

# Dnešní svět zatím bez ropy žít neumí

Konec spalovacích motorů v nákladní dopravě, v zemědělství či v armádě je zatím ještě hodně daleko, říká **guru českých petrolejářů Václav Loula**. „Skutečně smysluplným palivem budoucnosti se zatím jeví vodík a auta, autobusy i letadla na vodík.“

MIROSLAV PETR

**PRAHA** Petrolejářskému oboru, rafineriím, distributorům benzínu a nafty je čím dál víc úzko. Nejrůznější ekologické limity a cíle v zájmu boje za čistší planetu dělají z fosilních paliv nepřítel. Kdo neprodává biopaliva, plyn, nedobíjí elektromobily a nechystá zelený vodík, riskuje vysoké pokuty. A jak naznačuje Evropskou komisí navržený „Green Deal“, může být ještě hůř. Od roku 2035 by se neměly vyrábět spalovací auta vůbec. Jak se s tím vším vyrovnávají firmy z ropného byznysu, naznačuje v rozhovoru pro LN uznávaný odborník České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu Václav Loula.

## LN Bojíte se konce ropné éry?

Nebojím. I když to všechno, co nyní z Bruselu přichází, je velká výzva pro náš obor. Ten ale je a bude stále strategický, jde o složitou a odborně náročnou problematiku. A především se jedná v té globální, tedy i evropské, konkurenci o citlivou oblast nejen z pohledu technologií, ale i ekonomiky. A samozřejmě i ekologie.

Transformace petrolejářského průmyslu na pozadí ekologických zákonů a norem bude dlouhodobý proces a ukáže, kteří světový hráči zvládnou plnění emisních limitů a zabezpečí nízkouhlíkatá paliva pro spalovací motory a nabídnou i další ekologické alternativy k pohonu.

## LN Tušíte, kdy dojde ropa a kdy budeme tankovat u pump už jen jiná a ekologičtější paliva?

To by bylo věštění z křišťálové koule. Určitě nelze vystavovat ropě a řadě výrobků z ropy, tedy zatím ani palivům, úmrtní list. Dnešní svět bez ní zatím neumí

žít a některé komodity vyráběné z ropy nebude možné nahradit. Myslím třeba plasty, agrochemikálie nebo mazací oleje. Světové zásoby vydrží ještě desítky let, ale je jasné, že svět a zejména Evropská unie na to nečeká, přechod na nízkouhlíkové technologie a paliva přijde mnohem dřív, než dojdou zásoby ropy.

## LN Kdy přibližně?

Podle mě se musíme s plnou odpovědností k ochraně životního prostředí dívat už k roku 2050.

## LN Co čeká ropný byznys?

Předpokládám, že zhruba do roku 2035 to nebude o jednom palivu, očekávám ale, že stále bude v té době 70 procent vozidel ještě se spalovacím motorem. A rapidně ten podíl bude klesat.

## LN Ono asi celé 21. století bude pro ropný a petrolejářský obor znamenat zásadní propad...

Určitě. V 21. století se stalo pro celý svět velmi důležité životní prostředí. Od Evropské unie přicházely různé ekologické direktivy, které petrolejářský obor promítal do kvalitativních, hlavně pak ekologických parametrů paliv, jako je vyřazení olovnatých benzínů, bezsírnatá paliva a v neposlední řadě zavedení různých typů biosložek v palivech jako obnovitelný zdroj s nižší uhlíkovou stopou.

Nyní přibývají na pumpách dobíjecí stanice a stojany se stlačeným zemním plynem. Postupně přijde i vodík. Posledním krokem je teď dosažení úspory emisí CO<sub>2</sub> o šest procent od loňského roku. To vše zatím naše odvětví zvládlo bez problémů a bez podpory. V posledním období je na stole dosažení uhlíkové neutrality v roce 2050 a zvyšování podílu obnovitelných zdrojů v dopravě.

## LN Mají petrolejářské firmy šanci to vše splnit?

Mají, ale bude to technologicky složitá a ekonomicky náročná.

## LN Co pomůže nejvíc?

V současnosti jsou největším pomocníkem či spíš záchranou biopaliva. Bohužel z potravinářských plodin, protože jiná jsou mnohem méně dostupná. Hodně lidí i politiků žehrá nad údajně obrovskými lány řepky, ale neuvědomují si, že bez těchto olejů by do-



FOTO MAJRA - TOMÁŠ KRIST

davatelé nafty – pro benzin se to týká lihu z cukrovky – těžko byli schopni splnit už dnes extrémně přísné evropské emisní limity.

My jsme si je nevymysleli. Česko se muselo přizpůsobit, ale za jejich nedodržení hrozí všem distributorům vysoké pokuty, největším dodavatelům, jako je Unipetrol – Benzina, Shell, MOL, OMV i státní Čepro, v řádu stovek milionů korun. Pokud bychom neměli k dispozici domácí biopaliva a byli odkázáni na dovoz, znamenalo by to znatelné zvýšení finálních cen pohonných hmot. Biopaliva, zvláště při započtení nákladů na dovoz, jsou totiž dražší než čistý benzin nebo nafta.

## LN Hrozí, že budou některé firmy krachovat?

Určitě ne. Nebo řeknu spíš: pravděpodobně ne. Je to pro ně velká výzva, ale obor se musí přizpůsobit novým požadavkům a najít si nové cesty, jak se zapojit do palivového byznysu.

## LN Jak třeba?

Všichni se snaží nabízet nové služby a paliva, o které je rostoucí zájem. Není to jen o podílu biopaliv v benzínu a naftě, o instalaci dobíjecích stanic pro elektromobily na pumpách, nabídku stlačeného zemního plynu CNG nebo zkapalněného LNG, o stále oblíbeném propan butanu LPG, vše postupně v bio verzi, k tomu také stojanech s močovinou AdBlue nebo nabídkou prémiových a vysoce aditivovaných pohonných hmot, o které je stále větší a větší zájem ze strany řidičů.

Moderní čerpací stanice se postupně stává i takovou servisní stanicí se shopem a širokými možnostmi pro řidiče, s občerstvením, myčkou, možností nakoupit zá-

kladní potřeby pro jízdu či vybavení vozu, ale i třeba pro domácnost.

## LN Pravda, některé pumpy už připomínají nákupní centra...

Dalo by se to tak zčásti říct. Stále víc čerpacích stanic slouží jako širokosortimentní obchod, zejména s potravinami, někde můžete koupit i základní volně prodejné léky, vyzvednout balík z e-shopu a podobně. To vše se bude rozvíjet ještě víc a pomůže to kompenzovat postupný úbytek spotřeby klasického benzínu a nafty.

Považuji za správné věnovat se i dalšímu vývoji spalovacích motorů – ty dnes už mají výrazně nižší emise –, elektromobilitě a vodíku

”

## LN To vše platí hlavně pro osobní auta. Ale lze čekat rychlý přechod na alternativní paliva u nákladní, osobní dopravy, zemědělské techniky nebo v armádě?

A ještě byste mohli doplnit vozy záchraného systému, hasičů, sanitek a podobně. Pro ně jsou zásadní ropné rezervy státu, a ty jsou z velké části v naftě a dlouho také budou. V dalším období očekávám, že nákladní, kamionová doprava, užitková vozidla, těžká technika, vozidla integrovaného záchraného systému, vojenská

technika, zemědělské stroje na polní práce a podobně budou nadále používat výkonné spalovací motory na motorovou naftu.

## LN A podíl těchto vozů na spotřebě fosilních pohonných hmot bude dál zřejmě velký...

Samozřejmě. Dovolím si připomenout, že podle studie ACEA (Asociace evropských výrobců automobilů) jezdí po Evropě 25 milionů užitkových, nákladních automobilů a autobusů. Přidáme-li Anglii, Norsko, Švýcarsko, Turecko a Rusko, je to celkem 55 milionů vozidel. Téměř 98 procent jich bylo v provozu na naftu. To je obrovská síla!

Myslím si tedy, že je ještě hodně vzdálená bezemisní nákladní doprava a rušení spalovacích motorů u nákladní dopravy nebo technologických vozidel pro zemědělství a vojenskou techniku. Obdobné je to i v letecké dopravě a palivu letecký petrolej. V mezikontinentální letecké dopravě očekávám, že palivem pro proudové motory se stane vodík.

## LN Umíte odhadnout, jaké palivo bude budoucí zákazník preferovat?

To je velká neznámá, ale něco z toho jsem už naznačil. A co se týče paliv budoucnosti, bude to hodně dlouho ještě takový mix. Otázník je totiž nad dostupností obnovitelných zdrojů, jejich cenou a bezpečností. Považuji za správné věnovat se i dalšímu vývoji spalovacích motorů – ty už mají dnes výrazně nižší emise – elektromobilitě a vodíku. Vycházíme-li z faktu, že kolem roku 2035 bude na trhu ještě 70 procent automobilů se spalovacím motorem, včetně hybridů, tak pořád je prostor i zde snižovat emise.

## Václav Loula (71)

- Pochází ze Strakonice, absolvoval pražské **VŠCHT a VŠE**.
- V letech 1972 až 2017 pracoval s přestávkou ve společnosti **Benzina (Unipetrol) – od technika až po ředitele jakosti**.
- Mezi lety 1982 a 1992 působil jako **specialista na ropu a petrochemii** ve Státní plánovací komisi a po revoluci na Federálním ministerstvu hospodářství.
- Podílel se na projektu **zavedení bezolovnatého benzínu v Česku** a na rozhodnutí vybudovat **ropovod IKL**.
- Nyní jako **odborník České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu** vede pracovní komisi pro paliva.
- **Je v Oxfordské encyklopedii** 100 nejvýznamnějších osobností České a Slovenské republiky.

Další jsou syntetická paliva, budování bio rafinerií pro výrobu vospělých biopaliv. To všechno lze využít i ve stávajících motorech.

## LN Jak jste už zmínil, biopaliva z potravinářských plodin mají řadu kritiků...

To mají, ale právě proto nyní mluvím o vospělých biopalivech, čímž myslím minimálně druhé generace, tedy z různých odpadních surovin, z dřevní štěpky, fritovací olejů a odpadních plastů. Ta jsou dnes ještě mnohem dražší než biopaliva první generace a jsou málo dostupná, ale jsem přesvědčený, že jednou jejich čas přijde.

## LN Poslední vize Evropské komise budí dojem, že jednou tady budeme všichni jezdit v elektromobilech – pokud na ně ovšem budeme mít. Co je podle vás palivem budoucnosti?

Ono se mnoho lidí, často politiků, zhlédlo v tom, že elektromobilu nejdou z výfuku žádné emise. Ale to je samozřejmě omyl. Jak se říká, každý elektromobil má výfuk kdesi v Pruněřově. Prostě tu elektřinu do baterií musíte někde vyrobit, a to zatím ve většině případů bez emisí nejde. A je podle mě nereálné si myslet, že všechny elektromobily, co tu jednou budou, bude možné pohánět elektřinou vyráběnou z obnovitelných zdrojů.

## LN Jaký pohon dává smysl víc?

Můj názor je, že skutečně smysluplným palivem budoucnosti se zatím jeví vodík a auta, autobusy nebo letadla na vodík. Pokud jeho výrobu zvládneme ekologickou bezemisní technologií, což už dnes je také možné, ale velmi drahé, tudíž zatím málo dostupné, získáme jednou v budoucnu ideální palivo.

Zelený vodík nezatažuje životní prostředí při výrobě ani při spalování, v podstatě produkuje jen páru, natankujete ho bleskurychle jako dnes benzin, dojezd je srovnatelný s dnešními nejspornějšími spalovacími vozy. V podstatě se jedná také o elektromobil, který ale nepotřebuje žádnou velkou baterii. Odpadá tedy i problém s výrobou a likvidací autobaterií.

inzerce

Aktuální nabídky práce na **jobDNES.cz**

**Specialista / Specialistka investičních akcí** 3 letá praxe v investič. výstavbě dopravních/ pozemních staveb, orientace v zák.128/2000Sb., o obcích, znalost zák. 183/2006 Sb., o územ. plánování a staveb, řádu, zák.134/2016Sb., o zadávání veřejných zakázek, ŘP sk. B, PC. E-mail: vmitura@ostrava.cz  
Více na [www.jobdnes.cz/detail/ZQKB24](http://www.jobdnes.cz/detail/ZQKB24)

OSTRAVA!!!

Statutární město Ostrava

**Účetní, znalost komplexní účetní agendy, znalost českých účetních standardů, znalost daňových zákonů, znalost IFRS výhodou, znalost systému Navision výhodou.** E-mail: info@grafon.cz

grafon! recruitment

Grafton Recruitment Praha

Více na [www.jobdnes.cz/detail/ISUHV5](http://www.jobdnes.cz/detail/ISUHV5)

## Žně komplikuje dešť

**PRAHA** Letošní sklizeň obilovin komplikují deště, pole jsou podmačena, lokálně se tvoří až močály. Zemědělci tak nemohou vyjet na některá pole s technikou, aby se do měkké půdy nezabořili. Žně tak mají několikátý denní zpoždění, uvedl včera prezident Agrární komory ČR Jan Doležal. Zemědělci by letos měli sklídit v Česku 6,995 milionu tun základních obilovin, o čtyři procenta méně než loni. Úroda řepky by pak měla meziročně klesnout o 13,3 procenta na 1,079 milionu

tun, odhadl Český statistický úřad. Podle mluvčího Zemědělského svazu ČR Vladimíra Píchy bude sklizeň obilovin na prco nejméně průměrná, neví se však, jestli bude mít obilí vysokou kvalitu.

## Vlaky do Berlína nejezdí kvůli stávce

**BERLÍN** Stávka strojvedoucích za vyšší mzdy od včerejška paralyzuje nákladní i osobní železniční dopravu v Německu. Stávka v nákladní dopravě začala v úterý a včera se k ní přidali i strojvedu-

ci v osobní dopravě. Akce potrvá do zítřka. Zcela odřeknuty byly na včerejšek i na dnešek všechny první spoje mezi Berlínem a Prahou, vlaky do české metropole jezdí jen z Drážďan. Problematický je kvůli stávce i provoz příměstské a městské železnice S-Bahn.

## Tempo růstu cen v USA mírně zvolnilo

**WASHINGTON** Meziměsíční růst spotřebitelských cen ve Spojených státech v červenci zpomalil na 0,5 procenta z červnových 0,9

procenta. Vyplývá to z údajů, které včera zveřejnilo americké ministerstvo práce. Meziměsíční růst byl nejpomalejší od února, v meziročním srovnání se ale spotřebitelské ceny v červenci stejně jako v červnu zvýšily o výrazných 5,4 procenta. Meziroční míra inflace v USA tak zůstává nejrychlejší od srpna 2008. Inflaci v poslední době tlačí vzhůru oživování ekonomiky z útluho způsobeného pandemií covidu. Poptávku po zboží a službách podporují i nízké úrokové sazby.

Zdroj: ČTK