

Może zabraknąć LPG po sankcjach na Rosję

14 lutego 2024

Przyjęty w grudniu 12. pakiet sankcji wobec Rosji obejmuje prawie całkowity zakaz importu gazu płynnego (LPG). Import z Rosji stanowił w 2023 r. około 48% całego wolumenu sprowadzanego do Polski. Możliwe, że po wejściu sankcji paliwa wystarczy na 10 dni.

LNG – Liquefied Natural Gas to skroplony gaz ziemny, a LPG – Liquefied Petroleum Gas, to z kolei pozyskiwana w wyniku procesu rafinacji ropy naftowej płynna mieszanina propanu i butanu.

W ocenie dyrektora Polskiej Organizacji Gazu Płynnego Bartosza Kwiatkowskiego, w sumie na mocy rozporządzenia objęto środkami ograniczającymi kody celne odpowiadające za 90% importu LPG z Rosji do Polski. Nowe sankcje zaczną obowiązywać od 19 grudnia 2024 r.

Według danych za 10 miesięcy 2023 r. udział dostaw gazu płynnego z Rosji w całkowitej strukturze polskiego importu spadł do poziomu ok. 48%. Drugim co do wielkości dostawcą na rynek polski pozostaje Szwecja (21,2%), a trzecim – Norwegia (5,2%). Kolejne miejsca zajmują Niderlandy (4,3%) oraz Wlk. Brytania (4,2%).

75 proc. zużywanego LPG przypada na sektor transportu, gdzie 3 miliony kierowców tankuje autogaz. Według „Polityki Insight” surowe obliczenia wskazują, że po wejściu sankcji paliwa wystarczy szacunkowo na 10 dni, w konsekwencji może się to przełożyć na istotny wzrost cen LPG na przełomie roku. Doprowadzi to do wzrostu zużycia benzyny.

Na obecną chwilę ministerstwo klimatu i środowiska nie przewiduje konieczności wprowadzania finansowych tarcz

ochronnych dla obywateli. Czy zatem możemy spać spokojnie?

Potrzebne inwestycje

Zdaniem Polskiej Izby Gazu Płynnego, bez inwestycji realizowanych „w trybie pilnym” wywiązanie się z narzucanego przez pakiet sankcji terminu jest mało prawdopodobne. W przesłanym dla redakcji Interii stanowisku PIGP dowiadujemy się m.in., że Polska praktycznie nie ma terminali w portach, w których mogłyby przypływać większe statki z LPG. Ostateczna możliwa opcja znajduje się w Gdańsku, jednak obecnie terminal jest wykorzystywany do granic możliwości.

Jak ocenia „Polityka Insight”, Polska ma 3 terminale morskie do importu LPG, z przepustowością do 1 mln ton rocznie. To dwa razy za mało by zaspokoić potrzeby importowe na poziomie 2,1 mln ton. Sytuacja może się poprawić w ciągu kilku lat przez rozbudowę terminali w Szczecinie.

Inwestycje w porty i terminale przeładunkowe oraz transport kolejowy zajmują dużo czasu, dlatego powinny zostać rozpoczęte natychmiast i to na dużą skalę. Pozwoliłoby to ominąć pośredników w portach ARA (Antwerpia, Rotterdam, Amsterdam), gdzie cena w stosunku do zakupu jest mocno windowana przez pośredników. W 1 półroczu 2023 r. 53,2% LPG trafiło do Polski koleją wobec 34,6% transportem morskim i 8,6% drogowym. Jak zauważa PIGP – dostawa dużym statkiem bezpośrednio do Polski w porównaniu do dostaw do ARA byłoby 2,5-krotnie tańsze.

Źródło: [FaktyiAnalizy.info](https://faktyianalizy.info)