

Michał Paszkowski

Terminale naftowe w państwach Europy Środkowej w dobie odchodzenia od surowców rosyjskich

W państwach Europy Środkowej należących do Unii Europejskiej funkcjonuje sześć terminali naftowych, zaopatrujących łącznie szesnaście rafinerii, z których kilka znajduje się poza granicami UE. W związku z trwającą wojną rosyjsko-ukraińską, w 2023 r. w terminalach tych rozładowywano tankowce z państw, które dotychczas nie dostarczały surowca dla tych rafinerii, a jeżeli już to sporadycznie. Proces odchodzenia od importu surowca z Federacji Rosyjskiej będzie trudny, ale dane z 2023 r. wskazują, że takie działania były już podejmowane i zapewne w wielu wypadkach będą kontynuowane.

Morze Bałtyckie. W tym regionie funkcjonują dwa kluczowe punkty odbioru ropy naftowej dostarczanej drogą morską – w Polsce (terminal naftowy w Gdańsku) oraz na Litwie (boja przeładunkowa w Butyndze)¹. Terminal naftowy w Gdańsku zaopatruje łącznie cztery rafinerie, po dwie w Polsce (Płock, Gdańsk) oraz w Niemczech (Schwedt, Spergau), co powoduje, że trudno jest wskazać, która rafineria przetwarza konkretne gatunki surowca. Terminal jest w stanie zaopatrzyć wszystkie wspomniane cztery rafinerie², ale ograniczona przepustowość rurociągu Pomorskiego, przesyłającego surowiec na południe, stanowi pewne wyzwanie. Obecnie prowadzone są prace koncepcyjne w sprawie budowy drugiej nitki rurociągu, co pozwoliłoby na optymalizację dostaw ropy naftowej do Płocka i obu rafinerii w Niemczech. Jednak z uwagi na kontynuowanie dostaw ropy naftowej KEBCO z Kazachstanu do rafinerii w Schwedt rurociągiem Przyjaźń ostateczna decyzja dotycząca tej inwestycji nie została jeszcze podjęta. W 2023 r. wszystkie cztery rafinerie, w Polsce i Niemczech, sprowadziły przez terminal w Gdańsku 39 różnych gatunków surowca, przy czym większość stanowiły pojedyncze ładunki. Co ciekawe, pierwsze 10 gatunków stanowiło łącznie 85% dostaw. Dominowały ładunki z Arabii Saudyjskiej (gatunek Arab Light) oraz Norwegii (gatunek Johan Sverdrup), które odpowiadały łącznie za 64% wszystkich dostaw. Pojawiały się również tankowce z nowych kierunków, w tym z Angoli, Gujany czy Brazylii.

W 2023 r. nastąpiły istotne zmiany w zakresie dostaw ropy naftowej do rafinerii i rozładunku surowca w Butyndze na Litwie. Na początku wojny rosyjsko-ukraińskiej w 2022 r. zakład w Możejkach, należący do ORLEN Lietuva (spółka córka ORLEN), zrezygnował z dostaw z Federacji Rosyjskiej (gatunek Urals), co spowodowało powstanie luki, która została wypełniona przez dostawy z innych kierunków, w tym przede wszystkim z Arabii Saudyjskiej (Arab Light), USA (WTI) oraz Wielkiej Brytanii (Ekofisk). W niewielkim zakresie wzrósł także udział dostaw z Norwegii (Johan Sverdrup). Tym samym proces zmiany kierunków dostaw rozpoczął się już na początku wojny w 2022 r., a nie od momentu wprowadzenia sankcji na morskie dostawy ropy naftowej z Federacji Rosyjskiej (5 grudnia 2022 r.). W 2022 r. rafineria w Możejkach przerobiła jedynie 16% surowca z Rosji. Dlatego rozpoczęto przetwarzanie surowca głównie z Arabii Saudyjskiej, Wielkiej Brytanii, Norwegii oraz USA, a w 2023 r. jedynie kontynuowano ten proces.

¹ Na Litwie działa również terminal naftowy w Kłajpedzie, przy czym jest on wykorzystywany głównie do eksportu ropy naftowej, wydobywanej przez firmę AB Geonafta (spółka córka LOTOS Upstream), oraz do importu paliw. W przeszłości przez terminal realizowane były również dostawy surowca do rafinerii na Białorusi – dostawy przez terminal były kontynuowane kolejną do rafinerii.

² Pełne wykorzystanie transportu morskiego (przez Morze Bałtyckie) do dostarczenia surowca do tych zakładów zostało przetestowane w 2019 r., w okresie tzw. kryzysu chlorkowego, kiedy to miały miejsce dostawy zanieczyszczonej ropy naftowej z Federacji Rosyjskiej.

Morze Czarne. Nad Morzem Czarnym dostawy ropy naftowej do rafinerii są realizowane przez trzy terminale naftowe, z których dwa znajdują się w Rumunii (Midia, Konstanca), a jeden w Bułgarii (Rosenets). Terminale zaopatrują cztery rafinerie, w tym trzy działające w Rumunii (Petromidia w Năvodari, Petrobrazi oraz Petrotel w Ploeszti) oraz jedną w Bułgarii (Burgas). W przypadku terminali znajdujących się w Rumunii, w 2023 r. nastąpiły zmiany w odniesieniu do kierunków dostaw surowca w porównaniu z 2022 r. Największa korekta miała miejsce w zakresie przeładunku ropy naftowej z Federacji Rosyjskiej, której udział spadł z 42% do 3%. Niemniej w tym samym okresie wzrósł udział dostaw gatunku KEBCO z Kazachstanu (do 44%), choć istnieje duże prawdopodobieństwo, że jest to surowiec pochodzący z Rosji ([„Komentarze IEŚ”, nr 1000](#)). Co ciekawe, w 2022 r. udział gatunku KEBCO w rozładunku w portach w Rumunii wyniósł 24%. W konsekwencji można założyć, że udział surowca z Federacji Rosyjskiej w 2022 r. spadł z poziomu 66% (gatunki Urals, Siberian Light oraz KEBCO) do 48% w 2023 r. (gatunki KEBCO oraz Urals). W tym samym czasie odnotowano też duży wzrost dostaw z innych kierunków, takich jak Libia (Es Sider), Azerbejdżan (CPC Blend, Azeri BTC, Azeri Light), Norwegia (Johan Sverdrup), Brazylia (Sepia) oraz Gujana (Unity Gold).

W odniesieniu do Bułgarii, ropa naftowa przeładowywana w terminalu Rosenets kierowana jest do rafinerii Burgas. Jest to najnowocześniejszy i największy zakład w tej części Europy, w którym wytwarzane są produkty wysokomarżowe ([„Komentarze IEŚ”, nr 707](#)). W 2023 r. – pomimo deklaracji związanych z koniecznością odchodzenia od importu ropy naftowej z Federacji Rosyjskiej – w terminalu rozładowywane były przede wszystkim ładunki z tego państwa. Udział dostaw z tego kierunku nie uległ zmianie (po 90% w 2022 i w 2023 r.). Jedyną modyfikacją dotyczyła rodzaju surowca dostarczanego z Rosji, ponieważ w 2022 r. były to gatunki Urals i Siberian Light, a w 2023 r. jedynie Urals. W 2023 r. miały miejsce dostawy ropy naftowej także z Norwegii (Johan Sverdrup), Egiptu (Western Desert), Brazylii (Sepia) oraz Azerbejdżanu (Azeri BTC). Dopiero zmiana struktury własnościowej rafinerii w Burgas może doprowadzić do zmniejszenia udziału ropy naftowej z Federacji Rosyjskiej³.

Morze Adriatyckie. Nad tym akwenem istnieje kilka terminali naftowych⁴, z czego tylko jeden w państwie Europy Środkowej – w Chorwacji (Omišalj). Poprzez ten port zaopatrywane są cztery rafinerie: w Chorwacji (Rijeka), na Węgrzech (Százhalombatta), a także w Serbii (Panczewo) oraz w Bośni i Hercegowinie (Brod). Z tego względu trudno jednoznacznie określić, które rafinerie importują jakie gatunki ropy naftowej (podobnie jak w przypadku terminalów w Gdańsku i Konstancy). Niemniej jednak, jeśli chodzi o rodzaj rozładowanych tankowców (ich kierunków), można przypuszczać, że w 2023 r. kontynuowany był proces odchodzenia od dostaw surowca z Federacji Rosyjskiej. W 2022 r. ropa naftowa z Rosji stanowiła 29% przeładunków (Urals, Novy Port), natomiast w 2023 r. takich dostaw nie było. Jednakże importowano wówczas również ropę z Kazachstanu (4%), gatunku KEBCO, co sugeruje, że udział dostaw z Rosji mógł być wtedy niewielki. W tym okresie nastąpił wzrost dostaw z Norwegii (Johan Sverdrup) oraz Azerbejdżanu (CPC Blend, Azeri Light). Do terminalu w Omišalj dostarczano również surowiec z Libii (Es Sider, Al Jurf), Nigerii (Bonny Light) oraz USA (WTI).

Wnioski:

- W 2023 r. kontynuowano proces dywersyfikacji źródeł dostaw ropy naftowej do rafinerii w państwach Europy Środkowej przez działające w regionie terminale naftowe. Analizując realizowane dostawy, można zauważyć, że tam, gdzie rafinerie mogą importować surowiec z Federacji Rosyjskiej drogą morską z uwagi na otrzymane derogacje od wprowadzonych sankcji (Bułgaria, Rumunia), dostawy z tego kierunku są kontynuowane. W przypadku państw, gdzie obowiązują sankcje, takie dostawy ustały lub ich udział jest minimalny.
- Odejście od surowców z Rosji spowodowało konieczność sprowadzania ładunków z różnych części świata. Wśród nowych kierunków dostaw dominują Norwegia oraz Azerbejdżan. Ważną rolę odgrywa

³ Rafineria należy do Lukoil Neftochim Burgas, której właścicielem jest firma Litasco AS, a więc szwajcarska spółka należąca do Lukoil.

⁴ Nad Morzem Adriatyckim funkcjonuje także terminal naftowy w Trieście, który umożliwia przez rurociąg TAL dostawy do rafinerii w Austrii i Niemczech, a następnie przez rurociąg IKL do Czech (Kralupy, Litvínov, które należą do ORLEN).

również Libia, a częściowo także Brazylia i Gujana (w przypadku tych dwóch ostatnich kierunków jest to widoczny trend ogólnoeuropejski – coraz więcej rafinerii w Europie przerabia surowiec z tych państw). Jednocześnie w 2023 r. realizowano dostawy z Kazachstanu, chociaż tutaj sytuacja jest skomplikowana, ponieważ najprawdopodobniej jest to surowiec z Federacji Rosyjskiej.

- Dla państw Europy Środkowej pewnym zagrożeniem w kontekście dostaw ropy naftowej mogą być także konflikty w odległych geograficznie regionach – na przykład sytuacja w Wenezueli i Gujanie, w przypadku których spór terytorialny może wpłynąć na wielkość eksportu ropy naftowej, czy też ataki ruchu Huti w Jemenie, co może powodować utrudnienia w transporcie towarów przez Morze Czerwone oraz Kanał Sueski.