

Michał Paszkowski

## Nafciarze w kłopotach: kondycja rafinerii w państwach Europy Środkowej

**Przemysł rafineryjny, podobnie jak wiele innych gałęzi gospodarki, znalazł się w niezwykle trudnej sytuacji wywołanej pandemią COVID-19. Wprowadzone obostrzenia (m.in. zamknięcie granic lądowych, morskich, powietrznych) spowodowały spadek zapotrzebowania na wszystkie rodzaje paliw. W Europie Środkowej funkcjonuje kilkanaście rafinerii, które musiały zmniejszyć wykorzystanie mocy przerobowych. Utrzymujący się niski poziom marż będzie miał zapewne wpływ na branżę w długiej perspektywie czasowej, a niektóre zakłady mogą nawet zostać zlikwidowane.**

**Wpływ pandemii na sektor.** Niewątpliwie 2020 r. jest trudnym okresem dla branży naftowej na świecie, spadek konsumpcji paliw miał bowiem charakter bezprecedensowy. Zgodnie z szacunkami Międzynarodowej Agencji Energii (IEA) w 2020 r. zapotrzebowanie na ropę naftową spadło o 8,8 mln baryłek dziennie (mb/d), z czego w samym kwietniu 2020 r. nawet o 20 mb/d (ok. 20% r/r). Szok wywołany pandemią wymusił na państwach uczestniczących w porozumieniu OPEC+ (m.in. Rosja, Kazachstan) konieczność podjęcia skoordynowanych działań. O ile w marcu 2020 r. doszło do „wojny cenowej” z uwagi na odmienną ocenę poziomu cięć w produkcji (Arabia Saudyjska i Rosja), o tyle w kwietniu 2020 r. państwa OPEC+ powróciły do rozmów i ostatecznie zdecydowały się na zmniejszenie produkcji surowca łącznie o 9,7 mb/d miesięcznie. Aktywne działania przyczyniły się do zmniejszenia dostępności ropy naftowej oraz wzrostu ceny.

Spadek zapotrzebowania na paliwa, przy mniejszej dostępności surowca oraz jego rosnącej cenie, stanowi duże wyzwanie dla rafinerii. Zgodnie z szacunkami przewiduje się, że na świecie wiele zakładów o łącznych zdolnościach przerobowych wynoszących 2,3 mb/d zostanie zamkniętych lub zmniejszy moc w kolejnych latach. W Europie taka sytuacja obejmie rafinerie o zdolnościach wynoszących co najmniej 0,6 mb/d, a więc m.in. w Belgii (Antwerpia), Wielkiej Brytanii (Grangemouth), Portugalii (Porto), Finlandii (Naantali) oraz we Włoszech (Livorno). Likwidacja zakładów będzie miała wpływ zarówno na rynek pracy, jak i na dostępność paliw, powodując konieczność zwiększenia produkcji lub importu z innych lokalizacji.

**Kłopoty małych zakładów.** W Europie Środkowej funkcjonuje kilkanaście rafinerii różniących się pod wieloma względami, a więc pod względem mocy i głębokości przerobu ropy naftowej, ilości i struktury wytwarzanych paliw oraz dostępu do źródeł surowca. Wiele z nich w 2020 r. znalazło się w niezwykle trudnej sytuacji rynkowej, a pierwszą naturalną odpowiedzią było zmniejszenie przerobu surowca. Niskie marże na paliwa transportowe sprawiły, że drugą odpowiedzią była m.in. maksymalizacja produkcji oleju napędowego względem paliwa lotniczego. O ile bowiem ruch lotniczy został niemalże całkowicie ograniczony ([„Komentarze IEŚ”, nr 329](#)), o tyle ruch samochodowy (np. transport ciężki) mógł dość dobrze funkcjonować. W tych uwarunkowaniach nastąpił znaczny wzrost poziomu zapasów oleju napędowego, co spowodowało spadek opłacalności wytwarzania tego paliwa. Dodatkowo nastąpił także spadek konsumpcji benzyny (paliwo wykorzystywane przede wszystkim w transporcie prywatnym) i w rezultacie problemy objęły całą branżę, a więc zarówno kompleksowe zakłady, jak i te o mniejszej głębokości przerobu.

W regionie Europy Środkowej trudna sytuacja dotyczy przede wszystkim zakładu w Kralupach w Czechach, który jest zaopatrywany w surowiec z Morza Adriatyckiego (terminal naftowy w Trieście we Włoszech), przesyłany następnie rurociągami *TAL* i *IKL*. Z uwagi na niewielką zdolność i głębokość przerobową oraz wysokie koszty dostaw surowca, w przypadku podjęcia decyzji o racjonalizacji kosztów rafineria mogłaby zostać zamknięta. Niemniej w regionie funkcjonują inne zakłady, więc taka sytuacja nie miałaby negatywnego wpływu na rynek paliw w tych państwach. Problemy nie ominęły także rafinerii w Rijece w Chorwacji oraz Bosanskim Brodzie w Bośni i Hercegowinie. W przypadku pierwszego zakładu Grupa MOL z Węgier, która jest właścicielem rafinerii,

od lat wstrzymywała się z procesem modernizacji (w przeszłości rozważano budowę instalacji opóźnionego koksowania, co umożliwiłoby zwiększenie produkcji oleju napędowego i zmniejszenie wytwarzania ciężkiego oleju opałowego). Niemniej jednak obecnie (z powodu spadku konsumpcji paliw) prace inwestycyjne mogą nie zostać zainicjowane, co sprawi, że zakład być może nawet zostanie zamknięty. W takich uwarunkowaniach przemysł naftowy w Chorwacji uległby likwidacji, a więc istniałaby konieczność zwiększenia importu paliw. W odniesieniu do drugiego zakładu pożar, który miał miejsce w 2018 r., sprawił, że obecnie trwa odbudowa rafinerii w Bosanskim Brodzie (niewielki zakład nastawiony m.in. na wytwarzanie asfaltów). Panujące na rynku warunki będą negatywnie wpływać na szybkość modernizacji przedsiębiorstwa.

**Nieco lepsza sytuacja innych rafinerii.** Kondycja przedsiębiorstw naftowych jest wypadkową sytuacji gospodarczej panującej w danym państwie oraz regionie, do których kierowane są wytwarzane produkty. W okresie obowiązywania obostrzeń spadła wymiana handlowa, uziemiono wiele linii lotniczych oraz wprowadzono ograniczenia w przemieszczaniu się ludzi i towarów, co automatycznie miało wpływ na sektor rafineryjny. Problemy objęły wszystkie zakłady, które musiały zmniejszyć poziom wytwarzanych paliw. Sytuacja taka w Europie Środkowej objęła rafinerie na Litwie (Możejki), w Polsce (Płock, Gdańsk), Czechach (Litvínov, Kralupy), Słowacji (Bratysława), na Węgrzech (Százhalombatta) oraz w Bułgarii (Burgas) i Rumunii (m.in. Konstanca, Ploiești, Onești).

W stosunkowo dobrej sytuacji znalazły się rafinerie nad Morzem Bałtyckim – w Możejkach (Litwa) oraz Gdańsku (Polska). Zakład w Możejkach jest skoncentrowany na eksporcie paliw na rynki państw bałtyckich, Polski, Ukrainy oraz na eksport drogą morską. Oczywiście zakład został zmuszony do zmniejszenia wykorzystania mocy przerobowych, ale sytuacja w regionie wymusiła zwiększenie elastyczności. W państwach bałtyckich spadki sprzedaży nie były znaczące. W 2020 r. konsumpcja dwóch głównych paliw transportowych (benzyna i olej napędowy) zmniejszyła się na Łotwie o 7% w porównaniu z 2019 r., natomiast na Litwie i w Estonii wzrosła odpowiednio o 4% i 2% (co było efektem dużego wzrostu zapotrzebowania na paliwa w okresie letnim). Sytuacja rafinerii jest stabilna i to pomimo wytwarzania znacznej ilości ciężkiego oleju opałowego. W przypadku rafinerii w Gdańsku oddanie do eksploatacji instalacji opóźnionego koksowania spowodowało zwiększenie elastyczności funkcjonowania zakładu, a morskie położenie sprawiło, że rafineria ta, obok kierowania produktów na rynek lokalny, sprzedawała paliwa również na rynki zagraniczne (transport morski). Zasadniczo w Polsce, dzięki dużemu i chłonnemu rynkowi, zakłady w Płocku i Gdańsku, pomimo konieczności zmniejszenia przerobu ropy naftowej (w 2020 r. spadek o 5,2% w stosunku do 2019 r.), były w stanie dostosować się do zmienionych warunków.

**Wnioski.** Trudności rafinerii w Europie są wypadkową wprowadzonych obostrzeń. Dopiero ich zniesienie (odmrożenie gospodarek) i zapewnienie swobodnej wymiany handlowej oraz przemieszczania się ludzi będą pozytywnie oddziaływać na wzrost konsumpcji paliw, co automatycznie wpłynie na poprawę funkcjonowania tych zakładów. Uwzględniając skalę wprowadzonych ograniczeń, spadki dochodów ze sprzedaży poszczególnych produktów paliwowych dotyczą zakładów zarówno o mniejszej głębokości przerobu, jak i tych kompleksowych.

Naturalną odpowiedzią na zmienione warunki rynkowe był zmniejszony przerób ropy naftowej, a dalej – proces maksymalizacji wytwarzania oleju napędowego względem paliwa lotniczego. Niemniej można przewidywać dalsze działania, a więc z jednej strony rozwój segmentu petrochemicznego, a z drugiej – skoncentrowanie się na wytwarzaniu paliw z produktów pochodzenia roślinnego (biorafineria). W szczególności drugie z tych rozwiązań zapewne będzie preferowane, biorąc pod uwagę starania Komisji Europejskiej związane ze zmniejszeniem emisji CO<sub>2</sub>. Takie plany dotyczą m.in. rafinerii w Finlandii (Porvoo), Francji (Grandpuits) oraz Szwecji (Lysekil).

W państwach Europy Środkowej najtrudniejsza sytuacja obejmuje rafinerie w Czechach (Kralupy) oraz w Chorwacji (Rijeka). W rezultacie przychody PKN ORLEN S.A. oraz Grupy MOL (właściciel rafinerii w Chorwacji) ulegną zmniejszeniu, co tym samym utrudni szybkość odbudowy przedsiębiorstw, które odgrywają ważną rolę gospodarczą w Polsce i na Węgrzech. Likwidacja zakładów przetwórstwa ropy naftowej w Chorwacji będzie mieć negatywne konsekwencje zarówno dla regionalnego bezpieczeństwa energetycznego, jak i dla regionalnego rynku pracy.