

Mimo znaczącego wzrostu cen paliw na skutek wybuchu wojny w Ukrainie krajowe zużycie w ubiegłym roku było o 5 proc. wyższe niż przed rokiem. Rosyjska agresja na naszego wschodniego sąsiada miała wpływ nie tylko na wzrost cen oraz konsumpcji ropy i paliw, ale także na zmianę kierunków importu i całej związanej z tym logistyki. To oznacza szereg inwestycji w naftoporty i terminale portowe, które mają zwiększyć wydajność infrastruktury służącej do importu surowców i gotowych paliw.

– Polska bardzo dobrze poradziła sobie ze wstrzymaniem ropy z Rosji. Dzisiaj nie używamy w polskich rafineriach ani kropli rosyjskiej ropy. Udało się przestawić rafinerie, był to trud, natomiast myśmy się do takiego scenariusza przygotowali dzięki ciężkiej pracy wielu osób, inżynierów w rafineriach, logistyków i dzisiaj rafinacja na nierosyjskiej ropie odbywa się na normalnych zasadach – mówi prezes i dyrektor generalny Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego.

Ubiegły rok na rynku paliw upływał pod ogromnym wpływem rekordowego wzrostu światowego popytu na ropę naftową, rosyjskiej agresji na Ukrainę oraz związaną z tym zmianą kierunku importu surowców. Widać to było przede wszystkim w cenach paliw – z raportu POPiHN „Przemysł i handel naftowy 2022” wynika, że w ubiegłym roku benzyna EU95 podrożała o 22 proc. r/r, olej napędowy o 34 proc., a autogaz – o 21 proc. Mimo tych wzrostów zużycie paliw w Polsce zwiększyło się o 5 proc. względem 2021 roku – zwiększone zapotrzebowanie dotyczyło wszystkich trzech głównych rodzajów paliw silnikowych (oleju napędowego o 3 proc., benzyn o 5 proc., LPG o 8 proc.). Eksperci POPiHN wskazują, że było to możliwe m.in. dzięki ograniczaniu marż przez operatorów stacji paliw.

– Dzisiaj marże są wyjątkowo niewielkie, a to wynika z tego, że popyt na paliwa jest niewielki. Myśleliśmy, że zapotrzebowanie będzie dużo wyższe, więc wszyscy się na to przygotowywali, na kryzys, na większe zainteresowanie krajowych kierowców paliwami, natomiast zgromadzono tak duże komercyjne zapasy paliw, że jest duża nadpodaż – tłumaczy Leszek Wiwala.

Silny wpływ wojny było widać nie tylko w wahaniach cenowych, ale także w postaci zerwanych łańcuchów dostaw, większym zapotrzebowaniu na paliwa w związku z intensyfikacją transportu drogowego przez Polskę oraz znacznym eksportem paliw do Ukrainy. Problem niedoboru paliw w Polsce ograniczył się jedynie do pierwszych dni wojny, kiedy kierowcy zaczęli je masowo kupować w obawie przed rozwojem sytuacji, kilkukrotnie zwiększając popyt.

Poważnym wyzwaniem dla krajowego rynku było także wprowadzenie sankcji na import rosyjskiej ropy i produktów ropopochodnych. Przed wybuchem wojny z Rosji pochodziło 27 proc. unijnego importu ropy. Odcięcie się od tak dużego dostawcy było możliwe dzięki zwiększeniu dostaw surowców z krajów takich jak Arabia Saudyjska czy USA.

– Kiedy patrzymy na logistykę i na to, że możemy sprowadzać ropę ropociągami, co jest technicznie bardzo łatwe i tanie po prostu, i kiedy mamy odejść od ropy, która jest sprowadzana ropociągami na rzecz dostaw morskich, to jest znacznie bardziej kosztowna i trudna do wykonania operacja logistyczna. Niemniej jednak ona została wykonana – podkreśla Leszek Wiwala. – Te wszystkie dodatkowe koszty należy podejmować, bo wszyscy wspieramy pokój, który powinien wkrótce nadejść w Ukrainie. Polskie naftoporty i terminale, mówimy tutaj o Gdańsku i terminalach w zachodniej Polsce, także bazy paliw w Dębogórze, która korzysta z terminala w Gdańsku, są przystosowane do tego, żeby być otwartym na gotowe paliwa sprowadzane z zagranicy.

Z danych POPiHN wynika, że w 2022 roku do Polski sprowadzono około 13,7 mln m³ paliw gotowych

z zagranicy. To wzrost importu o 9 proc., czyli o prawie 1,2 mln m³ względem 2021 roku. Dostawy z zagranicy odpowiadały za 32 proc. krajowego zapotrzebowania na olej napędowy, 24 proc. – na benzynę oraz 89 proc. na LPG. Wzrost importu nastąpił mimo większej krajowej produkcji paliw gotowych w rafineriach. W 2022 roku przerobiły one prawie 27 mln t ropy naftowej, o 8 proc. więcej niż rok wcześniej. Paliwa wyprodukowane w Polsce powstały z surowca niemal w całości pochodzącego z zagranicy (krajowe wydobycie ropy naftowej stanowi jedynie około 3 proc. surowca przerabianego w Gdańsku i Płocku).

– Krajowe rafinerie mają niewystarczające moce produkcyjne, żeby po ograniczeniu szarej strefy zaspokajać całą krajową produkcję. Natomiast to, co jest ważne, moce przerobowe Naftoportu są tak duże, że nie tylko możemy sprowadzać drogą morską całość ropy naftowej potrzebnej do produkcji w krajowych rafineriach, ale też mamy nadwyżki, które są kierowane przede wszystkim do rafinerii w Leunie, ale częściowo też do rafinerii w Schwedt – mówi dyrektor generalny POPiHN.

W 2023 roku głównym dostawcą ropy do Polski stała się Arabia Saudyjska. W ubiegłym roku z tego kierunku popłynęło do nas 28 proc. wszystkich dostaw tego surowca do naszego kraju. Zwiększone zostały także dostawy ropy z Norwegii, Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Nigerii. To oznacza konieczność dalszego zwiększania wydajności infrastruktury transportowej i logistycznej.

– Inwestycje w kierunek morski są potrzebne i one trwają. W zasadzie już w zeszłym roku został uruchomiony program pogłębiania kanału dojścia do portu w Gdyni, żeby mogły do niego wpływać największe tankowce. Na razie one mogą być rozładowywane tylko w Gdańsku, zarówno jeśli mówimy o ropie naftowej, jak i o produktach z niej otrzymywanych. Natomiast trwają też inwestycje w Gdyni, żeby pogłębić kanał portowy. Są także inwestycje przy samej infrastrukturze, w Naftoporcie jest pięć stanowisk, a budowane jest szóste. Chodzi o to, żeby można było sześć tankowców naraz rozładowywać – wyjaśnia Leszek Wiwala.

Nowe stanowisko w gdańskim Naftoporcie będzie przystosowane do przyjmowania zbiornikowców oceanicznych o długości ponad 300 m i szerokości do 60 m. Niedawno PKN Orlen rozpoczął budowę terminalu przeładunkowego na Martwej Wiśle w Gdańsku, który ma być zapleczem dla tamtejszej rafinerii. Terminal ma być dostosowany do jednoczesnej obsługi dwóch jednostek, od 2025 roku umożliwi przeładunek ponad miliona ton produktów, w tym olejów bazowych, paliw żeglugowych czy biododatków do paliw. Docelowe moce przeładunkowe mają wzrosnąć do 2 mln t produktów rocznie.

Kolejny kluczowy obszar inwestycji to magazyny, w których można gromadzić i przechowywać sprowadzany surowiec, a także transportować go w głąb kraju.

– To jest sieć naczyń połączonych. Trzeba likwidować wąskie gardła i trwają inwestycje, żeby jak najbardziej zwiększyć wydajność tej infrastruktury – podkreśla dyrektor generalny POPiHN.

Jak podkreślają eksperci organizacji, Polska pozostaje w dużej mierze zależna od zewnętrznych dostaw surowca, co niesie ze sobą ryzyko. Szansą na jego ograniczanie może być stopniowa elektryfikacja transportu oraz rozwój paliw niskoemisyjnych, zwłaszcza produkowanych własnymi zasobami.

Źródło: Newseria