
Logistyka naftowa jest gotowa na najgorsze scenariusze

wnp.pl (Marcin Szczepański) - 08-12-2010 20:19



Polskie rafinerie od 50 lat nieprzerwanie zasilane są ropą rosyjską i nic nie wskazuje na to, aby ta sytuacja miała się zmienić w najbliższych latach. Zarówno jeśli chodzi o stronę kupującą i kwestie cenowe, i to już odważniejsza teza, aby strona rosyjska miała zaniechać dostaw ropy dla polskich koncernów - mówił podczas panelu poświęconego problemom polskiej logistyki naftowej na Konferencji Nafta/Chemia 2010 prezes PERN Przyjaźń Robert Soszyński. Na taką ewentualność polska logistyka jest jednak dobrze przygotowana.

- Na wypadek jakiegokolwiek kryzysu w dostawach ropy Przyjaźnią Polska ma alternatywny kierunek dostaw ropy, którym może sprowadzić wystarczającą ilość ropy drogą morską. Mówimy tu zarówno o Naftoporcie, jak i o rurociągu północnym. Abstrahuję tu oczywiście od kwestii ekonomicznych i opłacalności takiego działania – mówimy tu o samych możliwościach logistycznych - podkreślił prezes PERN-u.

O kwestiach ekonomicznych więcej powiedział wiceprezes Grupy Lotos ds. handlu Maciej Szozda. - Najwygodniejszą drogą zaopatrzenia także dla Lotosu jest rurociąg Przyjaźń. Dzięki Programowi 10+ mamy jednak dwie niezależne instalacje destylacyjne, dzięki czemu możemy jednocześnie przerabiać dwa gatunki rop. W zeszłym roku przeprowadziliśmy najpoważniejsze testy w tym zakresie, zarówno jeśli chodzi o inne niż rosyjska gatunki rop, jak i własne blendingi czyli dodatki innych gatunków do ropy rosyjskiej. Celem tych wszystkich działań jest optymalizacja. Cały czas jednak wszelkie analizy wskazują na najlepszą opłacalność ropy rosyjskiej - powiedział. - W naszych planach na kolejne lata zakładamy coraz mniejsze ilości dostaw ropy rosyjskiej w kontraktach terminowych, co nie znaczy jednak, że zasadach spotowych nie będziemy ropy rosyjskiej dokupować. Wiadomo, że rurociąg jest mniej wrażliwy na zjawiska pogodowe czy nie wymaga jednorazowego przygotowania większej pojemności magazynowej, nie chcemy jednak ograniczać się tylko do jednego szlaku dostaw, bo jak wiadomo często na rynku spotowym trafiają się różne okazje i zamierzamy z nich korzystać - dodał Maciej Szozda.

Czy wśród potencjalnych korzystnych kosztowo kierunków dostaw może dołączyć także rejon Morza Kaspijskiego? - Jestem przekonany, że takie dostawy są możliwe - mówi Sergij Skrypka, dyrektor generalny spółki Sarmatia, zarządzającej projektem Odessa-Brody-Płock. - Prawdą jest, że dla polskich rafinerii najwygodniejsze i najtańsze jest sprowadzanie ropy rurociągiem Przyjaźń z Rosji. W razie problemów kierunek ten można zastąpić dostawami morskimi. Pytanie więc czy jest niezbędna kolejna droga dostaw ropy do Polski? Za komentarz niech posłuży przykład rafinerii ukraińskich, które też bazowały na ropie rosyjskiej, ale obecnie jej nie otrzymują a jedna z nich już całkowicie przeorientowała się na dostawy ropy kaspijskiej - argumentuje.

Czy będzie to jednak opłacalne dla polskich rafinerii? - Aby spróbować policzyć koszty takich dostaw, trzeba dysponować określonymi danymi z pewnych źródeł. Trzeba więc wrócić z tym pytaniem do operatora rurociągu czy takimi danymi dysponuje a także czy jesteśmy w tej chwili w stanie wyłapać wszystkie możliwe koszty, które są przecież rozłożone pomiędzy wiele podmiotów i świadczonych przez nich usług - tłumaczy Filip Kowalski, manager w firmie Accenture. W oparciu o dziś dostępne dane takiego wyliczenia na pewno wykonać się nie da.

- Dla nas to projekt o charakterze analitycznym. Do decyzji inwestycyjnych jest wciąż bardzo daleko. Po pierwsze dlatego, że musimy mieć do tego bardzo konkretne zobowiązania zarówno ze strony dostaw jak i odbioru konkretnych wolumenów ropy, ale nie na zasadzie deklaracji tylko konkretnych porozumień

czy przynajmniej listów intencyjnych. Z tego względu projekt ten oceniamy jako trudno wykonalny. Na dziś bowiem nie da się przewidzieć, a nawet trudno wyobrazić sobie zmiany, jakie musiałyby zajść aby pojawiło się zapotrzebowanie na znaczące dostawy z tego kierunku - dodaje Robert Soszyński. - Jakkolwiek sam projekt jest niewątpliwie bardzo ciekawy to na dziś trudno powiedzieć czy wejdzie on kiedykolwiek w fazę realizacji. W tej chwili nie ma ku temu żadnych realnych przesłanek - rozwiewa wątpliwości prezes PERN.

Nie mogło zabraknąć również tematyki magazynów kawernowych. Zdaniem Marka Stonia, prezesa TanQuid Polska, podstawowym pytaniem jest czy są nam one w ogóle potrzebne. - W Niemczech mamy wystarczające możliwości magazynowe w postaci kawern i wystarczy umowa międzyrządowa aby polskie spółki mogły tam swoje zapasy obowiązkowe przechowywać - zauważa. Potwierdza to także Robert Soszyński. - Rozmawiamy z Lotosem o kawernach. Jest natomiast problem z rzeczywistym zapotrzebowaniem na ten typ magazynów. Myślę, że ta sprawa wyjaśni się w perspektywie lat 2011-12 i zapadnie wówczas decyzja o przyszłości tego projektu - przyznaje.

Z kolei Maciej Szozda potwierdza, że Lotos byłby zainteresowany uczestnictwem w tego typu projekcie ze względu na możliwość uwolnienia pojemności naziemnych pod działalność operacyjną. Lotos nie potrzebuje natomiast magazynów na paliwa. - Lotos rozbudował swoje pojemności magazynowe przy okazji Programu 10+ i w tej chwili w zupełności wystarczają one na nasze potrzeby. Nie jesteśmy więc zainteresowani pojemnościami magazynowymi na paliw w sąsiedztwie rafinerii - potwierdza.

Tymczasem inwestycję w bazę przeładunkową w Gdańsku m.in. z pojemnościami paliwowymi planuje PERN. - Wiemy, że ta inwestycja w zakresie pojemności na paliwa budzi obawy Lotosu. Mamy jednak nadzieję, że współpracując uda nam się te obawy rozwiązać i udowodnić, że ta inwestycja ma rację bytu. Tym bardziej, że Gdańsk w przeciwieństwie do Primorska czy Ust-Ługi raczej nie zamrznie, więc tylko kwestią czasu jest zanim ktoś inny wpadnie na ten pomysł - argumentuje prezes PERN-u.

Osobnym tematem jest kwestia dostępności i dopasowania do potrzeb rynku pojemności magazynowych na paliwa. - Problem firmy polega na tym, że są to bardzo różne bazy o różnym poziomie zaawansowania technicznego. Konsekwencją tego faktu jest też to, że z punktu widzenia dzisiejszych potrzeb nie zawsze są one w miejscach, gdzie byśmy ich potrzebowali, gdyż powstawały w innym celu - przyznaje prezes OLPP Marek Beroud.

Z propozycją współpracy w tym zakresie pod adresem OLPP wystąpił prezes TanQuid. - Złożyłem prezesowi Beroud propozycję współpracy. Być może są takie elementy logistycznej układanki w naszym kraju, które OLPP z naszą pomocą może uzupełnić łatwiej niż samodzielnie - powiedział Marek Stoń. Zarówno szef PERN jak i OLPP nie wykluczili możliwości takiej kooperacji w przypadku konkretnych projektów.

Jeszcze inną kwestią jest problem ograniczonego zasięgu sieci rurociągów produktowych. Tu jednak nie widać szans na poprawę sytuacji. - Każda decyzja o rozbudowie tej sieci musi być poprzedzona dogłębными analizami i rozmowami z partnerem, gdyż my te rurociągi budujemy i nimi zarządzamy, ale to rafinerie muszą oszacować jakich mocy przesyłowych będą w konkretnym przypadku oczekiwali i jakie ceny są akceptowalne. Stąd postęp w realizacji tego typu projektów jest dość wolny - przyznał prezes Soszyński. Wyliczył jednak kilka potencjalnych projektów takich, jak rurociąg z Boronowa do Trzebini, transgraniczne połączenie z Białorusią czy rura z Płocka do Emilianowa w miejscu dzisiejszej pierwszej nitki Przyjaźni. - Wszystko to są jednak projekty wymagające dogłębnych analiz zarówno z naszej strony, jak i ze strony naszych potencjalnych klientów - zastrzegł.