

Informacja prasowa

Raport „Przemysł i handel naftowy 2023”: mimo sankcji na paliwa ze wschodu zużycie paliw w Polsce wzrosło.

Po wprowadzeniu w grudniu 2022 r., sankcji na rosyjską ropę transportowaną tankowcami, a potem od 5 lutego 2023 r. na gotowe paliwa pochodzące z Rosji i decyzji Rosji o zaprzestaniu transportu ropy rurociągiem „Przyjaźń”, obawiano się możliwej destabilizacji rynku krajowego. Firmy paliwowe zdołały nie dopuścić do kryzysu. Duże zapasy i łatwość pozyskania produktów z innych kierunków wymusiły wręcz stopniowe obniżki notowań, co następnie przekładało się na ceny oferowane na stacjach paliw. Obserwowana na początku roku drożyzna na stacjach paliw przyczyniała się do rozwoju wskaźników inflacyjnych. Jednak spadki cen w pozostałych kwartałach br. wpływały na spowolnienie tempa wzrostu inflacji. Konsumpcję paliw w kraju, w znaczących okresach, wspomagała turystyka paliwowa na zachodnich i południowych granicach. Niższe ceny w Polsce niż w sąsiednich krajach europejskich zachęcały do przyjazdu w celu zatankowania pojazdów i kanistrów. Ostatecznie średnia cena benzyny EU95 spadła o 2%, oleju napędowego o 8%, a autogazu o 7% rok do roku. Sprzyjało to wzrostowi zużycia paliw transportowych w Polsce, które zwiększyło się o 7% w stosunku do 2022 r. – wynika z raportu Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego.

Krajowy popyt na paliwa płynne wciąż na plusie

W 2023 r. zwiększone zapotrzebowanie dotyczyło wszystkich trzech głównych rodzajów paliw silnikowych. Sprzedaż oleju napędowego wzrosła o 5%, benzyn o 13%, a LPG o 7% względem 2022 r. Najbardziej pożądanym paliwem na polskim rynku był olej napędowy, na który krajowe zapotrzebowanie było około 3 razy większe niż na benzyny silnikowe. Spadła sprzedaż obu gatunków olejów opałowych: lekkiego o 7%, ciężkiego o 18%. Kontynuowany był, obserwowany już w 2022 r., wzrost popytu na paliwo lotnicze Jet – tym razem zmiana dynamiki wyniosła 7%. Łącznie w kraju zużyto nieco ponad 38 mln m³ paliw naftowych.

Paliwa płynne sprzedawano kierowcom w Polsce poprzez gęstą sieć stacji paliw – w końcówce 2023 r. co najmniej dwa gatunki paliwa oferowało 7,9 tys. ogólnodostępnych obiektów. W ciągu zeszłego roku ich liczba wzrosła o około 0,2%, co potwierdza nasycenie rynku stacji paliw w kraju. 58% z nich działało pod znakami firm zrzeszonych w ramach POPiHN. Sprzedaż na tych stacjach w 2023 r. odpowiadała za około 70% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych, około 54% oleju napędowego oraz 45% autogazu. To o 4 pkt. proc. mniej niż w 2022 r. w przypadku benzyn silnikowych, tyle samo, co przed rokiem dla paliwa do silników wysokoprężnych oraz o 3 pkt. proc. więcej dla autogazu.

Import jest koniecznością i wciąż rośnie

W 2023 r. do Polski sprowadzono około 15,2 mln m³ paliw gotowych z zagranicy. Oznacza to wzrost importu o 22%, czyli o prawie 2,8 mln m³ względem 2022 r. Część z tego paliwa – głównie oleju napędowego - trafiła bezpośrednio (w ramach reeksportu) za granicę, głównie do Ukrainy. Zagraniczne dostawy odpowiadały za znaczną część krajowego zapotrzebowania na paliwa, dla oleju napędowego było to 39%, dla benzyny 24%, a dla LPG 83%.

Wzrost importu musiał mieć miejsce, bo rosło zapotrzebowanie, a krajowe rafinerie przerobiły podobną ilość ropy naftowej, a producenci wyprodukowali (uwzględniając zgodnie z definicją blendowanie paliw jako również produkcję) podobną do roku poprzedniego ilość paliw. Przerób rafineryjny w 2023 r. wyniósł 27 mln ton ropy naftowej. Paliwa wyprodukowane w Polsce powstały z surowca w 97% pochodzącego z zagranicy, krajowe wydobycie ropy naftowej stanowi jedynie około 3% dostaw surowca do rafinerii. Znaczącej zmianie uległy za to kierunki dostaw i ropy naftowej, i gotowych paliw.

Sytuacja międzynarodowa wpływała na rynek krajowy

W swoim raporcie POPiHN przedstawiła również szersze, globalne spojrzenie na przemysł i handel naftowy. Najważniejszym czynnikiem mającym wciąż zasadniczy wpływ na światowy i europejski rynek paliw była wojna w Ukrainie, ale znaczące zawirowania na rynku poczyniła też sytuacja w strefie Gazy, czy związane z nią zaburzenia transportu poprzez Morze Czerwone. Destabilizujące skutki tych wydarzeń były widoczne w Polsce pod postacią częstych wahań cen, zmiany logistyki dostaw oraz zwiększonego zapotrzebowania na paliwa i znacznym eksportem paliw do Ukrainy. Jednak Polska poradziła sobie w tych trudnych warunkach bardzo dobrze.

Zaprzestanie zakupów rosyjskiej ropy i paliw stanowiło poważne wyzwanie dla gospodarek państw członkowskich Unii Europejskiej, dla których rosyjskie przedsiębiorstwa z branży energetycznej były w latach poprzednich ważnymi partnerami gospodarczymi. Przed wybuchem wojny w Ukrainie, Rosja była trzecim pod względem wielkości producentem ropy na świecie (po Stanach Zjednoczonych i Arabii Saudyjskiej). Przed wybuchem wojny z Rosji pochodziło 27% unijnego importu ropy, blisko 50% importu węgla oraz ponad 45% importu gazu ziemnego. Odcięcie się od tak dużego dostawcy surowców energetycznych było możliwe dzięki zwiększeniu dostaw do Europy z krajów Azji czy z USA.

Od wybuchu wojny w Ukrainie Polska aktywnie wspierała działania na rzecz zmniejszenia importu rosyjskiej ropy i paliw. Znalazła też nowe rynki pozyskiwania surowca i produktów naftowych. Od 2023 r. głównym dostawcą ropy do Polski jest Arabia Saudyjska, która zaspokoiła ponad 45% dostaw tego surowca do naszego kraju. Zwiększone zostały także dostawy ropy z Norwegii i Stanów Zjednoczonych.

Droga do energetycznej niezależności poprzez transformację

Raport POPiHN zwraca uwagę na działania pro klimatyczne, które wpisują się w politykę bezpieczeństwa energetycznego kraju. Transformacja energetyczna będzie miała olbrzymi wpływ zarówno na społeczeństwo, jak i gospodarkę. Dziś w Polsce, UE i na całym świecie korzystanie z ropy naftowej odgrywa kluczową rolę, jako najważniejsze źródło energii pierwotnej wykorzystywanej do aktywizowania transportu. Jest to wciąż najważniejszy czynnik umożliwiający rozwój gospodarczy. Relatywnie niedrogie paliwa i ich niezawodne dostawy są niezbędnymi elementami wizji przyszłości. Płynne węglowodory pozostają produktami o unikalnej gęstości energii, są łatwe i bezpieczne w magazynowaniu, transporcie oraz wykorzystaniu. Wydaje się, że w krótkiej perspektywie nie ma jednej technologii, która - zwłaszcza w warunkach polskich - mogłaby zastąpić paliwa otrzymane w procesie przetwarzania ropy naftowej. Mimo tego udział paliw alternatywnych (w tym energii elektrycznej) będzie stopniowo wzrastać. W perspektywie długoterminowej sektor transportu będzie w dużej mierze napędzany energią elektryczną z rozproszonych OZE, powiązanych z różnymi formami magazynowania energii, uzupełnianych systemowo przez siłownie jądrowe. Zmian takich należy jednak oczekiwać raczej w perspektywie długookresowej, a nie najbliższych lat.

Zmiany rynku energetycznego w 2023 r. dostarczyły kolejnych argumentów za słusnością transformacji energetycznej, jednocześnie wskazując na rolę, jaką do tej pory pełniły tradycyjne nośniki energii w kwestii bezpieczeństwa oraz stabilności gospodarek światowych. Zazielenienie transportu w oparciu o odnawialne źródła energii postępuje, ale jeszcze przez jakiś czas świat będzie jeszcze potrzebował tanich i łatwo dostępnych paliw kopalnych.