

RAPORT ROCZNY | ANNUAL REPORT

# Przemysł i handel naftowy 2015

OIL INDUSTRY AND TRADE



**POPiHN**

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego



## SZANOWNI PAŃSTWO,

kolejny raz oddajemy w Państwa ręce przygotowany przez ekspertów Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego roczny raport „Przemysł i handel naftowy”, zawierający omówienie sytuacji w sektorze paliw płynnych w Polsce oraz jego otoczeniu w minionym roku. Tradycyjnie już Raport obejmuje dane statystyczne dotyczące sektora paliw ciekłych w Polsce, analizę rynku, szkic głównych problemów branży, a także wybranych zagadnień z obszaru produkcji i logistyki paliw oraz olejów smarowych. Sektor paliwowy ma kluczowe znaczenie dla polskiej gospodarki, zapewniając bezpieczeństwo energetyczne kraju i zatrudniając kilkadziesiąt tysięcy osób. Około 20% wpływów budżetowych pochodzi właśnie z naszego sektora.

W 2015 roku nasza organizacja obchodziła 20-lecie swego istnienia. W uznaniu zasług dla rozwoju przemysłu naftowego i gazowniczego w dniu 23 marca 2015 r., Minister Gospodarki przyznał Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu naftowego Odznakę Honorową Za Zasługi Dla Przemysłu Naftowego i Gazowniczego.

Raport, który trafia właśnie w Państwa ręce, powstał na bazie danych uzyskanych z firm członkowskich POPIHN oraz informacji, udostępnionych przez Ministerstwo Finansów. Usystematyzowane dane były analizowane i odpowiednio interpretowane na tle rynku oraz obserwacji działań sektora niezależnych przedsiębiorców. Należy zaznaczyć, że w roku 2015 – podobnie jak w latach 2013-2014 – ocena całego rynku była trudna ze względu na szacunkowy charakter danych, odnoszących się do tej części rynku, która znajduje się poza firmami członkowskimi POPIHN. W szczególności na zakłócenie czystości obrazu wpływały wyłudzenia podatkowe.

Przestępczość w obrocie paliwami nadal utrzymywała się na zastraszająco wysokim poziomie, a przestępcy zdumiewająco szybko dostosowywali się do wprowadzanych zmian w prawie i działań operacyjnych, prowadzonych przez organa ścigania. Powodowało to olbrzymie straty dla budżetu państwa, szacowane przez nas na około 10 miliardów złotych, a także zagrażało stabilności podmiotów gospodarczych, prowadzących działalność zgodnie z prawem. Kroki, podejmowane w celu ograniczenia tego obszaru przestępczości gospodarczej okazały się mało skuteczne. Działalność szarej strefy to jednak nadal główny problem polskiego sektora paliwowego, dlatego z zadowoleniem przyjmujemy rządowe plany dotyczące szybkiego uszczelnienia systemu kontroli wyłudzeń podatkowych.

Podsumowując rok 2015 nie sposób jednak nie wspomnieć o pozytywnych zmianach, sprzyjających klientom stacji paliw. Podkreślić należy spadek cen paliw, spowodowany niskimi cenami ropy naftowej na światowych giełdach. Już od wielu lat kierowcy nie mogli się cieszyć tak tanimi zakupami benzyny i oleju napędowego.

Życząc interesującej lektury, polecamy Państwu raport „Przemysł i handel naftowy 2015”.

**Leszek Wiecech**  
Prezes-Dyrektor Generalny

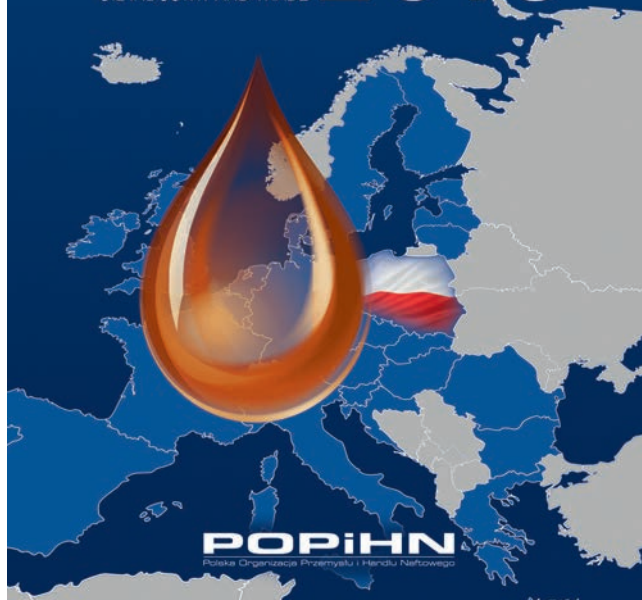


**Piotr Pyrich**  
Przewodniczący Rady Dyrektorów



# Przemysł i handel naftowy 2015

OIL INDUSTRY AND TRADE



© Copyright by Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2016

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część Raportu nie może być reprodukowana lub przenoszona w jakiegokolwiek formie na nośniki elektroniczne lub mechaniczne, włączając kopiowanie i nagrywanie. Zabronione jest ponadto dokonywanie jakichkolwiek zmian w treści Raportu

#### WARTOŚCI PRZELICZENIOWE WYKORZYSTANE W RAPORCIE:

1 BARYŁKA ROPY NAFTOWEJ (1 BBL) = 159 LITRÓW

1 TONA ROPY NAFTOWEJ = 7,26 BBL

#### Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla I kwartału 2015:

Benzyny silnikowe	0,735 Mg/m <sup>3</sup>
Olej napędowy	0,834 Mg/m <sup>3</sup>
Lekki olej opałowy	0,832 Mg/m <sup>3</sup>
LPG	0,559 Mg/m <sup>3</sup>

#### Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla II kwartału 2015:

Benzyny silnikowe	0,736 Mg/m <sup>3</sup>
Olej napędowy	0,833 Mg/m <sup>3</sup>
Lekki olej opałowy	0,834 Mg/m <sup>3</sup>
LPG	0,555 Mg/m <sup>3</sup>

#### Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla III kwartału 2015:

Benzyny silnikowe	0,746 Mg/m <sup>3</sup>
Olej napędowy	0,833 Mg/m <sup>3</sup>
Lekki olej opałowy	0,835 Mg/m <sup>3</sup>
LPG	0,558 Mg/m <sup>3</sup>

#### Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla IV kwartału 2015:

Benzyny silnikowe	0,748 Mg/m <sup>3</sup>
Olej napędowy	0,831 Mg/m <sup>3</sup>
Lekki olej opałowy	0,832 Mg/m <sup>3</sup>
LPG	0,558 Mg/m <sup>3</sup>

## POLSKA ORGANIZACJA PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO

ul. Rejtana 17 lok. 36 | 02-516 Warszawa  
tel/fax: +48 22 848 3605, +48 22 848 4590  
e-mail: popihn@popihn.pl | www.popihn.pl

#### CZŁONKOWIE:



BP Europa SE



Fuchs Oil Corporation (PL) Sp z o.o.



Grupa LOTOS S.A.



Lukoil Polska Sp. z o.o.



OLPP Sp. z o.o.



PERN „Przyjaźń” S.A.



PKN ORLEN S.A.



Shell Polska Sp. z o.o.



Slovnaft Polska S.A.



Statoil Fuel & Retail Polska Sp. z o.o.



TanQuid Polska Sp. z o.o.



TOTAL Polska Sp. z o.o.



**CZŁONKOWIE POPIHN:** BP Europa SE Oddział w Polsce, FUCHS Oil Corporation Polska (PL) Sp. z o.o., Grupa LOTOS S.A., LUKOIL Polska Sp. z o.o., OLPP Sp. z o.o., PERN „Przyjaźń” S.A., PKN ORLEN SA, Shell Polska Sp. z o.o., SLOVNAFT Polska S.A., Statoil Fuel & Retail Polska Sp. z o.o., TanQuid Polska Sp. z o.o., TOTAL Polska Sp. z o.o.

## STRUKTURA ORGANIZACJI:

WALNE ZGROMADZENIE

RADA DYREKTORÓW – organ nadzorczy, wybierany przez Walne Zgromadzenia na trzyletnią kadencję.

Obecna kadencja obejmuje okres maj 2013 – maj 2016

<b>Piotr Pyrich</b>	<b>BP Europe SE - Przewodniczący Rady Dyrektorów</b>
<b>Daniel Betke</b>	<b>OLPP sp. z o.o.</b>
<b>Piotr Dziwok</b>	<b>Shell Polska sp. z o.o. – Wiceprzewodniczący Rady Dyrektorów</b>
<b>Sławomir Jędrzejczyk</b>	<b>PKN ORLEN S.A.</b>
<b>Marcin Moskalewicz</b>	<b>PERN „Przyjaźń” S.A.</b>
<b>Tomasz Rybczak</b>	<b>Slovnaft Polska S.A.</b>
<b>Maciej Szozda</b>	<b>Grupa LOTOS SA</b>
<b>Krzysztof Starzec</b>	<b>Statoil Fuel &amp; Retail Polska sp. z o.o.</b>

ZARZĄD

Prezes-Dyrektor Generalny – wybierany przez Radę Dyrektorów na trzyletnią kadencję.

**Leszek Wiecech**                      **Prezes-Dyrektor Generalny**

Obecna, druga kadencja, obejmuje okres od 1 stycznia 2014 do 31 grudnia 2016.

BIURO

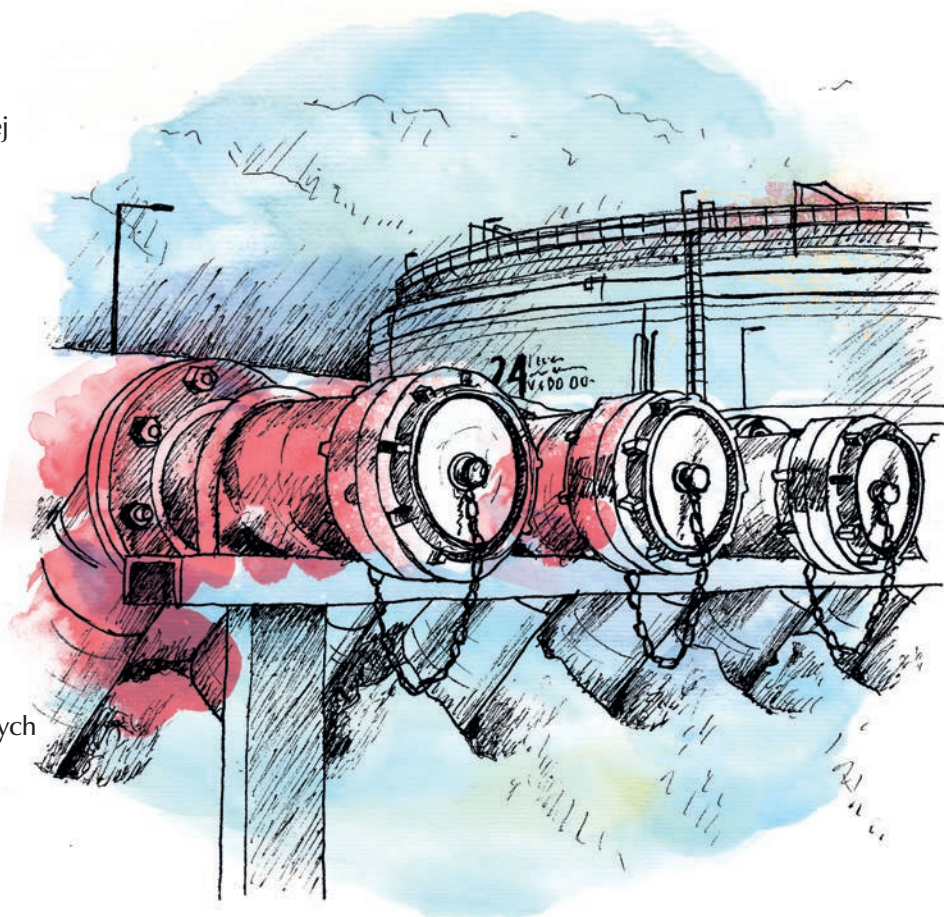
**Krzysztof Romaniuk**    **Dyrektor ds. analiz rynku paliw**

**Marcin Szponder**        **Dyrektor ds. regulacji rynku**

**Joanna Lewandowska**   **Kierownik biura**

## SPIS TREŚCI

- 06** Główne problemy branży paliwowej w Polsce
- 12** Przerób ropy naftowej
- 13** Produkcja paliw ciekłych
- 15** Import paliw ciekłych
- 17** Eksport paliw ciekłych
- 18** Konsumpcja krajowa paliw ciekłych
- 21** Rynek detaliczny
- 27** Prognoza popytu dla rynku polskiego do roku 2025
- 29** Informacje o cenach paliw silnikowych
- 37** Rynek olejów smarowych
- 44** Informacja o rynku logistyki ropy naftowej i paliw ciekłych. Charakterystyka systemu rurociągów surowcowych



Fot. PERN „PRZYJAŹŃ” S.A.

# GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE

## 1. PRZESTĘPCZOŚĆ W OBROTCIE PALIWAMI

Głównym problemem branży pozostaje przestępczość w obrocie paliwami. Od końca 2011 zauważalny jest wzrost aktywności podmiotów oferujących paliwa poniżej ceny, możliwej do zaoferowania przez przedsiębiorców wywiązujących się ze wszystkich zobowiązań podatkowo-prawnych (VAT, akcyza, opłata paliwowa, zapasy obowiązkowe, NCW).

W 2013 roku Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego zleciła firmie doradczej Ernst & Young opracowanie raportu analizującego zjawisko, jego skalę oraz wskazującego możliwe rozwiązania. Zgodnie z ustaleniami EY, strefa wyludzeń podatku VAT na rynku oleju napędowego w roku 2012 wynosiła przynajmniej 12,6% szacowanego całkowitego zużycia oleju napędowego, co odpowiadało 2 057 tys. m<sup>3</sup> ON o wartości ok. 11 mld zł. W ocenie ekspertów w roku 2013 nastąpił dalszy wzrost szacowanych wyludzeń VAT w obrocie olejem napędowym do poziomu 18,6-24,2% rynku, a straty dla budżetu państwa tylko z tego tytułu mieściły się w przedziale od 4,3 do 5,8 mld PLN. Głównym mechanizmem stosowanym przez przestępców jest wyludzenie VAT z wykorzystaniem schematu znikającego podmiotu i transakcji karuzelowej. Na mniejszą skalę problem dotyczy paliw takich jak benzyna czy LPG, a także łamania przepisów o podatku akcyzowym, zapasach obowiązkowych czy też realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego.

W ocenie branży ani zmiany prawa, ani działania operacyjne administracji nie przyniosły dotychczas oczekiwanych rezultatów. Szacujemy, że do budżetu państwa z tytułu przestępczości gospodarczej w obrocie paliwami w roku 2015 nie wpłynęło około 10 mld PLN. Nasze kalkulacje bazują na przyjęciu 30% skuteczności wykrywania tego typu przestępstw przez służby podległe Ministrowi Finansów i Ministrowi Spraw Wewnętrznych. Według szacunków firmy doradczej PwC, w 2014 roku wyludzenia VAT w polskiej gospodarce wyniosły prawie 50 mld PLN, z czego ponad 20% miało miejsce w obrocie paliwami.

Oprócz strat dla budżetu państwa, przestępczość w obrocie paliwami zaburza konkurencję i ma olbrzymi, negatywny wpływ na funkcjonowanie rzetelnych przedsiębiorców, wywiązujących się ze wszystkich

zobowiązań (VAT, akcyza, opłata paliwowa, zapasy, NCW). Niektórzy z nich już zaprzestali działalności w handlu hurtowym paliwami, inni rozważają takie wyjście.

Paliwa z szarej strefy wypierają z rynku paliwa produkowane przez polskie rafinerie. W konsekwencji następuje wymuszony wzrost eksportu polskiego paliwa i tym samym coraz większe uszczuplenie wpływów budżetowych państwa z tytułu należnych podatków od towarów sprzedawanych w kraju.

Pierwsze półrocze 2015 roku przyniosło co prawda odwrócenie dotychczasowego spadkowego trendu oficjalnej konsumpcji paliw, ale istotnym beneficjentem tego zjawiska wydają się być właśnie niektóre podmioty, zaangażowane w działalność przestępczą. Wskazują na to dane dotyczące importu oraz dostaw wewnątrzwspólnotowych oleju napędowego do Polski, pokazujące 30 proc. wzrost, przy czym wyraźnie, bo o 59 proc. wzrosły transakcje realizowane przez niezależnych importerów, podczas gdy koncerny zrzeszone w POPIHN, sprowadziły o 17 proc. oleju napędowego mniej niż przed rokiem. Może to wskazywać na to, że przynajmniej część niezależnych operatorów jest zaangażowana w wyludzenia podatkowe.

### NASZE STANOWISKO

**W ocenie branży konieczne są pilne działania administracji na rzecz ograniczenia przestępczości w obrocie paliwami, zarówno operacyjne, jak legislacyjne. Dla osiągnięcia zakładanego celu niezbędna jest pełna koordynacja działań poszczególnych urzędów, a najlepiej powierzenie odpowiednich uprawnień przez Prezes Rady Ministrów jednemu z resortów. Kluczem do współpracy powinno być stworzenie tzw. rejestru paliwowego, czyli elektronicznej bazy danych, zawierającej informacje o podmiotach zaangażowanych w produkcję, obrót i logistykę paliw. Rejestr powinien mieć konstrukcję trzystopniową:**

1. dostęp dla służb ścigania, podległych MF i MSW (dane wrażliwe, np. dotyczące rozliczeń podatkowych);
2. dostęp dla innych organów kontrolnych (URE, ARM, UDT, IH, nadzór budowlany, PIP, Straż Pożarna etc.);
3. otwarty dostęp dla przedsiębiorców

i klientów (ogólnodostępne dane dotyczące np. posiadania koncesji na obrót paliwami ciekłymi przez właściciela stacji, dopuszczenie urządzeń stacji przez UDT, etc.)

Obecna sytuacja braku zgodności danych i publicznej dostępności chociaż części z nich stanowi element przyczyniający się do dalszego rozwoju przestępczości w obrocie paliwami.

Niezależnie od działań operacyjnych, opowiadamy się za zmianami prawa, w tym:

1. Przepisów o podatku VAT – przyjęcie nowych, kompleksowych zmian z uwzględnieniem doświadczeń innych państw (split-payment, centralny rejestr VAT), a ponadto:

a. likwidacja kaucji gwarancyjnej jako mechanizmu zwalniającego z solidarnej odpowiedzialności;

b. wprowadzenie w zakres obowiązków organów podatkowych szczegółowych zasad badania podatników w celu wyeliminowania rejestracji tzw. słupów jako podatników VAT;

c. likwidacja możliwości kwartalnego rozliczania VAT dla małych i nowych podmiotów;

d. rozszerzenie solidarnej odpowiedzialności na firmy rozpoczynające działalność gospodarczą.

2. Prawa energetycznego:

a. Zaostrzenie sankcji dla osób prawnych i fizycznych za prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania lub obrotu paliwami ciekłymi bez koncesji;

b. Wprowadzenie zmian w zakresie koncesji na obrót paliwami z zagranicą (OPZ) – objęcie obowiązkiem posiadania OPZ pierwszego podmiotu, dokonującego pierwszej sprzedaży z VAT na terenie kraju;

c. Objęcie obowiązkiem posiadania OPZ podmiotów non-profit;

d. Wprowadzenie obowiązku raportowania wolumenu sprowadzonego paliwa przez firmy posiadające OPZ.

e. Automatyczne uchylanie koncesji OPZ w przypadku jej niewykorzystywania przez okres 6 miesięcy.

3. Innych przepisów:

a. Upublicznienie rejestru stacji paliw, prowadzonego przez Inspekcję Handlową;





**b. Wyłączenie możliwości korzystania z wirtualnych biur przy obrocie towarami wrażliwymi.**

## 2. PODATEK OD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ

Projekt ustawy o podatku od sprzedaży detalicznej – w przeciwieństwie do wcześniejszych założeń – nie przewiduje wyłączenia sprzedaży paliw spod nowej regulacji. Podatkiem ma być też objęta sprzedaż towarów pozapaliwowych na stacjach paliw. Szczególnie dotkliwym instrumentem ma być objęcie sprzedaży paliw i innych towarów specjalną, podwyższoną stawką podatku w soboty, niedziele i dni wolne od pracy.

Proponowane rozwiązania nakładają nieproporcjonalnie duże obciążenia na handel paliwami. Marże w obrocie detalicznym paliwami znajdują się od lat na niskim poziomie - na przestrzeni ostatnich 5 lat wynoszą one dla benzyny i oleju napędowego średnio 2,6%. Już obecnie podatki stanowią ponad 50% ceny podstawowych paliw. W przypadku benzyn stanowią one ok. 55% ceny (akcyza 33%, VAT 19%, opłata paliwowa 3%), zaś w przypadku oleju napędowego ok. 51% (akcyza 26%, VAT 19%, opłata paliwowa 6%). Dodatkowe koszty są wynikiem obowiązku realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (wprowadzanie biopaliw), zapasów obowiązkowych, a także opłat koncesyjnych, środowiskowych i dozorowych. W tej sytuacji podatek od obrotu detalicznego w przypadku sprzedaży paliw staje się de facto podatkiem od innych podatków i zobowiązań cywilnoprawnych.

## NASZE STANOWISKO

Wprowadzenie podatku od sprzedaży detalicznej bez uwzględnienia specyfiki sprzedaży paliw spowoduje wzrost cen paliw, zmniejszy konkurencyjność podmiotów, działających w tym obszarze, a jednocześnie umocni podmioty działające w szarej strefie. Rozmontowanie systemu franczyzowego w obrocie paliwami da przestępcom możliwość przejścia części stacji paliw. W efekcie wpływu do budżetu będą per saldo mniejsze, niż obecnie. Każdy nowy podatek w paliwach to zachęta do rozwoju szarej strefy.

**Ponadto nowe regulacje dotyczące podwyższonego opodatkowania w soboty, niedziele i dni wolne od pracy mogą skłonić niektórych właścicieli stacji do ich zamknięcia w te dni, co może powodować braki w zaopatrzeniu w paliwo na niektórych obszarach kraju.**

**Wprowadzenie podatku w proponowanej formie można uznać za działanie pomocowe i dyskryminujące. Wprowadza on bowiem dyskryminację podmiotów, korzystających z formuły franczyzy, a zarazem pośrednio wspiera generujące małe obroty podmioty, nie działające w sieciach sprzedaży. W ten sposób podatnicy karani są za działania inwestycyjno-rozwojowe. Ponadto w przypadku stacji paliw z reguły umowy z franczyzodawcą dotyczą wyłącznie samego paliwa, lecz co do zasady nie dotyczą**

sklepów. Skutkiem objęcia sieci franczyzowych podatkiem może być ich likwidacja.

**Proponujemy wyłączenie sprzedaży paliw spod proponowanego podatku, rezygnację z opodatkowania całych sieci franczyzowych, a także rezygnację z podwyższonego opodatkowania w soboty, niedziele i dni wolne od pracy.**

## 3. PALIWA ODNAWIALNE I JAKOŚĆ PALIW

W 2014 roku nastąpiło przyjęcie ustaw implementujących dyrektywy 2009/28/WE oraz 2009/30/WE. Przyjęte w nowelizacjach ustawy o biopaliwach (ustawa z dnia 21 marca 2014 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw) oraz ustawy o monitorowaniu jakości paliw (ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych) zapisy utrzymały generalnie dotychczasowe, niekorzystne rozwiązania dla branży. W debacie nad projektami nowych przepisów branża paliwowa wskazywała na konieczność przyjęcia zapisów umożliwiających jak najbardziej efektywną ekonomicznie realizację zapisów dyrektywy, w szczególności możliwość elastycznego określania Narodowego Celu Wskaźnikowego w zależności od warunków rynkowych, możliwość przenoszenia nadwyżek NCW na kolejny rok i handlu nimi, wreszcie możliwość realizacji NCW przy zastosowaniu nowoczesnych bio-



Fot. OLPP

komponentów, w tym HVO (uwodorniony olej roślinny). W Polsce produkcja HVO mogłaby się odbywać w technologii współuwodornienia wraz z surowcem mineralnym w istniejących instalacjach naszych rafinerii.

Niestety, w procesie konsultacji nasze postulaty zostały w zdecydowanej większości odrzucone. Co gorsza, przyjęto takie definicje oleju napędowego oraz benzyny, które ograniczają możliwość stosowania nowoczesnych biokomponentów (w tym niezgodną z normą EN 590 definicję oleju napędowego). Stanowi to barierę dla nowych inwestycji związanych z produkcją biokomponentów nowej generacji oraz utrudnia realizację NCW. Kosztem branży paliwowej i milionów kierowców utrzymuje się rozwiązania, które ewidentnie chronią interesy producentów FAME. Skutkiem promowania FAME są dodatkowe nakłady, które muszą ponosić producenci paliw, firmy logistyczne oraz właściciele stacji w celu zachowania odpowiedniej jakości oleju napędowego.

Polityka w zakresie biopaliw – w szczególności narzucenie bardzo wysokiego poziomu NCW – przekłada się bezpośrednio na wzrost cen paliw płynnych w Polsce. Dalsze promowanie stosowania biopaliw pierwszej generacji – w tym jako dodatku do paliw normatywnych – będzie powodować dalszy wzrost kosztów, a co za tym idzie cen detalicznych paliw oraz żywności. Kolejne wyzwania w tym zakresie związane są z tzw. dyrektywą ILUC (dot. zmiany użytkowania gruntów w związku z uprawą biopaliw), ograniczającą do 2020 roku zużycie biopaliw pierwszej ge-

neracji do 7% oraz zobowiązującą państwa członkowskie do promowania tzw. zaawansowanych biopaliw.

#### NASZE STANOWISKO

Biopaliwa pierwszej generacji są poważnym źródłem trudności, z jakimi boryka się branża w zakresie utrzymania parametrów jakościowych paliw. Oczekujemy podjęcia prac nad opracowaniem nowej, kompleksowej ustawy (w ramach istniejącego prawa lub też w postulowanym przez nas Prawie naftowym), odpowiadającej wymaganiom rynku, postulatом dominującym w Unii Europejskiej.

Postulujemy następujące rozwiązania:  
1. określenie poziomu NCW na najbliższe lata na poziomie możliwym do realizacji poprzez tzw. normatywny blending;

2. niezwłoczne dopuszczenie wdrażania biopaliw nowych generacji jako bardziej przyjaznych dla środowiska, a także eksploatacji pojazdów – w celu umożliwienia realizacji NCR w kolejnych latach;

3. zmianę definicji oleju napędowego oraz benzyny;

4. odejście od NCW i oparcie polityki wdrażania paliw odnawialnych wyłącznie na Narodowy Cel Redukcyjny;

5. przy założeniu pozostawienia obecnych rozwiązań: wprowadzenie mechanizmów minimalizujących koszty związane z realizacją NCW i NCR, takich jak dwuletni okres rozliczeniowy NCW, handel nad-

wyżkami w realizacji NCW, obniżenie kar za brak realizacji NCW;

6. skrócenie okresu przejściowego w zakresie jednoczesnej dostępności na rynku benzyn E5 i E10;

7. zmianę zasad kontroli parametru stabilności oksydacyjnej oleju napędowego;

Przy ustalaniu programów promocji paliw odnawialnych – w tym biopaliw, kluczowe jest wzięcie pod uwagę skutków ekonomicznych przyjmowanych rozwiązań i ich wpływu na ostateczną cenę paliw, a także uwzględnienie najnowszych technologii produkcji biopaliw, akceptowanych przez producentów pojazdów. Wprowadzenie zaawansowanych biopaliw – w tym w technologii współuwodornienia – jest możliwe z wykorzystaniem polskich surowców rolnych.

#### 4. OLEJE I SMARY: WPROWADZENIE JEDNOLITEJ STAWKI „ZERO” PODATKU AKCYZOWEGO W POLSCE I W CAŁEJ UE

Od lat branża zwraca uwagę na to, że utrzymywanie w Polsce akcyzy na oleje smarowe obniża konkurencyjność sektora, zarazem sprzyjając rozwojowi szarej strefy w obrocie detalicznym i hurtowym olejami smarowymi. Akcyza zakłóca równość podmiotów wprowadzających oleje na rynek, zwiększając koszty funkcjonowania działających zgodnie z prawem przedsiębiorców, co przekłada się na spadek ich konkurencyjności i wyższe ceny produktów. Ponadto, jeżeli akcyza i wszelkie z nią zwią-



zane dodatkowe koszty nie występują w innych krajach UE, to jej zastosowanie w Polsce stanowi formę dodatkowych i nieuzasadnionych ograniczeń dla działających w kraju podmiotów oraz dla końcowych odbiorców tych produktów.

Zawieszenie prac nad rewizją Dyrektywy Energetycznej (ETD) oznacza, iż w najbliższym czasie utrzymane zostanie status quo jeśli chodzi o dowolność stosowania EMCS przez poszczególne kraje członkowskie Unii. Sytuację taką uznajemy za skrajnie niekorzystną dla polskiego rynku olejów smarowych: z jednej strony utrzymana zostanie dyskryminacja podmiotów prowadzących obrót olejami w Polsce, gdyż oleje smarowe nie są objęte akcyzą w większości krajów UE, co daje znaczącą przewagę konkurencyjną i kosztową podmiotom działającym poza Polską. Z drugiej strony, pomimo dyskryminujących obciążeń, krajowy rynek nie jest chroniony przed szarą strefą, gdyż np. EMCS sprawdza się – co prawda – w kontrolowaniu obrotu olejami na terenie Polski, ale wystarczy tylko przemieścić produkty za granicę (faktycznie lub tylko „na papierze”), aby kontrolę tę utracić.

#### NASZE STANOWISKO

**Ujednolicenie stawki podatku akcyzowego na wszystkie rodzaje olejów smarowych i bazowych w Polsce oznaczałoby znaczące ułatwienia w obrocie tymi produktami, zmniejszenie bariery wejścia na rynek dla nowych podmiotów oraz redukcję obciążenia finansowego firm członkowskich. Zarazem zachowana zostałaby obecna kontrola nad produktem, gdyż przy stawce „zero” oleje smarowe nadal byłyby objęte EMCS. Wprowadzenie stawki „zero” w całej UE oznaczałoby natomiast dodatkowo znaczną redukcję szarej strefy w obrocie olejami smarowymi i paliwami nie tylko w Polsce, lecz także krajach ościennych. Oceniamy, że byłoby to rozwiązanie optymalne, łączące cele walki z szarą strefą z minimalną ingerencją w rynek i minimalnym obciążeniem podmiotów rynkowych.**

**Wszelkie projektowane rozwiązania powinny zarazem prowadzić do ujednolicenia i stworzenia równych zasad obrotu olejami w całej UE (level playing field). Tylko takie podejście eliminuje problem szarej strefy w obrocie olejami w sposób fundamentalny – likwidując różnice cenowe będące podstawową zachętą i przyczyną dla rozwoju szarej strefy.**

**Ujednolicenie i uproszczenie systemu podatkowego zarówno w skali kraju jak i całej UE jest zatem wartością samą w sobie.**

#### 5. LOGISTYKA PALIWOWA

Obowiązujące przepisy w zakresie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, zawiera sporo nieścisłości i zapisów, trudnych do realizacji przez przedsiębiorców zajmujących się magazynowaniem i transportem paliw. Dotyczy to m.in. stosowania złączy awaryjnego rozłączania, napełniania oddolnego cystern kolejowych, układów zapewniających hermetyczne opróżnianie zbiorników etc.

Innym problemem w tym obszarze są ograniczenia w dostępie do terminali poprzez istniejącą sieć dróg – zarówno ze względu na decyzje władz lokalnych, ograniczające ruch ciężkich pojazdów, jak też same kategorie dróg. Branża zмага się też z problemem eliminacji z rynku nieuczciwych kierowców, przyłapanych na kradzieży.

#### NASZE STANOWISKO

**Proponujemy powołanie grupy roboczej przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa w celu opracowania projektu zmian w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.**

**Proponujemy zmianę przepisów w zakresie sankcji, jakie dotyczą nieuczciwych kierowców w zakresie utraty uprawnień poprzez przywrócenie regulacji, które były kiedyś w ustawie o transporcie drogowym (zawieszenie lub pozbawienie uprawnień kierowców, skazanych prawomocnym wyrokiem sądowym za kradzież paliwa).**

#### 6. KRADZIEŻE NA STACJACH PALIW

Kradzieże paliwa i innych towarów na stacjach paliw powodują straty materialne dla właścicieli stacji paliw, a także zagrożenie bezpieczeństwa dla personelu i klientów.



Fot. LOTOS

Wartość kradzionego paliwa można szacować ogółem na ponad 20 mln złotych rocznie, a liczba tego typu incydentów wyniosła około 100 tysięcy.

W opinii ekspertów wzrost liczby tego typu czynów w znacznym stopniu spowodowany jest zmianami art. 19 Kodeksu wykroczeń dokonanymi w 2013 roku, a podnoszącymi próg wartości kradzieży, powyżej którego czyn taki klasyfikowany jest jako przestępstwo z dotychczasowych 250 zł do ¼ pensji minimalnej, czyli w przybliżeniu 420 zł.

Szczególony niepokój budzi obserwowany wzrost zuchwałości kradzieży, a także profesjonalizacja środowiska złodziei, wyrażająca się tworzeniem coraz większych i lepiej zorganizowanych, wyspecjalizowanych grup przestępczych trudniących się tym procederem. Często kradzione paliwo odsprzedawane jest innym kierowcom po zaniżonej cenie.

Obserwacje, których dostarcza praktyka bardziej rozwiniętych gospodarczo państw m.in. Europy Zachodniej, każą przygotowywać się na dalszy dynamiczny wzrost skali opisywanych problemów, które poza granicami Polski znane i obserwowane są od dziesiątków lat.

#### NASZE STANOWISKO

**POPiHN oczekuje zmiany obowiązującego prawa, a także większej skuteczności organów ścigania w ograniczeniu tego typu wykroczeń i przestępstw. W szczególności, wraz z innymi organizacjami zrzeszającymi handlowców, uważamy za konieczne:**

- 1. umożliwienie Policji gromadzenie i przetwarzanie danych o sprawcach wykroczeń (stworzenie rejestru wykroczeń – wprowadzenie zmian w ust. 2a art. 20 ustawy o Policji);**
- 2. zmianę kwalifikacji serii kradzieży poprzez uznanie ich jako czynu ciągłego (art. 11 KK), a także zmiany definicji kwalifikacji „kradzieży w sposób zuchwały” i umożliwienie stosowania art. 38 Kodeksu wykroczeń (tzw. recydywa);**
- 3. przywrócenie w kodeksie karnym pierwotnego brzmienia art. 208 z kk 1967 – penalizującego kradzież dokonaną w sposób szczególnie zuchwały niezależnie od wartości przedmiotu kradzieży i objęcie tą kwalifikacją kradzieży dokonywanych na stacjach paliw i w innych punktach handlowych;**
- 4. wprowadzenie w ustawie o ochronie danych osobowych zmian dopuszczających prowadzenie baz**



Fot. ORLEN

danych oraz bieżącą wymianę informacji o dokonanych kradzieżach między przedsiębiorcami;

Ponadto proponujemy:

- 1. wzmocnienie kontroli instancyjnej nad działalnością jednostek podstawowych Policji oraz przeniesienie właściwości prowadzenia spraw o kradzieże paliwowe z poziomu jednostek podstawowych (komisariaty) na poziom komend powiatowych lub wojewódzkich. Pomogłoby to również w lepszej integracji ścigania czynów popełnianych przez tych samych sprawców na terenie bardziej rozległym, aniżeli obsługiwany przez jeden komisariat, jak również popełnianych na szkodę różnych firm paliwowych.**
- 2. wprowadzenie jednolitego w skali kraju formularza zgłoszenia kradzieży w punkcie handlowym, najlepiej w formie kwestionariusza elektronicznego lub pliku w edytowalnym formacie, możliwym do wysłania mailem. Odformalizowanie procedur poprzez umożliwienie dokonywania zgłoszeń przez personel punktu handlowego (w tym stacji) bezpośrednio po ujawnieniu kradzieży na telefon inny niż 997 czy 112, co umożliwiłoby skrócenie czasu przekazania informacji.**

#### 7. SPRZEDAŻ USŁUG I TOWARÓW POZAPALIWOWYCH NA STACJACH PALIW

W sytuacji znacznych wahań marży wiele stacji paliw może kontynuować działalność głównie dzięki sprzedaży towarów i usług pozapaliwowych. Należy pamiętać, że na cenę paliw wpływają w dużym stopniu obciążenia o charakterze podatkowym i podobnym; średnio w roku 2015 stanowiły one 55% ceny benzyny 95, 51% ceny oleju napędowego i 42% ceny autogazu.

Co jakiś czas pojawiają się propozycje ograniczenia asortymentu towarów oferowanych na stacjach paliw, na przykład wprowadzenie zakazu sprzedaży alkoholu czy też leków pierwszej potrzeby sprzedawanych bez recepty. Autorzy tych pomysłów kierują się własnymi odczuciami, niemającymi pokrycia w faktach, bądź też własnym, wąsko rozumianym interesem ekonomicznym.

Badania rynkowe przeprowadzone w 2013 roku pokazały, że niewiele ponad 3% mocnych alkoholi kupowane jest przez klientów na stacjach paliw (z tendencją spadkową w stosunku do 2012). W przypadku piwa jest to niecałe 4%, również mniej niż w porównywalnym okresie roku 2012. Ponadto, właśnie na stacjach paliw – ze względu na istniejące systemy monitoringu – istnieje najlepsza egzekucja przepisów zabraniających sprzedaży alkoholu osobom nietrzeźwym



i nieletnim. Doświadczenia tych państw, w których wprowadzono całkowity lub częściowy zakaz sprzedaży alkoholu na stacjach paliw (Holandia, Belgia) wskazują na brak jakiegokolwiek zależności między dostępnością alkoholu na stacjach a liczbą nietrzeźwych kierowców.

Stacja paliw jest też często najbliższym – a niekiedy jedynym – miejscem, w którym można nabyć oferowane bez recepty leki, np. leki przeciwbólowe czy też na ból gardła. Dzięki temu możliwe jest szybkie zareagowanie na ból lub też pierwsze symptomy przeziębienia. Leki przechowywane są w warunkach nieodlegających od warunków przechowywania w aptekach.

#### NASZE STANOWISKO

Oczekujemy, że ceny na rynku paliw będą kształtowane wyłącznie przez czynniki ekonomiczne, a przyjmowane regulacje prawne nie będą powodowały dalszego, nieuzasadnionego wzrostu cen. Jesteśmy też przekonani, że przepisy w zakresie handlu alkoholem powinny być jednolite dla wszystkich kanałów dystrybucji, a podstawowe leki oferowane bez recepty powinny być dostępne również poza aptekami.

Sprzeciwiamy się jakimkolwiek działaniom mogącym spowodować ograniczenie zakresu świadczonych usług i sprzedawanych na stacjach towarów, np. poprzez zakaz sprzedaży alkoholu albo leków pierwszej potrzeby. Jedynym wymiernym skut-

kiem wprowadzenia proponowanych ograniczeń byłoby dalsze pogorszenie i tak już trudnej sytuacji branży naftowej. Prowadzenie sprzedaży towarów innych niż paliwa umożliwiłoby istnienie stacji paliw w obecnej liczbie i w obecnym formacie rynkowym. Ograniczenie asortymentu będzie skutkowało wzrostem kosztów ich prowadzenia i spowoduje wzrost cen paliw lub powiększenie grupy osób pozbawionych pracy, utrudni także klientom dostęp do wybranych dóbr, szczególnie w późnych godzinach nocnych i w dni wolne od pracy.

#### 8. REGULACJE UNII EUROPEJSKIEJ

W organach decyzyjnych Unii Europejskiej toczy się debata nad kształtem polityki energetyczno-klimatycznej i polityki transportowej w dłuższej perspektywie. W tym kontekście niepokojące są poglądy pewnych środowisk, starających się narzucić eliminację z miks energetycznego UE paliw kopalnych, a zwłaszcza ropy naftowej, poprzez wprowadzenie substytutu ropopochodnych paliw silnikowych takich jak energia elektryczna czy biopaliwa. Warto podkreślić, że dotychczasowe doświadczenia wskazują, że takie działania prowadzą jedynie do podwyższenia kosztów transportu, bez pozytywnego efektu dla klimatu czy środowiska naturalnego (casus biopaliw). Po latach narzucania na europejski przemysł rafineryjny nieproporcjonalnych obciążeń, pogarszających jego

konkurencyjność względem konkurentów spoza UE, w Komisji Europejskiej pojawiły się głosy wskazujące na konieczność zmiany dotychczasowej polityki. Przyjęte rozwiązania będą miały bezpośredni wpływ na przyszłość branży rafineryjnej w Europie. Powinny one uwzględniać fakt, że w średniej perspektywie ropa naftowa pozostanie głównym nośnikiem energii do zastosowań w transporcie. Nieprzemysłane regulacje prawne, nieuwzględniające interesu nie tylko branży rafineryjnej, ale też związanych z nią sektorów gospodarki, mogą doprowadzić do upadku sektora i przeniesienia produkcji poza granice Unii Europejskiej. Miałyby to wyjątkowo niekorzystne skutki dla całej gospodarki europejskiej, a także jej bezpieczeństwa energetycznego. Jest też klasycznym przykładem tzw. carbon leakage.

#### NASZE STANOWISKO

Oczekujemy dalszego dialogu administracji z reprezentantami sektora, w tym z POPIHN oraz europejskim stowarzyszeniem FuelsEurope i uwzględnienia naszego głosu w stanowisku prezentowanym przez przedstawicieli Polski na forum Unii Europejskiej. Niezbędna jest odpowiednia aktywność Polski podczas cyklicznych spotkań „Rafineryjnego okrągłego stołu”, który w ramach Komisji Europejskiej podjął prace w maju 2012 roku. Współpraca powinna obejmować takie zagadnienia, jak konkurencyjność przemysłu rafineryjnego, polityka klimatyczna UE czy też kształtowanie cen paliw.

#### 9. PRAWO NAFTOWE

Regulacje prawne dotyczące sektora paliwowego (produkcji, infrastruktury, logistyki, obrotu hurtowego i detalicznego oraz podatków i innych należności) znajdują się w różnych regulacjach prawnych, często niespójnych ze sobą i zawierających rozbieżne definicje. Ponadto brak jest jednego urzędu, sprawującego kompleksowy nadzór nad całością branży. Powoduje to problemy zarówno w wypracowywaniu odpowiednich polityk zarówno w skali krajowej, jak też w ramach Unii Europejskiej.

#### NASZE STANOWISKO

Branża paliwowa od lat postuluje podjęcie prac nad kompleksową regulacją – tzw. Prawem naftowym. Elementem regulacji powinno być powołanie urzędu – regulatora branży paliwowej, sprawującego kompleksowy nadzór nad produkcją, logistyką i obrotem paliwami.



Fot. SHELL



# PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

W roku 2015 polskie rafinerie przerobiły o 9,5% więcej ropy naftowej niż w roku 2014. Był to przerób rekordowy i wyniósł 26,5 mln ton. Relatywnie tańszy niż przed rokiem surowiec i dodatkowo bardzo dobre marże osiągane na produkcji rafinerijnej i petrochemicznej skłaniały do rekordowej produkcji. Osiągnięcie tego rekordu umożliwiły wprowadzone zmiany konstrukcyjne i liczne inwestycje w zwiększenie przerobu. Ponadto w roku 2015 zaistniały okoliczności pozwalające, w sposób uzasadniony ekonomicznie, pokazać możliwości polskich rafinerii. Rynek krajowy potrzebował większej ilości produktów rafineryjnych, w tym głównie paliw silnikowych, a to, czego nie udało się ulokować w kraju, wysyłano za granicę. W drugim półroczu 2015 przerobiono o 1 mln ton więcej ropy niż w pierwszej połowie roku, III kwartał był najlepszym kwartałem pod względem rafinacji, a osiągnięty wynik wyniósł wtedy nieco ponad 6,9 mln ton.

Przerób ropy naftowej w PKN ORLEN wyniósł 16 mln ton (o 10% więcej niż w roku 2014), a w Grupie LOTOS prawie 11 mln ton (o prawie 12% więcej niż w roku 2014). Zwiększenie przerobu wynikało z konieczności dostosowania się do zapotrzebowania zgłaszanego ze strony rynku, ale też z chęci maksymalizacji zysków przy wykorzystaniu okresu korzystnych marży rafineryjnych.

Ropę naftową sprowadzano do krajowych rafinerii – podobnie jak w latach poprzednich – głównie z kierunku wschodniego, ale jednocześnie dokonywano większych niż w roku poprzednim zakupów z innych źródeł. Udział ropy REBCO w zaopatrzeniu zmniejszył się z 91% w roku 2014 do 88% w roku 2015. O przewadze zakupów tego gatunku ropy decydowały kontrakty długoterminowe, atrakcyjna cena, dostosowanie technologiczne rafinerii oraz wykorzystanie transportu rurociągowego, który jest najtańszym środkiem logistyki dostaw. Na większą niż poprzednio skalę korzystano z zaopatrzenia z krajów arabskich (Arabia Saudyjska, Irak), a uzupełniająco wykorzystywano też ropę z Morza Północnego i z dostaw krajowych (Petrobaltic, PGNiG). Ropa inna niż REBCO stanowiła w strukturze zaopatrzenia PKN ORLEN 5% przywozu, a dla Grupy LOTOS było to prawie 24% dostaw.

Strukturę dostaw ropy naftowej do rafinerii krajowych przedstawiono na rys. 2. To obraz dominacji ropy REBCO obserwowany w przeszłości i zapewne jeszcze

długo w przyszłości, choć polskie rafinerie mogą w sytuacjach kryzysowych lub korzystając z korzystnych warunków zakupowych przerabiać też inne gatunki rop, sprowadzanych przez Port Północny w Gdańsku. Do Polski w roku 2015 zaimportowano ponad 25 mln ton ropy REBCO, z czego 23 mln ton przetransportowano rurociągiem „Przyjaźń” na-

leżącym do Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych S.A., a pozostałą część dostarczono z wykorzystaniem instalacji portowych Naftoportu w Gdańsku.

Wielkość dostaw ropy naftowej wydobywanej ze złóż krajowych byłaby w stanie zaspokoić 5-dniowy przerób instalacji rafineryjnych naszych koncernów paliwowych.

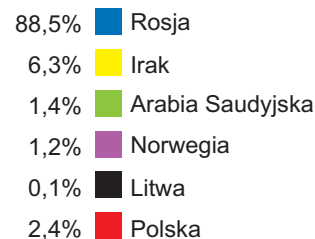
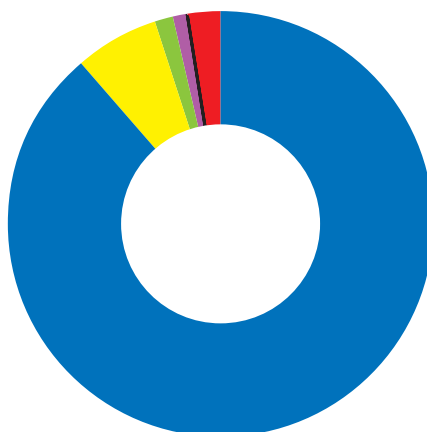
■ Rys. 1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA ROK 2014 I 2015

w mln ton

Wyszczególnienie	ROK 2014	ROK 2015	Wskaźnik 2014=100
OGÓŁEM	24,2	26,5	109,5

Źródło: Dane własne POPiHN

■ Rys. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2015 ROKU [%]



Źródło: Dane własne POPiHN



Fot. OLPP



## PRODUKCJA PALIW CIEKŁYCH

■ Rys. 3 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W LATACH 2015 I 2014  
[w tys. m<sup>3</sup>]

Wyszczególnienie	ROK 2014	ROK 2015	Wskaźnik 2014=100
Benzyny silnikowe	5 178	5 609	108
Olej napędowy	12 796	14 367	112
Gaz płynny LPG	643	612	95
Paliwo JET	1 423	1 345	95
Lekki olej opałowy	703	543	77
Ciężki olej opałowy	3 378	3 068	91
<b>OGÓŁEM</b>	<b>24 121</b>	<b>25 544</b>	<b>106</b>

Źródło: Dane własne POPiHN

Produkcja paliw ciekłych w roku 2015 (Rys. 3) – benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) wyniosła 25,5 mln m<sup>3</sup>, co oznacza, iż na rynek trafiło o 6% więcej naftowych produktów ciekłych niż w roku 2014. Wzrost łącznej produkcji, w stosunku do roku poprzedniego, wyniósł prawie 1,5 mln m<sup>3</sup>.

Lepszy niż przed rokiem wynik produkcyjny osiągnięto poprzez znaczne zwiększenie produkcji oleju napędowego i benzyn silnikowych. Wytwarzając więcej oleju napędowego zredukowano jednocześnie produkcję pozostałych średnich destylatów, jakimi są lekki olej opałowy oraz paliwo lotnicze JET. Większa produkcja benzyn wpłynęła na ograniczenie produkcji gazu płynnego LPG. Maksymalizując uzyski dla dwóch głównych paliw ograniczono też wyrób ciężkiego oleju opałowego. Profil produkcji polskich rafinerii dostosowany był do zapotrzebowania rynku, na którym zwiększył się popyt na główne paliwa silnikowe, i ze względu na pogodę zmniejszył na oleje grzewcze. Ra-

finerie wykorzystały dobrą koniunkturę na paliwa silnikowe, występującą zarówno w kraju, jak i na rynku europejskim. Tym samym maksymalizacji przerobu i produkcji właśnie tych gatunków paliw towarzyszył większy zbył w kraju, a produkt, którego nie udało się ulokować w Polsce, wysyłano z dobrym zyskiem za granicę. Pod względem wolumenowym szczególnie znaczącą zwyżkę produkcji osiągnięto dla oleju napędowego i to ten produkt przesądził o tak istotnej różnicy produkcji rafinerijnej w stosunku do roku poprzedniego. Gdyby nie dostawy paliw realizowane przez szarą i czarną strefę, zapewne udało by się na rynku krajowym ulokować jeszcze większe ilości paliw silnikowych. W kraju w dalszym ciągu kurczy się zapotrzebowanie na produkowany w polskich rafineriach lekki olej opałowy, choć całkowity popyt krajowy wymaga zwiększonych dostaw importowych. Tu też upatrujemy oddziaływania działań nie do końca legalnych. Odbicie na rynku benzyn znalazło odzwierciedlenie w podwyższeniu produkcji krajowej i jest nadzieja na kontynuację tego trendu w latach

następnych. Znaczna ilość krajowej produkcji rafinerijnej benzyn silnikowych i oleju napędowego, przeznaczona na rynek krajowy, została zmieszana z biokomponentami w celu realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Blendowanie paliw przy użyciu biokomponentów, ale też innych dodatków, jest w Polsce traktowane jako produkcja, stąd takie podejście nieco zwiększa pulę produkcyjną w stosunku do produkcji w samych tylko rafineriach. Wraz ze wzrostem produkcji paliw w roku 2015 nasiliło się również wykorzystanie biododatków, co wpływało na pogorszenie wyniku ekonomicznego producentów ze względu na fakt, iż biokomponenty były znacznie droższe niż paliwa tradycyjne. Sytuację nieco poprawiało zamrożenie czasowe progów NCW oraz możliwość skorzystania ze stosownych współczynników redukcyjnych przy rozliczaniu realizacji celu, ale i tak różnica w cenie przekraczająca 30% musiała obniżyć stosowne zyski.

Produkcja oleju napędowego, głównego produktu krajowych rafinerii, zwiększyła się o 1,6 mln m<sup>3</sup> (o 12%) i była to kontynuacja trendu z roku poprzedniego z istotną intensyfikacją jego dodatniej dynamiki. Wzrost produkcji benzyn silnikowych szacowany jest na około 0,5 mln m<sup>3</sup> (8%) i to również jest kontynuacja wzrostowego trendu z lat poprzednich. W przypadku pozostałych paliw ciekłych notowano obniżki produkcji, przy czym procentowo najbardziej zauważalne było to dla lekkiego oleju opałowego, a wolumenowo dla ciężkiego oleju opałowego – 0,3 mln m<sup>3</sup>.

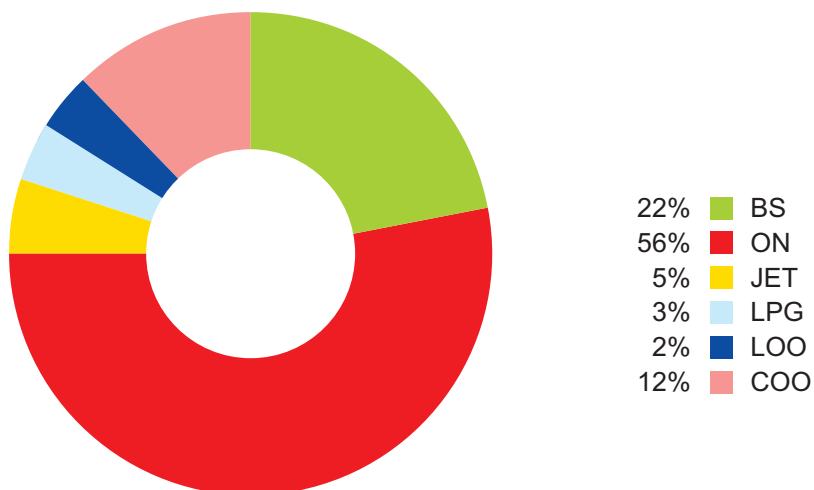


Strukturę produkcji paliw w roku 2015 przedstawiono na rys. 4.

W całkowitym bilansie produkcyjnym wzrósł udział benzyn silnikowych (o 1 punkt procentowy) i oleju napędowego (o 3 punkty procentowe) – dwóch gatunków, które świadczą o wysokości popytu krajowego. W granicach 1 punktu procentowego zmalał udział pozostałych paliw ciekłych. Tym samym nadal dominującym produktem krajowych koncernów pozostał olej napędowy.

Jak wspomniano powyżej, do produkcji paliw płynnych zalicza się także proces mieszania (blendowania) paliw tradycyjnych z biokomponentami. W roku 2015 Narodowy Cel Wskaźnikowy, a więc minimalny poziom wprowadzania biopaliw na rynek, do którego zobowiązane są podmioty produkujące paliwa i sprowadzające je z zagranicy, określony był na poziomie 7,1% według wartości opałowej, a to skutkowało koniecznością dodania alkoholu i estrów metylowych do większości puli wprowadzanych na polski rynek benzyn i oleju napędowego. Aby spełnić wymagania ustawy trzeba było dodatkowo sprzedać jeszcze odpowiednią ilość paliwa B100, bo samo dodawanie biokomponentów do paliw normatywnych nie wystarczyło do realizacji NCW. W celu ułatwienia realizacji celu, jego wymiar został

■ Rys. 4 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2015 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN

zamrożony do roku 2017 i umożliwiono skorzystanie ze współczynników redukcyjnych na poziomie 0,85 wysokości celu, pod warunkiem zastosowania biokomponentów pochodzących z krajów UE i krajów należących do EFTA. Niestety, brak dokonania korekty ustawy z roku 2014 o biokomponentach i biopaliwach dalej skutkuje niemożnością stosowania biokomponentów w wyższych proporcjach w paliwach normatywnych. Wstępne informacje rynkowe wskazują, że spółki

należące do POPiHN wykonały nałożony na nie NCW. Szacuje się, iż w roku 2015 do paliw dodano około 313 tys. m<sup>3</sup> etanolu i około 755 tys. m<sup>3</sup> estrów metylowych. Sprzedaż paliwa B100 szacowana jest na około 325 tys. m<sup>3</sup> (ostateczne dane znane będą do końca marca 2015). Oznacza to, że sprzedaż paliwa B100 w stosunku do roku 2014 wzrosła o ponad 100 tys. m<sup>3</sup> chociaż – co warto zauważyć – paliwo to praktycznie było niedostępne na ogólnodostępnych stacjach paliw.



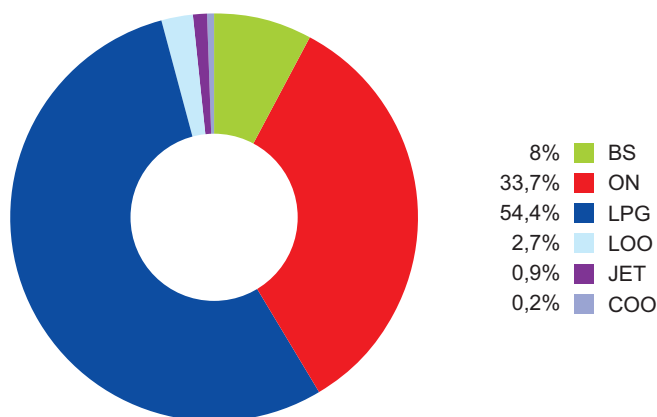
Fot. SLOVNAFT



# IMPORT PALIW CIEKŁYCH (rozumiany jako suma importu właściwego i nabyć wewnątrzspółnotowych) (rys. 7 i 8).

Według obecnie dostępnych szacunków oficjalny import paliw ciekłych w roku 2015 wyniósł prawie 7 mln m<sup>3</sup>, czyli był większy w stosunku do roku 2014 o około 9%. Należy przypomnieć, że w 2014 wzrost w stosunku do roku 2013 wynosił 6%, czyli tegoroczny przyrost wyniósł 3 punkty procentowe. Wynik jest korzystniejszy dzięki większej ilości sprowadzonych do kraju średnich destylatów – głównie oleju napędowego. Mniej niż w roku poprzednim sprowadzono benzyn silnikowych i ciężkiego oleju opałowego. Wynik dla gazu płynnego był identyczny i produkt ten pozostał największą pozycją importową. Wzrost importu średnich destylatów zrealizowany przez tzw. niezależnych operatorów (firmy inne niż członkowie POPiHN) był o wiele wyższy, aniżeli import największych operatorów rynkowych. Dodatkowo jego dynamika przewyższała znacznie wynik dostaw rynkowych, zrealizowanych przez koncerny krajowe i zagraniczne, operujące na rynku polskim. Sugeruje to, iż przestępcy wyłudający podatek VAT przystosowali się do nowych wymogów prawnych, mających ukrócić zjawisko wyłudzeń podatków i ograniczyli się do do przestępstw na VAT, realizując jednocześnie obowiązek zapłaty akcyzy. Wykorzystywanie mechanizmu transakcji trójstronnej czy też działania firm rejestrowanych poza granicami Polski i nieposiadających koncesji krajowych są tu dobrym przykładem nowych metod działania szarej i czarnej strefy. Głównym paliwem, na którym dokonywano wyłudzeń, pozostał olej napędowy. Warto jednak zwrócić również uwagę na znacznie zwiększony import lekkiego oleju opałowego, na który wzrost popytu nie był na pewno spowodowany koniecznością większego dogrzewania się z powodu niskich temperatur, bo takich w sezonie grzewczym nie było. Można też założyć, iż poprawiła się skuteczność działania służb kontrolnych, które egzekwowały prawo w sposób bardziej skoordynowany. Większy import paliw silnikowych to kontynuacja trendu, który rozpoczął się w roku 2014 i potwierdzenie tezy, iż skuteczność i nieustanność kontroli wwożonego paliwa skutkuje większą chęcią do legalizowania przywozów. Jednocześnie trzeba pamiętać, iż części wyprodukowanego w kraju oleju napędowego – mimo dobrych wyników

■ Rys. 5 STRUKTURA IMPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2015 [%]



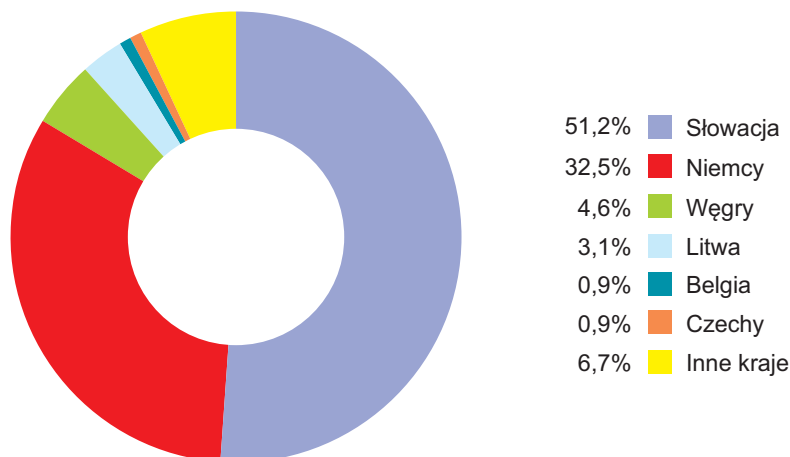
Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 6 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYĆ W W PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2015 I 2014

Wyszczególnienie	ROK 2014 tys. m <sup>3</sup>	ROK 2015 tys. m <sup>3</sup>	Wskaźnik 2014=100
Benzyny silnikowe	643	538	84
Olej napędowy	1 685	2 262	134
Gaz płynny LPG	3 632	3 648	100
Lekki olej opałowy	77	178	231
Paliwo JET	39	63	162
Ciężki olej opałowy	87	16	18
<b>Ogółem paliwa płynne</b>	<b>6 163</b>	<b>6 705</b>	<b>109</b>

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i dane własne POPiHN

■ Rys. 7 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]



Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

gospodarki, co zwykle wiąże się ze zwiększonym zapotrzebowaniem na olej napędowy – nie udało się ulokować na rynku krajowym i musiał zostać wyeksportowany. To oznacza, że najprawdopodobniej rynek krajowy wciąż jest zasilany sporym strumieniem paliwa lokowanym poza oficjalnym obiegiem. W roku 2015 wzrósł import oleju napędowego o 600 tys. m<sup>3</sup> i lekkiego oleju opałowego o 100 tys. m<sup>3</sup>. Zmniejszył

się za to o 16% import benzyn silnikowych. W wymiarze wolumenowym było to nieco ponad 100 tys. m<sup>3</sup> i ta różnica została pokryta zwiększoną produkcją krajową. Import gazu płynnego LPG pozostał na stabilnym poziomie, na co wpływ miały m. in. korzystne ceny benzyn silnikowych i zachowanie tzw. reeksportu na zbliżonym poziomie do roku poprzedniego. Niższa produkcja krajowa skutkowałą wzrostem o 62% importu

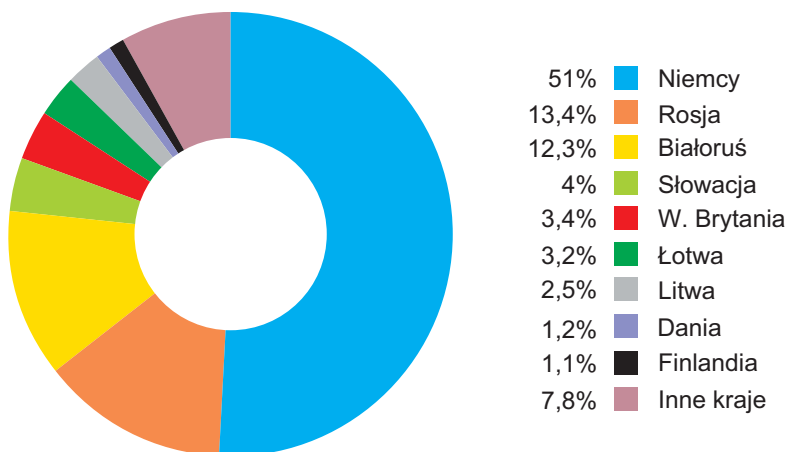
paliwa lotniczego JET. Słaby popyt krajowy, kształtowany łagodnymi warunkami atmosferycznymi w okresach grzewczych, prowadził do znacznego ograniczenia przywozu do kraju ciężkich olejów opałowych.

Wzrost oficjalnie notowanego importu paliw ciekłych w stosunku do roku 2014 wyniósł 542 tys. m<sup>3</sup> i było to prawie dwukrotnie więcej, niż obserwowano w roku 2014 w stosunku do roku 2013.

W strukturze dostaw spoza kraju w roku 2015 na znaczeniu zyskał bardzo import oleju napędowego (wzrost udziału o 9 punktów procentowych), a straciły benzyna silnikowa (o 3 punkty procentowe) i gaz płynny LPG (o 7 punktów procentowych). O dwa punkty procentowe wzrosła rola lekkiego oleju opałowego.

Oficjalne dane wskazują, iż dla rynku 4 podstawowych paliw ciekłych (benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego) mniejszy import od ubiegłorocznego realizowały spółki zrzeszone w POPIHN, a więcej do kraju przywoziły podmioty niezależne w tzw. imporcie uzupełniającym. Import firm członkowskich POPIHN zmalał o 21%, podczas gdy import podmiotów niezależnych wzrósł o 16%. Największą pozycją importową pozostał gaz płynny LPG, ale to prawie dwukrotny wzrost importu oleju napędowego był czynnikiem wpływającym na znaczne podwyższenie wyniku importowego sektora niezależnego. W grupie opisywanych paliw koncerny sprowadziły około 1 mln m<sup>3</sup> paliw i było to o około 300 tys. m<sup>3</sup> mniej niż

■ Rys. 8 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]



Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

przed rokiem. Operatorzy niezależni zwiększyli swoje zakupy zagraniczne o około 760 tys. m<sup>3</sup> i przywieźli do kraju prawie 5,4 mln m<sup>3</sup> paliw z omawianej grupy towarowej.

Kierunki importu uzupełniającego benzyn silnikowych obrazuje wykres 7. Najwięcej paliwa do silników z zapłonem iskrowym sprowadzono do Polski ze Słowacji. Pozostałe kierunki to Niemcy, Węgry, Litwa, Belgia i Czechy. Import z innych stron był bardzo rozdrobniony. Wzrosła rola nabyć ze Słowacji (o 9 punktów procentowych) i Niemiec (o 4 punkty procentowe).

Oficjalny import oleju napędowego realizowany był z większej ilości stron niż dla benzyn silnikowych. Najwięcej tego paliwa sprowadzono z Niemiec. Ten kierunek przejął już ponad 50% nabyć rea-

lizowanych w całym imporcie. Istotnymi źródłami zaopatrzenia firm transportujących paliwa do silników Diesla do kraju były też Rosja, Białoruś, Słowacja, Wielka Brytania i Łotwa. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nienależących do UE, sprowadzono około 22% produktu. To wielkość podobna do roku 2014. Łącznie z kierunkiem wschodniego, po uwzględnieniu państw należących do UE, zrealizowano około 38% całego importu oleju napędowego. Ta wielkość też jest identyczna z wynikiem w roku 2014. Kierunek wschodni jest wskazywany jako główne źródło zaopatrzenia szarej strefy, ale obserwacje wskazują, iż zasilające ją paliwo w dużej ilości trafia też do Polski z Niemiec, chociaż z reguły jest to paliwo z rafinerii rosyjskich i białoruskich.



Fot. LUKOIL

# EKSPORT PALIW CIEKŁYCH (rozumiany jako suma eksportu właściwego i dostaw wewnątrzspółnotowych)

■ Rys. 9 STRUKTURA EKSPORTU I DOSTAW W-W W ROKU 2014 I 2015. [w tys. m<sup>3</sup>]

Wyszczególnienie	ROK 2014	ROK 2015	Wskaźnik 2014=100
Benzyny silnikowe	913	1 036	113
Olej napędowy	979	1 729	177
Paliwo lotnicze JET	686	603	88
LPG*	69	33	48
Ciężki olej opałowy	2 925	2 821	96
<b>OGÓŁEM</b>	<b>5 572</b>	<b>6 222</b>	<b>112</b>

\*eksport bezpośredni bez reeksportu Źródło: Dane własne POPiHN

Eksport (Rys. 9 i 10) wyniósł w 2015 roku ponad 6,2 mln m<sup>3</sup> i jest to wynik wyższy od wyniku z roku 2014 o 12%. Identyfikowany wzrost procentowy osiągnięto w roku 2014, ale podstawa do wyliczeń dynamiki wzrosła i tym samym za granicę wywieziono więcej produktów. Ten wzrost wyniósł 650 tys. m<sup>3</sup>, podczas gdy w roku 2014 było to 590 tys. m<sup>3</sup>. Trend został więc utrzymany, a dynamika nie uległa zmniejszeniu. Zmieniła się za to struktura produktowa wysyłanych za granicę paliw. Do ubiegłego roku znacznie dominował ciężki olej opałowy, a w roku 2015 jego udział jest porównywalny do udziału paliw silnikowych.

Zwiększenie eksportu wymuszone zostało niemożnością uplasowania na rynku krajowym całej produkcji dwóch głównych paliw transportowych – benzyn silnikowych i oleju napędowego. Oficjalny rynek paliw silnikowych w kraju zwiększył się, ale w lokowaniu produktów z rafinerii przeszkadzała działalność czarnej i szarej strefy. Największy procentowy i wolumenowy przyrost eksportu notowano dla oleju napędowego. Wzrosły też dostawy za granicę benzyn silnikowych. W przypadku pozostałych paliw ciekłych notowano obniżenie wysyłek zagranicznych.

Prawie o połowę obniżył się eksport LPG, ale też znaczne zmniejszenie notowano dla naszego sztandarowego produktu eksportowego, jakim do niedawna było paliwo lotnicze JET. Mniej wysłano też ciężkiego oleju opałowego, co było konsekwencją zmniejszenia produkcji krajowej tego gatunku paliwa. Prawie dwukrotne zwiększenie eksportu oleju napędowego oznacza, iż poza krajem ulokowano około 2 mln m<sup>3</sup> tego gatunku paliwa, czyli o 750 tys. m<sup>3</sup> więcej, niż przed rokiem. Przyrost eksportu benzyn silnikowych wyniósł 13% i tym samym wysłano o 123 tys. m<sup>3</sup> więcej produktu, niż w roku poprzednim. Ze względu na europejską nadprodukcję trudnym do ulokowania za granicą produktem były zwyczajowo benzyny. W roku 2015 zapotrzebowanie na to paliwo na rynkach zewnętrznych wzrosło i tym samym eksport stał się bardziej opłacalny, tym bardziej, że wzrosły również marże uzyskiwane przy produkcji w rafineriach. Największą pozycją eksportową pozostał ciężki olej opałowy, ale jego udział w eksporcie zmalał z 51% wykazywanych w roku 2014 do 45% w roku 2015.

Pokazywane w tabeli rys. 9 dostawy eksportowe paliwa JET to dostawy reali-

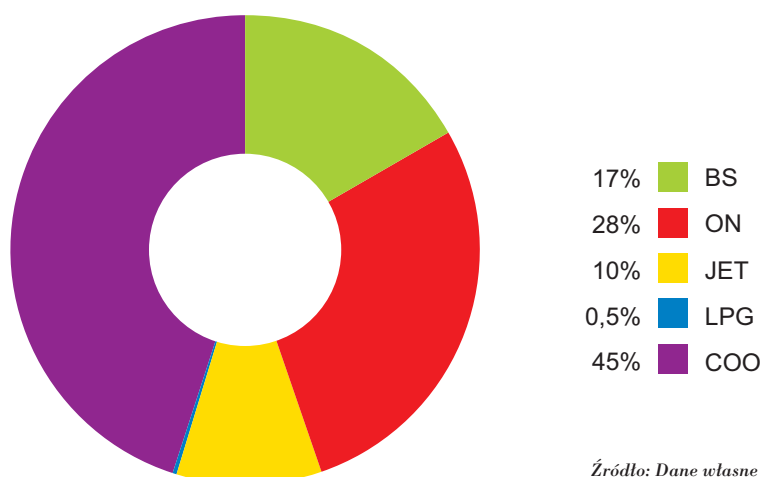
zowane bezpośrednio przez krajowych producentów do odbiorców poza Polską. Znaczna część produkcji tego gatunku paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują dostawy lotniskowe do samolotów przewoźników krajowych i międzynarodowych. Wielkość tych dostaw w roku 2015 wyniosła 776 tys. m<sup>3</sup> – dokładnie tyle samo, co przed rokiem, ale z powodu mniejszej produkcji krajowej i podobnych do ubiegłorocznych wysyłek zagranicznych, około 50 tys. m<sup>3</sup> pochodziło z importu.

W roku 2015 utrzymany był tzw. reeksport gazu płynnego LPG. Z tego typu działalnością mamy do czynienia od kilku lat i można domniemywać, iż częściowo ten proces jest wykorzystywany przez szarą strefę. Polega on na dostawach do odbiorców zagranicznych gazu płynnego LPG poprzednio kupionego w ramach importu lub nabyte wewnątrzspółnotowych. W roku 2013, z puli oficjalnie sprowadzonego do kraju LPG, około 10% wolumenu zostało zgłoszone jako wysłane następnie dalej za polską granicę. W roku 2014 ta wielkość zmalała do około 8%, i wyniosła około 279 tys. m<sup>3</sup>. W roku 2015 było to nieco więcej, bo 307 tys. m<sup>3</sup>.

W strukturze całkowitego eksportu paliw ciekłych z Polski zwiększył się udział oleju napędowego – i to aż o 10 punktów procentowych – oraz benzyn silnikowych (o 1 punkt procentowy). Udziały pozostałych paliw obniżyły się, przy czym najbardziej, bo o 8 punktów procentowych dla ciężkiego oleju opałowego.

Główne kierunki eksportu i dostaw wewnątrzspółnotowych benzyn silnikowych zostały zachowane z ubiegłego roku i były to Holandia, Ukraina i Szwecja. Olej napędowy wysyłano głównie do Wielkiej Brytanii, Czech i na Ukrainę. Ciężki olej opałowy trafiał głównie do Holandii oraz poza Unię Europejską, a największym odbiorcą paliwa JET była Szwecja.

■ Rys. 10 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2015 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN





Fot. TOTAL

## KONSUMPCJA KRAJOWA paliw ciekłych w roku 2015

W tabeli 11 przedstawiono wstępne porównanie oficjalnej konsumpcji krajowej paliw ciekłych w roku 2015 do oficjalnej konsumpcji osiągniętej w roku 2014. Ostateczne dane, uwzględniające końcowe rozliczenie, dokonane przez służby celne Ministerstwa Finansów dla importu i dostaw wewnątrzwspólnotowych, będą dostępne

w połowie 2016 roku. Z tego powodu przedstawiane wyniki dla roku 2015 należy traktować jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

Wzrost gospodarczy w Polsce oraz korzystne dla klientów ceny paliw to główne powody, dzięki którym rynek paliw ciekłych zanotował istotny wzrost w stosun-

ku do stanu z roku 2014. Lepiej sprzedawały się wszystkie paliwa z wyjątkiem ciężkiego oleju opałowego, a najbardziej cenny duży wzrost oficjalnego popytu na olej napędowy i – pierwszy raz od pięciu lat – na benzyny silnikowe. Rynek paliw silnikowych (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz) wzrósł w stosunku do

■ Rys. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W KRAJU W ROKU 2015 W PORÓWNANIU DO ROKU 2014.

Wyszczególnienie		ROK 2014		ROK 2015		Wskaźnik 2014=100
		tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	<b>Konsumpcja</b>	<b>4 841</b>		<b>5 048</b>		<b>104</b>
	w tym całkowity import	643	13	538	11	84
Olej napędowy	<b>Konsumpcja</b>	<b>13 651</b>		<b>14 830</b>		<b>109</b>
	w tym całkowity import	1 685	12	2 262	15	134
Gaz płynny LPG	<b>Konsumpcja</b>	<b>4 169</b>		<b>4 275</b>		<b>103</b>
	w tym całkowity import	3 632	87	3 648	85	100
Razem 3 gatunki paliw	<b>Konsumpcja</b>	<b>22 661</b>		<b>24 153</b>		<b>107</b>
	w tym całkowity import	5 960	26	6 448	27	108
Paliwo JET	<b>Konsumpcja</b>	<b>761</b>		<b>787</b>		<b>103</b>
	w tym całkowity import	39	5	63	8	162
Lekki olej opałowy	<b>Konsumpcja</b>	<b>843</b>		<b>879</b>		<b>104</b>
	w tym całkowity import	77	9	178	20	231
Ciężki olej opałowy	<b>Konsumpcja</b>	<b>534</b>		<b>193</b>		<b>36</b>
	w tym całkowity import	87	16	16	8	18
<b>OGÓLEM</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>24 799</b>		<b>26 012</b>		<b>105</b>
	w tym całkowity import	6 163	25	6 705	26	109

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

roku 2014 o 7%, a cały rynek paliw ciekłych o 5%. Ponownie rynek oleju napędowego wygenerował największe wzrosty, mimo iż wciąż borykał się z intensywnymi dostawami poza oficjalnym obiegiem rynkowym. Slabo wypadła jedynie konsumpcja ciężkiego oleju opałowego, czego głównym powodem była dość łagodna aura i zastępowanie tego nośnika energetycznego paliwami gazowymi i biomasą. Istotnym elementem wzrostu popytu były ceny paliw na poziomie, który kierowcy obserwowali w roku 2009. Również wzrost oficjalnego zapotrzebowania na olej napędowy może być częściowo tłumaczony zmniejszeniem zakresu szarej i czarnej strefy, na co wpływ miały niskie ceny, redukujące osiągane zyski. Według szacunków POPiHN szara strefa w rynku oleju napędowego w roku 2015 była na poziomie zbliżonym do ubiegłorocznego, kiedy to szacowano jej rozmiar na około 15%-20% rynku. niewiele wskazuje, że proceder ulega znaczącemu osłabieniu, choć intensywniejsze kontrole służb celnych i skarbowych we współpracy z policją nieco oszustom dokuczyły. Niestety, przestępcy szybko się dostosowują do nowych wymogów prawnych, obchodząc je dość skutecznie. Dekoniunkturze w roku 2015 oparł się też rynek gazu płynnego LPG. Notowano dla tego paliwa wzrost rynku o prawie 3%. Ten wzrost wyliczony jest w oparciu o założenie braku reeksportu w dużym wymiarze. Reeksport – jak wykazały służby kontrolne – często jest fikcyjny i towar pozostaje w kraju. Jeśli by jednak reeksport uwzględnić, to rynek krajowy LPG byłby porównywalny z rokiem poprzednim. Podsumowując, można stwierdzić, że na polskim rynku paliw ciekłych zanotowano wzrost oficjalnego popytu na benzyny silnikowe i średnie destylaty, z których olej napędowy wykazał największy wzrost procentowy. Popyt krajowy na paliwa ciekłe został w całości zaspokojony i nie notowano przypadków braku stabilizacji rynku. Spore ilości paliw z polskich rafinerii, których nie udało się ulokować na rynku krajowym, wyeksportowano.

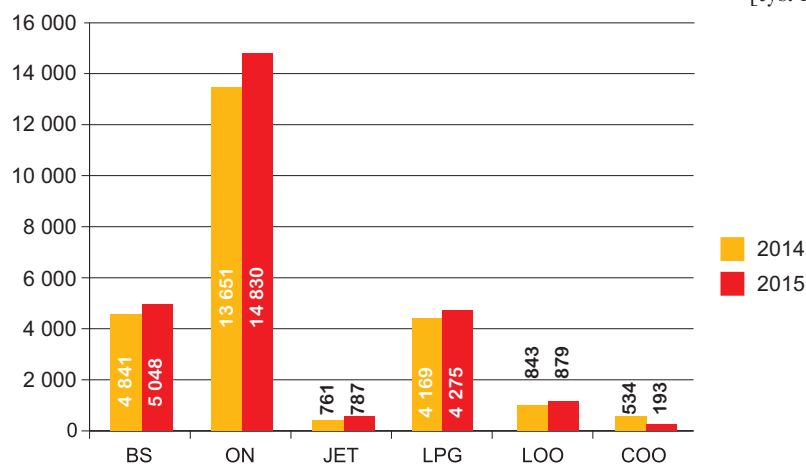
Mimo wciąż istotnej szarej i czarnej strefy w rynku oleju napędowego, ograniczenia inwestycji infrastrukturalnych, spowolnienia tempa wzrostu dieselizacji osobowej floty samochodowej oraz trudności polskich firm transportowych na rynkach zachodnioeuropejskich i rynku rosyjskim, oficjalna konsumpcja paliw do zasilania silników wysokoprężnych wzrosła o 9% w stosunku do roku 2014. Udział oficjalnego importu w zaopatrzeniu rynku oleju napędowego osiągnął poziom 15%,

tj.; wzrósł o 3 punkty procentowe w stosunku do stanu z roku ubiegłego. Jednocześnie oficjalny import uzupełniający (firm innych, niż koncerny krajowe i zagraniczne operujące na rynku polskim) wzrósł o 68%, do czego zapewne walnie przyczyniły się działania służb kontrolnych, które zmusiły niektórych importerów do zarejestrowania swoich zakupów zagranicznych. Dynamika tego importu uzupełniającego była dużo wyższa niż dynamika dostaw rynkowych realizowanych przez firmy POPiHN (+5%), co skłania do wniosku, że część z tego towaru znalazła się na rynku bez opłacenia podatku VAT. Brak opłacenia VAT pozwala na zaoferowanie znacznie korzystniejszej ceny

serwowano w roku 2015. Popyt na autogaz wzrósł tylko nieznacznie. Polscy kierowcy zużyli w swoich pojazdach 5 mln m<sup>3</sup> benzyn, z czego nieco ponad 500 tys. m<sup>3</sup> pochodziło z importu. Było to około 11% całości rynku benzynowego – 2 punkty procentowe mniej, niż w roku 2014.

Konsumpcja gazu płynnego LPG, przy braku uwzględnienia reeksportu, była w opisywanym roku o około 3% wyższa, niż w roku poprzednim. Nieco pogorszyła się relacja cenowa autogazu do benzyny 95, ale przez większą część roku była na poziomie, który nie zniechęcał zdecydowanie do zakupu autogazu. Szacunkowy wynik dla całego roku pokazuje wzrost konsumpcji gazu LPG

■ Rys. 12 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2015 I 2014 [tys. m<sup>3</sup>]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

dla odbiorcy końcowego niż mogą to zrobić firmy działające w pełni legalnie. Ta metoda wciąż jest wykorzystywana przez nieuczciwych sprzedawców.

Przyzwyczailiśmy się już do faktu, iż popyt na benzyny silnikowe maleje z roku na rok. W roku 2015 niespodziewanie wzrosło zainteresowanie zakupem o 4% w stosunku do roku poprzedniego. To pierwsza taka sytuacja od roku 2010. W przypadku benzyn silnikowych to poziom cen detalicznych i wielkość floty samochodowej wyznaczają skalę zakupów. Benzyny są kupowane głównie przez kierowców pojazdów osobowych lub małych „dostawczaków”. W roku 2015 ceny benzyny 95, ale też benzyn typu Premium, były wyraźnie niższe niż w roku 2014 i to stanowiło główny powód większych zakupów. Pamiętać należy, iż część kierowców przeznacza na zakup paliw do swoich pojazdów miesięcznie tę samą kwotę pieniędzy. W roku 2015 za analogiczną ilość gotówki można było kupić znacząco więcej paliwa. Zwykle niższe ceny benzyn zniechęcają do zastępowania tego gatunku paliwa autogazem i taką sytuację ob-

o około 100 tys. m<sup>3</sup>. Wielkość reeksportu tego gatunku paliwa, co mogło mieć wpływ na całkowity wynik konsumpcji krajowej, wzrosła o 39 tys. m<sup>3</sup>. Po uwzględnieniu obu faktów – wzrostu konsumpcji liczonej według metodologii POPiHN i wzrostu reeksportu – można przyjąć, iż ostatecznie rynek krajowy dla LPG utrzymał poziom z roku 2014. Podobnie, jak w roku 2014 około 85% zaopatrzenia rynku pochodziło z zagranicy.

Od lat obserwowano spadek zainteresowania rynku dla lekkiego oleju opałowego. W roku 2015 notowano jednak wzrost popytu na tym rynku i to o ponad 4%. Zachodzi podejrzenie, iż część tego paliwa znalazła swoje zastosowanie jako paliwo transportowe wprowadzone na rynek nielegalnie w szarej strefie. Część mogła zastąpić ciężki olej opałowy w instalacjach grzewczych. Ostatecznie w kraju zużyto o około 40 tys. m<sup>3</sup> więcej tego paliwa, niż przed rokiem. Jednocześnie rok 2015 był trzecim z kolei, kiedy popyt krajowy na ten produkt został oszacowany na poziomie poniżej 1 mln m<sup>3</sup>. Paliwo to kupuje się po cenach mocno zależnych od



trendów na rynku ropy i w ostatnim roku jego ceny były bardziej konkurencyjne w stosunku do innych nośników energii. Znakomitą większość popytu na to paliwo (80%) zaspokoiły dostawy z produkcji krajowej. Oficjalny import uzupełniający w roku 2015 wzrósł jednak dwukrotnie i wyniósł 180 tys. m<sup>3</sup>.

Produktem, na który popyt systematycznie w Polsce rośnie jest paliwo lotnicze JET. Również w roku 2015 jego konsumpcja wzrosła o 3%, zbliżając się jeszcze bardziej do poziomu 0,8 mln m<sup>3</sup>. Wzrost rynku, przy ograniczeniu produkcji krajowej, zaspokojono dokonując zwiększonego o 60% importu.

Kolejny raz znacznie obniżyła się konsumpcja krajowa ciężkiego oleju opałowego – tym razem o 64%. Zmniejszono też istotnie zakres importu tego produktu. Paliwo to jest wytwarzane w polskich rafineriach w ilości dalece przekraczającej krajowe potrzeby i dlatego od lat nadwyżki wysyła się w dużych ilościach za granicę – szczególnie w okresach kiedy małe zapotrzebowanie na wytwarzanie ciepła i wyrobów asfaltowych, a z taką sytuacją mieliśmy do czynienia w roku 2015.

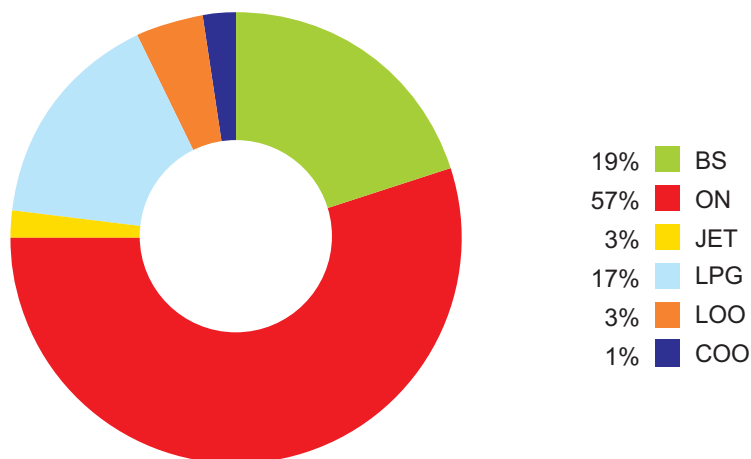
Łączna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw ciekłych wyniosła 26 mln m<sup>3</sup> i była wyższa o 1,2 mln m<sup>3</sup> od zużycia z roku 2014. Oficjalny wzrost rynku wyniósł 5%, w tym import wzrósł o 9%, a jego udział w całości rynku został oszacowany na 26%. Oznacza to, iż do Polski sprowadzono 540 tys. m<sup>3</sup> paliw więcej, niż w roku poprzednim. Zaopatrzenie rynku zagranicznym paliwem było o 1 punkt procentowy większe, niż w roku 2014. Całkowity import paliw ciekłych wyniósł 6,7 mln m<sup>3</sup>, czyli o 9% więcej, niż w roku poprzednim.

Struktura konsumpcji paliw w Polsce została przedstawiona na wykresie (rys.13):

W stosunku do roku 2014 niewiele zmieniła się struktura konsumpcji paliw płynnych. Odnotować należy wzrost o 2 punkty procentowe znaczenia oleju napędowego przy zmniejszeniu udziału benzyn silnikowych i ciężkiego oleju opałowego. Wciąż dominuje zużycie oleju napędowego z udziałem 55%.

Podstawowym źródłem zaopatrzenia polskiego rynku w paliwa ciekłe są rafinerie krajowe, dla których lokowanie produktu w kraju jest bardziej opłacalne, niż wysyłki eksportowe. Opłacalność sprzedaży na rynek krajowy określają czynniki ekonomiczne, handlowe i logistyczne. Nadwyżki towarów, których nie uda się ulokować w kraju, wysyłane są za granicę. Na rynku krajowym lokują swoje zagraniczne zakupy również koncerny międzynarodowe, operujące w Polsce, oraz firmy

■ Rys. 13 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2015 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 14 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2015 [tys. m<sup>3</sup>]

1	Import + Nabycia	Ekspert + Dostawy	Różnica (2-3)
Benzyny silnikowe	538	1 036	(-498)
Olej napędowy	2 262	1 729	533
LPG	3 648	33 *)	3 615
Paliwo lotnicze JET	63	603 *)	(-540)
Lekki olej opałowy	178		178
Ciężki olej opałowy	16	2 821	(-2 805)
<b>RAZEM</b>	<b>6 705</b>	<b>6 222</b>	<b>483</b>

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów, POPiHN  
\*) – obrót realizowany przez producentów krajowych

prywatne, których udział w zaopatrzeniu rynku ma znaczenie uzupełniające. Niemniej jednak udział firm niezależnych w całości bilansu rynku w roku 2015 znacznie wzrósł. Można to częściowo tłumaczyć działaniami z wykorzystaniem mechanizmu unikania całkowitego opodatkowania, a po trochu legalnym wykorzystywaniem kanałów dystrybucji pozyskanych wcześniej przy użyciu nielegalnego unikania opodatkowania.

W roku 2015 przewaga szeroko rozmianego importu nad eksportem paliw wyniosła prawie 500 tys. m<sup>3</sup> i zwiększyła się w stosunku do wyniku z roku 2014 o około 150 tys. m<sup>3</sup>. Jeszcze 4 lata temu ta różnica na korzyść importu wynosiła około 4 mln m<sup>3</sup> i z każdym rokiem sukcesywnie malała. Zmiana trendu w roku 2015 była spowodowana głównie wzrostem importu uzupełniającego oleju napędowego, który realizowali niezależni importerzy. Wyższa produkcja krajowa – w połączeniu z tym właśnie większym importem uzupełniającym – wymusza poszukiwanie innych rynków zbytu dla polskich paliw, a te są znajdowane głównie na rynku europejskim. Część ciężkich destylatów lokowana jest także poza naszym kontynentem. Trzeba wprost powiedzieć, że szara i czar-

na strefa wymusza eksport części polskiej produkcji rafinerijnej. W roku 2015 rafinerie krajowe wykorzystując dobrą koniunkturę i możliwość wypracowania korzystnej marży zwiększyły produkcję, ale na rynku krajowym nie udało się tej zwiększonej produkcji ulokować. Legalnie działającym firmom nie udało się odzyskać części krajowego rynku oleju napędowego, zajętego przez szarą i czarną strefę, i sytuacja ze zwiększonym eksportem powtórzyła się kolejny rok z rzędu. Polskie rafinerie na eksportowanych paliwach zarobiły mniej, a aparat fiskalny państwa, który nie pobiera podatków od eksportowanych towarów, nie uzyskał stosownych wpływów, których mógłby się spodziewać, gdyby skutecznie eliminował nielegalnie działające firmy. Bilans obrotów międzynarodowych kształtował import oleju napędowego i gazu płynnego LPG oraz eksport ciężkiego oleju opałowego, benzyn silnikowych i paliwa lotniczego JET. W roku 2015 do paliw, których więcej eksportujemy niż sprowadzamy do kraju, zaliczyć należy też benzyny. Podkreślić należy fakt, że ilość eksportowanego oleju napędowego, podobnie jak przed rokiem, wzrosła i wzrost ten wyniósł tym razem prawie 100%.

# RYNEK DETALICZNY

Detaliczna sprzedaż paliw silnikowych realizowana jest przez sieć stacji paliw, która – według pozyskanych przez POPiHN danych, dotyczących ogólnodostępnych obiektów realizujących sprzedaż co najmniej 2 gatunków paliw – na koniec roku 2015 liczyła 6 601 punktów tankowania. To o około 115 stacji paliw więcej niż notowano na koniec roku 2014. Realizacja nowych inwestycji przez koncerny paliwowe, supermarkety i głównych operatorów niezależnych spowodowała wzrost liczby miejsc, gdzie można było zatankować pojazd. Do użytkowania włączono też część stacji, które w końcu poprzedniego roku wstrzymały działalność ze względu na brak wykonania stosownych modernizacji umożliwiających dalszą eksploatację<sup>1</sup>. Te zmiany nie spowodowały znaczących przeszacowań co do udziału poszczególnych operatorów stacji paliw w rynku. Około 34% udział w ogólnej liczbie stacji mają stacje koncernów krajowych, 22% udział notują koncerny międzynarodowe, ale wciąż najwięcej działa stacji niezależnych, które stanowią około 42% rynku. Prywatni operatorzy, dotąd niezrzeszeni, chcąc przetrwać na rynku poszukują swojego miejsca czy to przez zmianę barw na koncernowe w ramach franczyzy, czy też poprzez dołączanie do grup sprzedażowo/zakupowych prowadzonych przez coraz bardziej znaczące sieci operatorów niezależnych. Część dysponująca lepszymi lokalizacjami próbuje samodzielnie utrzymać się na rynku, a część, nie mogąc podołać obecnym realiom ekonomicznym, skłania się do współpracy z zaopatrzeniowcami operującymi w szarej i czarnej strefie.

W roku 2015 liderem rynku stacji paliw pozostał PKN ORLEN. Nie zmieniła się też obsada drugiego miejsca, które od kilku lat należy do BP. Drugi polski koncern paliwowy – Grupa LOTOS – rozwija systematycznie swoją sieć stacji paliw i coraz bardziej zbliża się do pozycji wicelidera. Koncerny krajowe nadal operowały z wykorzystaniem czterech brandów: ORLEN i BLISKA oraz LOTOS i OPTIMA. Znamienny jest fakt, że na skutek odmiennej polityki pozyskiwania rynku stacji paliw coraz mniej jest stacji z logo BLISKA, a coraz więcej z logo Lotos OPTIMA. Łącznie w trakcie roku koncerny krajowe utrzymały swój udział procentowy w całym rynku stacji paliw, który określany jest na około 34%. Nieco wzrosła rola koncernów międzynarodowych operujących na rynku

■ Rys. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2013-2015

Sieci stacji paliw	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015
Koncerny krajowe	2 217	2 209	2 225
Koncerny zagraniczne	1 423	1 406	1 447
Sieci niezależne (operujące pod wspólnym brandem)	732	743	818
Pozostali operatorzy niezależni (około)	2 208	1 957	1 932
Sklepy	166	171	179
<b>OGÓŁEM (około)</b>	<b>6 746</b>	<b>6 486</b>	<b>6 601</b>

Źródło: Dane własne POPiHN

polskim i obecnie ich sieci paliw zajmują 22% rynku, sukcesywnie powiększając liczbę obiektów funkcjonujących pod ich markami. Na rynku pojawił się nowy operator franczyzowy. Została nim firma TOTAL, która w ciągu roku zdołała uruchomić sieć złożoną z 10 obiektów. Głównym narzędziem pozyskiwania nowych stacji do sieci pozostaje umowa franczyzowa, ale powstają też obiekty budowane zupełnie od podstaw. Wśród tych ostatnich prym wiodą koncerny, ale wybudowano też kilka obiektów będących własnością sieci handlowych i niezależnych operatorów.

Wartość sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w roku 2015 oszacowana została na około 86 mld PLN, a jej wielkość na ponad 21 mld litrów (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz). Wpływy do budżetu z tytułu zapłaconych podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa) od tego typu sprzedaży wyniosły około 45 mld PLN.

W roku 2015 zwiększyła się liczba stacji paliw operujących w brandach koncernów krajowych. Zmiana ta dokonała się dzięki znacznemu zwiększeniu skali działania Grupy LOTOS. Lider rynku nieco zmniejszył swoją sieć, a dodatkowo nadal prowadził zmianę barw na części stacji BLISKA na firmowy ORLEN. Przekształcanie barw kupionych wcześniej stacji samoobsługowych od firmy NESTE zakończyła też firma SHELL. Grupa LOTOS utrzymała wysokie tempo rozbudowy marki LOTOS Optima, zwiększając liczbę takich obiektów do prawie 200. Rozmiary zwiększały też prywatne sieci stacji paliw, a największe z nich skupiały już pod jednym logo ponad 100 obiektów.

Wolno, ale systematycznie rozwija się sieć stacji działających przy polskich autostradach. W roku 2015 przybyło 7 Miejsc Obsługi Podróżnych, co znacznie ułatwiło tankowanie pojazdów na autostradzie A1 i na nowym odcinku A4.

Kolejne stacje są przygotowywane do budowy. Coraz większa liczba stacji przy autostradach i drogach szybkiego ruchu zmienia geografie zakupu paliw przez kierowców podróżujących po Polsce. Z rynku już znikają lub wkrótce zakończą działalność stacje, których opłacalność działania została ograniczona przez zmianę miejsc tankowania pojazdów poruszających się po kraju. Na popularności zyskują za to stacje z segmentu ekonomicznego, zlokalizowane głównie w mniejszych miastach lub na obrzeżach metropolii. Malejące ceny paliw pozwalają generować większą marżę detaliczną, a to zachęca część operatorów niezależnych do uruchamiania stacji bezobsługowych. Tą drogą zaczęły kroczyć takie firmy jak Reflex, OPN24 czy MOMO.

PKN ORLEN w roku 2015 zredukował swoją sieć stacji paliw o 19 obiektów i na koniec roku miał ich 1749. Rezultat ten osiągnięto poprzez restrukturyzację sieci, ale też poprzez budowę nowych obiektów i przejęcia na zasadzie franczyzy. Zmniejszono liczbę stacji, na których jeszcze niedawno widniało logo BLISKA. W części z tych obiektów zakończono działalność, a część przekształcono w nowe obiekty pod logo ORLEN. Na koniec roku funkcjonowało jeszcze 159 obiektów w zielonych barwach, a to oznacza, iż w stosunku do roku 2014 ubyło ich 66. Firma otworzyła 4 nowe stacje zlokalizowane przy autostradach i także w tej kategorii stacji pozostaje liderem na rynku krajowym.

Grupa LOTOS zwiększyła swój stan posiadania do 476 obiektów, przy czym pod logo LOTOS Optima funkcjonują już 194 stacje – o 25 więcej, niż przed rokiem. Cała sieć firmy powiększyła się o 35 miejsc tankowania, a jedno z nich zostało zrealizowane przy autostradzie. Polityka rozbudowy sieci w oparciu o inwestycje w stacje klasy ekonomicznej jest więc przeprowadzana zgodnie z zapowiedziami, co ma

<sup>1</sup> Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie

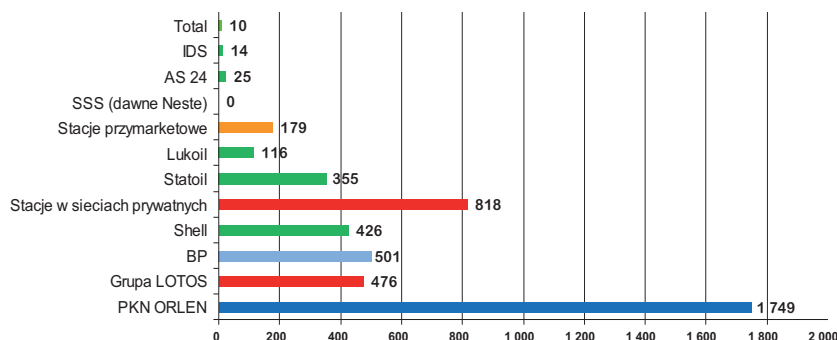


w przyszłości pozwolić firmie osiągnąć jeszcze lepszą pozycję rynkową. Obecnie jest trzecią firmą na rynku stacji paliw i drugą pod względem liczby posiadanych stacji autostradowych.

Koncerny zagraniczne operujące na polskim rynku też rozwijały swoje sieci. Wicelider rynku – firma BP – przekroczyła liczbę 500 obiektów, zwiększając swój stan posiadania o 21 stacji. W tej liczbie znalazły się też 2 nowe stacje zlokalizowane przy autostradach. Shell Polska zakończył proces integracji do swojej sieci zakupionych wcześniej stacji samoobsługowych NESTE. Obecnie tylko 14 z nich działa w formie bezobsługowej, ale i to zapewne wkrótce się zmieni i stacje będą funkcjonować z pełną obsługą i sklepem. W rezultacie integracji i działań restrukturyzacyjnych sieć firmy Shell w Polsce liczyła na koniec roku 426 obiektów – o 24 więcej, niż przed rokiem. Statoil dołączył do swojej sieci 4 stacje i zapowiedział przeprowadzenie rebrandingu na barwy kanadyjskiego właściciela. Rok został zamknięty w przypadku tej firmy liczbą 355 punktów tankowania. Lukoil wykorzystywał taką samą liczbę obiektów, jak przed rokiem i nadal posiada 116 stacji. W 2015 roku działalność na polskim rynku stacji paliw wznowił po długiej przerwie TOTAL, budując swoją nową sieć w oparciu o mechanizm franczyzy. Zapowiedzi co do liczby stacji, którą firma chciałaby osiągnąć, były optymistyczne, ale w ciągu roku udało się powiesić szyld firmy na 10 stacjach pozyskanych do współpracy z segmentu operatorów niezależnych.

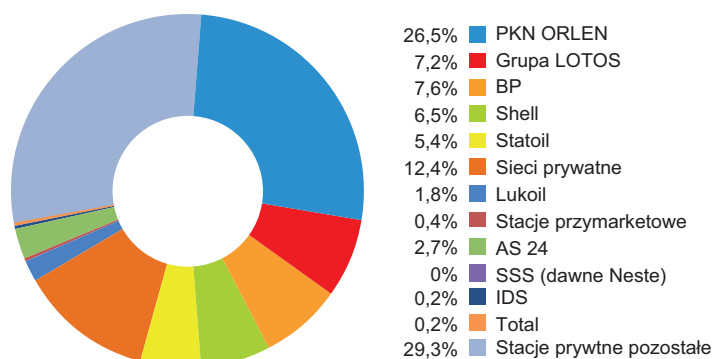
Biorąc przykład z liderów rynku swoje sieci rozbudowywali też prywatni właściciele. Sieci niezależnych operatorów zwiększyły liczebność do ponad 800 obiektów. Najbardziej aktywne z nich to Huzar, Anwim z brandem Moya, Sloznaft Partner realizujący współpracę z węgierskim MOL-em czy grupa Pieprzyk. Z szacunków POPiHN wynika, że liczba stacji paliw zarządzana przez tę grupę operatorów wzrosła o ponad 70 obiektów, a więc jest to jeden z szybciej rozwijających się programów na rynku krajowym. W miarę wzrostu liczby stacji stowarzyszonych rośnie też atrakcyjność przystępowania do tego rodzaju przedsięwzięć przez pozostałych niezależnych operatorów. Przekonują się oni, że wspólna polityka zakupowa czy udział w programach lojalnościowych przynosi wymierne zyski. Loga niektórych z tych firm można już zobaczyć na terenie całego kraju, a inne są bardzo widoczne na rynkach lokalnych. W całości rynku stacji paliw ta grupa operatorów stanowi drugą pod względem ilości formację zorganizowanych obiektów, realizujących detaliczną

■ Rys. 16 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC ROKU 2015



Źródło: Dane własne POPiHN

■ Rys. 17 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC ROKU 2015 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

sprzedaż paliw i staje się coraz bardziej realną konkurencją dla dotychczasowych liderów rynku.

Liczba stacji funkcjonujących przy centrach handlowych wzrosła o kolejne 8 obiektów i na koniec 2015 roku liczyła 179. Wzrost wynikał z uruchomienia nowych stacji sieci handlowej Intermarché. Pozostałe sieci nie dokonały nowych inwestycji, choć zapowiedzi były obiecujące. Intermarché jest liderem tego sektora stacji, przy czym nad drugą w kolejności firmą Carrefour ma przewagę 15 obiektów i nie jest to podobno jeszcze ostatnie słowo firmy. Ze względu na duży wolumen obrotów rola stacji przymarketowych w całości rynku detalicznej sprzedaży paliwa wzrasta w większym stopniu niż udział w samym rynku stacji paliw. Duży obrót realizowany jest przy minimalnej marży, dlatego stacje te są bardzo atrakcyjne cenowo dla tankujących.

Po znacznym spadku liczby stacji niezależnych w roku 2014, spowodowanym wejściem w życie nowych rozwiązań prawnych, dotyczących wyposażenia stacji paliw, w roku 2015 obserwowano niewielkie zwiększenie tego segmentu rynku. Część stacji uśpionych w końcu roku 2014 dokonała koniecznych modernizacji i wróciła na rynek, zrealizowano też kilka nowych inwestycji, a część operatorów pożegnała się ze współpracą z większymi

operatorami i kontynuowała działalność jako obiekty „no name”. Ci, którzy rozpoczęli funkcjonowanie w brandach większych operatorów, najczęściej podlegali rygorom nowych umów franczyzowych. Z powodu braku wiarygodnej, krajowej bazy stacji paliw trudno jest nadal ściśle określić, ile stacji niezależnych rzeczywiście funkcjonuje w Polsce. Ta część rynku ciągle się przekształca. Z informacji, do których udało się dotrzeć wynika, że na koniec roku 2014 na rynku pozostało około 1 930 stacji działających jako zupełnie niezależne lub skupione w małe lokalne sieci o liczbie stacji mniejszej niż 10. Niestety, część obiektów z tej grupy, a także takich, co do których nie ma żadnych informacji o ich funkcjonowaniu, pozostaje poza wszelką kontrolą stosownych służb i jest wykorzystywana przez podmioty operujące w ramach szarej i czarnej strefy rynku paliw ciekłych. Zgodnie z przypuszczeniami, wyrażonymi w poprzednim raporcie POPiHN, zakończenie działalności przez część firm z końcem roku 2014 nie wpłynęło niekorzystnie na możliwość zaopatrzenia w paliwa. Poza lokalnymi i czasowymi utrudnieniami rynek poradził sobie prędko z tym ubytkiem – tym bardziej, że część z wyłączonych stacji szybko powracała do normalnej lub lekko ograniczonej działalności. Wylimitowanie części niedostosowanych

stacji paliw miało też, niestety, słaby wpływ na ograniczenie sprzedaży paliwa pochodzącego z nielegalnego obrotu, ale każdy, nawet mały krok, w tym korzystnym kierunku dla legalnie funkcjonujących na rynku operatorów jest dobry.

Co roku zwiększa się długość polskich autostrad i dróg szybkiego ruchu. Poprawia się też ich standard, chociażby poprzez uruchamianie nowych Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP), z których coraz większa

część obsługiwana jest przez firmy budujące na tych MOP stacje paliw. Rok 2015 przyniósł powiększenie liczby stacji autostradowych o 7 obiektów, z których cztery uruchomił PKN ORLEN, dwa BP i jeden Grupa LOTOS. Tym samym kierowcy mieli na koniec roku do dyspozycji łącznie 78 stacji umożliwiających tankowanie pojazdów przy autostradach. Większość z tych obiektów jest w gestii koncernów krajowych. PKN ORLEN ma takich stacji

35, a Grupa LOTOS 18. Poza tym BP posiada 17 stacji, a Shell 8. Wraz z pojawieniem się nowych stacji kierowcy nie muszą już zjeżdżać z autostrady w celu poszukiwania paliwa do swoich pojazdów, a to czyni podróż bardziej komfortową. Coraz bardziej rozbudowana sieć autostrad skraca kierowcom czas przejazdu i poprawia bezpieczeństwo podróży, a firmom paliwowym zwiększa opłacalność działania na MOP.

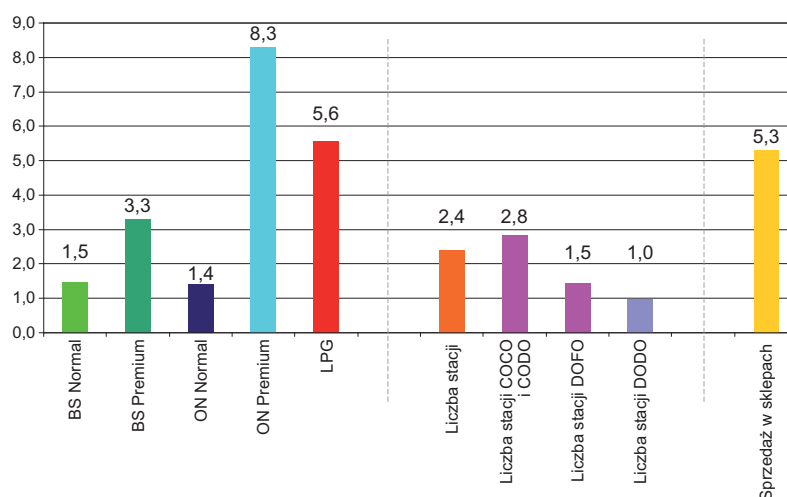
## Rynek sprzedaży detalicznej paliw płynnych pokazany na podstawie działalności stacji paliw firm członkowskich POPIHN

Ten fragment raportu – jak co roku – poświęcony jest opisaniu zjawisk zachodzących na krajowym rynku detalicznej sprzedaży paliw ciekłych. Analiza rynku jest dokonana na podstawie wiarygodnych danych uzyskanych od firm członkowskich Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, które prowadzą w kraju około 3600 stacji paliw. Szacunki wykazują (ciężko jest na podstawie ogólnodostępnych danych określić rzeczywistą liczbę punktów sprzedaży paliw), iż cały rynek stacji paliw obejmuje około 6600 ogólnodostępnych obiektów sprzedających co najmniej 2 główne gatunki paliw silnikowych. Nasza analiza dokonywana jest więc na podstawie danych uzyskanych z próby obejmującej 55% rynku. Do operatorów niezależnych należy w Polsce około 41% rynku stacji paliw, ale pozyskanie od nich jakichkolwiek wyników rynkowych pozostaje nadal dużym wyzwaniem. Stacje działające pod logo firm członkowskich POPIHN realizują w kraju około 72% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych i 50% oleju napędowego i tym samym dane otrzymane od tych firm pozwalają na pokazanie trendów i zmian zachodzących na rynku detalicznej sprzedaży paliw, detalicznej sprzedaży towarów pozapaliwowych, a także działalności gastronomicznej czy w zakresie podstawowego utrzymania pojazdów samochodowych. Standardy i wymogi ustalone i wprowadzane na tych stacjach są wzorcem dla pozostałych firm paliwowych operujących na terenie kraju.

Analizy są oparte na wynikach stacji paliw firm członkowskich POPIHN, ale wniośki wyciągane z tych analiz można odnieść do całego rynku stacji paliw w Polsce.

Główne trendy obserwowane na rynku detalicznej sprzedaży paliw w sieciach stacji firm członkowskich POPIHN obrazuje rys. 18. Zauważalnym elementem jest brak ujemnych wskaźników dla każdej z analizowanych kategorii. Rosła sprzedaż paliw

■ Rys. 18 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA STACJACH W ROKU 2015 W STOSUNKU DO ROKU 2014 [%]



Źródło: Dane własne POPIHN

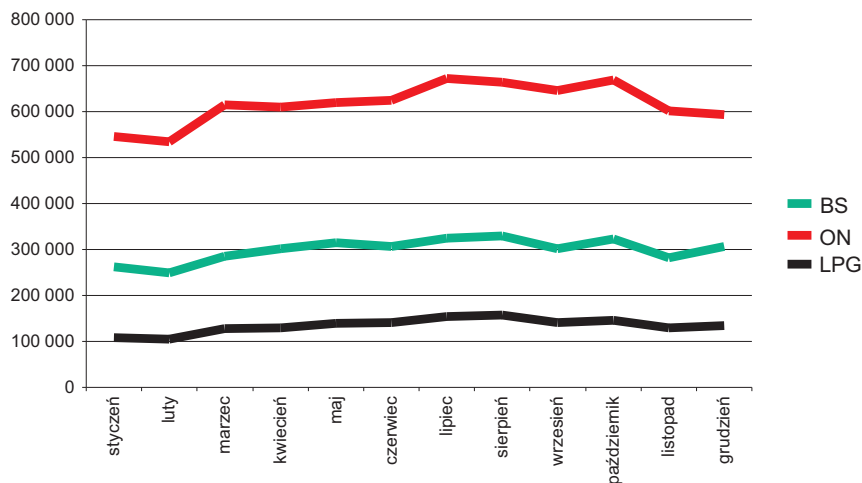
standardowych, ale jeszcze chętniej kupowano paliwa premium i to zarówno benzyny, jak i olej napędowy. Wyraźnie zauważalny był wzrost sprzedaży autogazu, co zapewne zmniejszyło nieco przyrost popytu na benzyny standardowe. Kolejnym faktem jest zwiększenie liczby stacji paliw operujących w ramach brandów firm członkowskich POPIHN i to zwiększenie w każdej z kategorii własnościowych. Tym razem największe procentowe wzrosty zanotowano w kategorii COCO + CODO, a więc stacji będących własnością firm paliwowych. Zauważalne jest zatrzymanie spadku liczby stacji paliw operujących w formule DODO. Ta formuła nadal funkcjonuje, choć stopniowo jest zastępowana – wraz z upływem terminów umów patronackich – formułą DOFO, wykorzystującą jako podstawę działalności zapisy umów franczyzowych. Postępujący proces przejmowania stacji niezależnych poprzez oferowanie im formuły franczyzy prowadzi do coraz większej konsolidacji rynku. Dokonuje się ona w sieciach stacji największych operatorów, jakimi są koncerny

krajowe i międzynarodowe, ale też w ramach krajowych sieci operatorów niezależnych. Jest to kontynuacja trendu z lat poprzednich. W sklepach zlokalizowanych na stacjach paliw rosła w roku 2015 sprzedaż tzw. artykułów pozapaliwowych. Zwyżka dokonana się poprzez zwiększenie liczby sklepów przy stacjach paliw, powiększenie oferowanego asortymentu i liczne akcje promocyjne. Dobrze rozwijała się nadal mała gastronomia i rosło zainteresowanie prostymi usługami serwisowymi jak mycie pojazdów czy utrzymanie w nich czystości.

Sprzedaż paliw typu premium jest praktycznie realizowana tylko przez stacje będące własnością koncernów paliwowych. Rok 2015 był kolejnym, w którym sprzedaż tego typu paliw rosła, co potwierdza tezę, że zbyt paliw premium rośnie zwykle wraz ze spadkiem cen paliw. Sprzedaż benzyn premium w całości sprzedaży benzyn silnikowych firm członkowskich POPIHN osiągnęła, jak przed rokiem, wielkość 11%. Dla oleju napędowego ten udział wyniósł 15% i był o 1 punkt procentowy wyższy, niż

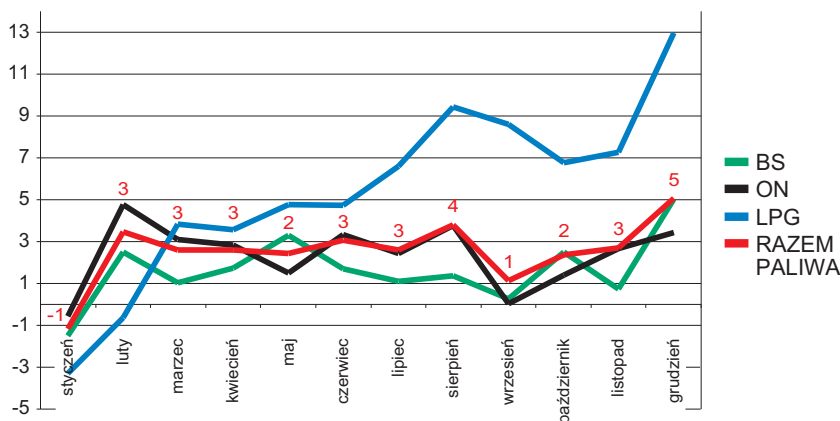


■ Rys. 19 PRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W ROKU 2015 [m<sup>3</sup>]



Źródło: Dane własne POPIHN

■ Rys. 20 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W ROKU 2015 [M-C/M-C W %]



Źródło: Dane własne POPIHN

przed rokiem. Trend wzrostowy trwa już od roku 2012. W całości rynku benzyn w kraju udział gatunku premium wyniósł około 8%, a oleju napędowego około 7%. Kierowcy coraz bardziej doceniają aspekty eksploatacyjne, związane z zakupem lepszych gatunkowo paliw, i gdy tylko ceny na to pozwalają, kupują je w większych ilościach.

Wzrosty sprzedaży zanotowano dla standardowej benzyny 95 i był to nowy trend rynkowy (dotychczas sprzedaż tego typu paliw malała z roku na rok), a w świetle tego, co się obecnie obserwuje na rynku pojazdów silnikowych – raczej długotrwały. Korzystnie wyglądała też sprzedaż standardowego oleju napędowego B7. Sumarycznie na stacjach paliw firm członkowskich POPIHN odnotowano prawie 2% wzrost sprzedaży benzyn silnikowych i prawie 2,5% zwiększenie popytu na olej napędowy. Trend ten był zbieżny z tendencją dla całego rynku paliw silnikowych w kraju. Na wzrost zainteresowania benzynami wpłynęły korzystne ceny tego gatunku paliwa, ale też zmniejszenie tempa

dieselizacji floty pojazdów osobowych i stabilizacja liczby samochodów posiadających instalacje do alternatywnego zasilania autogazem. Osiągnięcie lepszych wyników przy sprzedaży standardowego oleju napędowego uniemożliwiły działania szarej i czarnej strefy sukcesywnie zasilającej rynek w nielegalny produkt.

W roku 2015 firmy członkowskie POPIHN rozbudowywały swoje sieci głównie poprzez budowę nowych stacji własnych, operujących następnie w formule COCO lub CODO, ale istotne też było pozyskiwanie stacji niezależnych, działających następnie w formule franczyzy. Metoda przejmowania stacji poprzez zawarcie umowy franczyzowej to wciąż najtańsze narzędzie nabywania nowych obiektów do sieci. Metoda ta była stosowana zarówno przez koncerny paliwowe, jak i przez największe sieci stowarzyszonych stacji niezależnych.

W roku 2015 notowano dalsze wzrosty sprzedaży realizowanej przez sklepy zlokalizowane przy stacjach paliw firm członkowskich Organizacji. Wartościowy wzrost

sprzedaży wyniósł ponad 5% i przy cenach na poziomie podobnym, jak w roku 2014, został osiągnięty poprzez zwiększenie liczby sklepów, rozszerzenie oferty produktowej oraz dalszy rozwój małej gastronomii, funkcjonującej w ramach sklepów.

Rys. 19 przedstawia sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPIHN w układzie miesięcznym. Zaważalna jest wyraźna sezonowość sprzedaży, powtarzalna w kolejnych latach. Podobnie rozkłada się w trakcie roku sprzedaż stacji niezależnych, choć w przypadku tego typu stacji zwykle wyraźniejsze są spadki sprzedaży w okresach słabszej koniunktury stacji koncernowych i mniejsze wzrosty w okresach, kiedy stacje koncernowe sprzedają więcej paliw. Na kształt krzywych oficjalnej sprzedaży wpływ, szczególnie w przypadku oleju napędowego, miała działalność szarej strefy, która część swojej sprzedaży lokowała na rynku poprzez pozyskane do współpracy lub wręcz przejęte stacje paliw.

Stacje firm członkowskich POPIHN zanotowały w roku 2015 wzrost sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych. Został on osiągnięty dzięki aktywności stacji działających w formule COCO i CODO oraz stacji działających w formule DOFO. Gorsze wyniki sprzedaży deklarowały stacje działające w formule DODO, których liczba ulegała stalemu zmniejszaniu w miarę upływu ważności starych umów o współpracy. Kolejny rok dobrze rozwijała się sprzedaż autogazu na stacjach będących własnością koncernów lub działających w ramach franczyzy. Także i w tym przypadku stacje DODO osiągnęły gorszy wynik od ubiegłorocznego.

Na omawianych stacjach, w jeszcze większym wymiarze niż sprzedaż benzyn, wzrosła dystrybucja oleju napędowego. Również w przypadku tego gatunku paliwa lepszą sprzedaż, w stosunku do roku poprzedniego, uzyskano na stacjach COCO i CODO oraz na stacjach franczyzowych. Gorszy oficjalny wynik notowano dla stacji DODO. Sprzedaż oleju napędowego jest ściśle skorelowana ze stanem gospodarki, a ta w roku 2015 wykazała wzrost rzędu 3,5%, co powinno się przełożyć na wyraźną poprawę wyników sprzedaży przy dystrybutorach oleju napędowego. Niestety, działalność szarej i czarnej strefy skutecznie pozbawiła legalnie działające stacje paliw części klientów. To – między innymi – dlatego słaby wynik sprzedaży notowały stacje DODO, które ze względu na swoje lokalizacje najczęściej musiały rywalizować cenowo z tanim paliwem z drugiego obiegu.

Przy niskim poziomie marży, uzyskiwanej ze sprzedaży samych paliw, utrzymanie

klienta było nadrzędnym celem każdego operatora stacji paliw. W przypadku stacji największych operatorów rynkowych dobre jakościowo paliwa są podstawą sukcesu, a dobre paliwa z korzystną ceną to narzędzie jeszcze lepsze. W roku 2015 udało się połączyć te dwa elementy, co skutkowało większą liczbą tankowań i dodatkowo większą liczbą kierowców dokonujących zakupów w sklepach stacji paliw. To ważne, gdyż kolejny już rok nie udało się na sprzedaż paliw silnikowych wypracować marży, umożliwiającą utrzymanie stacji paliw tylko z tej sprzedaży.

Dynamikę zbytu paliw na stacjach firm POPIHN w poszczególnych miesiącach 2015 przedstawiono na wykresie (rys. 20).

Najwyraźniejszy jest wzrost sprzedaży gazu płynnego LPG. Wzrost dynamiki notowano praktycznie przez cały rok, a końcówka roku pokazała bardzo intensywną sprzedaż. To efekt łagodnej aury i korzystnych relacji cenowych. Dynamika powyżej zera utrzymywała się także dla benzyny i dla oleju napędowego, ale jej zmiana nie

przebiegała tak intensywnie, jak dla autogazu. Uwagę zwraca istotny wzrost wyników sprzedaży wszystkich gatunków paliw w IV kwartale, kiedy ceny paliw podążały w dół z każdym następującym tygodniem.

Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na stacjach firm członkowskich POPIHN wyniósł 2,6%, przy czym dla oleju napędowego notowano wzrost sprzedaży o 2,4%, dla benzyny o 1,7%, a dla autogazu o 5,6%. Analiza danych dotyczących dynamiki handlu w spółkach POPIHN oraz wyników łącznej oficjalnej konsumpcji paliw w kraju wskazuje na wystąpienie wzrostów sprzedaży na stacjach firm niezależnych. Lepszą sprzedaż notowano też w całym segmencie sprzedaży poza stacjami paliw (bazy i firmy transportowe, budownictwo, kolej, samorządy), a to jest obszar, w którym swoje paliwa zwykle lokuje szara strefa.

Dodatniej dynamice sprzedaży paliw ogółem towarzyszył wzrost sprzedaży paliw typu premium. Z powodów omówionych wyżej dynamika sprzedaży benzyny

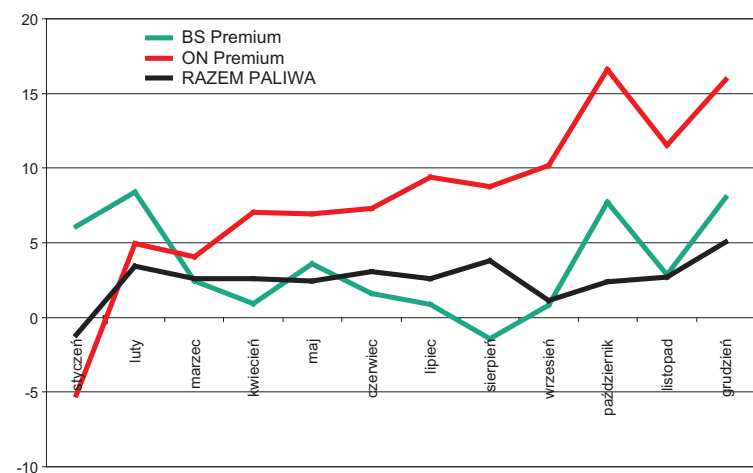
typu premium wyniosła dla całego roku 3,3%, a dla oleju napędowego premium 8,3%. Są to wprawdzie wzrosty procentowe niższe, niż w porównaniu roku 2014 do roku 2013, ale też dynamika liczona jest od wyższej podstawy, a to oznacza, że paliw premium sprzedano znacząco więcej niż w roku 2014.

Dynamika sprzedaży oleju napędowego premium była wyższa z miesiąca na miesiąc. Zauważalne wzrosty – szczególnie w II połowie roku – notowano też dla benzyny premium. Przy obecnie obserwowanych poziomach cen można z dużym prawdopodobieństwem założyć, iż również w kolejnych okresach statystycznych notowane będą kolejne rekordy sprzedaży paliw uszlachetnionych. Niski poziom cen lub ich dalsze spadki mogą ten proces tylko wzmocnić. Istotnym elementem wyboru będzie też zawartość biokomponentów w paliwach standardowych i w paliwach premium. Zwykle te ostatnie mają ich mniej, co poprawia eksploatację pojazdów – zwłaszcza tych rzadziej używanych. Kierowcy już wiedzą, że aby utrzymać silnik w należytym stanie należy chociaż okresowo eksploatować go z wykorzystaniem paliw typu premium. Korzyść będzie i dla pojazdu, i dla środowiska. Stosując paliwa tego typu należy pamiętać, iż najbardziej korzystny jest ich systematyczny zakup w jednej sieci dylerskiej. Poprzez mieszanie paliw premium z różnych sieci można czasem osiągnąć efekt odwrotny do oczekiwanego.

Na koniec roku 2015 ogólna liczba stacji paliw w kraju, zlokalizowanych przez POPIHN, wyniosła 6601 i tym samym w stosunku do roku 2014 wzrosła o 2%. Liczba stacji paliw będących w posiadaniu firm członkowskich organizacji wzrosła o 1% i wyniosła 3625. Jednocześnie liczba stacji działających na koniec roku wyniosła 3550 i było to o 2,4% więcej (rys. 18) niż na koniec roku 2014. Liczba stacji własnych koncernów wzrosła o 2,8%, stacji działających w ramach franczyzy o 1,5%, a stacji reprezentujących format DODO o 1%. Wynikowo liczba stacji własnych koncernów wzrosła tylko nieznacznie, ale – głównie dzięki nowym obiektom budowanym przy autostradach i drogach szybkiego ruchu – dokonano znacznej restrukturyzacji stanu posiadania.

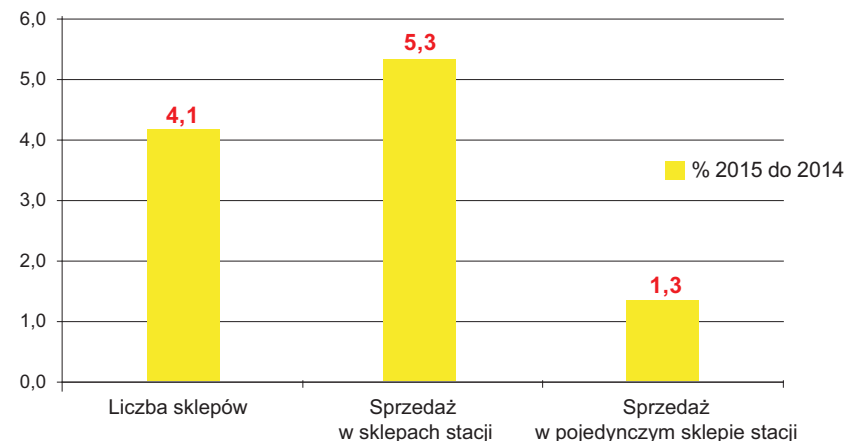
Wraz z rozwojem sieci i wraz z inwestycjami w budowę nowych i modernizację już istniejących obiektów stacyjnych przybywało sklepów działających przy stacjach paliw. Łącznie na koniec roku 2015 istniało 2616 sklepów przy stacjach paliw firm POPIHN, a z tej liczby 2553 sklepy prowadziły działalność handlową. Ze wzrostem liczby sklepów rosły również

■ Rys. 21 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W ROKU 2015 [m-c/m-c w %]



Źródło: Dane własne POPIHN

■ Rys. 22 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W ROKU 2015 [%]



Źródło: Dane własne POPIHN

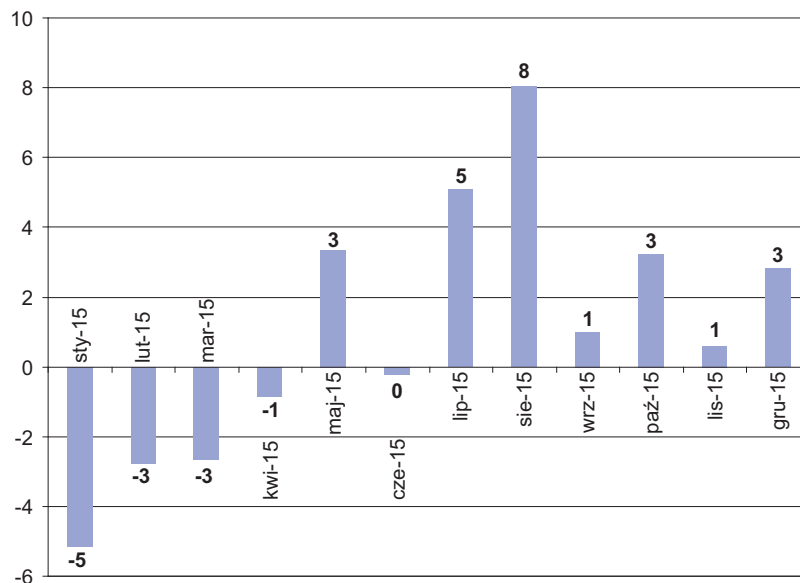


obroty w tych placówkach. W stosunku do roku 2014 wzrost obrotów sklepowych przy stacjach działających tylko w formule COCO+CODO (2475 placówek) wyniósł 5,3% i osiągnął poziom ponad 4 mld PLN. Obroty pojedynczego sklepu wzrosły o 1,3%.

Marże z bezpośredniej sprzedaży paliw pozostawały w roku 2015 na poziomie niewystarczającym do utrzymania stacji paliw i dlatego ważnym elementem działania stacji był sklep, w którym dokonywano sprzedaży towarów pozapaliwowych i gdzie, w coraz szerszej skali, oferowane były usługi małej gastronomii. Sklep na stacji paliw pozostaje miejscem dokonywania zakupów uzupełniających i w obecnej sytuacji jest dla stacji paliw miejscem koniecznym dla utrzymania ciągłości działania obiektu. Dzięki zabiegom branży oraz innych organizacji skupiających podmioty zajmujące się handlem na razie udało się zneutralizować próby wyeliminowania ze sprzedaży na stacjach wyrobów alkoholowych, tytoniowych i podstawowych ogólnodostępnych leków. Tego typu asortyment pozwala operatorom prowadzić sprzedaż paliw w okresach, kiedy marże ze sprzedaży paliw są bardzo niskie, a często wręcz zerowe. Badania satysfakcji klienta przeprowadzane na stacjach koncernowych prowadzą do wyznaczania nowych standardów obsługi czy wyposażenia i wystrój sklepów, które często są powielane na stacjach niezależnych operatorów. Najnowsze trendy polegają na dopasowaniu standardu i wyposażenia stacji do nawyków ściśle regionalnych i środowiskowych. Dzięki sporej liczbie dni świątecznych w roku 2015 obroty w sklepach na stacjach paliw zwiększyły się i poprawiły wyniki operatorów, a jednocześnie taka forma sprzedaży artykułów pierwszej potrzeby umożliwiła klientom uzupełnienie braków w swoich spiżarniach w momentach, kiedy inne placówki handlowe nie prowadziły działalności.

Wykres 23 pokazuje sprzedaż sklepów przy stacjach paliw w poszczególnych miesiącach roku w porównaniu do analogicznych okresów roku 2014. Rozkład zmian wolumenów sprzedaży jest dość zróżnicowany, ale można zauważyć zbieżność większej sprzedaży z miesiącami, w których ceny paliw podlegały redukcjom. II połowa roku to okres zdecydowanie lepszy dla sklepów, niż początek roku. Podobnie jak w latach poprzednich wzrosty sprzedaży notowano w okresach wyjazdów świątecznych, długich weekendów i w czasie wakacji. Dla polskich stacji paliw często klient sklepu jest ważniejszy niż klient przy dystrybutorze. To właśnie w sklepie wypracowywany był, w okresach niskich

■ Rys. 23 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W SKLEPACH FIRM POPIHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2015 ROKU W STOSUNKU DO ROKU 2014 [%]



Źródło: dane własne POPIHN

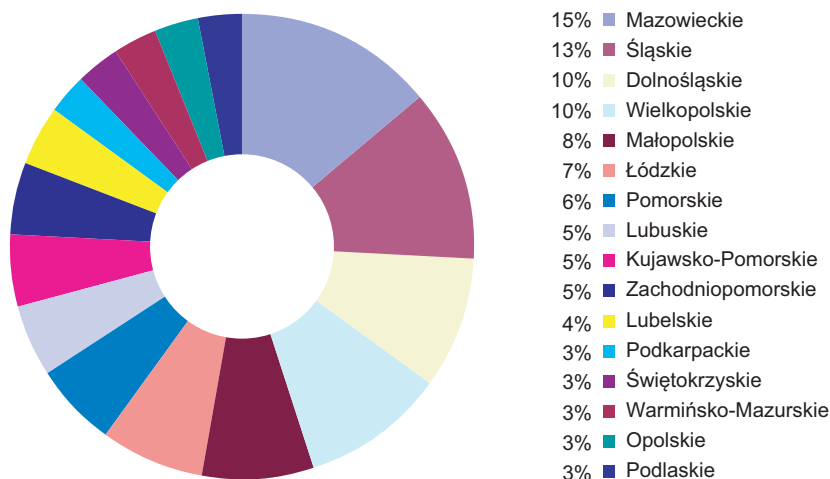
marży ze sprzedaży paliw, zysk stacji paliw niezbędny do utrzymania obiektu i jego pracowników. Taka sytuacja wyraźnie zaistniała w I połowie roku 2015.

Z porównania geograficznego rozkładu sprzedaży paliw silnikowych w Polsce, bazującego na danych przesłanych przez firmy członkowskie Organizacji wynika, iż w stosunku do roku 2014 nie zanotowano większych zmian. Wciąż województwem o największym popycie na paliwa trakcyjne pozostaje mazowieckie, a najmniejszym podlaskie, gdzie rynek jest intensywnie uzupełniany przez zakupy za wschodnią granicą. Nadal sprzedaż w 4 województwach stanowi prawie połowę całkowitej sprzedaży detalicznej w kraju (rys. 24).

Wykres dotyczy łącznej sprzedaży benzyn silnikowych, oleju napędowego

i autogazu. Dla każdego z tych gatunków paliw osobno notuje się niewielkie odstępstwa od tego rozkładu, jednak są one na tyle małe, że można przyjąć, iż uogólnienie w pełni pokazuje rynek detalicznej sprzedaży paliw silnikowych w kraju. W stosunku do roku poprzedniego swoją pozycję w rankingu sprzedaży spółki POPIHN poprawiły w Łódzkiem i Podlaskiem. Największy przyrost sprzedaży benzyn notowano w województwie małopolskim i mazowieckim, a oleju napędowego na Śląsku i w Małopolsce. Największy przyrost sprzedaży autogazu wystąpił na Śląsku. Stosunek wielkości sprzedaży największego (mazowieckie) i najmniejszego (podlaskie) województwa wynosił, jak w roku 2014, 6:1.

■ Rys. 24 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPIHN W POLSCE W ROKU 2015 [%]



Źródło: dane własne POPIHN

# PROGNOZY POPYTU

## dla rynku polskiego do roku 2025

Tegoroczne scenariusze popytu dla paliw ciekłych, przygotowane przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego na najbliższe lata, uwzględniają najnowsze trendy obserwowane na rynku krajowym i światowym. Utrzymano perspektywę czasową do roku 2025, zwiększając prawdopodobieństwo osiągnięcia prognozowanego wyniku poprzez nieznaczne skrócenie okresu scenariusza i uwzględnienie szacunkowych danych końcowych za rok 2015. W roku 2015 rynek polski kształtował się w znacznym stopniu zgodnie z założeniami scenariusza bazowego, przedstawionego w poprzednim Raportcie. Przewidywano, że jeśli nie uda się skutecznie wyeliminować z rynku szarej strefy – operującej głównie z użyciem oleju napędowego – to zamiast scenariusza bazowego będziemy obserwować rynek opisany przez scenariusz pesymistyczny. Na szczęście – mimo mało skutecznej walki z szarą strefą – rynek został wsparty przez niskie poziomy cen dla paliw trakcyjnych i trwały rozwój krajowej gospodarki. Wpływ szarej strefy był obserwowany głównie w segmencie sprzedaży do odbiorców poza stacjami paliw, co przy uwzględnieniu faktu, iż popyt na olej napędowy stanowi około połowy popytu krajowego na paliwa silnikowe, wpłynęło na brak uzyskania większego przesunięcia konsumpcji w kierunku scenariusza optymistycznego. Nowe scenariusze zostały opracowane przy współudziale firm członkowskich POPiHN z uwzględnieniem zjawisk obecnie zachodzących na krajowym

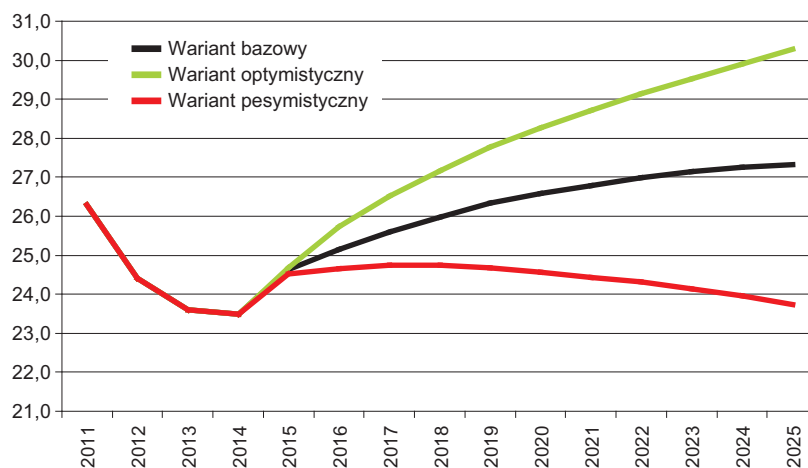
i międzynarodowym rynku naftowym, ze szczególnym naciskiem na wzrost skuteczności walki z szarą strefą (nowy rząd zakłada znaczne zwiększenie przychodów podatkowych) na rynku krajowym oraz utrzymanie niskich poziomów notowań dla ropy i produktów gotowych na rynkach międzynarodowych. Uwzględniono też uruchomienie od połowy roku 2016 nowej puli środków europejskich, wykorzystywanych w krajowej gospodarce. Oczekuje się wzrostu krajowych inwestycji infrastrukturalnych, które dodatkowo pobudzą konsumpcję wewnętrzną.

Scenariusz bazowy zakłada, iż polska gospodarka będzie nadal rozwijała się w tempie 3-4% rocznie. Pozostałe warianty bazują na wynikach poniżej i po-

wyżej tej granicy. Przyjęto, że wzrośnie skuteczność walki z szarą strefą w wymiarze kilkuprocentowym oraz utrzyma się korzystna relacja na giełdach surowcowych. Zakres zmian kursu złotego do dolara US określono na proporcjonalny w stosunku do notowań ropy naftowej Brent w transakcjach spot.

W podstawowym wariantcie scenariusza założono, iż obecnie obserwowane obniżenie notowań ropy naftowej może potrwać przez okres około połowy roku, po czym nastąpi niewielkie odbicie, tak, iż na koniec roku 2016 średnia wartość notowań dla ropy Brent wyniesie około 45 – 55 USD/bbl. Na tak określonym poziomie notowania ropy powinny pozostać przez okres około 2-3 lat, po czym

■ Rys. 25 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA CIEKŁE W LATACH 2015 – 2025 [w mln m<sup>3</sup>]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN



Fot. BP





Fot. ORLEN

ponownie nastąpi systematyczny wzrost do poziomu około 70 – 90 USD/bbl w układzie średniorocznym. Założono stabilną sytuację na międzynarodowym rynku surowcowym z lekką nadprodukcją surowca do produkcji rafineryjnej, gwarantującą oczekiwany poziom notowań. Na rynku krajowym zakłada się intensyfikację działań ograniczających szarą strefę za pomocą skutecznego egzekwowania nowego prawa oraz w sposób naturalny – przy stosunkowo niskich cenach paliw powodujących zmniejszenie opłacalności tego ryzykownego procederu. Przy powyższych założeniach oczekuje się wzrostu popytu na paliwa ciekłe w kraju w roku 2016 i skutecznego zwiększania tego popytu w latach następnych. Efekt wzrostu powinien zostać osiągnięty poprzez nieco wolniejszy wzrost popytu na olej napędowy, ale za to większy wzrost popytu na benzynę silnikową, które po latach zastoju odzyskują uznanie w oczach kupujących samochody. Zwiększenie efektywności silników benzynowych będzie skutkować nieco mniejszym popytem na autogaz. Popyt na lekki olej opałowy pozostanie w trendzie spadkowym, choć ze względu na ceny nieco płytszym, niż poprzednio zakładano. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2025

ocenia się na około 27,5 mln m<sup>3</sup>, a więc około 1,5 mln więcej, niż w poprzedniej wersji scenariusza.

Wariant optymistyczny, oprócz założeń jak dla wariantu bazowego, zakłada zapowiedzianą na rok 2017 redukcję wysokości podatku VAT oraz skuteczniejsze ograniczenie szarej strefy na rynku oleju napędowego. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2025 ocenia się na ponad 30 mln m<sup>3</sup>.

Wariant pesymistyczny zakłada niższą niż przyjęto dla wariantu bazowego perspektywę rozwoju polskiej gospodarki na poziomie 1-2%, znaczną utratę wartości złotego lub destabilizację sytuacji międzynarodowej i znaczne wzrosty notowań dla surowca rafineryjnego. Scenariusz ten jest też możliwy w przypadku porażki w walce z szarą strefą. Elementem, który może negatywnie wpłynąć na poziom popytu, jest zwiększenie regulacji fiskalnych skutkujących podwyżkami cen nie tylko paliw ciekłych. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2025 ocenia się jedynie na około 23,5 mln m<sup>3</sup>, co jest niewielkim wzrostem w stosunku do poprzedniej edycji scenariuszy.

Patrząc na rynek dziś można zakładać, iż najbliższej mu w kolejnych latach do

wersji bazowej scenariusza. Trzeba jednak pamiętać, że sektor naftowy jest niezwykle wrażliwy na – nawet najmniejsze – zawirowania sytuacji geopolitycznej czy gospodarczej w dowolnych regionach świata, a szczególnie wśród największych konsumentów i producentów ropy naftowej. Dużą niewiadomą dla rynku polskiego pozostaje skuteczność w walce z szarą strefą w najbliższych latach. Jest nadzieja, że niskie ceny paliw samoczynnie wyeliminują znaczą część oszustów z rynku. Najprawdopodobniej dynamika wzrostu konsumpcji paliw ciekłych, a głównie oleju napędowego, nie osiągnie już rozmiarów obserwowanych w latach 2009 – 2011, ale wciąż w polskiej gospodarce jest miejsce na solidne wzrosty sprzedaży tego głównego paliwa gospodarki. Również odradzające się zainteresowanie benzynami silnikowymi powinno przełożyć się na wzrost popytu. Nad przyszłością rynku paliw widać też sporo znaków zapytania, związanych na przykład z zakresem wykorzystania biopaliw czy innych paliw alternatywnych, w tym głównie energii elektrycznej. Wszystko wskazuje jednak na to, iż w perspektywie tworzonej przez ten scenariusz to paliwa tradycyjne pozostaną najważniejszym nośnikiem energii wykorzystywanym w transporcie.

# INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

Zgodnie z przewidywaniami Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego średnie roczne ceny benzyn silnikowych i oleju napędowego w roku 2015 były niższe niż w roku 2014. Tym samym kierowcy, za te same pieniądze, mogli nabyć większą ilość paliw do swoich pojazdów, co znalazło odzwierciedlenie w wynikach konsumpcji paliw. Litry benzyny 95 był średnio w roku tańszy o 65 gr, a oleju napędowego o 74 gr. To, mniej więcej, 2 razy więcej niż wyniosły obniżki w roku 2014. Potaniał też autogaz i to o 61 gr za litr. Podobnie jak w roku 2014, cena detaliczna benzyny 95 była przez znaczną część roku wyższa od ceny oleju napędowego. Średnioroczna różnica cen obu gatunków paliwa wyniosła 13 gr, co oznacza, iż była wyższa od takiej samej różnicy w roku 2014 o 8 gr/l. Wprawdzie na początku roku ceny oleju napędowego były nieco wyższe od cen benzyny 95, ale podobne zjawisko nie powtórzyło się w końcówce roku, jak miało to miejsce w latach poprzednich. Pierwsza połowa roku to niewielki, aczkolwiek stabilny wzrost cen detalicznych paliw, a II połowa roku to stałe i wyraźne spadki cen. Na koniec roku poziom cen obu gatunków paliw był identyczny z tym, który obserwowano w końcówce roku 2009. Relatywnie tanie paliwa skłaniały do większych zakupów i tym samym, po raz pierwszy od 5 lat, notowano większą sprzedaż benzyny niż w roku poprzednim. Niskie ceny powinny też wpłynąć na zmniejszenie skali szarej strefy, skłaniając kierowców do zakupów paliwa wiadomej jakości na stacjach paliw prowadzonych przez legalnych sprzedawców. Znaczne obniżki cen detalicznych w II połowie roku pozwoliły operatorom stacji wypracować lepsze marże i odrobić nieco straty z poprzednich miesięcy. Jednak średnio w roku nie udało się uzyskać marży wyższych niż przed rokiem i do utrzymania stacji paliw konieczne było wspomaganie się sprzedażą towarów pozapaliwowych.

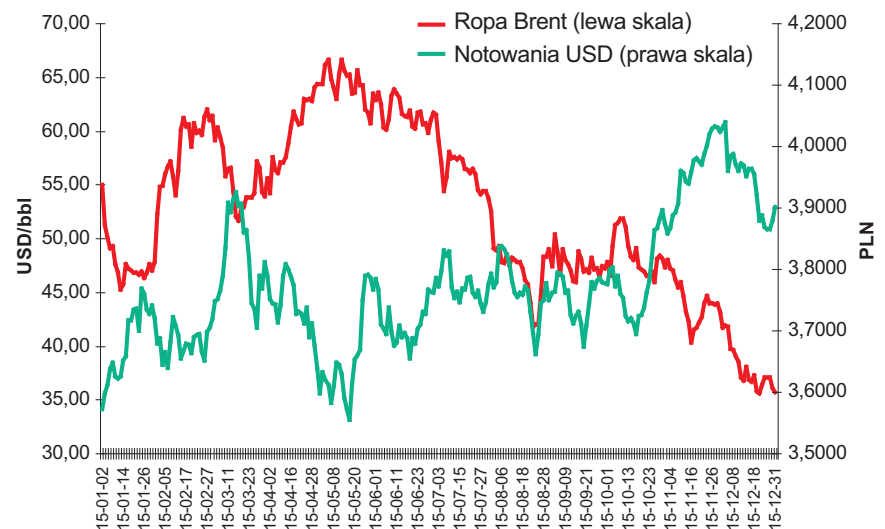
Do obniżek cen paliw na polskich stacjach przyczyniły się spadki notowań ropy i produktów naftowych obserwowane na giełdach światowych. Na rynku polskim skalę obniżek zmniejszył spadek wartości złotego w stosunku do dolara US. W roku 2015 notowania ropy naftowej osiągnęły średni poziom 52,47 USD/bbl i był on o 47% niższy niż w roku 2014. Po osiągnięciu maksymalnych wartości około

67 USD/bbl w połowie maja 2015, notowania ropy Brent zaczęły intensywnie maleć, kończąc rok na poziomie 37 USD/bbl. Powodów tak intensywnych spadków notowań było, jak zwykle, kilka, ale najważniejsze z nich to chęć utrzymania udziałów rynkowych przez państwa skupione w OPEC i tym samym powstrzymania intensyfikacji rozwoju wydobycia ropy ze złóż łupkowych w USA, ale też ze złóż konwencjonalnych w państwach spoza kartelu. Rezultatem tych zabiegów była stała nadpodaż surowca rafineryjnego na rynku światowym, a obniżenie tempa rozwoju gospodarki chińskiej jeszcze ten stan spotęgowało. Na zmianę trendu spadkowego nie miały wpływu nawet lokalne konflikty w rejonach roponośnych, a zapowiedź zniesienia sankcji dla Iranu dodatkowo wymuszała presję na obniżanie cen czarnego złota. Podobne spadki notowań jak dla ropy obserwowano dla paliw gotowych, którymi handlowano na giełdach międzynarodowych. Można jednak powiedzieć, iż podobnie jak w roku 2014, to ropa naftowa była elementem, który decydował o trendach na rynkach paliw gotowych. Wzrost popytu światowego na gotowe paliwa transportowe, który zwykle wymuszał wzrost notowań, tym razem poprzez spadek notowań ropy, nie dopro-

ceny paliw w Polsce jest kurs złotego w stosunku do dolara US. Średnio w roku 2015 złoty osłabił się do amerykańskiej waluty i to aż o 20% i zadziałał hamująco na obniżki cen obserwowane na rynku krajowym. Ceny netto w handlu hurtowym, przy braku zmian obciążeń podatkowych, były kształtowane przez zmiany giełdowych notowań paliw gotowych i zmiany kursu złotego w stosunku do waluty amerykańskiej. Na obniżkach cen zyskiwali kierowcy i firmy transportowe, ale jednocześnie malały dochody do budżetu państwa z tytułu podatku VAT. Sektor naftowy jest tradycyjnie dostarczycielem około 50 mld PLN wpływów fiskalnych, a obniżka cen w roku 2015 znacznie te wpływy uszczupliła. Sektor ma nadzieję, że ten fakt będzie przemawiającym argumentem za zwiększeniem działań eliminujących szarą strefę z rynku paliwowego.

Ceny na rynku polskim budowane są przez producentów i handlowców w oparciu o tzw. parytet importowy, którego głównymi elementami są notowania giełdowe gotowych paliw i kurs złotego w stosunku do dolara US. Obniżka tego parytetu, spowodowana znaczną redukcją notowań paliw gotowych, była wskaźnikiem dla obniżek cen hurtowych i detalicznych.

■ Rys. 26 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2015 ROKU



Źródło: e-petrol.pl, POPiHN

wadził do wzrostu cen tych paliw. Swoją rolę w obniżaniu notowań odegrał też postępujący brak pojemności pod gotowe paliwa na głównych rynkach handlu paliwami. Ważnym elementem kształującym

Notowania ropy Brent, która jest wskaźnikiem cenowym dla rynku europejskiego zostały przedstawione na rys. 26.

Walka głównych producentów ropy o utrzymanie udziałów rynkowych przy-

niosła obniżkę cen paliw dla kierowców w większości państw świata. Niestety, dla niektórych producentów ropy, którzy swoje budżety opierali na dochodach z wydobycia surowców takich jak ropa czy gaz ziemny, ta rywalizacja przyniosła znaczne zawirowania gospodarcze. Przykład Rosji, która dodatkowo obłożona jest sankcjami ekonomicznymi czy pogrążającej się w kryzysie Wenezueli jest tu najbardziej wymowny. Rewolucja łupkowa w Stanach Zjednoczonych i uchylenie ustawy zabraniającej eksportu ropy z tego kraju w połączeniu z oczekiwanym uruchomieniem sprzedaży dużych ilości ropy przez Iran po zdjęciu sankcji doprowadziło do nadpodaży około 1,5 mln bbl ropy dziennie na rynku światowym. Reakcją większości krajów OPEC na tego rodzaju zachowania mogło być tylko uruchomienie rezerw produkcyjnych i zwiększenie puli ropy oferowanej na rynek. Tym razem argument ograniczenia limitów wydobywczych przez OPEC nie byłby skuteczny i nie został wprowadzony. Regulację poziomu notowań pozostawiono rynkowi. Obecna sytuacja, nawet jeśli przejściowo przyniesie dalsze obniżenie notowań ropy, nie będzie trwała wiecznie i najprawdopodobniej już w II połowie 2016 notowania zaczną rosnąć na skutek ograniczenia produkcji w najmniej ekonomicznych złożach. Dodatkowo impuls gospodarczy wygenerowany m. in. przez niskie koszty energii wymusi wzrost zapotrzebowania na surowiec rafineryjny i tym samym wartość tego surowca będzie rosła i będziemy obserwować ponowny powrót notowań na ścieżkę wzrostów. Ten czas niskich notowań zostanie wykorzystany przez europejskie rafinerie do wypracowania wysokich marży rafineryjnych i podratowania swoich budżetów po ostatnich „chudych latach”. Należy bowiem oczekiwać zwiększenia zapotrzebowania na paliwa silnikowe, które zwykle rośnie wraz ze wzrostem gospodarki i siłą nabywczą obywateli.

Po wynikach ekonomicznych przedstawionych przez krajowe koncerny rafineryjne widać, że w pełni potrafiły ten korzystny okres spożytkować. Korzyści odnieśli też polscy kierowcy, ale możliwość większych obniżek cen detalicznych ograniczyła skala fiskalizmu jakiemu podlega sprzedaż paliw w Polsce. Pamiętać należy, że w cenie paliw ponad 50% wartości stanowią podatki. Ceny hurtowe w polskich rafineriach obniżyły się w mniejszej skali, niż wynikałoby to z obniżki notowań i wyniosły 12% dla benzyn silnikowych i 14% dla oleju napędowego.

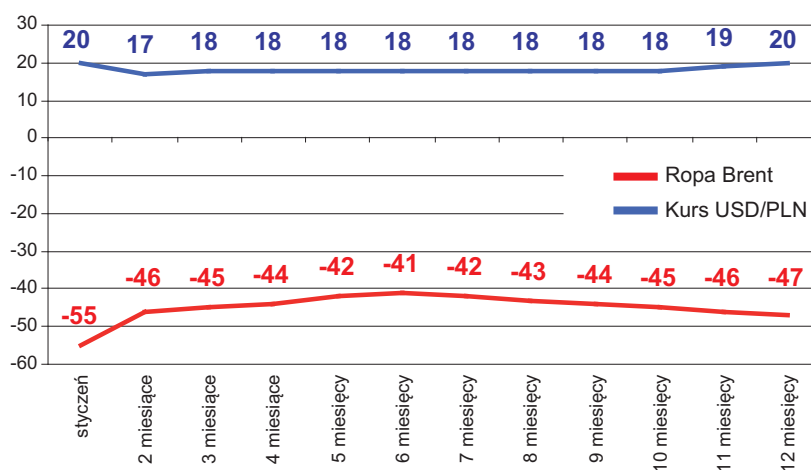
Elementy wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych pa-

■ Rys. 27 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US W ROKU 2014 I 2015

Wyszczególnienie	ROK 2014		ROK 2015		Wskaźnik 2015 do 2014 2014=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Notowania ropy Brent	98,93	USD/bbl	52,47	USD/bbl	53
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	919,3	USD/tona	574,1	USD/tona	62
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	862,8	USD/tona	509,8	USD/tona	59
Kurs US Dolara	3,1537	PLN	3,7718	PLN	120

Źródło: notowania e-petrol.pl dla ropy Brent FOB Sullom VOE, dla paliw CIF NWE ARA

■ Rys. 28 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W ROKU 2015 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2014 [%]



Źródło: POPiHN i epetrol.pl

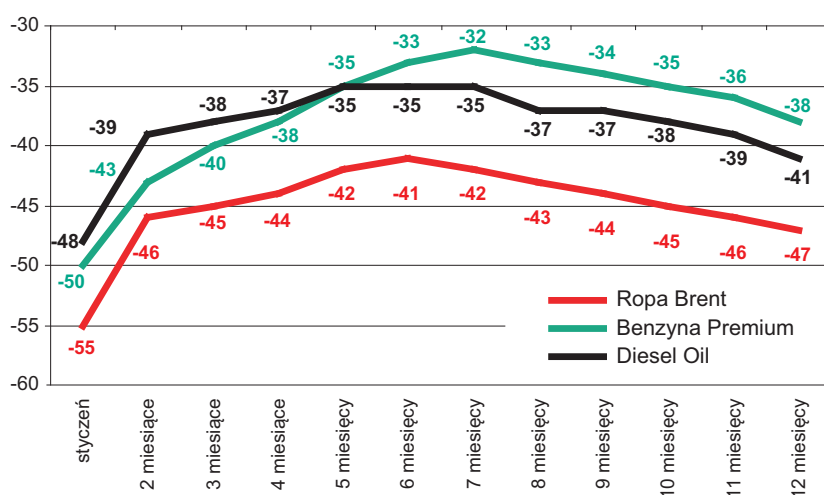
liw silnikowych oraz kurs dolara) kształtowały się w roku 2015 tak, jak przedstawiono to na rys. 27.

Relacje notowań ropy naftowej i kursu dolara US dla rynku polskiego przedstawia rys. 28.

Porównanie trendów dla ropy naftowej i gotowych paliw silnikowych przedstawiono na rys. 29.

Trend spadkowy widoczny był od początku roku, jednak w II połowie roku nabrał prawdziwego rozpędu. Widać, że to

■ Rys. 29 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W ROKU 2015 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2014 [%]



Źródło: POPiHN i epetrol.pl



■ Rys. 30 PORÓWNANIE CEN HURTOWYCH BENZYN SILNIKOWYCH U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Wyszczególnienie	ROK 2014		ROK 2015		Wskaźnik 2015 do 2014 2014=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Benzyna EU95 brutto (bez VAT)	4 104	PLN/1000 l	3 609	PLN/1000 l	88
<b>Akcyza</b>	<b>1 565</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>1 540</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>98</b>
<b>Opłata paliwowa</b>	<b>104</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>129</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>124</b>
Benzyna EU95 netto	2 435	PLN/1000 l	1 940	PLN/1000 l	80

Źródło: PKN ORLEN SA, Grupa LOTOS SA, POPiHN

■ Rys. 31 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH CEN HURTOWYCH OLEJU NAPĘDOWEGO U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Wyszczególnienie	ROK 2014		ROK 2015		Wskaźnik 2015 do 2014 2014=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
ON o zaw. S 0,001% brutto (bez VAT)	4 056	PLN/1000 l	3 502	PLN/1000 l	86
<b>Akcyza</b>	<b>1 196</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>1 171</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>98</b>
<b>Opłata paliwowa</b>	<b>263</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>288</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>110</b>
ON o zaw. S 0,001% netto	2 597	PLN/1000 l	2 043	PLN/1000 l	79

Źródło: opracowanie własne na bazie danych PKN ORLEN SA i Grupy LOTOS SA

ropa była elementem kierującym notowania paliw gotowych w dół.

Polski rynek odwzorowuje trendy panujące na giełdach międzynarodowych za pośrednictwem zmian tzw. parytetu importowego, kształtowanego poprzez wahnięcia światowych notowań gotowych paliw, kurs złotego w stosunku do dolara US oraz obciążenia podatkowe występujące na rynku krajowym. W roku 2015 spadały notowania, ale słabła też wartość złotówki w stosunku do dolara US. Obciążenia podatkowe pozostały na niezmiennym poziomie, choć niektóre kwoty uległy przesunięciu. Zmiany cen rocznych ex rafineria dla polskich koncernów naftowych zamieszczono w tabelach (rys. 30 i 31).

Średnie ceny netto benzyny 95 u obu polskich producentów, powiązane w sposób bezpośredni z notowaniami giełdowymi, nie odwzorowały poziomu obniżek tych notowań, co było głównie spowodowane utratą wartości przez złotego.

Relacje cenowe na polskim rynku rafineryjnym oleju napędowego przedstawia rys. 31.

Podobnie jak w przypadku benzyn, również dla oleju napędowego obniżki krajowych cen netto oleju napędowego nie pokryły się z wielkością obniżek na rynkach międzynarodowych. Rynek polski dość dokładnie odzwierciedla trendy światowe, ale ostateczny wynik podlega korekcie spowodowanej kursem naszej waluty w stosunku do waluty amerykańskiej.

Celem nadrzędnym operatorów stacji paliw pozostało utrzymanie klienta i wypracowanie dodatkowej marży na sprzedaży towarów pozapaliwowych, co pozwalało na utrzymanie obiektu sprzedającego paliwa. Jak wspomniano powyżej, marże sprzedażowe były na poziomach zbliżonych do roku poprzedniego, a nawet nieco niższe. W trakcie roku kształtowały się dość zróżnicowanie – i tak w I połowie lepsze wyniki dawała sprzedaż benzyn silnikowych, a w drugiej oleju napędowego. Niska cena benzyny 95 nieco zmieniła relacje istotne przy wyborze benzyna/autogaz przez kierowców posiadających w swoich pojazdach podwójny system zasilania. Stosunek ceny autogazu do ceny benzyny 95 wyniósł w roku 2015 około 42% podczas gdy w roku 2014 wynosił 49%. To też był bodziec, dzięki któremu chętniej kupowano benzynę. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (rys. 33 i 34).

Zapoczątkowany w roku 2012 trend stałych obniżek cen paliw silnikowych był kontynuowany w roku 2015, przy czym od II połowy roku zdecydowanie

■ Rys. 32 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

Wyszczególnienie	ROK 2014		ROK 2015		Wskaźnik 2015 do 2014 2014=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
<b>Średnia cena detaliczna benzyny EU95</b>	<b>5,26</b>	<b>PLN/litr</b>	<b>4,61</b>	<b>PLN/litr</b>	<b>88</b>
<b>Średnia cena detaliczna ON</b>	<b>5,22</b>	<b>PLN/litr</b>	<b>4,48</b>	<b>PLN/litr</b>	<b>86</b>
<b>Średnia cena detaliczna autogazu</b>	<b>2,57</b>	<b>PLN/litr</b>	<b>1,96</b>	<b>PLN/litr</b>	<b>76</b>

Źródło: opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP

Ruchy cenowe na rynku zaopatrzeniowym i produkcyjnym przenoszą się na rynek detaliczny. Tak było też w roku 2015 i dlatego korekty cen detalicznych były prawie identyczne z korektami cen w rafineriach krajowych. W roku 2014 różnica pomiędzy średnimi cenami detalicznymi benzyny 95 i oleju napędowego wynosiła 4 gr/l na korzyść oleju napędowego. W roku 2015 ta różnica uległa zwiększeniu i olej napędowy był o 13 gr/l (średnio w roku) tańszy od benzyny 95. Można powiedzieć, że powrócono do historycznej sytuacji, kiedy to olej napędowy był znacznie tańszy od benzyny 95. Największa zanotowana różnica pomiędzy ceną detaliczną obu gatunków paliw wyniosła 59 gr/l podczas gdy w roku 2014 było to jedynie 13 gr/l.

Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2014-2015 przedstawiono w tabeli (rys. 32).

przyspieszył. Obecna sytuacja międzynarodowa i geopolityczna wskazuje, iż przynajmniej w I połowie roku 2016 nadal utrzyma się podobny kierunek zmian. Sytuacja w poprzednich latach – mimo, że ceny spadały – wskazywała, że zejście cen poniżej poziomu 4 zł/l jest mało prawdopodobne. Jednak zmiany w sposobie kształtowania rynku, podjęte przez państwa produkujące ropę naftową, doprowadziły do tego, iż w końcu roku ceny benzyny 95 i oleju napędowego zbliżyły się, a na niektórych stacjach wręcz przekroczyły w dół poziom 4 zł/l. Wykres 35 obrazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce.

Szacunki operatorów stacji paliw pokazują, iż konieczna do utrzymania stacji paliw marża na sprzedaży paliwa powinna wynosić przynajmniej 25–35 gr/litr

w zależności od lokalizacji stacji paliw. W roku 2015, podobnie zresztą jak w roku poprzednim, niewielu stacjom udało się ten poziom osiągnąć mimo dobrych warunków rynkowych w końcówce roku. Straty poniesione we wcześniejszych miesiącach były zbyt dotkliwe. Bez sprzedaży innych artykułów niż paliwa stacji paliw nie udało się prowadzić bez ponoszenia strat.

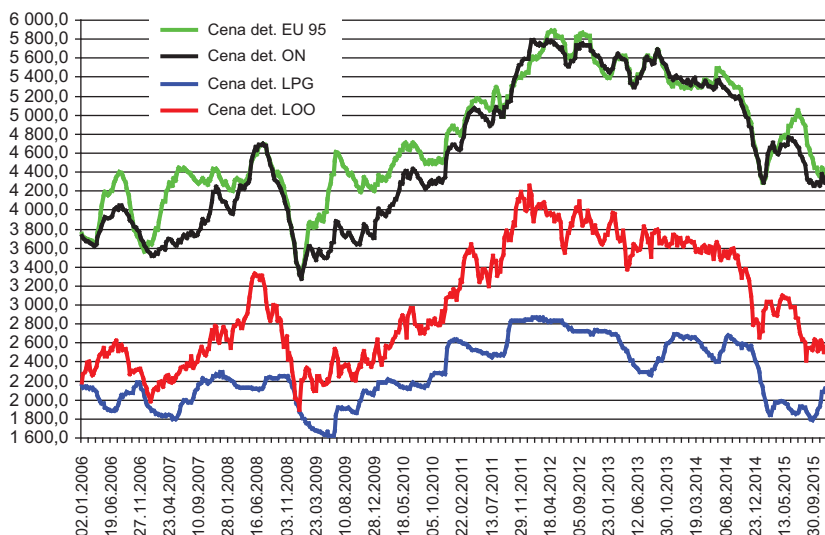
W trakcie roku obserwowano w poszczególnych rejonach kraju – a czasami nawet na terenie jednego miasta – znaczne zróżnicowanie cen na stacjach poszczególnych operatorów. Na poziom ceny wpływ miała głównie lokalizacja stacji i jej standard. Różnice cen – szczególnie w końcówce roku – dochodziły do 50 groszy na litrze, a w przypadku stacji przy autostradach, na których tankowanie jest najdroższe we wszystkich krajach europejskich, było to jeszcze więcej. Niezmienne pozostały czynniki wyznaczające poziom cen detalicznych w różnych rejonach kraju. Decydował popyt i skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, ale też kompleksowość oferowanych usług. Do obniżania cen zmuszała też łatwość zakupu paliwa z szarej lub czarnej strefy w danym regionie.

Tradycyjnie pomiędzy poszczególnymi rejonami kraju, ale też na głównych ciągach komunikacyjnych, sezonowo utrzymywała się duża rozpiętość cenowa. Statystycznie najdroższymi województwami w kraju są: mazowieckie, małopolskie, podkarpackie i zachodniopomorskie. Co ciekawe, w samych miastach tych regionów można było kupić paliwo znacznie taniej niż poza granicami miasta. W okresie letnich i zimowych wakacji zdecydowanie drożej bywa na głównych trasach tranzytowych i w samych kurortach. Turyści paliwowi przyczyniają się do utrzymania wyższych cen na stacjach w pobliżu granic z krajami unijnymi.

Tym, co determinuje wysokość cen krajowych jest zawartość podatków w cenie detalicznej. Rys. 36 przedstawia średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w roku 2015.

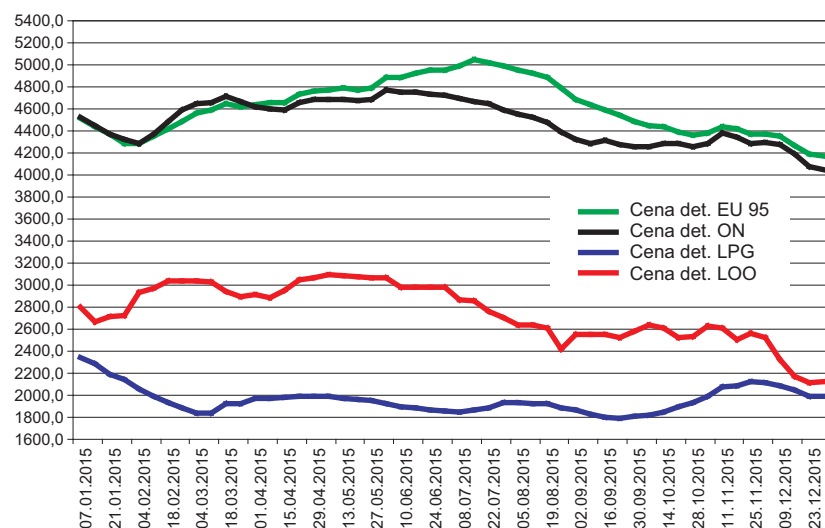
W roku 2015 nastąpiło przesunięcie części stawki podatku akcyzowego w wysokości 25 PLN do opłaty paliwowej. Nie zmieniło to wysokości płaconych podatków kwotowych, a jedynie umożliwiło wykorzystanie większej puli środków z funduszu drogowego do uruchomienia dodatkowych środków pomocowych z funduszy unijnych. Nie zmienił się też wymiar podatku VAT, pozostając na poziomie 23% od ceny netto. Obciążenia podatkowe zawarte w cenie paliw obniżyły się w porównaniu z rokiem 2014, czego

■ Rys. 33 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2006-2015 [PLN/1000 LITRÓW]



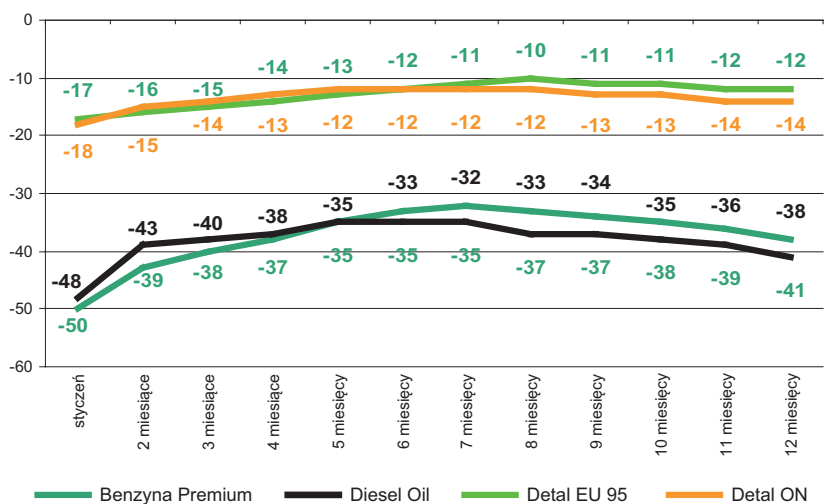
Źródło: opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP

■ Rys. 34 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2015 ROKU [PLN / 1000 litrów]



Źródło: opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP i ARE

■ Rys. 35 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ PALIW ORAZ CEN DETALICZNYCH EU 95 I ON W POLSCE W 2015 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2014 [%]



Źródło: POPiHN, epetrol.pl

głównym powodem było obniżenie ceny netto i tym samym niższy naliczany VAT. Tym samym, zarówno dla benzyny 95, jak też dla oleju napędowego, suma płatnych podatków w cenach detalicznych tych dwóch paliw spadła odpowiednio o 5% i 6%. W ujęciu kwotowym było to 121 PLN/1000 litrów dla benzyny 95 i 137 PLN/1000 litrów dla oleju napędowego. To prawie 3-krotnie więcej niż w porównywanym roku 2014.

Niższe ceny detaliczne benzyn i oleju napędowego skutkowały wzrostem udziału podatków w cenie dla odbiorcy końcowego. Wzrost ten wyniósł odpowiednio 9 i 10% dla benzyny 95 i oleju napędowego. Podatek akcyzowy oraz opłata paliwowa są podatkami kwotowymi niezależnymi od poziomu ceny netto i tym samym ich udział w cenie rośnie wraz z obniżeniem ceny. VAT naliczany jest procentowo od ceny netto powiększonej o wartość podatku akcyzowego oraz opłaty paliwowej, czyli częściowo jest podatkiem od podatków. W 2015 roku

■ Rys. 36 PORÓWNANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2014 I 2015

Wyszczególnienie	ROK 2014		ROK 2015		Wskaźnik 2015 do 2014 2014=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
<b>Razem podatki dla EU95</b> (VAT+Akcyza+opl.pal.)	<b>2 653</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>2 532</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>95</b>
<b>Razem podatki dla ON</b> (VAT+Akcyza+opl.pal.)	<b>2 434</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>2 297</b>	<b>PLN/1000 l</b>	<b>94</b>
<b>% udział podatków w cenie detalicznej EU95</b>	<b>50</b>	<b>%</b>	<b>55</b>	<b>%</b>	<b>109</b>
<b>% udział podatków w cenie detalicznej ON</b>	<b>47</b>	<b>%</b>	<b>51</b>	<b>%</b>	<b>110</b>

Źródło: opracowanie własne POPiHN

podatki stanowiły średnio w roku 55% ceny detalicznej benzyny 95 i 51% ceny detalicznej oleju napędowego. To więcej o 5 punktów procentowych w przypadku EU95 i 4 punkty procentowe w przypadku oleju napędowego niż było w roku 2014.

Struktura średnich rocznych cen detalicznych dla benzyny 95 i oleju napędowego kształtowała się w sposób przedstawiony na wykresach (rys. 37).

W ujęciu wartościowym struktury cen przedstawiono na (rys. 38).

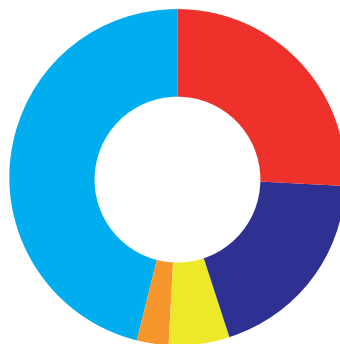
■ Rys. 37 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2015

Struktura ceny detalicznej benzyny EU95 średnio w 2015 roku



33% Akcyza  
19% VAT  
3% Oplata paliwowa  
3% Marża  
42% Cena netto

Struktura ceny detalicznej oleju napędowego średnio w 2015 roku



26% Akcyza  
19% VAT  
6% Oplata paliwowa  
3% Marża  
46% Cena netto

Struktura ceny detalicznej autogazu średnio w 2015 roku



19% Akcyza  
19% VAT  
5% Oplata paliwowa  
11% Marża  
46% Cena netto

Źródło: Obliczenia własne POPiHN

■ Rys. 38 STRUKTURA CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2014 I 2015 [w PLN/litr]

	Benzyna Eurosuper 95					Olej napędowy					Autogaz							
	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto
Średnia rok 2014	5,26	1,57	0,98	0,10	0,18	2,43	5,22	1,20	0,98	0,26	0,19	2,60	2,57	0,39	0,48	0,08	0,24	1,38
Średnia rok 2015	4,61	1,54	0,86	0,13	0,14	1,94	4,48	1,17	0,84	0,29	0,14	2,04	1,96	0,38	0,37	0,09	0,22	0,91
% zmiany	-12,4	-1,6	-12,4	24,2	-21,8	-20,2	-14,2	-2,1	-14,2	9,7	-22,8	-21,5	-23,7	-3,8	-23,7	17,1	-9,9	-34,1

Źródło: Obliczenia własne POPiHN



W tabeli (rys. 39) przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2015.

Podobnie jak miało to miejsce w roku 2014, również w ciągu całego roku 2015 ceny paliw w Polsce – po przeliczeniu na euro – należały praktycznie do najniższych w Unii Europejskiej. Dotyczyło to zarówno benzyn silnikowych, jak i oleju napędowego. Na koniec roku 2015 detaliczne ceny krajowe benzyny 95 były o 19%, a oleju napędowego o 11% niższe od średnich cen dla całego rynku europejskiego. To o 2 punkty procentowe więcej niż przed rokiem dla benzyny 95 i o 2 punkty procentowe mniej dla oleju napędowego.

W grudniu 2015, w przeliczeniu na euro, krajowe ceny netto (bez podatków) benzyny 95 i oleju napędowego były niższe od średnich europejskich odpowiednio o 8 i 2%. Ceny netto we wszystkich krajach Unii są dość zbliżone, a różnice w cenach detalicznych są tworzone głównie poprzez wysokość podatków obowiązujących w poszczególnych krajach oraz wysokość marży.

Na koniec roku 2015, dla benzyny 95, różnica między najwyższą i najniższą ceną netto, obserwowaną w państwach europejskich, wyniosła 203 euro (o 64 euro więcej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 461 euro/1000 l (o 28 euro mniej, niż rok wcześniej). Tym samym, w roku 2015 wzrosła nieco rozpiętość cen netto, ale za to zmniejszyła się różnica pomiędzy cenami detalicznymi. Oznacza to, iż obniżeniu uległy średnie marże uzyskiwane na sprzedaży paliw. Dla oleju napędowego ceny netto różniły się o 220 euro/1000 litrów, a ceny detaliczne o 552 euro/1000 litrów. Dla paliwa do silników Diesla różnice cenowe dla poszczególnych państw mają nieco większy wymiar.

Polska stawka podatku VAT dla paliw należy do najwyższych w Europie, ale dzięki niskim cenom netto płacony realnie podatek VAT lokuje się w środku stawki europejskiej. Na koniec grudnia różnica pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95, w stosunku do średniej unijnej, wyniosła (-13%), czyli o 3 punkty procentowe więcej niż rok wcześniej. Dla oleju napędowego wskaźnik ten był niższy od średniej europejskiej o 4%, czyli o 2 punkty procentowe mniej niż rok wcześniej. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na euro i uwzględnieniu opłaty paliwowej) była o 29% i 22% niższa od średniej europejskiej odpowiednio dla benzyny 95 i oleju napędowego, a więc zachowany został układ z roku 2014.

W grudniu 2015 ze wszystkich krajów europejskich tankowanie benzyny 95 było najtańsze w Polsce. Olej napędowy był tańszy jedynie na Łotwie, Litwie i w Luksemburgu. Warto było przyjechać do Polski z dowolnego kraju unijnego, aby zatankować swój pojazd i zaoszczędzić czasami znaczące kwoty euro w portfelu. Stacje przygraniczne – szczególnie na zachodzie i południu Polski – jak zwykle miały dobrą sprzedaż i nieco wyższe ceny – a tym samym i marże. Tradycyjnie paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach niebędących członkami Unii, były tańsze niż w Polsce, co z kolei zachęcało polskich kierowców z tych okolic do zakupów po wschodniej stronie granicy. Na skutek znacznych obniżek w Polsce, a także podwyżek w krajach sąsiedzkich, różnica ta maleje, ale wciąż jest na tyle atrakcyjna, iż opłaca się wyprawa po paliwo na Ukrainę, na Białoruś czy do Obwodu Kaliningradzkiego.

Zwykło się narzekać na wysokość podatków zawartych w cenie paliw silni-

kowych, bo nikt nie lubi przepłacać za kupowane towary. Jak widać na wykresach przedstawiających udział podatków w cenie paliw w poszczególnych krajach europejskich to, co płać Polacy, nie jest najwyższą stawką, a wręcz można podkreślić, iż należy do krajów z przedziału najniższego udziału podatku w cenie benzyny czy oleju napędowego. Rozbieżność pomiędzy najwyższym udziałem a najniższym wynosiła 22 punkty procentowe. Różnica pomiędzy polskim udziałem a udziałem najniższym wynosiła 7 punktów procentowych. Warto też zaznaczyć, iż poziom najniższy reprezentowany jest przez Luksemburg, a więc państwo z najniższym VAT dla paliw, często nazywanym z tego powodu „stacją benzynową Europy”. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec roku 2015 prezentują rys. 42 i 43.

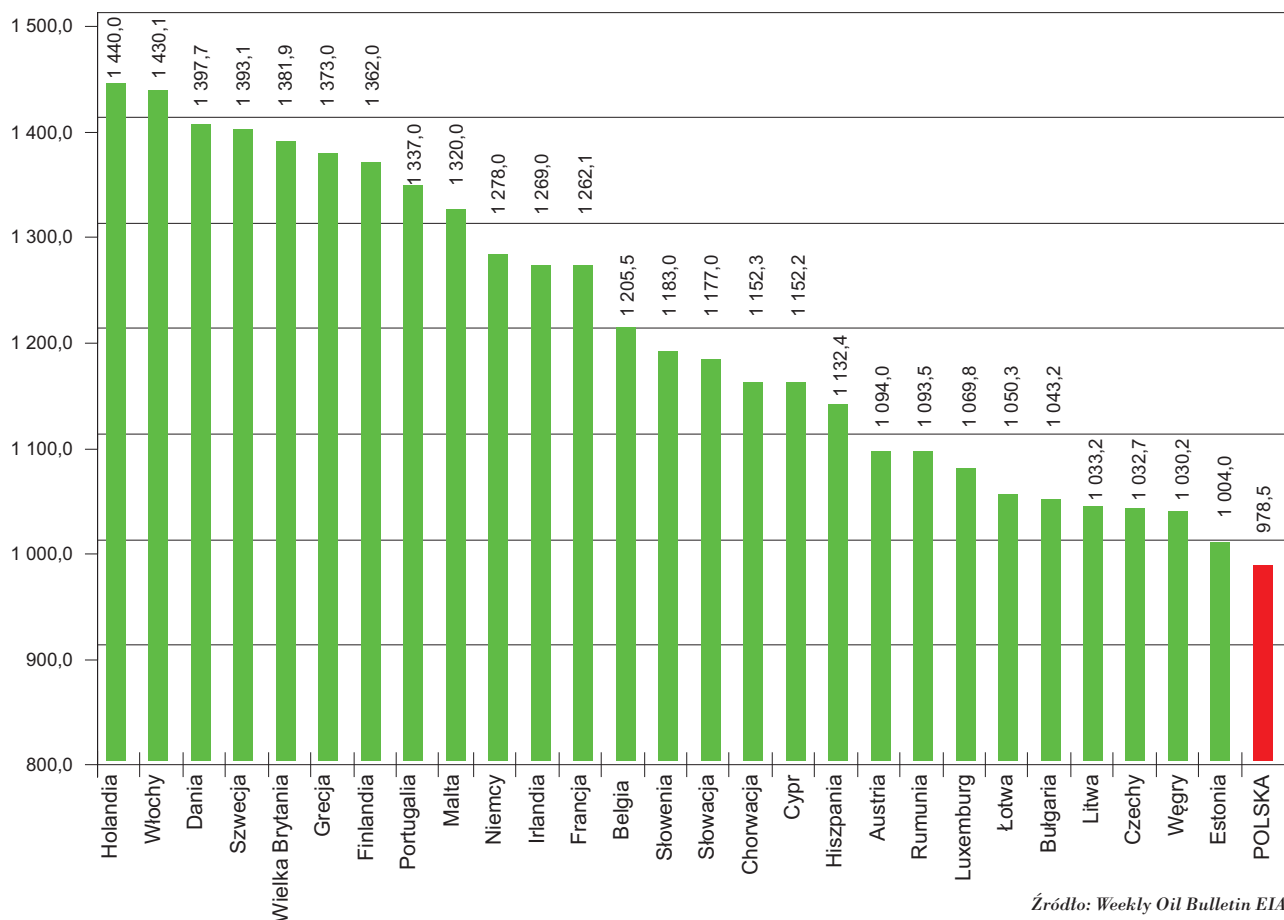
Obniżki cen paliw obserwowane w ostatnich latach są powodem do radości kierowców we wszystkich krajach europejskich. W Polsce oprócz tego, że ceny były coraz niższe, to jeszcze – po przeliczeniu na EURO – zdecydowanie niższe od innych krajów europejskich. Szkoda, że zarobki Polaków nie są wypłacane w euro, ale pozostaje cieszyć się z tego, iż pozostaliśmy krajem, do którego warto przyjechać i przeznaczyć trochę euro na tankowanie samochodu z korzyścią dla kupującego i sprzedawcy paliw. Polscy kierowcy, udając się w podróż do Europy Zachodniej lub Południowej i tankując „pod korek” na granicy też mogli nieco euro zaoszczędzić. Jadąc na wschód, do krajów spoza Unii, mieli natomiast zwykle w zbiornikach tylko tyle paliwa, aby dojechać do najbliższej ukraińskiej, białoruskiej lub rosyjskiej stacji paliw.

■ Rys. 39 ŚREDNIE CENY EX POMPA I PODATKI W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2015 [w EURO /1000 litrów]

1	Benzyna Eurosuper 95				Olej napędowy (EN 590)					
	2 Cena sprzedaży	3 Cena bez podatków	4 Akcyza	5 Vat kwotowo	6	7 Cena sprzedaży	8 Cena bez podatków	9 Akcyza	10 Vat kwotowo	11 VAT [%]
<b>POLSKA</b>	<b>978,5</b>	<b>400,9</b>	<b>391,7</b>	<b>185,9</b>	<b>POLSKA</b>	<b>950,4</b>	<b>427,4</b>	<b>342,4</b>	<b>180,6</b>	<b>23</b>
Średnia europejska	1 202,7	436,1	553,4	213,2	Średnia europejska	1 064,8	435,2	440,8	188,8	
<b>Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej</b>	<b>81%</b>	<b>92%</b>	<b>71%</b>	<b>87%</b>	<b>Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej</b>	<b>89%</b>	<b>98%</b>	<b>78%</b>	<b>96%</b>	

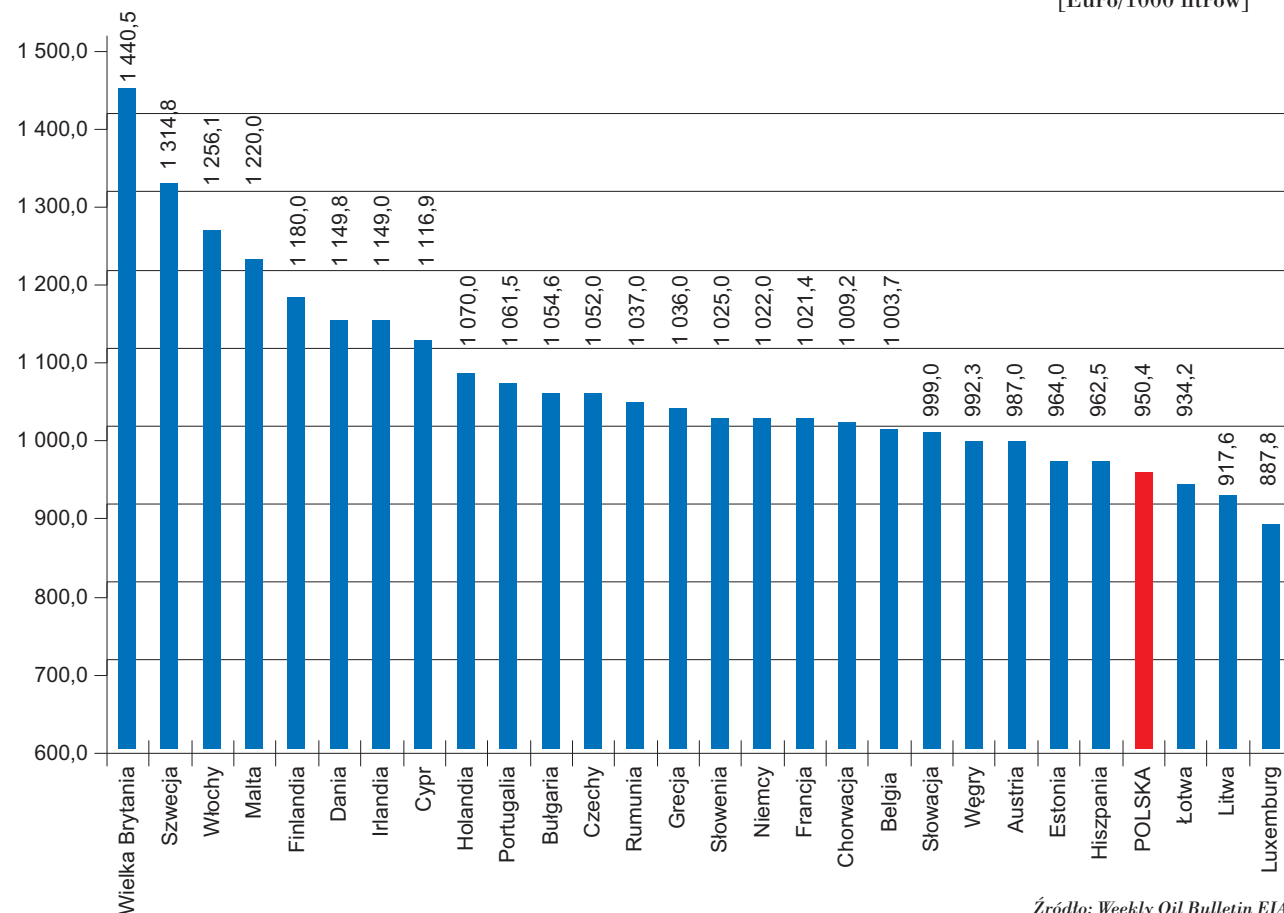
1 EUR = 4,2615 PLN Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

■ Rys. 40 CENY EX POMPA EU 95 W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2015 ROKU  
[Euro/1000 litrów]



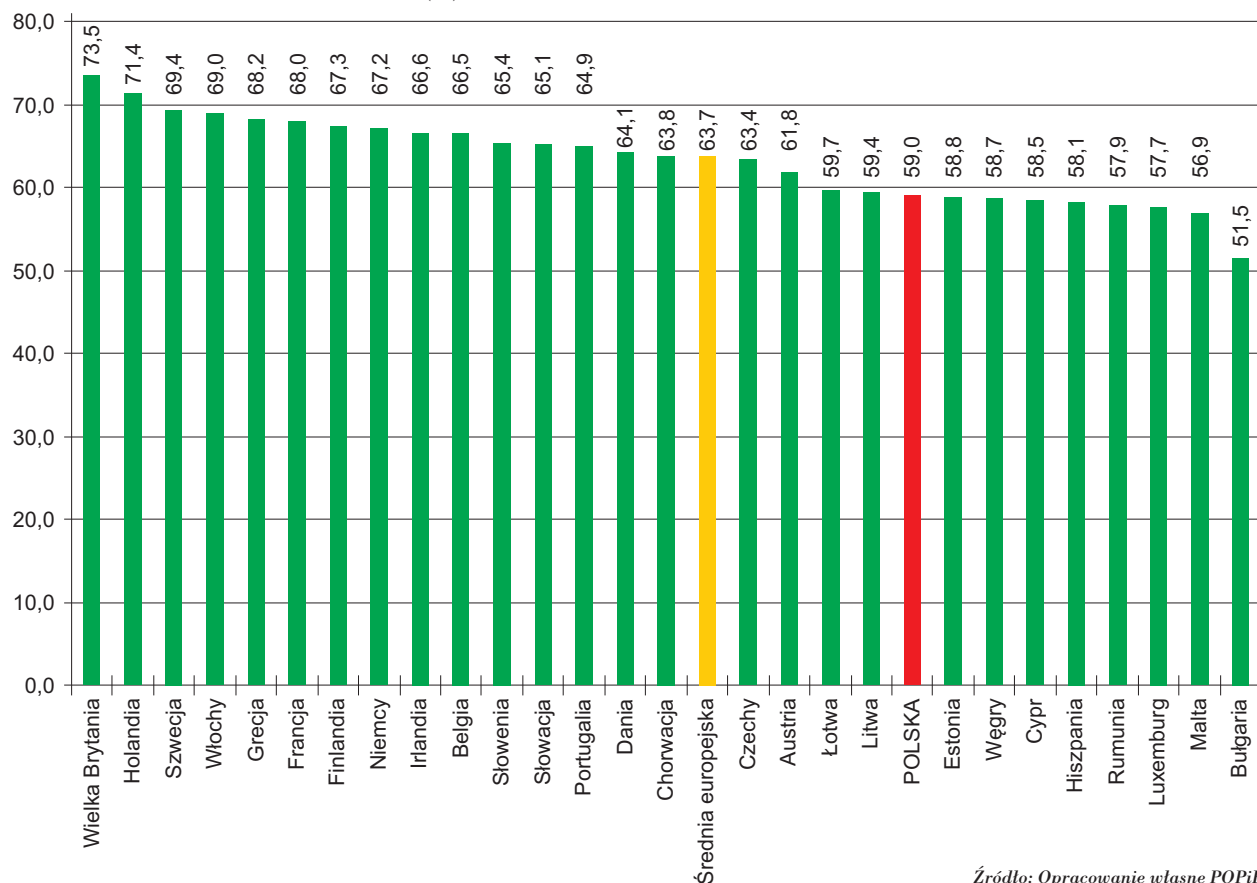
Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

■ Rys. 41 CENY EX POMPA OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2015 ROKU  
[Euro/1000 litrów]



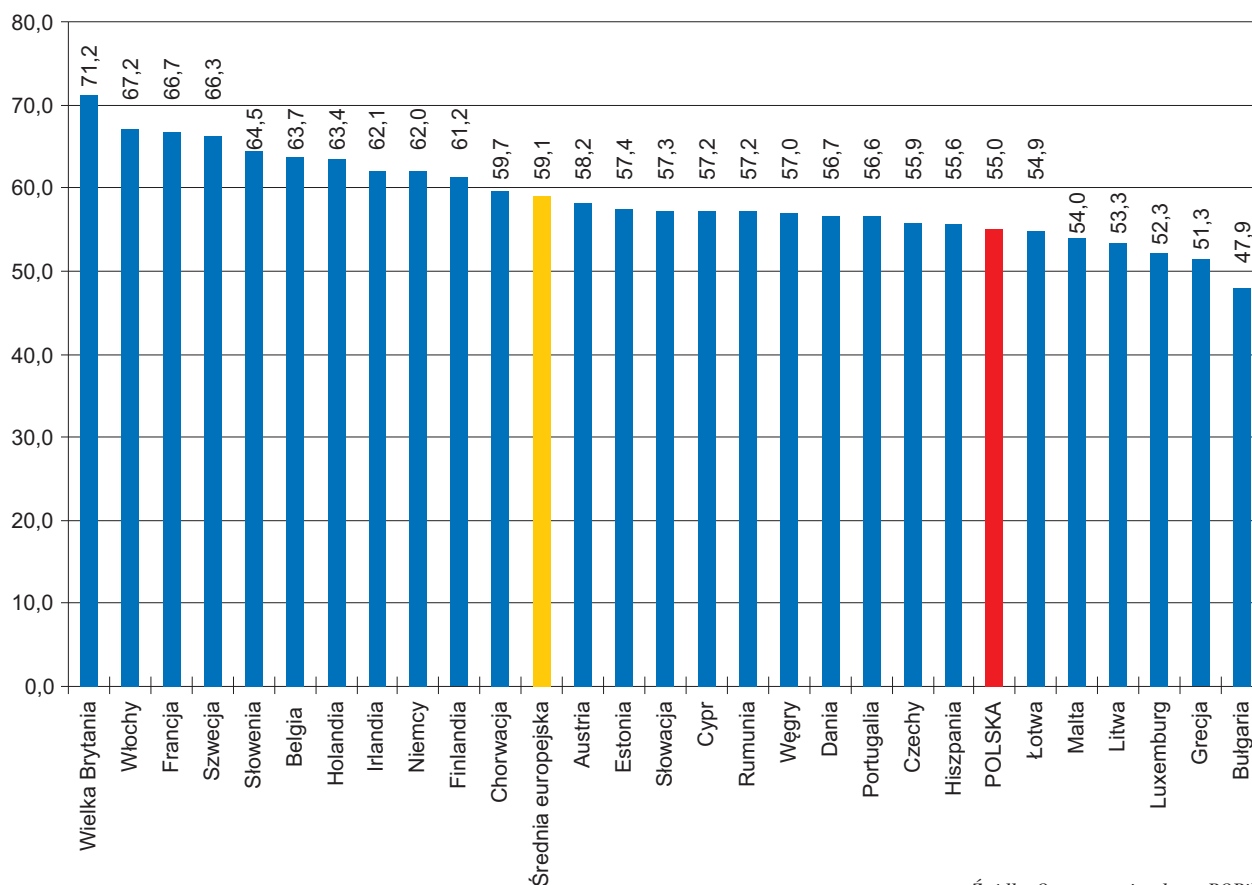
Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

■ Rys. 42 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2015 (%)



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 43 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2015 (%)

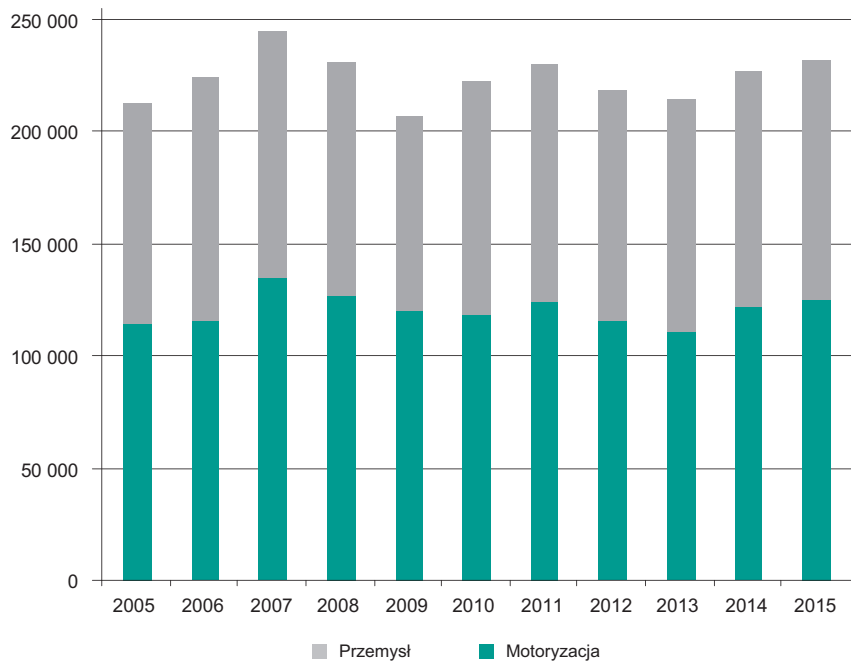
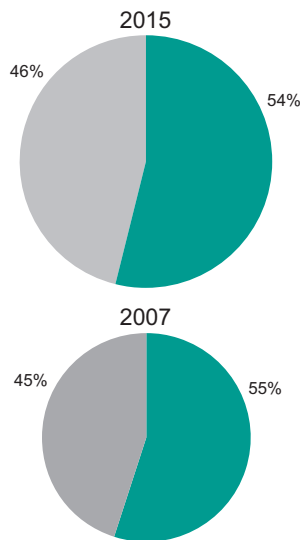


Źródło: Opracowanie własne POPiHN



# RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

■ Rys. 44 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W 2015 I 2007 ROKU



## CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w roku 2015 poziom 232 112 ton, co oznacza wzrost o 2,36% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Było to zgodne z prognozami opartymi o ogólny stan gospodarki, zakładającymi wzrost polskiego PKB o 3,6% i niewielkie wahania rynku oscylujące w granicach błędu statystycznego wynoszącego 3%.

Rynek urosł drugi rok z rzędu po 5,5-procentowym wzroście w roku 2014. Jednocześnie pod względem wolumenu sprzedanych środków smarnych rok 2015 okazał się najlepszym od przedkryzysowego roku 2007, kiedy to odnotowano najwyższą, odkąd prowadzony jest monitoring POPiHN, sprzedaż olejów smarowych w Polsce sięgającą 245 280 ton.<sup>2</sup>

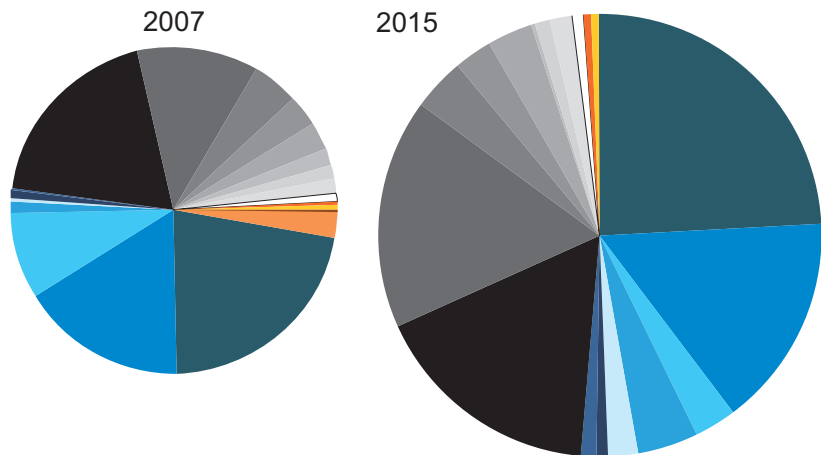
Na przestrzeni ostatnich 8 lat w strukturze rynku widać jedynie niewielkie przesunięcia asortymentowe. Utrzymuje się historyczna równowaga w zasadniczym jego podziale na segment przemysłowy i motoryzacyjny, z lekką przewagą segmentu motoryzacyjnego.

Wśród głównych zmian w strukturze całkowitego rynku można wyróżnić spadek o około 4 punkty procentowe udziału olejów jednosezonowych, o 3 punkty procentowe udziału olejów hydraulicznych oraz motoryzacyjnych – przekładniowych. Rośnie znaczenie olejów z grupy „inne przemysłowe” oraz olejów silnikowych dla pojazdów osobowych.

Przez cały czas w strukturze dominują cztery główne grupy produktowe: ole-

Źródło: opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 45 PORÓWNIANIE STRUKTURY CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2015 I 2007



24,27%	■ Motoryzacja - osobowe	2,81%	■ Przemysł - przekładniowe
15,32%	■ Motoryzacja - ciężarowe	3,10%	■ Przemysł - smary plastyczne
3,14%	■ Motoryzacja - silnikowe jednosezonowe	0,50%	■ Przemysł - białe
4,62%	■ Motoryzacja - przekładniowe	1,62%	■ Przemysł - sprzężarkowe
2,13%	■ Motoryzacja - inne motoryzacyjne	1,05%	■ Przemysł - do form
0,90%	■ Motoryzacja - ATF - autom. przekładnie	0,82%	■ Przemysł - turbinowe
0,91%	■ Motoryzacja - do silników okrętowych	0,66%	■ Przemysł - do silników gazowych
17,14%	■ Przemysł - hydrauliczne	0,36%	■ Przemysł - antykorozyjne
16,64%	■ Przemysł - inne przemysłowe	0,11%	■ Przemysł - izolacyjne
3,92%	■ Przemysł - obróbkowe		

Źródło: opracowanie własne POPiHN

<sup>2</sup> Wielkość liczona jest, podobnie jak w całej treści niniejszego raportu, jako suma dla segmentu olejów motoryzacyjnych i przemysłowych, a zatem bez uwzględnienia pozycji „pozostałe nigdzie indziej niesklasyfikowane”. Więcej w uwagach metodologicznych na końcu rozdziału.

je silnikowe dla pojazdów osobowych (24,27%), oleje silnikowe dla pojazdów ciężarowych (15,32%), oleje przemysłowe hydrauliczne (17,14%) oraz inne oleje przemysłowe (16,64%).

### OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI

Oleje silnikowe dla motoryzacji stanowią około 45% wszystkich sprzedawanych w Polsce olejów smarowych. Jednocześnie oleje silnikowe to około 80% całości asortymentu z segmentu motoryzacyjnego.

W roku 2015 sprzedano w Polsce 104 953 ton wyżej wymienionych produktów, co oznacza, że segment ten wzrósł rok do roku o 2,9%. Było to zgodne z prognozowanym dla całego rynku poziomem wahań.

Dane monitoringu prowadzonego przez POPiHN wskazywały od roku 2007, że rynek olejów silnikowych znajdował się w wyraźnym trendzie spadkowym. Ostatnie dwa lata przyniosły jednak dość zaskakujące odwrócenie tego trendu. Wiele przemawiało bowiem za tym, iż segment ten powinien się nadal kurczyć

■ Rys. 46 OLEJE DLA MOTORYZACJI NA TLE WIELKOŚCI PRODUKCJI POJAZDÓW W POLSCE (ZSUMOWANA PRODUKCJA POJAZDÓW OSOBOWYCH, CIĘŻAROWYCH – W TYM DOSTAWCZYCH, CIĄGNIKÓW DROGOWYCH I AUTOBUSÓW).

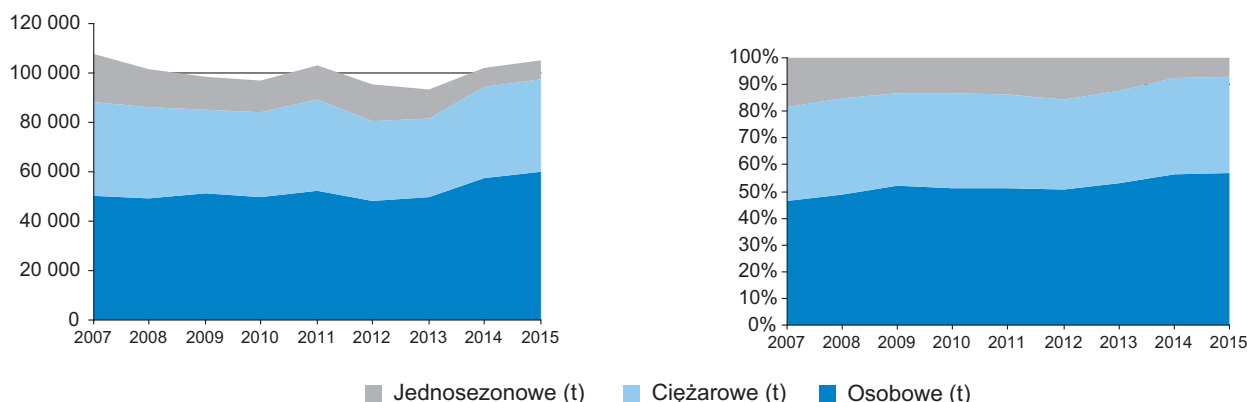


Źródło: GUS, opracowanie własne POPiHN

ze względu na czynniki takie, jak szara strefa (import prywatny i równoległy olejów z krajów, gdzie nie są one opodatkowane akcyzą), rosnący udział olejów syntetycznych, które wymagają rzadszej wymiany, wreszcie silny spadek zużycia olejów jednosezonowych.<sup>3</sup>

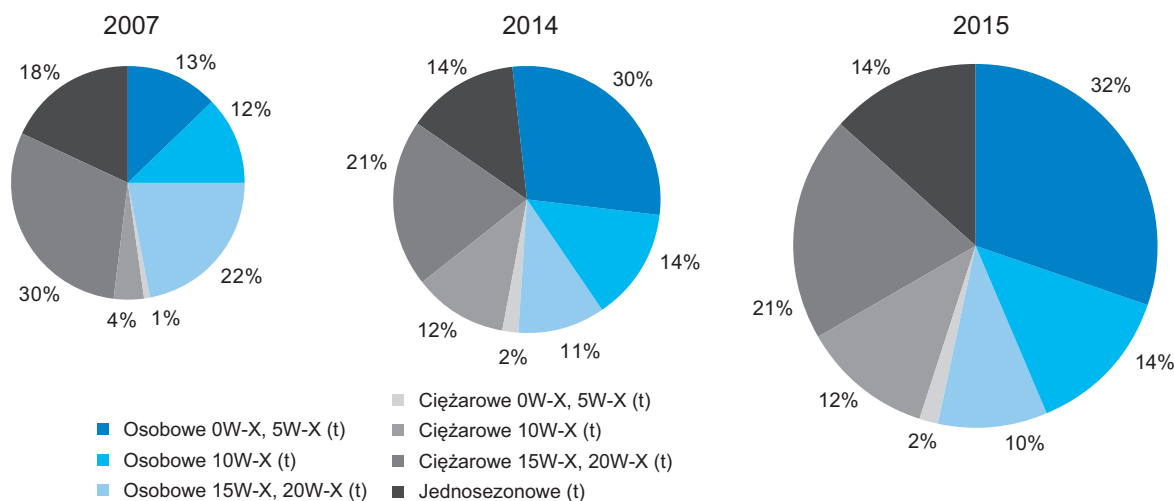
Jedną z przyczyn wspomnianego wzrostu mogła być rosnąca produkcja pojazdów w Polsce. Według Instytutu Sammar w roku 2015 produkcja samochodów w fabrykach działających na terenie Polski wzrosła o 11 procent. Zmiana trendu w sprzedaży olejów silnikowych w roku

■ Rys. 47 ZMIANY STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI NA TLE WYNIKÓW SPRZEDAŻY – UJĘCIE ROCZNE



Źródło: opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 48 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI I PORÓWNANIE STRUKTURY W LATACH 2015, 2014 ORAZ 2007



<sup>3</sup> Kolejny 3-procentowy spadek w 2015 roku

Źródło: opracowanie własne POPiHN

2014 pokrywa się przy tym z analogiczną zmianą liczby wyprodukowanych w Polsce pojazdów. Powyższe może także oznaczać, że rośnie udział w rynku olejów przeznaczonych do tzw. pierwszego fabrycznego zalania silnika.<sup>4</sup>

Jakiegokolwiek były tego przyczyny, rynek zachowywał się znacznie lepiej, niż można by oczekiwać, biorąc pod uwagę uwarunkowania makroekonomiczne. Korelacja tych dwóch elementów nadal jednak pozostaje silna.

### OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH

Wynik tego segmentu był największym ubiegłorocznym zaskoczeniem. Przyrost o 4,2% jest wyższy od prognozowanego wzrostu dla całego rynku, określonego maksymalnie na 3%.

W roku 2014 miała miejsce najwyższa dotąd zaobserwowana dynamika wzrostu sprzedaży olejów syntetycznych dla pojazdów osobowych. Z 23 550 ton segment wzrósł w ciągu roku do ponad 31 300 ton. Wielkość ta rośnie bez przerwy, odkąd prowadzony jest monitoring, począwszy od 13 662 ton sprzedanych w roku 2007 do 33 940 ton zanotowanej sprzedaży w roku 2015.

Tym samym, udział tej grupy w segmencie olejów silnikowych dla pojazdów osobowych osiągnął już 55%. Zatem już ponad połowa sprzedawanych w Polsce olejów silnikowych stosowanych w pojazdach osobowych to oleje o lepkości 0W lub 5W.

### OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH I SPRZĘTU POMOCNICZEGO

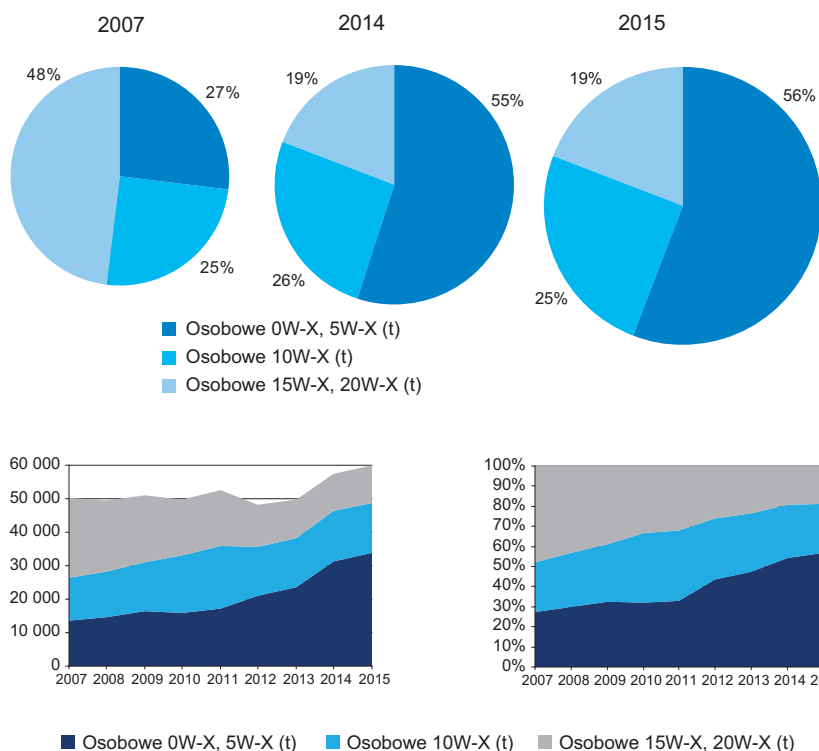
Wzrost o 2,3% zanotowany w tym segmencie w roku 2015 był zgodny z oczekiwaniami.

W Polsce sprzedano 37 536 ton olejów silnikowych dla pojazdów ciężarowych, co oznacza, że segment ten osiągnął poziom sprzed kryzysu. Rośnie on już trzeci rok z rzędu – podobnie jak wzrasta produkcja pojazdów ciężarowych w Polsce, która osiągnęła w 2015 roku poziom 120 000 sztuk<sup>5</sup>.

Udział silnikowych olejów mineralnych (15W, 20W) w segmencie pojazdów ciężarowych, po raz pierwszy w historii, spadł poniżej 60%.

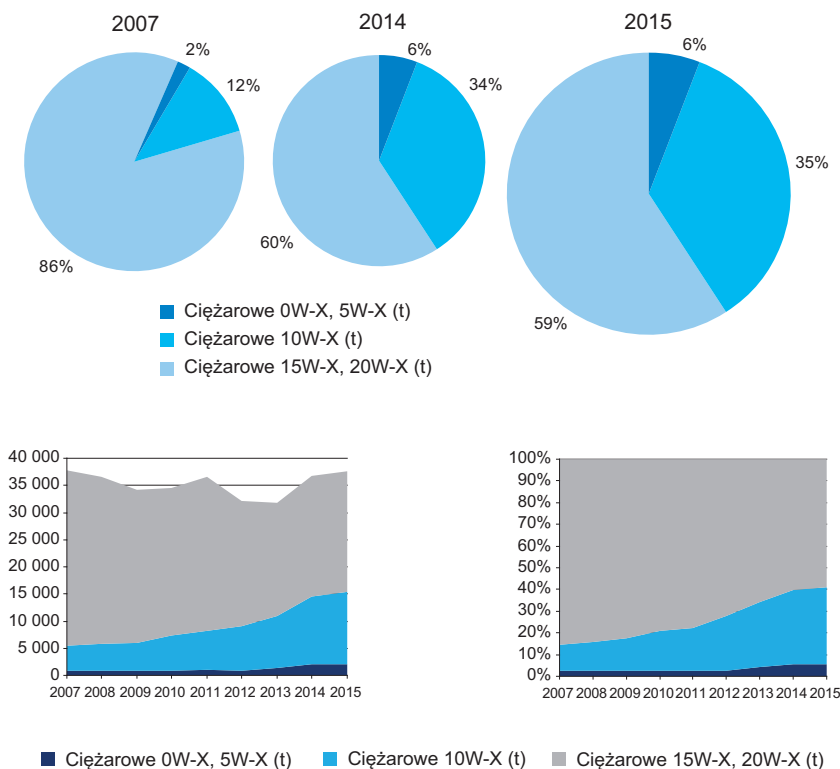
Proces zastąpienia olejów mineralnych przez oleje semisyntetyczne jest bardziej dynamiczny w przypadku pojazdów osobowych niż ciężarowych. Niemniej jednak także w tym drugim przypadku jest to trend wyraźny i trwały.

■ Rys. 49 OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH)



Źródło: opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 50 OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH)

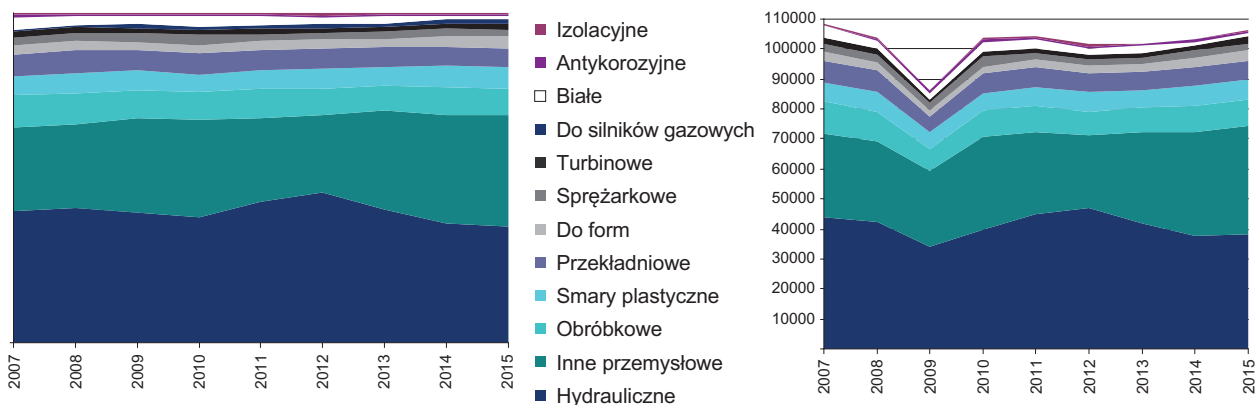


Źródło: opracowanie własne POPiHN

<sup>4</sup>Źródło: [www.samar.pl](http://www.samar.pl) <sup>5</sup> Dane GUS oraz PZPM, źródło: <http://www.pzpm.org.pl>



■ Rys. 51 ZMIANY W SEGMENTE OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU – EWOLUCJA STRUKTURY



Źródło: opracowanie własne POPiHN

### OLEJE DLA PRZEMYSŁU

Segment olejów dla przemysłu osiągnął w 2015 poziom 107 109 ton, co oznacza wzrost o 2,3% w porównaniu z rokiem poprzednim i trzeci rok wzrostu z rzędu. Wynik w tym segmencie jest również zgodny z przygotowanymi wcześniej prognozami.

Po dwóch latach spadków zużycia w największej grupie produktowej tego segmentu – olejów hydraulicznych – poziom sprzedaży w 2015 ustabilizował się na poziomie około 37 972 ton.

W przypadku drugiej co do wielkości grupy, czyli „innych olejów przemysłowych”<sup>6</sup> ich sprzedaż rośnie dynamicznie i nieprzerwanie od 4 lat, osiągając w 2015 roku poziom prawie 36 383 ton, przy ponad 5-procentowej dynamice. Skumulowany wzrost w tym okresie wyniósł około 34% i wiele wskazuje na to, że w ciągu 1-2 lat grupa ta może stać się największą w segmencie przemysłowym.

W strukturze sprzedaży olejów dla przemysłu – na przestrzeni ostatnich 9-10 lat – nie zachodzą tak wyraźne i trwałe

zmiany jak w segmencie motoryzacyjnym w przypadku olejów silnikowych.

W dalszym ciągu polski przemysł zużywa przede wszystkim oleje hydrauliczne (35,31% udziału). Wielkość ta jednak stopniowo maleje. Największy spadek miał miejsce w latach 2013-2014, kiedy grupa, o której mowa, kurczyła się średnio o 10% rocznie, przekładających się w sumie na ponad 9 000 ton spadku.

W roku 2015 ponownie, o ponad 5 punktów procentowych, wzrósł udział olejów z kategorii „inne przemysłowe”, pod którą kryją się bardzo zróżnicowane produkty, które trudno było zakwalifikować do innych kategorii<sup>7</sup>. Coraz częściej są to także wysoce wyspecjalizowane produkty, przeznaczone do konkretnych urządzeń, a także oleje maszynowe.

Obecnie udział tej grupy w całym segmencie przemysłowym osiągnął 35%, podczas gdy w 2007 roku stanowił jedynie jego jedną czwartą.

Zarówno w przypadku segmentu motoryzacyjnego, jak również i przemysłowego, nie widać w ujęciu kwartalnym

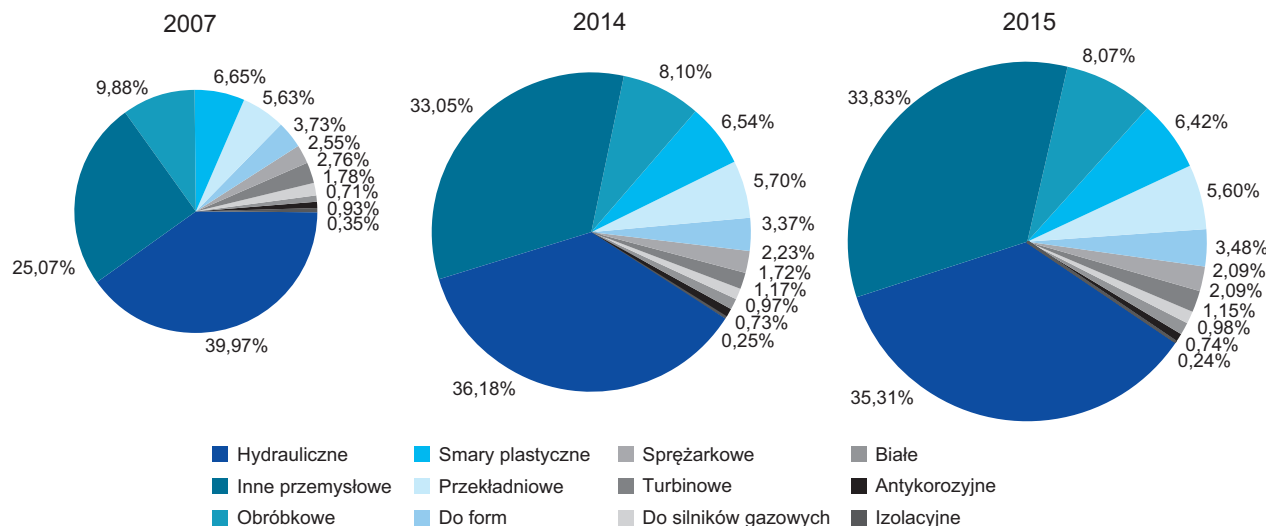
znaczącego wpływu nawet mocniejszych wahań koniunktury rynkowej na strukturę tych segmentów. Widoczna jest natomiast znacząca sezonowość konsumpcji w segmencie motoryzacyjnym, wynikająca głównie z typowych dla tego rynku pozimowych wizyt w warsztatach serwisowych, często połączonych z okresowymi wymianami olejów silnikowych.

### KRÓTKOTERMINOWA PROGNOZA DLA RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH.

Zgodnie z przewidywaniami z roku 2014 przy wzroście PKB na poziomie 3,6% obydwa główne segmenty rynku zachowywały się stabilnie. Segment motoryzacyjny wzrósł o 2,54%, zaś przemysłowy o 2,27%. Zmiana dla całego rynku wniosła tym samym 2,36%.

W oparciu o dotychczasowe obserwacje oraz dostępne na rynku prognozy wzrostu gospodarczego w Polsce, POPiHN podtrzymuje prognozę na najbliższe lata, iż zarówno całkowity rynek olejów smarowych, jak również obydwa jego główne komponenty – motoryzacyjny i przemysłowy

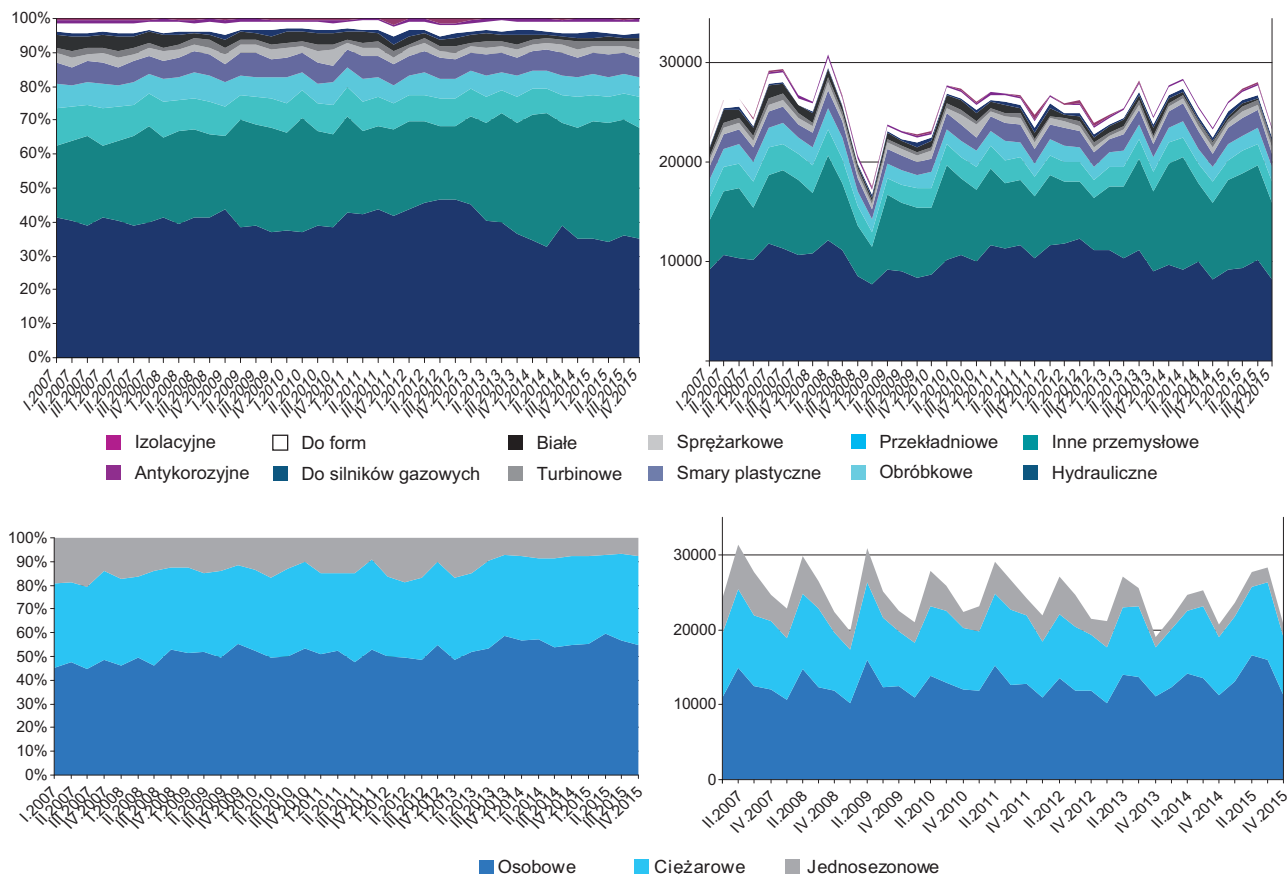
■ Rys. 52 SEGMENT PRZEMYSŁOWY W 2015 ROKU: STRUKTURA ZE WZGLĘDU NA PRZEZNACZENIE



Źródło: GUS, opracowanie własne POPiHN

<sup>6</sup>Więcej informacji na temat tej grupy, zwłaszcza głównych grup produktowych wchodzących w jej skład znaleźć można w uwagach metodologicznych znajdujących się na końcu niniejszego rozdziału. <sup>7</sup>Więcej o tej grupie w uwagach metodologicznych zawartych na końcu niniejszego rozdziału.

■ Rys. 53 ZMIANY STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW DLA MOTORYZACJI ORAZ PRZEMYSŁOWYCH NA TLE WYNIKÓW SPRZEDAŻY – UJĘCIE KWARTALNE



Źródło: opracowanie własne POPiHN

słowy – będą zachowywać się stabilnie, pozostając w okolicach aktualnie obserwowanych poziomów. Ewentualne wzrostowe odchylenia powinny być niewielkie i w dalszym ciągu wahać się w granicach błędów statystycznego.

Większość prognoz dotyczących rozwoju sytuacji gospodarczej w najbliższych latach oscyluje wokół poziomu 3,6% dynamiki PKB w latach 2016 oraz 2017, przy czym doświadczenie pokazuje, iż z biegiem czasu może dochodzić do ich przewartościowań, co jest bardzo trudne do przewidzenia. W prognozie założono jednak, że sytuacja gospodarcza w Polsce pozostanie w najbliższych 2 latach stabilna, na co wpłynie trwająca konwergencja polskiej gospodarki z unijną, dzięki czemu nawet przy silnie oddziałującej stagnacji w strefie euro Polska jest w stanie rozwijać się na poziomie około 3,5% rocznie, co dla rynku olejów smarowych oznacza silny impuls w kierunku dalszej stabilizacji na aktualnych poziomach. Scenariusz taki można zatem określić jako bazowy na najbliższe lata.

W przypadku **segmentu motoryzacyjnego** jedynie podgrupa olejów silnikowych dla pojazdów osobowych wykazuje szybszy (ponad 4%) wzrost, co może wiązać się z rosnącą produkcją pojaz-

dów w Polsce. Z drugiej strony, należy jednak zdawać sobie sprawę z szarej strefy i z faktu, iż stopniowo coraz większa część parku motoryzacyjnego wymagać będzie stosowania olejów syntetycznych.

Z kolei **segment przemysłowy**, w warunkach prognozowanego wzrostu PKB na poziomie 3,6% rocznie, powinien zachowywać się stabilnie, ewentualnie z lekką tendencją wzrostową. Dotychczas poziom 3-3,5% wzrostu PKB był poziomem równowagi, oddzielającym wzrosty od spadków, gdzie sprzedaż pozostawała stabilna.

#### ŚREDNIOOKRESOWE PERSPEKTYWY MAKROEKONOMICZNE

Wybiegając w przyszłość należy zwrócić uwagę na kondycję strefy euro, a w szczególności jej największej gospodarki – Niemiec, z którą gospodarka Polski jest już w tej chwili bardzo mocno zintegrowana, zaś wyniki gospodarcze Eurolandu i Polski w znacznej mierze ze sobą korelują. Znaczna część polskiego eksportu wchodzi w skład eksportu Niemiec, który z kolei, w dużym stopniu, trafia na rynek chiński. I właśnie niepewna kondycja Chin oraz innych tzw. państw BRICS (tzw. „trzecia fala kryzysu”?) uderzająca w niemiecki eksport może być głównym czynnikiem

oddziałującym na otoczenie makroekonomiczne w najbliższych latach i generującym kluczowe jego zmiany. Drugi element wart szczególnej uwagi w nadchodzącym roku to kondycja sektora bankowego strefy euro. Kryzys wywołany bankrutem amerykańskiego banku doprowadził nawet do 30-procentowego załamania rynku olejów smarowych w Polsce. Skutki analogicznego zdarzenia w Europie mogły być poważniejsze i trudne do przewidzenia.

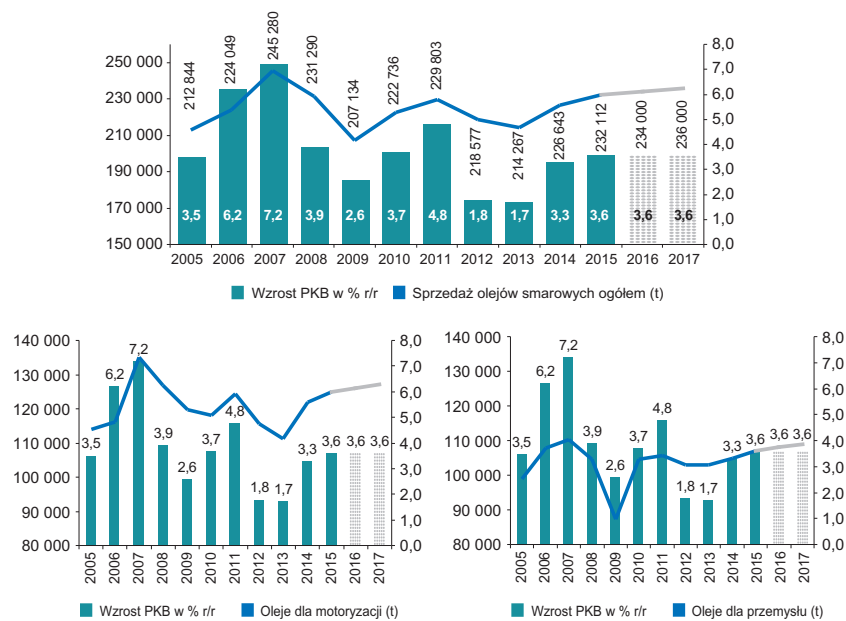
POPiHN podtrzymuje także prognozę, iż w scenariuszu przedłużającego się marazmu w strefie euro, co należy w dalszym ciągu uznać za najbardziej prawdopodobny scenariusz, nawet w obliczu znacznych inwestycji infrastrukturalnych w unijnej perspektywie 2014-2020, przekroczenie przez PKB Polski poziomu 4% w najbliższych latach będzie znaczącym sukcesem. Dopiero taki poziom wzrostu mógłby przełożyć się na wyraźniejszą poprawę na rynku olejów. Być może jednak impuls ku temu przyjdzie także od wewnątrz, w postaci programów prospołecznych mogących napędzić koniunkturę w Polsce w najbliższych latach. POPiHN już w poprzednich wydaniach raportu zwracała uwagę na rosnące w średnim okresie znaczenie czynnika, jakim jest

demografia. Okazuje się, że co prawda pośrednio, ale wpływ ten może przełożyć się na poziom PKB znacznie szybciej i w odwrotnym kierunku niż można się było spodziewać. Trzeba jednak równocześnie pamiętać o długofalowych kosztach, wśród których jest także przesunięcie nieuchronnego osłabienia koniunktury w czasie. Ponadto, jeżeli przyszłe finansowanie takich programów miałyby się odbywać poprzez podniesienie podatków (np. VAT), bez uprzedniego rozwiązania problemów generujących szarą strefę na rynku olejów i paliw, to skutkować to będzie wzrostem zachęt dla szarej strefy i dalszym jej rozwojem.

Właśnie nieskuteczność w zwalczaniu szarej strefy, o czym POPiHN mówi od kilku lat, jest jednocześnie kluczowym i, niestety, trwale już wpisanym w obraz krajowego rynku elementem. Wśród głównych postulatów branży od lat znajduje się wyrównanie opodatkowania olejów pomiędzy Polską a krajami ościennymi poprzez wprowadzenie jednolitej "stawki zero" lub innej jednolitej stawki dla wszystkich produktów smarowych zarówno w Polsce, jak i w całej Unii. Zasadniczą korzyścią takiego rozwiązania jest likwidacja zachęt do unikania opodatkowania poprzez import prywatny i równoległy z ościennych krajów, jednakże przy zachowaniu kontroli nad produktem poprzez system EMCS. System ten działa dobrze w Polsce, ale zarazem okazuje się w znacznym stopniu bezużyteczny w momencie rzeczywistych bądź tylko deklarowanych przemieszczeń transgranicznych.

Problem szarej strefy pozostanie zatem nierozwiązany tak długo, jak długo Komisja Europejska nie podejmie się wypracowania jednolitych w skali UE uregulowań, zaś organa odpowiedzialne za politykę celną i podatkową w poszczegól-

■ Rys. 54 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW, SEGMENT MOTORYZACYJNY ORAZ PRZEMYSŁOWY NA TLE WSKAŹNIKA PKB POLSKI WRAZ Z PROGNOZĄ



Źródło: GUS, opracowanie własne POPiHN

gólnych państwach będą próbowały rozwiązać problem, widząc jedynie jego część na swoim terenie. Wiele wskazuje, iż szanse na to wreszcie wzrosną. Po kilku nieudanych inicjatywach polsko-litewskich, obecnie wniosek o objęcie olejów systemem EMCS w całej UE zgłosiły Włochy. Przedstawiona zaś argumentacja, pokazująca podobne do znanych i w Polsce problemy związane ze stosowaniem olejów bazowych jako domieszki do oleju napędowego pochodzącego głównie ze Słowenii, była na tyle przekonująca, że na dzień przygotowania niniejszego raportu żadne z państw członkowskich UE nie zgłosiło ku temu sprzeciwu. Sytuacja taka nie miała miejsca wcześniej. Wiele wskazuje, iż treść odpowiedniej decyzji może powstać już w końcu maja 2016 podczas

obrad Komitetu Akcyzowego Komisji Europejskiej, po czym zostanie ona poddana głosowaniu państw członkowskich. **Z punktu widzenia branży olejowej, ale i paliwowej ważne jest, aby ewentualnie podjętej decyzji o objęciu olejów smarowych systemem EMCS towarzyszyła harmonizacja stawki akcyzy na te oleje w postaci wprowadzenia jednolitej „stawki zero” bądź innej możliwie zbliżonej do niej stawki efektywnej. W ten sposób ograniczone zostaną straty, jakie poniesie branża olejów smarowych w związku z całą operacją, a ponadto radykalnej redukcji ulegną zachęty dla szarej strefy mającej miejsce zarówno rynku olejów smarowych, jak i pomiędzy olejami smarowymi (bazowymi) a olejem napędowym.**



Fot. STATOIL



## OBJAŚNIENIE POJĘĆ

**CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH** W stosunku do lat poprzednich wprowadzona w raporcie za rok 2015 zmiana polega na zaliczeniu do całkowitego rynku olejów smarowych wyłącznie 2 segmentów: olejów dla motoryzacji oraz olejów dla przemysłu. W odróżnieniu od lat ubiegłych, do powyższej sumy nie będzie doliczana trzecia z dotychczas prezentowanych kategorii, którą jest pozycja „pozostałe, nigdzie indziej niesklasyfikowane”. Wynika to z faktu, że znaczna – i najprawdopodobniej mocno rosnąca – część raportowanych w ramach tej zróżnicowanej grupy produktów nie może być uznana za „oleje smarowe” w potocznym lub technologicznym znaczeniu tego pojęcia. Zarazem wobec znacznego wzrostu tej grupy w ostatnich latach jej wpływ na obraz całego rynku byłby zbyt odczuwalny.

**OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH** – do tej grupy zaliczono oleje silnikowe dla samochodów osobowych, a także motocykli oraz pojazdów i innego sprzętu pomocniczego. Do tej kategorii nie zaliczono olejów jednosezonowych (monograde).

**OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH** – do tej grupy zaliczono oleje silnikowe dla samochodów ciężarowych oraz maszyn roboczych. Do tej kategorii nie zaliczono olejów jednosezonowych (monograde).

**OLEJE INNE Z WYJĄTKIEM SILNIKÓW GAZOWYCH** – są to wszelkie pozostałe rodzaje olejów używanych powszechnie w motoryzacji, bądź nieużywanych w przemyśle. Głównymi grupami produktów w tej kategorii są: oleje do silników okrętowych, oleje silnikowe jednosezonowe (monograde), oleje przekładniowe, ATF (dla przekładni automatycznych) oraz wszelkie inne produkty smarowe dla motoryzacji niesklasyfikowane gdzie indziej.

**OLEJE MINERALNE** – według klasyfikacji CN (Common Nomenclature) są to takie produkty smarne, w których zawartość w masie olejów mineralnych lub olejów otrzymanych z minerałów bitumicznych (ale niestanowiących zasadniczego składnika) jest większa lub równa 70 %. W przypadku segmentu motoryzacyjnego większość takich olejów wykorzystywanych jest przy produkcji olejów starszego typu cechujących się wyższymi lepkościami (głównie grupy olejów 15W i 20W). Są to produkty otrzymywane głównie z tradycyjnych baz olejowych otrzymywanych w wyniku rafinacji ropy naftowej, głównie baz grupy I, II oraz częściowo III.

**OLEJE NIEMINERALNE** – są to pozostałe oleje smarowe, które przepisy akcyzowe definiują jako preparaty smarowe (włącznie z cieczami chłodząco – smarującymi, preparatami do rozluźniania śrub i nakrętek, preparatami przeciwrzdzewnymi i antykorozyjnymi, preparatami zapobiegającymi przyleganiu do formy opartymi na smarach) z wyłączeniem preparatów zawierających, jako składnik zasadniczy, 70 % masy lub więcej olejów ropy naftowej lub olejów otrzymanych z minerałów bitumicznych. W praktyce dotyczy to głównie olejów określanych potocznie jako semisyntetyczne (np. oleje silnikowe klasy 10W według klasyfikacji lepkościowej SAE) oraz syntetyczne (np. oleje silnikowe klasy 0W i 5W według klasyfikacji lepkościowej SAE). Są to produkty otrzymywane głównie z baz syntetycznych (polialfaolefiny – PAO) lub też mineralnych baz olejowych najwyższej jakości (III grupa według klasyfikacji API).

**KLASYFIKACJA SAE (ANG. SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS)** – Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacji) – klasyfikacja SAE dzieli oleje na podstawie parametrów użytkowych wyróżniając 11 klas lepkości:

- 6 klas zimowych oznaczonych liczbą i literą W: 0W, 5W, 10W, 15W, 20W, 25W;
- 5 klas letnich: 20, 30, 40, 50, 60.

Dla celów niniejszego opracowania oleje podzielno na trzy grupy (0W/5W, 10W oraz 15/20W), które w uproszczeniu pozwalają scharakteryzować strukturę rynku pod względem lepkości stosowanych olejów smarowych.

**OLEJE JEDNOSEZONOWE (MONOGRADE)** – są to oleje starszego typu przeznaczone do stosowania w określonych – relatywnie wąskich – zakresach temperaturowych. Odróżnia je to od nowocześniejszych olejów multigrade (wielosezonowych), które można stosować w bardziej zróżnicowanych temperaturach, dzięki czemu nadają się one do stosowania np. przez cały rok. Na potrzeby niniejszego opracowania oleje monograde zostały potraktowane jako oddzielna grupa w stosunku do olejów wielosezonowych (grupy: 0W/5W, 10W oraz 15/20W), a także jako grupa odrębna ze względu na przeznaczenie (w stosunku do grup olejów dla pojazdów osobowych oraz ciężarowych) pomimo, że są one stosowane w ramach tych grup.

**OLEJE INNE PRZEMYSŁOWE** – W ramach tej grupy można wyróżnić, jako główne jej składowe, takie produkty jak oleje maszynowe (stosowane głównie do smarowania obciążonych elementów roboczych maszyn i urządzeń przemysłowych, takich jak np. łożyska, prowadnice, przekładnie itp.) a także oleje do pił łańcuchowych.

**OLEJE DO SILNIKÓW DWUSUWOWYCH** – W metodologii przyjętej przez POPiHN nie są one wydzielone jako osobna kategoria. Są one natomiast raportowane w ramach 2 kategorii: „inne z wyjątkiem silników gazowych” oraz „silnikowe jednosezonowe”.

**DANE MAKROEKONOMICZNE** – użyte w niniejszym opracowaniu, o ile nie jest wskazane inaczej, zostały podane na podstawie informacji dostępnych na stronach internetowych Głównego Urzędu Statystycznego.

**WIELKOŚCI BEZWZGLĘDNE** – podawane w niniejszym opracowaniu wielkości bezwzględne uwzględniają dane sprzedażowe siedmiu członków POPiHN: BP/Castrol, Fuchs, Lotos Oil, OrlenOil, Shell, Statoil oraz Total – zbierane przez Organizację w ramach prowadzonego monitoringu rynku olejów smarowych. Dla danych rynkowych dotyczących roku 2012 do powyższych dodane zostało (jako korygujący zabieg statystyczny) 25% (dla segmentu motoryzacyjnego) oraz 15% (dla segmentu przemysłowego i olejów pozostałych) celem uwzględnienia pozostałej części rynku znajdującej się poza podmiotami, które obejmuje monitoring. Organizacja szacuje, że takie oszacowanie odpowiada aktualnemu udziałowi w rynku podmiotów niezrzeszonych w POPiHN. Należy podkreślić, że w stosunku do danych za lata 2006-2011 dodawana statystycznie wielkość wynosiła 10% – po równo dla obydwu segmentów rynku. Zmiany wprowadzone w roku 2012 wynikają z aktualizacji szacunku wielkości rynku „poza POPiHN”.

**PODWÓJNE RAPORTOWANIE** Zastosowana metodologia gromadzenia i przetwarzania danych eliminuje problem tzw. podwójnego raportowania. Spółki członkowskie POPiHN raportują jedynie sprzedaż poza POPiHN (a więc bezpośrednio na krajowy rynek i do małych niezależnych producentów, których udział w rynku został sumarycznie oszacowany na około 10%), a zatem nie są raportowane ilości będące przedmiotem obrotu pomiędzy tymi spółkami.

**DANE SZACUNKOWE** Ze względów prawnych związanych z europejskimi regulacjami dotyczącymi danych wrażliwych, w chwili publikacji niniejszego opracowania POPiHN nie posiada danych za 4 kwartał 2015, gdyż ich agregacja następuje z ponad 3-miesięcznym przesunięciem. Z tego względu dane za 4 kwartał prezentowane w niniejszym opracowaniu przygotowane są w oparciu szacunki przygotowane przez biuro POPiHN przy udziale spółek członkowskich i opierają się na analizach danych historycznych i dotychczasowych trendach rynkowych.

**IMPORT I EKSPORT** Na potrzeby niniejszego opracowania pojęcia powyższe w odniesieniu do olejów smarowych zawierają w sobie zarówno Wewnątrzspółnotowe Nabycie Towaru (WNT) w przypadku „importu”, jak i Wewnątrzspółnotową Dostawę Towarów (WDT) dla „eksportu”.

# INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW CIEKŁYCH

## Charakterystyka systemu rurociągów surowcowych

System rurociągów surowcowych PERN „Przyjaźń” S.A. składa się z trzech odcinków: Wschodniego, Zachodniego i Pomorskiego. Odcinek Wschodni rurociągu „Przyjaźń” łączy bazę w Adamowie przy granicy z Białorusią z bazą surowcową w Miszewku Strzałkowskim koło Płocka. Odcinkiem Wschodnim transportowana jest ropa naftowa poprzez bazę Miszewko Strzałkowskie do PKN Orlen oraz pośrednio do pozostałych kontrahentów Spółki. Odcinek Zachodni łączy bazę w Miszewku Strzałkowskim z rafineriami niemieckimi TRM i PCK. Odcinek Pomorski łączy bazę w Miszewku Strzałkowskim z bazą w Gdańsku. Tędy płynie rosyjska ropa naftowa przeznaczona dla gdańskiej rafinerii należącej do Grupy LOTOS oraz na eksport poprzez NAFTO-PORT. Odcinek Pomorski pracuje w trybie rewersyjnym, co umożliwia tłoczenia w obydwu kierunkach.

### CHARAKTERYSTYKA ODCINKA WSCHODNIEGO

Wschodni odcinek rurociągu „Przyjaźń” łączy Bazę w Adamowie z bazą w Miszewku Strzałkowskim za pomocą dwóch nitek

rurociągów: długość trasy: 233 km; przepustowość nominalna: 42 mln t ropy naftowej rocznie.

Wschodnia część systemu rurociągów należących do PERN „Przyjaźń” S.A. jest ogniwem polskiego systemu przesyłu ropy naftowej o kluczowym znaczeniu. W celu zwiększenia przepustowości zastosowano substancję redukującą opory przepływu, która pozwala na tymczasowe zwiększenie przepustowości wschodniej części magistrali rurociągu „Przyjaźń” z 42 do 50 mln ton ropy naftowej rocznie.

### CHARAKTERYSTYKA ODCINKA ZACHODNIEGO

Zachodnią częścią magistrali płynie ropa naftowa dla niemieckich rafinerii TRM i PCK.

Zachodni odcinek rurociągu „Przyjaźń” łączy bazę w Miszewku Strzałkowskim z rafinerią PCK w Schwedt i bazą ropy naftowej MVL w miejscowości Heinersdorf za pomocą dwóch nitek rurociągów: długość trasy: ok. 416 km; przepustowość nominalna: 27 mln t ropy naftowej rocznie.

Na odcinku baza w Miszewku Strzałkowskim – Żółwieniec pierwsza nitka

rurociągu pracuje w trybie rewersyjnym, umożliwiając tłoczenie ropy naftowej w obydwu kierunkach. Odcinek łączący Żółwieniec z należącym do Inowrocławskich Kopalni Soli (IKS Solino) Podziemnym Magazynem Ropy i Paliw w Górze należy do PKN Orlen.

Odcinek Zachodni łączy system rurociągów PERN „Przyjaźń” S.A. z bazami magazynowymi PGNiG zlokalizowanymi w miejscowościach Wierzbno oraz Dębno. Spółka transportuje polski surowiec wydobywany w pobliżu tych miejscowości.

### CHARAKTERYSTYKA ODCINKA POMORSKIEGO

Odcinkiem Pomorskim płynie ropa naftowa do Grupy LOTOS. Ten fragment pracuje w trybie rewersyjnym, co daje możliwość tłoczenia ropy naftowej w obydwu kierunkach. W połączeniu z infrastrukturą NAFTO-PORT, konstrukcja taka umożliwia eksport ropy naftowej transportowanej przez rurociąg „Przyjaźń”, jak również import surowca drogą morską i jego dalsze tłoczenie systemem rurociągów należących do Spółki. Odcinek ten łączy bazę w Miszewku Strzałkowskim z bazą w Gdańsku za pomocą pojedynczego rurociągu: długość trasy: 235 km; przepustowość nominalna: 27 mln t lub 30 mln t ropy naftowej rocznie (odpowiednio w kierunku północnym i południowym).

### CHARAKTERYSTYKA RUROCIĄGÓW PRODUKTOWYCH

PERN „Przyjaźń” S.A. dysponuje siecią rurociągów produktowych służących do transportu paliw naftowych (benzyna, olej napędowy oraz opałowy) w trzech kierunkach:

**Płock – Nowa Wieś Wielka – Rejowiec** długość trasy: ok. 207,1 km; przepustowość nominalna: 2,1 mln ton i 1,4 mln ton paliw rocznie (odpowiednio Płock – Nowa Wieś Wielka i Nowa Wieś Wielka – Rejowiec).

**Płock – Mościska – Emilianów** długość trasy: ok. 147,7 km; przepustowość nominalna: 1 mln ton paliw rocznie.

**Płock – Koluszki – Boronów** długość trasy: ok. 261,5 km; przepustowość nominalna: 3,8 mln ton i 1,0 mln ton paliw rocznie (odpowiednio Płock – Koluszki i Koluszki – Boronów).

■ Rys. 55





## CHARAKTERYSTYKA ZBIORNIKÓW MAGAZYNOWYCH NA ROPEŃ NAFTOWĄ

Zbiorniki magazynowe ropy naftowej są integralną częścią systemu rurociągów należących do PERN „Przyjaźń” S.A.. Spółka posiada trzy bazy magazynowe zbiorników ropy naftowej:

**Baza Adamowo** (15 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności ok. 770.000 m<sup>3</sup>);

**Baza Miszewko Strzałkowskie** (29 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności ok. 1.464.000 m<sup>3</sup>);

**Baza Gdańsk** (18 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności magazynowej ok. 900.000 m<sup>3</sup>).

Bazy surowcowe spełniają funkcję stabilizatora przepływu surowca. Dodatkowo Spółka wykorzystuje pojemności magazynowe do świadczenia usługi magazynowania ropy naftowej.

Spółka dysponuje zbiornikami o pojemnościach 30.000, 32.000, 50.000 i 100.000 m<sup>3</sup>. Zbiorniki o pojemności 100.000 m<sup>3</sup> są największymi zbiornikami tego typu w Polsce.

■ Rys. 56



## ■ TERMINAL NAFTOWY W GDAŃSKU (STYCZEŃ 2016)







Fot. PERN „PRZYJAŻŃ” S.A.

■ Rys. 57



### TERMINAL NAFTOWY

W Porcie Gdańskim PERN „Przyjaźń” S.A. buduje Terminal Naftowy przeznaczony do przeładunku i magazynowania ropy naftowej, produktów naftowych oraz produktów chemicznych.

Terminal Naftowy będzie odgrywał dużą rolę w zakresie bezpieczeństwa energetycznego Polski i regionu. Został on ujęty w wykazie Projects of Common Interest Unii Europejskiej.

Wartością dodaną inwestycji jest znakomite położenie Terminala: sąsiedztwo Naftoportu, możliwość zbudowania pirsu przeładunkowego, bliskość infrastruktury przesyłowej.

Docelowa, planowana pojemność magazynowa Terminala Naftowego to 703.000 m<sup>3</sup>.

W pierwszym etapie inwestycji zostały wybudowane zbiorniki na ropę naftową o pojemności 375.000 m<sup>3</sup>. W drugim

etapie wybudowane zostaną zbiorniki na produkty naftowe i chemiczne o pojemności 328.000 m<sup>3</sup>.

Nowy Terminal będzie połączony z:

- urządzeniami przeładunkowymi spółki NAFTOPORT,
  - siecią rurociągów naftowych,
  - infrastrukturą kolejową i drogową.
- Lokalizacja Terminala na nabrzeżu i jego połączenie z infrastrukturą rurociągową, portową, kolejową i drogową umożliwi:
- krótko i długookresowe magazynowanie surowca i produktów w wydzielonych zbiornikach,
  - przeładunek i dalszy transport,
  - przeładunek – poprzez zbiorniki Terminala – surowca z mniejszych tankowców na duże jednostki.

Terminal Naftowy w grudniu 2015 roku uzyskał pozwolenie na użytkowanie a pod koniec I kwartału 2016 rozpocznie się jego komercyjna eksploatacja.



Fot. TANQUID

## Logistyka magazynowa paliw ciekłych

Operator Logistyczny Paliw Płynnych (OLPP), jako lider sektora logistyki paliwowej w Polsce, posiada bardzo nowoczesną infrastrukturę, spełniającą wszelkie wymagania prawne dla baz paliw, w tym również wymagania środowiskowe, a co najważniejsze – zaspokajającą stale rosnące wymagania naszych klientów.

Spółka dysponuje siecią baz paliw o łącznej pojemności magazynowej przekraczającej 1,8 mln m<sup>3</sup>. OLPP magazynuje benzynę, olej napędowy, lekki olej opałowy, biokomponenty oraz paliwo lotnicze przeznaczone do bieżącego zaopatrzenia rynku, jak również utrzymywania zapasów interwencyjnych paliw. Spółka dysponuje zbiornikami o pojemności do 32.000 m<sup>3</sup>.

Pięć największych baz w: Koluśkach, Nowej Wsi Wielkiej, Boronowie, Rejowcu oraz Emilianowie jest połączonych dalekosiężnym rurociągiem paliwowym z rafinerią w Płocku. Bazy zlokalizowane przy wschodniej granicy kraju posiadają terminale do przeładunku paliw, gazu oraz innych produktów ropopochodnych. Baza Paliw w Dębogórze, poprzez Port w Gdyni, umożliwia eksport oraz import oleju napędowego transportem morskim.

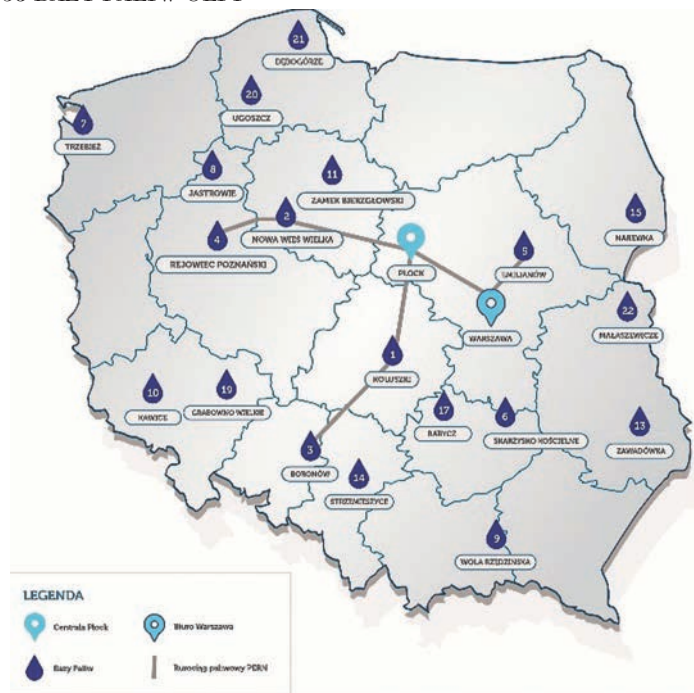
Spółka dysponuje również akredytowanymi laboratoriami produktów naftowych, które poza kompleksowym nadzorem nad jakością paliw składowanych i magazynowanych w bazach OLPP, świadczą również usługi podmiotom zewnętrznym. Laboratoria OLPP dysponują nowoczesną, spełniającą wszelkie normy aparaturą, co daje najlepsze z możliwych narzędzia do prowadzenia kontroli jakości paliw znajdujących się w obrocie handlowym.

OLPP nieustannie poszukuje nowych rozwiązań, aby sprostać oczekiwaniom klientów. Dbając o zaufanie rynku i klientów, Spółka wdrożyła, utrzymuje i doskonali Zintegrowany System Zarządzania, zgodny z normami: PN-EN ISO 9001, PN-EN ISO 14001:2005, PN-N 18001:2004.

## Najważniejsze zadania inwestycyjne zrealizowane w roku 2015 to:

- Uruchomienie systemu „kolejkowania” autocystern w Bazie Paliw w Rejowcu optymalizującego wykorzystanie możliwości wydawczych bazy – jako jeden

■ Rys. 58 BAZY PALIW OLPP



z elementów docelowego rozwiązania pod nazwą „Inteligentne Bazy Paliw”

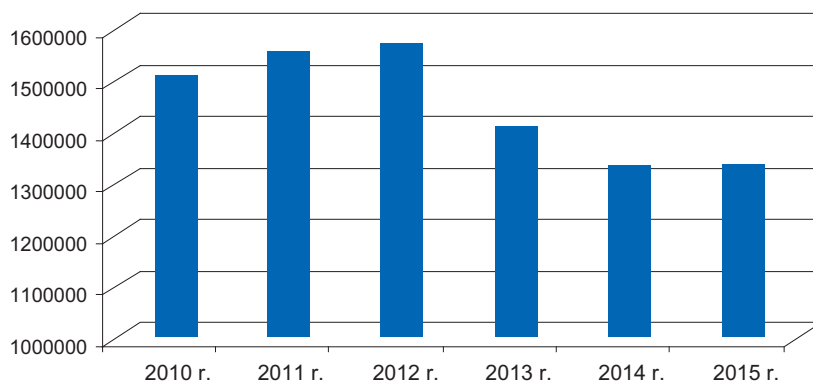
- Modernizacja systemów nalewów autocysternowych
- Rozbudowa instalacji dozowania biokomponentów do paliw.

### WYKORZYSTANIE POJEMNOŚCI

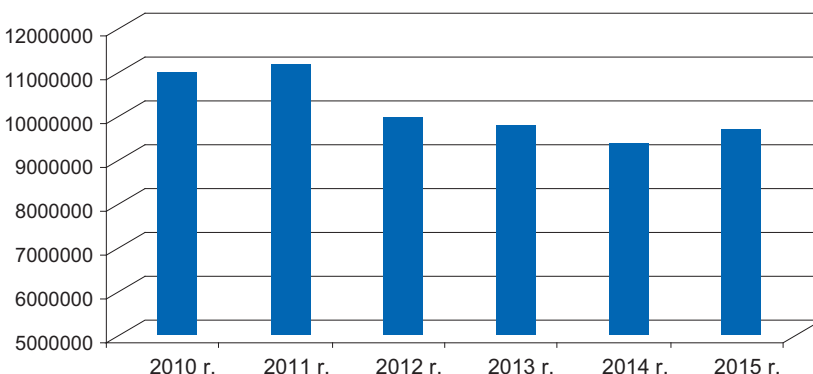
Udział OLPP w rynku magazynowania paliw płynnych wynosi około 50%. Spółka, poza świadczeniem usług dla operatorów

rynku paliwowego, odgrywa istotną rolę w sferze bezpieczeństwa energetycznego kraju. W zbiornikach OLPP przechowywane są zapasy interwencyjne, w tym również dla Agencji Rezerw Materiałowych. Po dwóch latach (2013-2014) spadku w zakresie wykorzystania pojemności w bazach paliw spowodowanego obniżeniem zapotrzebowania na pojemności magazynowe, w 2015 roku wykorzystanie pojemności w OLPP wzrosło.

■ Rys. 59 WYKORZYSTANIE POJEMNOŚCI W BAZACH PALIW OLPP ŚREDNIOMIESIĘCZNIE [m<sup>3</sup>]



■ Rys. 60 WYDANIA Z BAZ PALIW OLPP [m<sup>3</sup>]





### WYDANIA Z BAZ PALIW OLPP

W 2015 roku łączne wydania z baz OLPP zbliżyły się do 10 mln m<sup>3</sup> i po kilku latach spadku wydań z Baz Paliw OLPP spowodowanych koniunkturą rynkową, niekorzystny trend został odwrócony.

### DOZOWANIE BIOKOMPONENTÓW

Usługa dozowania biokomponentów posiada kluczowe znaczenie dla przedsiębiorców i jest kierowana do firm, na których spoczywa obowiązek realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego, czyli minimalnego, wymaganego prawem udziału biokomponentów i innych paliw odnawialnych w ogólnej ilości paliw wprowadzanych na rynek.

OLPP stwarza warunki do realizacji NCW oferując usługę dozowania estrów do oleju napędowego, jak również biometanolu do benzyn.

W 2015 roku w porównaniu do roku poprzedniego z terminali zostało wydane więcej paliw z zawartością biokomponentów (których dozowanie przeprowadzono w bazach paliw OLPP), co było skutkiem ogólnego wzrostu wydań paliw z baz OLPP.

### ZAPASY BILETOWE

Usługa biletowa polega na tworzeniu i utrzymywaniu, w imieniu zobowiązanych podmiotów, zapasów obowiązkowych paliw. Klient korzystający z tej usługi realizuje obowiązek utrzymywania zapasów obowiązkowych, nie an-

gażując do tego własnego paliwa (Art. 11 Ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. – „O zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym”, Dz. U. z 2014 r. poz. 1695).

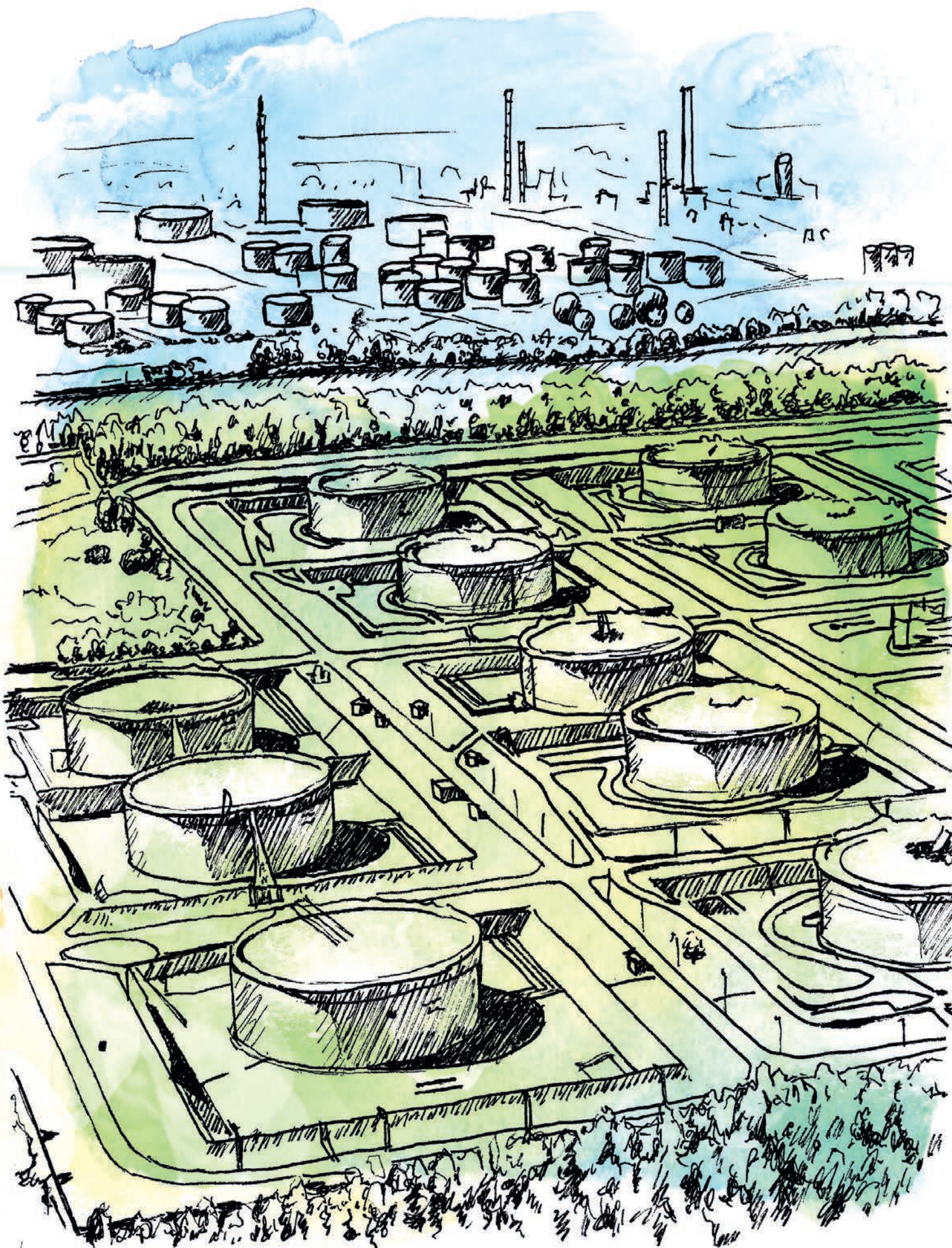
Usługa jest również kierowana do importerów LPG, którzy mogą utrzymywać zapasy LPG zamiennie w benzynie bezolejowej.

Jest to dynamicznie rozwijająca się usługa i w 2015 roku jej wolumen wzrósł aż o 8% w stosunku do roku poprzedniego, a rok 2016 zapowiada się jako rekordowy w tym względzie.



Fot. OLPP





Fot. PERN „PRZYJAŹN” S.A.

