

Wiadomości

2023-03-31

Raport „Przemysł i handel naftowy 2022”: zużycie paliw w Polsce kolejny raz wzrosło



Rekordowy wzrost światowego popytu na ropę naftową, wojna w Ukrainie oraz zmiana kierunku importu surowców w związku z sankcjami nałożonymi na Rosję znacząco wpłynęły na ceny paliw gotowych – wynika z raportu Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego. W efekcie tych zdarzeń średnia cena benzyny EU95, w ujęciu rok do roku, wzrosła o 22%, oleju napędowego o 34%, a autogazu o 21%. Pomimo tego, zużycie paliw transportowych w Polsce zwiększyło się o 5% w stosunku do 2021 r.

Krajowa konsumpcja paliw płynnych

W 2022 r. zwiększone zapotrzebowanie dotyczyło wszystkich trzech głównych rodzajów paliw silnikowych. Sprzedaż oleju napędowego wzrosła o 3%, benzyn o 5%, a LPG o 8% względem 2021 r. Było to możliwe m.in. dzięki działaniom podjętym przez operatorów stacji paliw, którzy w odpowiedzi na znaczny wzrost cen starali się podtrzymywać popyt poprzez ograniczenie marży, co wraz z rządowymi tarczami antyinflacyjnymi działało stymulująco na rynek. Najbardziej pożądanym paliwem na polskim rynku był olej napędowy, na który krajowe zapotrzebowanie było około 3 razy większe niż na benzynę silnikową. Największy wzrost popytu zaobserwowano na paliwo lotnicze Jet, którego sprzedaż w skali roku wzrosła aż o 72%, co było skutkiem ożywienia transportu lotniczego po pandemii. Spadła sprzedaż obu gatunków olejów opałowych: lekkiego o 10%, ciężkiego o 17%.

Kierowcy w Polsce mają do dyspozycji gęstą sieć stacji paliw – pod koniec 2022 r. co najmniej dwa gatunki paliwa oferowało 7898 ogólnodostępnych obiektów. W ciągu zeszłego roku ich liczba wzrosła o niewiele ponad pół procenta, co potwierdza nasycenie rynku stacji paliw w Polsce. 57% z nich działało

pod marką firm zrzeszonych w ramach POPiHN. Sprzedaż na tych stacjach w 2022 r. odpowiadała za około 74% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych, około 54% oleju napędowego oraz 42% autogazu. To o 1 pkt. proc. więcej niż w 2021 r. w przypadku benzyn silnikowych, o 3 pkt. proc. więcej dla paliwa do silników wysokoprężnych oraz o 2 pkt. proc. mniej dla autogazu.

Import jest koniecznością

W 2022 r. do Polski sprowadzono około 13,7 mln m³ paliw gotowych z zagranicy. Oznacza to wzrost importu o 9%, czyli o prawie 1,2 mln m³ względem 2021 r. Zagraniczne dostawy odpowiadały za znaczną część krajowego zapotrzebowania na paliwa, dla oleju napędowego było to 32%, dla benzyny 24%, a dla LPG 89%.

Wzrost importu miał miejsce mimo wzrostu krajowej produkcji paliw gotowych w rafineriach, które w 2022 r. przerobiły prawie 27 mln ton ropy naftowej. Oznacza to wzrost o 8% względem 2021 r. Paliwa wyprodukowane w Polsce powstały z surowca niemal w całości pochodzącego z zagranicy, krajowe wydobycie ropy naftowej stanowi jedynie około 3% surowca przerabianego w Gdańsku i Płocku.

Wpływ wojny

W swoim raporcie POPiHN przedstawiła również szersze, globalne spojrzenie na przemysł i handel naftowy. Najważniejszym czynnikiem mającym wpływ na światowy i europejski rynek paliw zdecydowanie była wojna w Ukrainie. Jej silnie destabilizujące skutki były widoczne w Polsce pod postacią częstych wahań cen, zerwanych łańcuchów dostaw oraz zwiększonego zapotrzebowania na paliwa w związku z intensyfikacją transportu drogowego przez Polskę oraz znacznym eksportem paliw do Ukrainy. Jednak Polska poradziła sobie w tych trudnych warunkach bardzo dobrze. Gdy w niektórych państwach Unii Europejskiej występowały niedobory paliw na stacjach, w Polsce problem ten ograniczył się jedynie do pierwszych dni wojny, gdy na skutek zamieszania wywołanego intensywną dezinformacją zaczęto kupować paliwa w sposób masowy, na zapas, kilkukrotnie zwiększając popyt. Uruchomienie nadzwyczajnych środków, takich jak wzmożone dostawy paliw do punktów sprzedaży detalicznej oraz wydłużenie godzin ich pracy czy też zaangażowanie wojska w logistykę dostaw paliw, zapewniło dostępność paliw na stacjach i ustabilizowało sytuację.

Wprowadzenie europejskich sankcji na import rosyjskiej ropy stanowiło poważne wyzwanie dla gospodarek członków Unii Europejskiej, dla których rosyjskie przedsiębiorstwa z branży energetycznej były ważnymi partnerami gospodarczymi, o wysokiej elastyczności szybkiego zwiększenia dostaw. Przed wybuchem wojny w Ukrainie, Rosja była trzecim pod względem wielkości producentem ropy na świecie (po Stanach Zjednoczonych i Arabii Saudyjskiej). Jej dzienne wydobycie wynosiło ponad 10 mln baryłek, z czego połowa była przeznaczona na eksport. Dawało jej to drugie miejsce na liście eksporterów ropy. 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 producenta surowców energetycznych było możliwe dzięki zwiększeniu dostaw z krajów, takich jak Arabia Saudyjska czy USA.

Polska od kilku lat prowadziła działania na rzecz zmniejszenia importu rosyjskiej ropy. W 2023 r. głównym dostawcą ropy do Polski stała się Arabia Saudyjska, która w 2022 r. odpowiadała za 28% dostaw tego surowca do naszego kraju. Zwiększone zostały także dostawy ropy z Norwegii, Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Nigerii.

Transformacja energetyczna drogą do energetycznej niezależności

W swoim raporcie POPiHN zwraca uwagę na fakt, jak działania na rzecz klimatu wpisują się w politykę bezpieczeństwa energetycznego kraju. Duża zależność od zewnętrznych dostaw surowca niesie ze sobą

ryzyko, a szansą na jego ograniczenie jest stopniowa elektryfikacja transportu oraz rozwój paliw niskoemisyjnych, zwłaszcza produkowanych własnymi zasobami. Obecna sytuacja geopolityczna tymczasowo zwiększyła rolę paliw kopalnych, co utrudnia proces odejścia od nich w Polsce. Spowodowane jest to brakiem technologii, mogącej w krótkim czasie zastąpić paliwa otrzymane w procesie przetwarzania ropy.

Pomimo wybuchu wojny oraz wzrostu cen energii, Unia Europejska utrzymuje obrany kierunek polityki klimatycznej. Potrzeba wytwarzania energii niezależnie od importu surowców energetycznych wpisuje się w założenia Europejskiego Zielonego Ładu. Nie zwalniają prace nad regulacjami zaproponowanymi w ramach pakietu Fit for 55. Pod koniec 2022 r. ustalono nowy kształt unijnego systemu handlu emisjami. Gałęzie gospodarki dotychczas objęte systemem do 2030 r. powinny zredukować emisję CO₂ o 62%. W 2027 r. ma powstać nowy system handlu emisjami (ETS II), który obejmie mieszkalnictwo oraz transport. Uzgodniono także, że od 2035 r. samochody osobowe i dostawcze będą mogły być wprowadzane na rynek unijny jedynie po spełnieniu wymogu redukcji emisji, co oznacza odejście od stosowania w samochodach tradycyjnych paliw silnikowych. Promocję odnawialnych źródeł energii przewidziano również w ramach rewizji dyrektywy dot. opodatkowania energii.

2022 r. dostarczył kolejny argument za słusnością transformacji energetycznej, jednocześnie wskazując na rolę, jaką do tej pory pełniły tradycyjne paliwa w kwestii bezpieczeństwa oraz stabilności gospodarki. Świat stawia na ideę zazielenienia transportu i oparcia się o odnawialne źródła energii, ale jeszcze przez jakiś czas będzie potrzebował tanich i łatwo dostępnych paliw kopalnych.

Źródło: POPiHN

Źródło:

<http://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/raport-przemysl-i-handel-naftowy-2022-zuzycie-paliw-w-polsce-kolejny-raz-wzroslo>