

Przemysł i handel naftowy

OIL INDUSTRY AND TRADE

2018

Raport roczny

Annual report



POPiHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

© Copyright by
Polska Organizacja
Przemysłu i Handlu Naftowego,
Warszawa 2019

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,

z przyjemnością przekazujemy w Państwa ręce dwunastą 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 zasygnalizowaliśmy również główne problemy, z jakimi zmagają się firmy członkowskie POPiHN i cała branża paliwowa.

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.

Już kolejny rok z rządu raport zawiera w większości dobre wiadomości. W latach 2016-2018, w wyniku zdecydowanych działań administracji rządowej, udało się w dużej mierze rozwiązać problem szarej i czarnej strefy na rynku paliw. Działania nielegalne – które od lat uderzały w przedsiębiorstwa, działające na rynku paliwowym z poszanowaniem prawa i powodowały olbrzymie straty we wpływach podatkowych i całym budżecie państwa – zostały skutecznie zminimalizowane. Olbrzymią rolę w rozwiązaniu problemu odegrała współpraca między instytucjami państwowymi a POPiHN oraz poszczególnymi firmami członkowskimi. Skala niekorzystnych zjawisk jest obecnie dużo mniejsza niż jeszcze kilka lat temu. Należy jednak podkreślić, że częste zmiany prawa – zwłaszcza podatkowego – wpływają na zmniejszenie stabilności prowadzenia działalności gospodarczej. Konieczna jest więc kontynuacja współpracy z administracją państwową przy tworzeniu prawa ułatwiającego działalność przedsiębiorcom.

Przedstawione w raporcie dane są wynikiem analiz dostępnych źródeł informacji, monitoringu danych pozyskanych od firm członkowskich, obserwacji branży, 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, choć i w tej materii wiele zmienia się na lepsze.

Życzymy interesującej lektury raportu „Przemysł i handel naftowy 2018”.

Leszek Wiecech
Prezes-Dyrektor Generalny



Krzysztof Starzec
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.



PKN ORLEN S.A.



PERN S.A.

Slovnaft Polska S.A.
– MOL GroupShell Polska
Sp. z o.o.TOTAL Polska
Sp. z o.o.TanQuid 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.

Krzysztof Starzec	– Circle K Polska, Przewodniczący Rady Dyrektorów
Piotr Dziwok	– Shell Polska, Wiceprzewodniczący Rady Dyrektorów
Krzysztof Strzelecki	– AMIC Polska Sp. z o.o.
Bogdan Kucharski	– BP EUROPA SE
Paweł Maślakiewicz	– Grupa LOTOS S.A.
Mateusz Radecki	– PERN S.A.
Zbigniew Leszczyński	– PKN ORLEN S.A.
Tomasz Rybczak	– Slovnaft Polska S.A. - MOL Group
Rafał Galli	– TOTAL Polska Sp. z o.o.

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
DÓ PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH
NA OBJĘTOŚCIOWE DLA I KWARTAŁU 2018:

Benzyny silnikowe	0,735 Mg/m ³
Olej napędowy	0,831 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,827 Mg/m ³
LPG	0,559 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE
DÓ PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH
NA OBJĘTOŚCIOWE DLA II KWARTAŁU 2018:

Benzyny silnikowe	0,735 Mg/m ³
Olej napędowy	0,832 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,828 Mg/m ³
LPG	0,558 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE
DÓ PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH
NA OBJĘTOŚCIOWE DLA III KWARTAŁU 2018:

Benzyny silnikowe	0,746 Mg/m ³
Olej napędowy	0,834 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,829 Mg/m ³
LPG	0,559 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE
DÓ PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH
NA OBJĘTOŚCIOWE DLA IV KWARTAŁU 2018:

Benzyny silnikowe	0,746 Mg/m ³
Olej napędowy	0,834 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,829 Mg/m ³
LPG	0,559 Mg/m ³

SPIS TREŚCI

- 06 GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE
- 14 PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ
- 15 PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH
- 17 IMPORT PALIW PŁYNNYCH
- 19 EKSPORT PALIW PŁYNNYCH
- 20 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH
- 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



GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE

1 INFRASTRUKTURA I LOGISTYKA PALIW, ZAPASY OBOWIĄZKOWE

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. utrzymywania zapasów obowiązkowych. Skutkiem tego jest brak wystarczających zasobów infrastrukturalnych, a w nieodległej przyszłości wystąpić mogą braki w infrastrukturze magazynowej paliw płynnych.

Przyczyną takiego stanu jest przede wszystkim fakt, że w minionych kilku latach nie zrealizowano znaczących inwestycji w infrastrukturę naftową. Wobec istotnego udziału paliwa z nielegalnych źródeł dotychczasowa infrastruktura była wystarczająca dla obsługi rynku.

Utrudnieniem w rozwoju logistyki paliwowej są przepisy prawa, nieuwzględniające specyfiki inwestycji w tym sektorze.

Wciąż nie jest zakończony proces wdrażania nowej struktury zapasów interwencyjnych, zakładającej podział obowiązków między ARM i przedsiębiorców (odpowiednio 60 dni i 30 dni zapasów).

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.

Nadal występuje problem kradzieży paliwa w łańcuchu dostaw, często z udziałem kierowców cystern paliwowych.

NASZE STANOWISKO

Postulujemy doprowadzenie do zapewnienia wymaganej wielkości infrastruktury magazynowej paliw płynnych w Polsce poprzez pilną realizację 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 zasadna 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.

W celu szybszego i bardziej efektywnego prowadzenia inwestycji niezbędne jest przyjęcie tzw. specustawy dla procesów inwestycyjnych w sektorze logistyki naftowej, w korzystnym dla branży kształcie.

Kluczowe jest zakończenie procesu wdrażania nowej struktury zapasów interwencyjnych, a także eliminacja z ustawy o zapasach barier regulacyjnych, wpływających negatywnie na poziom obowiązków dot. zapasów oraz wnoszenia opłaty zapasowej.

Ułatwieniem dla podmiotów realizujących obowiązek przechowywania zapasów obowiązkowych i jednocześnie szybką metodą na pozyskanie dostępu do nowych pojemności magazynowych byłoby wykorzystanie zapisów ustawowych, mówiących o możliwości przechowywania części zapasów w pojemnościach poza Polską. Rozwiązanie to byłoby możliwe do wykorzystania tylko w przypadku podpisania umów bilateralnych, umożliwiających relokację zapasów poza granice naszego kraju.

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

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

2 REGULACJE PODATKOWE

W roku 2018 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 2019. Nowe przepisy dotyczą zarówno branży paliwowej, jak i innych gałęzi gospodarki. Ze względu na mnogość projektów i szybki tryb legislacji ich rzetelna analiza była bardzo utrudniona, a ich wdrożenie i praktyka stosowania będą stanowić duże wyzwanie zarówno dla administracji, jak i branży paliwowej.

Dzięki współpracy z branżą Ministerstwu Finansów udało się uniknąć problemów, związanych z wprowadzeniem w życie regulacji dotyczących wymiany dotychczas funkcjonujących kas fiskalnych na kasy typu on-line czy też dokumentów przewozowych e-DD.

Z drugiej strony nakładanie nowych obowiązków powoduje znaczny wzrost kosztów operacyjnych po stronie przedsiębiorców – tym bardziej, że część regulacji dotyczy tych samych obszarów działalności (np. SENT – e-DD). Zwraca uwagę zaniżanie w OSR kosztów wprowadzenia proponowanych rozwiązań.

NASZE STANOWISKO

Uważamy, że administracja powinna wprowadzać nowe przepisy w sposób, który zminimalizuje koszty dla przedsiębiorców. Przepisy podatkowe muszą uwzględniać specyfikę branży. Należy doprowadzić do sytuacji, kiedy nie następuje dublowanie sprawozdawczości i procesów, które pojawiają się w wielu systemach jednocześnie (np. e-DD versus SENT). Wdrażanie takich rozwiązań, jak np. kasy fiskalne on-line, powinno być realizowane z uwzględnieniem głosu branży. Przepisy prawa powinny być konsultowane w trybie dającym zainteresowanym podmiotom czas na ich rzetelną analizę i ocenę różnorodnych skutków.

Pożądane jest wprowadzenie jasnych przepisów prawa, niedających pola do ich dowolnej interpretacji przez



Fot. LOTOS

służby kontrolne, z ordynacją podatkową zwiększającą ochronę podatników przed fiskusem. Jasne i stabilne przepisy prawa podatkowego, uwzględniające specyfikę branży, stanowią podstawę jej rozwoju i dalszych inwestycji.

Wnioskujemy o przyjęcie jednolitych stawek VAT na produkty gastronomiczne oferowane w różnych rodzajach działalności usługowej.

3 KONTYNUACJA DZIAŁAŃ ZWIĄZANYCH ZE ZWALCZANIEM PRZESTĘPCZOŚCI W OBROTCIE 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 ich oficjalnej konsumpcji. Tym niemniej pozostają obszary, w których nadal ma miejsce nielegalny zarobek (obróć lekkim olejem opałowym, paliwem żeglugowym, paliwem lotniczym, paliwem kolejowym, paliwem rolniczym, wykorzystywanie baz olejowych). Podmioty z szarej strefy korzystają też z nowych metod w logistyce, takich jak przewóz paliwa w pojazdach niedostosowanych do ich transportu (cysterny do transportu mleka, przewóz w plastikowych kontenerach w zwykłych ciężarówkach etc.).

Z drugiej strony zaczyna być zauważalne zjawisko nadmiernej komplikacji przepisów, a także niewykorzystywania możliwości scalania przez władze niektórych rozwiązań (SENT – e-DD), co skutkuje ponoszeniem coraz większych kosztów przez działających zgodnie z prawem przedsiębiorców. Rozważane jest wprowadzenie pełnego nadzoru nad operacjami dotyczącymi paliw na stacjach paliw w ramach tzw. systemu Connect.

NASZE STANOWISKO

W celu utrzymania „blokady” działalności przestępców konieczna jest stała obserwacja rynku, kontynuacja

32%

Udziału energii ze źródeł odnawialnych do 2030 roku.

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 (rozwińcie SENT) nie powinny być zbyt uciążliwe dla przedsiębiorców, działających zgodnie z prawem. Co za tym idzie, konieczne jest wydawanie przez KAS jednolitych interpretacji przepisów SENT i zasad kontroli. Należy także doprowadzić do zintegrowania systemów e-DD i SENT w celu zmniejszenia obciążeń przedsiębiorców. Wprowadzenie systemu Connect powinno zostać poprzedzone szeroką debatą z branżą, z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym. Ponawiamy postulat przeniesienia zwrotu akcyzy za paliwo rolnicze z urzędów gmin do KAS, a także zrównanie akcyzy od produktów mających podobny skład fizykochemiczny – jak olej napędowy i lekki olej opałowy, gaz LPG do celów grzewczych i autogaz.

4 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 Polsce konsekwentnie wprowadzane są regulacje dotyczące paliw odnawialnych dla transportu. Regulacje UE



Fot. SHELL

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. W polskich warunkach wyzwaniem pozostaje oddzielenie NCR i NCW, a także kwestie techniczne, związane z zaawansowanymi biopaliwami.

Przyjęta w 2018 roku nowelizacja dyrektywy w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (REDII), którą kraje członkowskie powinny implementować do 30 czerwca 2021 roku, zakłada dążenie do osiągnięcia w roku 2030 m.in. 32% udziału energii ze źródeł odnawialnych w zużyciu energii w UE ogółem, z tego 14 punktów procentowych ma należeć do sektora transportu. Jeżeli chodzi o paliwa transportowe, to szczególnie promowane są biopaliwa zaawansowane, których wykorzystanie musi wynieść min. 3,5% na koniec przyszłej dekady. Niezwykle ważny w zakresie biopaliw konwencjonalnych jest ustalony na lata 2021-2030 limit, którego poziom będzie sumą udziału tych biopaliw w ogólnym zużyciu energii w transporcie w roku 2020 tak, by łącznie nie przekroczyć 7%.

Pewnym wyzwaniem dla branży paliwowej i motoryzacyjnej pozostaje wpływ zaawansowanych biopaliw na jakość B7, E5 i E10.

NASZE STANOWISKO

Uważamy, że należy pilnie przyjąć nową, kompleksową ustawę na lata 2020-2030, implementującą do polskiego porządku prawnego regulacje w zakresie RED, FQD i REDII – w miejsce dotychczasowych oddzielnych ustaw dotyczących systemu monitorowania jakości paliw oraz biopaliw i biokomponentów.

Ponadto oczekujemy, że zapisy dotyczące realizacji w 2020 roku poziomów NCW i NCR zostaną zinterpretowane w sposób najbardziej przyjazny branży paliwowej. Ponawiamy postulat eliminacji z rynku biopaliwa B100, służącego często do wyludzeń VAT oraz omijania konieczności realizacji NCW, a co za tym idzie obniżenie Narodowego Celu Wskaźnikowego do poziomu możliwego do realizacji za pomocą obowiązkowego blendingu.

Wprowadzenie blendingu biopaliw zaawansowanych powinno zostać poprzedzone badaniami ich wpływu na dotychczas stosowane paliwa normatywne, a także analizą ich magazynowania i transportu.

5 OLEJE I SMARY

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

Sektor olejowy od lat zmaga 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). Jest to spowodowane tym, że oleje mineralne są objęte efektywną stawką akcyzy w wysokości 1180 PLN/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 zarówno sens funkcjonowania samego systemu EMCS, który staje się względnie łatwy do obejścia, ale także funkcjonowanie całego rynku oraz ułatwia działalność szarej strefy.

Również od lat obserwujemy zjawisko nielegalnego spalania zużytych olejów smarowych (tzw. olejów odpadów 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.

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 ponawiamy postulat wprowadzenia jednolitej stawki podatku akcyzowego 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 poziomie zbliżonym do obecnego.

Postulujemy też o zaostrzenie kontroli wprowadzania na rynek olejów smarowych, sprowadzanych z zagranicy z naruszeniem przepisów akcyzowych. Krajowa Administracja Skarbowa powinna monitorować oferty handlowe – w tym zamieszczane na platformach internetowych. Uważamy, że kompleksowe rozwiązanie problemu będzie możliwe tylko pod warunkiem objęcia olejów systemem EMCS w całej Unii Europejskiej, co stanie się dużo bardziej realne wobec planowanego na rok 2019 Brexitu, gdyż opuszczenie UE przez Wielką Brytanię spowoduje utratę tzw. mniejszości blokującej przez przeciwników tej koncepcji. Służby ochrony środowiska oraz KAS powinny zdecydowanie aktywniej zwalczać proceder spalania olejów przepracowanych, gdyż tylko w ten sposób można zagwarantować uzyskanie wymaganego poziomu odzysku oraz wspierać ogólne wysiłki na rzecz poprawy jakości powietrza, efektywności energetycznej i gospodarki w obiegu zamkniętym.

Rozwiązaniem problemów dotyczących obrotu olejami smarowymi byłoby przyjęcie kompleksowej regulacji w ramach prac nad tzw. II pakietem energetycznym.

6 REGULACJE DOTYCZĄCE RYNKU PALIW

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 nadzorującego wyłącznie

branżę paliwową, niespójność poszczególnych aktów prawnych (przepisy bio, jakościowe, o zapasach, SENT, przepisy techniczne i budowlane, przepisy akcyzowe etc.), a także brak agregacji, ujednoczenia i digitalizacji danych, przekazywanych do poszczególnych instytucji.

NASZE STANOWISKO

Ponawiamy postulat podjęcia prac nad zapisami Prawa naftowego jako kompleksowej regulacji rynku paliw płynnych w Polsce, która miałaby zawierać jednolite definicje i regulacje dotyczące wprowadzenia tych paliw na rynek, w tym przepisy jakościowe, o zapasach, opłacie paliwowej etc., a także wprowadzać elektroniczną formę baz i rejestrów – najlepiej w postaci jednolitej platformy cyfrowej. 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.

Niezbędne jest dalsze wzmocnienie URE jako organu koordynującego nadzór nad branżą, doskonalenie współpracy horyzontalnej poszczególnych instytucji, pełna digitalizacja danych i scalenie ich w jednym systemie – tzw. platformie paliwowej, a także pełne wykorzystanie 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 wypracowanie zmian mających na celu usunięcie dostrzeżonych niedoskonałości, co dotyczy np. niektórych przepisów pakietu energetycznego i rozporządzeń wykonawczych wydanych na jego podstawie.

7 KRADZIEŻE NA STACJACH PALIW

W 2018 roku weszła w życie nowelizacja Kodeksu Wykroczeń i innych ustaw. W jej ramach do przepisów dodano m.in. modyfikację Kodeksu Karnego, zgodnie z którą "odpowiada jak za jeden czyn zabroniony wyczerpujący znamiona przestępstwa ten, kto w krótkich odstępach czasu, przy wykorzystaniu tej samej albo takiej samej sposobności lub w podobny sposób popełnia dwa lub więcej umyślnych wykroczeń przeciwko mieniu, jeżeli łączna wartość mienia usadnia odpowiedzialność za przestępstwo". Zdecydowano też o utworzeniu wyczekiwanego od wielu lat przez środowiska handlowe elektronicznego rejestru sprawców wykroczeń przeciwko mieniu – osób podejrzanych o popełnienie takich wykroczeń, obwinionych i ukaranych. Rejestr ma służyć policji, prokuraturze i sądom do tego, by „zawodowi” złodzieje, popełniający drobne kradzieże np. w różnych miastach, nie odpowiadali za pojedyncze wykroczenia, lecz zsumowane przestępstwo.

Nadal nierozwiązany zostaje problem zapewnienia bezpieczeństwa podróży, korzystającym z parkingów w Miejscach Obsługi Podróżnych. Szczególny niepokój budzi profesjonalizacja środowiska handlarzy i złodziei, wyraża-

jąca się tworzeniem coraz większych i lepiej zorganizowanych, wyspecjalizowanych grup przestępczych trudniących się tym procederem. Dotyczy to okradania ciężarówek, korzystających z parkingów, ale też prowadzenia nielegalnego handlu, często podrabianymi bądź kradzionymi towarami.

NASZE STANOWISKO

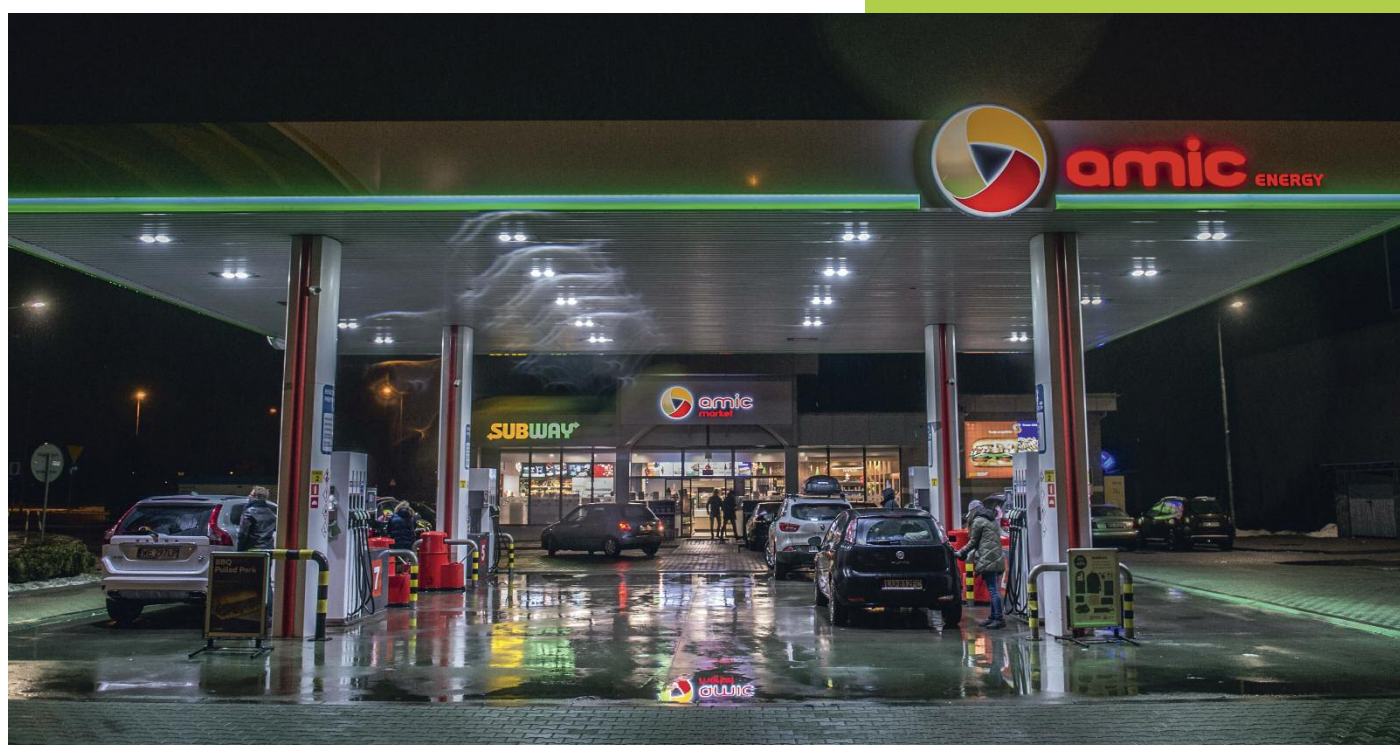
Konieczna jest obserwacja wpływu przyjętych rozwiązań prawnych na środowisko przestępców, dokonujących kradzieży w punktach handlowych, w tym na stacjach paliw. Poprawie sytuacji sprzyjałoby przyspieszenie trybu rozpatrywania spraw kradzieży sklepowych przez kolegia ds. wykroczeń oraz sądy.

W celu poprawy bezpieczeństwa w Miejscach Obsługi Podróżnych należy powołać wyspecjalizowaną jednostkę Policji – tzw. Policję Autostradową, która zajmowałaby się bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz bezpieczeństwem podróżnych, korzystających z MOP na autostradach i drogach szybkiego ruchu.

STACJE ODGRYWAJĄ SZCZEGÓLNA FUNKCJĘ W ZASPOKAJANIU PODSTAWOWYCH POTRZEB GOSPODARKI I SPOŁECZEŃSTWA.

8 HANDEL NA STACJACH PALIW TOWARAMI POZAPALIWOWYMI

Sprzedaż towarów pozapaliwowych odgrywa coraz większą rolę w funkcjonowaniu stacji paliw, stanowiąc znaczną część dochodów, a także sprzyja 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 podróżnych, przemieszczających 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 podróżnych – oprócz tankowania paliwa kierowcy i pasażerowie korzystają z toalet, miejsc wypoczynku, dokonują zakupu posiłków w restauracjach i barach szybkiej obsługi, dokonują zakupów w sklepach etc. Przy wielu drogach jedyna ogólnodostępna infrastruktura (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, że w stanach klęsk żywiołowych 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.





Fot. BP

Z tego względu wszelkie inicjatywy, zmierzające do ograniczenia oferowanego asortymentu, stanowią zagrożenie zarówno dla firm prowadzących stacje paliw, jak dla odbiorców ich usług. 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 tym podobnym; średnio w roku 2018 stanowiły one 53% ceny benzyny 95, 49% ceny oleju napędowego i 40% ceny autogazu.

Badania rynkowe przeprowadzone w latach ubiegłych pokazały, że niewiele ponad 3% mocnych alkoholi klienci kupują na stacjach paliw (z tendencją spadkową). W przypadku piwa było to niecałe 4%, również mniej niż poprzednio. 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. Z możliwości zakupu w takich miejscach 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 nagłych przypadkach, 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 uświadomienie konsumentom i decydom, że stacja paliw przestaje być punktem sprzedaży paliwa, a staje się punktem świadczenia różnicowanych usług konsumenckich.

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

Ewentualne zmiany w zakresie zasad sprzedaży leków czy też wyrobów alkoholowych powinny dotyczyć całej sieci dystrybucji, a nie odnosić się wyłącznie do stacji paliw.

9 WSPÓLPRACA Z FUELSEUROPE, 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 wyzwaniem dla europejskiego przemysłu rafineryjnego. Wyzwanie 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.

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).

Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Rafineryjnego „FuelsEurope” we współpracy z ośrodkami badawczymi przygotowało „Wizję 2050” – perspektywę możliwości funkcjonowania sektora rafineryjnego i nowoczesnych, niskoemisyjnych paliw płynnych w transporcie do roku 2050. Główne konkluzje z raportu FuelsEurope są następujące:

- Zmiana klimatu wymaga pilnych i zdecydowanych działań we wszystkich sektorach gospodarki.
- **Węglowodorowe paliwa płynne pozostaną ważną częścią przyszłego systemu mobilności**, nawet jeżeli wzrośnie udział alternatywnych źródeł energii. Popyt na produkty rafineryjne będzie rósł ze względu na globalny wzrost gospodarczy i demografię. Są ograniczenia dla zastosowania napędów elektrycznych w transporcie morskim, lotnictwie i pojazdach ciężkich: dla tych rodzajów transportu kluczowym wymogiem jest przechowywanie maksymalnej ilości energii w możliwie małej objętości i masie – paliwa ropopochodne mają tu znaczącą przewagę wobec np. baterii.
- **Silniki spalinowe nadal będą odgrywać ważną rolę** dla różnych sektorów transportu na nadchodzące dziesięciolecia.
- **Opracowywanie i wdrażanie niskoemisyjnych ciekłych paliw węglowodorowych daje możliwość skutecznego zaspokojenia popytu** na paliwa ropopochodne, jednocześnie przyczyniając się do **rozwiązania zagrożeń wpływających na zmianę klimatu**.
- **Paliwa ciekłe o niskiej zawartości węglodorów mogą zmniejszyć emisję CO₂ we wszystkich segmentach transportu w bardzo krótkim czasie**, z wykorzystaniem istniejącej floty pojazdów oraz istniejącej infrastruktury dla produkcji, dystrybucji i magazynowania paliw (paliwa gazowe, paliwa syntetyczne, paliwa z udziałem komponentów biodegradowalnych). Istniejąca sieć dystrybucji paliw dla żeglugi, lotnictwa i transportu drogowego może z łatwością przystosować się do przyszłego obniżenia emisji.
- **Znaczący potencjał ograniczenia emisji CO₂ może pochodzić z poprawy infrastruktury oraz z operacyjnych usprawnień wynikających z konstrukcji pojazdów i wieku floty**: szybsze odnowienie floty, optymalizacja aerodynamiki (szczególnie w przypadku pojazdów ciężarowych, naczep), lepsza efektywność energetyczna opon, systemy odzysku energii hamowania, etc.
- **Dekarbonizacja transportu może i powinna być samofinansująca**. Należy zachować wysoką konkurencyjność europejskiego przemysłu rafineryjnego oraz branż powiązanych (chemiczna i petrochemiczna).
- **Należy zachować neutralność technologiczną** w pracach nad dekarbonizacją transportu. W każdej z lokalizacji możliwe są do zastosowania inne metody techniczno-ekonomiczne.



Fot. PKN Orlen



NASZE STANOWISKO

Uważamy za niezbędne przeprowadzenie pełnej kalkulacji korzyści, jakie z funkcjonowania przemysłu rafineryjnego na swoim terenie ma Unia Europejska. Nowoczesne paliwa, oleje i smary, a także rozwiązania konstrukcyjne dla silników spalinowych powinny zostać docenione, podobnie jak rola, jaką odgrywa europejski przemysł rafineryjny w całej gospodarce unijnej, a także polityce obronnej.

Rozwiązania, zaprezentowane w „Wizji 2050”, powinny służyć jako podstawa do ponownego podjęcia rzetelnej debaty nad przyszłością sektora rafineryjnego oraz transportu w UE.

Mamy nadzieję, że stanowisko polskiego rządu na forum UE będzie uwzględniało interes branży paliwowej w maksymalnym możliwym stopniu.

10 ELEKTROMOBILNOŚĆ I PALIWA ALTERNATYWNE.

W ślad za rządami innych państw, a także realizując dyrektywę dotyczącą rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, polski rząd podjął działania na rzecz wsparcia i upowszechnienia stosowania paliw alternatywnych i rozbudowy infrastruktury w tym zakresie. 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 z silników diesla i benzynowych, a także stałego rozwoju silników spalinowych, w wyniku czego nowoczesne silniki, spełniające normę EURO 6, mają znikomą emisję spalin. Ponadto paliwa alternatywne nie rozwiążą problemu smogu, gdyż główny jego składnik – cząsteczki stałe (PM) – są w znacznej części emitowane poza silnikiem, przede wszystkim poprzez ścieranie się opon, klocków hamulcowych i nawierzchni drogi. Zależne to jest

również 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. Abstrahuje się przy tym od faktu, że po polskich drogach poruszają się tysiące pojazdów, niespełniających jakichkolwiek wymagań w zakresie ochrony środowiska.

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 mieć na uwadze 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 eliminacja ogrzewania węglem w rozproszonych instalacjach, eliminacja spalania odpadów – w tym olejów przetworzonych, 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. Uważamy, że przy dekarbonizacji transportu należy zachować neutralność technologiczną, z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych obszarów miejskich.

Ponadto powinny zostać promowane rozwiązania, dzięki którym możliwa byłaby poprawa jakości powietrza w miastach szybko i możliwie niskim kosztem – na przykład klasyczne pojazdy hybrydowe.

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

W roku 2018 polskie rafinerie zwiększyły przerób ropy naftowej o 6% w stosunku do wyniku z roku 2017. Rafinacji poddano 26,9 mln ton – o 1,6 mln ton więcej, niż w roku poprzednim. Zwiększenie przerobu było odpowiedzią na wzrost popytu na legalne paliwa w kraju oraz rosnące zapotrzebowanie polskiej gospodarki. W roku 2018 nie prowadzono długotrwałych prac remontowych na instalacjach przerobczych, co też wpłynęło na dobry wynik rafinerii. Notowania ropy naftowej kupowanej do Polski rosły kolejny rok z rzędu – tym razem o 31% – ale nie przeszkodziło to w uzyskaniu dobrych marży przy produkcji rafinerijnej i petrochemicznej. Wprowadzie drugie sześć miesięcy 2018 było nieco lepsze pod względem wykorzystania instalacji produkcyjnych (większy przerób o około 400 tys. ton), ale w obu półroczach wyniki rafinacji przekraczały 13 mln ton. Rezultaty dla obu półroczy to odpowiednio: 13,3 i 13,6 mln ton w kolejnych półroczach. Analizując poszczególne kwartały roku można zauważyć, iż najlepszy był trzeci, kiedy to przerobiono około 6,8 mln ton, ale w pozostałych kwartałach wyniki też przekroczyły poziom 6,5 mln ton.

Przerób ropy naftowej w PKN ORLEN wyniósł 16,1 mln ton, a w Grupie LOTOS 10,8 mln ton. W obu przypadkach wykorzystanie mocy rafinerijnych było rekordowe i zbliżyło się do możliwych maksimum technologicznych.

Kierunek wschodni pozostał dominujący w zaopatrzeniu polskich rafinerii, ale skala dywersyfikacji jeszcze wzrosła w stosunku do roku poprzedniego. Transporty ropy – oprócz Rosji – pochodziły z Arabii Saudyjskiej, Norwegii, Iraku, Wielkiej Brytanii, USA, Nigerii oraz ze Zjednoczonych

Emiratów Arabskich. Tym samym, udział ropy REBCO w zaopatrzeniu zmniejszył się z 77% w roku 2017 do 76% w roku 2018. O przewadze dostaw z kierunku wschodniego decydowały zawarte kontrakty długoterminowe, atrakcyjna cena, dostosowanie technologiczne rafinerii oraz wykorzystanie rurociągów dalekosiężnych, które są optymalnym środkiem transportu ropy naftowej. Uzupelnieniem dostaw zagranicznych było wykorzystanie do przerobu ropy z dostaw krajowych (Petrobaltic, PGNiG), choć skala jej wydobycia wciąż pozostawała na niskim poziomie. Ropa inna niż REBCO stanowiła w strukturze przerobu PKN ORLEN 22% (1 punkt procentowy więcej, niż przed rokiem), a dla Grupy LOTOS było to około 27% (9 punktów procentowych więcej, niż w roku 2017). Dla obu polskich koncernów łącznie ropa inna niż REBCO stanowiła 24% przerobu.

Strukturę dostaw ropy naftowej do rafinerii krajowych przedstawiono na rys. 2. Nadal największą pozycję stanowi ropa REBCO, choć polskie rafinerie zwiększają skalę dywersyfikacji i podpisują nowe kontrakty dla dostaw z innych kierunków, wykorzystując do tego instalacje Portu Północnego w Gdańsku. Do Polski w roku 2018 zaimportowano około 21 mln ton ropy REBCO (o około 1 mln ton więcej, niż w roku 2017), z czego około 18 mln ton (o około 1 mln ton więcej) przetransportowano rurociągami należącymi do PERN S.A. z kierunku wschodniego. Resztę ropy zużytej do przerobu dostarczono do krajowych rafinerii z wykorzystaniem instalacji portowych Naftoportu w Gdańsku, a w przypadku ropy wydobywanej wewnątrz kraju z udziałem transportu kolejowego.

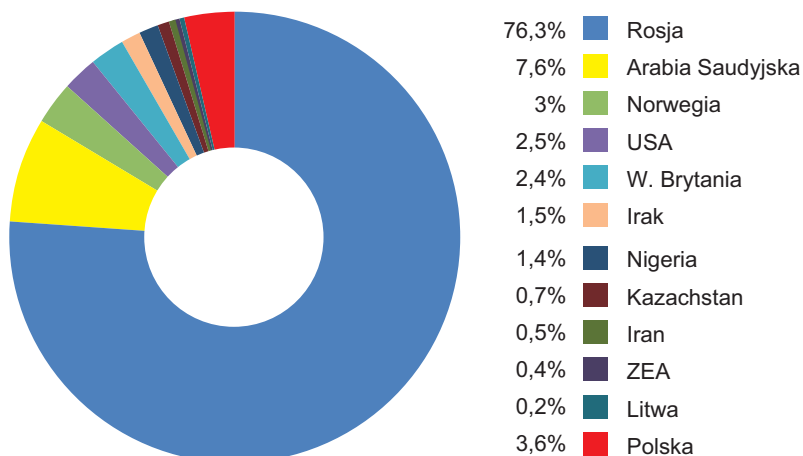
RYS. 1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA ROK 2017 I 2018 w mln ton

Źródło: Dane własne POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2017	ROK 2018	Wskaźnik 2017=100
OGÓŁEM	25,3	26,9	106

RYS. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2018 ROKU [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH

Produkcja paliw płynnych w roku 2018 (rys. 3) – benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) wyniosła 27,4 mln m³. Wzrost produkcji polskich rafinerii i blendowania paliw, które w warunkach polskich też jest traktowane jako produkcja, wyniósł 8% w stosunku do wyniku z roku poprzedniego. Wolumenowo oznacza to większe dostawy na rynek z tego kanału zaopatrzenia o 2 mln m³.

Suteczna kontynuacja trzymania w ryzach szarej i czarnej strefy sprawiła, że prawie cała produkcja krajowa najważniejszych dla rynku gatunków paliw lokowana była w kraju. Wyraźnie zwiększono wytwarzanie produktów, które w latach poprzednich często trafiały na rynek z naruszeniem prawa. Znacznie wzrosła głównie produkcja oleju napędowego, ale też i benzyn silnikowych, paliwa Jet i gazu płynnego LPG oraz ciężkiego oleju opałowego, co musiało być następstwem zwiększenia przerobu ropy naftowej. Jedynym produktem wytwarzanym na mniejszą skalę niż w roku poprzednim był lekki olej opałowy. Wyniki produkcyjne notowane w roku 2018 były zgodne z trendami popytowymi występującymi na rynku krajowym i pozwoliły w stopniu maksymalnym wykorzystać możliwości krajowych rafinerii. W II półroczu 2018 produkcja krajowa była o 0,4 mln ton wyższa, niż w I półroczu. Rafinerie wykorzystywały występującą zarówno w kraju, jak i na rynku europejskim koniunkturę na paliwa silnikowe zarówno dla pojazdów, jak i dla transportu lotniczego. Produkty, których nie udało się ulokować w Polsce, wysyłano z dobrym – choć nieco niższym niż na rynku krajowym – zyskiem za granicę. W kraju w dalszym ciągu spada zapotrzebowanie na lekki olej opałowy, co znalazło swoje odzwierciedlenie w wynikach produkcyjnych. Przeważająca ilość krajowej produkcji rafinerijnej benzyn silnikowych i oleju napędowego, przeznaczona na rynek krajowy, została zmieszana z biokomponentami w celu realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Blendowanie paliw przy użyciu biokomponentów, ale też innych dodatków, jest w Polsce traktowane jako produkcja. Takie podejście nieco zwiększa pulę produkcyjną w stosunku do przerobu samej ropy w rafineriach. Stosowanie biokomponentów pogarsza wynik ekonomiczny producentów paliw ze względu na fakt, iż biokomponenty są znacznie droższe niż paliwa tradycyjne. W roku 2018 koszty realizacji NCW jeszcze wzrosły, bo cel wskaźni-

kowy wyniósł 7,5% w stosunku do 7,1% w roku poprzednim. Niewielkim złagodzeniem ponoszonych przy rozliczaniu realizacji celu wydatków była możliwość skorzystania z redukcji na poziomie 0,86 przy spełnieniu koniecznych wymogów zakupowych.

Produkcja oleju napędowego, głównego produktu krajowych rafinerii, zwiększyła się o 1,1 mln m³ (o 8%), a benzyn silnikowych o 0,4 mln m³. Notowano też wyższą o 264 tys. m³ produkcję paliwa lotniczego Jet i o 200 tys. m³ ciężkiego oleju opałowego. Dobry, bo o 108 tys. m³ lepszy od ubiegłorocznego, wynik wykazano dla gazu płynnego LPG. Jedynym produktem, którego produkcja spadła, był lekki olej opałowy (spadek o 93 tys. m³).



Fot. LOTOS

RYS. 3 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W LATACH 2017 I 2018 [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPIHN

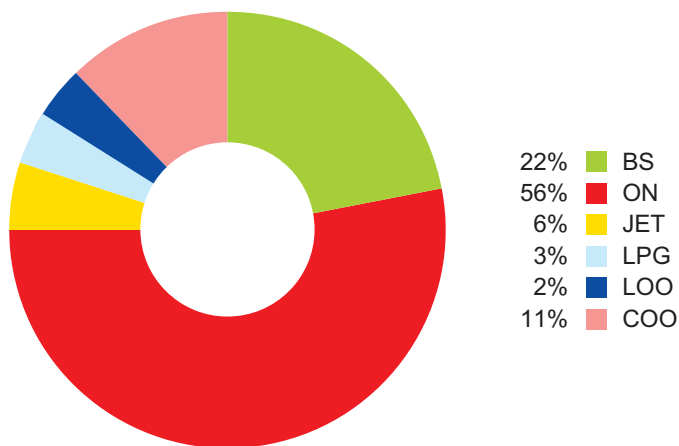
Wyszczególnienie	ROK 2017	ROK 2018	Wskaźnik 2017=100
Benzyny silnikowe	5 605	6 007	107
Olej napędowy	14 248	15 342	108
Gaz płynny LPG	650	758	117
Paliwo JET	1 376	1 640	119
Lekki olej opałowy	749	656	88
Ciężki olej opałowy	2 760	2 959	107
OGÓŁEM	25 388	27 362	108

27,4 mln m³

Produkcja paliw płynnych w roku 2018

RYS. 4 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W ROKU 2018 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



Bilans produkcyjny miał strukturę prawie identyczną jak przed rokiem. Olej napędowy dominował w bilansie wytwarzania paliw przez polskie rafinerie. Jego udział w całkowitym spektrum produkcyjnym wyniósł ponownie 56%. Drugą pozycję zajmowały benzyny silnikowe z udziałem 22% – też identycznym, jak przed rokiem.

Jak wspomniano powyżej, do produkcji paliw płynnych zalicza się także proces mieszania (blendowania) paliw tradycyjnych z biokomponentami i dodatkami uszlachetniającymi. W roku 2018 minimalny poziom wprowadzenia

biokomponentów na rynek (Narodowy Cel Wskaźnikowy), do którego zobowiązane były podmioty produkujące paliwa i sprowadzające je z zagranicy, określono na 7,5% według wartości opałowej. Skutkowało to koniecznością dodania alkoholu i estrów metylowych do zdecydowanej większości wprowadzanych na polski rynek benzyn silnikowych i oleju napędowego. Aby spełnić wymagania ustawy trzeba było ponadto sprzedać jeszcze odpowiednią ilość paliwa B100, ponieważ samo dodawanie biokomponentów do paliw normatywnych nie wystarczyło do realizacji NCW. W celu ułatwienia realizacji celu umożliwiono skorzystanie ze współczynników redukcyjnych na poziomie 0,86 wysokości celu, pod warunkiem zastosowania biokomponentów pochodzących z krajów UE i krajów należących do EFTA. Wstępne informacje rynkowe wskazują, że spółki należące do POPIHN wykonały nałożone na nie cele w zakresie realizacji NCW. Szacuje się, iż w roku 2018 do paliw silnikowych dodano około 338 tys. m³ etanolu i około 960 tys. m³ estrów metylowych. To kwoty wyższe od tych z roku 2017 o 8 tys. m³ dla alkoholu i o 230 tys. m³ dla estrów metylowych. Sprzedaż paliwa B100 szacowana jest na około 340 tys. m³ (ostateczne dane znane będą do końca marca 2019), a to oznacza, iż sprzedaż tego biopaliwa w stosunku do roku 2017 zmalała o około 360 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. Znaczne zmniejszenie tej ilości to głównie efekt konieczności rozliczenia blendingu w układzie kwartalnym.



IMPORT PALIW PŁYNNYCH

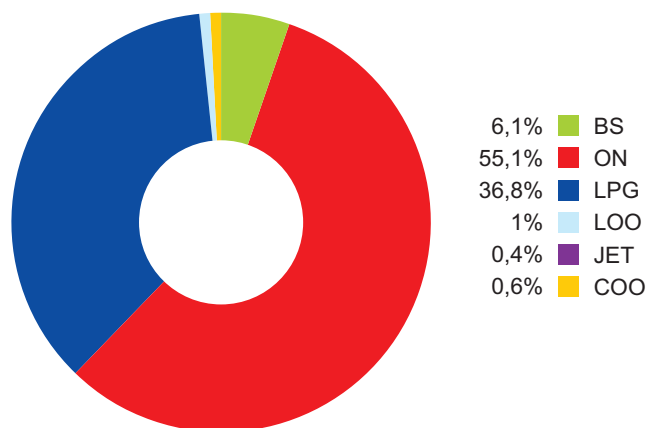
ROZUMIANY JAKO SUMA IMPORTU WŁAŚCIWEGO I NABYĆ WEWNĄTRZWPÓLNOTOWYCH) (RYS. 7 I 8).

Maksymalne wykorzystanie zdolności produkcyjnych rafinerii krajowych i skierowanie jak największych ilości wytworzonych paliw na rynek krajowy skutkowało zmniejszeniem importu paliw w przypadku oleju napędowego i gazu płynnego LPG, a więc produktów, które zwykle decydowały o rozmiarach zakupów zagranicznych, potrzebnych do zrównoważenia popytu krajowego. Tym sposobem w roku 2018 obniżył się również całkowity import paliw. Według obecnie dostępnych danych, za granicą zakupiono prawie 11 mln m³. W stosunku do roku 2017 było to mniej o około 800 tys. m³, czyli 7%. Po czterech latach wzrostów importu w roku minionym trend uległ odwróceniu. Dzięki nowym przepisom regulującym rynek paliwowy i działaniom służb kontrolnych większa część produktów wchodzących do kraju była oficjalnie zgłoszona i zarejestrowana. Postępowało urealnienie danych dotyczących zakupów zagranicznych oleju napędowego – produktu, który był głównie wykorzystywany do wyłudzeń przez szarą i czarną strefę. Przyrosty nabyć zanotowano w imporcie benzyn silnikowych, paliwa lotniczego Jet i ciężkiego oleju opałowego, choć wolumeny tych dwóch ostatnich produktów były niewielkie. W przeszłości gaz płynny LPG stanowił największą pozycję w imporcie paliw do Polski, ale od roku 2016 miejsce to zostało zajęte przez olej napędowy. 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 to właśnie firmy członkowskie POPIHN zakupiły poza granicami i sprowadziły do kraju większe ilości towaru. Import gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego był w 100% zrealizowany przez firmy inne, niż członkowie organizacji. W całym roku 2018 dynamika zakupów zagranicznych największych operatorów polskiego rynku była o 6% wyższa, niż w roku poprzednim. Jednocześnie dynamizm zakupów zagranicznych niezależnych operatorów zmalał o 15%.

Import oleju napędowego w roku 2018 zmalał o prawie 700 tys. m³, a gazu płynnego LPG o niemal 200 tys. m³. Rosty nabycia zagraniczne benzyn silnikowych o 20 tys. m³, paliwa lotniczego Jet i ciężkiego oleju opałowego. Na zbliżonym do ubiegłorocznego poziomie pozostały

RYS. 5 STRUKTURA IMPORTU PALIW PŁYNNYCH W ROKU 2018 [%]

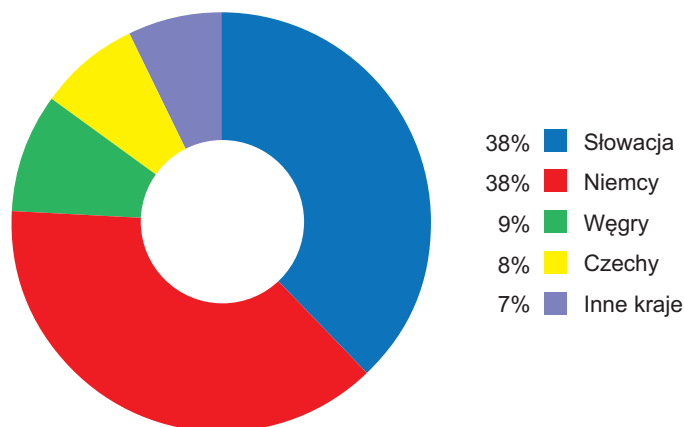
Źródło: Opracowanie własne POPIHN



DZIĘKI NOWYM PRZEPISOM REGULUJĄCYM RYNEK PALIWOWY I DZIAŁANIOM SŁUŻB KONTROLNYCH WIĘKSZA CZĘŚĆ PRODUKTÓW WCHODZĄCYCH DO KRAJU BYŁA OFICJALNIE ZGŁOSZONA I ZAREJESTROWANA.

RYS. 7 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN



RYS. 6 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYĆ WW PALIW PŁYNNYCH W ROKU 2017 I 2018

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2017 tys. m ³	ROK 2018 tys. m ³	Wskaźnik 2017=100
Benzyny silnikowe	632	653	103
Olej napędowy	6 549	5 885	90
Gaz płynny LPG	4 132	3 936	95
Lekki olej opałowy	109	103	94
Paliwo JET	4	46	1150
Ciężki olej opałowy	49	63	129
Ogółem paliwa płynne	11 475	10 686	93

11 mln m³

Oficjalny import paliw płynnych w 2018 roku



Fot. LOTOS

zagraniczne zakupy lekkiego oleju opałowego. Rynek tego paliwa został też zasilony mniejszą ilością produkcji krajowej, co oznacza dalsze wygaszanie rynku.

Oficjalny import paliw płynnych spadł w stosunku do roku 2017 prawie o 800 tys. m³, ale i tak dla 6 głównych gatunków paliw stanowił 32% zaopatrzenia.

W strukturze nabyć zagranicznych w roku 2018 na znaczeniu zyskał nieco import benzyn silnikowych kosztem oleju opałowego (spadek udziału o 2 punkty procentowe).

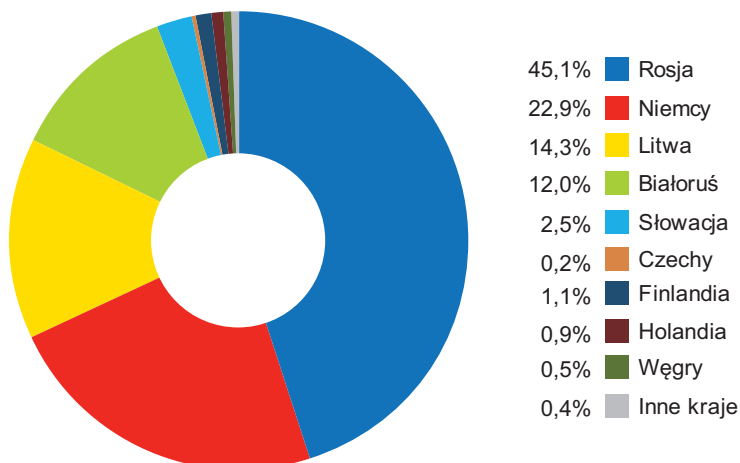
Porównując wolumenowo widać, że podmioty niezależne sprowadziły do kraju o 43% więcej paliw, niż firmy członkowskie POPIHN, czyli najwięksi operatorzy rynkowi. Taki wynik to w dużej mierze skutek importu gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego, których importem zajmowały się wyłącznie podmioty niezależne. W grupie opisywanych paliw koncerny sprowadziły około 4,4 mln m³ paliw i było to w granicach 250 tys. m³ więcej niż przed rokiem. Operatorzy niezależni zmniejszyli swoje zakupy zagraniczne o około 1,1 mln m³ i przywieźli do kraju około 6,2 mln m³ paliw z omawianej grupy towarowej.

Kierunki importu benzyn silnikowych obrazuje wykres 7. Najwięcej paliwa do pojazdów z silnikami benzynowymi sprowadzono do Polski ze Słowacji i z Niemiec. W roku 2017 najwięcej tego gatunku paliwa dostarczono z Czech, które obecnie znalazły się dopiero na czwartym miejscu źródeł dostaw. Istotnym kierunkiem dostaw pozostały też Węgry. Import z innych krajów był rozdrobniony i pokrył około 7% dostaw.

Tradycyjnie olej napędowy kupowano na większej liczbie rynków zagranicznych. Tradycyjnie również głównymi dostawcami pozostały Rosja i Niemcy. Istotnymi źródłami zaopatrzenia firm sprowadzających paliwa do silników Diesla do kraju były też: Litwa, Białoruś, Słowacja, Czechy, Finlandia i Holandia. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nienależących do UE, zaimportowano około 48% produktu. To wielkość mniejsza o 8 punktów procentowych, niż w roku 2017. Łącznie z kierunku wschodniego, po uwzględnieniu państw należących do UE, zrealizowano około 71% całego importu oleju napędowego – prawie taki sam procent, jak w roku 2017.

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)

Ekspert paliw płynnych (rys. 9 i 10) wyniósł w 2018 roku 3,8 mln m³. Jest to wynik lepszy od tego z roku 2017 o 14%. W stosunku do dwóch lat poprzednich oznacza to zmianę trendu ze spadkowego na rosnący. Wzrost produkcji krajowej pozwolił ulokować większą ilość paliw w kraju, a nadwyżki wysłać za granicę. Wzrost eksportu wyniósł prawie 0,5 mln m³, podczas gdy w roku 2017 notowano spadek na poziomie 1,7 mln m³. Dążenie do lokowania produkcji krajowej na rynku wewnętrznym spowodowało też zmianę struktury produktywnej wysyłanych za granicę paliw. Więcej wyeksportowano benzyn silnikowych i paliwa lotniczego Jet oraz tradycyjnie ciężkiego oleju opałowego, przy znacznym ograniczeniu dostaw oleju napędowego. Ciężki olej opałowy pozostał największą pozycją eksportową.

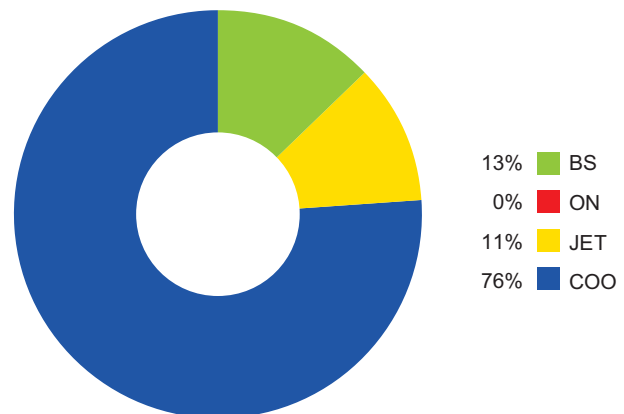
Skuteczna eliminacja z rynku nieuczciwych sprzedawców paliw miała swoje przełożenie na większą ilość paliw produkowanych w Polsce lokowanych w kraju. Szczególnie jest to widoczne w przypadku oleju napędowego, którego eksport jest od 2 lat znikomy. Również w roku 2018 największy procentowy i ilościowy spadek dostaw zagranicznych notowano dla tego właśnie paliwa. Wzrosły za to wysyłki zagraniczne dla pozostałych paliw. Ekspert gazu płynnego LPG, dokonywany przez producentów krajowych, podobnie jak w roku poprzednim, nie był realizowany. Wzrost przerobu ropy spowodował konieczność wysyłki poza Polskę większych ilości ciężkiego oleju opałowego. Procentowo eksport oleju napędowego zmalał o 83%, a więc w stopniu porównywalnym do spadku z roku 2017. Dostawy benzyn silnikowych wzrosły o 66%, a tym samym poza krajem ulokowano więcej produktu o około 200 tys. m³. O prawie 100 tys. m³ wzrósł eksport paliwa lotniczego JET. Największą pozycją eksportową sektora pozostał ciężki olej opałowy. Jego udział w eksporcie wprawdzie zmalał z 79% w roku 2017 do 76% w roku 2018, ale to i tak oznacza, że za granicę wysłano około 0,5 mln m³ tego gatunku paliwa.

Pokazywane w tabeli rys. 9 dostawy eksportowe paliwa JET to dostawy realizowane bezpośrednio przez krajowych producentów do odbiorców poza Polską. Znaczna część produkcji tego paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują dostawy lotniskowe do samolotów przewoźników krajowych i międzynarodowych. Wielkość tych dostaw w roku 2018 wyniosła 1,3 mln m³, czyli około 200 tys. m³ więcej, niż w roku poprzednim.

Przy rozliczaniu rynku gazu płynnego LPG należy zauważyć, iż tzw. reeksport tego gatunku paliwa (zakup za granicą Polski i dostawy również poza granicę) w roku 2018 wzrósł do około 0,5 mln m³, a to oznacza, że wolumen tej działalności powiększył się o około 70 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego. Z tego typu działalnością 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 wyposażane w nowe możliwości kontrolne (SENT dla LPG) ten proceder wyeliminują. Historycznie wielkość reeksportu kształtowała się następująco: rok 2014 to około 280 tys. m³, w 2015 było to 320 tys. m³, w 2016 przekroczona została wielkość 415 tys. m³, w roku 2017 osiągnięto wielkość 433 tys. m³, a w roku 2018 przekroczono 0,5 mln m³.

RYŚ. 10 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2018 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



W strukturze całkowitego eksportu paliw ciekłych z Polski ciężki olej opałowy pozostał liderem, choć jego udział nieco się zmniejszył (o 3 punkty procentowe). Zyskały benzyny silnikowe (4 punkty procentowe) i paliwo lotnicze Jet (2 punkty procentowe).

Głównymi kierunkami eksportu i dostaw wewnątrzspółnotowych benzyn silnikowych były w roku 2018 Holandia (51%), Szwecja (20%) i Norwegia (13%). Olej napędowy trafiał tylko do Czech i to w bardzo niewielkich ilościach. Ciężki olej opałowy w największych wolumenach wysyłano do Holandii (79%) i Danii (8%). Paliwo Jet trafiało głównie do Szwecji (45%) i do Czech (26%).

RYŚ. 9 WYNIKI EKSPORTU I DOSTAW W-W W ROKU 2017 I 2018. [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPIHN *) eksport bezpośredni bez reeksportu

Wyszczególnienie	ROK 2017	ROK 2018	Wskaźnik 2017=100
Benzyny silnikowe	300	499	166
Olej napędowy	109	18	17
Paliwo lotnicze JET	304	397	131
LPG*)	0	0	-
Ciężki olej opałowy	2 585	2 851	110
OGÓŁEM	3 298	3 765	114

KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W ROKU 2018

W tabeli 11 przedstawiono wstępne porównanie oficjalnej konsumpcji krajowej paliw płynnych w roku 2018 do oficjalnej konsumpcji osiągniętej w roku 2017. Ostateczne dane, uwzględniające końcowe rozliczenie, dokonane przez służby skarbowe Ministerstwa Finansów dla importu, eksportu oraz nabyć i dostaw wewnątrzspółnotowych, będą dostępne w II połowie 2019 roku. Z tego powodu przedstawiane wyniki dla roku 2018 należy traktować wciąż jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

Rosnąca polska gospodarka, wzrost ilości pojazdów poruszających się po polskich drogach oraz utrzymanie w ryzach szarej strefy paliwowej, to główne elementy wzrostu konsumpcji paliw płynnych w Polsce w roku 2018. Wzmógł się oficjalny popyt notowano dla dwóch głównych gatunków paliw transportowych – benzyny silnikowej i oleju napędowego – ale też na rynku paliwa lotniczego Jet oraz rynku ciężkiego oleju opałowego. Mniejsze zainteresowanie rynek wykazał lekkim olejem opałowym, a nabywcy gazu płynnego LPG – czy to jako autogazu, czy też paliwa grzewczego – kupili go prawie tyle samo, co w roku 2017. W segmencie paliw do silników samochodowych wzrosty oficjalnej konsumpcji benzyn silnikowych w roku 2018 były największe, choć oczywiście wolumenowo było to i tak o ponad 3 razy mniej, niż wyniosła sprzedaż paliwa do

pojazdów zasilanych olejem napędowym. Popyt na autogaz osiągnął poziom 65% sprzedaży benzyn silnikowych. Rynek benzyn silnikowych rósł intensywnie czwarty rok z rzędu. Dla wszystkich gatunków paliw samochodowych (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz) rynek zwiększył się w stosunku do roku 2017 o 2,6%, a cały sektor paliw płynnych o 2,9%. Dynamika wzrostu rynku była znacznie niższa, niż przy porównaniach z roku ubiegłego, kiedy była dwucyfrowa, ale odwzorowywała rzeczywisty organiczny wzrost rynku. Dobre wyniki sprzedaży benzyn były rezultatem kontynuacji większego zainteresowania pojazdami z silnikami o zapłonie iskrowym i hybrydami – szczególnie przy zakupach nowych pojazdów osobowych i używanych o niskim przebiegu. Większe zainteresowanie benzynami odbiło się na zmniejszeniu zakupów autogazu, a to przełożyło się na wyniki całego rynku gazu płynnego LPG. Tym razem – w odróżnieniu od lat poprzednich, kiedy notowano wzrosty – rynek był porównywalny z rokiem poprzednim. Taki wynik wyliczony został bez uwzględniania tzw. reeksportu (eksport gazu poprzednio kupionego poza granicami Polski), który był w roku ubiegłym o 15% większy od obserwowanego w roku 2017. Uwzględniając ten fakt należałoby założyć, że rynek tego gatunku paliwa skurczył się w kraju o około 2-3 %.

RYS. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH W KRAJU W ROKU 2018 W PORÓWNANIU DO ROKU 2017 ROKU.

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

Wyszczególnienie		ROK 2017		ROK 2018		Wskaźnik 2017=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	5 772		6 083		105
	w tym całkowity import	632	11	653	11	103
Olej napędowy	Konsumpcja	19 839		20 345		103
	w tym całkowity import	6 549	33	5 885	29	90
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 842		4 824		100
	w tym całkowity import	4 132	85	3 936	82	95
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	30 453		31 252		103
	w tym całkowity import	11 313	37	10 474	34	93
Paliwo JET	Konsumpcja	1 071		1 279		119
	w tym całkowity import	4	0,4	46	4	1 150
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	861		780		91
	w tym całkowity import	109	13	103	13	94
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	184		200		109
	w tym całkowity import	49	27	63	32	129
OGÓŁEM	Konsumpcja	32 569		33 511		103
	w tym całkowity import	11 475	35	10 686	32	93

Ostatecznie na polskim rynku paliw płynnych – podobnie, jak było to przed rokiem – w roku 2018 zanotowano wzrost oficjalnego popytu, przy czym procentowo największe zmiany „in plus” zanotowano dla paliwa lotniczego Jet, a wolumenowo dla oleju napędowego. Popyt krajowy na paliwa płynne został w całości zaspokojony i nie notowano przypadków zawirowań na rynku. Konieczne do uzupełnienia produkcji krajowej ilości paliw sprowadzono z zagranicy.

Oficjalna konsumpcja oleju napędowego wzrosła o 3% w stosunku do roku 2017 i przekroczyła poziom 20 mln m³. Udział oficjalnego importu w zaopatrzeniu tego rynku osiągnął poziom 29%, tj. zmniejszył się o 4 punkty procentowe w stosunku do stanu z roku poprzedniego. Dynamika importu uzupełniającego była niższa od dynamiki dostaw rynkowych realizowanych przez firmy POPIHN (+7%) i wyniosła -30%. Import dokonywany przez koncerny wzrósł w stosunku do roku 2017 o 7% i ostatecznie przewyższył o ponad 1,6 mln m³ import uzupełniający realizowany przez niezależnych importerów. Łącznie do kraju sprowadzono z zagranicy 5,9 mln m³ tego gatunku paliwa.

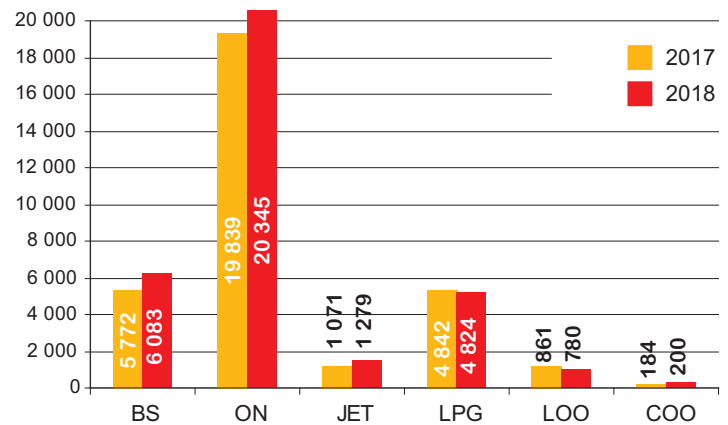
Rok 2018 był kolejnym, w którym obserwowano wzrost popytu na benzyny silnikowe. Tym razem zainteresowanie zakupem tego gatunku paliwa wzrosło o 5%. Poziom cen detalicznych i wielkość floty samochodowej wyznaczają skalę zakupów benzyn. W omawianym roku flota pojazdów benzynowych powiększyła się, a wzrost cen paliw tylko w niewielki sposób wpłynął na zakupy polskich kierowców. 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 benzynę. Polscy kierowcy zużyli w swoich pojazdach 6,1 mln m³ benzyn, z czego 650 tys. m³ pochodziło z importu. Import zaopatrywał 11% rynku benzynowego – identycznie, jak w roku 2017.

Konsumpcja gazu płynnego LPG, liczona według metodologii POPIHN, wykazała wynik bardzo zbliżony do roku poprzedniego. Jednak przy uwzględnieniu większego poziomu reeksportu, niż w roku poprzednim, była w opisywanym roku o kilka procent niższa. Relacja cenowa autogazu do benzyny 95 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 wzrosty, a rynek autogazu stabilizację. Szacunkowy wynik dla całego roku pokazuje konsumpcję gazu LPG na poziomie 4,8 mln m³. Reeksport tego gatunku paliwa wyniósł 500 tys. m³, czyli o około 70 tys. m³ więcej, niż w roku 2017. Około 82% zaopatrzenia rynku krajowego (85% w roku poprzednim) pochodziło z zagranicy, a jego wolumen wyniósł 3,9 mln m³.

W minionym roku rynek lekkiego oleju opałowego uległ dalszemu ograniczeniu i określono go na 780 tys. m³. To już szósty rok z kolei, kiedy popyt krajowy na ten produkt wyniósł poniżej 1 mln m³. Znakomitą większość zapotrzebowania na to paliwo (87% – identycznie, jak w roku poprzednim) zaspokoiła produkcja krajowa. Oficjalny import

RYS. 12 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W ROKU 2017 I 2018 [tys. m³]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



uzupełniający w roku 2018 zmałał o nieco ponad 6 tys. m³ i wyniósł 103 tys. m³.

Dobrze rozwija się krajowy rynek paliwa lotniczego Jet, a kolejny wzrost został oszacowany na poziomie 200 tys. m³. Tym samym konsumpcja tego paliwa do samolotów wyniosła już prawie 1,3 mln m³. Wzrost rynku zaspokojono głównie wykorzystując produkcję krajową, a nieznaczny import wyniósł 46 tys. m³ i było to tylko 4% potrzeb.

Więcej niż przed rokiem ulokowano na rynku krajowym ciężkiego oleju opałowego. Wzrost popytu wyniósł 9%, co potwierdziło limit zapotrzebowania krajowego na poziomie 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 płynnych wyniosła 33,5 mln m³ i była wyższa o 1 mln m³ od konsumpcji z roku 2017. Oficjalny wzrost rynku wyniósł 3%, w tym import obniżono o 7%, a jego udział w całości rynku został oszacowany na 32% (o 3 punkty procentowe mniej niż w roku poprzednim). Oficjalnie do Polski sprowadzono 11 mln m³ paliw – o 0,8 mln m³ mniej niż w roku poprzednim.

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

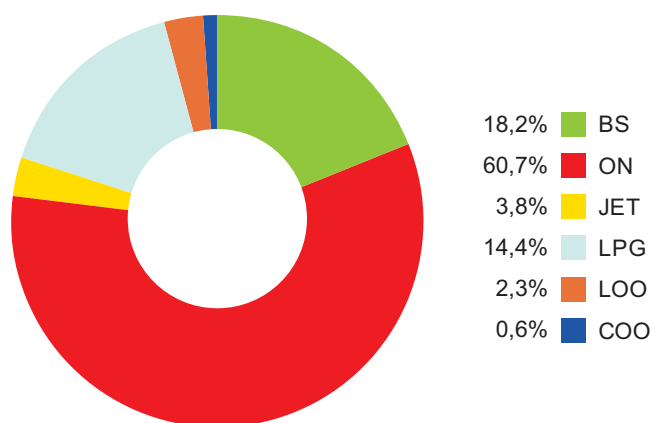
W stosunku do roku 2017 struktura konsumpcji paliw płynnych praktycznie się nie zmieniła. Wciąż w kraju najwięcej zużywa się oleju napędowego i tym razem było to 61% ogółu paliw.

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 towaru z szarej i czarnej strefy produkty – jeszcze niedawno eksportowane w dużych ilościach – trafiły na rynek krajowy. Jedynie nadwyżki towarów, których nie udało się ulokować w kraju, wysyłane były za granicę. Bilans obrotów międzynarodowych dla Polski w paliwach naftowych został przedstawiony na rys. 14.

W roku 2018 przewaga szeroko rozumianego importu nad eksportem paliw była prawie trzykrotna – nieco mniejsza niż w roku 2017. Zmniejszenie importu o 7% i wzrost eksportu o 14% nieco obniżyły różnicę w stosunku do obserwowanej przed rokiem. Na wynik importu wpływa głównie olej napędowy i gaz płynny LPG, a bilans eksportu jest obecnie zdominowany wysyłkami ciężkiego oleju opałowego. Legalnie działające firmy w kraju odzyskały kolejną część rynku oleju napędowego, zajęta jeszcze w roku 2016 przez szarą i czarną strefę. To obszar coraz mniejszy, ale wart poświęcenia uwagi przez służby kontrolne. Jeśli w kolejnych latach gospodarka polska będzie nadal rosła – a takie są prognozy – i jeśli flota pojazdów poruszających się po polskich drogach też będzie wzrastać w tempie z ostatnich lat, to można założyć, że obecne proporcje między importem i eksportem paliw będą się zwiększać na rzecz importu. Krajowe rafinerie już pracują na maksymalnych obrotach i perspektywy zwiększenia produkcji – poza inwestycją EFRA w Grupie LOTOS – są w najbliższym czasie niewielkie. Rosnący rynek będzie musiał być zasilany przez rosnący import. Polski bilans obrotów międzynarodowych sektora paliwowego będzie nadal kształtowany głównie przez import oleju napędowego i gazu płynnego LPG oraz eksport ciężkiego oleju opałowego, ale może też w najbliższym czasie pojawić się konieczność importu benzyn silnikowych.

RYŚ. 13 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH W ROKU 2018 [%]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



RYŚ. 14 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW PŁYNNYCH

W ROKU 2018 [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów, danych własnych POPIHN

*) – obrót realizowany przez producentów krajowych

1	Import + Nabycia	Ekspert + Dostawy	Różnica (2-3)
2	3	4	
Benzyny silnikowe	653	499	154
Olej napędowy	5 885	18	5 867
LPG	3 936	0 *)	3 936
Paliwo lotnicze JET	46	397 *)	(-351)
Lekki olej opałowy	103	0	103
Ciężki olej opałowy	63	2 851	(-2 788)
RAZEM	10 686	3 765	6 921

**ŁĄCZNA OFICJALNA KRAJOWA
KONSUMPCJA 6 GATUNKÓW
PALIW PŁYNNYCH WYNIOSŁA
PRAWIE 33,5 MLN M³ I BYŁA
WYŻSZA O 1 MLN M³ OD
KONSUMPCJI Z ROKU 2017.**

RYNEK DETALICZNY

Rok 2018 zostanie odnotowany w historii sektora naftowego w Polsce dzięki stworzeniu pierwszej oficjalnej bazy danych dotyczących infrastruktury paliwowej w kraju. Dzięki zapisom znowelizowanego Prawa energetycznego Urzędowi Regulacji Energetyki udało się zebrać wiarygodne dane dotyczące liczby stacji paliw, baz magazynowych i pozostałej infrastruktury wykorzystywanej przy transporcie i sprzedaży paliw. Uporządkowano też kwestie koncesji na obrót paliwami. Do roku 2017 Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego szacowała rynek stacji paliw w Polsce na podstawie informacji z firm członkowskich oraz innych ogólnie dostępnych źródeł. W roku 2018 – po raz pierwszy – dokonano zbilansowania rynku w oparciu o wiarygodne i oficjalne dane. Z nowych szacunków na koniec roku 2018 wynika, że sieć stacji paliw, obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy, liczyła 7 765 obiektów. W porównaniu do szacunków POPIHN, z końca roku 2017, wielkość rynku wzrosła o 1122 stacje. Wzrost liczby stacji paliw wynika z dokładnego określenia rynku, ale też z organicznego rozwoju dokonywanego przez największych dostawców paliw dla kierowców.

Rynek zmieniał się na skutek nowych inwestycji, zmiany lokalizacji stacji, ale też z uwagi na przejęcia – głównie w segmencie stacji niezależnych, dokonywane przez największe sieci krajowe, również te nie należące do koncernów paliwowych. Zmieniał się rynek stacji, ale też i same stacje ulegały przeobrażeniom w stronę modelu convenience store – czyli centrum zakupowo-usługowego, gdzie można zatankować pojazd i jednocześnie zrobić podstawowe zakupy, wypocząć podczas podróży, zrealizować usługi finansowe, zjeść posiłek czy dokonać prostych czynności serwisowych przy pojeździe.

Dostępna oficjalna statystyka stacji paliw zmieniła nieco szacunki udziałów w poszczególnych grupach operatorów. Przede wszystkim zwiększyły się, w stosunku do stanu z roku 2017, wielkości opisujące miejsce stacji niezależnych – grupy, co do której zawsze istniały największe przypuszczenia, że jest mocno niedoszacowana w statystykach pokazywanych przez POPIHN, ale też przez inne firmy monitorujące rynek. Nowy bilans pokazał, że w ogólnej liczbie stacji ok. 29% udziału przypadło na koncerny krajowe,



Fot. AMIC

20% na koncerny międzynarodowe, a prawie 51% rynku należało do stacji pozostałych, z których hipermarkety miały około 2,5% całości rynku, a tzw. sieci niezależne, a więc nienależące do koncernów paliwowych, operowały na 14% całego rynku stacji w Polsce. Stacje funkcjonujące pod jednym niekoncernowym brandem były coraz lepiej widoczne na rynku już nie tylko regionalnym, ale krajowym. Zauważalny był proces przejmowania stacji niezależnych przez operatorów o większym potencjale. Przejmowanie to dokonywało się głównie na zasadzie przyjęcia barw franczyzodawcy – koncernu, lub innego operatora prywatnego. Mimo trwającej konsolidacji rynku, spora grupa operatorów, dysponująca dobrymi lokalizacjami dla swoich stacji, działała nadal samodzielnie. Rozwinęły się też brandy, które w roku 2017 były jeszcze mało widoczne.

W 2018 roku liderem na rynku stacji paliw w Polsce pozostawał PKN ORLEN. Pozycję wicelidera utrzymała sieć BP, a trzecie miejsce kolejny rok z rzędu należało do Grupy LOTOS. Koncerny krajowe wciąż jeszcze operowały z wykorzystaniem czterech brandów: ORLEN i BLISKA w przypadku PKN oraz LOTOS i LOTOS OPTIMA w przypadku

RYS. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2016-2018

Źródło: dane własne POPIHN

	2016 31.12.2016	2017 31.12.2017	2018 31.12.2018
Sieci stacji paliw			
Koncerny krajowe	2 253	2 269	2 282
Koncerny zagraniczne	1 467	1 487	1 512
Sieci niezależne (operujące pod wspólnym brandem)	900	932	1 071
Pozostali operatorzy niezależni (około)	2 000	1 768	2 708
Sklepy	183	187	192
OGÓŁEM (około)	6 803	6 643	7 765

Z NOWYCH SZACUNKÓW NA KONIEC ROKU 2018 WYNIKA, ŻE SIEĆ STACJI PALIW, OBEJMUJĄCA STACJE PALIW OGÓLNODOSTĘPNE, SPRZEDAJĄCE CO NAJMNIEJ BENZYNY SILNIKOWE I OLEJ NAPĘDOWY, LICZYŁA 7 765 OBIEKTÓW.

Grupy LOTOS, choć liczba stacji w zielonych barwach PKN znów zmalała, a ilość ekonomicznych stacji Grupy LOTOS nie uległa zmianie. To skutek nowej polityki koncernów krajowych w kierunku ujednoczenia barw i zaoferowania jednolitego standardu obsługi. Powiększył się segment stacji z logo koncernów międzynarodowych. Stacji z tymi brandami było około 1,5 tysiąca. W segmencie stacji niezależnych wysoką dynamikę rozwoju sieci zanotowała MOYA, ale dobrze rozwijały się też sieci Huzar czy AVIA. Głównym sposobem pozyskiwania nowych obiektów do sieci była w ubiegłym roku umowa franczyzowa, ale powstały też zupełnie nowe obiekty. Wyrastają one głównie w ramach sieci koncernowych, choć zanotowano też inwestycje realizowane przez sieci handlowe i niezależnych operatorów.

Wartość sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w roku 2018 oszacowana została na około 121 mld PLN, a jej wielkość na prawie 27 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 59 mld PLN.

Dzięki nowym obiektom i przejęciom ogólna liczba stacji paliw w barwach koncernów krajowych wzrosła o 13. Tylko i aż, bo z sieci zostały usunięte stacje nierentowne,

a niektórym wygasły i nie zostały odnowione umowy patronackie. Część starszych stacji została zmodernizowana do nowych standardów obsługi. Warto zauważyć, że Circle K zakończył proces zmiany barw swojej sieci, która jeszcze do niedawna funkcjonowała pod znakiem STATOIL. Rebranding zaczął się również na stacjach firmy Amic, która zarządza siecią pod logo LUKOIL. Z kolei BP poinformowała, że pracuje nad przejściem sieci Arge, co – w przypadku pozytywnego załatwienia kontraktu – jeszcze bardziej umocni pozycję tej firmy na rynku polskim.

Stopniowo – wraz z wydłużaniem się i komplementarnością sieci dróg ekspresowych – zwiększa się ilość stacji paliw działających przy polskich autostradach. W roku 2018 przybyło 5 takich stacji, zlokalizowanych w Miejscach Obsługi Podróżnych. Również w tej kategorii stacji liderem pozostaje PKN ORLEN, który obsługuje już 41 takich punktów tankowania pojazdów. O połowę mniej mają Grupa LOTOS i BP, a stawkę uzupełniają Shell z 9 obiektami i Circle K z 2 stacjami. Mimo, że na tego rodzaju stacjach paliwa są zwykle sporo droższe niż w obiektach położonych przy innych drogach, to nowe stacje w MOP zmieniają geografie zakupów paliw przez kierowców. Dziś już podróżuje się po Polsce autostradami i drogami szybkiego ruchu bez konieczności zjeżdżania z trasy tylko po to, by uzupełnić paliwo. Tracą klientów stacje, które do niedawna były naturalnym zapleczem autostrad, a z powodu przeniesienia ruchu – również stacje przy drogach alternatywnych do dróg ekspresowych.

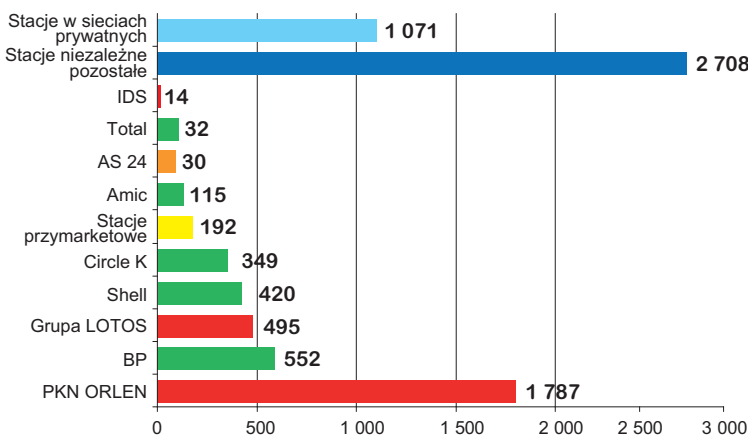
PKN ORLEN w roku 2018 powiększył swoją sieć stacji paliw o 11 obiektów i na koniec roku miał ich 1787. Firma systematycznie zmniejsza ilość stacji operujących pod logo BLISKA – w roku 2018 o 24 i na koniec roku miała ich już tylko 52. Zmiana była spowodowana wygaszeniem działalności w części obiektów, a część została przekształcona w stacje pod czerwonym logo ORLEN. Koncern otworzył 4 nowe stacje zlokalizowane przy autostradach i w końcu roku zarządził 41 takimi obiektami.

Grupa LOTOS zakończyła rok posiadając 495 stacji paliw – o 2 więcej, niż na koniec roku poprzedniego. Pod logo LOTOS OPTIMA funkcjonowało 197 stacji – o 8 mniej, niż przed rokiem. Firma nie zwiększyła ilości stacji przy autostradach i nadal obsługuje 20 MOP. LOTOS jest trzecią firmą na rynku stacji paliw i drugą pod względem liczby posiadanych stacji autostradowych.

Kolejny segment rynku stacji paliw – placówki działające pod logo koncernów zagranicznych – umocnił się. Wicelider rynku – firma BP – na koniec roku 2018 posiadała 552 stacje, zwiększając swój stan posiadania o 15 obiektów. Firma – tak jak rok wcześniej – obsługuje 19 stacji autostradowych. Shell Polska zakończył rok z siecią pomniejszoną o 3 stacje w porównaniu z końcówką roku 2017. Firma dysponuje 420 stacjami, z czego 14 działa w formacie bezobsługowym, a 9 znajduje się w autostradowych MOP. Circle K po zmianie wizualizacji na koniec roku 2018 posiadał 349 stacji – tyle samo, co rok wcześniej. Amic Polska, zarządzający siecią stacji z logo Lukoil, nie zmienił ilości stacji paliw i wciąż ma ich 115. TOTAL od 2015 roku – kiedy to wznowił działalność na polskim rynku stacji paliw – zdołał zawiesić swoje logo na 32 stacjach, przy czym w roku 2018 zasilili sieć 9 stacjami, działającymi w oparciu o umowy franczyzy.

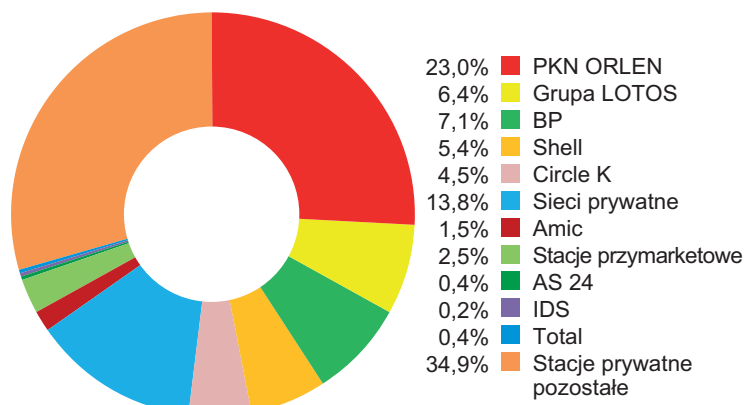
RYS. 16 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC ROKU 2018

Źródło: Dane własne POPIHN



RYS. 17 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC ROKU 2018 [%]

Źródło: opracowanie własne POPIHN



Na skutek objęcia stacji paliw w Polsce statystyką urzędową pozornie zwiększyła się ilość stacji paliw tzw. niezależnych. Pozornie, ponieważ niektóre z nich funkcjonowały już wcześniej, ale nie były widoczne dla statystyki realizowanej przez POPIHN. Można jednak śmiało założyć, że ten segment rynku stacji stale się zmniejsza. Pewna ilość firm uległa likwidacji 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 1071 obiektów. Najbardziej aktywną siecią prywatną w roku 2018 była MOYA, która urosła o około 40 stacji. Swoją liczbę obiektów zwiększyła do 199 obiektów. Aktywni byli też tacy operatorzy, jak Huzar czy grupa Pieprzyk. UNIMOT rozwijał brand AVIA i na koniec roku posiadał już 42 stacje w tej sieci. To oznacza, że do sieci dołączyło 27 obiektów do tej pory funkcjonujących w formule niezależnej. W ostatecznym rozrachunku do wszystkich (definiowanych przez POPIHN w sposób opisany powyżej) sieci stacji niezależnych przybyło około 140 stacji paliw. 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 nie dla wszystkich są do zaakceptowania. Na koniec roku 2018 stacje operujące w opisanej formule stanowią drugą pod względem ilości formację zorganizowanych obiektów, realizujących detaliczną sprzedaż paliw i stają się coraz bardziej realną konkurencją dla stacji koncernów paliwowych.

Liczba stacji będących własnością super i hipermarketów wzrosła w roku 2018, podobnie jak w roku 2017, czyli jedynie o 5 i liczyła 192 obiekty. W całym rynku stacji paliw to niewielka ilość, ale trzeba pamiętać, że stacje te – kusząc kierowców niskimi cenami – sprzedają duże ilości paliw i ich udział w rynku sprzedaży detalicznej jest zwykle 3. razy większy, niż w rynku stacji paliw. Na razie – mimo wcześniejszych zapowiedzi – nowych obiektów nie przybywa w szybkim tempie, a prawdopodobnie przyszłe inwestycje będą musiały uwzględnić spadki sprzedaży spowodowane wolnymi od handlu niedzielami.

Dzięki nowej bazie danych URE można po raz pierwszy określić liczbę stacji paliw działających w formule pełnej niezależności. Nadal trudno jest ściśle określić, ile stacji niezależnych rzeczywiście funkcjonuje w Polsce, bo ta część rynku ciągle się przekształca. Z oficjalnych informacji wynika, że na koniec roku 2018 takich pojedynczych stacji lub działających w małych lokalnych sieciach o liczbie stacji pod wspólnym logo mniejszej niż 10 na rynku polskim było około 2 700. Liczono tylko ogólnodostępne stacje, sprzedające co najmniej 2 gatunki paliw (BS i ON). Na rynku jest też jeszcze pewna ilość stacji, które sprzedają wyłącznie autogaz lub tylko olej napędowy, ale stanowią już znaczącą mniejszość w stosunku do opisywanych powyżej i nie są uwzględniane w naszych szacunkach.

Wprowadzone w roku 2016 nowe regulacje w ramach pakietu energetycznego stworzyły ramy dla opracowania oficjalnej, wiarygodnej bazy danych, dającej wiedzę w za-

kresie tego, jaka infrastruktura służy do zaopatrzenia Polaków w paliwa ciekłe, ile jest stacji paliw i w jaki sposób te stacje działają. W roku 2018 można było docenić efekty nowych rozwiązań prawnych skutecznie wprowadzonych w życie i realizowanych przez URE.

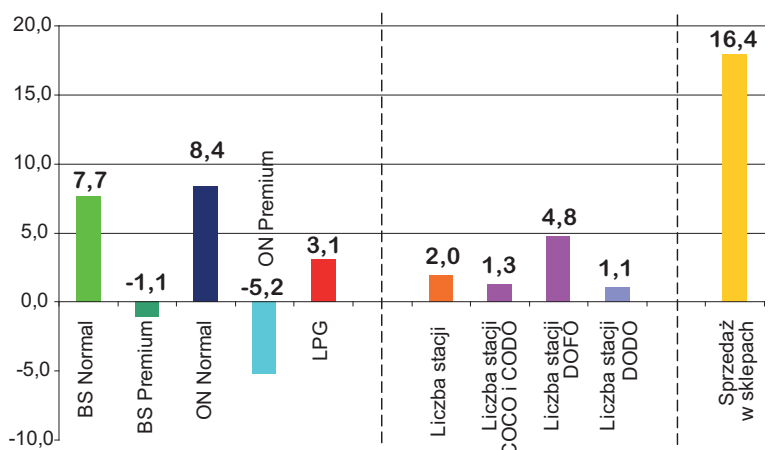
RYNEK SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW PŁYNNYCH pokazany na podstawie działalności stacji paliw firm członkowskich POPIHN

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 2018 należało w kraju 3794 stacje paliw. Dzięki nowej bazie infrastruktury URE można w roku 2018 określić już rzeczywistą liczbę punktów sprzedaży paliw i odnieść trendy sprzedażowe największych operatorów rynkowych do pozostałej części rynku stacji paliw. Do swoich analiz POPIHN wykorzystuje informacje o stacjach koncernowych i niezależnych, które są obiektami ogólnodostępnymi i sprzedaje się na nich co najmniej 2 gatunki paliw (BS, ON). Organizacja szacuje, że w kraju w takiej formule funkcjonuje około 7,8 tys. stacji paliw.

Trendy zachodzące na rynku sprzedaży detalicznej paliw są definiowane na bazie wiarygodnych danych pochodzących bezpośrednio od firm członkowskich POPIHN i odnoszone następnie dla całego rynku stacji paliw. Tym samym próba wybrana do analizy obejmuje około 50% rynku. Pozostała część rynku należy do operatorów niezależnych, od których uzyskanie jakichkolwiek informacji o wynikach rynkowych jest praktycznie niemożliwe. Stąd ocena dla całego rynku możliwa jest tylko poprzez szacunkowość wyników największych operatorów i odniesienie ich dla pozostałej części rynku przy wykorzystaniu szacunków

RYŚ. 18 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA STACJACH W ROKU 2018 W STOSUNKU DO ROKU 2017 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN

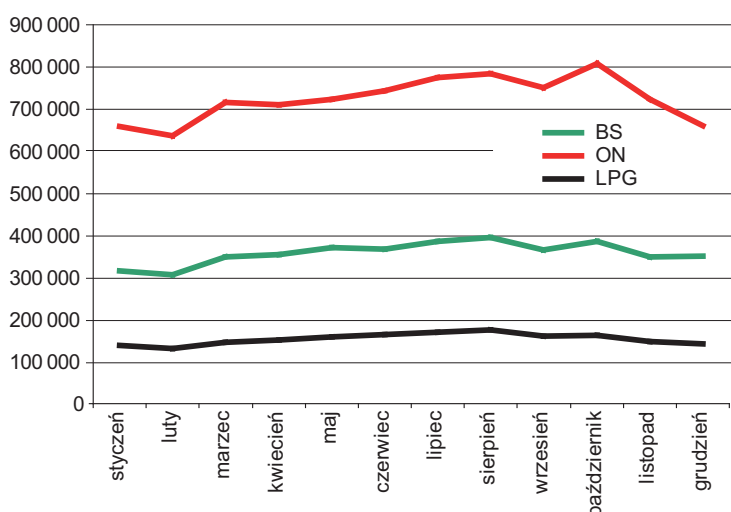


opartych na różnicach pomiędzy wynikami całego rynku detalicznej sprzedaży paliw, a wynikami firm członkowskich POPIHN. Stacje działające pod logo firm członkowskich POPIHN zrealizowały w roku 2018 w kraju około 72% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych i około 52% oleju napędowego. Takie udziały dają możliwość pokazania trendów i zmian zachodzących na rynku detalicznej sprzedaży paliw. Ponadto tak szacowany rynek pozwala na ocenę tego, co działo się na stacjach paliw przy okazji zakupów paliwa – w sklepach na stacjach paliw oraz w innych rodzajach działalności usługowej, jak gastronomia czy podstawowe czynności związane z utrzymaniem pojazdów samochodowych. Standardy oraz wymogi ustalane i wprowadzane na stacjach największych operatorów rynkowych (firm członkowskich POPIHN) są zwykle powielane przez inne firmy sprzedające kierowcom paliwa.

Najważniejsze zmiany obserwowane na rynku detalicznej sprzedaży paliw i działalności stacji paliw w sieciach firm członkowskich POPIHN pokazuje rys. 18. W porównaniu do roku poprzedniego większość wskaźników z analizowanych kategorii działania wykazała dodatnią dynamikę. Ujemny wynik wykazała tylko sprzedaż paliw premium, co było skutkiem znacznie wyższych cen tych paliw, niż w roku poprzednim. Firmy powiększyły swoje sieci o obiekty działające w formule franczyzy DOFO i dla największych operatorów rynkowych zwiększyła się liczba stacji własnych – często będących nowymi inwestycjami – operujących w formule COCO lub CODO. Postępowała konsolidacja rynku stacji paliw wokół największych operatorów zarówno koncernowych, jak i tych z segmentu niezależnego. Dynamicznej niż przed rokiem rosła sprzedaż paliw standardowych, ale kosztem sprzedaży paliw premium, która osiągnęła wynik gorszy, niż w 2017 roku. W roku 2018 na stacjach paliw wrosły – i to znacząco – obroty dla sprzedaży tzw. artykułów pozapaliwowych. Główną przyczynę należy tu upatrywać w wejściu w życie zakazu handlu wielkopowierzchniowego w niehandlowe niedziele, ale również w urozmaiceniu i powiększeniu zakresu asortymentów sprzedawanych towarów, jak też poszerzeniu małej gastronomii.

RYŚ. 19 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W ROKU 2018 [m³]

Źródło: Dane własne POPIHN



Z rozwojem i modernizacją rynku stacji rosła też liczba sklepów zlokalizowanych przy tych stacjach paliw. Prowadzono liczne akcje promocyjne i rozwijano ofertę prostych usług serwisowych, jak mycie pojazdów czy kompleksowe sprzątanie. Operatorzy są świadomi, że kompleksowa i dopasowana regionalnie oferta handlowa i usługowa, to najlepszy magnes na kierowców i klientów, którzy stacje paliw odwiedzają bez samochodu. Czas tankowania na stacjach paliw li tylko pojazdów, minął bezpowrotnie.

Sprzedaż paliw typu premium, z wykorzystaniem nazw własnych paliw nadawanych przez poszczególne firmy, jest w większości realizowana przez stacje będące własnością koncernów paliwowych. Niewielka część tego rynku detalicznego jest też zaopatrywana przez sieci niezależne, które oferują paliwa „z wyższej półki” we własnej formule i pod własną nazwą. Rok 2018 różnił się od lat poprzednich tym, że po raz pierwszy od kilku lat dynamika sprzedaży tego typu paliw była niższa, niż w roku poprzednim. To efekt cen, które dla tego typu paliw w roku 2018 przekraczały znacznie poziom 5 zł na litr, co było sporą barierą zakupową. Sprzedaż produktów premium jest zwykle mocno uzależniona od ich ceny i choć tradycyjnie w latach poprzednich były one droższe od paliw standardowych o 25 – 35 gr/l, to poziomy cenowe obserwowane w roku minionym mocno osłabiły zainteresowanie tymi produktami. Udział szlachetniejszych paliw w całości sprzedaży benzyn silnikowych firm członkowskich POPIHN ukształtował się na poziomie 10%, a w całości rynku krajowego benzyn na poziomie 7%. Ten sam udział dla oleju napędowego wyniósł 13% w rynku sprzedaży firm POPIHN i 7% w całości rynku krajowego. Takie wartości świadczą o zmniejszeniu udziałów gatunków premium w całym rynku paliw, co jest skutkiem zwiększenia oficjalnej sprzedaży paliw standardowych po ograniczeniu działania szarej strefy. Kierowcy doceniają aspekty eksploatacyjne, związane z zakupem lepszych gatunków paliw i gdy tylko ceny na to pozwalają, kupują je w większych ilościach. W przypadku paliwa do silników wysokoprężnych istotna jest też pora zima, kiedy udział paliw premium zwykle wzrasta.

Jak spodziewano się w poprzednich prognozach POPIHN, sprzedaż standardowej benzyny 95 rosła i było to utrwalenie trendu z dwóch poprzednich lat. Na stacjach koncernowych, ale też i na pozostałych, sprzedano też więcej niż przed rokiem standardowego oleju napędowego B7. Sumarycznie na stacjach paliw firm członkowskich POPIHN odnotowano prawie 8% wzrost sprzedaży podstawowych benzyn silnikowych i 8% wzrost sprzedaży standardowego oleju napędowego. Na wzmoczone zainteresowanie benzynami wpłynęło powiększenie floty pojazdów poruszających się po Polsce i większe zakupy nowych pojazdów z silnikami benzynowymi niż z silnikami zasilanymi olejem napędowym. Obserwowano także stabilizację liczby pojazdów posiadających instalacje do alternatywnego zasilania autogazem. Większe zakupy paliwa do silników Diesla są głównie efektem eliminacji z rynku podmiotów sprzedających ten gatunek paliwa w ramach szarej i czarnej strefy. Na zwiększenie tych zakupów wpływają również dobre wyniki polskiej gospodarki, dla której olej napędowy jest najważniejszym paliwem transportowym.

W roku 2018 wzrost sieci firm członkowskich POPIHN realizowany był głównie poprzez pozyskiwanie nowych

objektów w formule DOFO, czyli za pomocą umów franczyzowych. Budowano też nowe obiekty, które następnie eksploatowane były w formule COCO i CODO. Franczyza była głównym sposobem rozbudowy sieci operatorów niezależnych.

W omawianym roku rosła zarówno ilość sklepów przy stacjach paliw, jak też realizowana w tych sklepach sprzedaż. Wartościowy wzrost sprzedaży wyniósł ponad 16% i z powodów opisanych powyżej był rekordowy w ostatnich latach. Dodatkowo, Polacy więcej podróżowali. Jednocześnie, o kolejne 1,5 mln pojazdów, wzrosła flota samochodowa i tym samym częstotliwość odwiedzin stacji paliw, co przekładało się również na wyniki sprzedaży sklepowej.

Rys. 19 przedstawia sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPiHN w układzie miesięcznym. Wyraźnie widać, że utrzymana została 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.

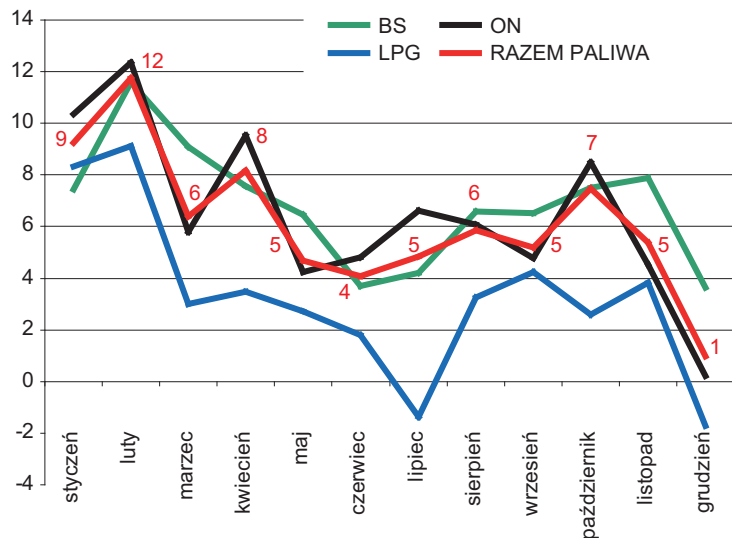
Stacje firm członkowskich POPiHN działające w formule DOFO zanotowały większą dynamikę sprzedaży benzyn silnikowych, niż stacje działające w formule COCO i CODO i DODO. Podobnie było w przypadku oleju napędowego. Jedynie autogaz lepiej się sprzedawał na stacjach własnych koncernów, niż na stacjach patronackich. Łączny wzrost sprzedaży benzyn silnikowych wyniósł 7%, oleju napędowego 6%, a autogazu 3%. Sprzedaż benzyn silnikowych i autogazu jest ściśle powiązana z cenami paliw, a oleju napędowego głównie z dynamiką gospodarki. Ta w roku 2018 ponownie wzrosła, co – przy skutecznym zmniejszeniu szarej i czarnej strefy – musiało się przełożyć na poprawę wyników sprzedaży przy dystrybutorach. Ograniczenie sprzedaży nielegalnej wiązało się też ze wzrostem sprzedaży w sieciach DOFO i DODO, które jeszcze do niedawna były najbardziej narażone na rywalizację z nielegalną konkurencją. Operatorzy tego typu stacji wykazali wyniki dodatnie w benzynach silnikowych, oleju napędowym i autogazie.

W roku 2018 stacje paliw wypracowały marże ze sprzedaży paliw na nieco wyższym poziomie, niż w roku poprzednim, ale wciąż nie na tyle wysokie, aby zapewniały utrzymanie działania stacji tylko ze sprzedaży paliw. Tym samym konieczne były dodatkowe dochody pochodzące ze sklepu z szeroką ofertą asortymentową. Zmiana spożycia na stację paliw – z punktu służącego tylko tankowaniu pojazdów, do miejsca szerokiego spektrum usług – znacznie ułatwiała wypracowanie dodatkowych dochodów. Więcej klientów robiących zakupy w sklepie to możliwość zwiększenia wpływu na ceny paliw, a niższe ceny paliw to więcej klientów w sklepie. Koło się zamyka i widać, że oba elementy – stacja i sklep na niej – muszą współdziałać. Jakość i asortyment paliw i oferty pozapaliwowej, a także szerokie i atrakcyjne programy lojalnościowe są w przypadku stacji największych operatorów rynkowych najlepszą metodą na przyciągnięcie klienta.

Dynamikę zbytu paliw na stacjach firm POPiHN w poszczególnych miesiącach 2018 przedstawiono na wykresie (rys. 20).

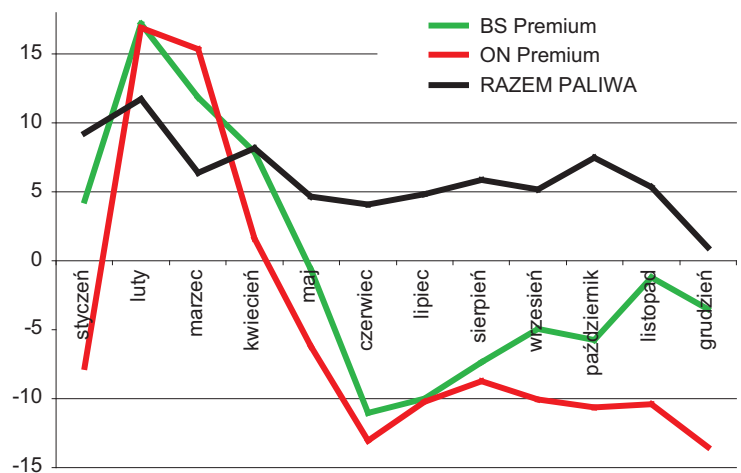
RYŚ. 20 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W ROKU 2018 [M-C/M-C W %]

Źródło: Dane własne POPiHN



RYŚ. 21 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W ROKU 2018 [M-C/M-C W %]

Źródło: Dane własne POPiHN



W trakcie roku dynamika popytu na paliwa ulegała zmianom. Widać jednak wyraźnie, że trend jest znacząco spadkowy z upływem czasu, czego głównym powodem były podwyżki cen detalicznych, a w samej końcówce roku również zima pogoda.

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 benzyn o 7%, a dla autogazu o 3%. Analiza danych, dotyczących dynamiki handlu paliwami w spółkach organizacji oraz wyników łącznej oficjalnej konsumpcji paliw w kraju, wskazuje na wystąpienie zauważalnego wzrostu sprzedaży na stacjach firm koncernów paliwowych, a nieco mniejszego na stacjach firm niezależnych.

Odmienne do lat poprzednich, dodatniej dynamice sprzedaży paliw ogółem nie towarzyszył wzrost sprzedaży paliw typu premium. Spadki sprzedaży tego gatunku paliw wyniosły dla benzyn silnikowych (-1%), a dla oleju napędowego (-5%).

W swojej poprzedniej prognozie POPIHN zakładała, że przy obserwowanych wtedy poziomach cen i trendach na rynku zakupu nowych i używanych samochodów dynamika wzrostu rynku paliw uszlachetnionych przypuszczalnie spowolni, ale wciąż będzie dodatnia. Niestety, okazało się, że spadki były większe, niż zakładano. Na wykresie widać wyraźnie, że szczególnie w przypadku benzyn silnikowych, sprzedaż zależy w bardzo dużej mierze od ceny tego gatunku paliwa. Wciąż jednak jest miejsce na wzrost sprzedaży paliw premium, tym bardziej, że rośnie sprzedaż nowych

pojazdów, a to właśnie kierowcy tych ostatnich szczególnie chętnie korzystają z uszlachetnionych paliw. Jeśli tylko warunki cenowe na to pozwolą, to w kolejnych latach możemy znów zaobserwować dodatnie wyniki sprzedaży w porównaniu rok do roku. W roku 2018 wzrosła oficjalna sprzedaż paliw – głównie standardowych – co też przełożyło się na spowolnienie dynamiki sprzedaży paliw premium, choć jej łączna sprzedaż zmalała jedynie o 70 tys. m³, przy łącznej sprzedaży na poziomie 1,6 mln m³. 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.

Dzięki nowej oficjalnej bazie logistyki paliwowej przygotowanej w roku 2018 przez URE i z wykorzystaniem informacji z firm członkowskich POPIHN udało się w roku 2018 zlokalizować około 7,8 tys. stacji paliw, w tym stacji pod logo koncernów krajowych i międzynarodowych. będących członkami organizacji, było ponad 3,8 tys. To oznacza wzrost ilości tych ostatnich o 2%. Na ten wzrost złożyły się nowe inwestycje, uruchomienie części stacji po okresie modernizacji i przejęcie części stacji od sektora niezależnego. Trwały też prace nad optymalizacją sieci i związanej ze zmianą brandu polityki sprzedażowej, co uwidaczniało się w rozwiązaniu części umów o współpracy. W ostateczności liczba stacji własnych koncernów wzrosła o 1,3%, stacji działających w ramach franczyzy o 4,8%, a stacji reprezentujących format DODO o 1,1%.

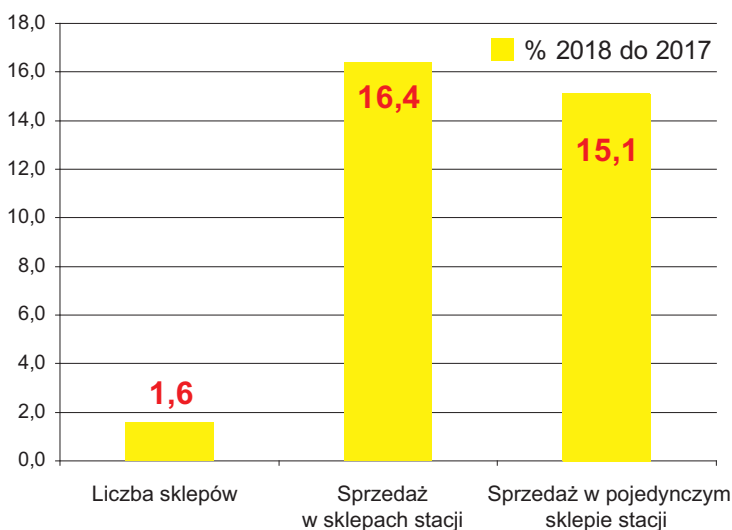
Wraz z rozwojem sieci, z inwestycjami w budowę nowych i modernizację już istniejących obiektów stacyjnych przybywało sklepów działających przy stacjach paliw. Łącznie na koniec roku 2018 przy stacjach firm członkowskich POPIHN działających w formule COCO+CODO, istniało 2701 sklepów (o 32 więcej, niż w roku 2017), a z tej liczby 2659 (o 42 więcej, niż w roku 2017) sklepów prowadziło działalność handlową. Ze wzrostem ilości sklepów rosły również obroty w tych placówkach. W stosunku do roku 2017 wzrost obrotów sklepowych przy stacjach działających tylko w formule COCO+CODO (2659 placówek) wyniósł 16,4% i osiągnął poziom około 5,4 mld PLN. Obroty pojedynczego sklepu wzrosły o 15,1% i kształtowały się średnio na poziomie około 2 mln PLN.

Znacznym wzrostem obrotów w sklepach na stacjach paliw operatorzy zawdzięczają wprowadzeniu od marca 2018 roku niehandlowych niedziel, który to zakaz nie dotyczył stacji paliw. Jak dotąd, dzięki zabiegom branży i innych organizacji skupiających podmioty zajmujące się handlem, udało się też wyeliminować próby ograniczenia działania sklepów na stacjach, zakazu sprzedaży wyrobów alkoholowych, tytoniowych i podstawowych ogólnodostępnych leków. Asortyment pozapaliwowy to z jednej strony wsparcie dla utrzymania stacji paliw, a z drugiej źródło zaopatrzenia ludności w najpotrzebniejsze artykuły w miejscowościach pozbawionych apteki czy sklepu spożywczego, działającego w niedzielę lub w godzinach nocnych.

Wykres 23 pokazuje sprzedaż sklepów przy stacjach paliw w poszczególnych miesiącach roku w porównaniu do analogicznych miesięcy roku 2017. Wyraźnie widać efekt zakazu handlu wielkopowierzchniowego od marca 2018.

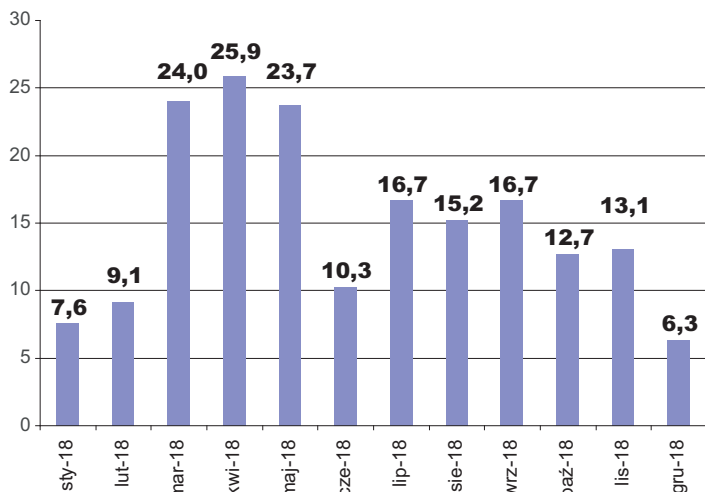
RYS. 22 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W ROKU 2018 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



RYS. 23 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W SKLEPACH FIRM POPIHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2018 ROKU W STOSUNKU DO ROKU 2017 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN





Fot. CIRCLE K

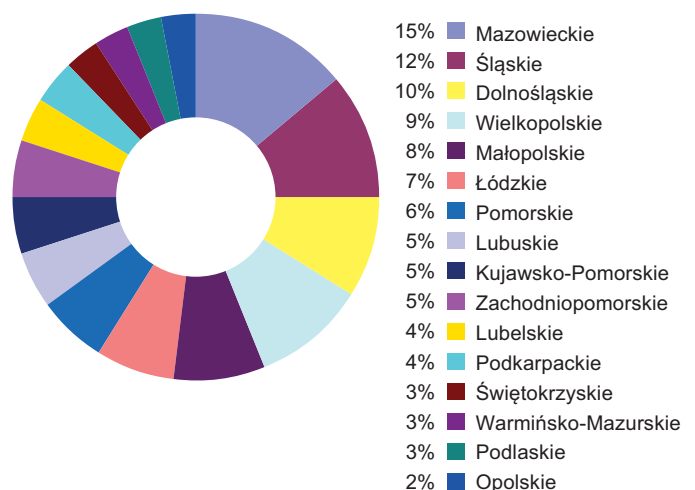
Widać też, że w miarę upływu czasu kupujący zaczęli przyzwyczajać się do nowych terminów zakupowych i w końcu roku stacje paliw już tak bardzo nie cieszyły się popularnością, jak miało to miejsce w pierwszych miesiącach po wprowadzeniu zakazu. Dynamika sprzedaży była więc tylko nieco wyższa, niż dynamika w tych miesiącach za lata poprzednie. Niemniej jednak wszystkie miesiące 2018 przyniosły dużo lepsze wyniki sprzedaży, niż przed rokiem. Często dwukrotnie.

Z porównania geograficznego rozkładu sprzedaży paliw silnikowych w Polsce, bazującego na danych przesłanych przez firmy członkowskie POPIHN wynika, iż w stosunku do roku 2017 nie zanotowano większych zmian. Jedyną nowością jest zamiana pozycji między województwami: kujawsko-pomorskim i zachodniopomorskim. Tym razem więcej paliw sprzedano bliżej naszej zachodniej granicy. 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. Największy wzrost sprzedaży na stacjach firm członkowskich POPIHN notowano w województwach: świętokrzyskim, zachodniopomorskim, lubuskim i kujawsko-pomorskim. Mimo wzrostu sprzedaży paliw ogółem, to we wszystkich województwach zanotowano spadek sprzedaży oleju napędowego premium, a benzyn premium sprzedano mniej w 9 województwach.

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.

RYS. 24 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPIHN W POLSCE W ROKU 2018 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO ROKU 2030

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego – w oparciu o najnowsze trendy obserwowane na rynku krajowym i światowym – przygotowała scenariusze popytu na paliwa płynne, tym razem rozszerzając zakres czasowy do roku 2030. Przy konstruowaniu scenariuszy wykorzystano wiedzę ekspercką pracowników firm członkowskich i biura organizacji, a także szacunkowe dane za rok 2018 i wyniki oraz trendy rynkowe z lat poprzednich. W ubiegłym roku oficjalny popyt na paliwa w Polsce osiągnął poziom przewidziany w poprzedniej prognozie dla scenariusza bazowego. Zgodnie z oczekiwaniami nowe rozwiązania prawne, takie jak pakiet paliwowy, pakiet energetyczny i pakiet transportowy, wprowadzone w życie w latach 2016 i 2017 oraz skuteczne działania służb kontrolnych, wykorzystujących nowe prawo, skutecznie wyeliminowały z rynku znakomitą większość paliwa, która była wcześniej wprowadzana do obrotu poza oficjalnymi statystykami. Tym samym skutecznie wyeliminowano z rynku większość firm działających w szarej i czarnej strefie, operujących głównie w segmencie oleju napędowego – paliwa, które w znacznej mierze decyduje o wynikach całego sektora naftowego. Dodatkowo – zwiększenie popytu na benzyny silnikowe i relatywnie niewielkie wzrosty cen paliw oraz wzrost o kolejne 1,5 mln samochodów floty pojazdów poruszających się po kraju, doprowadziły do sytuacji, gdzie na rynku udało się uplastować większe ilości paliw, niż w roku poprzednim. Przygotowane scenariusze uwzględniają zmiany zachodzące obecnie na krajowym i międzynarodowym rynku naftowym, a normująca się sytuacja w kraju sprzyja ich wiarygodności. Utrzymanie skuteczności walki z nieprawidłowościami na rynku krajowym, a wręcz jeszcze większe ich wyeliminowanie, przyjęto w nowym scenariuszu bazowym i optymistycznym.

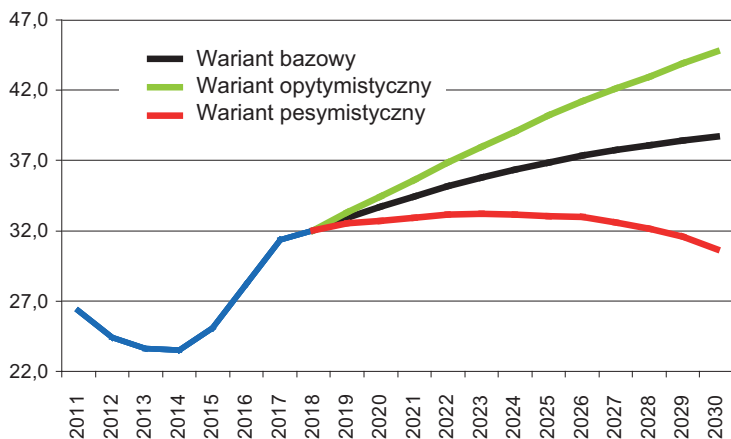
Założono też niewielkie wahania notowań ropy i produktów gotowych na rynkach międzynarodowych oraz stabilny kurs polskiego złotego w stosunku do dolara US. W kraju postawiono na wzrost nowych zadań inwestycji infrastrukturalnych finansowanych w dużej mierze ze środków europejskich. W perspektywie kilku najbliższych lat założono niezbyt dużą zmianę preferencji kierowców w zakupie samochodów z silnikami benzynowymi kosztem samochodów zasilanych olejem napędowym – zwłaszcza w segmencie pojazdów używanych. 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 paliwa alternatywne nie będą istotnie wpływały na rynek paliw tradycyjnych co najmniej do roku 2025.

Scenariusz bazowy został opracowany w oparciu o założenia, że polska gospodarka będzie rozwijała się w tempie około 4% rocznie, 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 3,7 PLN obserwowanego w końcu roku 2018.

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 80 – 85 USD/bbl w układzie średniorocznym. Założono stabilną sytuację na międzynarodowym rynku ropy (z jednej strony porozumienia ograniczające wydobycie, a z drugiej wzrost wydobycia z amerykańskich złóż łupkowych). Przy takich przewidywaniach oczekuje się, że rok 2019 będzie kolejnym rokiem wzrostu konsumpcji paliw i w następnych latach ten trend zostanie utrzymany, choć tempo wzrostu procentowego nieco zwolni. Jednak nawet te mniejsze wzrosty procentowe będą się przekładać na zwielokrotnienia wolumenowe, które będą musiały być zaspokojone głównie dostawami z zagranicy. Efekt wzrostu powinien zostać osiągnięty dzięki rosnącemu oficjalnemu popytowi na olej napędowy i na benzyny silnikowe. Benzyny silnikowe będą zapewne dalej zyskiwać rynek transportu indywidualnego kosztem pojazdów zasilanych olejem napędowym, choć najprawdopodobniej przy obecnie obserwowanej polityce pozbywania się pojazdów zasilanych olejem napędowym w zachodniej Europie zmniejszenie zainteresowania paliwem tego typu zostanie na naszym rynku nieco przesunięte w czasie. Zwiększenie efektywności silników benzynowych, wykorzystanie pojazdów hybrydowych i oczekiwanie, że ceny benzyny 95 będą niższe, niż ceny oleju napędowego może skutkować zmniejszeniem popytu na autogaz. Tym bardziej, że ceny instalacji autogazu do nowych jednostek benzynowych są znacznie wyższe, niż do silników starszego typu i tym samym opłacalność stosowania zamiennika benzyny staje

RYS. 25 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA PŁYNNIE
W LATACH 2018 – 2030 (w mln m³)

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



się mniej opłacalna. Oczekuje się dalszego zwiększenia floty samochodowej poruszającej się po Polsce, co będzie związane z rosnącą zamożnością społeczeństwa i brakiem programów skutecznie promujących komunikację publiczną. Nowe inwestycje drogowe – i tym samym skrócenie czasów przejazdu – będą zachęcały do zwiększenia ruchu samochodowego poza miastami kosztem innych środków transportu, w tym głównie kolei. W dłuższej perspektywie oczekuje się, że w średnich i dużych miastach wzrośnie rola komunikacji miejskiej, co będzie związane z kosztami poruszania się pojazdami indywidualnymi, ograniczaniem ilości miejsc do parkowania (również poprzez podnoszenie opłat za postój i wprowadzanie stref czystego powietrza), a komunikacja ta będzie stawać się coraz bardziej ekologiczna poprzez zastosowanie pojazdów na paliwa alternatywne. Zakłada się – podobnie jak w poprzednich scenariuszach – słaby trend spadkowy popytu na lekki olej opałowy związany z nowymi normami środowiska uwzględniającymi skuteczniejszą walkę ze smogiem. W tym wariantie zapotrzebowanie oficjalnego rynku krajowego na paliwa płynne w roku 2030 ocenia się obecnie na około 39 mln m³.

Przy konstruowaniu wariantu optymistycznego, oprócz głównych założeń jak dla wariantu bazowego, przyjęto dodatkowo obniżenie poziomu notowań ropy i paliw gotowych o około 20% w stosunku do wartości przedstawionych powyżej, słaby rozwój sektora pojazdów z zasilaniem alternatywnym, a w perspektywie najbliższych 5 lat trendu powiększenia krajowej floty transportowej (indywidualnej, zbiorowej i transportowej) ze znacznym udziałem pojazdów zasilanych olejem napędowym. Głównym jednak założeniem jest zwiększenie tempa rozwoju krajowej gospodarki z PKB na poziomie co najmniej 5%. W tym wariantie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa płynne w roku 2030 ocenia się na około 45 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 znaczących wzrostów cen paliw. Wzrost obciążeń fiskalnych i wysokie ceny paliw rozruszałyby ponownie szarą i czarną strefę paliwową.

Obserwując obecny rynek paliw płynnych w Polsce najbardziej prawdopodobny jest bazowy scenariusz rozwoju rynku. Trzeba jednak pamiętać, że światowy sektor naftowy jest niezwykle wrażliwy na wszelkiego rodzaju zawirowania w sytuacji geopolitycznej czy gospodarczej – szczególnie wśród największych producentów ropy. Obecnie można założyć, że efekty walki z nielegalnym rynkiem paliw są zadowalające, a służby kontrolne spisują się bardzo dobrze. Jednak żeby szara strefa się nie odrodziła konieczne będzie również w przyszłości bardzo ścisłe monitorowanie rynku i prewencyjne działania pań-

stwa. Pokusa do osiągnięcia szybkich i dużych zysków jest i będzie wciąż duża, szczególnie w sytuacji stabilnie rozwijającego się rynku z koniecznością dużego zaopatrzenia w paliwa z zagranicy.

W najbliższej perspektywie sektor produkcji paliw płynnych nie ma się jeszcze czego obawiać, ponieważ to benzyna, olej napędowy i – w warunkach rynku polskiego – autogaz – będą dominować w transporcie drogowym. Trendy europejskie wskazujące na energię elektryczną jako paliwo przyszłości dla transportu wymagają jeszcze rzetelnej analizy. Badania pokazują, że ich przyjazność dla środowiska jest zdecydowanie przeceniana, głównie ze względu na energochłonną produkcję i późniejszą utylizację akumulatorów stosowanych do ich napędu, a także fakt, że w wielu krajach – w tym w Polsce – energia elektryczna produkowana jest głównie z węgla. Na razie pojazdy elektryczne w naszym kraju stanowią jedynie promil w całej flocie samochodowej i ta sytuacja w najbliższej, a nawet w dłuższej perspektywie najprawdopodobniej się nie zmieni. Również inne paliwa alternatywne, jak biopaliwa czy wodór, muszą jeszcze na szerokie zastosowanie poczekać. Wprawdzie udział biokomponentów w paliwach tradycyjnych będzie stopniowo wzrastał, ale nie na tyle, aby znacząco zmniejszyć zapotrzebowanie na paliwa wytwarzane z ropy naftowej. Obiecujące perspektywy rysują się dla wodoru, ale wciąż nie ma w kraju ani jednej stacji tankowania tego paliwa. Bardziej jasne perspektywy mogą zaistnieć dla rynku pojazdów zasilanych LNG/CNG, dla których zaplanowano budowę sieci stacji tankowania. W Polsce jednak mamy tak znaczącą dominację autogazu LPG w sektorze trakcyjnych paliw gazowych, iż nowe gatunki gazu do pojazdów będą długo budowały swoje miejsce na rynku – mimo ułatwień podatkowych. W przewidywalnej przyszłości można oczekiwać, ograniczenia zakupów nowych pojazdów osobowych z silnikami Diesla na rzecz pojazdów zasilanych benzynami i pojazdów hybrydowych. Ten trend jest już zauważalny (szczególnie w przypadku zakupów nowych samochodów osobowych) i na pewno będzie kontynuowany, choć wyprzedaż pojazdów zasilanych olejem napędowym za naszą zachodnią granicą może go chwilowo opóźnić. Z czasem na rynek powoli wkroczą pojazdy, których napęd oparty będzie na paliwach alternatywnych takich jak prąd elektryczny, wodór, CNG czy LNG oraz biopaliwa. Operatorzy stacji paliw już zaczęli przygotowania do tej nowej sytuacji, poczynając od instalowania ładowarek elektrycznych w obecnych punktach tankowania w miastach i przy głównych szlakach transportowych. To początek rewolucji, ale kto ten początek przegapi może potem mieć problemy z utrzymaniem się na rynku nawet zakładając, że klasyczne silniki na paliwa konwencjonalne wciąż mają jeszcze spore rezerwy techniczne i mogą spełniać rosnące wymagania dotyczące redukcji emisji spalin. Szacuje się, że stopniowe ograniczenie zużycia ropy naftowej do produkcji paliw będzie miało miejsce dopiero po roku 2030, ale ta perspektywa wcale nie jest w skali gospodarki tak odległa.

INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

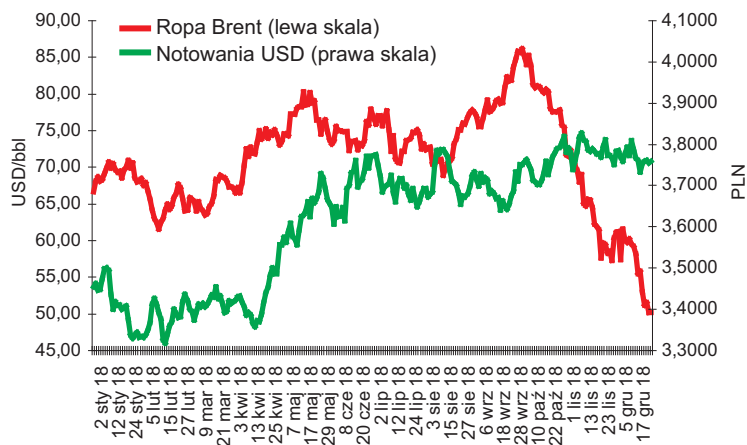
Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego trafnie przewidziała w swoich prognozach cenowych wzrosty cen detalicznych paliw płynnych w roku 2018. Paliwa drożały zarówno w hurcie, jak i w detalu. Licząc średnio w roku, ceny wzrosły, ale poziom wzrostów – szczególnie dla benzyn silnikowych – został mocno zredukowany w ostatnim kwartale, gdy nastąpiły znaczne obniżki cen. W efekcie rok 2018 był drugim z rzędu, po latach 2013 – 2016, kiedy ceny z roku na rok były wyższe. Drugi i trzeci kwartał 2018 to okres, kiedy ceny obu gatunków paliw przekroczyły poziom 5 PLN/litr. Litr benzyny 95 był średnio w roku ubiegłym droższy o 34 gr, a oleju napędowego o 48 gr niż w roku 2017. Były to podwyżki wyższe od notowanych w roku 2017, kiedy to benzyna 95 podrożała o 25 gr/l, a olej napędowy o 31 gr/l. Drożej płacono też za autogaz. Paliwo to podrożało o 15 gr/l, czyli o połowę więcej, niż wyniósł wzrost w roku 2017. Cena detaliczna benzyny 95 była wyższa od ceny oleju napędowego od początku roku do początku października. Nastąpiło wówczas odwrócenie trendu i to olej napędowy był sprzedawany po cenie wyższej od paliwa do silników benzynowych. Średnioroczna różnica ceny detalicznej obu gatunków paliwa wyniosła jedynie 2 gr, co oznacza kolejny rok zbliżenia kosztu zakupu tych gatunków paliw, a prognozy na rok 2019 zakładają utrzymanie trendu wyższych cen paliwa do silników wysokoprężnych niż do silników z zapłonem iskrowym. Patrząc w dłuższej perspektywie widać, że ceny rosły praktycznie od lipca 2017 aż do października 2018, kiedy zaczęły znacznie spadać – szczególnie dla benzyn silnikowych. W omawianym roku 2018 widełki cenowe dla benzyny 95 rozpościły się pomiędzy 4,58 i 5,09 PLN/litr. Dla oleju napędowego ten przedział wyniósł 4,48 do 5,29 PLN/litr. Tym samym różnica pomiędzy najniższą a najwyższą ceną benzyny 95 w ciągu roku wyniosła 51 gr/l, a dla oleju napędowego 81 gr/l. To prawie o połowę więcej, niż obserwowano w roku 2017. W końcu roku średnia krajowa cena benzyny 95 była bardzo zbliżona do ceny obserwowanej na początku 2018. Cena oleju napędowego prezentowała za to poziom znacznie wyższy od stanu z początku roku i tym samym różnica pomiędzy kosztem zakupu tego gatunku paliwa na stacji

paliw, a kosztem zakupu litra benzyny 95 wyniosła aż 29 gr na korzyść tego pierwszego. Mimo większych kosztów zakupu konsumpcja paliw w kraju rosła, a to pozwoliło operatorom stacji wypracować – licząc średnio w roku – nieco wyższe marże niż w roku poprzednim, do czego znacznie przyczyniła się sytuacja z ostatniego kwartału roku. Nie wolno jednak zapominać, że były jednak też okresy – szczególnie w II i III kwartale 2018, kiedy poziomy marży były okresowo na znikomym poziomie.

To, co kierowcy obserwowali na pylonach polskich stacji paliw, było jak zwykle rezultatem zmian na międzynarodowych rynkach naftowych i paliwowych, a także zmian kursu polskiej waluty w stosunku do dolara US. Korzystnie dla polskich nabywców paliw kurs złotego w stosunku do dolara nieznacznie się wzmocnił, co pozwoliło złagodzić nieco skalę podwyżek cen. Umocnienie osiągnęło poziom 4% i było porównywalne z umocnieniem w roku poprzednim. Najważniejszy element wpływający na poziom ceny – średnie roczne notowania ropy naftowej – osiągnął poziom 71 USD/bbl i było to o 31% więcej niż w roku 2017. Najniższe notowanie to 51,2 USD/bbl obserwowane w samej końcówce roku 2018. To jedynie 60% z najwyższego notowania, które wyniosło nieco ponad 85 USD/bbl i wystąpiło na samym początku października. Potem notowano już tylko spadki ceny ropy. W okresach wzrostów notowań ropy rynek odwzorowywał oczekiwania inwestorów związane z oczekiwaniem na wprowadzenie sankcji naftowych na Iran i był elektryzowany informacjami o możliwej wojnie handlowej pomiędzy USA i Chinami. Kolejnym elementem wpływającym na ceny ropy była informacja o możliwym dalszym ograniczeniu jej wydobycia przez kraje OPEC+, co miałoby zapobiec wystąpieniu ewentualnej nadwyżki podaży surowca nad jego popytem. Od momentu, w którym okazało się, że ani sankcje na Iran, ani ograniczenia produkcji nie wpłynęły stanowczo na poziom zaopatrzenia rynku światowego w ropę naftową, notowania zaczęły zdecydowanie spadać. Wysoki poziom zapasów ropy i produktów naftowych w USA oraz stale rosnąca produkcja ropy łupkowej w tym kraju działały stabilizująco na rynek. Dodatkowo bardziej unormowana sytuacja u producentów afrykańskich i powrót na rynek – po okresowym ograniczeniu produkcji – ropy kanadyjskiej też nie sprzyjały dalszym podwyżkom na rynku naftowym. Relacje z rynku ropy przeniosły się na rynek paliw gotowych, którymi handlowano na giełdach międzynarodowych. Tu również trendy wzrostowe utrzymywały się do października. Warto podkreślić, że dynamika wzrostów notowań gotowych paliw była mniejsza niż dla ropy, a dodatkowo tylko dla oleju napędowego była zbliżona do tej ostatniej. Dla benzyny Premium było to o 10 punktów procentowych mniej. Można z tego wysnuć wnioski, że to ropa naftowa była kolejnym rok tym elementem, który decydował o trendach na rynkach paliw gotowych. Wzrost popytu światowego na gotowe paliwa transportowe był zjawiskiem trwałym, ale to chęć zapewnienia sobie zaopatrzenia w surowiec definiowała ich koszty zakupu. Na rynku polskim ceny netto w handlu hurtowym, przy niewielkiej zmianie obciążeń podatkowych (tylko opłata paliwowa), były kształtowane przez zmiany giełdowych notowań paliw gotowych i zmiany kursu złotego w stosunku do dolara US. Na podwyżce średnich cen rocznych nie zyskali kierowcy

RYS. 26 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2018 ROKU

Źródło: e-petrol.pl, POPIHN



RYS. 27 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW PŁYNNYCH I KURSU DOLARA US W ROKU 2017 I 2018

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

Wyszczególnienie	ROK 2017		ROK 2018		Wskaźnik 2018 do 2017 2017=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Notowania ropy Brent	54,30	USD/bbl	71,00	USD/bbl	131
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	564,1	USD/t	676,70	USD/t	120
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	500,7	USD/t	643,3	USD/t	129
Kurs US Dolara	3,7783	PLN	3,6113	PLN	96

i firmy transportowe, ale dochody do budżetu państwa z tytułu podatku VAT rosły. Dodatkowe dochody polskich firm naftowych i fiskusa zostały osiągnięte też z tytułu wyższej oficjalnej sprzedaży paliw płynnych, do czego przyczyniło się utrzymanie w ryzach szarej i czarnej strefy, dodatni wzrost gospodarczy i zwiększenie liczby samochodów poruszających się po polskich drogach.

Tak jak w latach poprzednich ceny na rynku polskim ustalone 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.

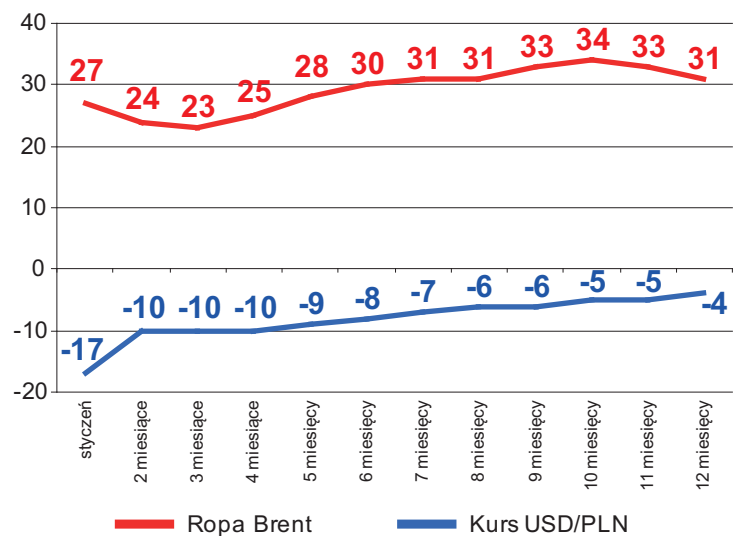
Notowania ropy Brent, która jest wyznacznikiem cenowym dla rynku europejskiego zostały przedstawione na rys. 26.

Wprowadzone w roku 2017 ograniczenia w produkcji ropy naftowej przez kraje OPEC+ były przestrzegane w roku 2018, ale jednocześnie produkcja amerykańskiej ropy łupkowej osiągnęła nowe maksima, a Stany Zjednoczone stały się największym producentem ropy, z czego duża część została przeznaczona na rynki międzynarodowe – również do Polski taka ropa trafiała. Jak pokazują wyniki roczne, działania redukcyjne przyniosły oczekiwany skutek w postaci obniżenia nadpodaży ropy na rynkach międzynarodowych i podniesienia poziomu ich notowań. Jednocześnie w końcówce roku 2018 znów nad rynkiem zaczęło krążyć widmo nadpodaży surowca, co pchnęło kraje producentki OPEC i Rosję do podpisania kolejnego prewencyjnego porozumienia o redukcji wydobycia i tym samym zmniejszenia skali przeceny ropy na rynkach międzynarodowych. Gdyby udało się utrzymać reżim ograniczenia produkcji, to można oczekiwać w najbliższej przyszłości notowań na poziomie przekraczającym 65USD/bbl. W przeciwnym wypadku notowania mogą szybko spaść do poziomu poniżej 50 USD/bbl. Skutkiem tych wyższych notowań będzie zapewne wzrost ilości instalacji wydobywczych na polach łupkowych w Stanach Zjednoczonych Ameryki i zwiększenie ich mocy wydobywczych. To z kolei sugeruje, że notowania ropy na rynkach międzynarodowych nie mogą znacznie wzrosnąć. Szacuje się, że już w I połowie 2019 roku amerykańska produkcja ropy pobije kolejny rekord, przekraczając poziom wydobycia na wysokości 12 mln bbl dziennie. To w sumie dobra

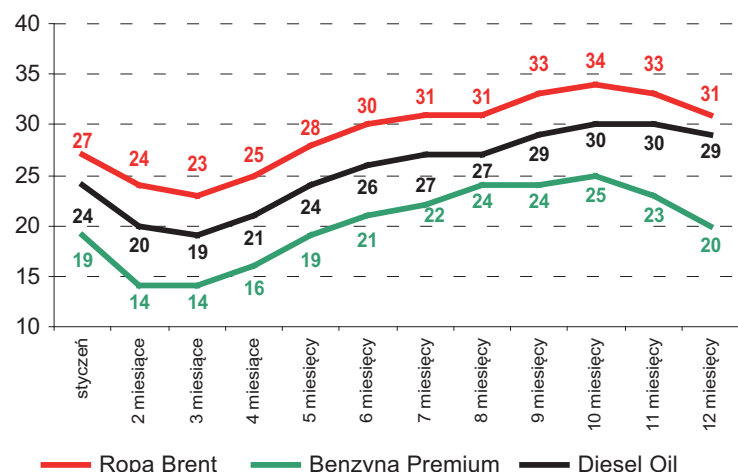
WZROST POPYTU ŚWIATOWEGO NA GOTOWE PALIWA TRANSPORTOWE BYŁ ZJAWISKIEM TRWAŁYM, ALE TO CHĘĆ ZAPEWNIENIA SOBIE ZAOPATRZENIA W SUROWIEC DEFINIOWAŁA ICH KOSZTY ZAKUPU.

RYS. 28 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W ROKU 2018 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2017 [%]

Źródło: POPIHN i e-petrol.pl

**RYS. 29** DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W ROKU 2018 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2017 [%]

Źródło: POPIHN i e-petrol.pl



informacja dla kierowców, bo gwarantuje utrzymanie cen paliw na poziomie zbliżonym do roku 2018.

Wyniki ekonomiczne, przedstawione przez krajowych producentów paliw, świadczą o tym, że podmioty te wykorzystały miniony rok do zwiększenia przerobu ropy i produkcji paliw gotowych, a tym samym – do podniesienia swojej wartości. Skorzystał też budżet państwa na większych podatkach pośrednich i bezpośrednich odprowadzanych do budżetu przez kupujących paliwa. W Polsce w cenie paliw około 50% stanowią podatki, a to gwarantuje wysokie przychody z sektora naftowego do bilansu krajowego. W tym miejscu należy zaznaczyć, że ceny hurtowe w polskich rafineriach rosły w mniejszej skali, niż wynikałoby to ze wzrostu notowań i wyniosły 13% dla benzyny silnikowych i 20% dla oleju napędowego. To dwukrotnie więcej, niż wyniosły zwwyżki w roku 2017.

Czynniki wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) kształtowały się w roku 2018 tak, jak przedstawiono to na rys. 27.

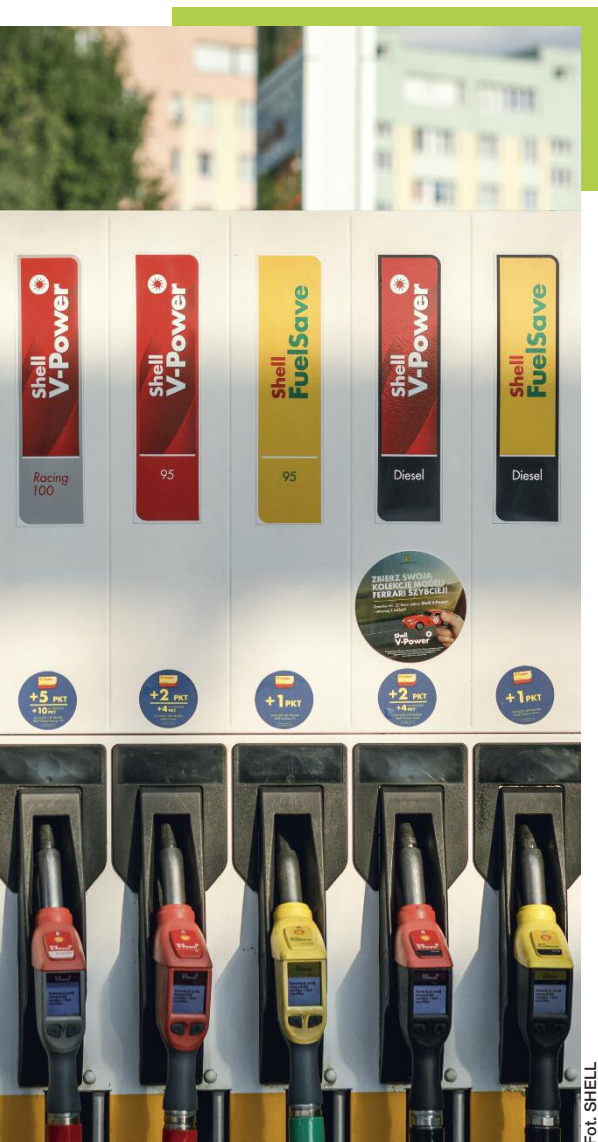
Relacje notowań ropy naftowej i kursu dolara US dla rynku polskiego przedstawia rys. 28. Spadki dynamiki notowań ropy

naftowej i wzrost wartości złotego do dolara US w końcówce roku skutkowały spadkiem cen zaopatrzeniowych i jednocześnie detalicznych dla końcowych odbiorców.

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

Trend wzrostowy notowań ropy widoczny był od początku kwietnia z lekkim obniżeniem dynamiki w sierpniu i znacznym w końcówce roku. Olej napędowy wykazał większą dynamikę wzrostów notowań niż miało to miejsce w przypadku benzyny silnikowej Premium. Oba gatunki paliwa podrożały w następstwie wzrostu notowań ropy naftowej, ale przyczynił się w pewnym stopniu do tego również wzrost popytu na paliwa gotowe w gospodarce światowej.

To co dzieje się na międzynarodowych rynkach ropy naftowej i paliw przenosi się prawie automatycznie na rynek polski. Prawie, ponieważ w Polsce obowiązuje waluta krajowa i na poziom cen wpływa relacja złotego do dolara US. Ceny w kraju kształtowane są poprzez tzw. parytet importowy, uwzględniający w kalkulacji zmiany notowań gotowych paliw, kurs złotego w stosunku do dolara US oraz obciążenia podatkowe występujące na rynku krajowym. W roku 2018 średnio w roku



Fot. SHELL

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

Źródło: PKN ORLEN SA, Grupa LOTOS SA, POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2017		ROK 2018		Wskaźnik 2018 do 2017 2017=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Benzyna EU95 brutto (bez VAT)	3 593	PLN/1000 l	3 840	PLN/1000 l	107
Akcyza	1 540	PLN/1000 l	1 540	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	129	PLN/1000 l	131	PLN/1000 l	102
Benzyna EU95 netto	1 924	PLN/1000 l	2 169	PLN/1000 l	113

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

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

Wyszczególnienie	ROK 2017		ROK 2018		Wskaźnik 2018 do 2017 2017=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
ON o zaw. S 0,001% brutto (bez VAT)	3 494	PLN/1000 l	3 913	PLN/1000 l	112
Akcyza o zaw. S 0,001%	1 171	PLN/1000 l	1 171	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	288	PLN/1000 l	293	PLN/1000 l	102
ON o zaw. S 0,001% netto	2 035	PLN/1000 l	2 449	PLN/1000 l	120

RYS. 32 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

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

Wyszczególnienie	ROK 2017		ROK 2018		Wskaźnik 2018 do 2017 2017=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	4,59	PLN/litr	4,93	PLN/litr	107
Średnia cena detaliczna ON	4,43	PLN/litr	4,91	PLN/litr	111
Średnia cena detaliczna autogazu	2,08	PLN/litr	2,23	PLN/litr	107

wzrosły notowania paliw, ale jednocześnie nieznacznie wzmocnieniu w stosunku do dolara US uległa polska waluta, a obciążenia podatkowe wzrosły jedynie o 2% dla opłaty paliwowej. 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 częściowo było spowodowane wzmocnieniem wartości polskiej waluty, ale też cenami transakcyjnymi na ropę i kosztami logistycznymi.

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 osiągnęły poziomu podwyżek na rynkach międzynarodowych.

W roku 2016 benzyna 95 w detalu kosztowała średnio w roku o 22 gr/l więcej od oleju napędowego. W roku 2017 różnica ta wyniosła już tylko 16 gr/l, a w roku 2018 zmalała do poziomu 2 gr/l. Widać, iż sukcesywnie zbliżamy się do sytuacji, kiedy olej napędowy będzie w wymiarze średniorocznym droższy od benzyny 95. W okresach krótkotrwałych takie poziomy cen obserwowaliśmy już w przeszłości, ale wygląda na to, iż wchodzimy w czas, kiedy takie poziomy cen będą normą. To skutek zmian na zaopatrzeniowych rynkach międzynarodowych przeniesiony na rynek polski. Dodatkowo w najbliższej przyszłości, bo od roku 2020, wchodzi nowe przepisy dotyczące zaopatrywania statków morskich w paliwo o niskiej zawartości siarki, a to przełoży się na większe zapotrzebowanie na olej napędowy, a większy popyt to zawsze wyższe ceny.

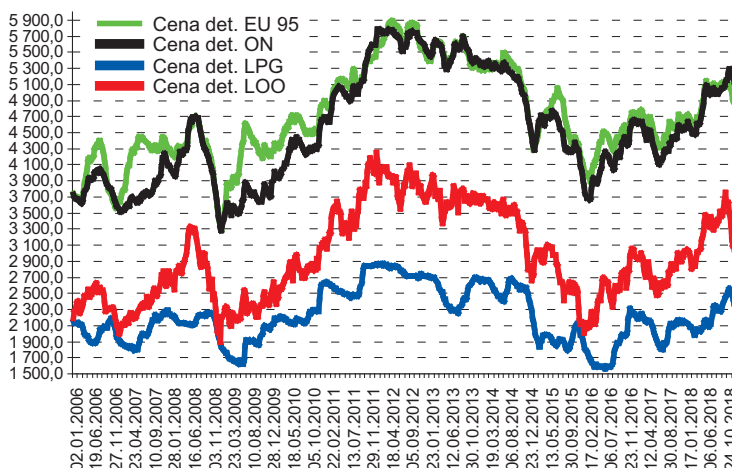
Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2017-2018 przedstawiono w tabeli (rys. 32).

Marże uzyskiwane na sprzedaży paliw były w roku 2018 prawie dwukrotnie wyższe od obserwowanych rok wcześniej dla benzyn silnikowych i jedynie na podobnym poziomie dla oleju napędowego. Niemniej jednak poziom te były na tyle niskie, iż utrzymanie stacji paliw opierało się nadal w dużym stopniu na sprzedaży towarów pozapaliwowych i na świadczeniu różnych usług dodatkowych. W trakcie roku były okresy, kiedy poziom marży znacznie przekraczał średnie roczne, ale były też takie, kiedy zysk ze sprzedaży paliw był znikomy i na pewno nie umożliwiał utrzymania i rozwoju stacji. Relacje cenowe benzyna 95/autogaz pozostały dla kierowców posiadających w swoich pojazdach podwójny system zasilania na poziomie zachęcającym do kupowania autogazu. Opłacalność zamiennego za benzynę kupowania autoagazu pozostała na poziomie identycznym, jak w roku 2017. Stosunek ceny autogazu do ceny benzyny 95 był średnio w roku na poziomie około 45%. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (rys. 33 i 34).

Zatrzymany w roku 2017 trend obniżek średniorocznych cen paliw zapoczątkowany w roku 2012 miał swoją kontynuację w roku 2018, bo również w tym roku ceny średnioroczne wzrosły. Regulacje, mające doprowadzić do wzrostu notowań ropy i paliw gotowych, podjęte przez państwa produkujące ropę naftową, doprowadziły do sytuacji podniesienia notowań międzynarodowych, a następnie cen krajowych. Obecne realia rynkowe sugerują, że jeśli uda się dotrzymać nowych obostrzeń w produkcji ropy naftowej, to najprawdopodobniej także cały rok

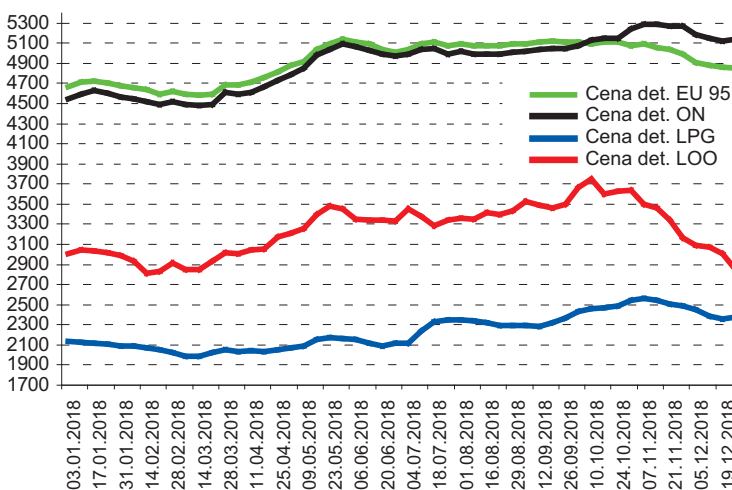
RYS. 33 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2006-2018 [PLN/1000 LITRÓW]

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



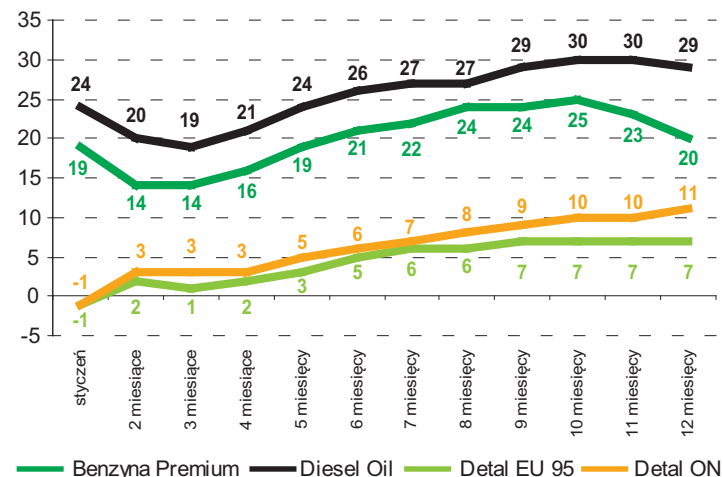
RYS. 34 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2018 ROKU [PLN/1000 LITRÓW]

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 2018 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2017 [%]

Źródło: POPIHN, epetrol.pl



2019 trzeba będzie zamknąć z cenami wyższymi od tych za rok poprzedni. Wydaje się to prawdopodobne, ale tylko z powyższym 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.

W roku 2018 niewielu stacjom paliw udało się osiągnąć poziom marży zapewniający ich funkcjonowanie bez sprzedaży pozapaliwowej. Na ten fakt zwracamy uwagę od lat i nadal warto go uwypuklić, bo wciąż pojawiają się inicjatywy ograniczenia lub wyeliminowania sprzedaży w sklepach na stacjach paliw lub ograniczenia możliwości nabywania 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 lub do znacznego podniesienia cen paliw oferowanych na stacjach bez sklepów.

Niezmiennie pozostały czynniki wyznaczające poziom cen detalicznych w różnych rejonach kraju. Decydował popyt i skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, ale też zakres i kompleksowość oferowanych towarów i usług. Z kalkulacji cenowej na zdecydowanej większości terytorium Polski (może poza okolicami wschodniej granicy) zniknął składnik odzworowujący konkurencyjność ze strony szarej i czarnej strefy. Coraz większą rolę odgrywają programy lojalnościowe i akcje marketingowe inicjowane przez sieci stacji paliw.

RYS. 36 PORÓWNANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2017 I 2018

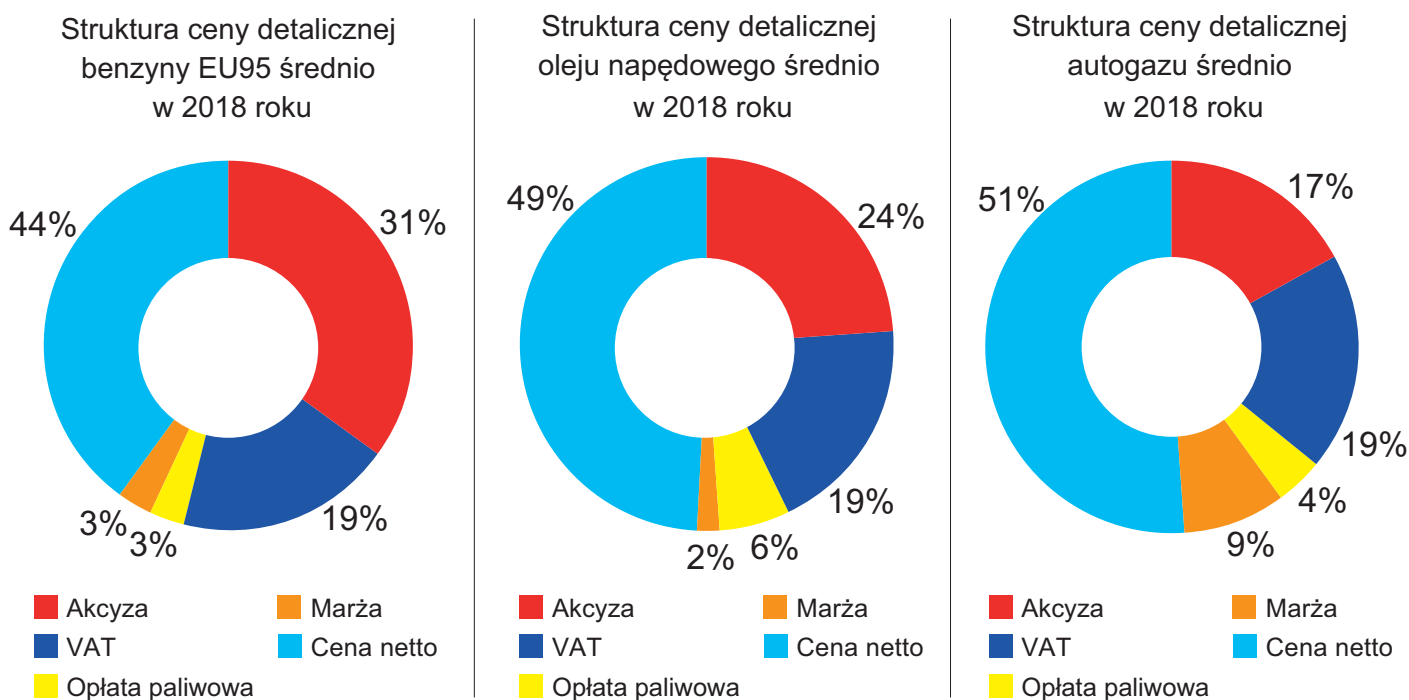
Źródło: opracowanie własne POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2017		ROK 2018		Wskaźnik 2018 do 2017 2017=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 527	PLN/1000 l	2 593	PLN/1000 l	103
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 287	PLN/1000 l	2 382	PLN/1000 l	104
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	55	%	53	%	96
% udział podatków w cenie detalicznej ON	52	%	49	%	94

W POLSCE W CENIE PALIW OKOŁO 50% STANOWIĄ PODATKI, A TO GWARANTUJE WYSOKIE PRZYCHODY Z SEKTORA NAFTOWEGO DO BUDŻETU KRAJOWEGO.

RYS. 37 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2018

Źródło: Obliczenia własne POPIHN



Kierowcy są już świadomi sezonowo utrzymującej się dużej rozpiętości cenowej pomiędzy niektórymi rejonami kraju i znają miejsca korzystnego tankowania pojazdów. Niemniej jednak spora grupa kierowców coraz częściej kupuje paliwo na stacjach przy drogach szybkiego ruchu i autostradach, gdzie zwykle jest drożej. Płacą drożej, ale szybciej, bezpieczniej i wygodniej podróżują, a na stacjach usytuowanych w Miejscach Obsługi Podróżnych zyskują duży zakres usług

dotychczas. Województwami, gdzie kupowano najdroższe paliwa były w roku 2018: mazowieckie, małopolskie, podkarpackie i zachodniopomorskie. W okresach wakacyjnych – jak zwykle – zdecydowanie drożej było na głównych trasach tranzytowych i w samych kurortach.

W Polsce podatki jakimi obłożone są paliwa determinują poziom cen detalicznych. Rys. 36 przedstawia średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w roku 2018.

RYS. 38 STRUKTURA CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2017 I 2018 (w PLN/l)

Źródło: Obliczenia własne POPIHN

	Benzyna Eurosuper 95					Olej napędowy					Autogaz							
	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto
Średnia rok 2017	4,59	1,54	0,86	0,13	0,14	1,92	4,43	1,17	0,83	0,29	0,10	2,04	2,08	0,38	0,39	0,09	0,18	1,05
Średnia rok 2018	4,93	1,54	0,92	0,13	0,17	2,17	4,91	1,17	0,92	0,29	0,08	2,45	2,23	0,38	0,42	0,09	0,20	1,15
% zmiany	7,4	0,0	7,4	0,0	18,6	13,0	10,8	0,0	10,8	0,0	-19,3	20,1	7,2	0,0	7,2	0,0	12,4	9,5

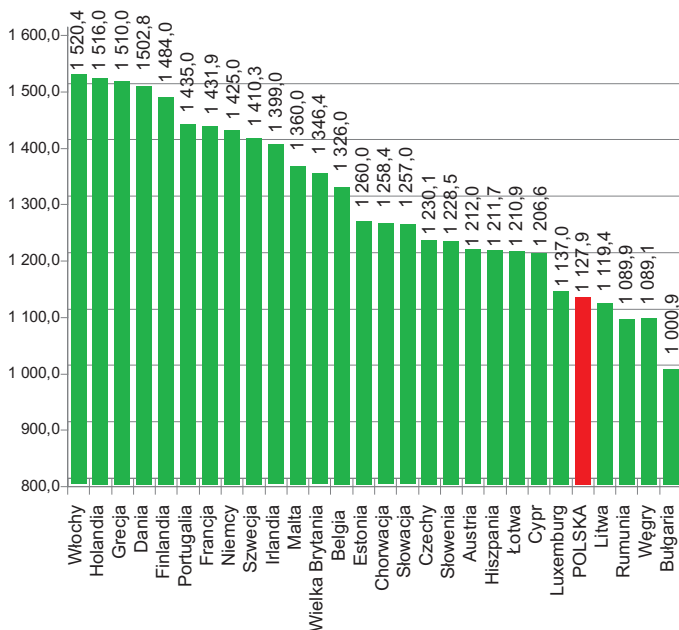
RYS. 39 CENY DETALICZNE I PODATKI W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2018 ROKU W EURO / 1000 LITRÓW

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

	Benzyna Eurosuper 95				Olej napędowy (EN 590)					
	Cena sprzedaży	Cena bez podatków	akcyza	VAT	Cena sprzedaży	Cena bez podatków	akcyza	VAT	VAT [%]	
	1	2	4	5	6	7	8	9	10	11
Austria	1 212,0	516,6	493,4	202,0	Austria	1 219,0	606,2	409,6	203,2	20
Belgia	1 326,0	495,7	600,2	230,1	Belgia	1 454,3	601,7	600,2	252,4	21
Bułgaria	1 000,9	471,1	363,0	166,8	Bułgaria	1 090,7	578,6	330,3	181,8	20
Chorwacja	1 258,4	485,3	521,4	251,7	Chorwacja	1 276,5	607,9	413,3	255,3	25
Cypr	1 206,6	524,2	489,7	192,7	Cypr	1 296,2	628,5	460,7	207,0	19
Czechy	1 230,1	519,0	497,6	213,5	Czechy	1 257,1	614,5	424,4	218,2	21
Dania	1 502,8	583,6	618,6	300,6	Dania	1 338,1	648,8	421,7	267,6	25
Estonia	1 260,0	487,0	563,0	210,0	Estonia	1 310,0	598,7	493,0	218,3	20
Finlandia	1 484,0	522,9	673,9	287,2	Finlandia	1 469,0	724,8	459,9	284,3	24
Francja	1 431,9	501,9	691,4	238,7	Francja	1 424,7	577,7	609,6	237,5	20
Grecja	1 510,0	507,6	710,1	292,3	Grecja	1 368,0	682,1	421,1	264,8	24
Hiszpania	1 211,7	540,1	461,3	210,3	Hiszpania	1 163,6	594,3	367,4	201,9	21
Holandia	1 516,0	466,5	786,4	263,1	Holandia	1 299,0	575,7	497,9	225,4	21
Irlandia	1 399,0	529,7	607,7	261,6	Irlandia	1 318,0	572,5	499,0	246,5	23
Litwa	1 119,4	490,7	434,4	194,3	Litwa	1 114,9	574,4	347,0	193,5	21
Luxemburg	1 137,0	509,7	462,1	165,2	Luxemburg	1 084,0	591,5	335,0	157,5	17
Łotwa	1 210,9	515,3	485,4	210,2	Łotwa	1 204,1	612,8	382,3	209,0	21
Malta	1 360,0	603,2	549,3	207,5	Malta	1 230,0	570,0	472,4	187,6	18
Niemcy	1 425,0	543,0	654,5	227,5	Niemcy	1 299,0	621,2	470,4	207,4	19
Portugalia	1 435,0	507,5	659,2	268,3	Portugalia	1 310,0	593,9	471,1	245,0	23
Rumunia	1 189,9	491,3	424,6	174,0	Rumunia	1 174,9	592,4	394,9	187,6	19
Słowacja	1 257,0	503,8	543,7	209,5	Słowacja	1 220,0	619,0	397,7	203,3	20
Słowenia	1 228,5	460,2	546,8	221,5	Słowenia	1 266,4	569,1	468,9	228,4	22
Szwecja	1 410,3	504,9	623,3	282,1	Szwecja	1 491,7	748,1	445,3	298,3	25
Węgry	1 089,1	478,1	379,5	231,5	Węgry	1 210,2	603,9	349,0	257,3	27
Wielka Brytania	1 346,4	477,3	644,7	224,4	Wielka Brytania	1 460,2	572,2	644,6	243,4	20
Włochy	1 520,4	517,8	728,4	274,2	Włochy	1 461,0	580,1	617,4	263,5	22
POLSKA	1 127,9	524,9	388,7	214,3	POLSKA	1 195,4	627,8	340,5	227,1	23
Średnia europejska	1 296,7	510,0	557,2	229,5	Średnia europejska	1 285,9	610,3	448,0	227,6	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	87%	103%	70%	93%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	93%	103%	76%	100%	

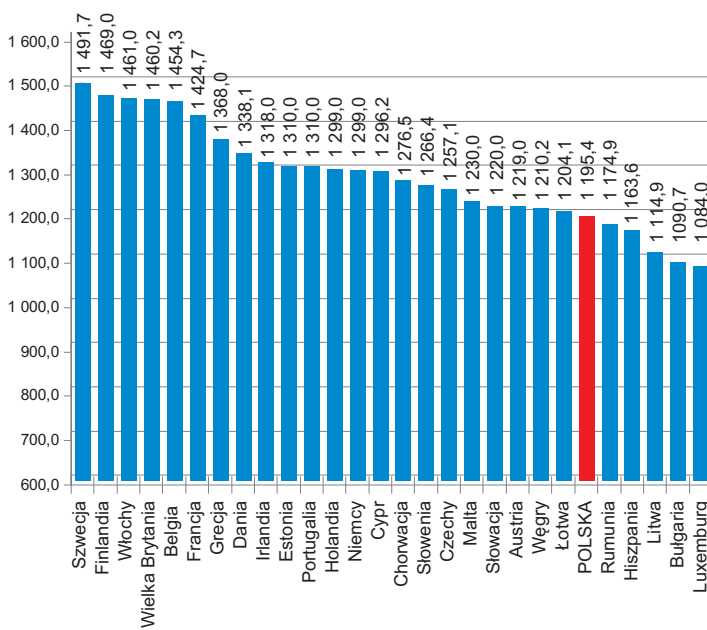
RYS. 40 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2018 ROKU [EURO/1000 LITRÓW]

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



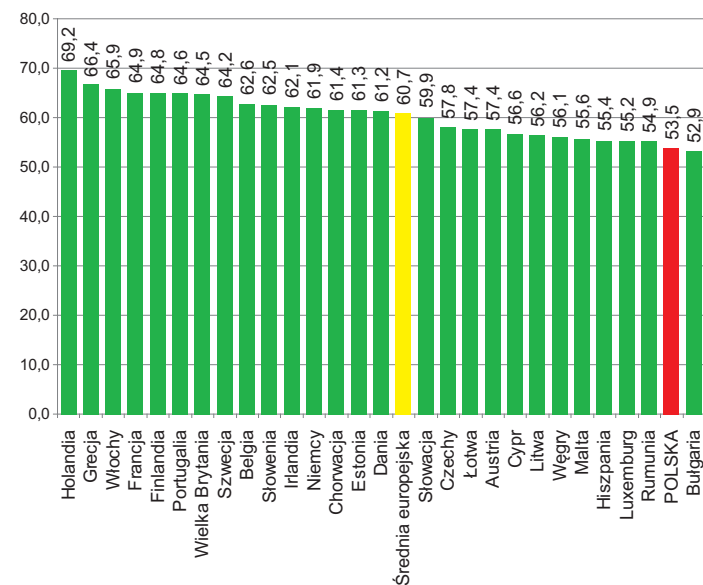
RYS. 41 CENY EX POMPA OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2018 ROKU [EURO/1000 LITRÓW]

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



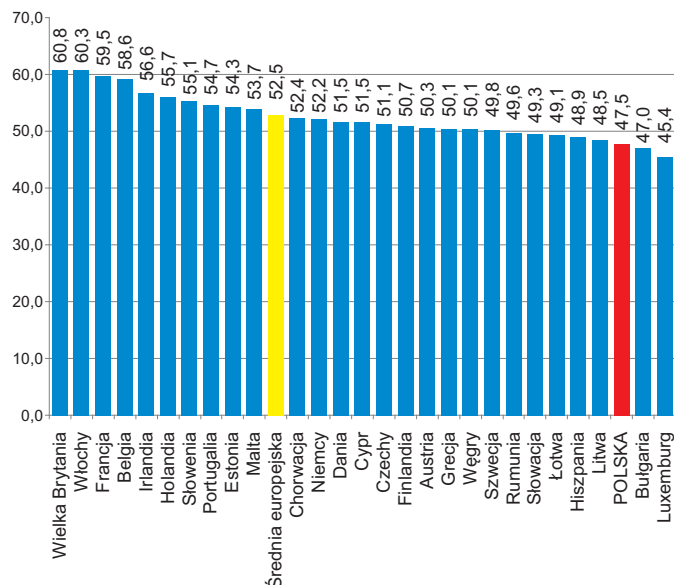
RYS. 42 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2018 [%]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



RYS. 43 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2018 [%]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



W roku 2018 jedyną zmianą podatkową dla paliw było podniesienie o 2% opłaty paliwowej. Nie uległy zmianie stawki podatku akcyzowego dla benzyn, oleju napędowego i autogazu. Nie zmieniono stawki podatku VAT, która pozostała na poziomie 23%, liczonym od ceny netto powiększonej o podatki kwotowe (akcyza, opłata paliwowa), ale fakt

podniesienia nawet o niewielką wielkość opłaty paliwowej podniósł podstawę do naliczania podatków. Średnio w roku obciążenia podatkowe, zawarte w cenie paliw, wzrosły w porównaniu z rokiem 2017. Głównym powodem było zwiększenie ceny netto i tym samym wyższy naliczany VAT. W ujęciu kwotowym było to 66 PLN dla benzyny 95 i 95 PLN dla

oleju napędowego więcej do zapłacenia fiskusowi za każde 1000 litrów sprzedanego paliwa. To wielkości prawie dwukrotnie większe, niż wzrosty notowane w roku 2017.

Wyższe ceny detaliczne benzyn i oleju napędowego skutkowały spadkiem udziału podatków w cenie dla odbiorcy końcowego. Spadek ten wyniósł odpowiednio 4 i 6% dla benzyny 95 i oleju napędowego. Podatek akcyzowy oraz opłata paliwowa są podatkami kwotowymi niezależnymi od poziomu ceny netto i tym samym ich udział w cenie maleje wraz ze wzrostem ceny netto. VAT naliczany jest procentowo od ceny netto powiększonej o wartość podatku akcyzowego oraz opłaty paliwowej, czyli jest procentowym podatkiem od ceny netto oraz podatkiem od podatków dla pozostałej części kwotowych obciążeń fiskalnych. W 2018 roku podatki stanowiły średnio w roku 53% ceny detalicznej benzyny 95 i 49% ceny detalicznej oleju napędowego. To odpowiednio o 2 i 3 punkty procentowe mniej, niż w roku 2017.

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

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

W tabeli (rys. 39) przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2018.

Utrzymując tendencję z lat poprzednich również w całym roku 2018 ceny paliw w Polsce – po przeliczeniu na euro – należały do najniższych w Unii Europejskiej. Dotyczyło to zarówno benzyn silnikowych, jak i oleju napędowego. Na koniec roku 2018 detaliczne ceny krajowe benzyny 95 były o 13%, a oleju napędowego o 7% niższe od średnich cen dla całego rynku europejskiego. To, w stosunku do grudnia 2017 roku, mniej o 1 punkt procentowy dla benzyny 95 i o 4 punkty procentowe dla oleju napędowego.

W grudniu 2018 – w przeliczeniu na euro – krajowe ceny netto (bez podatków) benzyny 95 i oleju napędowego były wyższe od średniej europejskiej o 3% dla obu analizowanych gatunków paliw. To sytuacja odmienna do lat poprzednich, kiedy również polska cena netto była zwykle niższa od średniej ceny europejskiej. 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. W grudniu marża w Polsce odegrała istotną rolę w uplasowaniu naszych cen na tle cen w innych państwach UE.

Na koniec roku 2018 dla benzyny 95 różnica między najwyższą i najniższą ceną netto, obserwowaną w państwach europejskich, wyniosła 143 euro (o 10 euro mniej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 520 euro/1000 l (o 13 euro mniej, niż przed rokiem). Tym samym zmalała rozpiętość cen netto i zmniejszyła różnica cen bezpośrednio przy dystrybutorze. Dla oleju napędowego ceny netto różniły się o 179 euro/1000 litrów, a ceny detaliczne o 408 euro/1000 litrów. Również w przypadku tego gatunku paliwa zmalała różnica w cenach netto i w cenach detalicznych. Odpowiednio był to spadek o 69 i 40 euro/1000 litrów.

Polska stawka podatku VAT dla paliw należy do najwyższych w Europie, ale dzięki relatywnie (po przeliczeniu na euro) niskim cenom netto płacony realnie podatek VAT

lokuje się wciąż w środku stawki europejskiej. Na koniec grudnia 2018 różnica pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95 – w stosunku do średniej unijnej – wyniosła 7%, czyli o 1 punkt procentowy mniej niż rok wcześniej. Dla oleju napędowego krajowy VAT odpowiadał średniej europejskiej. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na euro i uwzględnieniu opłaty paliwowej) była dla benzyny 95 i oleju napędowego odpowiednio o 30% i 23% niższa od średniej europejskiej. To dwukrotnie więcej niż przed rokiem.

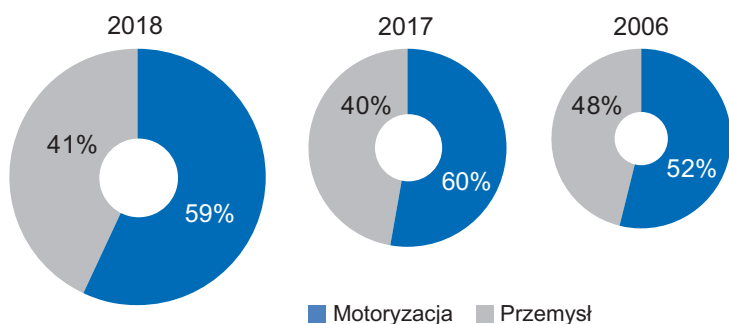
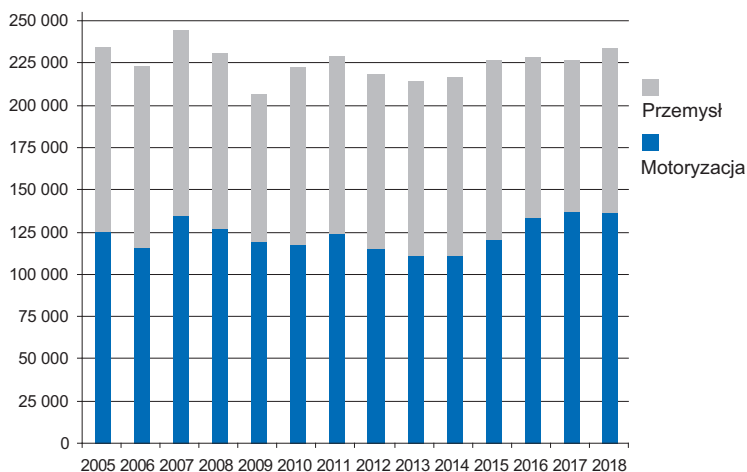
W grudniu 2018 najtaniej w Unii Europejskiej sprzedawano benzynę 95 na stacjach w Bułgarii, na Węgrzech, w Rumunii, Litwie i w Polsce. Olej napędowy tańszy niż w Polsce był na stacjach paliw w Luksemburgu, Bułgarii, na Litwie, w Hiszpanii i w Rumunii. Wszystkim naszym bezpośrednim unijnym sąsiadom opłacało się przyjechać do Polski i zatankować pojazd do pełna. Mówimy o cenach średnich w danym kraju, ale zdarzały się przypadki stacji paliw zlokalizowanych na terenie Niemiec w pobliżu polskiej granicy, na których olej napędowy można było krótkookresowo kupić taniej, niż na naszych stacjach przygranicznych. W przypadku benzyn relacje pozostały na poziomach obserwowanych od lat, czyli – u nas taniej. Tradycyjnie paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach niebędących członkami Unii, były tańsze niż w Polsce.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że we wszystkich krajach europejskich udział podatków w cenie benzyny 95 przekracza poziom 50% ceny detalicznej. Podobnie jest w przypadku oleju napędowego, choć w tym wypadku w niektórych krajach ten udział jest nieco poniżej 50%. Wykresy przedstawiające udział podatków w cenie paliw w poszczególnych krajach europejskich pokazują, że Polacy w stosunku do kierowców z innych państw unijnych są obciążeni obowiązkiem podatkowym nieco mniej, niż większość nacji europejskich. Różnica w grudniu 2018 w stosunku do grudnia 2017 między udziałem największym a najmniejszym, zmalała dla benzyny 95 o 0,2 punktu procentowego i wyniosła 16,3 punktu procentowego. Dla oleju napędowego ta relacja zmalała o 2 punkty procentowe i wyniosła 15,4 punktu procentowego. Najniższy udział podatków w cenie benzyny 95 notowano w Bułgarii, 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 2018 prezentują rys. 42 i 43.

Z przedstawionych analiz wynika, że polscy kierowcy tankują swoje samochody płacąc nieco mniej za paliwo, niż zdecydowana większość przedstawicieli innych państw członkowskich UE. Pamiętać jednak należy o zależnościach pomiędzy ceną paliwa a średnimi zarobkami w poszczególnych krajach. W takim porównaniu Polska już tak dobrze nie wypada, choć i w tej kategorii przesuwamy się w rankingu w górę. Podobnie jak w latach poprzednich – przez większą część roku – ceny na polskich stacjach paliw zachęcały naszych zachodnich i południowych sąsiadów do tankowania ich pojazdów po polskiej stronie granicy. Podobnie jak w przeszłości warto było zatankować pojazd do pełna przed opuszczeniem naszego kraju i dojechać do niego na oparach, powracając z zagranicznych wojaży. Na wschodniej granicy sytuacja wyglądała zgoła inaczej, a to zachęcało do tankowania poza Polską.

RYS. 44 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W 2018 ROKU [t]

Źródło: opracowanie własne POPIHN



RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Całkowity rynek olejów smarowych

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w roku 2018 wielkość 234 624 ton, co oznacza wzrost o 3,33% rdr.

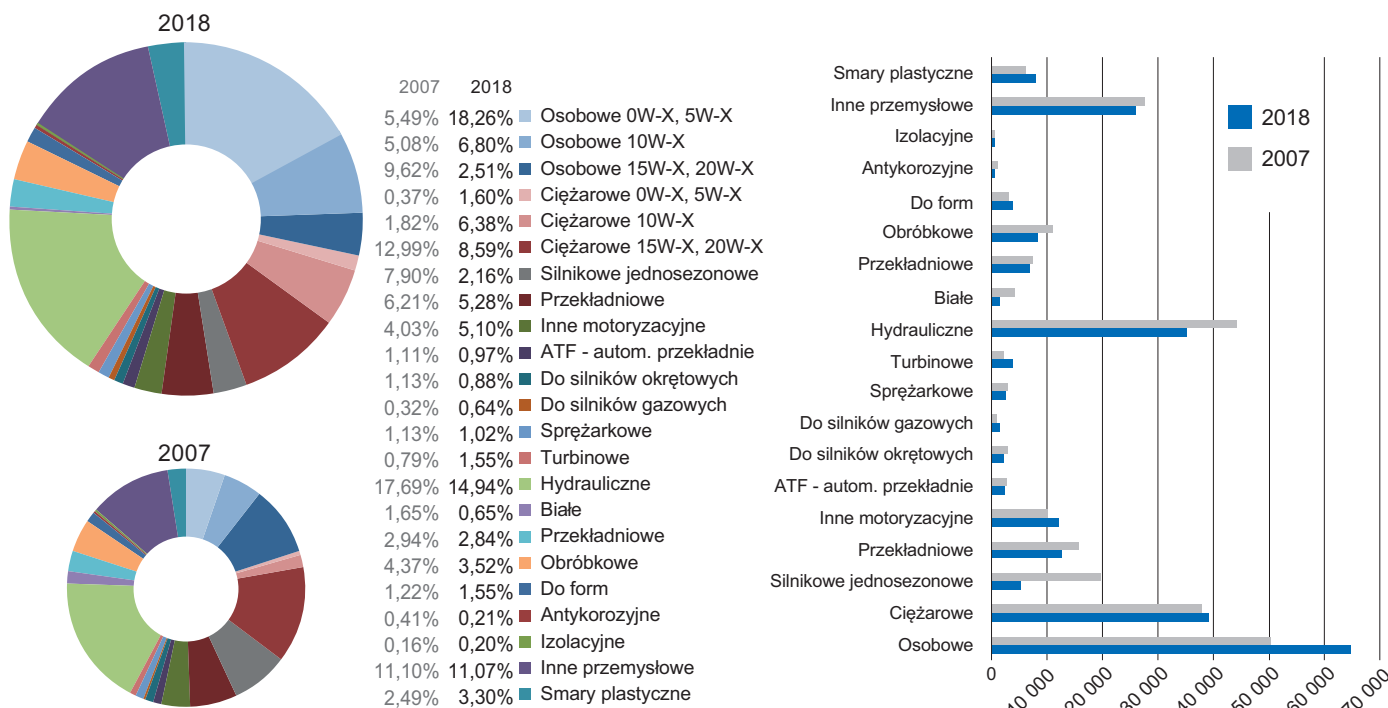
Rynek jako całość zachowuje się zatem w dalszym ciągu stabilnie, zaś okres stabilności trwa już w zasadzie od początku dekady. Od końca 2010 roku roczne wahania utrzymywały się bowiem w przedziale nie większym niż +/- 5%, zaś średnia wielkość rynku w tym okresie wyniosła 224 545 ton, co można uznać za punkt równowagi rynku. Z kolei na przestrzeni 13 ostatnich lat średnia wielkość rynku wyniosła 224 264 ton, a największe wahania roczne wystąpiły w roku 2007 (+9,48%) oraz 2009 (-10,44%).

Powyższa stabilność rynku jest zastanawiająca w zestawieniu z bardzo wysokim wzrostem gospodarczym, który w 2018 roku wyniósł według wstępnych szacunków 5,1% PKB. Częściowo można to tłumaczyć obserwowanym nadal trendem zastępowania olejów mineralnych olejami syntetycznymi nowszej generacji, których zwiększona trwałość przekłada się na rzadszą potrzebę wymiany, a także pewnym osłabieniem koniunktury w przemyśle motoryzacyjnym, aczkolwiek sytuacja w ramach tego sektora nie jest jednorodna¹. Innym wytłumaczeniem może być sygnalizowany przez część podmiotów branży rozrost szarej i czarnej strefy na rynku olejów smarowych.

Na przestrzeni 13 lat podział na segment motoryzacyjny i przemysłowy jest stabilny, aczkolwiek powoli rośnie udział tego pierwszego. W roku 2006 oleje dla motoryzacji stanowiły 52% całkowitej sprzedaży, zaś w roku 2018 udział ten wyniósł 59%.

RYS. 45 PORÓWNIANIE STRUKTURY CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2018 I 2007 [t]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



¹ Wprawdzie według danych GUS od stycznia do sierpnia 2018 wyprodukowano w Polsce 331 tys. samochodów, czyli o 14 proc. mniej niż przed rokiem (a zatem możliwe, że produkcja w 2018 roku była najniższa od 2003 r.), zarazem jednak wartość produkcji akcesoriów do pojazdów wzrosła od 2008 r. trzykrotnie, silników – trzyipółkrotnie, a części elektrycznych do silników aż trzynastokrotnie. Zwiększa się również produkcja autobusów.

Wyraźniejsze przesunięcia w strukturze rynku widoczne są zasadniczo w wieloletniej perspektywie. 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 olejów syntetycznych dla pojazdów osobowych w skali całego rynku z 5,5% w 2007 do 18,34% w 2018 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 9,6 do 2,5%, z 13 do 8,6% oraz z 7,9 do 2,17%).

W porównaniu do struktury segmentu motoryzacyjnego w obszarze zastosowań przemysłowych obserwujemy wieloletnią stabilizację, cechującą dojrzałe, w pełni wykształcone rynki z dominującym udziałem olejów hydraulicznych (15%) oraz zróżnicowanej kategorii „inne przemysłowe” (11,12%).

Oleje silnikowe dla motoryzacji

Sprzedaż w segmencie wszystkich olejów dla motoryzacji wyniosła w 2018 roku 137 291 ton, co oznacza, że praktycznie wielkość ta nie zmieniła się w porównaniu z rokiem ubiegłym. Tym razem segment olejów silnikowych dla pojazdów osobowych i ciężarowych zachował się niemal identycznie, właściwie nie odnotowując zmian.

Z kolei oleje silnikowe dla motoryzacji stanowią około 46,5% wszystkich sprzedawanych w Polsce olejów smarowych. W ramach segmentu motoryzacyjnego stanowią one około 80%. W roku 2018 sprzedano w Polsce ponad 108 604 ton olejów silnikowych wszystkich typów. Rok wcześniej było to około 109 057 ton, zatem poziom ten praktycznie

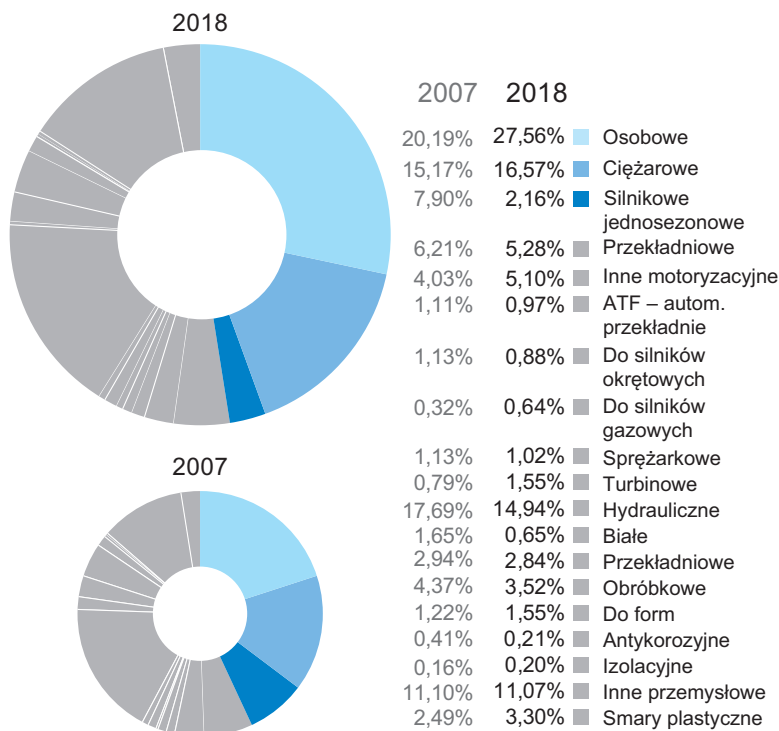
pozostał niezmienny. Podkreślić jednak należy, że obserwowana od 2 lat stabilizacja w tym segmencie ma miejsce na bardzo wysokim – jak na Polskę – poziomie. Przypomnijmy, że w roku 2016 branża zanotowała historyczny rekord, gdy sprzedaż wszystkich olejów silnikowych sięgnęła 111 113 ton. Dla porównania, średnioroczna sprzedaż w tym segmencie z ostatnich 12 lat wyniosła 101 369,80 ton.

W strukturze sprzedaży olejów silnikowych, w której na przestrzeni ostatnich 12 lat zachodzą zasadnicze zmiany związane z unowocześnianiem floty samochodowej, w dalszym ciągu rośnie udział olejów syntetycznych i semi-syntetycznych, a zatem olejów o niższych i średnich lepkościach. Największa grupa, czyli oleje o najniższych lepkościach dla pojazdów osobowych, ponownie powiększyła swój udział, który osiągnął już 39,44%, zaś od roku 2007 wzrósł już o prawie 27 punktów procentowych. W tym samym okresie udział olejów mineralnych dla pojazdów osobowych skurczył się z ponad 18 do 5,4%, zaś olejów jednosezonowych z prawie 37% do 4,66%. Analogiczne zmiany zachodzą w segmencie olejów dla pojazdów ciężarowych, aczkolwiek obserwowane trendy cechuje nieco niższa dynamika.

Podobne tendencje 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 już w 2017 roku 57% całego segmentu olejów silnikowych, z kolei oleje dla pojazdów osobowych to już $\frac{3}{4}$ tegoż segmentu, zaś oleje jednosezonowe praktycznie zupełnie zanikają na tamtejszym rynku.

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

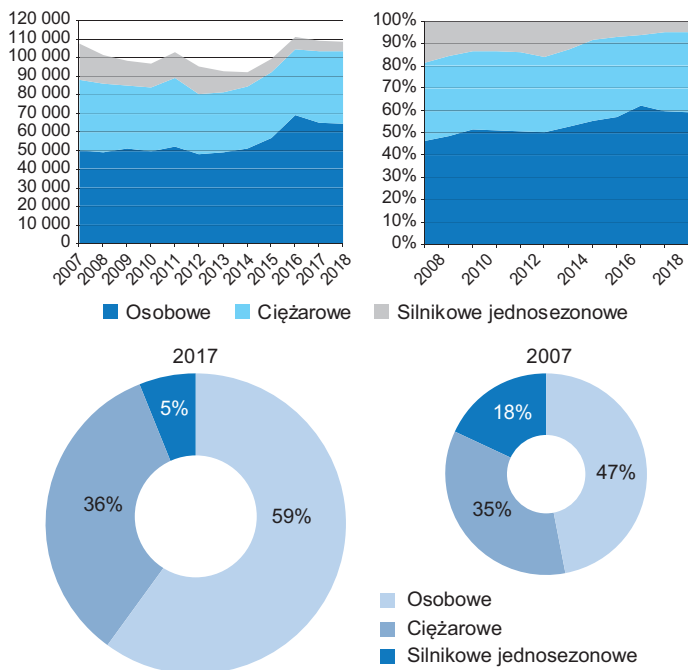
Źródło: Opracowanie własne POPIHN



Fot. FUCHS OIL

RYS. 47 ZMIANY STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI NA TLE WYNIKÓW SPRZEDAŻY, TONY (LEWY WYKRES) I W PROC (WYKRES PRAWY) – UJĘCIE ROCZNE [t, %]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



Oleje silnikowe dla pojazdów osobowych

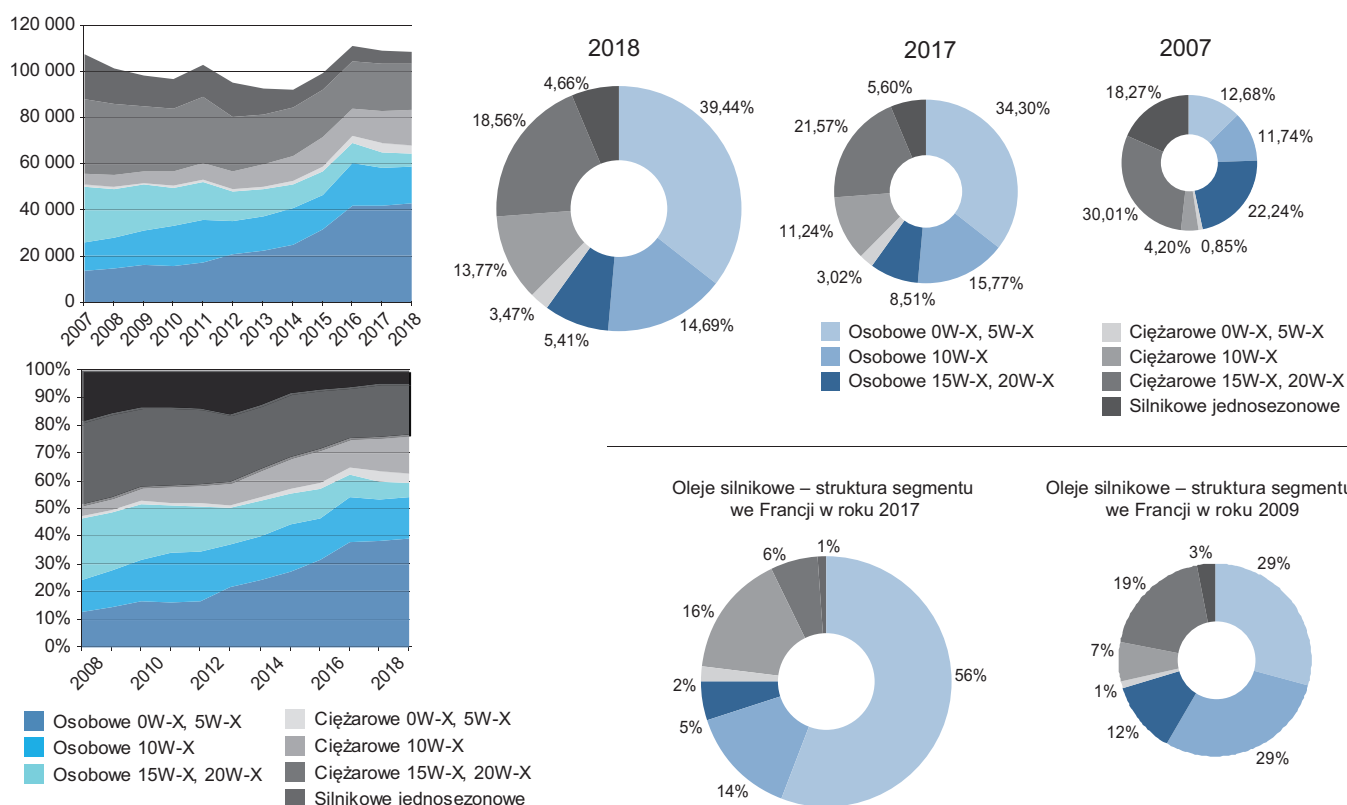
Segment olejów silnikowych dla pojazdów osobowych zanotował w 2018 roku symboliczny spadek o 0,95%. Po silnych wzrostach w latach 2013-2015 oraz rekordowym roku 2016, gdy sprzedano 69 166 ton tych produktów, sprzedaż nadal pozostaje na relatywnie wysokim poziomie (64 664 ton), jednak w ostatnich 2 latach wzrosty wyhamowały i pojawiła się lekka tendencja spadkowa, która zdaje się wyhamowywać 2018 roku. Należy zwrócić uwagę, że z jednej strony w ostatnich latach obserwowany był silny wzrost produkcji w branży motoryzacyjnej, zarazem jednak długoterminowo rynki olejów silnikowych wykazują w Europie organiczną tendencję do kurczenia się w ujęciu tonażowym, co wynika z zastępowania starszej generacji produktów nowymi, które nie wymagają tak częstej wymiany.

W dalszym ciągu obserwowany był wzrost sprzedaży w grupie olejów syntetycznych o najniższych lepkościach, która w 2018 po raz kolejny pobiła historyczny rekord osiągając wielkość 42 832 ton. Odkąd prowadzony jest monitoring – wielkość tej grupy zwiększyła się już ponad 3-krotnie, tj. z poziomu 13 662 ton zanotowanego w roku 2007.

Obserwując jednak ewolucję w bardziej rozwiniętych od Polski krajach, choćby we Francji, można przewidywać, że wraz z dalszym unowocześnianiem floty samochodowej silny trend wzrostowy w tym segmencie będzie kontynuowany w kolejnych latach.

RYS. 48 ZMIANY W SEGMCIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI, [TONY (LEWY WYKRES) I W PROC (WYKRES PRAWY)] I PORÓWNANIE STRUKTURY W POLSCE W LATACH 2018, 2017 ORAZ 2007; PORÓWNANIE ZE STRUKTURĄ SEGMENTU WE FRANCJI

Źródło: opracowanie własne POPIHN, Le Centre Professionnel des Lubrifiants (C.P.L.), Enquêtes annuelles sur les huiles moteurs destinées aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires – Année 2017



Oleje silnikowe dla pojazdów ciężarowych i sprzętu pomocniczego

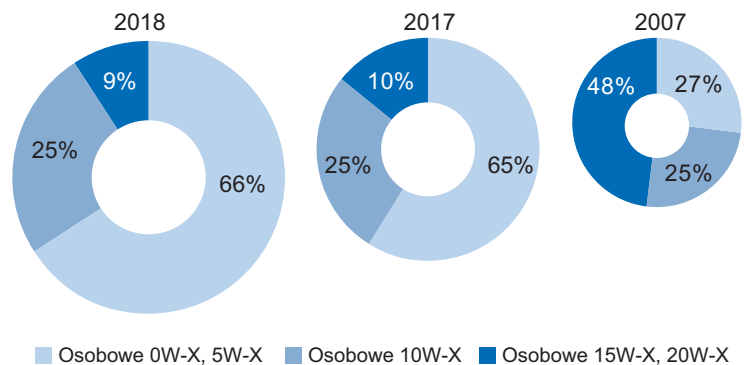
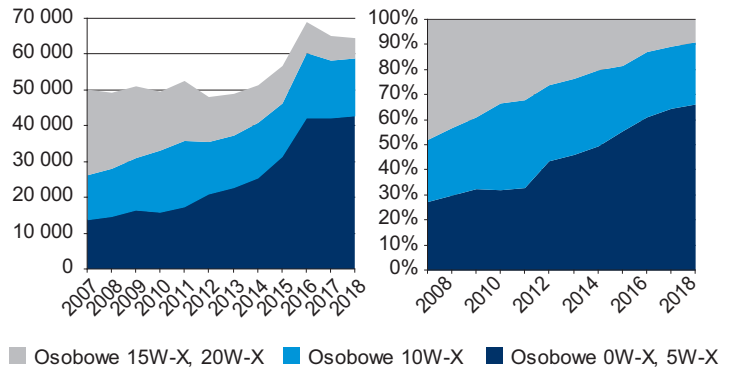
W roku 2018 sprzedano w Polsce 38 880 ton olejów silnikowych do pojazdów ciężarowych. Oznacza to symboliczny wzrost (o 0,95 % rdr). Podobnie zatem jak w przypadku segmentu olejów dla aut osobowych, poziom sprzedaży prawie nie zmienił się w stosunku do roku ubiegłego. Pomimo tego zaznaczyć należy, że powyższy minimalny wzrost przełożył się na kolejny rekord wielkości sprzedaży w segmencie olejów do pojazdów ciężarowych.

Sprzedaż w tym segmencie rośnie w ujęciu tonażowym od 2013 roku, ustanawiając kolejne rekordy, i jedynie w 2016 roku odnotowano przejściowe zahamowanie. Biorąc jednak pod uwagę, że w ostatnim roku gospodarka kraju urosła o 5,1%, zaś segment olejów dla pojazdów ciężarowych jest jednym z najmocniej skorelowanych z dynamiką rozwoju gospodarczego, minimalny wzrost odnotowany w tym segmencie w 2018 roku należy uznać za rozczarowujący.

Udział – dominujących w dalszym ciągu w tym segmencie – silnikowych olejów mineralnych o najwyższych lepkościach (15W, 20W), który w 2015 po raz pierwszy w historii spadł poniżej 60%, tym razem spadł do poziomu 52%. Z kolei udział olejów o lepkościach średnich wzrósł z 12% w 2007 do 38% aktualnie, zaś oleje syntetyczne osiągnęły 10-procentową penetrację rynku w tym segmencie, co oznacza jednak spadek o jeden punkt procentowy w ujęciu rok do roku. Zarazem rozwój sytuacji na rynkach bardziej rozwiniętych od polskiego każe oczekiwać dalszych dynamicznych zmian w strukturze tego segmentu. W przypadku rynku francuskiego, w roku 2017 oleje o średnich lepkościach stanowiły zdecydowaną większość (68% udziału), zaś stanowiące nadal ponad połowę w Polsce oleje mineralne to aktualnie tylko jedna czwarta francuskiego segmentu olejów dla pojazdów ciężarowych.

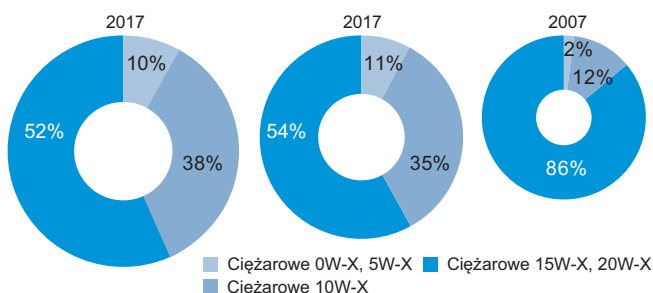
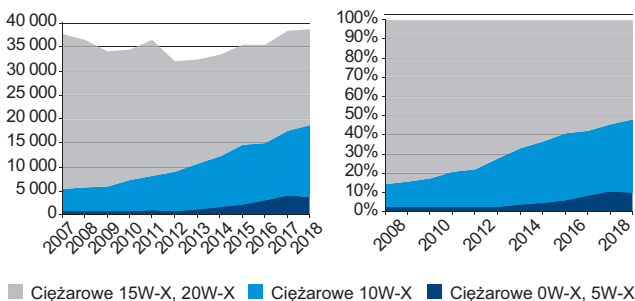
RYS. 49 OLEJE DO POJAZDÓW OSOBOWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) TONY (LEWY WYKRES) I W PROC (WYKRES PRAWY) – WIELKOŚĆ RYNKU, EWOLUCJA STRUKTURY RYNKU POLSKIEGO I FRANCUSKIEGO

Źródło: Opracowanie własne POPIHN, Le Centre Professionnel des Lubrifiants (C.P.L.), Enquêtes annuelles sur les huiles moteurs destinées aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires – Année 2017

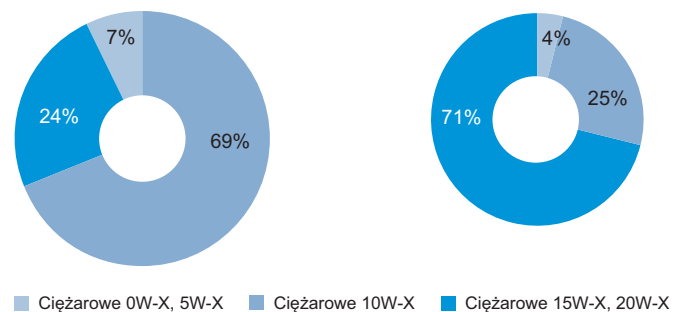


RYS. 50 OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) [TONY (LEWY WYKRES) I W PROC (WYKRES PRAWY)] – WIELKOŚĆ RYNKU, EWOLUCJA STRUKTURY RYNKU POLSKIEGO I FRANCUSKIEGO

Źródło: Opracowanie własne POPIHN, Le Centre Professionnel des Lubrifiants (C.P.L.), Enquêtes annuelles sur les huiles moteurs destinées aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires – Année 2017

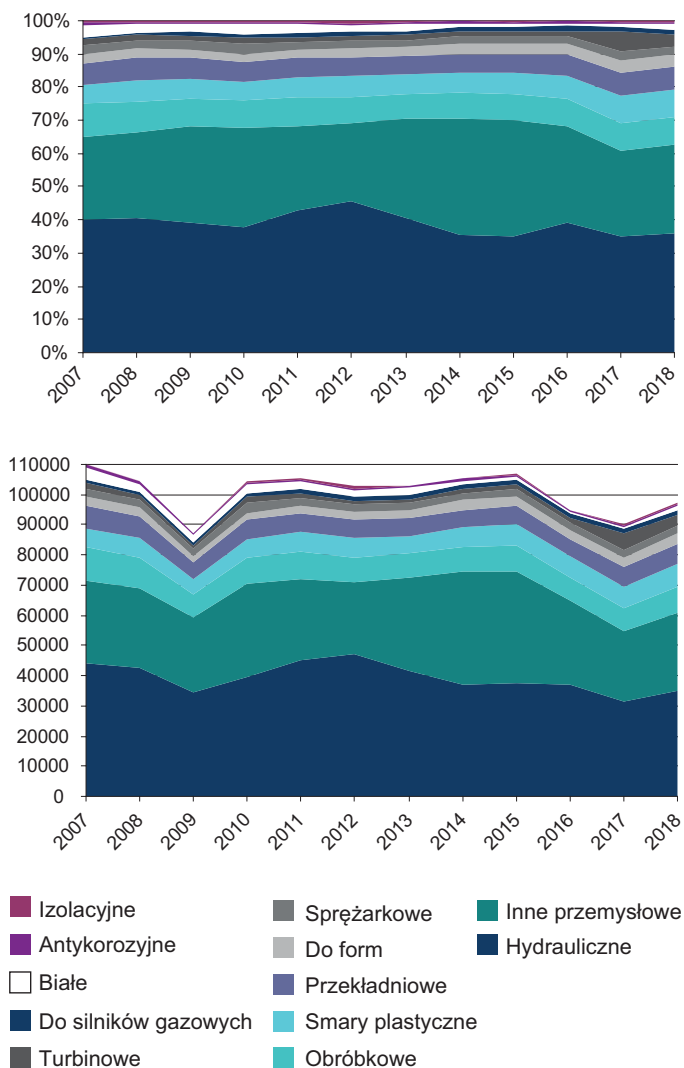


Oleje silnikowe dla pojazdów ciężarowych – struktura segmentu we Francji w roku 2017



RYS. 51 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU – EWOLUCJA STRUKTURY, W PROC. (GÓRNY WYKRES) I TONY (WYKRES DOLNY)

Źródło: Opracowanie własne POPIHN

**Oleje dla przemysłu**

W ubiegłym roku sprzedano w Polsce 97 332 ton olejów smarowych dla przemysłu, co stanowi wzrost o 8,16 procent w stosunku do wielkości 89 986 ton sprzedanych w roku 2017. Należy zarazem odnotować, że wzrost ten nastąpił po dwóch kolejnych latach silnych spadków odpowiednio o -5,23 i -11,09 procent.

Zatem pomimo wyraźnego wzrostu w ostatnim roku, w dalszym ciągu obserwowane jest poważne osłabienie koniunktury w segmencie przemysłowym utrzymujące się od 2016 roku. Sprzedaż pozostaje na poziomach znacznie niższych niż obserwowane przez większość obecnej dekady, kiedy jej poziom regularnie przekraczał 102 000, a w 2015 roku nawet 106 000 ton.

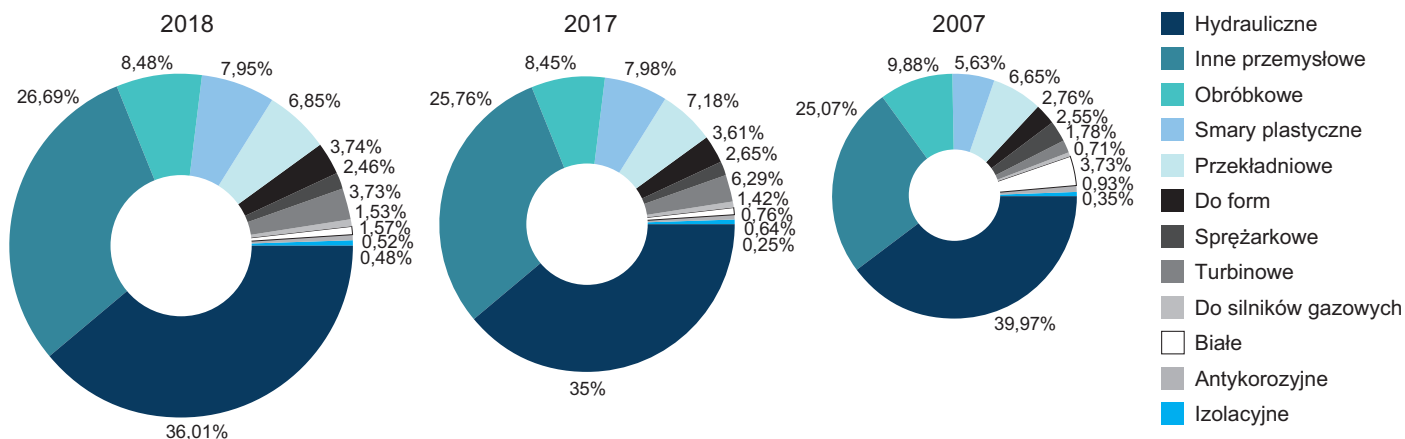
W ostatnim kwartale 2018 wartości indeksu PMI przemysłowego spadły w Polsce do poziomów poniżej 50 punktów, co wskazywać może na pojawienie się środowiska recesyjnego, a dotychczasowe obserwacje uprawniają do stwierdzenia, że zachowanie tego wskaźnika było dotychczas ściśle skorelowane z zachowaniem się rynku olejów przemysłowych. Jednakże w szczególności w latach 2016 i 2017, wartości te w żaden sposób nie wskazywały na porównywalną rozmiarami z rokiem 2009 zapas w polskim przemyśle, co mogłoby odpowiadać za tak znaczny i trwały spadek sprzedaży olejów do zastosowań przemysłowych jaki obserwowano w tym okresie. Brak uzasadnienia czynnikami fundamentalnymi uprawdopodobnia tezę części przedstawicieli branży o rozwijającej się szarej strefie w obrocie olejami smarowymi w Polsce.

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 i odbudowuje równomierne. Obserwowane zaś wahania wielkości udziałów poszczególnych grup produktów utrzymują się z reguły w przedziale plus minus 3 punktów procentowych sporadycznie osiągając 5 pp.



RYS. 52 SEGMENT PRZEMYSŁOWY W 2018 ROKU: STRUKTURA ZE WZGLĘDU NA PRZEZNACZENIE

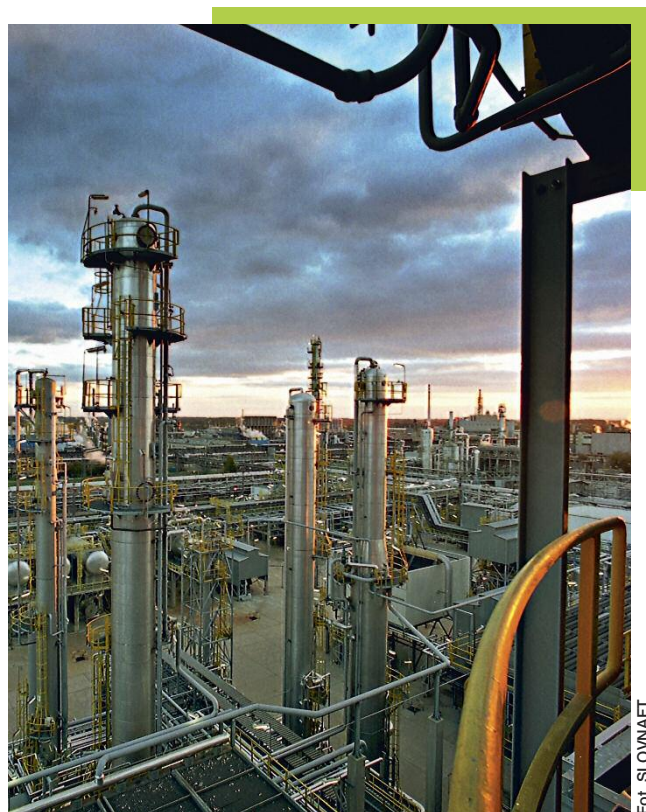
Źródło: Opracowanie własne POPIHN



Fot. PERN

W dalszym ciągu polski przemysł zużywa przede wszystkim oleje hydrauliczne (36,01% udziału). Ich udział w ostatnich latach malał, a największy spadek miał miejsce w latach 2013-2014, kiedy grupa ta kurczyła się średnio o 10% rocznie przekładających się w sumie na ponad 9 000 ton spadku. W roku 2018 udział ten także nieznacznie zmalał. Z kolei – w przypadku drugiej największej grupy olejów przemysłowych – „inne przemysłowe”, która w roku 2017 osiągnęła udział 25,76% w roku 2018 odnotowano jego wzrost do 26,69%. W sumie w ubiegłym roku sprzedano odpowiednio 35 047 oraz 25 975 ton produktów z tych dwóch grup.

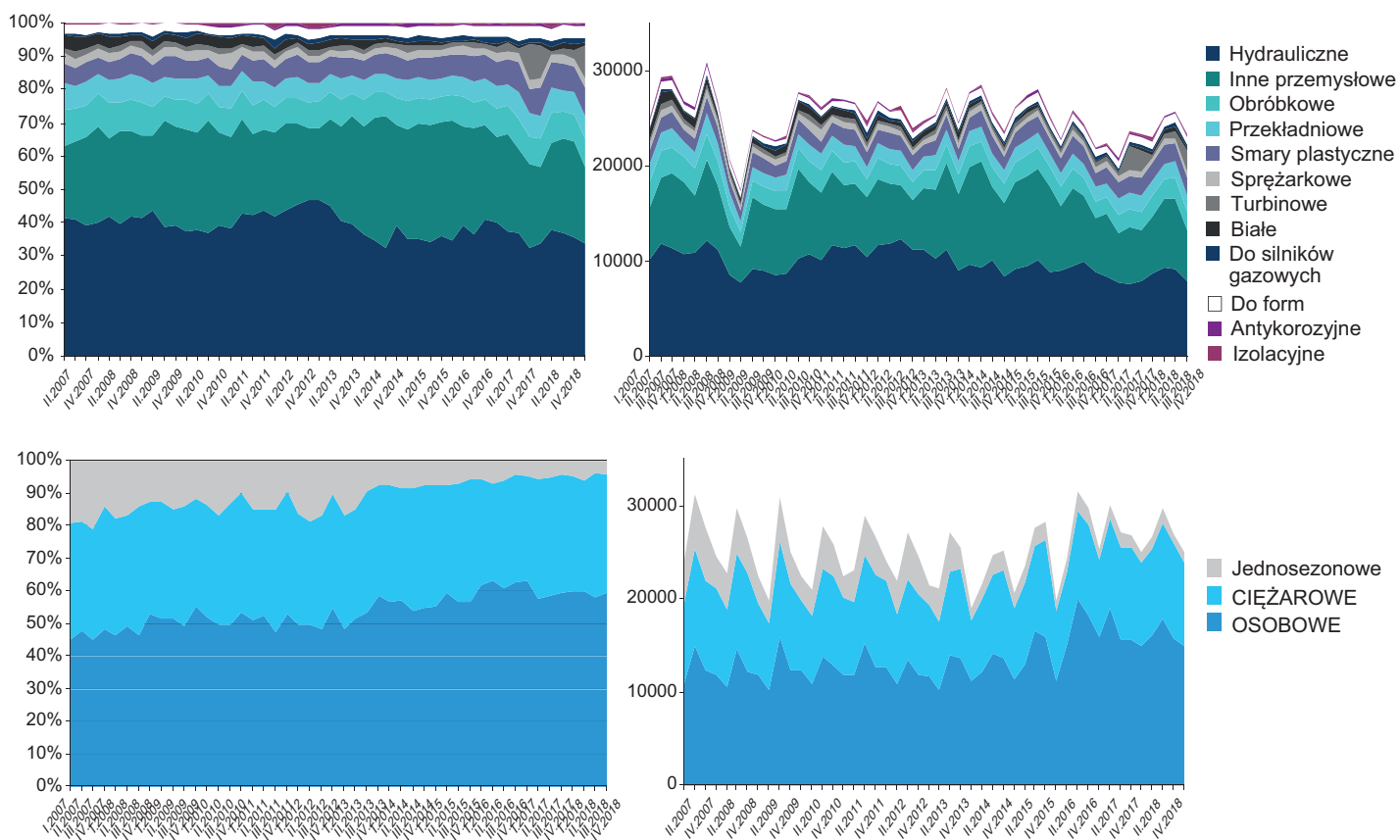
W ujęciu kwartalnym nie widać znaczącego wpływu turbulencji o charakterze makroekonomicznym na strukturę obydwu głównych segmentów rynku. Widoczna jest natomiast znacząca sezonowość konsumpcji w segmencie motoryzacyjnym, wynikająca głównie z typowych dla tego rynku pozimowych wizyt w warsztatach, często połączonych z okresowymi wymianami olejów silnikowych. Warto podkreślić, że także wahania związane z sezonowością nie przekładają się na strukturę segmentu. Wynika to z tego, że zarówno oleje w pojazdach osobowych jak i ciężarowych, wymieniane są – w zależności od warunków pogodowych – w tym samym okresie.



Fot. SLOWNAFT

RYŚ. 53 ZMIANY STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW PRZEMYSŁOWYCH NA TLE WYNIKÓW SPRZEDAŻY – UJĘCIE KWARTALNE [W PROC. (LEWY WYKRES) I TONY (WYKRES PRAWY)]

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 do 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 do 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 nie sklasyfikowane 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 przepis akcyzowy 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 przez cały rok. Na potrzeby niniejszego opracowania oleje monograde zostały potraktowane jako oddzielna grupa w stosunku do olejów wielosezonowych (grupy: 0W/5W, 10W oraz 15/20W), a także jako grupa odrębna ze względu na przeznaczenie (w stosunku do grup olejów dla pojazdów osobowych oraz ciężarowych) pomimo, że są one stosowane w ramach tych grup.

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

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

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

WIELKOŚCI BEZWZGLĘDNE – podawane w niniejszym opracowaniu wielkości bezwzględne uwzględniają dane sprzedażowe siedmiu członków POPIHN: BP/Castrol, Fuchs, Grupy LOTOS (LOTOS Oil), PKN ORLEN (ORLEN Oil), Shell, Total oraz Slovnaft 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 przejście biznesu olejowego firmy Statoil (obecnie Circle K) przez firmę Fuchs. Z kolei od roku 2018 ponownie raportuje swoje dane firma Slovnaft, zatem ilość raportujących podmiotów ponownie wzrosła do siedmiu. 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. Dla danych rynkowych dotyczących roku 2012 i późniejszych 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 podejście 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. Zamiany wprowadzone w roku 2012 wynikają z aktualizacji szacunku wielkości rynku „poza POPIHN”. **PODWÓJNE RAPORTOWANIE** Zastosowana metodologia gromadzenia i przetwarzania danych eliminuje problem tzw. podwójnego raportowania. Spółki członkowskie POPIHN raportują jedynie sprzedaż „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 ubiegłego roku, 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 Wewnętrzne Nabycie Towaru (WNT) w przypadku „importu”, jak i Wewnętrzne Dostawę Towarów (WDT) dla „eksportu”.



INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW CIEKŁYCH

3 stycznia 2018 r. Spółka PERN S.A. powiększyła się o obszar paliwowy, łącząc się z OLPP sp. z o.o. Połączenie tych Spółek miało na celu zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego kraju w zakresie rynku ropy naftowej i paliw. Połączenie spowodowało powstanie sprawnie funkcjonującego jednego dużego podmiotu zajmującego się logistyką ropy oraz paliw.

Po połączeniu, usługi PERN koncentrują się wokół następujących grup:

- **ropa naftowa:** transport i magazynowanie
- **paliwa:** składowanie, przeładunek, magazynowanie oraz tworzenie i utrzymywanie zapasów obowiązkowych w formie „biletowej”
- **inne:** usługi telekomunikacyjne.

Charakterystyka obszaru ropy naftowej

PERN S.A. świadczy usługi transportu ropy naftowej poprzez system rurociągów surowcowych składający się z trzech odcinków: Wschodniego, Zachodniego i Pomorskiego.

Odcinek Wschodni rurociągu „Przyjaźń” o długości 233 km łączy Bazę w Adamowie przy granicy polsko-białoruskiej z Bazą Surowcową w Miszewku Strzałkowskim koło Płocka. Odcinkiem Wschodnim realizowane są dostawy lądowe ropy REBCO dla PKN Orlen SA, Grupy Lotos SA, rafinerii niemieckich [PCK, TRM] oraz spółek tradingowych. Maksymalna przepustowość Odcinka Wschodniego wynosi 56 mln ton/rok, co zostało osiągnięte po oddaniu do eksploatacji III nitki OW.

Odcinek Zachodni łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z bazą magazynową niemieckiego operatora MVL, której dostarczana jest ropa do rafinerii niemieckich [TRM i PCK Rafinerie GmbH] z dostaw lądowych jak i morskich. Dodatkowo, tym rurociągiem odbywają się transporty ropy do/z Podziemnego Magazynu Ropy i Paliw „Góra”, a także jest przesyłana do rafinerii niemieckich polska ropa naftowa z polskich złóż LMG (Wierzbno) oraz BMB (Dębno) należących do PGNiG. Długość całego odcinka wynosi 416 km, a przepustowość nominalna: 27 mln ton ropy naftowej rocznie.

Odcinek Pomorski łączy Bazę Miszewko Strzałkowskie z Bazą Manipulacyjną w Gdańsku, co pozwala na przesył rosyjskiej ropy naftowej do gdańskiej rafinerii Grupy LOTOS SA oraz jej eksport przez NAFTOPORT dla firm tradingowych nawet w ilościach do 27 mln ton rocznie. Odcinek Pomorski pracuje w trybie rewersyjnym, co umożliwi również tłoczenia z Gdańska do Płocka i import ropy naftowej, w tym ropy innej niż REBCO do PKN Orlen i w razie potrzeby – do rafinerii niemieckich). Odcinek Pomorski w kierunku Płocka posiada przepustowość do 30 mln ton/rok.

PERN S.A. posiada cztery bazy magazynowe do magazynowania ropy naftowej o łącznej pojemności około 3,5 mln m³ zlokalizowane w Adamowie, Płocku i Gdańsku [Baza Magazynowa oraz Terminal Naftowy w Gdańsku]. Pojemności magazynowe Spółka wykorzystuje do świadczenia usługi magazynowania ropy naftowej, ale spełniają one również bardzo ważną funkcję stabilizatora przepływu surowca. W związku z tym tylko część pojemności magazynowych może być na stałe przeznaczona do świadczenia komercyjnych usług magazynowania. Spółka dysponuje pojemnościami magazynowymi o nominalnej pojemności nawet do 100.000 m³.

Usługi magazynowania ropy naftowej można podzielić na następujące grupy usług:

- > magazynowanie zapasów obowiązkowych – usługa świadczona dla podmiotów posiadający ustawowy obowiązek gromadzenia zapasów obowiązkowych
- > magazynowanie zapasów operacyjnych – usługa świadczona dla rafinerii dla ropy naftowej przeznaczonej do przerobu. Decydujące znaczenie odgrywa tu dostępność surowca dla rafinerii.

W większości usługi magazynowania są głównie świadczone dla przedsiębiorstw, które korzystają także z usług transportowych (wyjątek stanowi ARM).

W wyniku wprowadzenia pakietu paliwowego oraz zwiększonych dostaw z kierunku morskiego, pojemności magazynowe PERN są w pełni eksploatowane, głównie przez polskie podmioty, a spółka PERN podjęła szereg inwestycji zmierzających do rozbudowy pojemności magazynowych o ok. 590 tys. m³. Nowopowstałe pojemności w Gdańsku mają zostać oddane do użytku w 2020 roku.

Charakterystyka obszaru paliwowego

PERN S.A. jako lider sektora logistyki paliwowej w Polsce posiada bardzo nowoczesną infrastrukturę, spełniającą wszelkie wymagania prawne dla baz paliw, w tym również wymagania środowiskowe, a co najważniejsze zaspokajającą stale rosnące wymagania naszych klientów. Spółka dysponuje siecią baz paliw o łącznej pojemności magazynowej przekraczającej 1,9 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 pojemnościach do 32.000 m³.

Pięć największych baz w: Koluszkach, Nowej Wsi Wielkiej, Boronowie, Rejewcu 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 oczekiwaniom klientów. Dbając o zaufanie rynku i klientów, Spółka wdrożyła, utrzymuje i doskonali Zintegrowany System Zarządzania zgodny z normami: PN-EN ISO 9001, PN-EN ISO 14001:2005, PN-N 18001:2004.

Wykorzystanie pojemności

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

operatorów rynku paliwowego, odgrywa istotną rolę w zakresie bezpieczeństwa energetycznego kraju. W zbiornikach PERN przechowywane są zapasy interwencyjne, w tym również dla Agencji Rezerw Materiałowych. Rok 2017 był kolejnym rokiem wzrostu konsumpcji paliw, co przełożyło się na obowiązek wolumenu zapasów interwencyjnych magazynowanych w 2018 roku co zwiększyło wykorzystanie pojemności magazynowych w PERN do wartości maksymalnych.

Wprowadzone w latach 2016 – 2018 zmiany przepisów tzw. pakiety paliwowy, energetyczny i przewozowy, wpłynęły na skokowy wzrost obrotów na rynku paliw, co było widoczne również w 2018 roku. Mijający rok przyniósł jeszcze większe zapotrzebowanie na pojemności magazynowe na rynku paliw, w tym również w PERN.

Mając to uwadze PERN rozpoczęło szeroki program inwestycyjny budowy nowych pojemności magazynowych (w pierwszym, kończonym już etapie jest to ok. 120 tys. m³ pojemności). W kolejnych latach Spółka ma wybudować kilkaset tys. m³ nowych pojemności.

Wydania z Baz Paliw PERN

W 2018 roku łączne wydania z baz PERN wyniosły ponad 14 mln m³ i był to kolejny rok intensyfikacji wykorzystania infrastruktury PERN, a wydania były rekordowe w historii firmy. W latach 2016 – 2018 wprowadzono szeregów przepisów uszczelniających tzw. „szarą” strefę na rynku paliw. Od początku wejścia ich w życie PERN zanotowała znaczący wzrost





obrotu paliwami, a każdy kolejny rok przynosi znacząco większe wydania z baz paliw. Łącznie, w 2018 roku, wzrost wydań na transport autocystenowy wyniósł ok. 8 procent w odniesieniu do również wysokich wydań z Baz Paliw w 2017 roku. PERN czyni szereg działań modernizujących infrastrukturę celem dostosowania do intensyfikacji wydań z baz jaką obserwujemy w ostatnim okresie.

Dozowanie biokomponentów

Usługa dozowania biokomponentów posiada kluczowe znaczenie dla przedsiębiorców i jest kierowana do firm, na których spoczywa obowiązek realizacji Narodowego Celu

Wskaźnikowego, czyli minimalnego, wymaganego prawem udziału biokomponentów i innych paliw odnawialnych w ogólnej ilości paliw wprowadzanych na rynek.

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

Wraz 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 możliwości dodawania biokomponentów do oleju napędowego poprzez uruchomienie instalacji w Bazach Paliw w Dębogórze i Narewce. Spółka planuje w 2019 roku rozszerzyć możliwości dozowania biokomponentów do oleju napędowego w kolejnych Bazach Paliw PERN: Woli Rzędzińskiej, Skarżysku Kościelnym, Strzemieszycach oraz Kawicach.

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 przeznaczona dla importerów LPG, którzy mogą utrzymywać zapasy LPG zamiennie w benzynie bezołowiowej.

Jest to dynamicznie rozwijająca się usługa i w 2018 roku wolumen tej usługi oferowany przez PERN pozostał na wysokim poziomie.



POPIHN
Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

ul. Rejtana 17 lok. 36, 02-516 Warszawa,
tel/fax: 22 848 36 05, popihn@popihn.pl

www.popihn.pl