

Prezentacje i wywiady

2022-12-16

Polska jest dobrze zabezpieczona

O zaopatrzeniu krajowego rynku paliw, zaprzestaniu importu ropy z Rosji i prognozach na przyszłość – rozmawiamy z Panem Przemysławem Bryksą, dyrektorem Departamentu Ropy i Paliw Transportowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska.



Średnia cena benzyny w Polsce wynosi obecnie 6,8 zł, a oleju prawie 8 zł. Jakie czynniki mają wpływ na tak wysokie ceny?

Jeżeli popatrzymy na dzisiejsze ceny paliw, rzeczywiście – są one wyższe niż notowane w ciągu ostatnich 10 lat, aczkolwiek ta różnica w przypadku benzyn czy LPG nie jest rażąca. Jeżeli mieliśmy w przeszłości okresy, kiedy benzyna kosztowała 5,7–5,8 zł za litr, to dziś cena 6,8 zł jest oczywiście dużo wyższa, ale to głównie wynik konfliktu na Ukrainie. Ceny autogazu są stosunkowo wysokie, jednak w dłuższej perspektywie nie uznajemy ich za szokujące. Natomiast niewątpliwie ceny oleju napędowego, które obecnie utrzymują się na poziomie około 8 zł za litr, są trudne do zaakceptowania.

Wojna w Ukrainie spowodowała całkowitą zmianę kierunków zaopatrzenia Europy w ropę naftową, a to w sposób naturalny ma wpływ na ceny paliw produkowanych z tego surowca, ale też paliw gotowych. Już dziś do Polski nie importujemy rosyjskiej ropy z morza, a należy zaznaczyć, że były to istotne wolumeny. Co ważne, Polska przygotowuje się także do całkowitego zaprzestania korzystania z ropy, która płynęła do nas rurociągiem „Przyjaźń”. Ropa rosyjska w kontraktach długoterminowych gwarantowała polskim przedsiębiorstwom niższe ceny, natomiast surowiec nabywany obecnie na rynkach światowych gwarancji

cen nie posiada. Dodatkowo, ze względu na zakup ropy naftowej na innych rynkach, wydłużają się i komplikują łańcuchy dostaw, co również ma niebagatelny wpływ na cenę produktu dla klienta ostatecznego.

Co więcej, obecnie występują również zaburzenia w dostawach paliw, ponieważ nowe kanały logistyczne są budowane lub istniejące – poszerzane. Rozbudowa logistyki też ma wpływ na cenę finalną. Wreszcie, jeżeli patrzymy przez pryzmat pracy polskich rafinerii, były one w dużej mierze zbudowane pod kątem przerobu ropy rosyjskiej. Dziś, kiedy mają do dyspozycji ropę z innych części świata, wiemy już, że uzyski w postaci gotowych paliw i innych frakcji z niektórych dostaw są mniejsze, co oznacza, że z tego samego wolumenu ropy możemy otrzymać ostatecznie mniej paliwa. To niestety również ma wpływ na cenę.

Dodatkowo, wszyscy jesteśmy świadomi, że nie jesteśmy jako Polska samowystarczalni, jeśli chodzi o produkcję krajową. Zarówno w benzynie – choć tu jest całkiem dobrze – ale przede wszystkim w oleju napędowym i gazie LPG. W związku z tym przygotowujemy się do importu z innych krajów. Te paliwa będą niestety droższe od tych, które kupowaliśmy w Rosji. Muszę jednak zaznaczyć, że – szczęście w nieszczęściu – Polska nadal ma jedne z najniższych – jeśli nie najniższe – cen paliw w Europie.

Ceny te warto jednak odnieść do poziomu zarobków. Przeciętny Niemiec za średnią pensję może kupić o prawie 1000 litrów paliwa więcej niż statystyczny Polak.

Tak, zgadzam się. Jeśli jednak porównamy się do państw, które są członkami Unii Europejskiej i są nam bliskie ekonomicznie, czyli np. do Rumunii, Czech czy Węgier, to na ich tle wyglądamy bardzo dobrze. W związku z tym, oceniając naszą sytuację sumarycznie, należy potwierdzić, że stan na polskim rynku jest trudny. Uznajemy jednak, że jest to cena, którą warto zapłacić, nie tyle z tytułu konsekwencji wojny w Ukrainie, ale z tytułu zyskania niezależności energetycznej. Dotychczas, jako kraj, byliśmy w dużym stopniu zależni od ropy oraz paliw gotowych z Rosji. Obecne działania zmierzają do tego, aby całkowicie zrezygnować z zakupu paliw od niestabilnego, nieunormowanego, niepewnego politycznie, a mówiąc wprost – wrogiego nam państwa. To koszty, które – w dłuższej perspektywie – warto ponieść.

Kiedy Polska całkowicie zaprzestanie importu ropy z Rosji?

Zgodnie z przyjętymi przez Unię Europejską postanowieniami, już 5 grudnia tego roku wchodzi w życie – nałożone na Rosję – sankcje związane z importem ropy naftowej kanałem morskim. Tę część postanowień Polska już wdrożyła. Drugi aspekt to sankcje dotyczące paliw gotowych, które wejdą w życie 5 lutego 2023 r. Obecnie nad zalecanymi działaniami, dzięki którym Polska wypełni postanowienia unijne, pracuje powołana przez minister Annę Moskwę specjalna grupa do spraw sankcji naftowo-paliwowych. Już dziś widzimy, że import ropy poprzez morze z innych niż Rosja krajów jest unormowany. Nie obawiamy się, że rafinerie będą musiały zmniejszać przerób ropy naftowej i uzyski. Zakładamy, że z rafinerii będziemy mieli takie same wolumeny paliw, które osiągaliliśmy do tej pory, a więc nie widzimy tutaj zagrożenia. Trudniejszą kwestią jest import odpowiedniej ilości paliw gotowych, jednak w tej kwestii uważnie słuchamy przedsiębiorców i pracujemy nad zaleceniami, które pozwolą zabezpieczyć nasz kraj. Już teraz odbywa się rozbudowa bazy produktów naftowych w Dębogórze, służącej do importu paliw z morza. Prowadzone są także rozmowy ze stroną niemiecką, które mają zagwarantować Polsce preferencje w transporcie kolejowym paliw z samych Niemiec bądź poprzez ten kraj – z zachodniej Europy, m.in. z zespołu portów morskich ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia). Rozpoznajemy także możliwości importu z krajów basenu Morza Śródziemnego. Duże możliwości importu widzimy także na Litwie – zarówno poprzez nabycie paliw i półproduktów w tym kraju, jak i możliwość zakupu w innych częściach świata, odebrania ich w portach litewskich i przetransportowania kolejną przez bazę w Mockavie.

Czyli całkowite odejście od importu paliw z Rosji powinno nastąpić 5 lutego 2023 r.?

Nie powinno, a nastąpi. Sankcje te zostały przyjęte przez Radę Unii Europejskiej w czerwcu tego roku i

bardzo dokładnie określają okresy dostosowawcze. Daty te są jasno ustalone, a więc członkowie Unii – w tym Polska – muszą się do nich dostosować.

Czy w związku z tym polscy przedsiębiorcy i kierowcy mogą być spokojni o dostępność paliw w przyszłym roku?

Z wysokim prawdopodobieństwem stwierdzam, że dostawy paliw do Polski powinny być w pełni zabezpieczone. Mamy jednak świadomość tego, że całkowite przeorientowanie kanałów importowych może doprowadzić do przejściowych trudności logistycznych i początkowych zakłóceń w dostawach. Jednak na tę sytuację również jesteśmy przygotowani. Mamy w Polsce zbudowane zapasy ropy naftowej i paliw, które zapewniają możliwości działania całej gospodarki przez 90 dni i absolutnie nie ma podstaw do tego, aby obawiać się, że po 5 lutego paliwa w Polsce zabraknie.

Gdyby jednak miała się powtórzyć sytuacja, która miała miejsce na początku konfliktu na Ukrainie, gdy z powodu wywołanej dezinformacji medialnej Polacy chcieli tankować paliwo na zapas do przeróżnych zbiorników, już teraz apeluję do właścicieli stacji paliw o przestrzeganie przepisów oraz ewentualnych zaleceń ze strony rządu.

Wybiegnijmy nieco w przyszłość i spójrzmy szerzej niż z polskiej perspektywy. Światowe zapasy ropy szacuje się na 140 mld ton. To wystarczy na około 40–50 lat. Jak w związku z tym będzie się rozwijał i zmieniał rynek paliw?

Z dużą uwagą śledzimy to, co dzieje się na świecie i w Unii Europejskiej. Jako Ministerstwo Klimatu i Środowiska jesteśmy zaangażowani w prace nad wdrażaniem paliw alternatywnych oraz w rozwój tego segmentu. Kształtujemy rynek chociażby w zakresie paliw wodorowych i choć jest to dopiero raczkujący temat, już teraz trwają prace legislacyjne nad rozwiązaniami ustawowymi, które będą regulowały rynek sprzedaży wodoru. Obserwujemy także rozwój rynku samochodów elektrycznych, a także aktywnie zajmujemy się wszelkimi możliwościami, jakie daje zasilanie gazem – zarówno LPG, CNG, jak i LNG.

Mnie osobiście, ale i z perspektywy Ministerstwa Klimatu i Środowiska z jednej strony cieszą wszelkie inicjatywy zmierzające do dywersyfikacji nośników energii, jeśli chodzi o transport, ponieważ chcemy, aby konsumenci mieli jak najszersze możliwości wyboru. Jednak z drugiej strony z pewną rezerwą podchodzimy do proponowanego przez Komisję Europejską zakazu rejestracji aut z napędem spalinowym po 2035 r. To jest astronomiczna zmiana i jestem pewien, że rynek polski nie jest na nią przygotowany. Dlatego deklaracje, które w tej sprawie złożyła minister Anna Moskwa są jednoznaczne – Polska nie zaakceptuje takiego rozwiązania. Możemy negocjować w tej sprawie, natomiast absolutnie nie wyobrażamy sobie dyktatu ze strony struktur europejskich. To nie Komisja będzie decydowała w tej sprawie, a państwa członkowskie.

Pozostańmy przy temacie Unii Europejskiej. Pojawiły się zalecenia, aby w krajach członkowskich dostępne były paliwa w wariantcie E10. Na jakim etapie prac jest Polska?

Obecnie nasze benzyny funkcjonują w standardzie E5, czyli z maksymalną domieszką biokomponentów w swoim składzie w wysokości 5 proc. Do tej pory nie wdrożyliśmy zaleceń unijnych w sposób twardy, choć – trzeba jasno powiedzieć – zarówno producenci, jak i dystrybutorzy mają możliwość sprzedaży benzyn w formacie E10 (czyli z maksymalnie 10 proc. domieszką bio), gdyż polskie prawo tego nie zabrania. Co więcej, takie paliwa są promowane, ponieważ wyższe poziomy biokomponentów w benzynach pozwalają na łatwiejsze rozliczenie Narodowego Celu Wskaźnikowego, do którego realizacji zobowiązany jest każdy dostawca.

Natomiast bardzo poważnie rozważamy wprowadzenie benzyny E10 poprzez przepisy. Minister Michał Kurtyka już kilka lat temu zadeklarował w imieniu polskiego rządu, że Polska wdroży E10 w sposób zgodny z sugestiami europejskimi. W tym momencie trwają w naszym Departamencie analizy i prace, które na to pozwolą. Założyliśmy i informowaliśmy o tym sektor paliwowy i biopaliwowy, że rozważamy,

aby datą graniczną wejścia w życie tych przepisów był 1 stycznia 2024 r. Robimy to celowo z dużym wyprzedzeniem, aby wszystkie podmioty mogły się przygotować do zmian. Mamy też świadomość, że infrastruktura tylko części stacji paliw pozwala na równoległe dystrybuowanie benzyn w standardzie E5, jak i E10. Jeśli każde paliwo na stacji sprzedawane byłoby bowiem w dodatkowym wariancie E10, na jednym dystrybutorze mielibyśmy aż 8 pistoletów. W związku z tym, podczas rozmów z przedstawicielami rynku paliw, doszliśmy do konsensusu, który zakłada, że benzyną, która miałaby występować w Polsce w wariancie E10 będzie benzyna 95 oktanowa. Natomiast benzyna 98-oktanowa pozostanie w wariancie E5 – po to, aby, po pierwsze, stacje paliw nie musiały przechodzić znaczących modernizacji, a po drugie, aby minimalizować ryzyko, że po wprowadzeniu nowych przepisów właściciele niektórych – w szczególności bardzo starych – aut mieliby problem z używaniem takiego paliwa. Na przyszły rok przygotowujemy również kampanię edukacyjną dla kierowców, w której pokażemy, że paliwa w standardzie E10 są rozwiązaniem bezpiecznym. Nie wykluczamy natomiast, że w przyszłości, także benzyna 98-oktanowa będzie dostępna w wariancie E10.

Wywiad ukazał się w wydaniu 5/2022 magazynu "Paliwa Płynne"

Źródło: <https://paliwa.pl/paliwa-plynne/czytelnia/prezentacje-i-wywiady/polska-jest-dobrze-zabezpieczona>