

Ľuboš Dinka o budoucnosti rafinérií, čerpacích stanic a průmyslu v EU pro ECHO 24

3.2.2025 - Daniel Kaiser | MOL Česká republika

"Myslet si, že ruské výrobky se nedostávají do Evropy, včetně českého trhu, že nejdou přes evropské námořní přístavy, je naivní. Změnilo se jen to, že ruská ropa, kterou jsme využívali, k nám přichází z větší dálky a za vyšší cenu," říká Ľuboš Dinka.

Pohonné hmoty na českých benzínových pumpách v posledních týdnech zdražují, ale jsou pořád levnější než v okolních zemích (litr benzínu i nafty u nás teď stojí průměrně 37, respektive 36 korun, v Rakousku o něco a v Německu o hodně víc než 40 korun za litr). Středovýchodní Evropa jako celek pořád ještě zůstává levnější než zbytek Evropy a Česká republika levnější než zbytek středovýchodní Evropy. Může ale vydržet tato poměrná láce a jediná komparativní výhoda českého trhu s energiemi i nadále? To je otevřená otázka, letos se totiž máme v rámci EU už definitivně odříznout od ruských ropovodů.

Současně USA uvalily další sankce na ruskou ropu přepravovanou po moři, což bude na trhu s ropou zdražovací faktor. S ředitelem MOL pro Českou republiku Ľubošem Dinkou mluvíme o končící výjimce na produkty z ruské ropy, ale i o budoucnosti čerpacích stanic ve světle dosud platného zákazu nových aut se spalovacími motory v celé EU do roku 2035. Co tak jiného než benzin a naftu bychom za několik let mohli na čerpacích stanicích tankovat?

Jaká je dnes situace na trhu s pohonnými hmotami ve střední Evropě a speciálně v České republice? Očekáváte nějaké komplikace?

Sezona se teprve rozbíhá, takže poptávka ještě není tak velká, jako bývá v létě po benzínu a na podzim po motorové naftě. Jestli nějaké potíže se zásobováním vzniknou, pocítíme je až v létě nebo na podzim.

Jak by takové potíže mohly nastat?

Ropy bude na trhu dost, otázka je, jak se sem dostane. Víťame, že v prosinci byla prodloužena unijní výjimka na dovoz produktů z ruské ropy o půl roku. Vždycky je dobré mít alternativy. Čím víc dodavatelských cest, tím je bezpečnost dodávek vyšší. Zodpovědná společnost vždycky musí počítat s možným přerušením dodávek. A to nejen proto, že ve světě probíhá pár válečných konfliktů, které mají dopad na trh s ropou. Pracuji v tomto oboru 26 let a nepamatuji si jediné období, kdy by se nestalo něco neočekávaného. Jednou je to havárie v rafinerii, jindy třeba nízká voda na Dunaji, která brání lodím s nákladem projet. Máme prostě smůlu, že jsme uprostřed Evropy a nemáme přístav, odkud bychom mohli dovážet produkt bez prostředníků.

Bude potřeba výjimku ještě jednou prodloužovat za letošní červen?

Výjimka pro dovoz výrobků rafinovaných z ruské ropy je bezpečnostní pojistka. Její prodloužení by mělo pozitivní dopad nejen na ceny pohonných hmot, ale také na bezpečnost dodávek do země. I když Česká republika, tady myslím zejména společnost MERO, usilovně pracuje na odklonu od ruské ropy, je prostě třeba myslet na neočekávané situace. Desítky let starou praxi nezložíte ze dne na den. V každém případě už z prosincového prodloužení výjimky bude mít český trh prospěch a můžeme být vděční slovenské a maďarské diplomacii, že to prodloužení (do 6. června 2025 – pozn. red.) vyjednaly. Tady musím říct, že nás překvapila nečinnost české vlády. Je nepochopitelné, že si neuvědomila svou odpovědnost.

Moment, proč vás to tak překvapilo?

Tak nepředstírejme, že tato část Evropy – Česká republika, Slovensko a Maďarsko – nesdílí stejné historické dědictví. Všechny tři země jsou ve zranitelné pozici. Ani jedna z nich nemá moře, energii máme přes prostředníky. Proto je důležité, abychom v těchto otázkách postupovali společně.

Argument české vlády je ale pořád stejný – že nedáme vydělat Rusku.

Myslet si, že ruské výrobky se nedostávají do Evropy, včetně českého trhu, že nejdou přes evropské námořní přístavy, je naivní. Změnilo se jen to, že ruská ropa, kterou jsme využívali, k nám přichází z větší dálky a za vyšší cenu. Pokud se navíc ruská ropa dopravuje z Turecka, ze Saúdské Arábie nebo z Indie do velkých přístavů obrovskými tankery, bude její uhlíková stopa daleko vyšší než při tradiční cestě ropovodem.

Z jaké třetí země myslíte, že k nám nejvíc proudí produkty z ruské ropy?

Pokud se podíváte na statistiky, prodej ruské ropy za poslední dobu neklesl. Neboli Rusové prodávají pořád stejné množství jako před válkou. Ze statistik vidíme, že největším odběratelem i zpracovatelem ruské ropy se staly Indie a Čína. Tyto země odebírají zhruba 75 procent produkce ruské ropy. Dalším velkým odběratelem je Turecko, které odebírá asi deset procent. V minulosti přitom 70 procent ruské ropy odebírala právě Evropa.

A z Indie doputují ropné produkty nebo ropa až sem?

To je téma, kterému by se měla věnovat EU. Asi jste slyšel o šedé ruské flotile, která ruskou ropu rozváží po světě. V posledním sankčním balíku Evropské unie se začíná aspoň mluvit o tom, že něco takového existuje a že ta konkrétní plavidla je třeba zanést na sankční seznamy. Jak to bude fungovat, nevím.

Chápu vás správně, že vám vadí, jak se Evropská unie staví k firmám, které mají historicky fungující ropovody a produktovody, zatímco tankerová konkurence má daleko měkčí zacházení?

MOL, OMV, Orlen a Němci mají v tomto regionu postižené rafinerie. Všechny dodržují přísná pravidla EU. Není zvláštní, že právě ty země mimo Unii, které samy přepravují ropné produkty do evropských přístavů, těmto pravidlům nepodléhají?

Zase by kvůli dopravě měly být dražší než vy, aspoň dokud berete ropu z Ruska.

Ano, logistické náklady mají vyšší, ale doprava dělá jen část ceny. Do ceny se promítá nákupní cena ropy, ale taky cena a spotřeba elektřiny, plynu a další fixní náklady rafinerie. Zemní plyn a elektrická energie jsou ohromná nákladová položka a tady máme oproti USA, Indii a dalším zemím mnohem horší podmínky. Záleží i na velikosti rafinerie. Slovnaft spotřebuje zhruba šest milionů tun ropy ročně, ty hodně velké rafinerie mají kapacitu 20 milionů tun. Fixní náklady se jim rozpustí na mnohem větší objem.

Kolik benzínu a nafty prodaných na českém trhu je od vás?

Tady musíme rozlišovat Čechy a Moravu. Na Moravě máme vyšší podíl. Dohromady pro celou Českou republiku pokrýváme do 20 procent. Když byla za Československa plánována výstavba rafinerií, tak bylo vše koncipované tak, aby Slovnaft zásoboval Slovensko a Moravu, zatímco Litvínov a Kralupy Čechy. Tím pádem Slovnaft je dnes pro samotné Slovensko výrobně přebytkový, pokud nebude vyvážet produkty do České republiky. Množství produktu, který vyrobíme, je na Slovensko příliš velké. Zároveň platí, že provoz rafinerie nemůže jet jen na 50 procent. Aby se provoz vyplatil, musí fungovat alespoň na 70 procent.

Až vyprší výjimka na ruskou ropu, na jakou ropu přejdete?

Na to, abychom byli flexibilnější při zpracování jiné než ruské ropy, Slovnaft vynaloží 200 milionů eur. Jde tu o schopnost efektivně zpracovávat jiné směsi rop. Tento program diverzifikace je

naplánovaný do roku 2027, ale už teď je Slovnaft ve zpracování mnohem flexibilnější než donedávna. Projekt transformace rafinerie máme rozdělený do několika fází, významná část se už uskutečnila loni. A není to tak, že by se naše společnost teď soustředila na arabskou nebo třeba americkou ropu. Každá rafinerie si připravuje vlastní portfolio rop. My plánujeme zpracovávat ropy, které jsou svým složením co nejbliž ruské ropě. Uděláme z toho jakýsi Slovnaft blend, ten pak budeme dál zpracovávat.

Je pro MOL něčím zajímavý projekt české vlády na posílení ropovodu TAL z Terstu přes Německo do České republiky?

Posílí to stabilitu střední Evropy tím, že se pro náš region zajistí další zásobovací trasu. Alternativní ropa se do České republiky dá dovážet ropovodem TAL, ale to neznamená, že by se region mohl od stávajících ropovodů oddělit. Jadranský ropovod a ropovod Družba jsou pořád třeba.

Proč?

Protože jinak vyměníte jednu závislost za druhou. Dobré je mít alternativu ne jednu, ale aspoň dvě, ideálně tři.

Ještě bych pokročil k Evropské unii a ETS2. Tyto nové emisní povolenky mají dvě fáze. Zdražení předchází monitoring emisí, což je povinnost pro firmy, například pro prodejce benzínu a nafty, emise monitorovat. Co to pro vás obnáší?

Zaprvé bych tady chtěl říci, že legislativní prostředí je v rámci EU velmi komplikované, plnění povinností stále náročnější. V tuto chvíli směrnice ETS2 obsahuje povinnosti ohledně povolení, monitorovacího plánu, evidence a povinného auditu emisí, ale nikoli povinný nákup a vyřazování emisních povolenek, které by přitom podle směrnice povinné subjekty měly nakupovat už k pohonným hmotám dodaným na trh v roce 2027.

ETS2 bude znamenat rozšíření příplatku přímo na spotřebitele.

Ano. Problém celé legislativy Evropské unie je v tom, že už začíná být nepřehledná, nařízení a pravidel je ohromné množství a pořád se mění. Jestli kolem Green Dealu nebude nastolen normální dialog s byznysem, tak se obávám, že jednak se investice do energetiky v Evropě úplně zastaví a jednak stávající provozy budou zanikat a budou nahrazovány dovozy.

Možná tohle Evropské komisi ideologicky konvenuje, že se v Evropě bude pálit méně fosilních paliv.

Ale jinde ve světě ne. Může to mít pro nás v Evropě katastrofální následky. Nemám teď na mysli jen evropské rafinerie, chci tím říct, že možná zkrátka zkrachuje evropský průmysl. Dokud se aspoň nezačne normálně diskutovat o nařízeních a regulacích EU, nevidím šanci na pozitivní změnu. Skoro nikdo u transformace energetiky EU nehájí princip technologické neutrality. Každý volá po elektromobilitě, ale proč? Proč se nebavíme jen o tom, že z výfuku aut by neměl vycházet CO₂ ? To by bylo v pořádku a dá se toho docílit i jinak než elektromobilitou.

Zatím akorát tak vodíkem, a ten je ještě dražší než elektřina.

Vodík bych nepřeceňoval. Byl tu jakýsi vodíkový boom, ale nemyslím, že je palivem budoucnosti. Spíše půjde o mix různých paliv, která se budou využívat v budoucnosti, například i syntetická paliva.

Syntetická paliva, tvrdí alespoň profesor Jan Macek z ČVUT, budou taky nesmírně drahá.

Nikdo zatím nevymyslel lepší energetický nosič, než jsou ropné produkty. V libovolné fyzické jednotce produktu má ropa pořád nejvíc energie. Takže jakoukoli za ni vymyslíte náhradu, bude to dražší. Násobně. A to jsou fosilní paliva v každém státě zatížena ohromnou spotřební daní. Kdybychom se bavili čistě o ceně paliva bez daní, tak jsme ve výhodnosti ještě někde úplně jinde. Daně tvoří zhruba polovinu ceny pohonných hmot na čerpacích stanicích.

Vyvíjíte v MOLu strategické plány pro případ, že se osobní doprava v EU skutečně elektrifikuje a vy nebudete smět prodávat benzin ani naftu? Nebo to považujete za fikci, která kvůli politickým pohybům v Evropě nakonec zanikne?

My jsme v takových strategiích momentálně velmi rezervovaní. Jako součást unijního trhu samozřejmě s nějakým podílem elektromobility počítáme. Určitě nastane transformace průmyslu. Ale jsme tu spíše konzervativní. Doufáme, že Evropa si osvojí trochu racionálnější pohled na dění, že se o jednotlivých nařízeních minimálně začne diskutovat, snad je i přehodnocovat.

A když by zákaz spalovacích motorů do roku 2035 skutečně nastal, jak dlouho ještě auta se spalovacími motory budou dojíždět?

Počítá se minimálně ještě s dalšími deseti lety, ostatně průměrné stáří vozového parku v České republice je asi 16 let.

Dobře, takže rok 2045. Ale to je vlastně taky celkem brzo. Co byste na vašich stanicích prodávali pak?

Nikdo netvrdí, že na čerpacích stanicích musíte navždy prodávat naftu a benzin. Čerpací stanice je vlastně prodejní místo, které poskytuje různé služby. Sít čerpacích stanic MOL je například jednou z největších kaváren na českém i na slovenském trhu. Dnes nám prodej občerstvení a dalšího zboží přináší víc než polovinu zisku z typické čerpací stanice. Což je fenomén České republiky, jinde po Evropě to bývá 30 až 40 procent. Už dnes se čerpací stanice využívají jako servisní stanice, už to není ta klasická čerpací stanice. Kdo ví, jestli tam časem nebudeme prodávat plyn, elektřinu, jestli tam nebude pojišťovna nebo kadeřník na tu dobu, po kterou budete nabíjet elektroauto. Přizpůsobíme se tomu, co bude trh vyžadovat.

Ne trh, politici to požadují.

To je ohnutí tržní ekonomiky, kdy se dnes jako podnikatelé občas nemůžeme řídit tím, co chce zákazník, ale tím, co nám dovolí politici.

Pokud se ta politika neotočí, stojíte tedy před hádankou, čím těch padesát procent zisku z čerpací stanice, které vám zakážou, nahradit.

Přesně tak. Ovšem nejen my, celý evropský průmysl. Pro nás by bylo ideální nahradit to něčím, co byste si i v budoucnu mohl tankovat do nádrže. Ať už by to byl zmíněný vodík, syntetická paliva, bylo by to výhodnější pro spotřebitele, určitě pro automobilový průmysl a v neposlední řadě i pro nás jako poskytovatele služby.

<https://molcesko.cz/cz/o-nas/media/novinky/lubos-dinka-o-budoucnosti-rafinerii-cerpacich-stanic-a-prumyslu-v-eu-pro-echo-24>