

PETROL MAGAZÍN

PETROL AWARDS

Čerpací stanice roku

INTERVIEW

Mirek Topolánek

ALTERNATIVA

Plyn nebo elektrika?

SHOP & GASTRO

Privátní značky



UIC UNIPETROL INDEX CZECH

Cenotvorba založená na Unipetrol Index Czech (UIC)

**UIC výrazně zjednodušuje orientaci
ve výpočtu velkoobchodních cen pro český
trh a zvyšuje tak jejich transparentnost.**

RELEVANTNÍ

UIC odráží makroekonomické podmínky, a to zejména legislativní povinnosti, vývoj cen na evropských trzích, konkurenční vlivy a vývoj směnných kurzů.

AKTUÁLNÍ

UIC je denně aktualizován, aby byla zajištěna objektivní odpovídající cenová úroveň na českém trhu s pohonnými hmotami.

TRANSPARENTNÍ

UIC je veřejně přístupný cenový index zohledňující objektivní, relevantní a aktuální cenovou hladinu.

ZAVEDENÝ

UIC je využíván od konce roku 2016 a od roku 2018 slouží jako nástroj pro určování cen na bázi kontraktů.

DOSTUPNÝ

UIC je vydáván veřejně na stránkách ORLEN Unipetrol.



www.uiczech.cz



 **ORLEN Unipetrol**

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



máme za sebou dva covidové roky, které nebyly vůbec jednoduché. V roce 2020 nastal propad prodeje i při rekordně nízké ceně paliv, což zapříčinilo extrémně malé tržby i výnosy. Celkový pokles výkonnosti ekonomiky měl následně negativní dopad i do našeho odvětví. Také v prvním pololetí roku 2021 se epidemiologická opatření promítla do snížené poptávky po palivech. Oživení, které přineslo druhé pololetí loňského roku, zase doprovázel výrazný nárůst cen ropy, oslabená koruna, ale i zdražení dalších chemikálií, biosložek, energií a zemního plynu. Toto období zároveň nepřineslo další kvantitativní rozvoj sítě veřejných čerpacích stanic. I přes tyto překážky se firmy v našem oboru věnovaly i nadále plnění stále přísnějších norem emisí, přičemž bylo nutné udržet plynulé zásobování i za nouzového stavu. Je třeba ocenit, jak se nakonec zvládlo v pandemické situaci udržet stabilitu celého systému od zpracování ropy, výroby pohonných hmot, logistiky zásobování až po nezbytné zajištění ochranných pomůcek. Investice přitom i během tohoto období proudily do modernizace čerpacích stanic jak v sektoru paliv, tak do modernizace a naplňování trendů v gastronomii a dalších službách včetně rozšiřování nabídky alternativních energií, což představuje především dobíjecí místa pro elektromobily a plnicí stanice na CNG. V neposlední řadě se už pomalu stává standardem stojanová technologie výdeje kapaliny AdBlue pro uspokojení rostoucí poptávky majitelů osobních a nákladních automobilů s moderními vznětovými motory. Přes narůstající inflaci lze v letošním roce očekávat stabilnější ekonomické prostředí, ve kterém již nebude hrát hlavní roli pandemie nového koronaviru, jenž zřejmě pomalu, ale jistě ztrácí na síle. Čeká nás do budoucna náročná cesta rozvoje nízkouhlíkatých kapalných paliv v dopravě.

■ Václav Loula
editor Petrol magazínu



Editorial

Aktuality z domova 4–6

- Orlen Unipetrol a Pražská plynárenská spolupracují na rozvoji vodíkové mobility
- Tržby Unipetrolu dosáhly loni rekordní výše
- MOL získá čerpací stanice v Polsku, Orlen vstupuje na maďarský trh
- Daniel Vagaský je v čele společnosti Shell Czech Republic
- Čína se bude významně angažovat na trhu s LNG
- Gazprom si neobjednal kapacitu plynovodu Jamal na další měsíce
- Dohoda za 118 miliard. Rusko uzavřelo s Čínou smlouvy o plynu a ropě
- OPEC dodává málo ropy. Ceny nesníží ani konec krize na Ukrajině
- Za pět minut 100 kilometrů.
V Praze otevřeli nejvýkonnější dobíjecí stanici
- Japonsko bude vyrábět vodík z použitých plastů
- Družbou poteče více ropy.
Transněft zvedne dodávky pro Česko i Polsko
- Evropa hledá alternativu k ruskému plynu v Alžírských plynovodech

Svět ropy 9

Spotřeba ropy výrazně stoupla
Těžba roste pomalu
Nejisté vyhlídky do roku 2022

Interview 10

Mirek Topolánek



Čerpací stanice měsíce 14–18

Pumpa D1 – Průhonice
Eurobit – Vansdorf

Reportáž 22

Vyhlášení PETROLawards roku 2021

Rozhovor 25, 36

Jiří Winkelhöfer, Orlen Unipetrol
Daniel Adam, Adam & Partner

Trh, ropa, produkty 26–29

Statistika čerpacích stanic v ČR
Jakost PHM
Pohonné hmoty zdražují



Alternativa 30–34

Spotřeba CNG a LPG
Motorová nafta s HVO
Evropský trh s LPG, CNG a LNG

Produkty 40–44

Také není váš olej z recyklátu?
Nižší viskozita, nižší emise
Životní prostředí a mycí chemie
Ekologické obaly na mycí chemii



Shop a gastro 50–54

Privátní značky
Příchutě do kávy

Poradna 58

Účetní uzávěrka na čerpacích stanicích



Autosalon 59–60

Problémy výroby zrcadlí statistiky prodeje
Subaru Forester e-boxer

Osobnost na čerpacích stanicích 62

Pavel Kožíšek

PETROL Partner 64



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

SUPER BENZIN ADITIV



- Udržuje motor a palivov systém ist
- Zlepšuje mazací schopnost benzinu, chrání vstřikování před opotřebením

Praktické jednorázové balení

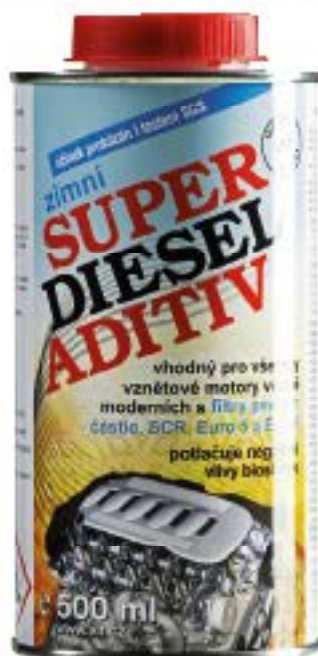
- Jedno balení na nádrž
- Aplikace bez odměrky
- Řešení pro bezzátkové uzávěry

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

PETROL
PARTNER

**letní
zimní
varianta**

SUPER DIESEL ADITIV



- Udržuje čistotu vstřikovacích trysek
- Chrání před korozí
- Zvyšuje mazací schopnost paliva
- Zvyšuje cetanové číslo, čímž zlepšuje spalování, snižuje hlučnost a zvyšuje výkon

- Snižuje opotřebení
- Snižuje spotřebu paliva až o 5 %
- Potlačuje pěníení paliva
- Stabilizuje naftu s biosložkami a prodlužuje její skladovací dobu
- Kompatibilní s filtry pevných částic i systémy SCR

**Dostání
v sítích**

ELIT
všechny akce

EO
EuroOil

BENZINA
Unipetrol Group

AUTO KELLY
všechny akce

oma **CZ**

BP

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

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



ORLEN UNIPETROL A PRAŽSKÁ PLYNÁRENSKÁ SPOLUPRACUJÍ NA ROZVOJI VODÍKOVÉ MOBILITY

Zástupci skupiny Orlen Unipetrol a společnosti Pražská plynárenská podepsali memorandum o vzájemné spolupráci. Jeho předmětem je předávání zkušeností a budoucí spolupráce v oblasti snižování emisí a uhlíkové stopy. Obě společnosti v této souvislosti vidí velký potenciál zejména ve využití vodíku a ve výrobě nízkoemisní energie. Orlen Unipetrol chce do roku 2030 investovat 35 miliard do modernizace, zvýšení efektivity, digitalizace a udržitelných projektů. Mezi hlavní projekty patří

plánovaná výstavba paroplynové kogenerační teplárny a fotovoltaické elektrárny v Záluží u Litvínova, rozvoj nabídky alternativních paliv na čerpacích stanicích Benzina Orlen v Česku a na Slovensku, recyklace plastů, výroba pokročilých biopaliv a rozvoj vodíkové infrastruktury pro osobní automobilovou dopravu i nákladní silniční a železniční přepravu zboží. V plánu je vybavit 54 čerpacích stanic v Česku a na Slovensku plnicími stojany na vodík a vybudovat tři vodíková distribuční centra.

MOL ZÍSKÁ ČERPACÍ STANICE V POLSKU, ORLEN VSTUPUJE NA MAĎARSKÝ TRH



Společnost MOL podepsala soubor dohod se společnostmi Lotos a PKN Orlen o prodeji a koupi několika částí jejich portfolia. Společnost MOL získá v Polsku 417 čerpacích stanic, což jí umožní dosáhnout 3. místa na lokálním trhu maloobchodního prodeje motorových paliv. Dodatečná dlouhodobá dohoda garantuje pro získanou síť v Polsku dodávky motorových paliv. Touto akvizicí vstupuje MOL již do

10. země a počet jejich čerpacích stanic, které jsou provozované pod pěti různými značkami, ze současných 1943 vzroste na 2390. Aktuálně podléhá schválení antimonopolního úřadu také převzetí dalších 120 čerpacích stanic OMV Slovensko a 95 nových čerpacích stanic na Slovensku a Maďarsku. „Pro společnost MOL je tato transakce významným krokem v rámci strategické transformace, kterou jsme zahájili v roce 2016. Akvizice aktiv ACG v Ázerbájdžánu, výstavba nového závodu na výrobu polyolů v Maďarsku a náš vstup do Polska jsou důležitými milníky na cestě k dosáhnutí našich cílů,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel MOL Zsolt Hernádi. Po konečném schválení akvizice polských aktiv by MOL prodal 185 čerpacích stanic ze svého portfolia (144 v Maďarsku a 41 na Slovensku) společnosti PKN Orlen za 259 milionů USD. Dohoda je podmíněna finálním odsouhlasením Evropské komise pro uzavření fúze se společností Lotos.

TRŽBY UNIPETROLU DOSÁHLY LONI REKORDNÍ VÝŠE

I přes řadu globálních a regionálních problémů zvýšila skupina Orlen Unipetrol své tržby meziročně o 61 procent a dosáhla rekordní výše 133,6 miliard korun. Provozní zisk před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací (EBITDA LIFO) se meziročně zvýšil na 6,3 miliard korun. Čistý zisk skupiny meziročně vzrostl na 3,2 miliardy korun. Unipetrol pokračoval v realizaci investičního plánu a loni bylo investováno 8,5 miliardy korun. V maloobchodním segmentu pokračoval rozvoj sítě Benzina Orlen s tržním podílem 25 % a rozvoj elektromobility. „Po náročném roce 2020 se loni podařilo vrátit se k dlouhodobému plánu, a dokonce jsme vykazali rekordně vysoké tržby. Za posledních pět let jsme investovali přes 40 miliard korun a nyní sklízíme ovoce tohoto úsilí,“ řekl generální ředitel skupiny Tomasz Wiatrak a dodal, že firma pokračuje v postupné realizaci plánu strategického rozvoje do roku 2030 v podobě dekarbonizace, v digitalizaci a posilování petrochemického segmentu včetně testování chemické recyklace plastů. „Jsme nejen lídrem na trhu paliv, ale stali jsme se také lídrem v počtu dobíjecích elektrických stojanů na čerpacích stanicích.“ V České republice skupina provozuje 424 čerpacích stanic a na konci roku 2021 provozovala dobíjecí stojany pro elektromobily na 41 z nich.



ČÍNA SE BUDE VÝZNAMNĚ ANGAŽOVAT NA TRHU S LNG



Čínské společnosti se brzy stanou zásadní obchodní silou na globálním trhu se zkapalněným zemním plynem (LNG). Pomůže jim k tomu liberalizace v Číně a nedávno podepsané dlouhodobé smlouvy na odběr LNG od amerických dodavatelů. Dál do světa teď hledí nejen firmy, nad nimiž má kontrolu čín-

ská vláda (Sinopec a Sinochem Group), ale i ty soukromé, jako je ENN Natural Gas a China Gas. Expanze čínských firem na mezinárodní trh se zkapalněným zemním plynem přichází asi 20 let poté, co se nejlidnatější stát světa ve velkém stylu začal angažovat v obchodování s ropou. Číňané tak budou konkurovat zavedeným globálním hráčům, jako jsou anglický Shell, francouzský TotalEnergies nebo nizozemský Vitol. Podle analytiků dosáhne objem trhu s LNG do roku 2027 asi 20 miliard dolarů (cca 428 miliard Kč) ročně, což představuje oproti roku 2020 nárůst na více než dvojnásobek. Loňský dovoz LNG do Číny se zvýšil o 18 procent na rekordních 79 milionů tun. Země tak předstihla Japonsko na pozici největšího odběratele LNG. Jedním z faktorů, které stojí za vysokou poptávkou, je zotavení čínské ekonomiky z dopadů pandemie.

GAZPROM SI NEOBJEDNAL KAPACITU PLYNOVODU JAMAL NA DALŠÍ MĚSÍCE



Ruský plynárenský monopol Gazprom si nerezervoval kapacitu pro vývoz plynu do Evropy plynovodem Jamal pro druhé a třetí čtvrtletí. Ukázaly to výsledky pondělní aukce, na které upozornila agentura Reuters. Tok plynu plynovodem je stále obrácen na východ. Současné vysoké ceny plynu odrazují od okamžitých nákupů plynu z Ruska. Zájemci místo toho využívají uskladněný plyn v Evropě, kde ovšem už úroveň zásob klesla pod pětiletý průměr. Úsek plynovodu Jamal mezi Polskem a Německem je od 21. prosince obrácen směrem na východ. Když plynovod obrátil směr toku, ceny plynu stouply až na rekordních 184,95 eura (4480 Kč) za megawatthodinu (MWh). Nyní se

velkoobchodní cena plynu drží na necelých 80 eurech za MWh. Západ poté obvinil Rusko, že nevyužívá plynovod, protože tak chce vyvinout tlak na regulační orgány v Evropské unii a Německu, aby schválily nový plynovod Nord Stream 2 mezi Ruskem a Německem přes Baltské moře. Rusko to popírá a tvrdí, že dlouhodobé smlouvy plní v plném rozsahu a plynovod nevyužívá, protože nemá dostatek objednávek. Gazprom si také pro druhé čtvrtletí nezarezoval tranzitní kapacitu pro vývoz přes přechody na Ukrajinu ani kapacitu přes propojovací bod Velké Kapušany na slovensko-ukrajinské hranici.

DANIEL VAGASKÝ JE V ČELE SPOLEČNOSTI SHELL CZECH REPUBLIC



Novým generálním ředitelem společnosti Shell Czech Republic se počátkem letošního roku stal Daniel Vagaský. V čele společnosti nahradil Pavla Lose. „Mým úkolem v roli generálního ředitele je vést společnost Shell coby lídra na cestě energetické transformace. Žijeme v době zásadních změn, které přinášejí příležitosti pro inovativní řešení s přímým dopadem na energeticky udržitelnou budoucnost dopravy. Vynasnažíme se, aby Shell v České republice i nadále zůstal volbou číslo jedna pro naše zákazníky a obchodní partnery,“ uvedl nový generální ředitel Daniel Vagaský. Daniel Vagaský působí ve společnosti Shell od roku 2004, kdy nastoupil do oddělení Business Finance. Nejprve zastával lokální pozice a později se přesunul do regionálního managementu financí oddělení Shell Fleet Solutions pro střední a východní Evropu. Na pozici generálního ředitele Daniel Vagaský vstupuje z role ředitele oddělení Commercial Road Transport pro Českou republiku a Slovensko, kde vede svůj tým na cestě k dekarbonizaci nákladní dopravy. Současně bude také zastávat post předsedy představenstva společnosti Shell Czech Republic, která v České republice provozuje síť 181 čerpacích stanic. Vedle toho společnost poskytuje také komplexní řešení mobility pro firmy prostřednictvím své divize Shell Fleet Solutions, zásobuje mezinárodní letiště leteckým palivem a prodává motorové oleje korporátním klientům. Shell rovněž prodává zemní plyn komerčním zákazníkům.

DOHODA ZA 118 MILIARD. RUSKO UZAVŘELO S ČÍNOU SMLOUVY O PLYNU A ROPĚ



Ruský prezident Vladimir Putin představil v lednu nové smlouvy o dodávkách ruského zemního plynu a ropy do Číny v odhadované hodnotě 117,5 miliardy dolarů, tedy zhruba 2,5 bilionu korun. Rusko tak pracuje na posilování vývozu na Dálný východ v době zvýšeného napětí ve vztazích s evropskými zeměmi ohledně Ukrajiny. V současnosti je Rusko třetím největším

dodavatelem energií do Číny. Posilováním těchto obchodních vztahů se snaží snížit závislost na tradičních evropských odběratelích energie. Společnost Gazprom by měl čínské státní energetické společnosti CNPC dodávat ročně deset miliard krychlových metrů plynu z ruského Dálného východu. Podle mluvčího Kremlu Dmitrije Peskova byla dohoda sjednána

na 25 let. Hodnota těchto dodávek by se podle propočtů Reuters mohla pohybovat kolem 37,5 miliardy dolarů. Ruský ropný gigant Rosněft navíc podepsal se CNPC dohodu o dodání 100 milionů tun ropy přes Kazachstán v příštích deseti letech. Podle Rosněfti má tato smlouva hodnotu 80 miliard dolarů. Nové dohody podpořily kurz ruského rublu i ruský akciový trh, včetně akcií firem Rosněft a Gazprom. Rusko je největším dodavatelem plynu do Evropy. V souvislosti s napětím kolem Ukrajiny se objevily obavy z narušení plynulosti těchto dodávek. Nová dohoda s Čínou by však neumožnila Moskvě přesměrovat plyn určený pro Evropu, protože se týká plynu z ostrova Sachalin. Ten není propojen s ruskou sítí plynovodů pro dodávky do Evropy. Rusko nyní dodává plyn do Číny prostřednictvím plynovodu Síla Sibiře, který zahájil provoz v roce 2019, a prostřednictvím zásilek zkapalněného zemního plynu. Vloni Rusko do Číny vyvezlo 16,5 miliardy krychlových metrů plynu. Z toho 10,5 miliardy přepravil plynovod Síla Sibiře, který také není propojen s plynovody dodávajícími plyn do Evropy.

OPEC DODÁVÁ MÁLO ROPY, CENY NESNÍŽÍ ANI KONEC KRIZE NA UKRAJINĚ

Napětí na ruskoukrajinské hranici povzbudilo růst cen ropy. Surovina může překonat hranici stovky dolarů za barel. Jenže obavy o stabilitu ruských dodávek kvůli možnému konfliktu nejsou jedinou příčinou vzestupu cen. Roste totiž nepoměr nabídky a poptávky. OPEC a její partneři sice pravidelně papírově slibují zvýšení těžby, realita je však jiná. Dohoda kartelu a jeho partnerů umožňovala v lednu zvýšit produkci o 254 tisíc barelů denně, ta však byla zvýšena jen o 64 tisíc barelů. Největší nárůst zaznamenaly Nigérie, Saúdská Arábie, Spojené arabské emiráty a Kuvajt. V případě Iráku, Venezuely a Libye produkce dokonce klesla. Není tak jasné, jak budou těžaři plnit další dohodnuté zvyšování. Již od března by měli přidat 400 tisíc barelů denně. Zástupci OPEC se do-



mnívají, že letos může poptávka po ropě v souvislosti s ekonomickým zotavením růst podobně jako v loňském roce. V problémech je i Rusko. Už začátkem ledna se spekulovalo o tom, že dosáhlo svého těžebního limitu. V lednu země zaostávala za kvótami o padesát tisíc barelů denně. Rusko zvedalo těžbu postupnou obno-

vou provozu vrtů odstavených v roce 2020 v souvislosti s pandemií. Nyní už ale zřejmě bude další nárůst závislý na zprovoznění nových projektů. V ostatních státech může za těžební problémy politická nestabilita, přírodní katastrofy, zanedbané investice do nových vrtů i údržby, ekologický tlak a zřejmě i určitá opatrnost, aby zahlcení trhu zase nezpůsobilo cenový kolaps. Odborníci tak varují, že začíná hrozit globální nedostatek nafty. Zásoby držené ve skladovací oblasti v Nizozemsku jsou prý v tomto období roku nejnižší za posledních třináct let. Problém je, že globální kapacita rafinerií loni poprvé za tři dekády klesla, jelikož jich bylo více zavřeno než zprovozněno. Některé méně ziskové provozny byly během pandemie navíc zavřeny natrvalo.

ZA PĚT MINUT 100 KILOMETRŮ. V PRAZE OTEVŘELI NEJVÝKONNĚJŠÍ DOBÍJECÍ STANICI

Pražská energetika zprovoznila svou nejvýkonnější a nejrychlejší veřejnou dobíjecí stanici pro elektromobily. Hypercharger Alpitronic je umístěn v Praze 11, nedaleko nájezdu na dálnici D1 Praha – Šeberov v ulici U Kunratického lesa. Stanice umožňuje dobít výkonem 300 kW, což je několikanásobně více, než nabízí běžné dobíjecí stanice. Lze ji považovat za jednu z nejvýkonnějších a nejrychlejších dobíjecích stanic v celé České republice. Současně jde o jubilejní 300. veřejnou dobíjecí stanici v síti PREpoint. Díky vysokému výkonu je možné například u modelu Audi e-tron GT za 5 minut dobíjení zvýšit dojezd tohoto vozidla o dalších 100 kilometrů. Stanice samozřejmě umožňuje i dobíjení jiných typů vozidel nižším výkonem. Do všech dobíječek v síti PREpoint je dodávána stoprocentně zelená energie pocházející z obnovitelných zdrojů, zejména z fotovoltaických, vodních a větrných elektráren. Platba za dobítí elektromobilu je možná čipem, případně přes QR kód



a platební bránu. Pro uživatelsky příjemnou obsluhu dobíjecích stanic navíc vytvořila Pražská energetika zcela unikátní mobilní aplikaci PREcharge, jejíž velkou výhodou je možnost vyhledávání dobíjecích stanic PREpoint na

aktualizované mapě s detailními informacemi o každé stanici včetně jejího výkonu a aktuální dostupnosti. Přehled dostupných dobíjecích stanic je také nedílnou součástí palubních navigačních systémů v elektromobilech.

PETROL
PARTNER

Café

Vstupte do své oblíbené kavárny a vychutnejte si bohatou, ořechovou vůni čerstvě namletých kávových zrn, sladké smetany a teplé vanilky. Vůně vaší ranní kávy v klasickém stroměčku značky WUNDER-BAUM®.

Ojíněná borovice

Ojíněné borovicové jehličky, chladivá máta a horská levandule společně vytvářejí svěží, zasněženou říši divů. Mrazivá a svěží vůně vám příjemně ochladí horký letní den.

The Tree design and WUNDER-BAUM are trademarks. © Julius Sämann Ltd.



Skupina japonských firem plánuje využívat plastový odpad jako zdroj čistého vodíku. Automobilka Toyota, producent průmyslových plynů Iwatani a konstrukční skupina JGC Holdings budou při výrobě vodíku používat plast pocházející z domácností i průmyslu. Cílem je přechod Japonska k vodíkové ekonomice. Produkce vodíku na principu přeměny odpadu v energii je novým oborem, který zaznamenává rychlý růst. Zabývají se jím start-upy po celém světě, zejména v regionech s omezenými zdroji. K nejuznávanějším se řadí kalifornské společnosti SGH2 a Ways2H. Zmíněný recyklační projekt je významným posunem v japonské strategii zaměřené na dekarbonizaci ekonomiky. Japonsko nedisponuje volnou půdou k výstavbě fotovoltaických

nebo větrných elektráren ani zásobami fosilních paliv. Vodíková ekonomika tak představuje slibný zdroj do budoucna, a to i v případě, že by bylo nutné palivo dovážet. Podle společnosti Ways2H je výroba čistého vodíku pomocí odpadu levnější než využívání obnovitelných zdrojů. Země vycházejícího slunce čelí problému, jak naložit s ohromným množstvím jednorázového plastového odpadu. Každoročně se jej v zemi vyprodukuje kolem 9,4 milionů tun. Na každého Japonce v roce 2019 průměrně připadlo 37 kilogramů plastového odpadu, který se navíc nerecykluje přímo v Japonsku. Osm procent odpadu míří na skládky, 12 procent se vyváží a 67 procent se spaluje. Každoročně se tak uvolní do atmosféry kolem 13 milionů tun CO₂.

DRUŽBOU POTEČE VÍCE ROPY. TRANSNĚFT ZVEDNE DODÁVKY PRO ČESKO I POLSKO.

Ropovodem Družba má protéct více suroviny. Ruský státní provozovatel ropovodů Transněft letos plánuje zvýšit dodávky do střední Evropy. Česko získá o 12 procent více ropy na celkových 3,8 milionů tun. Dodávky do Německa by měly stoupnout o téměř čtvrtinu na 19,3 milionu tun a do Polska o více než polovinu na 13 milionů tun. Dodávky na Slovensko plánuje Transněft zvýšit o 13,5 procenta na 5,9 milionu tun a do Maďarska o tři procenta na 3,5 milionu tun.



EVROPA HLEDÁ ALTERNATIVU K RUSKÉMU PLYNU V ALŽÍRSKÝCH PLYNOVODECH

Snaha Evropy o zajištění dodávek zemního plynu staví Alžírsko, které je po Rusku a Norsku třetím největším dodavatelem plynu do Evropské unie, do středu pozornosti. Země, která má volné vývozní kapacity plynovodů, však bojuje s rostoucí domácí poptávkou a problematickou politickou situací. I přesto by země mohla navýšit vývoz plynu do Evropy.

Alžírsko má k dispozici plynovody přes Středozemní moře do Španělska a Itálie a také terminál na zkapalněný zemní plyn.



Loni vyvezlo do EU přibližně 34 miliard m³ (bcm) plynu. To představuje 8 % celkového dovozu plynu do EU. Jakékoli zvýšení dovozu z Alžírska by ani zdaleka nenahradilo dovoz ruského plynu, který v roce 2021 činil přibližně 130 bcm. Evropě, která se tuto zimu potýká s omezenými dodávkami a prudkým nárůstem cen zemního plynu a elektřiny, by ale mohlo poskytnout určitou úlevu. Ruské dodávky jsou navíc s vyostřujícím se konfliktem na Ukrajině stále ohroženy.

SPOTŘEBA ROPY VÝRAZNĚ STOUPLA



V roce 2021 pokračovalo zotavování globální poptávky po ropě a ropných produktech, která se zvýšila o 5,5 milionu barelů ropy denně. V roce 2022 se očekává další nárůst o 3,3 mbd na průměrných 99,7 mbd, což by byla rekordně vysoká úroveň. Zásoby ropy přitom v zemích OECD poklesly meziročně o cca 400 milionů na 2712 milionů barelů.

Těžba roste pomalu

Nabídka ropy v posledních měsících sice roste, ale oproti předpokladům pomaleji. Důvodem jsou výpadky produkce v menších zemích kartelů OPEC, jako jsou kupříkladu Libye, Nigérie, Angola či Ekvádor. Také Rusko dodávalo na konci roku méně ropy oproti domluvené kvótě. Trh se začíná obávat, že kvůli nízkým investicím do rozvoje těžby by se producenti mohli dostat na hranici své kapacity.

Dle výpočtů investiční banky Goldman Sachs by v létě měla být volná kapacita jenom na úrovni 1,2 mbd, což odpovídá 1,2 % celosvětové spotřeby. Případný nečekaný výpadek těžby v některé zemi by mohl vyvolat nedostatek komodity na trhu. Dle údajů Mezinárodní energetické agentury je momentálně volná kapacita OPEC+ na úrovni 6 mbd, nicméně ne

všechny země jsou ochotné a technicky schopné ji využít.

Cena ropy se v důsledku nečekaně silného zotavení poptávky vyšplhala v lednu nad 90 USD za barel, nejvyšší úroveň od roku 2014. Na

Volná těžební kapacita OPEC+ v milionech barelů denně

Saúdská Arábie	2,2
Spojené arabské emiráty	1,1
Írán	1,3
Irák	0,5
Kuvajt	0,2
Rusko	0,2
Jiné země OPEC+	0,7
Celkem (mb/d)	6,2

(zdroj: IEA, Finlord.cz)

počátku roku 2021 byla cena přibližně 55 dolarů za barel.

Nejisté vyhlídky do roku 2022

Celý rok 2022 by měl být na trhu s ropou napjatý. Jednotlivé ekonomiky postupně připravují otevírání, díky čemuž bude stoupat spotřeba ropy rychleji než nabídka. V USA byl v lednu dosažen rekord poptávky po benzínu a naftě.

Zapomínat nesmíme ani na petrochemický průmysl, který svou produkci stabilně zvyšuje. Bohužel, kvůli nízkým investicím do rozvoje těžby a přepravy fosilních paliv v minulých letech hrozí, že v létě se producenti dostanou na hranici svých možností.

A vzhledem k tomu, že zásoby jsou relativně nízké, hrozí krátkodobá panika. Spojené arabské emiráty už ohlásily masivní investice do rozvoje nových těžebních polí. Nicméně dříve než koncem roku 2023 se nepodaří nové projekty uvést do provozu.

Cena ropy by měla zůstat na úrovni kolem 90 dolarů za barel celý rok. Možné je i další mírné zdražení k 100 dolarům. Tím pádem nelze očekávat pokles cen benzínu a nafty. Naopak je spíše pravděpodobné další zdražení o 1 až 2 koruny na litr.

■ AUTOR: Boris Tomčíak
FOTO: archiv

MOJE PŘÍŠTÍ AUTO BUDE OPĚT DIESEL



Nejen to říká v rozhovoru pro Petrol magazín bývalý premiér, expředseda Evropské rady, energetik a staronový předseda Teplárenského sdružení Mirek Topolánek, který se také obává války na Ukrajině.

Nedávno jste uvedl, že právě téma energetické bezpečnosti je klíčové pro české předsednictví EU. Proč?

Myslím, že energetická bezpečnost není klíčová jen pro české předsednictví, ale i pro celou zemi, zejména v situaci, kdy nebudeme mít po ukončení těžby uhlí vlastní zdroje. Pro nás je povinností zabezpečit základní potřeby pro obyvatelstvo. Těmi není jen jídlo či voda, ale i teplo a světlo. V tomto smyslu pro nás bude energetická bezpečnost vždycky prioritou. To, že máme předsednictví a že bychom měli stejně jako před 13 lety využít tohoto půl roku pro akcentaci této priority, je úplně v pořádku. Energetika totiž není jen problémem naším, ale celé Evropy. Kvůli vlastním chybám, geopolitické situaci, Covidu, postcovidovému oživení i dalším faktorům se Evropa dostala do situace, v níž od konce války nebyla: máme nedostatek energie, dostupná je drahá a spousta lidí se propadá do faktické chudoby. Dostat cíleně a jednorázově 100 milionů lidí do existenčních problémů je šílené. Může to nabourat poměrně složitý sociální smír v Evropě a vyvolat politické změny. Není to marginální problém a ener-

getická bezpečnost musí být jednou z evropských priorit.

Jak k tomu došlo, že se Evropa ocitla v tak nezáviděníhodné situaci?

Je to hlavně kvůli naplňování ambiciózního cíle Evropské unie stát se světovým leaderem v oblasti dekarbonizace, což deklarovala v dokumentech, jako je New Green Deal nebo Fit for 55, v nichž se EU k těmto cílům – v osobě Babiše i Česko – zavázala. Tyto plány v některých zemích vedou k omezování klasické energetiky, v Německu třeba k zavírání jaderných elektráren, tam i jinde k uzavírání uhelných elektráren a k orientaci na nestabilní obnovitelné zdroje. To s sebou přináší rozevírání nůžek mezi cenou energií a schopností lidí si tu energii nakoupit. Mimochodem, pro mne je jediným relevantním důvodem pro odchod od fosilních paliv snížení závislosti na importech ropy a plynu z nestabilních regionů, včetně Ruska.

V momentě, kdy přeorientočím energetiku na zcela jinou zdrojovou základnu a plyn je jediný přechodný substitut, vyvolám po něm zvýšenou poptávku. Pokud se to sejde s útlumem těžby v Holandsku, pro-

blémy v Norsku, asertivní politikou Ruska v oblasti plynu (krácení dodávek na spotový trh) a obrovským růstem postcovidové poptávky v jihovýchodní Asii a Číně, znamená to obrovský cenový skok. Cena plynu narostla několikanásobně! Pokud k tomu připočteme ještě povolenky, které také stouply daleko více, než predikovala EU, i vlivem spekulativním nákupům a faktorů očekávání, vznikly tak na trhu takové tenze, že vylétly ceny všech energií. Neviditelná ruka trhu tak ukázala svou sílu. Fyzika a ekonomie porazily ideologii a nové náboženství.

Je z toho cesta ven?

Pokud vidíme více než sto tisíc ruských vojáků s těžkou technikou na ukrajinské hranici, tak rychlou a bezbolestnou cestu ven moc nevidím. Nástrojem ruské zahraniční a energetické politiky jsou právě dodávky plynu do Evropy. Nyní přes Velké Kapušany teče na západ méně plynu, a to jen na základě dlouhodobých kontraktů, Jamal je prakticky zastaven a tlak na zprovoznění plynovodu NordStream2 je jedním z nástrojů geopolitické studené války. Ta může lehce přerůst ve válku horkou. Proto neočekávám, že by

ceny plynu šly razantním způsobem dolů. Ani případné dovozy dražší LNG cenu výrazně nesrazí. Je to souběh faktorů: nedodávky ruského plynu na spotový trh, tlak Ruska na dlouhodobé smlouvy, z nichž jsme se chtěli vyvázat, nedostatky v dodávkách plynu, neaplňené zásobníky, snaha Ruska o obnovení bývalé sféry vlivu, tlak na USA, aby se situace ve střední a východní Evropě dostala před náš vstup do NATO, tlak na Ukrajinu a odmítnutí jejího vstupu do NATO, touha Ruska kontrolovat po Krymu i Černé moře a mohl bych pokračovat.

Všechny tyto faktory vytvářejí mix geopolitických a energetických hrozeb, kterým krátkodobě čelit v žádném případě neumíme. Můžeme jen částečně a naprosto cíleně řešit chudobu, kterou jsme si sami způsobili. U nás jsou dnes 2 miliony lidí, jejichž výdaje na bydlení a energie dosahují 40 % příjmů,

a celkově 4 miliony lidí, u kterých tyto výdaje přesahují 30 % příjmů. Na to musíme rychle reagovat.

Pomůže situaci vyřešit důraz na rozvoj obnovitelných zdrojů, nebo jej vidíte vyloženě negativně?

Po mně nemůžete chtít, aby New Green Deal vyzdvihoval jako nějaké geniální řešení, ale politická vůle jej prosadit je v Evropě velmi silná. Nemá proto cenu proti němu jen protestovat. Jediným řešením je se mu snažit přizpůsobit, adaptovat se na něj, případně ho využít pro nastartování modernizace země. I ropná krize nastartovala nebývalý technologický rozmach. Nechme ale výzkum vědcům, inovace inženýrům a ekonomiku ekonomům. To, že se Newtonův a Ohmův zákon jmenují zákon, ještě neznamená, že o nich europoslanci mohou hlasovat...

To, že by energetický mix měl být výhradně v rukou národních států, dávno neplatí. Jak řekl Henry Ford: „Každý zákazník si může vybrat barvu, bude-li to černá.“ Systémem regulací, nařízení, taxonomií a limitů máme jasně nalinkovanou trajektorii odchodu od energetické soběstačnosti, dostatku a rozumné ceny energií. Poprvé ale po dlouhé době, možná poprvé, nastala situace, kdy tři hlavní složky budoucího mixu – jádro, plyn a obnovitelné zdroje – nejsou ve sporu a místo je zde pro všechny tři skupiny výrobců. Bylo to vidět i na jednáních o taxonomii a na diskuzích o budoucnosti české energetiky. U stolu sedí zástupci ČEZu, Komory obnovitelných zdrojů, Teplárenského sdružení i Českého plynárenského svazu a jsou schopni najít společnou řeč. Střednědobé a dlouhodobé řešení tedy zřejmě existuje, ale krátkodobě se budeme muset vypořádat s vysokými cenami energií a s energetickou chudobou. Pokud chceme zůstat v EU a jinou variantu nemáme, musíme se vyrovnat s tím, že náklady na naše členství budou vyšší, než jsme čekali.

Pořád jsme ale přece čistými příjemci, ne?

Za prvé to končí, brzy se staneme čistými plátcí. Za druhé si zkusme sáhnout do svědomí, kolik peněz z dotací bylo alokováno tak, aby co nejlépe posloužily potřebám našeho státu. Já si trůfám odhadnout, že minimálně 50 % z těch dotačních peněz bylo vyhozeno na naprosto nesmyslné projekty. Nicméně teď máme díky Modernizačnímu fondu či Fondu spravedlivé transformace možnost udělat některé zásadní kroky při modernizaci energetického mixu a dekarbonizace a naplnit cíle EU a tím snad i naše.

Jak jste spokojen s rozhodnutím Evropské komise ohledně energetické taxonomie?

Je to vítězství kompromisu. Asi se nelíbí úplně nikomu, nicméně s výjimkou Rakouska a Lucemburska, které vyhrožují žalobou, se největší odpůrci rekrutují pouze z řad ultrazelené guerily. Na Evropské radě nevidím se schválením zásadní problém, Evropský parlament ale může dohodu ještě shodit. Proces taxonomie Babišova vláda zanedbala a podcenila. Nakonec se ale stejně dohodla Francie s Německem. Francie podporovala výrobu elektřiny z jádra a Německo zase výrobu z plynu. Pak se taxonomie teprve představila ostatním členským státům a ty začaly rychle pracovat na připomínkách. Panovaly obavy z příliš rychlého nárůstu spalování vodíku, což Komise při závěrečném



➡ projednávání na nátlak Němců zohlednila. Ostatní výhrady ale odmítla, a návrh tak skrývá řadu nášlapných min a interpretačních problémů.

Abychom byli schopni ufinancovat jaderné projekty, tedy aby byly součástí taxonomie, musíme mít stavební povolení na bloky v Dukovanech i v Temelíně do roku 2045. Investice do stávajících bloků musí být hotovy do roku 2040. Chybí nám odborníci, inženýři, projektanti, výrobci, kapacity. Vznikne obrovský tlak na dodavatele, což může naopak cenu zvyšovat. Znamená to absolutní změnu priorit pro tuto i příští vládu a nevím, jestli to všichni dostatečně chápou.

Co se týče plynu, máme sice vodíkovou strategii, ale pochybuji, že jsme schopni i v posunutých termínech do sítě dodávat narůstající množství zelených plynů. Nedokážeme do té doby vyrobit tolik vodíku či biometanu, budeme je muset dovážet z Německa nebo odjinud a naši importní závislost nevyřeší. Nemáme žádná vodíková hospodářství v teplárnách a elektrárnách, ve městě může být výroba vodíku docela velký problém a technologicky nedořešený je i vlastní transport. Je to obrovská výzva a zároveň i příležitost.

MPO by mělo kvůli změně priorit přebudovat svou strukturu, protože pro přípravu všech legislativních i dalších kroků to bude klíčové. Bude potřebovat odborníky a bude muset změnit energetický zákon, přepočítat energetické bilance a nastavit takový motivační systém, aby česká energetika vůbec mohla tuto změnu přežít.

Třetí možností pro nás je další výstavba obnovitelných zdrojů. Pro větrníky už tu moc prostoru není, ani výstavba fotovoltaických elektráren na polích či brownfieldech, snad vyjma agrovoltaiky, moc nepřichází v úvahu. Perspektivní je ale instalace solárních panelů na střechy obytných domů i průmyslových a obchodních objektů.

Pokud energetický mix bude fungovat a my uděláme nové bilance, pořád budeme potřebovat síť, do níž bude nutno masivně investovat, stejně jako do teplárenských soustav, které by měly fungovat jako regionální záložní rezervní zdroje a záruka stability a tvrdosti sítě.

Energetický mix se tedy bude podle Vás skládat z jedné třetiny z jaderných zdrojů, z jedné třetiny z plynových a z jedné třetiny z obnovitelných zdrojů?

Nejsem schopen to predikovat, závisí to na tom, kolik jaderných bloků budeme schopni efektivně postavit. Já myslím, že jádro



musí tvořit mnohem více než třetinu energetického mixu. Obnovitelné zdroje s nárůstem na střechách mají určitý potenciál a bude to určitě více než nynějších 17 %. Musí se k tomu ale stavět záložní rezervní zdroje a využít dnešní dekarbonizované teplárny, protože úložiště na to nebudou stačit. Teplárny – velké kogenerace budou spalovat aspoň z 50 % plyn, s postupným nárůstem vodíku a biometanu, dále biomasu, a to i z odpadu, a budou využívat pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny obnovitelné zdroje. Řada subjektů se bude zabývat výrobou vodíku z přebytků obnovitelných zdrojů a biopaliv tam, kde to bude efektivní.

Všechny tyto scénáře budou platit za předpokladu, že nebude válka. V roce 2009, během českého předsednictví, jsem musel řešit plynovou krizi. Jejím hlavním spouštěčem byl legitimní odpor skandinávských a pobaltských zemí i Polska proti NordStreamu I. Krizi jsme sice úspěšně vyřešili, ale během dvou let nastartovaly dodávky přes NordStream I. Nyní chce Rusko vrátit zpět svou bývalou sféru vlivu a nástrojem je mimo jiné NordStream II. Mám obavu, že Američané pomalu opouštějí Evropu, oslabují euroatlantickou vazbu a soustřeďují se na Čínu jako na svého hlavního soupeře. Může se stát, že střední a východní Evropu znovu nechají Rusku. To je dost špatná zpráva a je divné, že se toho lidé neobávají. Válka na Ukrajině být nemusí, ale to pak bude znamenat, že Američani někde ustoupili.... Proto veškeré energetické plány, které budou i tak obtížně realizovatelné, platí jen pro případ, že se geopolitická situace

nezhorší, minimálně na přechodnou dobu bude dostatek plynu a dekarbonizační ambice dostanou realističtější podobu.

S ropou by asi problém nebyl, když máme ropovod IKL. S plynem by to bylo asi horší...

Ani s ropou to není úplně jednoduché. Rusko by mělo rádo pod kontrolou všechny produktovody vedoucí do Evropy. Ruská energetická koncepce zpracovaná po nástupu Putina o tom hovoří zcela jasně. I proto je velmi podivná pozice Německa, které je tahounem dekarbonizačního projektu a současně spolu s Ruskem tlačí geopolitický projekt plynovodu NS II, kterým přepraví fosilní plyn do svých elektráren a umožní tak obchvat Ukrajiny. Německo je tak trojským koněm Ruska jak v EU, tak i v NATO.

Rusku se ale také podařilo ovládnout střední Asii, která má obrovské zásoby ropy, a tím trochu nabourává tu vaši jistotu alternativních dodávek. Podívejte se do Kazachstánu a na nezištnou bratrskou pomoc ruských a regionálních speciálních sil k nastolení klidu na práci. A co Ázerbajdžán, obklíčený Íránem a Ruskem, s rozmraženým konfliktem v Náhorním Karabachu.

Třetím splněným cílem Ruska je diverzifikace rizika odběru, a tím je otevření přepravních cest na východ. Tím pádem bude mít daleko vyšší vydírací schopnost, protože Evropa pro něj už nebude jediným odběratelem. Aliance Putina a Si-Ťin-Pchinga je varující.

A do toho mohou přijít sankce, studená válka může přerůst v lokální či regionální ozbrojený konflikt a my místo New Green

Dealu budeme řešit jiné problémy. I když já se obávám, že reakcí EU by i v tomto případě byly pouze ještě ambicióznější a ještě šílenější plány.

Odkud bychom brali plyn, kdyby na Ukrajině vypukla válka?

Bez dodávek plynu z Ruska si evropskou energetiku zatím neumím představit. Rusové ale zatím vždy dodali to, co nasmlouvali. I v roce 2009, kdy zavřeli kohoutky přes Ukrajinu. Dlouhodobé kontrakty tedy podle mě dodrží. Ale na spotový trh plyn už nedodávají ani teď, a tím Evropu vydírají. Vsadit masivně na dovoz LNG, to je ekonomická cesta smrti, protože je to nesmírně drahé. To bychom se snad museli vrátit k uhlí. Proto se Německo a Francie snaží s Ruskem vyjednávat. Já se opravdu obávám, že velké státy vymění bezpečné dodávky ropy a plynu z Ruska za střední a východní Evropu. NordStream II, Gazela a plynovod BACI (propojení Břeclavi s rakouským Baumgartenem) s pokračováním do Itálie jsou novou zelenou oponou. Západní státy včetně České republiky budou plynem zásobeny, ty na východ od této opony zůstanou na suchu. Nevím, jestli mě výhodnější pozice Česka nějak zvlášť uklidňuje.

Jak to vypadá s projektem Eastring?

Ten se nerealizuje kvůli odporu Ruska, Německa a Rakouska. Stejně jako dříve Nabucco či South Stream. Existuje jen přeshraniční propojení z jižní Evropy až na Slovensko a staví se propojka ze Slovenska do Polska. Bezpečnostní koridor, který ovšem svou ka-

pacitou nestačí na plné zásobování těchto zemí. Koreluje s Iniciativou Trojmoří, která v zásadě propojuje 12 zemí od Baltského přes Jaderské až po Černé moře a kopíruje tak i mapu ohroženého regionu.

Jak už jsem řekl, rozuměl bych, kdyby hlavním důvodem pro dekarbonizaci v oblasti ropy a plynu bylo snížení dodávek z Ruska nebo z Blízkého východu, ale dělat to jen kvůli boji s klimatickou změnou mi připadá nesmyslné. Projekt NordStream II tuto snahu totálně nabourává, a to i z hlediska boje proti klimatické změně. Je to naprosto pokrytecké.

Má smysl se v této situaci bavit o perspektivách plynu v dopravě?

Mně vadí, že se podpora omezuje hlavně na elektromobilitu. Je to velmi jednostranné politické rozhodnutí. Pokládám cestu CNG a vodíkových článků za perspektivní a možnou, byť dnes ještě ne zcela komerčně zajímavou. Věřím, že půjdeme cestou vysokých technologií, a ne pálením křoví. Je dobře, že využíváme energii Slunce. Veškerá energie pochází z energie Slunce, my ji získáváme buď štěpením, nebo fúzí a je jen otázka, jak dlouho trvá ta obnovitelnost. Obnovitelné je i uhlí, jen to trvá strašně dlouho. Obnovitelnost je jen otázka kapacity v čase. Pokud vzniknou progresivní technologie, které posunou energetickou diskusi někam dál, budu jen rád. Zůstat jen u krajiny poseté větrníky a solárními panely mi připadá ino-vačně poněkud ubohé. Věřím na jadernou fúzi i na další technologie, které nás posunou významně dál a nebudeme tak závislí na rozmarech přírody a našich sousedů.

Myslíte, že se v dopravě za několik let ještě uplatní ropná paliva nebo spíše plyn, elektřina či syntetická paliva?

Já myslím, že čím méně do toho budou zasahovat evropské autority bez politického mandátu, tím lépe. Bude stačit ekonomický tlak, ten to vyřeší. Pokud benzin a nafta významně podraží, uplatní se jiná paliva, včetně těch, která se teprve vyvíjejí. Nakonec se snad prosadí to, co bude ekonomicky zajímavé, pokud se svět už úplně nezbázní. Pro mě platí, že to, co je ekologické, musí být i ekonomické, a platí to i naopak. Rozhodně nejsem proti ochraně životního prostředí! Podporuji stejně jako nová vláda reforestaci, zadržování vody v krajině, ochranu krajiny. Pokud musíme dělat výrazná a drahá opatření v energetice, беру to jako nutnost, ale vždycky mi půjde o to, aby to byly kroky rozumné v čase, aby tu lidé měli šanci na slušný život. Politici na Západě říkají, že musí vysvětlit lidem, že zchudneme. Ale my tu máme už 4 miliony lidí, kteří upadají kvůli drahým energiím do chudoby a ti tomu asi moc rozumět nebudou. Ti nebudou mít ani na ty elektromobily. My nemůžeme uvrhnout do chudoby všechny lidi i podnikatele, musíme ta opatření dělat rozumně, rozložit je v čase, abychom nerozložili společenskou a sociální dohodu, která tu dosud panovala.

Vy asi nesouhlasíte se zákazem prodeje automobilů s klasickým pohonem od roku 2035?

Moje příští auto bude zase diesel. Proti zákazu prodeje klasických aut bude opravdu silný odpor. Nicméně podle teorie kaskád, když se něčeho zmocní velký byznys, není už cesty zpět. To se stalo už před 15 lety. Velký byznys už neinvestuje do špinavých technologií, protože banky mu na to nedají úvěr. Velké korporace jedou ESG, řeší gender a nutí své zaměstnance, aby používali elektromobily. Tlak je nezadržitelný. Pokud to nenarazí na zeď sociální soudržnosti a schopnost lidí platit účty, bude to pokračovat dál. A Němci jsou bohatší než my.

Mě neděsí odchod od spalovacích motorů či uhlí, pokud bude ekonomicky i ekologicky přijatelná alternativa. Pro novou politickou reprezentaci je velká možnost tuto šanci uchopit. Babišova vláda v tomto směru neudělala nic a zaspala. Osm let ztráty nás může mrzet, protože veškeré kroky vlády budou teď pod časovým, ekonomickým i sociálním tlakem. Ale snad se to podaří.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv





Na nejstarší české dálnici D1 na výjezdu z Prahy stávala u Exitu 6 na Průhonice čerpací stanice Pap Oil. Její nový majitel – společnost MOL – o ni neměl zájem, a tak ji prodal společnosti Imoba. Vloni v létě nevzhledná čerpací stanice zmizela a na stejném místě jsme mohli pozorovat čilý stavební ruch. Ten vyvrcholil koncem roku, a tak zde od prvního prosince nejen motoristům slouží nová čerpací stanice s velkoryse pojatou restaurací a jednoduchým názvem Pumpa.

Čerpačka i protihluková stěna

Za konceptem průhonické Pumpy stojí studio A32 architekta Ivana Koláře, které se již podílelo mimo jiné na průhonické restauraci a kavárně Paloma nebo na výstavbě Centra pohybové medicíny na pražském Chodově. Cílem projektu bylo vytvořit ucelený prostor, který bude sloužit jak řidičům osobních automobilů projíždějícím po dálnici D1 ve směru na Brno, tak obyvatelům Průhonice. Ti by mohli být rádi i za protihlukovou stěnu, kterou stavba vůči dálnici D1 a městské zástavbě vytváří.

Příjezdová cesta k Pumpě je ukryta za malým kopcem, ŘSD navíc nepovolilo novému

majiteli, aby před sjezdem avizoval novou čerpačku totemem, a tak zde sjedou pouze řidiči, kteří tohle místo už znají. Hned na první pohled je jasné, že se nejedná o standardní dálniční čerpací stanici, které lemují „dějedičku“ od Prahy do Brna. Z poměrně rozlehlého objektu s částečně prosklenou čelní plochou vystupuje trojúhelníkové podsvětlené zastřešení nádvoří se dvěma oboustrannými výdejními multiproduktovými stojany. Na designovou budovu pak navazují z obou stran velké protihlukové skleněné stěny a dřevěné sloupy s popínavými rostlinami, které mají připomínat chmelnici. Součástí čerpací stanice měl být totiž původně také pivovar, ale od toho se nakonec upustilo.

Elektromobilů ráj

Dva moderní multiproduktové výdejní stojany Wayne nabízejí sortiment pohonných hmot od společnosti Čepro. Řidiči mají k dispozici bezolovnatý aditivovaný benzin s oktanovým číslem 95 a 98 a motorovou naftu bez biosložky v levnější standardní variantě bez aditivace a v prémiové verzi (Diesel+) s aditivací. Na jednom stojanu pak najdete také kapalinu AdBlue, bez které se neobjedou moderní vznětové motory, a na druhé stlačený zemní plyn (CNG). Ceny pohonných hmot jsou oproti okolním dálničním čerpačkám (Benzina, Shell) o něco nižší, nicméně



konkurovat „lowendové“ samoobslužné čerpací stanici Tank&Go, která stojí nedaleko, Pumpa nechce.

Oproti tomu však nabízí služby pro majitele elektromobilů. K dispozici je zde celkem deset nabíjecích stanic od společnosti ČEZ. Šest stojí v části přístupné od dálnice, čtyři pak z druhé strany od průhonické zástavby. Čtyři stojany jsou vybaveny dobíjecími stanicemi DC ABB Terra 184 se dvěma kabely se standardem CCS Combo II. To umožňuje dobíjení jednoho vozidla výkonem až 180 kW, nebo dvou vozidel výkonem 90 kW. Zbýlých šest stojanů je ve verzi ABB Terra 54 vybavené jedním kabelem standardu CCS Combo II

a jedním kabelem standardu ChaDeMo, což umožňuje dobíjet jedno vozidlo jedním ze standardů výkonem až 50 kW. Využívat je mohou i majitelé plug-in hybridů, kteří mají k dispozici zásuvku střídavého dobíjení standardu Mennekes o výkonu až 22 kW.

Velkorysý a zároveň útulný interiér

Dobíjecí stojany pro elektromobily tak trochu souvisí s konceptem celé čerpací stanice. Protože dobíjení určitou dobu trvá, nabízí zázemí Pumpy svým zákazníkům nebývale komfortní prostor, který lze smysluplně vyu-

žít k občerstvení, odpočinku nebo třeba soukromé či obchodní schůzce. Interiér je plný zeleně, živé pnoucí rostliny visí ze stropních konzolí doplněných důmyslně vymyšleným osvětlením, které na jednu stranu vytváří atmosféru a na druhou přímo osvětluje jídelní prostory.

Velkorysý interiér je rozdělen na část přiléhající k čerpací stanici, jehož součástí jsou pokladny, freshbar s čerstvými bagetami, sendviči, ale i sladkým pečivem a dorty a shop, kde kromě standardního zboží najdete například italské speciality nebo zavařená hotová jídla připravená místními kuchaři. K dispozici je i několik stolků, u kterých si ☞

➡ mohou zákazníci vychutnat kávu připravenou v profesionálním pákovém kávovaru. U některých stolků nechybí ani možnost dobítí mobilních zařízení prostřednictvím USB nebo klasické zásuvky, popřípadě bezdrátově. K dispozici je samozřejmě bezplatný internet z bezdrátové sítě wi-fi.

S ohledem na současnou epidemiologickou situaci stojí určitě za zmínku, že všechny hotovostní transakce na Pumpě mohou zákazníci uskutečnit prostřednictvím automatických recyklačních pokladen Glory CI-10, které jsou svým designem navrženy pro instalace do pokladních pultů a plně spolupracují s pokladním systémem EuroShop 3 od Unicode Systems.

Plnohodnotná restaurace

Druhou polovinu zázemí tvoří velkoryse pojatá samoobslužná restaurace se 119 místy k sezení. Díky důmyslné architektuře působí celý prostor útulným dojmem a atraktivní nabídka jídel láká nejen motoristy, ale i například obyvatele Průhonice zajít sem na oběd či večeři. Zapomenout nesmíme ani na vlastní pekárnu, která denně peče čerstvé pečivo, jež si zde můžete zakoupit a zároveň ho využívají kuchaři pro přípravu plněných baget nebo sendvičů.

V nabídce restaurace najdete jak obědové menu, tak minutky z profesionálních grillů Rotisol, ke kterým si můžete dát netradiční přílohy jako například grilovanou zeleninu nebo červenou řepu se slaninou. Nepoužívají se žádné polotovary, všechny suroviny jsou čerstvé a jídla připravují místní kuchaři podle vlastních receptů. Ceny odpovídají nabídce současných restaurací. U hotových jídel začínají na 119 korunách (Halušky s brynzou) a končí na 195 korunách (Vídeňská roštěná), nejdražší položkou na menu je pak čtvrtkilový Rib Eye steak za 345 korun.

Obrovský vnitřní prostor Pumpy umožnil vytvoření dvou sociálních zařízení zvlášť pro zákazníky čerpací stanice a zvlášť restaurace. V Shopu i na toaletách stojí za pozornost velké obrazovky, které nabízejí online informace z dopravy. Zde si můžete například zjistit, zdali se na vaší plánované cestě netvoří někde kolony. A mimochodem, nechybí ani velkorysé zázemí pro 30 zaměstnanců Pumpy, kteří zde pracují v dvousměnném provozu. Zatímco restaurace má otevřeno pouze do 22 hodin, čerpací stanice je k dispozici nonstop 24 hodin denně, sedm dní v týdnu.



Závěr

Průhonická Pumpa je z hlediska celé české sítě čerpacích stanic naprostým unikátem. Na jednu stranu je třeba ocenit její netradiční design, zejména pak atraktivní interiér plný zeleně a útulných zákoutí, na druhou pak komplex služeb, které jsou k dispozici

njen motoristům. Jestli je Pumpa více restaurací, nebo čerpačkou není podstatné. Důležité je, jak tyto služby vnímá stále náročnější zákazník. A ten musí být podle mě po každé návštěvě nové průhonické čerpací stanice určitě spokojen.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Komplexní informační systémy pro čerpací stanice

EuroShop3 - systém pro řízení čerpací stanice

Produkt nové generace, který pamatuje na všechno



Prodej paliv a
suchého zboží



Podpora všech
typů plateb
včetně fleet karet



Propojitelnost všech
používaných technologií
na čerpací stanici



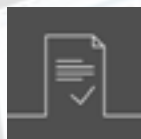
Zákaznické
promoakce a
věrnostní program



Efektivní skladové
hospodářství PHM
i suchého zboží



Gastro aplikace –
receptury a režim
stolů pro restaurace



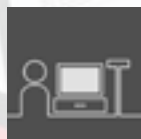
Fakturace
staničním
zákazníkům



Rychlé placení
hotovosti pomocí
recyklační pokladny



Kombinovaný provoz
tankovacího automatu
(denní / noční režim)



Plánování úkolů a
motivace obsluhy



Inventury za provozu
s přenosným
terminálem



Plná integrace myček.
Prodej programů na
POS / tankautomatu



Plánované
přecenění
PHM



Automatické návrhy
objednávek



Kontrola ČS pomocí
mobilních
zařízení





Česká síť Eurobit se nedávno rozrostla o 27. čerpací stanici. Stala se jí po důkladné rekonstrukci menší městská pumpa v severočeském Varnsdorfu. Oranžovobílá oáza pro motoristy stojí kousek od hraničního přechodu s Německem na ulici 5. května hned vedle říčky Mandavy, která nejsevernějším městem Česka protéká.

Velká konkurence

Patnáctitisícový Varnsdorf je druhým největším městem okresu Děčín a největším městem Šluknovského výběžku. Ze tří stran je obklopen hranicí s Německem. Pokud jej v Praze zadáte do navigace, nabídne vám nejrychlejší trasu na Liberec přes Polsko a Německo. Přeshraniční život je zde zcela přirozený, většina obyvatel umí německy a jak Češi, tak Němci využívají některé přeshraniční služby. Platí to i pro tankování PHM, které je dnes v Česku pro Němce výhodné. I proto hned za přechodem Seifhennersdorf – Varnsdorf stojí na českém území kousek od sebe hned tři čerpací stanice.

Jedna z nich aktuální voní novotou, otevřela se zákazníkům teprve v září loňského roku. Její provozovatel to zde také kvůli konkurenci soukromých pump Koloc Oil a EurOil (pozor: neplést s EuroOil) nebude mít lehké. S ohledem na současnou pandemickou situaci není navíc většina příhraničních čerpacích stanic v dobré kondici, u Eurobitu se však toho nebáli. Kompaktní čerpací stanice nabízí nejen pohonné hmoty za zajímavé ceny, ale také útulné zázemí, kde se zákazníci mohou po doplnění pohonných hmot do automobilu sami občerstvit, tzv. dobít baterky kávou, popřípadě vydatným jídlem.

Interiér na klíč od MBG

Čerpací stanici původně vlastnila a provozovala společnost Comex, ta ji však v roce 2020 po první vlně covidu nabídla k prodeji a novým vlastníkem se od listopadu 2020 stala právě společnost, která provozuje síť čerpacích stanic Eurobit. „A protože byl tou dobou poměrně tvrdý lockdown, ani jsme ji neotevřeli a rovnou jsme se pustili do rekonstrukce,“ říká ředitel Eurobitu Tomáš Veverka. Rekonstrukce se dočkalo především zázemí. „Zrušili jsme kanceláře v zadní části a udělali vpředu prostorné bistro. Na konceptu interiéru jsme spolupracovali s firmou MBG, která nám dodala i vybavení,“ dodává Tomáš Vever-



ka. Čerpací technologie prošly pouze revizí, výdejní stojany od Adestu pak dostaly nový kabát v barvách Eurobitu stejně jako Atika a totem. Rekonstrukce trvala půl roku a nová čerpací stanice se zákazníkům otevřela 1. září.

Pouze benzin a nafta

Zákazníci na čerpací stanici Eurobit ve Varnsdorfu mohou natankovat pouze neaditivovaný benzin nebo standardní motorovou naftu. Ceny pohonných hmot se samozřejmě odvíjejí od nabídky velkoobchodu (Čepro, Vendys), nicméně marže zde nemají velké. V době, kde v Praze stál litr benzínu okt. čísla 95 okolo 37 korun, zde na totemu svítila cena 33,85 Kč/l.

Není proto divu, že mezi zákazníky čerpací stanice patří od začátku především obyvatelé městečka Seifhennersdorf na druhé straně hranice. „80 procent zákazníků je z Německa, ale konkurence je zde velká. Aby někdo jel kvůli 50 haléřům přes celé město, to už nefunguje,“ vysvětluje cenovou politiku Tomáš Veverka. Němci si zde jezdí nejen pro benzin, ale také pro cigarety, které patří k nejlépe prodávanému zboží. „Máme kvůli tomu i speciální pláogram s dodavateli cigaret,“ dodává Tomáš Veverka.

Čerpací stanice je určena výhradně pro osobní automobily, přesto zde akceptují docela širokou nabídku tankovacích karet. Uplatníte zde nejen karty CCS, ale také Eu-

rowag, UTA a DKV. Pro věrné zákazníky je pak k dispozici bonusová karta Eurobit.

Teplá jídla od Merrychefa

Interiér shopu je rozdělený na dvě části. V levé, přímo proti vstupním dveřím, je pokladna a výdejní pult bistra, v pravé části pak samoobslužný kávový koutek a sedací část bistra. Interiér kombinující firemní oranžovou a šedou barvu s dřevěným obložením působí útulným dojmem a vybízí k odpočinku. Sortiment shopu je s ohledem na zájem klientely omezený. Chybí například denní tisk a časopisy, nenajdete tu ani koutek s hračkami a sortiment drogerie je rovněž poměrně skromný. ➡

➔ Vedle levných pohonných hmot a cigaret lákají provozovatelé čerpací stanice také na jídlo. „Na dobrý guláš, řízek, smažený sýr nebo svíčkovou se rádi zastaví i Němci a 99 korun za celé menu je i zde velmi zajímavá cena,“ říká Tomáš Veverka. Kuchaře by čerpací stanice neuživila, jídla dodávají jako polotovary firmy Bapa a Dobré stravování a konečnou úpravu obstará multifunkční trouba Merrychef, která dokáže připravit i výborné hranolky nebo cibulové kroužky. Kromě toho si sem zákazníci zvykli chodit i na míchaná vejíčka k snídani, své zákazníci mají i párky v rohlíku z roller grillu.

Káva ze samoobslužného automatického kávovaru Franke (na mince) nese značku Dallmayr a připravuje tento teplý nápoj pouze do kelímku. Nicméně můžete si objednat i kávu do skla nebo porcelánu od obsluhy a pro méně náročné zákazníky je k dispozici také automat na instantní kávu.

Rekonstruované sociální zařízení zvlášť pro dámy a pány je přístupné pouze zvenku a je třeba si vyžádat klíč od obsluhy. Záchody byly v době naší návštěvy čisté, ty pánské si však obsluha zařídila i jako sklad úklidových pomůcek, což nepůsobí moc dobře.

Závěr

Čerpací stanice Eurobit ve Varnsdorfu má otevřeno pouze přes den od 5 do 22 hodin a její obsluhu zvládá ve dvousměnném provozu pět lidí včetně vedoucího. Nájemce zde není, všichni jsou zaměstnanci Eurobitu stejně jako u všech čerpacích stanic této české sítě. „Měli jsme štěstí na vedoucího, který si pak personál poskládal sám,“ chválí obsluhu čerpací stanice Tomáš Veverka a dodává, že měli na začátku strach kvůli konkurenci pracovních míst v Německu. „Ale ukázalo se, že to zde není takový problém.“

Rekonstrukce čerpací stanice se i s ohledem na skromnější náklady řízené podle očekávaných výnosů podařila. Útulný interiér a menu bistra láká k návštěvě stejně jako rozumná cenová politika majitele čerpací stanice, jak z hlediska nabídky pohonných hmot, tak občerstvení.

Už nyní se nejen Tomáš Veverka těší, až skončí všechna omezení kvůli pandemii a zase se i zde na severu rozběhne život naplno. Čerpací stanice na tomto místě by totiž bez německých zákazníků neměla šanci na úspěch.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





PŘICHÁZÍ NOVÁ GENERACE
pokladních systémů

OctoPOS 3



čerpací
stanice
PHM



prodejny
a výdejny
zboží



vstupenkové
a rezervační
systémy



městské
systémy



Vyhlášení výsledků naší tradiční soutěže Petrol Awards bylo vždy součástí konference Petrol Summit. Ta se však vzhledem k pandemii a loňské konferenci Vize 2050 už dva roky nekonala, a tak jsme uzávěrku posunuli na konec loňského roku a vyhlášení výsledků a předání ocenění na leden letošního roku. Prestižní ocenění Čerpací stanice roku podle hodnocení našich porotců získala dálniční pumpa OMV Mikulášov na dálnici D1, Pumpařkou roku se stala Monika Slezáková z čerpací stanice Robin Oil ve Staré Boleslavi. Zvláštní ocenění za design si odnesl koncept Shell Café, který měl premiéru na čerpací stanici Shell Všechlapy na D1 a za skvělou gastronomii jsme speciální cenu udělili také čerpací stanici KM Prona v Solnici.

Hlavní cena zamířila na Vysočinu

O prestižní ocenění „Petrol Awards Čerpací stanice roku 2021“ se vloni ucházelo celkem dvanáct čerpacích stanic, které slouží motoristům ve všech koutech naší republiky. Mezi kandidáty nechyběli zástupci velkých nadnárodních i větších či menších českých řetězců, z nichž některé byly typicky měst-

ské (KM Prona Solnice, Benzina Orlen Brno-Bystrc, Robin Oil Stará Boleslav), jiné velké dálniční (Benzina Orlen Velká Dobruška D6, OMV Mikulášov D5, MOL Svatá Kateřina D5, MOL Strašov D35, Shell Všechlapy D1), pohraniční (Free1Gaz Rozvadov) nebo vysloveně venkovské (Avia Rudíkov, Vendys Petrol Černožice, Euro Oil Mstětice). Většinou se jednalo o nově realizované rekonstrukce se zajímavým pojetím designu, některé sáze-

Slavnostního předání prestižního ocenění Petrol Awards Čerpací stanice roku 2021 se zúčastnili zleva Ondřej Demel, manažer prodeje OMV ČR, Gabriela Platilová, provozní čerpací stanice Karel Moravec, nájemce Roman Sobčik a obchodní manažer OMV Michal Janda

ly na komplexní nabídku pohonných hmot a energií, jiné na lákavou gastronomii a příjemné posezení. Konkurence se tentokrát sešla opravdu velká, a vybrat vítěze nebylo vůbec jednoduché už proto, že jednotliví kandidáti nebyli pro svou velikost, polohu a funkcionalitu s ohledem na předpokládanou klientelu přímo srovnatelní.

Pokusili jsme se sestavit hodnotící kritéria tak, aby naši porotci mohli bodově

rozlišit rozdíly mezi jednotlivými kandidáty komplexně, protože přímo porovnávat například obří stanici OMV Mikulášov na D1 se 30 zaměstnanci a například EuroOil na návsi ve Mstěticích je samozřejmě problematické. Ale ve výsledku jde hlavně o to, jaké služby a v jaké kvalitě může čerpací stanice v daném místě nabídnout.

Nejvíce bodů v hodnocení našich porotců nakonec získala čerpací stanice OMV, která stojí na odpočívce Mikulášov na 96. kilometru dálnice D1 ve směru na Brno. Vlajková loď rakouské řetězce v Česku, která u nás patří dlouhodobě mezi vůbec nejnavštěvovanější čerpací stanice, prošla během uzávěrek nejstarší české dálnice komplexní přestavbou interiéru zázemí, shopu i restaurace, dostala nové technologie pro tankování pohonných hmot a vlastně celý vnější vzhled.

Stále ještě novotou zářící čerpací stanice zaujala odbornou porotu skvěle zpracovaným nádvořím pro tankování pohonných hmot a hlavně promyšleným zázemím, které nabízí komplexní služby pro zákazníky od dobře zásobeného shopu až po plnohodnotnou restauraci s příjemným posezením a širokou nabídkou studených i teplých jídel. A prostor na regeneraci sil

zde má i obsluha, která musí tento komplex služeb pro motoristy udržovat v dokonalé kondici 24 hodin denně a sedm dní v týdnu. Nájemcem čerpací stanice je Roman Sobčik, který měl z hlavní ceny velkou radost, nicméně při předávání ceny poznamenal, že velkou zásluhu na tomto úspěchu má provozní manažer čerpací stanice Karel Moravec, který nám při slavnostním předání prozradil, že si této ceny moc váží. „Snažíme se dělat maximum, aby čerpací stanice nabídla ty nejlepší služby na celé dálnici. A tohle je důkaz, že se nám to zřejmě daří.“ Dodejme, že odpočívku Mikulášov čeká další stavební ruch. Rozšiřovat se zde bude parkoviště a v rámci nových služeb přibudou nabíjecí stojany pro elektromobily.

Hlavní vítěz kategorie Čerpací stanice roku obdržel od redakce diplom a samolepku, kterou si oceněná čerpací stanice může vylepit na viditelné místo u vstupních dveří shopu. Na společnou oslavu se zaměstnanci čerpací stanice pak Karel Moravec dostal velkou láhev sektu a od hlavního partnera ankety, kterým je tradičně společnost Dallmayr ČR, voucher na zapůjčení velkého automatu Dallmayr na jeden rok.

Pro úplnost je třeba ještě dodat pořadí na stupních vítězů. Druhá skončila vzorně vedená čerpací stanice KM Prona v Solnici (nedaleko Rychnova nad Kněžnou), která rovněž prošla p velkorysou rekonstrukcí celé čerpací stanice včetně tankovacích technologií, a na třetím místě se umístila čerpací stanice Shell Všechlapy (44. kilometr dálnice D1 ve směru na Brno), kde byl jako první v celé Evropě zrealizován nový koncept občerstvení Shell Café.

Zvláštní ocenění Design a Gastro

Stejně jako loni jsme i tentokrát udělili dvě zvláštní ocenění časopisu Petrol magazín za Gastro a Design. V prvním případě se jedná o ocenění za skvělé služby a poctivý přístup k občerstvení v rámci služeb čerpací stanice. Po zásluze si tuto cenu odnesla čerpací stanice KM Prona v Solnici, která zákazníky zaujme nejen příjemně zařízeným interiérem bistra včetně designového koutku pro mladé, ale hlavně opravdovou gastronomií. Chlazené ani mražené polotovary zde nečekejte. Nájemkyně Pavlína Seidelová zaměstnává na plný úvazek kuchařku, která denně připravuje origi- ➔



Nájemkyně oceněné pumpy KM Prona v Solnici Pavlína Seidelová i její spokojení zaměstnanci měli ze zvláštního ocenění za gastronomii velkou radost

➔ nální menu teplých jídel. Bistro Monza café nenabízí ani žádné párky v rohlíku, ale netradičně plněné panini, pečený Hermelín v županu s brusinkami, domácí slané pečivo s párkem nebo oblíbené smaženky. Na své si zde přijdou i milovníci kávy, kteří vedle standardního espressa, cappuccina nebo latte dostanou přes léto i ledovou kávu, protože do sortimentu bistra patří také italská kopečková zmrzlina. Nechybí horká čokoláda nebo sirupy pro přípravu domácí limonády a ochucení kávy. V zimních měsících zde pro změnu lákají na horkou hrušku a brusinku.

Zatímco loni dostal zvláštní cenu za design malý řetězec Koloc Oil za ztvárnění interiéru dálniční čerpací stanice v Líšnici u Prahy (D4), letos toto ocenění putovalo na Shell, který právě na dálniční čerpací stanici u odpočívky Všechlapy (D1) poprvé představil nový koncept občerstvení Shell Café. Zkušená nájemkyně Adriana Brašničková se na konečném doladění konceptu v testovacím provozu také podílela. „Byli jsme přizváni k diskuzi a například jsme optimalizovali skladbu vitrín podle svých provozních zkušeností," říká Adriana Brašničková a dodává, že je to pro celou čerpací stanici velká změna, kterou samozřejmě



Pumpařkou roku se stala Monika Slezáková z čerpací stanice Robin Oil. Ceny jí předali za vydavatelství Petrolmedia Gabriela Platilová a za hlavního partnera ankety společnost Dallmayr Roman Pacolt

zaregistrovali i zákazníci, od nichž má kladnou odezvu.

Pumpařka roku

V kategorii Pumpařka roku projevila nejvíce znalostí z oboru Monika Slezáková z čerpací stanice Robin Oil, která stojí kousek za sjezdem z dálnice D35 na kraji Staré Bole-

slavi. Od redakce obdržela krásnou kytici, diplom a víkendový pobyt pro dvě osoby na zámku Zbiroh a od hlavního partnera ankety společnosti Dallmayr pak voucher na výběr domácího kávovaru a velkou zásobu kávy a doplňků k její přípravě.

■ AUTOŘI: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Kvůli covidové situaci nepřišel na čerpací stanici Shell Všechlapy nájemce ani manažeři z Prahy, a tak jsme zvláštní ocenění za design předali provozní Miroslavě Brabencové

ŠPIČKOVÉ POHONNÉ HMOTY ZA TRANSPARENTNÍ CENY

Orlen Unipetrol, jediný výrobce paliv v Česku, používá už pátým rokem cenový index Unipetrol Index Czech (UIC), který nahradil dříve využívané formulové ceny. Index UIC stanovuje aktuální základní velkoobchodní cenovou hladinu pohonných hmot a prodává se podle něj většina pohonných hmot na tuzemském trhu. „Těší mě, že UIC prokázal stabilitu a kontinuitu a stal se pro český trh velkým přínosem. Index je bezplatně dostupný všem zákazníkům, kteří díky němu získávají dokonalý přehled o aktuální ceně,“ říká Jiří Winkelhöfer, ředitel Jednotky obchodu Rafinérie Orlen Unipetrol.

Výhody UIC

- dostupný zdarma
- stabilní ceny
- zohledňuje specifika českého trhu
- ceny v českých korunách
- zahrnuje všechny poplatky
- vhodný pro veřejné zakázky

Podrobné informace o Unipetrol Index Czech najdete na: www.uiczech.cz



Orlen Unipetrol spustil index UIC v roce 2016. Co vás vedlo k jeho založení?

Naším cílem byla snaha zjednodušit kalkulaci velkoobchodních cen pro český trh a zvýšit jejich transparentnost. Zákazníci díky UIC získali lepší orientaci v místních velkoobchodních cenách pohonných hmot a současně se jim zjednodušil celý proces nákupu.

Jak jste doposud spokojený s jeho fungováním?

Cenový index UIC se rozhodně osvědčil. V této oblasti je první rýze českou „měnou“, přičemž odráží situaci na evropských trzích

a současně zohledňuje specifika českého trhu. Jeho hlavní výhoda spočívá v tom, že zákazník může kdykoliv a naprosto jednoduše zjistit finální cenu. UIC totiž zahrnuje všechny příslušné daně a zákonné poplatky, vyjma DPH, které jsou platné v Česku pro den, ve kterém je UIC publikován. Zákazník si započítáním své individuální smluvně sjednané slevy může ihned a sám spočítat svou finální cenu. Výhodou oproti předchozí praxi je rovněž to, že UIC je veřejný a zdarma přístupný všem. Tedy nejen našim zákazníkům, partnerům, odborné veřejnosti, ale komukoliv, kdo se zajímá o pohonné hmoty.

Index je veřejně dostupný na webových stránkách Orlen Unipetrol. Ukazuje finální cenu?

UIC je referenční hladinou. Jako základní složka je dále snížena o slevy stanovené na základě objektivních kritérií, které jsou uplatňovány vůči všem zákazníkům jednotně. Je optimálním řešením pro tendry a dlouhodobé dodávky, protože v každou chvíli reflektuje aktuální situaci – na rozdíl od formulových cen, které neumí postihnout meziroční posuny legislativy a jiné budoucí nejistoty a přináší riziko neefektivity.

Orlen Unipetrol je jediným výrobcem pohonných hmot v Česku. Jak zpětně hodnotíte vykoupení podílů v českých rafinériích a jejich další provozování?

Konsolidace výrobních kapacit byla určitě správným krokem. Dlouhodobě výrazně investujeme do rozvoje výrobních technologií a posilujeme integritu rafinérie, petrochemie a maloobchodu. V rafinérské oblasti plníme náročné legislativní cíle snižování emisí. Vzhledem k silnému zázemí nadnárodní skupiny Orlen máme přístup k různým nástrojům. Preferujeme rafinérská řešení už během samotného procesu výroby, což je pro motoristy přínosem oproti přimíchávání biosložek až při výdeji paliva nebo zavádění vysokokoncentrovaných biopaliv.

■ PR ORLEN Unipetrol
FOTO: archiv

PUMPY PŘIBÝVAJÍ, HLAVNĚ TY NEVEŘEJNÉ



Každých sem kilometrů jedna čerpací stanice a každých 14 kilometrů jedna veřejná. V lednu aktualizované statistiky ministerstva průmyslu a dopravy potvrzují pověst „přepumpovaného“ Česka neboli země s jednou z nejhustějších sítí čerpacích stanic v Evropě.

Celkový počet všech druhů čerpacích stanic u nás oproti loňskému jaru vzrostl o 28 na rekordních 7633, především ale vlivem nárůstu neveřejných míst k tankování v areálech různých zemědělských či dopravních podniků.

Vysoký počet míst, kde lze natankovat pohonné hmoty, je pro český trh charakteristický už mnoho let. Je daný vysokým počtem soukromníků od dob privatizace v devadesátých letech a rozprodávání bývalých stanic státní Benziny. Zaostalé čerpačky postavené ještě před rokem 1989 nezanikly, ale v rukou nových majitelů přežily.

Převaha nezávislých benzinek

„Důvodů tehdejšího boomu čerpacích stanic je ale víc. Obecně platí, že v Česku byla menší regulace a méně přísná pravidla výstavby než leckde v zahraničí,“ komentuje situaci předseda Unie nezávislých petrolejářů (SČS) Ivan Indráček. „Z časů komunismu také ně-

jaký čas přetrvával dojem, že mít řeznictví nebo pumpu je zlatý důl. Ty časy jsou pryč, ale kdo tehdy měl blízko k autoprovozu nebo měl k dispozici pozemek, s pořízením pumpy neváhal. A dodnes většina takových pump nekrachuje. Ty, co se dostaly do ekonomických potíží, spíš jen mění vlastníky,“ dodává Indráček.

Pump nezávislých vlastníků je víc (zhruba dvě třetiny ze všech veřejných), než kolik jich spravují nadnárodní a tuzemské velké společnosti. Z 1610 všech majitelů pump má 1346 ve vlastnictví jednu jedinou. Z pohledu výkonu, tedy prodaného množství, ale naopak vládnu trhu větší společnosti.

Silná konkurence má své výhody i nevýhody. Řidiči mají k dispozici pumpu takřka na každém rohu a silná konkurence nutí k nabídce co nejnižších cen. Pro pumpaře je to složitější. Jedna pumpa prodává v průměru mnohem méně pohonných hmot než například v Německu, kde vzhledem k mnohem

nižší hustotě tankovacích míst připadá na jednu stanici zas výrazně větší objem prodeje. Což se odráží i na výkonu a ziskovosti.

Veřejných méně, standardních víc

Podle aktuální evidence ministerstva průmyslu nastal v kategorii veřejných pump mírný pokles na 3978 stanic. Jenže sem patří i sólo prodejny samotné nafty a biopaliv, LPG nebo zemního plynu. Největší část ze všech veřejných pump však tvoří standardní čerpací stanice s nabídkou více druhů pohonných hmot doplněné případně myčkou a občerstvením. Počet těchto vícedruhových stanic naopak meziročně vzrostl o pět na rekordních 2848.

Mínusová čísla u ostatních veřejných stanic jsou tak spíše výsledkem korekce statistiky nebo přesunů v evidenci. Řada čerpacích stanic nabízejících například jen naftu totiž

byla podle zmíněné zprávy MPO historicky nesprávně evidována jako veřejné. Ve skutečnosti se jednalo o stanice neveřejné nebo chcete-li podnikové.

„Stále však přibývají i odběrná místa LPG, plnicí stanice CNG a doslova jako houby po dešti také dobíjecí stanice pro elektromobily. Pro letošní rok plánují největší provozovatelé celkově další stovky nových nabíječek,“ popisuje Damir Durakovič, generální ředitel nákupní aliance Axigon, jež mimo jiné poskytuje tankovací karty i Energokartu pro dobíjení elektromobilů.

Dva vlastníci na jedné pumpě

Expert České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu Václav Loula připomíná, že skutečný počet čerpacích stanic může být ve skutečnosti o něco nižší, jejich evidence je totiž vytvářena podle vlastníků. „To znamená, že především u plnicích CNG nebo LPG, které stojí v areálech veřejných čerpacích stanic odlišných vlastníků, jsou evidovány dvě stanice při stejné obsluze. Pro řidiče se to jeví jako jedna pumpa, v evidenci jsou na tom místě dvě,“ připomíná Loula.



Upozorňuje také na vysoký a stále rostoucí počet neveřejných pump. „Kategorie neveřejných stanic se novelou zákona číslo 311/2006 Sb. o pohonných hmotách změnila a uzákonila se povinnost evidence i pro neveřejné výdejní jednotky se skladovacími kapacitami o objemu nad pět metrů kubických. To přineslo značný nárůst nově přihlášených

výdejních jednotek již za rok 2020 o zhruba 500 míst. V rozhodující míře jsou to výdejní jednotky na motorovou naftu, případně naftu s vyšším obsahem biosložky,“ říká Václav Loula.

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

MAXXMotion

NATANKUJTE A VYHRAJTE VOLKSWAGEN TAIGO

SOUTĚŽ



* Podmínkou zapojení do soutěže je natankování minimálně 25 l prémiového paliva MaxxMotion nebo 30 l běžného paliva. Soutěž trvá do 31. 3. 2022. Pravidla a podmínky soutěže naleznete na www.omv.cz/soutez

OMV



PETROL
PARTNER

NAFTA A BENZIN NEJLEPŠÍ V HISTORII

Česká obchodní inspekce v roce 2021 odebrala celkem 2611 vzorků pohonných hmot a jakostním požadavkům nevyhovělo 19 vzorků. V průběhu roku 2021 uložila ČOI zákaz prodeje na 36 412,75 litrů pohonných hmot v hodnotě 830 873 Kč. Oproti roku 2020 došlo k mírnému zhoršení, předloni totiž z 2251 odebraných vzorků pohonných hmot nevyhovělo požadované jakosti 12 vzorků. Zlepšení zaznamenali inspektoři ČOI u nafty i benzinu, kde při porovnání se všemi předchozími lety výsledky za rok 2021 vykazují historicky nejmenší množství nevyhovujících vzorků.

Nejhorší byl leden

ČOI monitoruje jakost pohonných hmot od 2. pololetí roku 2001. Zatímco do roku 2015 docházelo ke zjištění vyššího počtu nevyhovujících vzorků pohonných hmot, od tohoto roku má jakost pohonných hmot stabilní tendenci. Co se týče loňského roku, nejvyšší počet nevyhovujících vzorků (8) byl zjištěn v lednu. V únoru pak byly zjištěny čtyři nevyhovující vzorky, v měsíci červnu a září byly zjištěny dva a v měsících březnu, květnu, prosinci pouze jeden nevyhovující vzorek. V ostatních měsících roku 2021 nebylo zjištěno porušení právních předpisů.

Benzin a nafta

Odebráno a kontrolováno bylo celkem 1015 vzorků benzinů. Stanovené požadavky technické normy na jakost za celý rok nesplnil jeden vzorek, který nevyhověl v jakostním parametru „konec destilace“. To je nejlepší výsledek od roku 2001, kdy se kontroly jakosti paliv provádí.

To samé platí také u motorové nafty, kde z celkem 1247 odběrů nesplnilo osm vzorků jakostní ukazatele, přičemž dva nevyhovující vzorky byly odebrány v lednu na téže čerpací stanici. Problematickým byl u dvou vzorků vysoký obsah metylesterů mastných kyselin (MEMK), u jednoho nevyhovující teplota filtrovatelnosti (CFFP) a u pěti oxidační stabilita.

Bezchybné CNG a problematické LPG

Kontrolováno bylo celkem 40 vzorků CNG a všechny vyhověly jakostním požadavkům stanoveným v technické normě. To však neplatilo pro LPG, u něhož bylo odebráno 304 vzorků pro laboratorní rozbor. Z tohoto

Vývoj jakosti pohonných hmot v meziročním porovnání

období	benzin	motorová nafta	CNG *	LPG	celkem
Podíl nejakostních vzorků v %					
2. pololetí 2001	5,7	15,8	-	-	13,5
Rok 2002	4,0	12,2	-	-	9,0
Rok 2003	10,4	13,4	-	12,9	12,4
Rok 2004	6,3	12,3	-	2,5	8,6
Rok 2005	4,1	7,9	-	4,3	6,1
Rok 2006	2,4	6,9	-	2,0	4,8
Rok 2007	3,3	5,4	-	2,0	4,6
Rok 2008	1,8	8,9	-	4,0	5,6
Rok 2009	2,5	7,9	-	1,5	5,0
Rok 2010	5,6	9,6	0,0	0,5	7,9
Rok 2011	2,1	6,0	0,0	0,0	4,4
Rok 2012	1,8	4,0	0,0	1,7	3,1
Rok 2013	2,5	3,1	0,0	2,3	2,9
Rok 2014	0,9	2,2	0,0	12,3	3,0
Rok 2015	0,5	1,6	0,0	0,3	1,2
Rok 2016	0,7	1,4	0,0	0,3	1,1
Rok 2017	1,2	0,9	0,0	0,3	1,0
Rok 2018	1,9	0,7	0,0	0,0	1,1
Rok 2019	0,3	1,0	0,0	0,3	0,7
Rok 2020	0,2	0,8	0,0	0,0	0,5
Rok 2021	0,1	0,6	0,0	2,6	0,7

*včetně bio-CNG, LNG, bio-LNG

nesplnilo osm vzorků jakostní požadavky, což představuje 2,6 % z odebraných vzorků (čtyři nevyhovující vzorky byly odebrány v lednu a únoru při opakovaných kontrolních odběrech na téže čerpací stanici v Moravskoslezském kraji a dva v měsíci červnu na čerpací stanici stejné společnosti v Jihočeském kraji). Kontrolované vzorky LPG nevyhověly v jakostním parametru „síra“.

Nesehnatelný ethanol E85

V roce 2021 byly odebrány a kontrolovány také čtyři vzorky směsi ethanolu a benzinu s označením E85. Z tohoto počtu odebraných a kontrolovaných vzorků nesplnily dva vzorky jakostní požadavky příslušné technické normy v ukazateli „voda“ a „tlak par“. Zbývajících šest vzorků, které předepisuje vyhláška jako minimální počet odebraných vzorků (min. odběr 10 vzorků), se vzhledem k vývoji na trhu s pohonnými hmotami nepodařilo odebrat. Kvůli nízké poptávce spotřebitelů dochází k častým zjištěním porušení předepsaných požadavků na toto palivo, jelikož je v nádržích čerpacích stanic skladováno delší čas.

Biopaliva v pohonných hmotách

V průběhu roku 2021 byl také kontrolován obsah methylesterů mastných kyselin u 1247 vzorků motorové nafty. Laboratorními rozborů bylo zjištěno překročení přípustné horní hranice obsahu biosložky u 2 vzorků motorové nafty. Obsah ethanolu v motorových benzinech byl zkontrolován u 1015 vzorků a nebylo zjištěno překročení stanovené hodnoty.

Uložená opatření

Česká obchodní inspekce v průběhu roku 2021 uložila v osmi případech zákaz prodeje pohonných hmot, které nesplňovaly požadavky na jakost a složení stanovené prováděcím právním předpisem, zvláštními právními předpisy a českými technickými normami. Opatření bylo vydáno na 642 litrů motorové nafty v hodnotě 325 528 Kč, 869 litrů motorových benzinů za 23 376 Kč, 13 498 litrů LPG v hodnotě 202 886 Kč a 10 403 litrů ethanolu E85 v hodnotě 279 082 Kč. Celkově se jednalo o 36 412 litrů pohonných hmot v hodnotě 830 873 Kč.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

REGULOVAT NEBO NECHAT BÝT?



Podle analytiků se očekává, že cena ropy letos v polovině roku dosáhne úrovně 100 dolarů za barel, experti největší americké banky – JP Morgan – dokonce předpokládají, že se bude platit 150 dolarů za barel. Pokud by to nastalo, stál by benzín na českých čerpacích stanicích více než 45 korun za litr. Když tato situace nastane, měl by stát zasáhnout?

V polovině února se barel ropy Brent prodával za 96 dolarů a jeho cena stále rostla. Strach z případné války na Ukrajině způsobil stav, kdy obchodníci platili za rychle dodané barely rekordní sumy a snažili se získat co nejvíce ropy předtím, než přesáhne předpokládanou hranici 100 dolarů za barel. Paradoxně však právě proto ceny ropy tak rychle stoupají.

Co to znamená pro české řidiče?

Situaci okolo ropy na světových trzích kopíruje i vývoj cen pohonných hmot na čerpacích stanicích. Koncem února se průměrná cena benzínu vyšplhala na 37,13 koruny za litr a za svým maximem z roku 2012 a také listopadu loňského roku zaostala jen o sedm haléřů. Nafta se dostala na úroveň 36,06 koruny za litr a od jejího maxima z roku 2015 jí dělily jen tři haléře. To však již velice brzy nemusí platit.

Pokud by například v polovině roku stál barel Brentu okolo 105 dolarů, pohonné hmoty by dále citelně zdražily. K tomu se navíc předpokládá, že vůči dolaru letos oslabí i koruna ze současných 21,50 na 22 Kč/

USD. Barel Brentu za 105 dolarů by při kursu 22 Kč/USD vyšel na 2310 korun. V současnosti stojí zhruba 1890 korun. V historii stál barel Brentu více než 2300 korun pouze v roce 2012 a pak krátce ještě o dva roky později. Následně však nastoupila „břidličná revoluce“ v USA, což způsobilo pokles cen výrazně pod 100 dolarů za barel. To se však letos neočekává. Proto je možné počítat s tím, že s cenou 2300 korun za barel se cena benzínu na totemech čerpacích stanic vyšplhá až nad 39,50 Kč/l.

Do toho je třeba také započítat inflaci, která citelně zdražuje další vstupy, jaké představují ceny energií nebo mzdy v celém řetězci zpracování ropy, distribuce a samotného prodeje pohonných hmot na čerpacích stanicích. A jestli by koruna v důsledku ruské invaze na Ukrajinu oslabila dokonce na 24 Kč/USD, kde se pohybovala na jaře 2020 během první vlny pandemie, mohou pohonné hmoty zdražit dokonce vysoko nad 40 korun za litr. Kdyby se naplnily prognózy JP Morgan, benzín by stál v ČR nad úrovní 45 korun za dolar. Podle expertů je však pravděpodobnost takového scénáře nejvýše desetiprocentní. Realističtější scénářem

zůstává zdražení pohonných hmot v průměru o tři koruny na litr oproti současnému do letošního léta.

Poláci a Maďaři ceny regulují

Benzín i nafta jsou aktuálně nejlevnější v Polsku. Naši severní sousedé snížili od 1. února DPH na pohonné hmoty z 23 na 8 procent a tamní řidiči zaplatí za benzín zhruba o devět korun méně než Češi. Maďarská vláda zase zastropovala cenu benzínu Natural 95 a nafty na 480 forintů (33 korun) za litr a chce tuto regulaci držet až do poloviny května. Levněji řidiči tankují také ve Slovinsku nebo Rakousku. Se Slovenskem je Česko zhruba na stejné úrovni, zato v Německu, Itálii a Chorvatsku jsou ceny vyšší.

Polské čerpací stanice proto vzali čeští motoristé z příhraničních oblastí útokem a také maďarské pumpy se začínají bránit nájezdům slovenských řidičů, kteří kvůli nižší ceně pohonných hmot v sousední zemi tankují plné nádrže, čímž ušetří okolo 8 Euro. Výsledkem je, že maďarské pumpy tankování za regulované ceny omezují a na polsko-českých hranicích se tvoří kolony a celníci kontrolují, jaký objem pohonných hmot lidé z Polska přivážejí. Podle zákona lze importovat nejvýše 20 litrů na objem nádrže vozidla.

Jaký bude český scénář?

Zdražení pohonných hmot s sebou samozřejmě přináší i zdražení dalších odvětví výroby nebo služeb. Je proto otázkou, zda je potřeba v danou chvíli nějaká regulace či nikoliv. Díky vysoké spotřební dani i DPH existuje ve struktuře ceny pohonných hmot poměrně komfortní prostor, který by to umožňoval. Ale je potřeba si pečlivě rozmyslet, jak by odpuštění daní pomohlo ekonomice potažmo lidem, protože to samozřejmě bude znamenat citelné snížení příjmů pro státní rozpočet. Ve Francii nebo Kazachstánu vysoké ceny za PHM rozpoutaly nepokoje veřejnosti, v Maďarsku se regulace cen na čerpacích stanicích připisuje předvolebním dárečkům od premiéra Orbána.

V Česku dosahuje inflace rekordní výše a má i nadále stoupat, finanční zátěž obyvatelstva po dvouletém pandemickém nicnedělání roste do nečekaných výšin a přináší chudobu, snižování počtu pracovních příležitostí i zvýšenou kriminalitu. Asi by stálo za to něco udělat, než bude pozdě...

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv

MÁ VYUŽITÍ ZEMNÍHO PLYNU V DOPRAVĚ BUDOUCNOST?

Spotřeba zemního plynu v dopravě roste, ale především díky LPG, bioCNG a LNG. Naopak spotřeba CNG vloni poměrně výrazně klesla, a to o více než 13 %. Na vině je rekordní růst cen zemního plynu. A tak si i přes zdražení energie zatím drží nejnižší přímé provozní náklady elektromobily. Téměř stejně výhodně vychází i jízda na LPG.

Aktuálně jezdí na zemní plyn v ČR téměř 30 000 vozidel. Stlačený zemní plyn (CNG) si jako palivo pro své vozové parky MHD či firemní flotily v minulém roce vybrala řada měst a společností. Počet osobních a lehkých užitkových CNG vozidel vzrostl meziročně o 9 % na aktuálních 27 303 a počet autobusů o 7 % na 1830.

„Ještě větší nárůst pozorujeme v sektoru těžké nákladní dopravy, kde zkapalněný zemní plyn (LNG) nabízí k naftovým taháčům v současnosti jedinou dostupnou alternativu, která splňuje jak emisní požadavky a nízké náklady, tak dostatečný výkon a dojezd. Počet LNG taháčů se tak v tuzemsku meziročně ztrojnásobil. Aktuálně jich na českých silnicích jezdí 106 a k dispozici mají tři veřejné plnicí stanice. Ještě v prvním čtvrtletí tohoto roku má být přitom otevřena čtvrtá, přičemž v plánu je vybudovat do roku 2030 infrastrukturu o celkovém počtu tří desítek stanic LNG,“ uvádí výkonná ředitelka Českého plynárenského svazu Lenka Kovačková.

Od roku 2020 je českým řidičům k dispozici i zemní plyn s příměsí biometanu. „Zájem o tzv. BioCNG mezi řidiči od té doby neustále roste a aktuálně jej nabízejí všichni velcí hráči na trhu s plynem. Ti již v minulém roce vykazovali podíl BioCNG na celkové výtoči v desítkách procent a letos by se měli mnohdy blížit 100% pokrytí spotřeby stlačeným biometanem. Několik českých měst také zahájilo projekty na výstavbu vlastních bioplynových stanic za účelem využití získaného obnovitelného plynu pro potřeby městské hromadné dopravy. V prvním kvartále letošního roku budou rovněž zprovozněny první české vodíkové plnicí stanice – na pražském Barrandově a v Litvínově. Výstavbu dalších čtyř stanic plánuje

v letošním roce společnost Orlen Unipetrol v Brně, Plzni, Ostravě a Horních Počernicích. Pro tuzemský trh jsou také připraveny již první vodíkové osobní vozy. Po jednom modelu plánují českým řidičům nabídnout konkrétně automobilky Toyota a Hyundai,“ vypočítává Kovačková.

Samotný CNG moc netáhne

Co se však týče samotného zemního plynu z konvenčních zdrojů, jeho postavení je složitější. Před 15 lety jej EU prohlásila za strategické palivo s cílem převést na něj 10 % veškeré dopravy. Stlačený zemní plyn byl také osvobozen od spotřební daně s tím, že ono osvobození bude postupně utlumeno. Automobilky se s chutí pustily do vývoje a prodeje vozů na CNG (Volkswagen Group, Volvo, Opel, Fiat, Mercedes-Benz), jenže pak se názory evropských orgánů začaly pod vlivem zelenější politiky měnit. Nakonec nebylo CNG ani zařazeno na seznam tzn. čistých paliv. Takže výrobci tuto tech-

nologii až na řídce výjimky (VW a Fiat) zase opustili a z někdejších smělých plánů na budování stovek plnicích stanic zbyly jen smutné fragmenty.

Černým koněm je LPG

Roste naopak obliba LPG. Česko patří mezi země, kde se LPG neboli zkapalněnému propanu, butanu či jejich směsi daří. Toto palivo ale není vnímáno jako ekologické, protože vzniká při rafinaci ropy, případně separací při těžbě zemního plynu. Nicméně je jeho spalování čistší než v případě tekutých paliv. Ceny LPG ovlivňují protichůdné faktory, nicméně s odstupem kopírují vývoj trhu s kapalnými palivy.

Ovšem s daleko méně dramatickými výkyvy, protože LPG není vnímáno jako strategická surovina, nestává se tedy, na rozdíl od zemního plynu, předmětem spekulací a nejrozumnějších nátlaků. Jeho cena také patří mezi nejstabilnější – za posledních dvacet let neopustila rozmezí 10 až 19 Kč/kg s tím, že se po-

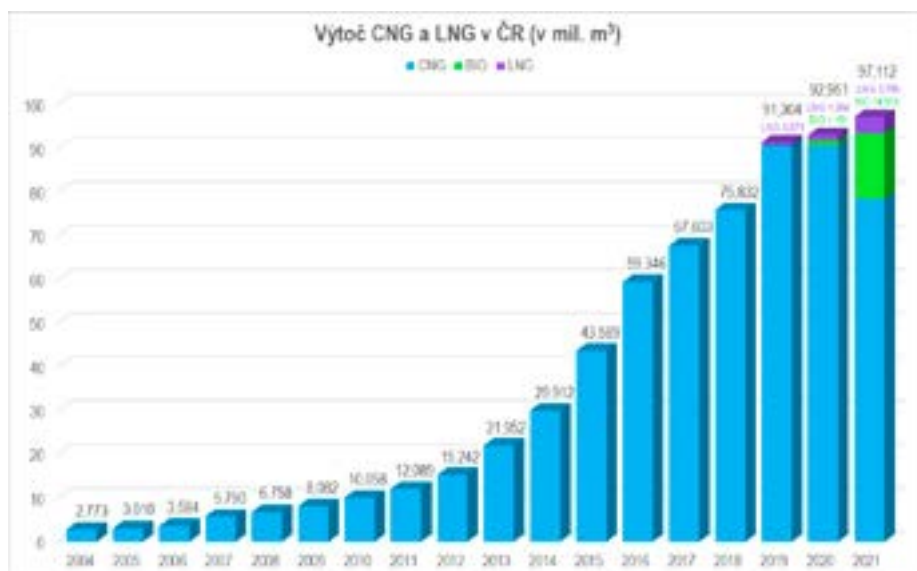
Statistiky zemního plynu v dopravě v roce 2021 v ČR

	Spotřeba v ČR	Meziroční nárůst/pokles
CNG, BioCNG a LNG	97,12 mil. m ³	4,5 %
CNG a BioCNG	93,32 mil. m ³	+1,9 %
CNG:	78,39 mil. m ³	-13,3 %
BioCNG	14,91 mil. m ³	+1197 %; 13x více
LNG	3,80 mil. m ³	+178 %; 2,8x více
Prodeje v ČR		
CNG vozidla	29 610	+6,7 %
CNG osobní vozidla	27 303	+9 %
CNG autobusy	1830	+6,8 %
CNG nákladní vozidla	477	+26,5 %
LNG taháče	106	+194 %; 2,9x více
Počet v ČR		
CNG stanice	228	+4 %; 9 nových
LNG stanice	3	+50 %; 1 nová

Server fdrive.cz porovnal náklady jednotlivých druhů pohonů na kilometr jízdy. ➡

Váš dodavatel technologií čerpacích stanic

➔ Tabulka přinesla kromě očekávaných propastných rozdílů také zajímavý pohled na oba u nás běžně nabízené typy plynů – CNG a LPG. Zatímco někdejší proklamace u CNG o koruně na kilometr už dávno vzal čas kvůli zmíněným turbulencím kolem zdražování a omezených dodávek zemního plynu, opomíjené LPG přináší přímé úspory značné, i když je nejméně ekologickým alternativním palivem zejména při porovnání s elektromobily. Ty si i přes zdražení energie zatím drží nejnižší přímé provozní náklady. A vůči fosilním palivům to tak nejspíš zůstane. Na druhou stranu je však třeba vzít v úvahu vysoké pořizovací ceny elektrických vozidel a nízkou zůstatkovou hodnotu s ohledem na životnost baterií.



Vývoj cen plynu je nejistý

Zejména kvůli velmocenské politice Ruska ceny zemního plynu vloni prudce stouply, přičemž vyhnaly i ceny rafinovaných paliv a elektřiny. Vývoj je v této oblasti navíc krajně nejistý. Každopádně jsou ceny CNG po 8 let trvající stabilitě v rozmezí 17 až 20 Kč za kilogram aktuálně na dvojnásobku s možností dalšího rychlého růstu. Průměrná cena kilogramu CNG činila k 16. 1. 2022 podle serveru fdrive.cz 38,17 Kč.

Poptávka po zemním plynu v Evropě tak letos patrně klesne, jeho vysoké ceny totiž zvyšují konkurenceschopnost uhlí pro výrobu elektřiny. Ve své čtvrtletní zprávě o trhu s plynem to uvedla Mezinárodní agentura

pro energii (IEA). V loňském roce se podle ní spotřeba plynu v Evropě zvýšila o 5,5 procenta na 552 miliard metrů krychlových.

V letošním roce IEA očekává v Evropě pokles poptávky po zemním plynu přibližně o 4,5 procenta na 527 miliard metrů krychlových, částečně v důsledku snížení spalování plynu v energetice. To by mohlo v porovnání s loňským rokem klesnout o šest procent.

„Očekává se, že výroba elektřiny z plynu bude klesat v souvislosti se výrazným rozvojem obnovitelných zdrojů energie. Vysoké ceny plynu nadále snižují jeho konkurenceschopnost vůči uhlí při výrobě elektřiny,” uvedla v tiskové zprávě agentura. Ceny zemního plynu v Evropě a v Asii loni vystoupily

na rekordní hodnoty, ve Spojených státech vzrostly na nejvyšší úroveň za posledních deset let. Přispěla k tomu snížená nabídka, nízké zásoby, výpadky infrastruktury a konkurence dodávek zkapalněného zemního plynu (LNG). Vysoké ceny plynu podle IEA přetrvávají do poloviny roku. Pak by mohly klesnout, pokud se zlepší dostupnost dodávek. Ruský export této suroviny do Evropy a Turecka se navzdory poklesu ve čtvrtém čtvrtletí za celý loňský rok zvýšil o čtyři procenta. Tok do Evropské unie se nicméně o tři procenta snížil.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv

Vývoj českého trhu zemního plynu v dopravě od roku 2004

	veřejné PS CNG / LNG	Σ auta	OA	busy	LNG vozy	Výtoč CNG / LNG / Bio mil. m³	Prodej Σ mil. m³	nárůst výtoče %
2004	9	250	150	100		2,773		
2005	9	450	280	165		3,010		8,5
2006	11	580	400	180		3,584		19,1
2007	17	900	680	195		5,790		61,6
2008	17	1 200	950	215		6,758		16,7
2009	23	1 800	1 465	270		8,082		19,6
2010	32	2 500	2 112	300		10,058		24,4
2011	34	3 250	2 807	336		12,089		20,2
2012	45	4 300	3 818	362		15,242		26,0
2013	50	6 300	5 747	404		21,952		44,0
2014	75	8 055	7 205	518		29,912		36,3
2015	108	12 000	10 750	820		43,589		45,7
2016	143	15 500	13 970	1 020		59,346		36,1
2017	164	18 900	17 160	1 120		67,603		13,9
2018	185	22 600	20 660	1 234		75,832		12,2
2019	207 / 1	25 310	23 036	1 453	5	90,433 / 0,871	91,305	20,4
2020	219 / 2	27 748	25 043	1 714	36	90,434 / 1,366 / 1,152	92,952	1,8
2021	228 / 3	29 610	27 303	1 830	106	78,385 / 3,796 / 14,931	97,112	4,5



S PŘÍMĚSÍ, KTERÁ SE VYPLATÍ

Společnost ČEPRO rozšiřuje nabídku motorových paliv o nový produkt a svým partnerům a odběratelům začne nabízet motorovou naftu s 15% příměsí HVO.

Jaké má HVO vlastnosti?

Hydrotreated Vegetable Oil neboli HVO je rostlinný olej vyrobený kompletně z odpadu, který nezahrnuje potraviny. Pro použití motorové nafty s touto příměsí ve vznětovém motoru není potřeba žádných dalších úprav ani zvláštních opatření. HVO se vyrábí standardními rafinérskými procesy (hydrogenace a izomerizace) a výsledkem jsou chemicky čisté parafinické uhlovodíky (parafiny a izo-parafiny). Lze konstatovat, že HVO je méně chemicky nebezpečný než běžná motorová nafta a má i výrazně jednodušší chemické složení. Navíc neobsahuje toxické aromatické či cyklické uhlovodíky a prakticky neobsahuje ani síru.

V čem je přínos HVO?

HVO nabízí lepší cetanové* číslo (60 až 70 jednotek), výrazně nižší emise CO_2 , oxidů dusíku a pevných částic, lepší spalování a také menší tvorbu úsad uvnitř motorového prostoru. Vyzdvihnout můžeme i jeho protikoroziní vlastnost, neboť oproti motorové naftě s obsahem FAME má menší tendenci vázat vzdušnou vlhkost. A nezanedbatelná jsou také bezpeč-

nostní hlediska, protože HVO má zpravidla vyšší bod vzplanutí (nad 70 °C). Zmínit je třeba i skutečnost, že fosilní nafta s obsahem HVO nepodléhá biologickému rozkladu a má lepší oxidační vlastnosti, takže je vhodná i pro dlouhodobé skladování a použití v dieselových záložních agregátech. Obecně lze konstatovat, že se tyto kladné vlastnosti příznivě promítají také do směsí s motorovou naftou fosilního původu.

Potvrzení kvality

Ve Skandinávii je podobný produkt v nabídce již téměř deset let. Podle tamních testů nafta

s HVO snižuje spotřebu paliva až o 5 %, zvyšuje výkon motoru a točivý moment až o 4 % ve srovnání s konvenční naftou, prodlužuje životnost motorového oleje, zlepšuje výkon a spolehlivost motoru, zejména v chladném počasí, vytváří až o 20 % nižší emise skleníkových plynů a také nižší emise dusíku, částic a uhlovodíků.

Analýzy společnosti Čepro i hodnocení nezávislé akreditované laboratoře SGS i Vysoké školy chemicko-technologické v Praze potvrzují, že motorová nafta s obsahem HVO splňuje specifikační limity jakostní normy ČSN EN 590+A1:2018 v celém požadovaném rozsahu a je z fyzikálně-chemického i užitného hlediska plně totožným produktem s naftou motorovou bez biosložky FAME. V první fázi bude ČEPRO distribuovat naftu s HVO ze skladů v Bělčicích, Hněvicích a Loukově.

Potřebujete vědět více?

Pro více informací se obraťte na svého obchodního zástupce, nebo případně kontaktujte společnost Čepro na webových stránkách <https://www.ceproas.cz/kontakty>.

■ PR Čepro

FOTO: Patrik Staněk

*Pozn.: *Cetanové číslo udává kvalitu motorové nafty z hlediska její vznětové charakteristiky, tedy ochoty nafty po vstříknutí do spalovacího prostoru se vznítit. Lze říci, že cetanové číslo je jediný z parametrů nafty, který řídí pocit jízdy během jízdy. Čím vyšší je Cetanové číslo, tím lépe motor funguje.*



ROZPAČITÝ RŮST

Trh s alternativními automobilovými palivy, kam patří i CNG, LPG a LNG, by měl kvůli zeleným cílům postupně růst. Nicméně vývoj je různorodý. Prodeje automobilů s pohonem na zemní plyn v Evropě v roce 2021 poklesly o 21 %. U LPG nastal naopak významný nárůst prodeje vozidel. V ČR se také zvýšil počet čerpacích stanic těchto paliv. Ceny plynu na konci roku 2021 výrazně stouply, ale i navzdory tomu jsou tato paliva stále levnější oproti benzínu a naftě.



Zdražení zemního plynu a prodeje aut

Na počátku roku 2021 se průměrná cena CNG pohybovala pod 20 Kč za m³. Jeden m³ plynu odpovídá jednomu litru benzínu a nafty. Cenová výhoda oproti tradičním palivům tak byla přibližně 8 korun. Na konci roku už byla průměrná cena CNG kolem 27 Kč za m³, a cenová výhoda se tak zvedla na 9 korun.

Rok 2021 byl z hlediska prodeje aut na zemní plyn slabý. V EU se prodalo 43 235 takových vozidel, o 21,4 % méně než před rokem. Pro srovnání elektromobilů se prodalo 878 432, o 63 % více než před rokem. Výrobci automobilů sází spíše na elektromobilitu a do ní směřují kapitálové výdaje. U LPG byly výsledky lepší, když zde nastal v minulém roce 40procentní nárůst prodeje automobilů s tímto pohonem.

Očekávaný rozmach LNG

V nejbližších letech se očekává další rozmach především u LNG trhu. Dle poradenské společnosti McKinsey by do roku 2035 měl trh s tímto palivem růst tempem na úrovni 3,4 % ročně, což je výrazně více oproti jiným fosilním palivům. Důvodem je mimo jiné odklon od uhlí při výrobě elektrické energie a přechod na paroplynové elektrárny.

Spojené státy americké se na přelomu let 2021 a 2022 staly největším exportérem LNG na světě a předběhly Austrálii a Katar. Americké terminály vyslaly do světa v tomto období 1043 lodí. Z toho polovina směřovala do Asie a třetina do Evropy. Největšími nákupci LNG na světě jsou Čína, Japonsko a Jižní Korea.

V letošním roce se ve Spojených státech amerických zprovozní další LNG terminály, díky čemuž se ještě zvýší exportní kapacita.

Ta je potřeba kvůli dalšímu nárůstu poptávky po americkém zkapalněném zemním plynu, kterou způsobují vysoké evropské ceny a hrozba omezených dodávek z Ruska. V roce 2022 se očekává globální export LNG na úrovni 53 miliardy krychlových stop denně, což je 13 % celosvětové spotřeby plynu.

Poptávka po zemním plynu včetně LNG bude v nejbližších letech nadále stoupat, nicméně tahounem budou především teplárny a paroplynové elektrárny. V automobilové nákladní dopravě bude využití LNG stále spíše okrajové.

Fosilní LPG nahradí BioLPG

LPG pohon hraje mnohem zásadnější úlohu, a to zejména v případě pokračování růstu cen benzínu a nafty. Evropští producenti LPG se zavázali podpořit ambice Evropské unie o uhlíkové neutralitě v roce 2050. Výsledkem je studie „BioLPG: A Renewable Pathway Towards 2050“, podle níž by mohla být poptávka po zkapalněném ropném plynu v roce 2050 zcela uspokojena produkcí tzv. bioLPG. Na rozdíl od jiných obnovitelných zdrojů zde již existují potřebné technologie či infrastruktura a nejsou třeba žádné úpravy u stávajících zařízení.

Aktuálně v Evropě produkují bioLPG společnosti Eni (Itálie), Global Bioenergies (Francie), Neste (Nizozemí), Preem (Švédsko), Repsol (Španělsko) a Total (Francie). Ve většině případů je tento plyn vedlejším produktem například při výrobě hydrogenovaných olejů (HVO). Evropská asociace LPG předpokládá, že budoucí poptávku, která by měla na evropském trhu činit v horizontu 30 let přibližně 8 až 12 milionů tun LPG ročně, by mělo být možné zcela uspokojit díky bioLPG vyrobenému z evropských zdrojů.

V EU jezdí na LPG asi 8 milionů vozidel a tento plyn je k dostání na 35 000 čerpacích stanic. V Česku je čerpacích stanic s LPG necelá tisícovka a vozidel na propan-butan jezdí asi 170 tisíc. Přestavba stávajících vozidel na LPG je přitom pro spotřebitele cenově dostupným řešením s poměrně rychlou návratností. V loňském roce se na trhu navíc objevily i nové modely s tovární LPG zástavbou. Jednalo se především o relativně dostupné modely značky Dacia.

■ AUTOR: Boris Tomčiak
FOTO: archiv

Autor je ekonomem ve společnosti Finlord.cz.

S NÁMI BUDETE KONTROLOVAT KAŽDOU KAPKU

Vyvíjíme a vyrábíme české kvalitní hladinoměry pro čerpací stanice.

MONTI

Umíme zajistit **extrémně přesné měření** hladiny nejen pohonných hmot.

- ✓ nabízíme kompletní sortiment od nejvyšší třídy přesnosti po lidovky
- ✓ měříme všechny typy paliv včetně AdBlue a vody do ostříkovačů
- ✓ všechny produkty dodáváme včetně aplikací s pokročilými funkcemi
- ✓ samozřejmostí je instalace a on-line servis se vzdáleným dohledem

PETROL
PARTNER

Ani kapka nazmar

Český výrobek | www.monti.cz

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

PETROL
PARTNER



Máme nový web!
adam-bluesky.cz

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

COVIDOVÁ LEKCE MŮŽE NASTARTOVAT ZMĚNU V MYŠLENÍ

Společnost ADAM & PARTNER působí na českém trhu od poloviny 90. let. Od svého vzniku se zabývá distribucí chemikálií a aditiv především pro stavební, potravinářský, kosmetický a automobilový průmysl. Významnou součástí sortimentu tvoří kapalina AdBlue, která je dnes důležitou součástí nabídky čerpacích stanic. Majitelem i jednatelem v jedné osobě je Daniel Adam.

Jak jste se vlastně stali distributory kapaliny AdBlue?

Od začátku fungování naší společnosti jsme se zabývali distribucí produktů na chemické bázi. V době, kdy se začala prodávat na českém trhu první vozidla s SCR katalyzátory, jsme uzavřeli partnerství se společností Kruse KG o společné distribuci kapaliny AdBlue. To bylo před 17 lety, kdy vstoupila v platnost emisní norma Euro 4 a na trhu se objevily první kamiony s SCR katalyzátorem. Po celou dobu si udržujeme pozici lídra trhu.

Kdo jsou vaši největší konkurenti na českém trhu?

Největším je GreenChem z koncernu Agrofert, což je dceřiná společnost chemičky Duslo Šaľa, a ještě zde fungují někteří menší lokální distributoři.

Od koho nakupujete AdBlue?

Máme uzavřena partnerství prakticky se všemi výrobci v regionu střední Evropy. Pro náš úspěch a spokojenost našich zákazníků je důležitá diverzifikace zdrojů. To nám zajišťuje stabilitu dodávek v případě potenciální odstávky některého z výrobních závodů a pomáhá nám to i optimalizovat logistické náklady.

V čem je distribuce AdBlue specifická?

AdBlue jako produkt je chemicky velmi jednoduchá látka. Jedná se vlastně o vodný roztok močoviny. Tato organická chemikálie, správně diamid kyseliny uhličitě, byla první organickou sloučeninou vyrobenou čistě z anorganických látek. Dnes se syntetická močovina používá v řadě odvětví, nejvíce pro výrobu



hnojiv a krmiv, v plastikařském průmyslu, pro rozmrazování povrchů v zimním provozu, ale i v kosmetice nebo farmacii. Specifickou vlastností AdBlue je chemická čistota tohoto roztoku. Tato vlastnost je důležitá pro správnou funkci a dlouhou životnost SCR katalyzátoru. AdBlue musí splňovat kvalitativní normu ISO 22241. Tato norma nestanoví jen závaznou kvalitu AdBlue, ale stanovuje i způsob jeho skladování a manipulace s ním.

Z tohoto důvodu je AdBlue přepravováno pouze v dedikovaných nerezových cisternách, které nemohou být použity pro jiný produkt. V menších obalech je AdBlue distribuováno v IBC kontejnerech s CDS konektorem, aby při jejich vyprazdňování nemusely, nebo přesněji

nemohly být otevřeny a eliminovala se případná kontaminace. AdBlue může být skladováno jen v nerezových obalech nebo obalech z plastů specifikovaných normou ISO 22241. Kontakt s materiálem, jako je ocel, hliník, měď AdBlue kontaminuje ionty, které mají za následek zkrácení životnosti katalyzátoru.

AdBlue není kompatibilní s ostatními kapalinami používanými pro provoz aut. Není možné použít obal po jiné kapalině, nebo dokonce PHM nebo oleji pro skladování AdBlue, nebo i jen trychtýř pro naplnění do nádrže auta. Tento postup je jistou cestou do servisu s nefunkčním katalyzátorem SCR. Cena takové opravy pak rozhodně není marginální.

Je potřeba AdBlue nějak speciálně skladovat?

Kromě omezení, která jsem uvedl v odpovědi na předešlou otázku, je kapalina AdBlue dobře distribuovatelná a relativně bezpečná. Tuhne při -11 °C, a když rozmrzne, nedochází u ní k žádné degradaci. Pouze je třeba vyhnout se teplotám nad 40 °C a vystavovat kapalinu přímému slunci. Při teplotách nad 40 °C se začne močovina rozpadat na amoniak (NH₃) a potom klesá podíl aktivní látky, která způsobuje reakci v SCR katalyzátoru. Proto se AdBlue běžně skladuje ve venkovních dvouplášťových plastových nádržích, které jsou opatřeny izolací a ventilací.

V jakých baleních se AdBlue prodává?

Nabízíme řešení pro všechny od plastové láhve o objemu 1,89 litru s patentovaným adaptérem pro doplňování AdBlue do osobních aut přes pěti- a desetilitrové kanystry, plastové

sudy o objemech od 60 do 220 litrů, IBC kontejnery s CDS adaptérem o objemu 1000 litrů až po dodávky dedikovanými cisternami s ověřeným měřením pro doplňování výdejních systémů a zásobníků, které používají někteří dopravci, servisy a čerpací stanice. Naším zákazníkům nabízíme i službu dodávek kapaliny včetně zapůjčení stacionárního výdejního systému, případně pronájmu výdejního systému. Naše systémy jsou standardně osazeny telemetrií, která informuje zákazníka i nás (distributora) o stavu kapaliny v nádrži a my poté zavážíme nádrž podle těchto hodnot automaticky, bez nutnosti jednotlivých objednávek ze strany zákazníka.

Jak vlastně vznikla krize okolo AdBlue?

To, co jsme všichni zažili na podzim loňského roku, souvisí s tím, jak a z čeho se AdBlue vyrábí. Jak už jsem uvedl, AdBlue je vodný roztok chemicky čisté močoviny. Tato sloučenina se vyrábí z amoniaku a oxidu uhličitýho, a právě amoniak se vyrábí z metanu, tedy ze zemního plynu. Ceny zemního plynu byly řadu posledních let velmi stabilní a z dnešního pohledu mohu říct i nízké. Průměrná cena zemního plynu se pohybovala mezi 10–20 Euro za MWh. V září a říjnu loňského roku se cena plynu v Evropě dostala na hodnoty okolo 80 Euro za MWh a na těchto hodnotách se drží doteď. Další vývoj ceny zemního plynu je těžké predikovat.

Druhým faktorem krize okolo AdBlue je fakt, že většina výrobců močoviny vyrábí zároveň chemicky čistou močovinu i technickou a zemědělskou. Většina výrobců není schopna vyrábět jen chemicky čistou močovinu. Skokový nárůst nákladů vyvolal šok na největším trhu s močovinou, a to je močovina pro zemědělství. Tento sektor však močovinu nepoužívá denně tak, jak se používá např. AdBlue v autě. Zemědělci hnojí na začátku jara, a proto existovala obava výrobců, že tento enormní nárůst ceny bude mít jepičí život a močovina vyrobená na sklad pro zemědělce bude neprodejná a výrobci utrpí extrémní ztráty. To byl i důvod, proč několik evropských výrobců výrobní závody dočasně odstavilo.

Třetím faktorem pak byl vliv médií a typického lidského chování. Poté, co Duslo Šaľa, jakožto regionální výrobce, uspořádal tiskovou konferenci, kde nastínil pravděpodobné zastavení výroby a tím dočasné ukončení dodávek kapaliny AdBlue na trh, a poté, co médií rezonovala informace, že bez AdBlue auto nenačnete, začala panika.

Spousta lidí a firem začala nakupovat a objednávat několiknásobky svých běžných po-

třeb. Tento tlak na trh způsobil, že AdBlue skutečně začalo na některých čerpacích stanicích docházet. Aby tomu čerpací stanice předešly, začaly některé omezovat počet litrů na jedno tankování a další šly cestou zvýšení ceny na totému na extrémní hodnoty. Místo uklidnění situace i tato snaha jen dále roztočila paniku a lidé měli pocit, že musí nakoupit, než to bude ještě dražší.

Tato panika se uklidnila po pěti až šesti týdnech, kdy lidé pochopili, že AdBlue je, a budou-li ho kupovat jen tolik, kolik potřebují, tak i bude. To však nic nemění na faktu, že ceny AdBlue jsou jinde, než jsme byli řadu let zvyklí.

Postihla tahle krize pouze Českou republiku, nebo s tím mají problémy i další evropské státy?

My zásobujeme nejen český ale také slovenský a maďarský trh a všude je situace podobná. Stejně je to i v Rakousku, kam sice AdBlue sami nedodáváme, ale kde kapalinu nakupujeme. Jsou sice regiony, kde je tohoto produktu více, ale existují jiné, kde je ho naopak kriticky málo.

Zdražil nejen zemní plyn nebo AdBlue.

Mně se zdá, že zdražuje úplně všechno...

To, co dnes sleduji na trhu, se mi vůbec nelíbí. Nejen ceny močoviny totiž stouply trojnásobně. Podobně vystřelily třeba u fosforečných hnojiv. A teď si k tomu připočtete, že zemědělec musí také platit dražší naftu, dnes už se hovoří o 100 dolarech za barel, takže litr nafty bude brzy stát okolo 40 korun za litr. Zemědělec proto zdraží obilí, ze kterého pak pekárna upeče rohlíky na drahém plynu... Jaká pak bude koncová cena? Už dnes pozoruji u řady produktů nárůst o 50 až 100 procent. Kvůli pandemii jsou dnes navíc potrhane dodavatelské řetězce, ekonomika se na mnoha místech zadrhává, některé věci nemají návaznost. Uvedu příklad: kromě distribuce chemikálií se zabýváme i výrobou plastových obalů a některé součástky – například pumpičky nebo rozprašovače – nakupujeme v Asii, potažmo v Číně. Dříve doprava kontejneru z Číny stála okolo 50 tisíc korun, dnes je to 400 tisíc, a to ještě musíte čekat klidně i měsíc, až bude místo na lodi. Problémy se kumulují a tohle klubko se stále více zamotává. Myslím si navíc, že všechno nezpůsobil jenom covid. Ten spíše nastartoval a zviditelnil procesy, které tu už nějakou dobu bublaly pod povrchem.

Myslíte, že je na vině až příliš velká závislost na Číně?

To si začíná uvědomovat čím dál více firem. Posledních dvacet let před covidem stačilo

pro ořezání nákladů přesouvat výrobu nebo nakupovat komponenty v Číně. Zbavovali jsme se na lidskou práci nákladných nebo ekologicky nešetrných výrob. Kupovali jsme levně a do bohatnoucí země středu jsme vyváželi značkové a high-tech výrobky. Teď se tato praxe začíná zle nevyplácet.

Čína se rychle vyvíjí, mnoho věcí zkopírovali a mnohé se naučili sami. Dnes už umí vyrábět stejně kvalitní věci jako v Evropě a v řadě oborů začínají být i napřed. My jsme zpohodlněli v tom, že mnoho věcí je pro nás jednodušší koupit než vyrobit. A navíc, pokud dnes chcete postavit výrobní podnik, narazíte na obrovskou byrokracii. A vůbec, nikdo přece nechce mít továrnu za humny... Už naše babičky věděly, že bez práce nejsou koláče. Doufám, že tato covidová lekce pomůže nastartovat změnu v myšlení.

Jako distributora AdBlue se vás časem určitě dotkne plánovaný zákaz spalovacích motorů...

Z toho nemám strach, dokonce i Elon Musk tvrdí, že spalovací motory tu budou ještě 40 let. Mně se na tom ale nelíbí, že podle proklamací politiků je jediná reálná cesta bateriový automobil. A přitom bateriové vozy nemají mnoho věcí dořešených a jejich slogan „bezemisních aut“ je dost zavádějící. Uvítal bych méně striktní regulaci jedním směrem, jsou tu další technologie, které by měly dostat šanci. Současně s tím si také myslím, že spalovací motory ještě nedosáhly konečného vývoje a omezování jejich výroby není otázkou deseti, možná ani dvaceti let.

Jak vlastně vaši firmu postihla pandemie covidu?

Nepatřili jsme k firmám, které by byly postiženy. Počty pozitivních nebo nemocných lidí nikdy nezpůsobily ochromení firmy. Nemuseli jsme zavírat žádné provozy. Z hlediska podnikání naše branže nebyla paralyzována, spíše jsme řešili opačné problémy, např. skokový nárůst poptávky po biocidních tenzidech, které se používají pro výrobu dezinfekce, paniku na trhu s AdBlue na podzim loňského roku.

Každopádně žijeme v období plném výzev. Dnes je už jasné, že svět se po covidu do reality roku 2019 nevrátí, posune se jinam.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor a archiv



PŘIZPŮSOBIT SE NOVÉ DOBĚ

Výrobci automobilů vyvíjí nové typy spalovacích motorů, jež jsou vybaveny moderními vysokotlakými systémy s přímým vstřikem paliva a přídatnými systémy na snižování produkovaných emisí (částicové filtry DPF-FAP, ventily EGR, nové typy katalyzátorů, technologie SCR atd.). S tím vyvstávají nové požadavky na maziva používaná ve spalovacích motorech, od nichž se vyžaduje podíl na snižování spotřeby a zajištění efektivní činnosti a maximální životnosti systémů podporujících redukci emisí.

Na pumpu pro olej na dolítí

Většina motorových olejů dnes prodávají servisy a směřují sem směřují i marketingové aktivity výrobců. Na čerpací stanici si motorista zakoupí nejvýše olej na dolítí. Proto je důležité prodej motorových olejů na pumpě podpořit z hlediska dostatku informací, aby si zákazník dokázal z bohaté nabídky olejů vybrat ten správný.

Na čerpacích stanicích je proto potřeba optimalizovat sortiment motorových olejů a nabízet je zejména v malých baleních do 5 litrů. Většina značkových čerpacích stanic prodává oleje pod vlastní obchodní znač-

kou, ty pak doplňuje o levnější řadu olejů. Sami motoristé vnímají pumpu jako poslední záchranu poté, co se jim na palubní desce rozsvítí kontrolka oleje, proto stačí základní řada olejů v malém balení.

Základním požadavkem při volbě produktů pro čerpací stanice je proto usnadnit výběr oleje jak motoristovi, tak obsluze stanice, která by se samozřejmě měla v tomto zboží orientovat, aby byla schopná zákazníkovi poradit. Proto zde platí více než kde jinde, že méně znamená více. Dlouhá řada produktů, v jejichž použití se nevyzná ani motorista, ani obsluha stanice, obchodně nic nepřináší. Pokud nalezne majitel vozu

na čerpací stanici přehlednou nabídku několika málo produktů, mezi nimiž snadno identifikuje ten správný olej pro svůj vůz, je to ideální situace.

Jak uspořádat oleje v regálu

Zákazník se nejlépe orientuje, pokud je konkrétní druh nabídky umístěn pohromadě na jednom místě. Do uspořádání zboží se pak promítají další vlivy jako například typ, uplatnění, balení a samozřejmě cena.

Úkolem prodejce je vybrat co nejmenší počet produktů a k nim poskytnout jednoduchý nástroj, pomocí něhož motorista vy-

bere správný olej pro svůj vůz. Pro dobrou orientaci je například k dispozici takzvaný „Oilfinder“, tedy zařízení, na kterém si každý může sám vyhledat požadovaný typ oleje. Zatímco značkové čerpací stanice mají svoje plánogramy, na ostatních pumpách jsou produkty rozděleny podle ceny, značky a viskózní třídy, od minerálních po syntetické oleje, což je asi nejprehlednější řazení.

Vychází se vždy z prodejnosti výrobků podle oblasti, prodejního místa nebo typu čerpací stanice. Dnešní průměrný nákup zákazníka na ČS je 1,5 litru. Statistiky uvádějí, že průměrné stáří vozového parku je okolo 13 let. Zde došlo právě s touto obměnou ke změně, která odvádí řidiče od nákupu olejů do svých automobilů na pumpě. I staré automobily se svou částečnou nejednoduchostí výměny oleje znamenají problém, ať již s vynulováním servisního intervalu na displeji, nutností vlastnit klíč na olejový filtr, potřebným místem pro vlastní demontáž či řešením, kam s ojetým olejem.

Další příčinou snižování regálového prostoru na ČS je práce s vzorovými plánogramy, kde zmizela spousta duplicitních olejů zejména minerálních. Dnes je důleži-



té nabídnout zákazníkům optimální sortimentní skladbu, která odpovídá potřebám motoristů. Je přitom potřeba brát ohled na jev zvaný „profesní slepota“. To znamená, že je třeba obchodním zástupcům přiblížit, jak stejný problém vidí zákazníci a obsluha čerpací stanice.

Jaký olej vybrat

Různá vozidla často vyžadují jiné motorové oleje. Motorový olej musí určitou viskozitu, která se při určitých teplotách mění předepsaným způsobem. Na balení s olejem najdete informace v podobě čísel a písmen, které mohou vypadat například takto: 10W – 40. Není to zdaleka tak složité, jak se to na první pohled může zdát. První dva znaky označují viskozitu v zimě (W – angl. winter), tudíž příkladový olej má v této kategorii hodnotu 10. Číslo za pomlčkou označuje totéž pro teplé měsíce v létě. Čím nižší je hodnota pro zimní období, tím lépe olej maže při teplotách pod bodem mrazu. Naopak druhé číslo se vztahuje k letnímu horku a k tomu, jak dlouho si olej zachová optimální viskozitu. Vyšší číslo značí lepší odolnost k vysokým teplotám.

Další specifikací, která na takových lahvičkách nesmí chybět, je výkonnostní třída. Hodnoty nalezené na balení mohou vypadat například takto: A1, B2. Písmeno „A“ označuje, že olej je vhodný pro benzínové motory, písmeno „B“ zase, že by tento produkt měli používat pouze řidiči vozidel ➔

PETROL
PARTNER

DOVER
FUELING SOLUTIONS

Wayne
FUELING SYSTEMS

GiA
TECHNOLOGY

**VYNIKAJÍCÍ POMĚR CENA / KVALITA
KOMPLEXNÍ SERVISNÍ PODPORA
ŠIROKÉ PORTFOLIO PRODUKTŮ**



**Podrobné informace o produktech DOVER FUELING SYSTEMS získáte na adrese:
GiA Czech Republic s.r.o., Na Křečku 365/5, 109 00 Praha 10, dispecink@gia.cz**

➔ s dieslovým motorem. Číslo za písmeny udává, zda olej splňuje i zvláštní požadavky. 1 popisuje standardní oleje s nezměněným intervalem výměny. Číslo 2 například znamená, že olej je vhodný pro mimořádné jízdní podmínky, třeba v případě velkého zatížení vozu, a také, že se prodlužuje životnost oleje.

Poslední velkou otázkou, před kterou stojí spousta motoristů při nákupu nového motorového oleje, je, zda si

pořídí minerální, syntetický nebo popřípadě polosyntetický produkt. Obě varianty se získávají z ropy, minerální oleje však procházejí pouze základními procesy destilace a rafinace, zatímco syntetické výrobky absolvují rozsáhlejší zpracování. Celkově se tak jejich mazací vlastnosti ve srovnání s minerálními oleji zvyšují, čímž se zlepšuje i jejich trvanlivost. Polosyntetické oleje pouze označují určitý směšovací poměr těchto dvou olejů.

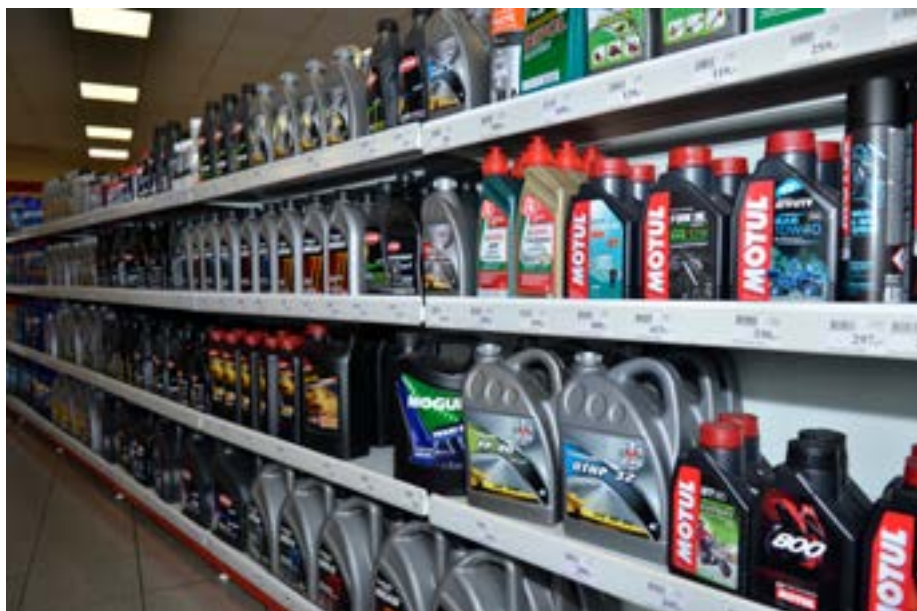
Nová generace olejů

Požadavky na vývoj těchto motorových olejů byly striktně zadány v důsledku stále přísnějších legislativních pravidel podporujících zejména čistotu životního prostředí. Jedná se např. dle Evropské legislativy o schválené přísnější limity Euro VI, které snižují povolené hodnoty emisí produkovaných vozidly vybavených spalovacími motory (limity CO_2 , HC, NO_x , částice). Od roku 2012 je tento limit snížen na 130 gramů na ujetý kilometr s plánovanou redukcí na 120 gramů CO_2/km . To bezesporu představuje velmi přísný limit, uvážíme-li 185 g/km platných v r. 1996 s celkovým výhledem 95 gramů CO_2/km v r. 2021.

Jednou z možností, jak snižovat spotřebu, je i snižování vnitřního tření v motoru. Právě vývojem syntetických olejů se třecí ztráty postupně snížily až o 40 procent. Přispívají k tomu nejrůznější povlaky na stěnách pístů i válců i mazivo. Díky speciálním přísadám mají nové syntetické oleje velmi nízké tření, ale i zaručenou mazivost. V nabídce již najdete oleje s označením 0W-20, ale ve vývoji jsou již oleje s označením 0W-16 nebo dokonce 0W-12. Tyto oleje s extrémně nízkým třením a vysokou tekutostí požadují výrobci i do prvnáplní. Proto značky jako např. Volkswagen, Renault, Peugeot, Citroen, Kia, Hyundai, Mazda, Nissan a další předepisují do svých nově vyvíjených motorů olej s viskozitním rozsahem 0W-20.

Jeden příklad z mnoha

Tomuto trendu se museli přizpůsobit i výrobci olejů a maziv. Například Total vyvinul



po dlouhodobé spolupráce s výrobcí vozidel řadu motorových olejů nové generace Total Quartz Ineo, jež spadají do kategorie tzv. Low SAPs nízkopopelnatých olejů, čili olejů s limitním obsahem síry, fosforu a sulfátového popela. Tyto oleje splňují a překračují požadavky speciálních technických výkonových evropských standardů ACEA C1, C2 a C3 pro motorové oleje doporučené do vozidel nových konstrukcí. Jako příklad lze uvést motorové oleje Quartz Ineo ECS (Emission Control System – vyvinut zejména ve spolupráci s koncernem PSA pro vozidla Peugeot a Citroen), resp. Quartz Ineo Longlife (vyvinut zejména pro spalovací motory vozidel koncernu VW), které díky optimální hodnotě viskozity oleje maximalizují podporu při snižování spotřeby paliva a zároveň díky minimálním množstvím nežádoucích chemických komponent prodlužují výrazně životnost částicových filtrů (o desítky %) a několikanásobně snižují zanášení ventilů EGR pro recirkulaci výfukových plynů.



Jedná se o syntetické motorové oleje velmi účinně podporující efektivnost procesů snižujících emise. Např. snížení emisí CO_2 o 4 g/km odpovídá snížení emisí o 1 tunu za dobu životnosti vozidla, která se u osobního vozidla s dieslovým motorem odhaduje na 250 000 km. Díky účinným detergentním a dispersním schopnostem tyto oleje zajišťují trvalou čistotu motoru a vyhovují nejnáročnějším cyklům údržby vozidel. Pro nejnovější vozidla s dieslovými motory splňující emisní limity Euro VI, se jedná o motorový olej, jenž musí podporovat technologii SCR (Selektivní Katalytické Redukce oxidů dusíku pomocí vstřikování roztoku AdBlue a CRT (Continuously Regenerating Technology – filtry zachycující pevné částice a redukující uhlovodíky a CO). Pro tyto motory je určen motorový olej typu Quartz Ineo First viskozitního rozsahu SAE 0W-30, jenž se specifikací C1/C2 vyhovuje požadavkům na minimální obsah popelnatých komponent v motorovém oleji, které negativně ovlivňují životnost zmíněných technologií na redukcii produkovaných emisí spalovacím motorem vozidla.

Firma Total je také jedním z lídrů ve vývoji kapalin typu EV pro hybridní vozidla a elektromobily. V tomto směru se vyvíjí nové řady Quartz EV Fluid a Rubia EV Fluid. Nové kapaliny musí být kromě klasických vlastností také kompatibilní s novými elektrosoučástkami, předcházet korozi měděných cívek a chránit jejich polymerové povlaky. A také by měly mít dielektrické vlastnosti, což znamená, že by jimi neměl procházet proud.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv

THE WINNER TAKES IT ALL

OLEJE A MAZIVA VÍTĚZŮ
RALLY DAKAR 2022

Quality is in our nature



TAKÉ NENÍ VÁŠ OLEJ Z RECYKLÁTU?

V současnosti nás z mnoha médií vítají balené pitné vody reklamou, že jejich obal je vyroben z recyklovaného plastu. Ale že by kapalina – obsažená voda – byla také jednou z recyklátu, je asi utopie. U maziv je tomu právě naopak. Některé základové oleje se vyrábějí z použitého oleje již desetiletí a podíl regenerátu v nich stoupá. Z výrobců finálních maziv to ale nepřizná nikdo. Kdy asi nastane „coming out“ výrobců olejů?



Mýty přežití a přežívající

Jedním z mýtů, který v oblasti zejména motorových maziv přežíval desetiletí, bylo rozdělení jejich zdrojů na minerální, polosyntetické a syntetické. Většina jejich současných uživatelů už naštěstí tomuto dělení nepřikládá velkou váhu, ačkoliv zejména na etiketách privátních značek méně kvalitních olejů lze takovou nepřesnou kategorizaci ještě zaznamenat. I do oblasti laické veřejnosti již dnes proniklo poznání, že v každém oleji klasické viskozity i v současných lehkoběžných je až na výjimky kus syntetiky i minerálu, jakkoliv nejednoznačně tyto termíny vůbec definujeme. Dalším stigmatem výrobců olejů, které je nutné v budoucnu shodit ze stolu, je (ne)přiznání původu jejich základových olejů částečně z regenerátu. Protože kdo dnes zákazníkovi netvrdí, že jeho olej je jen z prvorafinátu, ten bývá utlučen konkurencí, že má maziva z nekvalitního recyklátu.

Most z plastu

Česká republika je na evropské špičce v procentuálním množství roztříděného komunálního odpadu. Je pak otázkou do diskuze, nakolik tento oddělený odpad ale dokáže tuzemsko využít, a zda spíše nejde o nástroj, jak stát svým obyvatelům navenek ukazuje, že problematiku odpadů nějak řeší. Zvláště když už dnes použitý tříděný plast nebere ani Čína. Potíž nastává, pokud však občan, který svědomitě třídí komunál, má z recyklátu něco použít. Pokud budu mluvit za sebe, týká se to třeba naší chaty. Ve Skryjích na Berounce je most postavený na konci druhé světové války, kterému začátkem tohoto století degradovaly dřevěné příčky, přes které, po obou stranách mostu, chodí pěší. Jaké bylo překvapení, když před deseti lety byly nahrazeny plastem, z recyklátu. Přiznávám, že z počátku chození po nich vyvolávalo velmi zvláštní pocity. Ani ne tak v nejistotě ze ztráty pevnosti umělého materiálu, ale spíše v otázce jeho trvanlivosti v čase a podnebních podmínkách. Po deseti letech pravidelného přecházení řeky přes most tento pocit zmizel, jelikož příčky z recyklovaného plastu zůstávají stále stejně tvrdé.

Spotřeba olejů v EU

V celé Evropě se každoročně spotřebuje okolo 4,3 mil. tun maziv. Česká republika se na tomto množství podílí (záleží na zdroji) asi 140 tis. tunami. Přibližně jedna polovina ze spotřebovaného množství olejů v EU je teoreticky sebratelná, každoročně z ní tak doputuje na odbornou likvidaci okolo 88 %, tedy 1,73 mil. tun olejů. V předloňském roce pak z tohoto množství bylo 39 % využito energeticky nebo jiným způsobem a neuvěřitelných 61 % všech sebraných maziv dalo vzniknout regenerátu! V celé Evropské unii se o toto množství podělí okolo třiceti rafinerií. Produkují nový regenerovaný základový olej procesy, jako je hydrogenace nebo rozpouštědlová extrakce. V Německu dokonce existuje jedna rafinerie, která z odpadu vyrábí základový olej skupiny III. Nicméně pokud pomineme Bulharsko a Řecko, nenajdeme žádné podobné zařízení v celé střední a jihovýchodní Evropě. Nám nejbližší jsou dvě v Polsku a několik v Německu.

Regenerace ve světě

První idea na recyklaci použitých olejů se v Evropě objevila už v roce 1969 a první legislativa řešící jejich kvalitu pak v roce 1975. Například ve Španělsku se zregeneruje v průměru 72 % všech odpadních olejů na základový olej a v roce 2015 měli v Madridu národní rekord, kdy zregenerovali 78 % všech použitých olejů. Aktuálně nejvyšší progres na recyklaci olejů je zaznamenán v Turecku, kde firma Tyaras vystavěla novou rafinerii na základový olej skupiny II. Tam má najít nové využití přibližně 20 % všech tureckých již jednou použitých maziv. Světově největším regenerátorem olejů za rok 2017 jsou USA (1 mil. tun) následované Čínou, Německem a Kanadou. Samotná Evropská unie plánuje do roku

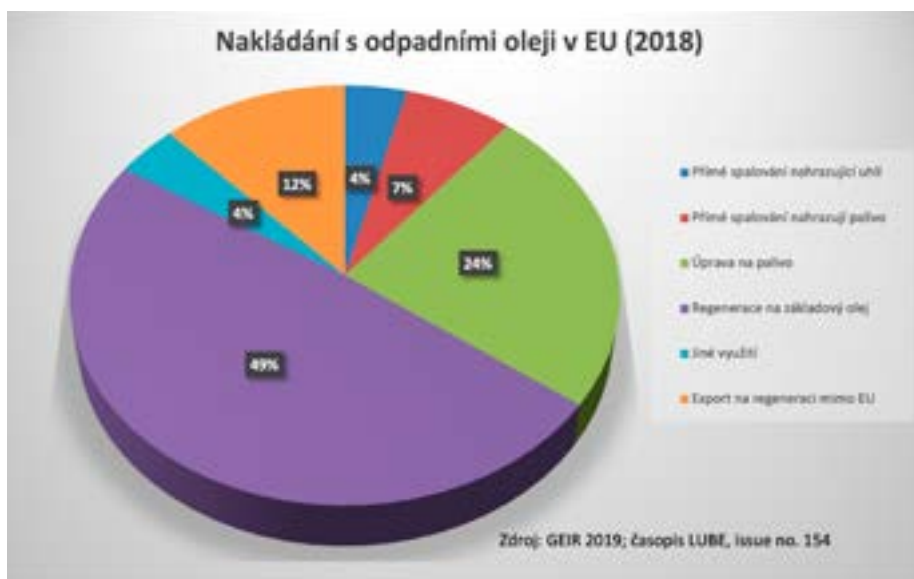
Nakládání s odpadními oleji v EU	(cca) v tunách	Poznámka
Celková spotřeba olejů	4,3 mil.	= 100 % (na jejichž výrobu bylo potřeba přibližně 3,7 mil. tun základových olejů)
Sebratelné odpadní oleje	2,1 mil.	= 48 % z celkové spotřeby olejů
Sebrané odpadní oleje	1,73 mil.	= 88 % ze všech sebratelných odpadních olejů
Regenerace odpadních olejů	1,05 mil.	= 61 % (49 % + 12 % v grafu)
Regenerované základové oleje	0,6 mil.	= 18 % všech základových olejů spotřebovaných v EU

Zdroj: GEIR 2019; časopis LUBE, issue no. 154

2025 regenerovat více než 85 % všech sebraných použitých olejů. V současnosti tak vzniká v EU přibližně 0,6 mil. tun nových základových olejů z odpadů, což je necelá pětinásobná roční spotřeba celého Česka.

Co když je to zrovna ten váš?

Pokud se vrátíme k původnímu číslu 4,3 mil. tun spotřebovaných olejů, znamenalo by to, že k jejich vzniku je potřeba přibližně 3,7 mil. tun základových olejů. Prostým porovnáním s 0,6 mil. tun druhorafinátů vznikajících na kontinentě ročně zjišťujeme, že přibližně každý pátý litr oleje v EU uvedený na trh je původem z regenerace! Netvrdíme, že se z této suroviny vyrábí nejmodernější lehkoběžné oleje nebo prvonáplně nových OEM vozidel. Ale někde tyto regenerované suroviny najít uplatnění musí, to by nám jinak počet rafinerií na odpady nenarůstal. Podobně jako v případě nástupu elektromobilů je tedy nutné se s tímto faktem smířit a netvrdit, že zrovna ten můj olej je z prvorafinátu. Ona totiž není daleko doba, kdy použití oleje z regenerátu bude vyžadovat firemní politika, uvědomělý zákazník nebo za něj získáte daňové úlevy. A naopak, za použití maziva z neobnovitelné ropné



suroviny bude penalizace, stejně jako ji mají automobilky za výrobu vozidla s vyšší spotřebou CO₂. Pak budete za přítomnost regenerátu ve svém produktu vlastně rádi a budete na to chtít doklad. A bát se regenerátu není třeba, požadovanou kvalitu ošetřují příslušné laboratorní normy a jeho čistotu chemická legislativa. Na druhou stranu si nedělejme iluze, že původ zá-

kladového oleje se dá laboratorně z hotového maziva poznat. Nedá. Tedy pokud není špatně vyroben nebo náhodou nevíte přesně, který původní odpadní olej v něm hledat. Můžete o tom jen spekulovat, ale nikdy to nemůžete dokázat.

■ AUTOR: Jan Skolil

Autor je technickým ředitelem kladenské společnosti Classic Oil.

NIŽŠÍ VISKOZITA, NIŽŠÍ EMISE

V MOL LUB v Maďarsku představili nový motorový olej MOL Dynamic Mistral 5W-20, který je určený pro nové motory vyžadující specifikaci MAN M 3977. Specifikace MAN M 3977 vyžaduje vysoce výkonné motorové oleje s nízkou viskozitou, které zajišťují snížení spotřeby paliva a tím i snížení emisí CO₂ a výfukových plynů v souladu s emisní normou Euro VI-d.

Specifikace MAN M 3977 určená pro motory MAN Euro VI-d předepisuje oleje s viskozitní třídou SAE 5W-20 nebo 0W-20. Motorové oleje specifikace MAN M 3977 nejsou zpětně kompatibilní se staršími specifikacemi MAN, např. MAN M 3677. Oleje musí poskytovat dlouhou životnost, chránit proti tvorbě kalu a usazenin při nízkých a vysokých teplotách, mají nízkou pěnovitost a výbornou čerpatelnost i při extrémně chladných podmínkách provozu. Specifikace MAN vyžaduje reálný specifický test

v provozu, v kterém olej MOL Dynamic Mistral 5W-20 uspěl.

MOL Dynamic Mistral 5W-20 je prémiový, výkonný, plně syntetický, palivo šetřící motorový olej s nízkým obsahem sulfátového popela, síry a fosforu (Low SAPS), pro nejmodernější užitková vozidla MAN. Díky vysoké oxidační stabilitě syntetických olejů si zachovává své vynikající vlastnosti i při trvale vysokých teplotách motoru. Palivo šetřící formulace oleje umožňuje snížit provozní náklady a emise



škodlivých látek. Nízký obsah sulfátového popela zaručuje dlouhou životnost systémů k následnému zpracování výfukových plynů, jako je EGR (zpětná recirkulace výfukových plynů), SCR (selektivní katalytická redukce), filtr pevných částic (DPF) a/nebo diesellovým oxidačním katalyzátorem (DOC). A zároveň poskytuje vynikající ochranu motoru proti opotřebení po celou dobu životnosti oleje.

Vlastnosti a výhody

- palivo šetřící formulace
- nízký obsah popela
- extrémně dlouhá životnost oleje
- nízká odpornost
- vynikající nízkoteplotní vlastnosti
- výjimečná termooxidační stabilita
- schválení: MAN M 3977
- specifikace: Scania LDF-5

S výběrem motorových olejů MOL se můžete obrátit na moldynamic@molcesko.cz.

■ PR Mol

FOTO: archiv



EKOLOGIE NA PRVNÍM MÍSTĚ

Také mycí centra dnes řeší ekologické problémy současnosti, jaké představuje ve všech pádech skloňovaný nedostatek vody, ale starosti nejen ekologům přinášejí i znečištěné vodní toky a plochy. Kvalitní voda je základní položkou mytí automobilu. Provozovatelům mycích center velmi záleží na jejím složení, a tak ji před využitím v mycím procesu upravují. Stejný zájem ze strany provozovatelů by však měl být i o vodu, která mycí proces opouští do kanalizace.

Mycí centrum by mělo být vybaveno čističkou odpadních vod, která dokáže zadržet některé sloučeniny škodlivé pro životní prostředí. Obecně to platí pro portálové myčky, u mycích boxů jsou však úřady poměrně benevolentní a v Česku najdete řadu mycích center, které ČOV nemají. I proto je důleži-

tá moderní mycí chemie na bázi přírodních organických látek, které mají špičkovou mycí schopnost a zároveň jsou rychle a snadno odbouratelné z hlediska zátěže životního prostředí. Pojďme se podívat na příklady firem, které si s tímto problémem u své mycí chemie dokážou poradit.

Škodlivé deriváty fosforu

Je všeobecně známé, že fosfor ve formě fosfatů a fosfonátů napomáhá mytí zejména v tvrdé vodě. Jenže jeho vypouštění do vodních toků může vést k růstu řas, které dusí ryby a další vodní organismy. Odstranění fosforečnanů z vody je však nákladné a není vždy možné. Účinná mycí chemie pro myčky a mycí centra automobilů sloučeniny fosforu obsahuje, a tak se v posledních letech hledají možnosti, čím tyto z hlediska životního prostředí nebezpečné sloučeniny nahradit.

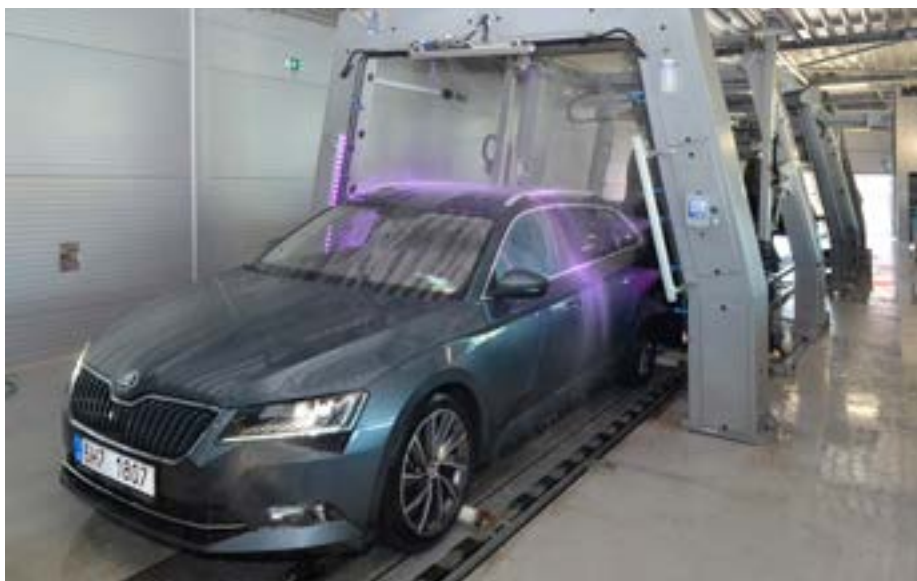
Podle Marka Lišky ze společnosti iWash deriváty fosforu nahraditelné jsou: „Dnes již můžeme využít profesionální prostředky pro mytí vozidel, které deriváty fosforu neobsahují a jsou postaveny na zcela odlišném základu. My nabízíme například produktovou řadu X-line od značky Fra-Ber, která splňuje nej přísnější kritéria pro použití ve shodě s environmentální politikou skandinávských zemí vyhlášených svým šetrným přístupem k narušování přírody – tzv. Nordic Swan. Tyto produkty neobsahují fosfor ani jiné látky mající negativní dopad, jako jsou například louhy, EDTA/NTA, oleje a podobně.“ Dodejme, že tato řada profesionální mycí chemie neobsahuje ani minerální oleje nebo škodlivé uhlovodíky a je šetrná nejen k životnímu prostředí, ale i k vozidlům a náchylným komponentům mycích center.

Nastupují enzymy

Účinnost použité chemie také z velké části závisí na hodnotě pH. Záleží na tom, co chcete umývat. Z hlediska ekologie je však kladen velký důraz na to, aby byly mycí prostředky pH neutrální. Takové prostředky mohou být i docela účinné, pokud v nich nechybí organické látky bílkovinné povahy, kterým se říká enzymy. Ty jsou přirozenou součástí všech živých buněk a fungují jako katalyzátory urychlující biochemickou reakci.

V mycí chemii se používají sloučeniny na bázi přírodních enzymů, které se současně doplňují. Na jednu stranu jsou schopné urychlit mycí proces a na druhou pak ulehčit čištění vody v ČOV. „Enzymy působí tak, aby narušily určitou látku, která pak může být snadno odstraněna při mytí. Mycí účinky jsou srovnatelné s běžnými produkty, i když samozřejmě záleží na tom, s čím to budeme porovnávat,“ vysvětluje Marek Liška.

Společnost iWash samozřejmě nabízí i ekologickou řadu mycí chemie na bázi enzymů. Mají výhodu v tom, že jejich funkčnost nekončí závěrečným oplachem automobilu, ale pokračuje dál v jímce, kde právě enzymy



dokážou rozkládat organické nečistoty včetně ropných látek. Celá řada této profesionální chemie se jmenuje EvoEnzymes Line a její součástí je třeba mycí šampon, prostředek na předmytí nebo pěna. „Mycí chemie má zásadní vliv na životní prostředí a naše řada EvoEnzymes se právě vyznačuje vysokou odbouratelností. A cena je pak srovnatelná

s prémiovými produkty, přičemž vyšší ředění dokáže ekonomiku udržet na běžných vstupech mycích center,“ říká Marek Liška a dodává, že tím provozovatelé mycích center vycházejí vstříc přímo majitelům vozidel, kterým životní prostředí také není lhostejné. „Už samotný provozovatel automobilu svým chováním ovlivňuje životní prostředí. Prá- ➔

SAMOOBSLUŽNÉ RUČNÍ MYCÍ BOXY

DLE VAŠICH
PŘEDSTAV

PETROL
PARTNER



➔ vě proto se snažíme svým zákazníkům nabízet funkční a zároveň k přírodě a lidem šetrné řešení."

Ekologií se samozřejmě zabývají všichni seriózní výrobci chemie pro mycí centra. Většina z nich se ostatně může pochlubit certifikacemi ISO 9001, ISO 14001 nebo OHSAS 18001. Platí to i pro známou značku Ma-fra, kterou na českém trhu zastupuje společnost Automax. Mezi jejími produkty najdeme například inovativní ekologickou řadu Ecomaf. Jedná se o výsledek dlouhého vývoje v oblasti čištění s vysokou biologickou rozložitelností.

Ekologické detergenty Ecomaf, složené výhradně z přírodních tenzidů, jsou speciálně navrženy tak, aby dosahovaly výborných čisticích výsledků a byly rychle a z větší části odbouratelné, což samozřejmě řeší problémy spojené s odpadními vodami. V nabídce Automaxu najdete šampon, aktivní pěnu, přípravky na mytí exteriérů nebo vodoodpudivý vosk. Přípravky řady Ecomaf jsou založeny na cukrech a alkoholech získaných z esenciálních rostlinných olejů, které jsou rychle a zcela biologicky odbouratelné. Všechny přípravky řady Ecomaf jsou kromě jiného kompatibilní s jakoukoliv čisticí metodou, čímž snižují provozní náklady mycích center.

WashTec a Auwa

Přestože při pohledu na většinu znečištěných vodních toků, rybníků či přehrad to tak nevypadá, legislativní podmínky z hlediska ochrany vod v České republice jsou poměrně přísné. Výstavbu každého mycího centra tak provází složitý schvalovací proces podmíněný mnoha zákony na ochranu vodních zdrojů. A to samé platí i při provozování mycího centra. Jeho provozovatel může případným problémům s kontrolami předcházet i tím, že využije ekologické řady mycí chemie.



Řada ekologických přípravků značek Ma-Fra a Fra-Ber

Platí to i pro značku Auwa, která je úzce spjata s německým výrobcem mycích technologií Washtec. „Díky maximálnímu propojení vývoje mycích linek a vývoje autokosmetiky se jedná o optimální řešení ve vztahu k životnosti mycí technologie a také efektu pro koncového zákazníka," tvrdí jednatel českého zastoupení společnosti Washtec Lubomír Molnár. Produkty značky Auwa se vyznačují kvalitními složkami ve vysoce koncentrovaných přípravcích, což by mělo zajistit hospodárné použití chemikálií, které navíc snižuje i spotřebu vody. A snaží se efektivnější by měla být i následná regenerace vody.

Výkladní skříň moderních technologií společnosti Auwa je prémiová řada mycí chemie TecsLine, která je tzv. udržitelná v celém hodnotovém řetězci. Produkty obsahují povrchově aktivní látky na biogenní bázi, jsou snadno a rychle odbouratelné, a zároveň je jejich použití ekonomické. Tato řada mycí chemie se obejde bez polyfosfátů a mikroplastů, její produkty neobsahují ani NTA (kyselina nitrilooctová), halogenové kyseliny, kyselinu fluorovodíkovou, minerální oleje ani látky, které se obecně označují jako SVHC

(látky vzbuzující mimořádné obavy). Společnost AUWA navíc navrhla všechny výzkumné a výrobní procesy tak, aby byly udržitelné a šetrné k životnímu prostředí – od strategie zero waste s důsledným předcházením odpadu až po chytré, ekologicky rozumné přepravní obaly vyrobené z recyklovaného plastu.

Produkty TecsLine splňují nejpřísnější „zelená" kritéria, a proto nesou ekologickou značku „Auwa Green Car Care", což potvrdil i nezávislý institut SGS Institut Fresenius, který pravidelně kontroluje dodržování těchto kritérií udržitelnosti. Prospěch z toho mají i provozovatelé mycích linek a jejich zákazníci, kteří chtějí využívat technologie šetrné k životnímu prostředí, aniž se chtějí vzdát dokonalých výsledků mytí. „S řadou TecsLine se nám podařilo vytvořit formulace, které jsou ekologicky udržitelnější a zároveň stanovují standardy z hlediska kvality čištění a péče o automobil," říká Christoph Maletz, vedoucí produktové jednotky Chemicals & Water Treatment společnosti Auwa.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv

BRUSHTEC

LAMBDA - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Přímá spolupráce s BrushTec

www.brushtec.eu

PETROL
PARTNER

CADIS

Portálová mycí linka

The Real Car Wash Company

Christ
WASH SYSTEMS

KARTONOVÉ BOXY MADE IN GERMANY



Stále více lidí si uvědomuje ekologické aspekty a přizpůsobuje tomu svá nákupní rozhodnutí. Spotřebitelé se dnes zaměřují třeba na snižování počtu jednorázových plastových obalů. Uvědomělost a odpovědnost ke svému okolí se samozřejmě projevuje také u myček automobilů! Novou ekologickou obalovou „strategii“ nabízí například německý výrobce autokosmetiky Dr. Stöcker.

Společnost Dr. Stöcker je výrobcem speciální autokosmetiky pro mycí linky. Už od roku 1959 patří mezi přední dodavatele autokosmetiky pro mycí linky v Německu, ať už se jedná o portálové systémy, nebo o samoobslužné mycí boxy pro osobní či užitkové automobily.

Nový systém obalů „bag-in-box“, což by šlo přeložit jako pytel v krabici, se skládá z 20litrového plastového sáčku s vnějším kartonovým obalem. Přejít na tento nový systém má hned několik výhod. Obal využívá o 90 % méně plastu ve srovnání s 25litrovým kanystrem, a má tak mezi provozovateli lepší image z hlediska své ekologičnosti. Navíc umožňuje podporu reklamy pro koncové zákazníky prostřednictvím snadného potisku. Ale hlavně už nemusíte řešit, co uděláte s otravnými prázdnými kanystry.

Hranatý obal bag-in-box umožňuje lepší skladování, snadnější manipulaci a uzavřený systém také udržitelnější čistotu v technické místnosti. Na tento systém už v Německu přešly některé mycí linky. „Nové obaly na mycí chemii splňují naše požadavky na udržitelnost. Celý tento obalový sys-



tém nám pak přináší i praktické výhody při každodenní práci v myčce. A ani přechod z plastových kanystrů na bag-in-box nebyl nijak obtížný," říká provozní mycího centra supermarketu Globus Rainer Kolbenschlager z Neustadtu a dodává: „U kanystrů se často stává, že sací hadička nasaje vzduch, když je hladina tekutiny příliš nízká. To se u vzduchotěsného systému od společnosti Dr. Stöcker nestane, což nás zbavuje potřeby manuálního odvětrávání. Takže bag-in-box přináší i úsporu času a práce. Pro mě jako člověka milujícího pořádek a čistotu je tento systém skutečným požehnáním. Jsem rád, že už nemusím řešit otravné kanystry a louže chemikálií na podlaze..."

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv

V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec





PŘÍKLADY TÁHNOU

Nabídka populárních ochucených vod značky Viva na čerpací stanici OMV

Petrolejářské řetězce využívají privátní značky v oblasti vlastních paliv a autopříslušenství a stále častěji v širokém spektru rychloobrátkového zboží. Cílem je přilákat co nejvíce zákazníků a zvýšit jejich loajalitu. Zasahují oblast prémiových výrobků i drobnějších, levnějších produktů, které ale spotřebitel pro jejich jedinečnost jinde jen tak nekoupí.

Vede rychloobrátkové zboží

Benzina Orlen a její síť čerpacích stanic rozšiřuje nabídku svých privátních produktů nejvíce v rychloobrátkovém potravinářském zboží. Nyní jich nabízí více než tři desítky, obrát jejich prodeje překročil 10 % z celé kategorie nepalivových produktů. Pod značkou Stop Cafe nabízí Benzina Orlen mimo jiné produkty zdravé výživy, Bestsellerem jsou energetické nápoje Verva. Marek Zouvala, ředitel sítě čerpacích stanic Benzina Orlen, nám potvrdil, že o oblíbenosti energetických drinků s jejich privátní značkou svědčí objem prodeje. „Meziročně vzrostl o čtvrtinu a nyní činí již 25 % prodejů v kategorii energetických nápojů. Vůbec nejprodává-

nějším nápojem v této kategorii je půllitrová verze s tradiční příchutí. Prodej doplňkového zboží a občerstvení zákazníci vnímají jako samozřejmost a často je to hlavní motiv jejich návštěvy. To se ostatně naplno ukázalo během pandemie covid-19, kdy naše čerpací stanice často sloužily jako alternativa k tradičním obchodům, které byly často nedostupné. Sortiment postupně rozšiřujeme o produkty pod našimi privátními značkami Verva a Stop Cafe. Další oblast, kterou privátní značky obsáhnou, jsou produkty zdravé výživy. Na začátku loňského roku uvedla firma vlastní šťávy různých příchutí pod značkou Stop Cafe, během léta je doplnila o smoothie, nyní přidává nápoje s chia semínky v příchutích jablko, citron a máta

nebo malina a máta, které obsahují vlákninu či bílkoviny.“

Jsou to ovšem i vlastní značky automotive. Jen připomínáme zcela novou generaci paliv pod privátní značkou Efecta s mimořádnými čistícími vlastnostmi, stejně jako prémiovou značku paliv Verva (Verva Diesel a Verva 100, splňující i nejpřísnější normy ochrany ovzduší). Obdobně pod vlastní značkou Ad blue, a frekventované provozní kapaliny.

„Avia hojně využívá konceptu privátních značek a počítá s jejich dalším rozšiřováním,“ sdělil nám místopředseda představenstva Avia ČR Petr Mühlfeld. Například u motorových paliv jde o prémiovou motorovou naftu Diesel Qmax a benzin Super95 Qmax, které si Avia nechává vyrábět formou komerční aditivace. Zákazníkům dále nabízí celou řadu produktů, jako je například vlastní řada motorových olejů prodávaných pod značkou Avia Ultima. Dále je to široká škála specializovaných druhů olejů, které pro síť čerpacích stanic Avia balí a distribuuje česká společnost Autoll.

Na svých čerpacích stanicích Avia dále nabízí v oblasti automotive širokou paletu různých typů provozních kapalin pod znač-

kami Avia Ultra Clean (kapaliny do ostříkovačů), Avia Cool Max (chladicí kapaliny). Pod vlastní značkou Avia zadává i výrobu destilované vody a připravuje také distribuci baleného AdBlue opět pod privátní značkou.

Další významnou privátní značkou v síti Avia je pak koncept Via Café, který poskytuje členským čerpacím stanicím komplexní řešení prodeje kávy pod touto privátní značkou včetně dodávek kávy, kávovarů a zajištění jejich pravidelného servisu. V tomto komerčním prostoru nabízí majitelům čerpaček další spolupráci s uplatněním rychloobrátkového potravinářského a spotřebního zboží privátní značky Avia, které se s úspěchem uplatňují ve více než třech tisících čerpacích stanicích v patnácti zemích Evropy.

OMV slaví třicet let na českém trhu a po celou dobu nabízí a neustále vylepšuje nabídku privátních značek a mezi motoristy nejznámější značky Viva. Začít můžeme ovocnými tyčinkami, oblíbeným a zdravým „zobáním“ ve formě oříško-ovocných směsí přes vitamínové vody, ledové kávy až po mimořádné vlastní směsi kávy. Čím se liší od konkurence? Přímo úporným lpěním na vy-



Shell nebo Benzina nabízejí energetické nápoje pod stejným označením jako své prémiové benziny

soké kvalitě díky certifikaci Bio a Fair Trade. Tedy bez přidaného cukru, palmového oleje, glutamátů, podporou zdravé výživy, veganství a ochrany životního prostředí. Vlastní, „neopakovatelnou“ značkou lze označit i originální sendviče vytvořené známými

osobnostmi. Vlastní značkou Viva je označena i taková titěrnost, jakou je kalíšek se smetanou do kávy – což lze chápat jako příklad drobného, promyšleného důrazu na jedinečnost a na prémiové postavení značky v detailu a celku.



Steinex, český výrobce párků nejen pro rychlá občerstvení

Receptura našich loupáných párků a klobás je šitá na míru konceptům rychlého občerstvení. **Ochutnejte!**

Vyrobeno z čerstvých surovin.



bez glutamanu



bez surovin obsahujících lepek



bez strojně odděleného masa

www.steinex.cz



➔ Z oblasti paliv a automotive jde o prémiovou značku paliva MaxxMotion, která přináší znatelné snížení spotřeby a maximální nárůst výkonu. Všechna paliva MaxxMotion jsou vyráběna v Rakousku. Pod privátní značkou OMV je uváděna řada vysoce kvalitních produktů z oblasti provozních kapalin a dalšího autopříslušenství. Stále ještě novinkou mezi zákazníky jsou pod privátní značkou uváděny motorové oleje OMV nejvyšší kategorie, jsou nyní k dispozici pod značkou OMV Bixxol.

Shell Czech Republic je v zavádění privátních značek velice agilní. Připomeňme novou, doslova globální značku Shell Café. Dříve než se rozběhla po všech kávových koutcích společnosti, uskutečnilo se na ČS Shell Všechlapy (D-1) její detailní testování s vynikajícími výsledky. Podle slov provozního ředitele Shellu v ČR a SR Jana Čapského budou plnohodnotné kavárny s vlastní značkou kávy a dalšími produkty k dispozici na více než polovině sítě, což představuje více než 90 čerpacích stanic. Shell dlouhodobě staví na vysoké kvalitě vlastních značek a v některých kategoriích již dominuje počínaje minerálkou s vlastní značkou Deli by Shell přes hot dogy (Maxi Hot Dog), které získaly ocenění Česká chuťovka a které zvítězily v hodnocení časopisu dTest, až po originální Shell hotovky a minutky. Vše umocňuje věrnostní systém Shell ClubSmart a jeho promyšlený bodový systém originálních „odměn“. Vtipný detail s vlastní značkou je nabídka kvalitního termohrnku, který uchová chuť kávy až na šest hodin a zároveň přispívá ke snížení užívání jednorázových kelímků. Jednoznačný úspěch sklízí pandemií prověřený koncept Billa Stop & Shop využívající vlast-



Na čerpacích stanicích Benzina si můžete koupit i zrnkovou kávu značky Stop Cafe na doma

ní značky obou společností. Psát o vlastních značkách paliv, olejů a automotive společnosti Shell by bylo nošení dříví do lesa. Shell FuelSave, Shell V-Power jsou celosvětovým pojmem. Distributorem stejně věhlasných olejů, autochemie a autodoplňků je společnost AutoMax a svojí spolehlivostí má podíl na tom, že jsou tyto prémiové privátní značky symbolem kvality a prestiže.

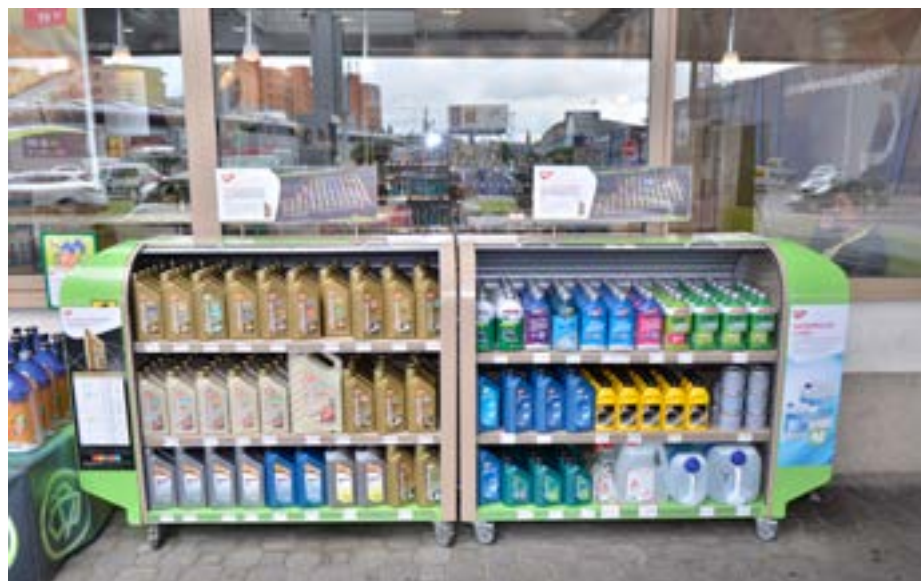
MOL Česká republika na zdejších 304 čerpacích rozvíjí vlastní značky Fresh Corner, Alycol, Evox a MOL Lubs. V současné době se společnost MOL věnuje zejména vlastní značce Fresh Corner, která je hlavně o vynikající kávu v nejrůznějších podobách. Stejně je to s řadou gastro produktů, jako jsou velké bagety, zapékané panini nebo další speciality rych-

lého občerstvení. Fresh Corner je v Česku už sedmým rokem, ale rozhodně to není jediná firemní privátní značka. Těmi dalšími jsou produkty automotive ze segmentu provozních kapalin do ostříkovačů, ad blue, motorových olejů a maziv.

Získat přízeň zákazníků je umění s přísnými pravidly. Budování image firmy je během na dlouhou trať a zkušení praktici mohou vyprávět, jak stačí několik drobných prohřešků, aby firma své renomé v očích spotřebitelů poškodila na dlouhou dobu. Nejen proto se někdy vyplatí i při vytváření vlastních značek postupovat opatrněji a vytvořit si ústupovou cestu, jak z akce vycouvat.

Robin Oil může posloužit příkladem z praxe za menší řetězce, jaký zvolit postup společnosti s jejich „speciální nabídkou“ pro široký okruh „věrných zákazníků“. Na svých stránkách sami uvádějí: „Slovní spojení speciální nabídka v nás automaticky vyvolává očekávání čehosi mimořádného. Něčeho, čemu je třeba věnovat zvýšenou pozornost. Očekáváme silný dojem, estetický zážitek a vysokou kvalitu. A navíc – vždyť přece vlastnit značkové zboží je IN.“ Ve výsledku se jedná o nabídku vlastní značky v podobě praktického kanystru, stejně tak tažného lana, reflexní vesty a kapaliny do ostříkovačů – samozřejmě vše s logem Robin Oil. Zdánlivě jde jen o drobnost, ale v očích zákazníků je to nepostradatelné a nutné zboží pro strýčka Příhodu. Co je možná ještě důležitější než samotné zboží: v povědomí kupujících zůstane dojem, že tady na ně myslí a že si cení jejich věrnosti.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: archiv



Značkové motorové oleje a provozní kapaliny na čerpací stanici MOL



PORTFOLIO SE ROZŠIŘUJE

Čerpací stanice nejsou již dávno jen místem k doplnění pohonných hmot. Stále více se ukazuje, že jsou vyhledávaným místem k odpočinku, občerstvení a také nákupu potravin. Sít čerpacích stanic Benzina Orlen tak dlouhodobě rozšiřuje nabídku svých privátních produktů. V širokém sortimentu potravin a nápojů lídra českého trhu zákazníci najdou již více než tři desítky privátních produktů, jejichž obrát prodeje překročil 10 % z celé kategorie nepalivových produktů. Nejžhavější novinkou jsou chia nápoje Stop Cafe plné živin.

Alternativa k tradičním obchodům

„Prodej doplňkového zboží a občerstvení již vnímají zákazníci jako samozřejmost a často je to hlavním motivem jejich návštěvy. To se ostatně naplno ukázalo během pandemie covid-19, kdy naše čerpací stanice často sloužily jako alternativa tradičních obchodů, které byly nedostupné. Na základě ohlasů zákazníků postupně rozšiřujeme sortiment o produkty pod našimi privátními značkami Verva a Stop Cafe.

Tyto produkty jsou mezi zákazníky velmi oblíbené díky výborné kvalitě a příznivé ceně. Bestsellerem mezi našimi privátními produkty jsou energetické nápoje Verva. O oblíbenosti našich energetických drinků svědčí fakt, že objem jejich prodeje meziročně vzrostl o čtvrtinu a nyní činí již 25 % prodeje v kategorii energetických nápojů. Vůbec nejprodávanějším nápojem v této kategorii pak je pšlitová verze s tradiční příchutí,“ uvedl Filip Balcárek, ředitel pro shop a gastro síť čerpacích stanic Benzina Orlen.

Hitem je zdravá výživa

Lídr českého trhu sází rovněž na zdravou výživu. Loni uvedla Benzina Orlen na trh vlastní šťávy různých příchutí pod značkou Stop Cafe, jejichž obliba mezi zákazníky stále roste. Tyto šťávy pak doplnila také nová řada Stop Cafe Smoothie, které jsou dostupné na pultech všech čerpacích stanic Benzina Orlen a také v obchodech Stop Cafe v Praze v Karlíně a v Kaprově ulici. Podobným směrem je orientovaná rovněž další novinka – super nápoje s chia semínky v příchutích jablko, citron a máta nebo malina a máta, které obsahují vlákninu či bílkoviny.

„Je vidět, že zákazníci se stále více zajímají o zdravou výživu. Právě chia semínka se řadí k super potravinám. Kromě toho jsou nabitá antioxidanty a mají pozitivní zdravotní benefity. Těší mě, že jejich obliba mezi zákazníky stále roste. I proto budeme v rozšiřování portfolia privátních produktů nadále pokračovat a brzy uvedeme na trh další novinky,“ dodal Filip Balcárek.

■ PR ORLEN Unipetrol
FOTO: archiv



POUZE MÓDNÍ TREND?

Zkušení baristé se shodují, že kávu zásadně ovlivňují vlastní kávová zrna, způsob pražení a použitá voda. O to větší vliv na její kvalitu a oblibu mají i přidávané příchutě. Momentálně jsou dochucovací metody kávy velice rozšířené a z klasických kaváren se šíří i do prostor rychlého občerstvení na pumpách.

Kde se vzala?

Podle webových stránek kavomil.cz přišla ochucená káva zřejmě z USA, kde má od 70. let minulého století dodnes velkou oblibu. Nápad kávu dochutit údajně vznikl v hlavě farmáře, který měl problém s odbytem své úrody kávy. Její kořenicí aromatizací se tak stal neznámým zakladatelem současného dochucování káv. Na této módní vlně pak stavěli i velké řetězce Starbucks, Coffee Bean, Costa Coffee a další. Možná jste slyšeli o „Unicorn Frappuccino“, ale zřejmě jste ji ještě neochutnali. Jde nejčastěji o kelímek pestrobarevného kávového nápoje, který nejenže mění barvu z fialové na růžovou, ale také přichutí ze sladké na štiplavou a pak na ovocnou. Mezi mladými hotová bomba! K ochucování se používá především méně

kvalitní káva nebo levnější odrůdy, protože přes přidanou příchut' se už vlastně kvalita kávy tolik nepozná. Kávová zrna se ochucují či aromatizují různými aromatickými látkami, které většinou bývají syntetické, ale mohou být i přírodní nebo přírodně identické. Před ochucením se zrna postříkají nosným olejem a ochucují se až po upražení.

Je třeba si dát pozor na kvalitu ochucené kávy, protože někdy se aromatem a příchutí zakrývá mnohé. Vždy tedy raději volit osvědčenou značku. Nejčastěji se setkáme s příchutí mandlovou, čokoládovou, skořicovou, oříškovou, kardamonovou, vanilkovou, karamelovou a medovou. Populární jsou i příchutě vaječný likér, amaretto, belgické pralinky, irská whisky nebo tiramisu, které se s chutí kávy příjemně doplňují. Ale existují i odvážnější kombinace jako například máta či různé

ovoce jako maliny, banán, pomeranč, citron, černý rybíz, borůvky, višně v rumu a další.

Je také možné pořídit si sirupy do kávy, kterými se v kavárnách a barech často ochucují kávy a koktejly. Oblíbenou variantou je kombinace kávy s jiným nápojem. Nejčastější je samozřejmě mléko, které se prý do kávy přidává už od konce 17. století, ale oblíbený je i alkohol. Kávu je možné ozvláštnit různými likéry, brandy, koňakem, pálenkou, whisky, nebo dokonce i netradičním šampaňským či vínem. Alžírská káva, milano či amaretto káva, irská káva, mexická káva... Některé z těchto kávových nápojů si lze objednat i na řadě čerpacích stanic. Většina z nich se ale konzervativně drží dochucování mléčnými produkty. Mimochodem, objednat již hotové ochucovací směsi není žádný problém. Internetová nabídka e-shopů a osvědčených dodavatelů s garantovanou kvalitou je dostatečně široká a uspokojí i největší kávové fajnšmekry. Mnozí z dodavatelů dochucovadel nabízejí i profesionální partnerství, servis a pravidelné školení.

Velcí i ti menší

Již dříve jsme uvedli, že společnost Shell provedla rozsáhlý průzkum mezi více než 10 000 zákazníky z pěti evropských zemí, který ukázal, že v řadě evropských zemí je káva jedním z hlavních důvodů, proč se lidé na jejich čerpacích stanicích zastavují. Vzhledem ke změnám trendů v oblasti mobility se ukazuje, že zákazníci budou pravděpodobně na čerpacích stanicích Shell trávit v budoucnosti mnohem více času. Proto zohlednila při uvádění nové značky Shell Café na trh své dlouholeté zkušenosti s prodejem kávy a obdobně se chovají i ostatní řetězce čerpacích stanic.

Šálek dobré kávy je symbolem pohody a drobné radosti všedního dne. To ovšem chce i odpovídající prostředí a prostor pro novinky či přímo pro experimentování s kávovými příchutěmi. Těchto momentů si rovněž u OMV mimořádně váží a odpovídá tomu i její svět Viva kávy. Vedle klasického espressa je to např. cappuccino, latte macchiato či espresso macchiato. Nebo stále ještě novinka Flat White označovaná jako „australské cappuccino“. Podobnou cestu volila i Benzina s Cafe Latte se základem espressa s velkým množstvím napěněného mléka, další je Cafe Mocha, espresso ochucené čokoládou Milkou a horkým mlékem. Mléko tady vůbec dominuje: cappuccino, Flat White či Espresso Macchiato s kapkou mléčné pěny. ➡



MÉNĚ
CUKROVÁNÍ
VÍCE
LÁSKY

-30%
CUKRU

umělých
bez sladidel



➔ Na „Molkách“ je u kávových barů prostor i pro vlastní fantazii zákazníků a jejich kávová kouzla. Vedle standardní nabídky káv dochucených mlékem je k dispozici Vanilla či Caramel Latte Barista, tedy kávový nápoj ochucený vanilkou či karamellem. Moccacino, kávový nápoj s dávkou čokolády a mléka. Stejně se činí i na menších řetězcích a na mnoha solitérních pumpách. Za zmínku stojí řetězec KM Prona a její spolupráce s osvědčenou regionální pražírnu kávy Gemini Espresso v Jablonci nad Nisou. Výsledkem jsou výborné kávy Portofino, Monza a Ferrara, často v ochucené formě. Káva a její ochucené variace jsou prostě drobnou jistotou a odpovědí na tuto podivnou dobu, kdy zákazníci často neví, zdali jim bude umožněno vypít kávu v klidu u stolku v shopu čerpací stanice.



Široká nabídka sirupů francouzské značky 1883 Maison Routin

Pravidlo číslo 15

Dalšími nepřáteli dobré kávy je vzduch a vlhkost. Čím déle je jejich vlivu vystavena, tím více se negativně podepíší na její chuť, a proto se doporučuje „Pravidlo čísla 15“. Tzn., že káva musí být upražená do 15 měsíců od sklizně, po upražení je třeba kávu umlít do 15 dnů a namletou kávu je třeba spotřebovat do 15 minut. Pravidlo 15 platí pro všechny oblíbené způsoby přípravy kávy. Nezapomeňme, že stejný důraz platí i na používání měkké vody! Voda dokáže zničit i tu nejskvělejší kávu. Teprve při splnění těchto podmínek je možné uvažovat

o přípravě kávy s nejrůznějšími příchutěmi. Mnohé z nich jsou vysloveně módní záležitosti, a tak jak se náhle zjeví, stejným způsobem i mizí. Některé dochucovací způsoby mají ale trvalejší charakter. Nejběžnější je použití mléka/smetany, Vietnamci jí údajně mají rádi „mastnou“ přidáváním čokolády, Skandinávci raději méně praženou s mlékem, v Izraeli s kardamomem, v Itálii cappuccino i další mléčné kávy a je až k nevíře, kolik má káva po světě chutí a podob.



Set kávových sirupů od známé značky Monin

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: archiv



Ochucené zrnkové kávy



NEVŠEDNÍ KÁVA PRO KAŽDOU PŘÍLEŽITOST

20 Dallmayr
let
na českém trhu

8 Kupte kávovar jura a získejte
kg kávy
zdarma*



+



Dallmayr
COFFEE AT ITS BEST

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

<https://kava-servis.cz/20-let-dallmayr-na-ceskem-trhu/>

* Při nákupu kávovarů Jura modelů WE6, WE8, X6, X8, GIGA prostřednictvím společnosti Dallmayr Vending & Office k.s., IČ 26485524, získá zákazník 8kg zrnkové kávy Dallmayr Monaco nebo Palazzo nebo Baristo v hodnotě 6.900 Kč včetně 15% DPH. Nabídka platí pro objednávky zaslané do 31. 12. 2021 nebo do vyprodání zásob.

TRADIČNÍ NOVOROČNÍ POČÍTÁNÍ

Ke konci roku čeká provozovatele čerpacích stanic spousta povinností, jednou z nich může být i sestavení účetní závěrky. Ta představuje soubor finančních výkazů, tedy rozvahu, výkaz zisku a ztráty a přílohu v účetní závěrce, která poskytuje doplňující informace ke dvěma předešlým dokumentům. U některých, například auditovaných podnikatelských subjektů, se sestavuje i přehled o peněžních tocích a přehled o změnách vlastního kapitálu. Účetní závěrka se obvykle sestavuje k 31. 12. a řídí se zákonem o účetnictví.

Příprava na účetní závěrku

Před sestavením účetní závěrky je potřeba účetnictví upravit a doúčtovat účetní případy, které se během roku běžně neučtují. Tyto práce ke konci roku provádí vaše účetní a na základě vámi dodaných podkladů prověřuje například to, zda je vše zaúčtováno, zda všechny zůstatky na účetních účtech, zejména na bankovních účtech a na pokladně, odpovídají stavu v účetnictví, zda jsou zaúčtovány všechny daňové povinnosti a zda jsou do účetnictví správně promítnuty všechny závazky a pohledávky, případně zda ty, které již neexistují, byly řádně odepsány.

Finanční výkazy

Finanční výkazy jsou nejen součástí daňového přiznání pro finanční úřady, ale také podnikatelům leccos napoví o hospodaření na jejich čerpacích stanicích.

Rozvaha podává přehled o majetku provozovatele na čerpací stanici a o zdrojích jeho krytí, tedy informaci o tom, z čeho byl tento majetek hrazen, a to vždy ke konkrétnímu dni. Majetkem se rozumí například zásoby na shopu, automobily, výpočetní technika, peněžní prostředky, ale také vystavené neuhrazené faktury. Zdroje krytí majetku mohou mít podobu vkladu do podnikání, dosaženého zisku, daru, nebo majetek může být financován tzv. na dluh. Nelze však přiřadit konkrétní položku v pasivech ke konkrétní položce v aktivech,

rozvaha vypovídá o majetku a zdrojích jeho krytí jako o celku.

Výkaz zisku a ztráty provozovatelům čerpacích stanic odhalí, jakého výsledku hospodaření bylo dosaženo a porovná jej s výsledkem za minulé období. Výkaz zisku a ztráty není statický výkaz, ale vyjadřuje finanční výkonnost za určitý časový interval, zpravidla rok. Tento výkaz zachycuje výnosy, náklady a zisk nebo ztrátu.

Povinnost zveřejnění účetní závěrky

Provozovatelům čerpacích stanic, kteří podnikají coby právnické osoby, ukládá zákon o účetnictví povinnost účetní závěrku zveřejnit. Zveřejněním účetní závěrky se rozumí její uložení do sbírky listin rejstříkového soudu. Účetní závěrka bývá zasílána ve formátu PDF, a to prostřednictvím datové schránky, prostřednictvím online podání do sbírky listin, pomocí webové aplikace ePodatelna, e-mailem, případně bývá předána na CD či DVD. Poté, co soud účetní závěrku uveřejní, může si ji kdokoliv prohlédnout, jedná se totiž o veřejně přístupný dokument.

Novinka při zveřejnění účetní závěrky

Pro účetní období počínající nejdříve 1. 1. 2021 je možné účetní závěrku zveřejnit prostřednictvím správce daně z příjmů, a to formou přílohy elektronicky podaného

daňového přiznání. Většina provozovatelů čerpacích stanic, kteří podnikají prostřednictvím například společnosti s ručeným omezením, jsou tzv. mikro a malými účetními jednotkami a nemají povinnost zveřejňovat výkaz zisku a ztráty. Postačí jim zveřejnit rozvahu a přílohu v účetní závěrce. Lhůty pro zveřejnění účetní závěrky jsou stanoveny mj. i v zákoně o obchodních korporacích, nejzazší termín pro zveřejnění nastává ke konci následujícího kalendářního roku.

Sankce za nezveřejnění a poradna Kodap

Pokud je provozovatelům čerpacích stanic povinnost zveřejnění účetní závěrky uložena zákonem a nestane se tak, může finanční úřad provozovateli udělit sankci, která činí až 3 % z jeho aktiv. Další sankci může udělit rejstříkový soud, a to pokutu až do výše 100 000 Kč. Ta však může být udělena pouze v případě, že účetní závěrka není předložena nejméně dvě po sobě jdoucí účetní období a zároveň není splněna povinnost uložená výzvou ve lhůtě stanovené soudem.

Vhodné je spolupracovat s daňovým poradcem, protože pouze on je řádně pojištěn nejen na chyby v účetnictví, ale i na omyly při sestavení daňových přiznání. Také daňoví poradci KODAP jsou připraveni účetní závěrku pro jednotlivé čerpací stanice vypracovat a pomoci s jejím zveřejněním. Tento úkon je možné učinit na žádost klienta prostřednictvím standardní plné moci zahrnující zmocnění k podání daňového přiznání k dani z příjmu právnických osob. Společnost eurodata navíc umí poskytnout výkazy šité na míru čerpacím stanicím. Na základě těchto výkazů dostanou provozovatelé čerpacích stanic důležitá data pro svá strategická rozhodnutí.

■ AUTOR: Martina Misařová (Salacká)

Autorka pracuje jako daňová poradkyně, metodička a interní auditorka v daňově poradenské a účetní společnosti Kodap se zaměřením na obor čerpacích stanic.

KODAP > **eurodata**

PROBLÉMY VÝROBY ZRCADLÍ STATISTIKY PRODEJŮ

V roce 2021 bylo v ČR registrováno celkem 206 876 nových osobních automobilů. Celkově registrace vzrostly oproti roku 2020 o 1,92 % (o 3905 ks), nicméně proti „necovidovému“ roku 2019 poklesly o 17,22 %. Nejprodávanejším osobním automobilem se stala Škoda Fabia a výrazně stoupl dovoz ojetých automobilů.

Meziroční nárůst

Prodeje automobilů v loňském roce poznaly několik podstatných faktů. V první polovině roku byly kvůli lockdownu dlouho zavřené prodejny a v druhé polovině roku vážily dodávky automobilů kvůli nedostatku výrobních dílů, zejména polovodičových čipů. To se projevilo zejména v prosinci, kdy trh meziročně poklesl o 20,29 %. I když se oproti roku 2020 český trh začal zvedat, proti prodejm z „předcovidových“ let je stále hluboko v červených číslech. Vedle 206 876 nových osobních automobilů se loni prodalo také 19 660 lehkých užitkových automobilů (meziroční nárůst o 2519 vozidel), 1006 autobusů (-361), 8679 nákladních vozidel (+1324) a 22 019 motocyklů (+501). V porovnání s rokem 2019 došlo k poklesu u všech kategorií vozidel kromě motocyklů. Podíl firemních automobilů byl loni 75,7 %, privátních 24,3 %.

Většina automobilů je na benzin

Z hlediska paliva ovládají český trh nových osobních automobilů dlouhodobě vozidla se zážehovými motory. Vloni jejich podíl činil 68,06 % (140 805 ks), diesely si ukously 24,70 % (51 101 ks). Zbýlých sedm procent si rozdělily čistokrevné elektromobily s 2646 registracemi (o 19 % méně než v r. 2020), automobily na benzin a LPG 2259 a vozidla spalující vedle benzínu i stlačený zemní plyn (CNG), kterých bylo zaregistrováno 850. Nejprodávanejším elektromobilem se mimochodem dle očekávání stala Škoda Enyaq s 738 registracemi, druhý Hyundai Kona zaznamenal 206 registrací a třetí Volkswagen ID.4 145.

Registrace vozů s alternativním pohonem jinak stoupla na 28 830 vozidel z loň-



ských 18 507 vozidel (+56 %). Osobních vozů s hybridním pohonem kombinujícím spalovací motor a elektromotor bylo zaregistrováno 23 074, což představuje meziroční nárůst 82 %. Z toho bylo plug-in hybridů, které disponují možností čistě elektrické jízdy, 3736 (+89 %). V předchozím roce to bylo 12 674, respektive 1979 vozů.

Každý chce SUV

Z pohledu obchodních tříd jsou na prvním místě SUV s 87 942 registrovanými vozy (42,51 %), na druhém místě nižší střední třída s 36 570 ks (17,68 %), následují malé vozy (30 266 ks – 14,63 %), střední třída (19 269 ks – 9,31 %), MPV (14 086 ks – 6,81 %), vyšší střední třída (7664 ks – 3,70 %), minivozy (3575 ks), sportovní vozy (1214 ks) a nakonec luxusní sedany (567 ks). Podle provedení karosérie jsou na prvním místě SUV s 42,50 % (87 923 ks), na druhém místě pak kombi s 21,40 % (44 263 ks), následují hatchbacky a liftbacky s 18,26 % (37 783 ks), MPV s 6,81 % (14 086 ks), sedany s 5,63 % (11 655 ks), mini

s 3 575 ks, sportovní s 1 257 ks, víceúčelové s 538 ks a nakonec kupé s 73 ks.

Nadvláda Škody Auto

Z hlediska značek vládne českému trhu i nadále Škoda Auto s 70 946 registrovanými osobními vozy (34,29 %), následují Hyundai – 20 200 ks (9,76 %), Volkswagen – 16 813 ks (8,13 %), Toyota – 10 334 ks (5,00 %), Kia – 9 787 ks (4,73 %), Mercedes-Benz – 8 226 ks (3,98 %), Peugeot – 7 652 ks (3,70 %), Ford – 7 038 ks (3,40 %), Dacia – 6 821 ks (3,30 %) a první desítku uzavírá španělský Seat – 6 337 ks (3,06 %) atd.

Fabia překonala Octavii

Dlouhá léta nadvlády Octavie skončila, nejprodávanejším automobilem se loni poprvé stala Škoda Fabia s 15 450 ks (7,47 %). Octavia byla druhá – 14 007 ks (6,77 %), třetí pak další Škoda Kamiq – 10 453 ks (5,05 %). Až na čtvrtém místě se umístil automobil jiné značky, konkrétně Hyundai i30 – 10 304 ks (4,98 %). Ale po něm opět následují škodovky v pořadí Karoq – 9671 ks (4,67 %), Scala – 8632 ks (4,17 %) a Kodiaq – 6250 ks (3,02 %). Nejlepší desítku uzavírají Hyundai Tucson – 5696 ks (2,75 %), Škoda Superb – 5205 ks (2,52 %) a Volkswagen Golf – 4654 ks (2,25 %).

Dovoz ojetin výrazně stoupl

Registrace dovážených ojetých OA v r. 2021 vzrostly meziročně o 23,2 % na 185 663 ks. Jejich průměrné stáří je 10,4 roku, přičemž podíl vozidel starších 10 let činí 50,78 %, starších 15 let je stále ještě významných 21,22 %.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv

LESNÍK S ELEKTRICKOU PŘÍPOMOCÍ



Japonské SUV s názvem Forester neboli lesník znají motoristé na všech kontinentech více než čtvrtstoletí a na silnice se již vydaly bezmála čtyři miliony nejrozličnějších variant pěti generací. S měnícími se nároky zákazníků a diktátem trhu se postupně měnil jeho charakter z původně terénního kombi na komfortní crossover. Zůstal jen trvalý pohon všech kol a zážehové motory s protilehlými válci (tzv. boxery), které v poslední generaci dostaly elektrickou přípomoc a nabízejí se výhradně s bezestupňovou samočinnou převodovkou.

Modelový rok 2022

Současná generace modelu Forester, který je zároveň nejprodávějším subaru na evropském trhu, se představila poprvé v roce 2018. Na první pohled se sice novinka tehdy tvářila jako facelift, ale to byl zřejmě záměr designérů, aby si automobil zachoval přízeň konzervativních zákazníků značky. Pod nenápadným zevnějškem se totiž skrývá zbrusu nová platforma Subaru Global (SGP), která má díky využití vysokopevnostní oceli výrazně lepší tuhost, ale je zároveň lehčí. Automobil také povyrosl ve všech směrech a díky rozměrné masce chladiče i výrazným

předním světlometům působí v rámci svého segmentu nebývale okázale. To ještě umocnil letošní facelift, který poznáte podle specifické masky chladiče, nového tvaru předních světlometů a upraveného předního nárazníku. Znalci si pak ještě všimnou nových vnějších zpětných zrcátek, vylepšených střešních ližin a aerodynamicky efektivnějšího tvaru zadního výklopného víka.

Vylepšený Eye Sight

Kvalitně zpracovaný interiér a speciálně palubní deska zaujme poměrně členitým uspořádáním s několika informačními displeji.

Řidič se díky loňským úpravám může spolehnout na zlepšenou funkčnost systému Eye Sight s téměř dvojnásobně rozšířeným zorným polem a výkonnější elektronikou, což dvojicí kamer v předním skle umožňuje identifikovat mnoho nových situací, které mohou v provozu nastat. Patří mezi ně nejdříve upozornění a pak i zastavení před chodcem nebo cyklistou či upozornění při odbočování vlevo na protijedoucí vozy zleva. Vylepšena byla i funkce adaptivního tempomatu, který nyní lépe rozezná jízdní pruh v situaci, kdy není příliš zřetelné podélné značení. Novinkou je i funkce automatického brzdění při couvání nebo možnost obsluhovat nastavení teploty samočinné klimatizace gesty.

Jediné pohonné ústrojí

Jedinou variantu Foresteru na evropském trhu pohání atmosféricky plněný zážehový čtyřválec s protilehlými válci o zdvihovém objemu 2,0 litru a výkonu 110 kW kombinovaný s elektromotorem o výkonu 12 kW. Ten pomáhá zejména při rozjezdu a zároveň funguje jako generátor elektrické energie při dobíjení lithium-iontové baterie uložené pod podlahou zavazadlového prostoru, která má skromnou kapacitu 0,6 kWh. Na dlou-

hé kilometry jízdy v elektrickém režimu proto zapomeňte, ale při parkování v garážích se kontrolka EV rozsvítí a pár manévrů v elektrickém režimu automobil zvládne. Jinak je motor pod přední kapotou dobře utlumen a nejvíce si libuje v rychlostech okolo 100–20 km/h. Pokud pojedete rychleji, bude boxer při jízdě do kopce podřazovat a udržovat otáčky okolo 2500–3000 1/min, což se ve výsledku postará o vyšší spotřebu. V dálničním režimu při standardní „stotřicítce“ proto počítejte s 10 litry na 100 km/h, dlouhodobě „s lehkou nohou na plynu“ se průměrná spotřeba ustálí na 9 litrech. Průměrnou dynamiku lze zlepšit prostřednictvím systému SI-Drive v režimu Sport, který zrychlí reakci motoru na sešlápnutí plynového pedálu, pak ale také počítejte s vyšší spotřebou.

Pochválit je třeba komfortní a zároveň jistý podvozek, který by určitě snesl i výkonnější pohonné ústrojí, než jaké nabízí tento mild-hybrid. Na standardních českých silnicích podvozek příkladně žehlí nerovnosti, na dálnici v rychlostech nad 150 km/h překvapí dokonalou stabilitou. Stejně povedené je i přesné řízení. Na všechna kola přenáší točivý moment obou pohonných jednotek bezestupňová převodovka Lineatronic, která díky nové strategii řazení e-Active Shift Control převzaté z nové generace modelu Outback dokáže mimo jiné podřadit při brzdění před zatáčkou, aby měl řidič na bezpečném výjezdu z ní k dispozici větší výkon.

Do lesa se bát nemusíte

Aktuální generace Foresteru se může mimo silnice spolehnout na solidní světlou výšku



220 mm, což spolu s krátkými převisy karoserie umožňuje bez poškození nárazníků a prahů projíždět komplikovanější terénní pasáže. V případě, že hrozí ztráta trakce některého z kol kvůli nerovnému nebo kluzkému povrchu, může řidič prostřednictvím ovladače systému X-Mode na středovém tunelu nastavit jeden ze dvou terénních reži-

mů. Moderní SUV se již nespolehá na mechanické závěry mezinápravového diferenciálu, ale na komplex elektronicky řízených spojek, které společně s brzdami zajišťují optimální trakci všech čtyř kol. Systém se po překročení rychlosti 40 km/h automaticky deaktivuje. V rámci letošního faceliftu pak do terénní výbavy přibyla nová funkce systému HDC (Hill Descent Control) neboli kontrolovaného sjíždění prudkého svahu. Dosud platilo, že po aktivování systému jste sjeli bez použití brzdového pedálu prostřednictvím automatického přibrzdování z kopce dolů. Nyní můžete v případě potřeby klidně zrychlit a po uvolnění plynového pedálu se automobil zase vrátí na původní rychlost.

Levný zrovna není

Bohatá výbava a sofistikovaná technika dnes samozřejmě něco stojí. Pouze základní model Active stojí pod milion, konkrétně 925 tisíc korun, testované provedení Comfort již přijde na 1 040 000 korun a za nejluxusnější verzi Executive si připlatíte ještě 120 tisíc korun navíc.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



FANTOM ČESKÝCH BENZINEK

Majitel Divadla kouzel a Muzea fantastických iluzí a náš nejslavnější kouzelník umí kouzlit i za volantem. Nejvíc mu to jde se zavazadlovým prostorem. Vejde se tam úplně všechno! A na benzinkách občas nechtěně „zmizí“ bez zaplacení.

Pavle, vybavujete si ještě chvíli, kdy jste dělal řidičák? Co vám šlo dobře a co moc ne?
Pamatuju. Frajeřil jsem v autoškolě před holkami, protože mě teorie i jízdy docela šly. Radil jsem jim, jako kdybych byl vysloužilý řidič s padesátiletou praxí. Instruktor mě ale dal za vyučenou. „Když seš tak chytřej, tak se pojď ukázat, jak budeš umět couvat s vozíkem,“ dal mi za úkol. To neměl dělat. Nedopadlo to dobře hlavně pro něho. Nacouval jsem mu do jeho vlastního auta.

S vaším kouzelnickým vystoupením jezdíte po celé ČR. Řídíte sám?
Máme čtyři zájezdová představení pro děti

a několik variant vystoupení pro dospělé. Takže na cestách strávíme opravdu hodně času. Přiznám se, že jsem nerad na sedadle spolujezdce, rád mám volant pod kontrolou. Jako spolujezdce bych vymáčkal v podlaze díru, jak bych se snažil brzdit. Nyní toho nenajedu bohužel zase tolik. V této covidové době je to naprostý nepoměr, najezdím asi jenom 40 000 km ročně.

Co všechno se vám do auta musí vejít za rekvizity?

Když kupuji nový vůz, první a prakticky jediné, co mě zajímá, jsou přesné rozměry zavazadlového prostoru. Protože pokud hrajeme malou

zájezdovou variantu představení pouze ve dvou lidech, tak je všechno vyrobeno na míru, aby to bylo, co se týká prostoru v kufru, maximálně úsporné. Pořadatelé nechápou, že přijedeme jedním, byť větším osobákem, a odehrajeme celovečerní představení. Když vidí tu spoustu rekvizit v zákulisí po představení, tak nevěří, že to do jednoho auto všechno dostaneme.

Máte auto „pracovní“ a zvlášť auto na běžné jízdy?

Mám jedno univerzální auto a manželka má od stejné značky menšího bratříčka. To proto, aby ovládání a celkový interiér palubní desky byl pro ni stejný a mohli jsme si v případě potřeby auta vyměnit. Manželka nemá ráda změnu. Vyhovuje jí, že pouze smáčkne přednastavený čudlík, sedadla se automaticky nastaví pro ni a tím pádem si připadá jako ve svém autě.

Jste řidič, který má vždy plnou nádrž? Nebo někdy zapomenete?

Přiznávám, že se snažím mít pro strýčka příhodu vždycky dostatečně plnou nádrž. Ale také jsem se dostal do klubu roztržitých čerpadlových mamlasů. Do dieselu jsem natankoval celou nádrž benzinu a divil jsem se, proč autíčko nechce jet.

Máte svoji oblíbenou benzinku, nebo prostě tankujete, jak to vyjde?

Mám jednu svoji oblíbenou značku, kde tankuji a využívám i jejich věrnostní kartu. Když jedu po republice, tak už předem vím, kde budu tankovat. Jejich pobočky mám přesně zmapované.

Kupujete si na benzince kávu? Máte ji raději v kelímku, nebo si ji vychutnáte v klidu ze šálku uvnitř?

Jako doping u mě káva funguje a preferuji ji v kelímku. Kelímek si dám do středového panelu a postupně upíjím.

Jak je to s jídlem? Dáte si na pumpě občas nějaké občerstvení?

Ano, určitě. Záleží, jakým jedeme směrem. Už přesně totiž víme, kde mají nejlepší boršč nebo svičkovou. Některé benzinky nemůžeme vynechat, to je zkrátka už rituál, který k cestování zákonitě patří.

Jak vnímáte úroveň benzinek?

Jste spokojený s čistotou toalet a umývánem?
Výjimečně se najde „ušmudlanější Popelka“, ale všechno je jenom o lidech. Jinak jsem se službami spokojený. Myslím si, že personál benzi-

nek se maximálně snaží. Ve většině případů je obsluha vstřícná, milá, popřeje šťastnou cestu a příjemný den.

Využíváte služby jako myčku aut nebo třeba natankování nebo mytí okének?

Na cestách prakticky myčky aut nevyužívám, mám již svoji osvědčenou v Praze. Pokud je obsluha na mytí okének a je to potřeba, rád jejich služeb využiji.

Potkáváte na benzinkách nějaké své fanoušky?

Občas se na benzince podepisuji a jednou se mi to stalo osudným. Podepsal jsem se, vrátil podpisové fotky do přihrádky auta, vesele nastartoval a odjel. Za čtrnáct dní mi volali z policie, že jsem odjel bez zaplacení. Okamžitě jsem to jel na tu benzinku dát do pořádku, a když jsem vcházel do dveří, obsluha už na mě volala, že je zpátky kouzelník, co zmizel bez zaplacení. Pokaždé, když tam nyní tankuji, tak si ze mě dělají srandu. To se mi stalo už podruhé. Jednou jsem řešil něco po telefonu, zapsal jsem si vše do diáře a odjel zase bez zaplacení. Jsem de facto již notorický neplatič a fantom tuzemských benzinek.

Máte nějaké zkušenosti s čerpacími stanicemi v zahraničí?

Hodně cestuji autem po okolních státech a rád přiznávám, že co se týká kvality, jsou naše benzinky na plně srovnatelné úrovni jako v ostatních vyspělých státech. Každá země má



svá drobná specifika v sortimentu zboží nebo charakteru doplňkových služeb, ale to je při cestování naopak příjemná změna.

Když jedete s dětmi, mají na pumpě nějaká typická přání?

Když byli synové ještě malí, tak hned při nástupu do auta padla klasická dětská cestovatelská otázka: „Už tam budem?“ Aby jim to rychleji utíkalo, tak jsem je programově uplácel zastávkami na více čerpacích stanicích, než bylo potřeba, abych jim koupil něco dobrého nebo hračku. Hráli jsme hru, co na benzince budou mít a co naopak ne. Potom si stříhli, kdo se zeptá obsluhy, abychom zjistili vítěze.

Tak mě napadá: nechal byste úplně zmizet auta na pohonné hmoty, což se prý časem chystá? Je to podle vás při ceně elektřiny dobrý nápad?

To ukáže doba, zatím to nedokážu posoudit. Záleží, jak se budou vyvíjet a modernizovat nové technologie. Zatím jsem spíše konzervativním zastáncem klasických paliv.

Pořídil byste automobil na elektřinu?

Zrovna jsem si kupoval před Vánoci nové auto, tak jsem si zkoušel i stejnou hybridní verzi. Musím se přiznat, že mě to příliš neoslovilo. Ale samozřejmě nikdy neříkej nikdy.

■ AUTOR: Šárka Jansová

FOTO: autor

EDIČNÍ PLÁN 2022 – Termínový kalendář PETROLmedia

PETROLmagazín 1	Uzávěrka 4. 2.	Tisk 11. 2.	Expedice 16. 2.
PETROLmagazín 2	Uzávěrka 8. 4.	Tisk 14. 4.	Expedice 22. 4.
PETROLmagazín 3	Uzávěrka 3. 6.	Tisk 10. 6.	Expedice 15. 6.
PETROLmagazín 4	Uzávěrka 5. 8.	Tisk 12. 8.	Expedice 17. 8.
PETROLmagazín 5	Uzávěrka 7. 10.	Tisk 14. 10.	Expedice 19. 10.
PETROLmagazín 6	Uzávěrka 2. 12.	Tisk 9. 12.	Expedice 14. 12.



Vydavatel: PETROLmedia, s. r. o. **Redakce:** PETROLmedia, s. r. o., Na Dlouhém Lánu 508/41, 160 00 Praha 6 – Vokovice, IČ: 25586831, tel.: +420 224 305 350, 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), Mikuláš Buleca, Šárka Jansová **Asistentka redakce:** Kateřina Kočová (kocova@petrolmedia.cz) **Korektura:** Jan Heller **Grafické zpracování:** David Hodyc, HD-Design, www.hd-design.cz **Výroba a produkce:** Printo, spol. s r. o., Generála Sochora 1379, 708 00 Ostrava **Distribuce:** 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 Tomčiak, 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.

PETROL

PARTNER

Zlatý



MEMBER OF MOL GROUP



Stříbrný



Czech Republic



Bronzový



Care For Fuel Technology



complete wash systems

JDEME PO ZELENÉ

ČEPRO začne brzo využívat energii ze slunce. Fotovoltaické panely budou instalované na pěti skladech a ušetří ročně cca 920 tun emisí CO₂.

Střechy ponesou 5 535 fotovoltaických panelů, bezemisní energie pokryje vlastní spotřebu jednotlivých skladů a bude využita také pro další technologie. Elektrárny o celkovém výkonu 2 002 kWp ročně vyrobí přes 2 000 MWh ekologické elektřiny.

zelený
zdroj



www.ceproas.cz

EVO DIESEL PLUS
ZIMNÍ EDICE
-40 °C



VYZKOUŠEJTE ZIMNÍ EDICI EVO DIESEL PLUS

- **VYŠŠÍ OBSAH ADITIV**
- **VYLEPŠENÁ ČINNOST ČIŠTĚNÍ MOTORU**
- **BEZPEČNÝ START
I V NEJCHLADNĚJŠÍCH DNECH**