



Veľvyslanectvo  
Poľskej republiky  
v Bratislave

EKONOMIKA / **Tlačová informácia** / február 2021

## **ENERGETIKA**

### **1. Poľsko na ceste k nulovým emisiám**

Viac ako polovica energie vyrobenej v Poľsku v roku 2040 má pochádzať zo zdrojov s nulovými emisiami. To je plán, ktorý poľská vláda schválila 2. februára tohto roku. Po 12 rokoch tak bola prijatá nová energetická politika. S názvom „Energetická politika Poľska do roku 2040“. Tento strategický dokument je nielen vodítkom pre plánovanie využitia prostriedkov EÚ s cieľom energetickej transformácie Poľska, ale aj uspokojovania potrieb hospodárstva, ktoré vznikli ako dôsledok jeho oslabenia pandémiou COVID-19. Podľa slov ministra pre klímu a životné prostredie Poľskej republiky, Michala Kurtyku, výzva, akým je výstavba nového energetického systému v Poľsku v nadchádzajúcich dvadsiatich rokoch, je dynamické smerovanie k transformácii na nízko uhlíkové hospodárstvo. Zároveň zaručenie energetickej bezpečnosti. Významnú úlohu v procese transformácie energetiky v Poľsku má začlenenie do elektroenergetického systému veterných elektrární na mori a spustenie atómovej elektrárne. Taktiež aj zvýšenie podielu OZE pri výrobe tepla a intenzívnejšie využívanie alternatívnych palív v doprave vrátane rozvoja elektromobility a vodíkomobility.

#### **V hre je aj atómová elektráreň**

V súlade s „Energetickou politikou Poľska do roku 2040“ má podiel obnoviteľných zdrojov energie v roku 2030 predstavovať minimálne 23%, pričom výkon na mori inštalovaných veterných elektrární dosiahne približne 5,9 GW v roku 2030 s nárastom na 11 GW v roku 2040. Taktiež sa predpokladá, že v roku 2033 bude spustený prvý blok atómovej elektrárne s výkonom 1 - 1,6 GW. Spúšťanie ďalších blokov jadrovej elektrárne sa predpokladá každé 2-3 roky, pričom celý jadrový program počíta s výstavbou 6 blokov.

Energetická politika Poľska do roku 2040 predpokladá vytvorenie viac ako 300 tisíc nových pracovných úväzkov v odvetviach spojených s OZE, atómovou energetikou, elektromobilitou a termomodernizáciou budov.

#### **Koľko to bude stáť?**

Podľa Konfederácie Lewiatan\* môžu náklady na transformáciu energetiky v Poľsku počas nadchádzajúcich dvoch dekád presiahnuť 1,6 bilióna zlotých.

Podľa Poľského ekonomického inštitútu by neuskutočnenie transformácie poľskej energetiky do roku 2040 a zachovanie súčasného stavu spôsobilo náklady vo výške 1 bilión 064 miliárd zlotých, čo by podľa ich výpočtov bolo o 19,5% viac ako jej realizácia.

#### **Staré versus nové**

Podľa odborníkov je však hrozbou sektor ťažby uhlia v Poľsku. Ako hovorí Konrad Świrski, predseda predstavenstva Transition Technologies, spoločnosti ponúkajúcej IT riešenia pre priemysel, najbližších 20 rokov sa v Poľsku nedá postupovať v zhode s klimatickou politikou EÚ, udržať nízke ceny energií, energetickú bezpečnosť a súčasne sa vyhnúť sociálnym problémom súvisiacim s utlmením uhlia a následne aj plynu do roku 2050 .

*\*Konfederácia Lewiatan je jedným z najvplyvnejších zoskupení podnikateľov v Poľsku, zastrešujúcim viac ako 4100 firiem s vyše 1 miliónom zamestnancov.*

## **ELEKTROMOBILITA**

2. Videli ste na ceste elektroautobus? Možno je z Poľska.

### **Poľsko na prvej priečke v EÚ v exporte elektroautobusov.**

Podiel 46 percent v rámci EÚ za prvých desať mesiacov roku 2020 a prvé miesto. To je výsledok poľského vývozu elektroautobusov v rámci EÚ. Na druhom mieste Belgicko s podielom 36%. Ďalej Česko s podielom 7%, Nemecko 4% a Holandsko necelé 2%. (zdroj údajov: Poľský ekonomický inštitút).

Pre Poľsko to znamená nárast podielu v exporte elektroautobusov v EÚ z 10% v roku 2017.

### **Kam poľské elektrobuses smerovali?**

V období január – november 2020 najviac, až 36,9% poľských elektrobuses, bolo vyvezených do Nemecka a 35,2% do Talianska. V porovnaní s predchádzajúcim rokom to bolo štvornásobne viac. Ďalšími väčšími odberateľmi boli: Nórsko, Rumunsko, Luxembursko, Francúzsko, Švédsko.

### **Výroba v Poľsku – svetové značky**

Elektrobuses sú v Poľsku vyrábané v troch závodoch: Solaris pri meste Poznaň (značka Solaris Urbino Electric), Volvo vo Vroclave (značka Volvo 7900 Electric) a od nedávna aj MAN Truck & Bus pri meste Kielce (značka MAN Lion's City E). Najväčším výrobcom elektrobuses je Solaris, u ktorého bolo doteraz objednaných viac ako tisíc kusov elektrobuses.

Podľa údajov Hlavného štatistického úradu Poľskej republiky za 11 mesiacov 2020 dodali poľskí výrobcovia zahraničným odberateľom elektrobuses spolu za 213,4 miliónov eur, čo je o 50,7% viac ako pred rokom.

### **Jazdia aj u nás?**

Poľský trh s elektrobusesmi sa rozvíja sľubne. Ku koncu roku 2020 jazdilo v Poľsku 430 elektrobuses. Na Slovensku s určitou jazdia 3 elektrobuses v karosérii Solaris.

Poľskí výrobcovia však idú ďalej. K pohonu na vodík. Práve firma Solaris vyrobila demoverzie autobusov poháňaných vodíkom pre nemecký a taliansky trh.

3. **Operátori nabíjajúcich staníc pre elektromobily v Poľsku – možný bankrot?**

Firmy, ktoré investovali do infraštruktúry nabíjačiek, majú problémy s financovaním jej nákladov. Infraštruktúra nabíjačiek je drahá. Náklady na elektrickú energiu tvoria menej ako 20% z celkových nákladov na túto infraštruktúru. Ziskovosť im môže zabezpečiť iba nárast počtu elektromobilov.

### **Ide o začarovaný kruh?**

Ku koncu minulého roku tvorilo v Poľsku sieť verejne prístupných nabíjajúcich staníc pre elektromobily 1 364 staníc (2 641 miest pre nabíjanie). Podľa slov Rafała Czyżewského, šéfa firmy GreenWay Poľsko, elektromobily nebudú bežné, pokiaľ nevznikne potrebná infraštruktúra pre ich nabíjanie. Na druhej strane, ak nebude jazdiť dostatočný počet elektromobilov, infraštruktúra pre nabíjanie nebude môcť normálne fungovať a rozvíjať sa.

Služby nabíjajúcich staníc pre elektromobily sú v súčasnosti pre ich operátorov stratové. Ziskovosť im môže zabezpečiť len nárast počtu elektromobilov na poľských cestách.

*\*Greenway Polska je investíciou slovenskej spoločnosti GreenWay Infrastructure.*

#### 4. Plynovod Baltic Pipe – rúry sú pripravené

Poľská časť projektu informovala, že všetky rúry potrebné pre výstavbu podmorskej časti plynovodu Baltic Pipe sú vyrobené. Výstavba podzemných tunelov pre ich ukladanie sa na pobreží Poľska a Dánska začne na jar tohto roka. Spolu je to 23 tisíc rúr, každá dĺžky 12,2 metra s priemerom 900 milimetrov. Na ich výrobu bolo potrebných 140 tisíc ton ocele.

##### **Načo Baltic Pipe?**

Baltic Pipe je strategický projekt, ktorý vytvorí novú cestu pre dodávky zemného plynu z Nórska pre dánsky a poľský trh a následne pre koncových užívateľov v susedných krajinách. Jeho ročná kapacita bude 10 miliárd m<sup>3</sup> zemného plynu do Poľska a 3 miliardy m<sup>3</sup> z Poľska do Dánska. Začiatok jeho fungovania je plánovaný na jeseň 2022.

*\*Za poľskú časť projektu je zodpovedná spoločnosť Gaz-System, poľský prevádzkovateľ prepravnej siete plynu. Gaz-System spolu so slovenským prevádzkovateľom prepravnej siete plynu Eustream spolupracujú na výstavbe plynového prepojenia medzi Poľskom a Slovenskom, ktoré by malo byť hotové na prelome rokov 2021/22.*

#### 5. Niečo chutné a zdravé na záver

##### **Prvá pobrežná dodávka rýb do prístavu Gdansk**

Čerstvé ryby zo Shetlandských ostrovov boli prvou dodávkou rýb zo Spojeného kráľovstva, ktorá v tomto roku doplávala do prístavu Gdansk. Ten ako jediný v Poľsku má hraničný bod veterinárnych kontrol zásielok rýb tohto typu. 90 metrov dlhá chladiarenská loď Silver Crystal zabezpečila rýchlosť a čerstvosť dodávky rýb, ktoré okamžite putovali do spracovateľských závodov na poľskej pevnine a následne na poľský a susedné trhy.

Výhodou prístavu Gdansk je aj jeho poloha v rámci Slobodnej colnej zóny a špeciálne nábrežie slúžiace pre vykládku lodí s chladeným tovarom. Taktiež v okruhu 5 km dva kontajnerové terminály, ktoré obsluhujú priame spojenia s Áziou, Afrikou a západnou Európou.

*\*Čerstvé ryby z Poľska obohacujú ponuku rýb v slovenských jedálničkoch. V celom roku 2019 tvoril import čerstvých rýb z Poľska v rámci slovenského importu rýb 5,44%. Tým sa Poľsko v štruktúre slovenského importu čerstvých rýb (s výnimkou rybieho filé) zaradilo za takých veľikánov v exporte rýb, akými sú Nemecko, Írsko, Nórsko. V prípade rybieho filé je poľský podiel v slovenskom importe tejto komodity 7,55%. Tým je Poľsko v štruktúre slovenského importu rybieho filé tesne za USA, Nórskom, Nemeckom, Čínou a Českou republikou.*

*Zdroj štatistických údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky, údaje za celý rok 2020 ešte nie sú k dispozícii*

>>>

Viac informácií radi poskytneme na adrese:

**Veľvyslanectvo Poľskej republiky v Bratislave:**

Mája Vargová – expert pre ekonomické záležitosti ([maja.vargova@msz.gov.pl](mailto:maja.vargova@msz.gov.pl))

Arkadiusz Toś – radca, diplomat pre ekonomické záležitosti ([arkadiusz.tos@msz.gov.pl](mailto:arkadiusz.tos@msz.gov.pl))

V rámci poľsko – slovenskej spolupráce pôsobia dve obchodné a priemyselné komory:

**Poľsko – slovenská obchodná a priemyselná komora** so sídlom v Krakove, predseda Piotr Cebulski, [www.polskoslowackaizba.pl](http://www.polskoslowackaizba.pl), e-mail: [office@proslovakia.com.pl](mailto:office@proslovakia.com.pl)

**Slovensko - poľská obchodná komora** so sídlom v Žiline, predseda Stanislav Kučírek, [www.spok.sk](http://www.spok.sk), e-mail: [zahrza@za.scci.sk](mailto:zahrza@za.scci.sk)