výhody karet Eurooil a Srdcovka nyní platí i na stanicích Robin Oil. To je velká výhoda především pro naše firemní zákazníky, kteří díky rozšíření počtu akceptačních míst mohou efektivněji využívat naše služby. Očekáváme, že tento fakt přiláká nové zákazníky, zejména ty, které jsme dosud nemohli uspokojit z hlediska geografického pokrytí.

#### **Fúze dvou firem s odlišnou firemní kulturou určitě představovala výzvu.**

#### **Jak se vám podařilo vyřešit personální otázky?**

To je pravda, spojení státem vlastněné akciové společnosti Čepro a soukromé

firmy Robin Oil bylo v personální rovině skutečně zajímavou výzvou. Přesto se nám podařilo udržet více než 90 % vlastních zaměstnanců Robin Oil, kteří se stali našimi plnohodnotnými kolegy. Velmi nás také těší, že jsme udrželi valnou většinu nájemců čerpacích stanic. Díky dobré komunikaci a vzájemnému porozumění se obě strany dokázaly propojit a naladit na stejnou vlnu. Samozřejmě to bylo o ochotě ke kompromisu a respektu k odlišným firemním kulturám, ale jsem přesvědčen, že toto spojení přináší pozitivní efekty pro všechny zúčastněné. Chtěl bych na tomto místě všem kolegům i partnerům velice poděkovat. Pozitivní efekt celého projektu, je především díky jejich nasazení a práci.

#### **Můžete nám přiblížit další plány ve vašem maloobchodu?**

Momentálně zvažujeme rebranding obou sítí. Chceme najít jednotnou značku, která bude reprezentovat dvě velmi odlišné části – na jedné straně máme menší regionální čerpací stanice, které se zaměřují na efektivní prodej pohonných hmot, a na straně druhé větší stanice s výraznějším gastronomickým a doplňkovým sortimen-

tem. Chceme vytvořit silnou značku, která bude přitažlivá pro široké spektrum zákazníků. V plánu máme také modernizaci obchodů na všech stanicích a rozšiřování nabídky – například u Robin Oil plánujeme rozšířit prodej AdBlue a alternativních energií, zatímco na Eurooil stanicích chceme více rozvinout doplňkový sortiment a gastro program.

#### **Jak vidíte budoucí vývoj na českém trhu s pohonnými hmotami?**

Myslím, že český trh je již do značné míry konsolidovaný a v nejbližší době neočekávám velké změny v počtu hráčů. Myslím, že další trendy se budou odvíjet v rozvoji prodeje alternativních energií a souvisejících inovací. Jsem rád, že i přes tuto konsolidaci trhu se nám podařilo obhájit třetí pozici v rámci největších sítí čerpacích stanic v České republice. Poslední roky zaznamenáváme posilování tržní pozice na trhu pohonných hmot. Očekáváme, že i celkové hospodářské výsledky za tento rok budou velmi pozitivní a opět budeme sahat velmi vysoko.

■ -pr-

FOTO: archiv Čepro



V současné době hraje kvalita tradičních paliv stále klíčovou roli při rozhodování zákazníků na čerpacích stanicích. Zároveň roste zájem o nastupující technologie, zejména v podobě bateriové a vodíkové elektromobility. Tento přechod bude ale pozvolný a bude vyžadovat podporu státu a jeho spolupráci se soukromým sektorem. O budoucnosti na čerpacích stanicích jsme hovořili s odborníky ze sítě čerpacích stanic Orlen – Ladislavem Béresem, ředitelem úseku pohonných hmot, a Michalem Kalhousem, ředitelem úseku rozvoje sítě čerpacích stanic.

### **Tradiční paliva: Kvalita na prvním místě**

I když se mluví o přechodu na alternativní pohony, Ladislav Béres zdůrazňuje, že klasická paliva budou i nadále stěžejním prvkem nabídky: „Kvalita paliv je jedním z podstatných faktorů ovlivňujících rozhodování zá-

kazníků. V současné době stále dominují tradiční paliva, ale do budoucna chceme nabízet široké spektrum paliv a energií, abychom oslovili co nejširší okruh zákazníků.“ Béres zároveň připomíná, že skupina Orlen má dlouhodobou vizi směřující k ekologické neutralitě: nejpozději do roku 2050 chce skupina Orlen dosáhnout emisní neutrality.

Jednou z cest, jak se zbavit závislosti na fosilních palivech, jsou pokročilá alternativní paliva: biopaliva a syntetická paliva. „V rámci mezinárodní skupiny Orlen testujeme výrobu biopaliv z odpadních tuků a olejů. Momentálně se připravujeme na výrobu HVO (hydrogenovaný rostlinný olej), který plánujeme uvést na trh začátkem roku 2025.“

Jedním z hlavních kritérií pro zákazníky je kromě ceny i kvalita paliv, která je pro Orlen prioritou a neustále se zlepšuje. „Na kvalitu klademe nejvyšší důraz, ať už jde o aditivovaná paliva Efecta 95 a Efecta Diesel, nebo prémiová paliva Verva 100 a Verva Diesel, která zlepšují výkonnost motorů,“ vysvětluje Ladislav Béres: „Speciální aditiva v našich palivech mají prokazatelný čistící účinek na motorovou soustavu, což snižuje usazeniny a zlepšuje chod i výdrž motoru. Pro zajištění nejvyšší kvality paliva pravidelně testujeme, nejen během výroby, ale i po distribuci na čerpací stanici. Na každé stanici Orlen proto najdete certifikát kvality Lab Guarantee, a jako jediní v Česku zveřejňujeme výsledky testů čistících účinků paliv na našem webu orlen.cz.“



Michal Kalhous, ředitel úseku rozvoje sítě čerpacích stanic



Ladislav Béres, ředitel úseku pohonných hmot

## Alternativní paliva: Cesta k udržitelnosti

Přechod na alternativní zdroje energie a paliva je nevyhnutelný. Ve strategii Orlen do roku 2030 stále dominují klasická paliva, především v osobní a nákladní dopravě. Orlen se však připravuje na budoucnost: „Naší strategickou ambicí je do roku 2030 snížit emise CO<sub>2</sub> o 25 % a do roku 2050 dosáhnout uhlíkové neutrality. Proto postupně rozšiřujeme naši nabídku o e-mobilitu, ať již bateriovou nebo vodíkovou. V obou oblastech chceme být lídry na českém trhu. V dalším kroku se zaměříme na již zmíněná pokročilá biopaliva, syntetická paliva a obnovitelnou energii,“ uvádí Michal Kalhous a doplňuje: „Elektromobily a dobíjecí infrastruktura získávají na popularitě, ale vývoj v této oblasti není tak rychlý, jak by si mnozí přáli. Což však neznamená, že vývoj směrem k alternativám nemůže nabrat na dynamice.“

Kalhous rovněž zdůrazňuje vývoj obnovitelných vodíkových technologií. „Jsme připraveni pokračovat v budování sítě vodíkových stanic v České republice. Bohužel však aktuální zájem dopravců či provozovatelů městské dopravy jako klíčových hráčů na straně poptávky je poměrně vlažný, a proto tempo tohoto vývoje bude záležet především na podpoře státu a její struktuře.“

Zajímavostí je, že vodík může být v budoucnosti využíván nejen samostatně v dopravě, ale i v klasických palivech. Do budoucna legislativa počítá s využitím určitého podílu zeleného vodíku i při výrobě tradičních kapalných paliv, což by mohlo přispět k dekarbonizaci těchto produktů.

Orlen vidí výzvu i v legislativě a investiční podpoře alternativních paliv. „Rozvoj vodíkové a bateriové elektromobility je podmíněn vytvořením dostatečné poptávky a také podporou ze strany státu. Dotace na pořízení vozidel s alternativními pohony zejména v rámci veřejného sektoru a firemních flotil jsou nezbytné,“ vysvětluje Michal Kalhous.

## Tradiční versus alternativní paliva

Když se oba ředitelé zamýšlejí nad vývojem palivového trhu v horizontu dalších deseti let, shodují se na tom, že klasická fosilní paliva budou i nadále hrát významnou roli,



avšak podíl alternativních paliv a pohonů poroste. Podle Ladislava Bérese budou klasická paliva dominovat ještě minimálně deset až patnáct let: „I přes postupný rozvoj elektromobility a alternativních pohonů, tradiční paliva budou v dopravě hrát stále významnou roli. Jejich kvalita a dostupnost zůstanou klíčovými faktory pro zákazníky. Nesmíme také zapomínat na poptávku po klasických pohonných hmotách například ve všech složkách Integrovaného záchraného systému nebo v Armádě České republiky.“

Na druhou stranu Michal Kalhous zdůrazňuje dlouhodobou strategii společnosti Orlen v oblasti alternativ, kde chce být silným hráčem: „Budujeme infrastrukturu pro vodíkovou a bateriovou energii s dlouhodobým výhledem. V současné době provozujeme 294 dobíjecích bodů na 72 lokalitách a do roku 2030 máme v plánu postavit cca 1800 rychlonabíjecích bodů. Provozujeme také dvě vodíkové plnicí stanice v Praze a Litvínově a v pokročilé fázi máme projekty na další tři v Brně, Ostravě a opět v Praze.“

Alternativní paliva dnes sice tvoří jen nepatrnou část prodeje, ale jejich objem a význam bude růst. Jak rychle? To záleží na vývoji globální geopolitické a makroekonomické situace a tempu, které určuje Evropská unie. I když to nyní vypadá, že se tempo odklonu od klasických paliv může trochu snížit, směr k emisní neutralitě i v dopravě je nevyhnutelný a postupné zvyšování zátěže dopravy založené na klasických pohonných hmotách emisními povolenkami také, shodují se oba manažeři.

■ PR Orlen Unipetrol  
FOTO: autor



## Zatím u jednotek čerpacích stanic

Zatím je počet pump v ČR, kde lze koupit hydrogenovaný rostlinný olej neboli HVO, velmi nízký. Jedná se o jednotky čerpacích stanic. HVO 100 natankujete například u samoobslužné čerpací stanice Nikey v truck parku v Červeném Kříži u Jihlavy (exit 112 z dálnice D1) nebo na čerpací stanici Dovatrans u skladového terminálu Čepro v Třemošné u Plzně.

Motorová nafta s roční spotřebou 6,1 mld. litrů tvoří 75 % spotřeby pohonných hmot na českém trhu. Jedná se o směs uhlovodíků vroucích v rozmezí 160 až 350 °C a její kvalita je v ČR a zemích EU definována normou jakosti ČSN EN 590. V době snižování emisí a zvyšování podílu obnovitelných zdrojů se hledají a používají obnovitelné zdroje nejbližší podobné motorové naftě a sem patří i HVO. Norma zahrnuje povinné parametry (provozní, ekologické a bezpečnostní), které musí motorová nafta splňovat při prodeji konečným zákazníkům.

Z ekologických parametrů sem patří obsah síry, a proto pro její výrobu musíme zajistit odsířené frakce plynového oleje a odsířené petrolejové frakce. Motorové nafty podle této normy jsou bezsírné, obsahují max. 10mg síry na 1 kg. Výrazně tato ekologická úprava přispěla ke snížení emisí  $\text{SO}_2$  a snížení částic ve výfukových plynech. V rámci snižování emisí  $\text{CO}_2$  je pro změnu povinným parametrem obsah biosložky (FAME). Tento parametr je ve výši max. 7 % objemových. Právě tyto estery jsou nejvíce podobné uhlovodíkovým palivům obsahují kyslík, který je jednoznačnou výhodou, protože zlepšuje spalování. V současné době v souvislosti s cílem snížit emise  $\text{CO}_2$  o 6 % se bude podíl biosložky postupně zvyšovat do roku 2030 až na cca 11 %. V souvislosti s trendem snižovat emise  $\text{CO}_2$  a zvyšovat podíl kapalných obnovitelných zdrojů v dopravě patří FAME i HVO do stejné kategorie.

# OBNOVITELNÁ „NAFTA“ S OTAZNÍKY

V současné době probíhá transpozice ekologických směrnic a předpisů k ochraně životního prostředí, schválených Evropskou komisí do české legislativy pod názvem RED III. V těchto předpisech bude stanoveno snižování emisí v dopravě do roku 2030. Přitom je nutné zohlednit stav vozového parku na hlavně realitu v obnovitelných kapalných zdrojích z pohledu bezpečnosti a dostupnosti. Součástí tohoto snižování emisí je i zavádění paliva HVO pro vznětové motory, které snižuje emise  $\text{CO}_2$  až o 90 procent.



## KALIBRACE A OVĚŘOVÁNÍ NÁDRŽÍ LASEROVOU METODOU

Autorizované metrologické středisko K107

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



## Nejen nižší emise

Z hlediska složení jednotlivých podílů nebo frakcí používaných pro výrobu motorové nafty z důvodů výrobních, obchodních a konkurenčních není běžné sdělovat složení strategických výrobků, kam motorová nafta jednoznačně patří. Z důvodů ekologických je HVO „čistý uhlovodík“ srovnatelný s fosilní naftou, ale má ekologické výhody (snižuje emise CO<sub>2</sub>). Z provozních vlastností má lepší nízkoteplotní vlastnosti důležité pro provozní spolehlivost v zimním období. Z pohledu složení, resp. poměru vodíku a uhlíku je vyšší podíl vodíku v HVO jednoznačnou výhodou v lepší výhřevnosti. Další výhodou HVO je vysoké cetanové číslo (cca 70 jednotek), zatímco standardní motorová nafta má min. 51 jednotek. Prémiové nafty pak mají cetanové číslo kolem 60 jednotek (zvýšení cetanového čísla je řešitelné jak s přídavkem HVO, tak s komerční aditivací motorových naft např. pomocí nitrátů). Čistý uhlovodík HVO má také výbornou oxidační stabilitu. Z pohledu destilační křivky má nižší konec destilace. To lze považovat za velké plus právě u moderních vozidel s filtry pevných částic, u nichž může docházet k ředění oleje naftou. HVO nemá vyšší podíly, a proto při jeho používání nedochází k ředění oleje. Nevýhodou HVO je horší mazivost, která se dá řešit dodatečnou aditivací.

## Omezené zdroje a vyšší cena

Není navíc třeba používat pouze stoprocentní HVO. Motorové nafty ve směsi s obsahem HVO se již používají jak ve světě, tak v ČR. Do ČR je HVO dodáváno importem nebo již ve směsi jako hotová motorová nafta dle ČSN EN 590. Všechny varianty musí vždy splňovat normu jakosti motorové nafty to platí i pro 100 % HVO.

HVO se zatím především uplatňuje v menším množství ve standardních naftách nebo i ve větším množství v prémiových motorových naftách. Prémiové nafty jsou prodávány u členských firem ČAPPO pod různými obchodními názvy. Pokud potřebujete vědět podrobnosti, je dobré navštívit webové stránky firem v části paliva, kde se dozvíte, jaká aditivovaná, prémiová naftová paliva čerpací stanice těchto firem mají v nabídce. Vedle ekologizace nafty jsou ještě dal-

ší důležité parametry, které dnes musí motorová nafta splňovat. Patří sem požadavky na frakční složení, na cetanové číslo, na mazivost a na zimní vlastnosti naft. Prémiové nafty dosahují některých lepších jakostních parametrů a jsou navíc nadstandardně aditivovány. Výkonný balíček aditiv zajišťuje např. již zmíněné zvýšení cetanového čísla, ochranu celého palivového systému před opotřebením a korozi, zamezuje tvorbě usazenin ve vstřikovacích systémech a v zimě lepšími nízkoteplotními vlastnostmi. Do komplexní aditivace patří i přísady, které brání nadměrnému pění.

Ještě je třeba dodat, že motorové nafty vyráběné dle ČSN EN 590 (mohou obsahovat i HVO či FAME) jsou vzájemně mísitelné. HVO je o něco dražší než standardní nafta a zdroje jsou v jejím případě mírně řečeno omezené. Uvedené faktory včetně konkurenčního prostředí a stavu vozového parku (HVO 100 mohou tankovat ta auta, která mají na krytu hrdla nádrže uvedeno XTL) silně determinují rychlejší rozšiřování tohoto ekologického paliva.

■ AUTOR: Václav Loula  
FOTO: archiv

**EW EUROWAG**

# Jedna karta, kompletní ochrana.

## 3 úrovnový systém prevence podvodů

Postaráme se o vaše bezpečí, ať už vás cesta zavede kamkoliv.



Bud'te v bezpečí a dojed'te daleko s Eurowagem.

Zákaznický servis: +420 233 555 112 (PO-PÁ: 8:00-17:00)

**Go far.**  
eurowag.com



# ČISTÁ PALIVA PRO VŠECHNY

Bruselská organizace FuelsEurope zastupuje průmysl vyrábějící a dodávající kapalná paliva a další produkty. Stojí za Pařížskou dohodou a hlásí se k cíli nulových emisí skleníkových plynů (GHG). K uvolnění investic a technologií pro splnění cíle do roku 2050 je však zapotřebí udělat několik významných politických kroků a zástupci organizace jsou proto připraveni nabídnout své služby EU. Za tímto účelem byl sepsán i manifest s vytýčenými body této transformace. Vybrali jsme z něj to nejzajímavější.

## Najít obchodní důvody

Evropská unie chce dosáhnout nulových emisí skleníkových plynů do roku 2050. Během této doby je třeba se postarat o to, aby občané měli přístup k cenově dostupným energiím všude, kde ji potřebují. Na těchto energiích by měla být zajištěna i kritická infrastruktura. V EU se pak může dařit jen konkurenceschopnému, inovativnímu a udržitelnému průmyslu, který vytváří bohatství, nabízí hodnotná pracovní místa a poskytuje podnikání malým i velkým firmám.

Podle FuelsEurope spočívá cesta ke klimatické neutralitě v oblasti kapalných paliv nahrazením fosilních molekul obnovitelnými molekulami, snížením uhlíkové stopy provozů a umožněním dekarbonizace dalších průmyslových odvětví. I při této transformaci se však nesmí zapomínat na to, aby byly ochráněny dodávky energie pro průmysl i domácnosti a aby byl celý průmysl konkurenceschopný při zajištění stávajícího blahobytu obyvatel. Aby bylo možné tyto cíle splnit, nabízí FuelsEurope zástupcům Evropské unie spolupráci při vypracování komplexního plánu. Spočíval by ve strategii pro přechod na kapalná paliva, jako součást regulačního plánu nadcházejícího institucionálního cyklu EU. Jednoduše řečeno: Měly by se společně vytvořit obchodní důvody pro realizaci přechodu na čistou energii.

Dokument FuelsEurope „Čistá paliva pro všechny“ nastiňuje potenciální cestu k vývoji nízkouhlíkových kapalných paliv (LCLF) pro silniční, námořní a leteckou do-

pravu do roku 2050. K realizaci této cesty budou zapotřebí investice v odhadované výši 400 až 650 miliard EUR. Čistá paliva představují především zelený vodík a obnovitelná kapalná paliva.

## Již nelze čekat

Vědecké poznatky jsou jasné a je třeba okamžitě jednat. V boji proti změně klimatu by se nemělo šetřit žádným úsilím. V prosinci 2023 dubajská konference COP 28 uznala potřebu „přechodu od fosilních paliv v energetických systémech.“ Vyzvala také k využívání bez- a nízkouhlíkových paliv a technologií, jako je zachycování, využívání a ukládání CO<sub>2</sub>.

Díky inovacím petrolejářský průmysl postupně nahrazuje fosilní suroviny udržitelnými. Současně však odpovědným způsobem předchází přerušení dodávek energie pro hospodářství a občany EU. Podle Mezinárodní energetické agentury (IEA) jsou rafinerie vhodné pro nasazení vodíku s nízkými emisemi bez nutnosti nového zařízení pro koncové uživatele.

Také integrace bioenergie představuje pro rafinerie příležitost, jak aktivně přispět k přechodu na čistou nulu. Některé konvenční rafinerie v Evropě již byly přeměněny na biorafinerie, které nahrazují ropy udržitelnou biomasou. Jiné rafinerie společně zpracovávají směs fosilních surovin a udržitelné biomasy, čímž postupně snižují uhlíkovou stopu výrobků. Podle IEA investice do technologií čisté energie ze sektoru paliv prudce vzrostly. Mnohé společnosti se sídlem v EU dnes

věnují 15 až 25 % svých kapitálových výdajů na projekty čisté energie. Podíl energie z obnovitelných zdrojů se zvýšil na 8,7 %. Podíl energie z obnovitelných zdrojů využívané v dopravě v EU se v roce 2022 zvýšil na 8,7 %. A navyšování pokračuje, jak vyplývá z regulačních cílů pro silniční, leteckou a námořní dopravu. Evropa je dnes lídrem v inovacích v oblasti pokročilých biopaliv. V letech 2017-2019 měla dvakrát více patentů než USA a 5,5krát více než Čína.

Přitom to je pouze začátek. Aby takový průmysl mohl plně využít svůj potenciál, je třeba vytvořit jasný a předvídatelný rámec umožňující rozvoj trhů s obnovitelnými palivy. Umožnit dočasnou veřejnou podporu čistým technologiím pro čisté molekuly ve výzkumu a vývoji, pilotních zařízeních, přestavbě stávajících zařízení nebo první výrobní fázi. A v neposlední řadě rozvíjet technologicky otevřený přístup k legislativě, který umožní čistým technologiím, aby si vzájemně konkurovaly a doplňovaly se.

## Bezpečné dodávky energie

Energie je pro život nezbytná. Průmysl, mobilita a blahobyt občanů závisí na bezpečných, spolehlivých a cenově dostupných dodávkách energie. Pandemie, válka na Ukrajině, inflace a pokles ekonomiky ukázaly zranitelnost společnosti vůči globálním krizím. V očekávání dalších krizí je proto potřeba mít silný průmysl pro výrobu, distribuci a skladování energie, doplněný mezinárodním obchodem. Národní vlády musí být ostrážité vůči rizikům ohrožujícím dostupnost a bezpečnost dodávek.

Udržitelná biomasa pro biopaliva je k dispozici i v regionech mimo unii prostřednictvím dlouhodobých partnerství. Zelený a nízkouhlíkový vodík spotřebováváný na výrobu pohonných hmot pro dopravu může urychlit rozvoj průmyslových vodíkových center v EU a zvýšit poptávku. Recyklovaný uhlík a zelený vodík pro syntetická paliva je k dispozici díky investicím do zachycování a přepravy CO<sub>2</sub> a díky instalaci elektrolyzérů a parních reformátorů se zachycováním CO<sub>2</sub>. Evropský průmysl instaluje na čerpacích stanicích po celé Evropě čerpací stanice na

100% obnovitelná paliva a vodík a také dobíjecí stanice. Díky vyššímu podílu obnovitelných paliv se snižuje uhlíková náročnost konvenčních paliv.

## Potřebná spolupráci s unií

Společnost S&P Global v současné době zpracovává pro společnost Concawe studii o budoucnosti rafinerií a výroby kapalných paliv v EU. Zabývá se i politickými rozhodnutími, která odsunou kapalná paliva na okraj zájmu. Průmyslová zařízení na výrobu paliv pak mohou být předčasně uzavřena, aniž by měla možnost dekarbonizace a přechodu na výrobu obnovitelných paliv. V důsledku toho mohou být celé regiony EU ohroženy kvůli nedostatečnému přístupu ke kapalné energii.

Evropský průmysl vytváří ekonomické hodnoty, které udržují náš způsob života. Je znepokojující sledovat rostoucí příliv investic do jiných regionů, kde jsou díky kombinaci dotací a regulačních pobídek nabízeny lepší konkurenční podmínky. Pokud by to pokračovalo, znamenalo by to ztráty pracovních míst, závislost na dovozu strategického zboží i sociální problémy.

## Co může obor nabídnout?

Konkurenceschopný průmysl výroby paliv znamená konkurenceschopný průmyslový systém EU. Je to i příležitost přispět k oběhovému hospodářství v součinnosti se zemědělským řetězcem nebo prostřednictvím recyklace plastů. Přechod na uhlíkovou neutralitu něco stojí a průmysl může pomoci zmírnit zátěž pro občany a podniky. Přeměna stávajících provozů na výrobu obnovitelných zdrojů a opětovné využití rozsáhlé infrastruktury pro distribuci a skladování produktů sníží kapitálové nároky. Obnovitelná paliva dávají možnost volby, jak uspokojit potřeby v oblasti mobility, a zároveň přispívají k dekarbonizaci.

Petrolejářský průmysl nabízí dobře placená pracovní místa pro kvalifikovanou pracovní sílu. Jedná se o průmysl špičkových technologií, který v sobě spojuje bohatství různých dovedností, aby mohl poskytovat špičkové služby v globálním konkurenčním prostředí. Už dnes probíhá mnoho projektů zaměřených na přechod nebo rafinerie a výrobu obnovitelných, nefosilních nebo nízkouhlíkových paliv a produktů.

Přeměna ropných rafinerií na biorafinerie snižuje původní výrobní kapacitu paliv v po-

měru 1:10. Výsledná kapacita by měla postačovat k uspokojení očekávané poptávky po palivech na trhu, která se snížila v důsledku růstu elektromobility. Stovky pump po celé Evropě již dnes nabízejí obnovitelná paliva, která jsou kompatibilní se stávajícími spalovacími motory a vedle elektromobility umožňují rychlou dekarbonizaci silniční dopravy.

Petrolejářský průmysl bude mít pro EU strategický význam i v budoucnosti. Je proto důležité určit podmínky, které umožní investice do obnovitelných paliv, aby se vytvořily obchodní důvody pro uvolnění zdrojů. V případě silniční dopravy by nařízení o normách CO<sub>2</sub> mělo umožnit, aby obnovitelná paliva doplňovala elektromobilitu. Rafinerie jsou jádrem průmyslových řetězců, které dodávají nejen paliva, ale také petrochemické suroviny, bitumen, maziva, rozpouštědla, vosky a další produkty. Aby bylo možné splnit cíle zdůrazněné v tomto dokumentu, nabízí FuelsEurope spolupráci na urychleném vypracování „Strategie EU pro přechod na kapalná paliva a produkty, jako součást regulačního plánu nadcházejícího institucionálního cyklu EU“.

■ AUTOR: -jk-  
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



# KONČÍ TAHANICE O RUSKOU ROPU PRO MOL



Petrolejářský koncern MOL by mohl opět čerpat ropu, proudící přes Ukrajinu od ruského Lukoilu. Jeho ropu MOL nedostával z ukrajinského potrubí jižní větve ropovodu Družba od července, Ukrajina to zdůvodnila svými sankcemi, cílenými právě na Lukoil a jeho ropu, přepravovanou Družbou. Řešení se našlo až od října. Obě země se však dokázaly se situací vypořádat už dříve.

Společnost MOL se podle informací Reuters stane vlastníkem přepravované ropy Lukoilu už na bělorusko-ukrajinské hranici. Podle jednoho ze zdrojů tak MOL ponese veškeré náklady na přepravu ropy od bělorusko-ukrajinské hranice do rafinérií. Dříve tranzit ropy přes Ukrajinu hradilo Rusko, což vytvářelo řadu komplikací, uvedl v září Reuters.

Česko se potíží vyhnulo-z jižní větve Družby přes Ukrajinu nadále dováží ruskou ropu také, neodebírání ji však od Lukoilu, ale dalších dvou ruských dodavatelů-společností Tatněft a Russněft, na které Ukrajina sankce neuvalila.

V případě Slovenska a Maďarska se však jednalo o komplikaci, kterou Bratislava a Budapešť zpočátku označovaly za palivovou

krizi. Nedostatek ropy pro MOL by znamenal i riziko pro Česko, jehož spotřeba benzínu a zejména nafty je ze 20 procent závislá na dovozu z bratislavského Slovnaftu.

## Brusel odmítl problém řešit

Surovinová krize se však nakonec nekonala. Ukázalo se, že jde spíše o diplomatickou tahaň. Maďarsko a Slovensko původně žádaly, aby uvolnění dodávek Lukoilu vyjednala s Ukrajinou Evropská unie. Její představitelé však upozornili, že potíže, způsobené ukrajinskou sankcí na Lukoil, nejsou pro zásobování Maďarska a Slovenska zásadní. A obě země mají nejvyšší čas hledat alternativní zásobování neruskými ropami. Podobně

jako to už činí Česko, které se od Družby odpojí nejpozději v první polovině příštího roku poté, co český provozovatel ropovodů firma Mero dokončí projekt zvýšení kapacity Transalpinského ropovodu TAL a český připojený IKL tak ze západu plně pokryje veškerou spotřebu ropy pro české rafinérie společnosti Orlen Unipetrol.

Že krize kolem pozastavení dodávek ropy Lukoilu přes Ukrajinu pro Maďarsko a Slovensko nakonec neznamenala v podstatě větší potíže s výrobou a zásobování dostatečným množstvím paliv, soudí i někteří ekonomové. Jeden ze zdrojů agentury Reuters uvedl, že hlavními dodavateli ropy na Slovensko a do Maďarska se měly stát ruské společnosti Tatněft a Russněft.

„Maďarsko a Slovensko počátkem září dramaticky navýšily dovoz ruské ropy jižní větví ropovodu Družba. Ukrajinské sankce na přepravu ruské ropy Lukoilu tedy mají opačný než očekávaný efekt, neboť výpadek v dodávkách ropy Lukoilu více než kompenzuje jiný ruský podnik, Tatněřt,“ komentuje to hlavní ekonom Trinity Bank Lukáš Kovanda, který zároveň upozornil na paradox, že Kyjev sice sankcionuje Lukoil, ale nikoliv Tatněřt. A to je - na rozdíl od Lukoilu - ruským státem stoprocentně ovládaná společnost. Budapešti a Bratislavě to umožnilo ještě navýšit svůj odběr ruské ropy.

Maďarsko jí v prvních zářijových dnech dováželo v průměru 9300 tun denně, zatímco v srpnu byl denní průměr 5500 tun. Dovoz ruské ropy na Slovensko stoupl podle dat agentury Bloomberg od 1. do 4. září také, a to o 17 procent v porovnání se srpnovým průměrem, tedy na 18 300 tun denně.

### Krise, která se nekonala

„Vývoz ruské ropy na Slovensko a do Maďarska je poměrně vysoký prakticky po



celé letošní léto, což je nečekané. Už letos v červenci Slovensko dováželo podle agentury Bloomberg několikanásobně více ruské ropy než v předchozích měsících. Ve velkém ruská ropa dále proudila také do Maďarska. Nenastal tedy sebelepší výpadek v dodávkách, přestože

Budapešť i Bratislava varovaly, že u nich doma může v důsledku jejího nedostatku nastat palivová krize,“ vyjádřil se ekonom Kovanda.

■ AUTOR: Miroslav Petr  
FOTO: archiv



**TIP NA VÁŠ VÝLET**

## Otevřeno celoročně

Pouze 20 minut od Prahy po dálnici D5

# Zámek ZBIROH



Navštivte sluncem zalitý zámek Zbiroh a nechte se uchvátit jeho tajuplným příběhem. Románsko-gotický hrad se vynořuje z nejasných obrysů na sklonku 12. století a je tedy nejstarším šlechtickým sídlem u nás, což připomíná i nejstarší samostatně stojící věž v Čechách nebo nejhlubší studna v Evropě.

### Zámecká expozice

Přenesení vás do časů, kdy zámek vlastnili velcí jako Přemysl

Otakar II., Karel IV. nebo Rudolf II. Prohlídkový okruh je také protkán velice poutavým příběhem o minulosti i současnosti rytířů templářského řádu. Na závěr vás uvedeme do monumentálního Muchova sálu, kde vznikla Slovanská epopej.

### Zámecká krčma U Rudolfových kratochvíle

Nabídneme pohár dobrého vína, žejdlík pivního moku a něco dobrého k snědku k tomu.

### Chateau hotel Zbiroh

Můžete zde strávit noc v komnatách, ve kterých pobývali osobnosti jako Alfons Mucha a Ema Destinová. Součástí hotelu je i wellness.



Otevírací dobu, druhy prohlídkových okruhů, vstupné a další informace naleznete na:

**www.zbiroh.com**

**Zbiroh**  
Plzeň Exit 41 D5 Praha  
Pouze 20 minut od Prahy po dálnici D5

# PETROL 24 SUMMIT

**15. ODBORNÉ A SPOLEČENSKÉ SETKÁNÍ PROFESIONÁLŮ  
A PŘÍZNIVCŮ OBORU VÝROBY A DISTRIBUCE POHONNÝCH HMOT,  
ČERPACÍCH STANIC A AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY**

**31. 10. 2024 – HOTEL OLYMPIK – ARTEMIS, PRAHA 8**

**MODERÁTOR AKCE: MIROSLAV PETR**

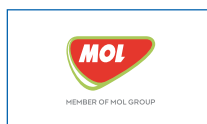
## ZLATÝ PARTNER



## STŘÍBRNÝ PARTNER



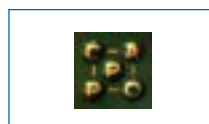
## BRONZOVÝ PARTNER



## PARTNEŘI



## PARTNEŘI POŘADATELE



## ZÁŠTITA

## MEDIÁLNÍ PARTNEŘI



# PROGRAM

## PETROLsummit 24

**Moderátor:** Miroslav Petr

**8:30–9:00 Registrace účastníků**

### 9:15 ZAHÁJENÍ

■ Úvodní slovo pořadatele

### DOPOLEDNÍ BLOK

■ **Jan Duspěva, předseda ČAPPO a generální ředitel ČEPRO**

Prioritní aktivity ČAPPO 2024

■ **Jan Mikulec, výkonný ředitel ČAPPO**

Vývoj trhu s pohonnými hmotami

■ **Daniel Maxa, Ústav udržitelných paliv a zelené chemie, VŠCHT Praha**

Aktuální poznatky a projekty v oblasti syntetických paliv

■ **Jiří Hájek, generální ředitel a předseda představenstva, ORLEN UniCRE**

Technologické možnosti výroby pokročilých biopaliv v ČR

■ **Přestávka na kávu**

■ **Petr Kríž, MPO, Oddělení plynárenství a kapalných paliv**

Aktuality z evropské standardizace motorových paliv

■ **Jaroslav Pantůček, předseda představenstva a generální ředitel MERO**

Dokončení cesty k nezávislosti ČR na ruské ropě

■ **Maroš Čunta, ředitel oddělení pro nákup ropy a zemního plynu, ORLEN Unipetrol**

Přechod na nové ropné směsi v litvínovské rafinérii – výzvy a souvislosti

■ **Panelová diskuze**

### Petrol Awards

■ **Vyhlášení výsledků soutěže**

### ODPOLEDNÍ BLOK

■ **Josef Pokorný, tajemník Svazu dovozců automobilů**

Trendy ve vývoji vozového parku a infrastruktury v ČR

■ **Dávid Halász, Head of Alternative Fuels, EUROWAG**

Eurowag a HVO: Inovace pro udržitelnou dopravu a energetiku

■ **Peter Vyšný, více prezident e Mobility & Retail Innovation OMV**

Koncept e Mobility OMV

■ **Robert Kouba, manažer plánování logistiky, ČEPRO**

Využití umělé inteligence při řízení logistiky pohonných hmot

■ **Jana Bábiková, komunikace & PR, CIRAA Advisory, s.r.o.**

Komunikace udržitelnosti a nástrahy greenwashingu

■ **Lukáš Marek, jednatel společnosti Temperatior CZ**

Produkt pro prémiový segment nafty 2030: bez kompromisů mezi prémiovou kvalitou a udržitelností

■ **Miroslav Stříbrský, ředitel Unicode Systems**

Vratné obaly na čerpacích stanicích v některých zemích EU

■ **Panelová diskuze**

# PETROLawards 24 – NOMINACE

## ČERPACÍ STANICE ROKU

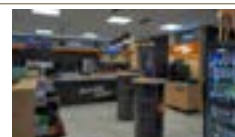
**Eurobit**  
**Trhová Kamenice**

EUROBIT - čerpací stanice s.r.o.



**One 1**  
**Dolní Folmava**

F1 GAS



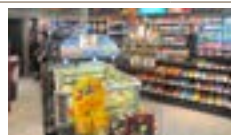
**Orlen**  
**Olomouc**

ORLEN UNIPETROL RPA, s.r.o.



**OMV**  
**Prostějov – Žešov**

OMV Česká republika, s.r.o.



**EuroOil**  
**Hostomice**

ČEPRO, a.s.



**Karl Oil**  
**Kocourovce**

LAMMEL STAR s.r.o.



**MOL**  
**Veleslavín Praha**

MOL Česká republika, s.r.o.



**ORLEN**  
**Bystřice u Benešova**

ORLEN UNIPETROL RPA, s.r.o.



**Avia**  
**Milíčovice**

Avia Česká republika



**MOL**  
**Osek nad Bečvou**

MOL Česká republika, s.r.o.



## PROJEKT ROKU

Projekt roku bude oznámen na PETROLsummitu

## OSOBNOST ROKU

Jméno výherce bude oznámeno na Petrol Summitu.

## PUMPAŘ/KA ROKU

Jméno výherce bude oznámeno na Petrol Summitu.



# Dallmayr

COFFEE AT ITS BEST



## PŘIJĎTE SI PRO BALÍČEK KÁVY

Zúčastněte se akce PETROL  
SUMMIT 2024, a to 31. 10. 2024  
v Hotelu Olympik - Artemis v Praze.

Těšíme se na vás u našeho stánku, kde si můžete vyzkoušet naše špičkové nápojové automaty a automatické kávovary a ochutnat lahodnou kávu.

Získejte od nás jako dárek balení 250 g naší prémiové kávy zdarma! Více informací získáte u našeho obchodního zástupce přímo na místě.



Spojte se s námi: tel. 222 262 155  
info@Dallmayr.cz www.Dallmayr.cz

**PETROL**  **24**  
SUMMIT



# JEN KRÁTKODOBÁ PODPORA

Produkce biometanu zůstává zatím pod očekáváním státu. Ten přitom bezemisní plyn potřebuje pro naplnění cílů snížení zplodin v dopravě. S dotacemi ale česká vláda dlouho otálela. Vypláceny jsou až od letoška, do konce příštího roku bude vyplaceno 60 miliard korun. Jaká bude podpora biometanu od roku 2026 zatím není jasné.

Aby bylo možné naplnit ambiciózní cíle, čítající do roku 2030 desítky biometanových stanic, bude stanovení podpory pro další roky naprosto klíčové. Vyhlíží ho zejména starší bioplynové stanice, kterým bude končit provozní podpora – přechodem na biometan by na ni opět získaly nárok. Do konce roku 2027 jich bude více než 170. Aby měly nárok na podporu i nadále, budou muset svůj provoz modernizovat, s čímž se pojí finanční náklady. Druhou možností je přechod na výrobu biometanu. Investiční náklady jsou v tomto případě nižší, nicméně brzdou je již zmíněná nejasná podpora od roku 2026. Evropská komise už loni na podzim schválila Česku

program provozní podpory pro výrobu biometanu do konce roku 2025 v hodnotě 2,4 miliardy eur (60 miliard korun). Výrobci tak mají možnost od letoška čerpat dotaci po dobu 20 let formou zeleného bonusu, tedy dotačního příspěvku k referenční ceně klasického plynu. Pro letošní rok Energetický regulační úřad (ERÚ) stanovil bonus až na 973 korun za megawatthodinu.

Očekávalo se, že díky podpoře by se mohlo vyrobit až 337 milionů kubíků biometanu. Jenže na notifikaci z Bruselu se čekalo dlouho, výstavba „biometanek“ se vleče a na požadovanou produkci se v termínu nejspíš nepodaří dostat. Šedesáti-

miliardový dotační rámec se tak nejspíš nevyčerpá. „Rámec podpory je krátký, projekty se nestihnou připravit, a jelikož se neví, jak bude podpora vypadat poté, tak je to pro investory rizikové,“ vysvětluje vedoucí bioplynové sekce sdružení CZ Biom Adam Moravec.

Od roku 2019 bylo v Česku uvedeno do provozu 10 biometanových stanic. Všechny vznikly z existujících bioplynových stanic, kterých je v tuzemsku přes 500. Ambiciózní cíle hovoří o desítkách biometanových stanic a produkci až 2 miliard kubíků plynu do roku 2030, což představuje necelých 30 % celkové spotřeby zemního plynu v Česku za rok 2023.

## Bonus zelený nebo aukční?

Ve sněmovně do druhého čtení směřuje novela o obnovitelných zdrojích s pořadovým číslem III. Do úpravy, která měla řešit hlavně velkokapacitní baterie, se tak nakonec nejspíš dostane záchrana nerentabilních uhelných zdrojů či zavedení podpory pro plynové elektrárny. O podobu bojují i výrobci biometanu. V rámci lex OZE III se rozjela debata o podobě podpory od roku 2026. Ta by podle představ ministerstva neměla mít formu zeleného, ale aukčního bonusu. Výrobci by tedy o výši podpory mezi sebou soutěžili v dražbách. Dotace pro ty, kteří vyrábí nejlevněji. To může snížit náklady a zavést více tržních prvků.

Zároveň však hrozí, že aukce rozvoj biometanu zpomalí. Experti by chtěli zachovat současný model s tím a aukcí připravit jen největší projekty. „Je to pomalý, nepružný způsob podpory. Investoři se musí hodně připravit, aby do aukce mohli jít, investovat dopředu peníze a pak se přihlásit s nejistotou, jestli uspějí, nebo ne,“ říká Moravec. „Biometan je téma, které je pro plynaře důležité. Jsme přesvědčeni, že bez podpory se výroba biometanu v Česku nerozjede. Nebo se rozjede jako exportní byznys pro plnění emisních cílů jiných států,“ říká generální ředitel ČPS Josef Kotrba.

Někteří aktéři na trhu vidí blížící se ukončení podpory pro bioplynové stanice jako příležitost pro výrobu biometanu. „Bude důležité, jak stát uchopí podporu po roce 2025. Pokud se vše podaří, může biometan v následujících čtyřech letech rychle růst. Výsledkem mohou být do roku 2030 vyšší desítky fungujících biometanových stanic,“ řekla Monika Zitterbartová ze společnosti Hutira. „Existuje ale poměrně značné riziko, že se biometanové projekty v tak krátkém časovém horizontu



nestihnou připravit a peníze z programu se nevyčerpají,“ doplnil jednatel společnosti MJEnergy Pavel Urubek. S ohledem na dodací termíny technologií, dobu uvádění do provozu či vyřízení licencí zároveň řada subjektů nemá jistotu, že vše do konce příštího roku stihne.

## Potenciál zemědělských bioplynů

Největší potenciál tkví v aktuálně fungujících zemědělských bioplynových stanicích. V Česku je jich téměř 400. Zemědělské odpady tvoří tři čtvrtiny dostupných surovin, ze kterých je možné vyrábět biometan. „Zemědělství je největším zdrojem organických odpadních materiálů. Kdybychom tyto materiály nechali ladem, budou zdrojem emisí skleníkových plynů. Takto je možné z nich vyrobit biometan,“ říká Martin Schwarz ze sdružení CZ Biom.

Na zbylou čtvrtinu připadají kromě odpadů z domácností kaly z čistíren odpadních vod. „Velký potenciál pro výrobu biometanu je v přeměně bioplynových stanic

na čistírnách odpadních vod. Současné kogenerační jednotky si bioplynové stanice ponechají k produkci elektřiny a tepla pro vlastní provoz, případně k poskytování flexibility operátorovi trhu s elektřinou, ale většinu své produkce bioplynu využijí k produkci biometanu,“ říká Petr Novotný z Institutu cirkulární ekonomiky.

## Uplatnění biometanu v dopravě

Pro Česko je podpora důležitá i proto, aby si biometan udrželo „doma“. Počítá se totiž, že ve formě bioCNG přispěje k naplnění cíle poklesu emisí v dopravě. Zplodiny snižují všechny evropské země a o biometan je proto zájem. Producenti tak mohou prodat biometan do zahraničí, kde jsou lepší ceny. Výměnou za dotační podporu však musí záruky původu uplatnit v Česku.

Jde o certifikáty zaručující „zelenost“ jedné megawatthodiny energie. Operátor trhu OTE je už několik let vydává na elektřinu a teplo, od letoška jimi začal potvrzovat i původ biometanu. ➔



S.r.o.



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

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

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



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



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



Průmyslové čištění, nátěry, stavební a ekologické služby

➔ Z dat OTE vyplývá, že letos vydal už 22 767 záruk na biometan a 8746 jich bylo uplatněno. To znamená, že se v Česku také spotřebovaly, a stát si je tak může započítat do emisních cílů. Hrubým přepočtem to odpovídá 0,8 milionu kubíků, tedy pouhému zlomku toho, kolik chce ve svých strategiích dosáhnout. Česko se prostřednictvím EU směrnice o OZE zavázala k naplňování klimatických cílů, jako je snížení emisí skleníkových plynů v dopravě o 14,5 % nebo dosažení podílu obnovitelných zdrojů energie ve výši 29 % do roku 2030. Jenže podle Tomáše Voltra z firmy EFG je zelený biometan v dopravě v porovnání s fosilní variantou „nejméně jednou tak drahý“. Někteří spotřebitelé však stejně ve snaze zvýšit ESG rating žádají bezemisní palivo, byť za vyšší cenu. Pozice biometanu se zlepší, až budou diesel a benzin v dopravě zatíženy emisními povolenkami.

„Rozvoj biometanu vyžaduje značné investice. Za situace, kdy stát změnil podmínky poskytování podpory, jsou tak bioplynové stanice uvedené do provozu v roce 2013 nefinancovatelné, protože jejich provozování nevytváří dostatečný příjem,“ napsal předseda Asociace soukromých zemědělců (ASZ) Jaroslav Šebek v dopise adresovaném šéfovi hospodářského výboru sněmovny Ivanu Adamcovi (ODS). Právě ten je zpravodajem zmíněné novely lex OZE III. Šebek doufá, že v rámci debat nad lex OZE III se najde řešení, které bioplynkám zajistí podporu pro další provoz i přestavbu na biometan.

Zatím o český biometan na domácím trhu zájem není. „My prodáváme veškerou



produkci do zahraničí,“ říká Tomáš Voltr. „Naším typickým zákazníkem jsou zahraniční dopravní firmy, mohou to ale být i dodavatelé pohonných hmot nebo automobilový průmysl,“ říká Voltr.

### Na bioLNG jezdí kamiony Lidlu

První vlaštovkou ve využívání biometanu je řetězec Lidl. Jako první v Česku začal při dopravě zboží využívat zkapalněný biometan (bioLNG). Ve srovnání s naftou má kamion na bioLNG o 95 % nižší emisní stopu. Tahače tankují v síti LNG plnicích stanic v Česku, kterou provozuje skupina GasNet. Ta jako jediná u nás tento obnovitelný plyn pro nákladní dopravu nabízí.

Pro obchodníky s rychloobrátkovým zbožím, jejichž byznys stojí na efektivní logistice, je přechod na bioLNG rychlý a snadný způsob, jak okamžitě začít snižovat emisní stopu své nákladní silniční dopravy a do stát závazkům společenské odpovědnosti a ESG, které hrají významnou roli ve světě byznysu.

„Zkapalněný biometan výrazně snižuje emisní zátěž plynoucí z těžby a výroby klasických fosilních paliv. Přispívá i k tomu, že je bezprostřední okolí, kudy náklad projíždí, daleko méně postiženo dopady plynoucími z této dopravy. Jen v letošním roce budeme mít v provozu minimálně 10 tahačů využívajících zkapalněný biometan, aktuálně jich máme



ve flotile již 7. Naplňujeme tím naše zásady nasazovat do našeho každodenního provozu technologie, které přispějí ke zlepšení životního prostředí v Česku, a to nejen v okolí našich prodejen," říká mluvčí společnosti Lidl Česká republika Eliška Froschová Stehlíková.

Motor na LNG vypouští oproti dieselu o 70 % méně oxidů dusíku a je o 9 dB tišší. Navíc se při spalování LNG neuvolňují pevné částice. „Jsme rádi, že našim prvním zákazníkem, který přechází na obnovitelný zkapalněný biometan, je právě společnost Lidl. Snižuje tím svoje přímé i nepřímé emise. Zájem o bioLNG roste a brzy se připojí i další velcí hráči," říká Filip Dostál, vedoucí Business Developmentu v GasNetu. BioLNG se vyrábí ze zbytků potravin, zemědělského odpadu nebo dokonce z kalu odpadní vody. Zkapalněný biometan je možné získat prakticky z jakéhokoli biologicky rozložitelného odpadu. GasNet ho začal nabízet na konci loňského roku.

Motivace pro přechod na nízkoemisní LNG nebo pokročilejší bioLNG má i své ekonomické opodstatnění. Od roku 2027 se budou nově týkat emisní povolenky i silniční dopravy. Nákupy povolenek pro-



mítnou do svých konečných cen prodeje paliv. V praxi tak bude rozšíření znamenat, že si dopravci, a tím i jejich zákazníci připlatí za každý litr fosilního paliva. Již nyní se s náklady na emise dopravci setkávají při tankování paliva v Německu.

Řešením je právě větší využití zkapalněného zemního plynu a zejména zkapalněného biometanu (bioLNG). U emisních povolenek se počítá se startovací cenou 45 eur za tunu CO<sub>2</sub>. Při této ceně vychází navýšení nákladů u dieselu zhruba na 1,10 Kč/km. U bioLNG je to pouze 0,30 Kč/km. Unikátní palivo natankují

tahače Lidlů na šesti plnicích GasNetu. Český plynárenský svaz (ČPS) a Sdružení dopravních podniků ČR (SDP ČR) uzavřely Memorandum o spolupráci v oblasti rozvoje plynové mobility v rámci veřejné autobusové dopravy v České republice. Vyzývají instituce, aby byla rozšířena finanční podpora pro autobusy na biometan. „Využití biometanu je alternativa vhodná k provozování autobusové dopravy a jedná se o způsob, jak dekarbonizovat příměstskou a meziměstskou hromadnou dopravu v regionech," říká předseda Rady Českého plynárenského svazu Martin Slabý. „Dopravní podniky v České republice již mají také dlouholetou pozitivní zkušenost s využitím plynových autobusů na CNG, stejně jako vybudovanou infrastrukturu pro jejich plnění. Zároveň se v případě bioCNG jedná o obnovitelné palivo, které je Česká republika schopna potenciálně sama produkovat v dostatečném množství a kvalitě při využití vlastních zdrojů," vysvětluje předseda SDP ČR Tomáš Pelikán.

■ AUTOR: Alena Adámková  
FOTO: archiv

**PETROL**  
PARTNER

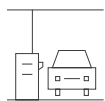
## SlimLine Edge

Nádrž a distribuční systém AdBlue®

Výrobek pro čerpací stanice a profesionály



**4500**  
litrů



Připraveno k výdeji  
čerpacích stanic



Vlastní značka  
a barvy



Šířka  
1,2 m



Systém TriComp  
– inovativní konstrukce



Jednoduchá  
instalace



Špičkové průmyslové  
komponenty



Pětiletá  
záruka

Pro získání podrobnějších informací nás kontaktujte:  
Tel.: +420 725 114 555, Email: [jan.blaha@kingspan.com](mailto:jan.blaha@kingspan.com)  
nebo navštivte naše stránky: [www.kingspan.com](http://www.kingspan.com)

  
**Kingspan®**



Česká strojnická společnost, respektive její odborná sekce Tribotechnika a motorová paliva pořádala v polovině září odborný seminář na téma udržitelnost, recyklace a uhlíková stopa v oblasti provozních kapalin automobilů.

### Šetří se peníze i suroviny

Odborný seminář na toto téma se konal poprvé v historii. „V Evropě se v roce 2020 zregeneroval neuvěřitelný milion tun olejů a dalších 700 tisíc tun se energeticky využilo. I přesto ale kolem tématu recyklace kapalin v průmyslu koluje mnoho mýtů, které nejsou častokrát podloženy relevantními fakty. Vzhledem k důležitosti tohoto tématu nechceme, aby Česko zůstalo pozadu, a proto jsme se rozhodli, že letos se zaměříme na širokou osvětu našich zákazníků a potenciálních partnerů, abychom v Česku podpořili inovace v průmyslu a zároveň nastartovali recyklační byznys v tomto segmentu podnikání,” vysvětlil Jan Skolil, technický ředitel společnosti Classic Oil, který je duchovním otcem této konference.

Recyklaci průmyslových kapalin lze ušetřit nejen finanční prostředky ale také tuny primárních materiálů. Recyklace totiž představuje levnější alternativu k energetickému využití či přímo likvidaci teplosměnných kapalin v průmyslu, a to kvůli vyšší energetické náročnosti těchto alternativ.

Díky efektivní regeneraci lze vrátit do oběhu velké množství materiálu, čímž se šetří přírodní zdroje, snižuje se závislost na mimoevropských surovinách a v neposlední řadě také uhlíková stopa, která se pojí s jejich výrobou.

Právě firma Classic Oil zpracovává použité teplosměnné kapaliny z chladicích okruhů automobilů a budov již od roku 2017. „V roce 2022 jsme zpracovali na 350 tisíc litrů glykolové nemrznoucí kapaliny a loni se nám podařilo rozšířit kapacitu

recyklační linky v Buštěhradu na neuvěřitelných 500 tisíc litrů ročně,” řekl mimo jiné Jan Skolil ve své přednášce s názvem „Aktuální stav recyklace chladicích kapalin pro automobily.”

V jeho přednášce dále zaznělo, že recyklaci průmyslových kapalin a olejů se v Evropě věnuje více než 30 rafinerií. Společnost z Buštěhradu je v tomto oboru jedničkou nejen na českém trhu ale v celém středoevropském regionu. „V recyklaci vidíme velký potenciál, jak po environmentální, tak po ekonomické stránce,” dodal na závěr Jan Skolil.

Na to navázala Olga Pleyerová z firmy Classic Oil, která prokázala možnosti snižování uhlíkové stopy právě recyklací provozních kapalin. Například až 8,7 tun CO<sub>2</sub> může ušetřit větší kancelářská budova o podlahové ploše 70 000 m<sup>2</sup>, pokud

do svých chladicích nebo topných systémů doplní kapaliny s 50% podílem recyklatu. Tato úspora nestojí provozovatele budovy žádné snížení komfortu, dokonce může i ušetřit nemalé finanční prostředky.

## Jak na recyklaci baterií

Úvod celé konference patřil Ivo Oktábcovi z Kovohutí Příbram Nástupnická, který hovořil o ekonomické efektivitě v případě recyklace lithiových baterií. Právě společnost Kovohutě Příbram provozuje od roku 2022 nově postavenou linku na recyklaci lithiových baterií. V jeho referátu mimo jiné zaznělo, že recyklace lithiových baterií všech druhů je velmi specifická, a právě příbramské Kovohutě chtějí nabídnout recyklační službu v rámci svých zkušeností pro Českou republiku a okolí. Upozornil zároveň na nebezpečí přepravy lithiových baterií na velké vzdálenosti a přes hranice, což lze právě eliminovat stavbou kapacit v jednotlivých členských zemích. „Nárůst elektromobility je nezadržitelný



Recyklací provozních kapalin lze ušetřit peníze i suroviny

a dá se předpokládat masivnější pohyby baterií jako produktu či odpadu a tím i četnějšími nehodami (zkrat, zahoření). Logistika, skladování, vybití, případné rozebírání lithiových baterií před vstupem do recyklace je také nestandardní a je třeba takto plánovat další rozvoj,“ řekl také Ivo Oktábec.

Další zajímavou přednášku měl Jakub Grunt se společností Total Energies,

kteřý hovořil na téma: Kapaliny snižující uhlíkovou stopu v automobilní výrobě. Prezentace Jakuba Grunta se zaměřila na aktuální energetickou a ekologickou náročnost výroby automobilů a možná řešení z hlediska provozních kapalin. Zmínil především možnosti obrábění s potenciálem pro udržitelnější budoucnost automobilového průmyslu a diskutovány byly kapaliny, které jsou schopny snížit uhlíkovou stopu, zvýšit efektivitu výrobních procesů, a přispět tak k udržitelnějšímu průmyslu.

Zajímavé informace z oblasti skladového hospodářství a recyklace přinesly i referáty Michala Stieberka ze společnosti JMK Recycling a Jana Vošahlík z firmy AHV Ekologický servis. Zajímavý den na Novotného lávce zakončila Jana Bábiková z agentury CIRA Advizory, která vysvětlila pojem greenwashing, který doprovází tzv. ESG reporting neboli hodnocení udržitelnosti a odpovědnosti firem.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor

**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**



# ČERPACÍ STANICE POD VODOU

V polovině září zasáhly Česko kvůli tlakové níži Boris extrémní deště. Ty způsobily zejména na Severní Moravě ničivé povodně. Nejvíce zasaženy byly oblasti v povodí řeky Opavy, pod vodou byla města Krnov, Opava i Ostrava a velká voda se pochopitelně nevyhnula ani čerpacím stanicím.

Jen pro statistiky, od 13. do 17. září dosáhlo jednoho z povodňových stupňů 262 toků na území ČR, 55 měřících míst zaznamenalo stoletou vodu a v souvislosti s povodněmi zahynulo nebo bylo pohřešováno 13 lidí. Největší srážkové úhrny přes 500 mm byly zaznamenány v Jeseníkách. Odpovídaly podobně ničivé povodni v červenci 1997. Nejvíce zasaženými povodími jednotlivých řek, byly ty, které odvodňují severní a severozápadní oblast Jeseníků a Rychlebských hor. Zde jsou povodí řek Bělá, Desná, Opava, Osoblahy a Vidnávký. Voda se vylila z koryt zmíněných řek a brala vše, co ji stálo v cestě.

Oproti předchozím povodním však tentokrát zafungovala včasná výstraha. Meteorologové už dopředu podle přesně vypočítaných modelů věděli, kde bude situace nejkritičtější a varování vydali včas. Všichni provozovatelé se tak s postupující povodňovou vlnou mohli začít připravovat na velkou vodu.

## Orlen: Tři zatopené čerpací stanice

„Z důvodu velmi nepříznivé předpovědi počasí a výstrah ČHMÚ jsme aktivovali náš interní protipovodňový plán již při prvním stupni povodňové aktivity, a to v pátek 13. září,“ řekla nám Lada Gadas ze společnosti Orlen Unipetrol, jejíž součástí je také síť čerpacích stanic Orlen. Interní krizový štáb společnosti pak zasedal celkem osmkrát a fungoval až do úterý 17. září, kdy se hladiny řek, u kterých leží čerpací stanice Orlen, vrátily na 1. stupeň povodňové aktivity.

V Orlenu během této doby posílili zákaznickou linku a průběžně informovali zákazníky o zavřených i znovuotevřených čerpacích stanicích v kritických lokalitách prostřednictvím mobilní aplikace, na sociálních sítích, webu orlen.cz a upozorněním na zákaznickém portálu pro držitele Tankaret. „Na základě vyhlášených stupňů povodňové aktivity jsme

přijímali opatření, která měla za cíl především zajistit bezpečnost lidských životů a ochranu životního prostředí, a zároveň minimalizovat dopady mimořádné situace na technologie našich čerpacích stanic,“ dodává Lada Gadas.

Na čerpacích stanicích zahrnutých v protipovodňovém plánu nebo vyhodnocených jako ohrožené byly proto aplikovány stanovené postupy ochrany a tzv. zakonzervování. To znamenalo zabezpečení provozovny, popř. i myčky, pytlí s pískem, odvoz mobilního majetku, inventáře a zboží z provozovny, naplnění palivových nádrží na 90 % a více, aby se zabránilo jejich nadzvednutí podzemní vodou a kontaminaci, zabezpečení výdejních stojanů a případný odvoz čerpadel.

Situaci v Orlenu nepřetržitě monitorovali na všech 439 čerpacích stanicích, přičemž se soustředili na stanice zahrnuté v protipovodňovém plánu. „V prvních dnech bylo povodněmi přímo ohroženo 25 čerpacích stanic, přičemž třetí stupeň povodňové aktivity byl

vyhlášen na pěti z nich. Po posledním zasedání krizového štábu jsme evidovali tři zatopené a nedostupné čerpací stanice, všechny byly v Moravskoslezském kraji," říká Lada Gadas.

Současně s tím bylo nutné spolupracovat se složkami Integrovaného záchranného systému (IZS) a s lokálními krizovými štáby obcí. „Některé naše čerpací stanice jsou součástí havarijních plánů obcí a mají tak pro ně strategický význam," vysvětluje Lada Gadas. Zpřístupněna byla například čerpací stanice Orlen v Krnově pro konkrétní záchranné složky a upravena byla provozní doba čerpací stanice ve Štětí na ulici Čs. armády. Kvůli předpovídanému 3. stupni povodňové aktivity byla stanice otevřena non-stop i pro veřejnost.

Současně s tím fungovalo spojení se Správou státních hmotných rezerv, aby bylo možné v případě potřeby aktivovat speciální karty umožňující výdej pohonných hmot pro zasahující složky Integrovaného záchranného systému. Karta „Krise“ tak byla aktivována v celé síti čerpacích stanic Orlen k 17. září.

## MOL: Zaplavená pumpa v Ostravě

Druhou největší síť čerpacích stanic provozuje v České republice společnost MOL. Ta

má na severní Moravě více než třicet čerpacích stanic, takže je skoro zázrak, že byla přímo zaplavena pouze jedna z nich. „Jednalo se čerpací stanici v Ostravě, která nyní musí projít kompletní rekonstrukcí," říká Tomáš Trč z pražské centrály společnosti MOL. Zároveň však dodává, že několik stanic bylo povodní rovněž poškozeno a desítky byly uzavřené kvůli přerušeným dodávkám elektrické energie. „A některé stanice fungovaly v režimu dodávek provozu pro IZS."

Také v MOLu proto museli řešit kontrolu a likvidaci kontaminovaného zboží, kterého se ujala firma Deconta, a revize jednotlivých zařízení od výdejních technologií až třeba po kávovary nebo multifunkční trouby. „Museli jsme oslovit odborné firmy, které nejdříve posoudili stav zařízení a poté sjednaly nápravu. Revizní technici na tom stále pracují a potrvá to trochu déle, protože je toho moc," vysvětluje Tomáš Trč.

## Výměna výdejních stojanů

Firma Your Systém prostřednictvím divize Octo Technology poskytuje jednu z nejširších nabídek technologických a softwarových řešení pro oblast čerpacích stanic a zastupuje na českém trhu mimo jiné společnost Gilbarco Veeder-Root, která

vyrábí výdejní stojany. Má proto bohaté zkušenosti s jejich instalací i servisem. „Při zaplavení výdejního stojanu po motorovou část je možné vyměnit pouze díly v motorovém prostoru, což se týká hlavně elektromotorů určených pro výbušné prostředí. Bohužel, při zaplavení celého stojanu včetně elektroniky je nutná výměna celého stojanu," vysvětluje Marek Rada, manažer obchodního týmu společnosti Your Systém.

Po povodni byla firma samozřejmě oslovena několika čerpacími stanicemi nebo servisními organizacemi za účelem nahrazení zatopením poškozených technologií. „Měli jsme případy několika čerpacích stanic v severomoravském regionu, které byly úplně zatopeny a stojany byly až po hlavu pod vodou. Pro takto zasažené zákazníky jsme objednali nové výdejní stojany a zařídíme jejich dopravu a následnou instalaci, až bude čerpací stanice připravena na osazení nových stojanů."

U nádrží je to složitější a v podstatě záleží na množství vody v pohonných hmotách. „Buď udělá servisní organizace odkalení nádrží, pokud není voda rozptýlena v palivu a je sedlá na dně nádrže, nebo se musí zavolat dopravce s cisternovým vozem a čerpadlem," vysvětluje Ma-



rek Rada a dodává, že znehodnocený produkt se odsaje a odveze nazpět do rafinérie, kde jej „vyčistí“ a pošlou znovu do oběhu.

### Obnova provozu čerpací stanice po povodni

„Povodně představují pro čerpací stanice celou řadu vážných rizik, spojených s bezpečností a ochranou životního prostředí. Obnovení provozu čerpací stanice po povodni vyžaduje provedení řady kroků, které zajistí bezpečný a efektivní návrat do běžného provozu,“ říká Vlastimil Zoubek ze společnosti Ekobena, která nabízí široké portfolio služeb a poradenství pro provozovatele čerpacích stanic.

Podle Vlastislava Zoubka musí být prvním krokem po opadnutí vody detailní inspekce poškození způsobených zejména vyplavením provozního objektu a skladovací a výdejní technologie pohonných hmot. Voda může proniknout do palivových nádrží, podzemních rozvodů, elektroinstalace a dalších klíčových částí čerpací stanice. „Zásadní pro alespoň nouzové obnovení provozu je detailní zjištění, do jaké míry byla stanice poškozena vodou, zda došlo ke kontaminaci skladovaných paliv vodou nebo jinými látkami a v jaké míře byla zasažena elektroinstalace čerpací stanice,“ vysvětluje Vlastimil Zoubek a dodává, že ani provoz nejnужnějších elektrických okruhů na náhradní zdroj elektrické energie nemusí být bez rizik. „Jedná se především o správné zapojení elektrocentrál, její dostatečný výkon a v neposlední řadě také vyřešení provozních podmínek a bezpečného provozu.“

Dalším rizikem jsou zaplavené zásoby suchého zboží. „Povodňová voda může



obsahovat patogeny, jako jsou bakterie, viry, a paraziti, které způsobují nemoci přenášené potravinami, jako je salmonelóza nebo E. coli. Může také obsahovat chemikálie z průmyslu, splašky nebo ropné produkty. Proto je důležité přistupovat k potravinám, které přišly do kontaktu s povodňovou vodou, s maximální opatrností a co nejrychleji přistoupit k jejich likvidaci,“ říká Vlastimil Zoubek.

Odstraňování následků povodní je náročný a rizikový proces, který vyžaduje zapojení mnoha lidí, včetně zaměstnanců čerpací stanice. „Ale pozor, lidé, kteří se na likvidaci škod podílejí, jsou vystaveni celé řadě zdravotních a bezpečnostních rizik,

kteří mohou zahrnovat kontaminovanou vodu, fyzické nebezpečí, stres a vyčerpání.“ Varuje Vlastimil Zoubek a dodává, že v rámci zajištění jejich maximálního bezpečí je nutné dbát zejména na důsledné používání osobních ochranných prostředků a maximální důraz na používání dezinfekčních prostředků.

### Obrovská vlna solidarity

I když největší dvě sítě nyní počítají škody a musí investovat nemalé množství prostředků, aby zasažené čerpací stanice vrátily minimálně do stejného stavu, v jakém byly před povodní, nezapomínají ani na to, že povodně způsobili mnoho škod v jejich okolí, kde jejich zaměstnanci a také zákazníci žijí. „Když voda začala opadat, okamžitě jsme koordinovali akutní pomoc zaměstnancům a partnerům, kteří byli rovněž postiženi povodněmi. Ve spolupráci s Nadací Orlen Unipetrol jsme tak zajišťovali zapůjčení vysoušečů, diesel agregátů a podobně,“ říká Lada Gadas a dodává, že vedle přímé podpory zaměstnanců hledají i další způsoby, jak se zapojit do pomoci lidem zasaženým povodněmi.

Například od pátku 20. září do neděle 22. září šlo z každé zakoupené kávy v síti čerpacích stanic Orlen 10 Kč do sbírky „SOS Adra: Povodně 2024“. „Ty byly použity na okamžitou pomoc lidem, kteří byli zasaženi povodněmi. Adra peníze využívá jak na financování oprav zničených domů a bytů, tak na koordinaci dobrovolnické pomoci při uklízení následků povodní včetně zajištění psychosociální a materiální pomoci v terénu, což zahrnuje třeba dodávku pitné vody, úklidové prostředky a elektrotechniku. Skupina Orlen Unipetrol zároveň přispívá do této sbírky skrze Nadaci Orlen Unipetrol i Tankartami, produkty Stop Cafe a desinfekčními prostředky.“

Také v MOLu moc dobře ví, jak velký je rozsah škod po povodni. „Řada našich spolupracovníků a kolegů přišla o domovy. Celá událost pak vzedmula vlnu solidarity napříč republikou. V rámci MOL ČR řešíme aktuálně finanční pomoc pro naše zaměstnance, kteří byli poškozeni a podílíme se na sbírce spolu s O2 TV a asociací MOL Cupu na pomoc postiženým oblastem na Moravě,“ říká Tomáš Trč.

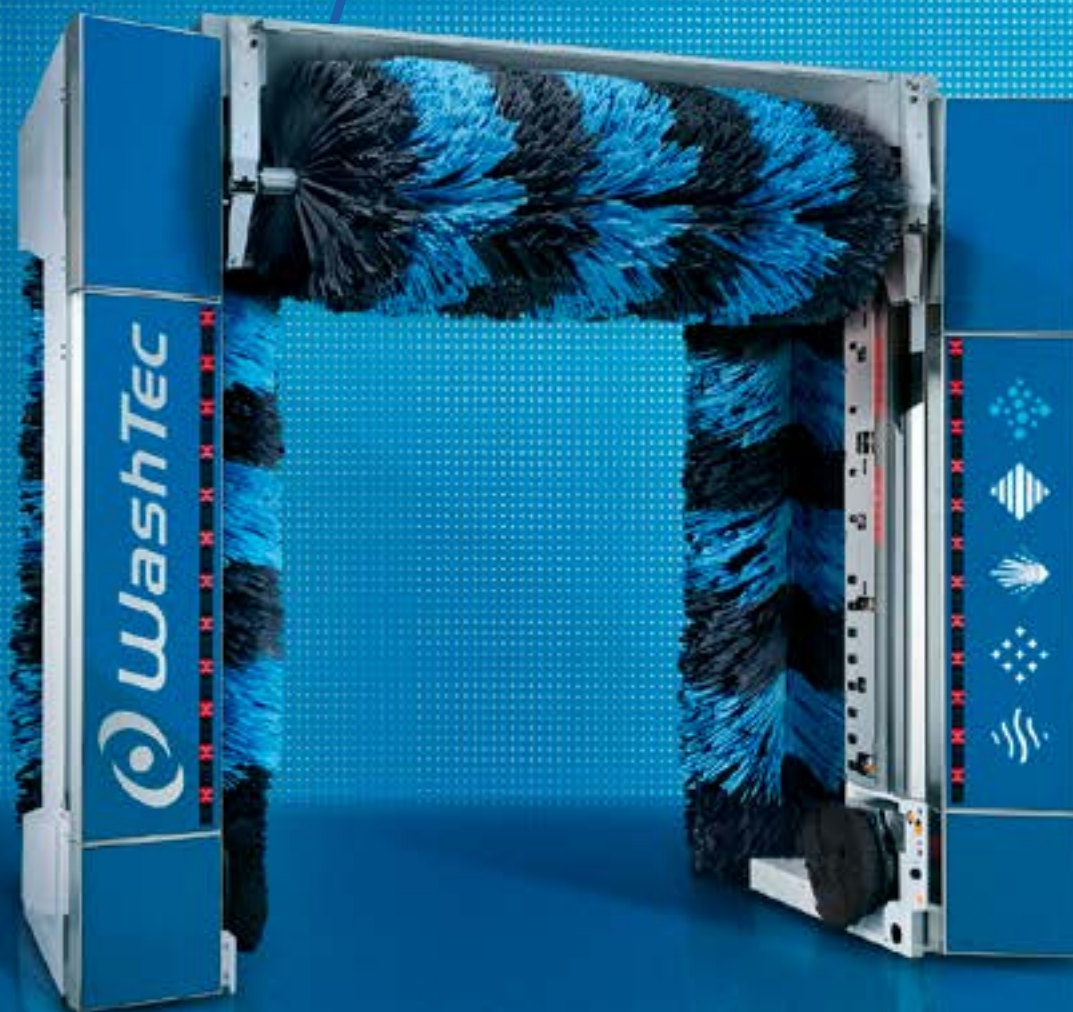
■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: archiv





# V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec



# CHOULOŠTIVÁ ELEKTRONIKA

Slezský Krnov ležící v podhůří Nízkého Jeseníku byl letos jedním ze symbolů zářijových povodní. Voda brala vše a nezastavila se ani před čerpacími stanicemi. Jednou z postižených byla i pumpa EuroOil, která leží v mírném údolí na kraji města u výpadovky na Opavu.

Z fotek je patrné, že voda zaplavila jak tzv. spodní technologie (tedy nádrže včetně šachet, rozvodné potrubí, šachty pod stopy), ale také kiosek a to až do výše 1,5 m nad podlahou. Stanice navíc byla zaplavena desítky hodin. Záchrané práce započaly okamžitě po opadnutí vody. „Konkrétně pro nás to znamenalo u spodní technologie kontrolu a opravy systémů měření hladin, indikace úkapů a nebezpečné koncentrace par. U systémů umístěných v kiosku se jednalo především o protipožární čidla, elektronický zabezpečovací systém a kamerové systémy,“ říká Josef Vlašín z firmy Monti, která se na opravách podílela.

Na dalších snímcích je vidět škoda na centrální jednotce umístěné v kiosku. „I když skříň vypadá na první pohled netknutě, elektronické komponenty uvnitř jsou totálně zničené a nezachráněny je žádná repase. Naproti tomu elektroniku umístěnou v šachtě nádrží, tedy sondy měřící výšku hladiny a čidla úkapů je možno často zachránit. „Záleží na době zaplavení a kvalitě provedení kabelových rozvodů a instalovaných rozvodných krabic. Jak elektronika, tak krabice určené do výbuš-



ného prostředí mají většinou krytí IP 68, což zaručuje vodotěsnost do hloubky až tří metrů po dobu 30 minut.

Pokud ale voda vnikne do rozvodné krabice, je schopna vzlínat do kabelových rozvodů, především do prostoru stínění nebo vodičů. Tato voda posléze způsobí postupnou degradaci kabelů, případně eventuálně po vysušení krabice z takto zaplavených

kabelů postupně opět vytéká do krabice. „V tomto konkrétním případě bylo díky kvalitnímu provedení možno opětovně použít tři ze čtyř měřicích sond a všechna čidla úkapů. Samozřejmě po odborné kontrole a proměření při elektro revizi všech částí rozvodů stanice,“ dodal Josef Vlašín.

■ PR Monti  
FOTO: Monti



## V KAŽDÉ DOBĚ JE DOBRÉ MÍT ZA ZÁDY SPOLEHLIVÉHO PARTNERA.

A nyní se dvojnásob vyplatí mít  
i dokonalý přehled o svém byznysu.

# MONTI

- **MĚŘÍME PŘESNĚ**, víte o každém litru
- **HLÍDÁME PROVOZ**, stanice je v bezpečí a vy v klidu
- **NEBOJÍTE SE KONTROL**, znáte každou povinnost a termín
- **CHYTRÁ LOGISTIKA** vám ušetří čas i peníze
- **ONLINE & NONSTOP SERVIS**: 24/7/365
- **JSME ČESKÁ FIRMA** s vlastními produkty



**Ani kapka nazmar**

Český výrobek | [www.monti.cz](http://www.monti.cz)

+420 602 719 237 [obchod@monti.cz](mailto:obchod@monti.cz)

# OPRAVOVAT ČI VYMĚNIT?

I když mycí linka pracuje ve velmi vlhkém prostředí a mnoho jejích dílů je minimálně voděodolných, povodeň může drahé zařízení značně poškodit a způsobit neopravitelné škody. Záleží samozřejmě na výšce hladiny povodňové vlny i na její intenzitě. Zeptali jsme se našich partnerů, co s takovou zatopenou myčkou dělat.



Mycí portály, mycí tunely, boxy, vysavače, pračky koberců nebo čističky odpadních vod. To všechno při povodni může utrpět nenapravitelné škody. Hodně záleží na tom, zda byly tato zařízení pouze znečištěna nebo úplně zalita vodou. Stačí to pouze důkladně očistit nebo je třeba totální likvidace? Čím umývat a do jaké míry se toho může chopit neškolná obsluha čerpací stanice nebo mycího centra? Zeptali jsme se odborníků.

## Základem je pečlivá kontrola

„Zaplavené technologie je možné uvést opět do provozu za předpokladu, že na technologii proběhne odborné posouzení, které odhalí, do jaké míry byla poškozena zaplavením,“ říká Viktor Nohel ze společnosti Automax, která se zabývá instalací i servisem veškerých zařízení, která se využívají v mycích centrech.

Pokud jsou zaplaveny pouze mechanické části mycího portálu, lze jej zpátky do provozu uvést poměrně snadno. „Hardwarové části, jako jsou konstrukce portálů, zastřešení boxů, technické místnosti a kartáče myček, toto vše

je možné vcelku snadno vyčistit a uvést do provozuschopného stavu,“ vysvětluje Viktor Nohel, ale zároveň dodává, že je třeba provést velmi pečlivou kontrolu všech částí, motorů, převodovek, jejich mazných bodů a všech jejich elektrických zapojení a okruhů. Problémová bude citlivá elektronika těchto technologií, jako jsou jejich PLC (řídicí systémy), které velmi pravděpodobně budou vyžadovat výměnu. „V tomto případě se téměř určitě jedná o velice nákladnou opravu, a tak je třeba pečlivě zvážit, zda se to s ohledem na celkové opotřebení a zůstatkovou hodnotu zařízení taková oprava vůbec vyplatí a zda tedy není lepší rov-



nou pořídit celé zařízení nově,“ dodává Viktor Nohel.

## Vytopená myčka v Ostravě

Jaromír Zmek se společnost Christ nám řekl, že zrovna řeší zatopení do výšky 1,3 m loni instalovaného mycího portálu Christ Cadis na ostravském magistrátu. Jeho důkladná kontrola poté, co voda opadla ukázala, že výměna nebude potřeba. „Bude třeba vyměnit kompletní elektroniku a zatopené motory tlakových čerpadel. A teprve potom se bude řešit možné poškození výše položené elektroniky, která zatopena nebyla,“ říká Jaromír Zmek.

## Choulostivé kompresory

Zeptali jsme se také zástupce firmy Šebesta, která na čerpací stanice a do mycích center dodává čističky odpadních vod, vysavače a kompresory. „U venkovních vysavačů a hustičů pneumatik je možné opětovné spuštění pouze po kontrole a revizi elektrických přívodů zespod ostrůvků elektrikářem s odpovídající odborností,“ říká Josef Galko z obchodního oddělení firmy Šebesta a dodává, že elektrické připojení těchto výrobků bývá často realizováno přes „krabici“, která je umístěna těsně u kotevního ostrůvku, nebo i přímo na něm. „Dále je nutná kontrola všech, hlavně níže položených, elektrických prvků.“

Co týče konkrétních modelů jednotlivých vysavačů, jsou zde určité rozdíly: „U našeho hustiče CA 100 je kompresor usazen prakticky vespod výrobku hustiče pneumatik a při jeho zaplavení dochází k totálnímu zničení jak elektrických, tak i mechanických částí. Oprava je pak ekonomicky nerentabilní a dochází tak k výměně za zcela nový kompresor. Naopak vysavače CCG (CC G DUO) je výhoda, že agregát – vývěva je umístěný v horní části výrobku a při nižší hladině zaplavení se poničí jen nádoba na odpad a přípojné hadice. Pokud ale voda dosáhne výškové úrovně nad cca 0,8 me-

tru, dochází i zde k totálnímu zničení agregátu a tento musí být vyměněn za zcela nový. Navíc je také zaplaven celý rozvaděč včetně řídicí jednotky, které jsou tímto zcela zničené a musí být vyměněny za nové."

Opětovné spuštění těchto zařízení musí být realizováno za přítomnosti servisního technika firmy Šebesta, který před tímto úkonem provede řádnou kontrolu možného provozu zařízení. Pokud shledá jakoukoliv závadu, bude ji na místě řešit. Dopředu také nelze stanovit, kdy má smysl ještě stávající výrobek opravovat a kdy raději koupit nový. „To je velmi individuální záležitost a záleží vždy na konkrétním posouzení servisního technika na místě samém,“ dodává Josef Galko.

## Vyplavené ČOV

U čističek řady Rebeka a ručních mycích agregátů řady CW 100 je problém s výškou hladiny zaplavení nad cca 0,2 m, kdy dochází ke zničení elektrických prvků jako el. ventily, čidla, pomocná čerpadla recyklu, apod. „Pokud bude po vyčištění a vysušení možné zařízení elektricky zapnout, což je možné pouze za přítomnosti našeho servisního technika, s největší prav-



děpodobností nebude možné ihned uvést technologie do řádného provozu, neboť řídicí jednotky technologických zařízení budou hlásit poruchy ve svých obvodech či technických prvcích. Následně bude nutný zásah servisního technika a výměna zničených součástí technologií mytí a ČOV,“ říká Josef Galko a dodává, že dopředu nelze stanovit, kdy má smysl ještě stávající výrobek opravovat a kdy raději koupit nový.

Problém u ČOV bude také v předřazeném systému sedimentačních jímek a sběrných žlabů v jednotlivých mycích místech, kdy tyto budou zaplaveny nečistou vodou. Před spuštěním systému ČOV tak bezpodmínečně musí

dojít k jejich odsátí a řádnému vyčištění. Obecně také platí, že k čištění může být použita pouze čistá voda bez přísady saponátů a nesmí být použita tlaková voda, což znamená, že by výrobky neměly být čištěny tzv. wapkou. „Tímto by došlo ke zničení zbylých částí výrobků a technologických zařízení, které neponičila voda při záplavě,“ vysvětluje Josef Galko. Následovat bude kontrola sací sestavy ČOV (kalové čerpadlo, hadice, kabely, sondy) a její správné nastavení a seřízení. „Tuto kontrolu a nastavení musí vždy provádět servisní technik dodavatele systému ČOV,“ zdůrazňuje Josef Galko.

■ AUTOR: -jk-  
FOTO: archiv

# More than CAR WASH

**CADIS**, hvězda se zrodila

**Christ**  
WASH SYSTEMS

Otto Christ Wash Systems s.r.o.  
Koterovská 175 • 326 00 Plzeň  
sales@christ-ag.com • www.christ-ag.com

**PETROL**  
PARTNER

# VÝRAZNÁ ČESKÁ STOPA

Veletrh Shine Car Wash Central Europe, který se konal ve dnech 1. a 2. října v nově zrekonstruovaném komplexu Fabryczna v Krakově, přilákal přední odborníky a firmy z oblasti mytí automobilů. Tento moderní prostor poskytl ideální zázemí pro setkání a výměnu zkušeností mezi vystavovateli a návštěvníky z celé Evropy. Organizátorem akce byla renomovaná holandská společnost Car Wash Pro, známá mimo jiné pro pořádání mezinárodního veletrhu Car Wash Show v Amsterdamu.

Narozdíl od amsterdamského veletrhu se tato akce zaměřovala primárně na trh střední Evropy, kde v posledních letech vidíme výrazný růst a potenciál. Z tohoto důvodu jsme se rozhodli veletrhu zúčastnit a prezentovat naše inovativní produkty s cílem navázat nové obchodní kontakty v regionu. Naše pozornost se soustředila především na trhy v Polsku, Maďarsku, Pobaltí a dalších zemích střední a východní Evropy.

Na našem stánku jsme se setkali s klíčovými obchodními partnery z Polska, zejména s servisními organizacemi, které prodávají naše kartáče sítím čerpacích stanic, jako jsou Orlen, BP, Myko a Shell. Zároveň jsme navázali cenné kontakty s potenciálními partnery z Nordických zemí, Itálie a Pobaltí, což přináší další příležitosti pro rozvoj našeho podnikání v těchto regionech.

## Prezentace našich inovací na veletrhu

Naše firma na veletrhu Shine Car Wash Central Europe představila kompletní produktové portfolio a zejména novinku



v podobě Belt Brush – inovativního kartáče určeného pro hřídele o průměru 120 mm. Tento produkt se vyznačuje výrazně ekologičtějším provedením, protože obsahuje minimum plastu v podložce, čímž přispívá k ochraně životního prostředí. Belt Brush přináší také výrazné zlepšení v ob-

lasti montáže a údržby. Díky své konstrukci umožňuje rychlou a snadnou instalaci, což ocení především servisní organizace. Není potřeba jej nýtovat, což umožňuje okamžitou výměnu jednotlivých kartáčů na jakékoli pozici. Tento praktický přístup k montáži šetří čas i náklady, což z Belt Brush dělá oblíbený produkt pro profesionály v oboru.

## Další vystavovatelé a konkurence

Na veletrhu Shine Car Wash Central Europe bylo přítomno celkem 25 stánků, mezi nimiž nechyběli tradiční prodejci chemie, náhradních dílů a reprezentanti systémů bezkontaktního mytí. Z našich konkurentů zde byla například holandská firma Brushcom, která se nedávno spojila s italskou společností Favagrossa. Mezi dalšími zajímavými vystavovateli vynikla firma Ace Car Wash, která se specializuje na bezkontaktní mytí a je součástí Holz Family, a také americká společnost Coleman Hanna Systems, známá svou specializací na výstavbu mycích center.



## LAMELA® – nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

Na veletrh zavítali i významní hráči na trhu, jako jsou Istobal, WashTec, Holz, EmilTec, Favagrossa a Kenotek, což potvrzuje vysokou úroveň a význam této akce. Z našeho pohledu byl veletrh mimořádně úspěšný a přínosný pro trh střední Evropy, kde vidíme rostoucí potenciál a příležitosti k dalšímu rozvoji.

## Networking a doprovodný program

Veletrh Shine Car Wash Central Europe se vyznačoval silným zaměřením na networking, což bylo jedním z jeho hlavních přínosů. Součástí programu byla návštěva místních mycích center v Krakově a také networking dinner, což účastníkům poskytlo neformální prostředí pro navázání nových kontaktů. Kromě toho organizátoři nabídli řadu workshopů, přednášek a dokonce i speeddates, zaměřených na rozšíření obchodních příležitostí v tomto oboru.

I když byly speeddates zajímavou součástí programu, vidíme zde prostor pro zlepšení. Mnohem přínosnější by bylo, kdyby si účastníci mohli sami vybírat své



partnery pro business speed date, aby tato aktivita byla skutečně efektivní. Dalším návrhem na zlepšení by bylo prodloužení výstavní doby o jeden den, což by dalo návštěvníkům více prostoru pro setkání a jednání.

Celkově hodnotíme naši účast na veletrhu velmi pozitivně. Akce byla výjimeč-



ným počinem pro trh střední Evropy, a my jsme vděční za příležitost být její součástí. Určitě budeme zvažovat naši účast i v příštím ročníku.

■ AUTOR: Petra Madde, Brushtec  
FOTO: autorka



## CELOROČNÍ OCHRANA VAŠEHO TĚSNĚNÍ

**COYOTE Rubber Stick** v zimním období zabraňuje přimrzání gumového těsnění dveří a zavazadlového prostoru automobilu. Poskytuje celoroční ochranu veškerým pryžovým materiálům.

- Chrání těsnění
- Snadná aplikace
- Nezanechává lepkavý povrch

IT'S EASY.





# NABÍDKA SE ROZRŮSTÁ

V posledních letech expanduje Avia nejen z hlediska počtu čerpacích stanic na českém trhu, ale i v oblasti vlastních produktů a značek, ať už se jedná o vlastní brandy prémiových paliv nabízených pod značkou Qmax nebo širokou paletu provozních kapalin pro automobily.

## Co je to privátní značka

Privátní značka je označení pro výrobky a služby, které vytváří výrobce pro jinou společnost, a ta ji pak nabízí pod svou značkou. První zboží privátních značek se objevily koncem 19. století v USA, na evropský trh pronikly v 70. letech minulého století a v České republice se poprvé objevily v roce 1994. V roce 2014 byl už podíl privátních značek u nás okolo 18 procent a stále stoupá. Pro obchodníka jsou privátní značky výhodné, neboť mu umožňují odlišit se od konkurence, zhodnotit image firmy, zlepšit loajalitu zákazníků, získat výhodnější pozici v odběratelských vztazích a samostatně rozhodovat o cenách. Oproti běžným značkám mívají nižší náklady na výrobu a prodej a prodávají se za výhodnější ceny oproti konkurenci.

## Od českého výrobce

Není proto divu, že produkty s vlastní značkou nabízí ve své síti čerpacích stanic také Avia. Klíčovým partnerem pro výrobu a distribuci produktů Avia je česká rodinná firma Autoll z Milevska, která se specializuje na výrobu, balení a distribuci různých provozních kapalin a zboží pro motoristy na čerpací stanice.

Autoll do sítě Avia dodává nejen různé druhy kapalin do ostřikovačů, které Avia zákazníkům nabízí pod značkou Avia UltraClean, ale také několik typů chladicí kapaliny pod značkou Avia CoolMAX a destilovanou vodu. V minulém roce firma Autoll zmodernizovala kompletně celou stáčecí linku. Nově jsou všechny provozní kapaliny vyráběny pomocí speciálního směšovače. Samozřejmostí je i úspora

lidského faktoru, část práce na lince totiž zvládá robot.

„Pro image a prestiž sítě AVIA je nabídka vlastních produktů pro motoristy velmi důležitá. Tyto produkty nás odlišují od ostatních privátních sítí a posilují budování identity naší značky na našem trhu a povědomí o ní. Na rozdíl od jiných zemí totiž Avia v Česku působí relativně krátkou dobu“, vysvětluje Petr Mühlfeld, jednatel společnosti Avia Česká republika.

## Vysoká kvalita, nízká cena

Společnost Autoll dokázala přizpůsobit svou produkci specifickým požadavkům české Avie, která požaduje nejen vysokou kvalitu dodávaných produktů, ale i jejich cenovou dostupnost a konkurenceschopnost. Například kapalina do ostřikovačů Avia UltraClean je zásadně vyráběna na bázi kvalitnějšího a dražšího etanolu a přírodních vonných esencí, nikoliv s použitím levnějšího a pachově nepříjemného metanolu.

„Naší filozofií je, že požadujeme od našich dodavatelů prvotřídní kvalitu, avšak výsledná cena pro partnery Avie musí být

příznivější ve srovnání s konkurenčními výrobky", dodává Petr Mühlfeld.

## Kapalina i s regálem

Na čerpací stanici Avia dodává Autoll ve dle svých produktů i uzamykatelné boxy, aby se zboží mohlo nabízet u vstupu do shopu čerpací stanice. Výhodou firmy z Milevska je schopnost vyrábět, skladovat a dodávat zboží do sítě Avia v menších sériích. Spolu s výrobky vyráběnými v barvách Avie dodává Autoll na čerpací síti Avia ucelený sortiment produktů pro motoristy od autokosmetiky až po auto-příslušenství.

## Nabídka olejů

Samostatnou kapitolou produktů značky Avia jsou motorové oleje, které rovněž produkuje společnost Autoll, a na čerpacích stanicích se nabízí pod značkou Avia Ultima. Jsou určeny pro použití do motorů osobních i nákladních automobilů. Avia nabízí dvě kvalitativní řady těchto plně syntetických olejů od základních Ultima



Power Plus a Ultima Turbo Diesel až po dražší prémiovou řadu Ultima Longlife Elite. V produktové řadě olejů Avie můžeme nalézt i speciální průmyslové hydraulické oleje Avia Fluid, převodové oleje Avia MultiGear nebo oleje určené pro zahrádkáře a kutily Avia Gardenola. Také zde samozřejmě platí, že poměr cena vs. výkon je pro konkurenceschopnost těchto produktů naprosto zásadní.

Široká nabídka privátních značek na čerpacích stanicích Avia ukazuje, že i středně velká síť může díky dlouhodo-



bému partnerství s dodavatelskou firmou vyznávající podobnou filozofii úspěšně budovat svou pozici spolehlivé mezinárodní značky. A platí to i bez nutnosti dovážet tyto produkty ze zemí, kde má Avie díky velikosti trhu a většímu počtu čerpacích stanic silnější zázemí. Tento krok posiluje nejen loajalitu zákazníků, ale také pomáhá uspět v konkurenčním boji na stále náročnějším českém trhu čerpacích stanic.

■ AUTOR: -pr-  
FOTO: archiv Avia

# JIŽ 50x V ČESKU



**PETROL**  
PARTNER

## Přidejte se také k nám, společně jsme silnější!

LANŠKROUN | STUDENEC | HAVLÍČKŮV BROD | LOUČNÁ NAD DESNOU | HORNÍ DATYNĚ | ŠLUKNOV | ŠEBETOV | JAROŠOV NAD NEŽÁRKOU | JESENICE | BYŠICE | PROSTĚJOV (2x) | HRADEC KRÁLOVÉ | NERATOVICE | OLOMOUC (2x) | ŠTERNBERK | DOBŘÍCHOVICE | NIŽBOR | RUDÍKOV | LITOVEL (2x) | PLZEŇ (2x) | STOD | SVĚTICE | KONICE | VELKÉ OPATOVICE | LOVČICE | RÁJEC-JESTŘEBÍ | BÍLOVICE | FULNEK | DOLNÍ DUNAJOVICE | MILÍČOVICE | ZNOJMO | BOHDALICE | JAROSLAVICE | NÝŘANY | BRNO | MIROSLAV | PRAHA (2x) | LIDÉČKO | KRÁSNÁ HORA | OCHOZ U BRNA | NESOVICE | BŘEZNICE | HOLASICE

[www.avia-czech.cz](http://www.avia-czech.cz)

# TRVALÝ TREND S RŮSTEM OBLIBY

Nákupní chování zákazníků na čerpacích stanicích se mění. Už dávno není čerpací stanice místem, kde si řidiči pouze doplní pohonné hmoty: Moderní stanice funguje jako komplexní servisní zóna, kde je k dispozici široká škála služeb a produktů. Patří k tomu i vína, která jsou dnes běžnou součástí nabídky a někteří provozovatelé pump si na nabídce tohoto produktu zakládají. Ostatně pro mnoho zákazníků je čerpací stanice z hlediska nabídky vína pohodlnou a cenově dostupnou alternativou.



## Nejen pohonné hmoty

Důvodů, proč se vína na čerpacích stanicích těší stále větší oblibě, je hned několik. Jedním z hlavních faktorů je proměna konceptu samotných čerpacích stanic. Mnohé z nich se snaží přilákat zákazníky nejen kvalitními palivy nebo nabídkou občerstvení, ale v jejich sortimentu najdete i kvalitní potraviny a nápoje. Vína jsou tak logickou součástí takového sortimentu, který zákazníkovi nabídne nejen základní potřeby při cestování, ale také určitou prémiovou nadstavbu.

Dalším důležitým faktorem je měnící se demografická skupina zákazníků. Moderní spotřebitelé jsou nároční, mají méně času a oceňují pohodlí. Pro ně může být možnost

pořídit si lahev dobrého vína na čerpací stanici cestou z práce či při výletě velmi atraktivní.

## Jaký je výběr

V sortimentu čerpacích stanic najdeme vína různých cenových kategorií, od běžných stolních vín až po vybraná odrůdová vína pro náročnější zákazníky. Liší se to podle lokality a typu čerpací stanice, ale často zde najdeme regály s regionálními produkty, které jsou populární zejména u lokálních spotřebitelů. Některé řetězce čerpacích stanic dokonce spolupracují s vinaři a specializovanými distributory, aby zajistily, že jejich nabídka vín bude zajímavá a pestrá.

Je však důležité zdůraznit, že zatímco vína na čerpacích stanicích mohou překvapit svou kvalitou, stále zůstává otázka, do jaké míry si zákazníci spojují čerpací stanici s místem pro nákup vína. Prodejci se proto často zaměřují na snadno dostupné, univerzální druhy vín, které osloví široké spektrum spotřebitelů.

## Impulsní zboží?

Vína na čerpacích stanicích jsou často kupována impulsivně, kdy si zákazník uvědomí, že potřebuje něco na večer, na návštěvu nebo k rodinné večeři. Tento typ nákupu se často opírá o pohodlí a dostupnost, ale i o vizuální a cenovou atraktivitu. Čerpací stanice tak musí při výběru vín zohlednit nejen kvalitu, ale i to, jak jsou lahve prezentovány – často hraje důležitou roli etiketa a design, popřípadě regál, ve kterém jsou láhve vystaveny. Svou roli hrají i vysvětlující popisky u každé láhve, která svědčí o tom, že provozovatel čerpací stanice ví, co zákazníkům nabízí a ty pak mají k takovému produktu více důvěry.

## Jaká je budoucnost

Vývoj v nabídce vín na čerpacích stanicích naznačuje, že tento segment má stále potenciál k růstu. Pro mnoho zákazníků je čerpací stanice místem, kde mohou najít rychlé, ale zároveň kvalitní řešení. Nabídka vín by se proto mohla dále rozšiřovat a zkvalitňovat, zejména s ohledem na rostoucí zájem o regionální a ekologická vína. Čerpací stanice by tak mohly být i místem, kde zákazníci objeví novinky z vinařského světa, aniž by museli navštěvovat specializované vinotéky. V jistém smyslu se jedná o sezónní zboží, o které bude například v době svátku Svatého Martina nebo svátků Beaujolais větší zájem. To samozřejmě platí také pro Velikonoce a Vánoce popřípadě pro oslavy konce roku.

Pro prodejce je klíčové udržet rovnováhu mezi kvalitou a cenou, aby oslovili široké spektrum spotřebitelů – od těch, kteří hledají rychlý a levný nákup, až po ty, kteří ocení prémiové produkty a nezáleknou se prémiové ceny. S rostoucí poptávkou po kvalitnějším občerstvení je rovněž více než pravděpodobné, že vína budou hrát v sortimentu čerpacích stanic i v zemi, kde je národním alkoholickým nápojem pivo, stále důležitější roli.

■ AUTOR: NIQ a red  
FOTO: archiv



# HOTEL IMPERIAL



U nás načerpáte energii

Hotel Imperial, Karlovy Vary

• e-mail: [reservation@spa-hotel-imperial.cz](mailto:reservation@spa-hotel-imperial.cz) • tel.: +420 353 203 113

[www.spa-hotel-imperial.cz](http://www.spa-hotel-imperial.cz)



  
HOTEL IMPERIAL  
*Spa & Health Club*

# 18 MILIONŮ KORUN PRO ZASAŽENÉ RODINY

Ničivé povodně zasáhly nejen několik výrobních závodů Kofoly, ale také připravily mnoho rodin o jejich domovy. I přesto, že firma sama utrpěla značné škody, zejména v krnovském závodě, kde voda dosáhla historicky nejvyšší hladiny, rozhodla se nabídnout pomoc zasaženým regionům.

Ve spolupráci se Spolkem Horní Dolní Kofola spustila na platformě Donio.cz sbírku #zlasky a vložila do ní počáteční příspěvek ve výši 10 milionů korun. Cílem projektu bylo podpořit rodiny a komunity z Krnova, Hanušovic, Litovle a okolí, tedy lokality, ve kterých je skrz své výrobní závody doma i Kofola. „V Krnově jsme doma už od roku 1993, a když vidíme, jak jsou zasažené domovy našich zaměstnanců i místních obyvatel, nemůžeme zůstat stranou. Na místních komunitách nám opravdu záleží,“ říká Jannis Samaras, zakladatel Kofoly.

Sbírka #zlasky k lokalitám se stala výzvou pro širokou veřejnost, aby se zapojila a podpořila obyvatele nejhůře zasažených oblastí. Nejen manažeři a zaměstnanci Kofoly, kteří darovali více než 1,5 milionu korun, ale také další firmy jako Rodinný pivovar Bernard, Eurowag, Zátíší Group, DMHERMES TRADE, Hopi CZ a STAZO spol. s r. o. přispěly na tuto iniciativu. Více než 4,5 milionu korun putovalo hned v prvních týdnech rodinám v nejvíce zasažených oblastech jako rychlá finanční pomoc. Spolek Horní Dolní a Kofola se pak zaměřila na objíždění postižených

rodin a vydefinování domácností, které utrpěly největší ztráty a kde je potřeba pomoc větší.

Společnost Kofola byla sice také sama postižena, ale zároveň aktivně pomáhala už od prvních dnů po povodních poskytováním pitného režimu nejen záchranným složkám, nemocnicím ale například i domovům pro seniory v Krnově, Hanušovicích, Litovli a dalších zasažených městech.

Povodně zasáhly i nové pivovarské lokace Skupiny Kofola - Hanušovice a Litovel. V Krnovském závodě, který je odjakživa





domovem Kofoly, voda napáchala škody největší. Silná povodňová vlna odnesla přes 12 tisíc vratných nerezových sudů, tzv. KEGy, které se využívají pro čepované nápoje. Při jeho úklidu pomáhalo přes 300 dobrovolníků z řad zaměstnanců, kteří vyměnili svou každodenní práci za pomoc v záplavami postižených oblastech. Více než půlka přijela opakovaně nebo na víc dní. I díky tomu se už bude moci výroba v Krnově brzy rozběhnout.

Většina výrobků byla pokryta z jiných výrobních závodů v Mnichově Hradišti nebo Rajecké Lesné na Slovensku. Minerální vody se pak stáčí v závodech v Moravském Beřouně (Ondrášovka), Stráži nad Ohří (Korunní) a Kláštor pod Znievom (Kláštorná Kalcia), které naštěstí vodou zasaženy nebyly.

■ PR Kofola  
FOTO: Archiv

#### Na vlně pomoci

Sbírka **#zlasky** našla podporu i u mladé generace, a to díky benefičnímu koncertu Na vlně pomoci, který se konal 15. října 2024 v pražském Hudebním klubu Doupě. Tento koncert, zaměřený právě na mladší publikum, byl jednou z mála popovodňových akcí, která se přispěla ke zvýšení povědomí o možnostech pomoci mimo tradiční média. Aktuální informace o sbírce se dozvíte na [www.kofola.cz/aktuality](http://www.kofola.cz/aktuality).



**PETROL**  
PARTNER

# →OBJEV NOVOU ŘADU



**→SEMTEX ENERGY DRINK**



## ZDRAVÁ POTRAVINA Z UDÍRNY?

Uzeniny lze koupit prakticky u každé čerpací stanice, ať již ve formě různě ochucených hotdogů nebo klobás nebo jako náplň plněných baget a housek. Je všeobecně známo, že uzeniny našemu zdraví příliš neprospívají. Lze mezi nimi ale vybrat i nějaké zdravější?

Co je to vlastně uzenina? Definici nabízí řada zdrojů. Zjednodušeně se jedná o výrobek, který je homogenizovaný a vyrobený z masa. Charakteristicky je konzervovaný uzením nebo technologickými náhražkami uzení.

Pod pojmem uzenina si tak můžeme představit třeba šunky, šunkové salámy, salámy, párky, klobásy, sušené šunky, špekáčky a další oblíbené požitaviny. Co ovšem chut-

ná běžnému spotřebiteli, z toho nejsou nadšení odborníci na výživu.

### **Příliš mnoho soli a nevhodného tuku**

Problémem je z pohledu výživy hlavně nadměrný obsah soli, dále také vysoký obsah tuku a přítomnost nasycených mastných kyselin, které jsou obsaženy primárně právě

ve výrobcích živočišného původu. Vydatný přísun tuku je obvykle spojován s nárůstem tělesné hmotnosti. Konzumací nasycených mastných kyselin si dále koledujeme nejen o rozvoj obezity, ale i o vznik srdečně-cévních chorob a o zvýšený cholesterol. Nadměrný přísun soli se podepíše na přetížení a poškození srdce i výskytu vysokého krevního tlaku.

### **Před uzeninami varuje i WHO**

Dalším zásadním problémem uzenin je to, že se jedná o tzv. zpracované maso. Do této kategorie kromě masa uzeného zařazujeme i to solené, sušené a konzervované. Mezinárodní agentura pro výzkum rakoviny sem včleňuje navíc i potraviny, které z titulu zvýraznění chuti či delší trvanlivosti prošly fermentací.

Zpracované maso může být pro lidské zdraví velmi nebezpečné. Světová zdravotnická organizace uzeniny už zařadila na seznam prokázaných karcinogenů. Konzumace potravin, které podle definice výše spadají do segmentu zpracovaného masa, může konkrétně vyvolávat rakovinu trávicího traktu, přesněji tlustého střeva a konečníku. Doslova se uvádí, že pokud zkonzumujeme pouhých 50 gramů uzenin, což je pro představu množství odpovídající pouhým dvěma plátkům slaniny, zvyšujeme si tak riziko kolorektálního karcinomu o celých 18 %.

Průmyslově vyráběné uzeniny navíc mohou obsahovat zdraví škodlivá aditiva. Patří k nim například potravinářská barviva, konzervanty, emulgátory a další přídatné látky. Difosforečnany a trifosforečnany se tak například používají k tomu, aby bylo možno v mase udržet vodu, tedy aby zůstalo šťavnaté. Paradoxně se tak děje u výrobků s vyšším podílem masa, kde pak již není možno doplnit tuk a vodu. Difosforečnany přitom mohou v lidském těle vyvazovat vápník.

Glutaman sodný slouží jako zvýrazňovač chuti. Potravinám dodává výrazně masovou příchut. Glutamany škodí především dětem a mimo jiné potlačují pocit sytosti. Dusitan sodný nebo dusitan draselný najdeme jako součást dusitanové solící směsi, která slouží k solení a konzervaci masa a masných výrobků. Používá se k uchování žádoucích senzorických vlastností, tedy primárně příjemně slané chuti a atraktivní růžové barvy. Soli dusitanů neškodí našemu zdraví přímo, ale při tepelném zpracování se částečně mění na silně karcinogenní nitrosloučeniny, které se nazývají nitrosaminy.

Tak jako nám zdravotní autority rádi omezovat příjem nasycených tuků, stejně je to se solí. Vysoká konzumace soli se spojuje s rizikem hypertenze a dalších onemocnění srdce a cév. Příjem soli bychom tak měli limitovat do 5 g/den. Vysokým obsahem soli se vyznačují zejména salámy, klobásy a sušené šunky. Například italská sušená šunka Prosciutto obsahuje 5 g soli na 100 g, tedy hodnotu na celý denní doporučený příjem soli.

## Které uzeniny jsou nejhorší

Zcela nevhodné jsou hlavně ty výrobky, které jsou nadměrně tučné, slané a upravené uzením. Do této skupiny náleží podle dietologů především trvanlivé salámy, uzená masa a uzené klobásy. Jenže bez soli nebo solí dusitanových se obejít při jejich výrobě nedokážeme. Tyto složky fungují zároveň jako konzervanty, které potravinu chrání před rozvojem bakterií a eventuálně také botulotoxinu.

Uzeniny, které by byly prostě těchto složek, tak neexistují. Přidávají se dokonce do výrobků, které jsou výrobcem avizované jako dětské. U tohoto specifického segmentu se ještě zastavme. Byť bychom očekávali, že tyto produkty dosáhnou vyšší úrovně, není tomu tak. Spotřebitelské testy časopisu dTest naopak v minulých letech paradoxně odhalily, že potraviny avizované jako dětské byly kvalitativně horší než ty bez onoho marketingového přívlastku. U šunky se konkrétně prokázal vyšší podíl soli i nižší obsah masa.

## Jíst uzeniny, nebo ne?

Tento typ potravin do jídelníčku jednoduše nepatří. Uzeninám by se tak v konečném důsledku měl vyhnout nejen ten, kdo se snaží hubnout, ale prakticky každý, kdo jakýmkoli způsobem myslí na své zdraví. Pokud už si tento typ potravin nedokážeme odepřít, měli bychom si pečlivě vybrat, jaký typ uzeniny koupíme a vložíme si na talíř. Z nutričního hlediska skutečně není možno příliš pozitivního najít na trvanlivých salámech, paštikách nebo klobásách.

Z hlediska dietetického lze tak především doporučit konzumaci šunky. Ovšem ne každé, jak už bylo naznačeno. Za vhodnou verzi lze považovat tu, která se může pyšnit nejméně 90 % masa, podílem tuku v rozmezí 3 až 5 % a obsahem soli méně než 2,5 %. To je tzv. šunka nejvyšší jakosti s obsahem čistých svalových bílkovin minimálně 16 %. V obchodech najdeme i šunky výběrové s obsahem čistých svalových bílkovin minimálně 13 % a standardní s obsahem čistých svalových bílkovin minimálně 10 %.

Na trhu najdeme také spoustu jiných značení šunek. Například dle technologického postupu výroby – šunka od kosti nebo uzená šunka. Některá značení mohou být pro zákazníka klamavá. Pokud si třeba koupíme dětskou šunku s tím, že nic lepšího pro sebe udělat nemůžeme, nemusí to být ve skutečnosti tak. V legislativě o názvu dětská šunka nic nenajdeme, a tak neplatí jasné podmínky, kdy se toto označení může použít.

Vždy však lze považovat za zdravější alternativu koupit čerstvého masa, které si zpracu-

jeme sami doma. Uzeniny lze i podle odborníků primárně chápat jako náhražku, která se konzumovala v dobách, kdy čerstvé maso k dispozici jednoduše nebylo. V jídelníčku člověka, který má tuto položku dostupnou, nemají své místo. Šunka by pro nás mohla být taková "berlička", když nestihneme jinou přípravu jídla a potřebujeme rychlý zdroj bílkovin z masa.

## Občas neuškodí

Máme brát vážně varování Světové zdravotnické organizace týkající se karcinogenosti uzenin? Kolik jich můžeme sníst a nezvyšovat riziko nádorových onemocnění? Lékař, výživový poradce a předseda Společnosti pro výživu Petr Tláškal k tomu řekl: „Toto není nic nového. Je to informace, kterou známe už delší dobu. Výživa je velice významná složka životního stylu, která zdravotní stav ovlivňuje ze 40 procent. Nesmíme přehánět zprávy do extrémů. Maso a uzeniny mají nutriční hodnotu a jsou zdrojem významných látek. Jde o to, zda uzeniny a červené maso konzumujeme převážně nebo stále a jak to vypadá s naším ostatním životním stylem. Je to i otázka způsobu zpracování a úpravy toho masa,“ tvrdí Tláškal.

Jak se tedy máme stravovat? „Neexistují zdravé a nezdravé potraviny. Existují zdravá a nezdravá množství látek, které ty potraviny obsahují. Když si tedy dám tučnější uzeninu a spojím to s nějakou zeleninou a vím, že tu uzeninu nebudu jíst každý den, tak proč bych si ji nevzal? Vydávají se tzv. výživová doporučení. Dohledat se to dá například na našich stránkách Společnosti pro výživu. Je tam maso a uzeniny s nižším obsahem tuku a jsou tam i doporučení ohledně zeleniny a ovoce. Platí, že bychom měli denně sníst asi 600 gramů ovoce a zeleniny, které fungují jako antioxidanty. To znamená, že bychom v každé porci měli mít nějakou zeleninu a alespoň ve třech čtyřech porcích ovoce,“ uvedl Petr Tláškal. Pro snížení případného negativního dopadu konzumace uzenin na naše zdraví je vhodné k nim přidat i zdroj vlákniny (celozrnné obilniny).

A kolik máme jíst masa? „Doporučujeme jednou až dvakrát nějaké živočišné tuky. Třikrát týdně je podle mě už moc, ale je to otázka názoru. Taky je vhodné zaměnit třeba to červené maso a uzeniny za rybí maso, protože obsahuje celou řadu příznivých látek,“ dodává Tláškal.

■ AUTOR: Alena Adámková  
FOTO: archiv





## LEBERKÄSE A KÁVA OD FARMÁŘŮ

Čerpací stanice OMV v Česku představily dvě významné gastronomické novinky, díky nimž si zákazníci mohou vychutnat kvalitnější občerstvení na cestách. Promítá se v nich zároveň důraz sítě OMV na tradiční chuť a udržitelnost. Na prvních 22 vybraných stanicích si zákazníci mohou nově vychutnat tradiční rakouskou sekanou Leberkäse a celá síť nabízí kávu získávanou metodou přímého obchodu (Direct Trade), která je součástí rozsáhlého evropského projektu OMV.

### Rakouská klasika na cestách

V průběhu září zařadilo OMV do své nabídky občerstvení Leberkäse, typickou rakouskou pochoutku, která je oblíbená také v Bavorsku a Švýcarsku. Tato lahůdka, která na první pohled připomíná českou sekanou, je připravována z velmi jemně mletého vepřo-

vého masa a slaniny bez přidání umělých přísad. Každý plátek se peče těsně před podáváním, což zaručuje křupavou kůrku a výraznou chuť. Leberkäse spojuje moderní rychlou gastronomii s tradičními chutěmi.

Leberkäse, kterou OMV nabízí, je vyráběna v Rakousku a všechny suroviny pocházejí od místních farmářů. Pochoutka je

bezlepková a bezlaktózová, což ji činí přístupnou pro širší spektrum zákazníků. Díky pečeti kvality AMA-Gütesiegel mají zákazníci jistotu, že konzumují produkt s nadstandardní kvalitou, který odpovídá přísným kontrolám. V první fázi je Leberkäse k dispozici na 22 čerpacích stanicích OMV v České republice a předpokládá se, že do konce roku ji budou moci ochutnat zákazníci většiny stanic OMV.

### Vynikající káva Direct Trade: Udržitelná káva na čerpacích stanicích

Další klíčovou novinkou je celoevropský přechod OMV na kávu získávanou metodou Direct Trade. Tento způsob přímého obchodování, kdy káva putuje přímo od farmářů k prodejcům bez prostředníků, má pozitivní dopad na místní komunity v kávových regionech a zároveň zaručuje konstantní špičkovou kvalitu kávových zrn. Farmáři dostávají spravedlivou odměnu, což může zvýšit jejich příjem až o 50 %. Přímý obchod v oblasti prodeje kávy je založen na budování přímých vztahů mezi společnostmi a farmáři, na vzájemném respektu a jednání dvou rovnocenných partnerů.

Tento etický přístup nejen zajišťuje vyšší kvalitu produktů, ale také podporuje trvalou udržitelnost. Uvedení nové kávy u OMV předcházela investice do nových špičkových kávovarů a spuštění spolupráce s profesionálním baristou, který připravuje jednotlivé receptury kávových nápojů a osobně dohlíží na perfektní nastavení všech přístrojů a konzistentní kvalitu nápojů.

Nová káva VIVA Classic Selection pocházející z přímého obchodování je dostupná na všech stanicích OMV v České republice. Zrna jsou pečlivě vybrána z konkrétních farem v Brazílii a Indii. Z 80 % je tvořena arabikou včetně využití vysoce kvalitních zrn Cerrado z Brazílie a 20 % doplňují indická zrna robusty. Její chuť je dlouhá, nabízí plné tělo s jemnou kyselostí a hořkostí.

Uvedené novinky ukazují, že OMV si klade za cíl nejen nabídnout kvalitní a chutné produkty, ale zároveň zvyšuje důraz na udržitelnost a podporu lokálních producentů. Ať už se zastavíte pro tradiční rakouskou sekanou nebo pro šálek výběrové kávy, můžete se těšit na autentické chutě a vysoký standard kvality.

■ PR OMV  
FOTO: archiv

# PŘEKÁŽKA NA STRANĚ ZAMĚSTNAVATELE

V polovině září 2024 se Česká republika vypořádávala s přívaly deště, které v některých oblastech způsobily povodně. Tento stav pak dopadl i na některé čerpací stanice, které musely (a v některých případech i do současné doby musí) řešit povodeň a její následky nejenom v rovině způsobené škody, ale také samotného provozu včetně problematiky pracovněprávních vztahů.

## 60 procent mzdy

Za situace, kdy provozovatel čerpací stanice nemůže činnost v důsledku povodní vůbec provozovat, a tedy ani zaměstnancům přidělovat práci, jedná se o překážku na straně zaměstnavatele ve smyslu § 207 písm. b) zákoníku práce. Tato překážka v práci se uplatňuje v případech, kdy dojde k přerušení práce z důvodu nepříznivých povětrnostních vlivů nebo živelních událostí a zaměstnanec není zároveň převeden na jinou práci. Zaměstnavatel je pak povinen po dobu trvání této překážky (není-li zaměstnanec převeden na jinou práci) vyplácet zaměstnanci náhradu mzdy ve výši nejméně 60 % jeho průměrného měsíčního výdělku (může tedy případně i více).

## Převedení na jinou práci

Zákon dále v případě povodní (resp. i jiný živelních událostí) poskytuje zaměstnavatelům možnost zaměstnance i bez jejich souhlasu po dobu nezbytné potřeby převést na jinou práci, než byla sjednána, třeba k odvrácení povodní, popř. ke zmírnění jejich bezprostředních následků. Převedení může být provedeno pouze po nezbytně nutnou dobu. Může se tak jednat o případ, kdy provozovatel čerpací stanice potřebuje využít zaměstnance k odstranění následků povodní, jako je odklizení naplavených věcí, odstranění poničeného vybavení, vysoušení prostor či zařízení apod. Z povahy věci by ale takové převedení mělo být krátkodobé. Pokud by provozovatel čerpací stanice potřeboval k odstranění následků povodní delší dobu, lze doporučit uzavřít

se zaměstnanci spíše časově omezený dohoda k pracovní smlouvě, který bude po potřebnou dobu řešit změnu druhu vykonávané práce. V takovém případě se již ale zaměstnavatel bez souhlasu zaměstnance neobejde.

## Ohled na schopnosti zaměstnance

Provozovatelé čerpacích stanic by měli převedení na jinou práci s dotčenými zaměstnanci předem projednat, s ohledem na

jejich schopnosti. Proto je i vhodné o takovém projednání pořídit krátký zápis podepsaný zaměstnancem. Nemělo by být též opomínáno, že při převedení zaměstnanců je třeba brát v potaz i jejich zdravotní stav a to, zda jim takový stav výkon jiné práce vůbec umožňuje. Např. zaměstnanec, který nemůže zvedat těžká břemena by neměl být úkolován odklizením naplavených věcí o těžší hmotnosti apod.

Využije-li provozovatel čerpací stanice uvedenou možnost převedení na jinou práci za účelem odstranění následků povodní a náleželi-li za takovou práci nižší mzda, je povinen dotčenému zaměstnanci poskytnout doplatek ke mzdě do výše průměrného výdělku, kterého zaměstnanec dosahoval před převedením.

■ AUTOR: Vít Havrda

Autor je zaměstnancem advokátní kanceláře

Kodap legal s.r.o.

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

[www.kodap.cz](http://www.kodap.cz)[www.edtas.cz](http://www.edtas.cz)



# SPORTOVÁNÍ POD ČTYŘMI KRUHY



Značka prémiových automobilů z Ingolstadtu má svého zástupce v kategorii, v níž léta dominuje Volkswagen Golf, od roku 1996. Současná řada A3 představuje čtvrtou generaci po mezigeneračním faceliftu. My jsme si vyzkoušeli sportovní verzi s tradičním označením S, která v rámci této modernizace prošla celou řadou vylepšení a výkon jejího dvoulitrové čtyřválcce se posunul na 333 koní.

## Světelný podpis na přání

Inovované Audi A3 poznáte na první pohled podle přední masky, které u Audi říkají „Singleframe“. Ta je po faceliftu plošší a širší a logo se přesunulo na její horní okraj. Vedle masky byly přepracovány i světlomety. Novinkou jsou diody pro denní svícení s 24 pixely, které jsou uspořádány ve třech řadách a vytvářejí tzv. světelný podpis. Vybrat si můžete ze čtyř možností denního svícení a ze čtyř možností animace, kterou vás automobil při příchodu vítá nebo se naopak při odchodu loučí. Vedle vzhledu byla aktualizována i technika a přibýly nové technologie. Portfolio modelů pak oživila verze A3 Allstreet s vyšší světlou výškou a plastovou ochranou spodní části a podběhů.

Také interiér se představuje ve výraznější podobě. Nový je volič převodovky, změnil

se výdechy ventilace a jiné jsou i dekory. Rozšířena byla standardní výbava. Kromě tříramenného multifunkčního volantu obšitého kůží je v základu klimatizace, paket ambientního osvětlení nebo přední středová loketní opěrka. Středová konzola byla přepracována a dostala novou povrchovou úpravu. Změnilo se osvětlení. Vedle středové konzole dostaly ambientní osvětlení také dveře a prostory pro nohy. Látka na čalounění dveří byla kvůli tomu prořezána laserem. Změnilo se i uspořádání reproduktorů prémiového audiosystému Sonos, který nyní nabízí 3D zvuk.

## Moderní technologie

Aktualizovány byly samozřejmě také technologie. Kromě digitálního rádia DAB+ a dotykového displeje s úhlopříčkou 10,1 palce je

součástí výbavy například bezdrátové nabíjení telefonů, za příplatek dostanete MMI Navigation plus s portfoliem Connect a přístupem do obchodu s aplikacemi. Ty lze instalovat do infotainmentu bez telefonu prostřednictvím aplikace myAudi App online až po zakoupení vozidla. Lze je rezervovat jen na měsíc nebo trvale. Vylepšeny a rozšířeny byly i jízdní asistenti. Například adaptivní tempomat byl doplněn funkcí asistované změny jízdního pruhu a funguje do 210 km/h.

A3 je k dispozici ve třech karoseriích (Limuzína, Sportback a Allstreet) a čtyřech motorizacích. Modely 30 TFSI (81 kW) respektive 35 TFSI (110 kW) disponují benzinovým přeplňovaným čtyřválcem 1,5 litru, verze 30 TDI (85 kW) a 35 TDI (110 kW) mají pod kapotou turbodiesel 2,0 litru. Pro ty, kteří nepotřebují ultimativní RS3 s pětiválcem 2,5 litru (294 kW) nabízí Audi levnější alternativu v podobě modelu S3. Pod kapotou má dvoulitrový čtyřválec o výkonu 245 kW (333 k) a točivém momentu 420 N.m, který na všechna čtyři kola přenáší sedmistupňová dvouspojková převodovka, které u Audi říkají S Tronic.

## Zábavný společník

Po modelu RS3 je nově pro S3 k dispozici tzv. Torque Splitter. Jedná se vlastně

o speciální alternativu pohonu všech kol, kdy místo tradiční spojky Haldex využívá na zadní nápravě rozdělovač točivého momentu s dvěma elektronicky řízenými lamelovými spojkami na každém hnacím hřídeli k optimálnímu rozdělení točivého momentu mezi levé a pravé zadní kolo. Když si pak v Audi Drive Select zvolíte režim Dynamic Plus, posílá Torque Splitter větší část síly na kolo u vnější strany zatáčky, což má za následek tendenci k přetáčivosti.

Vyladěn byl i podvozek. Automobil dostal příčná ramena s tužšími ložisky, aby měly kola větší negativní odklon, automobil má o 15 mm nižší světlou výšku, tvrdší pružiny, speciálně byly naladěny i adaptivní tlumiče a nová generace elektronické stabilizace se selektivní regulací točivého momentu na jednotlivých kolech umožňuje přibrzďovat kola na vnitřní straně zatáčky. Naladění výše zmíněných systémů má za následek mimořádný apetit pro zatáčení. Nové Audi S3 je proto na volantu velice zábavné. Samozřejmostí je perfektní stabilita ve vysokých rychlostech na dálnici, nicméně jeho schopnosti nejvíce využijete na kvalitní silnici plné zatáček, kde je pečlivě odladěný podvozek ve svém živlu.

Na rozdíl od RS3 nenabízí Torque splitter driftovací režim, ale i tak je chování podvozku v režimu Dynamic Plus při rychlém průjezdu zatáčkami mimořádně působivé. Tohle auto se ani trochu nebrání změně směru a doslova vás nutí vyjíždět pod plynem oblouky co nejrychleji. Chce to jen nepodlehnout dojmu z nadpozemské přitažlivosti, abyste zůstali pevně všemi čtyřmi koly na zemi. I když se přímo nechová jako automobil se zadním pohonem, zdá se v jeho podání všechno snadné a přirozené. Zároveň však řidiče nechává, aby byl za všech okolností pánem situace. Celé tohle představení ještě umocňuje koncert čtveřice výfuků, které ladili u firmy Akrapovič. Dunivý zvuk v nízkých otáčkách, „odfrkávání“ při podřazení a „uširvoucí“ řev při dosažení červeného pole otáčkoměru zvyšuje adrenalin řidiče a podtrhuje řidičské zaměření tohoto modelu.

Je nabíledni, že z hlediska spotřeby nevyhází S3 úplně nejlépe, nicméně to ani nebylo cílem techniků z Ingolstadtu. Zatímco v režimu Comfort při dodržování předpisů se bez problémů dostanete pod deset litrů na 100 km, v režimu Dynamic Plus při využívání plného výkonu motoru si k tomu klidně připočtete 10 litrů a více... Audi S3 ukazuje, že v době Green Dealu a pokut za



překročení limitů CO<sub>2</sub> dokáže i evropská automobilka nabízet model, který se nemaskuje za ekologická šidítka a dokáže to na silnici rozbalit s poctivým „spalovákem“. Přitom je důležité také říci, že se nejedná o sportovní speciál, ale poctivý pětidveřo-

vý hatchback nižší střední třídy pro každodenní využití. Je jasné, že takové schopnosti něco stojí. V základu přijde S3 na více než 1,3 milionu korun.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor



# AUTOMOBIL JE JEHO DRUHÝM DOMOVEM

Zpěvák a herec Josef Vágner, který je, mimochodem, bratrem populárního rybáře Jakuba Vágnera, „bydlí“ v autě, protože je stále na cestách. Je to takový jeho druhý domov na kolečkách, ve kterém má zároveň šatnu i kancelář. Ve své dodávce ročně najezdí tisíce kilometrů.

**Josefe, jak vzpomínáte na dobu, kdy jste si dělal řidičák? Šlo vám to?**

Já jsem si začal dělat řidičák nejdřív, co to šlo. Za prvé jsem se na to moc těšil, a za druhé jsem to reálně potřeboval k práci. Vlastně se musím pochválit, protože si myslím, že mi to šlo od začátku skvěle. Od dětství jsem jezdil se zahradním traktůrkem, čímž jsem dokonce oslnil i inspektora při samotné zkoušce z přívěsu, tedy certifikátu B + E, protože jsem si rovnou dělal řidičák i na bržděný přívěs. A s přívěsem já umím couvat opravdu bravurně.

**Těch tisíce kilometrů jezdíte na koncerty? Stále vás to za volantem baví?**

Ano, třeba letošní vánoční turné, které

bude po celé republice, pro mě znamená přes 15 tisíc kilometrů za volantem. A nadšení z řízení mě naštěstí ještě neopustilo. Ale musím přiznat, že prosazování manuálu a prvotní nadšení z něj mě již před delší dobou přešlo a z pohodlnosti dávám přednost automatu.

**Vy jste jedním z protagonistů hudební formace Muzikály naruby. Jaké písničky zpíváte? Jezdíte na koncerty společně?**

S kamarády a kolegy z divadla, s Honzou Kopečným a s Petrem Ryšavým, jsme před téměř třemi lety uspořádali takový koncert pro legraci, který byl složený z muzikálových písní a v doprovodu živé kapely. Ten koncept se divákům neuvěřitelně líbil a za-

čal oslovovat. Dneska už můžu říct, že na nás přišly tisíce lidí po celé České republice i Slovensku. Začali jsme obdržet divadla, kulturní domy a letní scény opravdu všude. Máme velkou radost, že 2. listopadu 2024 odehrajeme náš dosud největší koncert ve vyprodaném O2 Universu. Díky technické náročnosti projektu a všemu, co pro koncerty potřebujeme, jsme si začali s kluky plnit takové dětské motoristické sny. A to souvisí i s auty.

**Jak to?**

Bylo nutné pořídit dodávky a velké skříňové přívěsy, abychom celou naši show mohli dát na kolečka a vyrazit mezi diváky. I když já to „schyťal“. Jsem totiž v celé partě jediný, kdo

má právě ten zmiňovaný řidičák B+E, tudíž kromě domlouvání koncertů a samotného vystupování, na mě zůstalo i řízení celé naší soupravy. Jezdíme s nejdelší a nejvyšší dodávkou, co existuje a za ní všude taháme 3,5 tun těžký skříňový přívěs. Opravdu jsem nečekal, že někdy budu jezdit se soupravou, která je v podstatě stejně dlouhá, jako kamion.

### **Zpíváte si za volantem písničky z muzikálů z Divadla Broadway?**

Nikdy. V autě mám rád ticho, a když někdo začne pouštět muziku a já jsem za volantem, okamžitě ji vypínám. Můj táta vždy razil pravidlo, že ticho léčí. Muzikály mám ale rád, za svůj život jsem si prošel více než pětadvaceti muzikálovými rolemi a mám radost, že jsem byl součástí tak krásných projektů, jako je Dracula, Monte Christo, Bídníci, Kleopatra, Tři mušketýři, Troja, či aktuální hit-muzikály jako Okno mé lásky, Láska nebeská či Mýdlový princ. Mimochoodem muzikál Dracula slaví v příštím roce třicet let od své premiéry a začátkem roku vyrážíme na halové turné po Česku i Slovensku.

### **Potkáváte se na benzínkách s fanoušky?**

Ani ne tak s fanoušky, jako spíš s jinými kapelami a dalšími projekty. Bývá to vždy kolem půlnoci, kdy pumpy mají svou patnácti minutovou pauzu na inventuru, a tak se často kumštýři potkávají na pumpách, kde uvízli před zavřenými stojany, a čekají, než natankují a budou moct jet dál. Je to pro mě takový hezký, lidský moment, kdy jsme všichni odhodili nějakou masku, jsme jen unavení, máme dlouhou cestu před sebou a těšíme se domů.

### **Poznávají vás i pracovníci obsluhy?**

Vlastně ano. Za ty roky života na dálnicích se člověk opravdu začne s personálem pump poznávat. A je to hezké, protože si člověk na cestách najednou nepřijde sám.

### **Máte vždycky plnou nádrž? Stalo se vám, že jste byl někdy na suchu?**

Palivovou nádrž udržuji na maximu stále a jen tak mě nic nepřekvapí. Letošní léto mě ale natchytala zcela jiná nádrž. A to AdBlue. Tak dlouho jsem naplnění odkládal, až mi auto opravdu dokázalo, že mi nelze s hláškou, že za chvíli už opravdu ani nenastartuje. V ten moment jsem se vydal pěšky na pumpu a koupil třílitrový kanystr AdBlue. K autu jsem se vrátil, kanystr do auta



nalil a auto stále nenastartovalo. Při otočení klíčku mi auto oznámilo, že minimální hladina pro nastartování je pět litrů. A tak jsem se musel na pumpu vydat znovu. Vlastně bych si zde rád na vážno i postěžoval. Nerozumím tomu, že když veškeré regulace a pravidla diktují, že v autech musíme mít AdBlue, tak proč na opravdu každé pumpě není čerpací pistole, kterou by si člověk AdBlue naplnil...

### **Využíváte mycí boxy nebo spíš klasickou myčku?**

Nejraději mám, když prší. To se největší nečistoty z auta dostanou samy a najednou si mezi ostatními auty nepříjdu nijak špatně. Nikdy jsem nebyl ten, co by si auto po vizuální stránce nějak moc hýčkal, přeci jen je to pro mě především spotřební zboží. Ale zároveň je to pro mě důležitý a zásadní parťák do života.

### **Když už na benzínku dorazíte, je něco, co si tam rád koupíte? Pijete kávu?**

Mám rád benzínky, které se snaží o plnohodnotnou kuchyni. Když je někde dobrá polévka, vždy si jí rád dám. Ono totiž jíst do kolečka čistě fastfoody člověka velmi brzy omrzí. Kávu si nedávám, tu nepiji.

### **Takže se občas na benzínce stavíte na teplé jídlo?**

Snažím se o to co nejčastěji. Koncertní den pro celý tým znamená být v pozoru od raních hodin a návraty jsou často dlouho po půlnoci. Na koncertech nás většinou čekají obložené mísy se smaženými řízkami, a tak je vždy zastávka na plnohodnotné jídlo zářným bodem na pořadu dne.

### **Když jedete s vašimi dcerkami, co je zajímavé na benzínce? Co chtějí kupovat?**

Snažím se je nechávat co nejvíce v autě, protože je mi jasné, že bych kvůli nim musel vykoupit celý dětský sortiment, jelikož holky samozřejmě dobře vědí, jak na svého tatínka.

### **Jste spokojený se stavem sociálního zařízení na našich pumpách?**

Všímám si, že se situace poslední dobou velmi zlepšila. Ale vzhledem k tomu, jak drahé pohonné hmoty na dálnicích jsou, a o doplňkovém prodeji ani nemluví, tak mě fascinuje, že jsou místa, kde se za použití sociálních zařízení platí poplatek.

### **Je něco, co byste u nás v ČR na benzínkách vylepšil?**

No právě ty tankovací stojany na AdBlue...

### **Máte srovnání našich benzínek s těmi zahraničními?**

Německé a rakouské pumpy jsou samozřejmě radost. Jídlo je pro mě velká vášeň a musí se jim nechat, že zrovna to za hranicemi na pumpách umí dobře. Ale u nás mi chutná taky.

### **Viděl jste naopak někde v cizině nedostačující benzínky?**

Minimálně dvakrát do roka jezdím autem trasu Praha Kréta. Čím více na jih člověk jede, tím více se ze zastávek na pumpách stávají jen funkční pauzy na natankování a nemá smysl se déle zdržovat. Třeba srbské pumpy opravdu za moc nestojí.

### **Co říkáte na elektroauta? A na postupný zákaz či omezování spalovacích motorů?**

Vlastně se neřadím mezi nějaké odpůrce. Elektromobilita samozřejmě není o globální záchraně životního prostředí. Odklonění znečišťování ovzduší z center ale celkem rozumím, a tak mi elektromobilita částečně smysl dává. Nastává samozřejmě problém s infrastrukturou nabíjení, a jsem celkem zvědavý, jaký bude mít tento problém řešení. Pro mě samotného na dlouhé a rychlé přejezdy čistá elektromobilita zatím smysl nedává, ale do rodiny jako druhý vůz nyní chystáme koupit hybridního auta.

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

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

**PLATÍ  
PRO EUROOIL  
I ROBIN OIL**



Osvědčená  
**kvalitní paliva**



**Slevy** pro  
věrné zákazníky



Elektronická  
**dálniční známka**

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



V JEDNOM TÝMU



**ROBIN OIL**



**VYLEPŠENÉ**

# **EVO** *plus* 3 **X** **EFFECT** PREMIUM FUELS

**VYZKOUŠEJTE NAŠE KVALITNÍ  
VYLEPŠENÁ PRÉMIOVÁ  
PALIVA EVO PLUS**



- | JEŠTĚ MENŠÍ TŘENÍ
- | VÍCE ADITIV
- | OPTIMALIZOVÁNO PRO NEJNOVĚJŠÍ MOTORY\*



- | VYŠŠÍ CETANOVÉ ČÍSLO
- | VÍCE ADITIV
- | VYNIKAJÍCÍ ČIŠTĚNÍ

Parametry prémiových paliv EVO Plus byly porovnány se základními palivy EVO.

\* Pro motory s přímým vstřikováním (GDI).

[evo.molcesko.cz](http://evo.molcesko.cz)