

# Bezpieczeństwo paliwowe Polski w roku 2023 i latach następnych. Analiza Instytutu Polityki Energetycznej im. Ignacego Łukasiewicza

Mariusz Ruszel, Przemysław Ogarek

W bieżącym roku, jak i w latach następnych, rynek paliw gotowych znacznie się zmieni. Przyczyn tego jest wiele i są one od siebie niezależne. Począwszy od wojny na Ukrainie, która skutkuje objęciem agresora, czyli Rosji (i wspierającej ją Białorusi), sankcjami, po zmiany właścicielskie operatorów terminali paliwowych i decyzje regulacyjne Komisji Europejskiej, Wszystko może mieć wpływ na poziom zaspokojenia polskiego rynku w paliwa gotowe. Najgorszym scenariuszem jest okresowy brak paliw w Polsce.

Eksperti Instytutu Polityki Energetycznej im. Łukasiewicza, Mariusz Ruszel i Przemysław Ogarek, w najnowszej analizie pokazują, jak wygląda obecnie, a także jak może wyglądać w następnych latach bezpieczeństwo paliwowe Polski w kontekście zmian właścicielskich na rynku logistyki produktów naftowych oraz remedies Komisji Europejskiej w sprawie fuzji Orlenu i Lotosu. Uwzględniają też embargo na produkty naftowe z Rosji oraz zmianę kierunków importu gotowych paliw na rynek ukraiński.

i w Świnoujściu. W ubiegłym roku spółka zmieniła właściciela. Fundusz Warsaw Equity Group sprzedał ją ukraińskiemu przedsiębiorstwu Ukrpaletsystem (prowadzącemu sieć stacji paliw UPG), działającemu wspólnie z polskim partnerem biznesowym.

– W naszej ocenie jest wysoce prawdopodobne, że nowy właściciel zmieni

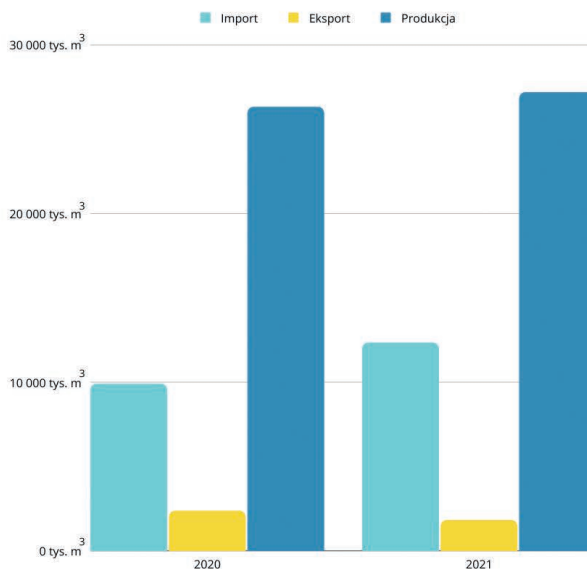
dotychczasową politykę firmy i będzie wykorzystywał zakupione morskie terminale do importu paliw gotowych na potrzeby rynku ukraińskiego – oceniają Mariusz Ruszel i Przemysław Ogarek. – Naszym zdaniem jest możliwe, że w krótkiej perspektywie czasowej wywoła to strukturalny deficyt paliw na polskim rynku.

## Nowy właściciel Baltchemu

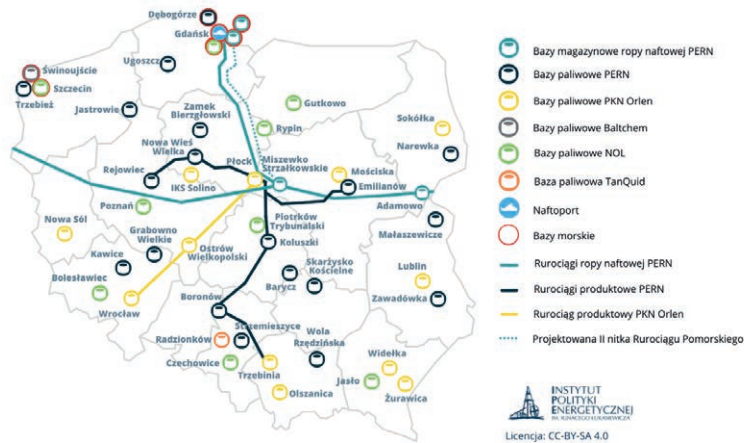
Jak wiadomo, produkcja paliw w Polsce jest mniejsza od potrzeb rynkowych, dlatego nasz kraj importuje część paliw gotowych. W 2021 r. importowaliśmy 31,7% oleju napędowego oraz 18,7% benzyny. Według szacunków ekspertów Instytutu Łukasiewicza, w 2022 r. import paliw utrzymywał się na zbliżonym poziomie. By import był skutecznie prowadzony, konieczne są infrastruktura (kolejowa, drogowa oraz morska) oraz możliwości wykorzystania tej infrastruktury.

Ważnym podmiotem na tym rynku jest firma Baltchem, operator morskich terminali paliw gotowych w Szczecinie

Import / Eksport / Produkcja - paliwa ciekłe (Polska)



## Infrastruktura przesyłu i magazynowania ropy naftowej i paliw



## Kamienie milowe na drodze do uniezależnienia się od rosyjskiej ropy i produktów jej rafinacji (szósty pakiet sankcji)

Zakaz zakupu, importu lub transferu ropy naftowej transportowanej drogą morską i niektórych produktów ropopochodnych z Rosji do UE. Zakaz ten obowiązuje od 5 grudnia 2022 roku w przypadku ropy i od 5 lutego 2023 roku w przypadku rafinowanych produktów ropopochodnych.



Wprowadzenie pułapu cenowego na poziomie 60 USD za baryłek dla ropy naftowej z Rosji transportowanej drogą morską. Ma on zastosowanie do ropy naftowej transportowanej drogą morską, olejów ropy naftowej oraz olejów otrzymywanych z minerałów bitumicznych pochodzących lub eksportowanych z Rosji.

Zakaz dla statków UE transportu rosyjskiej ropy naftowej (od 5 grudnia 2022 roku) i produktów ropopochodnych (od 5 lutego 2023 roku) do państw trzecich.



Zakaz powiązanego świadczenia pomocy technicznej, usług pośrednictwa lub finansowania bądź udzielania pomocy finansowej.

Instytut Polityki Energetycznej i Ekonomii Energetycznej  
Licencja: CC-BY-SA 4.0

## Nowi dostawcy paliw dla krajów nad Bałtykiem i dla Ukrainy

Jednak to nie koniec zmian w sektorze logistyki paliw ropopochodnych. Polski Koncern Naftowy Orlen, wdrażając warunki Komisji Europejskiej (remedies) w zamian za zgodę na fuzję z Grupą Lotos, został zobowiązany do rezygnacji z dzierżawy części morskiego terminalu w Dębogórze. Są podstawy, by przewidywać, iż nowy użytkownik tychże magazynów może wykorzystywać je do obsługi innych rynków niż polski. Co za tym przemawia?

Otóż zaplanowane na 5 lutego 2023 r. wprowadzenie sankcji na paliwa importowane z Federacji Rosyjskiej stworzy całkowicie nową sytuację rynkową wśród państw położonych nad Morzem Bałtyckim. W Finlandii, Szwecji, Danii, Niemczech, Polsce, na Litwie, Łotwie i w Estonii pojawią się nowi producenci i dostawcy paliw, zastępujący podmioty

z Rosji. Moce magazynowe Dębogórze, które zwolnił Orlen, będą atrakcyjnym aktywnym dla wchodzących w miejsce Rosjan firm zaopatrujących rynek w basenie Morza Bałtyckiego.

Polska infrastruktura naftowa odgrywa ważną rolę w zapewnianiu paliw dla Ukrainy. Przed rosyjską agresją Ukraina sprowadzała niemal 80% paliwa z importu, głównie z Białorusi i Rosji. Teraz ci dostawcy nie wchodzą w grę, ukraińskie porty także nie mogą odbierać produktów naftowych. Wobec tego w 2022 r. ponad 90% oleju napędowego i benzyn sprowadzano z kierunku zachodniego, a głównymi dostawcami stały się Polska oraz Rumunia.

## Investycje w logistykę paliw są konieczne

To pokazuje – jak dowodzą eksperci z IPE im. Łukasiewicza – zarówno konieczność rozbudowy pirsów do

odbioru paliw gotowych w Naftoporcie, jak i rozbudowy powierzchni magazynowej, a także wybudowania infrastruktury pozwalającej na transport paliw kolejną. Pozwoli to na zwiększenie konkurencji pomiędzy potencjalnymi dostawcami paliw gotowych na polski rynek, która będzie skutkować obniżeniem cen.

W tej chwili państwowa spółka PERN inwestuje zarówno w logistykę dostaw drogą morską paliw gotowych, jak i w magazyny produktów ropopochodnych. Nowe inwestycje należy traktować jako niezbędne dla stabilizacji sytuacji na rynku oleju napędowego oraz benzyn.

W 2023 r. – zgodnie z przyjętymi kamieniami milowymi na drodze do eliminacji wschodnich dostaw – zmiany dotychczasowych kierunków przepływów surowców przyspieszą. Wymagać to będzie skutecznego zarządzania i dostosowywania się do realiów rynkowych, a także do zwiększenia tempa i skali prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych.

Można spodziewać się, że Rosja przegra trwającą batalię energetyczną i nie powróci już do roli czołowego europejskiego eksportera surowców energetycznych, realizującego swoje cele polityczne poprzez szantaż energetyczny.

Unijne szlaki handlowe prawdopodobnie się wydłużą, a koszty przepływów wzrosną. Rynki staną się też bardziej podzielone i mniej przejrzyste. Tak dynamicznie zmieniający się krajobraz branży oraz wynikający z tego wzrost wolumenu potencjalnych zagrożeń skutkować będzie zwiększeniem poziomu oddziaływania struktur państwowych na rynek energii, stawiając bezpieczeństwo i niezależność infrastruktury krytycznej jako kluczowe wyzwanie realizowanej polityki energetycznej.

– Rozbudowa zdolności odbiorczych produktów naftowych drogą morską dobrze wpisuje się w następujące ogólnoeuropejskie i światowe zmiany w sektorze handlu produktami naftowymi – podsumowują Mariusz Ruszel i Przemysław Ogarek. ■

Mariusz Ruszel, Przemysław Ogarek