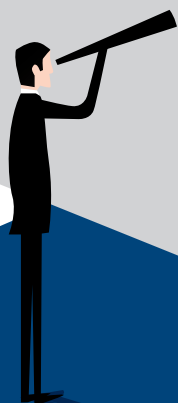


Raport roczny
2017
Annual report

Przemysł i handel naftowy

OIL INDUSTRY AND TRADE



POPiHN
Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

© Copyright by
Polska Organizacja
Przemysłu i Handlu Naftowego,
Warszawa 2018

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.

SZANOWNI PAŃSTWO,

mamy zaszczyt przekazać w Wasze ręce kolejną, jedenastą już edycję raportu „Przemysł i handel naftowy”, przygotowanego przez ekspertów Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego. Zawiera on dane statystyczne, komentarze oraz informacje opisujące rynek paliw płynnych w Polsce, wytwarzanie paliw w rafineriach krajowych, logistykę, handel hurtowy i detaliczny, produkcję i obrót środkami smarnymi. W raporcie przedstawiliśmy również główne wyzwania dla firm członkowskich POPIHN i całej branży paliwowej.

Produkcja i obrót paliwami płynnymi w Polsce wywierają olbrzymi wpływ na całą gospodarkę, zatrudnienie, jak również na dochody budżetowe państwa. Wartość rynku detalicznej sprzedaży paliw w Polsce szacowana jest na około 100 miliardów złotych. Firmy członkowskie POPIHN od lat otwierają rankingi największych polskich przedsiębiorstw, stanowiąc ważny element gospodarki oraz będąc liczącym się partnerem dla administracji oraz lokalnych społeczności. Są cenionymi pracodawcami, stanowią wzór do naśladowania w obszarze innowacyjności, a także społecznej odpowiedzialności biznesu.

Tym bardziej cieszy, że raport podsumowujący sytuację w branży w 2017 roku w większości zawiera dobre wiadomości. W wyniku zdecydowanych działań administracji rządowej udało się prawie całkowicie rozwiązać problem szarej i czarnej strefy, które od lat uderzały w przedsiębiorstwa działające na rynku paliwowym z poszanowaniem prawa i powodowały olbrzymie straty we wpływach podatkowych i całym budżecie państwa. Kluczowe znaczenie miało przyjęcie i wdrożenie pakietu paliwowego, pakietu energetycznego i pakietu przewozowego, a także znacząca aktywizacja służb kontrolnych. Olbrzymią rolę w rozwiązaniu problemu odegrała też współpraca między instytucjami państwowymi a POPIHN i poszczególnymi firmami członkowskimi.

Przedstawione w raporcie dane są wynikiem analiz własnych źródeł informacji, monitoringu danych pozyskanych od firm członkowskich, obserwacji rynku, a także materiałów udostępnionych przez Ministerstwo Finansów. Trudność oceny rynku – podobnie jak w poprzednich latach – związana była z szacunkowym charakterem wielu danych na temat tej części sektora paliwowego i olejowego, która dotyczy firm spoza grona członków POPIHN.

Życząc interesującej lektury, polecamy Państwu raport „Przemysł i handel naftowy 2017”.

Leszek Wiecech
Prezes-Dyrektor Generalny



Piotr Pyrich
Przewodniczący Rady Dyrektorów



CZŁONKOWIE POPIHN



AMIC Polska Sp. z o.o.



BP Europa SE

CIRCLE K Polska
Sp. z o.o.Fuchs Oil Corporation (PL)
Sp. z o. o.

Grupa LOTOS S.A.



PERN S.A.



PKN ORLEN S.A.



Shell Polska Sp. z o.o.

Slovnaft Polska S.A.
– MOL GroupTanQuid 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 2016 – maj 2019.

Piotr Pyrich	– BP Europa SE – Przewodniczący Rady Dyrektorów
Piotr Dziwok	– Shell Polska Sp. z o.o. – Wiceprzewodniczący Rady Dyrektorów
Krzysztof Starzec	– Circle K Sp. z o.o.
Marcin Jastrzębski	– Grupa LOTOS S.A.
Zbigniew Leszczyński	– PKN ORLEN S.A.
Igor Wasilewski	– PERN S.A.
Tomasz Rybczak	– Slovnaft Polska S.A. – MOL Group
Paweł Stańczyk	– (uprzednio OLPP)

ZARZĄD

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

Leszek Wiecech – Prezes-Dyrektor Generalny
Obecna, trzecia kadencja, obejmuje okres od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2019 r.

BIURO

Krzysztof Romaniuk	– Dyrektor ds. analiz rynku paliw
Marcin Szponder	– Dyrektor ds. regulacji rynku
Joanna Lewandowska	– Kierownik biura

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 2017:

Benzyny silnikowe	0,736 Mg/m ³
Olej napędowy	0,831 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,829 Mg/m ³
LPG	0,561 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE
DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH
NA OBJĘTOŚCIOWE DLA II KWARTAŁU 2017:

Benzyny silnikowe	0,735 Mg/m ³
Olej napędowy	0,836 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,827 Mg/m ³
LPG	0,561 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE
DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH
NA OBJĘTOŚCIOWE DLA III KWARTAŁU 2017:

Benzyny silnikowe	0,747 Mg/m ³
Olej napędowy	0,831 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,827 Mg/m ³
LPG	0,560 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE
DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH
NA OBJĘTOŚCIOWE DLA IV KWARTAŁU 2017:

Benzyny silnikowe	0,748 Mg/m ³
Olej napędowy	0,833 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,827 Mg/m ³
LPG	0,560 Mg/m ³

SPIS TREŚCI

06	GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE
14	PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ
15	PRODUKCJA PALIW CIEKŁYCH
17	IMPORT PALIW CIEKŁYCH
19	EKSPORT PALIW CIEKŁYCH
20	KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH
23	RYNEK DETALICZNY
30	PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO ROKU 2025
32	INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH
40	RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH
48	INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW CIEKŁYCH

GLÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE

1 INFRASTRUKTURA I LOGISTYKA PALIW, ZAPASY OBOWIĄZKOWE, LOGISTYKA PALIW

Ograniczenie przestępczości w obrocie paliwami doprowadziło do wzrostu dostaw, realizowanych przez przedsiębiorstwa działające zgodnie z prawem, które wywiązują się ze wszystkich obowiązków prawnych, związanych z obrotem paliwami, w tym m.in. utrzymaniem zapasów obowiązkowych. W segmencie oleju napędowego nastąpił wzrost udziału importu w całej konsumpcji z poziomu 16% do 26%, co ma znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa energetycznego.

Skutkiem tego okazało się, że posiadane zasoby infrastrukturalne są niewystarczające, a w nieodległej przyszłości wystąpić mogą braki w infrastrukturze magazynowej paliw płynnych.

Przyczyną takiego stanu jest przede wszystkim fakt, że w ciągu ostatnich kilku lat nie zrealizowano istotnych inwestycji w infrastrukturę naftową. Dotychczasowa infrastruktura była wystarczająca dla obsługi rynku, wobec istotnego udziału paliwa z nielegalnych źródeł.

Dodatkowym problemem operacyjnym, utrudniającym sprawny transport paliw płynnych cysternami drogowymi jest to, że część dróg, prowadzących do terminali paliwowych, ma ograniczenia w zakresie nacisku na oś – zarówno ze względu na decyzje władz lokalnych, jak też kategorię dróg. Powoduje to konieczność uzyskiwania indywidualnych zezwoleń na dojazd cystern samochodowych. Do rozwiązania pozostaje zlikwidowanie problemu nieuczciwych kierowców, przyłapanych na kradzieży paliwa w bazach lub podczas wykonywania transportu.

NASZE STANOWISKO

Konieczne jest doprowadzenie do zapewnienia wymaganej wielkości infrastruktury magazynowej paliw płynnych w Polsce poprzez pilne rozpoczęcie inwestycji w tym obszarze, a także w obszarze logistyki rurociągowej. Usprawnieniu systemu niewątpliwie służyłoby zwiększenie ilości ropy naftowej i paliw przechowywanych przez ARM w ramach zapasów interwencyjnych, a tym samym obniżenie poziomu zapasów obowiązkowych przechowywanych przez przedsiębiorców i zwiększenie adekwatnej puli zapasów agencyjnych w ARM. W celu poprawy bilansu pojemności magazynowych zasadnym jest również realokacja zapasów agencyjnych z naziemnych baz magazynowych do pojemności podziemnych. Ponadto niezbędne są pilne inwestycje w tym obszarze i rozbudowa pojemności magazynowych w kraju.

Konieczne są zmiany w zasadach dopuszczania do ruchu na drogach pojazdów, o nacisku na oś 11,5 t, zgodnie z regulacjami Unii Europejskiej. Umożliwiłoby one bezproblemową logistykę drogową paliw po polskich drogach.

Proponujemy podjęcie prac nad zmianą przepisów w zakresie sankcji, jakie dotyczą nieuczciwych kierowców w zakresie utraty uprawnień poprzez przywrócenie regulacji, które w przeszłości były ujęte w ustawie o transporcie drogowym (zawieszenie lub pozbawienie uprawnień kierowców, skazanych prawomocnym wyrokiem sądowym za kradzież paliwa).

2 PALIWA ALTERNATYWNE I ICH INFRASTRUKTURA

W ślad za rządami niektórych innych państw, polski rząd podjął działania na rzecz wsparcia i upowszechnienia stosowania paliw alternatywnych i rozbudowy infrastruktury w tym zakresie kosztem tradycyjnych paliw silnikowych. Przyjęto stosowne regulacje ustawowe, promujące elektromobilność, FCEV, PHEV, CNG, LNG i LPG. Promowane są wybrane technologie, bez uwzględnienia całości kosztów środowiskowych, ekonomicznych i społecznych – zwłaszcza w odniesieniu do istniejących technologii pojazdów elektrycznych. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza w centrach miast nie uwzględniają stanu wiedzy na temat faktycznych przyczyn zanieczyszczeń i różnicy między emisją silników diesla i benzynowych, a także stałego rozwoju silników spalinowych, w wyniku czego nowoczesne silniki, spełniające normę EURO 6, mają znikomą emisję spalin. Ponadto elektryfikacja transportu nie rozwiąże problemu smogu, gdyż główny jego składnik – cząsteczki stałe (PM) – są w większości emitowane poza silnikiem, przede wszystkim poprzez ścieranie się opon i nawierzchni drogi. Zależne to jest od ciężaru pojazdu, a pojazdy elektryczne są znacznie cięższe od pojazdów spalinowych. Nie są też uwzględniane kwestie fiskalne, a mianowicie olbrzymi udział podatków od paliw w całości wpływów podatkowych.

NASZE STANOWISKO

Działania na rzecz wsparcia upowszechnienia paliw alternatywnych powinny uwzględniać całość wiedzy na temat wpływu poszczególnych rodzajów napędów na środowisko w pełnym procesie produkcji, eksploatacji i utylizacji. Należy również uwzględnić wyzwania, związane ze zbyt szybkim rozwojem elektromobilności, opartej na istniejących obecnie technologiach, takie jak brak odpowiednich mocy w energetyce, przestarzała sieć przesyłu, czy wreszcie fakt, że energia elektryczna w Polsce produkowana jest prawie w całości z węgla.

Wdrażając programy poprawy jakości powietrza władze samorządowe – oprócz inwestycji w pojazdy elektryczne – powinny brać pod uwagę również rozwiązania bardziej efektywne kosztowo, takie jak inacja ogrzewania węglem w rozproszonych instalacjach, eliminacja spalania odpadów – w tym olejów pracujących, rygorystyczne kontrole techniczne pojazdów pod kątem spełniania norm emisji, przewidzianych w homologacji dla danego typu, czy wreszcie zakup nowoczesnych autobusów z silnikami spalinowymi, spełniającymi normy Euro 6d – o kilkadziesiąt procent tańszych, niż autobusy elektryczne. Pojazdy te są szczególnie wydajne przy zastosowaniu przyjaznych dla środowiska zaawansowanych biopaliw. Ponadto w przypadku podejmowania przez polskie miasta decyzji w zakresie ograniczenia wjazdu pojazdów z silnikami spalinowymi do centrów miast rozwiązania te powinny być zgodne z podobnymi regulacjami w innych miastach UE (obecnie trwa dyskusja nad inicjatywą wprowadzenia jednolitego oznaczenia emisyjności pojazdów). Uważamy też, że celem pełnej



Fot. PKN ORLEN

implementacji zapisów dyrektywy 2014/94/UE Polska powinna wspierać wszelkie dostępne rozwiązania w zakresie paliw alternatywnych i traktować je równorzędnie.

3 KONTYNUACJA DZIAŁAŃ ZWIĄZANYCH ZE ZWALCZANIEM PRZESTĘPCZOŚCI W OBROCE PALIWAMI

Podjęte w latach 2016/2017 działania rządu (pakiet paliwowy, pakiet energetyczny i pakiet transportowy – tzw. SENT) doprowadziły do zasadniczego ograniczenia przestępczości w obrocie paliwami i wzrostu oficjalnej konsumpcji paliw. Tym niemniej, ze względu na niezwyklej opłacalność tzw. szarej i czarnej strefy w paliwach, należy się spodziewać, że przestępcy będą na szerszą skalę wykorzystywać tradycyjne metody omijania przepisów (odbarwienie oleju opałowego, wykorzystywanie paliwa żeglugowego, paliwa rolniczego, baz olejowych), a także szukać nowych mechanizmów wyłudzeń (przemyt paliwa w pojazdach niedostosowanych do ich transportu).

NASZE STANOWISKO

W celu utrzymania „blokady” działalności przestępców konieczna jest stała obserwacja rynku, kontynuacja współpracy administracji z branżą, a także utrzymanie wysokiego poziomu kontroli – również na drogach – realizowanych przez KAS i inne instytucje, nawet w sytuacji dojścia do zerowego poziomu wykrywalności. Z drugiej strony wprowadzane rozwiązania (rozwiązanie SENT) nie powinny być zbyt uciążliwe dla przedsiębiorców, działających zgodnie z prawem. Niezbędne jest dalsze wzmocnienie URE jako organu koordynującego nadzór nad branżą, doskonalenie współpracy horyzontalnej poszczególnych instytucji, pełna dygitalizacja danych i scalenie ich w jednym systemie – tzw. platformie paliwowej), a także pełne wykorzystanie

33%

Udział importu oleju napędowego w całej konsumpcji.

narzędzi, jakie dają przepisy prawa. Postulujemy uszczelnienie procesu koncesyjnego i doskonalenie rozwiązań, przyjętych w poszczególnych pakietach. W tym celu pożądanym jest dokonanie analizy efektywności wprowadzonych rozwiązań i wprowadzenie zmian mających na celu usunięcie dostrzeżonych niedoskonałości, co dotyczy np. niektórych przepisów pakietu energetycznego i rozporządzeń wykonawczych wydanych na jego podstawie (np. problem rozumienia czynności rozporządzającej, przepisy rozporządzenia w sprawie wzoru sprawozdania o rodzajach oraz ilości wytworzonych, przywiezionych i wywiezionych paliw ciekłych, a także ich przeznaczeniu). Dostrzegamy również potrzebę wprowadzenia kolejnych zmian w prawie (przeniesienie zwrotu akcyzy za paliwo rolnicze z urzędów gmin do KAS, zrównanie akcyzy od produktów mających podobny skład fizykochemiczny – jak ON i LOO, LPG do celów grzewczych i autogaz).

4 REGULACJE PODATKOWE

W roku 2017 rząd podjął prace nad szeregiem aktów prawnych w obszarze podatków, z czego część została przyjęta w postaci ustaw lub rozporządzeń i wejdzie w życie w roku 2018 (np. tzw. podzielona płatność). Nowe przepisy dotyczą zarówno branży paliwowej, jak i innych gałęzi gospodarki.



Fot. BP

Ich wdrożenie i praktyka stosowania będą stanowić duże wyzwanie zarówno dla administracji, jak i branży paliwowej. Ponadto planowane są nowe rozwiązania, takie jak wprowadzenie kas fiskalnych on-line, instytucja zaufanego podatnika, e-DD. W opinii POPIHN istotnym ułatwieniem dla podatników byłoby ujednoczenie zasad rozliczania podatków i opłat lokalnych oraz wprowadzenie jednolitych formularzy deklaracji podatkowych, zwłaszcza dla podatku od nieruchomości.

Od lat sygnalizujemy również problemy z interpretacją zasad naliczania opłaty paliwowej.

Przedstawione przez Ministerstwo Finansów nowe rozwiązania w zakresie systemu nadzoru nad obrotem wyrobami zwolnionymi „eDD” nie biorą pod uwagę specyfiki branży, w szczególności w odniesieniu do tankowania statków powietrznych. W przypadku braku alternatywnych rozwiązań ustawowych POPIHN wyraża poważne obawy dotyczące możliwości powstania problemów operacyjnych z tankowaniem paliwa lotniczego na lotniskach.

NASZE STANOWISKO

Uważamy, że administracja powinna wprowadzać nowe przepisy w sposób, który zminimalizuje koszty dla przedsiębiorców. Przepisy akcyzowe muszą uwzględniać specyfikę branży, zwłaszcza w zakresie tankowania statków powietrznych, morskich i rzecznych. Ponadto należy doprowadzić do sytuacji, kiedy nie następuje dublowanie sprawozdawczości i procesów pojawiających się w wielu systemach jednocześnie (np. e-DD versus SENT). Należałoby dać podmiotom prawo wyboru, w którym systemie operują, a także scalić bazy elektroniczne

obu systemów. Doprowadzenie do ustalenia takich terminów wdrożenia zmian w branży – np. kasy fiskalne on-line, żeby nie zakłócały one normalnego funkcjonowania biznesu.

W kwestii podatku od nieruchomości proponujemy zawarcie definicji budowli w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych bez odwoływania się do przepisów prawa budowlanego, wprowadzenie jednolitych interpretacji na terenie całego kraju w zakresie opodatkowania podatkiem od nieruchomości typowej infrastruktury stacji paliw – dystrybutorów i innych urządzeń, wprowadzenie centralnej bazy stawek podatku obowiązujących w poszczególnych gminach, wprowadzenie jednej, standardowej deklaracji w całym kraju.

W związku z licznymi wątpliwościami interpretacyjnymi dotyczącymi opłaty paliwowej, proponujemy ponowne zdefiniowanie opłaty paliwowej co do jej zakresu i zasad uiszczania.

Jasne i stabilne przepisy prawa podatkowego, uwzględniające specyfikę branży, stanowią podstawę jej rozwoju i dalszych inwestycji.

5 USŁUGI PŁATNICZE

Trwający obecnie w Polsce proces wdrażania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2015/2366 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie usług płatniczych w ramach rynku wewnętrznego (PSD2) niesie za sobą ryzyko przyjęcia niekorzystnych rozwiązań dotyczących kart paliwowych. Dotychczas karty te były wyłączone z zakresu dyrektywy PSD1 zgodnie z tzw. Limited Network Exemption. Wątpliwości

budzi nowa, węższa definicja wyłączenia zawarta w projekcie polskiej ustawy o zmianie ustawy o usługach płatniczych oraz niektórych innych ustaw.

NASZE STANOWISKO

Uważamy, że karty paliwowe – tak jak dotychczas – nie powinny być traktowane na równi z kartami płatniczymi, a działalność przedsiębiorstw oferujących karty paliwowe nie powinna podlegać nadzorowi Komisji Nadzoru Finansowego.

6 OLEJE I SMARY

Wprowadzenie pakietu energetycznego i pakietu przewozowego (SENT) nałożyło na przedsiębiorstwa, działające w sferze produkcji i obrotu olejami, nowe obowiązki sprawozdawcze, a także związane z zapasami obowiązkowymi. Komplikuje to funkcjonowanie branży, a także podnosi koszty operacyjne.

Sektor olejowy od lat zмага się z procederem szarej strefy, polegającym na wprowadzaniu do obrotu olejów mineralnych (klasyfikowanych przez Nomenklaturę Scaloną w ramach grupy CN 2710) jako olejów syntetycznych (a zatem jako klasyfikowanych do grupy CN 3403). Spowodowane to jest tym, że oleje mineralne są objęte efektywną stawką akcyzy w wysokości 1 180zł/1000 litrów, zaś oleje syntetyczne – nie.

Innym problemem pozostaje nielegalny obrót detaliczny olejami smarowymi, sprowadzanymi do Polski z państw, w których nie są one objęte podatkiem akcyzowym. Jest to skutkiem braku jednolitej polityki państw UE oraz Komisji Europejskiej w tym zakresie i sytuacji, w której w niektórych państwach – np. Polsce – oleje objęte są podatkiem akcyzowym, a co za tym idzie EMCS, zaś w innych nie. Zaburza to funkcjonowanie rynku oraz ułatwia funkcjonowanie szarej strefy. Również od lat obserwujemy zjawisko nielegalnego spalania zużytych olejów smarowych (tzw. olejów odpadowych bądź przepracowanych), co zakłóca działanie systemu odzysku, uderza w legalny obrót olejami opałowymi oraz ma negatywny wpływ na jakość powietrza, a także stanowi naruszenie przepisów akcyzowych. Problem ten staje się szczególnie istotny wobec trwających w ramach UE prac nad modyfikacją Ramowej Dyrektywy Odpadowej, idących w kierunku objęcia gospodarki olejami odpadowymi zasadami tzw. gospodarki w obiegu zamkniętym, co wiązać się będzie ze znaczącym zaostrzeniem wymaganych przez Komisję poziomów zbiórki oraz recyklingu olejów odpadowych i co zaważyć może na realnej możliwości spełnienia przez Polskę podwyższonych wymogów środowiskowych.

NASZE STANOWISKO

Opowiadamy się za przyjęciem rozwiązań, minimalizujących negatywne skutki wprowadzenia pakietu energetycznego i SENT dla branży olejów smarowych – z zachowaniem ich ochronnej funkcji dla rynku paliw płynnych.

W celu ograniczenia szarej strefy w obrocie olejami proponujemy wprowadzenie jednolitej stawki podatku akcy-

zowego na oleje smarowe „syntetyczne” (CN 3403) oraz mineralne (CN 2710) z założeniem, że nowa wartość jednolitego podatku będzie wyliczona jako średnia ważona z obciążenia podatkiem obu kodów CN 2710 i CN 3403 – tak, by sumaryczna wartość akcyzy w branży olejowej pozostała na zbliżonym, co obecnie poziomie. Postulujemy też zaostrzenie kontroli wprowadzania na rynek olejów smarowych, sprowadzanych z zagranicy z naruszeniem przepisów akcyzowych. Krajowa Administracja Skarbową powinna monitorować oferty handlowe – w tym zamieszczane na platformach internetowych – w tym zakresie. Uważamy, że kompleksowe rozwiązanie problemu będzie możliwe tylko pod warunkiem objęcia olejów EMCS w całej Unii Europejskiej.

Służby ochrony środowiska oraz KAS powinny zdecydowanie aktywniej zwalczać proceder spalania olejów przepracowanych, gdyż tylko w ten sposób można zagwarantować uzyskanie wymaganego poziomu odzysku.

7 JAKOŚĆ PALIW

Paliwa wprowadzane na polski rynek spełniają wszelkie normy jakościowe i zapewniają bezproblemową eksploatację pojazdów. Potwierdzają to coraz lepsze wyniki badań jakości paliw, prowadzone przez Inspekcję Handlową.

W ostatnich miesiącach przyśpieszenia nabral proces wdrażania w Polsce dyrektyw unijnych, dotyczących wprowadzania paliw ze źródeł odnawialnych. Wejście w życie ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw otwiera możliwości w obszarze wprowadzania na polski rynek biopaliw zaawansowanych i podwójnego naliczania NCW. Tym niemniej wyzwaniem pozostaje oddzielenie NCR i NCW, a także kwestie techniczne, związane z zaawansowanymi biopaliwami. Kluczowe znaczenie dla sytuacji na rynku będzie miał obowiązkowy blending kwartalny, który zacznie obowiązywać w roku 2018. Regulacje UE związane z tzw. dyrektywą ILUC ograniczają do 2020 roku używanie biopaliw pierwszej generacji do poziomu 7% oraz zobowiązują państwa członkowskie do promowania tzw. zaawansowanych biopaliw. Z kolei projekt Dyrektywy RED II ogranicza wykorzystanie biokomponentów/biopaliw wyprodukowanych z roślin spożywczych do poziomu nie większego niż 3,8% w roku 2030, przy zachowaniu dotychczasowego ograniczenia na poziomie 7% w roku 2020.

W trakcie roku wejdą w życie wymagane prawem unijnym przepisy, dotyczące jednolitego i wspólnego dla całej UE znakowania paliw. Aczkolwiek celem jest pomoc klientom w dokonywaniu świadomego wyboru, to jednak początkowo nowe oznaczenie mogą się spotkać z niezrozumieniem z ich strony.

NASZE STANOWISKO

Uważamy, że należy doprowadzić do zgodnej z interesami branży interpretacji zapisów ustawy biopaliwowej. W celu eliminacji z rynku biopaliwa B100, służącego często do wyłudzeń VAT oraz omijania konieczności realizacji

NCW, proponujemy obniżenie Narodowego Celu Wskaźnikowego do poziomu możliwego do realizacji za pomocą obligatoryjnego blendingu.

Przyjęcie przez polski rząd stanowiska zgodnego z interesem firm członkowskich POPiHN w kwestii opracowywania dalszych regulacji unijnych w zakresie jakości paliw i paliw z odnawialnych źródeł energii i prezentacja tego stanowiska na forum UE, np. podczas okrągłego stołu rafineryjnego.

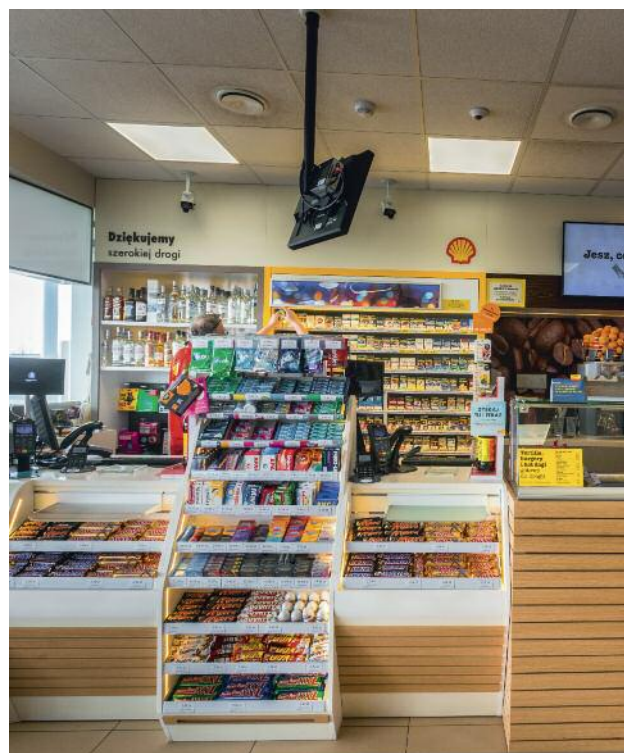
W kwestii znakowania paliw uważamy za niezbędne oparcie się na normie EN16942

8 KRADZIEŻE NA STACJACH PALIW, BEZPIECZEŃSTWO NA MOP

Nadal nierozwiązany zostaje problem kradzieży na stacjach paliw (zarówno paliwa, jak i towarów w sklepach), a także zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym, korzystającym z parkingów w Miejscach Obsługi Podróżnych. Liczba ucieczek po zatankowaniu wynosi rocznie około 100 tys., a wartość skradzionego paliwa ok. 20 mln PLN rocznie.

20 mln PLN

Wartość skradzionego paliwa.



Fot. SHELL

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. Problemem pozostaje także rozproszenie zwalczania tego typu naruszeń prawa między poszczególne komisariaty policji, a także brak możliwości dokonywania zgłoszeń w formie elektronicznej.

Szczególony niepokój budzi obserwowany wzrost zużycia kradzieży, a także profesjonalizacja środowiska złodziei, wyrażająca się tworzeniem coraz większych i lepiej zorganizowanych, wyspecjalizowanych grup przestępczych trudniących się tym procederem. Dotyczy to również prowadzenia nielegalnego handlu w MOP, często podrabianymi bądź kradzionymi towarami.

NASZE STANOWISKO

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego popiera działania Ministerstwa Sprawiedliwości na rzecz kwalifikacji wykroczeń (w szczególności serii kradzieży) oraz umożliwienia Policji gromadzenia i przetwarzania danych o sprawcach wykroczeń w postaci utworzenia oczekiwanego przez branżę od wielu lat elektronicznego rejestru sprawców wykroczeń. Postulaty powyższe, na które organizacja nasza wskazywała od 2015 roku, znalazły swoje odzwierciedlenie w projekcie zmian Kodeksu Wykroczeń, które opracowało Ministerstwo Sprawiedliwości. Niezbędne jest jak najszybsze przyjęcie przygotowanych przez Ministerstwo Sprawiedliwości rozwiązań. W związku z priorytetowym z punktu widzenia potrzeb branży paliwowej w Polsce znaczeniem powyższej inicjatywy pragniemy podkreślić, że duże znaczenie dla jej ostatecznej skuteczności będą miały rozwiązania szczegółowe, które powinny – w możliwie najszerszym zakresie – uwzględniać także specyfikę branży paliwowej.

Znaczącym ułatwieniem w zwalczaniu wykroczeń byłoby wprowadzenie elektronicznego formularza zgłoszenia wykroczeń, w systemie kontrolowanym przez MSWiA.

Ponadto uważamy za konieczne dokonanie takich zmian w prawie, by fałszowanie i posługiwanie się kradzionymi tablicami rejestracyjnymi pojazdów traktowane było na równi z fałszowaniem dokumentów.

Uważamy też za konieczne:

- umożliwienie Policji gromadzenie i przetwarzanie danych o sprawcach wykroczeń (stworzenie rejestru wykroczeń – wprowadzenie zmian w ust. 2a art. 20 ustawy o Policji);
- 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);



Fot. CIRCLEK

c. 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;

d. wprowadzenie w ustawie o ochronie danych osobowych zmian dopuszczających prowadzenie baz danych oraz bieżącą wymianę informacji o dokonanych kradzieżach między przedsiębiorcami;

9 HANDEL NA STACJACH PALIW

Sprzedaż towarów pozapaliwowych odgrywa coraz większą rolę w funkcjonowaniu stacji paliw, stanowiąc znaczną część dochodów, a także sprzyjając przekształcaniu stacji w centrum świadczenia usług dla klientów. Oczekuje się, że ta rola będzie rosła wraz ze wzrostem udziału paliw alternatywnych w transporcie. Stacje odgrywają szczególną funkcję w zaspokajaniu podstawowych potrzeb gospodarki i społeczeństwa. W odniesieniu do podróży przemierzających się samochodem spełniają one analogiczne funkcje jak dworce kolejowe i autobusowe oraz porty rzeczne, morskie i lotnicze dla innych rodzajów transportu. Na stacjach paliw prowadzona jest bowiem kompleksowa obsługa podróży – oprócz tankowania paliwa kierowcy i pasażerowie korzystają z toalet, miejsc wypoczynku, dokonują zakupu posiłków w restauracjach i barach szybkiej obsługi, sklepach etc. Przy wielu drogach jedyną ogólnodostępną infrastrukturą (np. toalety, woda bieżąca) ulokowana jest właśnie na

stacjach paliw. To również miejsca służące bezpieczeństwu ruchu drogowego poprzez zapewnienie możliwości wypoczynku, czy zaopatrzenia w niezbędne towary eksploatacyjne do pojazdów – często jedyne czynne w święta czy dni wolne od pracy. Stacje paliw stanowią też naturalne zaplecze wsparcia w sytuacjach nadzwyczajnych. Są tym samym istotnym elementem zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego. Doświadczenie wykazuje bowiem, że w stacjach kłęk żywiłowych sprawnie działająca sieć stacji pozwala funkcjonować zarówno pojazdom służb porządkowych i ratunkowych (Policja, Straż Pożarna, Pogotowie Ratunkowe, itp.), jak i dotkniętej kataklizmem ludności, która ma możliwość zaopatrzenia w podstawowe produkty.

Z tego względu wszelkie inicjatywy, zmierzające do wprowadzenia ograniczeń w funkcjonowaniu stacji paliw w określone dni, a także ograniczenia dotyczące asortymentu stanowią zagrożenie dla firm, prowadzących stacje paliw. Ewentualne zmiany doprowadziłyby do wzrostu ceny sprzedawanego paliwa, a także eliminacji części stacji z rynku.

Kwestia sprzedaży wyrobów alkoholowych

W okresach znacznych wahań marży wiele stacji paliw może kontynuować działalność głównie dzięki sprzedaży towarów i usług pozapaliwowych, w tym alkoholu. Należy pamiętać, że na cenę paliw wpływają w dużym stopniu obciążenia o charakterze podatkowym i podobnym; średnio w roku 2016 stanowiły one 55% ceny benzyny 95, 52% ceny oleju napędowego i 41% ceny autogazu.

Badania rynkowe przeprowadzone w 2013 roku pokazały, że niewiele ponad 3% mocnych alkoholi klienci

kupują 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 używane 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.

Handel lekami bez recepty

Na stacjach oferowane są wyłącznie podstawowe leki – takie, których poszukują nabywcy w celu doraźnej pomocy. Utrudnienia w dostępie do podstawowych leków dla osób będących w drodze, szukających szybkiego i bezpiecznego rozwiązania na swoje dolegliwości, mogą negatywnie wpływać na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z możliwości zakupu na stacjach korzysta wielu kierowców i pasażerów, a także okolicznych mieszkańców, zwłaszcza w małych miejscowościach i na terenach wiejskich. Sprzedaż leków bez recepty w takich lokalizacjach stanowi realizację prawa pacjentów do możliwie szybkiego i bezproblemowego dostępu do leków. Ma to szczególne znaczenie w godzinach nocnych oraz w dni wolne od pracy.

Sprzedaż leków bez recepty stanowi nikły procent obrotu stacji paliw i nie wpływa zasadniczo na ich sytuację ekonomiczną. Z drugiej strony dystrybucja tej kategorii towarów jest istotnym wsparciem sprzedaży dla małych, niezależnych stacji, zlokalizowanych często na terenach wiejskich. Obecny model pozaaptecznej sprzedaży leków bez recepty ma w Polsce ugruntowaną tradycję. Wielkość sprzedaży leków na stacjach paliw utrzymuje się na stabilnym poziomie od wielu lat, zaś ich asortyment jest z reguły ograniczony do poniżej 30 produktów. Leki sprzedawane na stacjach pochodzą z hurtowni farmaceutycznych i mają postać minimalnej dawki leczniczej, pakowanej w opakowania, wystarczające na 1-1,5 dnia stosowania leku. Praktyka potwierdza, że w przypadku konieczności zakupu leków bez recepty w większej ilości czy też dawce, klienci kierują się do aptek.

NASZE STANOWISKO

Uważamy za niezbędne zrozumienie przez konsumentów i decydentów tezy, że stacja paliw przestaje być punktem sprzedaży paliwa, a staje się punktem świadczenia zróżnicowanych usług konsumenckich, a także nabiera nowej roli i znaczenia w sytuacjach nadzwyczajnych.

Oczekujemy, że ceny na rynku paliw będą kształtowane wyłącznie przez czynniki ekonomiczne, a przyjmowane regulacje prawne nie będą powodowały dalszego, nieuzasadnionego wzrostu cen. Sprzeciwiamy się jakimkolwiek działaniom, mogącym spowodować ograniczenie zakresu świadczonych usług i sprzedawanych na stacjach towarów, np. poprzez ograniczenia w sprzedaży wyrobów alkoholowych czy leków. Jedynym wymiernym skutkiem wpro-

wadzenia proponowanych ograniczeń byłoby pogorszenie sytuacji branży naftowej, a szczególnie operatorów stacji paliw działających jako stacje niezależne. Prowadzenie sprzedaży towarów innych niż paliwa umożliwia istnienie stacji paliw w obecnej ilości i w obecnym formacie rynkowym. Ograniczenie asortymentu skutkowałoby wzrostem kosztów ich prowadzenia i wzrostem cen paliw.

W przypadku wprowadzenia ograniczenia asortymentu i wielkości opakowań leków, sprzedawanych bez recepty, stoimy na stanowisku, że ew. ograniczenia powinny dotyczyć wszystkich kanałów handlu – w tym aptek, gdyż ryzyko błędnego zażycia czy też popełnienia np. próby samobójczej nie zależy od miejsca nabycia leku.

Również ewentualne zmiany w zakresie zasad sprzedaży wyrobów alkoholowych powinny dotyczyć całej sieci dystrybucji, a nie odnosić się wyłącznie do stacji paliw.

10 PRAWO NAFTOWE

Wprowadzenie skutecznych rozwiązań w obszarze walki z szarą strefą (pakiet paliwowy, pakiet energetyczny, pakiet przewozowy) – aczkolwiek przyczyniło się do rozwiązania głównych problemów sektora paliw płynnych – uwypukliło problemy, z którymi branża zmagają się od lat, a mianowicie brak jednolitego nadzoru, brak regulatora odpowiedzialnego wyłącznie za branżę paliwową, niespójność poszczególnych aktów prawnych (przepisy bio, jakościowe, o zapasach, SENT, przepisy techniczne i budowlane, przepisy akcyzowe etc.), a także brak ujednoczenia i dygitalizacji danych, przekazywanych do poszczególnych instytucji.

NASZE STANOWISKO

Proponujemy, by Ministerstwo Energii podjęło prace nad zapisami Prawa naftowego, które miałyby zawierać jednolite definicje i regulacje dotyczące wprowadzania paliw płynnych na rynek, w tym przepisów jakościowych, o zapasach, opłaty paliwowej etc. a także wprowadzać elektroniczną formę baz i rejestrów – najlepiej w postaci jednolitej platformy. Elementem nowych rozwiązań powinno być wprowadzenie jednolitego nadzoru nad branżą (regulator rynku). Przygotowanie projektu powinno być powierzone zespołowi robocznemu z udziałem przedstawicieli administracji i organizacji branżowych sektora paliwowego.

Elementem regulacji powinno być powołanie urzędu – regulatora branży paliwowej, sprawującego nadzór nad produkcją, logistyką i obrotem paliwami.

11 KONKURENCYJNOŚĆ POLSKIEGO I EUROPEJSKIEGO PRZEMYSŁU RAFINERYJNEGO

W Unii Europejskiej toczy się debata nad kształtem długofalowej polityki energetyczno-klimatycznej i polityki transportowej w kontekście ograniczenia/eliminacji emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem. Dostosowanie się do wymagań gospodarki niskowęglowej jest poważnym



Fot. LOTOS

wyzwaniem dla europejskiego przemysłu rafineryjnego. Wyzwaniem to podjęły grupy ekspertów europejskich firm naftowych, które wypracowują zarówno sposoby ograniczania emisji gazów cieplarnianych w procesie wytwarzania paliw silnikowych jak i koncepcję „niskowęglowych” paliw transportowych. Niestety, w debacie politycznej na forum UE często dominują postawy abstrahujące od zasad neutralności technologicznej i optymalizacji kosztów ekonomicznych, środowiskowych i społecznych. Powyższe skutkuje intensyfikacją działań, związanych z wypracowaniem polityk oraz regulacji nakładających na europejski przemysł rafineryjny ogromne obciążenia i obniżające jego konkurencyjność jak np. wsparcie dla paliw alternatywnych oraz elektromobilności, regulacje dotyczące jakości powietrza w miastach, reformy ETS, nowelizacja dyrektywy o odnawialnych źródłach energii, REACH etc.

Jednocześnie w ramach UE funkcjonuje instytucja Forum Rafineryjnego, skupiająca przedstawicieli przemysłu, administracji UE i krajów członkowskich, a wypracowane tam wspólnie 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 ucieczki emisji (carbon leakage).

NASZE STANOWISKO

Uważamy za niezbędne przeprowadzenie pełnej kalkulacji korzyści, jakie z funkcjonowania przemysłu rafineryjnego na swoim terenie ma Unia Europejska. Nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne dla silników spalinowych powinny zostać docenione. Podobnie też rola, jaką odgrywa europejski przemysł rafineryjny w całej gospodarce unijnej, a także polityce obronnej. Mamy nadzieję, że stanowisko polskiego rządu na forum UE będzie uwzględniało interesy branży paliwowej w maksymalnym możliwym stopniu.

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

W roku 2017 polskie rafinerie przerobiły o 2% mniej ropy naftowej niż w roku 2016. Łączna produkcja wyniosła 25,3 mln ton – o 500 tys. ton mniej, niż w roku poprzednim. Niewielkie zmniejszenie przerobu łącznego jest głównie skutkiem przerwy procesu rafinacji w Grupie LOTOS podczas planowanego miesięcznego postoiu remontowego w I połowie roku. Wprawdzie ropa naftowa średnio w roku podróżowała o 24%, ale nie przeszkodziło to w uzyskaniu dobrych marży na produkcji rafineryjnej i petrochemicznej. Drugie półrocze 2017 było lepsze pod względem wykorzystania instalacji produkcyjnych o około 3 mln ton. Było to następstwem wznowienia produkcji w Gdańsku, ale też większego popytu krajowego na paliwa płynne, spowodowanego ograniczeniem działania szarej i czarnej strefy. W drugim półroczu ubiegłego roku przerobiono 14,2 mln ton ropy naftowej wobec 11,1 mln ton w I połowie roku.

W całym 2017 r. przerób ropy naftowej w PKN ORLEN wyniósł 15,5 mln ton, a w Grupie LOTOS 9,8 mln ton.

Ropę naftową sprowadzano do krajowych rafinerii – podobnie jak w latach poprzednich – głównie z kierunku wschodniego, ale jednocześnie zwiększono dywersyfikację źródeł zaopatrzenia. Pojawiły się nowe kierunki dostaw, na przykład z USA czy Kanady. Udział ropy REBCO w zaopatrzeniu zmniejszył się z 81% w roku 2016 do 77% w roku 2017. Mimo postępującej dywersyfikacji o przewadze

zakupów ropy z kierunku wschodniego wciąż decydują zawarte kontrakty długoterminowe, atrakcyjna cena, dostosowanie technologiczne rafinerii oraz wykorzystanie rurociągów dalekosiężnych, które są optymalnym środkiem transportu ropy naftowej. Do przerobu wykorzystano też ropę z dostaw krajowych (Petrobaltic, PGNiG). Ropa inna niż REBCO stanowiła w strukturze zaopatrzenia PKN ORLEN 21% przywozu (9 punktów procentowych więcej, niż przed rokiem), a dla Grupy LOTOS nieco ponad 18% dostaw. Dla obu polskich concernów łącznie ropa inna niż REBCO stanowiła 20% dostaw.

Strukturę dostaw ropy naftowej do rafinerii krajowych przedstawiono na rys. 2. Nadal największą pozycję stanowi ropa REBCO, choć polskie rafinerie wykorzystują korzystne warunki zakupowe lub testują nowe gatunki ropy i sprawdzają jej coraz więcej z innych kierunków. Tym samym dywersyfikują swoje źródła zaopatrzenia, wykorzystując do tego instalacje Portu Północnego w Gdańsku. Do Polski w roku 2017 zaimportowano około 20 mln ton ropy REBCO (o około 1 mln ton mniej, niż w roku 2016), z czego około 17 mln ton (o około 2 mln ton mniej) przetransportowano rurociągami należącym do PERN S.A. z kierunku wschodniego. Pozostałą ropę dostarczono do krajowych rafinerii z wykorzystaniem instalacji portowych Naftoportu w Gdańsku, a w przypadku wydobycia wewnątrz kraju – z udziałem transportu kolejowego.

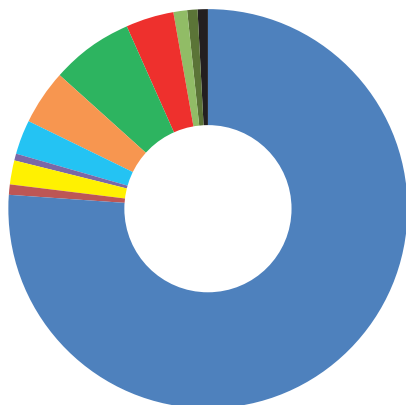
RYS. 1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA ROK 2016 I 2017 w mln ton

Źródło: Dane własne POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2016	ROK 2017	Wskaźnik 2016=100
OGÓŁEM	25,8	25,3	98

RYS. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2017 ROKU [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



77,2%	Rosja	7%	Arabia Saudyjska
1%	Iran	3,9%	Polska
1,8%	Norwegia	0,4%	Kanada
0,2%	Litwa	1%	USA
3%	Kazachstan	0,3%	Dania
4,3%	Irak		



PRODUKCJA PALIW CIEKŁYCH

Produkcja paliw ciekłych w roku 2017 (rys. 3) – benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) – wyniosła 25,4 mln m³. Oznacza to, że na rynek z produkcji polskich rafinerii i blendowania paliw trafiło o 1% więcej produktów naftowych tej kategorii niż w roku 2016. Wzrost łącznej produkcji, w stosunku do roku poprzedniego, wyniósł około 300 tys. m³.

Skuteczna eliminacja z rynku paliw firm działających w szarej i czarnej strefie sprawiła, że prawie cała produkcja krajowa lokowana była na rynku wewnętrznym. Wyraźnie widać, że postawiono na zwiększenie mocy wytwórczych dla tych produktów (olej napędowy, lekki olej opałowy), które wcześniej w dużym stopniu dostarczane były na rynek przez firmy łamiące prawo. Trzeba pamiętać, iż w roku 2017 Grupa LOTOS przeprowadziła planowy miesięczny remont swoich instalacji rafineryjnych, nie dokonując w tym czasie przerobu ropy naftowej. Mimo tego produkcja oleju napędowego i obu gatunków olejów opałowych zwiększyła się. Na podobnym poziomie, jak przed rokiem pozostała produkcja benzyn silnikowych i paliwa JET, a jedynie w przypadku gazu płynnego LPG można mówić o znacznym spadku. Wyniki produkcyjne notowane w roku 2017 były zgodne z trendami popytowymi występującymi na rynku krajowym z maksymalnym wykorzystaniem możliwości krajowych rafinerii. W II półroczu 2016 produkcja była nieco wyższa niż w I półroczu, na co wpłynęło wytworzenie zdecydowanie większej ilości oleju napędowego i paliwa lotniczego JET. Wzrost produkcji ciężkiego oleju opałowego wynikał ze zwiększenia przerobu ropy naftowej w instalacjach rafineryjnych oraz zwiększenia stopnia przerobu w instalacjach wytwórczych właśnie w kierunku średnich destylatów. Rafinerie wykorzystywały występującą zarówno w kraju, jak i na rynku europejskim koniunkturę na paliwa silnikowe, maksymalizując produkcję tych gatunków paliw, którym towarzyszył większy oficjalny zbył w kraju. Produkty, których nie udało się ulokować w Polsce – a było ich o wiele mniej, niż w latach poprzednich – wysyłano z dobrym zyskiem za granicę. W kraju w dalszym ciągu spada zapotrzebowanie na lekki olej opałowy. Trzeba jednak zaznaczyć, iż walka z szarą strefą i warunki atmosferyczne spowodowały w roku 2017 zwiększenie zainteresowania tym produktem z krajowych



Fot. SLOVNAFT

rafinerii, a to spowodowało zwiększenie jego produkcji. Przeważająca ilość krajowej produkcji rafineryjnej 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. Takie podejście nieco zwiększa pulę produkcyjną w stosunku do przerobu ropy w samych tylko rafineriach. Stosowanie biokomponentów pogarsza wynik ekonomiczny producentów paliw ze względu na fakt, iż biokomponenty są znacznie droższe niż paliwa tradycyjne. W roku 2017 konieczne, dodatkowe nakłady na realizację NCW zostały – podobnie jak w roku poprzednim – złagodzone poprzez zamrożenie progów NCW na poziomach z roku 2015 oraz możliwość skorzystania ze współczynników redukcyjnych przy rozliczaniu realizacji celu.

RYŚ. 3 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W LATACH 2016 I 2017 [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPIHN

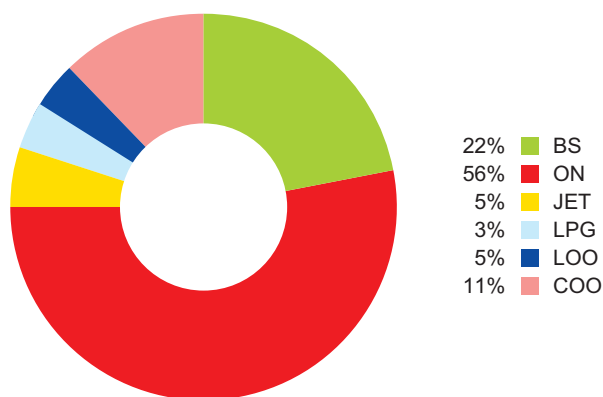
Wyszczególnienie	ROK 2016	ROK 2017	Wskaźnik 2016=100
Benzyny silnikowe	5 645	5 605	99
Olej napędowy	13 958	14 248	102
Gaz płynny LPG	718	650	91
Paliwo JET	1 451	1 376	95
Lekki olej opałowy	629	749	119
Ciężki olej opałowy	2 714	2 760	102
OGÓŁEM	25 115	25 388	101

25,4 mln m³

Produkcja paliw ciekłych w roku 2017

RYS. 4 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2017 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



Produkcja oleju napędowego, głównego produktu krajowych rafinerii, zwiększyła się o 0,3 mln m³ (o 2%). Odnotowano większą o 120 tys. m³ produkcję lekkiego oleju opałowego i o 46 tys. m³ podwyższoną produkcję ciężkiego oleju opałowego. Zmalała o 1% produkcja benzyn silnikowych (o 40 tys. m³), o 5% paliwa lotniczego JET oraz o 9% gazu płynnego LPG.

Strukturę produkcji paliw w roku 2017 przedstawiono na rys. 4.

Bilans produkcyjny miał strukturę identyczną jak przed rokiem. Olej napędowy pozostał dominującym produktem wytwarzanym przez polskie rafinerie. Jego udział w całkowitym spektrum produkcyjnym wyniósł 56%. Drugą pozycję zajmują benzyny silnikowe z udziałem 22%.

Jak wspomniano powyżej, do produkcji paliw płynnych zalicza się także proces mieszania (blendowania) paliw tra-

dycyjnych z biokomponentami i dodatkami uszlachetniającymi. W roku 2017 minimalny poziom wprowadzenia biokomponentów na rynek (Narodowy Cel Wskaźnikowy), do którego zobowiązane były podmioty produkujące paliwa i sprowadzające je z zagranicy, utrzymano na poziomie z roku 2015 i wyniósł on 7,1% według wartości opałowej. Skutkowało to koniecznością dodania alkoholu i estrów metylowych do większości wprowadzanych na polski rynek benzyn silnikowych i oleju napędowego. Aby spełnić wymagania ustawy, trzeba było ponadto sprzedać jeszcze odpowiednią ilość paliwa B100, bo samo dodawanie biokomponentów do paliw normatywnych nie wystarczyło do realizacji NCW. W celu ułatwienia realizacji celu, oprócz zamrożenia NCW do poziomu z roku 2015, 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, przeprowadzenie dopiero późną zimą nowelizacji ustawy z roku 2014 o biokomponentach i biopaliwach skutkowało nieopłacalnością i niemożnością stosowania w roku 2017 biokomponentów – zwłaszcza zaawansowanych – w wyższych proporcjach w paliwach normatywnych. Wstępne informacje rynkowe wskazują, że spółki należące do POPIHN wykonały nałożone na nie cele w zakresie realizacji NCW. Szacuje się, iż w roku 2017 do paliw silnikowych dodano około 330 tys. m³ etanolu i około 730 tys. m³ estrów metylowych. To kwoty wyższe od tych z roku 2016 o 10 tys. m³ dla alkoholu i o 30 tys. m³ dla oleju napędowego. Sprzedaż paliwa B100 szacowana jest na około 700 tys. m³ (ostateczne dane znane będą do końca marca 2016), a to oznacza, iż sprzedaż tego biopaliwa w stosunku do roku 2016 zmalała o około 30 tys. m³. Paliwo to praktycznie było niedostępne w handlu detalicznym, a w handlu hurtowym cieszyło się bardzo małą popularnością. Znakomita większość trafiła poza granice Polski.



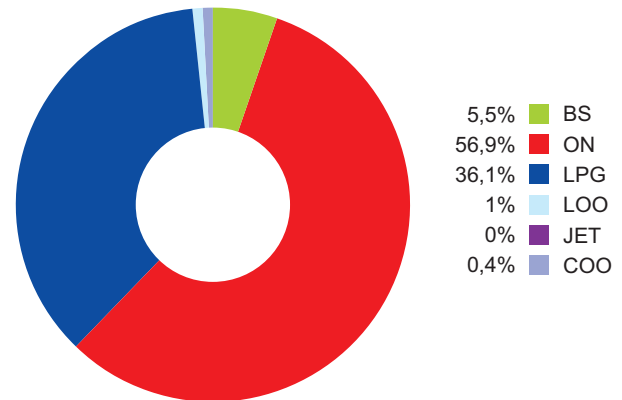
IMPORT PALIW CIEKŁYCH

(ROZUMIANY JAKO SUMA IMPORTU WŁAŚCIWEGO I NABYĆ WEWNĄTRZWPÓLNOTOWYCH) (RYS. 7 I 8).

Zgodnie z oczekiwaniami, w roku 2017 znacznie zwiększył się oficjalny import paliw. Zastęga w tym skutecznej walki z szarą i czarną strefą, ale też organicznego wzrostu rynku krajowego. Według obecnie dostępnych danych, oficjalny import paliw ciekłych w 2017 roku wyniósł prawie 11,5 mln m³. W stosunku do roku 2016 było to więcej o około 2,2 mln m³, czyli 24%. Tym samym rok 2017 był kolejnym rokiem wzrostów, gdyż w roku 2016 – w stosunku do roku poprzedniego – import i nabycia wewnątrzspółnotowe zwiększyły się o 34%, a w roku 2015 o 9%. Dzięki nowym przepisom regulującym rynek paliwowy i działaniom służb kontrolnych większa część produktów wchodzących do kraju była oficjalnie zgłoszona i zarejestrowana. Nastąpiło urealnienie danych, głównie w zakresie zagranicznych zakupów oleju napędowego. Przyrosty nabyć zanotowano też w imporcie benzyn silnikowych i gazu płynnego LPG. Zmalały zakupy zagraniczne olejów opałowych i paliwa lotniczego JET. W przeszłości gaz płynny LPG stanowił największą pozycję w imporcie paliw do Polski, ale od roku 2016 miejsce to przypadło olejowi napędowemu. Import łączny benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego, zrealizowany przez tzw. niezależnych operatorów (firmy inne niż członkowie POPIHN), był większy, aniżeli import największych operatorów rynkowych, aczkolwiek w przypadku oleju napędowego i benzyn silnikowych to właśnie firmy członkowskie POPIHN zakupiły poza granicami i sprowadziły do kraju większe ilości towaru. Za to import gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego był w 100% zrealizowany przez firmy inne, niż członkowie organizacji. W całym roku 2017 dynamika zakupów zagranicznych największych operatorów polskiego rynku była niemal dwukrotnie wyższa, niż dynamika wzrostu tzw. importu uzupełniającego. Zmagania z szarą i czarną strefą spowodowały, iż duża grupa odbiorców paliw przeniosła miejsce zaopatrzenia w paliwa do legalnie działających przedsiębiorców. Szarej strefy nie wyeliminowano jeszcze w całości i przestępcy paliwowi nadal poszukują możliwości obejścia prawa. Większy import paliw silnikowych to kontynuacja trendu, który rozpoczął się w roku 2014 i potwierdzenie tezy, iż skuteczność i nieustanność kontroli wwożonego paliwa jest najlepszym rozwiązaniem dla porządkowania rynku.

RYS. 5 STRUKTURA IMPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2017 [%]

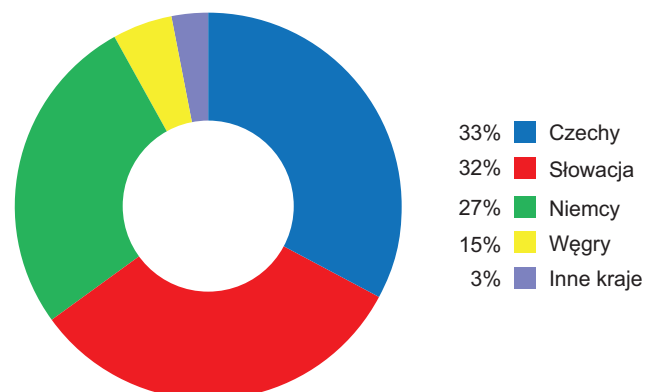
Źródło: Opracowanie własne POPIHN



W CAŁYM ROKU 2017 DYNAMIKA ZAKUPÓW ZAGRANICZNYCH NAJWIĘKSZYCH OPERATORÓW POLSKIEGO RYNKU BYŁA NIEMAL DWUKROTNIENIŻ WYŻSZA, NIŻ DYNAMIKA WZROSTU TZW. IMPORTU UZUPEŁNIAJĄCEGO.

RYS. 7 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN



RYS. 6 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYĆ WW PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2016 I 2017

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2016 tys. m ³	ROK 2017 tys. m ³	Wskaźnik 2016=100
Benzyny silnikowe	472	624	132
Olej napędowy	4 519	6 461	143
Gaz płynny LPG	3 914	4 098	105
Lekki olej opałowy	132	115	87
Paliwo JET	47	4	9
Ciężki olej opałowy	78	49	63
Ogółem paliwa płynne	9 162	11 351	124

11,5 mln m³

Oficjalny import paliw ciekłych w 2017 roku

Import oleju napędowego w roku 2017 wzrósł o prawie 2 mln m³, benzyn silnikowych o 152 tys. m³ i gazu płynnego LPG o 184 tys. m³. Zagraniczne zakupy lekkiego oleju opałowego zmniejszyły się o 13%, czyli o 17 tys. m³. Rynek tego paliwa w większej ilości został zasilony produkcją krajową. Wyższa produkcja krajowa skutkowała też znaczącym spadkiem importu ciężkiego oleju opałowego.

Wzrost oficjalnie notowanego importu paliw płynnych w stosunku do roku 2016 wyniósł 2,2 mln m³ i dla 6 głównych gatunków paliw stanowił 35% zaopatrzenia.

W strukturze nabyć zagranicznych w roku 2017 na znaczeniu zyskał kolejny rok z rzędu import oleju napędowego (wzrost udziału o 8 punktów procentowych), a największy spadek udziału, bo o 7 punktów procentowych, zanotowano dla gazu płynnego LPG.

Pozyskane dane wskazują, że dla rynku 4 podstawowych paliw ciekłych (benzyny silnikowe, olej napędowy, gaz płynny LPG i lekki olej opałowy) import wyższy od ubiegłorocznego odnotowały zarówno spółki zrzeszone w POPIHN, jak też podmioty niezależne w tzw. imporcie uzupełniającym. Import firm członkowskich POPIHN wzrósł ponad dwukrotnie, podczas gdy import podmiotów niezależnych wzrósł tylko o 3%. Wolumenowo to jednak podmioty niezależne sprowadziły do kraju prawie dwukrotnie więcej paliw niż koncerny. Do takiego wyniku przyczynił się w znacznej mierze import gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego, których importem zajmowały się wyłącznie podmioty niezależne. W grupie opisywanych paliw koncerny sprowadziły około 4 mln m³ paliw i było to w granicach 2 mln m³ więcej niż przed rokiem. Operatorzy niezależni zwiększyli swoje zakupy zagraniczne jedynie o około 0,2 mln m³ i przywieźli do kraju około 7,2 mln m³ paliw z omawianej grupy towarowej.

Kierunki importu benzyn silnikowych obrazuje wykres 7. Najwięcej paliwa do pojazdów z silnikami z zapłonem iskrowym sprowadzono do Polski z Czech. W roku 2016 najwięcej tego gatunku paliwa dostarczono z Niemiec, które

2,2 mln m³

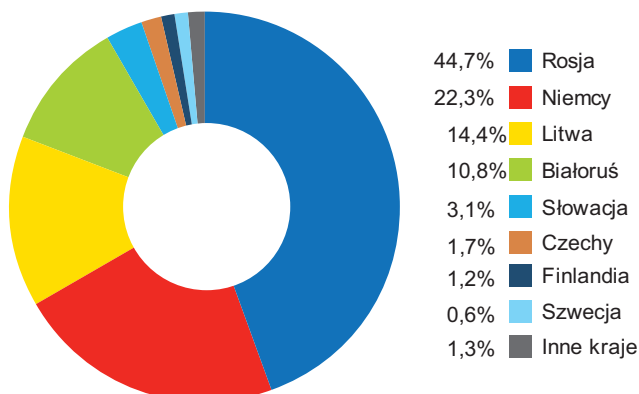
Wzrost oficjalnie notowanego importu paliw płynnych w stosunku do roku 2016

rok później znalazły się dopiero na trzecim miejscu źródeł dostaw. Pozostałe istotne kierunki to Słowacja i Węgry. Import z innych krajów był rozdrobniony i pokrył jedynie 3% dostaw.

Oficjalne zakupy zagraniczne oleju napędowego dokonywane były w większej ilości krajów niż w przypadku benzyn silnikowych. Tu także nastąpiła zmiana kierunku, z którego sprowadzono najwięcej paliwa. Do ubiegłego roku prym wiodły Niemcy, które w roku 2017 zostały zastąpione przez Rosję. Dodatkowo – o ile w roku 2016 z obu tych kierunków sprowadzono podobne ilości paliw, to w roku 2017 przeważa kierunek rosyjskiego była już znacząca. Istotnymi źródłami zaopatrzenia firm sprowadzających paliwa do silników Diesla do kraju były też: Litwa, Białoruś, Słowacja, Czechy, Finlandia i Szwecja. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nienależących do UE, sprowadzono około 56% oleju napędowego. To wielkość większa o 13 punktów procentowych, niż w roku 2016. Łącznie z kierunku wschodniego, po uwzględnieniu państw należących do UE, zrealizowano około 70% całego importu oleju napędowego. To o 17 punktów procentowych więcej, niż w roku poprzednim. Wielkość ta wzrasta z roku na rok o kilka punktów procentowych.

RYS. 8 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN



EKSPORT

(ROZUMIANY JAKO SUMA EKSPORTU WŁAŚCIWEGO I DOSTAW WEWNĄTRZWSPÓLNOTOWYCH)

Eksport paliw ciekłych (rys. 9 i 10) wyniósł w 2017 roku 3,3 mln m³. Jest to o 34% mniej niż w roku 2016. Tym samym wysyłki zagraniczne paliw utrzymały trend malejący, zapoczątkowany w roku 2016, spowodowany ograniczeniem szarej i czarnej strefy na rynku krajowym. Większą ilość paliw, poprzednio lokowanych za granicą, udało się sprzedać w kraju. Spadek eksportu wyniósł 1,7 mln m³, podczas gdy w roku 2016 wyniósł 1,2 mln m³. Coraz więcej operatorów rynkowych wraca do zaopatrywania się u legalnie działających przedsiębiorców i stąd więcej paliw wytworzonych w Polsce lokowano na rynku wewnętrznym. Taki ruch spowodował też zmianę struktury produktowej wysyłanych za granicę paliw. Swoją dominującą rolę powiększył ciężki olej opałowy, podczas gdy jeszcze dwa lata temu jego wkład był porównywalny do udziału paliw silnikowych.

Do roku 2015 oficjalny rynek paliw silnikowych w kraju zwiększał się, ale w sprzedaży produktów z rafinerii krajowych w Polsce przeszkadzała działalność czarnej i szarej strefy. Sytuacja zmieniła się w II połowie 2016 roku po wprowadzeniu nowych rozwiązań prawnych w ramach pakietu paliwowego. Efekt spadku wysyłek zagranicznych paliw spotęgowany został przez wprowadzenie pakietu energetycznego i pakietu transportowego. Największy procentowy i ilościowy spadek eksportu notowano dla oleju napędowego i dla benzyn silnikowych. Spadły też wysyłki zagraniczne paliwa lotniczego JET, a eksport gazu płynnego LPG, realizowany przez producentów krajowych, spadł do zera. Na poziomie ubiegłorocznym pozostał jedynie eksport ciężkiego oleju opałowego. Eksport oleju napędowego zmalał o 89%, a benzyn silnikowych o 56%. Oznacza to, że poza krajem ulokowano mniej o około 930 tys. m³ paliwa do silników Diesla i około 380 tys. m³ mniej benzyn silnikowych. O 350 tys. m³ zmalał eksport paliwa lotniczego JET. Lokowanie produktów naftowych w kraju było bardziej zyskowne dla producentów, a także przyniosło wymierne korzyści dla budżetu państwa. Największą pozycją eksportową sektora pozostał ciężki olej opałowy. Jego udział w eksporcie wzrósł z 51% w roku 2016 do 79% w roku 2017.

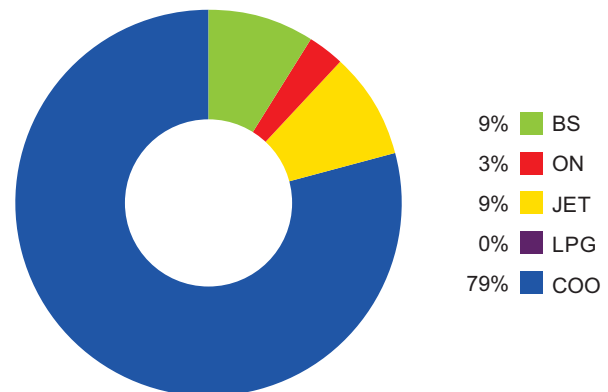
Pokazywane w tabeli rys. 9 dostawy eksportowe paliwa JET to dostawy realizowane bezpośrednio przez krajowych producentów do odbiorców poza Polską. Znaczna część produkcji tego gatunku paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują dostawy lotnikowe

do samolotów przewoźników krajowych i międzynarodowych. Wielkość tego transportu w roku 2017 wyniosła 1 068 tys. m³ i była wyższa od wolumenu z roku 2016 o ponad 200 tys. m³.

W roku 2017 utrzymano tzw. reeksport gazu płynnego LPG, choć jego wielkość zmniejszyła się o około 13 tys. m³ i wyniosła nieco ponad 402 tys. m³. Z tego typu działalności mamy do czynienia od kilku lat i można zakładać, iż będzie ona kontynuowana w latach następnych. Można również przypuszczać, że częściowo ten proces jest wykorzystywany przez szarą strefę. Należy jednak mieć nadzieję, że obecnie służby wyposażone w nowe możliwości kontrolne ten proceder wyeliminują. Transakcja polega na dostawach do odbiorców zagranicznych gazu płynnego LPG, uprzednio kupionego w ramach importu lub nabytego wewnątrzspółnotowych do Polski. W roku 2014 ta wielkość wynosiła około 280 tys. m³, w 2015 było to 320 tys. m³, a w 2016 przekroczony został poziom 415 tys. m³.

RYŚ. 10 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2017 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



W opisywanym 2017 roku reeksport LPG nieco zmalał do poziomu około 403 tys. m³.

W strukturze całkowitego eksportu paliw ciekłych z Polski ciężki olej opałowy powiększył swój udział o 28 punktów procentowych, kosztem głównie oleju napędowego i benzyn silnikowych.

Głównymi kierunkami eksportu i dostaw wewnątrzspółnotowych benzyn silnikowych są obecnie Holandia (29%), Szwecja (21%) i Wielka Brytania (18%). Olej napędowy trafiał głównie do Czech (65%) i na Ukrainę (26%), choć ilości wysyłane nie były zbyt duże. Ciężki olej opałowy w największych wolumenach wysyłano do Holandii, Szwecji i Danii. JET trafiało w przeważającej ilości i podobnej proporcji do Szwecji i do Czech.

RYŚ. 9 WYNIKI EKSPORTU I DOSTAW W-W W ROKU 2016 I 2017. [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPIHN *) eksport bezpośredni bez reeksportu

Wyszczególnienie	ROK 2016	ROK 2017	Wskaźnik 2016=100
Benzyny silnikowe	683	300	44
Olej napędowy	1 037	109	11
Paliwo lotnicze JET	651	304	47
LPG*)	47	0	-
Ciężki olej opałowy	2 575	2 585	100
OGÓŁEM	4 993	3 298	66

KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2017

W tabeli 11 przedstawiono wstępne porównanie oficjalnej konsumpcji krajowej paliw ciekłych w roku 2017 do oficjalnej konsumpcji osiągniętej w roku 2016. Ostateczne dane, uwzględniające końcowe rozliczenie, dokonane przez służby skarbowe Ministerstwa Finansów dla importu i dostaw wewnątrzspółnotowych, będą dostępne w II połowie 2018 roku. Z tego powodu przedstawiane wyniki dla roku 2017 należy traktować jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

Skuteczna walka z szarą i czarną strefą na rynku paliw płynnych zapoczątkowana została w roku 2016 wprowadzeniem pakietu paliwowego, a następnie pakietu energetycznego. Uzupełnieniem działań prawnych było wdrożenie w roku 2017 aktów wykonawczych do pakietu energetycznego i uruchomienie pakietu transportowego SENT. Swoje działania zintensyfikowały też służby skarbowe Ministerstwa Finansów, wspomagane przez działania innych służb kontrolnych operujących w sektorze paliwowym. Efektem tych czynności był znaczący wzrost oficjalnego rynku paliw płynnych w Polsce. Trudno jest precyzyjnie ocenić, ile wyniósł rzeczywisty wzrost rynku, a na ile na oficjalne wyniki wpłynęło ujęcie w statystykach paliw, dotychczas przez nie nieobjętych, dostarczonych na rynek przez szarą i czarną strefę. W pewien sposób ten

organiczny wzrost można określić na podstawie wyników konsumpcji paliw z ostatniego kwartału roku i ocenić go na kilka procent w stosunku do stanu z roku poprzedniego. Główne elementy, które wpłynęły na większy popyt na paliwa – poza eliminacją szarej i czarnej strefy – to dodatnie wyniki polskiej gospodarki, korzystne dla kierowców – szczególnie w II i III kwartale roku – ceny paliw, a także podniesienie zamożności społeczeństwa i wzrost ilości samochodów poruszających się po kraju. Większy oficjalny popyt notowano dla wszystkich paliw silnikowych – włącznie z paliwem JET dla samolotów. Mniej, niż przed rokiem kupiono za to olejów grzewczych. Spodziewano się, iż walka z nieprawidłowościami na rynku oleju napędowego spowoduje największy wzrost oficjalnego popytu właśnie na to paliwo i tak też się stało. W segmencie paliw do silników samochodowych wzrosty oficjalnej konsumpcji ON w roku 2017 były największe. Wyższe były tylko dla paliwa lotniczego JET, którego rynek krajowy bardzo dobrze się rozwijał. Dobrą sprzedaż, z perspektywą dalszych wzrostów w kolejnych latach, odnotowano też na rynku benzyn silnikowych, który rósł intensywnie trzeci rok z rzędu. Dla wszystkich gatunków paliw samochodowych (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz) rynek zwiększył się w stosunku do roku 2016 o 11%, a cały sektor

RYS. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W KRAJU W ROKU 2017 W PORÓWNIANIU DO ROKU 2016 ROKU.

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

Wyszczególnienie		ROK 2016		ROK 2017		Wskaźnik 2016=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	5 449		5 765		106
	w tym całkowity import	472	9	624	11	132
Olej napędowy	Konsumpcja	17 229		19 751		115
	w tym całkowity import	4 519	26	6 461	33	143
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 640		4 808		104
	w tym całkowity import	3 914	84	4 098	85	105
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	27 318		30 324		111
	w tym całkowity import	8 905	33	11 183	37	126
Paliwo JET	Konsumpcja	877		1 071		122
	w tym całkowity import	47	5	4	0,4	9
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	881		867		98
	w tym całkowity import	132	15	115	13	87
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	189		184		97
	w tym całkowity import	78	41	49	27	63
OGÓŁEM	Konsumpcja	29 265		32 446		111
	w tym całkowity import	9 162	31	11 351	35	124

paliw płynnych również o 11%. Konsumpcja lekkiego i ciężkiego oleju opałowego była niższa, niż rok wcześniej, a wynikało to z dość łagodnej aury i zastępowania tych nośników energii paliwami gazowymi i biomasą. Dobre wyniki sprzedaży benzyn – poza ograniczeniem szarej strefy, która choć była niższa niż w przypadku oleju napędowego, to też istniała – to kontynuacja zwiększenia zainteresowania pojazdami z silnikami o zapłonie iskrowym, co jest odzwierciedleniem trendów występujących już na terenie Europy Zachodniej, polegających na ograniczeniach wjazdu pojazdów z silnikami wysokoprężnymi. W roku 2017 wzrósł też popyt na gaz płynny LPG. Kupiono go o około 4% więcej, niż przed rokiem. Taki wzrost wyliczony został w oparciu o założenie, że reeksport (eksport gazu poprzednio kupionego poza granicami Polski) był w roku ubiegłym na poziomie bardzo zbliżonym do obserwowanego w roku 2016. Ostatecznie na polskim rynku paliw płynnych – podobnie, jak było to przed rokiem – w roku 2017 zanotowano wzrost oficjalnego popytu dla wszystkich najważniejszych produktów, a z nich największy wzrost procentowy i wolumenowy wystąpił dla oleju napędowego. Popyt krajowy na paliwa ciekłe został w całości zaspokojony i nie notowano przypadków zawirowań na rynku, choć trzeba przyznać, iż zdarzały się sytuacje dużych kolejek pod bazami paliw. Spowodowane one były jednak przez zmianę miejsc zaopatrzenia w legalne paliwa, a nie kłopotami z zaopatrzeniem rynku. Konieczne do uzupełnienia produkcji krajowej ilości paliw sprowadzono z zagranicy.

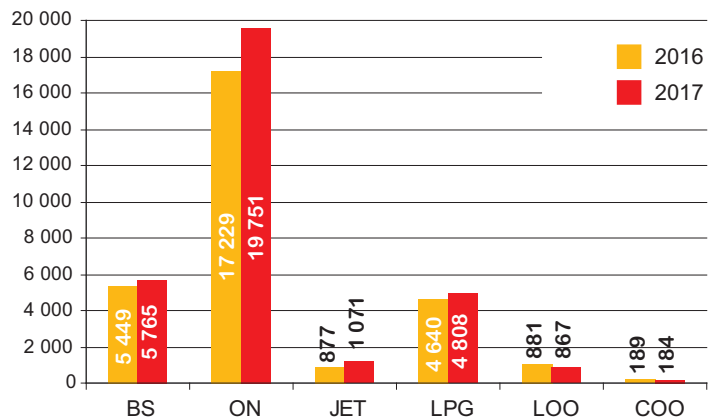
Oficjalna konsumpcja oleju napędowego wzrosła o 15% w stosunku do roku 2016. Udział oficjalnego importu w zaopatrzeniu tego rynku osiągnął poziom 33%, tj. zwiększył się o 7 punktów procentowych w stosunku do stanu z roku poprzedniego. Dynamika importu uzupełniającego była dużo niższa od dynamiki dostaw rynkowych realizowanych przez firmy POPiHN (+16%) i wyniosła jedynie 2%. Import dokonywany przez koncerny wzrósł w stosunku do 12 miesięcy 2016 ponad dwukrotnie i ostatecznie osiągnął o ponad 0,5 mln m³ więcej od importu uzupełniającego.

Rok 2017 był trzecim z kolei, kiedy obserwowano wzrost popytu na benzyny silnikowe. Zainteresowanie zakupem tego gatunku paliwa wzrosło o 6% w stosunku do roku poprzedniego. Poziom cen detalicznych i wielkość floty samochodowej wyznaczają skalę zakupów benzyn. W roku 2017 flota pojazdów benzynowych rosła, a ceny paliwa były na poziomach niewiele wyższych, niż w roku poprzednim. Relacje ceny benzyny 95 i autogazu stanowią o proporcji zakupów przez kierowców posiadających pojazdy o podwójnym systemie zasilania. W ubiegłym roku popyt na autogaz wzrastał wolniej, niż na benzyny. Polscy kierowcy zużyli w swoich pojazdach 5,8 mln m³ benzyn, z czego 620 tys. m³ pochodziło z importu. Import zaopatrywał 11% rynku benzynowego – o 2 punkty procentowe więcej, niż w roku 2016.

Konsumpcja gazu płynnego LPG, przy uwzględnieniu prawie identycznego poziomu reeksportu, jak w roku poprzednim, była w opisywanym roku o około 4% wyższa, niż w roku poprzednim. Relacja cenowa autogazu do ben-

RYŚ. 12 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2016 I 2017 [tys. m³]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



Fot. AMIC

zyny 95 przez większą część roku była na poziomie, który sprzyjał zakupom autogazu (przyjmuje się, iż jeśli cena autogazu jest niższa, niż 60% ceny benzyny 95, to korzystniej jest jeździć pojazdami posiadającymi podwójną instalację paliwową na paliwie gazowym), a mimo to rynek benzynowy zanotował lepsze wzrosty, niż w przypadku autogazu. Szacunkowy wynik dla całego roku pokazuje wzrost konsumpcji gazu LPG o około 170 tys. m³. Reeksport tego gatunku paliwa wyniósł 391 tys. m³, czyli o około 25 tys. m³ mniej, niż w roku 2016. Podobnie jak w roku poprzednim około 85% zaopatrzenia rynku krajowego pochodziło z zagranicy.

Popyt na lekki olej opałowy w roku 2017 był na zbliżonym poziomie, jak w roku poprzednim. W kraju zużyto około 870 tys. m³ tego gatunku paliwa i jednocześnie rok 2017 był piątym z kolei, kiedy popyt krajowy na ten produkt wyniósł poniżej 1 mln m³. Znakomitą większość zapotrzebowania na to paliwo (87%) zaspokoiły dostawy z produkcji krajowej. Oficjalny import uzupełniający w roku 2017 zmalał o 17 tys. m³ i wyniósł 115 tys. m³.

Kolejny rok z rzędu wzrastał popyt krajowy na paliwo lotnicze JET. Jego konsumpcja w roku 2017 wyniosła już ponad 1 mln m³, rosnąc o prawie 200 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego. Wzrost rynku zaspokojono głównie poprzez produkcję krajową i obniżając dwukrotnie eksport. Import tego gatunku paliwa był marginalny.

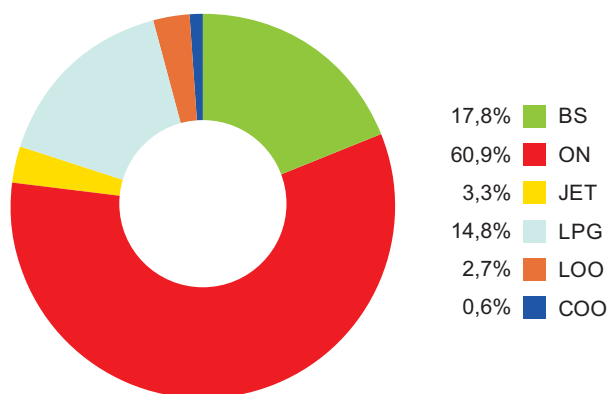
Słabszy wynik niż przed rokiem odnotowała też konsumpcja krajowa ciężkiego oleju opałowego. Spadek popytu wyniósł 3%, co potwierdziło poziom zapotrzebowania krajowego poniżej granicy 200 tys. m³. Paliwo to jest wytwarzane w polskich rafineriach w ilości dalece przekraczającej krajowe potrzeby i dlatego od lat nadwyżki wysyła się w dużych ilościach za granicę.

Łączna oficjalna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw ciekłych wyniosła prawie 32,5 mln m³ i była wyższa o 3,2 mln m³ od konsumpcji z roku 2016. Przypomnijmy, że w porównaniu rok do roku lat 2016 i 2015 konsumpcja ta wzrosła o 3,1 mln m³. Oficjalny wzrost rynku wyniósł 11%, w tym import o 24%, a jego udział w całości rynku został oszacowany na 35%. Oficjalnie do Polski sprowadzono 2,2 mln m³ paliw więcej, niż w roku poprzednim. Zapotrzebenie rynku zagranicznym paliwem było o 4 punkty procentowe większe, niż w roku 2016, a wolumenowo całkowity import paliw ciekłych wyniósł 11,4 mln m³.

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

RYŚ. 13 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2017 [%]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



RYŚ. 14 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW CIEKŁYCH

W ROKU 2017 [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów, danych własnych POPIHN

*) – obrót realizowany przez producentów krajowych

1	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
2	3	4	
Benzyny silnikowe	624	300	324
Olej napędowy	6 461	109	6 352
LPG	4 098	0 *)	4 098
Paliwo lotnicze JET	4	304 *)	(-300)
Lekki olej opałowy	115	0	115
Ciężki olej opałowy	49	2 585	(-2 536)
RAZEM	11 351	3 298	8 053

W stosunku do roku 2016 struktura konsumpcji paliw płynnych zmieniła się o tyle, że nieco (o 2 punkty procentowe) wzrósł udział oleju napędowego i o 0,3 punktu procentowego udział paliwa lotniczego JET. Pozostałe gatunki paliw zmniejszyły swoje udziały – najbardziej, bo o 1 punkt procentowy gaz płynny LPG. Wciąż dominuje zużycie oleju napędowego z udziałem przekraczającym już 60% konsumowanych paliw.

Głównym źródłem zaopatrzenia polskiego rynku w paliwa ciekłe są rafinerie krajowe, dla których sprzedaż produktu w kraju jest bardziej opłacalna, niż wysyłki eksportowe. Po wyeliminowaniu z rynku sporej ilości towaru z szarej i czarnej strefy produkty dotychczas eksportowane w dużych ilościach trafiły na rynek krajowy. Jedynie nadwyżki paliw, których nie udało się ulokować w kraju, wysyłane były za granicę. Bilans obrotów międzynarodowych w paliwach naftowych dla Polski został przedstawiony na rys. 14.

Również w tym porównaniu wyraźnie widać efekt działania nowych rozwiązań prawnych i skuteczność służb kontrolnych. W roku 2017 przewaga szeroko rozumianego importu nad eksportem paliw była prawie trzykrotna, podczas gdy przed rokiem import przewyższał eksport dwukrotnie. Obraz rynku przypomina ten, obserwowany przed rokiem 2013, kiedy to import paliw znacznie przekraczał ich eksport. Obecne wyniki nawet przewyższają te z przeszłości. Zmniejszenie eksportu paliw o 33% w stosunku do wyniku z roku poprzedniego to skutek porządkowania rynku krajowego, a tym samym większej możliwości lokowania produktu krajowego w kraju. Utrzymanie trendu wzrostu importu paliw nad ich eksportem w roku 2017 było spowodowane głównie wzrostem oficjalnego importu oleju napędowego i benzyn silnikowych. Wynik eksportu paliw zdominowany został przez wysyłki zagraniczne ciężkiego oleju opałowego. Legalnie działające firmy w kraju odzyskały kolejną część rynku oleju napędowego, zajęta do niedawna przez szarą i czarną strefę. Jeśli w kolejnych latach uda się utrzymać nielegalny obrót paliwami w ryzach i gospodarka polska będzie nadal rosła, to obecne proporcje między importem i eksportem paliw powinny się utrzymać, a nawet jeszcze wzrosnąć. Skorzystają na tym finanse polskich rafinerii, legalnie działających przedsiębiorstw zajmujących się obrotem paliwami, a także budżet państwa poprzez zwiększenie dochodów ze sprzedanych paliw. Polski bilans obrotów międzynarodowych dla sektora paliwowego będzie nadal kształtowany głównie przez import oleju napędowego i gazu płynnego LPG oraz eksport ciężkiego oleju opałowego.

ŁĄCZNA OFICJALNA KRAJOWA KONSUMPCJA 6 GATUNKÓW PALIW CIEKŁYCH WYNIOSŁA PRAWIE 32,5 MLN M³ I BYŁA WYŻSZA O 3,2 MLN M³ OD KONSUMPCJI Z ROKU 2016.

RYNEK DETALICZNY

Według szacunków Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, polska sieć stacji paliw, obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy, liczyła na koniec roku 2017 około 6 640 obiektów. To o około 160 mniej niż notowano na koniec roku 2016. Spadek liczby stacji paliw można tłumaczyć przeprowadzoną w roku 2017 weryfikacją infrastruktury paliwowej, podlegającą na odnawianiu koncesji przy okazji wprowadzania w życie nowych zapisów pakietu energetycznego z roku 2016. To narzędzie do walki z szarą i czarną strefą na rynku stacji paliw przyniosło oczekiwane rezultaty. Wciąż jednak rynek czeka na oficjalną bazę danych, zawierającą wiarygodne informacje o funkcjonującej w Polsce infrastrukturze paliwowej, nad którą do momentu składania tego raportu pracuje URE. Dlatego podawana w tym opracowaniu liczba stacji paliw jest orientacyjna, aczkolwiek niedokładności dotyczą tylko segmentu stacji niezależnych, który podlega ciągłym przeobrażeniom.

Główni operatorzy rynkowi, ale też coraz częściej niezależne sieci stacji paliw, realizowali nowe inwestycje i dokonywali przejęć właśnie głównie z kręgu stacji niezrzeszonych. Stacje paliw coraz bardziej zmiernają w stronę modelu convenience store – czyli centrum zakupowo-usługowego, gdzie można zatankować pojazd, ale też dokonać podstawowych zakupów, wypocząć podczas podróży, zjeść posiłek czy dokonać podstawowych czynności serwisowych przy pojeździe.

Na rynku stacji paliw szacunki udziałów w poszczególnych grupach operatorów nie uległy istotnej zmianie w stosunku do stanu z roku 2016. W ogólnej liczbie stacji ok. 34% udział mają koncerny krajowe, 22% udział notują koncerny międzynarodowe, a prawie 44% rynku należy do stacji pozostałych, z których hipermarkety mają około 3% całości rynku, a stacje pozostające w relacjach z właścicielami lub organizatorami sieci niezależnych zajmują około 14% całego rynku stacji w Polsce. Te stacje funkcjonujące pod jednym brandem są coraz bardziej zauważalne na rynku i to już nie tylko w skali regionalnej, ale całego kraju. Trwał proces poszukiwania przez prywatnych operatorów, dotąd niezrzeszonych, bardziej efektywnych form działalności, co przekładało się na zmianę barwy na koncernowe lub na barwy innego franczyzodawcy – dziś już często



Fot. SHELL

prywatnego, niezależnego od największych koncernów operujących na rynku polskim. Spora grupa operatorów, dysponująca dobrymi lokalizacjami dla swoich stacji, działała na rynku nadal samodzielnie.

W roku 2017 najwięcej stacji paliw na rynku polskim posiadał PKN ORLEN. Pozycję wicelidera utrzymała sieć BP, a trzecie miejsce kolejny rok z rzędu należało do Grupy LOTOS. Koncerny krajowe nadal operowały z wykorzystaniem czterech brandów: ORLEN i BLISKA w przypadku PKN oraz LOTOS i LOTOS OPTIMA w przypadku Grupy LOTOS. W obecnej sytuacji rynkowej, kiedy klienci wymagają coraz więcej od stacji paliw, utrzymywanie brandów ekonomicznych staje się coraz mniej opłacalne. Na ten trend reagują oba krajowe koncerny nie rozwijając, a wręcz zwiżając swoje brandy niskocenowe. O ile sieć ekonomiczna Grupy LOTOS pozostała w roku 2017 praktycznie na niezmiennym poziomie, to stacji w barwach BLISKA znacznie ubyło. Zielone logo najczęściej zastępowane było czerwono-szarymi barwami ORLEN-u. Szacuje się, że łącznie w roku 2017 koncerny krajowe posiadały 34% udział w całym rynku stacji paliw w Polsce. Udział stacji koncernów zagranicznych operujących w kraju wyniósł około 22%. Segment ten sukcesywnie powiększa liczbę obiektów funkcjonujących pod znanymi w świecie markami. Obecny od roku 2015 na rynku polskim TOTAL powiększył swoją sieć

RYS. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2015-2017

Źródło: dane własne POPIHN

	2015 31.12.2015	2016 31.12.2016	2017 31.12.2017
Sieci stacji paliw			
Koncerny krajowe	2 225	2 253	2 269
Koncerny zagraniczne	1 437	1 467	1 487
Sieci niezależne (operujące pod wspólnym brandem)	818	900	932
Pozostali operatorzy niezależni (około)	1 932	2 000	1 768
Sklepy	179	183	187
OGÓŁEM (około)	6 591	6 803	6 643

POLSKA SIĘĆ STACJI PALIW, OBEJMUJĄCA STACJE PALIW OGÓLNOŚCIPNE, SPRZEDAJĄCE CO NAJMNIEJ BENZYNY SILNIKOWE I OLEJ NAPĘDOWY, LICZYŁA NA KONIEC ROKU 2017 OKOŁO 6 640 OBIEKTÓW.

o 7 stacji i na koniec roku firma dysponowała 23 stacjami paliw. W segmencie stacji niezależnych należy zwrócić uwagę na wysoką dynamikę rozwoju stacji MOYA oraz uruchomienie 15 stacji w nowej sieci pod logo AVIA (UNIMOT). Głównym sposobem pozyskiwania nowych obiektów do sieci stacji była w ubiegłym roku umowa franczyzowa, ale zbudowano też obiekty zupełnie nowe. Te powstają głównie w ramach sieci koncernowych, choć zainwestowano też inwestycje w obiekty będące własnością sieci handlowych i niezależnych operatorów.

Wartość sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w roku 2017 oszacowana została na około 95 mld PLN, a jej wielkość na prawie 26 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 50 mld PLN.

W roku 2017 wrosła liczba stacji paliw w barwach koncernów krajowych. Nowe obiekty zaczęły funkcjonować zarówno w ramach PKN ORLEN, jak i Grupy LOTOS. Obie firmy budowały nowe stacje, pozyskiwały je w ramach franczyzy, pozbywały się stacji nierentownych, a część modernizowały dostosowując do nowych standardów obsługi. Circle K przeprowadził zmianę barw dużej części swojej

sieci, która do końca roku 2016 funkcjonowała pod znakiem STATOIL. W końcówce roku sporą ilość stacji przyłączyła do swojej sieci BP, umacniając się na pozycji wicelidera rynku.

Zwiększyła się sieć stacji paliw działających przy polskich autostradach, choć wciąż są jeszcze odcinki dróg szybkiego ruchu, na których takich obiektów brakuje. W roku 2017 przybyło 5 Miejsc Obsługi Podróżnych ze zlokalizowanymi na nich stacjami paliw, z których 2 należą do BP, jedno do PKN ORLEN, a 2 pozostałe są własnością Circle K, który tymi obiektami rozpoczął swoją działalność w segmencie autostradowym. Kilka MOP jest w trakcie budowy, a GDDKiA ogłosiła kolejne przetargi na nowe obiekty przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. Nowe stacje w tych miejscach zmieniają geografie zakupu paliw przez kierowców. Dziś już można podróżować po Polsce autostradami i drogami szybkiego ruchu bez konieczności zjeżdżania z drogi tylko po to, by uzupełnić paliwo. Tracą klientów stacje, które do niedawna były naturalnym zapleczem tychże właśnie autostrad, mimo że ceny na nich oferowane są zwykle niższe.

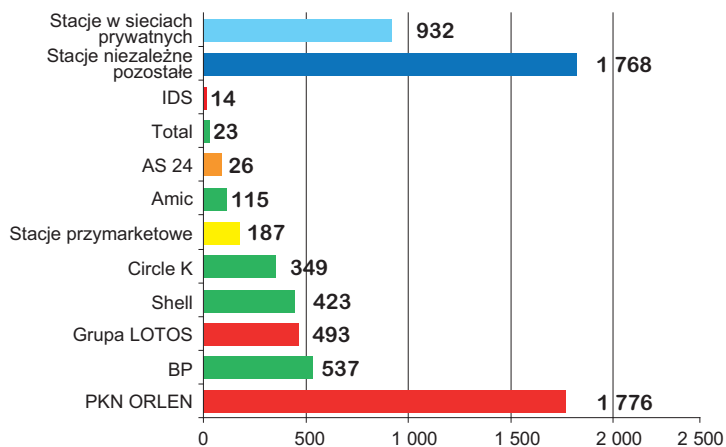
PKN ORLEN w roku 2017 powiększył swoją sieć stacji paliw o 10 obiektów i na koniec roku miał ich 1776. Wzrost osiągnięto poprzez restrukturyzację sieci, budowę nowych obiektów i przejścia z wykorzystaniem umów franczyzy. Firma systematycznie zmniejsza ilość stacji operujących pod logo BLISKA – w roku 2017 o 32 i na koniec roku miała ich jeszcze 76. Zmiana była spowodowana wygaszeniem działalności w części obiektów, a część została przekształcona w stacje pod logo ORLEN. Koncern – podobnie jak w roku poprzednim – otworzył 1 nową stację zlokalizowaną przy autostradzie i w końcówce roku zarządzał 37 takimi obiektami, pozostając także w tej kategorii liderem na rynku krajowym.

Grupa LOTOS zakończyła rok ze stanem 493 stacji paliw. To wzrost o 6 obiektów w stosunku do stanu z roku poprzedniego. Pod logo LOTOS OPTIMA funkcjonowały 204 stacje – o jedną mniej, niż przed rokiem. Firma nie zwiększyła ilości stacji przy autostradach i nadal obsługuje 20 MOP. Polityka rozbudowy sieci w oparciu o inwestycje w stacje klasy ekonomicznej uległa modyfikacji i w przyszłości firma ma skupić się na uruchamianiu stacji pod głównym logo LOTOS z jak najszerszą obsługą kierowców i podróżnych. LOTOS jest trzecią firmą na rynku stacji paliw i drugą pod względem liczby posiadanych stacji autostradowych.

Swoje sieci stacji paliw w Polsce rozwijały nadal koncerny zagraniczne. Wicelider rynku – firma BP – na koniec roku 2017 posiadała 537 stacji, zwiększając swój stan posiadania o 14 obiektów. Firma uruchomiła dwie nowe stacje przy autostradach i obecnie zarządza 19 obiektami tego typu. Shell Polska zakończył rok z jedną stacją paliw mniej, niż posiadał na koniec roku 2016. Firma dysponuje 423 stacjami, z czego 14 działa w formacie bezobsługowym. Circle K zmienił wizualizację znacznej ilości swoich stacji. Logo Statoil powoli znika z polskiego rynku. Stacje ekonomiczne tego koncernu oznaczone do niedawna logo 1-2-3 zmieniają sukcesywnie wystrój na Circle K Express. Firma na koniec roku 2017 posiadała 349 stacji – o 1 mniej, niż rok wcześniej. Amic Polska po przejęciu sieci stacji Lukoil nie zwiększył ilości stacji paliw i nie zmienił brandu, pod którym one funkcjonują. Na koniec grudnia takich obiektów

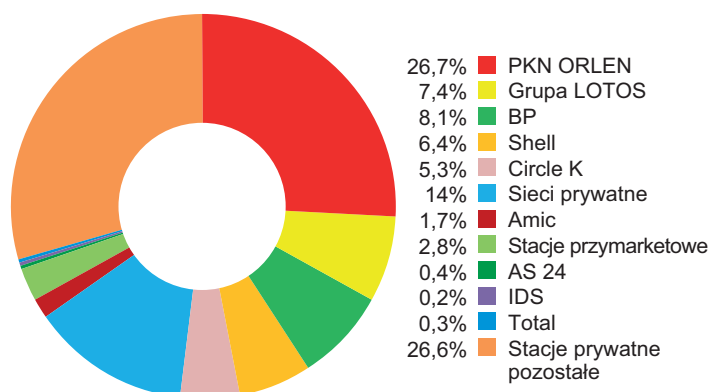
RYS. 16 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC ROKU 2017

Źródło: Dane własne POPIHN



RYS. 17 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC ROKU 2017 [%]

Źródło: opracowanie własne POPIHN



było 115. W 2015 roku działalność na polskim rynku stacji paliw wznowił po długiej przerwie TOTAL i do końca roku 2017 dysponował już 23 stacjami pod swoim logo, działającymi w oparciu o umowy franczyzy.

Na rynku polskim zmniejsza się segment stacji klasyfikowany przez POPIHN jako stacje niezależne. Część firm z tego obszaru została zlikwidowana podczas weryfikacji koncesji, część zmieniła logo na koncernowe, a część przeszła do sieci operatorów niezależnych. Przyjmując nomenklaturę POPIHN (sieci niezależne to takie, w których pod wspólnym logo występuje co najmniej 10 obiektów), ta grupa operatorów zwiększyła liczebność do 932 obiektów. Najbardziej aktywną siecią prywatną w roku 2017 była MOYA, która urosła o 29 stacji. Swoją liczbę obiektów zwiększyła o 29 obiektów. Aktywni byli też tacy operatorzy, jak Huzar czy grupa Pieprzyk. Z nowym brandem wystartował UNIMOT, aktywując działalność 15 stacji paliw pod logo AVIA. Ta znana na rynku europejskim marka stacji niezależnych weszła do Polski z aspiracjami na pozyskanie dużej ilości stacji jeszcze niestowarzyszonych. Z szacunków rynkowych (bo na takich tylko możemy się opierać) wynika, że ilość stacji paliw zarządzana przez ten segment rynku niezależnego wzrosła o około 30 obiektów. W miarę rozwoju poszczególnych brandów niezależnych rośnie też atrakcyjność przystępowania do tego typu związków dla pozostałych niezależnych operatorów i z pewnością ten segment rynku będzie dalej się powiększał. To alternatywa dla kooperacji z dużymi koncernami, których wymagania co do zachowania standardów obsługi i standaryzacji ekspozycji sklepowej i usługowej są jednak nieco większe. Obecnie w całości rynku stacji paliw ta grupa operatorów stanowi drugą pod względem ilości formację zorganizowanych obiektów, realizujących detaliczną sprzedaż paliw i staje się coraz bardziej realną konkurencją dla stacji koncernów paliwowych.

W ramach firm niezależnych w roku 2017 wzrosła ilość stacji samoobsługowych, działających bez obsługi i oferujących jedynie paliwa. Czy w realiach rynku z bardzo ograniczoną szarą strefą z jednej strony, a coraz większymi oczekiwaniami kierowców i wolnymi od sprzedaży sklepowej niedzielami z drugiej, te stacje się utrzymają? Czas pokaże, ale perspektywy dla stacji bezobsługowych rysują się raczej w mało optymistycznych barwach.

Liczba stacji funkcjonujących przy centrach handlowych wzrosła w roku 2017, podobnie jak w roku 2016, jedynie o 4 obiekty i liczyła 187. Ze względu na duży wolumen obrotów istotna jest rola stacji przymarketowych w całości rynku detalicznej sprzedaży paliwa. Ich udział w sprzedaży detalicznej paliw jest znacznie większy, niż udział w rynku stacji paliw. Duży obrót realizowany jest przy minimalnej marży, dlatego stacje te są bardzo atrakcyjne cenowo dla tankujących. Jednak jak na razie – mimo wcześniejszych zapowiedzi – nowych obiektów nie przybywa w szybkim tempie. Interesującą kwestią będzie reakcja tego segmentu rynku na wprowadzone w 2018 roku wolne od handlu niedziele.

Niestety, nadal brak jest na rynku wiarygodnej, krajowej bazy stacji paliw. Nad taką bazą pracuje URE, ale materia jest skomplikowana, czego zresztą doświadczyli eksperci POPIHN przy określaniu rynku detalicznej sprzedaży paliw. Nadal więc trudno jest ściśle określić, ile stacji niezależnych

rzeczywiście funkcjonuje w Polsce. Dodatkowo ta część rynku ciągle się przekształca. Z informacji, do których udało się dotrzeć POPIHN wynika, że na koniec roku 2017 na rynku funkcjonowało około 1 800 stacji działających jako zupełnie niezależne lub skupionych w małych lokalnych sieciach o liczbie stacji pod wspólnym logo mniejszej niż 10. Liczone były tylko ogólnodostępne stacje, sprzedające co najmniej 2 gatunki paliw (BS i ON). Niestety, część obiektów z tej grupy oraz te, co do których nie ma żadnych informacji o ich funkcjonowaniu, pozostawała poza wszelkim dozorem stosownych służb kontrolnych. Niektóre obiekty były – a być może nadal są – wykorzystywane przez podmioty operujące w ramach szarej i czarnej strefy rynku paliw ciekłych.

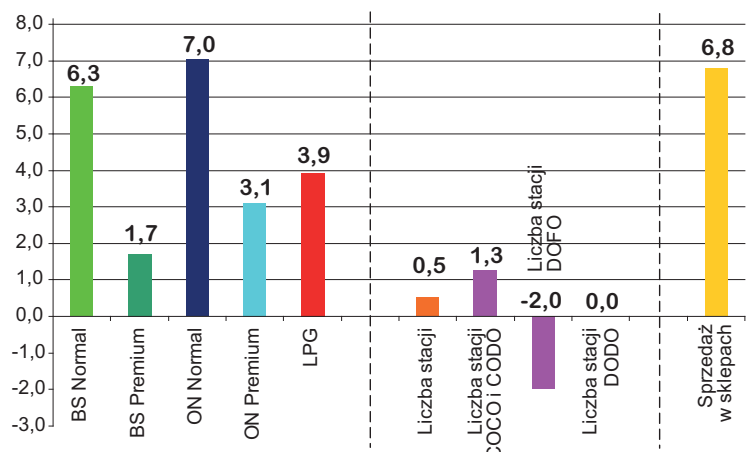
Wprowadzone w roku 2016 nowe regulacje w ramach pakietu energetycznego stworzyły ramy dla utworzenia oficjalnej, wiarygodnej platformy paliwowej, dającej wiedzę w zakresie tego, jaka infrastruktura służy do zaopatrzenia Polaków w paliwa ciekłe, ile jest stacji paliw i w jaki sposób te stacje działają. Niestety, w roku 2017 nie udało się tego dokonać.

RYNEK SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW PŁYNNYCH POKAZANY NA PODSTAWIE DZIAŁALNOŚCI STACJI PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN

Zwyczajowo ten fragment raportu poświęcony jest opisaniu zjawisk i trendów zachodzących na krajowym rynku detalicznej sprzedaży paliw ciekłych. Analiza rynku jest dokonywana na podstawie wiarygodnych danych, uzyskanych od firm członkowskich Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, do których w końcówce roku 2017 należało w kraju 3750 stacji paliw. Wciąż trudno jest na podstawie ogólnodostępnych danych określić rzeczywistą liczbę punktów sprzedaży paliw, bo oficjalna baza danych dotyczących infrastruktury paliwowej w Polsce ciągle jest w przygotowaniu. Pracuje nad nią URE i jest nadzieja, że zostanie uruchomiona na początku 2018 roku.

RYS. 18 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA STACJACH W ROKU 2017 W STOSUNKU DO ROKU 2016 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



Obecne szacunki POPiHN, dotyczące tzw. stacji niezależnych, tworzone są w oparciu o dane ogólnodostępne, pozyskane z szeroko rozumianych mediów publicznych. Do swoich analiz POPiHN wykorzystuje informacje o stacjach niezależnych, które są obiektami ogólnodostępnymi i sprzedaje się na nich co najmniej 2 gatunki paliw (BS, ON). Przy takim założeniu organizacja szacuje, że w kraju funkcjonuje około 6640 stacji paliw.

Analizowane poniżej trendy, zachodzące na rynku stacji dokonujących detalicznej sprzedaży paliw, są definiowane na bazie wiarygodnych danych od firm członkowskich POPiHN. Działalność opisana poniżej dokonywana jest więc na podstawie próby obejmującej prawie 57% rynku. Pozostała część rynku należy do operatorów niezależnych i, niestety, uzyskanie jakichkolwiek informacji o wynikach rynkowych osiągniętych przez tych operatorów jest praktycznie niemożliwe. Dane na ich temat mogą być podawane jedynie w oparciu o szacunki oparte na różnicach pomiędzy wynikami całego rynku detalicznej sprzedaży paliw, a wynikami firm członkowskich POPiHN. Stacje działające pod logo firm członkowskich POPiHN zrealizowały w roku 2017 w kraju około 70% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych i około 50% oleju napędowego. Takie udziały dają możliwość pokazania trendów i zmian zachodzących na rynku detalicznej sprzedaży paliw, detalicznej sprzedaży towarów pozapaliwowych w sklepach na stacjach paliw, a także pozostałej działalności usługowej, jak gastronomia na stacjach paliw czy podstawowe czynności związane z utrzymaniem pojazdów samochodowych. Standardy oraz wymogi ustalane i wprowadzane na stacjach największych operatorów rynkowych (firm członkowskich POPiHN) są następnie powielane i adoptowane przez inne firmy sprzedające kierowcom paliwa.

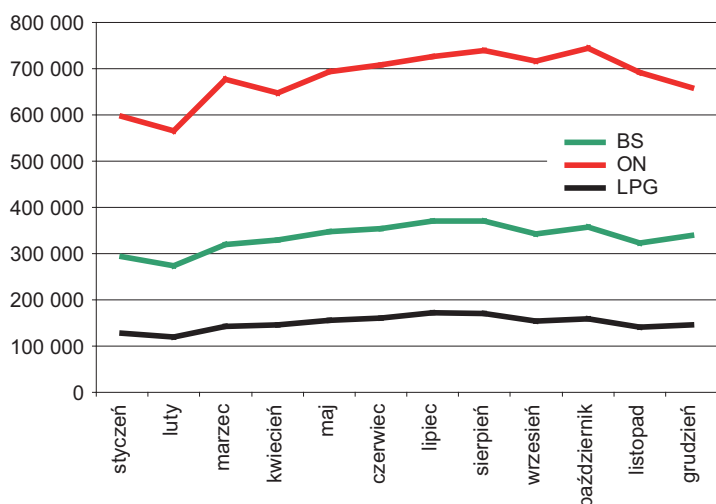
Główne zmiany obserwowane na rynku detalicznej sprzedaży paliw i działalności stacji paliw w sieciach firm członkowskich POPiHN pokazuje rys. 18. Podobnie jak w roku poprzednim, choć już nie w tak imponującym tempie, większość wskaźników z analizowanych kategorii działania wykazała dodatnią dynamikę. Jedynym ujemnym wynikiem

jest zmiana liczby stacji działających w formule franczyzy, co było następstwem restrukturyzacji sieci koncernowych i intensywnym wykorzystywaniem tego narzędzia pozyskiwania nowych stacji do sieci przez grupy operatorów niezależnych. Dzięki takim działaniom firmy te znacznie powiększyły swoje sieci o obiekty działające właśnie na zasadzie franczyzy. Nie notowano też rozwoju segmentu stacji patronackich działających w formule DODO. Ta forma współpracy z roku na rok traci na znaczeniu i jest wypierana formułą DOFO. W segmencie największych operatorów rynkowych znacznie zwiększyła się liczba stacji własnych, operujących w formule COCO lub CODO. Postępowała konsolidacja rynku stacji paliw poprzez przejmowanie stacji niezależnych przez największych operatorów rynkowych – w tym przez największe sieci niezależne. Rosła sprzedaż paliw standardowych, rosła też – choć z nieco mniejszą dynamiką w stosunku do paliw standardowych, ale też do dynamiki z roku poprzedniego – sprzedaż paliw premium. Element cenowy i element bazy, do której odnosi się dynamika paliw premium pokazuje, że klientów tej kategorii paliw przybywa, ale wolniej, niż kupujących paliwa standardowe. W roku 2017 na stacjach paliw wrosła sprzedaż tzw. artykułów pozapaliwowych. Przyczyniło się do tego urozmaicenie i powiększenie zakresu asortymentu sprzedawanych towarów, jak też rozwój małej gastronomii. Rosła liczba sklepów przy stacjach paliw, prowadzono liczne akcje promocyjne, a często ofertę stacji wzbogacano prostymi usługami serwisowymi, jak mycie pojazdów czy kompleksowe sprzątnięcie. Stacje stają się coraz bardziej miejscem świadczenia kompleksowych usług dla kierowców i podróżnych, a także okolicznych mieszkańców. Oferują one bowiem również dostęp do internetu, możliwość realizowania transakcji pieniężnych (bankomat, płatność telefonem, wypłata gotówki z kasy, ubezpieczenia), zakup podstawowych leków dawno odszedł w zapomnienie. Wkrótce będzie na nich możliwość zatankowania gazu sprężonego CNG lub naładowania akumulatorów samochodów elektrycznych.

Sprzedaż paliw typu premium jest w większości realizowana przez stacje należące do koncernów paliwowych. Istnieją już jednak sieci niezależne, które oferują paliwa premium we własnej formule i pod własną nazwą. Rok 2017 był kolejnym, w którym sprzedaż tego typu paliw rosła, choć niespecjalnie sprzyjały temu ceny. Sprzedaż produktów premium jest zwykle mocno uzależniona od ich ceny, a są one tradycyjnie droższe od paliw standardowych o 25 – 35 gr/l. Ich udział w całości sprzedaży benzyn silnikowych firm członkowskich POPiHN utrzymuje się na poziomie 11%. Olej napędowy premium stanowił 15% w całym detalicznym rynku tego gatunku paliwa i było to o 1 punkt procentowy mniej, niż w roku poprzednim. W całości rynku detalicznego benzyn silnikowych w kraju udział gatunku premium wyniósł około 5%. Podobnie oszacowano udział gatunku premium oleju napędowego w całości rynku tego gatunku paliwa. Takie wartości świadczą o zmniejszeniu udziałów gatunków premium w całym rynku paliw, co jest skutkiem zwiększenia oficjalnej sprzedaży paliw standardowych po ograniczeniu działania na rynku paliw szarej strefy. Kierowcy doceniają aspekty eksploatacyjne, związane z zakupem lepszych gatunkowo paliw. Gdy tylko ceny na to pozwalają, kupują je w większych ilościach.

RYŚ. 19 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W ROKU 2017 [m³]

Źródło: Dane własne POPiHN



W przypadku paliwa do silników wysokoprężnych istotna jest też pora zimowa, kiedy udział paliw premium jeszcze bardziej wzrasta.

Sprzedaż standardowej benzyny 95 rosła i było to utrwalenie trendu z roku poprzedniego, a zapewne także zapowiedź wzrostu w latach następnych. Na stacjach koncernowych, ale też i na pozostałych, sprzedano więcej standardowego oleju napędowego B7, niż przed rokiem. Sumarycznie na stacjach paliw firm członkowskich POPIHN odnotowano 6% wzrost sprzedaży benzyn silnikowych i 7% wzrost sprzedaży oleju napędowego. Jest to wynikiem wzrostu dochodów Polaków, w wyniku czego poziomy cenowe paliw były relatywnie korzystne. Na wzmoczone zainteresowanie benzynami wpłynęło powiększenie ilościowe floty pojazdów poruszających się po Polsce, większe zainteresowanie zakupami samochodów z silnikami benzynowymi niż z silnikami zasilanymi olejem napędowym i zmniejszenie tempa dieselizacji floty pojazdów osobowych. Obserwano też stabilizację liczby pojazdów posiadających instalacje do alternatywnego zasilania autogazem. Większe zakupy paliwa do silników Diesla to głównie efekt eliminacji z rynku podmiotów sprzedających ten gatunek paliwa w ramach działań w szarej i czarnej strefie.

W roku 2017 wzrost sieci firm członkowskich POPIHN realizowany był głównie poprzez budowę nowych stacji własnych działających w formule COCO lub CODO. Stosowano też formułę franczyzy dla pozyskania dobrze zlokalizowanych stacji niezależnych. Ten sposób rozbudowy sieci stosowany był też przez największe sieci, zarządzane przez operatorów niezależnych.

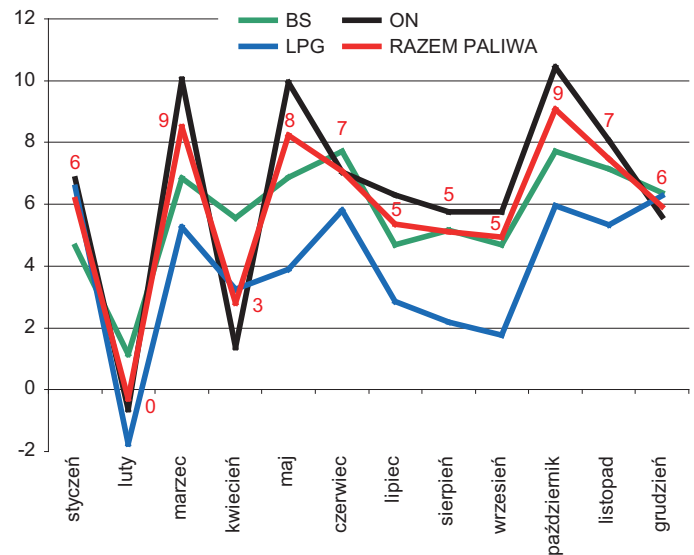
W omawianym roku zwiększyła się zarówno ilość sklepów przy stacjach paliw, jak też realizowana w tych sklepach sprzedaż. Wartościowy wzrost sprzedaży wyniósł prawie 7%. Przyczyn tego zjawiska można upatrywać w powiększeniu oferty wielu sklepów o nowy asortyment, małą gastronomię i usługi dodatkowe. Polacy więcej podróżowali, a to przekładało się na wyniki sprzedaży sklepowej.

Rys. 19 przedstawia sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPIHN w układzie miesięcznym. Wyraźna jest sezonowość sprzedaży, powtarzalna w kolejnych latach. Podobnie wygląda 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. W roku 2017 procentowe zwiększenie wyników oficjalnej sprzedaży, szczególnie oleju napędowego, na stacjach niezależnych było zapewne jeszcze wyższe, gdyż bardziej tam, niż na stacjach koncernowych, zadziałała eliminacja szarej strefy i przekierowanie zakupów do legalnie działających sprzedawców hurtowych.

Stacje firm członkowskich POPIHN działające w formule COCO i CODO zanotowały większą dynamikę sprzedaży benzyn silnikowych i autogazu, niż stacje działające w formule DOFO i DODO. W przypadku oleju napędowego stacje z segmentu DOFO osiągnęły większe przyrosty sprzedaży niż stacje COCO+CODO oraz DODO. Autogaz dobrze sprzedawał się na stacjach typu COCO+CODO, ale na stacjach pozostałych typów sprzedano tego produktu mniej niż przed rokiem. Łączny wzrost sprzedaży benzyn silnikowych wyniósł prawie 6,5%, oleju napędowego 6,2%,

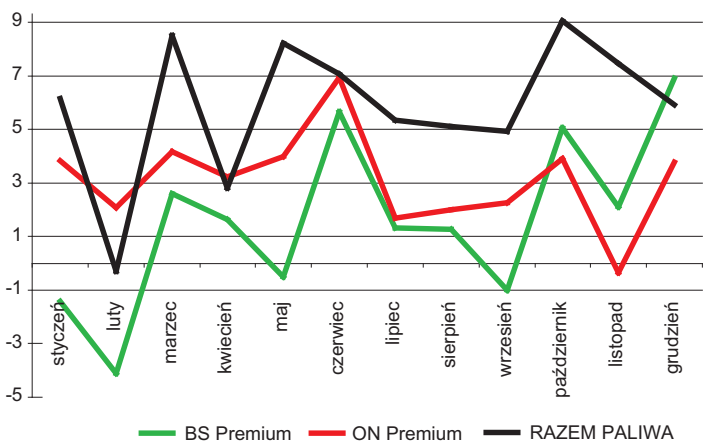
RYS. 20 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W ROKU 2017 [M-C/M-C %]

Źródło: Dane własne POPIHN



RYS. 21 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W ROKU 2017 [M-C/M-C %]

Źródło: Dane własne POPIHN



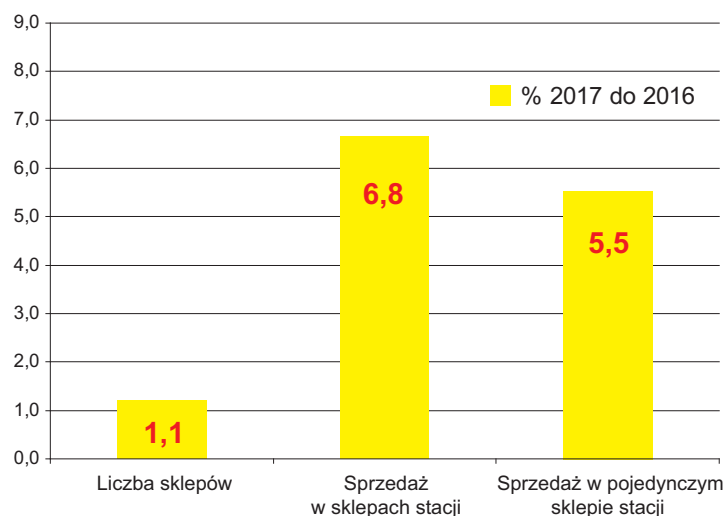
a autogazu 3,9%. Sprzedaż benzyn silnikowych i autogazu jest ściśle powiązana z cenami paliw, a oleju napędowego głównie ze stanem gospodarki, a właściwie dynamiką jej wzrostu. Ta w roku 2017 wykazała wzrost rzędu około 4,6%, co musiało się przełożyć na poprawę wyników sprzedaży przy dystrybutorach. Tym bardziej, że udało się znacznie ograniczyć działalność szarej i czarnej strefy, która jeszcze w roku 2016 skutecznie pozbawiała legalnie działające stacje paliw części klientów. Dlatego też w poprzednich latach najtrudniej było operatorom stacji DODO, którzy ze względu na lokalizację stacji najczęściej bezpośrednio mierzyli się cenowo z tanim, nielegalnym paliwem. W roku 2017 również operatorzy tego typu stacji wykazali wyniki dodatnie w benzynach silnikowych i oleju napędowym. Nie udało się to w przypadku autogazu.

W roku 2017 marże wypracowywane na sprzedaży paliw nieco się poprawiły w stosunku do roku poprzedniego, ale wciąż nie zapewniały utrzymania działania stacji tylko ze sprzedaży paliw. Konieczne było prowadzenie sklepu z szeroką ofertą asortymentową. Więcej klientów kupujących paliwa to też więcej klientów w sklepie i tym samym możliwość osiągnięcia większych zysków ze sprzedaży pozapaliwowej. Jakość i asortyment paliw, a także szerokie i atrakcyjne programy lojalnościowe są w przypadku stacji największych operatorów rynkowych najlepszą metodą na przyciągnięcie klienta. W ubiegłym roku udało się ruch na stacjach paliw zwiększyć, a to zwiększyło ilość chętnych do zakupów w sklepach.

Dynamikę zbytu paliw na stacjach firm POPIHN w poszczególnych miesiącach 2017 przedstawiono na wykresie (rys. 20).

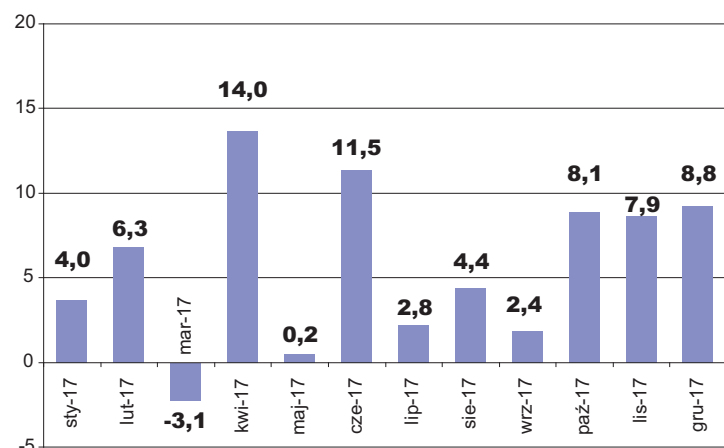
RYŚ. 22 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W ROKU 2017 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



RYŚ. 23 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W SKLEPACH FIRM POPIHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2017 ROKU W STOSUNKU DO ROKU 2016 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



W trakcie roku dynamika popytu na paliwa ulegała zmianom, ale była cały czas na dodatnim poziomie, osiągając punkt maksymalny w październiku.

Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na stacjach firm członkowskich POPIHN wyniósł 6%, przy czym dla oleju napędowego notowano wzrost sprzedaży o 6%, dla benzyny o 6%, a dla autogazu o 4%. Analiza danych dotyczących dynamiki handlu w spółkach organizacji oraz wyników łącznej oficjalnej konsumpcji paliw w kraju wskazuje na wystąpienie zauważalnego wzrostu sprzedaży na stacjach firm niezależnych. Lepszą sprzedaż notowano też w całym segmencie handlu poza stacjami paliw (bazy i firmy transportowe, budownictwo, kolej, samorządy), a to jest obszar, w którym swoje paliwa zwykle lokowała szara strefa. Zwyczajowy wzrost sprzedaży w okresie wakacji i tuż po nich, a także wprowadzenie w życie nowych rozwiązań prawnych w postaci aktów wykonawczych do pakietu energetycznego, a także pakietu transportowego, zwiększone skutecznością i konsekwencją działań służb kontrolnych, skutkowało znacznie wyższymi wskaźnikami sprzedaży w II połowie roku w porównaniu do I półrocza. I tak sprzedaż przez POPIHN benzyn silnikowych wzrosła w porównaniu II półrocza 2017 do I półrocza 2017 o 10%, oleju napędowego o 10%, a gazu płynnego LPG o 11%. To w przypadku wszystkich gatunków paliw o około 1 punkt procentowy więcej, niż w takim samym porównaniu z roku poprzedniego.

Dodatniej dynamice sprzedaży paliw ogółem towarzyszył wzrost sprzedaży paliw typu premium, który dla benzyny wyniósł dla całego roku 2%, a dla oleju napędowego 3%. Oznacza to, że paliw premium sprzedano więcej niż w roku 2016, choć dynamika wzrostu tej sprzedaży jest o kilka punktów procentowych mniejsza, niż w porównaniu 2016/2015.

W ubiegłym roku POPIHN słusznie zakładała, że przy obserwowanych wtedy poziomach cen i trendach na rynku zakupu nowych i używanych samochodów dynamika wzrostu rynku paliw uszlachetnionych spowolni, ale wciąż będzie dodatnia. Tak też się stało w roku 2017. Nadal uważa się, że trend wzrostowy dla paliw premium ma szanse kontynuacji, a nawet wzmocnienia. W roku 2017 po wyeliminowaniu z rynku znacznej części szarej strefy znacznie wzrosła oficjalna sprzedaż paliw – głównie standardowych. To przełożyło się na zmniejszenie dynamiki sprzedaży paliw premium, która działaniu szarej strefy poddawana była w dużo mniejszym stopniu niż sprzedaż paliw standardowych. W normalnych relacjach rynkowych i przy stabilizacji szarej strefy na bardzo niskich poziomach udziały sprzedaży paliw premium w całości sprzedaży paliw znacznie wzrosną. Kierowcy już wiedzą, że aby utrzymać silnik w należytym stanie, należy chociaż okresowo eksploatować go z wykorzystaniem paliw typu premium. To także dodatkowa korzyść dla środowiska naturalnego i eliminacja szkodliwego wpływu na jakość powietrza – szczególnie w dużych aglomeracjach miejskich.

POPIHN udało się w roku 2017 zlokalizować około 6640 stacji paliw, a to oznacza spadek ich liczby o około 2,5%. Jednocześnie ilość stacji paliw firm członkowskich POPIHN wzrosła o 0,5%. Na ten wzrost złożyły się nowe inwestycje, uruchomienie części stacji po okresie modernizacji i przejście części stacji od sektora niezależnego.



Trwały też prace nad optymalizacją sieci, co uwidaczniało się w rozwiązaniu części umów o współpracy. Łączna liczba stacji paliw będących w posiadaniu firm członkowskich organizacji wzrosła do 3750. Oznacza to, że najwięksi operatorzy rynku pozyskali 30 stacji do swoich sieci. Liczba stacji własnych koncernów wzrosła o 1,3%, stacji działających w ramach franczyzy spadła o 2%, a stacji reprezentujących format DODO praktycznie się nie zmieniła.

Wraz z rozwojem sieci i z inwestycjami w budowę nowych i modernizację już istniejących obiektów stacyjnych przybywało sklepów, działających przy stacjach paliw. Łącznie na koniec roku 2017, przy stacjach firm członkowskich POPIHN działających w formule COCO+CODO, istniało 2598 sklepów (o 30 więcej, niż w roku 2016), a z tej liczby 2546 (o 32 więcej, niż w roku 2016) sklepów prowadziło działalność handlową. Ze wzrostem ilości sklepów rosły również obroty w tych placówkach. W stosunku do roku 2016 wzrost obrotów sklepowych przy stacjach działających tylko w formule COCO+CODO (2546 placówek) wyniósł 6,8% i osiągnął poziom ponad 4,6 mld PLN. Obroty pojedynczego sklepu wzrosły o 5,5%.

Marże z bezpośredniej sprzedaży paliw pozostawały w roku 2017 na poziomie niewystarczającym do utrzymania stacji paliw tylko ze sprzedaży paliw. Dlatego ważnym elementem ich utrzymania był sklep, w którym dokonywano sprzedaży towarów pozapaliwowych i gdzie coraz szerzej oferowane były usługi małej gastronomii. Dzięki zabiegom branży i innych organizacji skupiających podmioty zajmujące się handlem, na razie udało się ograniczyć próby ograniczenia działania sklepów na stacjach, wyeliminowania ze sprzedaży wyrobów alkoholowych, tytoniowych i podstawowych ogólnodostępnych leków. Asortyment pozapaliwowy to z jednej strony wspomaganie utrzymania stacji paliw, a z drugiej źródło zaopatrzenia ludności w najpotrzebniejsze artykuły w miejscowościach pozbawionych apteki czy sklepu spożywczego działającego w niedzielę.

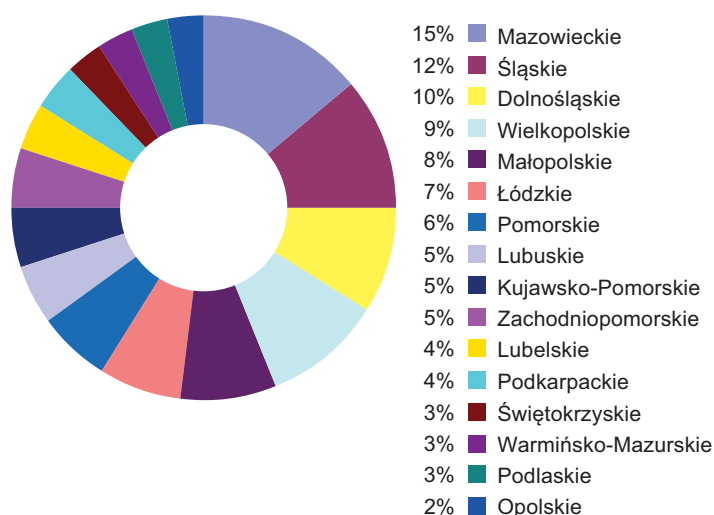
Wykres 23 pokazuje sprzedaż sklepów przy stacjach paliw w poszczególnych miesiącach roku w porównaniu do analogicznych miesięcy roku 2016. Tylko w marcu 2017 dynamika sprzedaży sklepowej była niższa, niż w analogicznych miesiącach roku poprzedniego. Pozostałe miesiące przyniosły lepsze wyniki niż przed rokiem. Zwykle wzrost sprzedaży notuje się w okresach wyjazdów świątecznych, długich weekendów i w czasie wakacji. Ze względu na niskie marże na paliwach to właśnie sklep wypracowywał często zysk stacji paliw, niezbędny do utrzymania obiektu i jego pracowników.

Z porównania geograficznego rozkładu sprzedaży paliw silnikowych w Polsce, bazującego na danych przesłanych przez firmy członkowskie POPIHN wynika, iż w stosunku do roku 2016 nie zanotowano większych zmian. Województwem o największym popycie na paliwa samochodowe pozostaje Mazowieckie, a najmniejszy popyt notuje się w Opolskim. Sprzedaż w 5 województwach przekracza wielkość sprzedaży w pozostałych 11 województwach. Warto zauważyć, iż największy wzrost sprzedaży na stacjach firm członkowskich POPIHN notowano w województwach, gdzie według szacunków jeszcze do niedawna był największy udział szarej i czarnej strefy. Były to w przypadku benzyn silnikowych Małopolskie, Podkarpackie i Warmińsko-Mazurskie, a w przypadku oleju napędowego Lubelskie, Podkarpackie i Świętokrzyskie.

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 województwie mazowieckim spółki POPIHN sprzedały ponad 6 razy więcej paliw silnikowych niż w najśłabszym pod względem popytu województwie opolskim.

RYS. 24 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPIHN W POLSCE W ROKU 2017 [%]

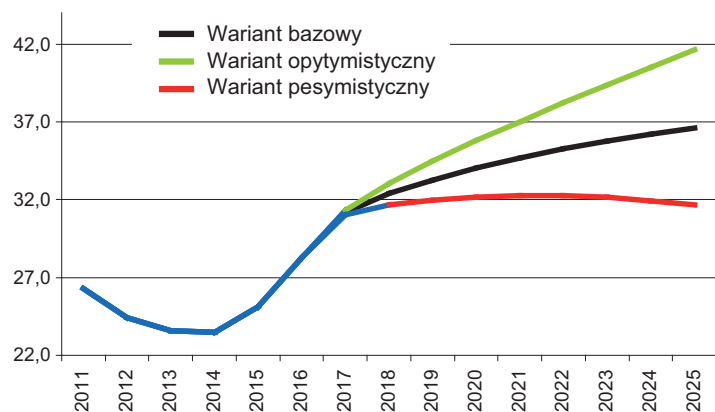
Źródło: Dane własne POPIHN



PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO ROKU 2025

RYS. 25 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA CIEKŁE W LATACH 2017 – 2025 (w mln m³)

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



W oparciu o najnowsze trendy obserwowane na rynku krajowym i światowym, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego przygotowała scenariusze popytu na paliwa płynne w najbliższych latach. Utrzymano perspektywę czasową do roku 2025, co przy obecnej sytuacji na polskim rynku naftowym i uwzględnieniu szacunkowych wyników końcowych za rok 2017, powinno zwiększyć prawdopodobieństwo osiągnięcia prognozowanego wyniku. W ubiegłym roku oficjalny popyt na paliwa w Polsce przekroczył prognozy prezentowane przed rokiem jako scenariusz bazowy dla rynku polskiego. Przewidywano wprawdzie wzrost rynku, ale nowe rozwiązania prawne, takie jak pakiet paliwowy, pakiet energetyczny i pakiet transportowy oraz skuteczne działania służb kontrolnych wykorzystujących nowe prawo spowodowały znacznie większy wzrost konsumpcji paliw, niż przewidywano w scenariuszu podstawowym. Skuteczne wyeliminowanie większości firm działających w szarej i czarnej strefie operującej głównie w segmencie oleju napędowego, zwiększenie popytu na benzyny silnikowe i relatywnie korzystne dla kierowców ceny paliw, to główne elementy, dzięki którym udało się na rynku uplasować większe ilości paliw, niż zakładano w scenariuszu podstawowym. Tym samym rynek dokonał większego przesunięcia w kierunku zeszlatorocznego scenariusza optymistycznego. Nowe scenariusze zostały opracowane przy współudziale firm członkowskich POPiHN z uwzględnieniem przemian obecnie zachodzących na krajowym i międzynarodowym rynku naftowym. W scenariuszu bazowym i optymistycznym założono utrzymanie skuteczności walki z nieprawidłowościami na rynku krajowym, a wręcz jeszcze większe ich wyeliminowanie. Założono też utrzymanie stabilnych poziomów notowań dla ropy i produktów gotowych na rynkach międzynarodowych oraz stabilny kurs polskiego złotego w stosunku do dolara US. Uwzględniono też uruchomienie w roku 2018 nowych zadań inwestycji infrastrukturalnych

finansowanych w dużej mierze ze środków europejskich. Ujęto również fakt zmiany preferencji kierowców w zakupie samochodów z silnikami benzynowymi kosztem samochodów zasilanych olejem napędowym. Przyjęto, iż utrzymane zostaną dotacje społeczne w postaci programu 500+, średnia płaca krajowa będzie wzrastała, a poziom bezrobocia będzie na niskim poziomie. Założono też, że turystyka krajowa w okresach wakacyjnych nadal będzie się intensywnie rozwijać.

Scenariusz bazowy zakłada, że polska gospodarka będzie rozwijała się w tempie powyżej 4% rocznie. Pozostałe warianty opierają się na wynikach poniżej i powyżej tej granicy. Przyjęto, że skuteczność walki z szarą strefą w najbliższych latach zostanie podtrzymana, a na rynkach międzynarodowych utrzyma się korzystna relacja cenowa ropy naftowej i paliw gotowych. Założono też, że zakres zmian kursu złotego do dolara US nie przekroczy 10% od poziomu 3,5 PLN obserwowanego w końcu roku 2017.

W podstawowym wariantcie scenariusza przyjęto, że aktualnie obserwowany średni poziom notowań ropy naftowej może utrzymać się w dłuższym okresie czasu, a widełki cenowe będą obejmować zakres między 55 a 75 USD/bbl. Na tak określonym poziomie notowania ropy powinny pozostać w okresie około 2 lat, po czym możliwy jest systematyczny wzrost do poziomu około 85 USD/bbl w układzie średniorocznym. Założono stabilną sytuację na międzynarodowym rynku ropy (z jednej strony porozumienia ograniczające wydobycie, a z drugiej wzrost wydobycia ze złóż łupkowych). Na rynku krajowym zakłada się skuteczne działania limitujące szarą i czarną strefę poprzez kontrole i egzekwowanie nowego prawa. Przy takich założeniach oczekuje się, że rok 2018 będzie kolejnym rokiem wzrostu konsumpcji paliw i w następnych latach ten trend zostanie utrzymany, choć w mniejszej skali. Efekt wzrostu powinien zostać osiągnięty dzięki rosnącemu oficjalnemu popytowi na olej napędowy i na benzyny silnikowe. Benzyny silnikowe będą zapewne odzyskiwać rynek transportu indywidualnego kosztem pojazdów zasilanych olejem napędowym. Zwiększenie efektywności silników benzynowych i spłaszczenie różnicy w cenach benzyny 95 i autogazu będzie skutkowało zmniejszeniem popytu na autogaz. Wzrost zamożności społeczeństwa i duża podaż używanych pojazdów na rynkach zachodnioeuropejskich, związana z wymianą parku samochodowego na bardziej ekologiczny, zaowocuje wzrostem floty samochodowej poruszającej się po Polsce. Nowe inwestycje drogowe zachęcą do zwiększenia ruchu samochodowego poza miastami kosztem innych środków transportu, w tym głównie kolei. W dużych miastach należy oczekiwać wzrostu roli komunikacji miejskiej – z rosnącym nastawieniem na jej coraz większą ekologiczność oraz rozwoju car sharingu z udziałem pojazdów elektrycznych. Popyt na lekki olej opałowy pozostanie w słabym trendzie spadkowym, przyhamowywanym nieco nowymi normami środowiska uwzględniającymi walkę ze smogiem. W tym wariantcie zapotrzebowanie oficjalnego rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2025 ocenia się obecnie na około 36 – 37 mln m³.

Wariant optymistyczny, oprócz głównych założeń jak dla wariantu bazowego, zakłada obniżenie poziomu notowań ropy i paliw gotowych o około 20% w stosunku do wartości przedstawionych powyżej, wolniejszy rozwój sektora pojazdów z zasilaniem alternatywnym oraz utrzymanie w okresie 2-3 lat obserwowanego od roku 2016 trendu powiększenia krajowej floty transportowej. Czynnikiem najważniejszym będzie jednak wejście na ścieżkę szybkiego rozwoju gospodarczego z PKB na poziomie sporo powyżej 5%. W tym wariancie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2025 ocenia się na prawie 42 mln m³.

Wariant pesymistyczny przyjmuje obniżoną perspektywę rozwoju polskiej gospodarki na poziomie poniżej 3%, znaczną utratę wartości złotego lub destabilizację sytuacji międzynarodowej i istotne wzrosty notowań dla ropy naftowej. Taka sytuacja może powodować konieczność wzrostu podatków w kraju – również, a może jak to zwykle bywało w przeszłości, w pierwszej kolejności dla sektora paliwowego, co doprowadzić może do znacznych wzrostów cen paliw. Wzrost obciążeń fiskalnych i wysokie ceny paliw rozruszałyby ponownie szarą i czarną strefę paliwową.

Patrząc na dzisiejszy rynek paliw ciekłych w Polsce można bez większych obaw zakładać, iż najbliższej mu w kolejnych latach do wersji bazowej scenariusza. Trzeba jednak pamiętać, że światowy sektor naftowy jest niezwykle wrażliwy na wszelkiego rodzaju zawirowania sytuacji geopolitycznej czy gospodarczej – szczególnie wśród największych producentów ropy. Na rynku polskim dzisiaj państwo wygrywa bitwę z szarą strefą, ale nie jest to jeszcze koniec wojny. Dziś można powiedzieć, że efekty

działania nowej legislacji są zadowalające, a służby kontrolne spisują się bardzo dobrze. Trzeba jednak pamiętać, że zarabiający na nielegalnym handlu paliwami wciąż szukają nowych sposobów ominięcia prawa, dysponując przy tym znacznymi zasobami pieniężnymi.

W polskiej gospodarce wciąż jest miejsce na poważny wzrost oficjalnego popytu na paliwa wytwarzane z ropy naftowej. Rosnące zainteresowanie samochodami zasilanymi benzynami silnikowymi powinno ten trend jeszcze wzmocnić. Klasyczne silniki na paliwa konwencjonalne wciąż mają jeszcze spore rezerwy techniczne i mogą spełniać rosnące wymagania dotyczące redukcji emisji spalin. Konkurencja ze strony pojazdów na paliwa alternatywne, w tym obecnie bardzo mocno promowaną energię elektryczną, puka do drzwi. Ograniczanie ruchu samochodowego w dużych aglomeracjach czy promowanie wykorzystania pojazdów w ramach car sharingu już mają miejsce. Wycofanie z użycia samochodów na paliwa klasyczne, szczególnie na rynku polskim, to dziś jeszcze odległa przyszłość, ale – jak widać choćby na przykładzie aut hybrydowych i elektrycznych – nadchodząca coraz szybszymi krokami. W perspektywie zawartej w tym scenariuszu sektor produkcji paliw nie ma się wprawdzie jeszcze czego obawiać, gdyż to paliwa tradycyjne pozostaną najważniejszym nośnikiem energii wykorzystywanym w transporcie. Przyszłość jednak wymusi na firmach naftowych szukanie nowych obszarów generowania zysków. Szacuje się, że znaczne ograniczenie zużycia ropy naftowej do produkcji paliw będzie miało miejsce dopiero po roku 2030, ale ta perspektywa wcale nie jest w skali gospodarki tak odległą.



INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

Przedstawiane na ubiegłorocznej konferencji organizacji prognozy cenowe Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego okazały się słuszne. Ceny detaliczne paliw silnikowych w Polsce nieznacznie wzrosły licząc średnio w roku, ale były też okresy w trakcie 2017 roku, gdy te ceny były niższe, niż w analogicznych okresach roku 2016. Tym samym rok 2017 był pierwszym po czterech latach, kiedy ceny rok do roku były wyższe. Litr benzyny 95 był średnio w roku droższy o 25 gr, a oleju napędowego o 31 gr niż w roku 2016. Drożej płacono też za autogaz. Paliwo to podrożało o 28 gr/l. Cena detaliczna benzyny 95 była przez cały rok wyższa od ceny oleju napędowego. Średnioroczna różnica ceny obu gatunków paliwa wyniosła 16 gr, co oznacza, iż była niższa od takiej samej różnicy w roku 2016 o 6 gr/l. Przez pierwsze półrocze 2017 ceny paliw silnikowych systematycznie z tygodnia na tydzień spadały, natomiast II półrocze to okres systematycznych wzrostów cen wszystkich gatunków paliw, kupowanych przez kierowców. Widełki cenowe dla benzyny 95 rozpościły się pomiędzy 4,32 i 4,78 PLN/litr. Dla oleju napędowego ten przedział wynosił 4,11 do 4,66 PLN/litr. Różnica pomiędzy najniższą a najwyższą ceną benzyny 95 w ciągu roku wyniosła 46 gr/l, a dla oleju napędowego 55 gr/l. To o połowę mniej, niż obserwowano w roku 2016. Na koniec roku poziom cen obu gatunków paliw był bardzo zbliżony do poziomu z początku roku. Relatywnie niewielkie wzrosty cen paliw skłaniały do większych zakupów – nawet tych kierowców, którzy tankują z reguły za tę samą kwotę pieniędzy. Korzystne dla kierowców ceny i skuteczna walka z szarą strefą pozwoliły operatorom stacji wypracować nieco wyższe marże niż w roku poprzednim. Niemniej jednak były to poziomy, które do utrzymania stacji paliw wymagały intensywnej sprzedaży towarów pozapaliwowych.

Zmiany cen na polskich stacjach paliw były, jak zwykle, generowane sytuacją na rynkach międzynarodowych i kursem polskiego złotego w stosunku do dolara US. Korzystnie dla polskich kierowców kurs złotego w stosunku do dolara uległ wzmocnieniu, co pozwoliło ograniczyć skalę podwyżek cen. Umocnienie osiągnęło poziom 4%. W roku 2017 średnie

roczne notowania ropy naftowej osiągnęły poziom 54,30 USD/bbl i było to o 24% więcej niż w roku 2016. Najniższe notowanie to 43,99 USD/bbl, obserwowane w połowie roku 2017. Było to prawie dwukrotnie więcej, niż wyniosło najniższe notowanie dla ropy Brent w transakcjach spot w roku 2016. Maksimum notowań wyniosło 66,15 USD/bbl i wystąpiło w końcu grudnia. Powodów zmian cen ropy było, jak zwykle, kilka i występowały one w różnych okresach roku. Najbardziej istotne dla rynku okazało się zrealizowanie zapowiedzi OPEC i innych krajów producentek – w tym głównie Rosji – z 2016 roku o zredukowaniu wydobycia ropy przez tę grupę państw i podpisanie porozumienia o utrzymaniu tego ograniczenia do końca roku 2018. Pomimo tych zabiegów na rynku wciąż utrzymywała się sytuacja lekkiej nadpodaży ropy, a systematycznie rosnące wydobycie ropy ze złóż łupkowych – głównie w USA, ale też np. w Kanadzie – ograniczało możliwość podnoszenia notowań surowca. Do wzrostów cen ropy w II półroczu 2017 przyczyniła się też niestabilna sytuacja w Libii i Nigerii oraz napięcie wywołane sytuacją wewnętrzną w Iranie. Podobne relacje jak dla ropy notowano dla paliw gotowych, którymi handlowano na giełdach międzynarodowych. Tu również notowano wzrosty, choć warto zauważyć, że dynamikę ropy odzwierciedliły tylko notowania oleju napędowego, a benzyny silnikowe podrożały znacznie mniej. Tym razem można zaryzykować twierdzenie, że to ropa naftowa była elementem, który decydował o trendach na rynkach paliw gotowych. Wzrost popytu światowego na gotowe paliwa transportowe był zjawiskiem trwałym, ale nie wymuszał wzrostu notowań ropy. Wciąż na rynku występowały nadwyżki tych produktów, choć trzeba podkreślić, że ich poziom – podobnie jak miało to miejsce w przypadku ropy naftowej – uległ obniżeniu. Na rynku polskim ceny netto w handlu hurtowym, przy braku zmian obciążeń podatkowych, kształtowały zmiany giełdowych notowań paliw gotowych i zmiany kursu złotego w stosunku do waluty amerykańskiej. Na podwyżce średnich cen rocznych nie zyskali kierowcy i firmy transportowe, ale dochody do budżetu państwa z tytułu podatku VAT rosły. Dodatkowe dochody fiskus osiągnął też z tytułu wyższej oficjalnej sprzedaży po eliminacji z rynku części szarej i czarnej strefy.

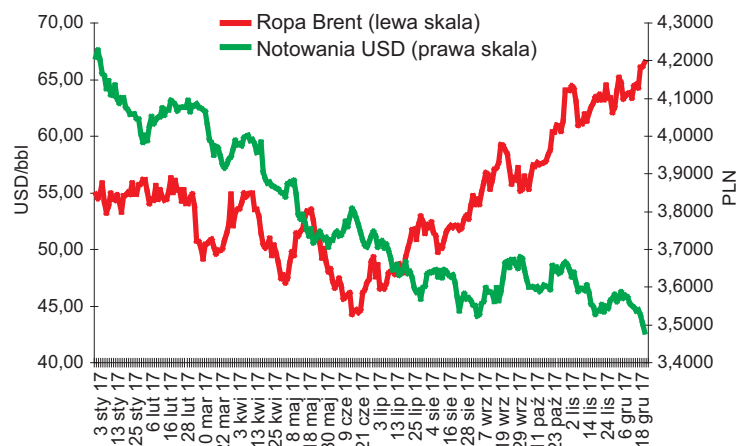
Tak jak w latach poprzednich ceny na rynku polskim ustalane są przez producentów i handlowców w oparciu o tzw. parytet importowy, którego głównymi elementami są notowania giełdowe gotowych paliw i kurs złotego w stosunku do dolara US. Uwzględnia się też opłaty fiskalne, jakie należy odprowadzić do budżetu państwa. Zmiany poziomu parytetu, spowodowane zmianami notowań paliw gotowych, wyznaczały kierunek zmian cen hurtowych, a te następnie cen detalicznych.

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

Rok 2017 upłynął na rynku ropy głównie na obserwacji przestrzegania przez państwa OPEC podpisanych redukcji wydobycia, a także reakcji amerykańskich naftarzy łupkowych na rosnące notowania surowca na świecie. Jak pokazują wyniki roczne, działania redukcyjne przyniosły oczekiwany skutek w postaci obniżenia nadpodaży ropy na rynkach międzynarodowych i podniesienia poziomu ich notowań.

RYŚ. 26 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2017 ROKU

Źródło: e-petrol.pl, POPIHN



RYS. 27 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIWI CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US W ROKU 2016 I 2017

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

Wyszczególnienie	ROK 2016		ROK 2017		Wskaźnik 2017 do 2016 2016=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Notowania ropy Brent	43,69	USD/bbl	54,30	USD/bbl	124
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	474,4	USD/t	564,1	USD/t	119
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	405,4	USD/t	500,7	USD/t	124
Kurs US Dolara	3,9459	PLN	3,7783	PLN	96

ZMIANY CEN NA POLSKICH STACJACH PALIW BYŁY GENEROWANE SYTUACJĄ NA RYNKACH MIĘDZYNARODOWYCH I KURSEM POLSKIEGO ZŁOTEGO W STOSUNKU DO DOLARA US.

To ostatnie jest szczególnie istotne dla Rosji i Arabii Saudyjskiej, których budżety znalazły się w dużym deficycie po obniżkach cen ropy w roku 2016. Nadal pozostaje na rynku pewien nawis w postaci nadpodaży ropy i gotowych paliw. Gdyby jednak udało się utrzymać w mocy wprowadzone ograniczenia produkcyjne, to można oczekiwać w najbliższej przyszłości notowań w przedziale 55 do 75 USD/bbl, a to oznacza przesunięcie dotychczasowych prognoz o około 15 USD w górę na każdej wydobytej baryłce ropy. Skutkiem tych wyższych notowań będzie zapewne wzrost ilości instalacji wydobywczych na polach łupkowych w Stanach Zjednoczonych Ameryki. Szacuje się, że już w I połowie 2018 roku amerykańska produkcja ropy pobije kolejny rekord przekraczając poziom wydobywania na wysokości 10 mln bbl dziennie. To w sumie dobra informacja dla kierowców, bo gwarantuje utrzymanie cen paliw na poziomie zbliżonym do roku 2017.

Wyniki ekonomiczne, przedstawione przez krajowych producentów paliw, świadczą o tym, iż podmioty te wykorzystywały miniony rok do podniesienia swojej wartości. Skorzystał też budżet państwa, a nieco stracili polscy kierowcy. Trzeba pamiętać, że w Polsce w cenie paliw ponad 50% stanowią podatki – w tym VAT, który jest podatkiem procentowym wzrastającym wraz ze wzrostem ceny produktu. Ceny hurtowe w polskich rafineriach rosły w mniejszej skali, niż wynikałoby to ze wzrostu notowań i wyniosły 6% dla benzyn silnikowych i 7% dla oleju napędowego. Co ciekawe, o takie same wartości te same ceny uległy zmniejszeniu w roku 2016.

Składowe wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kursu dolara) kształtowały się w roku 2017 tak, jak przedstawiono to na rys. 27.

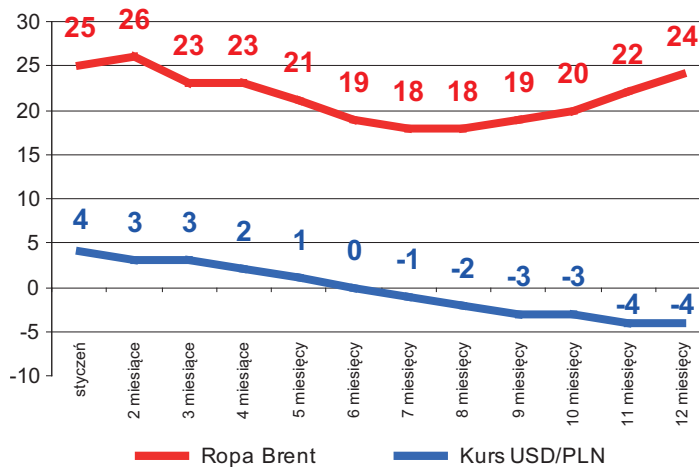
Relacje notowań ropy naftowej i kursu dolara US dla rynku polskiego przedstawia rys. 28. Takie ukształtowanie zmian musiało skutkować podwyżkami cen w II połowie roku.

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

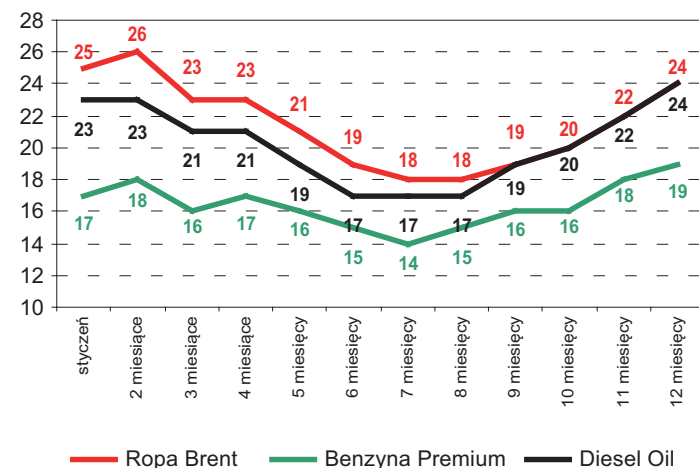
Trend wzrostowy notowań ropy widoczny był od początku roku z lekkim obniżeniem dynamiki w miesiącach urlopowych. Kierowcy zyskali wtedy niższe ceny na wyjazdy wakacyjne. Olej napędowy wykazał większą dynamikę wzrostów notowań niż miało to miejsce w przypadku benzyn silnikowych. Oba gatunki paliwa podróżowały w następstwie wzrostu notowań ropy naftowej, ale przyczynił się do tego również

RYS. 28 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W ROKU 2017 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2016 [%]

Źródło: POPIHN i e-petrol.pl

**RYS. 29** DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIWI W ROKU 2017 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2016 [%]

Źródło: POPIHN i e-petrol.pl



wzrost popytu na paliwa gotowe w większości krajów wysoko- i rozwijających się. Elementem wpływającym ujemnie (hamująco) na tempo podwyżek cen paliw gotowych były pełne magazyny zapasów czekających na klienta.

Polski rynek odwzorowuje trendy panujące na giełdach światowych. Ceny w kraju kształtowane są poprzez tzw. paritet importowy, uwzględniający w kalkulacji zmiany notowań gotowych paliw, kurs złotego w stosunku do dolara US oraz obciążenia podatkowe występujące na rynku krajowym. W roku 2017 średnio w roku wzrosły notowania paliw, ale jednocześnie wzmocnieniu w stosunku do dolara US uległa polska waluta. Obciążenia podatkowe pozostały na niezmienionym poziomie. Zmiany średnich cen rocznych dla transakcji zakupowych typu spot w polskich rafineriach zamieszczono w tabelach (rys. 30 i 31).

Podwyżki średnich cen netto benzyny 95 u polskich producentów, powiązane w sposób bezpośredni z notowaniami giełdowymi, były niższe od podwyżek tych notowań, co było głównie spowodowane wzmocnieniem wartości polskiej waluty.

Relacje cenowe na polskim rynku zaopatrzeniowym dla oleju napędowego przedstawia rys. 31.

Podobnie jak w przypadku benzyn, również dla oleju napędowego podwyżki krajowych cen netto nie pokryły się z wielkością podwyżek na rynkach międzynarodowych.

Po skutecznej eliminacji dużej części szarej i czarnej strefy z rynku paliw, ceny hurtowe w większym stopniu przekładają się bezpośrednio na kształtowanie cen detalicznych. Dlatego zmiany tych ostatnich w roku 2017 były prawie identyczne z korektami cen w krajowych rafineriach. W roku 2015 benzyna 95 w detalu kosztowała średnio w roku o 13 gr/l więcej od oleju napędowego. W roku 2016 różnica ta wyniosła już 22 gr/l, a w roku 2017 ponownie zmalała do poziomu 16 gr/l. To głównie skutek zmian na rynkach międzynarodowych. Niemniej jednak ceny benzyny cały czas pozostawały wyższe od cen oleju napędowego i biorąc pod uwagę coraz większe zainteresowanie kierowców samochodami z silnikami benzynowymi – ten trend się utrzyma również w przyszłości, a poziom różnicy cen najprawdopodobniej wzrośnie. W przeszłości, kiedy pojazdy benzynowe znacznie dominowały w transporcie osobowym, olej napędowy bywał znacznie tańszy od podstawowego gatunku benzyny.

RYS. 30 PORÓWNANIE CEN HURTOWYCH BENZYN SILNIKOWYCH U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Źródło: PKN ORLEN SA, Grupa LOTOS SA, POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2016		ROK 2017		Wskaźnik 2017 do 2016 2016=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Benzyna EU95 brutto (bez VAT)	3 399	PLN/1000 l	3 593	PLN/1000 l	106
Akcyza	1 540	PLN/1000 l	1 540	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	129	PLN/1000 l	129	PLN/1000 l	100
Benzyna EU95 netto	1 730	PLN/1000 l	1 924	PLN/1000 l	111

RYS. 31 PORÓWNANIE ŚREDNIH ROCZNYCH CEN HURTOWYCH OLEJU NAPĘDOWEGO U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

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

Wyszczególnienie	ROK 2016		ROK 2017		Wskaźnik 2017 do 2016 2016=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
ON o zaw. S 0,001% brutto (bez VAT)	3 266	PLN/1000 l	3 494	PLN/1000 l	107
Akcyza o zaw. S 0,001%	1 171	PLN/1000 l	1 171	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	288	PLN/1000 l	288	PLN/1000 l	100
ON o zaw. S 0,001% netto	1 807	PLN/1000 l	2 035	PLN/1000 l	113

RYS. 32 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

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

Wyszczególnienie	ROK 2016		ROK 2017		Wskaźnik 2017 do 2016 2016=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	4,34	PLN/litr	4,59	PLN/litr	106
Średnia cena detaliczna ON	4,12	PLN/litr	4,43	PLN/litr	108
Średnia cena detaliczna autogazu	1,80	PLN/litr	2,08	PLN/litr	116



Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2016-2017 przedstawiono w tabeli (rys. 32).

Marże uzyskiwane na sprzedaży paliw były w roku 2017 nieco wyższe od obserwowanych rok wcześniej. Niemniej jednak utrzymanie stacji opierało się w dużym stopniu na sprzedaży towarów pozapaliwowych i na świadczeniu różnych usług dodatkowych. W trakcie roku marże kształtowały się dość zróżnicowanie, jednak wyraźnie więcej udawało się zarobić średnio w roku na sprzedaży benzyn niż oleju napędowego. Relacje cenowe benzyna 95/autogaz pozostały dla kierowców posiadających w swoich pojazdach podwójny system zasilania na poziomie zachęcającym do kupowania autogazu, ale trzeba zaznaczyć, że opłacalność tego zabiegu nieco, bo o 4 punkty procentowe zmalała, podobnie jak to miało miejsce w roku 2016. Stosunek ceny autogazu do ceny benzyny 95 był średnio w roku na poziomie około 45%, podczas, gdy rok wcześniej było to 41%. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (rys. 33 i 34).

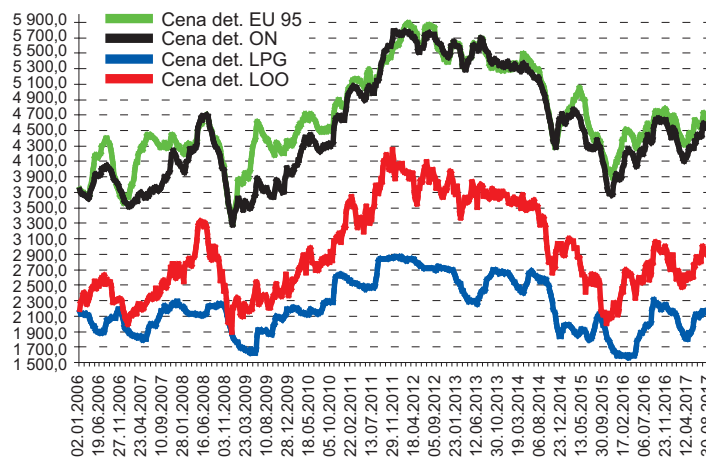
Zapoczątkowany w roku 2012 trend corocznych obniżek średniorocznych cen paliw silnikowych został zatrzymany w roku 2017. Zmiany w sposobie kształtowania rynku, podjęte przez państwa produkujące ropę naftową, doprowadziły do sytuacji znacznego podniesienia notowań międzynarodowych, a następnie cen krajowych i wobec obecnych relacji rynkowych możliwe jest pozostawanie cen na poziomie zbliżonym do obserwowanego w końcówce roku 2017 również w pierwszych miesiącach 2018 roku. Najprawdopodobniej także cały rok 2018 trzeba będzie podsumować z cenami wyższymi od tych za rok poprzedni. Wydaje się to prawdopodobne, ale tylko z zastrzeżeniem utrzymania konsekwentnego ograniczenia produkcji ropy w skali globalnej. W innym przypadku ceny na stacjach paliw znów mogą powędrować w dół. Wykres 35 obrazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce.

Szacunki operatorów stacji paliw pokazują, iż marża konieczna do utrzymania stacji paliw tylko ze sprzedaży paliw powinna wynosić przynajmniej 25-35 gr/litr w zależności od lokalizacji. W roku 2017, podobnie jak w latach poprzednich, niewielu stacjom udało się ten poziom osiągnąć. Bez sprzedaży artykułów pozapaliwowych stacji paliw nie udałoby się prowadzić bez ponoszenia strat. Warto o tym pamiętać, jako że wciąż pojawiają się inicjatywy ograniczenia sprzedaży lub wyeliminowania z tej sprzedaży w sklepach na stacjach paliw takich towarów jak leki bez recepty, czy wyroby alkoholowe lub tytoniowe. Tego typu działania mogą prowadzić w ostateczności do znacznego ograniczenia ilości miejsc, w których kierowcy będą mogli zatankować swoje pojazdy.

Kierowcy przyzwyczaili się już do tego, że w trakcie roku obserwuje się znaczne zróżnicowanie poziomu cen paliw w wybranych rejonach kraju, a często nawet na terenie jednego miasta i na stacjach poszczególnych operatorów. Na poziom ceny wpływ ma głównie lokalizacja stacji i jej standard. Różnice cen w końcówce roku dochodziły do 30 groszy na litrze, a w przypadku stacji przy autostradach było to jeszcze więcej. Było to jednak nieco, bo o około 20 gr/l mniej, niż przed rokiem. Niemienne pozostały czynniki wyznaczające poziom cen detalicznych w różnych rejonach kraju. Decydował popyt i skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, ale też kompleksowość oferowanych usług. Coraz mniejszy wpływ na poziom

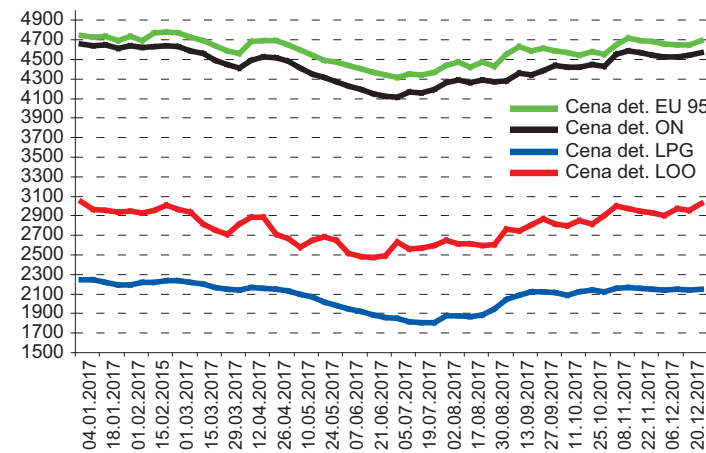
RYS. 33 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2006-2017 [PLN/1000 LITRÓW]

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



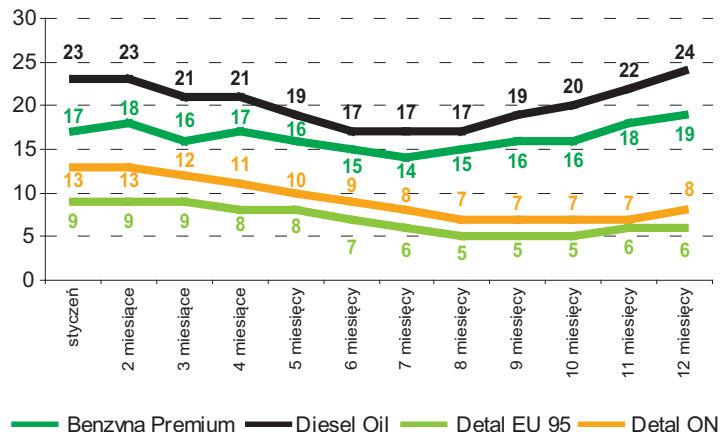
RYS. 34 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2017 ROKU [PLN/1000 LITRÓW]

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 2017 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2016 [%]

Źródło: POPIHN, epetrol.pl



cen miała działalność szarej i czarnej strefy w danym regionie.

Tak jak w poprzednich latach, również w roku 2017 sezonowo utrzymywała się duża rozpiętość cenowa pomiędzy niektórymi rejonami kraju. Różnice te występowały też na głównych ciągach komunikacyjnych. Statystycznie najdroższymi województwami w kraju są: mazowieckie, małopolskie, podkarpackie i zachodniopomorskie. W okresach wakacyjnych zdecydowanie drożej było na głównych trasach tranzytowych i w samych kurortach. Z kolei tzw. turyści paliwowi przyczyniają się do utrzymywania wyższych cen na stacjach w pobliżu granic z krajami unijnymi.

W Polsce podatki, jakimi obłożone są paliwa, determinują poziom cen detalicznych. Rys. 36 przedstawia średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w roku 2017.

W roku 2017 nie było zmiany wysokości kwotowych podatków dla paliw (akcyza, opłata paliwowa) oraz nie zmieniono

stawki podatku VAT, która pozostała na poziomie 23%, licząc od ceny netto powiększonej o podatki kwotowe. Średnio w roku obciążenia podatkowe, zawarte w cenie paliw, wzrosły w porównaniu z rokiem 2016. Głównym powodem było zwiększenie ceny netto i tym samym wyższy naliczany VAT. Tym samym, zarówno dla benzyny 95, jak też dla oleju napędowego, suma płaconych podatków w cenach detalicznych tych dwóch paliw wzrosła odpowiednio o 2% i 3%. W ujęciu kwotowym było to 47 PLN dla benzyny 95 i 58 PLN dla oleju napędowego więcej do zapłacenia fiskusowi za każde 1000 litrów sprzedanego paliwa. Wzrosty procentowe płaconych podatków zaistniały w roku 2017 były identyczne co do wielkości z obniżkami notowanymi rok wcześniej.

Wyższe ceny detaliczne benzyn i oleju napędowego skutkowały spadkiem udziału podatków w cenie dla odbiorcy końcowego. Spadek ten wyniósł odpowiednio 4 i 5% dla benzyny

RYS. 36 PORÓWNANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2016 I 2017

Źródło: opracowanie własne POPIHN

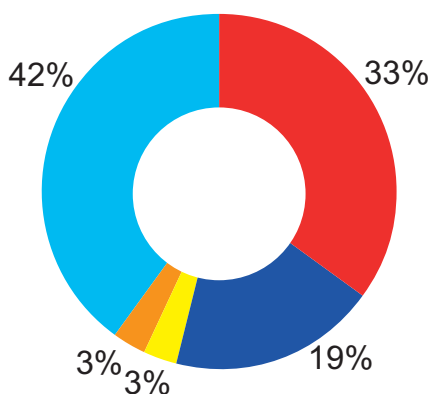
Wyszczególnienie	ROK 2016		ROK 2017		Wskaźnik 2017 do 2016 2016=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 480	PLN/1000 l	2 527	PLN/1000 l	102
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 229	PLN/1000 l	2 287	PLN/1000 l	103
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	57	%	55	%	96
% udział podatków w cenie detalicznej ON	54	%	52	%	95

**W POLSCE PODATKI, JAKIMI
OBŁOŻONE SĄ PALIWA,
DETERMINUJĄ POZIOM
CEN DETALICZNYCH.**

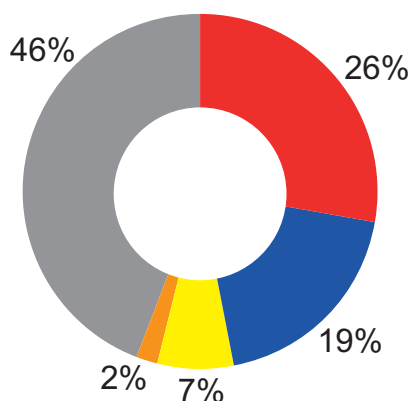
RYS. 37 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2017

Źródło: Obliczenia własne POPIHN

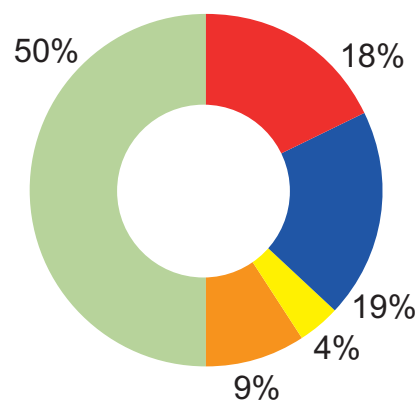
Struktura ceny detalicznej
benzyny EU95 średnio
w 2017 roku



Struktura ceny detalicznej
oleju napędowego średnio
w 2017 roku



Struktura ceny detalicznej
autogazu średnio
w 2017 roku



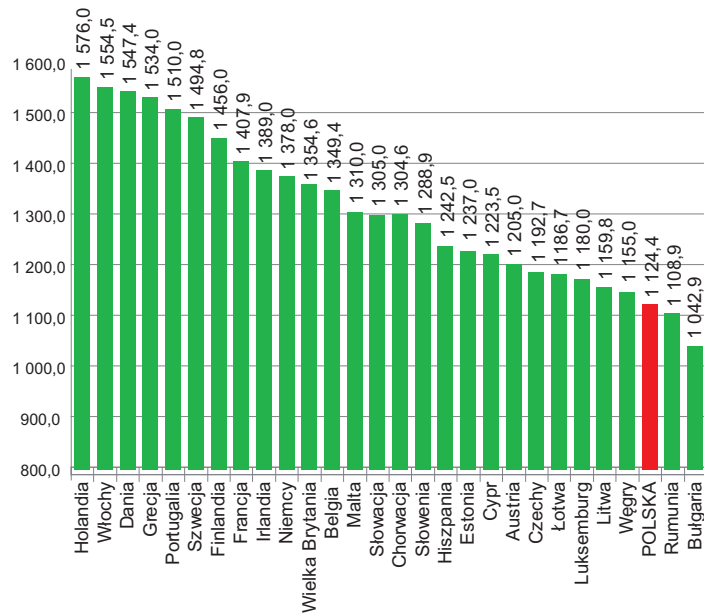
Akcyza
VAT
Opłata paliwowa
Marża
Cena netto

Akcyza
VAT
Opłata paliwowa
Marża
Cena netto

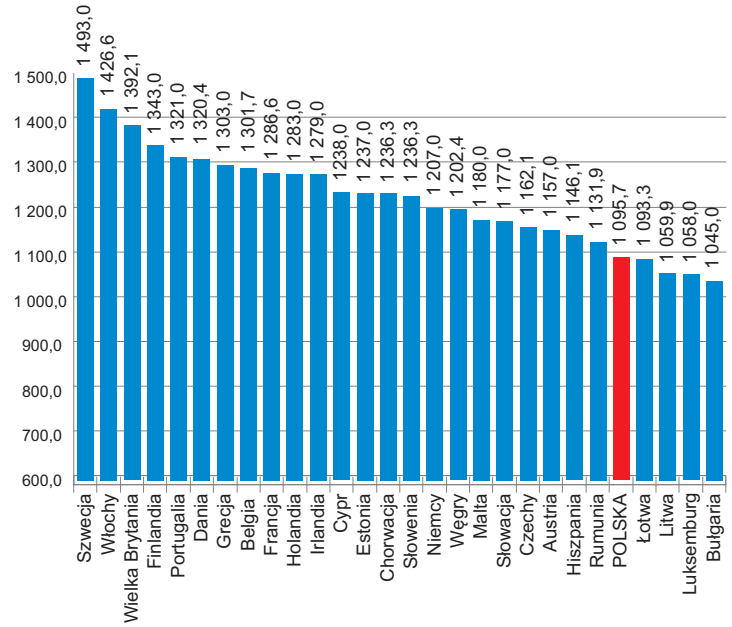
Akcyza
VAT
Opłata paliwowa
Marża
Cena netto

RYS. 40 CENY DETALICZNE EU95 W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2017 ROKU

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA


RYS. 41 CENY DETALICZNE OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2017 ROKU

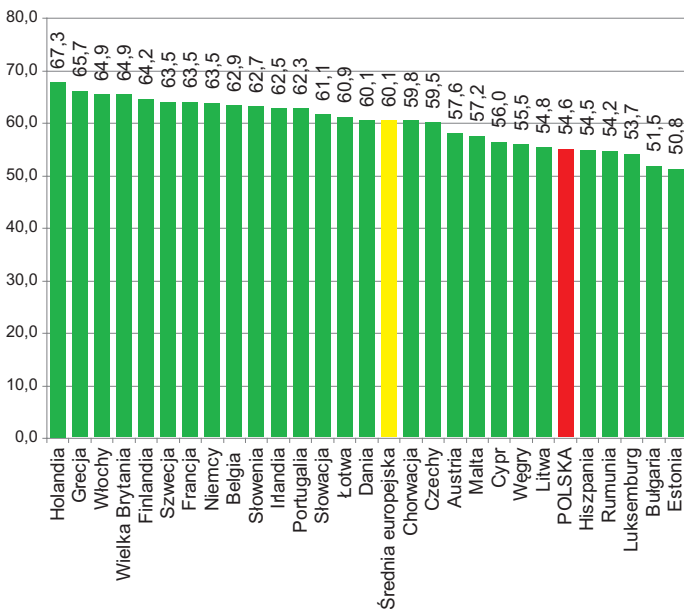
Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



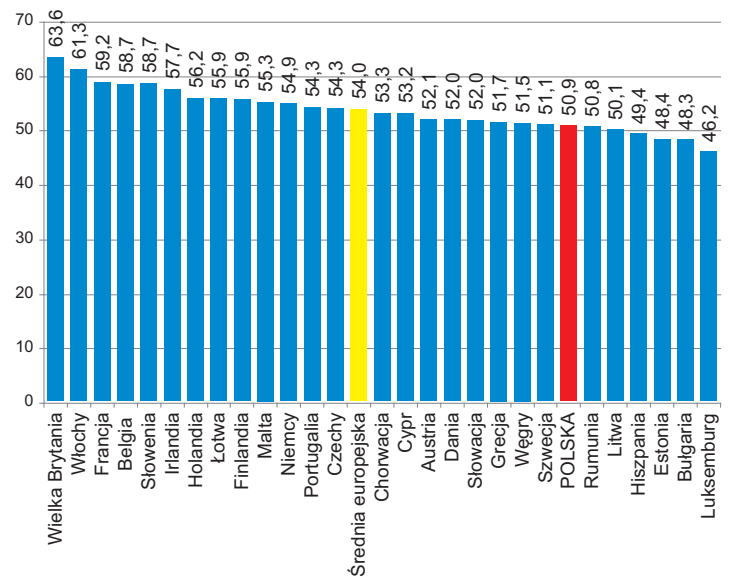
W CAŁYM ROKU 2017 CENY PALIW W POLSCE PO PRZELICZENIU NA EURO NALEŻAŁY DO NAJNIŻSZYCH W UNII EUROPEJSKIEJ. PODOBNA RELACJA BYŁA W LATACH POPRZEDNICH I DOTYCZYŁA ZARÓWNO BENZYN SILNIKOWYCH, JAK I OLEJU NAPĘDOWEGO.

RYS. 42 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2017

Źródło: Opracowanie własne POPIHN


RYS. 43 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2017

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



W całym roku 2017 ceny paliw w Polsce po przeliczeniu na euro należały do najniższych w Unii Europejskiej. Podobna relacja była w latach poprzednich i dotyczyła zarówno benzyn silnikowych, jak i oleju napędowego. Na koniec roku 2017 detaliczne ceny krajowe benzyny 95 były o 14%, a oleju napędowego o 11% niższe od średnich cen dla całego rynku europejskiego. W stosunku do grudnia 2016 roku różnica zmniejszyła się o 3 punkty procentowe dla benzyny 95 i o 1 punkt procentowy dla oleju napędowego.

W grudniu 2017, w przeliczeniu na euro, krajowe ceny netto (bez podatków) benzyny 95 i oleju napędowego były niższe od średniej europejskiej odpowiednio o 8 i 4%. Ceny netto we wszystkich krajach Unii są dość zbliżone, a różnice w cenach detalicznych wynikają głównie z wysokości podatków obowiązujących w poszczególnych krajach oraz wysokości marży.

Na koniec roku 2017 dla benzyny 95 różnica między najwyższą i najniższą ceną netto, obserwowaną w państwach europejskich, wyniosła 153 euro (o 16 euro więcej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 533 euro/1000 l (identycznie, jak rok wcześniej). Tym samym wzrosła rozpiętość cen netto przy zachowaniu różnicy pomiędzy cenami przy dystrybutorze. Taki układ poziomów cen netto i brutto sugeruje zmniejszenie wypracowanej marży na sprzedaży detalicznej paliw. Ten trend obserwowany jest nie tylko w Polsce, ale w całej Unii Europejskiej. Dla oleju napędowego ceny netto różniły się o 248 euro/1000 litrów, a ceny detaliczne o 448 euro/1000 litrów. W tym przypadku wzrosła prawie dwukrotnie różnica w cenach netto, ale też zmalała różnica w cenach detalicznych.

Polska stawka podatku VAT dla paliw należy do najwyższych w Europie, ale dzięki relatywnie (po przeliczeniu) niskim cenom netto płacony realnie podatek VAT lokuje się w środku stawki europejskiej. Na koniec grudnia dysproporcja pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95 – w stosunku do średniej unijnej – wyniosła 8%, czyli o 3 punkty procentowe mniej 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 18% i 12% niższa od średniej europejskiej odpowiednio dla benzyny 95 i oleju napędowego. To dwukrotnie mniej, niż przed rokiem.

W grudniu 2017 najtaniej w Unii Europejskiej tankowano benzynę 95 kolejno w Bułgarii, Rumunii i w Polsce. Olej napędowy tańszy niż w Polsce był kolejno od najniższej ceny w: Bułgarii, Luksemburgu, na Litwie i na Łotwie. Wszystkim naszym uniijnym sąsiadom opłacało się przyjechać do Polski i zatankować pojazd do pełna. Stacje przygraniczne – szczególnie na zachodzie i południu Polski – jak zwykle miały dobrą sprzedaż i nieco wyższe ceny, a tym samym i marżę. Tradycyjnie paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach niebędących członkami Unii, były tańsze niż w Polsce, co zachęcało polskich kierowców z tych okolic do zakupów na Ukrainie, Białorusi czy w Obwodzie Kaliningradzkim.

Płacąc za paliwo w całej Unii kierowcy regulują zobowiązania podatkowe, które opiewają na ponad 50% ceny detalicznej. Wykresy przedstawiające udział podatków w cenie paliw w poszczególnych krajach europejskich pokazują, że w stosunku do innych nacji uniijnych Polacy są obciążeni obowiązkiem podatkowym nieco mniej, niż większość nacji

153 euro

Różnica między najwyższą i najniższą ceną detaliczną dla benzyny 95 na koniec roku 2017 w państwach europejskich.



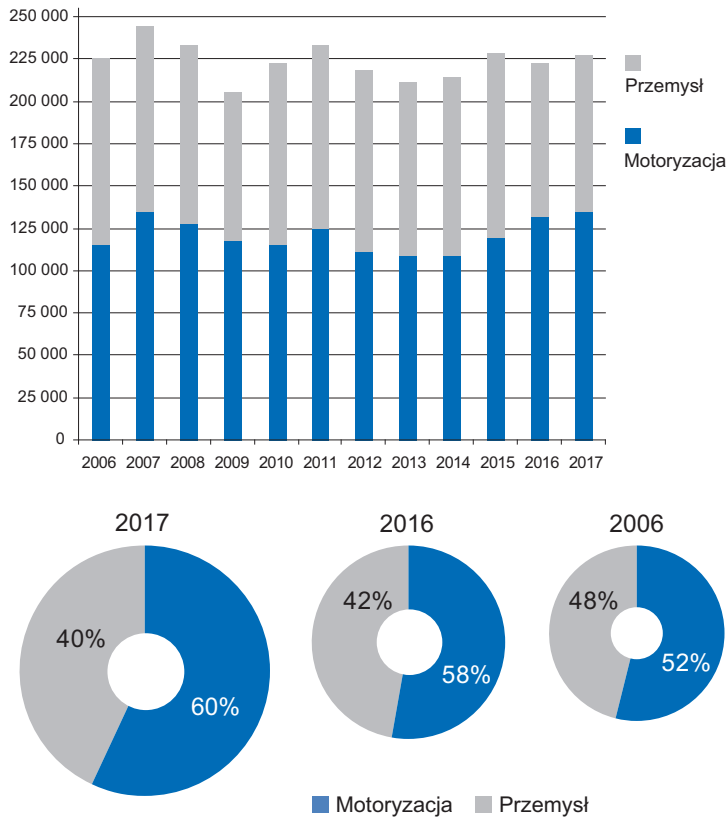
Fot. TOTAL

europejskich. Różnica w grudniu 2017 w stosunku do grudnia 2016, między udziałem największym, a najmniejszym wzrosła dla benzyny 95 o 1,5 punktu procentowego i wyniosła 16,5 punktów procentowych. Dla oleju ta relacja zmalała o prawie 1 punkt procentowy i wyniosła 17,4 punktu procentowego. Najniższy udział podatków w cenie benzyny 95 notowano w Estonii, a w cenie oleju napędowego w Luksemburgu, czyli w państwie z najniższym VAT dla paliw. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec roku 2017 prezentują rys. 42 i 43.

Możliwość tańszego tankowania niż w większości krajów europejskich zapewne cieszy polskich kierowców. Pamiętać jednak należy o zależnościach pomiędzy ceną paliwa a średnimi zarobkami w danym kraju. W takim porównaniu Polska już tak dobrze nie wypada, aczkolwiek jej pozycja w ostatnich latach przesunęła się w kierunku krajów o gospodarkach bardziej rozwiniętych. Podobnie jak w latach poprzednich, zakupy paliw były magnesem przyciągającym naszych zachodnich i południowych sąsiadów do tankowania ich pojazdów na polskich stacjach paliw. Przy okazji stacje i miejscowości przygraniczne zarabiały na innych zakupach i usługach realizowanych przy okazji podróży. Wciąż warto zatankować pojazd do pełna przed opuszczeniem naszego kraju i dojechać do niego na oparach, powracając z zagranicznych wojaży. Udając się na wschód, do krajów spoza Unii, kierowcy mieli zwykle w zbiornikach tylko tyle paliwa, żeby dojechać do najbliższej ukraińskiej, białoruskiej lub rosyjskiej stacji paliw.

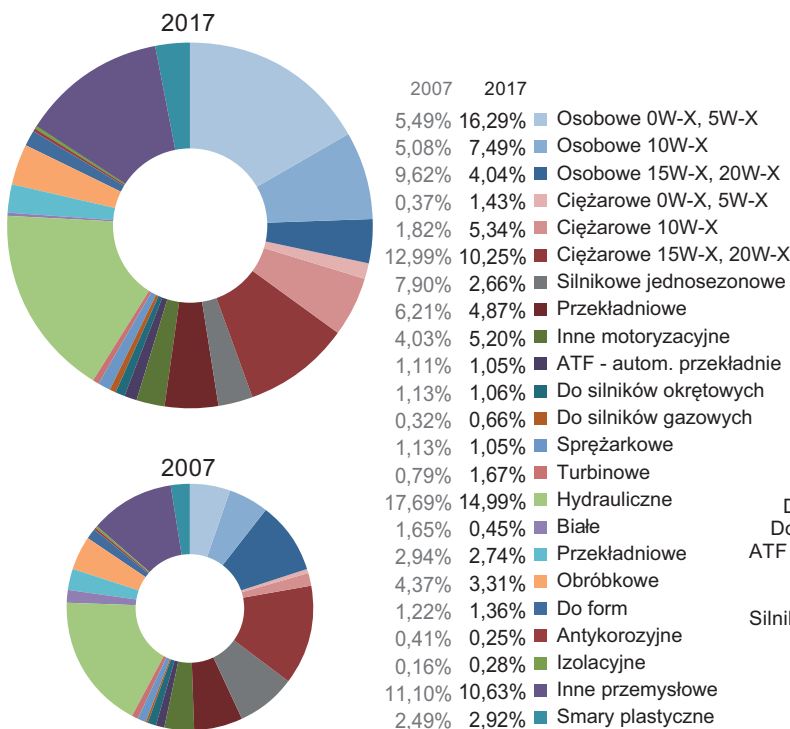
RYS. 44 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W 2017 ROKU

Źródło: opracowanie własne POPIHN



RYS. 45 PORÓWNANIE STRUKTURY CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2017 I 2007

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Całkowity rynek olejów smarowych

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w roku 2017 wielkość 226 896 ton, co oznacza wzrost o 1,62% rdr.

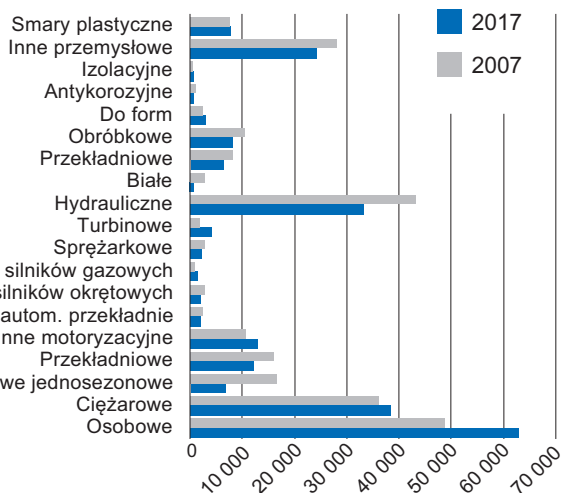
Pomimo zgodnej z prognozami¹ stabilizacji całości rynku, po raz kolejny nie zabrakło niespodzianek w poszczególnych jego segmentach. Podobnie jak przed rokiem, również tym razem głównym zaskoczeniem jest poziom wzrostu gospodarczego, jaki odnotowała cała polska gospodarka. Co prawda również POPIHN prognozowała wyraźne odbicie gospodarki po rozczarującym 2016 roku, ale jego skala przerastała najśmielsze ubiegłoroczne przewidywania².

Kolejnym zaskoczeniem jest to, w jaki sposób ten, niespodziewanie wysoki, wzrost gospodarczy przełożył się na sytuację w segmencie olejów dla motoryzacji i dla przemysłu. O ile w przypadku segmentu motoryzacyjnego miała miejsce kontynuacja trendu wzrostowego i bicie kolejnych rekordów sprzedaży, o tyle dużym negatywnym zaskoczeniem jest to, że załamanie w segmencie przemysłowym z roku 2016 nie tylko nie okazało się chwilowe, ale wręcz doszło do pogłębienia spadków – na tyle, że sytuacja zaczyna powoli przypominać kryzysowy rok 2009.

Powyższe okoliczności sprawiły, że rok 2017 był kolejnym, w którym nie udało się osiągnąć poziomu sprzedaży odnotowanego w rekordowym dotychczas 2007 roku, kiedy to sprzedano w Polsce ponad 245 000 ton olejów smarowych.

Omawiana sytuacja wpływa również na dalsze zmiany w generalnej strukturze rynku. W roku 2017 w dalszym ciągu rósł udział segmentu motoryzacyjnego, który osiągnął już 60%.

Wyraźniejsze przesunięcia w ogólnej strukturze rynku widoczne są zasadniczo nie tyle z roku na rok, ale raczej w wieloletniej perspektywie. Z tego punktu widzenia uwagę zwracają przede wszystkim zmiany w segmencie olejów silnikowych – największą zmianą w skali całego rynku jest niewątpliwie wzrost udziału olejów silnikowych dla pojazdów osobowych. Podkreślić warto fakt wzrostu udziału olejów



¹ W ubiegłorocznym raporcie POPIHN prognozowała na rok 2017 poziom około 230 000 ton, błąd prognozy wyniósł zatem 1,5%.

² Według szacunków PKB Polski wzrosło w 2017 roku o 4,6% wobec 2,8% rok wcześniej i wobec prognozowanych przez POPIHN rok temu 3,5%.

syntetycznych dla pojazdów osobowych w skali całego rynku z 5,5% w 2007 do 16,29 % w 2017 roku - co oznacza, że grupa ta pozostaje największą na rynku, wyprzedzając przemysłowe oleje hydrauliczne. W tym samym czasie największe ubytki zanotowały oleje mineralne dla pojazdów osobowych, ciężarowych, a także oleje jednosezonowe (odpowiednio: z 10 do 4%, z 13 do 10% oraz z 7,9 do 2,66%).

W porównaniu do segmentu motoryzacyjnego w obszarze zastosowań przemysłowych obserwujemy wieloletnią stabilizację cechującą dojrzałe, w pełni wykształcone rynki z dominującym udziałem olejów hydraulicznych (14,99%) oraz zróżnicowanej kategorii „inne przemysłowe” (10,63%).

Oleje silnikowe dla motoryzacji

Oleje silnikowe dla motoryzacji to około 47,51% wszystkich sprzedawanych w Polsce olejów smarowych. W ramach segmentu motoryzacyjnego stanowią one około 80%. Segment ten po rekordach sprzed dwóch lat tym razem zanotował niewielki spadek, będący wypadkową silnego wzrostu odnotowanego w segmencie pojazdów ciężarowych (+7,69%) i zaskakującego spadku (-6,34%) w sektorze pojazdów osobowych. Niemniej poziom, na jakim utrzymuje się sprzedaż olejów silnikowych w Polsce, nadal należy uznać za nadszpejzowanie wysoki – bowiem w roku 2017 sprzedano w kraju 107 791 ton tych produktów.

Przez długi czas segment olejów silnikowych znajdował się w wyraźnym trendzie spadkowym. Ostatnie lata przyniosły jego zaskakujące odwrócenie. Wiele przemawia bowiem za tym, iż segment ten powinien się kurczyć: począwszy od szarej strefy (import prywatny i równoległy olejów zza granicy z krajów, gdzie nie są one opodatko-

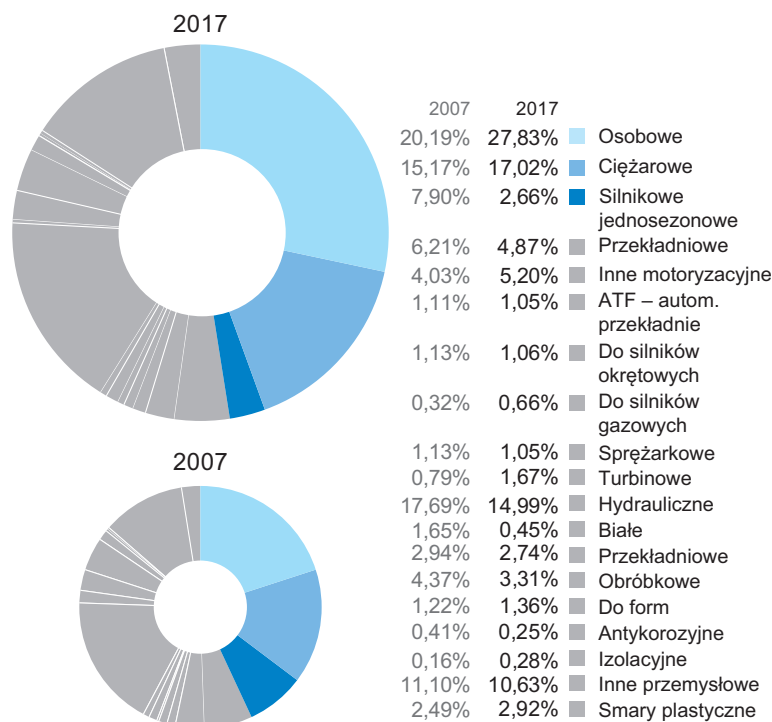
wane akcyzą), poprzez rosnący udział olejów syntetycznych, które wymagają rzadszej wymiany, a skończywszy na silnym spadku zużycia olejów jednosezonowych.

Uzasadnienia dla zmiany trendu na wzrostowy można szukać w splocie takich czynników, jak rekordowa produkcja aut w Polsce (tzw. pierwsze zalanie fabryczne silnika olejem), zaskakująco wysoka ich sprzedaż na krajowym rynku, wreszcie bijący rekordy import używanych pojazdów z zagranicy. Zarazem – biorąc pod uwagę fakt, iż w zasadzie od momentu wejścia do UE, czyli od 2004 roku ilość pojazdów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców rośnie w Polsce w sposób silny i stały – trudno uznać zwiększającą się liczbę pojazdów w Polsce za wyłączną przyczynę przełamania trendu spadkowego. Ciężko zatem mówić tu o zasadniczej zmianie. Jak sygnalizowano już dwa lata temu w ówczesnej edycji raportu, wpływ na rosnący popyt konsumencki mógł mieć z kolei program „500+”, który mógł zadziałać antycyklicznie na branżę motoryzacyjną, wspierając silny wzrost kredytów konsumpcyjnych (500 zł jako rata kredytu na pojazd). Jednak i w tym przypadku należy dostrzec, iż do zmiany trendu konsumpcji olejów silnikowych na wzrostową doszło już w 2015, a więc dużo wcześniej zanim program 500+ wszedł w życie. Nie jest to zatem jedyny czynnik, który doprowadził do rekordowych wzrostów.

Należy podkreślić, że wspomniany na początku rekordowy poziom sprzedaży w całym segmencie motoryzacyjnym (135 426 ton), wyższy nawet niż w rekordowym, przedkryzysowym 2007 roku, bynajmniej nie dokonał się dzięki sprzedaży olejów silnikowych. Wzrost ten zawdzięczamy natomiast grupie „inne oleje motoryzacyjne”, której wielkość wzrosła dwukrotnie od ubiegłego roku,

RYS. 46 OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI NA TLE CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH

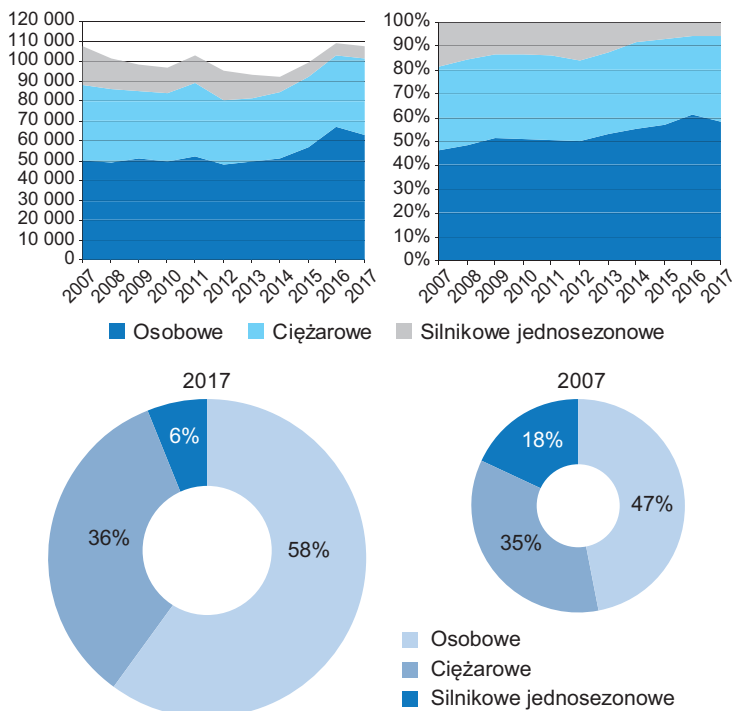
Źródło: Opracowanie własne POPIHN



Fot. TANQUID

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

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



osiągając 11 800 ton. Duży wpływ na wzrost w tej zróżnicowanej grupie olejów miały produkty stosowane w leśnictwie oraz mające zastosowanie w amortyzatorach pojazdów i maszyn.

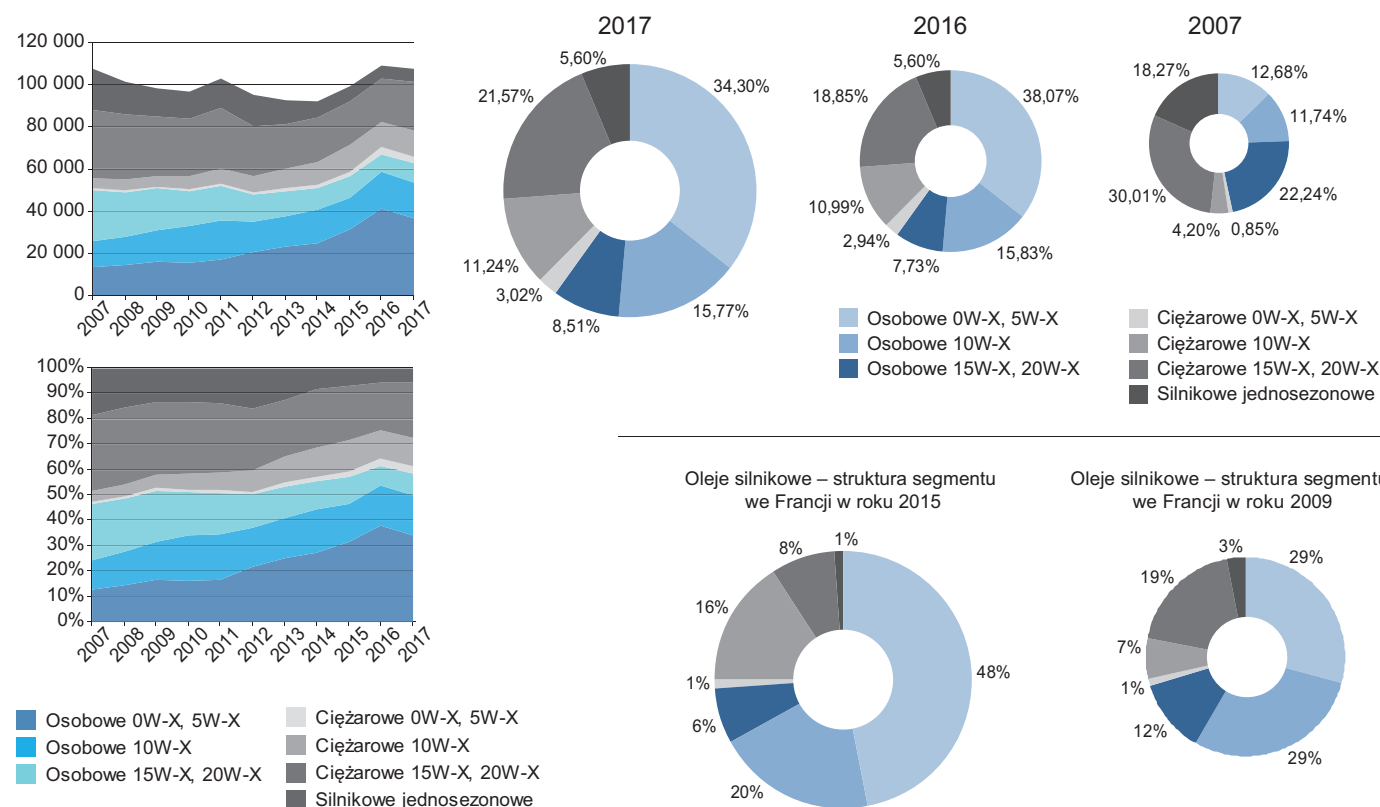
W ramach segmentu motoryzacyjnego w ostatnim roku zaistniał szczególnie duży rozdźwięk pomiędzy sprzedażą olejów dla pojazdów osobowych (-6,34%) oraz ciężarowych (+7,69%). Pomimo tego, udział olejów dla pojazdów osobowych wyniósł 58%, czyli o 11 punktów procentowych więcej niż w 2007 roku.

Wzrost ten odbywał się dotychczas głównie kosztem kurczenia się grupy olejów jednosezonowych (z 18 do 6 punktów procentowych), zaś udział olejów dla pojazdów ciężarowych pozostaje przez ostatnie 10 lat dość stabilny, wynosząc około 34-36%.

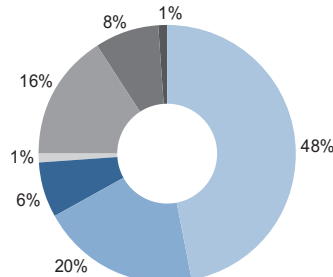
Podobne trendy obserwowane są także na znacznie bardziej zaawansowanym pod względem parku pojazdów rynku francuskim, co daje wyraźną wskazówkę, że wraz z unowocześnianiem floty samochodowej obserwowany w Polsce trend będzie w najbliższych latach kontynuowany. Do czego może to doprowadzić? W przypadku Francji udział olejów syntetycznych dla pojazdów osobowych osiągnął w 2015 roku prawie 1/2 całego segmentu olejów silnikowych, z kolei oleje dla pojazdów osobowych to już 3/4 tegoż segmentu, zaś oleje jednosezonowe praktycznie zupełnie zanikają na tamtejszym rynku.

RYS. 48 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI I PORÓWNANIE STRUKTURY W POLSCE W LATACH 2017, 2016 ORAZ 2007; PORÓWNANIE ZE STRUKTURĄ SEGMENTU WE FRANCJI

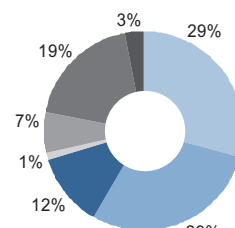
Źródło: Opracowanie własne POPIHN



Oleje silnikowe – struktura segmentu we Francji w roku 2015



Oleje silnikowe – struktura segmentu we Francji w roku 2009



Oleje silnikowe dla pojazdów osobowych

Po dwóch latach silnego wzrostu segment ten zanotował korektę (spadek o 6,34% rdr), pomimo utrzymującej się znakomitej koniunktury w przemyśle motoryzacyjnym. Tym samym udział tego segmentu w całkowitym rynku olejów smarowych wzrósł z 20,19% (50 275 ton) w roku 2007 do 27,83% w 2017. Osiągnięty zaś poziom 63 141 ton oznacza także, że pozostaje on największym obecnie segmentem rynku olejów smarowych w Polsce.

O wyniku tym przesądziła głównie sprzedaż w jednej grupie – olejów syntetycznych o najniższych lepkościach – która tym razem spadła o ponad 11%, do poziomu 36 967 ton. Warto zaznaczyć, że jest to pierwszy odnotowany przez monitoring POPIHN przypadek, aby sprzedaż w tej grupie spadła.

Odkąd prowadzony jest monitoring – to jest od roku 2007 – wielkość ta stale rosła z poziomu 13 662 ton. Największy zaobserwowany dotąd wzrost sprzedaży olejów syntetycznych dla pojazdów osobowych, czyli o ponad 24% (z 25 330 do ponad 31 543 ton), miał miejsce w roku 2015. W roku 2016 przyrost ten wyniósł 17,88%, a osłabienie dynamiki wzrostu sygnalizowało możliwość odwrócenia trendu wzrostowego.

Obserwując jednak ewolucję w bardziej rozwiniętych od Polski krajach, choćby we Francji, można przewidywać, że wraz z dalszym unowocześnianiem floty samochodowej w segmencie tym powróci wkrótce trend wzrostowy.

Oleje silnikowe dla pojazdów ciężarowych i sprzętu pomocniczego

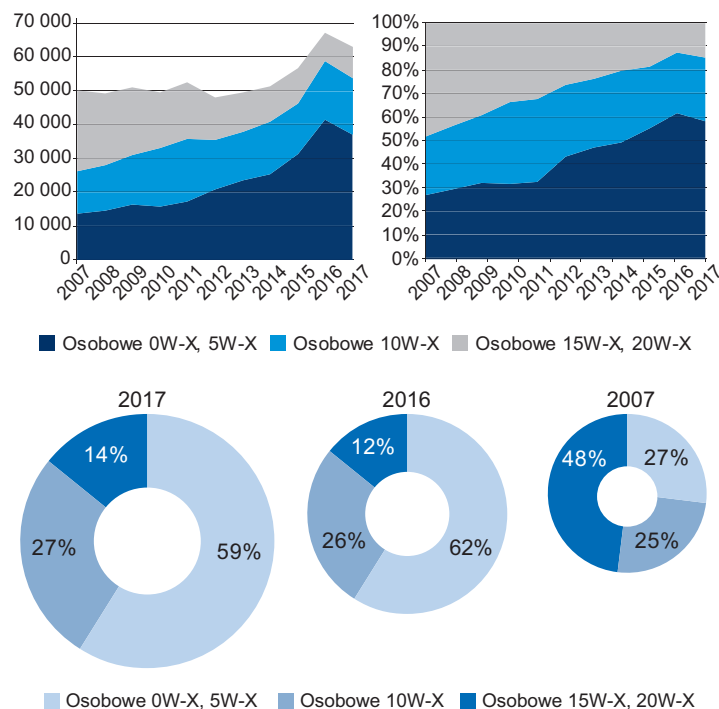
W roku 2017 sprzedano w Polsce 38 613 ton olejów silnikowych dla pojazdów ciężarowych. Oznacza to dość silny wzrost (o 7,69 % rdr) oraz ustanowienie rekordu sprzedaży. Po raz kolejny zatem wynik tego segmentu jest zgodny z zachowaniem wskaźnika PKB Polski i w dalszym ciągu potwierdza, że jest to bodajże najlepiej pokrywający się z wahaniami koniunktury gospodarczej segment rynku olejów. Jego ewolucja najlepiej oddaje kondycję całej gospodarki.

Sprzedaż w tym segmencie rośnie w ujęciu tonażowym od 2013 roku i jedynie w 2016 roku odnotowano przejściowe zahamowanie. Wśród przyczyn wskazywano załamanie w inwestycjach, w szczególności infrastrukturalnych, finansowanych z funduszy UE, które w poprzednich latach generowały dość znaczące zapotrzebowanie na wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego. Wraz z ponownym ożywieniem inwestycji w Polsce segment ten ponownie wykazuje silne tendencje wzrostowe.

Udział silnikowych olejów mineralnych (15W, 20W) w segmencie pojazdów ciężarowych, który w 2015 po raz pierwszy w historii spadł poniżej 60%, tym razem wzrósł osiągając ponownie 60-procentowy udział.

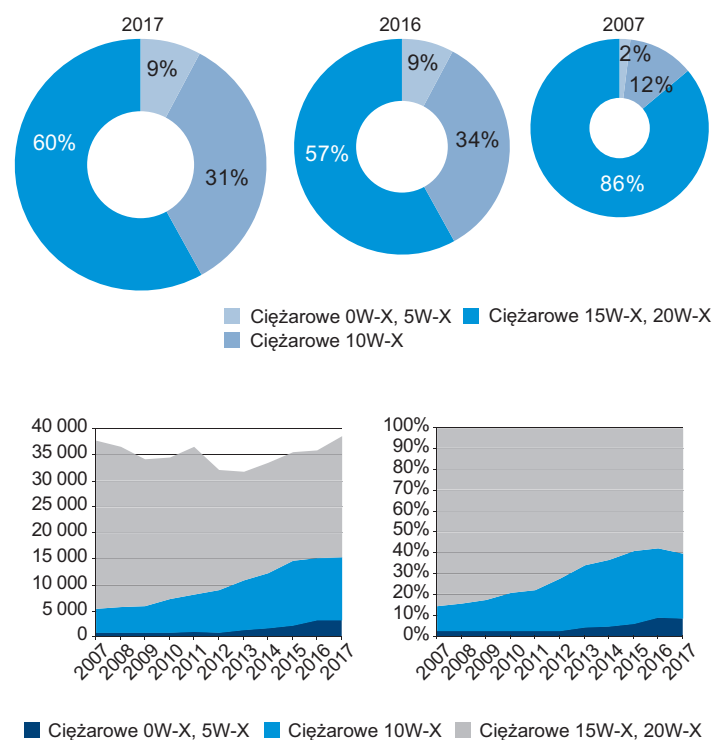
RYS. 49 OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (bez jednosezonowych)

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



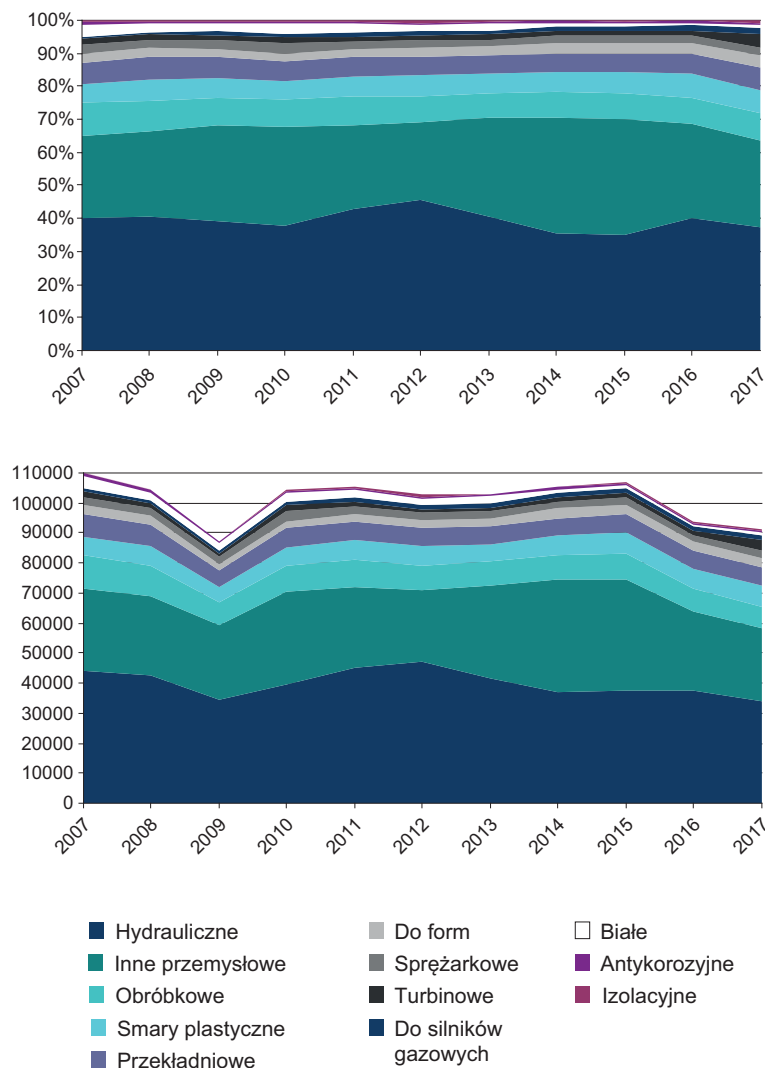
RYS. 50 OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (bez jednosezonowych)

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



RYS. 51 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU
– EWOLUCJA STRUKTURY

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



Oleje dla przemysłu

Rok 2017 był przypuszczalnie najbardziej rozczarującym dla segmentu olejów dla przemysłu, odkąd prowadzony jest monitoring. Po załamaniu w roku 2016, spowodowanym zaskakująco niskim wzrostem gospodarczym w całym kraju (w tym regresem w inwestycjach), oczekiwano w bieżącym roku szybkiej odbudowy, porównywalnej z tą po znacznie głębszym przecięż kryzysie roku 2009. Nadzieje te wspierały także informacje o znacznie mocniejszym od oczekiwanego odbiciu całej koniunktury gospodarczej kraju, z którą poziom sprzedaży olejów dla przemysłu był szczególnie silnie powiązany na przestrzeni całego okresu, w którym POPIHN prowadzi monitoring.

Segment przemysłowy skurczył się jednak po raz kolejny, tym razem o 2,21%, osiągając poziom 91 470 ton. Dla porównania, w roku 2009 największe dotychczas obserwowane załamanie rynku doprowadziło segment do poziomu 87 348 ton, zaś w roku 2005 (najlepszym, jaki odnotowano) sprzedaż wyniosła ponad 108 846 ton.

Po raz pierwszy zaobserwowano sytuację, w której sprzedaż olejów przemysłowych nie odzwierciedliła ewolucji PKB Polski. Już ubiegłoroczny spadek był nieproporcjonalnie silny w stosunku do osłabionej dynamiki tego wskaźnika. W ubiegłym roku raport POPIHN stwierdzał:

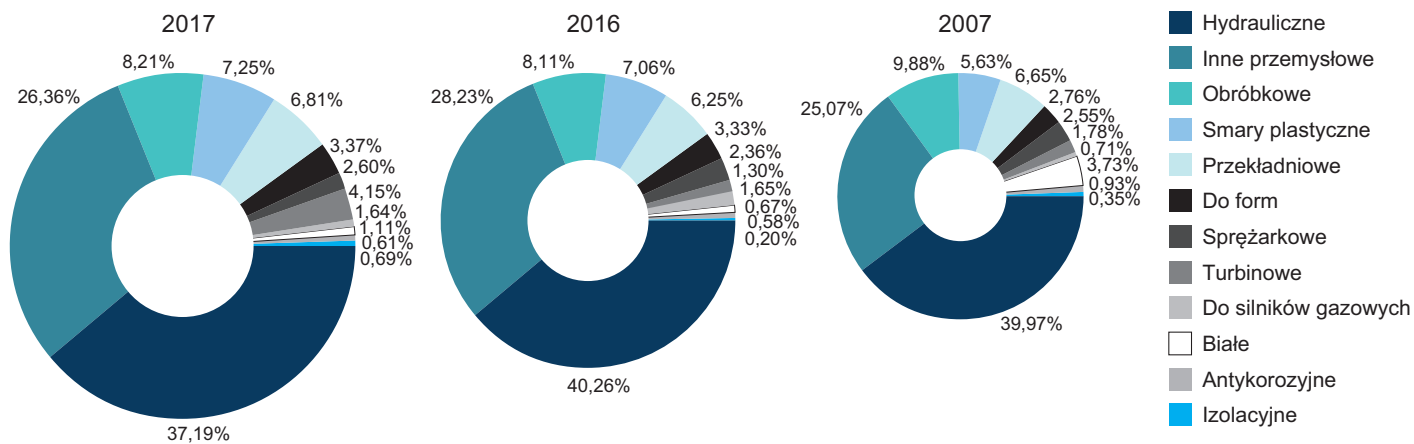
W przypadku tego segmentu sytuacja wydaje się o tyle prostsza, że znacznie wyraźniej podąża on za zmianami PKB, w tym za „regułą 3% PKB”. To jednak nie wyjaśnia do końca tak głębokiego spadku, zwłaszcza po tym jak stabilnie zachował się on w latach 2012-2013 kiedy dynamika PKB spadała przecięż znacznie mocniej, bo poniżej 2%. Wydaje się, iż ponownie mógł dać o sobie znać czynnik psychologiczny – obawy przedsiębiorców związane chociażby z 5-procentowym spowolnieniem w inwestycjach, czy z groźbą obniżenia ratingu Polski.

Prawdopodobną przyczyną przedłużającego się w 2017 załamania w tym segmencie jest nadal przedłużające się oczekiwanie na silne odbicie w inwestycjach oraz, ogólnie ujmując, dość zachowawcze nastroje przedsiębiorców, którzy dysponując odpowiednią płynnością finansową nie decydują się jednak na podejmowanie działań inwestycyjnych, nawet pomimo rekordowo niskich stóp procentowych, co znacznie zwiększa dostępność finansowania kredytem.



RYS. 52 SEGMENT PRZEMYSŁOWY W 2017 ROKU: STRUKTURA ZE WZGLĘDU NA PRZEZNACZENIE

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



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. Także obecne, drugie na przestrzeni ostatnich 10 lat, silne osłabienie sprzedaży w tym segmencie nie przekłada się na drastyczne zmiany w obrębie poszczególnych grup – rynek kurczy się równomiernie.

W dalszym ciągu polski przemysł zużywa przede wszystkim oleje hydrauliczne (37,19% udziału). Ich udział w ostatnich latach mała, a największy spadek miał miejsce w latach 2013-2014, kiedy grupa ta kurczyła się średnio o 10% przekładających się w sumie na ponad 9 000 ton spadku. W roku 2017 udział ten także nieznacznie zmalał, podobnie jak w przypadku drugiej największej grupy olejów przemysłowych – „inne przemysłowe”, która w roku 2017 zmniejszyła swój udział o kolejne 2 punkty procentowe (do 26,36%). Jest to kategoria zawierająca zróżnicowane produkty, które trudno zakwalifikować do innych kategorii. Coraz częściej są to także wysoce wyspecjalizowane produkty przeznaczone do konkretnych urządzeń, a także oleje procesowe.

Zarówno w przypadku segmentu motoryzacyjnego, jak też przemysłowego, nie widać także w ujęciu kwartalnym znaczącego wpływu na struktury tych segmentów doświadczanych przez gospodarkę, czasem w dość gwałtownej formie, turbulencji o charakterze makroekonomicznym. Widoczna jest natomiast znacząca sezonowość konsumpcji w segmencie motoryzacyjnym, wynikająca

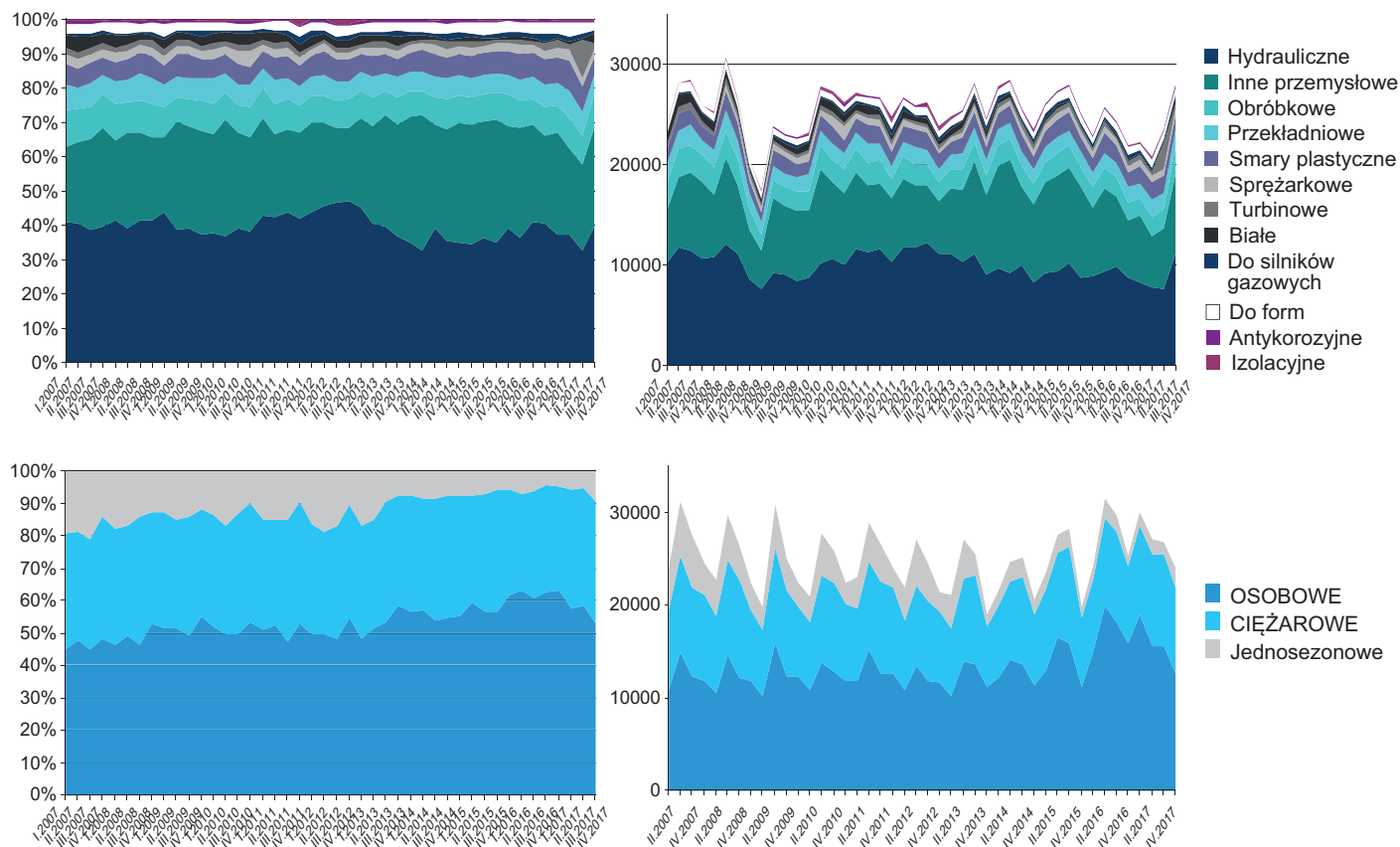


Fot. TANQUID

głównie z typowych dla tego rynku pozimowych wizyt w warsztatach często połączonych z okresowymi wymianami olejów silnikowych. Warto jednak zauważyć, że wahania związane z sezonowością także nie przekładają się na strukturę segmentu, co wynika z tego że zarówno oleje w pojazdach osobowych jak i ciężarowych wymieniane są, w zależności od warunków pogodowych, w tym samym okresie.

RYŚ. 53 ZMIANY STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW PRZEMYSŁOWYCH NA TLE WYNIKÓW SPRZEDAŻY – UJĘCIE KWARTALNE

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



OBJAŚNIENIE POJĘĆ

CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH Począwszy od raportu za rok 2015, do całkowitego rynku olejów smarowych zaliczane są wyłącznie 2 segmenty: olejów dla motoryzacji oraz olejów dla przemysłu. W odróżnieniu od poprzednich raportów, do powyższej sumy nie jest doliczana trzecia z wcześniej prezentowanych kategorii, którą była pozycja „pozostałe, nigdzie indziej niesklasyfikowane”. Wynika to z faktu, iż 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 cieczkami chłodząco – smarującymi, preparatami do rozluźniania śrub i nakrętek, preparatami przeciwrdzewnymi 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 podzielono 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 tańczuchowych.

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 sześciu członków POPIHN: BP/Castrol, Fuchs, LotosOil, OrlenOil, Shell oraz Total zbierane przez Organizację w ramach prowadzonego monitoringu rynku olejów smarowych. Począwszy od roku 2016 ilość raportujących podmiotów uległa zmniejszeniu z siedmiu do sześciu z uwagi na przejęcie biznesu olejowego firmy Statoil (obecnie Circle K) przez firmę Fuchs. Wszystkie wyżej wymienione podmioty były i w dalszym ciągu pozostają członkami POPIHN. Tym samym udział podmiotów zrzeszonych w POPIHN w ogólnopolskim rynku nie uległ zmianie, zaś raportowane dane rynkowe zachowują pełną ciągłość i adekwatność. Począwszy od 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. Począwszy od roku 2012, zamiany 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 „na zewnątrz” 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 2017, gdyż ich gromadzenie następuje z ponad 3-miesięcznym przesunięciem. Z tego względu dane za 4 kwartał prezentowane w niniejszym opracowaniu przygotowane są w oparciu o 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 powyższe pojęcia – w odniesieniu do olejów smarowych – zawierają w sobie zarówno Wewnętrzny Nabycie Towaru (WNT) w przypadku „importu”, jak i Wewnętrzny Dostawę Towarów (WDT) dla „eksportu”.



INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW CIEKŁYCH

Charakterystyka systemu rurociągów surowcowych

System rurociągów surowcowych PERN 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 SA oraz pośrednio do pozostałych kontrahentów spółki – Grupy Lotos SA, rafinerii niemieckich oraz traderów eksportujących rosyjską ropę przez Gdańsk. Odcinek Zachodni łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z rafineriami niemieckimi: TRM i PCK. Odcinek Pomorski łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z Bazą w Gdańsku co pozwala na przesył rosyjskiej ropy naftowej do gdańskiej rafinerii Grupy LOTOS SA oraz eksport przez NAFTOPORT. Odcinek Pomorski pracuje w trybie rewersyjnym, co umożliwia tłoczenia w obydwu kierunkach (kierunek rewersyjny z Gdańska do Płocka służy do obsługi gatunków sprowadzanych drogą morską, w tym rop innych niż rosyjska do PKN Orlen i w razie potrzeby – do rafinerii niemieckich).

Charakterystyka Odcinka Wschodniego

Wschodni odcinek rurociągu „Przyjaźń” łączy Bazę w Adamowie z Bazą w Miszewku Strzałkowskim za pomocą trzech nitek rurociągów: długość trasy to 233 km; przepustowość maksymalna OW po zakończeniu budowy III nitki rurociągu na tej trasie wynosi: 56 mln t 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 to 416 km, przepustowość nominalna 27 mln ton ropy naftowej rocznie.

Na odcinku Baza w Miszewku Strzałkowskim Żółwieniec pierwsza nitka rurociągu pracuje w trybie rewersyjnym, umożliwiając tłoczenie ropy naftowej w obydwu kierunkach: do Niemiec i do Płocka (z PMRiP Góra). Odcinek łączący Żółwieniec z należącym do Inowrocławskich Kopalni Soli (IKS Solino SA) Podziemnym Magazynem Ropy i Paliw w Górze należy do PKN Orlen SA.

Odcinek Zachodni łączy system rurociągów PERN SA z bazami magazynowymi PGNiG SA zlokalizowanymi w miejscowościach: Wierzbo oraz Dębno. Spółka transportuje polski surowiec, wydobywany w pobliżu tych miejscowości.

Charakterystyka Odcinka Pomorskiego

Odcinek pracuje w trybie rewersyjnym, co umożliwia tłoczenie ropy naftowej w obydwu kierunkach z/do Gdańska. W połączeniu z infrastrukturą NAFTOPORT, 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 to 235 km, przepustowość nominalna 27 mln t lub 30 mln t ropy naftowej rocznie (odpowiednio w kierunku północnym i południowym).

Charakterystyka rurociągów produktowych

PERN S.A. dysponuje siecią rurociągów produktowych służących do transportu produktów naftowych (benzyny, oleju napędowego oraz opałowego) w trzech kierunkach:

Płock – Nowa Wieś Wielka – Rejowiec

długość trasy: ok. 208 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. 163 km; przepustowość nominalna: 1,15 mln ton paliw rocznie.

Płock – Koluszki – Boronów

długość trasy: ok. 265 km; przepustowość nominalna: 3,8 mln ton i 1 mln ton paliw rocznie (odpowiednio Płock – Koluszki i Koluszki – Boronów).

Charakterystyka zbiorników magazynowych na ropę naftową

Zbiorniki magazynowe ropy naftowej są integralną częścią systemu rurociągów, należących do PERN SA. Spółka posiada, wliczając terminal naftowy w Gdańsku, cztery bazy magazynowe zbiorników ropy naftowej:

- ✓ Baza Adamowo (15 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności ok. 770.000 m³);
- ✓ Baza Miszewko Strzałkowskie (29 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności ok. 1.464.000 m³);
- ✓ Baza Gdańsk (18 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności magazynowej ok. 900.000 m³);
- ✓ Terminal Naftowy w Gdańsku (6 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności magazynowej ok. 375.000 m³).

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, 62.500 i 100.000 m³. Zbiorniki o pojemności 100.000 m³ są największymi zbiornikami tego typu w Polsce.

Terminal Naftowy w Gdańsku

W 2016 roku w Porcie Gdańskim PERN SA oddał do użytku Terminal Naftowy przeznaczony do przeładunku i magazynowania ropy naftowej. Terminal Naftowy odgrywa znaczącą 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 dodatkowego pirsu przeładunkowego, bliskość infrastruktury przesyłowej, kolejowej oraz drogowej.

Oddane do użytku w 2016 roku zbiorniki na ropę naftową to dopiero I etap inwestycji. W 2017 roku PERN S.A. rozpoczął prace nad II etapem Terminala, który pozwoli zwiększyć możliwości magazynowe i obrotowe bazy.

Charakterystyka obszaru paliwowego

PERN S.A. – jako lider sektora logistyki paliwowej w Polsce – posiada bardzo nowoczesną infrastrukturę. Spełnia ona wszelkie wymagania prawne dla baz paliw, w tym również wymagania środowiskowe, a co najważniejsze – zaspokaja stale rosnące oczekiwania naszych klientów. Spółka dysponuje siecią baz paliw o łącznej pojemności magazynowej przekraczającej 1,8 mln m³. PERN magazynuje benzyny, olej napędowy, lekki olej opałowy, biokomponenty oraz paliwo lotnicze przeznaczone do bieżącego zaopatrywania rynku, jak również utrzymywania zapasów interwencyjnych paliw. Spółka dysponuje zbiornikami o pojemności do 32.000 m³.





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 PERN, świadczą również usługi podmiotom zewnętrznym. Laboratoria PERN dysponują nowoczesną, spełniającą wszelkie normy aparaturą, co daje najlepsze z możliwych narzędzia do prowadzenia kontroli jakości paliw znajdujących się w obrocie handlowym.

PERN nieustannie poszukuje nowych rozwiązań, aby sprostać potrzebom 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.

Wykorzystanie pojemności

Udział PERN w rynku magazynowania paliw płynnych wynosi około 50%. Spółka, poza świadczeniem usług dla operatorów rynku paliwowego, odgrywa istotną rolę w systemie bezpieczeństwa energetycznego kraju. W zbiornikach PERN przechowywane są zapasy interwencyjne, w tym również dla Agencji Rezerw Materiałowych. Rok 2016 był kolejnym rokiem wzrostu konsumpcji paliw, co przełożyło się na wolumen zapasów interwencyjnych magazynowanych w 2017 roku, zwiększając tym samym wykorzystanie pojemności magazynowych w PERN praktycznie do wartości maksymalnych.

Wprowadzone w 2016 i 2017 roku zmiany przepisów tzw. pakiet paliwowy, wpłynęły na skokowy wzrost obrotów na rynku paliw, co także w kolejnym 2018 roku przyniesie jeszcze większe zapotrzebowanie na pojemności magazynowe, w tym również w PERN.

Mając powyższe na uwadze, PERN rozpoczęło szeroki program inwestycyjny budowy nowych pojemności magazynowych. W najbliższych latach spółka ma wybudować ok. 300 tys. m³ nowych pojemności, z czego już w 2018 roku ok. 120 tys. m³.

Wydania z baz paliw PERN

W 2017 roku łączne wydania z baz PERN wyniosły niemalże 13 mln m³ i był to kolejny rok intensyfikacji wykorzystania infrastruktury PERN, a wydania były rekordowe w historii firmy.

W latach 2016 i 2017 wprowadzono szereg przepisów uszczelniających tzw. „szarą” strefę na rynku paliw. Od początku wejścia ich w życie PERN zanotowało znaczny wzrost obrotu paliwami, a każdy kolejny rok przynosi dużo większe wydania z baz paliw. Łącznie, w 2017 roku, wzrost wydań na transport autocystenowy wyniósł ponad 20 procent w odniesieniu do 2016 roku.

PERN dokonuje szeregu działań modernizujących infrastrukturę celem dostosowania do intensyfikacji wydań z baz.

Dozowanie biokomponentów

Usługa dozowania biokomponentów ma 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.

PERN stwarza warunki do realizacji NCW, oferując usługę dozowania estrów do oleju napędowego, jak również bioetanolu do benzynu.

Wrz z początkiem 2017 roku weszły w życie przepisy znowelizowanej ustawy Prawo energetyczne, które wprowadzają obowiązek realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego za pomocą biokomponentów zawartych w paliwach ciekłych, tzw. obowiązkowe blendowanie. PERN – wychodząc naprzeciw oczekiwaniom rynku oraz dostosowując się do nowych regulacji – rozszerzył w 2017 roku możliwości dodawania biokomponentów do oleju napędowego poprzez uruchomienie instalacji dozowania w Bazie Paliw w Małaszewiczach. W 2018 roku planuje uruchomienie takich instalacji w bazach paliw w Dębogórze i Narewce.

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 angażując 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 państwa i zakłóceń na rynku naftowym”, Dz. U. z 2014 r. poz. 1695).

Usługa jest przeznaczona również dla do importerów LPG, którzy mogą utrzymywać zapasy LPG zamiennie w benzynie bezołowiowej.

Usługa rozwija się dynamicznie. Jej wolumen, oferowany przez PERN, w 2017 roku pozostawał na wysokim poziomie.