

ziemnego, ale szerzej w polskim sektorze energetycznym.

### **Sektor paliwowy i rynek paliw**

Wobec ograniczonych krajowych zasobów ropy naftowej bezpieczeństwo energetyczne Polski w zakresie sektora naftowego jest uwarunkowane w szczególności istniejącą infrastrukturą naftową (terminal naftowy w Gdańsku, rurociąg „Przyjaźń”, rurociąg „Pomorski”), zdolnościami przerobowymi krajowych rafinerii oraz pojemnościami magazynowymi. Ich niezawodność, modernizacja i ewentualna dalsza rozbudowa będą wpływać na jego poziom w przyszłości. Istotne jest w tym względzie utrzymanie kontroli państwa nad kluczowymi spółkami naftowymi, a przez to możliwość aktywnego oddziaływania rządu na sektor naftowy. Celowe jest zatem zachowanie udziału państwa w kluczowych przedsiębiorstwach sektora co najmniej na dotychczasowym poziomie.

Zasadne jest podejmowanie dalszych wysiłków w celu większego geograficznego zrównoważenia struktury dostaw ropy naftowej. Główne ograniczenia w tym zakresie wynikały dotychczas jednak z przesłanek ekonomicznych. Potwierdzają to m.in. trudności związane z budową trzeciej drogi dostaw ropy naftowej do Polski (projekt ropociągu Odessa-Brody-Płock). Dla dalszego kształtowania polityki w tym zakresie konieczne będzie określenie optymalnej równowagi pomiędzy ekonomią i bezpieczeństwem.

Jednocześnie dla zachowania konkurencyjności polskiego sektora rafineryjnego, przedsiębiorstwa naftowe (importerzy surowców energetycznych) powinny mieć dostęp do systemów przesyłowych i samodzielnie decydować o trasach dostaw ropy naftowej, w oparciu o kryterium ekonomiczne (ceny dostaw ropy naftowej i paliw).

Rozbudowa zdolności magazynowych powinna być uwarunkowana sytuacją na krajowym rynku paliw, a także potrzebami gospodarczymi Polski. Aby zapewnić warunki dla podejmowania koniecznych z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa i rynku decyzji inwestycyjnych konieczne będą działania legislacyjne, poprawiające warunki inwestowania w infrastrukturę magazynową oraz gwarantujące dostęp do pojemności magazynowych wszystkim uczestnikom rynku.

Konieczne będzie także dokonanie weryfikacji obecnych pojemności magazynowych pod kątem standardów bezpieczeństwa, optymalizacji kosztów i nadzoru. Od dostępności fizycznej zapasów interwencyjnych, sprawności organizacyjnej systemu oraz zdolności i szybkości uwalniania zapasów zależeć będzie faktyczne zapewnienie ciągłości zaopatrzenia rynku.

Możliwa jest dalsza poprawa konkurencji na rynku paliwowym, w szczególności poprzez reorganizację systemu zapasów i działania ograniczające obciążenia administracyjne podmiotów sektora oraz dążenia do zapewnienia konkurencyjności polskiego sektora rafineryjnego, jako części europejskiego sektora rafineryjnego, względem rafinerii pozaeuropejskich.

W ramach transpozycji dyrektywy 2014/94/UE<sup>14</sup>, jak i wsparcia dla rozwoju paliw alternatywnych, najważniejszymi zadaniami państwa będzie zniesienie barier legislacyjnych i technicznych uniemożliwiających efektywne wykorzystanie paliw alternatywnych; wprowadzenie nowych rozwiązań w zakresie taryf, które będą przewidywały wykorzystanie gazu ziemnego na potrzeby transportu;

---

<sup>14</sup> dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014 r.)