

Michał Paszkowski

Infrastruktura naftowa Chorwacji kluczem do bezpieczeństwa energetycznego państw Europy Środkowej

Chorwacja, z uwagi na swoje położenie geograficzne oraz istniejącą infrastrukturę, odgrywa niezwykle ważną rolę w kontekście dostaw ropy naftowej do rafinerii w Bośni i Hercegowinie, Serbii, na Węgrzech oraz Słowacji. Kluczową funkcję pełni terminal naftowy w Omišalj, a także rurociąg Adria. Uwzględniając uwarunkowania międzynarodowe, znaczenie tego typu infrastruktury wzrosło wraz z wybuchem pełnoskalowej wojny na Ukrainie w 2022 r. Występujące w ostatnim czasie sporadyczne przerwy w dostawach surowca z Rosji rurociągiem Przyjaźń powodują, że proces odchodzenia rafinerii w Europie Środkowej od importu ropy naftowej z kierunku wschodniego będzie się opierał na rurociągu Adria.

Terminal naftowy w Omišalj oraz system rurociągów. W Chorwacji za kluczową infrastrukturę naftową odpowiada państwowa spółka naftowa JANAF (Jadranski naftovod), która jest właścicielem terminalu naftowego w Omišalj oraz rurociągu Adria. Terminal jest położony na wyspie Krk i posiada zdolność magazynową wynoszącą 1,4 mln m³ na ropę naftową (łącznie 17 zbiorników o różnej wielkości), a także 80 tys. m³ na paliwa (łącznie 6 zbiorników). Jest on naturalnie osłonięty od wiatru, co pozwala na wykonywanie operacji rozładunkowych przez całą dobę. Jednocześnie dzięki dużej głębokości podejściowego toru wodnego możliwe jest korzystanie z terminalu przez największe tankowce na świecie. Natomiast system rurociągów (łącznie 631 km) umożliwia zaopatrzenie rafinerii w Chorwacji (Rijeka), Bośni i Hercegowinie (Bosanski Brod), Serbii (Panczewo), na Węgrzech (Százhalombatta) oraz Słowacji (Bratysława). Rurociąg Adria, którego nominalne zdolności przesyłowe wynoszą 480 tys. baryłek dziennie, składa się z kilku części. Pierwszy (Omišalj – Urinj), krótki odcinek (7 km) dostarcza surowiec do rafinerii w Rijece (przerób wynosi 90 tys. baryłek dziennie). Drugi (Omišalj – Sisak) umożliwia dostawy ropy naftowej do miejscowości Sisak, gdzie do 2019 r. funkcjonowała rafineria (66 tys. baryłek dziennie). Trzeci (Sisak – Virje – Gola) to rurociąg, który dostarcza surowiec do granicy z Węgrami, skąd następnie ropa naftowa trafia do rafinerii na Węgrzech (165 tys. baryłek dziennie) oraz na Słowacji (124 tys. baryłek dziennie). Zdolność przesyłowa tego odcinka kształtuje się na poziomie 280 tys. baryłek dziennie. Czwarty (Virje – Lendava) w przeszłości umożliwiał dostawy surowca do zakładu w Lendavie w Słowenii. Piąty i szósty (Sisak – Slavonski Brod oraz Slavonski Brod – Bosanski Brod) odpowiada za dostawy ropy naftowej do rafinerii w Bośni i Hercegowinie. Siódmy (Slavonski Brod – Sotin) pozwala na eksport surowca do zakładu w Panczewie w Serbii. Na cały system rurociągów Adria składa się zatem kilka odcinków, które obecnie pozwalają na dostawy ropy naftowej do pięciu rafinerii (w przeszłości maksymalnie do ośmiu)¹. Na trasie przebiegu rurociągu znajdują się również zbiorniki magazynowe w Sisaku (660 tys. m³) oraz Virje (40 tys. m³), które umożliwiają bezpieczne tłoczenie surowca. W chwili obecnej rurociąg Adria w pełni zaopatruje w ropę naftową rafinerie w Rijece, Bosanskim Brodzie, Panczewie, a także częściowo w Százhalombatta oraz Bratysławie.

Znaczenie systemu naftowego w Chorwacji dla Węgier oraz Słowacji. Obecnie rafinerie w tych dwóch państwach importują przede wszystkim ropę naftową z Federacji Rosyjskiej poprzez rurociąg Przyjaźń (nitka południowa). Uwzględniając sankcje nałożone na Rosję w związku z pełnoskalowym atakiem na Ukrainę, zakłady na Węgrzech oraz Słowacji powoli rozpoczynają proces zmiany kierunków dostaw surowca (zgodnie z ustaleniami politycznymi oba zakłady powinny importować nierosyjską ropę naftową od 2025 r.). W momencie wybuchu wojny na Ukrainie

¹ W przeszłości rurociągiem Adria były zaopatrywane w ropę naftową rafinerie Sisak w Chorwacji, Lendava w Słowenii oraz Nowy Sad w Serbii. Obecnie te zakłady nie przerabiają surowca.

w 2022 r. władze w Budapeszcie wskazały, że aby móc w pełni rozpocząć proces odchodzenia od dostaw ropy naftowej do zakładu w Százhalombatta niezbędne byłyby prace modernizacyjne na rurociągu Adria (co ciekawe, strona węgierska wskazywała również, że rafineria w Sisaku przerabia surowiec). Podobnego zdania był rząd w Bratysławie, który twierdził, że bez odpowiednich prac nie uda się w pełni zastąpić dostaw surowca z Rosji. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę istniejące zdolności przesyłowe na trasie Chorwacja – Węgry (280 tys. baryłek dziennie), a także Węgry – Słowacja (120 tys. baryłek dziennie poprzez rurociąg Százhalombatta – Šahy), nie istnieje potrzeba modernizacji infrastruktury transportowej w Chorwacji (w rzeczywistości żadne tego typu prace nie są prowadzone). Dlatego też podnoszone przez stronę węgierską oraz sporadycznie słowacką postulaty, że rafinerie w Százhalombatta oraz w Bratysławie nie posiadają alternatywnych kierunków dostaw ropy naftowej, nie mają odzwierciedlenia w rzeczywistości. W konsekwencji można wskazać co najmniej dwa powody, które stoją za decyzją Węgier oraz Słowacji dotyczącą braku chęci importu surowca poprzez Chorwację. Po pierwsze, względy technologiczne. Bez wątpienia rafinerie na Węgrzech oraz na Słowacji importują ropę naftową z Rosji, wykorzystując istniejące i sprawdzone od lat kanały importowe (rurociąg Przyjaźń). Pod względem technologicznym import surowca (nawet porównywalnych gatunków) z innych kierunków przełożyłby się na wzrost kosztów dostaw, a także możliwy spadek optymalizacji przerobu surowca alternatywnego do pochodzącego z Rosji na istniejących instalacjach (inwestycje przeprowadzane w poprzednich latach służyły maksymalizacji przerobu ropy naftowej typu Urals). Tym samym zysk rafinerii oraz ich profil produkcyjny mogłyby ulec zmianie. Po drugie, względy polityczno-biznesowe. Import ropy naftowej z dwóch niezależnych kierunków (Chorwacja i Rosja) jest optymalnym ekonomicznie rozwiązaniem, gdyż pozwala na budowanie korzystnych relacji biznesowych (możliwość negocjacji taryf przesyłowych), a także ma wpływ na politykę prowadzoną w regionie (relacje Węgier i Chorwacji od lat nie są najlepsze). W przypadku konieczności rezygnacji z importu ropy naftowej z Rosji zakłady w Százhalombatta oraz w Bratysławie byłyby zmuszone do wykorzystania jedynie rurociągu Adria, co wpłynęłoby na zyski finansowe. Od 2022 r. strona węgierska wielokrotnie wskazywała, że spółka JANAF dokonywała nieproporcjonalnie wysokich podwyżek taryf na transport ropy naftowej.

Chorwackie terminale paliwowe nad Morzem Adriatyckim. W Chorwacji funkcjonuje tylko jedna rafineria w Rijeci, która obecnie przechodzi proces modernizacyjny². Tym samym niejednokrotnie się zdarza, że w zakładzie nie jest przerabiana ropa naftowa, a więc dostępność paliw na krajowym rynku jest zapewniana poprzez import. W państwie tym większość istniejących zbiorników jest wykorzystywana do magazynowania ropy naftowej (80%), a nie paliw (20%). Pod względem struktury właścicielskiej dominującym podmiotem na krajowym rynku magazynowym jest spółka JANAF (70%), następnie INA (spółka zależna od węgierskiej firmy MOL), będąca właścicielem rafinerii w Rijeci (15%), a w dalszej kolejności Adriatic Tank Terminals (11% – wyłącznie na paliwa). Pozostała ilość przestrzeni magazynowych należy do mniejszych spółek (m.in. Luka Koper, Kepol Terminal). O ile za transport i magazynowanie ropy naftowej odpowiadają przede wszystkim spółki JANAF i INA, o tyle za paliwa kilka mniejszych przedsiębiorstw. Import paliw odbywa się poprzez terminal naftowy w Omišalj (80 tys. m³), a także port w Ploče (łącznie 268 tys. m³, z czego 92 tys. m³ należy do Luka Koper Storage, a 176 tys. m³ do Adriatic Tank Terminal) oraz Zadar (16 tys. m³, które należą do Kepol Terminal). Istniejące zdolności przeładunkowe są wystarczające na potrzeby krajowe, natomiast w mniejszym zakresie mogą pełnić ważną rolę w zaopatrzeniu w paliwa państwa sąsiednie.

Wnioski

- Zasadniczo rola Chorwacji dla regionalnego rynku naftowego jest niezwykle istotna i nie wynika ze zdolności zaopatrzenia w paliwa, ale w ropę naftową. Istniejące zdolności przeładunkowe terminalu w Omišalj, a także rurociągu Adria pozwalają obecnie rafineriom posiadającym dostęp do tej infrastruktury w pełni realizować dostawy ropy naftowej, bez konieczności modernizacji jakiegokolwiek fragmentu rurociągu.

² W zakładzie trwają prace związane z budową instalacji opóźnionego koksowania, które w 2025 r. doprowadzą do wzrostu zdolności wytwarzania wysokomarżowych produktów (m.in. benzyna, olej napędowy).

- Przed Węgrami oraz Słowacją stoją strategiczne decyzje związane z funkcjonowaniem przemysłu naftowego. Bez wątplenia oczekiwane zakończenie okresu derogacji na wprowadzone sankcje i tym samym konieczność importu ropy naftowej z kierunków alternatywnych w stosunku do Federacji Rosyjskiej wymuszą potrzebę zapewnienia dostaw surowca poprzez Chorwację. Ostatnie wydarzenia związane z ograniczeniem przez Ukrainę tranzytu ropy naftowej południową nitką rurociągu Przyjaźń ([„Komentarze IEŚ”, nr 1176](#)) wskazują, że obok czynników o charakterze politycznym, na potrzebę zmiany kierunków importu ropy naftowej wpływają także inne elementy. Groźba wstrzymania dostaw surowca z Rosji, biorąc pod uwagę trwające działania zbrojne, jest realna.
- Brak procesu dywersyfikacji źródeł oraz kierunków dostaw ropy naftowej przez Węgry i Słowację jest konsekwencją przede wszystkim obranej polityki zagranicznej i chęci dalszej kooperacji z Rosją, a więc nie wynika ze względów technologicznych ani infrastrukturalnych (potwierdzeniem tego jest brak modernizacji rurociągu Adria). Tym samym o kierunkach dostaw decydują względy polityczne, a więc istnieje przestrzeń do wpływania na decyzję Budapesztu i Bratysławy dotyczącą ograniczenia współpracy energetycznej z Rosją.