

# Rozważania nie tylko o barwach

**Na początku było paliwo ... Czy to olej napędowy, czy benzyna miały podobne parametry, a ich zastosowanie przez dowolnego użytkownika nie sprawiło większego problemu. Na pewno też konkretne paliwo nie było kojarzone z konkretnym zastosowaniem, parametrami jakościowymi czy też producentem. Jakość paliw - poza marginesem paliw wytwarzanych w tzw. szarej strefie - nie jest przecież natychmiast odczuwalna, przynajmniej nie w krótkim okresie.**

## Między dobrym a lepszym

Jednak uwarunkowania, jakie stworzył postęp w konstrukcji silników, przepisy prawne czy też konkretniej akcyzowe, spowodowały, że mamy do czynienia z coraz większym stopniem świadomości ostatecznego odbiorcy paliw. Dzisiejszy odbiorca wie, co wlewa do baku samochodu, interesuje się tym, co ma pod maską i jest coraz bardziej wyczulony na odpowiedniej jakości paliwo. Co więcej, docenia on możliwość wyboru pomiędzy dobrym a lepszym. Rynek przecież uraczył nas nowymi gatunkami paliw, których nazwy sugerują, że są co najmniej lepsze od tych standardowych i na pewno tak jest.

Jednak trzeba pamiętać, że na naszych drogach - poza nowymi samochodami - w większości zobaczyć można efekty wzmożonego importu pojazdów z krajów unijnych, które "młodością" nie grzeszą, a co za tym idzie skomplikowaniem konstrukcji też. Poczciwe "nastoletnie benzyniak i w przeważającej części diesle bez skomplikowanego układu typu common rail przełkną - bez specjalnego uszczerbku nawet gorszych parametrów paliwo.

Sporo można było poczytać w ubiegłym roku o "pionierskich" zastosowaniach biodiesla, często dość podejrzanej produkcji, czy też - o zgrozo - zwykłego oleju spożywczego. Te ostatnie zresztą kończyły się dość marnie dla silników.

## Wielkie barwienie

Należy jednak zwrócić uwagę, że jest to sytuacja, w której, z jednej strony mamy chłonny rynek na tanie paliwo, a z drugiej wciąż rosnące ceny - stąd ciągle poszukiwania paliwa tańszego.

Sytuacja nie jest nowa, bo przecież pamiętamy wszyscy lata dziewięćdziesiąte - lata cudownych przemian wody w wino (czytaj: opał wolej napędowy), następnie rozkwit naszego rybołówstwa i żeglugi (czytaj: przenikanie na rynek paliw żeglugowych, zwolnionych z akcyzy).

Oj, nie było kolorowo - i to dosłownie. Sytuacja znormalniała, kiedy ktoś bardzo mądry podpatrzył, jak to robią inni i zaczęło się wielkie barwienie - odtąd wiadomo że "toto" czerwone z markerem to olej opałowy, a toto niebieskie z markerem to olej żeglugowy i można to było udowodnić nawet na poboczu drogi podczas policyjnej kontroli.

Po ostatnich wynikach kontroli, ogłoszonych przez PIH, można śmiało zauważyć, że pod względem szarej strefy nie odstawiamy już tak bardzo od średniej unijnej i problem zaczyna być marginalny (choć Ministerstwo Finansów ciągle sądzi inaczej).

## Niech będzie zielono

Taki dociekliwy miłośnik kolorów, jak ja, nie spoczywa jednak na laurach. Ludzie wiedzą, że lubię wszystko co kolorowe i od czasów, jak staliśmy się potęgą w transporcie drogowym i trochę mniejszą potęgą w budowie dróg, zaczęły do mnie docierać sygnały i zapytania z tzw. flot.

Wszędzie tam, gdzie paliwo kupowane jest na zakładową stację paliw, gdzie budowana jest droga lub autostrada zaczyna się problem "wycieków".

Zakładowe stacje paliw i fronty robót budowlanych słyną z podwójnego obiegu paliwa. Obiegu, który przecież jest trudny do wykrycia - maszyny budowlane i te stare, i nowe zużywają paliwo w przeliczeniu na motogodziny, a inny ciężki sprzęt czy pojazdy komunikacji miejskiej zużywają go na tyle dużo, że margines błędu przy kalkulacjach zużycia jest dużym i takowym kąskiem.

Pomyślałem - może by tak znowu sobie zabarwić paliwo na jakiś przyjemny kolor. Niech będzie więc zielono.

Pomysł nie jest nowy. Funkcjonowały przecież w latach PRL-u paliwa zabarwane, przypisane np. dla PTHW czy innych państwowych transportowców.

Tu firmie AVE z Katowic z pomocą znowu przyszli "duzi", u których skala problemu jest wprost proporcjonalna do ilości spalonego paliwa. Należy się uklon w stronę STRABAG'u i Skanskiej. Zamówili, spróbowali - i chyba warto, bo takie zielone "coś" już nie jest anonimowym paliwem, którego kilka beczek można trzymać w garażu i sprzedać na boku. Firmy budowlane szczególnie chętnie przystają na takie rozwiązanie - koszt niewielki (ok. 2,5 zł na tonie), a i technologia wysoce nieskomplikowana. Trudno jeszcze przekonać mniejszych, ale powolutku i oni zaczynają liczyć.

Ja też liczę na to, że paliwo we flotach zamkniętych będzie barwione - i to nie z odgórnego nakazu, ale własnej zapobiegliwości. A im więcej tzw. flot się do tego przekona, tym bardziej oswoimy się wszyscy ze świadomością, że jeżeli coś ma inny kolor niż naturalny, to jest - co tu dużo mówić - kradzione w taki czy inny sposób.



**Powyższy artykuł autorstwa Krzysztofa Maślaka ukazał się w majowym wydaniu Paliw Płynnych.**