

PALIWA

Sankcje na LPG z Rosji jeszcze w tym roku

Unijne sankcje na rosyjski gaz LPG wejdą w życie 20 grudnia tego roku. Ważne, by firmy już teraz zabezpieczyły dostawy z nowych kierunków.

MATERIAŁ POWSTAŁ WE WSPÓŁPRACY Z ASP MEDIA SOLUTIONS

Zakaz dotyczy zakupu z Rosji propanu, butanu, jak również mieszanin. Zakazany będzie także obrót na unijnym rynku produktami rosyjskimi reeksportowanymi do Unii Europejskiej przez inne państwa. To najwyższy czas, by importerzy zawierali umowy z nowymi kontrahentami, trzeba bowiem będzie uzupełnić rynek produktem z innych kierunków. W 2023 roku udział dostaw z Rosji w całkowitym imporcie wyniósł 68 proc. wolumenu, z kolei rok wcześniej było to 72 proc. wolumenu. A Polska wciąż jest największym unijnym importerem LPG ze względu na popularność tego paliwa wśród kierowców. Trzy czwarte polskiego rynku LPG to segment transportowy, reszta to segment grzewczy i przemysłowy. Poza tym istotną część importowanego gazu od 2022 roku reeksportujemy do Ukrainy.

kiem jest indeks portów ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia). W poprzednich latach ten system dzielił rynek na pół, połowa z wynoszącego 2 miliony ton importu LPG do Polski pochodziła z kierunku rosyjskiego, a połowa z innych kierunków. Ceny produktu z kierunków zachodnich są wyższe i do nich nastąpi wyrównanie cenników.

Dywersyfikacja w toku, kto gotowy?

Firmy w różny sposób poszły do handlu z Rosją. Część z nich już od dłuższego czasu nie sprowadza LPG z tego kierunku i ma spore doświadczenie w zaopatrywaniu się jedynie z kierunków zachodnich, ale wiele podmiotów wciąż kupuje produkt na Wschodzie, wykorzystując okres przejściowy (do 20 grudnia możliwy jest import z Rosji na mocy umów zawartych przed przyjęciem sankcji). Przedsiębiorcy powinni

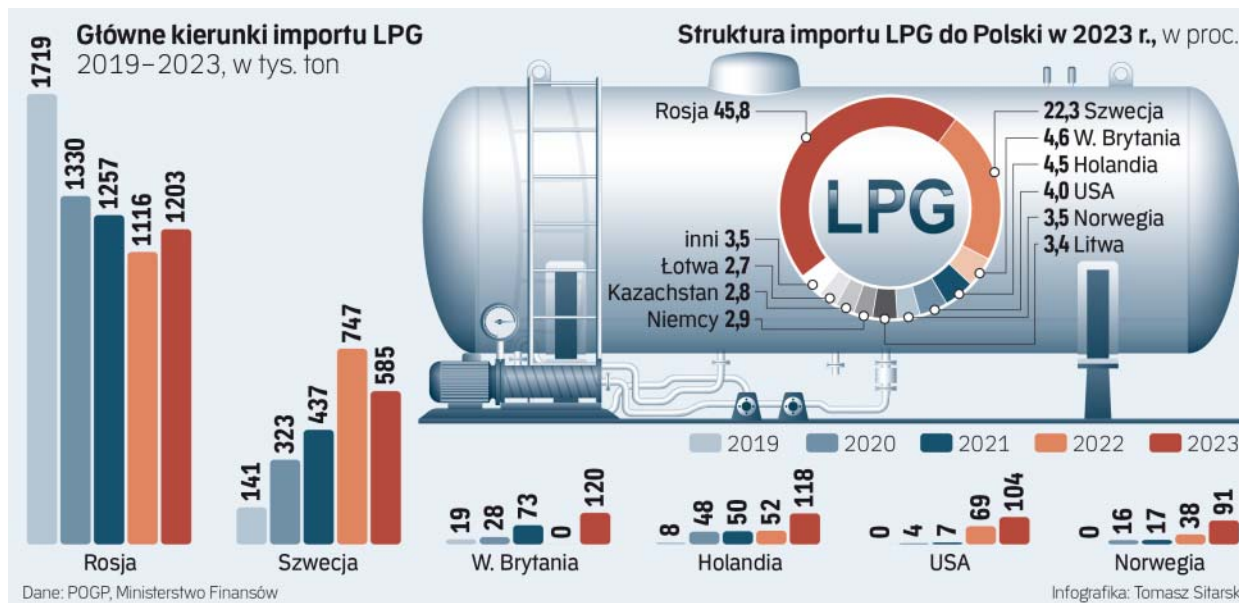
„ Importerzy już powinni zawierać umowy z nowymi kontrahentami, trzeba uzupełnić rynek produktami z innych kierunków niż Rosja

O ile w transporcie LPG ma substytut w postaci benzyny, o tyle w pozostałych obszarach gaz nie ma swojego zastępstwa. Orlen w lipcu deklarował, że zapewni gaz dla celów grzewczych, a według informacji dystrybutorów administracja państwowa monitoruje sytuację i zbiera informacje z rynku o przygotowaniach do wejścia sankcji.

Sankcje zlikwidują istniejący obecnie rynek dwóch cen – indeksowanej do produktu z Rosji oraz indeksowanej do produktów z kierunków zachodnich, których wyznaczniki

dolżyć starań, by na czas pozyskać LPG od alternatywnych dostawców. W pierwszym półroczu import rosyjskiego surowca do Polski wyniósł około 600 tysięcy ton, tymczasem konsumpcja krajowa to około 2,5 miliona ton rocznie.

Kamil Lipiński, kierownik zespołu klimatu i energii w Polskim Instytucie Ekonomicznym, zaznacza, że następuje już stopniowa dywersyfikacja. – Choć wciąż w Polsce dużą rolę odgrywa import z Rosji (42 proc. importu pozaunijnego w pierwszej połowie 2024 roku), rośnie rola LPG z



USA, Norwegii i Kazachstanu (razem 38 proc. w tym okresie), rośnie też rola LPG sprowadzanego z innych państw Unii Europejskiej. W pierwszym półroczu udział USA w pozaunijnym imporcie LPG do Polski wyniósł 28 proc., a sam import wzrósł ponad dwukrotnie. Import LPG z Norwegii był w tym samym czasie dziewięciokrotnie wyższy od średniej lat 2020–2024 w analogicznym okresie i zapewnił 8 proc. pozaunijnego importu. Ponaddwukrotnie rok do roku wzrósł polski import LPG z Kazachstanu (2 proc. importu spoza UE) – informuje Lipiński.

Import LPG z Rosji – według oficjalnych danych – do czerwca tego roku się nie zmniejszył. Natomiast z rynku płyną nieoficjalne informacje, że w lipcu i sierpniu mógł być on już niższy nawet o połowę. Z czego to może wynikać? Z jednej strony są to postoje remontowe w rosyjskich rafineriach produkujących na eksport. Do tego dochodzą sankcje nałożone na rosyjski sektor finansowy, które utrudniają wymianę handlową. Stany Zjednoczone w czerwcu objęły sankcjami transakcje największych rosyjskich banków i Moskiewskiej Giełdy Papierów Wartościowych. Sankcje wtórne grożą podmiotom, które pomagają w dokonywaniu transakcji. To mogło wyhamować gotowość

chińskich banków do pośredniczenia w płatnościach.

Co dalej?

– Trzęsienia ziemi po wejściu w życie embarga się nie spodziewam, ale musimy nauczyć się żyć z wyższymi cenami niż obecnie. Firmy przygotowują się na zmianę przepisów, podpisują umowy z nowymi dostawcami. Trzeba pamiętać, że premier Morawiecki już w kwietniu 2022 roku mówił o możliwym wprowadzeniu embarga. Przedsiębiorcy od tego czasu rozglądali się po rynku. A w grudniu 2023 roku zostało podpisane ostatecznie rozporządzenie sankcyjne – mówi „Rz” Bartosz Kwiatkowski, dyrektor generalny Polskiej Organizacji Gazu Płynnego.

Przedsiębiorcy, według Kwiatkowskiego, są świadomi zmian, jakie czekają rynek. Rozmawiają z administracją, uczestniczą w spotkaniach. – W końcu 2022 roku mówiono, że najslabiej zdywersyfikowane firmy sprowadzają 20 proc. paliwa z kierunków nierosyjskich. Zapewne mniejsze podmioty dystrybucyjne, historycznie nastawione na Rosję, mogą się znaleźć w trudniejszej sytuacji, muszą usilnie pracować nad zmianą kierunku dostaw. Jednak duzi gracze zabezpieczyli sobie dostawy od nowych podmiotów – mówi dyrektor POGP.

Co z cenami?

Według Kwiatkowskiego LPG w Polsce nie zabraknie. O ile wzrosną ceny? Trudno dokładnie oszacować ze względu na niepewność co do kosztów logistyki. Droga morską jesteśmy w stanie sprowadzić mniej więcej połowę potrzebnego wolumenu. Produkcja lokalna odpowiada za około 20 proc. zapotrzebowania. Część gazu trzeba więc będzie przetransportować drogą lądową z Zachodu. Pojawia się tu kwestia zastąpienia cystern kolejowych szerokotorowych cysternami normalnotorowymi. – Są na rynkach firmy obsługujące całą logistykę, choć niektórzy importerzy kupują też własne wagony. Mamy w kraju producentów takich specjalistycznych cystern LPG. Nie obser-

wuje nagłego wzrostu zamówień, co sugeruje, że rynek nie obawia się niedoboru wagonów – mówi Kwiatkowski.

W Polsce funkcjonują obecnie trzy morskie terminale LPG: w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Kamil Lipiński przypomina, że Orlen do 2025 roku ma zakończyć rozbudowę terminala LPG w Szczecinie. Jego możliwość odbioru zwiększy się do 400 tysięcy ton rocznie, co stanowić będzie około 20 proc. importowanego przez Polskę wolumenu.

Bartosz Kwiatkowski informuje, że w pierwszej połowie tego roku gaz z Rosji był o ok. 23–24 proc. tańszy niż z innych kierunków. W pierwszym półroczu mieliśmy – w porównaniu z ceną benzyny – najtańszy autogaz od 2016 roku. Litra autogazu kosztowała niewiele powyżej 42 proc. litra benzyny. – Takie rekordowo niskie ceny są nie do utrzymania w dłuższym okresie – podkreśla.

„ Największym eksporterem LPG na świecie są Stany Zjednoczone. Gaz z USA trafia głównie do Azji, ale odbiorcą są również kraje europejskie

Choć z rynku płyną też uspokajające głosy, że radykalnych zwyczaj cen nie będzie ze względu na umiarkowane ceny ropy i lekko spadkowy kurs dolara. Według danych amerykańskiej Energy Information Administration średnia cena ropy Brent w 2023 roku wyniosła 83 dol. za baryłkę. W pierwszym półroczu 2024 roku utrzymała się na tym samym poziomie. Kurs dolara względem złotówki na przestrzeni ostatnich 12 miesięcy spadł o ok. 6,5 proc., ze średnią wartością ok. 4 zł/dol.

Kto zastąpi Rosję?

Krajowi producenci dużo więcej rynkowi nie są w stanie zaoferować. Żeby zwiększyć produkcję LPG, trzeba by zwiększyć również produkcję benzyny. To kwestia procesu technologicznego – gaz jest jednym z produktów ubocznych w proce-

su rafinacji ropy. Według Kwiatkowskiego krajowe rafinerie są w stanie jedynie nieznacznie zwiększyć podaż LPG.

Nie ma więc wyjścia, trzeba intensywnie szukać dostawców zewnętrznych. Gdzie? Największym eksporterem LPG na świecie są Stany Zjednoczone, które sprzedają na zewnątrz ponad 50 mln ton surowca rocznie. Gaz trafia głównie do Azji, ale też do Europy. – Pewną ilość paliwa produkują też rafinerie europejskie, istotnymi producentami są: Niemcy, Niderlandy, Norwegia, Wielka Brytania. Państwa Unii importują LPG także z Algierii i Zatoki Perskiej. W Polsce natomiast drugim dostawcą, zaraz po Rosji, jest od kilku lat Szwecja – wyjaśnia Kwiatkowski. W 2022 roku Szwedzi odpowiadali za ponad 30 proc. importu paliwa, a w 2023 r. – za ponad 22 proc. Słabsze było pod tym względem pierwsze półrocze – Szwecja odpowiadała jedynie za ok.

17 proc. dostaw ze względu na niską cenę rosyjskiego gazu.

Jakie kary za łamanie sankcji?

Potrzebna będzie weryfikacja, skąd pochodzi sprowadzany gaz. To konieczne, by wykluczyć sytuację, w której importer sprowadza do Europy rosyjskie paliwo za pośrednictwem państw trzecich. Kary za łamanie prawa będą dotkliwie. Odpowiedzialność za omijanie sankcji ponosić będą osoby zarówno fizyczne, jak i prawne, czyli przedsiębiorstwa. W konsekwencji można zostać pozbawionym możliwości prowadzenia działalności gospodarczej, nie mówiąc już o karach finansowych. Do tego łamanie amerykańskich sankcji wiąże się z zakazem wjazdu do Stanów Zjednoczonych i zakazem współpracy z amerykańskimi podmiotami.



Nad nowymi kierunkami dostaw będą musiały pracować przede wszystkim mniejsze podmioty, dotąd nastawione na Rosję. Duży gracz już sobie zabezpieczył dostawy z innych krajów