

Bezpieczeństwo paliwowe Polski

w kontekście zmian właścicielskich na rynku logistyki produktów naftowych oraz remedies Komisji Europejskiej w sprawie fuzji PKN ORLEN i Grupy LOTOS.

Polska u progu embargo na produkty naftowe z Rosji
- analiza otwierająca 2023 rok

Analiza IPE nr 1/2023



INSTYTUT
POLITYKI
ENERGETYCZNEJ
IM. IGNACEGO ŁUKASIEWICZA

Mariusz Ruszel, Przemysław Ogarek

ANALIZA IPE nr 1/2023

Bezpieczeństwo paliwowe Polski w kontekście zmian właścicielskich na rynku logistyki produktów naftowych oraz remedies Komisji Europejskiej w sprawie fuzji PKN ORLEN i Grupy LOTOS. Polska u progu embargo na produkty naftowe z Rosji – analiza otwierająca 2023 rok

Mariusz Ruszel¹, Przemysław Ogarek²

¹ Dr hab. prof. Politechniki Rzeszowskiej im. Ignacego Łukasiewicza. Prezes Instytutu Polityki Energetycznej im. Ignacego Łukasiewicza.

² Ekspert Instytutu Polityki Energetycznej im. Ignacego Łukasiewicza.

Wnioski

- Produkcja paliw w Polsce jest znacząco mniejsza od potrzeb rynkowych. Do zbilansowania rynku oraz zrównoważenia podaży i popytu niezbędny jest import odpowiedniego wolumenu paliw gotowych. Zapotrzebowanie importowe na paliwa gotowe w Polsce jest obecnie wysokie. W 2021 r. 31,7% oleju napędowego oraz 18,7% benzyny pochodziło z importu. Jest wysoce prawdopodobne, iż w 2022 r. import paliw utrzymywał się na zbliżonym poziomie.³
- Niezbędne dla bilansowania podaży i popytu paliw jest spełnienie dwóch podstawowych warunków: fizyczne istnienie infrastruktury kolejowej, drogowej oraz morskiej umożliwiającej import paliw oraz możliwości wykorzystania tej infrastruktury do zaspokojenia potrzeb importowych rynku krajowego.
- Jest wysoce prawdopodobne, iż konieczna do bilansowania rynku krajowego infrastruktura importu paliw gotowych ulegnie redukcji. Ma to związek ze sprzedażą nowemu podmiotowi 100% udziałów w firmie Baltchem, będącej operatorem morskich terminali do importowych paliw gotowych w Szczecinie i Świnoujściu przez Warsaw Equity Group (WEG).
- Firma Baltchem oraz należące do niej morskie terminale zostały sprzedane ukraińskiemu przedsiębiorstwu Ukrpaletsystem i należącej do niej firmie UPG. Jest wysoce prawdopodobne, że nowy właściciel zmieni dotychczasową politykę firmy i będzie wykorzystywał zakupione morskie terminale do importu paliw gotowych na potrzeby Ukrainy. Wówczas rynek polski utraci możliwość korzystania z ważnej morskiej infrastruktury pozwalającej na import paliw gotowych. Wtedy nie będzie możliwości bilansowania podaży i popytu oleju napędowego i benzyn. W tym scenariuszu, w krótkiej perspektywie czasowej wywoła to strukturalny deficyt paliw na polskim rynku.
- Kolejne spodziewane przekształcenia własnościowe w sektorze logistyki paliw ropopochodnych wzmocnią prognozowany deficyt zdolności odbiorczych i magazynowych dla importu paliw do Polski. PKN ORLEN wdrażając warunki Komisji Europejskiej (remedies) w zamian za zgodę na fuzję z Grupą LOTOS został zobowiązany do rezygnacji

³ POPIHN, *Przemysł i Handel Naftowy – Raport roczny 2021*.

z wykorzystywania części pojemności magazynowych morskiego terminala w Dębogórze. Polityka nowych użytkowników magazynów nie musi powielać dotychczasowej strategii ukierunkowanej na zaopatrzenie polskiego rynku wewnętrznego.

- 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. To oznacza, że na rynkach Finlandii, Szwecji, Danii, Niemiec, Polski, Litwy, Łotwy i Estonii pojawią się nowi producenci i dostawcy, zastępując dostawców paliw z Rosji. Z tej perspektywy moce magazynowe Dębogórze, które PKN ORLEN zwolnił decyzją Komisji Europejskiej, będą atrakcyjnym celem dla nowych dostawców zainteresowanych obsługą rynku w basenie Morza Bałtyckiego.
- Wprowadzenie sankcji na rosyjską ropę w sposób wymierny wzmocni znaczenie i rolę morskiej infrastruktury logistycznej paliw gotowych dla bezpieczeństwa energetycznego państwa polskiego. W tym, ujęciu istnieje uzasadnienie dla rozbudowy zarówno pirsów do odbioru paliw gotowych w Naftoporcie jak i rozbudowy powiązanej powierzchni magazynowej (w tym szczególnie w Dębogórze), a także do zapewnienia niezbędnych zdolności transportowych w oparciu o transport kolejowy. W wymiarze rynkowym rozbudowa infrastruktury odbiorczej, magazynowej i transportowej, wygeneruje jakościowo lepsze warunki dla zwiększenia konkurencji pomiędzy potencjalnymi dostawcami paliw gotowych na potrzeby polskiego rynku.
- Z tej perspektywy uzasadnienie znajduje projekt inwestycji przedsiębiorstwa PERN. Inwestycji zarówno w logistykę dostaw drogą morską paliw gotowych, jak i niezbędnej infrastruktury magazynowej dla produktów ropopochodnych. Nowe inwestycje należy traktować jako niezbędne dla stabilizacji sytuacji na rynku paliw – oleju napędowego oraz benzyn. Ich realizacja umożliwi przeciwdziałanie ewentualnemu deficytowi zdolności importowych niezbędnych dla polskiego rynku paliw, będącego konsekwencją zakupu przed podmioty ukraińskie morskich terminali firmy Baltchem i wysoce prawdopodobnym wykorzystaniem tej infrastruktury do wielkoskalowych dostaw na rynek ukraiński.
- Inwestycje w zdolności odbiorcze, magazynowe oraz transportowe znajdują uzasadnienie w zmieniającej się charakterystyce europejskiego rynku produktów ropopochodnych. Jest bardzo prawdopodobne, iż eliminacja dostaw paliw z Rosji będzie miała charakter trwały i co za tym idzie rozbudowa zdolności logistycznych względem pozyskiwania produktów

naftowych drogą morską dobrze wpisuje się zmieniające się ogólnoeuropejskie i światowe zmiany w sektorze handlu produktami naftowymi.

Ostatni kwartał na rynku ropy

Najnowszy raport International Energy Agency (IEA) o rynku ropy naftowej wskazuje, że w ostatnich miesiącach ceny paliw stopniowo spadały, powracając do poziomów notowanych przed 24 lutego 2022 r. W ostatnim kwartale 2022 r. podaż przewyższyła popyt o ponad 1 milion baryłek dziennie i to pomimo obniżenia celów produkcyjnych OPEC+ oraz trudności realizacji dostaw w USA, powodowanych przez intensywne zamieci śnieżnych.

Stało się tak za sprawą kilku czynników. W Europie zużycie ropy naftowej obniżyły wyjątkowo wysokie jak na tę porę roku temperatury powietrza i wietrzna pogoda, połączona z ograniczoną aktywnością przemysłową. Niższy niż zwykle popyt odnotowano również w Chinach (drugi co do wielkości konsument ropy naftowej na świecie), do czego przyczyniły się działania związane z dalszym zwalczaniem wirusa SARS-CoV-2.

Po załamaniu się rosyjskich dostaw, w skutek wejścia w życie unijnego embarga na ropę transportowaną drogą morską i wprowadzeniu globalnego pułapu cenowego przez UE, państwa grupy G7 oraz innych partnerów międzynarodowych, nastąpiły znaczne obniżki cen referencyjnych wschodnich gatunków eksportowych do 40 USD za baryłkę. Zmniejszyło tamtejsze przychody do budżetu Federacji Rosyjskiej o 3 mld USD do 12,6 mld USD w zeszłym miesiącu i stanowiło najniższy poziom od lutego 2021 r. Należy zauważyć, że dla przykładu w grudniu 2022 r., Rosja eksportowała 1,2 miliona baryłek oleju napędowego dziennie, z czego 60% było przeznaczone dla UE.⁴

Szósty pakiet sankcji

Po blisko roku od rozpoczęcia wojny w Ukrainie, w życie weszły kolejne obostrzenia wymierzone w Rosję, związane są z kluczowymi dla gospodarki tego kraju nośnikami energii czyli z gazem i ropą naftową oraz z produktami jej rafinacji.

W czerwcu 2022 r. Rada Europejska przyjęła szósty pakiet sankcji. Dotyczył on m.in. zakazu zakupu, importu lub transferu ropy naftowej transportowanej drogą morską i niektórych

⁴ International Energy Agency, [Oil Market Report - January 2023](#).

produktów ropopochodnych z Rosji do UE. Zakaz ten obowiązuje od 5 grudnia 2022 r. w przypadku ropy i od 5 lutego 2023 r. w przypadku rafinowanych produktów ropopochodnych.

Tymczasowe odstępstwo dotyczy ropy naftowej importowanej rurociągami do państw UE, które z powodu położenia geograficznego są szczególnie uzależnione od dostaw z Rosji i nie mają innych realnych opcji. Ponadto Bułgaria uzyskała tymczasowe odstępstwo na import rosyjskiej ropy naftowej transportowanej drogą morską, a Chorwacja na import próżniowego oleju napędowego.

Dodatkowo w grudniu 2022 r. państwa UE ustaliły pułap cenowy dla ropy naftowej z Rosji na poziomie 60 USD za baryłkę. Ma on zastosowanie do ropy naftowej transportowanej drogą morską, olejów ropy naftowej oraz olejów otrzymywanych z minerałów bitumicznych pochodzących lub eksportowanych z Rosji. Pułap cenowy stanowi uzupełnienie unijnego zakazu – i odpowiednich zakazów wprowadzonych przez partnerów z G-7 – w odniesieniu do importu ropy naftowej transportowanej drogą morską i produktów ropopochodnych z Rosji. Celem wprowadzonych zmian jest ograniczenie wzrostu cen surowca, ale również zmniejszenie dochodu Rosji z tego tytułu i w efekcie zmniejszenie jej budżetu, który może przeznaczyć na działania wojenne.

Jednocześnie Unia Europejska zakazała statkom UE transportu rosyjskiej ropy naftowej (od 5 grudnia 2022 r.) i produktów ropopochodnych (od 5 lutego 2023 r.) do państw trzecich. Wprowadziła również zakaz dotyczący powiązanego świadczenia pomocy technicznej, usług pośrednictwa lub finansowania bądź udzielania pomocy finansowej. Zakaz ten nie ma zastosowania, jeżeli ropa naftowa lub produkty ropopochodne zostały zakupione po cenie zgodnej z pułapem cenowym dla ropy naftowej lub poniżej tego pułapu.⁵

⁵ Rada Europejska, [Sankcje UE wobec Rosji w pytaniach i odpowiedziach](#).

Rys. 1. Kamienie milowe na drodze do uniezależnienia się od rosyjskiej ropy i produktów jej rafinacji (szósty pakiet sankcji).

Zakazu 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 baryłkę dla ropy naftowej z Rosji transportowanej drogą morską. Ma on zastosowanie do ropy naftowej transportowanej drogą morską, olejów ropy naftowej oraz olejów otrzymanych 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
IMI KANONIK ODRASZEWIŃ

Licencja: CC-BY-SA 4.0

Opracowanie własne na podstawie: Rada Europejska, [Sankcje UE wobec Rosji w pytaniach i odpowiedziach](#).

Nieoczekiwane przekształcenia właścicielskie wyzwaniem dla rynku w Polsce

Eksperci i obserwatorzy rynku energetycznego zastanawiają się obecnie nad tym, w jaki sposób zachowa się polski rynek i jak zareaguje na wprowadzone obostrzenia biorąc pod uwagę wyzwania wewnętrzne. Od stycznia do października 2022 r., największym dostawcą ropy naftowej do Polski była Rosja. Jednak udział rosyjskich dostaw systematycznie spadał, co wynikało zarówno ze zwiększonej ilości alternatywnych dostaw, jak i konsekwentnie obniżanego importu ropy ze Wschodu. Głównymi dostawcami surowca w okresie (styczeń-październik 2022 r.) do Polski byli: Rosja (51%), Arabia Saudyjska (28%), Norwegia (8%), Wielka Brytania (5%), Stany Zjednoczone (4%), Kazachstan (3%), Gujana (1%) oraz Nigeria (1%).⁶

O ile rynek dostaw ropy do Polski podlega ewolucyjnym zmianom pod względem kierunków dostaw i państw – producentów i państwo polskie utrzymuje zdolność do zarządzania skomplikowanym i złożonym procesem, o tyle w sektorze związanym z logistyką paliw gotowych, grudzień 2022 r. przyniósł wydarzenia mogące generować poważne wyzwania dla rynku w Polsce.

Zgodnie z doniesieniami prasowymi morskie terminale paliwowe w Świnoujściu i w Szczecinie należące do Zakładów Chemicznych Baltchem S.A., wspólnie z polskim biznesmenem nabyła ukraińska firma prowadząca sieć stacji benzynowych UPG, która w swoim komunikacie

⁶ Forum Energii, [Ile płacimy za uzależnienie od importu paliw kopalnych?](#)

podkreśliła, że już w pierwszych dniach wojny zrezygnowała z dostaw paliw od białoruskiego producenta i uważa za niedopuszczalne powrót do prowadzenia z nim interesów w przyszłości.⁷

Jest wysoce prawdopodobne, że Baltchem w większym stopniu będzie koncentrować się na dostawach paliw na Ukrainę niż na rynek polski. Jeśli tak się stanie, wówczas pojawi się strukturalny deficyt zdolności importowych paliw gotowych na potrzeby rynku polskiego i może to zagrozić bezpieczeństwu energetycznemu państwa polskiego w wymiarze rynku paliw płynnych. Dodatkowo nowy właściciel spółki Baltchem wypowiedział umowy na świadczenie usług logistycznych dla dotychczasowych klientów.

Baltchem posiada dwa morskie terminale paliwowe w Szczecinie i Świnoujściu. Oferuje przeładunki z wykorzystaniem transportu morskiego, drogowego, kolejowego. Dysponuje blisko 170 tys. m³ pojemności magazynowych.⁸ W ostatnich latach spółka zbudowała nowoczesny terminal samochodowy, wyposażony w zautomatyzowany system wydawania dostępnych na rynku gatunków paliw ciekłych. Niedawno rozpoczęto budowę nowego terminala kolejowego, co pozwoli na umocnienie pozycji lidera wśród niezależnych operatorów logistycznych paliw płynnych w Polsce.

Sprzedaż firmy Baltchem wywołała sekwencję działań ze strony polskich władz, mającą na celu zablokowanie w przyszłości takich transakcji jak sprzedaż podmiotu dysponującego newralgiczną infrastrukturą krytyczną w sektorze energii.

Parlament pracuje nad odpowiednimi przepisami dotyczącymi prawa pierwokupu firm – także prywatnych – mających jednak strategiczne znaczenie. Dotyczy to ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw, której ostateczny kształt 13 stycznia 2023 r. zaakceptowali posłowie. Wskazana ustawa raczej nie będzie dotyczyła zmiany struktury właścicielskiej firmy Baltchem. Ministerstwo Infrastruktury utrzymuje, że głównym motywem wdrożenia proponowanego prawa pierwokupu jest ochrona polskich portów przed wpływem rosyjskiego kapitału.⁹

⁷ pb.pl, [Ukraińcy kupili terminale paliwowe nad Bałtykiem.](#)

⁸ wnp.pl, [Polskie terminale paliwowe poszły na sprzedaż.](#)

⁹ pb.pl, [Prawo pierwokupu portowych firm jednak przeszło.](#)

Infrastruktura krytyczna w rękach państwa

Składowe elementy polskiego przemysłu petrochemicznego, tj. systemy oraz wchodzące w ich skład poszczególne części infrastruktury, w tym obiekty budowlane, instalacje oraz urządzenia i usługi, mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa państwa i obywateli.

Z uwagi na agresję militarną Rosji wobec Ukrainy oraz na zaistniałe incydenty o charakterze dywersyjnym, odnotowywane w wielu obszarach Europy Środkowo-Wschodniej (jak np. wybuch gazociągów Nord Stream, działania szpiegowskie i sabotażowe na Bałtyku, cyberataki na koleje w Niemczech), dążenie do utrzymania w rękach państwa składowych elementów wyżej wskazanej infrastruktury krytycznej jest w pełni uzasadnione.

Ważną rolę państwa w zapewnianiu odporności obiektów krytycznych potwierdza przyjęta 17 stycznia br. dyrektywa CER (Critical Entities Resilience), według której w związku z szybko zmieniającym się krajobrazem zagrożeń należy priorytetowo przyjąć środki zwiększające odporność w kluczowych sektorach, w tym szeroko pojętej energetyce.

Środki takie powinny koncentrować się na wzmacnianiu odporności infrastruktury krytycznej, z uwzględnieniem właściwych rodzajów ryzyka, w tym m.in. efektów kaskadowych, zakłóceń w łańcuchu dostaw, zależności, niewiarygodnych partnerów oraz zagrożeń i kampanii hybrydowych, w tym zagranicznych manipulacji informacjami i ingerencji w informację. Dyrektywa nakazuje traktować priorytetowo infrastrukturę krytyczną o istotnym znaczeniu transgranicznym.¹⁰

Nowi gracze na rynku

Na polskim rynku naftowo – paliwowym następuję finalizowanie transakcji związanej z budową multienergetycznego koncernu. PKN ORLEN przejmując Grupę LOTOS, musiał dostosować się do szeregu wymogów, jakimi tę transakcję obwarowała Komisja Europejska. Celem KE było zagwarantowanie konkurencyjności polskiego sektora ropy naftowej i paliw.

Wskazane działania objęły zobowiązania o charakterze strukturalnym oraz behawioralnym, odnoszące się do struktury oraz polityki przedsiębiorstw uczestniczących w koncentracji, tj.

¹⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2557 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie odporności podmiotów o krytycznym znaczeniu i uchylająca dyrektywę Rady 2008/114/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG).

działania w zakresie: produkcji paliw oraz działalności hurtowej, logistyki paliw, działalności detalicznej, paliwa lotniczego.

Transakcja doprowadziła do pojawienia się na polskim rynku naftowo – paliwowym nowych graczy czyli Saudi Aramco oraz MOL, a także zwiększyła znaczenie spółki Unimot, które zgodnie z remedies Komisji Europejskiej musiały przejąć część aktywów Grupy LOTOS i PKN ORLEN, aby zapewnić konkurencyjność polskiego sektora naftowego. PKN ORLEN – dzięki pojawieniu się Saudi Aramco – zapewnił naszemu krajowi możliwość skutecznej i pełnej dywersyfikacji dostaw ropy naftowej do Polski. Jest to kluczowy element w związku z ograniczeniami nałożonymi na przesył rosyjskiego surowca.

Współpraca ze światowym gigantem na rynku naftowym może być także początkiem dużych inwestycji w sektorze petrochemii. PKN ORLEN zapowiada realizację studium wykonalności na rzecz utworzenia zaplecza petrochemicznego w gdańskiej rafinerii. Włączenie saudyjskiego potentata w transformację przerobu ropy naftowej, pozwoli jej rywalizować na rynku, mimo stopniowego odchodzenia od paliw konwencjonalnych w transporcie.¹¹

¹¹ biznesalert.pl, [Orlen zbada czy kompleks petrochemiczny z Saudyjczykami jest wykonalny](#).

Rys. 2. Wybrane środki zarządzane przez Komisję Europejską w ramach koncentracji – PKN Orlen i Grupy LOTOS.



PKN ORLEN bez dostępu do morskiego terminala w Dębogórze

Zgodnie z zaleceniami KE ma nastąpić zwolnienie powierzchni magazynowych oraz zdolności przeładunkowych dotychczas wykorzystywanych przez PKN ORLEN w morskim terminalu paliwowym w Dębogórze, jak i pojemności magazynowych w innych terminalach.

Spółka PERN działa zgodnie z zasadami konkurencji określonej w ramach rynku wewnętrznego Unii Europejskiej (art. 101-103 Traktatu o funkcjonowaniu UE), a więc nie może rezerwować przepustowości produkcyjnych terminala Dębogórze dla wybranego, jednego podmiotu rynkowego.¹² Rozstrzygnięcie Komisji Europejskiej w praktyce oznacza, że PKN ORLEN nie może wykorzystywać pojemności Dębogórze, w sytuacji kiedy występuje zapotrzebowanie ze strony innych graczy rynkowych. Celem Komisji Europejskiej było przeciwdziałanie negatywnemu wpływowi nadmiernej koncentracji rynkowej spowodowanej połączeniem z Grupą LOTOS.¹³

Baza w Dębogórze jest ogniwem otwierającym polski rynek na dostawy globalne. W 2021 r. zanotowała rekordowe przeładunki (ponad 2,3 miliona ton paliw dostarczonych transportem morskim), co było najwyższym wynikiem w historii, czyniącym ten obiekt kluczowym hubem paliwowym.¹⁴

Można się spodziewać zainteresowania wynajęciem powierzchni magazynowych bazy w Dębogórze przez podmioty branży naftowej. Wprowadzenie embarga na rosyjskie paliwa spowoduje, że na rynkach wszystkich państw basenu Morza Bałtyckiego pojawią się nowi dostawcy paliwa wyprodukowanego w innych niż Rosja państwach. To tworzy unikalną szansę w grze o nowe rynki. Patrząc z tej perspektywy zwolnione przez PKN ORLEN powierzchnie magazynowe mogą być cennym aktywem w rywalizacji. W tym ujęciu, trudno jednak zakładać, że przyszły najemca powierzchni magazynowych zwolnionych przez PKN ORLEN w bazie w Dębogórze będzie kontynuował politykę poprzednika i skoncentrował się na obsłudze potrzeb popytowych polskiego rynku wewnętrznego.

Dla PKN ORLEN jednym z rozwiązań jest korzystanie przeładunku paliw w Naftoporcie, który – choć dedykowany jest przede wszystkim przeładunkom ropy naftowej to ma jednak moce

¹² Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej opublikowany w Dz. Urz. UE 2016 C 202.

¹³ orlen.pl, [Pozytywna warunkowa decyzja Komisji Europejskiej w sprawie przejścia przez PKN ORLEN kontroli nad Grupą LOTOS.](#)

¹⁴ pern.pl, [Baza paliw w Dębogórze – przeładunkowy rekord wszech czasów.](#)

w części produktowej. Ponadto PKN ORLEN dysponuje możliwościami logistyki kolejowej (Koltrans i przejęta Lotos Kolej) oraz własnymi terminalami w kraju i za granicą (terminal w Mockavie na Litwie).

Naftoport pozwala Polsce dywersyfikować dostawy

Z danych zaprezentowanych przez Grupę PERN wynika, że Naftoport ma zdolność do przeładunku ponad 36 mln ton ropy oraz 4 mln ton produktów naftowych rocznie. W 2022 r., w Terminalu przeładowane zostało 24,5 mln ton ropy naftowej i paliw płynnych, co stanowi rekordową wielkość w historii spółki. Dotychczas największy obsłużony tonaż wynosił 17,9 mln ton w 2021 r.¹⁵

Naftoport jest kluczową spółką zapewniającą dywersyfikację dostaw ropy naftowej do Polski. To jedyny w Polsce morski terminal przeładunku ropy naftowej i jeden z największych terminali przeładunku produktów jej rafinacji. To także jeden z największych przeładunkowych terminali na Bałtyku. Ma pięć stanowisk przeładunkowych, a mogą dziś do niego zawijać jednostki o długości przekraczającej 300 i zanurzeniu 15 metrów.¹⁶

Infrastruktura ta ma priorytetowe znaczenie nie tylko dla Polski, ale również innych państw UE. Niemiecka rafineria Schwedt odchodząca od importu rosyjskiego surowca, prowadzi obecnie działania w celu zmiany dotychczasowych kierunków dostaw. Wszystko wskazuje na to, że importowany w przyszłości surowiec będzie trafiał tam m.in. z Gdańska.

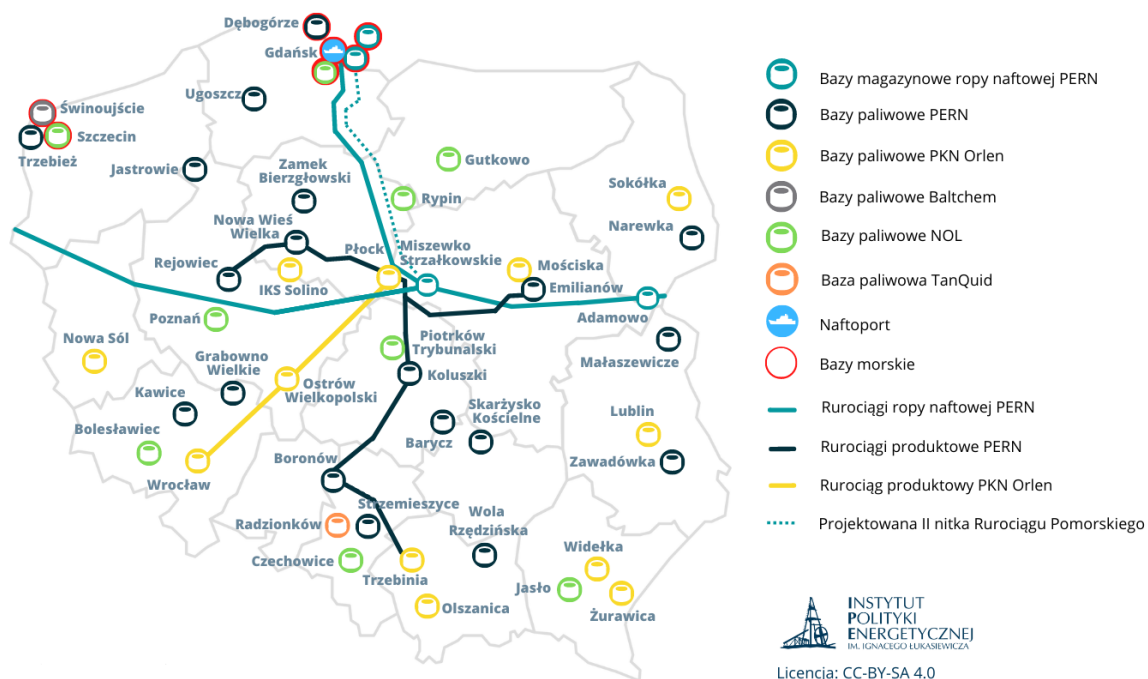
Polska infrastruktura naftowa odgrywa ważną rolę w zapewnianiu paliw dla Ukrainy. Przed rosyjską agresją, rok do roku niemal 80% tamtejszego popytu na paliwa pochodziło z importu, głównie z Białorusi i Rosji lub w mniejszym stopniu, z innych kierunków także pośrednio przepływając przez te kraje. Po wybuchu wojny wspólne interesy z tymi państwami zostały zerwane. Jednocześnie w związku z blokadą Morza Czarnego przez Rosjan wszystkie ukraińskie porty utraciły zdolność do transportu produktów naftowych. Jedynym dostępnym stał się kierunek zachodni. O ile w latach poprzednich tylko 5-10% importowanego paliwa

¹⁵ naftoport.pl, [Rekordowy wynik operacyjny](#).

¹⁶ pern.pl, [Naftoport: skuteczna dywersyfikacja dostaw ropy naftowej do Polski](#).

pochodziło z tego kierunku, to w 2022 r. stanowił on ponad 90% importu, a głównymi dostawcami stały się Polska oraz Rumunia.¹⁷

Rys. 3. Infrastruktura przesyłu i magazynowania ropy naftowej i paliw.



Opracowanie własne.

Polska musi jeszcze przyspieszyć inwestycje

Według danych spółki PERN, w ciągu ostatnich sześciu lat pojemności magazynów na paliwa gotowe wzrosły w naszym kraju aż o jedną trzecią, co oznacza, że spółka wybudowała 20 nowych zbiorników w różnych częściach kraju. Dokonano również znacznych modernizacji infrastruktury kolejowej, nalewaków i terminali autocystern oraz instalacji dozowania biokomponentów. To jednak mimo wszystko może być za mało w kontekście wyzwań, jakie kryzys związany z wojną w Ukrainie może przynieść. Dlatego konieczna jest intensyfikacja prowadzonych prac.

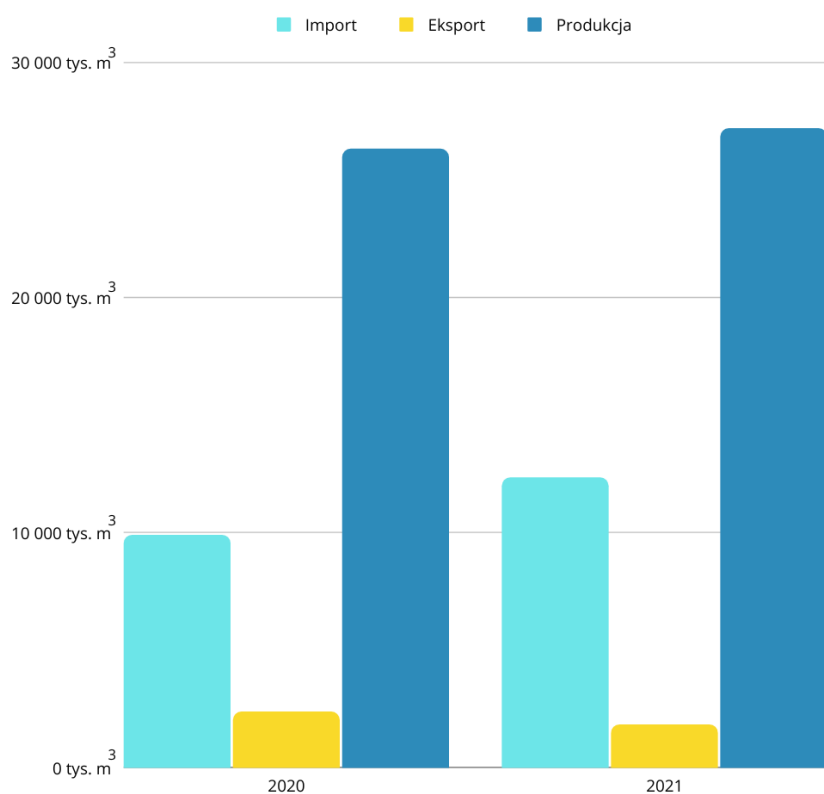
Jesienią 2023 r. do eksploatacji ma trafić kolejne osiem nowych zbiorników na paliwa o łącznej pojemności 256 tys. m³. PERN planuje wybudować nowe magazyny m.in. w bazie paliw nr 21 w Dębogórze. Dodatkowo, w Dębogórze mają powstać jeszcze trzy kolejne

¹⁷ nastacjipaliw.pl, [Jak wojna zmieniła handel paliwem na Ukrainie](#).

zbiorniki o pojemności 50 tys. m³ każdy, przeznaczone do przechowywania produktów naftowych, które ułatwią obsługę klientów zainteresowanych importem paliw. To w połączeniu z inwestycjami w infrastrukturę kolejową powinno w znacznym stopniu ułatwić klientom dystrybucję produktów naftowych w głąb kraju. Z informacji podanych przez spółkę wynika, że jest rozpatrywanych kilka innych projektów w różnym stopniu zaawansowania.

Mowa jest m.in. o rozbudowie bazy surowcowej w Miszewku Strzałkowskim pod Płockiem oraz bazy magazynowej ropy naftowej w Gdańsku, ale także rozbudowie Naftoportu o kolejne stanowisko do rozładunku tankowców, co dla klientów PERN, wydaje się pozytywnym sygnałem.¹⁸

Rys. 4. Import, eksport, produkcja – paliwa ciekłe (Polska).




 INSTYTUT
 POLITYKI
 ENERGETYCZNEJ
 IM. IGNACEGO ŁUKASIEWICZA
 Licencja: CC-BY-SA 4.0

Opracowanie własne na podstawie: POPiHN, [Przemysł i Handel Naftowy – Raport roczny 2021](#).

Czas na kolejne kroki

W ubiegłym roku polski sektor naftowy wykazał się odpornością, spełniając kluczową funkcję jaką jest zapewnianie nieprzerwanych, stabilnych dostaw surowca. W 2023 r. zgodnie

¹⁸ pern.pl, [PERN w 2023 r. – bezpieczeństwo energetyczne Polski w centrum uwagi](#).

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 występujących trudności wynikających z ewolucji struktury właścicielskiej na rynku paliw, a także zwiększenia tempa i skali realizowanych 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.



Instytut Polityki Energetycznej
im. Ignacego Łukasiewicza

Inkubator Technologiczny 4
Jasionka 954E
36-002 Jasionka

e-mail: biuro@instytutpe.pl
www.instytutpe.pl