

NÁHRADA NABÝVÁ REÁLNÝCH OBRYŠŮ

„Zastavení dodávek ruské ropy do Evropské unie by mohlo ekonomicky ohrozit Českou republiku, a proto je třeba zajistit určitý čas pro hledání adekvátní náhrady,“ píše v květnové zprávě ČAPPO, kde se rozvádí i objektivní důvody, které varují před ukvapenými rozhodnutími. Podle představitelů petrolejářské asociace je klíčovým aspektem změny původu dodávaných rop jejich dostupná logistika, tj. získání alternativních cest pro přepravu jiných typů rop z teritorií mimo Rusko do ČR.



Při současném nastavení světových ekonomik má ropa zvláštní postavení a není zatím okamžitě nahraditelná. Pro stabilitu jsou důležité pravidelné a dlouhodobé kontrakty na dodávky ropy podle dohodnutých obchodních podmínek včetně množství, kvality a technologického způsobu dodání do rafinérií (ropné tankery, ropovody). Provozoschopnost rafinérií je klíčová pro trh s pohonnými hmotami a pro mnoho navazujících sektorů.

Česká republika je z geografického pohledu vnitrozemským státem. Nemá přístup k moři a nedisponuje významnými zdroji ropy. Do ČR se 98 % ropy importuje ropovodními systémy z různých teritorií a ČR dále z okolních evropských rafinérií dováží i pohonné látky. Petrolejářský obor je zařazen do kritické infrastruktury českého státu a do

ní patří i všechny klíčové činnosti od zajištění dopravy ropy, zpracování v rafinériích, skladování až po ochranu zásob a přepravu pohonných hmot ke koncovému prodeji na čerpacích stanicích.

Vzhledem ke struktuře produkce tuzemských rafinérií je prioritou zabezpečení dodávek ropy pro rafinérie skupiny Orlen Unipetrol v Litvínově a v Kralupech nad Vltavou. Roční dovoz různých typů rop za r. 2021 dosáhl celkem 6,8 mil. tun, z toho 3,4 mil. tun (49 %) činil dovoz ruské ropy ropovodem Družba. Klíčovým pro uspokojení domácí poptávky je také import pohonných hmot ve výši 2,5 mil. tun (rok 2021). Z toho rozhodující podíl tvoří motorová nafta (v ČR je roční spotřeba motorové nafty 5,112 mil. tun, tj. cca 6 mld. litrů a 1,516 mil. tun, tj. cca 2,1 mld.

litrů automobilových benzinů). Pro bezproblémovou českou dopravu je tak důležité i stabilní zásobování a fungování rafinérií v okolních zemích, především v Německu, Polsku, na Slovensku, v Rakousku a Maďarsku.

V Česku je od roku 1996 plně v provozu ropovod IKL (Ingolstadt-Kralupy-Litvínov) s kapacitou 11 mil. tun ročně, což je dostatečná kapacita pro potřeby tuzemských rafinérií skupiny Orlen Unipetrol. Tento ropovod je napojen na ropovod TAL (Terst-Ingolstadt), jehož aktuální kapacita však není pro potřebné navýšení přepravy do ČR dostupná. ČR jej využívá pro dodávky rop do rafinérie Kralupy. Jedná se o dodávky tzv. sladkých rop s původem mimo Ruskou federaci. V případě znemožnění dodávek ruské ropy proto považuje ČAPPO vedle nutné nezbytné solidarity zemí EU za důležité se především logisticky a technologicky na tento stav v čase odpovědně připravit.

ČAPPO proto považuje za nutné v přechodném období zajistit intenzifikaci ropovodu TAL a prověřit možnosti a podmínky obnovení provozu ropovodu SPSE (Francie, přístav Marseille – Německo, Ingolstadt, napojení na ropovod TAL/TAL+), který by mohl významně posílit možné zdroje a dopravu rop pro ČR. Třetí možností je využití ropovodu Adria pro potřeby ČR, který vede z přístavu Omišalj v Chorvatsku přes Maďarsko na Slovensko. Pro stabilitu tuzemského trhu pak bude také podstatné napojení ropovodů na přístavy Gdaňsk a Rostock pro rafinérie v Polsku a rafinérie Leuna a Schwedt v Německu, které slouží pro import paliv do ČR.

Uvalení embarga od července 2024 považuje ČAPPO za přiměřeně reálný termín, pokud se podaří dosáhnout zvýšené kapacity na ropovodu TAL o min 4 mil. tun ročně ve prospěch rafinérií v ČR a pokud budou zajištěny dodávky neruských rop v objemu odpovídajícím poptávce v evropském tržním prostoru i pro okolní rafinérie a budou tak vytvořeny podmínky pro pokračující import včetně dostupné logistiky pohonných hmot, zejména motorové nafty z blízkých evropských rafinérií.

■ AUTOR: Václav Loula
FOTO: archiv