



Michał Paszkowski

Rynek LPG w państwach Europy Środkowej

Państwa Europy Środkowej od momentu rozpoczęcia wojny rosyjsko-ukraińskiej podjęły aktywne działania na rzecz zmiany struktury importu LPG. Mając na względzie rolę tego paliwa w gospodarce poszczególnych państw (głównie jako paliwa silnikowego) oraz jego konkurencyjną cenę w stosunku do innych paliw, można w dalszym ciągu oczekiwać stabilnej konsumpcji, która może ulec zmianie dopiero w dłuższym horyzoncie czasowym i to pod wpływem przede wszystkim regulacji na poziomie Unii Europejskiej.

Specyfika rynku LPG¹. W Europie zapotrzebowanie na LPG jest powiązane z sektorem przemysłowym (głównie branża chemiczna), rolniczym, komunalnym (paliwo wykorzystywane do celów grzewczych i kuchennych) oraz transportowym. Niemniej znaczenie poszczególnych rynków jest różne. W państwach Europy Środkowej, gdzie przemysł chemiczny jest słabiej rozwinięty, więcej osób wykorzystuje LPG do celów komunalnych (głównie na terenach wiejskich) oraz jako paliwo napędowe do pojazdów samochodowych (tzw. autogaz). Z kolei w państwach Europy Zachodniej ten trend jest przeciwny. Zasadniczo średnio w Unii Europejskiej za 37% całego zapotrzebowania na LPG odpowiada zużycie związane z popytem na produkty chemiczne, 28% pochłaniają cele komunalne, a ok. 25% – transport.

Sytuacja w państwach Europy Środkowej. W 2022 r. łącznie we wszystkich państwach Europy Środkowej należących do UE konsumpcja paliwa typu LPG spadła o 1,6% w stosunku do 2021 r. Największym rynkiem LPG w państwach Europy Środkowej jest Polska (odpowiada za 50% łącznej konsumpcji) i w większości jest to paliwo wykorzystywane w transporcie (Polska odpowiada za 36% zapotrzebowania na autogaz w państwach UE). Kolejne miejsca na rynku państw Europy Środkowej zajmują Rumunia (odpowiada za 13% konsumpcji) oraz Bułgaria (9%), które z kolei w odniesieniu do całej europejskiej konsumpcji autogazu odpowiadają za 4% i 9%. W 2022 r. sytuacja w poszczególnych państwach była zróżnicowana. Wśród wszystkich jedenastu państw wzrosły zapotrzebowania na LPG odnotowano w sześciu (Bułgaria, Słowacja, Łotwa, Litwa, Rumunia oraz Polska), natomiast w pięciu miały miejsce spadki (Węgry, Estonia, Chorwacja, Słowenia oraz Czechy).

Kluczową rolę w rynku LPG odgrywa autogaz. Niewątpliwie pojazdy zasilane LPG stanowią ważny segment floty pojazdów w takich państwach jak Polska, Rumunia oraz Chorwacja, jednak dynamika przyrostu tego typu samochodów jest zróżnicowana i wynika ze specyfiki poszczególnych rynków (w większości nie są to auta nabyte na rynku samochodów pierwotnych, lecz konwersje pojazdów na rynku wtórnym). Na trend związany z liczbą rejestracji wpływa także wiek parku samochodowego, gdyż tego rodzaju urządzenia są instalowane przede wszystkim w pojazdach starszych. Średnia wieku samochodów w państwach Europy Środkowej wynosi 14,4 roku, natomiast średnia dla wszystkich państw UE to 12 lat. W Polsce udział gazu LPG używanego do napędu pojazdów samochodowych (autogaz) odpowiada za 65% łącznej konsumpcji tego paliwa, co sprawia, że uwarunkowania rynkowe oraz regulacje prawne na poziomie UE mają duży wpływ na branżę. Istotny udział w popycie LPG wykorzystywanego jako autogaz ma też Chorwacja (48%), pomimo tego, że wolumen konsumowanego paliwa jest minimalny (48 tys. ton). Natomiast w pozostałych państwach Europy Środkowej autogaz stanowi niewielką część rynku LPG, zwykle poniżej 10% zapotrzebowania na to paliwo.

Źródło pochodzenia paliwa. W większości przypadków państwa Europy Środkowej pozostają uzależnione od importu LPG, w tym głównie z Federacji Rosyjskiej (czwarty największy na świecie producent) z uwagi na bliskość rynków. Wraz z wybuchem wojny rosyjsko-ukraińskiej nastąpił jednak proces dywersyfikacji źródeł i obecnie coraz większa ilość produktu w regionie pochodzi przede wszystkim z USA. Pomimo tego w dalszym ciągu Litwa, Łotwa,

¹ Skroplony gaz (ang. liquefied petroleum gas, LPG) jest otrzymywany zasadniczo z dwóch niezależnych źródeł. Po pierwsze – powstaje w wyniku naturalnych procesów w złożach gazu ziemnego oraz ropy naftowej (gaz pochodzenia naturalnego). Po drugie – wytwarza się go jako jeden z produktów ubocznych w procesie rafinacji ropy naftowej (pochodzenie sztuczne).



Estonia, Polska, Słowacja oraz Rumunia kontynuują dostawy tego paliwa z Rosji, które odbywają się zarówno drogą morską, jak i lądową (kolej). Biorąc pod uwagę skalę rynku, największym importerem LPG pozostaje Polska. W obecnych uwarunkowaniach szybka zmiana dostawców tego paliwa byłaby kosztowna. Produkt ten jest kupowany z Rosji przede wszystkim przez mniejszych, niezależnych importerów (podmioty niebędące częścią koncernów energetycznych), natomiast większe przedsiębiorstwa koncentrują się na kupnie paliwa przede wszystkim drogą morską (terminale w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni) od nierosyjskich dostawców (głównie ze Szwecji, a także z Wielkiej Brytanii, Holandii oraz Norwegii). Z uwagi na brak możliwości technicznego sprawdzenia źródła pochodzenia paliwa (gdzie zostało ono wytworzone) zdarzają się przypadki, że paliwo importowane z Rosji (w 2022 r. głównie poprzez terminale paliwowe w państwach bałtyckich) jest następnie eksportowane na Ukrainę.

Trendy długookresowe na europejskim rynku autogazu. W kolejnych latach, głównie z powodu regulacji na poziomie UE, zapotrzebowanie na LPG do celów transportowych może podlegać korektom. Zaproponowany w lipcu 2021 r. pakiet regulacyjny Fit for 55, a następnie decyzja o wprowadzeniu zakazu rejestracji nowych pojazdów z silnikami spalinowymi po 2035 r. dotyczyć będą także samochodów zasilanych na autogaz. Tym samym można oczekiwać, że popyt na to paliwo będzie pochodzić przede wszystkim z sektora chemicznego (zwiększona konkurencyjność względem surowej benzyny i etanu do produkcji etylenu) oraz komunalnego. Zasadniczo oczekiwany jest spadek zapotrzebowania na paliwa wykorzystywane w silnikach spalinowych (benzyna, olej napędowy), a tym samym także i LPG. Przepisy UE dotyczą jedynie sprzedaży nowych pojazdów w państwach UE, co oznacza, że nadal będzie możliwe użytkowanie pojazdów posiadających tradycyjne silniki spalinowe, przy czym decyzje polityczne będą oddziaływać na zachowania rynkowe producentów pojazdów i części zamiennych oraz samych konsumentów. Niemniej na poziom zapotrzebowania na autogaz w państwach Europy Środkowej będzie wpływać zarówno kondycja gospodarcza, poziom penetracji rynku samochodowego przez pojazdy elektryczne, jak i kształtujące się ceny energii elektrycznej oraz paliw, w tym LPG. Wraz z odchodzeniem od autogazu maleć będzie też liczba punktów ładowania, co przekładać się będzie na coraz mniejsze zainteresowanie obywateli tego typu pojazdami.

Wnioski

- Państwa Europy Środkowej w dalszym ciągu, z uwagi na brak wprowadzonych sankcji, importują LPG z Federacji Rosyjskiej. Jakiegokolwiek obostrzenia w tym względzie mogłyby negatywnie wpłynąć na konkurencyjność gospodarczą przede wszystkim tych państw, gdzie to paliwo (używane głównie w transporcie) jest powszechnie wykorzystywane (Polska, Rumunia oraz Bułgaria). Wraz z potencjalnym wprowadzeniem sankcji na autogaz wzrosłaby cena benzyny (większa konsumpcja, problemy logistyczne ze sprowadzeniem LPG z alternatywnych źródeł), co także oddziaływałoby na gospodarkę. Co ważne, wprowadzenie sankcji na import paliw z Rosji wpłynęłoby nie tylko na rynek transportowy, ale także przemysłowy, rolniczy oraz komunalny.
- W długim horyzoncie czasowym zapotrzebowanie na LPG do pojazdów samochodowych, z uwagi na regulacje na poziomie UE, będzie coraz mniejsze (odmiennie jest oceniana perspektywa konsumpcji tego paliwa do celów przemysłowych, w tym przede wszystkim ze strony przemysłu chemicznego). Pomimo możliwości dłuższego niż do 2035 r. użytkowania dotychczasowych pojazdów, trend rynkowy będzie ograniczał znaczenie tego paliwa, które nie powinno jednak do tego czasu całkowicie zniknąć. Tempo i zakres zmian na europejskim rynku samochodowym będą zależeć o szeregu czynników, w tym o charakterze politycznym, infrastrukturalnym, cenowym oraz ludzkim (preferencje konsumentów).
- W przeszłości paliwo typu autogaz w gospodarkach państw europejskich miało odegrać ważną rolę pośrednika w przejściu od środków transportu wykorzystujących benzynę oraz olej napędowy do niskoemisyjnych (samochody elektryczne). Jednak w rzeczywistości, pomimo czystszej spalania (mniejsza emisja) oraz korzystnej ceny, segment ten nigdy nie zyskał na znaczeniu. Pomimo zawirowań na rynku ropy naftowej i paliw oraz wysokich cen szersze, długoterminowe wykorzystanie tego paliwa jest ograniczone polityką UE. Tym samym trend w kierunku zmniejszania emisji będzie wpływać na poziom i szybkość kurczenia się rynku LPG w państwach Europy Środkowej.