

Redakcja: Grzegorz Gil (dyrektor IEŚ), Anton Saifullayev  
(zastępca dyrektora IEŚ), Agnieszka Zajdel (sekretarz redakcji),  
Spasimir Domaradzki, Bartłomiej Krzysztan, Damian Szacawa,  
Agata Tatarenko

Nr 1632 (137/2026) | 2.06.2026

ISSN 2657-6996  
© IEŚ

Michał Paszkowski

## Działania Czech w kierunku wzmocnienia bezpieczeństwa paliwowego państwa

**Czeski sektor naftowy w ostatnich latach znalazł się pod silną presją geopolityczną i infrastrukturalną, co skłoniło rząd do działań na rzecz wzmocnienia bezpieczeństwa paliwowego. Podjęte działania koncentrowały się na odejściu od rosyjskiej ropy naftowej, dywersyfikacji dostaw, rozbudowie infrastruktury przesyłowej oraz większej roli państwa w zarządzaniu zapasami i stabilizowaniu rynku. Ostatni kryzys na Bliskim Wschodzie i rosnące ceny paliw skłoniły rząd do formułowania propozycji dotyczących uzyskania większej zdolności do oddziaływania na sektor rafineryjny.**

**Struktura sektora naftowego w Czechach.** W segmencie wydobywania znaczenie Czech na rynku europejskim jest marginalne, a krajowa produkcja pokrywa jedynie 1-3% zapotrzebowania (zasoby krajowe są niewielkie i stopniowo się wyczerpują). Oznacza to trwałą zależność od importu ropy naftowej oraz silne uzależnienie bezpieczeństwa energetycznego od sprawności infrastruktury przesyłowej i magazynowej. Segment przerobu ropy naftowej jest dobrze rozwinięty i opiera się na dwóch rafineriach należących do ORLEN Unipetrol: w Litvínovie i Kralupach nad Węltawą. Łączne moce przerobowe tych zakładów wynoszą ok. 7,5 mln ton ropy naftowej rocznie, przy czym Litvínov jest większym i bardziej złożonym technologicznie zakładem, silnie powiązany z petrochemią, a Kralupy są skoncentrowane na produkcji paliw transportowych. Zdolności przerobowe i poziom wytwarzanych paliw są odpowiednie do krajowych potrzeb, chociaż część zapotrzebowania zaspokajana jest również przez import. Szczególnie istotny pozostaje olej napędowy, który dominuje w strukturze konsumpcji, a niedobory są uzupełniane importem z państw sąsiednich. System dystrybucji opiera się na połączeniu dostaw bezpośrednich z rafinerii, transportu kolejowego i samochodowego oraz transportu paliw przez istniejącą infrastrukturę należącą do państwowej spółki ČEPRO, która odgrywa ważną rolę w magazynowaniu i interwencyjnym bilansowaniu rynku.

**Dywersyfikacja dostaw ropy naftowej do czeskich rafinerii.** Przez lata czeski model zaopatrzenia w ropę naftową opierał się na dwóch głównych korytarzach: wschodnim (rurociąg Przyjaźń, nitka południowa umożliwiająca dostawy surowca z Rosji przez Białoruś, Ukrainę i Słowację) oraz zachodnim (system TAL-IKL, umożliwiający dostawy surowca z Włoch przez Austrię oraz Niemcy). W praktyce proporcje między nimi ulegały wahaniom, ale jeszcze do niedawna rosyjska ropa naftowa stanowiła istotną część wielkości importowanego surowca. Równolegle Czechy sprowadzały ropę naftową m.in. z Azerbejdżanu i Kazachstanu, a po uruchomieniu w 2015 r. zwiększonych zdolności przesyłowych poprzez projekt TAL-PLUS (podwojenie mocy przesyłowych rurociągu do 8 mln ton rocznie) otworzyły się także szerzej na dostawy z kierunków morskich, w tym z Morza Północnego, basenu śródziemnomorskiego i od partnerów powiązanych z handlem przez terminal w Trieście. Szczególne znaczenie miało techniczne dostosowanie rafinerii w Litvínovie do przerobu ropy naftowej innej niż z Rosji, ponieważ to właśnie ten zakład historycznie był najmocniej powiązany z surowcem dostarczanym rurociągiem Przyjaźń. Dzięki temu w 2025 r. Czechy mogły formalnie zakończyć zależność od rosyjskiej ropy naftowej i przejść na pełne zaopatrzenie przez zachodni korytarz.

Po zmianie kierunków dostaw surowca Czechy stały się bardziej zależne od jednego szlaku logistycznego, a więc rurociągów TAL i IKL, prowadzących od portu w Trieście. O ile wcześniej ryzyko koncentrowało się na dominacji jednego dostawcy, o tyle obecnie ciężar przesunął się na podatność infrastrukturalną, a więc potencjalne awarie, postoje techniczne, zakłócenia w porcie rozładunkowym lub napięcia na trasie tranzytowej, które w konsekwencji mogą oddziaływać na oba czeskie zakłady jednocześnie. Dodatkowym wyzwaniem pozostaje techniczno-handlowa strona dywersyfikacji. Różne gatunki ropy naftowej oznaczają odmienne parametry przerobu, uzyski produktów i koszty logistyczne. W efekcie wstrzymanie dostaw ropy naftowej z Rosji wymaga większej

elastyczności zakupowej, utrzymywania relacji z szerszym gronem dostawców oraz dostosowywania pracy rafinerii do zmiennego wsadu surowcowego.

**Rozwiązania proponowane przez rząd.** Odpowiedź Czech na ryzyka w sektorze naftowym miały charakter wielowarstwowy. Pierwszym i najważniejszym narzędziem było wsparcie inwestycyjne i polityczne dla projektu TAL-PLUS, realizowanego przez państwową spółkę MERO ČR. Rozbudowę ukończono w kwietniu 2025 r., a zwiększona przepustowość korytarza TAL-IKL pozwoliła pokryć całe zapotrzebowanie krajowych rafinerii na surowiec. Znaczenie tej zmiany uwidoczniło się szczególnie w marcu 2026 r., gdy pięciodniowy przestój rurociągu TAL pokazał, jak silnie Czechy są uzależnione od jednego szlaku przesyłowego. Z perspektywy rządu inwestycja ta nie była więc jedynie przedsięwzięciem infrastrukturalnym, lecz także warunkiem odzyskania przez spółkę ORLEN Unipetrol, a pośrednio przez rząd, większej swobody politycznej w obszarze dostaw ropy naftowej. Wzmocniła ona również pozycję negocjacyjną wobec dostawców surowca i partnerów tranzytowych.

Drugim elementem było wzmacnianie zapasów i nadawanie im bardziej elastycznej struktury. Rezerwy strategiczne przekraczają 2,0 mln ton ropy naftowej i produktów naftowych, a według danych z 30 marca 2026 r. odpowiadały za 88,5 dnia krajowego zużycia. Rząd zapowiadał zwiększenie udziału paliw silnikowych (głównie oleju napędowego i benzyny) kosztem samej ropy naftowej, a także czasowo uruchamiać zapasy interwencyjne. Taka zmiana wynika z założenia, że w sytuacji kryzysowej o stabilności rynku coraz częściej decyduje nie tylko dostęp do surowca, ale przede wszystkim dostępność gotowych paliw. Jest to szczególnie istotne w przypadku oleju napędowego, który ma kluczowe znaczenie dla transportu i logistyki. Towarzyszyły temu: jednostkowe uwolnienie zapasów interwencyjnych, czasowe udostępnianie ropy naftowej z rezerw państwowych rafineriom, aby utrzymać ciągłość przerobu i ograniczyć ryzyko niedoborów paliw w okresach zakłóceń dostaw, a także działania osłonowe wobec rynku w momentach zakłóceń dostaw. Dodatkowo, w ramach działań Międzynarodowej Agencji Energii (IEA) w związku z wojną na Bliskim Wschodzie, Czechy zgodziły się uwolnić 2,2 mln baryłek rezerw państwowych. Interwencja miała nie tylko łagodzić skutki wzrostu cen dla gospodarstw domowych i firm (rząd ocenił, że bez tych działań ceny byłyby o 13-14% wyższe), lecz także ograniczać ryzyko paniki zakupowej i dalszej presji inflacyjnej. Równolegle Czechy zabiegały o dostęp do paliw z rafinerii Slovnaft na Słowacji, skąd import produktów sięgał wcześniej 60 tys. ton miesięcznie. Słowacja, w celu ograniczenia „turystyki paliwowej” i przeciwdziałania potencjalnym niedoborom paliw na rynku krajowym, wprowadziła zakaz eksportu benzyny oraz oleju napędowego ([„Komentarze IEŚ”, nr 1571](#)).

Wojna na Bliskim Wschodzie sprawiła, że w Czechach ponownie wróciła debata nad narzędziami, jakimi dysponuje rząd, aby ograniczać skutki sytuacji kryzysowej. W efekcie rozgorzała dyskusja o silniejszej roli państwa w sektorze rafineryjnym, traktowanej jako instrument wzmacniania bezpieczeństwa paliwowego. Premier Andrej Babiš już w połowie kwietnia 2026 r. ocenił, że udział państwa w rafinerii byłby pożądanym, a 11 maja 2026 r. minister przemysłu Karel Havlíček potwierdził, że rząd analizuje możliwość zakupu udziału w takich aktywach, aby zwiększyć wpływ na kierunki dostaw ropy naftowej, logistykę i stabilizację rynku paliw. Rozważania te dotyczą zarówno wejścia kapitałowego do czeskich aktywów ORLEN Unipetrol, jak i – w szerszym, regionalnym ujęciu – zaangażowania w rafinerie poza Czechami, czego precedensem były wcześniejsze, zakończone niepowodzeniem w 2024 r., rozmowy o zakupie udziałów w niemieckiej rafinerii MiRO w Karlsruhe.

## Wnioski

- Zakończenie importu rosyjskiej ropy naftowej i pełne przejście na korytarz TAL-IKL istotnie wzmacnia odporność Czech na presję polityczną ze strony Rosji, ale nie usuwa ryzyka zakłóceń dostaw. Model oparty na większej liczbie dostawców surowca oznacza jednocześnie większą zależność od jednego ciągu logistycznego i jego sprawności technicznej. Dlatego w kolejnych latach kluczowe będzie rozwijanie scenariuszy awaryjnych na wypadek przerw na trasie przez Włochy, Austrię i Niemcy.
- Rosnąca aktywność państwa, od wsparcia dla MERO ČR i zapasów interwencyjnych po limity cen i rozważania o zakupie aktywów rafineryjnych, wskazuje, że Czechy uznają sektor paliwowy za obszar strategiczny, w którym logika rynkowa może być coraz częściej uzupełniana przez interwencję publiczną. Sam wątek

potencjalnego wejścia kapitałowego do aktywów ORLEN Unipetrol lub innych rafinerii w regionie pokazuje, że czeskie władze chcą zwiększyć wpływ nie tylko na zapasy i ceny, lecz także na decyzje dotyczące przerobu, dostaw i logistyki paliw.