

UKRTRANSNAFTA DLA E24: MOŻEMY ZWIĘKSZYĆ PRZEPUSTOWOŚĆ ODESSA - BRODY NAWET DO 30 MLN TON

O projekcie ropociągu Odessa - Brody - Adamowo i dostawach ropy do rafinerii Unipetrolu w Kralupach z Szefem Departamentu Inicjatyw Strategicznych i Rozwoju Ukrtransnafty Mychajłem Krawczenko rozmawiał Maciej Zaniewicz.

Jaki jest status ropociągu Odessa - Brody - Adamowo na dzień dzisiejszy?

Na dzień dzisiejszy ten ropociąg ma status PCI - Project of Common Interest. Oznacza to, że ma on strategiczne znaczenie dla Unii Europejskiej, a Komisja Europejska uznaje go za jeden z priorytetowych projektów.

Sam projekt Brody - Adamowo jest małą częścią dużego projektu, który zakłada transport ropy z regionu kaspijskiego - tak szlakiem Przyjaźń Południowa w stronę rafinerii czeskich i słowackich, jak i w kierunku polskich zakładów.

Dla realizacji tego projektu stworzono spółkę Sarmatia, w której udziały mają spółki państwowe pięciu krajów - Ukrtransnafta, PERN, Socar, Klaipedos Nafta i Gruzińska Korporacja Naftowo-Gazowa. Najwięcej udziałów mają spółki ukraińska i polska, jako najbardziej zainteresowane realizacją projektu.



Na jakim etapie realizacji jest ten projekt ze strony Ukrainy?

Pozyskaliśmy wszystkie niezbędne zgody po stronie polskiej i ukraińskiej. Kolejnym etapem będzie już planowanie i projektowanie samego rurociągu. Po naszej stronie ropociąg od portu do Brodów jest gotowy i wypełniony lekką ropą. Od Brodów do Adamowa i Zastawy - 127 km po stronie Ukrainy i ok. 270 km po stronie Polski - należy wykonać prace projektowe.

Z naszej strony robimy co w naszej mocy, aby ten projekt zrealizować.

Czy jest możliwość w przyszłości zwiększenia przepustowości tego ropociągu do 20 mln ton rocznie?

Obecnie istniejący ropociąg z Odessy do Brodów ma przepustowość 14,5 mln ton rocznie. Jeśli pojawiłaby się potrzeba zwiększenia możliwości przesyłowych, możliwe jest włączenie dodatkowych dwóch stacji, w których już teraz znajduje się niezbędne wyposażenie. W rezultacie, z uwagi na to, że wykorzystano na tym odcinku rurę o średnicy 1200 mm, możemy zwiększyć przepustowość nawet do 30 mln ton rocznie.

Rzecz jednak nie w tym ile ropy możemy wysłać, ale ile będą jej chcieli kupić nasi klienci. W zależności od tego, będziemy podejmować działania na swoim terytorium.

Jak na tę chwilę 14,5 mln ton to wystarczająco, by zapewnić dywersyfikację dostaw dla polskich, słowackich i czeskich rafinerii.

Patrząc na działania Lotosu i Orlenu widzimy jednak, że próbują one maksymalnie dywersyfikować źródła dostaw ropy naftowej.

Czyli jest zainteresowanie dostawami.

Zdecydowanie.

Około 4-5 lat temu PKN Orlen przeprowadził nawet eksperyment - kupiono tankowiec lekkiej ropy, który przyplynał przez Gibraltar do Gdańska, a następnie trafił do rafinerii w Płocku. Celem było zweryfikowanie w jakich proporcjach można wykorzystać mieszankę tej ropy z cięższymi rodzajami jak Urals.

Tego typu eksperymenty przeprowadzają też inne spółki.

Obecnie, w związku z podwyższeniem standardów unijnych dotyczących paliwa i przechodzenia na Euro 6, pojawia się coraz większe zainteresowanie lekką ropą. Im wyższy standard paliw, tym trudniej będzie przetwarzać ciężką ropę.

Planowana jest również możliwość dokonania rewersu ropociągiem Brody-Adamowo z Polski na Ukrainę?

To jest pomysł PERNu, aby na wypadek jakiegoś niewiarygodnego zdarzenia, które uniemożliwi transport ropy z Morza Czarnego, umożliwić przesył w przeciwnym kierunku z Gdańska.

Czy są jeszcze jakieś inne pola współpracy Ukrtransnafty z Polską?

We współpracy z PKN Orlen staramy się dostarczać lekką ropę do rafinerii w Kralupach i na Węgry. Kralupy to rafineria Unipetrolu, którego właścicielem jest Orlen. Ropa trafia tam przez Morze Adriatyk i port w Trieście.

Problem polega na tym, że przez Triest przechodzi bardzo dużo ropy w kierunku Niemiec przez ropociąg TAL. Moce przesyłowe nie pozwalają szybko dostarczyć surowiec do Czech. Dochodzi do sytuacji, gdy tankowiec zostaje rozładowany, a ropa musi oczekiwać w kolejce do transportu.

Dodatkowo, opóźnienia w transporcie przez Bosfor i Dardanele dochodzą do 20 dni. To skutkuje dodatkowymi kosztami transportu i problemami logistycznymi.

Dlatego zaproponowaliśmy transport Odessa - Brody i dalej do rafinerii w Kralupach. Z ekonomicznego punktu widzenia nie jest to gorsze rozwiązanie. Projekt ten otrzymał status PMI. Proponowała go Gruzja, Azerbejdżan i Ukraina i został przyjęty w UE jako priorytetowy.