



Rynek LPG po sankcjach UE wobec Rosji

Tymon Pastucha

Wstrzymanie importu rosyjskiego LPG do Unii, uzgodnione w ramach 12. pakietu sankcji, zacznie w pełni obowiązywać w grudniu 2024 r., zmniejszając dochody budżetowe Rosji. Silnie wpłynie jednak na rynki środkowoeuropejskie, wywołując wzrosty cen paliw i istotnie ograniczając dostępność LPG. Efekty najsilniej może odczuć Ukraina, która zużywa LPG głównie do celów komunalnych i wojskowych. W interesie Polski, największego regionalnego konsumenta i reeksportera LPG, leży rozbudowa infrastruktury przyjmującej i magazynowej w celu zapewnienia ciągłości dostaw z innych kierunków.

Zastosowanie LPG i charakterystyka rynku. Skroplony gaz petrochemiczny (LPG) jest mieszaniną propanu i butanu uzyskiwaną przy rafinacji ropy naftowej lub przy wydobyciu gazu ziemnego (metanu, skraplanego potem do LNG). Jest wykorzystywany w sektorach przemysłowym (głównie chemicznym), rolnym (suszarńie zboża), komunalnym (np. ogrzewnictwo i kuchenki gazowe) i transportowym (autogaz). W zużyciu LPG istnieje strukturalna różnica między państwami Europy Zachodniej a Środkowej. W państwach takich jak Polska, Bułgaria, Rumunia, Ukraina i kraje bałtyckie największa konsumpcja LPG ma miejsce w sektorach transportowym i komunalnym, które zużywają ponad 80% surowca. Tymczasem w Europie Zachodniej (np. Francji, Niemczech czy Holandii) największe zużycie odnotowywane jest w sektorach przemysłowym i komunalnym. Odmienne są też struktury importu – rynki środkowoeuropejskie są infrastrukturalnie uzależnione od realizowanych koleją dostaw z Rosji, a pozostałe państwa UE importują LPG drogą morską z Bliskiego Wschodu, północnej Afryki czy USA. Zużycie LPG w Europie nieustannie rośnie, największymi konsumentami są Turcja, Niemcy i Włochy, a Polska zajmuje siódmą pozycję.

Zapotrzebowanie Polski na LPG wynosi ok. 2,5 mln ton rocznie – 75% zużywa transport (3 mln pojazdów jest zasilanych autogazem), ponad 10% sektor komunalny, resztę sektory przemysłowy i rolny. W 2022 r. ok. 45% importu pochodziło z Rosji, 25% ze Szwecji, a 20% zaspokajała krajowa produkcja. Do Polski trafiało 2/3 rosyjskiego eksportu LPG kierowanego do UE (ok. 1,2 mln ton o wartości

730 mln euro), na 2. i 3. miejscu były Łotwa i Bułgaria. LPG pozyskiwane z Rosji jest najtańsze na rynku, co wynika m.in. ze specyfiki przetwórstwa i taniego transportu kolejowego. W ostatnich latach widoczna jest jednak rosnąca dywersyfikacja kierunków importu i ograniczenie przywozu z Rosji. Dostawy przez terminale morskie (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, o łącznej przepustowości ok. 1 mln ton rocznie) są w stanie zabezpieczyć do połowy krajowej konsumpcji. Przywóz drogą lądową z portów w Belgii, Holandii i Niemczech jest o 20% droższy, a jego wolumen ze względu na cenę i ograniczenia infrastruktury kolejowej jest stosunkowo niski. Sektor mierzy się też z małą dostępnością przestrzeni magazynowej (zaledwie 0,1 mln ton) służącej głównie celom logistycznym.

W wyniku pełnoskalowej agresji Rosji na Ukrainę i kryzysu energetycznego regionalny rynek LPG uległ przemianie – we wszystkich państwach wzrosło zużycie (szczególnie autogazu i na cele komunalne). LPG, paliwo mniej emisyjne i bardziej dostępne niż węgiel (łatwość użytkowania i niższe koszty), znajduje coraz szersze zastosowanie w ogrzewnictwie indywidualnym. Europejski przemysł sygnalizuje rosnące zainteresowanie tym surowcem, traktowanym jako substytut gazu ziemnego. Polska, a po niej Rumunia i Niemcy, stała się najważniejszym reeksporterem LPG do Ukrainy – wielkość dostaw szacowana jest na ok. 0,7 mln ton rocznie. Dostępne dane wskazują, że LPG jest ważnym elementem bezpieczeństwa energetycznego tego państwa, szczególnie w okresie grzewczym. Ze względu na właściwości LPG (niska cena, łatwość transportu i rozproszony charakter)

BIULETYN PISM

ukraińskie zużycie obejmuje zastosowania komunalne, wojskowe i transportowe.

Sankcje przeciw LPG z Rosji. 19 grudnia 2023 r. UE przyjęła 12. pakiet sankcji wymierzony w Rosję, który m.in. zakazał przywozu LPG. Rosja jest czwartym na świecie największym producentem LPG, które jest konsumowane głównie wewnątrz, a nadwyżki są od lat 90. eksportowane do państw Europy Środkowej, głównie Polski. Wedle dostępnych danych rosyjska produkcja LPG to ok. 15 mln ton rocznie, zużycie wewnętrzne rośnie i szacowane jest na ok. 11 mln ton, a eksport to ok. 4 mln ton. Wolumen sprzedawany do państw UE regularnie spada i wynosi obecnie ok. 1,7 mln ton, pozostałe nadwyżki eksportowane są do Chin i Turcji. Sprzedaż prowadzą podmioty prywatne, a jej znaczenie dla władz centralnych jest – ze względu na stosunkowo niskie wpływy do budżetu – małe, dlatego nie doszło dotąd do odcięcia dostaw do UE ([inaczej niż w przypadku gazu ziemnego](#)).

Nowe sankcje ograniczą wpływ Rosji na unijny rynek energii i uderzą w jej przychody z eksportu LPG do UE (w 2022 r. 1,1 mld euro). Restrykcje są objęte okresem przejściowym, który pozwala na sprowadzanie gazu płynnego z Rosji do 20 grudnia br., na mocy kontraktów zawartych przed przyjęciem pakietu. Na wniosek Węgier i Słowacji nie dotyczą wszystkich rodzajów (mieszanek) LPG, ale ich zakres obejmuje 90% gazu płynnego wwożonego z Rosji do Polski.

Konsekwencje dla Polski i regionu. Wprowadzone sankcje wpłyną negatywnie na regionalne rynki paliw i LPG. Według szacunków organizacji branżowych ich skutkiem będzie ograniczenie dostępności autogazu i wyraźny wzrost jego cen (15–40%) dla pozostałych sektorów (m.in. gospodarstw domowych i rolnictwa). Państwa regionu dążą jednak do wprowadzenia sankcji, uzasadniając to odcięciem od rosyjskich węglowodorów i mniejszym wpływem z ich sprzedaży do rosyjskiego budżetu. W krótkim okresie może wystąpić ryzyko destabilizacji rynku paliw, co przy zwiększonym popycie na benzynę i olej napędowy przyniesie wzrost cen, zwiększając presję inflacyjną. Ze względu na charakterystykę rynku – duże rozdrobnienie i konkurencję – skutki zawirowań najsilniej odczują mali i średni przedsiębiorcy, których obejmie ryzyko bankructwa. Efekty dotkną też uboższą część ludności zamieszkującą tereny słabo zurbanizowane, a wzrost cen podstawowego paliwa komunalnego i transportowego nasili ubóstwo energetyczne.

Poza Polską państwem istotnie dotkniętym negatywnymi skutkami może być Ukraina, co wynika z dużej konsumpcji i ograniczonych możliwości importu z alternatywnych kierunków. Szczyt ukraińskiego zapotrzebowania na LPG przypada na sezon grzewczy, co – biorąc pod uwagę termin

wejścia sankcji w życie – może stanowić zagrożenie dla wojska i ludności cywilnej, powodując jej dalsze ubożenie. W pozostałych państwach regionu niedobory LPG mogą wywołać efekty łagodniejsze niż w Polsce, skutkując w pierwszej kolejności wzrostami cen i ograniczeniem reeksportu paliwa do Ukrainy. W Europie Zachodniej widoczne będzie również obciążenie infrastruktury kolejowej i portowej.

Wzrost cen i destabilizacja rynku mogą stworzyć ryzyko obchodzenia sankcji. Dotyczy to w szczególności LPG z Kazachstanu, które może być mieszane z surowcem rosyjskim lub przewożone jako kazachskie (według ukraińskiej prasy branżowej prawdopodobnie dotyczy to już części gazu płynnego obecnie importowanego na Ukrainę). Istnieje ryzyko eksportu rosyjskiego LPG do UE przez Morze Czarne z wykorzystaniem pośredników, np. z gruzińskiego portu w Poti. Możliwy jest też znaczący wzrost eksportu mieszanki LPG nieobjętej sankcjami.

Ryzyko wcześniejszego wstrzymania lub ograniczenia przez Rosję dostaw LPG do UE, ze względu na małe znaczenie rynku, jest niskie. Może jednak do tego dojść, jeśli rosyjskim władzom będzie zależało na destabilizacji państw sąsiedzkich poprzez połączenie wstrzymania dostaw LPG z działaniami dezinformacyjnymi. Może to skutkować paniką konsumencką, wywołując kryzys paliwowy na rynkach regionalnych. Dlatego duże znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa paliwowego ma polityka komunikacyjna.

Rekomendacje. Średniookresową stabilność rynku LPG mogłaby zapewnić rozbudowa infrastruktury przyjmującej, w szczególności terminali morskich, co pozwoliłoby na dywersyfikację źródeł pochodzenia surowca. Najszybszą dostępną opcją byłoby przystosowanie do dostaw komercyjnych i rozbudowa terminalu w Policach (należącego do Grupy Azoty), który jako jedyny ma techniczne możliwości przyjęcia największych jednostek, w tym transoceanicznych z USA. Opcją dywersyfikacji źródeł dostaw jest intensyfikacja importu kolejowego i drogowego z innych państw regionu (Rumunia, Bułgaria, Litwa), jednak wyzwaniem pozostają zły stan i organizacja przewozów kolejowych oraz infrastruktury drogowej w regionie.

Istotnym działaniem może być też rozbudowa krajowej infrastruktury magazynowej, zarówno państwowej, jak i rozproszonej. Realizacji tych działań, zanim sankcje w pełni wejdą w życie, pomogłoby uproszczenie i przyspieszenie procedur administracyjnych (m.in. decyzji środowiskowych). W długiej perspektywie istotne znaczenie mają inwestycje w bio LPG, dla którego rozwoju niezbędna jest przewidywalna polityka klimatyczna i stabilne otoczenie prawne na poziomie UE.