

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 6/2024



OMV mění vzhled svých čerpacích stanic

INTERVIEW

Zdeněk Dundr

TÉMA

PETROL summit



TANKUJ EVO A VYHRÁVEJ!



NEZAPOMEŇTE SE ZAREGISTROVAT
V MOL MOVE A ZÍSKEJTE ŠANCI VYHRÁT!



7x HLAVNÍ VÝHRA:
1 ROK TANKOVÁNÍ

3x DENNÍ VÝHRA:
PALIVOVÁ
KARTA



Více informací na soutez.molmove.cz
1 rok tankování = 100 000 Kč
Platnost akce od 2. 12. 2024 do 2. 3. 2025

soutez.molmove.cz

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



Poslední letošní číslo Petrol magazínu jsme tentokrát věnovali listopadovému Petrol summitu, který nejen podle nás letos přinesl zajímavá témata z našeho oboru. A my je chceme alespoň touto formou zprostředkovat všem, kteří se na summit nemohli z nej-různějších důvodů dostavit. V našem velkém interview jsme proto zpovídali Zdeňka Dundra, který se asi nejvíce zasadil o projekt rozšíření ropovodu TAL, a stal se po zásluze osobností roku v rámci naší ankety Petrol Awards. Zajímavé byly také úvahy Petra Kříže z Ministerstva obchodu a průmyslu ČR na téma standardizace motorových paliv v nejbližší budoucnosti. Ožehavé téma rovněž probírané na summitu bylo také zálohování PET lahví a plechovek na čerpacích stanicích.

Petrol magazín slaví v příštím roce významné jubileum, protože vstupuje do svého 25. ročníku. Čtvrtstoletí v českém mediálním prostoru by se mělo oslavit, a tak se budeme v redakci všichni snažit zvednout úroveň našeho časopisu zase o něco výše. Zároveň bych vám chtěl připomenout, že si Petrol magazín můžete stále objednávat na našich webových stránkách www.petrol.cz, a že i příští rok bude zdarma jen je potřeba uhradit poštovné.

Dovolte mi nakonec, abych vám za celou redakci Petrol magazínu poděkoval za přízeň a popřál vám veselé Vánoce a hodně štěstí do nového roku.

■ Jiří Kaloč
Šéfredaktor

Rozšiřte s námi své nabíjecí stanice o platby kartou

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



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

Dále získáte:

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

Váš specialista
na platební technologie

SONET[®]
MEMBER OF **Payten**

integrace@paytenpos.cz / +420 543 423 579

www.paytenpos.cz/nabijeci-stanice

Editorial

Aktuality z domova i ze světa 4–6

Zdeněk Jíra se stal novým členem představenstva skupiny Orlen Unipetrol
MOL má dohodu s kazašskou ropnou společností KazMunayGas
Olovnatý benzín způsobil v USA 150 milionů psychiatrických poruch
Ředitelem čerpacích stanic Orlen v Česku se stal Rostislav Moravec
Zisky světových ropných gigantů ve třetím čtvrtletí klesaly
Odvolací soud odmítl žalobu aktivistů, Shell nemusí snižovat emise
Ruský Gazprom už nedodává zemní plyn rakouské společnosti OMV

Svět ropy 7

USA chtějí zvyšovat produkci

Interview 8–11

Zdeněk Dundr



Čerpací stanice měsíce 12–18

OMV Praha 4 – Kačerov
Koloc Oil Kařez

Rozhovor 20–21, 44–45

Daniel Vasilache – ředitel OMV Česká republika
Monti Systems – Jiří Kantor

Téma čísla 22–30

Petrol Summit 2024

Trh, ropa a produkty 32–35

Bude v naftě deset procent biosložky?
Kdo to všechno zaplatí?



Alternativa 38–42

Možnosti využití biopaliv v dopravě

Technika a provoz 36–37, 46–47

Unicode Systems - Česká technologie dobývá britský trh
Gema - Orloj v Cedar Rapids

Mytí a servis 48–50

Mycí centrum Koloc Oil Kařez



Shop a gastro 52–59

Údržba kávovarů a automatů v zimním provozu
Vratné láhve II
Tvrdý alkohol na čerpacích stanicích
Polévky na čerpacích stanicích

Právní poradna 60

Novinky v pracovním právu



Autosalon 62–65

6. ročník veletrhu E-Salon v PVA Letňany
Volkswagen Caddy Maxi 2.0 TDI Style

Osobnost na čerpacích stanicích 66–67

Pavel Vítek

PETROL Partner 68

Objevte chuť slunečné Brazílie



Chuť, která Vás zahřeje u srdce
Nová single origin káva VIVA z Brazílie

ZDENĚK JÍRA SE STAL NOVÝM ČLEMEM PŘEDSTAVENSTVA SKUPINY ORLEN UNIPETROL



Novým členem představenstva skupiny Orlen Unipetrol je Zdeněk Jíra, který se zaměří především na oblast finančního řízení celé skupiny v České republice. Zdeněk Jíra má téměř dvacetileté manažerské zkušenosti v oblasti finančního řízení a auditu. V uplynulých čtyřech letech působil jako ředitel úseku

finančního výkaznictví a daňové strategie v logistické společnosti Eurowag. V letech 2014 až 2020 zastával manažerské pozice se zaměřením na finance a compliance ve společnosti SITA poskytující IT řešení pro letecký průmysl. „Do skupiny Orlen Unipetrol přicházím zúročit své zkušenosti s řízením financí v mezinárodní společnosti. Na možnost podílet se na řízení jedné z klíčových firem českého průmyslu se velmi těším,“ řekl Zdeněk Jíra, nový člen představenstva skupiny Orlen Unipetrol. Zdeněk Jíra vystudoval Fakultu mezinárodních vztahů na Vysoké škole ekonomické v Praze a je držitelem mezinárodní certifikace Association of Chartered Certified Accountants (ACCA) pro oblast financí a účetnictví.

OLOVNATÝ BENZÍN ZPŮSOBIL V USA 150 MILIONŮ PSYCHIATRICKÝCH PORUCH



Aktuální studie z Floridské univerzity tvrdí, že přidávání olova do benzínu způsobilo jen v USA deprese, úzkosti nebo hyperaktivitu u více než poloviny populace. V roce 2015 mělo více než 170 milionů Američanů vysoké hladiny olova v krvi během klíčových fází vývoje mozku. Důsledky zahrnovaly nejen pokles IQ, ale také rozsáhlé problémy s duševním zdravím. Přidávání olova do benzínu začalo v roce 1922 s cílem zvýšit účinnost paliva a chránit motory i přesto, že jeho toxicita byla známá již od

dob starověkého Říma. Tetraethylolovo se používalo více než 70 let jako antidetonanční přísada do motorových benzínů, než bylo v roce 1996 ve Spojených státech zakázáno. V dnešní době je nahrazováno ferrocenem. Dříve se vědci zabývali především negativními dopady účinku olova na IQ, nyní se zaměřili na duševní zdraví. Výsledky ukazují, že olovo z benzínu vedlo k nárůstu diagnóz, jako jsou schizofrenie, deprese a úzkosti, a způsobilo nejméně 151 milionů nových případů těchto poruch.

MOL MÁ DOHODU S KAZAŠSKOU ROPNOU SPOLEČNOSTÍ KAZMUNAYGAS



Skupina MOL a kazašská národní ropná společnost KazMunayGas (KMG) podepsaly dohodu o spolupráci, která se zaměřuje na společné zkoumání příležitostí v oblasti ropy, zemního plynu a petrochemického průmyslu. Tato dohoda staví na úspěšném společném podniku v Kazachstánu, kde MOL, KMG a čínská společnost Sinopec produkují zemní plyn a plynový kondenzát v oblasti Rozhkovskoye. Klíčovou prioritou dohody je rozšíření stávající spolupráce v oblasti průzkumu a těžby a využití technologií MOL v Kazachstánu za účelem zvýšení výnosů ze zralých těžebních polí a prodeje produkovaných uhlovodíků v Evropě. Kromě toho budou partneři hledat příležitosti pro potenciální petrochemické projekty v Kazachstánu a rovněž možnosti dovozu kazašské ropy do Evropy a Maďarska. MOL letos slaví 20. výročí své přítomnosti v Kazachstánu. Společnost dosud investovala přibližně 200 milionů USD do kazašského ropného sektoru, čímž se stala největším maďarským investorem v zemi. KMG a MOL Group úspěšně spolupracují na plynovém a plynově-kondenzátním poli Rozhkovskoye v Kazachstánu jako součást mezinárodního společného podniku zahrnujícího KMG (50 %), MOL Group (27,5 %) a čínský FIOC (22,5 %). Pole bylo objeveno v roce 2008 a po průzkumu a vyhodnocení bylo pět z devíti vrtů úspěšně přeměněno na produkční vrty.

ŘEDITELEM ČERPACÍCH STANIC ORLEN V ČESKU SE STAL ROSTISLAV MORAVEC

Rostislav Moravec má dlouholeté zkušenosti v maloobchodním segmentu a nyní od listopadu nahradil ve funkci Vladimíra Dočekala, který od poloviny října zastává pozici jednatele čerpacích stanic Orlen v Maďarsku. Rostislav Moravec pracoval sedmnáct let na různých manažerských pozicích ve společnosti Ahold a čtyři roky působil jako manažer obchodu ve společnosti OMV Česká republika. Naposledy byl členem vedení společnosti Sportismo se zodpovědností za řízení maloobchodní sítě v rámci zemí, kde tato společnost působí. Před novým ředitelem sítě Orlen stojí výzvy spojené s rozvojem moderní infrastruktury a udržení silné tržní pozice. Společnost chce rozšířit svou síť vysokorychlostních dobíjecích bodů pro elektromobily. Důraz však bude i nadále kladen na kvalitu tradičních paliv, zejména produktů Efecta a Verva, spolu se zaváděním alternativních energií a biopaliv. Sou-



částí strategie je také neustálý rozvoj mezinárodního gastronomického konceptu Stop Cafe, který bude přizpůsoben měnícím se potřebám zákazníků a trendům na trhu. „Posilování pozice lídra na trhu je pro nás klíčové, a to nejen v oblasti klasických pohonných hmot, ale i v rozvoji moderní

infrastruktury pro alternativní pohony, rozšiřování doplňkového prodeje a kontinuálního rozvoje nabídky občerstvení. Hlavním aspektem v této oblasti bude zaměření se na konzistenci napříč celou sítí s důrazem na kvalitu zboží a služeb,“ říká Rostislav Moravec.

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

Máme nový web!
adam-bluesky.cz



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

ZISKY SVĚTOVÝCH ROPNÝCH GIGANTŮ VE TŘETÍM ČTVRTLETÍ KLESALY



Zisky amerických ropných gigantů Exxon-Mobil a Chevron ve třetím čtvrtletí meziročně klesly, překonaly však očekávání analytiků. Vyšší objem produkce ropy a plynu totiž kompenzoval pokles prodejních cen. Společnost ExxonMobil oznámila, že jí čistý zisk ve třetím čtvrtletí klesl o pět procent

na 8,61 miliardy dolarů (zhruba 201 miliard Kč). V přepočtu na akcii dosáhl 1,92 dolaru, zatímco analytici jej odhadovali na 1,88 dolaru. Exxon ve čtvrtletí meziročně zvýšil produkci ropy a plynu zhruba o 25 procent. Přispělo k tomu nedávné převzetí společnosti Pioneer Natural Resources za téměř 60 miliard dolarů. Zisk společnosti Chevron podle výsledkové zprávy ve třetím čtvrtletí klesl o více než 20 procent na 4,53 miliardy dolarů (zhruba 106 miliard Kč). V přepočtu na akcii firma vydělala 2,51 dolaru, zatímco analytici čekali zisk 2,42 dolaru. Společnost ve čtvrtletí zvýšila produkci ropy a plynu o sedm procent. Pokles zisků ve třetím čtvrtletí kvůli nižším cenám ropy a poklesu marží u rafinérských aktivit vykázaly rovněž evropské ropné společnosti BP a TotalEnergies.

ODVOLACÍ SOUD ODMÍTL ŽALOBU AKTIVISTŮ, SHELL NEMUSÍ SNIŽOVAT EMISE

Nizozemský ropný gigant vyhrál odvolací soud proti rozsudku z roku 2021, podle kterého musel snížit do roku 2030 své emise o 45 procent. Podle soudu není jasné, zda požadavky na snížení emisí způsobených používáním produktů Shellu pomohou v boji proti klimatickým změnám, a stížnost aktivistů a dalších nevládních organizací tak odmítl v celém rozsahu. Spor ropné společnosti a ekologů vyvrcholil v roce 2021 přelomovým verdiktem, který vůbec poprvé přikázal soukromé společnosti, aby pracovala s pravidly Pařížské dohody o změně klimatu. S původním verdiktem se odvolací instance ztotožnila pouze v bodě, že má Shell zodpovědnost za to, aby snížil emise skleníkových plynů v zájmu ochrany lidí před globálním oteplováním. Ochrana před nebezpečnými změnami klimatu je podle soudu lidským právem a společností, jako je Shell, mají povinnost se na ní podílet. Shell má ale podle soudu právo si rozhodnout, jak snížení emisí zajistí. Generální ředitel Shellu Wael Sawan je s verdiktem soudu spokojen. Jde podle něj o správné rozhodnutí pro globální transformaci energetiky, Nizozemsko

i samotný Shell. Původní rozsudek byl podle společnosti nefér, jelikož se žalobce zaměřil pouze na jednu konkrétní společnost. Je prý nemožné, aby nesl Shell odpovědnost za rozhodnutí svých zákazníků. Na procesu se podílelo sedm organizací včetně Greenpeace nebo nizozemské skupiny Milieudefensie z organizace Přátelé Země. Ti po verdiktu uvedli, že budou nadále bojovat proti velkým znečišťovatelům ovzduší.



RUSKÝ GAZPROM UŽ NEDODÁVÁ ZEMNÍ PLYN RAKOUSKÉ SPOLEČNOSTI OMV



Rakousko od poloviny listopadu nedostává plyn z Ruska. Podle kancléře Karla Nehammera je ale země na situaci připravena. Ruský producent plynu Gazprom uvedl, že navzdory ukončení dodávek pro OMV bude i nadále posílat do Evropy přes Ukrajinu stejné množství plynu jako doposud. Ukončení dodávek pro OMV je reakcí na pozastavení plateb ze strany rakouské společnosti, která hodlá získat částku 230 milionů Euro, jež jí byla přiznána v arbitráži. Podle rakouského kancléře Karla Nehammera jsou rakouské zásobníky plynu naplněny z 93 procent, a země je tak na situaci dobře připravena. Zastavení dodávek plynu pro Rakousko znamená, že Rusko bude nyní dodávat významné objemy plynu pouze do Maďarska a na Slovensko, v případě Maďarska prostřednictvím plynovodu vedoucího převážně přes Turecko. Před invazí na Ukrajinu v únoru 2022 pokrývalo Rusko 40 procent potřeb plynu celé Evropské unie.



Po vítězství Trumpa v prezidentských volbách se očekává, že USA budou v nejbližších letech produkovat více ropy, což pochopitelně pomáhá držet její cenu dole. Americké těžební společnosti by měly snadněji získávat povolení na těžbu, financování nových projektů a zároveň bude Trumpova administrativa tlačit na obchodní partnery, aby odebírali více ropy a ropných produktů z USA. To je nepříznivý výhled zejména pro země kolem Perského zálivu, které by také chtěly zvednout svoji produkci.

Nespokojenost v OPEC

Uskupení OPEC+ pokračuje v domluveném těžebním limitu. Nicméně členské země začínají být nervózní a nespokojené s dosavadní politikou kartelu. Kvůli těžebnímu limitu a relativně nízké ceně dosahují rozpočtové deficity. Nelze vyloučit ani scénář, kdy by počátkem roku 2025 byly uvolněné těžební limity, což by vyvolalo krátkodobý propad ceny ropy s cílem vytlačit americkou konkurenci z trhu. Aby se těžba v USA nevyplatila, tak by bylo nutné, aby se několik měsíců pohybovala cena ropy po 55 dolarů za barel. Takto nízká cena by značně poškodila i kartel OPEC. Proto zatím kartel nepřistoupil ještě k cenové válce a vyčkává.

Globální poptávka po ropě roste pomaleji oproti předpokladům. OPEC i Mezinárodní energetická agentura upravily odhad růstu poptávky po ropě dolů. Zklamáním jsou zejména údaje o spotřebě ropy v Číně. U tohoto druhého největšího spotřebitele ropy na světě poptávka po ropě mírně poklesla oproti minulému roku. Důvodem je nejenom nástup elektromobility, ale především nízká spotřeba ropy v petrochemickém průmyslu. To souvisí se zpomalením ekonomického růstu v zemi.

Ropa zlevňuje, PHM jde nahoru

Vývoj zásob ropy ve světě je stabilní, i když aktuálně jsou zásoby mírně pod dlouhodo-

bým průměrem. Navzdory nízké ceně ropy se v listopadu koncová cena pohonných hmot zvýšila. Důvodem je kromě oslabení koruny vůči dolaru i výrazný nárůst velkoobchodních marží u nafty na celém evropském trhu. U benzínu naopak poklesly marže pod dlouhodobý průměr. U nafty obchodníci zakomponovávají do ceny nejenom zvýšenou poptávku kvůli zimnímu období, ale také riziko snížení nabídky nafty na trhu, pokud koncern MOL nezíská prodloužení výjimky pro export produktů vyráběných z ruské ropy. V produkci benzínu je Evropa soběstačná, u nafty nikoliv. Naftu musí dovážet z třetích zemí a zejména Česko či Rakousko dlouhodobě dováží naftu i ze Slovenska a Maďarska.

Do konce roku 2024 má být rozšířená kapacita ropovodu TAL-IKL a už v první polovině roku 2025 by se ČR měla kompletně odstříhnout od dodávek ropovodem Družba. České rafinerie budou nakupovat ropu z jiných zdrojů a dovážet ji budou především přes rozšířený ropovod. Testy provedené ještě v roce 2023 ukázaly, že rafinerie jsou připravené na zpracovávání pouze neruské ropy.

■ AUTOR: Boris Tomčíak
FOTO: archiv



ROPOVOD JE NEJEKOLOGIČTĚJŠÍ MOŽNOSTÍ PŘEPRAVY ENERGIE

V naší anketě Petrol Awards 2024 se na základě jednomyslného hlasování odborné poroty stal „Osobností roku“ Zdeněk Dundr, místopředseda představenstva a provozně-technický ředitel tuzemského provozovatele ropovodů, který zajišťuje distribuci strategické suroviny pro české rafinerie a stojí za projektem rozšíření ropovodu TAL z italského Terstu. Požádali jsme ho o rozhovor.

Jak jste se vlastně dostal k tomu, co dnes děláte?

Já jsem byl v mládí hodně všestranný a neměl jsem nějak vyhraněný zájem, a tak jsem šel na gymnázium. Ale tam už jsem začal inklinovat k přírodním vědám a začala mě bavit hlavně chemie. Po maturitě jsem se proto přihlásil na VŠCHT, přičemž jsem cílil na obor životní prostředí. Jeho součástí byla tehdy i energetika a paliva... Po škole mi sice nabízeli, abych zůstal na fakultě, ale to

jsem nechtěl, snažil jsem se uplatnit v oboru. No a ze dvou nabídek – rafinerie Unipetrol a MERO – jsem si vybral ropovody, protože mi přišlo, že to nebude práce na jednom místě a mě tehdy lákalo cestování.

Jaká situace tehdy ve firmě byla?

To bylo v roce 2001. V té době ještě MERO nebylo akcionářem TALu, ale už mělo dceřinou společnost v Německu a já nastoupil v době, kdy se rozšiřovalo tankoviště v Ne-lahozevsi, protože Česká republika potřebovala pro vstup do Evropské unie zvětšit skladovací kapacity. Intenzivně se tehdy řešilo, jakým způsobem se budou nádrže míchat a čistit. Celé skladovací zařízení bylo tehdy relativně nové, takže se musel nastavit i model údržby. No a já jsem to dostal na starost. Kvůli našemu partnerovi, který nabízel inovativní technologii na míchání nádrží, jsem tehdy musel létat často do Kanady. Celé zařízení navíc nebylo certifikované na evropské poměry a Kanadáné to nakonec nedokázali dotáhnout do konce. A tak jsme to dovyvinuli sami a pak to nabízeli v Evropě ostatním. Získali jsme dokonce nějaké pilotní zakázky v Holandsku. Já jsem díky tomu získal během tří let obrovské zkušenosti, naučil se mnoho nových věcí a byla to pro mě obrovská škola života.

Mohl jste při tom vůbec využít nějaké znalosti ze školy, nebo bylo pro vás všechno nové?

Škola mi dala hodně. Tady třeba vůbec nebyly zavedené způsoby, jak vzorkovat úsady, jak optimalizovat míchání nádrží, jak přepravovat složitější směsi apod. MERO nemá vlastní laboratoře, a tak jsem musel se spoustou věcí zpátky na fakultu a vlastně s nimi udržuji kontakt dodnes a stále pro nás dělají některé expertízy. Ale jinak jsem se musel samozřejmě naučit i spoustu jiných věcí i z dalších oborů – strojařinu, ekonomiku, legislativu nebo marketing.

Takže to nebyla žádná shoda okolností. Od začátku všechno směřovalo k tomu, co jste chtěl původně v životě dělat?

Asi ano. V souvislosti s tím však musím zmínit i příznivé podmínky při mém nástupu do firmy. Velkou zásluhu na tom má tehdejší ředitel pan Tůma, který ty skvělé podmínky vytvořil a umožnil mi rozvinout všechny mé schopnosti. Obrovskou výhodou bylo, že mi bylo umožněno projít celou firmou zleva doprava a odshora dolů. Dodnes z toho vlastně těžím při řízení určitých pro-



cesů a lidí. Postupně jsem navíc zjišťoval, že v některých věcech bych se potřeboval ještě dovzdělat, ať už to bylo finanční řízení, controlling, práce s odpisy a podobně. Začal jsem proto přemýšlet ještě o nějakém ekonomickém vzdělání, a nakonec jsem absolvoval magisterské studium na Vysoké škole ekonomické. A nyní z toho jako člen představenstva firmy samozřejmě profituji.

Projekt TAL-PLUS v současné době finišuje a pomalu se připravuje jeho zpuštění. Ale co bylo na jeho začátku?

To je potřeba vrátit se do 90. let minulého století, kdy se připravovala privatizace petrolejářského průmyslu a tehdejší politici představitelé hledali alternativu k Družbě, abychom nebyli ze 100 procent závislí na ruské ropě. To byla i jedna z podmínek tehdejších zahraničních investorů. A tak se začalo pracovat na ropovodu IKL. Je třeba poděkovat za přístup a podporu tehdejší německé, respektive bavorské vládě, která umožnila i vyvlastnit pozemky a vybudovat přípojku TALu, abychom mohli získat ropu i z jiných směrů než, jaké nabízel ropovod Družba. V té době MERO nebylo akcionářem ropovodu z Terstu, nicméně jeho kapacita byla více než dostatečná, protože rafinerie v Karlsruhe byla v té době z 50 procent zásobována ropovodem z francouzského přístavu Fos Lavera. Jenže to se postupně změnilo.

Už v letech 2008-2009 začínalo být jasné, že francouzský ropovod nemusí být v budoucnu funkční a může se stát, že celé zásobování rafinerie v Karlsruhe začne zajišťovat pouze ropovod TAL. My jsme měli nějaké skladovací kapacity v Terstu a garantované napojení za určitých podmínek, ale stále jsme nebyli akcionářem. Tehdy bylo zásadní se jim stát a bylo jedno, jestli získáme pět, deset nebo patnáct procent. Vyvinuli jsme proto velké úsilí získat alespoň nějaký podíl a po třech letech také díky společnosti Shell, která ropovod zase v takových objemech nevyužívá a měla relativně velký podíl, se nám nakonec podařilo v roce 2012 získat ten pětiprocentní podíl.

To ale neznamenal, že tímto ropovodem lze nahradit plnou kapacitu Družby...

To rozhodně ne, ale začali jsme pracovat na tom, co všechno je třeba udělat pro zvýšení kapacity tohoto ropovodu a v letech 2014-2015 už jsme měli první studie. Celý ropovod jsme zmapovali a popsali problematická místa omezující průtok, a zároveň definovali, co bude potřeba udělat, aby všechny rafinerie, které TAL zásobuje, měly zajištěno zásobování na 100 procent. V té době však ostatní akcionáři takovou intenzifikaci neschválili, protože to sami nepotřebovali. Projekt byl tedy připravený, ale jeho realizace nebyla na pořadu dne. Pomalu se ale tyto změny začaly realizovat při nutných opravách potrubí a čerpadel. Když se některé měnilo, už se tam dávalo takové, které by v budoucnu umožnilo vyšší kapacitu.

A přišel rok 2022 a teprve tehdy všichni pochopili, že úplné zastavení Družby může být ze dne na den realitou. Naštěstí okolo toho panovala atmosféra porozumění, tlak na akcionáře vyvíjeli i naše vláda nebo politici v Bruselu, a nakonec se studie aktualizovala. My jsme se snažili inicializovat jednání, vysvětlovali důvody, a nakonec dali všichni akcionáři v listopadu 2022 souhlas s realizací tohoto projektu.

Prý nakonec složitá jednání odblokoval zástupce ruské společnosti Rosněfti...

To bylo v okamžiku, kdy se těsně před podpisem realizační smlouvy projektu zablokoval jeden z akcionářů, který tvrdil, že koncept, který navrhujeme, nebude fungovat. Podle mě spíše nepochopil, co přesně nabízíme, ale naštěstí mu to zástupce společnosti Rosněft vysvětlil, že je to spravedlivé a výhodné pro všechny spolupodílníky, a tím odblokoval celé jednání.

➔ **Zvládli jste jednání sami nebo byla potřeba nějaká přímluva z nejvyšších míst?**

Jednání byla docela tvrdá a v podstatě se táhla asi třičtvrtě roku. Musím říci, že nám v tom vláda a zejména zástupci ministerstva zahraničních věcí hodně pomohli. Pan premiér třeba kvůli tomu jednal v Rakousku, pak to zase dlouho vypadalo, že nikdo nehne s německými úředníky. Nakonec to částečně vyjednal opět pan premiér s bavorským premiérem, hodně se o to také zasadili pánové Pojar a Bartuška. Spoustu věcí jsme také komunikovali s ministerstvem průmyslu a obchodu, kde byla i vazba na Evropskou komisi, náš jediný akcionář ministerstvo financí souhlasilo s financováním projektu ze strany MERO, což bylo nezbytné pro získání souhlasu. Nechci na nikoho zapomenout... Rozhodně nám v tom stát pomohl.

Co všechno tedy bylo potřeba udělat, aby se kapacita ropovodu zvýšila na potřebné hodnoty?

Samotné potrubí uložené v zemi je naddimenzované dostatečně, tam se nic měnit nemuselo. Bylo vlastně potřeba pouze zrychlit proudění ropy ropovodem. Ropovod se z nulové nadmořské výšky šplhá přes Alpy a v nejvyšším bodě dosahuje nadmořské výšky 1500 m. Bylo proto potřeba posílit čerpací systém přes Alpy, což konkrétně znamenalo nainstalovat na pěti čerpacích stanicích nová čerpadla, na ostatních pak vyměnit lopatky a někde třeba motory. Navíc bylo do potrubí třeba vstříknout určité množství jisté chemikálie, která snižuje turbulenci a umožňuje stávajícím zařízením protlačit větší množství ropy. V souvislosti s tím jsme pak na určitých místech měnili měřicí zařízení za takové, které dokáže změřit větší hodnoty proudění. Naopak není třeba budovat nové nádrže, současná skladovací kapacita je dostatečná. Současně s tím probíhá i rekonstrukce terminálu v Terstu, ale tam to mají na starost všichni akcionáři, zatímco samotný ropovod byl výhradním projektem MERO. V tom je to celé unikátní. V celé historii ropovodu se zatím nic podobného neudálo.

Jaký tedy bude rozdíl v tom proudění. Slyšel jsem, že dosud se ropa v TALu pohybovala rychlostí chůze, nyní už to bude běh...

Spíše než běh bych použil průměr lehký klus s přechody na ostřejší běh, pokud



bude potřeba čerpat na maximální výkony. Zrychlí se i proudění v ropovodu IKL tím, že se pojede na dvě čerpadla. Bylo to třeba 600 kubíků hodinově, nyní to bude okolo 1100. V praxi to znamená, že TAL společně s IKL bude moci ročně do Česka dodat až 8 milionů tun ropy, což plně pokryje potřebu naší země.

Tím, že se zvýší kapacita ropovodu o 4 miliony tun ročně, zvýší se i provoz na terminálu v Terstu...

Ano, mělo by to být asi o 50 tankerů ročně navíc. I to se velice pečlivě počítalo, akcionáři dokonce chtěli udělat nezávislý posudek, čehož se ujala jedna firma z Holandska, která se zabývá logistikou přístavních terminálů. Ukázalo se, že potřebná kapacita tam je, aby nedocházelo ke zdržení tankerů v přístavišti, což pak prodražuje celý proces, protože poplatky za kotvení v přístavišti jsou poměrně vysoké, a také jsou tam velmi přísné podmínky kvůli bezpečnosti a ekologii. V letech 2017-2018 tam obsloužili až 570 lodí ročně, letos by to mělo být okolo 490, takže když k tomu přidáme našich 50 lodí, pořád je to počet, který už

TAL v minulosti dokázal odbavit. Ale, jak jsem říkal, nyní i v přístavu, který je mimochodem 60 let starý, probíhá modernizace, což umožní i rychlejší odbavení jednotlivých lodí, než tomu bylo dosud.

Problémy však bude mít po ukončení Družby i koncern MOL, který potřebuje zásobovat rafinerie v Budapešti a Bratislavě?

Obě by měly být zásobovány ropovodem Adria z chorvatského Omišalje. Ten má dostatečnou kapacitu a v přístavu je i mnohem větší hloubka než v Terstu, takže je schopen přijímat mnohem větší lodě.

Četl jsem, že jsou tam nějaké problémy se dohodnout s Chorvaty...

To nevím, tam je nyní spíše trochu problém v propustnosti ropovodu někde na půl cesty k maďarským hranicím, kde jsou místa, která nejsou konstrukčně nastavena na vyšší tlaky, a proto jsou tam tato provozní omezení.

A nemá proto MOL nějaké ambice vstoupit do TALu?

O tom nevím a nemělo by to ani logiku, protože z jejich rafinerií chybí přímé napojení na TAL.

Lze dnes vůbec v Evropě v současnosti vybudovat úplně nový ropovod? Například Orlen převáží ropu ze Saudské Arábie do polského Gdaňsku v Baltickém moři. Nebylo by pro něj ekonomičtější i ekologičtější stáčet ropu například v Terstu a pak ji posílat do polských rafinerií ropovodem?

To by dnes bylo extrémně složité postavit nový ropovod, už jen proto, že se jedná o fosilní látku. Na druhou stranu si nikdo neuvědomuje, že ropovod je jedna z neekologičtějších možností, jak přepravovat takové množství energie... Jenže by bylo velice složité získat k tomu souhlas, protože se jedná o investorsky velice nákladnou věc s návratností okolo 25-30 let. A když se dnes hovoří o dekarbonizaci Evropy v roce 2050, tak by investice do nových ropovodů nedávala smysl. Ale to se netýká jen ropovodů. V Evropě dnes panuje nejistota s tím, co bude za deset let, a veškerý průmysl tak má s dlouhodobými investicemi velký problém. Většinou raději nevznikne vůbec nic a firmám protékají příležitosti mezi prsty.

Co bude nyní s ropovodem Družba. Lze ho využít i jinak, než pro přepravu ropy z Ruska? Funguje vůbec ropovod Brody-Oděsa?

Ten má určitě perspektivu. Vybudovali ho Ukrajinci a jedná se o poměrně velké potrubí, s velkým průměrem a velkou kapacitou. Ropovod by mohl z Oděsy přepravovat ropu z Ázerbájdžánu a z Kazachstánu a pak zásobovat rafinerie v Maďarsku, na Slovensku nebo v České republice. Jenže to zablokovali Rusové, i když se Ukrajinci snažili se na Družbu napojit. Nakonec to dopadlo tak, že ruská ropa tekla naopak do Oděsy a odtud se loděmi vozila dál. Je otázkou, v jakém stavu je to dnes, ale do budoucna by tato cesta mohla být zajímavá.

Pokud se TAL-PLUS zprovozní do poloviny příští roku, přestane Družbou úplně téct ropa?

To nezáleží na nás. Naše role je připravit infrastrukturu, aby byla v budoucnosti možnost volby, jestli se bude brát ropa zprava nebo zleva. Jestli po všech nových instalacích potvrdíme, že v TALu vznikla

nová kapacita, měly by se začít utlumovat dodávky ropy z Družby. Ale to je věc Unipetrolu, jak připraví změnu logistiky a ukončí smlouvy na dodávky ropy z Ruska, a naopak nasmlouvá nové dodávky, což je třeba udělat s předstihem minimálně dvou až tří měsíců.

Zaujalo mě, že jste Českou republiku, respektive MERO zastupoval loni na mezinárodní konferenci v Kanadě, která se koná jednou za tři roky. Nové ropovody se už nebudují, tak o čem tak velké konference pro provozovatele ropovodů vlastně jsou?

Ono se to moc neví, ale tohle pořádá celosvětová organizace, která má poměrně dlouhou historii a sdružuje asi 60 zemí. MERO je jejím dlouholetým členem. Tím, že se tenhle obrovský kongres koná jednou za tři roky, tak to má pro nás podobný význam jako pro sportovce olympiáda. Myslím, že na té poslední konferenci zanechala významnou stopu i Česká republika, kterou zastupuje česká národní organizace WPC Energy, jejíž jsme členy. Měli jsme tam dvě zajímavé prezentace a pan Souček potom dokonce moderoval jednu odbornou sekci. Je to prostě jedinečná příležitost, kdy můžete vystoupit z našich řečnických problémů a vyslechnout si, jaké problémy se řeší celosvětově a kam se to všechno posouvá. Strašně zajímavé jsou výsledky některých analýz, kdy vidíte, že globálně se vytěží miliardy tun ropy do roku 2050 a spotřeba energie neklesne. Vzhledem k tomu, jak se dnes investuje do těžby je jasné, že se produkce ropy do pěti ani deseti let neutlumí. A naopak, vystoupil tam třeba ministr hospodářství Saudské Arábie, který mimo jiné prezentoval, jak jeho země investuje do výroby zeleného vodíku. Saudové tuto energii nabízejí i Evropanům a jsou schopni produkci zeleného vodíku klidně zdvojnásobit. A nyní se zvažují projekty, jak ten to vodík k nám přepravovat.

Existuje nějaká možnost pro využití ropovodu, kterým už nebude proudit ropa?

Právě běží pilotní projekt v Japonsku nebo ve Skotsku. Jedná se o to, že látku určenou na přepravu hydrogenujete a v cílovém místě dehydrogenujete, čímž z ní dostanete právě vodík jako nosič energie. A přesně pro tenhle typ media je v podstatě použitelná i naše infrastruktura, ať to jsou ropo-

Zdeněk Dundr

Jeho profesní kariéra je spojena s ropou. Vystudoval Vysokou školu chemicko-technologickou v Praze a Vysokou školu ekonomickou v Praze, svou kariéru zahájil ve společnosti MERO ČR v technických profesích. Zabýval se především kvalitou skladovaných a přepravovaných olejů, aplikací nových technologií, zaváděním kontrolních programů a defektoskopických metodik pro revize technologických zařízení. Později vedl týmy zajišťující údržbu, kvalitu a asset management a podílel se na mezinárodních projektech. Od září 2020 je členem představenstva, kde je zodpovědný za provoz a údržbu ropovodů a tankoviště, obchodní plánování a správu majetku. Současně zastává pozici místopředsedy v nejvyšším správním orgánu akcionářů konsorcia TAL.

vody, čerpadla, skladovací nádrže nebo produktovody. Na druhou stranu se zatím většinou jedná právě o pilotní projekty bez nějakého komerčního backgroundu. Právě v těch odborných sekcích kongresu pak zjistíte, jakou to má účinnost, efektivitu a provozní komplikace nebo jaké to má potencionální zákazníky. No, a na základě toho pochopíte, že ty víze, jak za 10 let nebude třeba ropy, jsou úplně liché.

Vy si dokážete představit, že bude ropa něčím nahraditelná?

Co se týče kapalných paliv, tak k tomu chybí zdroje. Není k dispozici dostatek přírodních obnovitelných olejů, tolik odpadů, štěpků, plastu apod. aby se to množství ropy, které se dnes zpracuje dokázalo nahradit. Na druhou stranu to není jen o pohonných hmotách. Věřím tomu, že jsou případy, kdy dává smysl používat elektromobily. Třeba ve městech. Jestli budou k dispozici dostatečné a spolehlivé zdroje zelené energie a elektřina se nebude vyrábět pálením uhlí, pak taková doprava smysl dává. A další věc je, že ropa se nepoužívá pouze pro výrobu pohonných hmot. Bez ropy například nevyrobíte asfalt a další látky. 40 procent produkce rafinerií se netýká pohonných hmot a ten podíl ještě poroste.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

NOVÉ LOGO PŘÍVĚTIVÝ CHARAKTER NEZMĚNILO



OMV v Praze na Kačerově otevřela v listopadu první čerpací stanici, která v Česku prošla celkovým rebrandingem v rámci nové firemní identity symbolizované heslem „Forward for Good“. Pojďte se podívat, co všechno se změnilo a jaké nové služby nabízí.

Nová firemní identita

V souvislosti s novou firemní identitou se samozřejmě hovoří o transformaci celé společnosti směrem k udržitelnosti, což charakterizuje také nové logo rakouské společnosti, které má zobrazovat šipku mířící ke kruhu symbolizujícího recirkulační ekonomiku.

Změna bude postupně viditelná na všech kontaktních místech OMV, které tvoří tisícovka čerpacích stanic v sedmi zemích včetně 140 čerpacích stanic v České republice. Celá transformace by měla proběhnout do tří let. Mimochodem, OMV působí na českém trhu již 33 let a poslední obměna firemní identity se datuje do roku 1995.

V souvislosti s vizuální proměnou by se měly i zjednodušovat a zkvalitňovat služ-

by v oblasti mobility s ohledem na vývoj potřeb a očekávání zákazníků prostřednictvím nabídky inovativních řešení, které souvisí s udržitelností a digitalizací. Kromě obvyklých služeb tak čerpací stanice nabídnou ultrarychlé nabíjení elektromobilů, čímž se rozšíří počet zákazníků čerpacích stanic o nové zákazníky. Ti pak mohou zvýšit obrát neparalivového zboží na čerpací stanici především v rámci bister Viva.

Právě bistra Viva přicházejí s novým druhem kávy s označením direct trade, která pochází od brazilské rodinné farmy Família Peixoto z regionu Minas Gerais v údolí řeky Rio Grande. Nabídka teplého a studeného občerstvení doplní plněné croissanty lískooříškovým nebo pistáciovým krémem a rakouská „sekaná“ Leberkässe ve speciální čerstvě rozpečené housce.

Na rušné dopravní křižovatce

Čerpací stanice OMV na pražském Kačerově stojí na křižení dvou zásadních pražských tepen – Severojižní magistrály neboli ulice 5. května a Jižní spojky. Sjezd k čerpací stanici je možný z obou, z magistrály ve směru na Brno a z Jižní spojky ve směru na Barrandovský most. Čerpací stanice sousedí s rychlým občerstvením KFC a také s konkurencí v podobě pumpy Shell, kterou najdete hned u výjezdu z Jižní spojky. Frekventovaná magistrála, kterou podle údajů z roku 2008 projede až 120 tisíc automobilů denně, dodává zelenomodré čerpací stanici dostatek zákazníků, kteří mohou využívat široké portfolio služeb.

Při příjezdu ke zmiňované čerpací stanici si nelze nevšimnout upraveného totemu s novým logem společnosti a nápisem na novotou



zářící atice. Její barvy se nezměnily, jen jsou trochu jinak uspořádány.

Kompletní nabídka kapalných paliv

Tankovací nádvoří je osazeno pěti oboustrannými výdejními stojany, které umožňují tankovat až deseti automobilům najednou. Krajní stojany jsou čtyřproduktové, tři prostřední pětiproduktové, u prvního s možností rychlého tankování nafty pro kamiony je navíc stojan pro tankování kapaliny AdBlue.

Zákazníci mají k dispozici kompletní sortiment pohonných hmot od společnosti OMV, která zásobuje i české čerpací stanice z rafinerie v rakouském Swechatu. To znamená, že nechybí jak prémiové benziny Performance MaxxMotion 100 Plus a 95, tak prémiová nafta

Performance MaxxMotion Diesel a v nabídce jsou i základní benzin Natural 95 a standardní motorová nafta. Čerpací stanice akceptuje vedle vlastních palivových karet a standardních platebních karet také karty CCS, UTA, DKV, Routex, Edenred, Orlen, Shell nebo Eurooil a koupit si zde můžete také rakouskou dálniční známku.

Alternativní paliva (CNG, LPG) a elektrickou energii zde nedoplníte. Nabíjecí stojany od společnosti PRE však stojí hned vedle u rychlého občerstvení KFC, z „plynových“ produktů jsou k dispozici pouze láhve s LPG. Všechny refyže osazené staršími, ale spolehlivými stojany Wayne, které dostaly při rekonstrukci čerpací stanice nový barevný „kabát“ a nechybělo u nich potřebné vybavení (voda, stěrka, hasicí přístroj, papírové utěrky, ubrousky, rukavice a koš). Díky centrálnímu kompre-

soru je zde také možné na výdejních stojanech zkontrolovat tlak, případně dohustit pneumatiky. A tak zde u jednoho ze stojanů „parkovala“ při mé návštěvě také elektrická Tesla...

Ještě útulnější zázemí

Přívětivou atmosféru vyvolává také kiosek čerpací stanice obdélníkového půdorysu, který dostal nové opláštění s dřevěným dekorem a změnilo se částečně i logo občerstvení Viva, které je nyní prezentováno jako bílý nápis na červeném poli na rozdíl od předchozího oválu. Bohaté prosklení láká zákazníky vstoupit dovnitř a využít dalších služeb, které OMV na svých čerpacích stanicích nabízí.

Interiér svým designem navazuje na exteriér v decentních zemitých odstínech dřeva a je rozdělen do dvou zón. Vpravo najdete ➡

➡ pečlivě rozmístěné regály obchodu, které doplňují další regály, mrazicí box a chladicí skříň podél stěn. Sortiment je namíchán podle standardů společnosti OMV, k dispozici je i slušně vybavený koutek s víny, dárkovými předměty a hračkami, poměrně bohatý sortiment najdete i v koutku s automotive zbožím.

Moderním nábytkem a pohodlnými židlemi a sofa se zeleným čalouněním vybavené bistro najdete v levé části objektu. Jeho součástí je také samoobslužný kávový ostrůvek, kde si můžete bez obsluhy zakoupit kávu do kelímku. Případně vám kávu v pákovém automatu připraví i do tradičního červeného porcelánu vyškolená obsluha. Útulnost posezení umocňuje propracované osvětlení, které kombinuje střešní LED panely a závěsné svítidla.

Hlad zaženete snadno

Nabídka občerstvení je u této městské čerpací stanice, vedle které navíc stojí „fastfoodová“ restaurace KFC, poměrně pestrá. Vybrat si můžete některou z čerstvě připravených plněných baget, bagelů, sendvičů nebo pita chlebů, popřípadě výše zmíněné ohřáté Leberkässe v housce. Nechybí ani sladké pečivo ke kávě, které zde rozpékají v konvenční troubě Unox. Některé druhy baget, hotdogy stejně jako výše zmíněnou rakouskou sekanou vám zde nově mohou ohřát v multifunkční troubě Merychef.

Sociální zařízení je k dispozici v levé části kiosku vedle bistra, nechybí oddělené toalety pro dámy, pány a invalidy. Významnou část nabídky služeb této čerpací stanice představuje také mycí centrum, jehož součástí je jednoportálová mycí linka se třemi mycími programy od 139 do 299 korun a oboustranný vysavač.

Nájemcem čerpací stanice je pan Dalibor Pánek, který v oboru pracuje již 18 let. Na této čerpací stanici je však teprve od května letošního roku a o tom, že ji vede dobře svědčí i to, že právě kačerovskou čerpací stanici si centrála vybrala pro první rebrending v rámci nové firemní identity.

Závěr

S novou firemní identitou se charakter čerpacích stanic OMV nezměnil. Stále se jedná o perfektně vedené zázemí pro motoristy, kteří si tu mohou nejen natankovat kvalitní pohonné hmoty včetně prémiových, ale zároveň si odpočinout a doplnit energii v útulném jídelním koutu, který se dobře hodí i na schůzky nebo obchodní jednání. I když menu bistra Viva neláká na hotová jídla ani polévky, zahnat hlad malým chutným sendvičem, plněnou



bagetou nebo teplou sekanou není problém, a navíc je zde k dispozici dobrá káva skvěle připravená obsluhou nebo novým samoobslužným kávovarem. Jak je u dobře vybavené městské pumpy zvykem, nechybí ani možnost

strojově si nechat umýt nebo ručně vyluxovat automobil.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

SUPERNOVA



Wunder-Baum®



Popis vůně je něco
jako exploze vůní zářivé citrusy,
tmavé bobule a ozonové květiny se spojí,
aby vytvořily vůni, která jakoby nebyla z tohoto světa

TAKOVÉ RODINNÉ TRUCK CENTRUM



Jen 2,5 kilometru od dálnice D5 od sjezdu na Zbiroh leží na bývalém hlavním tahu mezi Prahou a Plzní obec Kařez. Žije tu jen něco málo přes 700 obyvatel a ti zde mají už od roku 1992 k dispozici čerpací stanici Koloc Oil, která se postupně rozrůstá a rozšiřuje seznam služeb, takže lze říci, že dnes je to vlastně takové malé Truck Centrum. Petrol magazin se sem vrátil po devíti letech.

Rodinná firma

Historie čerpacích stanic Koloc Oil se začala psát krátce po sametové revoluci, kdy podnikatel Josef Koloc, rodák z Medového Újezdu, založil firmu Obnova vodních zdrojů právě v obci Kařez. Firma se původně věnovala čištění vrtaných vodních zdrojů, kanalizacím a odpadům, nicméně postupně začala v areálu bývalé cihelny provozovat také čerpací stanici. „Vznikla v roce 1992. Celkem spontánně. Bez jakéhokoliv plánu. A postupně se několikrát rekonstruovala a rozšiřovala. Poslední zásadní modernizace proběhla v letech 2014-2015, kdy jsme rozšiřovali kiosek a instalovali podzemní nádrže o celkovém objemu 450 litrů,“ říká nám na úvod jednateleka společnosti Václava Drechslerová, dcera zakladatele firmy, která dnes se svým manželem úspěšně rodinný podnik vede. Aktuálně vlastní celkem čtyři čerpací stanice (Kařez,

Kladno, Varnsdorf a Líšnice) a vedle toho ještě podnikají i v jiných oborech. Otěže rodinné firmy navíc pomalu přebírají jejich děti.

Od benkaloru k moderní čerpací stanici

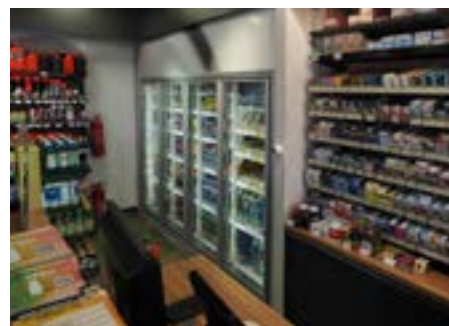
Čerpací stanice v Kařezu vznikla původně jako nádvorní v areálu bývalé cihelny. Tehdy obec protínala hlavní trasa z Prahy na Rozvadov a houstnoucí dopravní tepna si přímo říkala o vybudování čerpací stanice. Začínalo se s jedním benkalorem bez prodejního kiosku. Jenže výtoče postupně stoupaly a v roce 1994 se tankovací kapacita rozrostla o další tři benkalory. Obsluha přitom měla k dispozici stále pouze stavební buňku. V roce 1999 se konečně přistavěl zděný kiosek s malou prodejnou a skromným zázemím. Když na přelomu tisíciletí firma začala expandovat, padlo rozhodnutí postavit zde moderní čer-

pací stanici, přestože tranzitní doprava se mezitím přesunula na nově vybudovanou dálnici D5.

V současné době tvoří zásadní část klientely této čerpací stanice stálí zákazníci, kteří sem zajíždí už dlouhá léta, druhou skupinu tvoří místní, kteří si už zvykli na kvalitní pohonné hmoty za přijatelné ceny. Klientela se pak ještě rozšířila a stabilizovala po poslední velké rekonstrukci v letech 2014 až 2015, kdy byla rozšířena výdejní plocha s velkorysým zastřešením a vzniklo velké parkoviště pro 25 kamionů. Jejich řidiči tu ostatně najdou i potřebné doplňkové služby. Poslední novinkou je mycí centrum otevřené letos na podzim, které disponuje třemi samoobslužnými mycími boxy, jednou portálovou mycí linkou a doplňkovými zařízeními na další údržbu interiéru i exteriéru vozidla. Součástí areálu je i příprava hotových jídel a polévek, na kterých si můžete pochutnat nejen v bistro této čerpací stanice, ale využívají ji i zbylé čtyři čerpací stanice sítě Koloc Oil.

Prémiová aditivovaná paliva

Na šesti výdejních místech u třech refyží nabízí výdejní stojany Tatsuno zákazníkům pohonné hmoty ověřené kvality. Síť Koloc oil je totiž v programu „Pečeť kvality“, o kterou pečují společnost SGS. „Máme prémiová paliva pod názvy Diesel Plus a Natural 95 ➡



PETROL
PARTNER

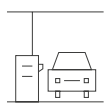
SlimLine Edge

Nádrž a distribuční systém AdBlue[®]

Výrobek pro čerpací stanice a profesionály



4500
litrů



Připraveno k výdeji
čerpacích stanic



Vlastní značka
a barvy



Šířka
1,2 m



Systém TriComp
– inovativní konstrukce



Jednoduchá
instalace



Špičkové průmyslové
komponenty



Pětiletá
záruka

Pro získání podrobnějších informací nás kontaktujte:

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

nebo navštivte naše stránky: **www.kingspan.com**


Kingspan[®]

➔ Premium. A kromě toho tady na čerpací stanici ještě prodáváme Natural 98 a naftu bez biosložky. Směs aditiv nám pro naše pohonné hmoty dodává firma VIF," říká Václava Drechslerová a dodává, že dodavatelů mají celou řadu, mimo jiné třeba společnosti MOL, Čepro, Unipetrol, TT Petrol, KM Prona, Bamonaf

Řidiče kamionů a osobních automobilů se vznětovými motory zde mohou doplnit i kapalinu AdBlue ze stojanu, v plánu je také instalace výdejních stojanů na kapalinu do ostřikovačů. Naopak alternativní paliva jako CNG-LNG nebo LPG zde nenajdete a zatím chybí také nabíjecí stanice. Ta je zatím hůbou budoucnosti: „Darovali jsme ČEZu část pozemku, aby si tam mohli postavit trafostanici. Tím se zvýší příkon i k nám. A pak se uvidí, zda má smysl vybudovat vlastní nabíjecí stanici pro osobní nebo nákladní automobily," říká Václava Drechslerová, ale zároveň dodává, že elektromobilní infrastrukturu nelze v současné době považovat za zdroj výdělků. „Je to pouze doplňková činnost pro čerpací stanice, ale rozhodně se na tom nedá postavit byznys."

Skoro jako domácí kuchyně

Od roku 2015 zde zákazníkům slouží bohatě prosklený prostorný kiosek s vkusně zařízeným interiérem a dostatečně dimenzovaným posezením, které je v létě rozšířeno o venkovní stoly a lavičky. Sortiment shopu je standardní dle zvyklostí a potřeb zákazníků. Vedle shopu je však k dispozici také bistro s nabídkou teplých a studených jídel. Výrobna ve vedlejším provozu připravuje denně dvě polévky a několik druhů hotových jídel, které se balí po jednotlivých porcích. Jídla se pouze zchladí a mají trvanlivost tři dny. Obecně ale platí, že se spotřebují do 24 hodin. Kdo si nechce na jídlo pochutnat v útulném jídelním koutku, může si ho koupit s sebou. Cena je stejná. A kdo chce něco jen tak do ruky, nabídne mu obsluha čerstvou plněnou bagetu, které zde připravují podle ověřených receptů.

Menu je každý den jiné, ale jinak se jednotlivé položky opakují v pravidelných intervalech. Mezi „bestselery" samozřejmě patří třeba guláš nebo plněné knedlíky uzeným masem, popřípadě vepřová kotleta nebo krkovička s hranolkami. „Kuchaři čas od času připraví i nějaká lehčí nebo bezmasá jídla, rybu, bulgur, popřípadě dušenou zeleninu s bramborem," dodává Václava Drechslerová. Ve čtvrtek jsou pak na menu



domácí vdolky s borůvkami a šlehačkou a v pátek si zde pochutnáte na buchtách a koláčích. Co se týče snídaní, míchaná vajíčka nebo hemenex zde nedostanete, ale teplý sendvič se šunkou a sýrem také nasytí. My jsme zde ochutnali skvěle dochucený hovězí guláš a fantastické Míša řezy...

Vedle domácích buchet a zákusků však bistro nabízí i standardní rozpékané nebo rozmražené sladké pečivo od Vandemorte a od zákusku není daleko ke kávě, kterou vám buď připraví obsluha pomocí kompaktního automatického přístroje na zrnkovou kávu nebo se můžete obsloužit sami do kelímku z velkého automatu na zrnkovou a instantní kávu, který stojí hned vedle jídelního koutu. Sluší se dodat, že dodavatelem přístrojů a kávy je společnost Dallmayr.

Sociální zařízení v rámci kiosku je pouze jedno a je přístupné zvenku. Zákazník si tak musí půjčit od obsluhy klíč. Řidiči kamionů však mají k dispozici ve vedlejší

budově ještě jedno, jehož součástí je navíc také sprcha. Mimochodem, čerpací stanice v Kařezu má otevřeno nonstop a její provoz zajišťuje celkem osm zaměstnanců, kteří se střídají po dvanáctihodinových směnách.

Závěr

Čerpací stanice Koloc Oil v Kařezu je zaběhnutým podnikem, který v rámci nabídky na českém trhu rozhodně patří mezi vyšší nadstandard jak z hlediska prodeje pohonných hmot, tak doplňkových služeb. Není rozhodně obvyklé, že se tak malý řetězec (čtyři čerpací stanice) zařadí do programu Pečeť kvality a nabízí vlastní aditivovaná prémiová paliva. Zákazníci to pochopitelně oceňují a rádi se sem vrací. Majitele je třeba pochválit, že se snaží její úroveň stále posouvat někam dál, což ukazuje třeba právě otevřené mycí centrum.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

DO NOVÉHO ROKU 2025

S LIMITOVANOU EDICÍ AUTOKOSMETIKY SHINY RIDE OD SHERONU

SHERON

Shiny Ride
edition



PF 2025





MÁTE CHUŤ NA DOBROU BRAZILSKOU KÁVU?

Slavnou hláškou ze skvělé české komedie dua Svěrák-Smoljak Kulový blesk vás nyní může oslovit i obsluha čerpacích stanic OMV. Zákazníci si ve stoprocentní arabice vychutnají výraznou chuť se sladkými tóny, současně ocení i férový a udržitelný direct trade původ kávových zrn. Novou výběrovou kávu VIVA v rozhovoru pro Petrol magazín blíže představil Daniel Vasilache, ředitel OMV Česká republika.

Co vás vedlo k zařazení nové kávy do nabídky na čerpacích stanicích OMV?

Naši zákazníci vypijí 4,5 milionů šálků kávy ročně. A protože jim chceme nabízet jen to nejlepší, věříme, že kvalitní a chutná káva, která je navíc získávána udržitelně a férově, je tím správným krokem. Ať už pro doplnění energie nebo jen tak na chuť.

Jak probíhal její výběr? Byl to dlouhý proces?

Všechny kávy, které nabízíme, byly vybrány na základě rozsáhlých ochutnávek. Cílem samozřejmě bylo vybrat tu nejlepší, aby každý, kdo se u nás na kávu zastaví, měl ten nejlepší chuťový zážitek. Navíc pro nás při výběru bylo důležité, abychom kávu získávali co možná nejetičtěj-

ším způsobem. Proto jsme se rozhodli pro direct trade spolupráci s farmáři.

Káva byla navíc odborně ohodnocena podle standardů Speciality Coffee Association, kde dosáhla skóre 82,5 bodu ze 100. To ji řadí mezi výběrové kávy. Pochází ze zrn vysoké kvality, splňuje přísné standardy v pěstování i zpracování a nabízí výsledný chuťový profil plný komplexních a výrazných tónů. Plantáže, kde se pěstuje, navíc kladou důraz na udržitelnost a transparentnost.

V čem tedy model direct trade spolupráce spočívá?

Direct trade v překladu znamená přímý obchod. Jak už tedy sám název napovídá, jde o prodej zboží od výrobce či producenta napřímo koncovému uživateli. Právě obchodování s kávou je pro tento princip ideální a v poslední době roste jeho obliba i mezi konzumenty. Farmáři či jejich sdružení prodávají zrna konečnému zpracovateli bez jakýchkoli mezičlánků a spotřebitel přesně ví, odkud jeho káva pochází, kdo ji pěstuje a jak je zpracovávána. Direct trade model je navíc založený na budování vztahů, vzájemném respektu, jednání rovnocenných partnerů a jedná se zpravidla o dlouhodobou spolupráci. Eliminování prostředníků má pak velký, až existenční význam pro samotné kávové farmáře. Díky tomuto modelu získávají za svá zrna férovou odměnu, která je často vyšší než průměrná tržní cena.

Vaše nová káva je označena také jako single origin, co to znamená?

Single origin znamená, že všechna kávová zrna, ze kterých kávu připravujeme, pocházejí ze stejného zdroje, z jedné farmy. V případě naší brazilské kávy se tak jedná o farmu rodiny Peixoto Fazenda Nossa Senhora das Gracias, která kávu produkuje už více než sto let. Farma, jejíž jméno vzdává hold její zakladatelce Marii das Gracias Peixoto, se nachází v kávou proslulém regionu Minas Gerais, v údolí řeky Rio Grande. K farmě patří osmnáct kávových plantáží, které čítají od dvou do pětatiřet hektarů, přičemž každá z nich poskytuje jedinečné mikroklima pro konkrétní odrůdy kávovníku. Díky ideální kombinaci nadmořské výšky, srážek a teploty se tu mohou pěstovat zrna té nejvyšší kvality s výraznými chuťovými vlastnostmi, která jsou zde následně sušena na slunci. Krásná scenérie Minas Gerais a také ženy,



které vedou rodinnou farmu Peixoto, pak byly inspirací francouzské umělkyni Hudedese Kaganow, jejíž ilustrace jsou součástí celoevropské kampaně k nové kávě.

Nová single origin arabika z Brazílie je jediná káva, kterou si u vás mohou zákazníci dát?

Kdepak. Na většině čerpacích stanic OMV si mohou zákazníci vybrat mezi nově uvedenou single origin arabikou a základem blendem VIVA Classic Selection. Tato kávová směs je z 80 % tvořena brazilskou arabikou z farmy Peixoto a z oblasti Cerrado Mineiro, 20 % pak doplňuje indická robusta od společnosti Biota Coorg Farmer Producer Company, která sdružuje 110 malých a středně velkých producentů kávy z indického Kodagu. Chuť této kávy nabízí jemnou kyselost a hořkost s bohatým ovocným aroma s nádechem lískového oříšku a čokoládovým závěrem. I tu získáváme formou direct trade spolupráce. Za oběma našimi kávami stojí pří-

běh a konkrétní lidé, což je pro nás velmi důležité.

I následný proces je pro nás důležitý. Naše káva je tak pražena v renomované tradiční pražírně Gimoka v Itálii, kde s láskou praží kávu již více než 30 let. Navíc jsme nechali kávovary na všech našich čerpacích stanicích seřadit profesionálním baristou, aby byl zážitek z kávy co nejlepší.

Na jaké další novinky se mohou vaši zákazníci těšit?

Novinky jsme připravili například v našem menu. Zákazníci si na svých cestách budou moci pochutnat na sladkých plněných croissantech nebo specialitě rakouské kuchyně té nejvyšší kvality, sendviči Leberkässe, který je před servírováním čerstvě rozpékaný v pecích.

■ PR OMV
FOTO: archiv



Po roční přestávce se na koci října v hotelu Olympic Artemis Praha opět uskutečnila konference Petrol summit pořádaná našim vydavatelstvím Petrolmedia. Již 15. ročník tradičního říjnového setkání moderoval spolupracovník redakce Petrol magazínu Miroslav Petr a nosným tématem byla dekarbonizace dopravy a hledání alternativních zdrojů. Část odborných přednášek se pak věnovala distribuci ropy do středu Evropy po vpádu Ruska na Ukrajinu.

Jaké jsou priority ČAPPO?

Konferenci otevřel svou přednáškou generální ředitel společnosti Čepro tentokrát v roli předsedy představenstva České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) Jan Duspěva, který hovořil o aktuálních prioritách nezávislého sdružení petrolejářských tuzemských i zahraničních firem. Konstatoval, že velké změny, způsobené ruskou agresí na Ukrajině, především

změny směrů toku surovin do Evropy, zvládl petrolejářský sektor bez velkých cenových výkyvů a bez nedostatku pohonných hmot na trhu.

Dále si postěžoval na legislativní smršť. „Bohužel žijeme v době, kdy legislativa vzniká v takovém rozsahu, a v takovém časovém prostoru, že je obtížné udržet logické systémové provázání. Asociace plní klíčovou koordinační roli,“ řekl Duspěva. Klíčovými zákony je podle něj reforma trhu s emisní-

mi povolenkami, tj. rozšíření obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů i na oblast silniční dopravy, budov a průmyslových činností, a také směrnice RED III o podílu obnovitelných zdrojů v dopravě. Převážná většina regulací (přínejmenším v oblasti dopravy) v Green Deal/Fit for 55 podle Duspěvy nerespektuje zásadu technologické neutrality a silně preferuje elektromobilitu, regulace nejsou konzistentní, směrnice a nařízení jsou po krátké době

od jejich přijetí revidovány, což znejišťuje investiční a technologická rozhodnutí. Většina regulací také nezohledňuje regionální rozdílnost a jsou plošná pro EU.

Směrnice RED III stanovuje podstatně náročnější cíle než RED II (úspora emisí byla zatím 6 %, cíl RED II pro OZE je v roce 2030 14 %) a současně omezuje spektrum nástrojů k jejich dosažení. Základní cíl RED III ve variantách je (výběr je na členském státu): buď 14,5 % úspora emisí nebo 29 % podíl OZE. ČR chce jít podle Duspěvy cestou úspor emisí, a to 11 %. Splnění cílů bude záviset na zákazníkovi. Riziky jsou malá změna vozového parku, nedostatek biometanu, naopak vzniká příležitost pro uplatnění ekologického paliva HVO (hydrogenovaný rostlinný olej) a syntetických paliv obecně.

Duspěva také zmínil, že ČAPPO odmítá zákon o vratných obalech, který by se měl týkat i čerpacích stanic. Pumpy nechtějí skladovat vratné obaly, protože na to nemají dostatečné prostory. I po roce 2030 budou podle Duspěvy nosným dodavatelem energie do dopravy fosilní paliva s vysokým obsahem obnovitelných složek (benzín E10/15, nafta B10) a pokročilých



Jan Duspěva

biosložek (ETBE, HVO). „Je potřebné se zabývat i alternativními palivy typu efuels/RFNBO, která lze bez (podstatného) omezení přimíchávat do motorové nafty i benzínu a podpořit rozvoj jejich výroby v ČR,“ řekl Duspěva s tím, že využití zeleného vodíku zatím nenaplnuje očekávání. „Efektivní bude ten stát, který vytvoří komplexní podmínky pro využívání palety alternativní energie v dopravě dle potřeb a regionální výhodnosti ve vazbě na propojené trhy

okolních členských států,“ uzavřel své vystoupení Jan Duspěva.

Stav českého trhu s pohonnými hmotami

O vývoji trhu s pohonnými hmotami pak pohovořil výkonný ředitel ČAPPO Jan Mikulec. Úvodem zmínil, že ho znepokojuje způsob přijímání zákonů, kde vzniká příliš mnoho pozměňovacích návrhů, které se vyhnou připomínkovému řízení. Neustále rostou dodávky motorové nafty, proti roku 2023 o 5,7 %, mírně rostou i dodávky benzínu – proti roku 2023 o 2,1 %. Stagnuje využití vodíku v dopravě, když zatím existuje jen šest plnicích stanic a 15 dalších je ve stadiu realizace, přípravy nebo záměru. V celé ČR je přitom registrováno pouze 28 osobních automobilů s vodíkovými palivovými články. Dobíjecích stanic pro elektromobily je už 2669, vesměs se však jedná o stanice s nízkým výkonem. Elektromobilů však jezdí po našich silnicích už více než 31 tisíc, vozů na CNG 23 tisíc. Podle NAP čistá mobilita 2024 by mělo ale vozový park v ČR v roce 2030 tvořit 17 % elektromobilů, Jan Mikulec tomu ale moc nevěří. ➔

EW EUROWAG

Jedna karta, kompletní ochrana.

3 úrovněový systém prevence podvodů

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



PETROL
PARTNER

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



Mají budoucnost syntetická paliva?

➔ Daniel Maxa z Ústavu udržitelných paliv a zelené chemie VŠCHT Praha poté poreferoval o aktuálních poznatcích a projektech v oblasti syntetických paliv, což jsou látky vyrobené syntézou ze vstupních složek, nikoli rafinací nebo biotechnologicky. Problémem syntetických paliv je malá účinnost výroby, malá dostupnost suroviny, technologie využitelné jen v pilotních projektech, značné investice i enormní potřeba OZE. Použití e-paliv navíc neřeší beze zbytku výfukové emise. Výhodou je naopak „záchrana“ spalovacích motorů po roce 2035 a řešení pro bezuhlíkovou leteckou dopravu. Syntetická paliva mohou podle Maxy bez problémů nahradit klasická, ale jsou drahá a na jejich výrobu se spotřebovává příliš mnoho energie.

Ceny jsou řádově vyšší než fosilních paliv odhadem 700 euro za tunu. „Dává to smysl jen u leteckých paliv,“ míní Daniel Maxa. Elektrická energie nutná k výrobě syntetických paliv, která by pokryla ekvivalent spotřeby klasických paliv v ČR v roce 2023, byla spočtena na 242 TWh/rok, přičemž celková výroba elektrické energie v ČR v roce 2023 činila jen 77,2 TWh. Elektřinu by musel poskytnout někdo jiný, také by se musel dovážet vodík. „Tudíž bychom se stali importéry energie ve velkém,“ vysvětlil Maxa. Vzhledem k nákladům a technologické náročnosti se jako konkurenceschopná mohou podle něj ukázat některá



Jan Mikulec



Daniel Maxa

pokročilá biopaliva, i když zdroje biomasy jsou omezené.

Aktuální poznatky a projekty v oblasti syntetických paliv představil také Jiří Hájek, generální ředitel a předseda představenstva, ORLEN UniCRE. Nejdříve vysvětlil, že už se nemluví o generacích biopaliv, ale o biopalivech pokročilých, živočišného či rostlinného původu. Ta mohou být klíčová pro splnění cílů směrnice RED III, protože značně snižují emise CO₂ v dopravě. Pokročilá biopaliva rozdělujeme na několik typů. Nejznámější jsou ta na bázi esterifikace triglyceridů, vzniklých reakcí glycerolu či jiného alkoholu s vyšší mastnou kyselinou.

Jde hlavně o známý metylester řepkového oleje, vyráběný reakcí řepkového

oleje s metanolem, používaný jako přísada do motorové nafty. Kromě řepkového oleje lze použít i použitý kuchyňský olej či živočišné tuky. Dalším typem jsou biopaliva na bázi hydrodeoxygenace triglyceridů – HVO, která se vyrábějí za použití vodíku. Dále existují biopaliva na bázi kvašení cukernatých surovin, což je známý bioetanol, používaný jako přísada do automobilových benzinů. Vyrábí se z řepy, škrobu, melasy či cukrové třtiny. Pokročilejšími biopalivy jsou ta na bázi celulózy, vznikající zplyňováním biomasy. Dále jsou známá biopaliva na bázi anaerobní fermentace cukernatých surovin, vyráběné z odpadů, ale i slámy, kejdy atd. za vzniku biometanu.



Miroslav Stříbrský



Jiří Hájek

Biopaliva a legislativa

Na odbornou přednášku chemika Jiřího Hájka navázal Petr Kříž z MPO, který zastupoval oddělení plynárenství a kapalných paliv. Ve svém příspěvku představil aktuality z evropské standardizace motorových paliv. Uvedl například, že druhy pohonných hmot jsou ze zákona čtyři: motorový benzin, motorová nafta, směsné palivo a LPG. Motorový benzin musí splňovat 18 parametrů, motorová nafta 6 parametrů. Nafta smí nově obsahovat až 10 % FAME. Nafta B10 se tak stává standardním palivem. Zavedení benzinu E10 v ČR proběhlo už během roku 2024. Pro vozidla, pro které to není vhodné, jsou doporučeny prémiové E5 nebo E10 s vyšším oktanovým číslem, které jako biosložku nepoužívají bioethanol. V Asii jsou na trhu už běžně nafta B20 i benzin E20. I v Evropě se ale připravuje technická specifikace pro E20. Probíhá o tom dokonce diskuse v Evropské unii. Vyvrácen byl už mýtus o škodlivosti biopaliv pro motory.

Od získání podílu v TAL k jeho zkapacitnění

Před slavnostním vyhlášením cen Petrol Awards, které zakončilo dopolední část



Jan Mikulec, Jan Duspěva a Václav Loula

konference se radikálně změnilo téma a slovo si vzal generální ředitel MERO Jaroslav Pantůček. Ve svém příspěvku prezentoval dokončení cesty k nezávislosti Česka na ruské ropě. Prostředkem k tomu je intenzifikace ropovodu TAL, který vede

z Terstu do Ingolstadtu, kde na něj navazuje ropovod IKL, mířící do tankoviště v Nelahověsi. V roce 2012 koupila firma MERO pětiprocentní podíl v ropovodu TAL od Shellu. Od roku 2023 pak probíhá projekt TAL plus neboli zkapacitnění ropovodů TAL ➔



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

➔ A IKL, což umožní, aby jižní cestou mohlo proudit do ČR až 8 milionů ropy ročně, což pokryje potřeby českých rafinerií v Kralupech a Litvínově.

Na projekt TAL Plus z poloviny přispěje Orlen Unipetrol a na konci roku 2024 bude ČR zcela nezávislá na ruské ropě. MERO bude připraveno technicky v případě nutnosti zásobovat celou ČR ropou z přístavu Terst. Reálně by mělo dojít ke spuštění vylepšeného ropovodu v první polovině roku 2025. ČR má zatím výjimku v zásobování země ruskou ropou, ale je na ní ze strany EU apelováno, aby se o nezávislost na ruské ropě intenzivně snažila. Rafinerie ale musí najít mix náhradních druhů rop, které jsou pro ně vhodné...

Vhodné ropy pro české rafinerie

Tohoto problému se ujal Maroš Čunta, ředitel oddělení pro nákup ropy a zemního plynu ze společnosti Orlen Unipetrol. V jeho přednášce zaznělo, jak se k tomuto problému staví v litvínovské rafinerii, kde se dosud zpracovávala ruská nebo kazašská ropa s vyšším obsahem síry, zatímco rafinerie v Kralupech rafinovala sladké ropy z Blízkého východu. „Unipetrol od roku 2022 zpracovává v Litvínově osm druhů rop. My jsme dosud otestovali 80 druhů. Vyšší kontrola kvality je nutná, stejně jako úprava smluv s partnery. Nyní už je Unipetrol schopen zpracovávat i neruské ropy,“



uvedl Čunta a připustil, že zatím bohužel nenašli ropu, která by tu ruskou ropu plně nahradila. Musí to být vždy směs, která se bude míchat už v Terstu. Arabian Medium, ropa se Severního moře, z Gvajany, Iráku, severní či západní Afriky. Většina vhodných rop pochází ze vzdálených oblastí. Třeba z Gvajany se ropa dopravuje až 18 dní přes moře a musí se objednávat 85–90 dní předem. Dodávky ruské ropy přitom trvají jen 2–3 týdny. Zajištění nových rop pro Litvínov je proto výrazně náročněj-

ší, nižší je předvídatelnost dodávek a dostupnost hlavně mořské ropy. Nutná bude také změna struktury zásob v SSHR. V strategických rezervách, kde jsou nyní ropy nevhodné skladby. „Čili přechod od ruské ropy je možný, ale nebude úplně jednoduchý,“ shrnul Čunta s tím, že Unipetrol bude objednávat neruské ropy z TAL už v prvním čtvrtletí roku 2025 a ve druhém čtvrtletí ji bude zpracovávat. Úplně odstříhnutí od ruské ropy by pak mělo nastat někdy koncem léta.



Tradičními partnery Petrol Summitu jsou společnosti Kofola a Dallmayr



Robert Kouba



Jana Bábiková



Maroš Čunta

V následné panelové diskusi mimo jiné zaznělo, že bratislavský Slovnaft slovy generálního ředitele Marka Senkoviče nechce být závislý jen na jednom zdroji ropy jako nyní bude ČR. K tomu Jaroslav Pantůček z Mera vysvětlil, že ropovod Družba se zatím nezavře definitivně a že již dnes existují různé plány na její využití. Jedním z nich je

například napojení na ropovod Oděsa-Brody, který by mohl do ČR přepravovat ropu z Kazachstánu a Azerbajdžánu.

Pumpa roku stojí na Moravě

Před obědem následovalo vyhlášení výsledků ankety Petrol Awards 24. V kategorii

„Pumpař/ka roku“ putuje vítězství do středočeských Hostivic, kde na čerpací stanici Eurooil pracuje Hana Ježková. V rámci „Projektu roku“ byla odbornou komisí podle očekávání oceněna společnost MERO za realizaci projektu TAL+ a „Osobností roku“ se stal místopředseda představenstva společnosti MERO Zdeněk Dundr, který se ➔



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

➡ výrazně zasadil právě o realizaci projektu TAL+.

Na závěr byla vyhlášena „Čerpací stanice roku 2024“. Z deseti nominovaných obdržela od odborné poroty nejvíce hlasů čerpací stanice MOL z odpočívky Osek nad Bečvou na dálnici D1. Cenu převzali společně nájemkyně čerpací stanice Jarmila Husáková a generální ředitel společnosti MOL Česko Ľuboš Dinka.

Elektromobilita na čerpacích stanicích OMV

Po dobrém obědě se účastníci vrátili do sálu absorbovat odpolední blok přednášek. Zahájil ho Peter Vyšný, viceprezident eMobility&Retail Innovation firmy OMV, který si připravil referát o realizaci konceptu eMobility OMV. Rakouská společnost se totiž chce stát leaderem na trhu s dobíjením. Ostatně téměř 20 % nových vozidel v Rakousku je elektrických, což je zajímavá příležitost. eMobility je blízko telekomunikacím a IT, samotné dobíjení pak zdrží provozovatele elektromobilů minimálně na 15 minut, což představuje zajímavou příležitost pro prodej nepálivého zboží a také gastrokoutky na čerpacích stanicích. OMV chce proto nabídnout rozšířenou paletu služeb a věrnostní karty. Čerpací stanice OMV se tak stanou spíše servisními stanicemi. V Česku OMV vytvořila joint venture se společností PRE a společně tak budou instalovat dobíječky u modrozelených pump.

Trendy ve vozovém parku Česka

Tradičním přednášejícím na Petrol Summitu je Josef Pokorný, tajemník Svazu dovozců



Lukáš Marek

automobilů, který tentokrát představil trendy ve vývoji vozového parku a infrastruktury v ČR. Po českých silnicích se aktuálně pohybuje 7 milionů osobních automobilů, jejich průměrné stáří je 16 let. Z toho 51,4 %, jezdí na benzinový pohon, 43,9 % na naftu a 0,47 % na elektřinu. Letošní registrace nových automobilů tuto statistiku trochu mění, když se podíl elektromobilů zvýšil na 4,2 procenta a podíl modelů s dieselovým motorem se snížil na 25,8 %. Mezi značkami má největší podíl na trhu značka Škoda s 33,88 %, následuje Hyundai s 9 %, Toyota s 8,33 %, VW s 6,57 % a KIA s 4,56 %. Čistokrevných elektromobilů u nás jezdí 40 tisíc a jejich podíl podle Pokorného závisí na státní podpoře.

HVO, TME, Umělá inteligence a greenwashing

Už v dopoledních přednáškách hodně rezonovala zkratka HVO, v přednášce Dávida



Petr Kříž

Halásze z firmy EuroWag pak tato alternativní pohonná hmota pro vznětové motory dostala maximální prostor. V Evropě dnes produkují HVO, neboli hydrogenizovaný použitý rostlinný olej společnosti NESTE, Preem, Repsol a ENI. Tuto obnovitelnou naftu lze mísit se standardní motorovou naftou v jakémkoliv poměru. Ale lepší je tankovat čistý HVO. Je vhodný pro téměř všechny motory, které plní emisní normu Euro 6. Eurowag nabízí HVO s certifikátem ISCC na šesti vlastních čerpacích stanicích, ale hodlá ji zavést všude. V ČR se zatím nevyrábí, ale v Rakousku je osvobozeno od spotřební daně a připravuje se zavedení této PHM v Polsku a Maďarsku.

Zcela odlišnému tématu se naopak věnoval Robert Kouba, manažer plánování logistiky společnosti Čepro, který prezentoval využití umělé inteligence při řízení logistiky skladování a distribuce pohonných hmot ve skladech Čepro. Umělá inteli-



Dávid Halász



Jaroslav Pantůček



Peter Vyšný

PF 2025

AVIA



DĚKUJEME ZA PŘÍZEŇ A PŘEJEME
VESELÉ VÁNOCE PLNÉ POHODY
A ŠŤASTNÝ NOVÝ ROK

www.avia-czech.cz

PETROL
PARTNER

☛ gence již dnes řídí čerpání produktů mezi 15 sklady PHM. Vývoj programu trval rok a na vývoji této aplikace, která optimalizuje zásobování skladů, pohyb produktovodem či vlakovými cisternami, spolupracovalo Čepro s firmou Blindspot Solutions z ČVUT. Aplikace byla nominována na cenu AI Award a měla by uspořit náklady na energie a dopravu. Její přínos však zatím nebyl vyhodnocen.

I další téma se jen na první pohled netýkalo petrolejářského průmyslu. Jana Bábíková z poradenské firmy CIRA Advisory totiž hovořila na téma komunikace udržitelnosti a nástrahy greenwashingu. Tento termín vyjadřuje jistou formu reklamy, která klamavě využívá ekologické zabarvení svých marketingových aktivit, aby přesvědčila veřejnost, že její produkty, cíle nebo politika je šetrná k životnímu prostředí. Podle průzkumu Evropské komise z roku 2020 přes 50 procent produktů vyrobených v EU nebylo ve skutečnosti ani ekologických ani recyklovaných, i když to jejich výrobci na obalu či v reklamě zdůrazňovali. Proto EK v současnosti připravuje směrnici EU Green Claim o posílení postavení spotřebitelů při ekologické transformaci. Za klamavé informace typu greenwashing budou hrozit přísné sankce, mluví se až o čtyř procentech z ročního obrátu společnosti.

Liberecká firma Temperator nabízí naftu s názvem Tallow Methyl Ester (TME), která ve směsi s HVO vytvoří naftu prémiových vlastností. Osazenstvo sálu se o tom snažil přesvědčit jednatel společnosti Lukáš Marek. Podle něj bylo nové palivo testováno ve výzkumných laboratořích Centra vozidel udržitelné mobility (CVUM), které patří pod ČVUT po dobu dvou let. TME se vyrábí z odpadních živočišných tuků (kafilátu), které by jako výstupní produkt z jatek neměly jinak už žádné uplatnění. Výsledky zkoušek nejednoho motoristu překvapí, možná i zaskočí. „Opakované testování potvrdilo čistící účinky námi vyráběné biosložky při jejím poměrném přimíchání do nafty v dieselových motorech. Navíc se ještě prokázala i úspora paliva, která při jejím využití činila 3–5 %,“ uvedl k souhrnným výsledkům testů v CVUM Michal Fišer, generální ředitel společnosti Temperator.

Kam s nimi?

Závěr konference obstaral ředitel společnosti Unicode Systems Miroslav Stří-



Osobností roku se stal Zdeněk Dundr ze společnosti MERO



Nájemkyně Hana Ježková a generální ředitel Luboš Dinka přebírali cenu za čerpací stanici roku



Jaroslav Pantůček a Zdeněk Dundr v rozhovoru s Miroslavem Petrem

brský, který rozebral plánované zavedení zálohování pro plastové a hliníkové obaly od nápojů na čerpacích stanicích. Tato iniciativa je placena výrobcí nápojů. Navrženy jsou 4 Kč zálohy pro PET lahve i plechovky. Prodejny nad 50 metrů musí PET lahve i plechovky povinně vykupovat, a to včetně čerpacích stanic, které přitom lahve nemají kde skladovat. Za 5 mld. Kč by měly být nakoupeny automaty na lisování PET lahví, provozní náklady se pak budou pohybovat okolo 1–1,5 mld. Kč ročně, ale podle odborníků budou náklady minimálně dvojnásobné. Kompenzační poplatky by měly obcím, které tak přijdou o sběr plastových obalů

vyplácet správce. Profitanty této ekologické aktivity budou jednoznačně výrobci nápojů, kteří dostanou čistý materiál, plus správce systému, který nebyl dosud ustanoven. Prodělají na tom obce, kterým zůstane jen neprodejný plastový odpad. Správce bude vyplácet 15 % z nevybraných záloh. Pro obce 46 Kč/osobu a rok. Zákon se nelíbí Svazu měst a obcí, Asociaci krajů, Hospodářské komoře, Konfederaci zaměstnavatelských a podnikatelských svazů, ani ČAPPO. Platit by měl od 1. července 2025, ale zatím leží ve sněmovně.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: Jiří Kaloč

CADIS

Portálová mycí linka

The Real Car Wash Company

Christ
WASH SYSTEMS

BUDE V NAFTĚ DEŠET PROCENT BIOSLOŽKY?

Kvalita motorových paliv, zejména těch, která označujeme jako klasická, tedy motorových benzinů a motorových naft, je dána evropskou legislativou označovanou jako FQD (z anglického názvu Fuel Quality Directive), která je v současné době součástí směrnice RED III (Renewable Energy Directive), Směrnice Evropského parlamentu a rady (EU) 2023/2413, která se zabývá podporou obnovitelných zdrojů energie.

Environmentální parametry paliv

Část týkající se kvality paliv specifikuje pro motorové benziny osmnáct a pro motorové nafty šest tzv. environmentálních parametrů (tabulka 1 a 2), které zahrnují u motorových benzinů charakteristiky ovlivňující kvalitu spalování jako jsou oktanová čísla, dále pak parametry destilační křivky, případně těkavosti, limity uhlovodíkového složení, limity pro obsah kyslíku a jednotlivých kyslíkatých složek a dále limit pro obsah síry a limit pro obsah olova, který je u současných bezolovnatých benzinů na stopové úrovni. U motorových naft jsou specifikovány cetanové číslo ovlivňující spalování, hustota, konec destilační křivky a obsah polutantů, kam patří zdravotně nebezpečné polyaromatické uhlovodíky a také síra.

Směrnice pro kvalitu paliv po aktualizaci v roce 2023 otevírá možnost navýšení podílu biosložky v klasické motorové naftě. Posledním environmentálním ukazatelem pro motorovou naftu (tabulka 2) je limit pro maximální obsah FAME (methylestery mastných kyselin). Tento maximální obsah se v aktuálně platné směrnici zvýšil z původní hodnoty 7,0 % objemových na aktuální hodnotu 10,0 % objemových, a to přes nesouhlasné stanovisko Evropské asociace výrobců automobilů (ACEA). Znamená to, že teoreticky je možné již nyní z pohledu kvality paliva dodávat na trh klasické motorové nafty s obsahem biosložky ve formě FAME do 10 % objemu, které jsou označovány ve shodě s normou ČSN EN 16942 symbolem B10. Teoreticky proto, že na druhé straně trhu, tedy u výrobců automobilů z pohledu spalo-

vacích motorů není v současné době dostatečná poptávka, protože chybí schválení motorové nafty ve smyslu specifikace B10 pro dostatečné spektrum pohonných agregátů.

Důležitost technických norem

Environmentální parametry v evropské směrnici o kvalitě paliv jsou transponovány do národní legislativy prostřednictvím vyhlášky č. 516/2020 Sb. (o kvalitě a jakosti paliv), která je prováděcí vyhláškou k zákonu č. 311/2006 Sb. (zákon o pohonných hmotách). Jednotlivé druhy paliv jsou podle zmíněné vyhlášky definovány na základě kódů celní kombinované nomenklatury. Jejich označování určuje právně závazná norma ČSN EN 16942, která se stala závaznou v souladu se směrnicí 2014/94/EU (o infrastruktuře alternativních paliv - AFID) a následně příslušným nařízením Evropského parlamentu a Rady 2023/1804 (AFIR). V současné době disponujeme v legislativě teoreticky 13 různými palivy (označeními), z nichž ne všechna jsou aktuálně dostupná na trhu České republiky. Pokud jde o technické specifikace, ty jsou ve vyhlášce jednoznačné a přímo určeny prostřednictvím odkazů na příslušné technické normy, které jsou tímto právně závazné a jednoznačně určují požadované technické parametry jednotlivých druhů motorových paliv, a to jednotně v celé Evropě.

Bezproblémové zavedení benzínu E10

Zavedení motorového benzínu E10 bylo na počátku roku 2024 nejzásadnější změnou na trhu paliv v České republice v posledních

letech. Naše země tak aktuálně patří k 19 evropským zemím, kde je standardem pro motorový benzin specifikace E10. K této změně došlo přirozeným tržním způsobem, nikoliv na základě legislativní regulace. Je třeba zdůraznit, že plošný přechod na motorové benziny specifikace E10, tedy s maximálním obsahem kyslíku 3,7 % hmotnostních, resp. s maximálním obsahem bioethanolu 10,0 % objemových, proběhl bez jakýchkoli významných problémů. Pokud se vyskytuje pohonný agregát, který vyžaduje motorový benzin s nižším obsahem bioethanolu, je řešení v rámci trhu České republiky velmi jednoduché, a to použití tuzemských prémiových benzinů s oktanovým číslem výzkumnou metodou 98 a vyšším. Důvodem je skutečnost, že prémiové benziny v ČR obsahují kyslíkatou složku v tzv. etherech, jako je především ETBE, a obsah bioethanolu je v nich na minimálních hodnotách. Toto specifikum České republiky vede směrem k evropské standardizaci k úspěšnému prosazení požadavku, aby došlo k úpravě parametrů destilační křivky s ohledem na nižší těkavost ETBE, které spočívá ve sjednocení bodu E70 pro oba druhy benzinů (E5 a E10), což umožní flexibilnější výrobu motorových benzinů v České republice za nejvyšší možné kvality. Je třeba zdůraznit, že zavedení motorového benzínu E10 je tak bezproblémovým krokem směrem ke snížení emisí skleníkových plynů, které ČR musí naplňovat ve smyslu směrnice RED III.

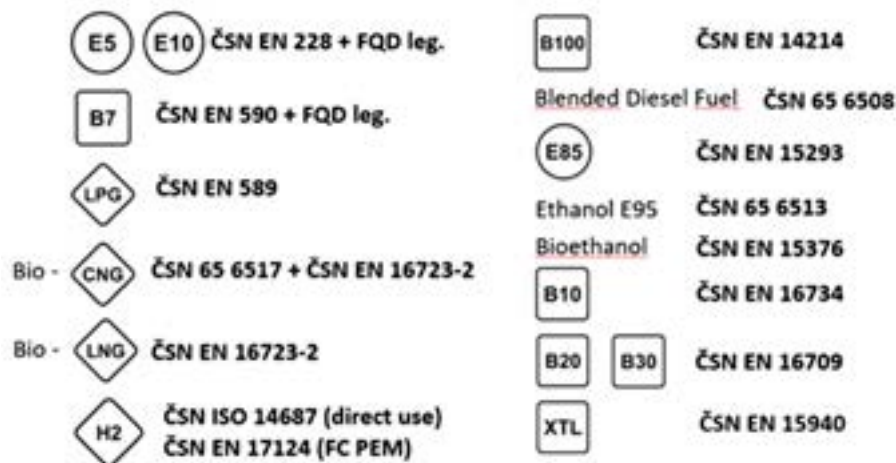
Přípravy na benzín E20

Kapalná biopaliva hrají významnou globální roli ve snižování emisí skleníkových plynů,

proto je hlavním směřováním evropské standardizace vytvoření normativních dokumentů pro benzin s vyšším obsahem kyslíku specifikace E20. V současnosti probíhají práce na finalizaci normativních dokumentů (technická zpráva a technická specifikace) pro motorové benziny E20, které budou mít celkový obsah kyslíku mezi 3,7 % a 8,0 % hmotnostními. Příslušné evropské dokumenty budou přijaty a vydány během příštího roku 2025. Nejzásadnější oblastí diskuse je možnost zavedení povinného minima pro obsah bioethanolu na úrovni 10,0 % nebo jen specifikace pomocí limitů pro celkový obsah kyslíku. Druhá možnost je většinovým názorem, který je založen na principu technologické neutrality a volného přístupu, kdy technické požadavky zbytečně neomezují možné kyslíkaté složky a trh s nimi. Na druhou stranu je ještě třeba pečlivě zvážit řadu technických argumentů, které zavedení minimálního obsahu bioethanolu podporují, jako jsou vyšší měrné skupenské teplo varu ethanolu, které přináší určité technické výhody při spalování, jejichž důsledkem jsou mimo jiné nižší emise CO₂ a dalších polutantů nebo vyšší účinnost a odolnost vůči klepání v moderních GDI motorech. V zavedení benzinů E20 není Evropa průkopníkem, ale naopak dohání náskok jiných zemí (například USA, Brazílie, Indie, Čína, Thajsko) kde se motorové benziny E20 s úspěchem a ve velké míře používají.

Další témata evropské standardizace

Příští rok skončí velký projekt revize normy pro motorovou naftu EN 590, kde je hlavní událostí zavedení limitu pro obsah mechanických nečistot, které ve formě abrazivních částic byly klíčovou příčinou problémů se vstřikovacími čerpadly při dovozech motorové nafty a frakcí pro její výrobu ze zemí mimo CEN do západní Evropy, ke kterým docházelo od roku 2015. CEN (Evropský výbor pro standardizaci) věnuje dále velkou pozornost revizím technických norem všech alternativních paliv, která mohou přispět k dekarbonizaci a snížení emisí skleníkových plynů. Jedná se zejména o ethanolové palivo E85 a motorové nafty s vyšším obsahem biosložky (B10, B20, B30 a B100). Došlo také k revizi normy EN 589 specifikující LPG pro pohon motorových vozidel, kde byly upraveny meze pro tlak par a limit obsahu tzv. 1,3-butadienu, který představuje zdravotní riziko, neboť jde o karcinogenní látku. Prostřednictvím normy EN 17867 je zavedena nová specifikace



Právně závazné technické normy pro jednotlivá motorová paliva ve smyslu označování podle ČSN EN 16942

Environmentální specifikace pro motorové benziny podle FQD v RED III

Vlastnosti	Jednotka	Minimum	Maximum
OČVM		95	
OČMM		85	
Tlak par, letní období	kPa		60,0
Destilace, odpařené množství při 100°C	% (V/V)	46,0	
Destilace, odpařené množství při 150°C	% (V/V)	75,0	
Uhlovodíky – olefiny	% (V/V)	18,0	
Uhlovodíky – aromáty	% (V/V)	35,0	
Uhlovodíky – benzen	% (V/V)	1,0	
Obsah kyslíku	% (m/m)		3,7
Methanol	% (V/V)		3,0
Ethanol	% (V/V)		10,0
Isopropanol	% (V/V)		12,0
Terc-butanol	% (V/V)		15,0
Isobutanol	% (V/V)		15,0
Ethery C5+	% (V/V)		22,0
Jiné kyslíkaté sloučeniny	% (V/V)		15,0
Obsah síry	mg/kg		10,0
Obsah olova	g/l		0,005

Environmentální specifikace pro motorové nafty podle FQD v RED III

Vlastnosti	Jednotka	Minimum	Maximum
Cetanové číslo		51,0	
Hustota při 15°C	kg/m ³		845,0
Destilace – 95 % (V/V)	°C		360
Obsah PAU	% (m/m)		8,0
Obsah síry	mg/kg		10,0
Obsah FAME	% (V/V)		10,0

pro tzv. alkylátové benziny, které představují částečně syntetické benziny používané pro pohon malých spalovacích motorů například v zahradní nebo komunální technice. V oblasti daní je důležité zavedení nového značkovacího pro značkování středních destilátů na bázi tzv. butoxybenzenu, který může být stanoven postupem specifikovaným v nově vyvinuté normě EN 18051. Hlavním a nos-

ným tématem evropské standardizace je revidování norem pro alternativní paliva na základě principů technologické neutrality, k čemuž přispívají i aktivity České strojnické společnosti ve spolupráci s institucemi státní správy.

■ AUTOR: Petr Kříž

Autor je členem České strojnické společnosti

FOTO: archiv



KDO TO VŠECHNO ZAPLATÍ?

Zvýšení kapacity Transalpinského ropovodu (TAL), který přes území Itálie, Rakouska a Německa a ropovod IKL zásobuje české rafinerie vyjde investora – státního provozovatele ropovodů společnost MERO – levněji než původně předpokládal. Polovinu z investice, konkrétně 1,2 miliardy korun, uhradí stoprocentní vlastník obou rafinérií v Česku – Poláky ovládaný koncern Orlen Unipetrol.

Ministerstvem financí vlastněné MERO při loňském zahájení příprav na modernizaci čerpadel a motorů v potrubí TALu a tedy zrychlení toku ropy počítalo, že náklady 1,2 miliardy korun uhradí z vlastních prostředků. Plus k tomu ještě 400 milionů na související investice na českém území.

Podle informací Petrol magazínu se ale nedávno obě strany, tedy MERO a Orlen Unipetrol, dohodly na společném financování té náročnější části celého projektu – modernizaci dosud plně vytíženého

ropovodu TAL, ve kterém má české MERO pětiprocentní akciový podíl, a na který se v bavorském Vohburgu u Ingolstadtu připojuje český ropovod IKL.

„Podělíme se o investici 1,2 miliardy korun, která se týká zvýšení kapacity ropovodu TAL. Pak je tu ještě zhruba 400 milionů, což je naše vlastní investice například do čerpadel ve Vohburgu, nových propojení na Centrálním tankovišti ropy v Nelahověsi a podobně,“ uvedl generální ředitel MERO Jaroslav Pantůček.

Vzájemně výhodný byznys

Jedná se o vzájemnou dohodu dvou společností, které jsou na sobě existenčně závislé. Pro Orlen Unipetrol je státní MERO jediný možný – monopolní – dovozce ropy a pokud by nedošlo k navýšení kapacity v TALu a Rusko přestalo trvale posílat svou ropy Družbou, neměla by rafinerie v Litvínově z čeho vyrábět (Kralupy už roky odbírají ropy výhradně ze západu). A na druhé straně - rafinerie Orlen Unipetrolu jsou

– s výjimkou státu a skladování ropných rezerv – jediným zákazníkem MERA, které tři čtvrtiny svých příjmů generuje právě z poplatků od Orlenu za přepravu ropy.

Zatímco český IKL má kapacitu dostatečnou na plné zásobování republiky a tedy na úplné nahrazení ropy z ropovodu Družba, tak ropovod TAL, dopravující ropu z tankerů v přístavu v Terstu do Itálie, Rakouska, Německa a částečně i do IKL, byl téměř plně vytížený. Český investiční projekt tedy umožní díky modernizaci a zrychlení provozu čerpadel na trase navýšit dodávky ze západu pro Česko z nyníjších 4 milionů o další 4 miliony tun ropy ročně, což znamená plnou náhradu Družby, která dodává ropu do litvínovské rafinérie.

Úhradu poloviny nákladů na posílení kapacity TALu potvrdil i mluvčí Orlen Unipetrolu Pavel Kaidl. Provozovatel rafinérií a sítě čerpacích stanic Orlen (u nás dříve Benzina) už vyzkoušel, že technologie v Litvínově zvládne zpracovat i neruské ropy.

„Přechod ke zpracování alternativních ropných směsí v litvínovské rafinérii zahájíme, jakmile státní společnost MERO,

vlastník přepravní infrastruktury, dokončí projekt zvýšení kapacity mezinárodního ropovodu TAL a projekt zvýšení flexibility jejího přepravního systému, úspěšně provede zátěžové testy a potvrdí, že zkapacitněný ropovod TAL/IKL je plně funkční a připravený pro ostrý provoz,“ uvedl Kaidl.

Společnost předpokládá, že celý technologický, obchodní a administrativní proces bude dokončen na konci prvního pololetí příštího roku. Modernizovaná čerpadla a motory v potrubí TALu se rozjedou už dříve, technicky už bude možné čerpat navýšený objem ropy ze západu na konci letoška, ale MERO pak ještě před oficiálním spuštěním plánuje zátěžové testy a další nezbytné procedury.

Ruský špunt v potrubí Družby

Možná je ale bude muset urychlit. Před uzavěrkou tohoto vydání totiž přestala téct do Česka ropa z Ruska. Česko, Slovensko a Maďarsko mají časově neomezenou výjimku z evropského embarga na dovoz ruské ropy, ale Česku, které pokročilo v budování alternativních zdrojů nejdál, pře-

stali Rusové bez varování ropu na začátku prosince dodávat.

Nedostatek ani zdražení u pump by však neměly hrozit. Vláda promptně reagovala souhlasem s uvolněním první části státních hmotných rezerv ropy a pohonných hmot, které Česku vystačí na téměř 90 dnů. Pokud nebude (případně už nebyl) provoz Družby obnoven, vystačí státní rezervy i na první dva měsíce příštího roku a MERO mezitím stihne navýšit dovoz přes IKL a modernizovaný TAL.

Zvláštní zmocněnec ministerstva zahraničí pro energetickou bezpečnost Václav Bartuška uvedl, že Česko je nyní už schopné se bez ruské ropy obejít. „Teď už natrvalo, protože právě v těchto dnech probíhá testování posílené kapacity ropovodu TAL,“ vyjádřil se Bartuška pro Český rozhlas. Rozšíření ropovodu TAL bude podle něj stavebně hotové do konce letoška a počítalo se s kontrolou provozu a kolaudací v prvním čtvrtletí příštího roku. „Ale samozřejmě bude-li jakýkoli krizový stav, tak jsme schopni vyšší kapacitu TAL používat už teď,“ dodal Bartuška.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv

PETROL
PARTNER

Děkujeme za přízeň v letošním roce.
Do nového roku 2025 Vám přejeme
mnoho úspěchů a spokojenosti.

Kolektiv společnosti CFFT

CFFT
Care For Fuel Technology



ČESKÁ TECHNOLOGIE DOBÝVÁ BRITSKÝ TRH

Minulý týden se stal pro českou firmu Unicode Systems dalším významným milníkem. Společnost, která se specializuje na pokročilé platební technologie a softwarová řešení pro čerpací stanice, vyrazila do Velké Británie na návštěvu klíčového partnera Hytek a účastnila se prestižní výstavy APEA v Milton Keynes.

Strategické jednání s Hytek

Po přeletu do Anglie zamířil tým Unicode Systems do sídla společnosti Hytek, která je výhradním distributorem jejich technologií na britském trhu. Celé úterý se neslo ve znamení intenzivních jednání. Probíral se aktuální stav projektů, zahrnující logistiku a instalaci zařízení, softwarové úpravy

a implementaci fleetových platebních karet. Důležitou součástí diskusí bylo potvrzení strategie zaměřené na specifické segmenty, jako jsou letiště a maríny – oblasti, které představují rostoucí trhy s velkým potenciálem. Na závěr dne tým Unicode Systems dokončil finální přípravy a kontrolu zařízení určených pro nadcházející výstavu APEA.

Prezentace na výstavě APEA

Ve čtvrtek se Unicode Systems představili na výstavě APEA, jedné z nejvýznamnějších událostí v oblasti palivového průmyslu ve Velké Británii. Na stánku firmy mohli návštěvníci vidět řešení, jako jsou OPT Mini, OPT Atex či Web Office. „Naším cílem bylo ukázat široké uplatnění našich OPT v různých

ných prostředích – od marín po komerční stanice na letištích nebo truck stopech,” uvedl jeden z členů týmu Unicode Systems.

Stánek vzbudil značný zájem. Zástupci firem z celého Spojeného království, ale i z dalších zemí, se zajímali o možnosti integrace platebních terminálů a dlouhodobé spolupráce.

Networking a ocenění

Večer byl ve znamení networkingu a slavnostního galavečera, který završil celý den. Během ceremoniálu předali britští spolupracovníci Unicode Systems ocenění Milník roku 2024.

Účast Unicode Systems na výstavě APEA opět potvrdila, že české firmy mají potenciál výrazně uspět i na globálním trhu. Díky silnému partnerství s Hytek a inovativním produktům má společnost všechny předpoklady pro další expanzi. Její řešení nacházejí uplatnění nejen na tradičních čerpacích stanicích, ale také v dalších specifických segmentech, jako jsou maríny či letiště.

■ PR Unicode
FOTO: archiv



Vážení zákazníci, dodavatelé a partneři

Dovolte nám, abychom Vám poděkovali za důvěru a spolupráci v roce 2024.

Do nového roku 2025 Vám přejeme mnoho štěstí, zdraví a úspěchů.

Těšíme se na další společné projekty a výzvy.



Krásné Vánoce a šťastný nový rok Vám přeje **UNICODE SYSTEMS**

SINCE **1990**

MOŽNOSTI VYUŽITÍ BIOPALIV V DOPRAVĚ



Revize směrnice RED III dává členským státům EU možnost volby mezi závazným cílem snížit emise skleníkových plynů v dopravě do roku 2030 o 14,5 %, nebo dosažením nejméně 29% podílu energie z obnovitelných zdrojů v rámci konečné spotřeby energie v dopravě do roku 2030. Výběr je na členském státu.

V Česku byl výběr způsobu naplnění evropské směrnice RED III předmětem živé diskuze. Nakonec se Česko rozhodlo podle šéfa České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) Jana Duspěvy jít cestou úspor emisí o 11 %. V domněnku, že biosložky zdražují palivo byla v roce 2022 zrušena povinnost přimíchávání a distributoři paliv tak mohli od povinných podílů biosložek odstoupit. Na druhou stranu však stále zůstala v platnosti povinnost dosažení úspory emisí. Té je možné dosáhnout několika způsoby a záleží na distributorovi paliv, který si zvolí. Praxe ukazuje, že jsou využívány kombinace dostupných způsobů, které jsou vybírány s ohledem na přínos k úspoře emisí a náklady s tím spojenými.

Co jsou pokročilá biopaliva?

V současné době probíhá diskuze o zprůšnění povinnosti pokrýt spotřebu pohonných hmot

podílem pokročilých paliv, která již je zakotvena v zákoně o ochraně ovzduší. Podle letošní zprávy Clean Energy Technology Observatory (CETO) o pokroku v oblasti biopaliv se ukazuje, že se většina z nich se stále vyrábí z konvenčních zemědělských vstupů. A to přesto, že Evropská unie nastavuje světu laťku ve výrobě biopaliv druhé generace.

Co jsou to ale vlastně pokročilá biopaliva? Jiří Hájek, generální ředitel a předseda představenstva Orlen UniCRE, vysvětluje, že nově už se nemluví o generacích biopaliv, tj. o biopalivech první, druhé a třetí generace, ale o biopalivech pokročilých, a dále o biopalivech živočišného či rostlinného původu (dříve biopaliva první generace). Ta mohou být podle Hájky klíčová právě pro splnění cílů směrnice RED III, protože značně snižují emise CO₂ v dopravě.

Pokročilá biopaliva se dají definovat tak, že jde o biopaliva zahrnutá v příloze IX směr-

nic RED II a RED III, jež mají minimální dopady na půdu a biodiverzitu (původně biopaliva druhé generace). Zatím je však jejich podíl na celém sektoru biopaliv, jehož obrát dosáhl vrcholu v roce 2022 přes 12 miliard eur, jen zlomkový. Například podíl tzv. druhé generace na celkové výrobě bionafty, jež se pohybuje stabilně kolem 16 miliard litrů ročně, dosáhl v loňském roce necelých 22 % – především díky využití použitého kuchyňského oleje. Většina biopaliv v EU tak stále pochází z konvenčních surovin.

Biopaliva první generace

Mezi tzv. první generaci biopaliv patří bionafta, která vzniká esterifikací rostlinných nebo řasových olejů, bioplyny vyráběné anaerobním rozkladem organické hmoty a bioetanol pocházející z fermentace cukrů. Surovinou pro výrobu biopaliv první generace je ➡



TRADICE SPOLEHLIVOST KVALITA

Děkujeme všem našim partnerům
za dosavadní důvěru a dobrou spolupráci,
přejeme všem klidné prožití
vánočních svátků a úspěšný rok 2025.

➔ zemská biomasa, která má konkurenční využití v potravinářství, např. řepka olejná, cukrová třtina, cukrovka, kukuřice aj. Esterifikací jejich olejů lze získat bionaftu.

Nízká výnosnost energetických plodin (jako je řepka) znamená, že k jejich pěstování je třeba velkých zemědělských ploch, které však tlačí na zvyšování ceny půdy a tím i potravin, a zároveň vytvářejí monokultury v krajině a podkopávají biodiverzitu. Při jejich výrobě a zpracování navíc dochází k emisi skleníkových plynů. V tzv. well-to-wheel analýze, která popisuje celý životní cyklus od vypěstování po spalení, vychází biopaliva první generace v energetické bilanci hůř než paliva fosilní. Rozdíl je pouze v tom, že při spotřebě biopaliv první generace sice dochází k úniku skleníkových plynů, ty ale byly v biomase předtím zachyceny, a tak se proces může opakovat bez rizika kumulativního znečištění spojeného s fosilními palivy. Z důvodu obecně nízké účinnosti přeměny



energie, konkurence s jinými způsoby využití půdy a zátěže zemědělské půdy a krajinného rázu monokulturními plodinami tak nepředstavují biopaliva první generace vhodnou alternativu fosilních paliv.

Biopaliva druhé generace

Zdrojem biopaliv druhé generace je tzv. nepotravinářská biomasa, do níž spadají některé energetické rostliny (křídlatka, čirok, šťovík apod) a biologický odpad (typicky ze zemědělství a lesnictví, domácností a potravinářského průmyslu). Jejich účinnost přeměny bývá výrazně vyšší než u biopaliv první generace. Bohužel se přitom zvyšuje i technologická náročnost výroby. Dvěma hlavními metodami energetického využití jsou aerobní fermentace a anaerobní digestce. Český petrochemický průmysl (např. společnost Orlen UniCRE) projevil zájem o vývoj dalších druhů biopaliv, které by mohly najít využití zejména v dálkové nákladní dopravě. Zde mám na mysli především zkvalitnění dřevní štěpky a jiného bioodpadu. S podporou rozvoje biopaliv druhé generace obecně, zejména biometanu (vyrobeného čištěním bioplynu), počítá i národní klimaticko-energetický plán.

Na potenciál energetických rostlin je třeba nahlížet s velkou rezervou, podobně jako u biopaliv první generace kvůli jejich nárokům ➔



Kalibrace a ověřování laserovou metodou

Kde můžeme pomoci:

- při výstavbě nádrží na lih, biolih, benzíny a jiné ropné produkty
- při výstavbě nádrží na naftu, které slouží jako SHR (státní hmotné rezervy)
- při výstavbě nádrží na LTO
- při výstavbě čerpacích stanic

HOUDEK SPOL. S R.O.

Jsme zárukou kvality (ČSN ISO 17025)
a stability (30 let na trhu)

Houdek spol. s r.o.

Ještědská 85, 460 08 Liberec

Tel.: 482 770 884, 482 771 352, +420 603 858 724

info@houdeksro.cz, www.houdeksro.cz



Přejeme všem vánoce
plné klidu a pohody



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



SUPER BENZIN ADITIV



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

Praktické jednorázové balení

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

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

**letní
zimní
varianta**

SUPER DIESEL ADITIV



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

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

Dostání v sítích



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

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

➔ na využití půdy. Biopaliva druhé generace mají naopak slibný výhled všude tam, kde je dostupný stabilní přísun biologicky rozložitelného a energeticky využitelného odpadu – ať už lesního (štěpka při zpracování dřeva), zemědělského nebo třeba z domácností. Lze očekávat, že zatímco lesního odpadu bude v následujících letech s dozríváním kůrovcové kalamity ubývat, ve spotřebě bioodpadu dojde při vhodně nastaveném systému sběru a poplatků k růstu s tím, jak dojde k jeho separaci od směsného odpadu a využití.

Biopaliva třetí generace

V poslední době se hovoří o třetí generaci biopaliv, získávaných z vodní biomasy. Bionafu a bioetanol můžeme v budoucnu vyrábět z řas (Algae), jejichž výhodou je rychlý růst, vysoký výnos a vysoký obsah lipidů a uhlovodíků. Lze z nich vyrábět třeba letecké palivo, metanol nebo vodík.

Nové rozdělení biopaliv dle způsobu výroby

Jak už bylo řešeno, vedle biopaliv rostlinného a živočišného původu existují dnes i biopaliva z nepotravinářských surovin, z použitých kuchyňských olejů či z dřevní štěpky. Podle Jiřího Hájky se dnes biopaliva dělí na několik typů dle způsobu výroby.

Nejznámější jsou ta na bázi esterifikace triglyceridů, které vznikají reakcí glycerolu či jiného alkoholu s vyšší mastnou kyselinou. Jde o tzv. FAME neboli metyl ester mastných kyselin. Nejznámější je metylester řepkového oleje (MEŘO), vyráběný reakcí řepkového



oleje s metanolem, používaný jako přísada do motorové nafty. Kromě řepkového oleje lze použít i použitý kuchyňský olej, čímž dostaneme UCOME neboli metyl ester použitého kuchyňského oleje či živočišné tuky. V tomto případě vzniká TME (methyl ester živočišných tuků) nebo MEFA (methyl ester z roztoku mastných kyselin).

Dalším typem jsou biopaliva na bázi hydrodeoxygenace triglyceridů – HVO, která se vyrábějí za použití vodíku. Jedná se o palivo vyrobené z hydrogenovaných olejů rostlinného původu a odpadních olejů a tuků. Surovinami jsou buď živočišné tuky, destilát mastných kyselin z výroby palmového oleje, použitý kuchyňský olej nebo řepkový olej.

Dále existují biopaliva na bázi kvašení cukernatých surovin, což je známý bioetanol, používaný jako přísada do automobilových benzinů. Vyrábí se z řepy, škrobu, škrobových kalů, melasy, bioodpadů či cukrové třtiny. Po-



kročilejší biopaliva jsou na bázi celulózy. Dále vznikají zplyňováním biomasy, parním termickým štěpením vlákniny následované enzymatickou hydrolyzou, nebo hydropyrolýzou následovanou suchým reformováním odpadních plynů. V Orlen UniCre již vyrobili biopalivo druhé generace z odpadní biomasy, jako jsou dřevní štěpka, sláma a další materiály pomocí Fischer-Tropschovy syntézy. Dále jsou známá biopaliva na bázi anaerobní fermentace cukernatých surovin, vyráběné z odpadů, ale i slámy, kejdy atd. za vzniku biometanu.

Problémem pokročilých biopaliv je především ekonomika výroby. Ta je minimálně čtyřikrát dražší než v případě biopaliv první generace, které se vyrábí z potravinářských surovin. Probíhá také ostrý konkurenční boj o tuto surovinu s energetikou (spalování biomasy), na počátku jsou překážkou také vysoké investiční náklady a nezanedbatelnou položkou jsou i svozové náklady. Problémem je i vysoká citlivost technologie na kontaminanty (bakterie, heterogenní katalyzátory). Postupně se ale daří odstraňovat „porodní bolesti“ u pilotních projektů. Co nás tedy v budoucnosti na poli biopaliv čeká, a které typy se nakonec uplatní, bude záviset především na jejich ceně.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv





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



DOHLED NAD ČERPACÍMI STANICEMI OD PROFÍKŮ

Třebíčská společnost Monti Systems vyvíjí a spravuje technologické systémy na různých typech čerpacích stanic. Od původních myšlenek k vývoji novodobých technologických zařízení ušli kus cesty a o tom, ale také o plánech do budoucna, jsme si povídali s technickým ředitelem společnosti Jiřím Kantorem.

Vaše společnost vyvíjí systémy téměř 20 let, jak vzpomínáte na své profesní začátky?

Před nástupem k naší firmě jsem absolvoval vzdělání všeobecné ekonomické a jazykové, mé zájmy ale směřovaly do oblasti počítačových systémů. Profesně jsem se s nimi setkal ve státní správě na oddělení IT, kde jsem nabyl první zkušenosti. V roce 2002 jsem tyto zkušenosti začal plně rozvíjet ve firmě Monti. V té době zažívala výstavba čerpacích stanic značný boom a my jsme montovali náš systém Monti.Control na čerpací stanice společnosti Čepro.

A jak je to se systémem Monti.Control v současné době? Stále se dodává na čerpací stanice?

Ano, stále ho montujeme, ovšem již dokonalejší v mnoha směrech. Systém samotný se skládá z jednotky Controller MC2, indikace technologie, který indikuje možná rizika úniku pohonných látek. A třetí částí je velmi přesný systém měření hladiny v nádržích s možností vyhodnocení zátěže, se signalizací nepovoleného odběru, vysoké hladiny vody a dalších parametrů.

U systému Monti.Control probíhá vývoj neustále, rozšiřujeme také spektrum zařízení, které lze do něj napojit. Jde o systémy zabezpečení, kamerové systémy, měření AdBlue apod. Modernizace probíhá v souladu s vývojem elektronických součástek a zejména v poslední době reflektuje na požadavky na zabezpečení použitých komunikačních technologií. V průběhu vývoje vznikly menší a jednodušší varianty Controlleru, abychom uspokojili potřeby menších zákazníků na jednoduché, cenově dostupné a autonomní řešení. Zde jsme schopni pokrýt potřebu měření zásoby nejen pohonných látek, ale i dalších provozních kapalin, jako jsou AdBlue a kapaliny do ostřikovačů.

S postupem času zřejmě přišly i nové podněty a požadavky na jednoduchý, ale sofistikovaný software pro čerpací stanice. Zabýváte se i jiným systémem?

Všichni víme, jak rychle postupuje vývoj informačních technologií a ani my nechceme zůstat pozadu. Zároveň se zdokonalováním Monti.Controleru bylo potřeba vymýšlet a vyvíjet software pro řízení a dohled nad instalovanou technologií a pro dohledovou

centrálu. Tehdy vzniknul první zárodek verze dispečinku servisu technologie, nyní směřujeme spíše k termínu údržba.

Dnes již s úsměvem a rád vzpomínám na návštěvu dispečinku logistiky přepravní společnosti, kdy jsme se inspirovali postupem prací při příjmu požadavků na dodávky pohonných hmot pro zákazníky a jejich čerpací stanice. Jednalo se o faxové zprávy a telefonáty, které pracovník přijímal a zapisoval do knihy požadavků, a následně pak tužkou nakládal autíčko a zadával objednávky do obchodního systému. Tam jsem začínal mít první představy, jak a co by mohla umět správa zásob a následně logistika zavážení čerpacích stanic. Vznikl tak náš produkt s jednoduchým názvem Logistika.

V jaké fázi je Logistika v současné době?

Nyní je Logistika rozsáhlý systém, dávno se upustilo od osobního objednávání, tendence je mít neustálý přehled o stavu zásob a objemech výdejů, řídit se životností nádrží na stanici. Podařilo se nám navázat spolupráci se všemi dodavateli hladinoměru a pokladních systémů. Výsledkem je rozhraní, kam můžeme sami vlastními aplikacemi,

a stejně tak mohou třetí strany, posílat do Logistiky stavy zásob, transakce a závazky. Na výsledné mapě životnosti tak má dispečer přehledné zobrazení stavů zásob a kondice čerpacích stanic a jejich nádrží z pohledu vyschnutí. Samozřejmostí je dnes možné obousměrné napojení na vlastní obchodní systém zákazníka či provozovatele a využití systému pro evidenci dalších zdrojů v podobě řidičů nebo vozového parku, kde tyto prostředky zákazník eviduje.

A co budoucnost, vaše plány v Monti či vize?

V současné době pracujeme na vývoji nové verze našich přesných hladinoměrných tyčů, které bychom chtěli dodávat zákazníkům se zájmem o moderní měření stavu nádrží. Zároveň plánujeme uvést na trh mobilní tyč pro přímé měření, například pro provozní operativní měření hladin při kontrolách provozovatelů, kontrolních orgánů, servisech nebo inventurách pohonných hmot.

■ PR Monti
FOTO: archiv

MONTI



PETROL
PARTNER

PF2025

Děkujeme za Vaši důvěru a spolupráci v roce 2024. Přejeme Vám úspěšný a klidný rok 2025, plný nových příležitostí a splněných cílů.

Tým Monti



Na populární orloj se dnes nemusíte vydat pouze na Staroměstské náměstí. Koncem září bylo v americkém Cedar River otevřeno podobné zařízení, které slavnostně pokřtili prezidenti Petr Pavel a Peter Pelegrini. Na jeho realizaci se podílela i firma Gema ze středočeského Unhoště, kterou zná většina českých petrolejářů.

V amerických státech Iowa, Nebraska a Texas se svého času usadila velká česká i slovenská komunita. V úrodné lowě ve městě Cedar Rapids byla v přepočtu na počet obyvatel největší na světě. Ještě prarodiče současných obyvatel ani nepotřebovali mluvit anglicky a dodnes je běžné zaslechnout i v obchodě konverzaci v českém jazyce. Cedar River se

postupně rozrostlo na druhé největší město v lowě a v něm bylo také před 50 lety založeno Národní české a slovenské muzeum a knihovna. Před 30 lety postavili před budovou muzea věž s hodinami pojmenovanou Buresh Immigration Tower. Ernie Bureš byl filantrop a na filantropii a na dobrovolnosti stojí i celé muzeum. Téměř vše je vybudováno a provo-

zováno za peníze soukromých dárců. O Orloji krajané snili od chvíle, kdy byla věž postavena, ale chyběly peníze. V srpnu roku 2020 přišel nečekaně velký vítr zvaný derecho, který na rozdíl od tornáda a hurikánu vane v přímém směru. Osudného 10. srpna dosahoval rychlosti až 225 km/h. Buresh Tower přitom byla velmi poničena, odolala jen nosná kovová konstrukce.

Nejen pro Bruce Hamouse, jenž původní věž navrhl, začala čtyřletá anabáze, která vyvrcholila v září 2024. V rámci obnovy věže se znovu vrátila možnost instalovat do věže vysněný orloj, zbývalo jen sehnat peníze. Do toho se pustila i prezidentka muzea Cecílie Rokusek, která je už čtvrtou generací přistěhovalců, ale stále mluví skvělou češtinou. Asi po roce se domluvila s Erniem Burešem, že dá do začátku čtvrt milionu dolarů a mohl se začít hledat dodavatel orloje. Samotný Ernie Buresh se orloje bohužel nedomluvil, zemřel 24. dubna 2022 ve věku úctyhodných 95 let.

Po pokusech ve Francii a Koreji se k tomu vyjádřil i rektor Univerzity Palackého v Olomouci profesor Martin Procházka: „Proč si ho nesháníte v Čechách, tam to určitě bude někdo umět.“ A opravdu. Inspiraci zadavatelé našli ve slovenské Staré Bystrici, mechanismus vyrobil pražský hodinář Vítězslav Špidlen z firmy SPEL Praha a jeho řízení je dílem Roberta Holečka ze společnosti Gema.

Nakonec tedy bylo rozhodnuto, že orloj musí být česko-slovenský stejně jako muzeum. Proto byl osloven slovenský sochař Andrej Haršány. Stejně jako na pražském orloji to mělo být šest soch ve dvou oknech, ale na rozdíl od pražského orloje tyto sochy představují buď řemeslo (řezník, kovář, ledař, horník,





sedlák, obchodník) nebo kulturní činnost (tanečníci, akordeonista, dívka v kroji) nebo běžný život (jeptiška-učitelka, matka s dítětem, sokolka). Každou sochu pak „adoptoval“ svým finančním příspěvkem někdo z potomků původních přistěhovalců.

Zde je asi dobré vysvětlit z čeho se orloj skládá. Dominantou je astrolab – velký kruh kde je slunce, měsíc, zvěrokruh a kalendář. Měsíc se navíc otáčí kolem své osy a znázorňuje tím jednotlivé fáze. Dále jsou na orloji sochy za dvířky, na rozdíl od slovenského orloje zde měl být pohyb soch součástí dodávky, takže bylo potřeba povolat posilu v osobě hlavního konstruktéra Gemy Jiřího Lva. O pohon se starají krokové motory se zpětnou vazbou, čímž byla vyřešena další překážka, kterým bylo místní elektrické vedení s napětím 110 V. Všechny motory jsou řízeny programem běžícím na průmyslovém PC. Další rozdíl oproti jiným orlojům je zvuk. Celé představení je totiž doprovázeno hudbou od Bedřicha Smetany a Antonína Dvořáka. Dvě minuty před samotnou promenádou soch se hraje Vltava, potom v celou hodinu následuje odbíjení zvonu, a nakonec začíná samotná promenáda soch v doprovodu Novosvětské symfonie. Je to impozantní podívaná, na video to je zajímavé, ale naživo je to ohromující zážitek.

Po několika měsících práce byly všechny části orloje zabaleny do kontejnerů a odeslány přes oceán. Naštěstí se větší problémy při jejich instalaci nevyskytly a na slavnostní otevření 27. září 2024 bylo vše připraveno. Před bezmála třiceti lety provoz muzea zahajovali prezidenti Václav Havel, Michal Kováč a Bill Clinton. Letos orloj slavnostně spouštěli prezidenti Petr Pavel a Peter Pellegrini. Den plný událostí vyvrcholil spuštěním orloje stiskem velkého červeného tlačítka. S prvními tóny Vltavy se autorům velmi ulevilo a když se nakonec dvířka zavřela, byla to téměř euforie... Odměnou byla společná fotka s oběma prezidenty a slavnostní oběd pro obě delegace, hosty a všechny co se na rekonstrukci věže podíleli. Na menu nemohl chybět český bramborový salát, obložené chlebíčky a koláče.

Zkušenost to byla výjimečná jak pracovně, tak kulturně, autoři projektu se zde potkali se spoustou zajímavých lidí. Pokud se někdy dostanete do města Cedar Rapids, což je kousek od Chicaga, určitě se zajďte podívat na jediný orloj na západní polokouli. Je v provozu od jara do 17. listopadu.

■ PR Gema
FOTO: archiv

**Radostné a rozzářené svátky
přejeme našim PARTNERŮM**



světelná reklama

cenové totémy



elektronické
informační panely

otoky čerpacích stanic





VÍTANÉ ROZŠÍŘENÍ SLUŽEB

V malé středočeské obci Kařez, která leží na bývalém hlavním tahu mezi Prahou s Plzní, slouží už léta řidičům čerpací stanice Koloc Oil. Její služby byly nedávno rozšířeny o mycí centrum, které nabízí oblíbené mycí boxy i strojové mytí v portálové mycí lince. Italskou technologií ho kompletně osadila firma iWash.

Zákazníci se na to ptali

Jednatelkou firmy, která vlastní čerpací stanici i přilehlý pozemek je Václava Drechslerová, která nám na úvod našeho povídání vysvětlila, proč se firma rozhodla pro tuto nemalou investici: „Snažíme se tady udělat centrum pro motoristy a rozšířit okruh služeb. Místa tady máme hodně, takže jsme se rozhodli pro mycí centrum.“

I když je dnes Kařez tak trochu mimo hlavní tah na Plzeň a mikroregion Zbirožsko, kam obec patří, je z velké části rekreační oblastí, zavedená pumpa má dostatek zákazníků, kteří budou rádi mycí centrum využívat. „Nedělali jsme si žádný odborný průzkum

trhu, ale vycítili jsme po těch letech, že by to mohla být dobrá investice, protože zákazníci se tu na myčku často ptají. Jen jsme si zjišťovali, v jaké vzdálenosti jsou podobné služby,“ říká Václava Drechslerová a dodává, že o mycím centru uvažovali už v roce 2017 ještě před covidem. A od té doby jsou také ve spojení s Markem Liškou z firmy iWash, která je mimo jiné zástupcem italské společnosti Aquarama.

A právě technologie této značky jsou nainstalovány v Kařezu. Šlo jen o to, jaké mycí zařízení zde nainstalovat, aby to uspokojilo co nejširší okruh zákazníků. Volba nakonec padla na tři mycí boxy, portál a k tomu ještě doplňkové služby v podobě zařízení na

parfumaci interiéru, černění pneumatik a vysavač. „A ještě jsme zde instalovali automat na utěrky pro pečlivé zákazníky, kteří si chtějí automobil po výjezdu z myčky detailně osušit,“ dodává Marek Liška.

Mycí boxy

Vedle technologií mytí najdete v Kařezu také zastřešení boxů modulovou konstrukcí s názvem Bubbles Bay. Jeho základem je pozinkovaná ocel, opláštění tvoří plastové panely. Výsledkem je úhledná stavba, kterou lze celkem snadno udržovat v čistém stavu pouze pomocí pistolí a vody. Boxy jsou rozděleny sendvičovými panely, které

se rovněž snadno udržují a v létě poskytují zákazníkům potřebný stín. Svrchní plastové panely opláštění jsou ošetřeny polyuretanovou barvou s UV stabilizací, aby byly barevně stálé a dobře odolávaly povětrnostním podmínkám. Panely se standardně dodávají ve žluté barvě, která dobře ladí s designem celé čerpací stanice, a tak nebylo nutné konstrukci nijak speciálně individualizovat. Díky výšce 3 m a standardní šířce pět metrů mohou boxy využívat i provozovatelé užitkových automobilů. Mycí boxy se navíc mohou pochlubit vyhřívanou podlahou, což dnes není úplně obvyklé. Pro zákazníky to znamená, že zde ani v zimních podmínkách neuklouznou na zmrzlé vodě.

V mycích boxech je použita technologie AquaRack, která umožňuje nastavení sedmi mycích programů. V každém boxu jsou k dispozici dvě pistole, přičemž jedna je pro vysokotlaké mytí a druhá pro použití kartáče. Pokud chce mít zákazník automobil opravdu dokonale čistý, musí základní nečistoty



odstranit mechanicky, a tak je potřeba při každém důkladném mytí vzít „starý dobrý“ kartáč do ruky. Zákazníci na myčce v Kažezu

mohou využívat programy hmyz a kola, šampon s vysokým tlakem, aktivní pěna, kartáč, oplach vysokým tlakem, vosk a oplach osmotickou vodou. Ten je důležitý, aby po uschnutí nezůstaly na karoserii bílé skvrny. Specialitou technologie je systém nanášení pěny, která se napěňuje pomocí stlačeného vzduchu a teplé vody při nízkém tlaku. Výsledkem je bohatá pěna i při relativně nízkém odběru vody a chemie. „Zákazník myčky si pochvaluje mycí efekt pěny, provozovatel mycího centra pak ocení, že oplach automobilu, který je pokrytý hustou pěnou, trvá o něco déle než v případě práškového mytí,“ vysvětluje Marek Liška. Příjemným detailem je systém pro zavěšení koberečků, který do svých mycích boxů dodává přímo firma iWash.

Portálová myčka

Ve zděné stavbě vedle mycích boxů, která dostala stejnou povrchovou úpravu jako kiosk čerpací stanice byla naistalována novinka firmy Aquarama - jednoportálová mycí ➡



LAMELA© - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

➔ linka Stargate S8. Její barva ladí s atikou čerpací stanice i mycími boxy, design vychází z osvědčeným modelů Stargate S7 – S9. Rám je vyroben z pozinkované lakované oceli a spojen vysokopevnostním leteckým nýtováním, ostatní spojovací prvky jsou z nerezové oceli. Opláštění je z odolného plastu ABS (Akrylonitrilbutadienstyren). „Má to i některé nové technologie, kterými se odlišujeme od konkurence,“ říká Marek Liška a dodává, že jednou z novinek jsou vodorovná lišta, které se umí naklápět až v úhlu 110° pro lepší předmytí i vysušení automobilu. Kvůli vozidlům SUV je portál oproti standardu o něco širší, konkrétně 2.520 mm. Nechybí navádění pomocí led světél ani velké LED displeje, které informují zákazníky o probíhajícím mycím programu. Atraktivitu mytí pak zvyšuje podsvícený barevný pěnopád. Technologickou lahůdkou je skenování automobilu pomocí fotobuňkového rámu. Portál si přesně načte jeho tvary a samotná technologie pak při mytí postupuje zcela plynule bez jakýchkoliv skoků vodorovného kartáče. To ve výsledku představuje vyšší kvalitu mytí, úsporu času a také vody.

Na myčce Stargate S8 lze nastavit až 15 mycích programů, nicméně v Kažezu využívají pouze čtyři, což je pro pokrytí požadavků zákazníků zcela dostačující. „Nemá cenu nabízet zákazníkům přehršel programů, těžko si pak z toho dokážou sami vybrat,“ říká Marek Liška a dodává, že k mycímu centru současně dodávají novou řadu mycí chemie od společnosti Fraber s názvem X-Line, která je postavená na polymerech. Ty připravují karoserie na závěrečné sušení tak, že dokážou lak automobilu i lehce projasnit. Proto je v portálu vedle konzervačního vosku k dispozici také sušící vosk. Mycí linka nepotřebuje ruční obsluhu pro předmytí, to je zajištěno vysokotlakým předmytím boků, střechy, kol vozidla a středotlakým předmytím podvozku. Pro šetrné mytí automobilu je mycí linka osazena pěnový kartáč Carlite. Mycí linka je aktuálně v testovacím provozu a provozovatel poskytuje každý den od osmi do 13.00 hodin padesátiprocentní slevu.

Až šedesát procent recyklované vody

I když má čerpací stanice k dispozici vlastní studniční vodu, mycí centrum čerpá vodu z řádu, která je na mytí i bez jakýchkoliv úprav vhodná. Speciálně pro mycí boxy se ale upravuje pomocí reverzní osmózy, aby voda po závěrečném oplachu nezanecháva-



la bílé skvrny. I když by bylo možné používat osmotickou vodu i v portálu, není to třeba. Zde se naopak vrací díky ČOV šedesát procent vody zpátky do mycího procesu a jen závěrečný oplach se provádí přímo vodou z řádu.

Vedle boxů stojí technická místnost, kde je kromě nádrží, čerpadel a chemie umístěný kontrolní panel, na němž lze nastavovat veškeré parametry včetně spotřeby chemie nebo údržby zařízení, jako je například výměna filtrů nebo oleje u čerpadel. Přístroj dokáže zaznamenat a ukládat počty mytí včetně využívání přednastavených programů. A samozřejmě hlásí také závady. Řídící



system je zároveň napojen na vzdálený přístup a všechny tyto údaje dokáže provozovatel sledovat doma v počítači nebo na tabletu. Stejnou možnost má i servisní firma, která tak dokáže pružně reagovat na případné závady.

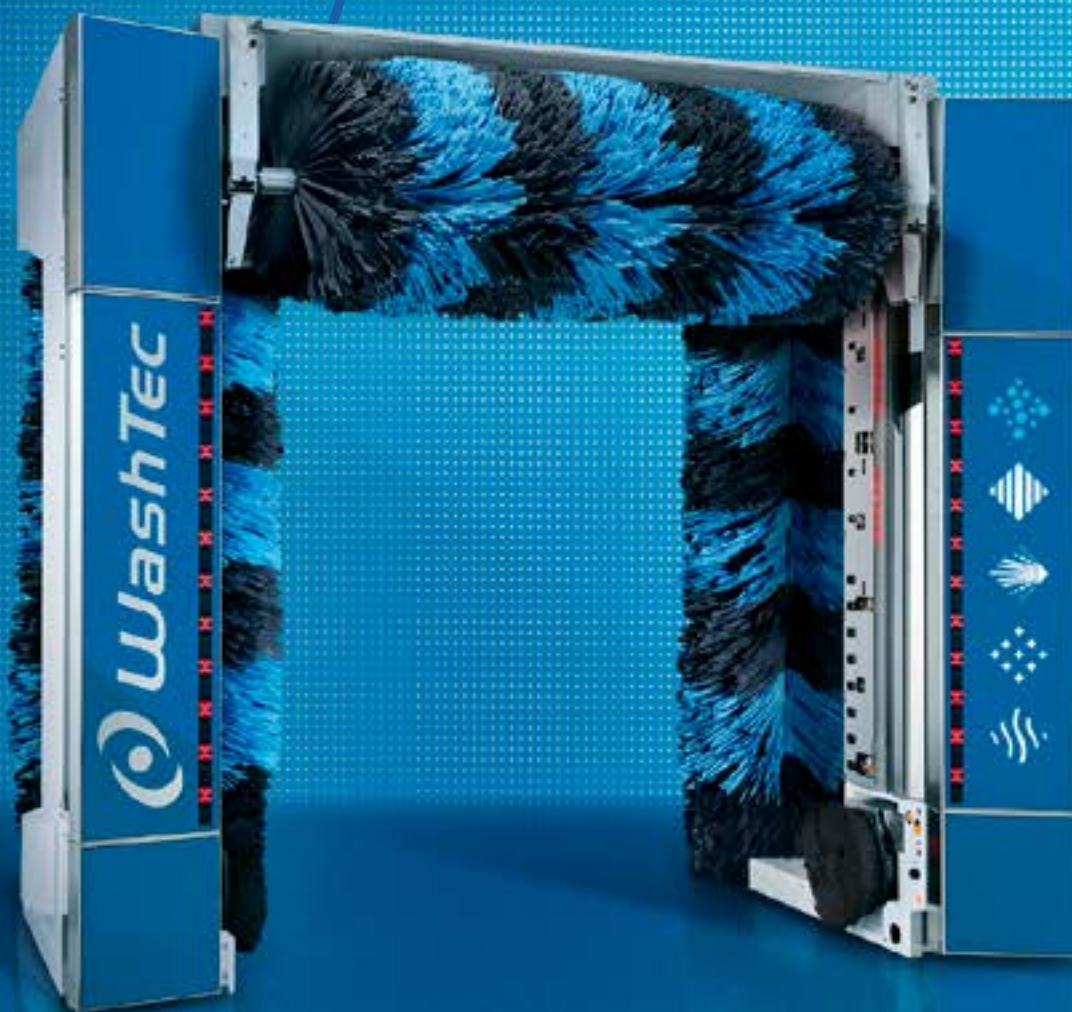
V boxech můžete platit mincemi i platební kartou, vedle technické místnosti pak najdete i měničku bankovek a nabíjení nebo výdej věrnostního klíče. Na ovládacím panelu nechybí ani škrabátko na mince, které automat nechce přijmout. Program do portálu si pak musíte zaplatit v shopu čerpací stanice.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec





CO BYSTE MĚLI VĚDĚT

Zimní období přináší pro čerpací stanice nejen větší nápor zákazníků, ale také specifické výzvy spojené s údržbou kávovarů a automatů. Nízké teploty, vyšší vlhkost a náročný provoz si vyžadují zvláštní péči, která zajistí spolehlivý chod zařízení, spokojenost zákazníků a dodržování hygienických standardů.

Základní každodenní údržba

Obsluha čerpací stanice hraje klíčovou roli v bezproblémovém provozu kávovarů a automatů. Mezi její hlavní úkoly patří denní údržba, která zahrnuje čištění mléčných cest, odstranění kávové sedliny a otření vnějších částí přístroje. Důkladné čištění odkapávacích misek je nezbytné nejen kvůli hygieně, ale i kvůli zachování chuti kávy.

Káva, mléko, voda a čisticí prostředky musí být pravidelně doplňovány podle potřeby. Použití kvalitních náplní, jakými jsou čerstvá zrnková káva a certifikované čisticí prostředky, je nutností. Obsluha by měla také sledovat stav zařízení, jako je ohřívání vody, správné mletí kávy a kvalita připrave-

ných nápojů. Zaznamenávání provedené údržby a čištění je užitečné pro interní kontrolu i případné servisní zásahy.

Co zvládne obsluha sama

Některé úkony zvládá školená obsluha sama, ale na něco je třeba zavolat odborníka. První případ se to týká drobné údržby, což je pravidelné čištění zásobníků a pravidelná údržba podle návodu výrobce. Zvládnout by měla také případné restartování kávovaru při jednoduchých technických potížích, jako je hlášení chyby při doplnění náplně.

Neměla by se však pouštět do řešení, pokud nastanou problémy s elektrickými komponenty, poruchy mlýnku nebo když

nefunguje čerpadlo. Profesionální servis navíc obvykle provádí pravidelnou dekalifikaci, čištění vnitřních částí a kontrolu kalibrace zařízení. Servisní technici při tom mohou včas odhalit opotřebované součásti nebo zanedbané čištění, které obsluha nemusí rozpoznat.

Kdy je třeba zavolat odborníka

Seriózní servisní firmy provádějí pravidelné kontroly stavu zařízení, často formou preventivních návštěv. Při těchto kontrolách sledují použití kvalitních náplní. Levné nebo necertifikované náplně mohou zařízení poškodit a negativně ovlivnit chuť kávy. Například značka Dallmayr je dlouhodobě známá svou spolehlivostí a vysokými standardy, které udržují kávovary v optimální kondici.

Zanedbané čištění může vést ke snížení výkonu, horší chuti kávy a nespokojenosti zákazníků. V případě opakovaného zanedbávání údržby mohou servisní firmy odmítnout poskytovat záruku na zařízení.

Co zákazníci oceňují

Zákazníci vyžadují především kvalitu a čistotu. Mezi hlavní faktory, které ovlivňují jejich spokojenost, patří vyvážený poměr ceny a kvality. Nicméně, mnozí zákazníci jsou ochotni si připlatit za prémiovou kávu. Právě káva Dallmayr garantuje jedinečný chuťový zážitek.

Zákazníky často také zajímá původ kávy, způsob pražení i možnosti mléčných variant (např. rostlinné alternativy). Ocení nabídku více druhů cukrů, sladidel. Možnost ochucení skořicí nebo čokoládou vytváří pocit nadstandardní péče.

Jak zákazník pozná zanedbané zařízení?

Špinavý kávovar se projeví na chuti nápoje – může být hořký, vodnatý nebo mít nepříjemný zápach. Viditelně nečisté části, jako jsou odkapávací misky nebo mléčné hadičky, také rychle odradí každého zákazníka. Pravidelná údržba, použití kvalitní kávy jako například Dallmayr a sezónní nabídka jsou klíčem k úspěchu i v zimních měsících.

Kvalitní káva, čisté zařízení a spokojený zákazník – to vše záleží na spolupráci obsluhy, servisu a provozovatele.

■ PR Dallmayr
FOTO: archiv



*Dallmayr
Ne všední káva
pro každou příležitost*

Občerstvovací koutek

Vysoce kvalitní suroviny, kávovary a výdejní automaty, inovační technologie a pohotový servis – to je typické pro Dallmayr.



Dallmayr
COFFEE AT ITS BEST

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





VRATNÉ LÁHVE II

Povinné zálohování PET lahví a plechovek, které obsahuje novela zákona o obalech, schválila vláda. V současné době je zákon ve sněmovně a jeho schvalování provází odpor a komplikace. Už teď je ale zřejmé, že se to nestihne podle plánu, jak přiznal i ministr životního prostředí Petr Hladík.

Výhrady k zákonu mají ODS nebo STAN, ale třeba také ministerstvo průmyslu a obchodu. Proti novince stojí také někteří zástupci obcí i firmy, které se angažují v odpadovém hospodářství. V meziresortním připomínkovém řízení bylo přes 700 připomínek. Kromě technických záležitostí se mnohé týkaly samotného principu zálohování. Zákon rozporovalo i ministerstvo průmyslu a obchodu, ministr pro evropské záležitosti, Asociace krajů, Svaz měst a obcí, Sdružení místních samospráv, Svaz průmyslu a dopravy či některé kraje.

Komplikace pro zákazníky i obchodníky

Například ministerstvo průmyslu a obchodu vyjádřilo obavy o ekonomické dopady na podnikatele a obce. Kritici

argumentují tím, že zavedení povinného zálohového systému zvýší náklady a bude komplikovat stávající systém třídění odpadu. Při zasedání vlády se podle Hladíka dvanáct jejích členů vyslovilo pro, dva se zdrželi. Jedním z nich byl ministr průmyslu Lukáš Vlček (STAN).

Podle předsedy Asociace českého tradičního obchodu Pavla Březiny vláda ignorovala doporučení řady profesních svazů a odborníků včetně zástupců obchodu. „Zelenou dostal návrh, který jednoznačně a zbytečně zkomplikuje život zákazníkům i obchodníkům. Je naprosto absurdní, aby kvůli aktuálně nevybrané jedné lahvi z deseti vytvářeli takto drahý a neefektivní systém a zákazníky nutili skladovat a nosit do obchodů odpadky,“ uvedl ve vyjádření. Asociace sdružuje české obchodníky a sítě, které provozují zhruba 7000 obchodů.

Protestuje také Sdružení místních samospráv ČR, které zastupuje 2 500 obcí. Podle nich se naruší stávající funkční systém třídění a bude to zbytečné a drahé. Předsdkyně Sdružení místních samospráv Eliška Olšáková tvrdí, že k deklaraci, která zálohování odmítá, se už připojily stovky obcí. „My dnes z deseti uvedených PET lahví na trh vybíráme osm a podle závazků, které máme, bychom jich měli vybírat devět. A my se domníváme, že by bylo daleko jednodušší posílit současný stávající systém, než zavádět zcela nový systém,“ říká Olšáková.

Obcím se to nelíbí

Novela se nelíbí ani Svazu měst a obcí. Například Dan Jiránek ze Svazu měst a obcí říká: „Zálohování PET lahví a plechovek ve

smyslu povinného zálohování Svaz rozporuje. Navrhovaný systém je poměrně finančně náročný, omezuje trh a mohl by při nesprávném nastavení ohrozit drobné provozovny (prodejny potravin), které musí obce často jak finančně, tak jinak podporovat. Navíc toto zavedení neřeší další nakládání s ostatními druhy odpadu, které se bude muset tak jak tak stejně intenzifikovat a činí některé investice obcí (např. třídička odpadu Ostrava) problematicky financovatelné. Obce se logicky začínají ptát co se bude zálohovat příště (textil?), protože nejprve se jim uloží povinnost starat se o určitý druh odpadu. Obce do toho vloží své finance, čas, edukují své občany a pak se řekne (zákonem) a teď se o to postará někdo jiný. Obce ztratí nejen finance investované do systému nakládání s odpadem, ale mohou ztratit důvěru svých obyvatel, což je mnohem horší.“

„Spousta měst a obcí v posledních letech velmi intenzivně zaváděla systémy door-to-door, to znamená popelnice v podstatě u každého domu. Teď tedy příliš nechápeme, proč bychom měli říct těm lidem: Je dobré, že třídíte do těch žlutých

popelnic, ale část toho, co teď třídíte, nosíte do obchodu,“ zmiňuje místopředseda Svazu měst a obcí Pavel Drahovzal.

Novela se nelíbí ani exministrovi životního prostředí Miloši Kužvartovi: „Aby láhve byly vratné, nesmí být porušené a už v tom, že se láhev nesešlápne, je skrytý jeden z problémů – bude se vozit vzduch. Škoda je, že jde o systém, který je duplicitní. Z Evropské unie máme nejvíce funkční separovaný sběr. Z deseti lahví uvedených na trh se u nás vrátí více než osm,“ argumentuje Kužvart. A dodává, že investiční část do zařízení obchodů stroji na vracení bude na začátku zhruba 2,3 miliardy. Provozní náklady systému ročně činí zhruba 1,3 miliardy. „A ani nápojový průmysl není žádná charita, takže tyto náklady nakonec převede do konečné ceny pro spotřebitele,“ předpovídá Kužvart zdražení nápojů.

Ekonomický nesmysl

Zásadně proti zálohování PET lahví je Česká asociace odpadového hospodářství (ČAOH). Její šéf Petr Havelka vystupuje proti novele velmi razantně: „Podle

vládní komise pro hodnocení dopadů je nepochybné, že zálohování poškodí obce i občany. Nyní jsou petky a plechovky ze zákona obcí. Ministr je chce dát nápojářskému průmyslu. Ty komodity mají za hodnotu mezi 500–750 miliony korun. Samotný zálohový systém stojí jen na investicích přes 5,2 miliardy a provozně každý rok 1,3–2 miliardy korun. Je to extrémně drahé řešení a řeší to dohromady jen asi 1,3 procenta z komunálních odpadů. Ekonomicky je to nesmysl. A ano, pokud by chtěl EKO-KOM obcím po těchto ztrátách platit podobnou výši za třídění jako doposud, pak by musel zásadně zdražit všechny ostatní typy obalů. Lidem by se tedy zdražilo v obchodech všechno balené zboží včetně potravin. A výše zmíněné miliardy by samozřejmě zaplatili také. Ministr říká, že náklady ponесou výrobci nápojů. Není to pravda a jednoznačně to potvrdilo i stanovisko vládní komise pro hodnocení dopadů. Náklady ponесou lidé a obce,“ argumentuje Havelka.

Starosta Bohumína Petr Vícha, který je členem senátního výboru pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí ➔

**Tyto Vánoce
si дарujeme
dobrotu**

PETROL PARTNER

kofola original

kofola original

**Bud'me k sobě dobří
a věnujme si vánoční Kofolu.**

www.kofola.cz

☞ dí upozornil, že novela dopadne i na spotřebitele. „Kromě předpokládaného zvýšení cen zboží budou muset lidé doma hromadit nezmáčknuté lahve a pak je vozit zpět do obchodů. To je absolutně nepraktické, zvláště pro ty, kteří žijí v okrajových částech měst nebo v menších obcích, kde se kvůli zavedení zálohování mohou malé obchody dostat na pokraj existence,“ varuje starosta s tím, že jedním z dalších negativních důsledků zavedení zálohového systému by mohlo být navýšení poplatků za odpady. Pokud totiž obce přijdou o výnos z PET lahví, zvýší se jim náklady na odpadové hospodářství. „Buď tedy více doplatí ze svého rozpočtu, nebo zvýší poplatky pro občany,“ odhaduje Vícha.

Také ČAPPO je proti

Proti přijaté podobě novely vystupuje i Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO). Její šéf Jan Duspěva zmínil, že čerpací stanice nechtějí skladowat vratné obaly, protože na to nemají dostatečné prostory.

Ministr životního prostředí Petr Hladík nyní poprvé přiznal, že to nejde podle plánu. „Není to tak, že by proti návrhu stály všechny obce. Je mnoho starostů, kteří mi píší a podporují mě. Vznikla také speciální iniciativa starostů, kteří zálohování podporují,“ uvedl Hladík. Dodal, že zálohuje už šestnáct zemí z EU a od ledna se k nim přidají další, například Rakousko.

Jeho ministerstvo navrhlo, aby předpis nabyl účinnosti 1. ledna 2025. Zálohový systém se měl podle plánu spustit o rok později, tedy od ledna 2026. Podle kritiků se to však v lednu 2025 nestihne, na což upozornil například šéf Svazu obchodu a cestovního ruchu Tomáš Prouza.

„Zákon určitě nebude platit od 1. ledna 2025, to se nedá stihnout. Jestli to budeme zavádět do praxe od roku 2026, jak jsem plánoval, to je také k diskusi. Je však pravda, že budu muset nechat čas obchodníkům na přípravu, což jsem říkal od začátku. A to potrvá několik měsíců až rok,“ dodal Hladík s tím, že pro něj je priorita, aby se zákon schválil do konce jeho mandátu.

Co je podstatou zákona

Zavedení systému bude podle odhadů ministerstva stát přes pět a půl miliardy korun, provozní náklady pak budou 1,8 miliardy každý rok. Zatím se počítá se zálohou



Ministr životního prostředí Petr Hladík je možná jediný, kdo se snaží o zavedení systému vrácení PET lahví



čtyři koruny, její přesnou cenu ale stanoví až vyhláška k novele. Cílem má být zvýšení míry recyklace a omezení množství odpadu v přírodě. Návrh rovněž zahrnuje povinnosti týkající se reklamních letáků. Chce zavést recyklační poplatek pro jejich výrobce a omezit plošnou distribuci těm, kteří o reklamní letáky zájem nemají.

Obchodníci budou podle tiskové zprávy ministerstva vybírat lahve a plechovky povinně v prodejnách a čerpacích stanicích nad 50 metrů čtverečních. To představuje celkem více než 11 tisíc „odběrných“ míst. Povinnost vybírat zálohované obaly budou mít i online prodejci. V obcích nad 300 obyvatel, kde nebude ani povinné, ani dobrovolné místo odběru, ho zřídí provozitel systému.

Zálohy mají platit pro nealkoholické nápoje v plastových lahvích o objemu 0,1 až 3 litry a alkoholické nápoje do 15 procent alkoholu v plastových lahvích. Dále pro všechny nealkoholické nápoje v plechovkách o objemu 0,1 až 1 litr a nápoje s obsahem do 15 procent alkoholu v plechovkách. Výjimkou jsou mléko a mléčné

výrobky, jejichž obaly se zálohovat nebudou. Celkově by podle odhadů MŽP mohlo ročně systémem projít zhruba 2,5 miliardy kusů PET lahví a plechovek.

O chod systému se bude starat správce zálohového systému (operátor), který založí výrobci a zřejmě i obchodníci. Výrobci u něj budou muset registrovat obaly u nápojů, které pustí do prodeje. Za každý obal zaplatí zálohu a poplatek výrobce. Obchodník si nápoje koupí a výrobci zaplatí vedle ceny i zálohu. Stejně i spotřebitel v obchodě. Spolu s cenou uvidí na účtence i zálohu, kterou při vrácení prázdného obalu dostane zpátky.

Všechny sesbírané obaly vrátí správci, který mu proplatí zálohy a k tomu poplatek jako odměnu za manipulaci s obaly. Jeho výše bude teprve určena, půjde zřejmě o desetihaléře za jeden obal. Od správce poputuje materiál k výrobci recyklátů. Zpracovaný materiál bude možné použít k výrobě nových lahví či plechovek. Systém bude vedle poplatků od výrobce financován pomocí nevrácených záloh a prodejem recyklovaného materiálu za tržní ceny.

Unijní směrnice požaduje, aby do roku 2029 bylo zpětně odebráno minimálně 90 procent hmotnosti plastových nápojových lahví. Česko se pohybuje pod touto hranicí, a to jak u plastových lahví, tak u kovových plechovek. Zpětný odběr použitých PET lahví zavedlo už 13 evropských států.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv

VÁNOCE A SILVESTR PRODEJŮM SVĚDČÍ

S blížícím se koncem kalendářního roku zaznamenávají čerpací stanice tradičně výrazný nárůst prodejů v určitých kategoriích rychloobrátkového zboží. V období Vánoc a Silvestra vystupuje do popředí zejména tvrdý alkohol, jehož prodej během prosince vykazuje nadprůměrné výsledky.

Nárůst o 40 procent

Podle statistických údajů z roku 2023 vzrostly během posledního měsíce v roce prodeje tvrdého alkoholu na čerpacích stanicích o více než 40 % oproti celoročnímu průměru. Tento vývoj potvrzuje, že zákazníci si v tomto období vybírají prémiové produkty – důkazem je nejvyšší cena za prodaný litr v této kategorii v průběhu celého roku.

Lze předpokládat, že spotřebitelé vnímají čerpací stanice jako snadno dostupný

a pohodlný zdroj kvalitních alkoholických nápojů pro oslavy, dárky či poslední okamžiky příprav.

Mírné zdražení prodejům nesvědčí

Přestože prosinec tradičně představuje silné období, dlouhodobé trendy naznačují výzvy, kterým čelí segment tvrdého alkoholu. Meziročně, při porovnání období posledních 12 měsíců končících listopadem 2024 s před-

chozím obdobím, došlo k poklesu hodnoty prodeje u všech hlavních kategorií tvrdého alkoholu.

Tento vývoj je doprovázen růstem průměrné ceny za litr o 8 %, což může signalizovat změny ve spotřebitelském chování, například preferenci menšího objemu, ale prémiovějších značek.

Jak využít tento potenciál a zároveň čelit meziročnímu poklesu tržeb? Klíčem k úspěchu v tomto období je nejen zaměření na správné produkty, ale také na optimalizaci marketingových a prodejních strategií.

Překvapivě například prodeje čokoládových bonboniér, oblíbeného dárku či doplňku ke svátečním oslavám, během prosince nevykazují významný nárůst. Tato kategorie přitom může představovat zajímavou příležitost k rozšíření sortimentu a podpoře impulzních nákupů.

Uvedená data jsou za celý sledovaný trh čerpacích stanic. Sledované období je posledních 12 měsíců od listopadu 2023 po říjen 2024

■ AUTOR: Lukáš Lyčka

Autor je konzultantem ve společnosti NIQ

FOTO: archiv



VÁŽKA

VĚDĚLI JSTE, ŽE:

- v ČR roste každým rokem prodej potřeb pro ruční balení cigaret?
- papírky Vážka Standard jsou nejoblíbenějšími balíci papírky na českém trhu?
- 87 % uživatelů používá společně s papírky Vážka také filtry pro ruční balení cigaret?

www.papirky.cz

Roll4you®



NEJEN ZÁKLAD VYDATNÉHO OBĚDA

Pokud již máte dost párků v rohlíku nebo plněných baget a sendvičů a dostanete chuť na něco rychlého, teplého, a pokud možno sytého v misce nebo na talíři, pak přichází čas na osvědčené polévky, které dohromady s pečivem představují vydatnou přesnídávku i rychlý oběd.

Rozhoduje kuchař

V poslední letech se nabídka občerstvení na čerpacích stanicích výrazně rozšířila. Vedle smaženého „fastfoodu“ se dnes nabízí široká škála hotových teplých jídel, mezi nimiž polévky rozhodně nemohou chybět. Tam, kde preferují zdravější menu, to mají poněkud těžší, ale své zákazníky si také najdou. Všichni, kdo hledají na cestách tradiční českou kuchyni, si v nabídce polévek určitě vyberou. Na čerpací stanici, kde mají svého kuchaře, případně vyhrazenou obsluhu, která bude polévky připravovat, mají vyhráno. Není nad čerstvost a rychlou obměnu, aby si zákazník mohl vybrat.

Další možností je zamrazené polévky dovážet jako polotovary, připravené pouze k ohřátí. Zde již výběr nebude takový, jako přímo od vlastního kuchaře. V menších provozech mají obvykle na výběr z jedné až

dvou druhů polévek, dokud se nespotebuje. Případně takové druhy, které nabízí sám dodavatel.

Především otázka čerstvosti je ale klíčová, protože polévky připravované přímo na místě vyžadují důsledné dodržování hygienických standardů a správnou logistiku. Některé sítě čerpacích stanic proto polévky připravují centrálně a následně je rozváží do svých poboček, což zaručuje jejich čerstvost a kvalitu.

Češi jsou konzervativní

Lze konstatovat, že český „jazyček“ není v zásadě moc mlsný ale za to dosti konzervativní. Stále kralují na čerpacích stanicích klasické polévky pro „chlapy“ jako například gulášová, dršťková, frankfurtská, zelná nebo bramborová. Pro dámy, případně pro strávnicky, kteří potřebují dietu, kralují zeleninové

nebo masové vývary s nudlemi nebo játrovými knedlíčky.

Občas jsou na výběr polévky luštěninové jako je čočková, hrachová a fazolová s uzeninou. Nejsou ovšem tak oblíbené i když jsou tradiční a velmi dobře zasytí. Pro někoho jsou prostě nevhodné na dlouhé cestování...

Rychlé na přípravu, ale...

Instantní polévky bývají jednoduché na přípravu a šetří čas. Stačí je zalít horkou vodou a ihned podávat. Obsahují však vysoký obsah soli, látek na zvýraznění chuti zejména glutamátu a jsou velmi chudé na bílkoviny a minerální látky. Naštěstí se tento druh polévek brzy přejí a dnes již i kamionáci před instantní polévkou dávají přednost té poctivé čerstvé, připravené přímo na čerpací stanici. Zdravější volba, než rychlé občerstvení typu fast food zákazníci ocení právě jídlo s nižším obsahem tuku a vyšší výživovou hodnotou, což je ideální na dlouhé cesty, kdy tělo potřebuje dostatek energie, ale ne přebytek kalorií.

Letní zeleninové a sezonní polévky si v počtu prodejsů moc nezadají. S jakoby zdravou dětskou polévkou, zahuštěnou

smetanou a rozmixovanou zeleninou na čerpací stanici moc neuspějete. Tradiční květáková, pórková, rajská nebo cibulová případně zahuštěné smetanou např. žampionový krém, hráškový krém, dýňová, brokolice a jím podobné. Prosazovat zdravý styl bývá těžké. Nemůžete nikoho přesvědčovat, bojíte se experimentovat, na to si zákazník musí přijít sám. Vy můžete pouze nabízet nápad, kvalitu a příjemnou úroveň stolování.

Tam, kde chtějí zkusit experimentovat a zařadit do jídelníčku například některé ze světově proslulých polévek čínské, vietnamské nebo thajské kuchyně (např. Pho bo nebo Tom Kha Gai), budou zákazníci s výběrem váhat. Zkoumají, jak chutná, zda je pálivá nebo sladká, jaká netradiční zelenina, případně rybí kousky či neobvyklé koření se v ní nachází. Zkrátka Češi jsou nedůvěřiví a přednost dávají tradičním českým polévkám.

V zimě zahřeje

Zařadit polévku do zimního menu by měly všechny čerpací stanice, kde na to mají zájem, přípravu a prostor. Právě v zimě teplá polévka zahřeje a nabízí ideální kombinaci sytosti a tepla, která je právě pro toto období žádoucí. I na malých pumpách nenabízejte pouze horkou kávu, nabídněte kvalitní horkou polévku. Určitě brzy uvidíte pozitivní ekonomický dopad na tržbách.

Tam, kde je obsluha, jež má na zákazníka dostatek času, sama vás obslouží, polévku naservíruje do talíře, případně polévkové misky, nabídne i pečivo. V optimálním případě je na výběr chléb či celozrnné i běžné pšeničné, určitě se vám bude příjemně stolovat.

Tam, kde je samoobsluha nebo větší provoz, zákazník si nalévá polévku sám. Jenže někteří zákazníci dokáží být mimořádně nešikovní. Jedni doslova loví naběračkou v kotlíku a pak se nandají jen hustou hmotu usazenou u dna nádoby, druzí pak vůbec polévku nezamíchají a nandají si tekutinu zcela prostou zeleniny i masa. Často přitom zaneřádí talíř případně celý servírovací táč. Jedni přitom drží peněženku, telefon i klíče od auta, a pak ještě loví v košíku pečivo. Pro některé hosty je zkrátka tento úkon docela náročný. Pokud tedy obsluha najde prostor, aby zákazníka obsloužila, a s úsměvem mu popřála dobrou chuť, bude to v rámci gastroprovozu takové čerpací stanice jistě více než vítaná přidaná hodnota.



Pocit čerstvé domácí polévky vám také zaručí další drobné detaily. Posyp čerstvou pažitkou, petrželkou nebo jarní cibulkou případně kostičky z opražené housky nebo slaniny. Takové pokrmy pak působí i krásně lákavě a čerstvě. Nezbytným doplňkem v nabídce je také kvalitní čerstvé pečivo, které z obyčejné polévky udělá vydatný oběd. Někdo má rád pečivo křupavé celozrnné se semínky, někdo nedá dopustit na čerstvý domácí chléb a někdo potřebuje právě ten oblíbený pšeničný rohlík.

Do budoucna

Čerpací stanice nahrazuje často restauraci. Některým jejich zákazníkům se hledání restaurace, zajištění a parkování do centra měst časově nevyplatí a raději se při tankování rádi občerství právě na čerpací stanici, kde si odpočinou a zrelaxují. Proto by se čerpací stanice měly snažit vyjít zákazníkům vstříc pestrou a pokud možno i zdravou nabídkou své kuchyně.



Vývoj nabídky polévek na čerpacích stanicích je příkladem toho, jak se gastronomické trendy dostávají i na místa, kde bychom to dříve nečekali. S rostoucí popularitou zdravějších jídel lze očekávat, že čerpací stanice budou tuto nabídku i nadále rozšiřovat, čímž přispějí k lepšímu a zejména zdravějšímu stravování nejen řidičů, ale i spolucestujících.

■ AUTOR: Gabriela Platilová
FOTO: Jiří Kaloč a archiv

CO NÁS ČEKÁ V ROCE 2025

Kdy je možné nařídit zaměstnanci práci ve dni pracovního klidu, má zaměstnanec právo na tzv. 13. plat, a jaké změny se chystají v pracovním právu. To jsou témata naší letos poslední právní poradny.

Práce ve svátek

Práce ve svátek, jako ve dni pracovního klidu, může být ze strany zaměstnavatele nařízena jen výjimečně a v zákonem předpokládaných případech. Jednou z přípustných situací, kdy je možné práci ve svátek nařizovat, je práce v nepřetržitém provozu, což bývá často právě případ čerpacích stanic.

Pracovní dobu pak rozvrhuje zaměstnavatel a je na něm, jakým způsobem rozvrhne jednotlivým zaměstnancům za dodržení podmínek zákoníku práce směny a na koho případně např. směna ve svátek. Práce ve svátek tedy není předmětem dohody zaměstnavatele a zaměstnanců (i když i to je možný přístup), ale je čistě v pravomoci zaměstnavatele v rámci plá-

nování pracovního doby. Zaměstnavatel by měl ale v takovém případě pamatovat na to, že za práci ve svátek náleží zaměstnanci dosažená mzda a primárně náhradní volno, není-li ujednáno, že namísto náhradního volna náleží zaměstnanci příplatek za práci ve svátek.

Je-li pracovní doba zaměstnanci rozvržena na svátek, je třeba s tímto pracovat i ve vztahu k nařizování dovolené. Zaměstnanec pak nemá nárok na to, aby ve svátek čerpal dovolenou, neboť tím, kdo dovolenou nařizuje, je zaměstnavatel. Po předchozí dohodě, požádá-li zaměstnanec nebo na základě nařízení zaměstnavatele, tedy zaměstnanec může dovolenou čerpat i v době svátku, měl-li na tento den naplánovanou směnu (v opačném případě je čerpání dovolené z povahy věci vyloučeno).

13. mzda

V praxi se můžeme setkat s tím, že zaměstnavatel ke konci roku poskytuje zaměstnancům různé peněžité bonusy, mezi které lze zařadit tzv. 13. mzdu. Tento termín zákon nezná a používá se obvykle v souvislosti s tím, že je zaměstnanci poskytována nad rámec jeho standardní mzdy bonusová částka odpovídající svou výší zhruba této mzdě.

Zdali zaměstnanci na 13. mzdu vznikne nárok závisí na tom, jaké podmínky pro poskytování 13. mzdy zaměstnavatel zpravidla ve svém vnitřním předpisu stanovil. Pověstinou nárok na 13. mzdu vzniká až v okamžiku, kdy zaměstnavatel rozhodne v návaznosti na hospodářskou situaci o tom, že se 13. mzda zaměstnanci přiznává. Může být ale i stanoveno, že v případě splnění určitých podmínek (např. odpracované dny v roce, překročení obrátu apod.) bude zaměstnanci poskytnuta 13. mzda bez dalšího a v takovém případě již může být nárok při splnění uvedených parametrů založen. Záleží tedy vždy na konkrétních případech, zdali je poskytnutí 13. mzdy nároková složka odměny, či nikoliv, přičemž samotné vyjádření „nenároková“ ve vnitřním předpisu nehraje roli a je vždy třeba zkoumat podmínky v jejich celku.

Novela zákoníku práce

V současné době Poslanecká sněmovna projednává novelu zákoníku práce, která plánuje provedení změn majících za cíl zvýšit flexibilitu v pracovněprávních vztazích (používá se též pojem flexi novela). Plánované změny se dotýkají např. prodloužení zkušební doby na 4 měsíce v případě řadových zaměstnanců a na 8 měsíců u vedoucích pracovníků, zkrácení výpovědní doby v případě tzv. sankčních výpovědních důvodů (neuspokojivé pracovní výsledky, porušování pracovních povinností, porušení povinností při dočasné pracovní neschopnosti) ze dvou měsíců na jeden, nového běhu výpovědní doby, která by měla začít plynout již okamžikem doručení výpovědi, a další. Novela je však v začátcích legislativního procesu a je tedy otázkou, v jaké podobě a kdy bude nakonec přijata.

■ AUTOR: Vít Havrda

Autor působí v advokátní kanceláři
Kodap legal s.r.o.

Specializované služby pro čerpací stanice

KODAP

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

www.kodap.cz

>eurodata

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

www.edtas.cz

ETL
GLOBAL



★★★★
ALEXANDRIA
Spa & Wellness hotel

UŽIJTE SI WELLNESS VÍKEND V LUHAČOVICÍCH

wellness centrum | saunový svět | venkovní whirlpooly | spa rituály |
Francouzská restaurace

HotelAlexandria.cz



NEJVĚTŠÍ V HISTORII

Škoda Elroq

Veletrh čisté mobility, technologií a řešení pro elektromobilitu E-Salon je zřejmě nejvýznamnější oborovou událostí v Česku a také jeho šestý ročník se těšil solidnímu zájmu veřejnosti. Ve dnech 7. až 10. listopadu jej navštívilo 26 657 návštěvníků. Výstava byla zatím největší ve své dosavadní historii.

Na letňanském výstavišti se představilo téměř 400 elektromobilů a plug-in hybridů od světových značek, nechyběly národní premiéry, zajímavé nové technologie nebo přednášky. S některými modely se návštěvníci mohli dokonce svést. Šestý ročník zaplnil hned šest hal PVA Expo Praha.,

Poprvé se v rámci E-Salonu představili poprvé značky Alpine, Volvo, SsangYong, BYD, Nio, Mhero nebo Voyah. Nákladní trucky a užitková vozidla přivezly na výstaviště Daimler, Volvo, Renault, Tatra, Nextem, Eurogreen, IVECO a další. K vidění byla i komunální a užitková vozidla společností Univer Mobility, Alfa Profi, TPCI, Eco Cars či Profigrass, která zaplnila celou Halu 5.

Elroq a ti druzí

Návštěvníci si mohli poprvé v Česku prohlédnout a osahat nový elektromobil Škoda Elroq, který představuje menšího a dostupnějšího sourozence modelu Enyaq. Pod karoserií kompaktního SUV najdete akumulátor o kapacitách od 55 do 82 kWh a elektromotory o výkonech 125 až 210 kW. V základní motorizaci a výbavě Essence přijde Elroq na 799 tisíc korun.

V nedaleké expozici pak Kia vystavovala kompaktní elektromobil EV3, který je Elroqu přímým konkurentem. Korejec ujede na jedno dobíjení až 605 km a jedním z jeho trumfů bude také atraktivní cena. V základní výbavě

Air, baterií o kapacitě 58,3 kWh a motorem o výkonu 150 kW přijde Kia na 899 980 korun. Vedle osobních modelů pak Kia představila také koncept užitkových elektrických modelů Kia PBV, které by měly přijít na trh v příštím roce. Hyundai vedle sportovně laděného elektromobilu Ioniq N, který nabízí výjimečné vlastnosti nad rámec současné nabídky elektromobilů na trhu, prezentoval malý městský a relativně dostupný elektromobil Instert v atraktivní „outdoorové“ verzi Cross.

Hned tři národní premiéry si přichystal importér Renaultu a Dacie. Velký zájem vzbudila elektrická reinkarnace modelu Renault 5 a jeho sportovní verze se značkou Alpine, ještě větší rozruch pak způsobila největší sériová Dacie všech dob – model Bigster s hybridním ústrojem. Dvě své zásadní novinky přivezl Opel, který vedle malé Frontery Electric představil poprvé v Česku novou generaci velkého Grandlandu. Proti svému předchůdci novinka narostla o výrazných 17 cm až na celkových 465 cm. Zvětšil se tak prostor pro cestující, zejména na zadních sedadlech. K dispozici bude hybridní, plug-in hybridní nebo čistě elektric-

ký pohon. S ním Grandland Electric s baterií o kapacitě 98 kWh ujede až 700 km na jedno nabití.

Konkurenční Volkswagen vedle plug-in hybridních verzí modelů Passat a Tiguan vystavoval v Česku poprvé SUV Tayron, které je nástupcem modelu Tiguan Allspace. Za zmínku určitě stojí, že elektrifikovaná verze eHybrid dokáže v čistě elektrickém režimu ujet až 100 km. Sesterské značky Audi a Cupra pak v Letňanech prezentovaly rovněž své novinky segmentu SUV Q6 E-tron respektive Terramar, který se bude vedle verzí se spalovacími motory nabízet také jako plug-in hybrid. Užiték divize Volkswagenu přivezla do Letňan vedle modelů ID.Buzz long a ID.Buzz GTX také novou generaci obytného automobilu California, který je postaven na základu osmé generace Multivanu.

Největší elektrické volvo

Svou přítomností v Letňanech překvapilo Volvo, které zde poprvé v České republice prezentovalo nové velké plně elektrické SUV EX90. Vlajkovou loď elektromobility v podání švédské automobilky pohání elektromotor o výkonu 380 kW, který umožňuje zrychlení z klidu na 100 km/h za 4,9 sekundy, a až sedm cestujících přepraví na jedno nabití na vzdálenost 624 km.

Velkou expozici mělo čínské MG, které vedle kompaktního hybridu MG 3 a velkého SUV MG HS představilo novou generaci menšího SUV MG ZS s hybridním pohonem. V její expozici byl k vidění i atraktivní roadster MG Cyberstar s výklopnými dveřmi a elektromotorem o výkonu 375 kW a pohonem všech kol. I tento model by se měl v nejbližší době objevit v nabídce dealerů.

Hned při vstupu do haly 3 návštěvníci narazili na expozici Fordu. Automobilka s modrým oválem přivezla do Letňan vedle elektrického SUV Explorer a elektromobilu Mustang E-Mach nový Capri. Pod legendárním jménem však už nenajdete sportovní kupé, ale elektromobil, který svými proporcemi ikonický model automobilky trochu připomíná.

Mezi očekávané novinky patřilo také velké SUV Mitsubishi Outlander PHEV. Čtvrtá generace tohoto modelu má plug-in hybridní pohonné ústrojí a unikátní systém pohonu všech kol S-AWC, který čerpá ze závodních zkušeností japonské automobilky.

Čína se představuje

K vidění byly také elektromobily a hybridy čínských značek, které se chystají zaplavit evrop-



Cupra Terramar



Renault R5 E-Tech



Dacia Bigster



Kia EV3



Ford Capri



Volvo EX90



Opel Grandland Electric

ský trh. Jejich vystavovatel se s aranžmá expozice moc nezabýval, ale nabídka elektromobilů byla velmi pestrá. Asi nejvíce nás zaujal bezmála pětmetrový elektrický off-road M-Hero 917 s nastavitelnou světlou výškou v rozmezí 230–335 mm a elektromotorem o výkonu 800 kW a točivým momentem 1400 N.m. Svou

expozici zde měla také Tesla a na některých stáncích si mohli návštěvníci salónu prohlédnout originální Tesla Cybertruck, která v reálu vypadá ještě o něco šíleněji než na fotkách...

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

VELMI OSOBNÍ DODÁVKA



Automobily kategorie MPV nemizí z trhu, ale jejich roli úspěšně přebírají osobní verze užitkových modelů. Příkladem za všechny může být třeba Volkswagen Caddy zvláště prodloužené verzi Maxi s nejlepší výbavou Style.

Jako osobák

Zatímco první generace představovala pouze užitkové verze modelů Golf, Polo nebo Škoda Felicia, od třetí se tato modelová řada vyprofilovala do svébytné podoby, která umožňovala nabízet i komfortnější osobní varianty. Přesto však Caddy stále narážel na jistá omezení, která se týkala hlavně jízdního komfortu a vnitřního hluku. To se s pátou generací tohoto modelu změnilo.

Poslední generace Volkswagenu Caddy je totiž postavena na platformě MQB pro osobní automobily s motorem uloženým vpředu napříč. Díky tomu využívá stejné technologie jako Golf osmé generace. Týká se to nejen podvozku, ale také asistenčních,

ovládacích nebo komunikačních systémů vozidla.

Povedený design lahodí oku a zároveň ctí aerodynamické zákony, součinitel odporu vzduchu 0,30 představuje nejlepší hodnotu v segmentu. Na svědomí to má nejen efektně stylizovaná před, ale také výrazně zkosené čelní sklo nebo aerodynamicky tvarované nárazníky, podběhy a prahy. Zatímco základní Caddy měří na délku 4501 mm a jeho rozvor je 2755 mm, testovaná verze Maxi se délkou blíží k pěti (4853 mm) a rozvorem třem metrům (2970 mm). Díky tomu může mít nákladový prostor objem přes tři kubíky.

Automobil v testu představuje to nejlepší, co dokáže Volkswagen v modelové řadě Caddy postavit. Nad ním stojí už pou-

ze obytné provedení Californie. Interiér, respektive palubní deska se v mnohém podobá Golfu osmé generace. U verze Style je LCD displej i místo kontrolních přístrojů v kapličky před volantem, nechybí ani dotykové plošky pro ovládání světel, audio-soustavy nebo klimatizace. Na dlouhých cestách jistě potěší anatomicky tvarovaná příplatková sedadla Ergo Comfort. Výdechy ventilační soustavy ve stropě a mezi předními sedadly pak optimalizují klima a urychlují výměnu vzduchu také v zadní části interiéru.

Slabší ale trvanlivější motory

Pod kapotou najdete pouze spalovací motory splňující emisní normu Euro 6. Všechny

ny bez výjimky disponují filtrem pevných částic, mají čtyři válce a turbodmychadlo. Ve srovnání s Golfem jsou u všech motorů kvůli delší životnosti nižší výkony. Zážehové varianta je k dispozici pouze jedna – přeplňovaný čtyřválec 1,5 litru o výkonu 86 kW. Také vznětový motor je pouze jeden, ale dvoulitrový čtyřválec se nabízí hned ve třech výkonových verzích – 55, 75 a 90 kW. Všechny využívají dva katalyzátory SCR s dvojnásobným vstřikováním kapaliny Ad-Blue, což přispívá k výraznému snížení emisí oxidů dusíku.

Pod kapotou testovaného vozu byla nejvýkonnější varianta dodávaná výhradně v kombinaci se sedmistupňovou samočinnou dvouspojkovou převodovkou DSG. Motor je dobře utlumen a jeho projev je překvapivě kultivovaný. Nečekejte však zrovna oslnivou dynamiku. Se zrychlením z klidu na 100 km/h za 11,8 s zaostává za osobními modely Volkswagenu s podobnou motorizací. Pokud mu pak trochu více šlapete na krk, spotřeba se zvýší až nad hranici 7 litrů na 100 km. V rámci českých dálničních limitů drží Caddy tempo bez problémů, při předjíždění je však lepší nechat si rezervu.

Komfortní podvozek

Příjemně překvapí jízdní projev tohoto užitkového modelu. Pohled pod zadní nárazník prozradí robustní tuhou nápravu, která bude odolávat zubu času i většímu zatěžování lépe než jiná řešení. Přesto je odpružení celkem komfortní, netrpí výraznějšími náklony a velmi kultivovaně se podvozek chová i na příčných nerovnostech. Při svižnější jízdě však vysoká karoserie naznačuje, že limity nejsou tak daleko jako třeba u Golfu.

Caddy lze dnes mezi osobními dodávkami považovat za prémii. Působí kvalitně, robustně a bezpečně. Dovedu si ho představit jako plnohodnotnou náhradu za model Touran, verze Maxi pak dokáže zastoupit i větší Sharan. Možná Caddy nemá nejsilnější motorizace, ale má dost síly, aby bez problémů uvezl rodinu i náklad. Cenou však umí vystřelit docela vysoko zvláště u osobních verzí. Pokud to však akceptujete, nemusíte dělat kompromisy. Základní Caddy Maxi 1.5 TSI přijde na 712 229 korun, testovaná verze s nejvyšší výbavou Style však stojí již 1 014 395 korun.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





UJEZDIL JSEM PATNÁCT AUT

Zpěvák populární hudby a muzikálový herec Pavel Vítek miloval svět automobilů už jako kluk a to mu zůstalo. Dodnes rád cestuje automobilem, když se skupinou 4Tenori „obráží“ republiku za koncerty.

Pavle, vybavujete si vaše začátky? Dobu, kdy jste si dělal řidičák?

Já auta miloval, táta byl profesionální řidič a já od něj hodně věcí za volantem odkoukal. Poprvé jsem si sednul za volant, když mi bylo asi třináct let, u babičky na dvoře jsem poskakoval s naší starou rodinnou Octávií, pocho-pitelně potají. Ale ten pocit mi naprosto uča-roval. Když jsem si pak dělal v Praze řidičák, do autoškoly už jsem šel s tím, že jsem trochu řídit uměl. Můj učitel jízdy to samozřejmě poznal, a když viděl, že mě to baví, bral mě autem po Praze v dopravních špičkách do těch nejfrekventovanějších částí metropole. To byla naprosto nejlepší škola. Pamatuji si, že v den, kdy jsem dostal řidičák, jsem starou škodovkou 105, vypůjčenou od kamarádky, jel rovnou z autoškoly za rodiči na prázdniny do Beskyd. Dodnes mě řízení baví, „ujezdil“ jsem asi patnáct aut a celkem najel za svůj ři-dičský život asi milion a půl kilometrů.

Dneska jezdíte se 4Tenory a jste pro kluky „hlavní řidič“. Jezdíte bezpečně? Pustíte občas nohu víc na plyn?

Za volantem relaxuju, jezdím rozvázně a na jistotu. Nejsem vyznavačem stylu brzda plyn, mám rád plynulou svižnější jízdu, to vás naučí zkušenost. Jezdíme často dálkové jízdy, takže hlavní je dorazit na místo koncer-tu včas a v pohodě, ne vystresovaný. V dneš-ním hustém provozu se navíc ani nedá nikde závodit, není to ani bezpečné a všude jsou navíc radary. Pokuty platím minimálně, a když už, spíš za parkování po Praze.

Kolik za rok najeďte, než obejdete všechny koncerty?

Naježdím ročně mnoho desítek tisíc km, moje nejdelší cesta byla na otočku do Košic. Cesta tam, odzpívat a během noci zase zpět, to už bylo docela na hraně, ale nešlo to jinak. Běžně ale naše cesty na koncerty obnáše-

jí tak dvě stě kilometrů tam a zase to samé zpět.

4Tenori letos vydali nové album „Příběh“. Zpíváte si někdy v autě?

V autě se vždycky učím nové písničky, tak-že si při řízení zpívám často, tedy když jedu sám. Mám tam klid, nikdo mě neruší, takže zejména při dlouhých dálničních přesunech aspoň využiju čas strávený za volantem. A někdy si pustím při nočních návratech váž-nou hudbu, ta mě uklidňuje, anebo rád po-slouchám mluvené slovo, konkrétně audio knížky. Cesta mi tak rychleji uteče...

Poznávají vás lidé na benzínkách?

Tuhle jsem někde čepoval a paní pumpař-ka byla na koncertě 4 Tenorů a moc hezky se o něm rozpovídala, to mi vždycky udělá radost. Jinak lidé, když někde zastavím, tak občas chtějí selfíčko, občas podpis a taky

se dost koukají, čím jsem přijel. Takže sklízí úspěch i moje subaru.

Máte nějaký zajímavý zážitek ze setkání na benzince? Zpíval jste tam někdy?

Když jsem počátkem 90. let odešel od kapely a neměl žádné koncerty ani další příjmy, zpíval jsem občas na benzínkách jako kulturní vložka, když se slavnostně otevíraly. Tehdy se jich stavělo poměrně dost, takže jsem si i vydělal na složenky. Dnes se na pumpách většinou potkáváme s kolegy při našich nočních návratech, tuhle jsem si u Brna před půlnocí popovídal s Petrou Janů.

Máte stále psa? Jezdí s vámi v autě?

Baví ho to?

Řadu let jsem choval bullmastify, což jsou taková osmdesátikilová „telata“. A to byl vlastně důvod, proč jsem začal jezdit většími kombíky. Měli jsme vždy dva, tátu a syna, tak aby mohli občas cestovat s námi, potřeboval jsem auto s velkým kufrem. Pamatuju si, že stačilo otevřít zadní víko a už byli jedním skokem uvnitř, rádi s námi jezdili na výlety. Ale musel jsem s nimi jezdit plynule a mírněji, jinak byl zezadu povyk, dynamickou jízdu neměli rádi. Vždycky se zájmem sledovali krajinu, lidi, ostatní auta. Byl to pro ně zážitek.

Jste typ řidiče, který má vždy plnou nádrž?

Vždycky tankuju plnou. Jednak jezdíte k pumpě méně často a vzhledem k tomu, že tam po vás vždycky chtějí peníze, mám pocit, že tak utratím míň, což je samozřejmě nesmysl. Ale mám rád, když je v nádrži větší rezerva, nikdy nevíte, co se může přihodit, kde zůstanete třeba kvůli dopravní situaci uvězněn v koloně.

Stalo se vám, že jste byl někdy na suchu?

Kdysi jsem se vracel v noci z koncertu někde v Jeseníkách, pořád jsem tankování odkládal a najednou byly všechny pumpy po cestě zavřené. Dojezd se neustále zmenšoval, až nakonec číslice zmizely úplně a zůstalo svítit jen magické hladové oko... Bylo to v horách, nikde nikdo, venku tma a zima mínus deset stupňů. Už nikdy ty nervy nechci zažít. Byla to prostě moje blbost a od té doby si vždycky dojezd z plnou nádrží hlídám.

Máte svou oblíbenou benzínku, kde tankujete pohonné hmoty?

Ani ne, tankuju podle potřeby, ale mám už síť svých ověřených benzínek, kde vím, že nenačepuju do nádrže nic špatného.



Využíváte mycí boxy nebo spíš klasickou myčku? Proč?

Nejraději mám klasické boxy, kde si člověk umyje auto sám. A jednou za čas, když už je opravdu hodně špinavé, což nemám rád, zajedu do nějaké portálové myčky.

Když na čerpací stanici dorazíte, co si tam kupujete?

Kromě benzínu většinou jen kafe, třeba velké cappuccino do kelímku, a pak si jím příjemněji dojíždím.

Zastavíte se někdy i na teplé jídlo?

Chutná vám tam?

S Tenory máme několik oblíbených míst, kde se při delších výjezdech zastavíme na jídlo. Na 90 km dálnice D1 třeba vaří fakt dobře, obyčejná domácí jídla, tam se vždy stavím rád.

Vy jste procestoval téměř celý svět.

Jak byste hodnotil benzínky, pumpy v zahraničí?

My jsme zvyklí tady v Evropě na výstavní benzínky, kde si můžete koupit takřka všechno. V Barmě jsme jednou čerpali z pick upu s barelem plným benzínu na korbě. Chlapík nám gumovou hadicí načerpal nádrž samospádem a cenu odhadl podle typu auta. Předtím jsme totiž s malým džípem zabloudili v džungli a byli na suchu, takže jsme za záchranu byli fakt vděční.

Jaké máte auto? V čem je spolehlivé?

V 90. letech jsme se přestěhovali na venkov, kde se v zimě občas neudrží silnice. A někdy také potřebuju s autem projet po polní či lesní cestě, kde se hodí pohon všech kol. Tak jsem hledal, jaké auto si pořídit a jednou jsem se jen tak zkušebně projel v subaru. Bylo to v zimě, na sněhu a náledí, to auto jelo prostě fantasticky. Od té doby už jezdím jenom v Subaru, má to jejich outdoorové kombi Outback. Je to opravdu všestranný vůz, zvládá dálnice, plískanice i terén, a navíc, nejen podle testů je to jedno z nejspolehlivějších a taky nejbezpečnějších aut vůbec. Oceňuju na něm skvělý podvozek a jízdní vlastnosti, komfort, a právě tu spolehlivost.

Co říkáte na postupný zákaz spalovacích motorů?

Velmi stručně a obecně, myslím si, že na to není situace ještě patřičně připravená. Technologicky elektromobily zatím nedosahují těch parametrů, které potřebujeme, především dojezd a infrastruktura, myslím počet nabíječek. Nevím, jak bych se vracel v noci odněkud zdaleka a o další čas by se mi cesta protahovala kvůli dlouhému dobíjení. Pokud by tam u stojanu vůbec bylo pro mě zrovna místo. Pro město je to ale dobrá volba. Nedávno jsem navštívil norské Oslo a tam jezdily skoro jen elektromobily, bylo tam ticho a čistý vzduch. Mně ale tyto striktní zákazy a nařízení přijdou ze strany bruselských úředníků dogmatické. Myslím, že celý ten aparát už je trochu odtržený od reality. Navíc není dořešená likvidace těch baterií, sporná je i uhlíková stopa elektromobilů... A obávám se, že s takovou neuváženou změnou by mohla přijít vlna nezaměstnanosti a nepokojů, vždyť automobilový průmysl je v Evropě jedním z hlavních ekonomických tahounů.

Takže po elektroautu netoužíte?

Zatím ani ne, i když třeba dynamika elektroautu je fascinující. Ale automobilka Subaru chystá nový Outback s hybridem, tak třeba tam vyzkouším „novou dobu“. Nové technologie mám rád a nebráním se jim, ale musí být technicky dotažené. Subaru je doslova prošívané nejrozumnějšími bezpečnostními systémy a ty už mi několikrát doslova zachránily krk.

■ AUTOR: Šárka Jansová
FOTO: archiv

Zlatý



Stříbrný

AutoMax



Christ



KODAP
>eurodata

MONTI



SHERON



WashTec Cz

Bronzový



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

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

NAŠE ZNAČKA, NAŠE KVALITA



Zimní směs do ostřikovačů
od společnosti **ČEPRO**.



V JEDNOM TÝMU



RobiN OIL



Merry Christmas and Happy New Year

Veselé Vánoce a šťastný nový rok

Veselé Vianoce a šťastný nový rok

Wesołych Świąt i szczęśliwego Nowego Roku

Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr

Boldog karácsonyt és boldog új évet