**20 kwietnia 2022 r.**

**Odejście od rosyjskich surowców w Polsce jest możliwe, chociaż wymaga czasu**

Jak wynika z najnowszego raportu Polityki Insight[[1]](#footnote-2) w Unii Europejskiej obecnie rosyjska ropa stanowi 27 proc. importu tego surowca, gaz 40 proc., a węgiel 46 proc. W Polsce Rosja również odgrywa kluczową rolę – 72 proc. importu ropy, 45 proc. gazu i 74 proc. węgla pochodzi z tego kraju. Całkowite odejście od ropy z  Rosji jest możliwe, jednak proces doprowadzi do wzrostu cen paliw i innych produktów. Natomiast odejście od rosyjskiego gazu będzie możliwe już nawet w październiku tego roku, po ukończeniu budowy Baltic Pipe. Jak podkreśla raport, długoterminowe zastąpienie rosyjskich surowców wymaga przyspieszenia rozwoju OZE i rozbudowy sieci energetycznych.

**Jak bardzo uzależniona jest od rosyjskiej ropy Unia Europejska i Polska?**

Rosja jest trzecim największym producentem ropy na świecie (po USA i Arabii Saudyjskiej) – dziennie wydobywa 10,5 mln baryłek surowca, co odpowiada 14 proc. światowej produkcji. Około 60 proc. eksportu rosyjskiej ropy trafia do krajów Unii Europejskiej. Wśród unijnych państw od tych dostaw najbardziej zależna jest Słowacja – blisko 80 proc. paliw importowanych pochodzi z Rosji. Polska, Litwa i Finlandia pokrywają 2/3 swoich potrzeb importowych z tego kierunku. Największym odbiorcą rosyjskiej ropy są Niemcy (28 mln ton w 2020 r.), a w dalszej kolejności Polska (18 mln ton).

Jak zauważa raport, w 2012 r. rosyjska ropa odpowiadała za 95 proc. polskiego importu, ale w ostatnich latach znaczenie dostaw rosyjskiej ropy do Polski konsekwentnie maleje. Wpływ na to mają przede wszystkim polityka klimatyczna Unii Europejskiej, dywersyfikacja dostaw paliw do kraju i decyzje polityczne.

Głównym dostawcą paliw na krajowym rynku są polskie rafinerie w Gdańsku i Płocku, które sprzedają paliwa pozostałym sieciom detalicznym, które uszlachetniają je pakietami dodatków. W przypadku Shell dodatki uszlachetniające stworzone w oparciu o zaawansowane technologie sprawiają, że paliwo zyskuje istotne i unikalne atrybuty, poprawiające moc silnika i jego wydajność, a także wspierające utrzymanie silnika w czystości.

– Odejście od rosyjskich surowców jest konieczne i możliwe, jednak tempo rezygnacji będzie miało wymierny wpływ na koszty i ceny, obciążając budżety rządów, firm i nas – końcowych odbiorców. Już w drugim tygodniu wojny w Ukrainie, jako Shell zapowiedzieliśmy odejście od rosyjskich węglowodorów i to postanowienie pozostaje niezmienne. Pracujemy nad konsekwentnym, bezpiecznym i zgodnym z prawem zakończeniem naszych operacji. Temat dotyczy nie tylko nas, ale całej branży, dlatego współdziałamy z innymi firmami, organizacjami, rządami, aby móc sprawnie zrealizować powzięte zobowiązania i jednocześnie utrzymać bezpieczeństwo i stabilność dostaw energii – **mówi Piotr Kuberka, prezes zarządu Shell Polska**.

**Czy może zabraknąć paliwa i skąd się biorą jego ceny?**

Od 24 lutego br. operatorzy stacji paliw w Polsce odnotowali silny wzrost sprzedaży paliw, spowodowany obawą o odcięcie dostaw ropy ze Wschodu. Sprzedaż była wyższa o 200-400 proc. w porównaniu ze średnią, dlatego efektem był brak paliw na niektórych stacjach. Zwiększony popyt utrudniał uzupełnianie paliw na bieżąco, nie mając nic wspólnego z przerwą w dostawie ropy i produktów ropopochodnych.

Z raportu wynika, że ropociąg „Przyjaźń” pracuje normalnie i dociera nim 2/3 zużywanej w kraju ropy. W razie odcięcia dostaw krajowe koncerny są w stanie ściągnąć surowiec przez Naftoport w Gdańsku. Polska ma również rezerwy pokrywające 90-dniowy popyt na paliwa. Wynika to z obowiązku posiadania przez kraj rezerw obowiązkowych.

Nie oznacza to jednak, że po 24 lutego br. ceny paliw pozostały niezmienione. W raporcie możemy wyczytać, że na cenę składa się wiele elementów, ale najważniejszym jest koszt samego paliwa netto – odpowiada on za 56 proc. ceny benzyny 95 i 60 proc. oleju napędowego. Drugim co do wielkości składnikiem ceny są podatki – akcyza i VAT od paliw. Stanowią one ok. 38 proc. ceny detalicznej benzyny i 32 proc. oleju napędowego. Ostatnim elementem są dodatkowe opłaty (4-7 proc.) i marża detaliczna (ok. 1 proc.). Zmienną, która również ma wpływ na cenę jest kurs złotego – zakupy ropy rozlicza się w dolarach, więc im słabsza złotówka tym koszt ropy w Polsce jest wyższy.

**Jak można zdywersyfikować dostawy gazu?**

Jak podkreśla raport, gaz ma krytyczne znaczenie dla europejskiej gospodarki, ponieważ dzięki swoim właściwościom (niska emisja CO2) połączona z wysoką elastycznością jednostek wytwarzających energie elektryczna zasilanych gazem ziemnym stanowi idealne uzupełnienie pracy OZE. Surowiec miał stanowić paliwo przejściowe w kontekście uzyskania neutralności klimatycznej, jednak rosyjska agresja na Ukrainę wymusiła weryfikację tego założenia. Obecnie Komisja Europejska chce się uniezależnić od rosyjskiego gazu przed 2030 r., a jeszcze w tym roku zmniejszyć jego import o 2/3. Możliwymi kierunkami dywersyfikacji jest ściąganie skroplonego gazu ziemnego z Kataru, USA, Egiptu i zachodniej Afryki oraz gazu z Norwegii, Algierii i Azerbejdżanu. Dodatkowo Bruksela chce zwiększyć produkcję biometanu, wodoru oraz wspierać produkcję elektrolizerów, turbin wiatrowych i modułów PV.

**Szybkie odejście od ropy i gazu z Rosji jest możliwe, ale nie jest łatwe**

W przypadku embarga na surowiec z Rosji, Polska może sprowadzać całą potrzebną ropę drogą morską poprzez gdański Natfoport. Jednak jak podkreśla raport kluczowym wyzwaniem będzie zabezpieczenie dostaw z innych kierunków niż Rosja. Jednym z kierunków może być Arabia Saudyjska – obecnie odpowiadająca za ok. 16 proc. zużycia ropy w Polsce. W praktyce dostawy saudyjskiej ropy nie przekroczą połowy krajowego zużycia, ponieważ surowiec z Arabii ma inną specyfikę – jest lżejszy i ma niską zawartość siarki, a polskie rafinerie potrzebują cięższych gatunków. Innym kierunkiem jest irańska ropa, która stanowi jeden z najlepszych substytutów dla rosyjskiej. W raporcie jest wzmiankowane, że warunkiem tutaj byłaby reaktywacja porozumienia jądrowego. Ponadto uzgodnienia dotyczące zabezpieczenia nowych dostaw wymagałyby porozumienia Zachodu, więc trudno oszacować ile ropy popłynęłoby do Polski.

Polskie koncerny mogą ponadto uzupełnić dostawy zakupami krótkoterminowymi z Nigerii, Morza Północnego i z USA. Ich realizacja jest zależna od dostępności surowca i możliwości jego transportu. Potrzebne będą też inwestycje w krajowe rafinerie, które pozwolą na zwiększenie przerabiania słodkiej ropy z Zatoki Perskiej.

Pełne odejście od rosyjskiego gazu będzie możliwe po uruchomieniu gazociągu Baltic Pipe w październiku 2022 r. Wyzwaniem z pewnością będzie wypełnienie magistrali surowcem, przede wszystkim w sytuacji rosnącego popytu na norweski gaz ze strony innych europejskich państw.

**Rozwój transformacji energetycznej – kluczem do sukcesu uniezależnienia się od Rosji**

W przypadku Polski zastąpienie rosyjskich surowców nie będzie możliwe bez szybszego rozwoju odnawialnych źródeł energii oraz rozbudowy sieci elektrycznych. Na znaczeniu będzie zyskiwać elektromobilność oraz wodór jako paliwo. Jak wynika z badań między rokiem 2025 a 2027 r. ceny aut elektrycznych mają się zrównać z cenami samochodów spalinowych[[2]](#footnote-3), a w 2030 r. przeciętne auto na prąd ma być o 18 proc. tańsze od swojego spalinowego odpowiednika. Ważną rolę w przyszłości będzie pełnił wodór – szczególnie w autach ciężarowych. Ze względu na większy zasięg ogniw będą one mogły pokonać dłuższą drogę bez ładowania niż ciężarówki z napędem elektrycznym. By zupełnie uniezależnić się od surowca z Rosji konieczne jest również ograniczenie popytu m.in. poprzez promocję transportu kolejowego, komunikacji publicznej i car-sharingu.

 – Jako Shell jesteśmy aktywnym uczestnikiem transformacji energetycznej zarówno w Polsce, jak i na świecie. Naszym celem jest, by do 2050 r. stać się firmą energetyczną o zerowej emisji netto, zgodnie z oczekiwaniami społeczeństwa. Mamy doświadczenie i wiedzę, aby wspierać proces zmiany. W całej Europie w tym w Polsce rozwijamy partnerstwa na rzecz elektromobilności i do 2025 r. chcemy mieć 500 tys. ładowarek elektrycznych na naszych stacjach. W Polsce rozwijamy sieć szybkich ładowarek Shell-IONITY oraz wzmacniamy pozycję lideraw zakresie dostępności LNG dla mobilności, dzięki czemu nasza kontrybucja w tym ważnym procesie transformacji nieustannie rośnie. – mówi **Monika Kielak-Łokietek, dyrektorka działu stacji paliw i rozwoju sieci detalicznej w Shell Polska**.

– Widzimy również duży potencjał w wodorze jako paliwie przyszłości – mamy już stacje wodorowe w kilku krajach i jeśli Polska będzie na to gotowa, nie wykluczamy możliwości takiej inwestycji. Niedawno złożyliśmy też wnioski o nowe lokalizacje pod morskie farmy wiatrowe w polskiej strefie Morza Bałtyckiego. Chcemy wnieść wartość dodaną w procesie transformacji energetycznej w Polsce, a w szczególności do osiągnięcia celu 11 GW mocy zainstalowanej w morskiej energetyce wiatrowej przed 2040 rokiem – dodaje **Piotr Kuberka, prezes zarządu Shell Polska**.

Shell już teraz inwestuje w Polsce z LNG czy elektromobilność. Firma otworzyła pięć z jedenastu planowanych stacji z błękitnym paliwem, które obecnie jest realną, dostępną tu i teraz alternatywą dla transportu ciężkiego. Rozpowszechnienie tego paliwa może pomóc zredukować emisje gazów cieplarnianych pochodzących z samochodów ciężarowych nawet o 22 proc[[3]](#footnote-4). Co więcej, samochody zasilane LNG mogą również być tankowane zeroemisyjnym, a nawet ujemnym emisyjnie skroplonym biometanem (bioLNG).

W połowie marca Shell uruchomił też kolejne szybkie ładowarki IONITY o mocy do 350 kW na swoich stacjach. Tym samym funkcjonuje już 12 szybkich ładowarek Shell-IONITY na 6 stacjach. W najbliższej przyszłości firma planuje stawiać też w Polsce własne ładowarki.

1. Raport Polityki Insight „Jak uniezależnić się od rosyjskich surowców” przygotowany na zlecenie Shell Polska, kwiecień 2022 r. [↑](#footnote-ref-2)
2. Bloomberg, NEF 2021 [↑](#footnote-ref-3)
3. Redukcja emisji gazów cieplarnianych w całym łańcuchu paliwowym opiera się na aktualnych normach zarządzania jakością ISO 9001 oraz wartościach emisji EPA i GREET. „Emisje gazów cieplarnianych” obejmują CO₂, metan i N₂O. [↑](#footnote-ref-4)