



Przemysł i handel naftowy
Oil industry and trade

2019

© Copyright by Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2020

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.

© Copyright by Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Warsaw 2020

All rights reserved. No part of the Report may be reproduced or transmitted in any form through electronic or mechanical media, including photocopying and recording. All changes in the content of this Report are forbidden.

SZANOWNI PAŃSTWO,

Raport, który oddajemy dziś w Państwa ręce, zawiera podsumowanie istotnych wydarzeń minionego roku dla rynku naftowego oraz aktualne dane z tego rynku pochodzące z monitoringów prowadzonych w ramach Organizacji.

Wzrost znaczenia ochrony środowiska zmienia realia działania branży paliwowej. Ursula von der Leyen została wybrana na Przewodniczącą Komisji Europejskiej, po tym jak przedstawiła program ambitnej polityki klimatycznej. Zakładał on m.in. zwiększenie redukcji emisji gazów cieplarnianych i odejście od paliw kopalnych. Nowa Komisja Europejska wystąpiła z propozycją Zielonego Ładu – planu działań, który ma doprowadzić do tego, by Unia Europejska stała się w 2050 r. pierwszym neutralnym klimatycznie regionem na świecie. Ponadto Europejski Bank Inwestycyjny przyjął nową politykę kredytowania energetyki, która przewiduje zaprzestanie od końca 2021 r. finansowania inwestycji związanych ze spalaniem paliw kopalnych.

W minionym roku doświadczyliśmy bezprecedensowych wydarzeń, które mogły zachwiać rynkiem paliw. W kwietniu wstrzymano dostawy ropy z Rosji do Europy Środkowej z powodu zanieczyszczenia surowca związkami chlorków. Mimo półtoramiesięcznego zablokowania rurociągu, polskie rafinerie prowadziły produkcję dzięki uruchomieniu rezerw oraz zwiększeniu zaopatrzenia przez Naftoport. Konsumenci na stacjach paliw nie odczuli tego kryzysu. Branża zdała ten trudny test.

Eskalacja konfliktów na Bliskim Wschodzie, gdzie znajduje się większość złóż ropy, nieodmiennie wiąże się z ryzykiem wahań cen paliw na rynkach światowych. We wrześniu w Arabii Saudyjskiej został przeprowadzony po raz pierwszy w historii atak dronów na największą rafinerię ropy na świecie. Ceny ropy na kilka godzin wystrzeliły w górę. Większość inwestorów zachowała jednak spokój, a polscy klienci dzięki stabilizacji na światowych rynkach, nie odczuli tego zupełnie.

Krajowa konsumpcja paliw płynnych wzrosła o 4%. Było to możliwe nie tylko dzięki utrzymującej się relatywnie dobrej koniunkturze gospodarczej, ale także dzięki dalszym uszczelnieniom przepisów oraz kontrolom prowadzonym przez funkcjonariuszy celno-skarbowych. Ograniczenie szarej strefy jest najbardziej widoczne na przykładzie sprzedaży oleju napędowego, która na przestrzeni ostatnich 5 lat wzrosła o ponad 50%. Głównym beneficjentem jest w tym przypadku budżet państwa. Zyskali na tym także przedsiębiorcy uczciwie prowadzący biznes. Wzrost rejestrowanego obrotu przekłada się na wyższe dochody firm paliwowych, ale też jednocześnie rosną wpływy z akcyzy, VAT oraz opłat paliwowej i emisyjnej. Łącznie, z tytułu danin od sprzedaży paliw, branża wpłaciła do budżetu w minionym roku ponad 70 mld zł, czyli ok. 20% wszystkich wpływów podatkowych. Jednocześnie koszty wdrażania przepisów uszczelniających, w tym rozbudowa sprawozdawczości i skrócone terminy zapłaty podatków, są ponoszone przez przedsiębiorców.

Na szczególną uwagę zasługują szacunki dotyczące rekordowej wartości rynku paliw w Polsce, która w 2019 r. wyniosła ok. 150 mld zł. Wartość sprzedaży detalicznej na stacjach paliw oszacowano na około 130 mld zł, a dodatkowe ponad 20 mld zł przypadło na sprzedaż poza stacjami, bezpośrednio do odbiorców transportowych i przemysłowych.

Przedstawione w raporcie informacje zostały przygotowane przez ekspertów POPiHN w oparciu o dane dostarczone przez firmy członkowskie Organizacji oraz instytucje współpracujące, w tym Krajową Administrację Skarbową.

Życzymy interesującej lektury raportu „Przemysł i handel naftowy 2019” i informujemy jednocześnie, że w roku bieżącym Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego obchodzi jubileusz ćwierćwiecza swojego istnienia.

Leszek Wiwała
Prezes-Dyrektor Generalny



Krzysztof Starzec
Przewodniczący Rady Dyrektorów



CZŁONKOWIE POPIHN



STRUKTURA ORGANIZACJI

**WALNE ZGROMADZENIE
RADA DYREKTORÓW**

Organ nadzorczy, wybierany przez Walne Zgromadzenia na trzyletnią kadencję.

Obecna kadencja obejmuje okres maj 2019 – maj 2022.

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

ZARZĄD

Prezes-Dyrektor Generalny – wybierany przez Radę Dyrektorów.

Leszek Wieciech – do 14 czerwca 2019 r.

Leszek Wiwala – od 14 czerwca 2019 r.

BIURO

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

WYKORZYSTANE W RAPORCIE:

1 baryłka ropy naftowej (1 bbl) = 159 litrów
1 tona ropy naftowej = 7,26 bbl

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA I KWARTAŁU 2019:

Benzyny silnikowe.....	0,736 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 DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA II KWARTAŁU 2019:

Benzyny silnikowe.....	0,736 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,833 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,829 Mg/m ³
LPG	0,558 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA III KWARTAŁU 2019:

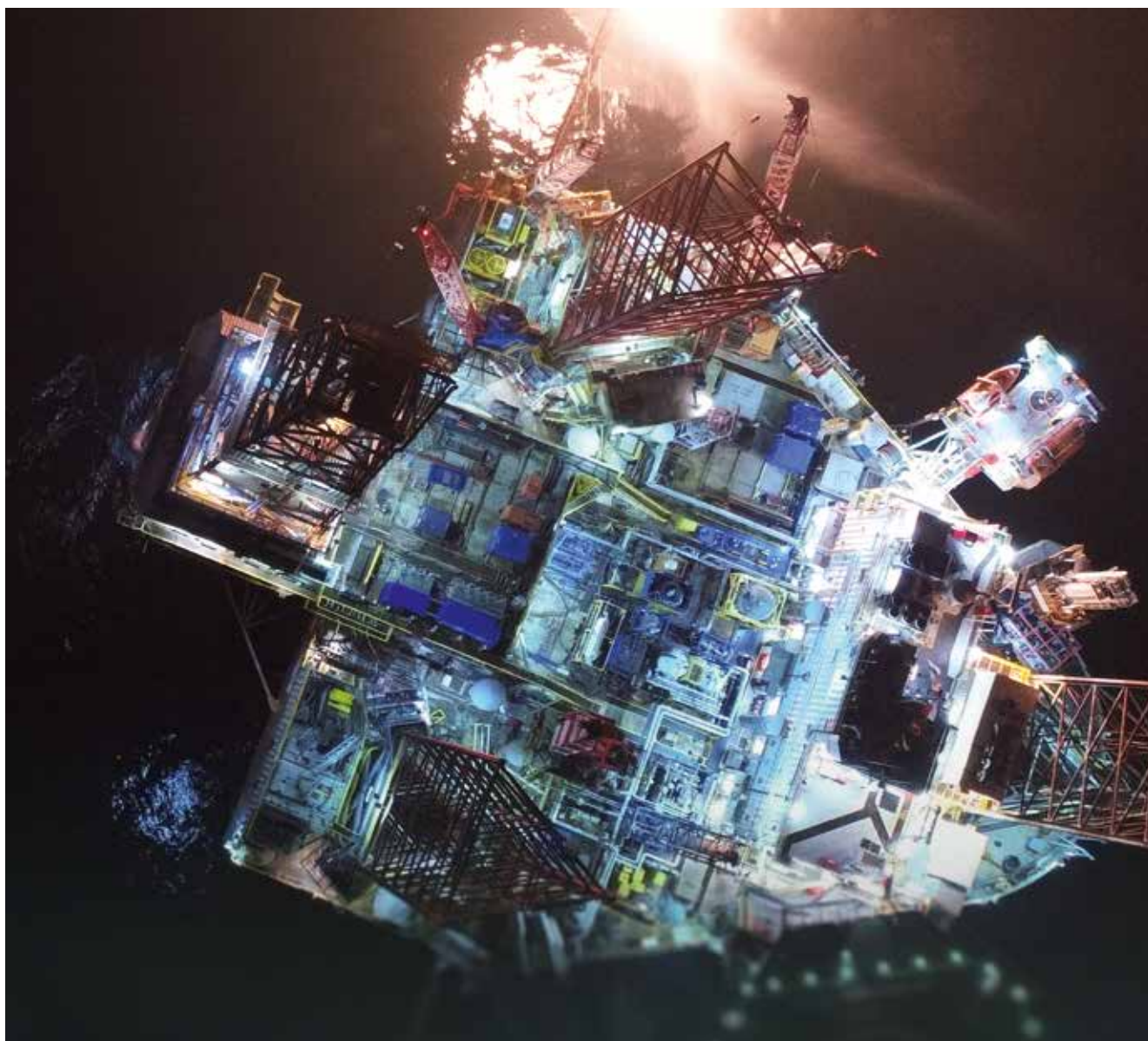
Benzyny silnikowe.....	0,747 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,835 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,829 Mg/m ³
LPG	0,560 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA IV KWARTAŁU 2019:

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

SPIS TREŚCI

- 6. Główne wyzwania branży paliwowej w Polsce – 2019/2020
- 14. Stanowisko Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego w zakresie polityki klimatycznej oraz transformacji energetycznej
- 16. Ropa naftowa, paliwa alternatywne i energia elektryczna w liczbach – czyli gdzie jesteśmy w procesie transformacji energetycznej
- 18. Przerób ropy naftowej
- 19. Produkcja paliw płynnych
- 21. Import paliw płynnych
- 23. Eksport paliw płynnych
- 24. Konsumpcja krajowa paliw płynnych
- 27. Rynek detaliczny
- 34. Prognozy popytu dla rynku polskiego do 2030 r.
- 37. Informacje o cenach paliw silnikowych
- 46. Rynek olejów smarowych
- 54. Informacja dotycząca rynku logistyki ropy naftowej i paliw płynnych
- 59. Wybrane zagadnienia dotyczące Odpowiedzialnego Biznesu



Fot.: LOTOS

GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE 2019/2020

1 POLITYKA KLIMATYCZNA

Najważniejszym gospodarczym tematem 2019 r. było przedstawienie przez Komisję Europejską ambitnych planów przyspieszenia transformacji energetycznej w ramach Europejskiego Zielonego Ładu (ang. Green Deal). Jest to pakiet działań legislacyjnych i pozalegisłacyjnych, które mają sprawić, że Unia Europejska ma do 2050 r. stać się neutralna klimatycznie. Oznacza to osiągnięcie zerowej emisji gazów cieplarnianych netto. Na obecnym etapie rozwoju nauki osiągnięcie tego celu jest bardzo trudne. Środki przeznaczone na badania i inwestycje w gospodarkę niskoemisyjną mają być motorem rozwoju technologicznego.

Europejski Zielony Ład ma stać się nową strategią wzrostu gospodarczego dla UE dzięki inwestycjom w technologie ekologiczne, zrównoważone rozwiązania i modernizację przedsiębiorstw. Zaangażowanie społeczeństwa i wszystkich zainteresowanych stron ma kluczowe znaczenie dla powodzenia całej inicjatywy. Plan przedłożony przez KE ma wytyczać kierunek zmian gospodarczych, które mają być zgodne z zasadami sprawiedliwości społecznej. Działania zaplanowano w taki sposób, aby żadna osoba ani żaden region nie pozostały w tyle w najbliższych trzech dekadach. Co ważne, zmiany te mają być przeprowadzone z poszanowaniem interesów konsumentów i przedsiębiorców.

W minionym roku w Polsce i UE prowadzono debatę publiczną dotyczącą katastrofalnych skutków globalnego ocieplenia. Gigantyczne pożary w Amazonii, Rosji i Australii zwiększyły emisję CO₂ do atmosfery, a także wskazały na potrzebę podjęcia pilnych działań w kierunku wykorzystania technologii bardziej przyjaznych dla środowiska. Jednym z kluczowych działań dla realizacji tej strategii ma być przejście z paliw kopalnych wykorzystywanych w transporcie do bardziej zrównoważonych i niskoemisyjnych źródeł energii. Europejski Zielony Ład zakłada 90 procentową redukcję emisji w sektorze transportu do 2050 r.

NASZE STANOWISKO

Postępujące zmiany klimatu wymagają podjęcia pilnych działań we wszystkich sektorach gospodarki. Branża paliwowa jest aktywnie zaangażowana w działania na rzecz rozwoju gospodarki niskoemisyjnej. Przemieszczanie towarów i osób ma wpływ na środowisko, ale jednocześnie jest koniecznym warunkiem rozwoju gospodarczego. Każdy transport wiąże się z emisją gazów cieplarnianych. Neutralność klimatyczna nie zakłada, że nie będzie żadnej emisji, lecz nakłada

PIERWSZYM KROKIEM W KIERUNKU OCHRONY KLIMATU I JAKOŚCI POWIETRZA POWINNO BYĆ WYELIMINOWANIE Z POLSKICH DRÓG TYSIĘCY POJAZDÓW Z PRZESTARZAŁYMI SILNIKAMI, KTÓRE NIE SPEŁNIAJĄ PODSTAWOWYCH WYMAGAŃ ŚRODOWISKOWYCH.

obowiązek podejmowania działań, które mają równoważyć ich wpływ na środowisko. Chociaż w perspektywie krótkoterminowej trudno jest wyobrazić sobie odejście od paliw kopalnych, to długookresowo konieczny jest rozwój i większe użycie paliw alternatywnych. Ważne jest to, by zachować także neutralność technologiczną, by ramy prawne z góry nie narzucały kierunku rozwoju zielonych technologii. Zmiany powinny dotyczyć też paliw płynnych opartych na węglowodorach, które w najbliższych dekadach pozostaną ważną częścią systemu mobilności, mimo tego, że udział alternatywnych źródeł energii będzie stopniowo wzrastał.

Pierwszym krokiem w kierunku ochrony klimatu i jakości powietrza powinno być wyeliminowanie z polskich dróg tysięcy pojazdów z przestarzałymi silnikami, które nie spełniają podstawowych wymagań środowiskowych. Chociaż zmiany te mogą być wprowadzone szybko i względnie tanim kosztem, to powinny jednak uwzględnić czynnik społeczny. Dla osób najuboższych należałoby wprowadzić odpowiednie mechanizmy wsparcia wymiany samochodu na bardziej ekologiczny model, by nie zwiększyć poziomu wykluczenia komunikacyjnego.

2 REGULACJE OGRANICZAJĄCE DZIAŁANIE SZAREJ STREFY

W ciągu ostatnich 5 lat do polskiego systemu prawnego wprowadzono bardzo dużo zmian przepisów, które mają charakter uszczelniający. Znaczna część została wprowadzona już w 2016 r., co zapoczątkowało proces dynamicznego wzrostu legalnej sprzedaży paliw, w szczególności oleju napędowego. Zmiany te kontynuowano w ramach wprowadzenia systemu SENT w 2017 r. (pakiet transportowy), który służy monitorowaniu przewozu tzw. towarów „wrażliwych”. Ich lista jest określona w ustawie oraz rozporządzeniu Ministra Finansów i jest ciągle rozszerzana. Kolejna duża grupa zmian ograniczających możliwości działania grup przestępczych została przyjęta przez parlament w 2019 r.

Tzw. pakiet paliwowy 2.0 – od 1 września 2019 r.

Objął on m.in. zmianę definicji paliw silnikowych oraz poszerzył zakres tzw. szybkiego VAT (płaconego w ciągu 5 dni) na wskazane w ustawie paliwa sprowadzane z innych państw UE. Odstąpiono również od kryterium przeznaczenia paliwa, jako przestanki stosowania nowych przepisów. Po zmianach regulacje te mają być stosowane niezależnie od tego, do jakich celów będzie wykorzystane paliwo. Z inicjatywą tych zmian wyszło Ministerstwo Finansów po analizie ujawnionych przypadków nieprawidłowości w sprowadzaniu paliw do Polski, gdzie opodatkowania unikano ze względu na deklarowane przeznaczenie paliw innych niż napędowe.

Ujednolicenie stawki akcyzy na oleje smarowe i preparaty smarowe – od 1 listopada 2019 r.

Przez wiele lat konkurencja na rynku olejów smarowych była zaburzona, przede wszystkim w wyniku różnego opodatkowania poszczególnych grup olejów smarowych oraz braku kontroli nad tym rynkiem. Grupa olejów smarowych z pozycji CN 2710 była opodatkowana

stawką akcyzy w wysokości 1180 zł od tysiąca litrów, natomiast preparaty smarowe z pozycji CN 3403 – zerową stawką. Wieloletnie postulaty branży paliwowej zostały w ubiegłym roku zrealizowane, co jest kolejnym krokiem w kierunku uporządkowania krajowego rynku paliw i środków smarnych.

Obowiązek zgłaszania planowanego nabycia wewnątrzspółnotowego wyrobów akcyzowych, jako warunek wprowadzenia olejów smarowych i preparatów smarowych do składu podatkowego w procedurze zawieszenia poboru akcyzy – od 1 listopada 2019 r. Regulacja ta miała służyć ograniczeniu szarej strefy. Po wstępnej analizie okazuje się, że powoduje ona nadmierne trudności dla przedsiębiorców, a także dla organów skarbowych. Wbrew deklarowanego ratio legis urzędy wymagają sporządzania korekt w ramach postępowania wyjaśniającego i nie przyjmują do wiadomości, że zgłoszenie miało mieć charakter szacunkowej informacji w celu prowadzenia systemowej analizy ryzyka. Zgłaszanie zamiaru nabycia i rozliczenie transportu, który dotarł do składu podatkowego co do zasady dotyczy produktów objętych równoległym systemem SENT. Już po 2 miesiącach stosowania tych przepisów widać było konieczność zmian legislacyjnych lub daleko idącą zmianę podejścia KAS w interpretacji tych przepisów w praktyce.

Mechanizm obowiązkowej podzielonej płatności VAT – od 1 listopada 2019 r. Instrument ten co do zasady miał ograniczyć nieprawidłowości podatkowe. W praktyce pojawiło się szereg wątpliwości dotyczących zakresu tego obowiązku. Analizując praktykę gospodarczą należy dojść do wniosku, że wspomniany mechanizm nie dotyczy przypadków zakupów paliwa kartami przedpłaconymi (o charakterze bonów) czy też korzystania z międzynarodowych kart flotowych przez firmy transportowe, które nie są zarejestrowanymi podatnikami VAT w Polsce. Opublikowane w grudniu 2019 r. objaśnienia MF nie odniosły się do tych sytuacji.

Objęcie obrotu olejem opałowym systemem SENT – od 1 września 2019 roku. Efektem wprowadzonych zmian jest rozszerzenie regulacji SENT o obrót olejami opałowymi, także dokonywany bez ich fizycznego przemieszczenia. Zmiany przepisów sprawiły, że monitoringiem został objęty cały obrót olejami opałowymi oraz ich transport bez względu na ilość oraz status podmiotów je nabywających, czyli także osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej. Należy podkreślić, że zmiany te eliminują stosowanie papierowych oświadczeń na rzecz elektronicznego obiegu dokumentów co było oczekiwanym przez branżę kierunkiem.

Objęcie transportu LPG systemem SENT – od 1 grudnia 2019 r. Rozwiązanie to zostało wprowadzone na wniosek przedsiębiorców, do których dochodziły liczne informacje o nielegalnym wykorzystaniu gazu grzewczego do celów napędowych. Zmiany w prawie okazały się niezwykle potrzebne. Już w pierwszym miesiącu obowiązywania nowych przepisów funkcjonariusze KAS ujawnili zorganizowaną grupę przestępczą, która nielegalnie sprzedawała, jako paliwo do samochodów, LPG przeznaczone oficjalnie do celów grzewczych.

Mimo tych sukcesów należy mieć jednak na uwadze, że przepisy te są wyjątkowo złożone. Razem z ob-



Fot.: ANWIM

jęciem przewozu LPG systemem SENT wprowadzono dodatkowy instrument nieznan wcześniej przy innego rodzaju towarach „wrażliwych”. Zamykanie zgłoszeń do systemu, czyli potwierdzenie odbioru dostawy od 1 lutego 2020 r. odbywa się m.in. przez podawanie danych z liczników na dystrybutorach. Takie rozwiązanie jest wyjątkowo problematyczne w praktyce. W obecnym stanie prawnym ręczne wpisywanie danych rodzi duże ryzyko błędów. Ponadto, ten dodatkowy obowiązek wymaga szczegółowego określenia zobowiązanych stron i potwierdzenia uprawnień do ich reprezentowania.

Elektroniczny dokument dostawy (e-DD). 1 stycznia 2019 r. została wprowadzona elektroniczna forma dokumentu dostawy, dotycząca dokumentowania przemieszczania poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy na terytorium kraju wyrobów akcyzowych zwolnionych od akcyzy ze względu na przeznaczenie oraz wyrobów wskazanych w załączniku nr 2 do ustawy akcyzowej, które ze względu na przeznaczenie objęte są zerową stawką akcyzy. W tym samym czasie wprowadzono 12 miesięczny okres zawieszający stosowanie tego obowiązku i utrzymano wersję papierową dokumentu. Miało to dać czas MF i zainteresowanym firmom na dostosowanie swoich schematów IT do nowego prawa. W połowie 2019 r. branża paliwowa została poinformowana, że wejście w życie obowiązkowego e-DD będzie przełożone o kolejny rok w związku z integracją podatkowych baz danych z systemem SENT. Okazało się, że mimo zapowiedzi, z minionej kadencji parlamentarnej nie przeprowadzono stosownych zmian legislacyjnych.

W przypadku dostaw paliwa lotniczego oraz żeglownego nie było możliwości wdrożenia zmiany w wymaganym ustawowo terminie tj. do 1 stycznia 2020 r. Groziło to przede wszystkim paraliżem rynku lotniczego. Dzięki porozumieniu pomiędzy Sejmem i Senatem w ostatnich dniach grudnia wydłużono czas na obowiązkowe stosowanie e-DD o kolejne 13 miesięcy. Niewiele jednak brakowało, by przepisy, które miały na celu ułatwienie działalności gospodarczej przy jednoczesnym uszczelnieniu systemu, doprowadziły do poważnych zawirowań gospodarczych.

BRANŻA PALIWOWA CO DO ZASADY POPIERA ROZWIĄZANIA LEGISLACYJNE, KTÓRE MAJĄ NA CELU OGRANICZENIE PRZESTĘPCZOŚCI PODATKOWEJ.

Kasy fiskalne on-line. W zeszłym roku przyjęto również przepisy wprowadzające obowiązek stosowania kas fiskalnych on-line na stacjach paliw, który wszedł w życie w 2020 r. Warto jednocześnie wspomnieć, że z powodu opóźnień w homologacji nowych urządzeń rejestrujących sprzedaż, wdrażanie kas on-line na wielu stacjach odbywało się dopiero pod koniec roku przy dużym zaangażowaniu zewnętrznego wsparcia IT.

NASZE STANOWISKO

Szara strefa w sektorze paliw to zjawisko bardzo negatywne, któremu należy przeciwdziałać przez zamykanie luk prawnych i odpowiednie profilowanie kontroli podatkowych. We wszystkim należy zachować jednak umiar i proporcje. Duża ilość procedowanych równolegle projektów aktów prawnych oraz częste wykorzystywanie szybkiego trybu legislacyjnego może mieć negatywny wpływ na jakość legislacji oraz na właściwe rozumienie przepisów. W wielu sytuacjach interpretacja złożonych przepisów stanowi wyzwanie nie tylko dla przedsiębiorców i prawników, ale także dla urzędników aparatu skarbowego.

Branża paliwowa co do zasady popiera rozwiązania legislacyjne, które mają na celu ograniczenie przestępczości podatkowej. Ilość i tempo zmian nie powinny być mimo wszystko zbyt duże. Istotne jest też stosowanie odpowiedniego *vacatio legis*, by podatnicy mieli szansę przygotować się do zmian. Najlepszym tego przykładem jest e-DD. Branża paliwowa od lat postulowała wprowadzenie tego narzędzia. Ma ono na celu usprawnienie profilowania kontroli oraz nadzór na obrotem towarami akcyzowymi z zerową stawką lub zwolnionymi z akcyzy ze względu na przeznaczenie. Do wdrożenia tego rozwiązania konieczne jest przyjęcie odpowiednich przepisów technicznych. Na podstawie zmian ram prawnych administracja rządowa powinna dostosować zmiany w systemie EMCS2, następnie przedsiębiorcy będą mogli zintegrować wysyłki elektronicznego dokumentu dostawy z systemami księgowymi, a podmioty potwierdzające odbiór towaru powinny zarejestrować się w systemie PUESC.

Liczne zmiany uszczelniające przepisy na przestrzeni ostatnich 5 lat, wzmocnione intensyfikacją kontroli, dały do budżetu gigantyczny wzrost wpływów. Należy mieć na uwadze, że dalszych sukcesów w podobnej skali nie należy się już spodziewać. Większość kolejnych uszczelnień stanowi koszt dla przedsiębiorców, ale efekty podatkowe w niektórych przypadkach są wątpliwe, czy wręcz żadne.

Parlamentarzyści powinni nadal prowadzić prace nad uszczelnianiem systemu, ale należy równolegle ograniczać nadmierne obciążenia i minimalizować koszty dla przedsiębiorców. Przepisy uszczelniające nie powinny nakładać dublujących się obowiązków sprawozdawczych, jak to w wielu przypadkach ma

miejsce. Zmiany uszczelniające często są procedowane bez konsultacji lub termin na analizę i zgłaszanie uwag jest tak krótki, że nie daje de facto możliwości prawidłowej oceny skutków regulacji zainteresowanym podmiotom.

Przepisy wprowadzające nadmierne obowiązki biurokratyczne, które nie dają efektu uszczelniającego, powinny być zmienione. Jedną z takich regulacji jest bez wątpienia obowiązek zgłaszania zamiaru planowanego nabycia wewnątrzwspólnotowego olejów smarowych i preparatów smarowych, które dziś powoduje obowiązek skomplikowanych korekt. Należy uelastyczyć ten mechanizm. Przede wszystkim Ministerstwo Finansów powinno ukrócić błędne stosowanie przepisów przez organy skarbowe. Zgłoszenie planowanego zamiaru powinno być przez urzędników KAS przyjmowane, jako dana szacunkowa wykorzystywana do analizy ryzyka. Nie można tych nowych obowiązków mylić ze standardowym rozliczaniem ilości towarów akcyzowych, które trzeba precyzyjnie rozliczać w procedurze zawieszania poboru podatku. Jeśli nie uda się zmienić błędnej praktyki organów, to konieczne będzie wprowadzenie zmian w przepisach, a być może nawet likwidacja tego obowiązku. Co do zasady rozliczenie zgłoszenia dotyczy sytuacji, gdy towar jest wprowadzany do składu podatkowego, a ponadto transport między granicą a składem jest objęty zgłoszeniem do SENT. Przedsiębiorcy tracą czas na wypełnienie nadmiernych obowiązków formalnych, a przestępcy nie wypełniają żadnego z nich.

Konieczne jest też wypracowanie jednolitej interpretacji określenia zobowiązanych stron przy przewozie LPG oraz automatyzacja zamykania zgłoszeń SENT za pomocą danych generowanych z systemu księgowego, a nie ręcznie spisywanych przy każdej dostawie. Liczymy, że wysiłki KAS będą nadal ukierunkowane na zwalczanie przestępczości ekonomicznej, a nie na wyłapywanie drobnych błędów pracowników stacji paliw przy przepisywaniu danych z liczników na dystrybutorach z LPG.

3 BRAKI W INFRASTRUKTURZE PALIWOWEJ

Dynamiczny wzrost legalnej sprzedaży paliw związany z ograniczeniem przestępczości w tym sektorze doprowadził do poważnych wyzwań natury logistycznej. W Polsce mamy niewystarczające moce magazynowe, co m.in. utrudnia utrzymywanie zapasów obowiązkowych. Należy podkreślić, że Sejm przyjął 22 lutego 2019 r. ustawę o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w sektorze naftowym. Jest to realizacja bardzo ważnego postulatu branży. Dzięki zmianom w prawie zostały uruchomione kolejne inwestycje w rozbudowę baz paliw oraz infrastrukturę przesyłową.

NASZE STANOWISKO

Chociaż przyspieszenie transformacji energetycznej oznacza odchodzenie od paliw kopalnych, to w perspektywie najbliższej dekady zużycie tradycyjnych paliw w Polsce najprawdopodobniej utrzyma się na wysokim poziomie. W związku z powyższym konieczne jest kontynuowanie rozbudowy infrastruktury paliwowej. Potwierdzeniem słuszności tego kierunku był m.in. kryzys związany z dostarczeniem w minionym roku do Polski zanieczyszczonej chlorami ropy naftowej.

Z perspektywy koncernów paliwowych ważne jest również wdrożenie nowej struktury zapasów interwencyjnych, zakładającej nowy podział obowiązków między Agencją Rezerw Materiałowych a przedsiębiorcami (odpowiednio 60 dni i 30 dni zapasów).

4 NARODOWY CEL WSKAŹNIKOWY I NARODOWY CEL REDUKCYJNY

Dynamiczny wzrost legalnej sprzedaży oleju napędowego i benzyn stanowi też wyzwanie w zakresie realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego oraz Narodowego Celu Redukcyjnego. Generalnie na rynku brakuje biokomponentów, w szczególności tych o wysokim współczynniku redukcji emisji. Ponadto, z uwagi na przepisy o jakości paliw, ograniczone zdolności produkcyjne oraz uwarunkowania logistyczne i infrastrukturalne nie jest możliwe osiągnięcie wcześniej zakładanych celów udziału biokomponentów na rynku paliw płynnych.

Obowiązki związane z NCW i NCR w znakomitej większości są realizowane tymi samymi środkami. Niestety oba cele nie zawsze są spójne w intensywności wpływu na kierunki rozwoju paliw alternatywnych. Prawo unijne, aby wspierać biopaliwa wytwarzane z surowców niespożywczych dopuściło możliwość podwójnego zaliczania ich energii przy rozliczaniu realizacji obowiązkowego poziomu udziału energii odnawialnej w transporcie. Jest to ułatwienie w realizacji NCW. Jednocześnie, takie rozwiązanie zmniejsza dynamikę realizacji obowiązkowej redukcji emisji, z uwagi na brak w przepisach proporcjonalnego do zastosowanego przy NCW mnożnika.

Niestety NCW i NCR z różną intensywnością wpływają na rozwój paliw alternatywnych. Prawo unijne, aby promować biopaliwa wytwarzane z surowców niespożywczych, wprowadziło możliwość podwójnego zaliczania energii tych paliw przy rozliczaniu realizacji celów w zakresie udziału energii odnawialnej w transporcie. Jest to rozwiązanie korzystne dla realizacji NCW.

NCW – w dniu 9 sierpnia Prezydent RP podpisał Ustawę o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw z dnia 19 lipca 2019r., dostosowującej poziomy NCW do aktualnych możliwości rynkowych. Nowe przepisy określiły do 2024 r. obniżone wysokości NCW, wysokości współczynników redukcyjnych do 2022 r. oraz poziomy obowiązkowego blendingu na lata 2020-2022. Dzięki temu udało się zapewnić stabilizację sektora paliwowego i zabezpieczyć dostawy paliw w najbliższych latach.

Jednocześnie, w tej samej nowelizacji wprowadzono istotne przepisy, które umożliwiają wykorzystanie produktów współwodornienia do realizacji NCW od 2020 r. oraz umożliwiające zaliczenie do NCW biowodoru zawartego w paliwach ciekłych, do produkcji którego wykorzystano biometan. Wspomniana nowelizacja stanowi odpowiedź na postulaty branżowe przedkładane Ministerstwu Energii m.in. przez POPIHN oraz przedsiębiorców działających na rynku paliw płynnych.

NCR – w przypadku realizacji obowiązku redukcji emisji należy podkreślić, że w minionym roku Komisja Europejska dokonała daleko idących zmian w interpretacji unijnych przepisów. Zgodnie z literalnym brzemieniem dyrektywy ds. jakości paliw 2009/30 WE państwa członkowskie powinny zobligować dostawców paliw, by do dnia 31 grudnia 2020 r. zmniejszyli emisję gazów cieplarnianych w całym cyklu życia w przeliczeniu

na jednostkę energii uzyskanej z paliw i energii o 6% w stosunku do roku 2010. Komisja Europejska uznała, że w kolejnych latach ten cel ma również obowiązywać na niezmiennym poziomie, chociaż nie wynika to wprost z treści przepisu i do niedawna na stronach KE widniały zapisy, iż nie jest przewidywana kontynuacja tego celu a dekarbonizacja paliw transportowych będzie dokonywana w ramach rewizji Dyrektywy o Odnawialnych Źródłach Energii.



Fot.: ORLEN



Fot.: PERN

Ponadto, same przepisy unijne w zakresie NCR charakteryzują się brakiem spójności. Na szczególną uwagę zasługuje dwoiste podejście w zakresie raportowania emisji gazów cieplarnianych oraz ich redukcji. Na potrzeby realizacji celu redukcyjnego sprawozdawana jest emisja gazów cieplarnianych bez uwzględniania emisji wynikających z pośredniego wpływu biopaliw na zmianę użytkowania gruntów. Jednocześnie dla celów sprawozdawczych w zakresie emisji, wykazywane są wyższe wartości uwzględniające też wpływ na zmianę użytkowania gruntu. Nie ma zatem jasnego przekazu, czy w ogóle, a jeśli tak to w jakim stopniu poszczególne biopaliwa, które stanowią główne narzędzie do realizacji NCR przyczyniają się do zmniejszenia śladu węglowego.

Należy zwrócić uwagę, że spośród wszystkich państw członkowskich tylko Szwecja w 2017 r. osiągnęła wspomniany powyżej cel poprzez wykorzystanie instrumentów (głównie biowęglowodorów) dostępnych na tamtejszym rynku. Blisko realizacji celu na 2020 r. oprócz Szwecji są ponadto Finlandia i Francja. Pozostałe państwa, w tym Polska, będą najprawdopodobniej zmuszone do zakupów certyfikatów redukcji emisji w segmencie wydobywczym (tzw. UER – Upstream Emission Reduction) w większości pochodzących spoza UE. Oznacza to transfer dużej ilości kapitału.

NASZE STANOWISKO

Obowiązki NCW i NCR w dużej mierze są realizowane tymi samymi metodami, których celem jest zwiększenie udziału OZE w transporcie. Obejmują

one przede wszystkim konieczność stosowania biokomponentów w paliwach ciekłych i biopaliwach ciekłych. Poza obowiązkiem NCW krajowy cel OZE wypełniany może być przez wykorzystanie odnawialnej energii elektrycznej w transporcie. W przypadku NCR należy uwzględnić w bilansie redukcji ogólny współczynnik udziału OZE w miksie energetycznym, co oznacza, że w Polsce „zielony” prąd nie będzie miał istotnego wpływu na redukcję dopóki nie nastąpi odejście od węgla. Innymi słowy, nawet gdyby auto elektryczne było zasilane prądem wyprodukowanym z paneli słonecznych, to i tak nie można zaliczyć większości użytej na ten cel energii na poczet emisji.

Ponadto należy stwierdzić, że przepisy unijne (RED, FQD i REDII) są ze sobą niespójne i na gruncie wdrażania Europejskiego Zielonego Ładu powinna być dokonana ich rewizja. Istotne jest to, by unijne normy prawne były przewidywalne i możliwe do wypełnienia.

Z punktu widzenia podmiotów zobowiązanych do realizacji NCR, konieczne jest wprowadzenie pilnych zmian w ustawie o jakości paliw, które powinno ułatwić zbliżenie się do obowiązkowego poziomu krajowymi środkami. W szczególności chodzi o wprowadzenie zmian, które ułatwią rozliczanie redukcji emisji z tytułu wykorzystania LPG do celów paliwowych. Poza tym zasadne jest zmodyfikowanie nazewnictwa i penalizacyjnych mechanizmów ustawy. Nakładanie na zobowiązany podmiot kary administracyjnej, w sytuacji gdy nie można im przy-

pisać winy, byłoby działaniem niewłaściwym. Kary powinny być stosowane tam, gdzie podmiot mógł osiągnąć redukcję emisji, lecz z tej sposobności nie skorzystał. W pozostałym zakresie kary powinny być zastąpione mechanizmem opłaty zastępczej.

5 OLEJE SMAROWE

Wprowadzenie pakietu energetycznego i systemu SENT nałożyło na przedsiębiorstwa prowadzące produkcję olejów smarowych lub obrót nimi, nowe obowiązki sprawozdawcze. Podnosi to koszty operacyjne branży, jednak sektor olejowy od lat zмага się z procederem szarej strefy. Pod kodami olejów smarowych wprowadza się do Polski oleje syntetyczne lub tzw. olej bazowy o parametrach zbliżonych do oleju napędowego. Tego typu nieprawidłowości mogą być ograniczone przede wszystkim poprzez fizyczne kontrole oraz zmiany legislacyjne. Przestępcy od lat sprowadzali wspomniane wyroby także pod kodem CN 3403, przez co unikali płacenia akcyzy. Ujednolicenie stawek akcyzy na wszystkie oleje smarowe, które dokonano się w listopadzie 2019 r. powinno ograniczyć skalę nieprawidłowości. Ponadto, w związku z nowelizacją rozporządzenia do Prawa Energetycznego w sprawie szczegółowego wykazu paliw ciekłych, rozszerzono od 1 stycznia 2020 r. na podmioty, które dokonują przywozu olejów smarowych o kodach z grupy CN 3403, obowiązek uzyskania wpisu do rejestru podmiotów przywożących w URE. Działanie to pozwoli na zwiększenie centralnego nadzoru nad tym rynkiem celem jego uporządkowania.

Dodatkowo od 1 listopada 2019 r. wprowadzony został obowiązek zgłaszania planowanego nabycia wewnątrzspółnotowego olejów smarowych, który niestety należy uznać za instrument biurokratyczny. Raczej nie będzie miał wpływu na skalę szarej strefy. Nie ma za to wątpliwości, że generuje on dużo pracy po stronie przedsiębiorców oraz administracji skarbowej.

Innym problemem sektora pozostaje nielegalny obrót detaliczny olejami smarowymi, sprowadzanymi do Polski z państw, w których nie są one objęte podatkiem akcyzowym. Jest to skutek braku jednolitej polityki państw UE oraz Komisji Europejskiej w tym zakresie. Zabarza to zarówno sens funkcjonowania samego systemu EMCS, który staje się względnie łatwy do obejścia, ale także funkcjonowanie całego rynku oraz ułatwia działalność szarej strefy.

Od lat obserwujemy również zjawisko nielegalnego spalania zużytych olejów smarowych. Przede wszystkim ma to negatywny wpływ na jakość powietrza. Dodatki zawarte w olejach silnikowych nie mogą być spalane w zwykłych piecach na olej opałowy, gdyż w ten sposób emitowane są toksyczne spaliny. Taka działalność zakłóca także działanie systemu odzysku i stanowi naruszenie przepisów akcyzowych.

NASZE STANOWISKO

W Polsce od lat identyfikowane są nieprawidłowości na rynku olejów smarowych i powiązany z nim rynek olejów odpadowych. Wynika to przede wszystkim z braku kompleksowych regulacji dotyczących branży smarowej (w tym dotyczących zbiórki oraz recyklingu) oraz niewystarczających mechanizmów kontroli tej części gospodarki. Najskuteczniejszym sposobem ograniczenia nieprawidłowości w sektorze olejów smarowych byłyby krzyżowe kontrole u pod-

miotów przywożących i zużywających oleje smarowe. Jest to możliwe m.in. dzięki rozbudowie bazy danych o odpadach (BDO), a także dzięki publicznie dostępnemu rejestrowi podmiotów przywożących paliwa ciekłe (w tym smary). W tym zakresie konieczna jest współpraca pomiędzy Urzędem Regulacji Energetyki, Ministerstwem Finansów, marszałkami województw oraz Inspekcją Ochrony Środowiska.

6 REKLAMA NA STACJACH PALIW W ROZUMIENIU UCHWAŁ KRAJOBRAZOWYCH

W minionym roku okazało się, że coraz więcej samorządów podejmuje uchwały krajobrazowe, które mogą wymagać istotnych inwestycji w przebudowę stacji paliw. Ustawa z 2015 r. przekazała samorządom kompetencje do określania zasad umieszczania zewnętrznych reklam na ich terenie oraz ustalania kar za naruszenie tych zasad. Celem tych przepisów było wzmocnienie ochrony krajobrazu oraz ładu przestrzennego. Niektóre samorządy podjęły uchwały, które budzą poważne wątpliwości w zakresie zgodności z porządkiem prawnym. Za reklamę zewnętrzną może być w skrajnym przypadku uznane również logo na elewacji stacji czy też na pylonie z cenami paliw.

Szczególną uwagę należy zwrócić na spór prawny dotyczący uchwały krajobrazowej miasta Opola. W maju 2019 r. Naczelny Sąd Administracyjny rozpatrując skargę na tę uchwałę stwierdził, że jeden z przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym może naruszać Konstytucję. NSA uznał, że zachodzi tu sytuacja analogiczna do wyłączenia, ale bez odszkodowania lub rekompensaty finansowej. Wątpliwy przepis może naruszać zasadę zaufania obywatela do państwa, ochronę praw słusznie nabytych, prawo

UPORZĄDKOWANIE ZASAD UMIESZCZANIA REKLAM ZEWNĘTRZNYCH, JAKO ISTOTNY ELEMENT KSZTAŁTOWANIA ŁADU PRZESTRZENNEGO, JEST ZE WSZECH MIAR GODNE WSPARCIA.



Fot.: SHELL

własności i wolność prowadzenia działalności gospodarczej, a także tzw. zasadę proporcjonalności. NSA wystosował do Trybunału Konstytucyjnego zapytanie o zgodność ustawy z Konstytucją.

NASZE STANOWISKO

Uporządkowanie zasad umieszczania reklam zewnętrznych, jako istotny element kształtowania ładu przestrzennego, jest ze wszech miar godne wsparcia. Stosowanie tego narzędzia powinno odbywać się z poszanowaniem praw nabytych i nie powinno generować zbędnych kosztów po stronie przedsiębiorców. Szczególnie niepokojącą kwestią są próby ograniczenia wysokości pylonów cenowych. Stacje paliw są zobowiązane do posiadania słupa zawierającego oznaczenie cen paliw prezentowanych w taki sposób, aby były one czytelne dla kierowców pojazdów zbliżających się do stacji, poruszających się po drogach publicznych. Ograniczenie wysokości tych pylonów, w ramach traktowania ich jako nośniki reklamowe, może prowadzić do naruszenia wspomnianego obowiązku. Jest to sytuacja kolizji norm prawnych, za co w żadnym przypadku nie powinien być karany przedsiębiorca prowadzący stację paliw. Ponadto, obniżenie pylonu cenowego o 0,5 m nie ma wpływu na ład przestrzenny, a wiąże się z koniecznością dużych nakładów finansowych i czasowych, w tym z uzyskaniem nowego zezwolenia na budowę. Byłoby to zatem zupełnie nieracjonalne, zwłaszcza, że intencją projektodawców było uchronienie przed opłatami podmiotów reklamujących własną działalność gospodarczą prowadzoną na własnym terenie poprzez wprowadzenie do ustawy pojęcia „szyldu”. Zbyt daleko idące uchwały krajobrazowe, zwłaszcza nakładające na stacje paliw obowiązki przebudowy pylonów, należy ocenić wyjątkowo negatywnie nie tylko ze względu na zasadność zmian przepisów, ale przede wszystkim z perspektywy efektywnego gospodarowania zasobami oraz ochroną środowiska.

7 PALIWA ALTERNATYWNE

W minionym roku na poziomie UE wprowadzono istotne zmiany, które wymuszają rozwój zielonych technologii w transporcie. Przede wszystkim zostały przyjęte: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Przepisy te mają na celu wzrost znaczenia ekologicznych technologii w transporcie, m.in. przez rygorystyczne normy emisji dwutlenku węgla dla samochodów osobowych i dostawczych, których nie jest w stanie na obecnym etapie rozwoju technologicznego spełnić silnik spalinowy.

Jednocześnie kolejne zmiany zapowiadane w ramach tzw. unijnego „Zielonego Ładu” mają stanowić wsparcie technologii, które korzystnie wpływają na środowisko. Paliwa alternatywne, dzięki funduszom unijnym, a także krajowemu Funduszowi Niskoemisyjnego Transportu, mogą zbliżyć Polskę do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej. Obecnie znajdujemy się jednak na początku procesu transformacji energetycznej, więc nie można jednoznacznie rozstrzygnąć, które paliwa alternatywne odniosą sukces. Największą gęstość energii zapewnia wodór deklasując rozwiązania oparte na najnowocześniejszych bateriach. Technologie wodorowe są znane od lat, jednak ich wykorzystanie trafia na przeróżne bariery ekonomiczne i prawne. Chociaż Polska jest jednym z największych producentów tego gazu na świecie, to paradoksalnie w kraju jest zarejestrowany tylko jeden samochód o napędzie wodorowym. Co ważne, jest on tankowany w Niemczech, gdyż tam znajduje się najbliższa stacja paliw oferująca w sprzedaży wodór. W 2019 r. kilka firm w Polsce rozpoczęło równoległe proces bezpośrednich przygotowań do otworzenia stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych. Do sukcesu w tym zakresie konieczne jest jednak znaczące wsparcie publiczne, co widać najlepiej na przykładzie japońskim.

30 września 2019 r. Minister Energii podpisał dwa rozporządzenia wykonawcze, które miały umożliwić finansowanie ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu m.in. budowy instalacji produkcji wodoru, stacji tankowania wodoru, a nawet zakupu pojazdów wodorowych. 11 grudnia ubiegłego roku miał ruszyć nabór wniosków, jednak został przesunięty w czasie z przyczyn podatkowych. Nowelizacja ustaw podatkowych z dnia 20 grudnia 2019 r. zwolniła z podatków dochodowych dotację oraz kwoty umorzonych pożyczek, otrzymanych ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

NASZE STANOWISKO

Wdrożenie nowych technologii na skalę przemysłową wymaga dużo czasu. Konieczne jest również uwzględnienie ograniczeń dotyczących infrastruktury, a także zachęcenie przedsiębiorców i konsumentów do skorzystania z zielonych technologii. W celu wsparcia rozwoju rynku paliw alternatywnych potrzebne są zmiany legislacyjne oraz wsparcie finansowe ze środków publicznych. Inwestycje w tym zakresie są bardzo kosztowne, a terminy ich zwrotu są często odległe lub nawet trudne do przewidzenia. Koniecznym warunkiem do osiągnięcia rentowności, jest uzyskanie efektu skali. Będzie to możliwe dzięki rozpowszechnieniu się stacji z paliwami alternatywnymi, co powinno odbywać się równoległe do wzrostu ilości pojazdów nimi napędzanych.

W ciągu najbliższych lat wzrost znaczenia paliw alternatywnych może być osiągnięty dzięki większemu wykorzystaniu uwodornionych olejów roślinnych (Hydrogenated Vegetable Oil, HVO), w tym także wytworzonych w ramach procesu tzw. współwodornienia. Jest to możliwe dzięki zmianom w przepisach, które miały miejsce w ubiegłym roku. Poza tym możemy się spodziewać stopniowego wzrostu wykorzystania gazu ziemnego (metanu). Na obecnym etapie rozwoju technologicznego obie jego formy (LNG i CNG) mogą być na masową skalę już dziś wykorzystywane w transporcie. Paliwa te mają do odegrania bardzo istotną rolę w ramach okresu przejściowego.

W CELU WSPARCIA ROZWOJU RYNKU PALIW ALTERNATYWNYCH POTRZEBNE SĄ ZMIANY LEGISLACYJNE ORAZ WSPARCIE FINANSOWE ZE ŚRODKÓW PUBLICZNYCH.

Fot.: SLOWNAFT



Długofalowo bardzo ważną rolę powinien odegrać wodór, który może być paliwem zeroemisyjnym, jeśli jest otrzymywany z odnawialnych źródeł energii. W tym przypadku konieczne są jeszcze duże nakłady finansowe na badania i rozwój. Należy podkreślić, iż pojazdy z ogniwami wodorowymi, to właściwie pojazdy elektryczne wykorzystujące bardzo czysty wodór (99,999%) jako nośnik energii, który zastępuje baterie. Należy podkreślić, że Polska ma duże możliwości produkcji wodoru wynikające z potencjału gospodarki rolnej (z biometanu). W tym celu potrzebnym elementem do rozwoju rynku jest system infrastruktury o zasięgu regionalnym, czy krajowym. Za kilka lat biometan i biowodór mogłyby być istotnym paliwami, które będą służyły do realizacji NCW oraz NCR, a także pomogą w transformacji polskiej gospodarki w kierunku neutralności klimatycznej.

W perspektywie długookresowej koniecznie będzie również kompleksowe uwzględnienie rozwoju paliw alternatywnych w polityce fiskalnej państwa. Z jednej strony chodzi o utrzymanie mechanizmów stymulujących rozwój technologii niskoemisyjnych. Z drugiej strony konieczne będzie znalezienie nowych źródeł finansowania budżetu, które zastąpią dotychczasowe wysokie wpływy podatkowe z tytułu obrotu paliwami tradycyjnymi.

8 ELEKTROMOBILNOŚĆ

Zeszlóroczne zmiany prawa unijnego w zakresie norm emisyjności transportu, a także przepisy z 2018 r. dotyczące charakterystyki energetycznej budynków wspierają rozwój elektromobilności

W perspektywie długofalowej niewątpliwie motoryzacja zasilana energią elektryczną będzie miała istotny udział w sektorze transportowym. Na obecnym etapie największe szanse wzrostu elektromobilności dotyczą sektora samochodów osobowych, zwłaszcza wykorzystywanych w ruchu miejskim. Przewidywane zmiany w sprawności baterii powinny zwiększyć zasięg samochodów elektrycznych, co będzie miało również przełożenie na wzrost popytu na tego typu pojazdy.

Zapowiadane na ubiegły rok dopłaty do samochodów elektrycznych zostały przesunięte z przyczyn podatkowych, a także w związku z inwentaryzacją programów pomocowych prowadzonych w ramach Naro-

dowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Mimo braku rządowego wsparcia elektromobilność powoli wzrasta. W Polsce jest zarejestrowanych ok. 9 tysięcy samochodów elektrycznych. Mogą one korzystać z ogólnodostępnych punktów ładowania na 1 049 stacjach, w tym na ok. 60 tradycyjnych stacjach paliw.

NASZE STANOWISKO

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych przez efektywny rozwój elektromobilności wymaga bardzo wielu zmian społeczno-gospodarczych. Przede wszystkim konieczne są duże inwestycje w odnawialne źródła energii oraz infrastrukturę przesyłową i magazynową prądu. Ponadto kluczowe jest stworzenie mechanizmów wspierających popyt na pojazdy elektryczne. Dalszy rozwój infrastruktury ładowarek będzie miał ekonomiczny sens, jeżeli konsumenci będą chcieli z tych rozwiązań korzystać. W perspektywie długofalowej konieczne jest też uwzględnienie kwestii fiskalnych w polityce dotyczącej elektromobilności.

Wzrost znaczenia motoryzacji zasilanej prądem nie powinien odbywać się kosztem mobilności społecznej, wykluczenia energetycznego czy zrównoważonego rozwoju całej gospodarki. Istotne jest to, by wsparcie dla pojazdów elektrycznych było optymalne przy uwzględnieniu wszystkich czynników środowiskowych, ekonomicznych i społecznych. Nie można dopuścić do tego, by bardziej zamożne grupy społeczne mogły korzystać z elektromobilności, a jednocześnie osobom najuboższym zostałby ograniczony dostęp do taniej energii elektrycznej. Należy pamiętać, że niskie ceny prądu stanowią istotny czynnik wspierający funkcjonowanie przedsiębiorstw w różnych sektorach.

Promowany w UE rozwój elektromobilności nie powinien ograniczać innowacyjności w paliwach alternatywnych. W dalszym ciągu należy prowadzić badania nad zwiększeniem sprawności silników spalinowych oraz technologią CCS, które również mogą istotnie przyczynić się do osiągnięcia neutralności klimatycznej. Poprawa efektywności wykorzystania paliw płynnych może skutecznie ograniczyć emisję gazów cieplarnianych w sektorach transportu ciężkiego, lotniczego i morskiego, w których ze względu na uwarunkowania techniczne trudno byłoby wykorzystać na masową skalę napęd na energię elektryczną.

STANOWISKO POLSKIEJ ORGANIZACJI PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO W ZAKRESIE POLITYKI KLIMATYCZNEJ ORAZ TRANSFORMACJI ENERGETYCZNEJ

Postępujące zmiany klimatu wymagają pilnych i zdecydowanych działań we wszystkich sektorach gospodarki, w tym także w transporcie i produkcji paliw. Przedsiębiorcy zrzeszeni w Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego od lat podejmują działania zwiększające poziom ochrony środowiska w kraju i za granicą. Dzięki inwestycjom w gospodarke wodno-ściekową, bloki gazowe, niskoemisyjne palniki, odzysk oparów i oczyszczanie spalin, polskie rafinerie należą do najnowocześniejszych w Europie. Oszczędzanie energii, podnoszenie sprawności infrastruktury produkcyjnej i przesyłowej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii i paliwa niskoemisyjne to filary transformacji energetycznej. Koncerny naftowe w Polsce, podobnie jak i na całym świecie, inwestują w nowoczesne technologie mające na celu zmniejszenie emisyjności transportu. Przemysł naftowy ma do odegrania kluczową rolę w redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz osiągnięcia celów porozumienia paryskiego i ambitnych planów UE.

Większość stacji paliw w Polsce już jest wyposażona w dystrybutory z propan-butanem (LPG), który jest tańszym substytutem benzyn silnikowych, a jednocześnie jest paliwem o obniżonej emisji gazów cieplarnianych. Dzięki rozpowszechnieniu stacji, które sprzedają ten gaz, klienci mogą oszczędzać na paliwie, a jednocześnie ma to korzystny wpływ na jakość powietrza. Polska jest jednym z największych rynków w Europie, gdzie wykorzystywany jest LPG jako paliwo zasilające transport. Trwają też prace nad rozpowszechnieniem stosowania innych paliw gazowych (LNG i CNG), które również charakteryzują się niższą emisyjnością niż tradycyjne benzyny czy olej napędowy.

Przedsiębiorstwa paliwowe inwestują również w szybkie ładowarki do **aut elektrycznych**. **W ramach promowania elektromobilności na niektórych stacjach paliw w Polsce energia elektryczna była udostępniana klientom bez opłat. Projekty badawczo-rozwojowe w tym zakresie nadal są prowadzone a rynek spodziewa się w najbliższych latach skokowego przyrostu ilości aut elektrycznych.** To spowoduje wzrost inwestycji (często wspieranych przez fundusze unijne) w nowe punkty szybkiego ładowania w kolejnych lokalizacjach.

Koncerny naftowe prowadzą także prace nad poprawą jakości paliw oraz rozwojem technologii o mniej

szym wpływie na środowisko. Nowoczesne silniki spalinowe, spełniające normę EURO 6, mają już obniżoną emisję spalin. Ponadto, branża motoryzacyjna we współpracy z koncernami paliwowymi prowadzi badania nad dalszą poprawą efektywności silników oraz redukcją emisji gazów cieplarnianych. Dostępne są już technologie wykorzystania jako paliwa wodoru, biopaliw nowej generacji, a także paliw syntetycznych czy też paliw otrzymanych z przerobu odpadów. Zwiększenie skali wykorzystania paliw alternatywnych powinno zmniejszyć koszty ich produkcji i tym samym uczynić je bardziej konkurencyjnymi z punktu widzenia użytkowników końcowych. Warto wspomnieć, że równolegle rozwijane są technologie wychwytywania oraz składowania dwutlenku węgla (CCS), choć również one są bardzo kosztowne.

W transformacji energetycznej należy uwzględnić czynniki konsumenckie. Z jednej strony trzeba odpowiedzieć na pytanie, na ile obywatele UE są gotowi zwiększyć swoje wydatki w związku z korzystaniem z zielonych technologii. Z drugiej strony, do osiągnięcia ambitnych celów klimatycznych konieczne będzie też wsparcie ze strony konsumentów poprzez bardziej rozważne korzystanie z energii. W tym zakresie branża paliwowa prowadzi od lat kampanię społeczną, która ma za zadanie m.in. zachęcić kierowców do odpowiedzialnej i oszczędnej jazdy (<https://www.savemorethanfuel.eu>).

Zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu, Unia Europejska do 2050 r. ma stać się pierwszym neutralnym klimatycznie regionem na świecie. Jest to cel bardzo ambitny, będący jednocześnie szansą i wyzwaniem. Na finansowanie tego projektu tylko w latach 2021-2030 ma być przeznaczony bilion Euro. Chociaż jest to suma bardzo duża, należy mieć świadomość, że może okazać się ona niewystarczająca, by zapewnić efektywny progres ku neutralności klimatycznej.

Branża paliwowa postrzega propozycję Zielonego Ładu jako mechanizm, który może wesprzeć rozwój paliw niskoemisyjnych oraz przyspieszyć dekarbonizację transportu i całych gospodarek państw członkowskich UE. W szczególności istotne jest to, że Komisja Europejska dostrzega potrzebę utrzymania bezpieczeństwa dostaw paliw, a także uznaje za konieczne zachowanie konkurencyjności gospodarki UE, w tym także unikanie procesu przenoszenia produkcji wysokoemisyjnej poza granice UE. Ambitne cele klimatyczne mają być osiągnięte z poszanowaniem praw przedsiębiorców oraz konsumentów. Jak zwykle ważne w praktyce okażą się szczegóły zapisane w ostatecznych wersjach aktów prawnych, które pokażą, na ile deklaracje o poszanowaniu interesów przedsiębiorców uda się zrealizować w praktyce.

Przede wszystkim należy mieć świadomość, że wyzwania klimatyczne mają charakter globalny i nie można ich rozwiązać wyłącznie przez zmianę gospodarki europejskiej. Państwa członkowskie UE skutecznie ograniczają emisję gazów cieplarnianych. W latach 1990-2018 spadły one o 23% i obecnie kształtują się na poziomie ok. 10% globalnych emisji. Jednocześnie,

w państwach trzecich, od lat można obserwować duże wzrosty zapotrzebowania na energię, m.in. w transporcie. Zużycie paliw kopalnych w UE spada, rośnie natomiast w Chinach, Indiach i wielu innych państwach. Popyt na ropę naftową będzie na wysokim poziomie jeszcze przez dekady ze względu na zwiększającą się populację globalną. Dotyczy to zwłaszcza państw rozwijających, które mają mniejszy dostęp do nowoczesnych technologii produkcji paliw niskoemisyjnych. Z tej perspektywy bardzo istotnym czynnikiem, mającym wpływ na światową politykę klimatyczną, będą ustalenia Konferencji ds. Zmian Klimatycznych – (COP 26). Ma ona odbyć się w Glasgow w dniach 9-19 listopada br. Jej celem jest zwiększenie ambicji klimatycznych krajów członkowskich ONZ oraz uzgodnienie globalnego systemu handlu emisjami.

W Polsce, UE i na całym świecie korzystanie z ropy naftowej odgrywa obecnie kluczową rolę jako czynnik umożliwiający rozwój gospodarczy. Relatywnie niedrogie paliwa i ich niezawodne dostawy są niezbędnymi elementami wizji przyszłości. Płynne węglowodory są produktami o unikalnej gęstości energii, są łatwe i bezpieczne w magazynowaniu, transporcie oraz wykorzystaniu. Wydaje się, że w krótkiej perspektywie nie ma jednej technologii, która, zwłaszcza w warunkach polskich, mogłaby zastąpić paliwa otrzymane w procesie przetwarzania ropy. Mimo tego udział paliw alternatywnych (w tym energii elektrycznej) będzie stopniowo wzrastał, przede wszystkim w sektorze samochodów osobowych. Znacznie trudniej będzie zastąpić olej napędowy wykorzystywany w transporcie morskim, lotnictwie i pojazdach ciężkich.

Istotnym czynnikiem zwiększającym szanse powodzenia projektu Europejskiego Zielonego Ładu jest zachowanie neutralności technologicznej. Chodzi o to, by jednakowo traktować technologie, które mogą przybliżyć UE do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej. Żadne technologie nie powinny być z góry skreślane.

Warunkiem zrównoważonego rozwoju są też stabilne ramy prawne i polityczne. Stanowią one istotne fundamenty budujące zaufanie inwestorów. Bez finansowania zielonych technologii w ramach istniejącej infrastruktury, w szczególności w rafineriach, trudno będzie osiągnąć znaczne postępy w produkcji niskoemisyjnych paliw. Dotychczasowa duża zmienność prawa UE w tym zakresie utrudnia strategiczny rozwój sektora. W takich warunkach trudno będzie o utrzymanie rentowności unijnych rafinerii.

Środowisko, w którym żyjemy, jest naszym wspólnym dobrem. Nie powinno chodzić o to, by w ramach rozbudowanej sprawozdawczości spełniać tylko skomplikowane wymagania formalne, lecz o to, by osiągnąć faktyczną poprawę i zmniejszyć negatywny wpływ, jaki na sytuację klimatyczną ma działalność ludzi. Zmiany są konieczne nie tylko w UE, ale na całym świecie. Wspólnym celem powinna być ochrona środowiska i klimatu, by ziemia była przyjaznym i czystym miejscem do życia dla wielu przyszłych pokoleń.



Fot.: AMIC

ROPA NAFTOWA, PALIWA ALTERNATYWNE I ENERGIA ELEKTRYCZNA W LICZBACH – CZYLI GDZIE JESTEŚMY W PROCESIE TRANSFORMACJI ENERGETYCZNEJ

Pomimo podejmowanych działań związanych z walką ze zmianami klimatycznymi i rosnącej presji na ograniczanie emisji gazów cieplarnianych, wraz z rozwojem gospodarczym i przyrostem demograficznym, rośnie globalne zużycie ropy naftowej, przekraczając w 2019 r. rekordowy poziom 100 milionów baryłek dziennie (mb/d). Zużycie w UE od dekady spada i wynosiło ok. 13 mb/d w 2018 r. (ok. 13% udział w globalnym rynku). Zużycie w Polsce rośnie dynamicznie od 5 lat i wynosi ok. 0,7 mb/d.

Według najnowszych prognoz Międzynarodowej Agencji Energii (MAE), zapotrzebowanie na energię będzie rosło o 1% rocznie do 2040 r. (w najbardziej prawdopodobnym scenariuszu tzw. „ustalonych polityk”). Dużym zmianom ulegają natomiast długofalowe prognozy dotyczące zużycia ropy. Jeszcze niedawno zakładano, że będzie ono rosło co najmniej do 2040 r. Obecnie zakłada się, że globalny popyt na ropę będzie rósł przez najbliższą dekadę, głównie z powodu wzrostu gospodarczego w Chinach i Indiach. Warto zauważyć, że eksperci MAE spodziewają się, że w 1 kwartale br. nastąpi pierwszy od ponad 10 lat spadek światowego zużycia ropy o ok. 0,4 mb/d. Zostanie to spowodowane epidemią koronawirusa (Covid-19) oraz zastojem chińskiej gospodarki.

Ropa naftowa dominuje jako źródło energii pierwotnej. Jej odkryte zasoby wynoszą ok. 1,8 biliona baryłek, z czego prawie połowa przypada na region Zatoki Perskiej. Prace poszukiwawcze nowych złóż są kontynuowane, chociaż już dziś jest jasne, że ludzkość nie jest w stanie zużyć tego surowca, a przynajmniej nie do produkcji paliw transportowych. W światowej strukturze

zużycia energii finalnej, produkty ropopochodne w 2017 r. zajmowały pierwsze miejsce, odpowiadając za 41%. Dla porównania udział energii elektrycznej w globalnym zużyciu energii finalnej w 2017 r. wynosił zaledwie 18,9% (przy czym ok. ¼ prądu było wytworzone z odnawialnych źródeł). Nawet w Unii Europejskiej ropa naftowa zajmowała pierwsze miejsce w zużyciu energii finalnej w 2017 r. z udziałem 37,2%. Drugie miejsce przypadło energii elektrycznej z udziałem 22,7% (przy czym ok. 1/3 prądu w UE było wytworzonej ze źródeł odnawialnych).

Wzrost gospodarczy jest mocno związany z poziomem zużycia energii, której produkcja generuje emisję gazów cieplarnianych. Warto odnotować, że choć globalne emisje rosną, to są regiony, gdzie wielkości te maleją. Według BP Statistical Review of World Energy w 2018 r. zużycie energii na całym świecie wzrosło o 2,9%, a emisja gazów cieplarnianych wzrosła o 2%. Według danych Europejskiej Agencji Środowiska w 2018 r. emisja gazów cieplarnianych w UE spadła o 2%. W latach 1990 – 2018 spadek ten wyniósł 23%. W 2018 r. emisja gazów cieplarnianych w UE stanowiła 10% światowych emisji gazów cieplarnianych spowodowanych ludzką działalnością, podczas gdy w USA było to 15%, a w Chinach aż 27%. Po Brexicie (Wielka Brytania odpowiadała za 11% emisji UE), udział państw unijnych dodatkowo się zmniejszy.

W sektorze transportu UE mamy do czynienia z coraz większym zużyciem energii, chociaż w ciągu trzech ostatnich dekad nastąpił znaczny wzrost efektywności silników, a także wprowadzono bardzo rygorystyczne normy emisji spalin dla producentów samochodów. Sektor ten jeszcze w 1990 r. zajmował trzecią pozycję pod względem udziału w zużyciu energii we Wspólnocie Europejskiej. Duży wzrost liczby pojazdów i intensywności ich wykorzystania sprawił, że sektor transportu w 2017 r. uplasował się na pierwszym miejscu w UE pod

względem zużycia energii finalnej z udziałem 30,8%. Na kolejnym miejscu był sektor gospodarstw domowych z udziałem 27,2% a na trzecim miejscu sektor przemysłowy z udziałem 24,6%.

Pomimo rozwoju paliw alternatywnych (w tym biopaliw), wraz ze wzrostem zużycia energii w sektorze transportu w UE, wzrosło wykorzystanie produktów ropopochodnych z 254 milionów ton ekwiwalentu ropy naftowej (Mtoe) w 1990 r. do 303 Mtoe w 2017 r. Należy zwrócić uwagę, że na sektor transportu przypada 28% emisji gazów cieplarnianych w UE. Jest on więc niższy od udziału w zużyciu energii finalnej. Pokazuje to, że proces transformacji energetycznej w sektorze paliwowym już się rozpoczął, jednak ciągle jest w nim dużo do zrobienia.

Dynamiczny rozwój elektromobilności w UE często wyrażany jest w liczbach sprzedanych samochodów elektrycznych, czy też w ilości udostępnianych punktów ładowania, co nie oddaje jego rzeczywistego znaczenia. Elektryczne samochody i motocykle w UE w 2017 r. zużyły zaledwie ok. 0,01% energii wykorzystywanej w transporcie drogowym. W tym samym czasie biopaliwa odpowiadały za 4,5% energii zużytej w transporcie.

W Polsce zużycie paliw z ropy naftowej w 2017 r. wyniosło 24,1 Mtoe, co oznacza pierwsze miejsce w zużyciu energii finalnej. Dla porównania zużycie energii elektrycznej wyniosło wówczas 11,7 Mtoe. Sektor transportu w Polsce w 2017 r. zużył 21,4 Mtoe energii, co daje 35% udziału w wykorzystaniu energii finalnej. Na drugim miejscu był sektor gospodarstw domowych (19,9 Mtoe), a na trzecim sektor przemysłowy (15,8 Mtoe).

W oparciu o dane ilościowe zaprezentowane przez URE w zakresie realizacji Narodowego Celu Redukcyjnego za 2018 r., ilość energii w paliwach zastosowanych w transporcie w Polsce odpowiadała 258 TWh. W tym kontekście warto wspomnieć, iż w 2019 r. produkcja energii elektrycznej wyniosła w Polsce 159 TWh, przy krajowym zużyciu energii elektrycznej na poziomie 169 TWh. Oznacza to, że już obecnie produkcja krajowa prądu nie wystarczy, by pokryć zapotrzebowanie wewnętrzne.

Dominująca pozycja ropy naftowej jako źródła energii finalnej pokazuje jak istotne znaczenie dla bilansu energii zarówno globalnego, unijnego jak i polskiego ma sektor naftowy. Ponadto, jak wielkie są wyzwania po stronie zabezpieczenia źródeł podaży energii finalnej, przy ewentualnym rozpatrywaniu scenariuszy dekarbonizacji i wymuszanej przez politykę klimatyczną zmianie struktury popytu/zużycia energii w transporcie.

Paliwa alternatywne w Polsce (głównie biokomponenty oraz LPG) zapewniały w 2018 r. udział ponad 12% w strukturze energii zużywanej w transporcie. Udział ten będzie stopniowo rósł wraz ze wzrostem poziomu realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW). W 2018 r. wyniósł on 5,59% w przeliczeniu na wartość energetyczną. NCW określony znowelizowaną w 2019 r. ustawą o biokomponentach i biopaliwach ciekłych będzie stopniowo wzrastał do 9,1% w 2024 r. Zgodnie z Dyrektywą RED II udział energii odnawialnej w transporcie ma wynieść 14% w 2030 r. Dzięki realizacji NCW w sektorze transportu, rośnie nie tylko dywersyfikacja źródeł energii, przejawiająca się coraz wyższym udziałem energii odnawialnej, głównie pochodzenia biomasowego, ale również zmniejszane są emisje gazów cieplarnianych z uwagi na stosowanie biokomponentów.

Jednocześnie należy odnotować, że nie wszystkie surowce stosowane do wytwarzania biokomponentów w jednakowy sposób przyczyniają się do redukcji emisji. Zgodnie z obowiązującymi przepisami wynikającymi z tzw. Dyrektywy ILUC (Indirect Land Use Change) przy rozliczaniu emisji z biokomponentów należy uwzględnić pośredni wpływ biopaliw na zmianę użytkowania gruntów. W efekcie okazuje się, że część estrów wykorzystywanych do celów paliwowych generuje wyższe emisje niż olej napędowy wytworzony z ropy naftowej.

Stymulowanie wzrostu udziału paliw alternatywnych realizowane jest również poprzez obowiązek realizacji Narodowego Celu Redukcyjnego (NCR), zgodnie z którym redukcje emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw stosowanych w transporcie mają wynieść 6% w 2020 r. w stosunku do 2010 r.

Zaangażowanie sektora naftowego w realizację ambitnych unijnych celów klimatycznych m.in. poprzez coraz bardziej kosztowny bezpośredni udział w systemie EU ETS (który dotyczy handlu uprawnieniami do emisji), wzrost kosztów pośrednich związane ze zużyciem energii elektrycznej obciążonej ETS, realizację coraz bardziej ambitnych celów w zakresie udziału energii ze źródeł odnawialnych w transporcie, realizację celu w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w transporcie stanowi coraz większe wyzwanie dla rozwoju sektora naftowego w Polsce. Dlatego też niezmiernie ważne jest uwzględnienie realiów rynkowych przy realizacji ambitnych celów klimatycznych, zwłaszcza w kontekście otwartej konkurencji z podmiotami działającymi poza obszarem UE, nieobciążonymi kosztami polityki klimatycznej UE.



Fot.: ORLEN

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

W 2019 r. rafinerie krajowe zwiększyły przerób ropy naftowej o 1% w stosunku do wyniku z 2018 r. Przetworzono 27,2 mln ton – o 300 tys. ton więcej niż w roku poprzednim. Rafinerie zwiększyły stopień zaopatrzenia rynku, co było odpowiedzią na większy popyt ze strony rosnącej polskiej gospodarki i znaczniejsze zakupy polskich kierowców. W 2019 r. rafinerie krajowe musiały uporać się z problemem zanieczyszczonego surowca, który trafił do polskiej sieci rurociągowej i do zbiorników w bazach, gdzie ropa była przepompowywana i magazynowana. Dzięki stosownym działaniom zaradczym udało się uniknąć kryzysu w zaopatrzeniu rynku, choć bez wątpienia zakłócenia dostaw wpłynęły na wyniki ekonomiczne polskich rafinerii. Jednocześnie perturbacje te wzmocniły proces dywersyfikacji dostaw ropy do Polski i spowodowały maksymalne wykorzystanie morskich zdolności przeładunkowych. Raz jeszcze potwierdziła się zasadność idei posiadania i rozbudowywania Naftoportu. Notowania ropy naftowej kupowanej do Polski obniżyły się o 9%, co sprzyjało osiągnięciu dobrych marży przy produkcji rafineryjnej i petrochemicznej. W obu półroczach rafinacja ropy była na zbliżonych poziomach – z lekką przewagą w drugiej połowie roku (I półrocze = 13,5 mln ton, II półrocze = 13,7 mln ton).

W instalacjach naszego największego producenta paliw - PKN ORLEN – przerobiono 16,5 mln ton ropy, a w Grupie LOTOS 10,7 mln ton. W obu przypadkach wykorzystanie mocy rafineryjnych było rekordowe i zbliżyło się do możliwych maksimum technologicznych.

Ropę dla krajowych rafinerii kupowano głównie z kierunku wschodniego, ale skala dywersyfikacji wzrosła w stosunku do roku poprzedniego. Dostawy ropy – oprócz Rosji – pochodziły głównie z Arabii Saudyjskiej i Nigerii, a uzupełniająco również z Angoli, Norwegii, Kazachstanu, Wielkiej Brytanii oraz z USA.

Udział ropy REBCO w zaopatrzeniu kraju zmniejszył się z 76% w 2018 r. do 67% w 2019 r. 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. Jednak w 2019 r. zanieczyszczony surowiec, który trafił do Polski właśnie rurociągami z kierunku wschodniego, znacząco wpłynął na obniżenie poziomu tłoczeń i wymusił dostawy drogą morską. Uzupełnieniem dostaw zagranicznych było wykorzystanie do przerobu ropy, pochodzącej z dostaw krajowych (Petrobaltic, PGNiG), choć skala jej produkcji wciąż pozostawała na niskim poziomie.

Ropa inna niż REBCO stanowiła w strukturze przerobu PKN ORLEN 42% (20 punktów procentowych więcej, niż przed rokiem), a dla Grupy LOTOS było to około 19% (8 punktów procentowych mniej, niż w 2018 r.). Dla obu polskich koncernów łącznie - ropa inna niż REBCO - stanowiła 33% przerobu.

Strukturę dostaw ropy naftowej do rafinerii krajowych przedstawiono na rys. 2. Nadal największą pozycję stanowi ropa REBCO, chociaż polskie rafinerie zwiększają skalę dywersyfikacji i podpisują nowe kontrakty dla dostaw z innych kierunków, wykorzystując do tego instalacje Naftoportu w Gdańsku.

Do Polski w 2019 r. zaimportowano około 18,4 mln ton ropy REBCO (o około 3 mln ton mniej, niż w 2018 r.), z czego około 14,7 mln ton (o około 3 mln ton mniej) przetransportowano rurociągami należącymi do PERN S.A. z kierunku wschodniego. Pozostałe gatunki ropy dotarły do krajowych rafinerii z wykorzystaniem instalacji portowych w Gdańsku, a w przypadku ropy wydobywanej wewnątrz kraju przy udziale transportu kolejowego.

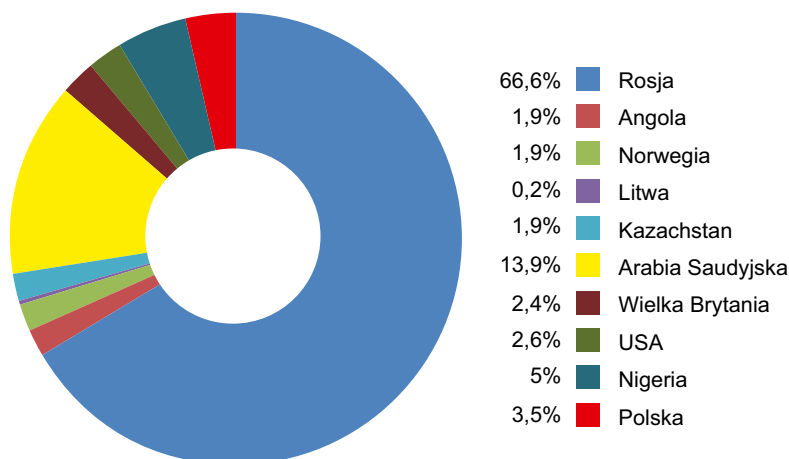
RYS. 1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA 2018 I 2019 R. [w mln ton]

Źródło: Dane własne POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2018	ROK 2019	Wskaźnik 2018=100
OGÓŁEM	26,9	27,2	101

RYS. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2019 R. [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



67%

**Udział ropy REBCO
w zaopatrzeniu kraju
w 2019 roku.**



Fot.: ORLEN

PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH

Produkcja paliw płynnych w 2019 r. – benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) wyniosła 27,7 mln m³ (rys. 3). Przyrost produkcji polskich rafinerii i blendowania paliw, które w warunkach polskich też jest traktowane jako produkcja, wyniósł 1% w stosunku do wyniku z roku poprzedniego. Zwiększenie dostaw na rynek z tego źródła zaopatrzenia wzrosło o prawie 400 tys. m³;

Prawie cała produkcja krajowa najważniejszych dla gospodarki gatunków paliw trafiła na rynek krajowy. Przyczyniło się do tego skuteczne ograniczenie szarej strefy. Drugi rok z rzędu wyraźnie zwiększono wytwarzanie produktów, które w latach poprzednich często trafiały na rynek z naruszeniem prawa.

Wzrosła produkcja oleju napędowego, ale też benzyn silnikowych, paliwa Jet i gazu płynnego LPG. Zgodnie z oczekiwaniami zmalało wytwarzanie lekkiego oraz ciężkiego oleju opałowego i to mimo zwiększenia przerobu ropy naftowej. Oznacza to zwiększenie stopnia konwersji baryłki surowca na produkty naftowe o wyższej wartości handlowej.

Wyniki produkcyjne notowane w 2019 r. były zgodne z trendami popytowymi występującymi na rynku krajowym i pozwoliły w stopniu maksymalnym wykorzystać możliwości krajowych rafinerii. W II półroczu 2019 produkcja krajowa była o 0,2 mln m³ wyższa niż w I półroczu. Rafinerie wykorzystywały występującą w kraju 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 za granicę. Były to jednak wolumeny znacznie mniejsze niż przed rokiem. W kraju w dalszym ciągu spada zapotrzebowanie na oleje opałowe. Przyczyn należy upatrywać w braku zimowej pogody oraz w przestawianiu się przemysłu, ale też i prywatnych odbiorców na inne źródła energetyczne.

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

RYS. 3 PORÓWNIANIE PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2018 I 2019 R. [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPIHN

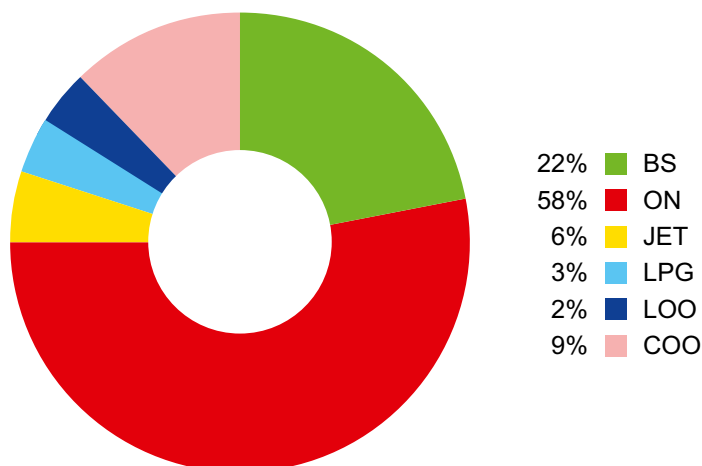
Wyszczególnienie	ROK 2018	ROK 2019	Wskaźnik 2018=100
Benzyny silnikowe	6 007	6 196	103
Olej napędowy	15 342	15 972	104
Gaz płynny LPG	758	824	109
Paliwo JET	1 640	1 659	101
Lekki olej opałowy	656	607	93
Ciężki olej opałowy	2 959	2 473	84
OGÓŁEM	27 362	27 731	101

27,7 mln m³

Produkcja paliw płynnych w 2019

RYS. 4 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2019 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



w rafineriach. Stosowanie biokomponentów poprawia efekt środowiskowy spalania paliw, ale niestety pogarsza wynik ekonomiczny producentów paliw ze względu na fakt, iż biokomponenty są znacznie droższe niż paliwa tradycyjne wytwarzane z ropy naftowej. W 2019 r. koszty realizacji NCW jeszcze wzrosły, gdyż cel wskaźnikowy został podniesiony z 7,5 do 8% według wartości opałowej. Dodatkowo zmniejszono współczynnik redukcyjny z 0,86 do 0,82 przy spełnieniu koniecznych wymogów zakupowych.

Produkcja oleju napędowego, głównego produktu krajowych rafinerii, zwiększyła się o 0,6 mln m³ (o 4%), a benzyn silnikowych o 0,2 mln m³ (o 3%). Notowano też wyższą o 19 tys. m³ produkcję paliwa lotniczego Jet i o 66 tys. m³ gazu płynnego LPG. To kolejny rok wzrostu dla wszystkich 4 gatunków paliw. Produkcja spadła w przypadku obu gatunków olejów grzewczych. Ciężkiego wytworzono mniej o prawie 0,5 mln m³, a lekkiego o 50 tys. m³.

Strukturę produkcji paliw w 2019 r. przedstawiono na rys. 4.

Bilans produkcyjny miał strukturę bardzo zbliżoną do obserwowanej przed rokiem. Nieco, bo o 2 punkty procentowe, wzrosło znaczenie oleju napędowego, a zmalał udział ciężkiego oleju opałowego. – również o 2 punkty procentowe. Zgodnie z wynikami historycznymi olej napędowy dominował w bilansie wytwarzania paliw przez polskie rafinerie również w 2019 r. Jego udział w całkowitym spektrum produkcyjnym wyniósł 58%. Drugą pozycję zajmowały benzyny silnikowe z udziałem 22% – identycznym, jak przed rokiem.

Jak wspomniano powyżej, do produkcji paliw ciekłych zalicza się także proces mieszania (blendowania) paliw tradycyjnych z biokomponentami i dodatkami uszlachetniającymi. W 2019 r. konieczność realizacji NCW (Narodowego Celu Wskaźnikowego), do którego zobowiązane były podmioty produkujące paliwa i sprowadzające je z zagranicy, wymusiła dodanie alkoholu i estrów metylowych do zdecydowanej większości wprowadzanych na 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 osiągnięcia celu. Realizację nieco ułatwiło skorzystanie ze współczynników redukcyjnych do poziomu 0,82 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, że w 2019 r. do paliw silnikowych dodano około 370 tys. m³ etanolu i około 1 025 tys. m³ estrów metylowych. To kwoty wyższe od tych z 2018 r. o około 30 tys. m³ dla alkoholu i o około 65 tys. m³ dla estrów. Sprzedaż bezpośrednia paliwa B100 oszacowana została na około 300 tys. m³, a to oznacza spadek o około 40 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego. 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 rozliczania blendingu w układzie kwartalnym.



Fot.: SHELL

IMPORT PALIW PŁYNNYCH (rozumiany jako suma importu właściwego i nabyć wewnątrzspółnotowych) (rys. 5 i 6).

Rafinerie krajowe produkowały paliwa płynne ze swoją maksymalną wydajnością, kierując praktycznie cały strumień głównych paliw silnikowych na rynek krajowy. Niestety, produkcja krajowa nie zaspokaja potrzeb rynkowych dla oleju napędowego czy gazu płynnego LPG i stąd konieczny jest import uzupełniający. Jest on realizowany zarówno przez głównych krajowych graczy rynkowych (rafinerie, koncerny międzynarodowe działające na rynku polskim), jak i przez tzw. niezależnych importerów. Z dostępnych obecnie danych wynika, że w 2019 r. całkowity import paliw był zbliżony do zrealizowanego w 2018 r. Za granicą zakupiono prawie 10,5 mln m³ paliw. W stosunku do 2018 r. było to mniej o około 235 tys. m³, czyli 2%. Tym samym, był to drugi z kolei rok, kiedy do kraju sprowadzono mniej paliw mimo rosnącej konsumpcji wewnętrznej. Dzięki skutecznym działaniom służb kontrolnych zdecydowana część produktów wchodzących do kraju była oficjalnie zgłoszona i zarejestrowana. Przyrosty nabyć zanotowano w imporcie tylko dla dwóch produktów: gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego. W przypadku pozostałych paliw zakupy zagraniczne były mniejsze niż przed rokiem. Od 2016 r. największą pozycją importową pozostaje olej napędowy. Podobnie, jak w roku poprzednim, 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. Jednak w przypadku oleju napędowego i benzyn silnikowych, to właśnie spółki zrzeszone w POPiHN dostarczyły do kraju więcej produktu. Za to import gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego był w 100% zrealizowany przez firmy inne, niż członkowie organizacji. W całym 2019 r. i dla 4 głównych gatunków paliw dynamika zakupów zagranicznych największych operatorów polskiego rynku była o 7% niższa niż w roku poprzednim. Jednocześnie, dynamizm zakupów zagranicznych dla tej grupy produktowej niezależnych operatorów wzrósł o 3%.

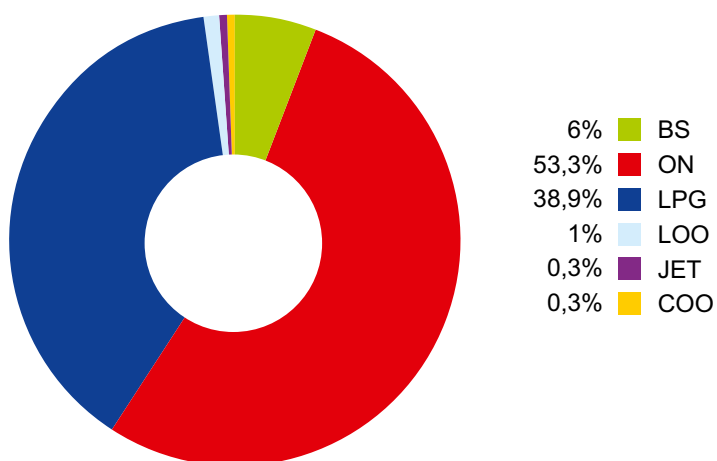
Import oleju napędowego w 2019 r. zmalał o 300 tys. m³. W przypadku benzyn silnikowych było to 20 tys. m³, ciężkiego oleju opałowego 28 tys. m³, a paliwa Jet 11 tys. m³. Wzrosły nabycia zagraniczne gazu płynnego LPG o 119 tys. m³ i lekkiego oleju opałowego o 7 tys. m³. Rynek tego ostatniego paliwa został zasilony znacznie mniejszą ilością produkcji krajowej, co – mimo odrobinę większego importu – i tak oznacza dalsze wygaszanie popytu.

Oficjalny import paliw płynnych spadł w stosunku do 2018 r. o 2%, ale i tak łącznie dla 6 gatunków paliw stanowił 30% zaopatrzenia rynku.

W strukturze nabyć zagranicznych w 2019 r. na znaczeniu ponownie zyskał nieco import gazu płynnego

RYS. 5 STRUKTURA IMPORTU PALIW PŁYNNYCH W 2019 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



RYS. 6 PORÓWNIANIE IMPORTU I NABYĆ WW. PALIW PŁYNNYCH W 2018 I 2019 R. [w tys. m³]

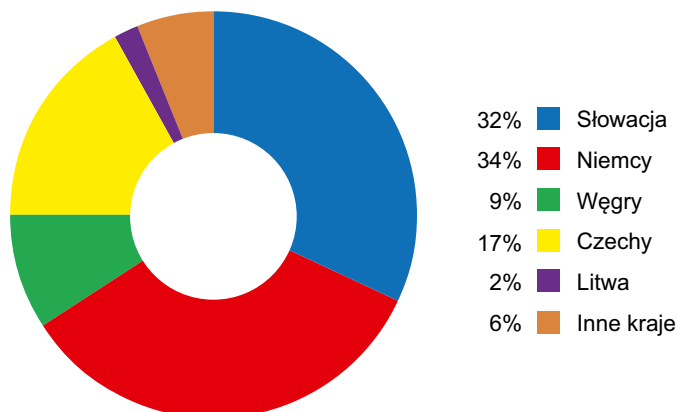
Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2018	ROK 2019	Wskaźnik 2018=100
Benzyny silnikowe	652	632	97
Olej napędowy	5 898	5 596	95
Gaz płynny LPG	3 965	4 084	103
Paliwo JET	46	35	76
Lekki olej opałowy	103	110	107
Ciężki olej opałowy	63	35	56
OGÓŁEM	10 727	10 492	98



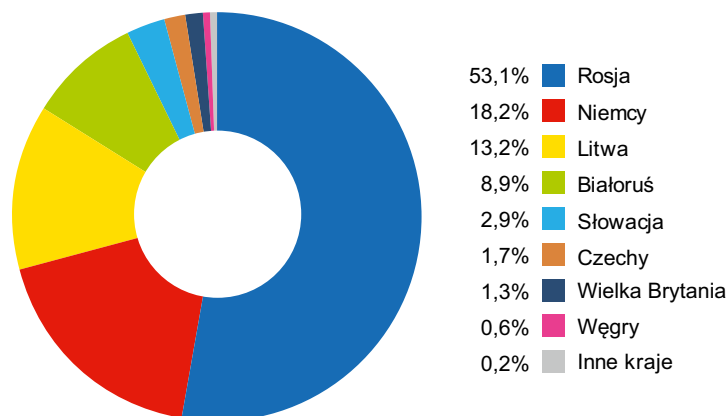
RYS. 7 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN



RYS. 8 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN



LPG (wzrost udziału o 2 punkty procentowe) kosztem udziału oleju napędowego (spadek o 2 punkty procentowe).

W przypadku 4 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO) podmioty niezależne sprowadziły do kraju o 60% więcej paliw od firm członkowskich POPiHN, czyli największych operatorów rynkowych. Taki wynik jest w dużej mierze skutkiem importu gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego, których sprowadzaniem zajmowały się wyłącznie podmioty niezależne. W grupie opisywanych produktów koncerny sprowadziły około 4 mln m³ paliw i było to w granicach 300 tys. m³ mniej niż przed rokiem. Operatorzy niezależni zwiększyli swoje nabycia zagraniczne o około 0,2 mln m³ i przywieźli do kraju około 6,5 mln m³ paliw z omawianej grupy towarowej.

Kierunki importu benzyn silnikowych obrazuje wykres 7. Najwięcej paliwa do pojazdów z silnikami benzynowymi sprowadzono do Polski z Niemiec, ze Słowacji i z Czech. W poprzednim roku kierunki dostaw były identyczne. Istotnym źródłem dostaw pozostały też Węgry. Import z innych krajów był rozdrobniony i pokrył jedynie około 6% dostaw.

Olej napędowy nabywano w większej ilości krajów niż benzyny. Głównymi dostawcami pozostały Rosja i Niemcy. Paliwo to kupowano też w znacznych ilościach na Litwie, Białorusi czy na Słowacji. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nienależących do UE, zaimportowano około 62% produktu (o 14 punktów procentowych więcej niż w roku poprzednim). Łącznie z kierunku wschodniego, po uwzględnieniu państw należących do UE, zrealizowano około 75% całego importu oleju napędowego (o 4 punkty procentowe więcej niż przed rokiem).



Fot.: AMIC

EKSPORT (rozumiany jako suma eksportu właściwego i dostaw wewnątrzspółnotowych).

Eksport paliw ciekłych (rys. 9 i 10) wyniósł w 2019 r. 3,0 mln m³. Jest to wynik gorszy od ubiegłorocznego o 19%. To powrót trendu z 2017 r., kiedy również eksport małał w stosunku do okresów poprzednich. Wzrost konsumpcji krajowej spowodował przekierowanie paliw silnikowych z eksportu na rynek krajowy, a mniejsza produkcja ciężkiego oleju opałowego bilans wysyłek zagranicznych skierowała jeszcze bardziej na „minus”. W ostatecznym rozrachunku spadek eksportu wyniósł ponad 730 tys. m³, podczas gdy w 2018 r. notowano wzrost na poziomie prawie 500 tys. m³. Dążenie do lokowania produkcji krajowej na rynku wewnętrznym i obniżka produkcji olejów opałowych spowodowało też zmianę struktury produktowej wysyłanych za granicę paliw. Wprawdzie, prawie dwukrotnie więcej niż w roku poprzednim wyeksportowano oleju napędowego, ale wolumen tych wysyłek w porównaniu do potrzeb krajowych był bardzo niewielki. Mniej wysłano poza Polskę benzyn silnikowych i paliwa lotniczego Jet oraz ciężkiego oleju opałowego, który jednak i tak pozostał największą pozycją eksportową wśród paliw ciekłych.

Skuteczne utrzymywanie w ryzach nieuczciwych sprzedawców paliw, przy rosnącej konsumpcji, miało swoje przełożenie na możliwość lokowania w kraju większej ilości paliw produkowanych w Polsce. Szczególnie jest to widoczne w przypadku oleju napędowego, którego eksport jest już od 3 lat znikomy. Również w 2019 r. wysłano go najmniej ze wszystkich gatunków paliw. Największy ilościowy spadek dostaw zagranicznych notowano dla ciężkiego oleju opałowego, a procentowy dla benzyn silnikowych. Eksport gazu płynnego LPG, realizowany przez producentów krajowych, podobnie jak w roku poprzednim, nie był wykazywany. Procentowo - eksport oleju napędowego wzrósł prawie dwukrotnie, przy spadku w przypadku benzyn o 33%, o 20% dla paliwa lotniczego Jet i o 18% dla ciężkiego oleju opałowego. Mimo spadku, największą pozycją eksportową sektora pozostał ciężki olej opałowy. Jego udział w eksporcie - przy spadku wysyłek benzyn i paliwa Jet - wzrósł nawet o 1 punkt procentowy w stosunku do roku poprzedniego. Udział benzyn zmalał o 2 punkty procentowe, a paliwa Jet pozostał bez zmiany.

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

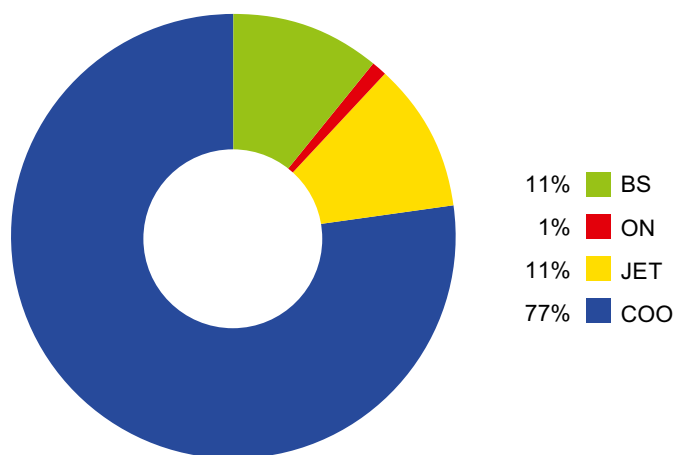
w 2019 r. wyniosła 1,4 mln m³, czyli około 100 tys. m³ więcej niż w roku poprzednim.

Przy rozliczaniu rynku gazu płynnego LPG należy zauważyć, iż tzw. reeksport tego gatunku paliwa (zakup za granicą Polski i dostawy również poza granicę) w 2019 r. wyniósł około 465 tys. m³, a to oznacza, że wolumen tej działalności zmniejszył się o około 64 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego. 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 2017 r. osiągnięto wielkość 433 tys. m³, a w 2018 r. przekroczono 0,5 mln m³. W 2019 r. było to znowu poniżej 0,5 mln m³.

Głównymi kierunkami eksportu i dostaw wewnątrzspółnotowych benzyn silnikowych były w 2019 r. Szwecja (48%), W. Brytania (21%) i Norwegia (13%). Olej napędowy trafiał tylko do Czech i to w bardzo niewielkich ilościach. Ciężki olej opałowy w największych ilościach wysyłano do Holandii (81%) i Wielkiej Brytanii (4%). Paliwo Jet trafiało głównie do Szwecji (34%), Czech (27%) i Danii (27%).

RYŚ. 10 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W 2019 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



RYŚ. 9 WYNIKI EKSPORTU I DOSTAW W-W W 2018 I 2019 R. [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPiHN *) eksport bezpośredni bez reeksportu

Wyszczególnienie	ROK 2018	ROK 2019	Wskaźnik 2018=100
Benzyny silnikowe	499	335	67
Olej napędowy	18	34	189
Paliwo lotnicze JET	397	319	80
LPG*)	0	0	-
Ciężki olej opałowy	2 851	2 346	82
OGÓŁEM	3 765	3 034	81

KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2019 R.

W tabeli (rys. 11) przedstawiono wstępne porównanie oficjalnej konsumpcji krajowej paliw płynnych w 2019 r. do oficjalnej konsumpcji osiągniętej w 2018 r. Ostateczne dane, uwzględniające końcowe rozliczenie dokonane przez służby skarbowe Ministerstwa Finansów dla importu, eksportu oraz nabyć i dostaw wewnątrzspółnotowych, będą dostępne w II połowie 2020 r. Z tego powodu przedstawiane wyniki dla 2019 r. należy traktować wciąż jako szacunkowe.

Gospodarka krajowa rośnie, Polacy posiadali coraz więcej samochodów i coraz więcej podróżowali. Ceny paliw były na akceptowalnym poziomie, a państwowe służby trzymały szarą strefę w ryzach. Czynniki te sprawiły, że konsumpcja paliw w Polsce kolejny rok wzrosła. Wzmógł się oficjalny popyt notowano dla trzech głównych gatunków paliw transportowych – benzyny silnikowej, oleju napędowego i autogazu. Lepszy od ubiegłorocznego wynik zanotowała też sprzedaż paliwa lotniczego Jet. Mniejsze zainteresowanie rynek wykazał paliwami grzewczymi - lekkim i ciężkim olejem opałowym. W segmencie paliw do silników samochodowych wzrosły oficjalnej konsumpcji benzyn w 2019 r. były największe, choć oczywiście w porównaniu do ilości zużytego oleju napędowego było to i tak o ponad 3 razy mniej. Popyt na autogaz osiągnął poziom 66% sprzedaży benzyn silnikowych. Miniony rok był piątym z rzędu, kiedy popyt na benzyny silnikowe wzrastał.

Dla wszystkich gatunków paliw samochodowych (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz) rynek zwiększył się w stosunku do 2018 r. o 4%, a cały sektor paliw płynnych zanotował dodatnią dynamikę też na poziomie 4%. Dobre wyniki sprzedaży benzyn były rezultatem wyższych dochodów obywateli oraz kontynuacją większego zainteresowania pojazdami z silnikami o zapłonie iskrowym i hybrydami – szczególnie przy zakupach nowych pojazdów osobowych i używanych o niskim przebiegu. Rosnąca flota pojazdów, uszczelnienie rynku oraz dobra relacja cenowa pomiędzy autogazem a benzyną 95 skutkowały wzrostem oficjalnej konsumpcji autogazu. Większe zakupy autogazu przełożyły się na wyniki całego rynku gazu płynnego LPG, który zanotował 5% dynamikę wzrostu. Wyliczenie to nie uwzględnia reeksportu (eksport gazu poprzednio kupionego poza granicami Polski), który w ubiegłym roku był o 13% mniejszy, niż w 2018 r. Wyższy import, wyższa produkcja krajowa oraz mniejszy reeksport LPG pozwoliły zaspokoić wyższy popyt krajowy.

Obecne dane dają podstawę do twierdzenia, że w 2019 r. na polskim rynku paliw płynnych, kolejny rok z rzędu zanotowano wzrost oficjalnego popytu. Kolejny też rok największe zmiany „in plus” zanotowano procentowo dla paliwa lotniczego Jet, a wolumenowo dla oleju napędowego. Popyt krajowy na paliwa płynne został w całości zaspokojony i nie notowano przypadków

RYS. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH W KRAJU W 2019 R. W PORÓWNANIU DO 2018 R. [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie		ROK 2018		ROK 2019		Wskaźnik 2018=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	6 082		6 425		106
	w tym całkowity import	652	11	632	10	97
Olej napędowy	Konsumpcja	20 357		20 952		103
	w tym całkowity import	5 898	29	5 596	27	95
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 853		5 101		105
	w tym całkowity import	3 965	82	4 084	80	103
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	31 292		32 478		104
	w tym całkowity import	10 515	34	10 312	32	98
Paliwo JET	Konsumpcja	1 279		1 358		106
	w tym całkowity import	46	4	35	3	76
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	780		732		94
	w tym całkowity import	103	13	110	15	107
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	200		192		96
	w tym całkowity import	63	32	35	18	56
OGÓLEM	Konsumpcja	33 551		34 760		104
	w tym całkowity import	10 727	32	10 492	30	98

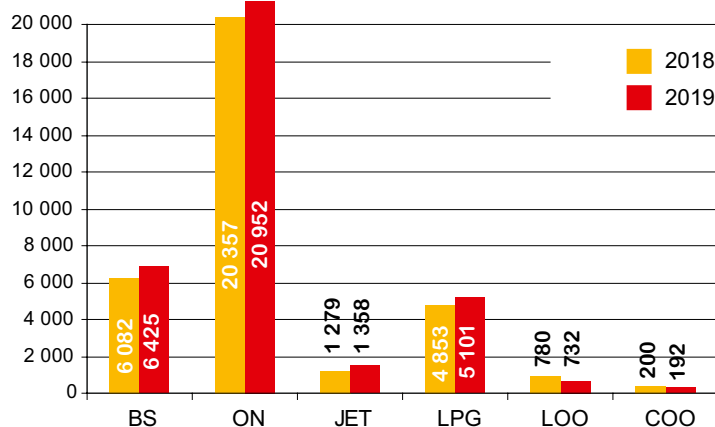
zawirowań na rynku – nawet w kryzysowej sytuacji, kiedy do rurociągów dostała się zanieczyszczona ropa i tłoczenia trzeba było wstrzymać. Dla zaspokojenia popytu, uzupełnieniem produkcji krajowej było paliwo sprowadzone z zagranicy.

Oficjalna konsumpcja oleju napędowego wzrosła o 3% w stosunku do 2018 r. i przekroczyła poziom 20 mln m³. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego paliwa osiągnął poziom 27%, tj. zmniejszył się o 2 punkty procentowe w stosunku do stanu z roku poprzedniego. Dynamika dostaw rynkowych realizowanych przez firmy POPiHN wyniosła 5%, a więc więcej niż wzrósł cały rynek. Import dokonywany przez koncerny zmalał w stosunku do 2018 r. o 7%, ale i tak przewyższył o prawie 1,5 mln m³ import uzupełniający realizowany przez niezależnych importerów. Łącznie do kraju sprowadzono z zagranicy 5,6 mln m³ tego gatunku paliwa.

2019 r. był kolejnym, w którym obserwowano wzrost popytu na benzyny silnikowe. Zainteresowanie zakupem tego gatunku paliwa wzrosło o 6%. Zasobność portfeli Polaków, poziom cen detalicznych oraz wielkość floty samochodowej wyznaczają skalę zakupów benzyn. W omawianym roku flota pojazdów benzynowych powiększyła się, a wzrost cen paliw tylko w niewielki sposób mógł wpłynąć negatywnie na zakupy polskich kierowców. Relacje ceny pomiędzy benzyną 95 i autogazem zawsze stanowią o proporcji zakupów realizowanych przez kierowców posiadających pojazdy o podwójnym systemie zasilania. W ubiegłym roku, mimo że te relacje skłaniały do zakupów jednak autogazu, popyt na benzyny był wyższy od popytu na gaz. Polscy kierowcy zużyli w swoich pojazdach 6,4 mln m³ benzyn, z czego 630 tys. m³ pochodziło z importu. Import zaopatrywał 10% rynku benzynowego – o 1 punkt procentowy mniej niż w 2018 r.

RYS. 12 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2018 I 2019 R. [tys. m³]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



Zużycie gazu płynnego LPG, liczone według metodologii POPiHN, wykazało wynik o 5% lepszy niż w roku poprzednim. Relacja cenowa autogazu do benzyny 95 była na poziomie sprzyjającym zakupom autogazu (przyjmuje się, że 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 większe od rynku autogazu. Szacunkowy wynik dla całego roku pokazuje konsumpcję gazu LPG na poziomie 5,1 mln m³. Reeksport tego gatunku paliwa wyniósł 460 tys. m³, czyli o około 70 tys. m³ mniej, niż w 2018 r. Około 80% zaopatrzenia rynku krajowego (82% w roku poprzednim) pochodziło z zagranicy, a jego wolumen wyniósł 4,1 mln m³.



Fot.: BP

Popyt na lekki olej opałowy spadł kolejny rok z rządu. Tym razem rynek potrzebował jedynie 730 tys. m³, o około 50 tys. m³ mniej niż przed rokiem. Już od siedmiu lat popyt krajowy na ten produkt wynosi poniżej 1 mln m³ i zakłada się, że będzie nadal mały. Znakomitą większość zapotrzebowania na to paliwo – 85% – (o 2 punkty procentowe więcej niż w roku poprzednim) zaspokoiła produkcja krajowa. Oficjalny import uzupełniający w 2019 r. wzrósł o około 7 tys. m³ i wyniósł 110 tys. m³.

Krajowy rynek paliwa lotniczego Jet nadal rozwija się dobrze i w 2019 r. osiągnął poziom 1,4 mln m³. To wzrost oszacowany na poziomie 80 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego. Zwiększony popyt rynku zaspokojono głównie wykorzystując produkcję krajową, a nieznaczny import wyniósł 35 tys. m³ i było to tylko 3% potrzeb.

Skurczył się rynek krajowy ciężkiego oleju opałowego. Spadek popytu wyniósł 44%, a limit zapotrzebowania krajowego został ustalony na poziomie poniżej 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 objęła prawie 35 mln m³ i była wyższa o 1,2 mln m³ od konsumpcji z 2018 r. Wzrost rynku wyniósł 4%, w tym import obniżono o 2%, a jego udział w całości rynku został oszacowany na 30% (o 2 punkty procentowe mniej niż w roku poprzednim). Oficjalnie do Polski sprowadzono 10,5 mln m³ paliw – o nieco ponad 0,2 mln m³ mniej niż w roku poprzednim.

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

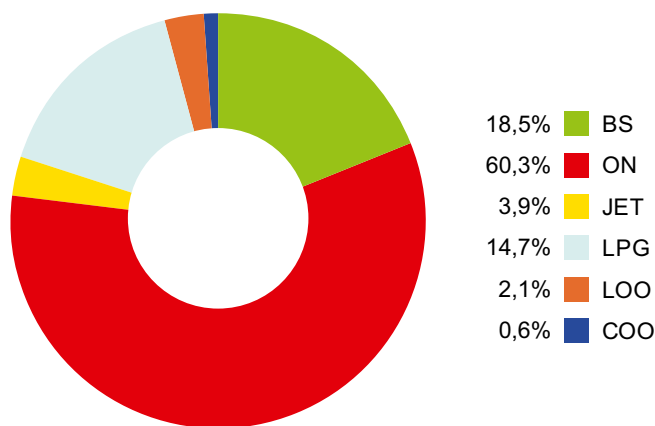
W stosunku do 2018 r. struktura konsumpcji paliw płynnych zasadniczo się nie zmieniła. Wciąż w kraju najczęściej zużywa się oleju napędowego i tym razem zapotrzebowanie na ten gatunek wyniosło 60% ogółu popytu na paliwa płynne.

Polski rynek zaopatruje się w paliwa płynne głównie w rafineriach krajowych, dla których sprzedaż na rynku wewnętrznym jest bardziej opłacalna, niż eksport. Taka sprzedaż jest też korzystniejsza dla krajowego fiskusa. Po ograniczeniu szarej strefy paliwa – jeszcze niedawno eksportowane w dużych ilościach – trafiają teraz na rynek krajowy. Jedynie ich nadwyżki, których z różnych względów nie kieruje się do kraju, wysyłane były za granicę. Bilans obrotów międzynarodowych dla Polski w paliwach naftowych został przedstawiony na rys. 14.

W 2019 r. przewaga szeroko rozumianego importu nad eksportem paliw była ponad trzykrotna. Zmniejszenie importu o 2% i eksportu o 20% obniżyło różnicę w stosunku do obserwowanej przed rokiem. Na wynik importu wpływa głównie olej napędowy i gaz płynny LPG, a eksport jest jeszcze wciąż zdominowany przez wysyłki ciężkiego oleju opałowego. Jeśli w kolejnych latach gospodarka polska będzie nadal rosła – a takie są prognozy, chociaż zapowiada się spowolnienie w skali europejskiej, a nawet światowej – 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 nadal zwiększać na rzecz importu. Tym bardziej, że w kraju rusza instalacja Grupy LOTOS do zwiększenia stopnia przerobu ropy, co będzie skutkowało zmniejszeniem ilości wytwarzanego ciężkiego oleju opałowego. Krajowe rafinerie pracują na maksymalnych obrotach i perspektywy podniesienia produkcji – poza inwestycją EFRA w Grupie LOTOS oraz planami PKN ORLEN na modernizację zwiększającą wydajność instalacji w kolejnych latach – są w najbliższym czasie niewielkie. Rosnący rynek będzie musiał być zasilany przez rosnący import. I w perspektywie dekady raczej nie zmieni tego nawet efektywny wzrost ilości samochodów elektrycznych, które ewentualnie mogłyby pojawić się na polskich drogach. Polski bilans obrotów międzynarodowych sektora paliwowego będzie nadal kształtowany głównie przez import oleju napędowego i gazu płynnego LPG. W najbliższym czasie może się jednak pojawić konieczność importu również benzyn silnikowych.

RYŚ. 13 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH W 2019 R. [%]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



RYŚ. 14 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW PŁYNNYCH W 2019 R. [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów, danych własnych POPiHN

*) – obrót realizowany przez producentów krajowych

Wyszczególnienie	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
1	2	3	4
Benzyny silnikowe	632	335	297
Olej napędowy	5 596	34	5 562
LPG	4 084	0*)	4 084
Paliwo lotnicze JET	35	319*)	(-284)
Lekki olej opałowy	110	0	110
Ciężki olej opałowy	35	2 346	(-2 311)
RAZEM	10 492	3 034	7 458

RYNEK DETALICZNY

Dla 2019 r. dokonano zbilansowania rynku stacji paliw w Polsce w oparciu o wiarygodne i oficjalne dane uzyskane od spółek członkowskich POPIHN, przy wykorzystaniu wciąż modyfikowanej bazy infrastruktury paliwowej Urzędu Regulacji Energetyki oraz z uwzględnieniem ogólnodostępnych informacji medialnych. Szacunki organizacji pokazują, że sieć stacji paliw – obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy – liczyła na koniec ubiegłego roku 7 628 obiektów. W porównaniu do szacunków POPIHN z końca 2018 r. ilość ta była mniejsza o 137 obiektów. Spadek liczby stacji paliw wynika z coraz dokładniejszego określenia rynku, ale też z organicznej zmiany tego rynku, który dostosowuje się do nowych realiów działania poprzez modyfikację struktury sieci stacji.

Rynek dostosowywał się do wymagań klientów, ale też odzwierciedlał przekształcenia wynikające z nowych inwestycji czy zmiany brandu stacji. Przejęcia były głównie realizowane w segmencie stacji niezależnych i dokonywane przez największe sieci krajowe, również te nienależące do koncernów paliwowych. 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.

Po przystąpieniu ANWIM S.A. do POPIHN, podział rynku pomiędzy spółki należące do organizacji i pozostałych operatorów rynku kształtuje się w proporcji 53 do 47%. Przy innym podejściu można wskazać, że w ogólnej liczbie stacji 30% należało do koncernów krajowych, 20% do koncernów międzynarodowych. Tym samym, prawie 50% rynku wciąż należało do pozostałych operatorów, którymi byli prywatni właściciele stacji oraz hipermarkety. Do tych ostatnich należało prawie 3% rynku stacji paliw, a grupa określana jako sieci właścicieli niezależnych (stacje pod jednym logo w liczbie większej niż 10) stanowiła prawie 15% tego zestawienia.

Wciąż dokonywał się proces przejmowania stacji niezależnych przez operatorów o większym potencjale. Główną formą pozyskiwania nowych stacji do sieci pozostała franczyza koncernu, lub innego operatora prywatnego. Mimo trwającej konsolidacji rynku, spora grupa operatorów, dysponująca dobrymi lokalizacjami dla swoich stacji, nadal działała samodzielnie. Warto też zaznaczyć, że w minionym roku znikło z polskiego



Fot.: SLOVNAFT

rynku logo LUKOIL, a w jego miejsce zaistniał brand AMIC, zgodny z nazwą właściciela stacji.

W 2019 r. najwięcej stacji w Polsce posiadał PKN ORLEN. Pozycję wicelidera utrzymała sieć BP, a trzecie z kolei miejsce, kolejny rok z rzędu, należało do Grupy LOTOS. Koncerny krajowe wciąż jeszcze operowały z wykorzystaniem czterech brandów: ORLEN i BLISKA w przypadku PKN ORLEN oraz LOTOS i LOTOS OPTIMA w przypadku Grupy LOTOS. Stan ilościowy stacji w zielonych barwach PKN znów zmalał i zakończył rok na poziomie 36 obiektów. Ilość ekonomicznych stacji Grupy LOTOS zmniejszyła się o 3. Postępowały więc działania zmierzające do ujednoczenia barw i zaoferowania jednolitego standardu obsługi na wszystkich stacjach sieciowych. Głównie na skutek zrealizowanych przejęć przez BP powiększył się segment stacji z logo koncernów międzynarodowych. Pod ich brandami działały 1 543 obiekty. W segmencie stacji niezależnych najlepszą dynamikę rozwoju sieci zanotowała MOYA, której właściciel firma ANWIM SA – jak wspomniano powyżej – wstąpił w połowie roku do POPIHN. Dobrze rozwijały się też inne sieci prywatne, jak Grupa Pieprzyk, czy AVIA. Zgodnie z praktyką z ubiegłych lat głównym i najsukuteczniejszym sposobem pozyskiwania nowych obiektów do sieci była umowa franczyzowa. Oczywiście budowano też zupełnie nowe obiekty – głównie

RYS. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2017-2019 [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPIHN

	2017	2018	2019
Sieci stacji paliw	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
Koncerny krajowe	2 269	2 282	2 306
Koncerny zagraniczne	1 487	1 512	1 543
Sieci niezależne (operujące pod wspólnym brandem)	932	1 071	1 116
Pozostali operatorzy niezależni (około)	1 768	2 708	2 467
Sklepy	187	192	196
OGÓŁEM (około)	6 643	7 765	7 628

7 628

Liczba stacji operatorów detalicznych w 2019.

w ramach sieci koncernowych, ale realizowane również przez sieci handlowe i sporadycznie przez niezależnych operatorów.

Wartość sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w 2019 r. oszacowana została na około 132 mld zł, a jej wielkość na 28 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 65 mld zł.

Dzięki nowym obiektom i przejęciom ogólna liczba stacji paliw w barwach koncernowych wzrosła o 24. Tylko i aż tyle, gdyż z sieci zostały usunięte stacje nierentowne, a niektórym wygasły i nie zostały odnowione umowy patronackie. Trwał proces rewitalizacji starszych stacji do nowych standardów obsługi. Spółka AMIC Polska przeprowadziła proces zmiany barw swojej sieci, która jeszcze do niedawna funkcjonowała pod znakiem LUKOIL pozyskując jednocześnie 2 nowe obiekty. BP umocniło pozycję na rynku polskim dzięki zakupowi sieci Arge.

Polacy chętnie korzystają z dróg szybkiego ruchu i autostrad. W 2019 r. przy polskich autostradach funkcjonowały 83 stacje paliw, a to oznacza, że w ubiegłym roku przybyła tylko jedna zrealizowana przez Grupę LOTOS. Liderem w tej kategorii stacji pozostaje PKN ORLEN, który obsługuje 35 takich punktów tankowania pojazdów. Grupa LOTOS zarządza 21 obiektami, a BP ma ich 16. Stawkę uzupełniają Shell z 9 obiektami i CircleK z 2. Coraz bardziej kompletna sieć autostrad

i dróg szybkiego ruchu zmienia geografie tankowania pojazdów. Mimo, że na tego rodzaju stacjach paliwa są zwykle sporo droższe, to kierowcy i tak z nich korzystają nie chcąc tracić czasu na poszukiwanie innych punktów gdzieś w pobliżu drogi głównej. Tym samym, tracą klientów stacje, które do niedawna były naturalnym zapleczem autostrad. Z powodu przeniesienia ruchu zmniejsza się zainteresowanie również stacjami przy drogach alternatywnych do dróg ekspresowych.

PKN ORLEN w 2019 r. powiększył swoją sieć stacji paliw o 13 obiektów i na koniec roku miał ich 1800. Firma systematycznie zmniejsza ilość stacji operujących pod logo BLISKA – na koniec 2019 r. było ich już tylko 36, o 18 mniej niż na koniec poprzedniego roku. Obiekty funkcjonujące jeszcze do niedawna w zielonych barwach ORLEN-u obecnie działają już pod logo głównym koncernu.

Grupa LOTOS zakończyła rok posiadając 506 stacji paliw – o 11 więcej niż na koniec roku poprzedniego. Pod logo LOTOS OPTIMA funkcjonowało 194 stacji – o 3 mniej aniżeli przed rokiem. Podobnie, jak w PKN ORLEN, część stacji zmieniła logo na LOTOS.

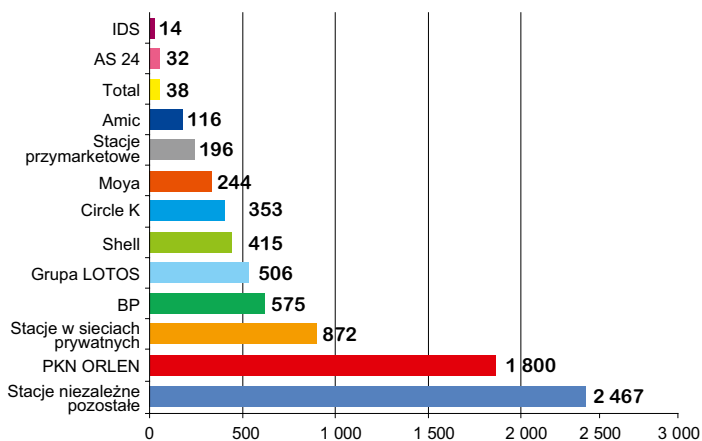
Coraz więcej stacji działa w barwach koncernów zagranicznych. Wicelider rynku – firma BP – na koniec 2019 r. posiadała 575 stacji, zwiększając swój stan posiadania o 23 obiekty. Shell Polska zakończył rok z siecią pomniejszoną o 5 stacji w porównaniu z końcówką 2018 r. Firma dysponuje 415 stacjami, z czego 14 działa w formacie bezobsługowym. Circle K na koniec 2019 r. posiadał 353 stacje – o 4 więcej niż w 2018 r. Amic Polska, po zmianie loga z Lukoil na AMIC pozyskał jeszcze 2 stacje paliw i ma ich teraz 116. Marka TOTAL była obecna na 38 stacjach paliw, a to oznacza, że przybyło firmie 6 obiektów. Wszystkie stacje tej firmy działają na zasadzie franczyzy.

Od połowy 2019 r. POPiHN ma nowego członka, którym została firma ANWIM S.A. zarządzająca 244 stacjami oznaczonymi logo MOYA. Jest to jedna z najprężniej rozwijających się marek w Polsce. W ubiegłym roku pod tym brandem przybyło w kraju 45 obiektów. Firma jest już obecna praktycznie we wszystkich województwach i coraz lepiej rozpoznawana przez klientów.

W Polsce stale zmniejsza się segment stacji tzw. niezależnych. Pewna ilość firm uległa likwidacji podczas weryfikacji koncesji, a część zmieniła logo na sieciowe. Przyjmując nomenklaturę POPiHN (sieci niezależne to takie, w których pod wspólnym logo występuje co najmniej 10 obiektów), ta grupa operatorów zwiększyła liczebność do 1116 obiektów. Jak już wspomniano powyżej najbardziej aktywną siecią prywatną w 2019 r. była, zarządzana przez nowego członka POPiHN, MOYA, która urosła w ciągu minionego roku o ponad 20%. Aktywni byli też tacy operatorzy, jak Huzar czy Grupa Pieprzyk. UNIMOT rozwijał brand AVIA i na koniec roku posiadał już 50 stacji w tej sieci. To oznacza, że do sieci dołączyło 8 obiektów do tej pory funkcjonujących w formule niezależnej. W miarę, jak poszczególne marki rosną w siłę, rośnie też atrakcyjność przystępowania do tego typu aliansów dla pozostałych niezależnych operatorów i z pewnością ten segment rynku będzie dalej się powiększał. Segment ten był w ostatnich latach – i zapewne będzie jeszcze w przyszłości – alternatywą dla kooperacji z dużymi koncernami, których wymagania co do zachowania standardów obsługi i standaryzacji ekspozycji sklepowej oraz usługowej nie dla wszystkich są do zaakceptowania. Zsumowane stacje z tej

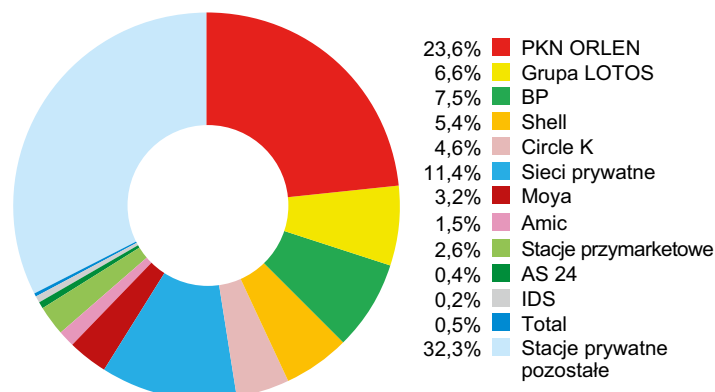
RYS. 16 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC 2019 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



RYS. 17 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC 2019 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



grupy stanowią drugą pod względem ilości formację zorganizowanych obiektów, realizujących detaliczną sprzedaż paliw. Stają się coraz bardziej realną konkurencją dla stacji dużych koncernów paliwowych.

Liczba stacji będących własnością super i hipermarketów wzrosła w 2019 r. o 4 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 obiektów do tankowania pojazdów. Na tempo realizacji nowych obiektów przy tego typu placówkach handlowych będzie wpływać zapewne coraz bardziej rygorystycznie wprowadzany zakaz sprzedaży w niedziele.

Coraz dokładniejsze dane z bazy URE dotyczącej infrastruktury paliwowej pozwalają już dość dokładnie oszacować liczbę stacji paliw działających w formule pełnej niezależności. Dodatkowo, ten segment rynku podlega ciągłym zmianom. I choć nadal trudno jest jednoznacznie określić, ile rzeczywiście stacji niezależnych funkcjonuje w Polsce, to coraz bardziej zbliżamy się do wskazania tego wyniku. Z uzyskanych oficjalnych informacji wynikało, że na koniec 2019 r. pojedynczych stacji lub działających w małych lokalnych sieciach, o liczbie stacji pod wspólnym logo mniejszej niż 10, na rynku polskim było niecałe 2,5 tysiąca. Liczono tylko ogólnodostępne stacje, sprzedające co najmniej 2 gatunki paliw (BS i ON). Oprócz nich funkcjonuje 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 przedstawionych analizach.

Wprowadzone w 2016 r. regulacje w ramach tzw. pakietu energetycznego stworzyły ramy dla opracowania oficjalnej, wiarygodnej bazy danych, dającej wiedzę w zakresie tego, jaka infrastruktura służy do zaopatrzenia Polaków w paliwa ciekłe, ile jest stacji paliw i gdzie te stacje się znajdują. Baza jest stale aktualizowana a to pozwala na coraz dokładniejsze i bardziej wiarygodne badania rynku. Ponadto, ostatnie zmiany uszczelniające, w tym objęcie systemem monitorowania transportu (SENT) gazu płynnego LPG w listopadzie 2019 r. powinno doprowadzić do tego, że w bazach URE i KAS będzie pełny wykaz stacji paliw.

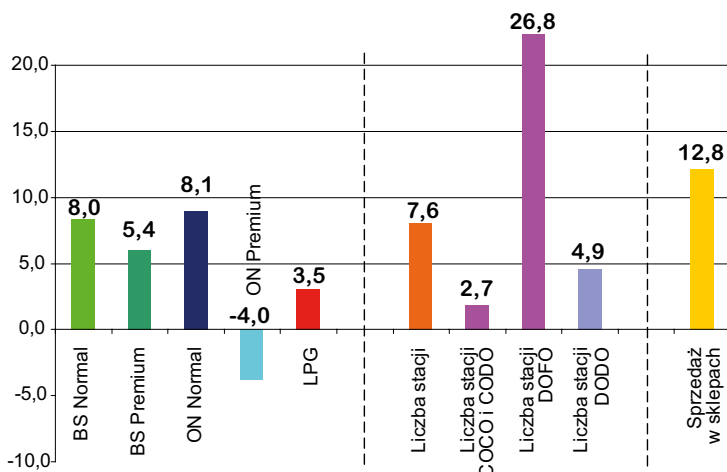
RYNEK SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW PŁYNNYCH pokazany na podstawie działalności stacji paliw firm członkowskich POPiHN

Ten fragment raportu poświęcamy opisaniu zjawisk i trendów zachodzących na krajowym rynku detalicznej sprzedaży paliw płynnych w oparciu o dane uzyskane od firm należących do POPiHN. W 2019 r. do firm członkowskich dołączył ANWIM S.A., co dodatkowo jeszcze zwiększyło reprezentatywności próby, na podstawie której oceniamy zmiany zachodzące na rynku. Analizy zostały wykonane na próbie ponad 4 tys. stacji paliw. Ponadto, dzięki ciągłemu rozbudowywaniu bazy infrastruktury paliw płynnych prowadzonej przez URE oraz wnikliwej obserwacji rynku można było w 2019 r. określić rzeczywistą liczbę punktów sprzedaży paliw i odnieść trendy sprzedażowe największych operatorów rynkowych do pozostałej części rynku stacji paliw z jeszcze większym prawdopodobieństwem niż było to robione w latach poprzednich. W analizie POPiHN uwzględniono dostępne informacje o stacjach koncernów krajowych i międzynarodowych działających w Polsce oraz stacjach niezależnych, które były ogólnodostępne i sprzedające co najmniej 2 gatunki paliw (BS, ON). Organizacja szacuje, że w kraju w takiej formule funkcjonowało około 7,6 tys. stacji paliw.

Próba wybrana do analizy obejmuje zatem około 52% rynku. Pozostała część należy do operatorów niezależnych, od których uzyskanie jakichkolwiek informacji o wynikach rynkowych jest bardzo trudne. Dlatego też ocena dla całego rynku możliwa jest tylko poprzez przeniesienie wyników i doświadczeń największych operatorów na pozostałą część rynku. Stacje działające pod logo firm członkowskich POPiHN zrealizowały w 2019 r. w kraju około 73% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych i około 53% oleju napędowego. Tak duże udziały dają już możliwość pokazania trendów i zmian zachodzących na całym rynku detalicznej sprzedaży paliw. Obserwacja wyników tak dużej ilości stacji paliw pozwala również na ocenę tego, co działo się na stacjach oprócz sprzedaży paliw. Myślimy tu o sprzedaży w sklepach na stacjach paliw oraz o innych rodzajach działalności usługowej, jak gastronomia czy podstawowe czynności związane z serwisem

RYS. 18 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA STACJACH W 2019 R. W STOSUNKU DO 2018 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



132 mld zł

Wartość sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w 2019 r.

pojazdów samochodowych. Standardy obsługi oraz zakres działalności pozapaliwowej liderów rynku (firm członkowskich POPiHN) są w następnej kolejności powielane przez inne firmy prowadzące sprzedaż paliw płynnych do pojazdów.

Najważniejsze zmiany obserwowane na rynku detalicznej sprzedaży paliw i w działalności stacji paliw w sieciach firm członkowskich POPiHN pokazuje rys. 18 w porównaniu do roku poprzedniego. Sprzedaż paliw standardowych wykazała – podobnie jak przed rokiem – dodatnią dynamikę. Ujemny wynik – również podobnie jak przed rokiem – uzyskano na sprzedaży paliw premium, do czego przyczynił się średnioroczny poziom cen – wyższy, co oczywiste w stosunku do paliw standardowych, ale też wyższy, niż dla gatunków premium w roku poprzednim. Firmy powiększyły swoje sieci o obiekty działające w formule franczyzy DOFO (znaczny wzrost dynamiki, to skutek przystąpienia ANWIM S.A. do organizacji ze swoją siecią stacji MOYA korzystających głównie z tej formy działania). W przypadku największych operatorów rynkowych zwiększyła się też liczba stacji własnych – często będących nowymi inwestycjami – operujących w formule COCO lub CODO i to ze zdwojona dynamiką w stosunku do wyniku z 2018 r. Nadal postępowała konsolidacja rynku stacji paliw wokół największych operatorów zarówno koncernowych, jak i tych z segmentu niezależnego.

Z dynamiką większą niż przed rokiem rosła sprzedaż benzyn standardowych i premium. Standardowy olej napędowy sprzedawał się z podobną dynamiką, jak przed rokiem, a gatunek premium wykazał mniejszy spadek dynamiki niż w 2018 r. Nieco lepiej kształtowała się też sprzedaż autogazu. Obroty dla sprzedaży tzw. artykułów pozapaliwowych wzrosły w stosunku do roku poprzedniego, choć z dynamiką nieco mniejszą niż w 2018 r. – mimo włączenia do analizy sklepów na stacjach MOYA po przystąpieniu ANWIM S.A. do POPiHN. Główny powód wzrostu należy upatrywać w urozmaiceniu i powiększeniu zakresu asortymentów sprzedawanych towarów oraz w poszerzeniu małej gastronomii, a mniejszy – choć zapewne też znaczący wpływ – miały niehandlowe niedziele w sklepach wielkopowierzchniowych. Wraz z rozwojem i modernizacją rynku stacji rosła też liczba sklepów zlokalizowanych przy tych stacjach paliw, a liczne akcje promocyjne dodatkowo

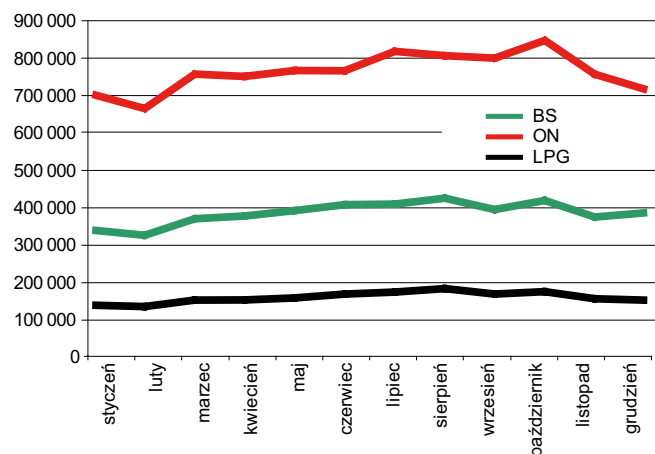
przyciągały klientów. Operatorzy stacji paliw wiedzą, że najlepszym magnesem dla kierowców, ale też klientów niezmotoryzowanych jest kompleksowa i dopasowana regionalnie oferta handlowa i usługowa. Czasy, kiedy stacja paliw była tylko miejscem tankowania pojazdów minęły bezpowrotnie.

Sprzedaż paliw typu premium, z wykorzystaniem nazw własnych paliw nadawanych przez poszczególne firmy, była w większości realizowana przez stacje będące własnością koncernów paliwowych, choć trzeba przyznać, że w ten segment sprzedaży weszły też firmy niezależne przygotowując własne paliwa o wyższych parametrach eksploatacyjnych. Zauważyć trzeba, że w 2019 r. – podobnie jak w 2018 r. – spadła sprzedaż oleju napędowego typu premium. Głównym powodem były wysokie ceny tego paliwa i brak ostrej zimy, a więc okresu kiedy tego typu paliwa sprzedają się najlepiej. Zadowalającym faktem była za to zwyżka sprzedaży benzyn silnikowych premium. Na pewno do tych zwiększonych zakupów przyczyniły się korzystne ceny detaliczne, ale też kierowcy poznali już pozytywny wpływ tego typu paliw na stan silników w pojazdach oraz na środowiskowe zalety ich stosowania. Sprzedaż produktów premium jest zwykle mocno uzależniona od ich ceny. Podobnie jak w latach poprzednich były one droższe od paliw standardowych o 25 – 35 gr/l, ale gdy ceny paliw standardowych mocno się obniżyły poniżej poziomu 5 zł/litr, to i ceny paliw premium były bardziej akceptowalne dla kierowców. Udział szlachetniejszych paliw w całości sprzedaży benzyn silnikowych firm członkowskich POPiHN był podobny, jak w latach poprzednich i ukształtował się na poziomie około 10%, a w całości rynku krajowego benzyn na poziomie 7%. Dla oleju napędowego wyniósł 12% w rynku sprzedaży firm POPiHN i 5% w całości rynku krajowego. Dobra wzrostowa dynamika sprzedaży paliw standardowych spowodowała, że udział paliw premium w sprzedaży całkowitej paliw ciekłych zmalał, ale wolumenowo w przypadku benzyny było to więcej niż w roku poprzednim. Oznacza to, że kierowcy doceniają aspekty eksploatacyjne, związane z zakupem lepszych gatunkowo paliw i czasem nawet tylko okresowo - gdy ceny są korzystne - kupują je w większych ilościach.

Prognozy POPiHN przewidywały wzrost sprzedaży standardowej benzyny 95 i była to kontynuacja trendu z lat poprzednich. Na stacjach koncernowych, ale też i na pozostałych, sprzedano więcej niż przed rokiem standardowego oleju napędowego B7. Ostatecznie na stacjach paliw firm członkowskich POPiHN odnotowano 8% wzrost sprzedaży podstawowych benzyn silnikowych i 8% wzrost sprzedaży standardowego oleju napędowego. Ten wzrost został osiągnięty dzięki powiększeniu krajowej floty pojazdów zarówno poprzez większe inwestycje w nowe pojazdy, jak też przez większy import aut używanych. Warto w tym miejscu zauważyć, że w zakupach nowych pojazdów przewagę stanowiły samochody z silnikami benzynowymi lub z układami hybrydowymi opartymi o napęd benzynowy, natomiast w imporcie aut używanych proporcje między pojazdami na olej napędowy i na benzynę rozłożyły się mniej więcej po połowie. Nie notowano znacznego wzrostu ilości aut posiadających instalacje do alternatywnego zasilania autogazem, a to oznacza, że kierowcy przesiadają się do pojazdów z mniejszymi silnikami (choć wymiarowo auta wcale nie maleją) zasilanymi benzynami. Większe zakupy paliwa do silników Diesla

RYŚ. 19 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W 2019 R. [m³]

Źródło: Dane własne POPiHN



są głównie efektem dobrych wyników polskiej gospodarki, dla której olej napędowy jest najważniejszym paliwem transportowym.

W 2019 r. wzrost ilości stacji paliw będących w gestii firm członkowskich POPiHN realizowany był głównie poprzez pozyskiwanie nowych obiektów w formule DOFO spośród stacji należących do prywatnych operatorów. Oprócz tej dominującej metody pozyskiwania stacji realizowano też nowe inwestycje eksploatowane następnie w formule COCO i CODO.

Dla operatorów niezależnych franczyza była głównym sposobem rozbudowy marki, choć zdarzały się również w tej grupie operatorów nowe inwestycje realizowane od zera.

Wzrost ilości stacji paliw firm członkowskich POPiHN spowodował równocześnie zwiększenie o 10% ilości czynnych sklepów działających w ramach tych stacji. Rosta też realizowana w sklepach sprzedaż i to zarówno dla całej ilości sklepów, jak też dla pojedynczego sklepu. Trzeba w tym miejscu zauważyć, że statystyki POPiHN wzmocniło przyjęcie do grona jej członków firmy ANWIM S.A. ze swoją siecią stacji MOYA liczącą na koniec roku około 240 obiektów.

Z powyższych powodów wartościowy wzrost sprzedaży w tym segmencie obrotu stacji paliw firm POPiHN wyniósł prawie 13%, ale też dla pojedynczego sklepu obroty wzrosły o nieco ponad 3%. Nie było to już rekordowe 15% z roku poprzedniego, ale też biorąc pod uwagę ubiegłoroczną bazę do obliczeń, wzrost należy uznać za solidny. Wprawdzie efekt wpływu wolnych od handlu weekendów na obroty sklepów stacyjnych zmalał, bo Polacy w te wolne weekendy odzwyczajają się od handlu w ogóle, to jednak rozszerzenie oferty i zakresu asortymentów przy rosnącej ilości sklepów przyniosło dodatni skutek. Trzeba też pamiętać, że na rynku przybyło kolejne 1,5 mln pojazdów i Polacy coraz więcej zarabiali i podróżowali, a to zwiększyło częstotliwość odwiedzin stacji paliw i tym samym sklepów na tych stacjach.

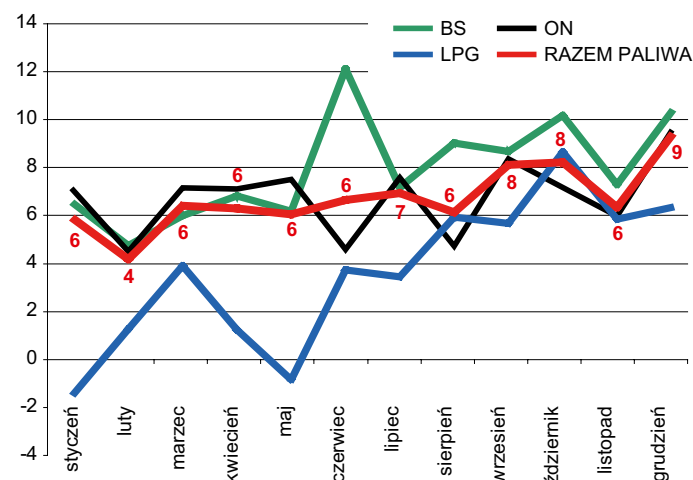
Rys. 19 przedstawia sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPiHN w układzie miesięcznym. Sezonowość sprzedaży była dokładnie taka, jak w roku poprzednim i zapewne będzie powtarzalna również w następnych latach.

W minionym roku, podobnie, jak w 2018 r. stacje firm członkowskich POPiHN działające w formule DOFO zanotowały większą dynamikę sprzedaży benzyn silnikowych, niż stacje działające w formule COCO i CODO oraz DODO. Pewien wpływ na taki wynik miało wspomniane już wyżej przyłączenie stacji MOYA do organizacji, a stacje te działają w zdecydowanej większości jako właśnie obiekty DOFO. Podobnie było w przypadku oleju napędowego. Natomiast autogaz lepiej się sprzedawał na stacjach własnych koncernów, niż na stacjach patronackich. Łączny wzrost sprzedaży benzyn silnikowych wyniósł 8%, oleju napędowego 6%, a autogazu 3%. Dla benzyn to dynamika lepsza o 1 punkt procentowy od wyniku z 2018 r., a dla pozostałych dwóch gatunków paliw identyczna, jak przed rokiem. Sprzedaż benzyn silnikowych i autogazu jest ściśle powiązana z cenami paliw, a oleju napędowego głównie z dynamiką gospodarki.

Stacje paliw wypracowały średniorocznie marże ze sprzedaży paliw na nieco niższym poziomie, niż w roku poprzednim i tym samym wciąż za niskie, aby pozwoliły na utrzymanie działania stacji tylko ze sprzedaży

RYC. 20 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W 2019 R. [m-c/m-c w %]

Źródło: Dane własne POPiHN



paliw. Zresztą dziś nikt tak już do biznesu paliwowego nie podchodzi. Liczy się kompleksowość usług związanych z motoryzacją i z podróżowaniem. Tylko bardzo wyspecjalizowane firmy mogą sobie pozwolić na stacje, których jedynym zadaniem jest dostarczenie paliwa do pojazdu. Reszta operatorów na utrzymanie i rozwój swoich obiektów wypracowuje środki z dodatkowych dochodów pochodzących ze sklepu z szeroką ofertą asortymentową i z usług, wśród których prym wiodła mała gastronomia. Zmiana spojrzenia na stację paliw - z punktu służącego tylko tankowaniu pojazdów, do miejsca szerokiego spektrum usług - już się, w zasadzie, dokonała, a w dalszej perspektywie nacisk będzie kładziony coraz bardziej na sklep, usługi i gastronomię a nie na sprzedaż paliwa.

Dynamikę zbytu paliw na stacjach firm POPiHN w poszczególnych miesiącach 2019 r. przedstawiono na wykresie (rys. 20).

W trakcie roku dynamika popytu na paliwa była cały czas w trendzie wznoszącym. Odwrotnie do 2018 r., kiedy z miesiąca na miesiąc była coraz niższa. Duży wpływ na taki obraz rynku miały poziomy cen detalicznych paliw i tym samym wartość nabywcza portfeli polskich kierowców.

Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na stacjach firm członkowskich POPiHN wyniósł 6,5%, przy czym dla oleju napędowego notowano wzrost sprzedaży o 8%, dla benzyn o 6%, a dla autogazu o 3%.

Analiza danych, dotyczących dynamiki handlu benzynami i olejem napędowym w spółkach członkowskich organizacji oraz wyników łącznej oficjalnej konsumpcji tych paliw w kraju, wskazuje na wyższe wzrosty sprzedaży w przypadku firm członkowskich niż dla niezrzeszonych dystrybutorów. Za to w przypadku autogazu, to właśnie stacje niezależne notowały wyższą dynamikę sprzedaży niż firmy z grona POPiHN.

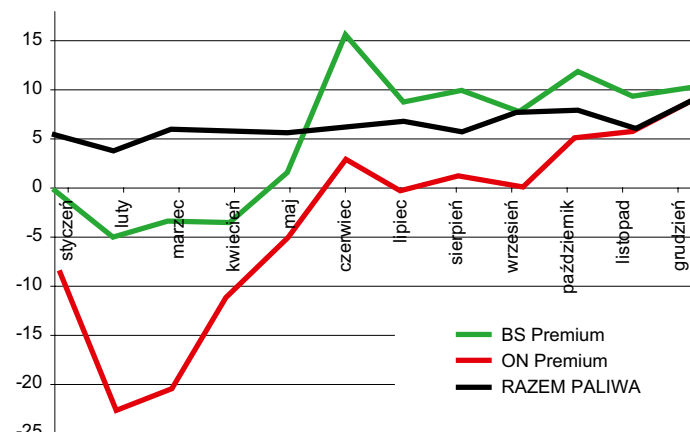
Dodatniej dynamice sprzedaży paliw ogółem towarzyszył wzrost sprzedaży benzyn silnikowych typu premium i spadek sprzedaży wysokogatunkowego oleju napędowego. Wzrost sprzedaży tego gatunku benzyny wyniósł 5%. Sprzedaż oleju napędowego premium zmalała o 4%.



Fot.: TOTAL

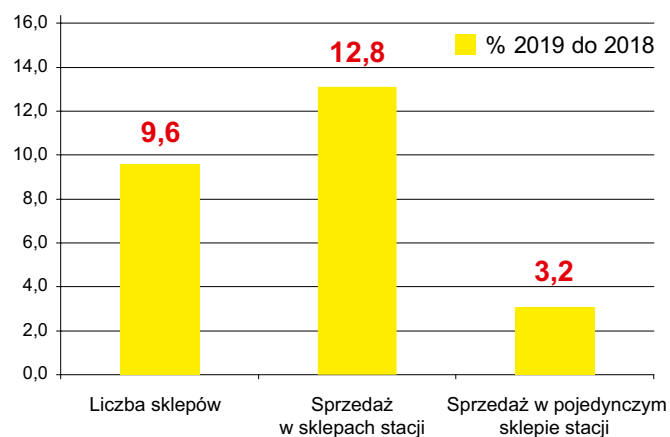
RYS. 21 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W 2019 R. [m-c/m-c w %]

Źródło: Dane własne POPiHN



RYS. 22 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W 2019 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



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. Okazało się, że w przypadku benzyn sprzedaż nie tylko nie zwolniła, ale wręcz przyspieszyła, za to w przypadku oleju napędowego zwolniła bardziej niż zakładano. Spory wpływ na taki obraz miał brak niskich temperatur w okresie późnojesiennym i zimowym. Niskie temperatury stanowiły zwykle okoliczność sprzyjającą zwiększonym zakupom oleju napędowego premium. Wydaje się, że wciąż 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 spodziewać się dodatnich wyników sprzedaży w porównaniach rok do roku.

Przy wykorzystaniu oficjalnej bazy logistyki paliwowej URE i informacji z firm członkowskich POPiHN udało się na koniec 2019 r. zlokalizować około 7,6 tys. stacji paliw ogólnodostępnych i sprzedających co najmniej 2 gatunki paliw (BS, ON). Stacji działających pod markami firm członkowskich organizacji było 4047. To oznacza wzrost ilości tych ostatnich o nieco ponad 2%. Na ten przyrost złożyły się nowe inwestycje, uruchomienie części stacji po okresie modernizacji, przejście części stacji od sektora niezależnego, ale też przyłączenie do grona POPiHN stacji MOYA, firmy ANWIM S.A. W grupie trwały prace nad optymalizacją sieci i polityki sprzedażowej, co prowadziło z jednej strony do rozwiązania części umów o współpracy, a z drugiej do podpisania wielu nowych. W ostateczności liczba stacji własnych koncernów wzrosła o 1,5% do 2803, a stacji działających w ramach franczyzy o 4,8% do 941. Format DODO powiększył się o 2,7% do 303 obiektów.

Zwiększenie ilości stacji paliw należących do firm członkowskich POPiHN skutkowało wzrostem ilości sklepów działających na tych stacjach paliw. Łącznie, na koniec 2019 r. w formule COCO+CODO było zarejestrowanych 2696 sklepów (o 68 więcej, niż w 2018 r.), a z tej liczby 2647 (o 61 więcej, niż w 2018 r.) prowadziło działalność handlową na koniec roku. Ze wzrostem ilości sklepów rosły również obroty w tych placówkach. Niestety, nie ze wszystkich sklepów, które działają przy stacjach z logo firm członkowskich POPiHN mamy informacje o sprzedaży (z część stacji DOFO i DODO franczyzodawcy nie mają danych o sprzedaży sklepowej). Podsumowując - sklepy, z których POPiHN ma informacje (2915 obiektów) - w stosunku do 2018 r., osiągnęły wzrost obrotów sklepowych o 12,8% i wyniósł on około 6,1 mld zł. Obroty pojedynczego sklepu wzrosły o 3,2% i kształtowały się średnio na poziomie około 2,1 mln zł.

Wzrost obrotów w sklepach na stacjach paliw (poza faktem przyłączenia do POPiHN firmy ANWIM S.A.) związany był z wprowadzeniem od marca 2018 r. niehandlowych niedziel w handlowych obiektach wielkopowierzchniowych, ale też ze zwiększeniem oferty handlowej i intensywnym rozwojem usług – głównie małej gastronomii. Jak dotąd, dzięki zabiegom branży i innych organizacji skupiających podmioty zajmujące się handlem, udało się też nie dopuścić do wprowadzenia całkowitego zakazu sprzedaży wyrobów alkoholowych, tytoniowych i podstawowych ogólnodostępnych leków. Stacje paliw – szczególnie w mniejszych miejscowościach – często są jedynymi punktami zaopatrzenia ludności w najpotrzebniejsze artykuły zapteki czy sklepu spożywczego, działającego w niedzielę lub w godzinach nocnych.

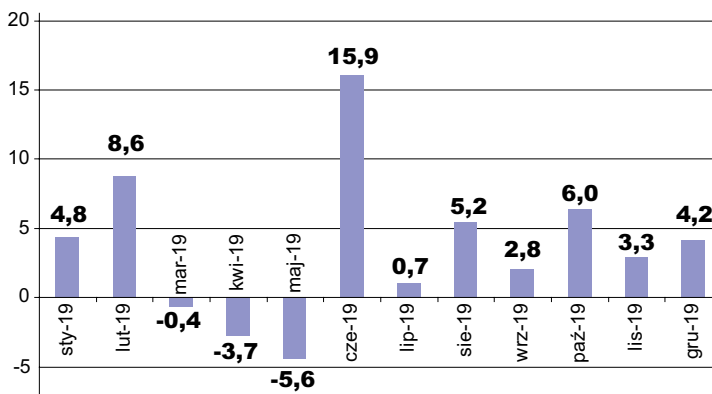
Wykres 23 obrazuje sprzedaż sklepów przy stacjach paliw w poszczególnych miesiącach roku w porównaniu do analogicznych miesięcy 2018 r. Wyraźnie widać, że w miarę upływu czasu kupujący zaczęli przyzwyczajać się do nowych terminów zakupowych i wzrosty sprzedaży nie zależały już tylko od tego czynnika, ale bardziej od kompleksowości oferty. Widać też, że maksima sprzedaży przypadają na miesiące wakacyjne i te, w których przypadały w większym wymiarze dni wolne od pracy.

Poza trzema miesiącami w I i II kwartale roku, dla których bazą odniesienia były pierwsze miesiące 2018 r. po wprowadzeniu wolnych niedziel, we wszystkich pozostałych miesiącach 2019 r. wyniki sprzedaży były lepsze, niż przed rokiem.

Praktycznie nie uległ zmianie – i to już od lat – geograficzny rozkład sprzedaży paliw silnikowych w Polsce. Informacje do tego wykresu zostały przesłane przez firmy członkowskie POPiHN, ale można je przenieść z dużym prawdopodobieństwem na całość sprzedaży detalicznej paliw w Polsce. Tradycyjnie województwem o największej sprzedaży paliw samochodowych pozostaje Mazowieckie, a najmniejszy popyt notuje się w Opolskiem. Sprzedaż w 5 województwach przekracza wielkość sprzedaży w pozostałych 11 województwach. Największy wzrost sprzedaży na stacjach firm członkowskich POPiHN notowano w województwie Śląskim i Warmińsko-mazurskim, a na kolejnym miejscu była Małopolska. Jedynym obszarem, gdzie notowano niewielki spadek sprzedaży była Wielkopolska. We wszystkich województwach zanotowano spadek

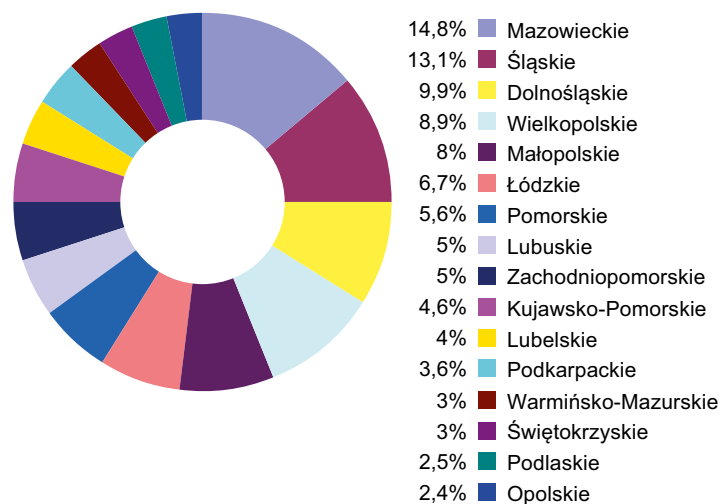
RYS. 23 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W POJEDYŃCZYM SKLEPIE FIRM POPiHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2019 R. W STOSUNKU DO 2018 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



RYS. 24 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPiHN W POLSCE W 2019 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



sprzedaży oleju napędowego premium, a benzyn premium sprzedano mniej w 3 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.

2915

analizowanych sklepów na stacjach paliw w 2019 r.

PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO 2030 R.

W oparciu o najnowsze trendy obserwowane na rynku światowym i krajowym (stan na koniec roku 2019) Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, jak co roku, przygotowała aktualizację scenariuszy popytu na paliwa płynne do 2030 r. Obecną wersję prognoz wykonano przy wykorzystaniu wiedzy eksperckiej pracowników organizacji. Uwzględniono dostępne dane o konsumpcji paliw w Polsce za 2019 r. i wyniki oraz trendy z lat poprzednich. Szacunki konsumpcji krajowej za miniony rok wskazują, że oficjalny popyt na paliwa w Polsce osiągnął poziom przewidziany w poprzedniej prognozie dla wariantu optymistycznego scenariusza. Sprawnie realizowane przez służby kontrolne państwa procedury prawne – uchwalone w latach 2016 – 2017 (pakiet paliwowy, pakiet energetyczny i pakiet transportowy) – skutecznie utrzymywały szarą strefę na minimalnym poziomie. Sprzedaż oleju napędowego w znacznej mierze decyduje o wynikach całego sektora naftowego. W przeszłości ten fragment rynku był głównym obszarem działań nielegalnych sprzedawców paliw. Dodatkowo, zwiększenie popytu na benzyny silnikowe i autogaz oraz relatywnie niewielkie wzrosty cen paliw doprowadziły do ulokowania na rynku większych ilości paliw niż w roku poprzednim. Wpływ na rynek paliw miało też powiększenie floty pojazdów poruszających się po kraju o kolejne 1,5 mln samochodów zakupionych z salonów i sprowadzonych z zagranicy. Przygotowane obecnie scenariusze uwzględniają najnowsze zmiany zachodzące w gospodarce krajowej oraz na międzynarodowym rynku naftowym, zarówno pod kątem zapotrzebowania na paliwa, jak i zmieniających się realiów uwzględniających transformację na rynku motoryzacyjnym spowodowaną nowymi – bardziej ostrymi – normami w zakresie ochrony środowiska.

W nowym scenariuszu bazowym i optymistycznym przyjęto utrzymanie skuteczności walki z nieprawidłowościami na rynku krajowym, a wręcz wyeliminowanie ich w jeszcze większym stopniu. Założono też, że w najbliższej przyszłości notowania ropy i produktów gotowych na rynkach międzynarodowych będą w miarę

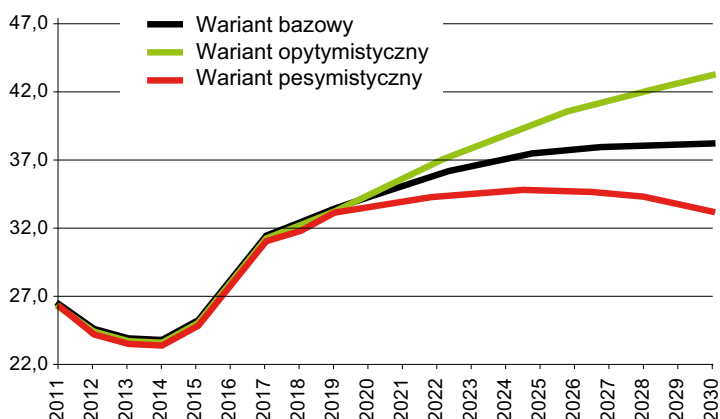
stabilne i zbliżone do poziomów obserwowanych w 2019 r. Spodziewane jest również, że kurs złotego w stosunku do dolara US będzie również zbliżony do obserwowanego w roku poprzednim. W kraju postawiono na wzrost nowych inwestycji infrastrukturalnych, finansowanych w dużej mierze ze środków europejskich z nowej perspektywy budżetowej na lata 2021-2027. W perspektywie kilku najbliższych lat założono niewielką zmianę preferencji kierowców w zakupie samochodów z silnikami benzynowymi kosztem samochodów zasilanych olejem napędowym – zwłaszcza w segmencie pojazdów używanych. Przyjęto, że utrzymane zostaną dotacje społeczne w postaci programu 500+, a średnia płaca krajowa będzie nadal sukcesywnie wzrastała. Poziom bezrobocia będzie na niskim poziomie. Założono też, że paliwa alternatywne w kilku najbliższych latach nie będą istotnie wpływały na rynek paliw tradycyjnych.

Scenariusz bazowy został przygotowany w oparciu o założenia, że polska gospodarka będzie rozwijała się w tempie około 4% PKB rocznie, skuteczność walki z szarą strefą w najbliższych latach zostanie podtrzymana, a na rynkach międzynarodowych przetrwa 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 zł obserwowanego w końcu 2019 r.

Wariant podstawowy scenariusza zakłada, że średnie roczne notowania ropy naftowej mogą utrzymać się w dłuższym czasie na poziomie zbliżonym do wyniku z 2019 r., w okolicach 65 USD/bbl. Przewidywane widełki cenowe będą obejmować zakres między 50 a 70 USD/bbl. Nieprzewidziane dziś wydarzenia – jak chociażby wpływ koronawirusa na rynek ropy – mogą znacznie zmienić popyt międzynarodowy na surowce energetyczne. Zakłada się, że spadek popytu na ropę z tego tytułu nie powinien być wyższy niż 20 – 30%, co oczywiście przełoży się na notowania, może być szybko zrekompensowane cięciami produkcji w krajach OPEC+. Przyjęto, że założony poziom notowań ropy powinien pozostać stabilny w okresie około 2 lat, po czym możliwy jest systematyczny wzrost do poziomu około 75 – 80 USD/bbl w układzie średniorocznym. Zakładana stabilna sytuacja na międzynarodowym rynku ropy (z jednej strony porozumienia ograniczające wydobycie, a z drugiej wzrost wydobycia z amerykańskich złóż łupkowych) będzie wpływała stabilizująco na ceny paliw dla odbiorców końcowych. Oczekuje się, że 2020 r. będzie kolejnym okresem wzrostu konsumpcji paliw i również w następnych latach ten trend zostanie utrzymany, choć tempo wzrostu procentowego nieco zwolni po 2022 r. Jednak nawet te mniejsze wzrosty procentowe będą się przekładać na przyrosty wolumenów paliw, 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 nadal zyskiwać rynek transportu indywidualnego kosztem pojazdów zasilanych olejem napędowym. Zmniejszenie zainteresowania paliwem tego typu zostanie raczej na naszym rynku nieco przesunięte w czasie w stosunku do innych krajów zachodnioeuropejskich. Zwiększenie efektywności silników

RYS. 25 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA PŁYNNIE W LATACH 2019–2030 (w mln m³)

Źródło: Opracowanie własne POPIHN





Fot.: ANWIM

benzynowych, wykorzystanie pojazdów hybrydowych i oczekiwanie, że ceny benzyny 95 będą niższe niż ceny oleju napędowego powinno skutkować stopniowym odchodzeniem od pojazdów zasilanych autogazem, gdyż opłacalność stosowania zamiennika benzyny będzie stawać się mniej opłacalna. Oczekuje się dalszego zwiększenia ilości samochodów poruszających się po Polsce, co będzie związane z rosnącą zamożnością społeczeństwa, budową nowych dróg i brakiem programów skutecznie promujących komunikację publiczną. W dłuższej perspektywie oczekuje się, że w dużych i średnich miastach wzrośnie rola komunikacji miejskiej. Będzie to związane z wprowadzanymi ograniczeniami 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 - kontynuację trendu spadkowego dla popytu na lekki olej opałowy, związaną z przejściem na inne nośniki energetyczne (prąd z fotowoltaiki, gaz ziemny, biogaz). W tym wariantie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa płynne w 2030 r. ocenia się obecnie na około 38 mln m³.

Do konstruowania wariantu optymistycznego, oprócz głównych założeń wariantu bazowego, przyjęto dodatkowo obniżenie poziomu notowań ropy i paliw gotowych o około 20% w stosunku do wartości przedstawionych powyżej, co wpłynie na akceptowalne poziomy cen paliw. Założono słaby rozwój sektora pojazdów z zasilaniem alternatywnym. W perspektywie najbliższych 5 lat nastąpi regularne powiększanie krajowej floty transportowej (indywidualnej, zbiorowej i transportowej) z wciąż istotnym udziałem pojazdów zasilanych olejem napędowym. Głównym założeniem jest zwiększenie tempa rozwoju krajowej gospodarki z PKB na poziomie co najmniej 5% rocznie. W tym wariantie

zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w 2030 r. ocenia się na około 43 mln m³, a więc o około 2 mln m³ mniej niż wynikało z prognozy w roku 2019.

Wariant pesymistyczny przyjmuje obniżoną perspektywę rozwoju polskiej gospodarki na poziomie PKB poniżej 3% związaną z europejskim i globalnym spowolnieniem gospodarczym. W takiej sytuacji możliwa jest znaczna utrata wartości złotego w stosunku do innych walut. Inny powód, to destabilizacja sytuacji międzynarodowej i istotne wzrosty notowań ropy naftowej, powodujące znaczne wzrosty kosztów funkcjonowania gospodarki polskiej. Rosnąca inflacja wewnętrzna skutkować może wzrostem cen produktów – w tym paliw. Sytuacja kryzysowa może powodować konieczność wzrostu podatków w kraju i jak to zwykle bywało w przeszłości - w pierwszej kolejności dla sektora paliwowego, co doprowadzić może do obniżenia popytu. Wzrost obciążeń fiskalnych i wysokie ceny paliw mogłyby spowodować powrót na rynek szarej strefy paliwowej. Przy tych pesymistycznych założeniach popyt na paliwa płynne w 2030 r. szacowany jest na 33,5 mln m³ – trochę wyżej niż w poprzedniej wersji scenariusza.

Dzisiejszy obraz rynku paliw płynnych w Polsce skłania do wniosku, że najbardziej prawdopodobny jest bazowy scenariusz rozwoju rynku. Trzeba jednak pamiętać, że światowy sektor naftowy jest niezwykle wrażliwy na wszelkiego rodzaju zawirowania sytuacji geopolitycznej czy gospodarczej – szczególnie na obszarach o największej produkcji ropy. Przewidując, w jakim w bieżącej wersji scenariuszy kształtować będzie się popyt na paliwa płynne w Polsce nieco się zawężały a to oznacza, że coraz bardziej precyzyjnie udaje się prognozować przyszłe wyniki. Sprzyja temu skuteczna kontrola szarej strefy i stabilny rozwój gospodarki. Jednak zapowiadane przez analityków spowolnienie gospodarcze może sporo zmienić w bieżących prognozach. Czas pokaże, na ile przedstawione powyżej założenia były słuszne.

W sytuacjach kryzysowych dla rynków z koniecznością dużego zaopatrzenia w paliwa z zagranicy, a takim jest nasz rynek krajowy, przewidywania przyszłości zawsze związane są z dużą niepewnością.

W najbliższej perspektywie światowy sektor produkcji paliw płynnych stanie przed dużymi wyzwaniami ze strony wymagań środowiskowych. Branża naftowa należy do grona firm, które ciągle inwestują w ochronę klimatu zarówno w zakresie swoich instalacji produkcyjnych, jak i w udoskonalanie produktów, które oferują swoim klientom. Postęp w dziedzinie jakości paliw jest ogromny. Redukcje emisji szkodliwych substancji, powstających przy spalaniu paliw w silnikach, nie byłoby możliwe bez postępu w jakości produkowanych przez rafinerię paliw. Znacznie udało się zredukować emisje CO₂, SO₂ i innych negatywnych składników spalin, między innymi poprzez wykorzystanie biokomponentów do mieszanin paliwowych, czy stosowanie różnych dodatków, jak AdBlue.

W nowej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej programy dotyczące ochrony środowiska będą odgrywały ogromną rolę. Na transformację energetyczną mają być przeznaczone miliardy EURO do 2027 r. W tej transformacji swój udział muszą znaleźć również zakłady przemysłu rafineryjnego i sprzedawcy paliw. Osiągnięcie kompromisu pomiędzy potrzebami kierowców a ekologią odcisnie znaczące piętno na planowanych działaniach sektora naftowego. Z jednej strony wciąż przez najbliższe lata będzie zapotrzebowanie na paliwa tradycyjne, a z drugiej wdrażanie nowych technologii produkcji w samych rafineriach, tworzenie z nich hubów energetycznych i znaczny nacisk na ograniczanie produkcji szkodliwych gazów i substancji wymusi nowe spojrzenie na kwestie przemysłu paliwowego w przyszłości. Pochłonie też mnóstwo pieniędzy. Jeśli produkcja paliw płynnych ma nadal mieć miejsce w UE, to branża tę transformację przejść musi. Będzie to trwało lata, ale biorąc pod uwagę dotychczasowe osiągnięcia firm – powinno się udać. Wydaje się, że jeszcze przez wiele lat będzie istniało zapotrzebowanie na produkty z przetworzenia ropy naftowej. Pozostaje pytanie: kiedy petrochemia zdominuje przetwórstwo ropy kosztem produkcji paliw? Jak szybko będzie postępował proces odejścia od

silników spalinowych na rzecz pojazdów niskoemisyjnych? I czy operatorzy stacji paliw będą w przyszłości wciąż sprzedawać paliwa, czy też zajmą się zupełnie czymś innym? A może znikną z rynku zupełnie? Przez najbliższe lata jeszcze na pewno nie, ale w nieodległej przyszłości kilkudziesięciu lat? To są właśnie dylematy, przed którymi polski rynek paliw stanie w najbliższych latach. Jednak warto nad tym myśleć już dziś.

W warunkach rynku polskiego benzyna, olej napędowy i autogaz będą dominować w transporcie drogowym w najbliższych kilkunastu latach. Zachodnia Europa wskazuje na energię elektryczną jako paliwo przyszłości dla transportu. Badania pokazują jednak, że jej przyjazność dla środowiska jest zdecydowanie przeceniana, głównie ze względu na energochłonną produkcję i późniejszą utylizację akumulatorów stosowanych w autach elektrycznych, a także na 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 ułamek w całej flocie samochodowej i ta sytuacja w najbliższej, a nawet w dłuższej perspektywie najprawdopodobniej się nie zmieni. Również inne paliwa alternatywne, jak biopaliwa, CNG/LNG czy wodór, muszą jeszcze na szerokie zastosowanie poczekać. Tym bardziej, że budowa infrastruktury do zasilania tych pojazdów potrwa lata. W przewidywalnej przyszłości można oczekiwać ograniczenia zakupów pojazdów osobowych z silnikami Diesla na rzecz pojazdów zasilanych benzynami i pojazdów hybrydowych. Ten trend jest już widoczny, szczególnie w przypadku zakupów nowych samochodów osobowych i na pewno będzie kontynuowany. Operatorzy stacji paliw już zaczęli przygotowania do wdrożenia na rynku paliw alternatywnych, zaczynając od instalowania ładowarek elektrycznych w obecnych punktach tankowania w miastach i przy głównych szlakach transportowych. To początek ewolucji, ale kto ten początek zaniedba, może potem mieć problemy z utrzymaniem się na rynku. Nawet zakładając, że klasyczne silniki na paliwa konwencjonalne wciąż jeszcze mają spore rezerwy techniczne i mogą spełniać rosnące wymagania dotyczące redukcji emisji spalin, to z czasem będą one z rynku eliminowane.



Fot.: CIRCLEK

INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

W zeszłym roku POPIHN w swoich prognozach cenowych trafnie przewidziała nieznaczne wzrosty cen detalicznych głównych gatunków paliw silnikowych w 2019 r. oraz wyższą średnią cenę detaliczną oleju napędowego od ceny benzyny 95. Paliwa drożały w hurcie, a to przełożyło się na podwyżki w detalu. Od 3 lat obserwuje się nieznaczne wzrosty cen detalicznych. Poprzednio, w latach 2013 – 2016, corocznie notowano obniżki cen. Od kwietnia do września 2019 r. ceny benzyny 95 na stacjach paliw przekraczały poziom 5 zł/litr. Za olej napędowy płacono poniżej 5 zł/l tylko w okresie od końca sierpnia do początku grudnia. W pozostałym czasie płacono więcej. Litr benzyny 95 był w roku ubiegłym droższy średnio o 7 gr, a oleju napędowego o 15 gr niż w roku 2018. Były to podwyżki niższe od notowanych w 2018 r., kiedy to benzyna 95 podrożała o 34 gr/l, a olej napędowy o 48 gr/l. Potaniał za to autogaz i to o 9 gr/l, co powiększyło opłacalność wykorzystywania tego paliwa zamiast benzyny w pojazdach wyposażonych w instalacje, które to umożliwiały. Cena detaliczna oleju napędowego była wyższa od ceny benzyny 95 od początku roku do połowy kwietnia, a następnie od połowy września już do końca roku. Jedynie w okresie wakacyjnym ceny benzyny 95 przewyższały poziom cen oleju napędowego, aczkolwiek różnica w cenie obu gatunków paliw nie była zbyt duża. Średnioroczna różnica ceny detalicznej obu gatunków paliwa wyniosła 6 gr, ale na korzyść oleju napędowego. W roku 2018 to benzyna 95 była droższa średnio w roku o 2 gr/l od paliwa do silników wysokoprężnych. Prognozy na rok 2020 zakładają utrzymanie trendu wyższych cen paliwa do silników wysokoprężnych niż do silników z zapłonem iskrowym. W omawianym 2019 r. widełki cenowe dla benzyny 95 obejmowały zakres między 4,71 i 5,26 zł/litr. Dla oleju napędowego ten przedział wynosił od 4,93 do 5,19 zł/litr. Tym samym różnica pomiędzy najniższą a najwyższą ceną benzyny 95 w ciągu roku wyniosła 55 gr/l, a dla oleju napędowego 26 gr/l. To dla benzyny podobnie jak w roku poprzednim, a dla oleju napędowego bardziej stabilnie, bo tylko o 1/3 zakresu z roku poprzedniego. Na ceny benzyny oddziaływały również koszty zakupu autogazu, który średniorocznie potaniał o 4% w stosunku do roku poprzedniego. Spadek ceny był mniejszy niż w 2018 r., gdzie wynosił 9 gr/l, co wówczas powiększyło opłacalność wykorzystywania tego paliwa zamiast benzyny w pojazdach wyposażonych w instalacje, które to umożliwiały.

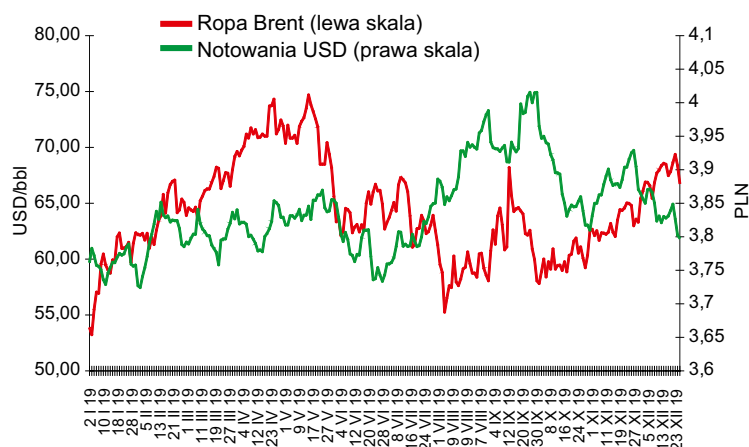
Mimo większych kosztów zakupu konsumpcja paliw w kraju rosła, a to pozwoliło operatorom stacji wypracować – licząc średnio w roku - marże ze sprzedaży paliw na poziomie zbliżonym do roku poprzedniego. Nie wolno jednak zapominać, że były też okresy w roku, kiedy wartości marży były na znikomych poziomach.

Ceny na polskich stacjach paliw były odzwierciedleniem zmian zachodzących na międzynarodowych rynkach naftowych i paliwowych, a także zmian kursu polskiej waluty w stosunku do dolara US. Na niekorzyść dla polskich kierowców kurs złotego w stosunku do dolara US średniorocznie się osłabił, co było jednym z elementów wzrostu cen krajowych. Osłabienie osiągnęło poziom 6% i było o 2 punkty procentowe wyższe w roku poprzednim. Główny element wpływający na poziom ceny w naszym obszarze geograficznym – średnie

roczne notowania ropy naftowej gatunku Brent – osiągnął poziom 64,4 USD/bbl i było to o 9% mniej niż w 2018 r. Na początku 2019 r. notowania ropy kształtowały się na poziomie 54,1 USD/bbl, a potem nastąpiła seria podwyżek aż do poziomu 74,7 USD/bbl w połowie maja. Po osiągnięciu tego szczytu surowiec zaczął tanieć, a w dalszej części roku notowania wahały się w przedziale 54 do 70 USD/bbl. Zmiany cen ropy na rynkach międzynarodowych były następstwem kontynuowania sankcji naftowych na Iran, informacjami o napięciach w stosunkach handlowych USA – Chiny, a także doniesieniami o utrzymaniu i możliwym zwiększeniu ograniczenia limitów produkcyjnych przez kraje OPEC+, co miałyby zapobiec wystąpieniu ewentualnej nadwyżki podaży surowca nad jego popytem. Krótkotrwały efekt zwiększenia wywołały też ataki na saudyjskie instalacje rafineryjne, co spowodowało znaczne ograniczenie dostaw paliw gotowych na rynki międzynarodowe. Kontynuacja sankcji na Iran, ani ograniczenie produkcji nie wpłynęły jednak zasadniczo na poziom zaopatrzenia światowego rynku w ropę naftową. Względna stabilność notowań zapewnił wysoki poziom zapasów ropy i produktów naftowych w USA oraz u innych głównych odbiorców ropy oraz stale rosnąca produkcja i eksport ropy łupkowej z rynku amerykańskiego. Relacje z rynku ropy przeniosły się na rynek paliw gotowych, którymi handlowano na giełdach międzynarodowych. Warto podkreślić, że dynamika notowań gotowych paliw była bardzo zbliżona do dynamiki notowań ropy, a dla benzyny Premium była wręcz identyczna. Spadek notowań oleju napędowego był o 2 punkty procentowe mniejszy od ropy i tym samym od benzyny Premium. Zatem paliwo do silników Diesla „podciągało” notowania ropy w skali globalnej. Utrzymywało się zwiększone zapotrzebowanie rynku na gotowe paliwa transportowe i zauważalnie większy popyt na olej napędowy pod koniec roku, co można kojarzyć z wejściem w życie od początku 2020 r. nowych regulacji IMO przy zaopatrywaniu floty morskiej w paliwa o niższej zawartości siarki. Na rynku polskim ceny netto w handlu hurtowym były kształtowane przez zmiany giełdowych notowań

RYS. 26 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2019 R.

Źródło: e-petrol.pl, POPIHN



paliw gotowych i zmiany kursu złotego w stosunku do dolara US. Do tego doszły podwyżki opłaty paliwowej i wprowadzono opłatę emisyjną dla benzyny i oleju napędowego. Na podwyżce średnich cen rocznych nie zyskali kierowcy i firmy transportowe, ale dochody do budżetu państwa z tytułu podatku VAT i dodatkowych opłat 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 strefy, dodatni wzrost gospodarczy i zwiększenie liczby samochodów poruszających się po polskich drogach.

Tak jak w latach poprzednich ceny na rynku polskim ustalane były 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, ale też opłaty fiskalne, jakie należy odprowadzić do budżetu państwa. Zmiany poziomu parytetu wyznaczały kierunek zmian cen hurtowych, a te kształtowały ceny detaliczne.

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

Wprowadzone w 2017 r. i kontynuowane w latach 2018 i 2019 ograniczenia w produkcji ropy naftowej przez kraje OPEC+ były dość rygorystycznie przestrzegane. Jednocześnie rosła produkcja amerykańskiej ropy łupkowej, która stanowi już 64% całkowitej produkcji ropy w USA. Stany Zjednoczone w 2019 r. stały się największym producentem ropy, wyprzedzając Rosję i Arabię Saudyjską i osiągnęły praktycznie samowystarczalność w zakresie zapotrzebowania na ten surowiec. Równolegle, duża część produkcji została przeznaczona na rynki międzynarodowe, również do Polski.

Niskie ceny ropy naftowej spowodowały znaczny wzrost liczby bankructw przedsiębiorstw zajmujących się poszukiwaniem i wydobyciem złóż ropy oraz gazu. W 2019 r. upadły 42 amerykańskie i kanadyjskie firmy naftowe, czyli prawie o połowę więcej, niż w 2018 r. (28). Jednocześnie, z informacji amerykańskiej Agencji Informacji Energetycznej (EIA) wynika, że efektywność odwiertów uruchomionych w 2019 r. jest wyższa, niż we wcześniejszych latach. Dzięki temu, firmy które utrzymały się na rynku mogły pokryć koszty wiercenia, produkcji i rozwój nowych technologii.

Jak pokazują wyniki roczne, redukcja wydobycia przez OPEC+ przyniosła oczekiwany skutek w postaci obniżenia nadpodaży ropy na rynkach międzynarodowych i stabilizacji jej ceny. W celu utrzymania takiego stanu podpisano porozumienia o dalszym utrzymaniu limitów produkcyjnych, a w dalszej kolejności o ich

zwiększeniu. Wszystko po to, aby ropa utrzymała ceny powyżej poziomu 65 USD/bbl, co jest kluczowe dla budżetów wielu krajów posiadających złoża naftowe.

Według najnowszych prognoz EIA, w I połowie 2020 roku koszt baryłki ropy WTI nie przekroczy 60 dol. Przy przedłużającym się okresie niskich cen, firmy wydobywcze będą koncentrowały swoją działalność na najbardziej efektywnych złożach. W dłuższej perspektywie może się to przełożyć na wzrost ilości instalacji wydobywczych na polach łupkowych w USA i zwiększenie ich mocy wydobywczych.

To z kolei sugeruje, że notowania ropy na rynkach międzynarodowych nie mogą znacznie wzrosnąć ponad przyjęty poziom. To dobra informacja dla kierowców, bo gwarantuje utrzymanie cen paliw na poziomach niewiele wyższych od obserwowanych w 2019 r.

Wyniki ekonomiczne, przedstawione przez krajowych producentów paliw, świadczą o tym, że podmioty te wykorzystywały miniony rok do zwiększenia przerobu ropy i produkcji paliw gotowych, a tym samym – do podniesienia swojej wartości. Skorzystał też budżet państwa na wyższych wpływach z podatków pośrednich i bezpośrednich. W Polsce w cenie detalicznej paliw około 50% stanowią podatki, a to gwarantuje wysokie przychody z sektora naftowego do bilansu krajowego. Warto podkreślić, że ceny hurtowe w polskich rafineriach rosły w 2019 r. mimo, że notowania międzynarodowe paliw były niższe niż przed rokiem.

Czynniki wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) kształtowały się w 2019 r. tak, jak przedstawiono to na rys. 27.

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

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

Trend wzrostowy notowań ropy widoczny był od początku roku do maja, kiedy nastąpiło przełamanie i zmiana trendu na spadkowy, który utrzymał się do października. Potem już do końca roku notowania rosły, co było związane z napiętą sytuacją międzynarodową. Notowania oleju napędowego i benzyny Premium rosły do maja, po czym zachowywały się już w miarę stabilnie z wahaniami w przedziale 540 do 670 USD/t, a od początku września były już bardzo zbliżone do siebie na poziomie około 600 USD/t. (Rys 29).

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. Średnio w 2019 r. – w stosunku do roku poprzedniego – zmalały notowania paliw, ale jednocześnie

RYS. 27 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US W LATACH 2018 I 2019

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

Wyszczególnienie	ROK 2018		ROK 2019		Wskaźnik 2019 do 2018 2018=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Notowania ropy Brent	71,00	USD/bbl	64,38	USD/bbl	91
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	676,7	USD/t	619,1	USD/t	91
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	643,6	USD/t	598,8	USD/t	93
Kurs US Dolara	3,6113	PLN	3,8399	PLN	106

osłabieniu w stosunku do dolara US uległa polska waluta. Rosły też obciążenia podatkowe z tytułu opłaty paliwowej i wprowadzonej opłaty emisyjnej. Zmiany średnich cen rocznych dla transakcji zakupowych typu spot w polskich rafineriach zamieszczono w tabelach (rys. 30 i 31).

Ceny netto benzyny 95 u polskich producentów, powiązane w sposób bezpośredni z malejącymi notowaniami giełdowymi, utrzymały jednak poziom z ubiegłego roku (Rys 30). Częściowo było to spowodowane osłabieniem 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 olej napędowy podróżował w kraju mimo spadku notowań na giełdach międzynarodowych.

W 2016 r. benzyna 95 w detalu kosztowała średnio w roku o 22 gr/l więcej od oleju napędowego, a w 2018 r. już tylko o 2 gr/l. 2019 r. przyniósł przełom i zgodnie z oczekiwaniami to olej napędowy przewyższał cenę benzyny 95 i to o 6 gr/l. (Rys 32). Takie samo zjawisko prawdopodobnie będzie obserwowane trwale w następnych latach, a różnica w cenach może się powiększać. W okresach krótkotrwałych (np. wakacje) kierowcy samochodów benzynowych będą być może jeszcze drożej płacili za paliwo niż kupujący olej napędowy, ale średniorocznie ci pierwsi wydadzą mniej w porównaniu do tych drugich. To skutek zmian na zaopatrzeniowych rynkach międzynarodowych, bo od 2020 r., wchodzi nowe przepisy dotyczące zaopatrywania statków morskich w paliwo o niskiej zawartości siarki, a to przełoży się na większe zapotrzebowanie na olej napędowy. Większy popyt to zawsze wyższe ceny. Popyt na diesla będzie rósł, a z nim jego cena. Z drugiej strony nie da się wyprodukować większej ilości oleju napędowego bez produkcji większej ilości benzyny, zatem będzie ona prawdopodobnie tanieć z powodu większej podaży na rynku.

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

Źródło: PKN ORLEN SA, Grupa LOTOS SA, POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2018		ROK 2019		Wskaźnik 2019 do 2018 2018=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Benzyna EU95 brutto (bez VAT)	3 840	zł/1000 l	3 914	zł/1000 l	102
Akcyza	1 540	zł/1000 l	1 540	zł/1000 l	100
Opłata paliwowa	131	zł/1000 l	133	zł/1000 l	101
Opłata emisyjna	–	–	80	zł/1000 l	–
Benzyna EU95 netto	2 169	zł/1000 l	2 161	zł/1000 l	100

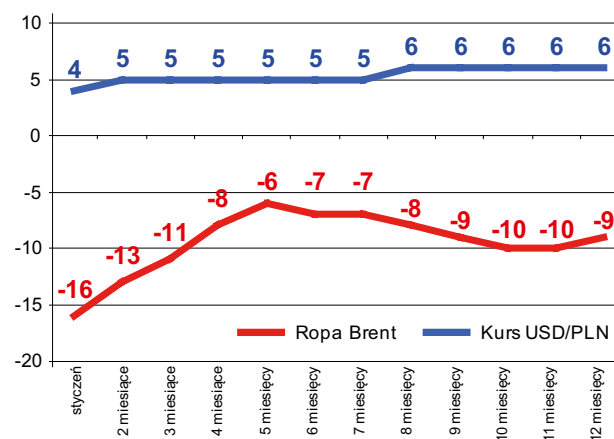
RYS. 31 PORÓWNANIE ŚREDNIH ROCZNYCH SKŁADNIKÓW CEN HURTOWYCH OLEJU NAPĘDOWEGO U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Źródło: Opracowanie własne na bazie danych PKN ORLEN SA i Grupy LOTOS S.A.

Wyszczególnienie	ROK 2018		ROK 2019		Wskaźnik 2019 do 2018 2018=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
ON o zaw. S 0,001% (bez VAT)	3 913	zł/1000 l	4 031	zł/1000 l	103
Akcyza ON o zaw. S 0,001%	1 171	zł/1000 l	1 171	zł/1000 l	100
Opłata paliwowa	293	zł/1000 l	298	zł/1000 l	102
Opłata emisyjna	–	–	80	zł/1000 l	–
ON o zaw. S 0,001% netto	2 449	zł/1000 l	2 482	zł/1000 l	101

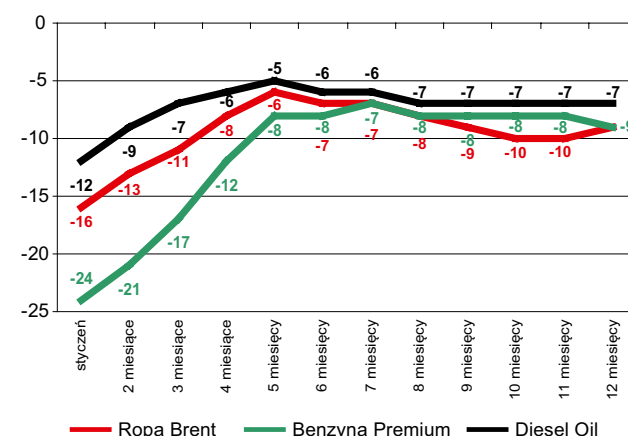
RYS. 28 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W 2019 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2018 R. [%]

Źródło: POPiHN i e-petrol.pl



RYS. 29 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W 2019 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2018 R. [%]

Źródło: POPiHN i e-petrol.pl



RYS. 32 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

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

Wyszczególnienie	ROK 2018		ROK 2019		Wskaźnik 2019 do 2018 2018=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	4,93	zł/litr	5,00	zł/litr	101
Średnia cena detaliczna ON	4,91	zł/litr	5,06	zł/litr	103
Średnia cena detaliczna autogazu	2,23	zł/litr	2,14	zł/litr	96

Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2018-2019 przedstawiono w tabeli (rys. 32).

Relacje cenowe benzyna 95/autogaz kształtowały się podobnie, jak w latach ubiegłych na korzyść autogazu. Dla kierowców posiadających w swoich pojazdach podwójny system zasilania opłacalność zakupu

autogazu zamiast benzyny nieco wzrosła w porównaniu do stanu z 2018 r. Stosunek ceny autogazu do ceny benzyny 95 był średnio w 2019 r. na poziomie około 43%, a rok wcześniej wynosił 45%. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (rys. 33 i 34).

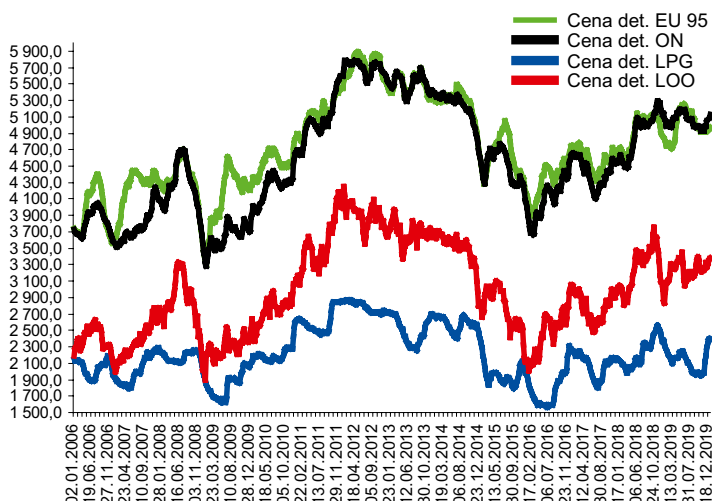
Zapoczątkowany w 2013 r. trend obniżek krajowych średniorocznych cen detalicznych paliw został zatrzymany w 2017 r. i od tego czasu obserwuje się tendencję wzrostową cen, która była również kontynuowana w 2019 r. Obecne realia rynkowe sugerują, że jeśli z jednej strony uda się dotrzymać nowych obostrzeń w produkcji ropy naftowej, a z drugiej jednocześnie uda się stłumić narastające nastroje kryzysowe pomiędzy mocarstwami i krajami produkującymi ropę oraz utrzymać poziom produkcji ze złóż łupkowych, to najprawdopodobniej 2020 r. będzie można zamknąć cenami niewiele wyższymi od tych z roku poprzedniego. Tym bardziej, że analitycy spodziewają się spowolnienia gospodarczego w skali całego świata. Ceny ropy uda się utrzymać w ryzach tylko w przypadku braku znaczącego konfliktu zbrojnego na Bliskim Wschodzie, do którego dziś jest bardzo blisko. W innym przypadku ceny na stacjach paliw mogą mocno oscylować w górę lub w dół w zależności od tego, co będzie działo się na świecie.

Wykres 35 obrazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce.

Marże na sprzedaży paliw były w 2019 r. zbliżone do uzyskanych w roku poprzednim. Tym samym, poziomy te były na tyle niskie, iż rentowność stacji paliw opierała 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, gdy zysk ze sprzedaży paliw był znikomy i na pewno nie umożliwiał utrzymania i rozwoju stacji. W 2019 r. niewielu stacjom paliw udało się osiągnąć poziom marży zapewniający ich funkcjonowanie bez sprzedaży pozapaliwowej. Owszem, trzeba zwrócić uwagę na fakt, że sprzedaż w sklepach i dochody z innych usług oferowanych na stacjach paliw rosną, ale jednocześnie marże ze sprzedaży samych paliw maleją. Na ten fakt zwracamy uwagę od lat i nadal warto go podkreślić, 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. Powtarzamy, że tego typu działania mogą prowadzić w ostateczności do znacznego ograniczenia ilości miejsc, w których kierowcy będą

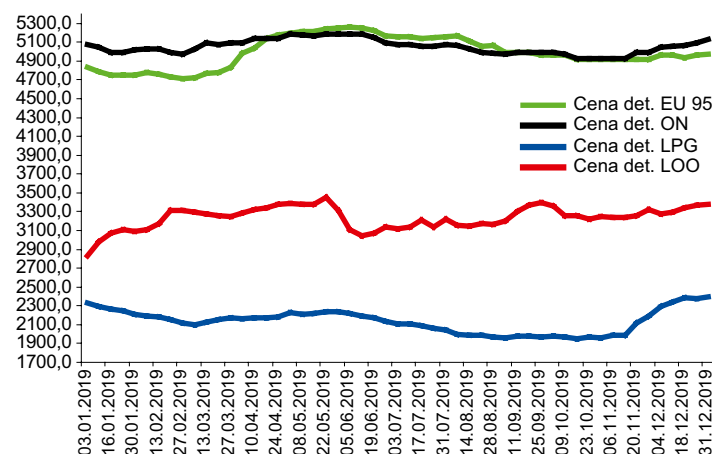
RYS. 33 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2006-2019 [zł/1000 litrów]

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



RYS. 34 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2019 R. [zł/1000 litrów]

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





Fot.: BP

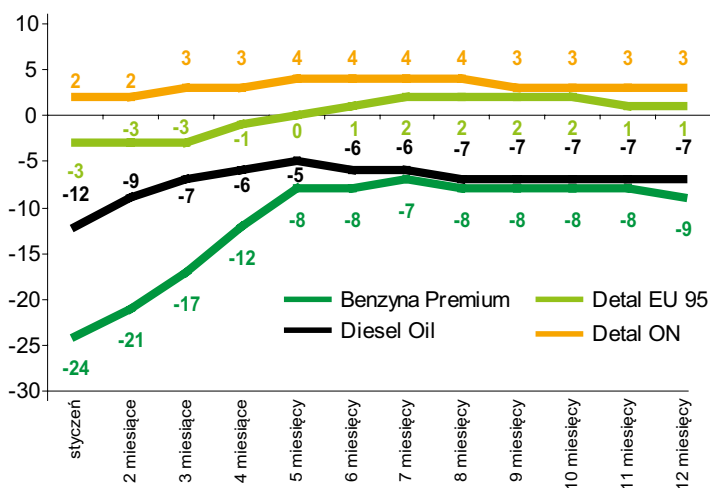
mogli zatankować swoje pojazdy lub do zauważalnego podniesienia cen paliw oferowanych na stacjach bez sklepów, co nie pozostanie bez wpływu na wzrost inflacji krajowej.

O poziomach cen detalicznych w różnych rejonach kraju decydował popyt i skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, ale też zakres oferowanych towarów w sklepach i świadczonych usług dodatkowych. Dobrze widziane są programy lojalnościowe i akcje marketingowe inicjowane przez sieci stacji paliw. Na nowych klientów mogą liczyć stacje, gdzie rozbudowuje się infrastrukturę dla paliw alternatywnych.

Obserwuje się, że spora grupa kierowców coraz częściej kupuje paliwo na stacjach przy drogach szybkiego ruchu i autostradach. Zwiększony popyt na tych stacjach skutkuje wyższą ceną. Nie zniechęca to kierowców, którzy w ten sposób szybciej, bezpieczniej i wygodniej podróżują, a na stacjach usytuowanych w Miejscach Obsługi Podróżnych zyskują duży zakres usług dodatkowych, jak małe centra handlowe, mała czy duża gastronomia, hotele, wygodne i czyste toalety czy punkty ładowania pojazdów elektrycznych.

RYS. 35 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ PALIW NA GIEŁDACH MIĘDZYNARODOWYCH ORAZ CEN DETALICZNYCH EU 95 I ON W POLSCE W 2019 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2018 R. [%]

Źródło: POPIHN, epetrol.pl



RYS. 36 PORÓWNANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2018 I 2019 [w tys. m³]

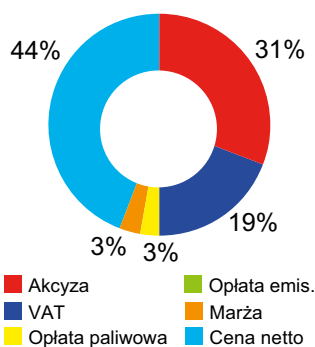
Źródło: Opracowanie własne POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2018		ROK 2019		Wskaźnik 2019 do 2018 2018=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opł.pal.)	2 593	zł/1000 l	2 688	zł/1000 l	104
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opł.pal.)	2 382	zł/1000 l	2 494	zł/1000 l	105
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	53	%	54	%	102
% udział podatków w cenie detalicznej ON	49	%	49	%	100

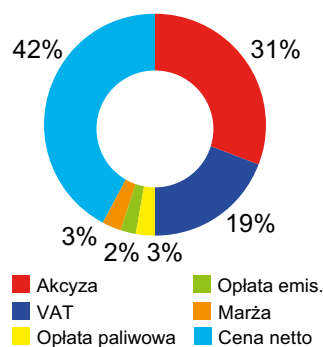
RYS.37 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH W 2019 R.

Źródło: Obliczenia własne POPiHN

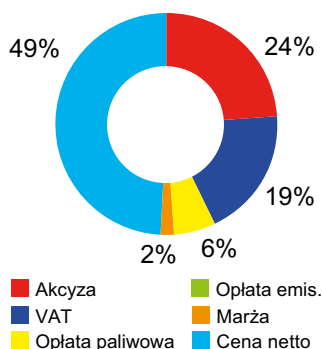
Struktura ceny detalicznej benzyny EU95 średnio w 2018 r.



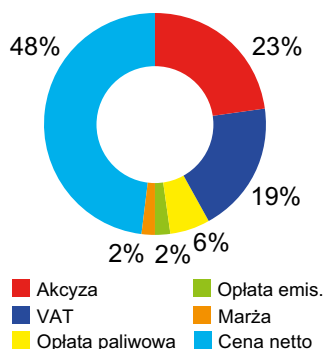
Struktura ceny detalicznej benzyny EU95 średnio w 2019 r.



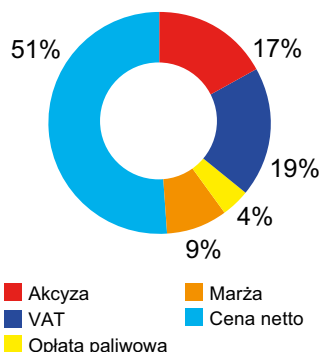
Struktura ceny detalicznej oleju napędowego średnio w 2018 r.



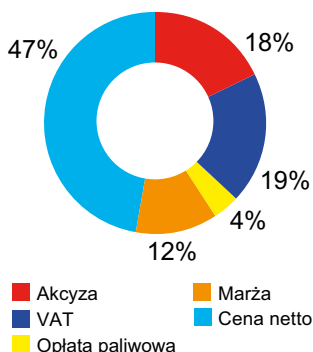
Struktura ceny detalicznej oleju napędowego średnio w 2019 r.



Struktura ceny detalicznej autogazu średnio w 2018 r.



Struktura ceny detalicznej autogazu średnio w 2019 r.



Nikogo też nie dziwi utrzymująca się sezonowo duża rozpiętość cenowa między niektórymi rejonami kraju. W okresach wakacyjnych drożej paliwo sprzedawane jest przy głównych trasach tranzytowych i w samych kurortach. Dlatego województwami, gdzie kupowano najdroższe paliwa były w 2019 r.: mazowieckie, małopolskie, podkarpackie i zachodniopomorskie.

W Polsce podatki, jakimi obłożone są paliwa, determinują poziom cen detalicznych. Rys. 36 przedstawia średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w 2019 r.

W omawianym roku – w przypadku wszystkich paliw silnikowych – zmianie uległa opłata paliwowa, a w odniesieniu do benzyny i oleju napędowego wprowadzono jeszcze opłatę emisyjną. Nie uległy zmianie stawki podatku akcyzowego dla benzyny, oleju napędowego i autogazu. Nie zmieniono stawki podatku VAT, która pozostała na poziomie 23%. VAT jest w przypadku paliw podatkiem od ceny netto powiększonej o podatki kwotowe (akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna), a więc nowe stawki podatków kwotowych podniosły podstawę do naliczania podatku ostatecznego. Średnio w roku obciążenia podatkowe, zawarte w cenie paliw, wzrosły w porównaniu z 2019 r. W ujęciu kwotowym było to 95 zł dla benzyny 95 i 112 zł dla oleju napędowego więcej do zapłacenia fiskusowi za każde 1000 litrów sprzedanego paliwa. To wielkości o prawie 1/3 większe, niż wzrosty notowane w 2018 r.

Przy cenie netto porównywalnej z rokiem poprzednim wzrosły udziały podatków w cenie benzyny 95 dla odbiorcy końcowego. Wzrost ten wyniósł 2%. W przypadku oleju napędowego wzrost ceny netto zamortyzował wzrost kwotowy pozostałych podatków i tym samym udział procentowy podatków w ostatecznej cenie detalicznej praktycznie nie uległ zmianie. W 2019 r. podatki stanowiły średnio 54% ceny detalicznej benzyny 95 i 49% ceny detalicznej oleju napędowego. To o 1 punkt procentowy więcej, niż w 2018 r. dla benzyny 95 i poziom zeszłoroczny dla oleju napędowego.

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

„Przemysł i Handel Naftowy”

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 2019 r.

Analizując poziomy cen w Polsce i w innych państwach Unii Europejskiej od lat widać, że ceny w naszym kraju są – po przeliczeniu na EURO – jednymi z najniższych na terenie Wspólnoty. Również taką sytuację obserwowano w 2019 r., a potwierdzeniem tego są prezentowane w tabeli ceny z końca grudnia. Niskie ceny wystąpiły zarówno dla benzyny silnikowej, jak i oleju napędowego. W końcówce 2019 r. detaliczna średnia cena krajowa benzyny 95 była o 14%, a oleju napędowego o 8% niższa od średniej ceny dla całego rynku europejskiego. To, w stosunku do grudnia 2018 r., różnica większa o 1 punkt procentowy dla obu gatunków paliw.

Krajowe ceny netto (bez podatków) – w przeliczeniu na euro – benzyny 95 na koniec roku były niższe

od średniej europejskiej o 5%, a oleju napędowego o 2 %. W 2018 r. mieliśmy nietypową sytuację, kiedy ceny netto – zwykle również niższe od średniej europejskiej – były od niej wyższe. W kolejnym roku sytuacja powróciła do normy i ceny były na poziomach poniżej średniej 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 2019 r. dla benzyny 95 różnica między najwyższą i najniższą ceną netto, obserwowaną w państwach europejskich, wyniosła 180 euro (o 37 euro więcej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 551 euro/1000 l (o 31 euro więcej niż przed rokiem). To oznacza, że nieco wzrosła rozpiętość cen netto, ale też cen bezpośrednio przy dystrybutorze. Dla oleju napędowego ceny netto różniły się o 232 euro/1000 litrów (o 53 euro więcej, niż przed rokiem), a ceny detaliczne o 447 euro/100 litrów

RYS. 38 STRUKTURA CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2018 I 2019 (w zł/l)

Źródło: Obliczenia własne POPIHN

	Benzyna Eurosuper 95							Olej napędowy						Autogaz						
	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Opłata emis.	Marża	Cena netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Opłata emis.	Marża	Cena netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Marża	Cena netto
Średnia rok 2018 12 mies.	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	1,05
rok 2019	5,00	1,54	0,94	0,13	0,08	0,15	2,16	5,06	1,17	0,95	0,30	0,08	0,09	2,48	2,14	0,38	0,40	0,09	0,25	1,02
% zmiany	1,4	0,0	1,4	1,4	-	-8,9	-0,5	3,1	0,0	3,1	1,6	-	9,4	1,2	-4,0	0,0	-4,0	1,1	28,3	-11,3

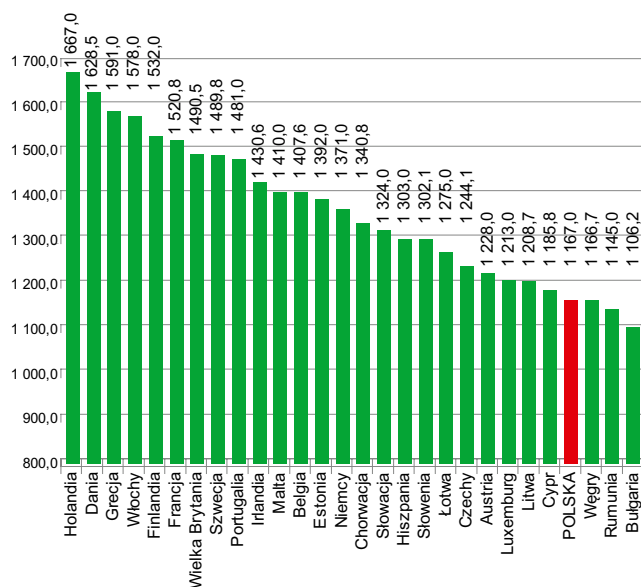
RYS. 39 CENY DETALICZNE I PODATKI W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2019 R. (w EURO / 1000 litrów) 1 EUR = 4,2585 PLN

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

	Benzyna Eurosuper 95				Olej napędowy (EN 590)					
	Cena sprzedaży	Cena bez podatków	akcyza	VAT kwotowo	Cena sprzedaży	Cena bez podatków	akcyza	VAT kwotowo	VAT [%]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Austria	1 228,0	530,0	493,3	204,7	Austria	1 199,0	589,5	409,7	199,8	20
Belgia	1 407,6	563,1	600,2	244,3	Belgia	1 458,0	604,8	600,2	253,0	21
Bułgaria	1 106,2	558,8	363,0	184,4	Bułgaria	1 111,3	595,8	330,3	185,2	20
Chorwacja	1 340,8	553,9	518,7	268,2	Chorwacja	1 330,8	653,3	411,3	266,2	25
Cypr	1 185,8	556,8	439,7	189,3	Cypr 1	1 254,7	643,7	410,7	200,3	19
Czechy	1 244,1	524,3	503,9	215,9	Czechy	1 240,3	595,3	429,7	215,3	21
Dania	1 628,5	677,5	625,3	325,7	Dania	1 389,0	685,1	426,7	277,8	25
Estonia	1 392,0	597,0	563,0	232,0	Estonia	1 393,0	667,8	493,0	232,2	20
Finlandia	1 532,0	558,8	676,7	296,5	Finlandia	1 432,0	694,9	459,9	277,2	24
Francja	1 520,8	576,1	691,2	253,5	Francja	1 456,4	604,6	609,1	242,7	20
Grecja	1 591,0	571,8	711,3	307,9	Grecja	1 383,0	693,7	421,6	267,7	24
Hiszpania	1 303,0	604,2	472,7	226,1	Hiszpania	1 221,0	631,0	379,0	211,9	21
Holandia	1 667,0	582,0	795,7	289,3	Holandia	1 384,0	640,1	503,7	240,2	21
Irlandia	1 430,6	541,4	621,7	267,5	Irlandia	1 332,0	568,0	514,9	249,1	23
Litwa	1 208,7	564,5	434,4	209,8	Litwa	1 143,9	598,4	347,0	198,5	21
Luxemburg	1 213,0	564,7	472,1	176,2	Luxemburg	1 111,0	594,6	355,0	161,4	17
Łotwa	1 275,0	566,7	487,0	221,3	Łotwa	1 205,2	612,0	384,0	209,2	21
Malta	1 410,0	645,5	549,4	215,5	Malta	1 280,0	612,3	472,4	185,3	18
Niemcy	1 371,0	497,6	654,5	218,9	Niemcy	1 254,0	583,4	470,4	200,2	19
Portugalia	1 481,0	561,5	642,6	276,9	Portugalia	1 369,0	627,3	485,7	256,0	23
Rumunia	1 145,0	535,6	426,6	182,8	Rumunia	1 179,6	594,5	396,8	188,3	19
Słowacja	1 324,0	559,7	543,6	220,7	Słowacja	1 232,0	629,0	397,7	205,3	20
Słowenia	1 302,1	520,5	546,8	234,8	Słowenia	1 246,1	552,4	469,0	224,7	22
Szwecja	1 489,8	561,4	630,4	298,0	Szwecja	1 543,3	783,6	451,0	308,7	25
Węgry	1 166,7	545,8	372,9	248,0	Węgry	1 233,5	628,2	343,1	262,3	27
Wielka Brytania	1 490,5	547,4	694,7	248,4	Wielka Brytania	1 553,2	599,6	694,7	258,9	20
Włochy	1 578,0	565,0	728,4	284,6	Włochy	1 474,4	591,1	617,4	265,9	22
POLSKA	1 167,0	533,6	411,7	221,7	POLSKA	1 204,7	612,1	363,7	228,9	23
Średnia europejska	1 364,3	563,0	559,7	241,5	Średnia europejska	1 307,7	624,5	451,7	231,5	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	86%	95%	74%	92%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	92%	98%	81%	99%	

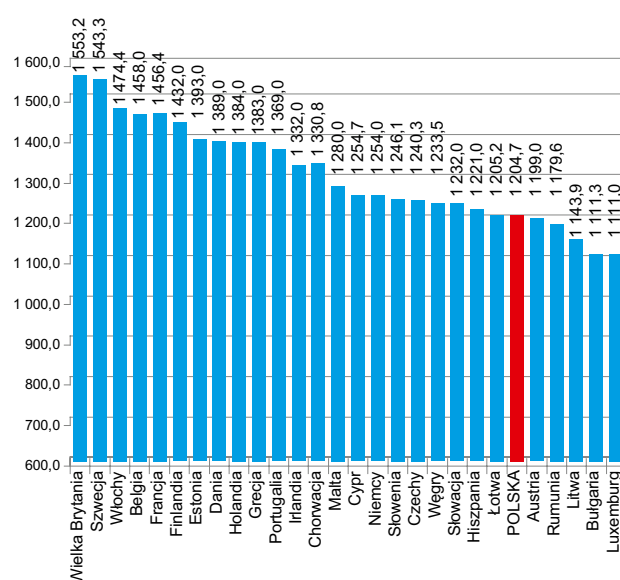
RYS. 40 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2019 R.

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



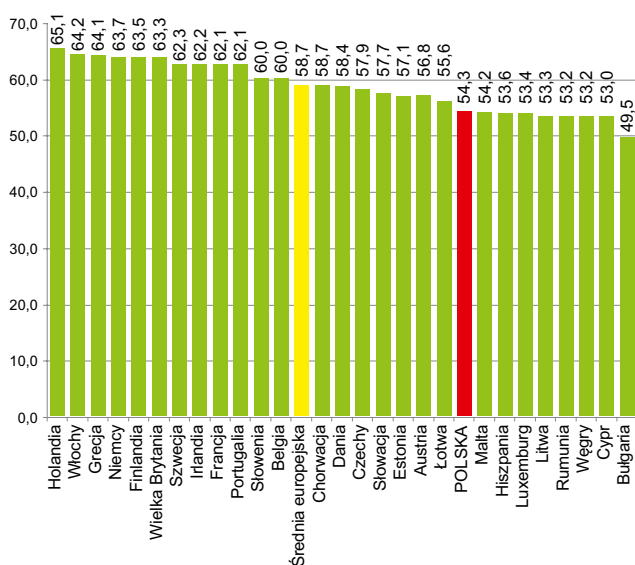
RYS. 41 CENY EX POMPA OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2019 R.

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



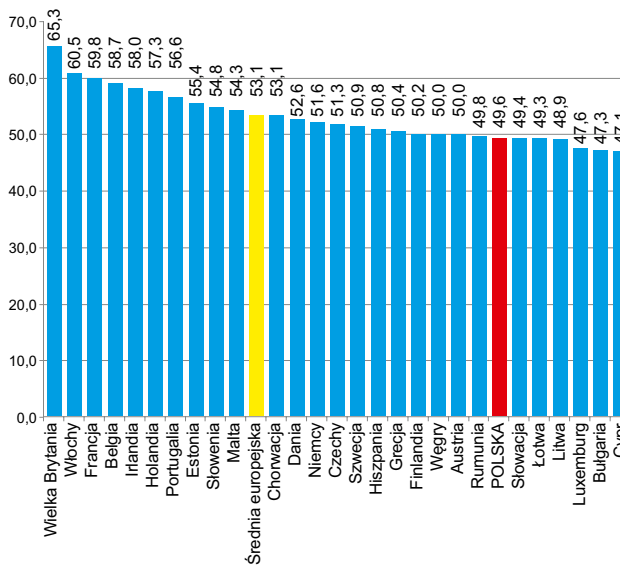
RYS. 42 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2019 R.

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



RYS. 43 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2019 R.

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



(o 39 więcej niż przed rokiem). Tu także różnica nieco wzrosła. Więcej wzrosły ceny netto obu gatunków paliw, a to oznacza, że nieco zmniejszyły się marże, które dało się osiągnąć na ich sprzedaży.

Obowiązująca w Polsce stawka podatku VAT od 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 2019 r. różnica pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95 – w stosunku do średniej unijnej - wyniosła 8%, czyli o 1 punkt procentowy więcej niż rok wcześniej, a dla oleju napędowego był to 1%. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na euro i uwzględnieniu opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej)

była dla benzyny 95 i oleju napędowego odpowiednio o 26% i 19% niższa od średniej europejskiej. To o 4 punkty procentowe mniej niż przed rokiem.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że we wszystkich krajach europejskich poza Bułgarią udział podatków w cenie benzyny 95 przekracza poziom 50% ceny detalicznej. Nieco niższy udział podatków – choć też często przekraczający poziom 50% – jest obserwowany w cenach oleju napędowego sprzedawanego w Unii. Z przedstawionych wykresów wynika, że Polacy odprowadzają ze swoich kieszeni do budżetu państwowego nieco mniejsze kwoty niż kierowcy w innych krajach europejskich. Dodatkowo, wielkość widełek płaconych podatków w całej Unii dla benzyny 95 nieco się spłaszczyła. Różnica w grudniu 2019 r. w stosunku do grudnia

Fot.: LOTOS



2018 r. między udziałem największym a najmniejszym, zmalała o 0,7 punktu procentowego i wyniosła 15,6 punktu procentowego. Dla oleju napędowego ta relacja wzrosła do 18,2 punktu procentowego – o 2,8 punktu więcej. Najniższy udział podatków w cenie benzyny 95 notowano w Bułgarii, a w cenie oleju napędowego na Cyprze. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec 2018 r. przedstawiają rys. 42 i 43.

W grudniu 2019 r. najtaniej w Unii Europejskiej sprzedawano benzynę 95 na stacjach w Bułgarii, Rumunii, na Węgrzech i w Polsce. Olej napędowy tańszy niż w Polsce był na stacjach paliw w Luksemburgu, Bułgarii, na Litwie oraz w Rumunii i Austrii. Tym samym, wszystkim naszym bezpośrednim unijnym sąsiadom opłacało się przyjechać do Polski i zatankować pojazd do pełna. Mówimy o cenach średnich w danym kraju, ale w trakcie roku zdarzały się sytuacje, w których na stacjach paliw zlokalizowanych na

terenie Niemiec w pobliżu polskiej granicy, można było krótkookresowo kupić olej napędowy bardziej okazjanie niż na naszych stacjach przygranicznych. W przypadku benzyn zawsze u nas było taniej. Tradycyjnie paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach niebędących członkami Unii, były tańsze niż w Polsce.

Z powyższych opisów wynikać może, że polscy kierowcy płacą nieco mniej za paliwo do swoich pojazdów niż zdecydowana większość przedstawicieli innych państw członkowskich UE. Pamiętać jednak należy o zależnościach pomiędzy ceną paliwa a średnimi zarobkami w poszczególnych krajach. Tu sytuacja jest już dla nas mniej korzystna, choć stale się poprawia. Warto jednak przed opuszczeniem naszego kraju zatankować pojazd do pełna, a wracać do niego na pustym zbiorniku. No chyba, że podróżuje się na wschód do krajów spoza Unii. W takim przypadku kierowcy postępują zgoła odwrotnie.

Fot.: FUCHS-OIL



RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w 2019 r. wielkość 226 448 ton. Oznacza to, że ogólny poziom sprzedaży praktycznie nie zmienił się w porównaniu z rokiem wcześniejszym.

Ta stabilność rynku obserwowana jest już od początku dekady. Od końca 2010 r. roczne wahania sprzedaży utrzymywały się bowiem w przedziale nie większym niż +/- 5% (+/- 1,7% w ostatnich 4 latach). Średnia wielkość rynku w tym okresie wyniosła około 225 000 ton. Największe roczne zmiany sprzedaży wystąpiły w 2007 r. (+9,48%) oraz 2009 r. (- 10,44%).

Stabilność rejestrowanego rynku olejów smarowych jest zastanawiająca w zestawieniu z trwającym w tym czasie rozwojem gospodarczym. PKB w 2018 r. wzrósł o 5,1%, a w 2019 r. – według wstępnych szacunków – o około 4%, co w dalszym ciągu jest bardzo dobrym wynikiem, na tle innych państw europejskich. Częściowo można to tłumaczyć obserwowanym trendem zastępowania olejów mineralnych olejami syntetycznymi nowszej generacji, których zwiększona trwałość przekłada się na rzadszą potrzebę wymiany. Zauważalne jest też osłabienie koniunktury w przemyśle motoryzacyjnym i innych sektorach gospodarki, które wykorzystują przemysłowe oleje smarowe (takich jak hutnictwo stali czy górnictwo). Innym wyjaśnieniem może być sygnalizowany przez część podmiotów branży rozrost szarej strefy na rynku olejów smarowych.

W maksymalnej perspektywie czasowej, jaką umożliwia prowadzony przez POPiHN monitoring rynku, poziom sprzedaży olejów smarowych, pomimo okresowych perturbacji, utrzymuje się na stałym poziomie. Dzieje się tak pomimo faktu, iż gospodarka Polski wyrażona wskaźnikiem PKB – urosła w międzyczasie z 306,1 miliarda dolarów w 2005 r. do 585,8 miliarda

USD w 2018 r. i prawdopodobnie około 609,8 miliarda USD w 2019 r. Mamy zatem do czynienia z gospodarką produkującą i zużywającą dwukrotność z 2005 r., gdy ruszał monitoring rynku olejów.

Według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, o ile w 2005 r. było w Polsce zarejestrowanych 16,8 miliona pojazdów samochodowych, obecnie jest to ponad 30 milionów. Zatem także blisko 2-krotność tego, co było odnotowywane w początkach prowadzenia monitoringu olejów smarowych (rys. 44).

Ponadto, z danych Enter Poland i GUS wynika, że ponad 2-krotny wzrost zanotował także wskaźnik produkcji sprzedanej przemysłu, który z 687,8 miliona zł w 2005 r. wzrósł do ponad 1,255 miliarda zł w 2015 r. i 1,417 miliarda zł w 2017 r. (rys. 45)

Według danych POPiHN, wolumenowy wzrost rynku głównych paliw silnikowych (olej napędowy, benzyna i LPG) w latach 2006 – 2019 wyniósł zaś 57%.

Oczywiście, są to tylko wskaźniki, które określają raczej trendy niż precyzyjne wielkości. Niemniej jednak uwidocznione tendencje są wystarczające dla uzasadnienia ogólnego spostrzeżenia, że gospodarka Polski oficjalnie zużywa znacznie mniej olejów silnikowych i przemysłowych niż wskazywać by na to mógł sam tylko potencjał tkwiący we wzroście gospodarczym. Dotyczy to segmentu motoryzacyjnego, jak i przemysłowego.

Tym bardziej, że obserwacja statystyki europejskiego rynku olejów smarowych (na przykład dane UEIL za 2018 r.) wskazuje na silną korelację pomiędzy wielkością danej gospodarki, a ilością środków smarnych zużywanych przez takie kraje jak: Niemcy (ponad 1 milion ton), Wielka Brytania (608 tysięcy ton), Francja (552 tysiące ton), Włochy (439 tysięcy ton), Hiszpania

RYŚ. 44 POJAZDY SAMOCHODOWE I CIĄGNIKI ZAREJESTROWANE W POLSCE. (Stan w dniu 31 grudnia, w tys. szt.)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Samochody osobowe	12 339	13 384	14 589	16 080	16 495	17 240	18 125	18 744	19 389	20 004	20 723	21 675	22 504
Samochody ciężarowe* i ciągniki drogowo	2 305	2 393	2 521	2 710	2 797	2 982	3 131	3 178	3 242	3 341	3 429	3 542	3 640
Autobusy	80	84	88	92	95	97	100	100	103	106	110	113	116
Motocykle	754	784	825	909	975	1 013	1 069	1 107	1 153	1 190	1 272	1 356	1 427
Inne	1 338	1 390	1 450	1 546	1 663	1 706	1 764	1 746	1 796	1 832	1 875	1 915	1 948
Razem	16 816	18 035	19 472	21 337	22 025	23 037	24 189	24 876	25 684	26 472	27 409	28 601	29 635
Motorowery	338	406	525	698	834	922	1 033	1 100	1 163	1 217	1 259	1 292	1 328

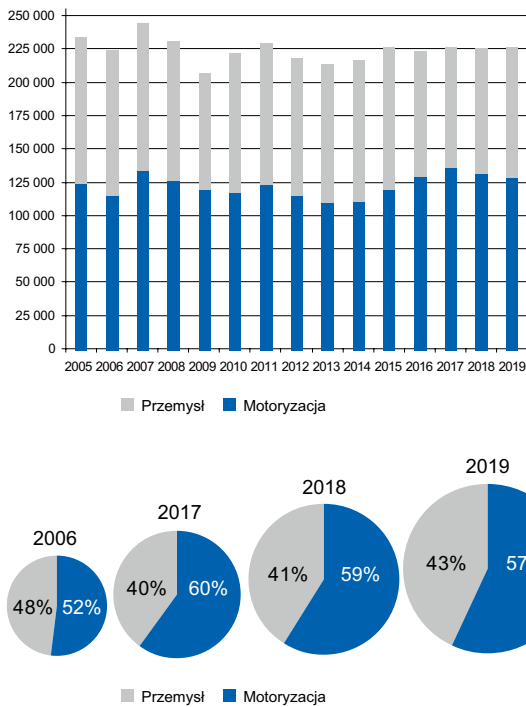
RYŚ. 45 WSKAŹNIK PRODUKCJI SPRZEDANEJ PRZEMYSŁU POLSKIEGO (w mln zł)

Źródło: Dane GUS i EnterPoland

ROK 2005		ROK 2010		ROK 2015	
ogółem		ogółem		ogółem	
687 810,1 mln zł		985 715,9 mln zł		1 255 515,6 mln zł	
Sektor publiczny	Sektor prywatny	Sektor publiczny	Sektor prywatny	Sektor publiczny	Sektor prywatny
123 803,50	564 006,60	148 358,20	837 357,70	124 262,30	1 131 253,30
18%	82%	15,10	84,90%	9,90%	90,10%

RYS. 46 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W 2019 R.

Źródło: Pracowanie własne POPIHN



(422 tysiące ton). Rynek polski pozostaje zatem blisko 2-krotnie mniejszy niż hiszpański, podczas gdy Hiszpanię od znacznie większej i bogatszej Francji dzieli raptem 20% (130 000 ton).

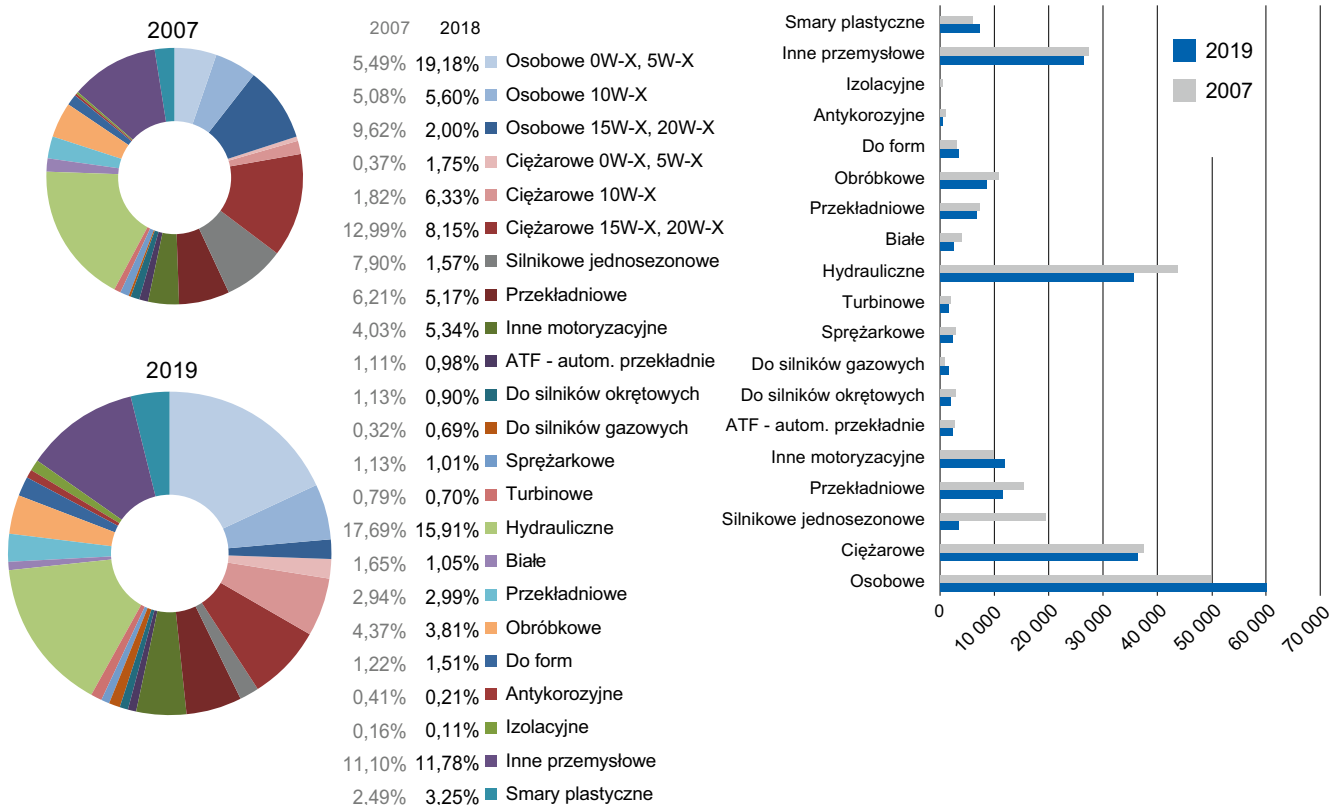
Na przestrzeni 14 lat udział procentowy segmentów motoryzacyjnego i przemysłowego jest zbliżony. Do 2017 r. obserwowano stopniowy wzrost znaczenia segmentu motoryzacyjnego. W 2006 r. oleje dla motoryzacji stanowiły 52% całkowitej sprzedaży, zaś w 2019 r. udział ten wyniósł 57%, przy czym, po raz pierwszy od dawna spadł (z 59% rok wcześniej).

Wyraźniejsze przesunięcia w strukturze rynku widoczne są w wieloletniej perspektywie. Uwagę zwracają przede wszystkim przekształcenia w segmencie olejów silnikowych – największą zmianą w skali całego rynku jest niewątpliwie wzrost udziału olejów silnikowych dla pojazdów osobowych. Podkreślić należy wzrost olejów syntetycznych dla pojazdów osobowych w skali całego rynku z 5,5% w 2007 r. do 19,18% w 2019 r. - co oznacza, że grupa ta pozostaje największą na rynku, wyprzedzając przemysłowe oleje hydrauliczne, a jej udział w dalszym ciągu wyraźnie rośnie. W tym samym czasie największe spadki sprzedaży zanotowały oleje mineralne dla pojazdów osobowych, ciężarowych, a także oleje jednosezonowe (odpowiednio: z 9,6% do 2%, z 13% do 8,15% oraz z 7,9% do 1,57 %).

W obszarze zastosowań przemysłowych obserwujemy wieloletnią stabilizację, cechującą dojrzałe, w pełni wykształcone rynki z dominującym udziałem olejów hydraulicznych (15,9%) oraz zróżnicowanej kategorii „inne przemysłowe” 15,91%.

RYS. 47 PORÓWNIANIE STRUKTURY RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2019 I 2007 [%]

Źródło: opracowanie własne POPIHN



OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI

Oleje silnikowe dla motoryzacji stanowią około 45% wszystkich sprzedawanych w Polsce olejów smarowych. Stanowią one dominujący udział w ramach segmentu motoryzacyjnego (80%)

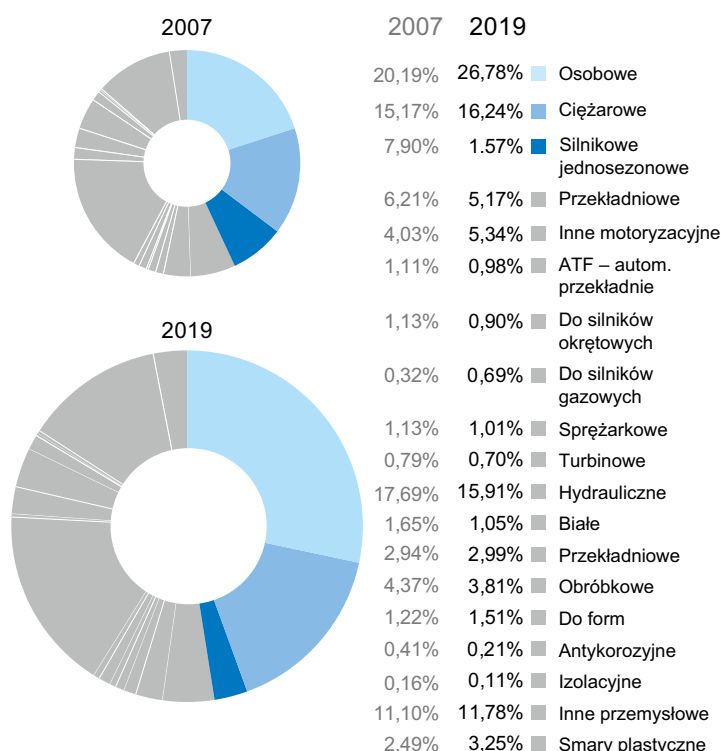
W 2019 r. sprzedano w Polsce 100 873 ton olejów silnikowych dla pojazdów. Rok wcześniej było to około 104 033 ton, zatem spadek wyniósł 3% w ujęciu rocznym. Na wynik ten miał wpływ głównie spadek w segmencie olejów silnikowych dla pojazdów osobowych (3,16%), gdyż poziom sprzedaży w segmencie dla pojazdów ciężarowych pozostał stabilny. Trzeci segment, czyli oleje jednosezonowe, w zasadzie zanika i nie wpływa już znacząco na całkowity wynik.

Przypomnijmy też, że w 2016 r. branża zanotowała historyczny rekord, gdy sprzedaż wszystkich olejów silnikowych sięgnęła 109 402 tony. Z kolei, najniższy wynik odnotowano w 2014 r., kiedy olejów silnikowych sprzedano w Polsce 92 275 ton. Średnioroczna sprzedaż w tym segmencie z ostatnich 13 lat wyniosła 100 866 ton.

Patrząc nieco szerzej, sprzedaż wszystkich olejów dla motoryzacji (na co składają się nie tylko oleje silnikowe, ale także przekładniowe i inne, mniejsze grupy produktowe) wyniosła w 2019 r. 128 906 ton, co oznacza spadek o 2,69% w porównaniu z rokiem wcześniejszym.

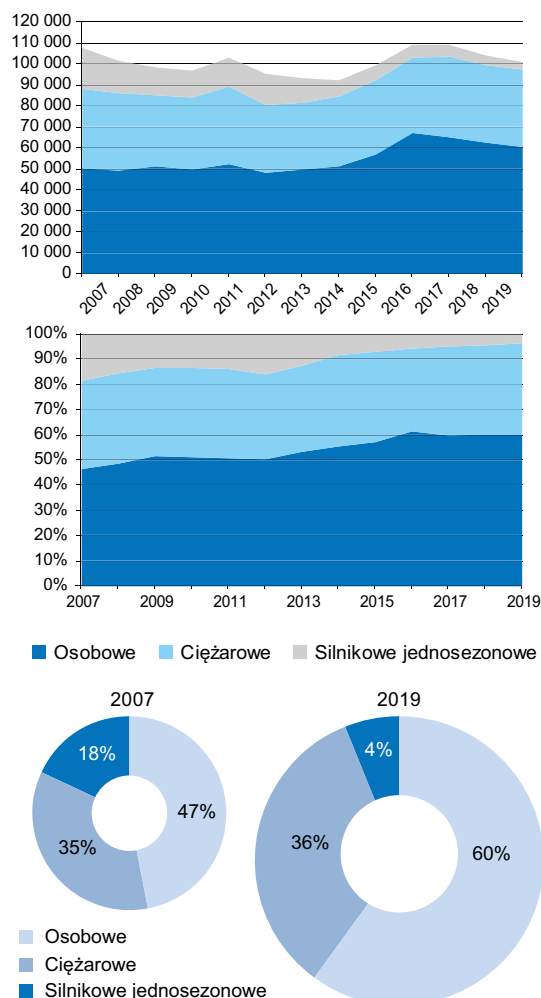
RYS. 48 OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI NA TLE CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH [%]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



RYS. 49 ZMIANY STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI NA TLE WYNIKÓW SPRZEDAŻY – UJĘCIE ROCZNE [%]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN

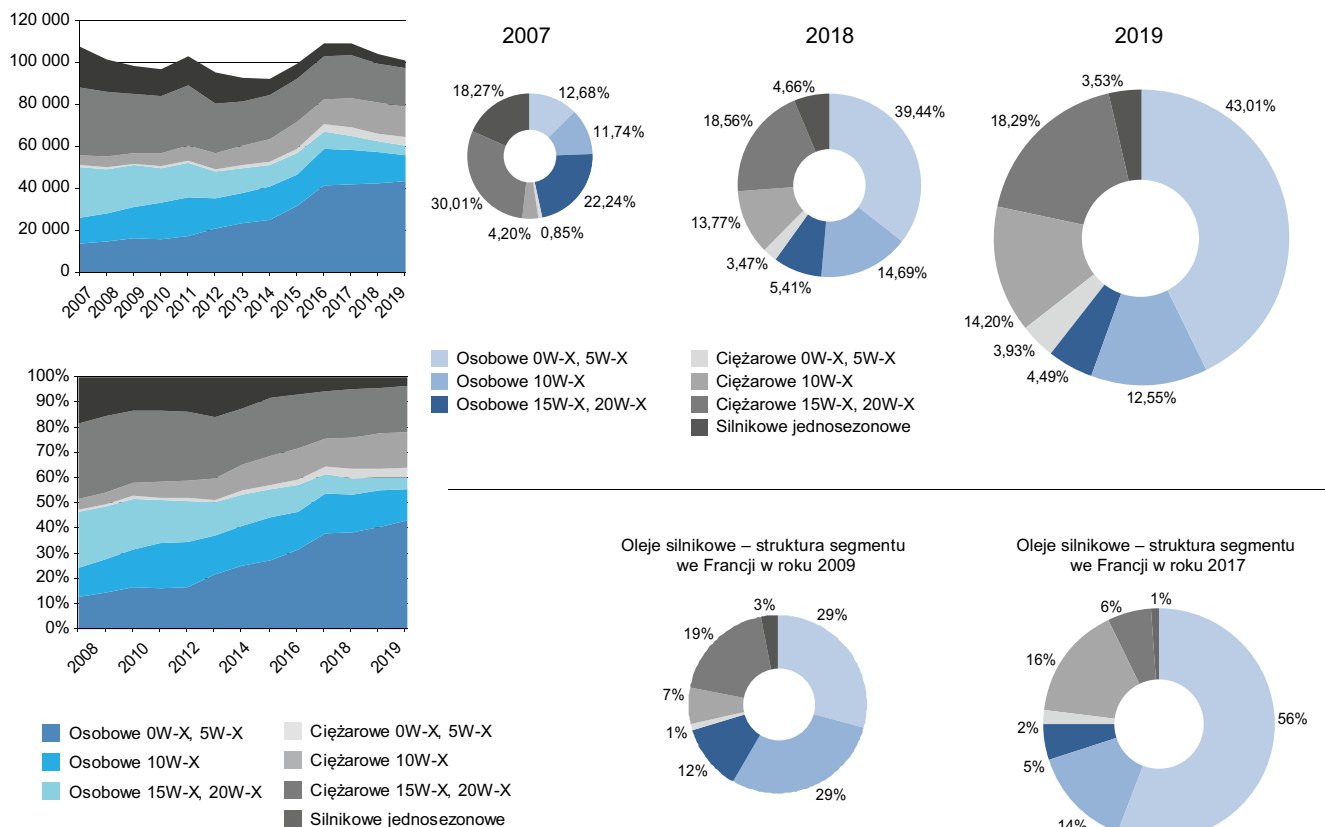


W strukturze sprzedaży olejów silnikowych, w której na przestrzeni ostatnich 13 lat zachodzą zasadnicze zmiany związane z unowocześnianiem floty samochodowej, w dalszym ciągu rośnie udział olejów syntetycznych i semi-syntetycznych, a zatem olejów o niższych i średnich lepkościach. Największa grupa, czyli oleje o najniższych lepkościach dla pojazdów osobowych, ponownie powiększyła swój udział, który osiągnął już 43%, zaś od 2007 r. wzrósł już o ponad 30 punktów procentowych. W tym samym okresie, udział olejów mineralnych dla pojazdów osobowych skurczył się z ponad 22 do 5,4%, zaś olejów jednosezonowych z prawie 37% do 4,5%. Analogiczne zmiany zachodzą w segmencie olejów dla pojazdów ciężarowych, aczkolwiek obserwowane trendy cechuje nieco niższa dynamika.

Podobne tendencje obserwowane są także na rynku francuskim, znacznie bardziej zaawansowanym pod względem parku pojazdów. Dostępne na moment sporządzania niniejszego raportu dane francuskie dotyczą nieco węższego przedziału czasowego, ale w tym przypadku kluczowe jest to, że dają one 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 r. 57% całego segmentu

RYS. 50 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI I PORÓWNANIE STRUKTURY W POLSCE W LATACH 2019, 2018 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



olejów silnikowych. Oleje dla pojazdów osobowych natomiast, to już ¾ tegoż segmentu, zaś oleje jednosezonowe praktycznie zupełnie zanikają z tamtejszego rynku.

W dłuższej perspektywie czasowej dodatkowym elementem, mającym wpływ na popyt na oleje silnikowe będzie czynnik regulacyjny. Z pewnością wprowadzenie tzw. „Zielonego Ładu” i intensywny program elektryfikacji floty pojazdów może oddziaływać w kierunku redukcji zapotrzebowania na oleje silnikowe. Czy jednak wpłynie to także na strukturę segmentu? Najprawdopodobniej tak. W związku z tym, że elektryfikacja będzie obserwowana szczególnie intensywnie w stosunku do floty pojazdów osobowych można spodziewać się, że w pierwszej kolejności – przy malejącym generalnie rynku – zaczną rosnąć udział w nim segmentu olejów silnikowych dla pojazdów ciężarowych. Będą one bowiem w dalszym ciągu korzystać głównie z silników spalinowych. Aktualnie nadal istnieją poważne ograniczenia technologiczne w obszarze elektrycznych baterii dla pojazdów ciężarowych. Prawdopodobnie opóźni to elektryfikację tego segmentu floty pojazdów lub wręcz postawi ją pod znakiem zapytania. W wariacie intensywniej elektryfikacji mogłoby się zatem okazać, że za 20 lat rynek olejów silnikowych będzie w Europie głównie rynkiem olejów dla pojazdów ciężarowych.

OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH

Segment olejów silnikowych dla pojazdów osobowych zanotował w 2019 r. spadek o 3,16 %. Po silnych wzrostach w latach 2013-2015 oraz rekordowym 2016 r., gdy sprzedano 67 414 ton tych produktów, sprzedaż nadal pozostaje na relatywnie wysokim poziomie (60 573 ton), jednak w ostatnich 3 latach wzrosły wyhamowały i pojawiła się lekka tendencja spadkowa, która nawet pogłębiła się w początku 2020 r. Należy zauważyć, że w ostatnich latach obserwowany był silny wzrost produkcji w branży motoryzacyjnej. Jednocześnie – 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 zauważalny był wzrost sprzedaży w grupie olejów syntetycznych o najniższych lepkościach, która w 2019 r. po raz kolejny pobiła historyczny rekord osiągając wielkość 43 385 ton. Odkąd prowadzony jest monitoring – wielkość tej grupy zwiększyła się już ponad 3-krotnie, tj. z poziomu 13 662 ton zanotowanego w 2007 r.

Obserwując 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. Dystans pozostaje nadal wyraźny, nawet uwzględniając fakt, że ostatnie dostępne dane z rynku francuskiego pochodzą z roku 2017.

Z pewnością, w dłuższej perspektywie czasowej swój wpływ na segment zaznaczy także elektryfikacja floty pojazdów silnikowych. Obecnie, prawdopodobne jest, że w pierwszej kolejności regulacje środowiskowe mogą spowodować przyspieszone odchodzenie od najstarszych pojazdów niespełniających norm emisji spalin. To zaś mogłoby się przełożyć na jeszcze większe tempo zwiększania udziału w rynku przez nowoczesne oleje syntetyczne. Zarazem jednak, w scenariuszu intensywnej elektryfikacji cały rynek olejów silnikowych dla pojazdów osobowych zacznie się intensywnie kurczyć pod względem tonażu.

OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH I SPRZĘTU POMOCNICZEGO

W 2019 r. sprzedano w Polsce 36 743 tony olejów silnikowych do pojazdów ciężarowych. Oznacza to praktycznie stabilizację w porównaniu z poziomem obserwowanym rok wcześniej.

Sprzedaż w tym segmencie w ujęciu tonażowym osiągnęła rekord w 2017 r., kiedy to sprzedano 38 512 ton tych produktów. Od tego czasu obserwowana jest delikatna tendencja spadkowa. Biorąc pod uwagę, że w ostatnich dwóch latach wskaźnik PKB kraju wzrósł o 5,1% w 2018 r. i ponad 4% w 2019 r, zaś segment olejów dla pojazdów ciężarowych – był do tej pory jednym z najmocniej skorelowanych z dynamiką rozwoju gospodarczego, to tendencję tę należy uznać za rozczarującą.

Udział dominujących w dalszym ciągu w tym segmencie silnikowych olejów mineralnych o najwyższych lepkościach (15W, 20W), który w 2015 r. po raz pierwszy w historii spadł poniżej 60%, od 2 lat utrzymuje się na stałym poziomie 50%. Z kolei, udział olejów o lepkościach średnich wzrósł z 12% w 2007 r. do 40% w 2018 r., aktualnie zaś osiągnął 39%. Wreszcie oleje syntetyczne osiągnęły 11-procentowy udział rynku w tym segmencie, co także stanowi rekordowy wynik. Zarazem rozwój sytuacji na rynkach bardziej rozwiniętych od polskiego wskazuje na dalsze dynamiczne zmiany w strukturze tego segmentu. W przypadku rynku francuskiego, w 2017 r. oleje o średnich lepkościach obejmowały zdecydowaną większość (68% udziału), zaś stanowiące nadal ponad połowę w Polsce oleje mineralne to tylko jedna czwarta francuskiego segmentu olejów dla pojazdów ciężarowych.

W przypadku elektryfikacji tego segmentu, o ile do niej w ogóle dojdzie w przewidywanym horyzoncie czasowym, trudno spodziewać się jej znaczącego wpływu na strukturę segmentu olejów silnikowych. Ponadto, należy oczekiwać, że wpływ ten będzie znacznie mniejszy i bardziej rozłożony w czasie niż w przypadku segmentu pojazdów osobowych.

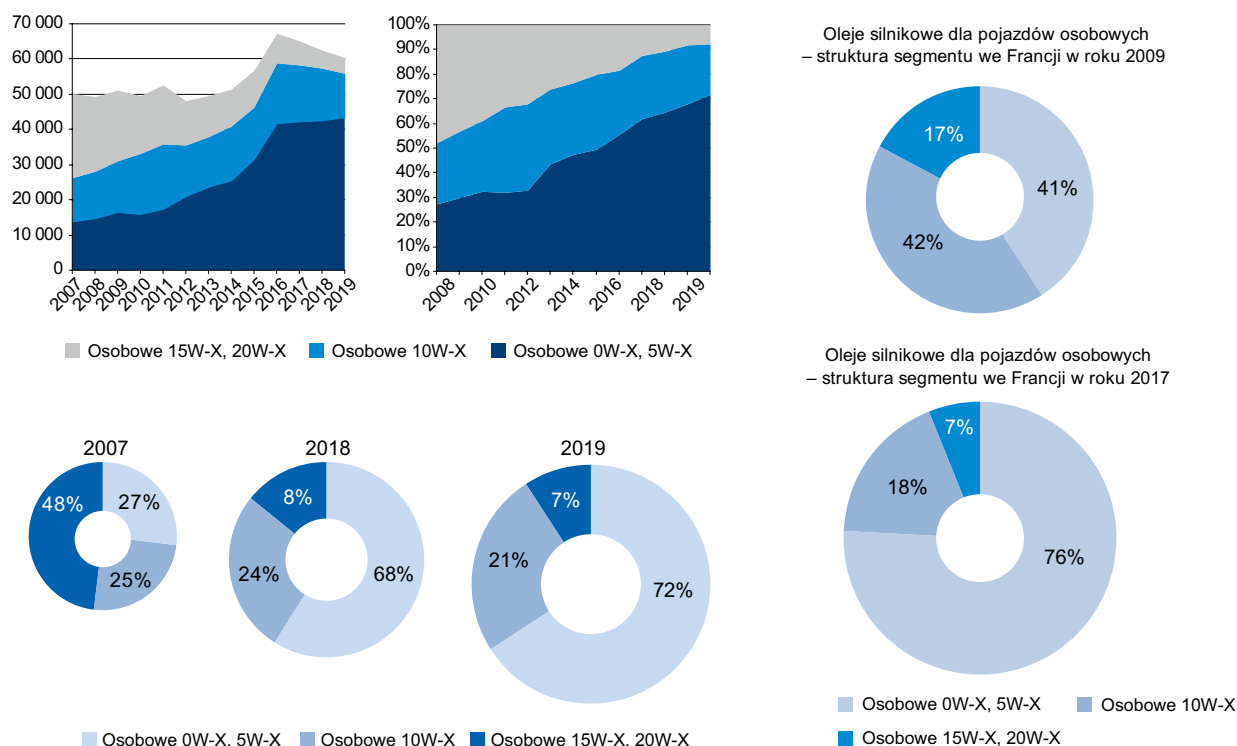
OLEJE DLA PRZEMYSŁU

W ubiegłym roku sprzedano w Polsce 97 541 ton olejów smarowych dla przemysłu, co stanowi wzrost o 3,73 % w stosunku do wielkości 93 345 ton sprzedanych w 2018 r. Jest to drugi kolejny wzrostowy rok w tym segmencie.

Pomimo tych wzrostów w ostatnich 2 latach, sprzedaż pozostaje na poziomach znacznie niższych niż

RYS. 51 OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) – WIELKOŚĆ RYNKU, EWOLUCJA STRUKTURY RYNKU POLSKIEGO I FRANCUSKIEGO [%]

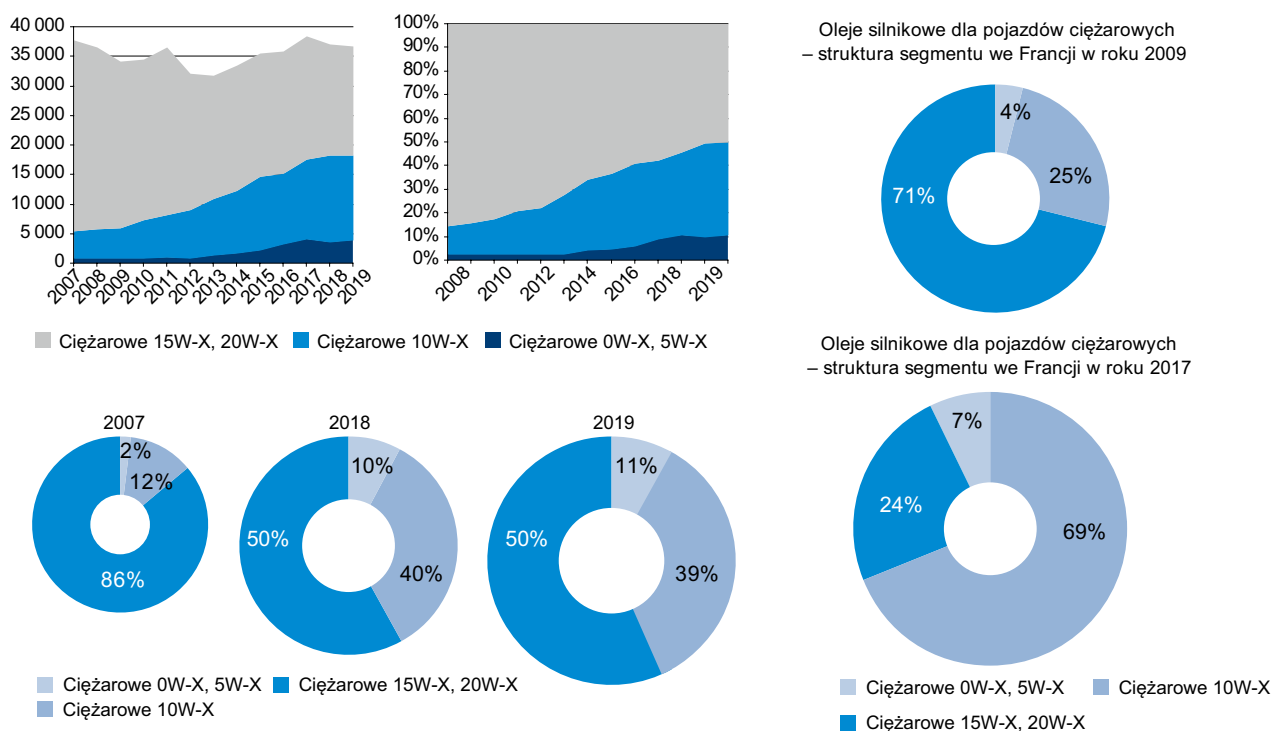
Źródło: Opracowanie własne POPIHN, Le Centre Professionnel des Lubrifiants (C.P.L.), Enquêtes annuelles sur les huiles moteurs destinées aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires – Année 2017



„Przemysł i Handel Naftowy”

RYS. 52 OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) – 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



obserwowane przez większość obecnej dekady, kiedy jej poziom regularnie przekraczał 102 000, a w 2015 r. nawet 106 000 ton. To osłabienie koniunktury w segmencie przemysłowym obserwowane jest od 2016 r.

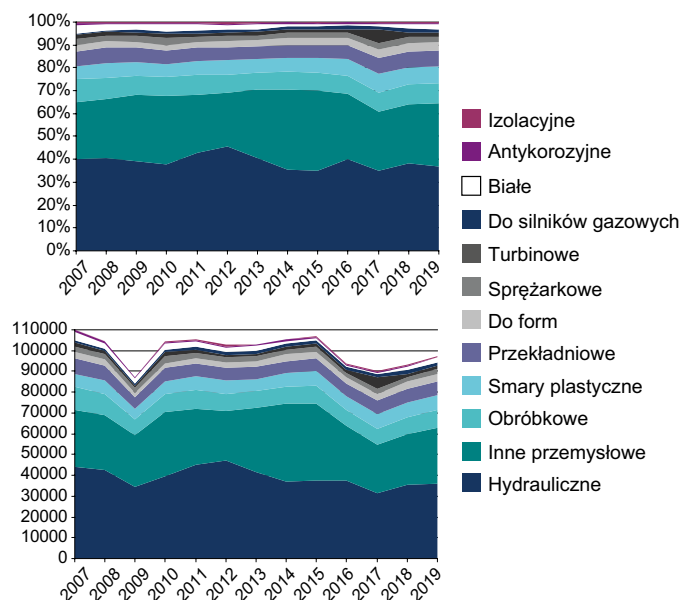
Możliwe są dwa uzasadnienia tej sytuacji. Po pierwsze, w ostatnich latach względnie słabe są gałęzie przemysłu krajowego jak górnictwo i hutnictwo, które tradycyjnie odpowiadają za znaczną część popytu na oleje przemysłowe. Hasło „deindustrializacja” było zresztą mocno słyszalne w czasie odbywającego się we Francji Kongresu Roczne UEIL, gdyż słabość segmentu przemysłowego nie jest wyłącznie polską specyfiką. Zarazem, biorąc pod uwagę strukturę polskiego przemysłu, trudno prognozować, aby segment olejów przemysłowych zaczął w najbliższych latach notować wyraźne wzrosty. Zwłaszcza, że zachodzące już zmiany najprawdopodobniej wzmocni jeszcze przyjęcie tzw. „Zielonego Ładu”, co może nastąpić bez równoległego ograniczenia importu towarów z takich krajów jak Chiny i przy dalszym ignorowaniu ich „śladu węglowego”. Jednocześnie, wraz z postępującym wzrostem zamożności Polski i przy jej pogarszającej się demografii trudno oczekiwać, że wzrosty koniunktury gospodarczej rzędu 4-5% będą często pojawiać się w przyszłości.

Drugim możliwym wyjaśnieniem słabości segmentu przemysłowego może być rozwój szarej strefy w obrocie olejami smarowymi i odpadowymi. Pomimo znacznego uszczelnienia obrotu w ostatnich latach, w dalszym ciągu dochodzi do spektakularnych ujawnień nieprawidłowości z wykorzystaniem olejów smarowych. Należy zarazem zwrócić uwagę, że w przypadku odkrycia nowych sposobów obejścia wprowadzonych uszczelnień, rozwój szarej strefy może nastąpić w sposób skokowy. Dlatego bardzo ważne jest szybkie reagowanie na wszelkie pojawiające się nieprawidłowości,

a także wdrażanie takich rozwiązań jak przygotowany przez POPiHN „Pakiet Smarowy”, zwiększający kontrolę nad olejami smarowymi i odpadowymi w oparciu o system kaucyjny. Szansą na uszczelnienie może być także Brexit, który spowoduje, że w Komisji Europejskiej zniknie mniejszość blokująca objęcie systemem EMCS olejów smarowych w całej Unii Europejskiej, co od wielu lat jest postulowane przez zdecydowaną większość państw członkowskich.

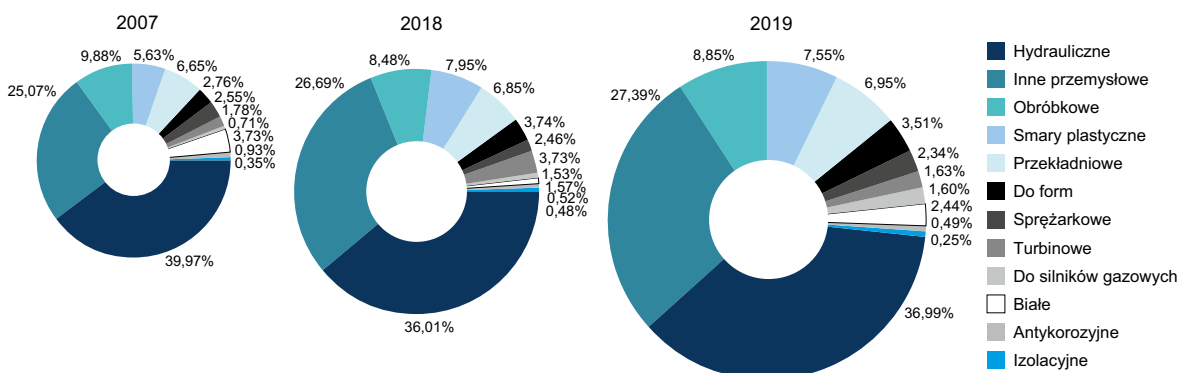
RYS. 53 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU – EWOLUCJA STRUKTURY

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



RYŚ. 54 SEGMENT PRZEMYSŁOWY W 2019 R.: STRUKTURA ZE WZGLĘDU NA PRZEZNACZENIE

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



W strukturze sprzedaży olejów dla przemysłu nie zachodzą tak wyraźne i trwałe zmiany, jak w segmencie motoryzacyjnym w przypadku olejów silnikowych. Aktualnie obserwowane drugie na przestrzeni ostatnich 12 lat, silne osłabienie sprzedaży w tym segmencie nie przekłada się na drastyczne zmiany w obrębie poszczególnych grup – rynek kurczy się i odbudowuje równomiernie. Obserwowane zaś wahania wielkości udziałów poszczególnych grup produktowych utrzymują się z reguły w przedziale +/- 3 punktów procentowych, sporadycznie osiągając 5 pp.

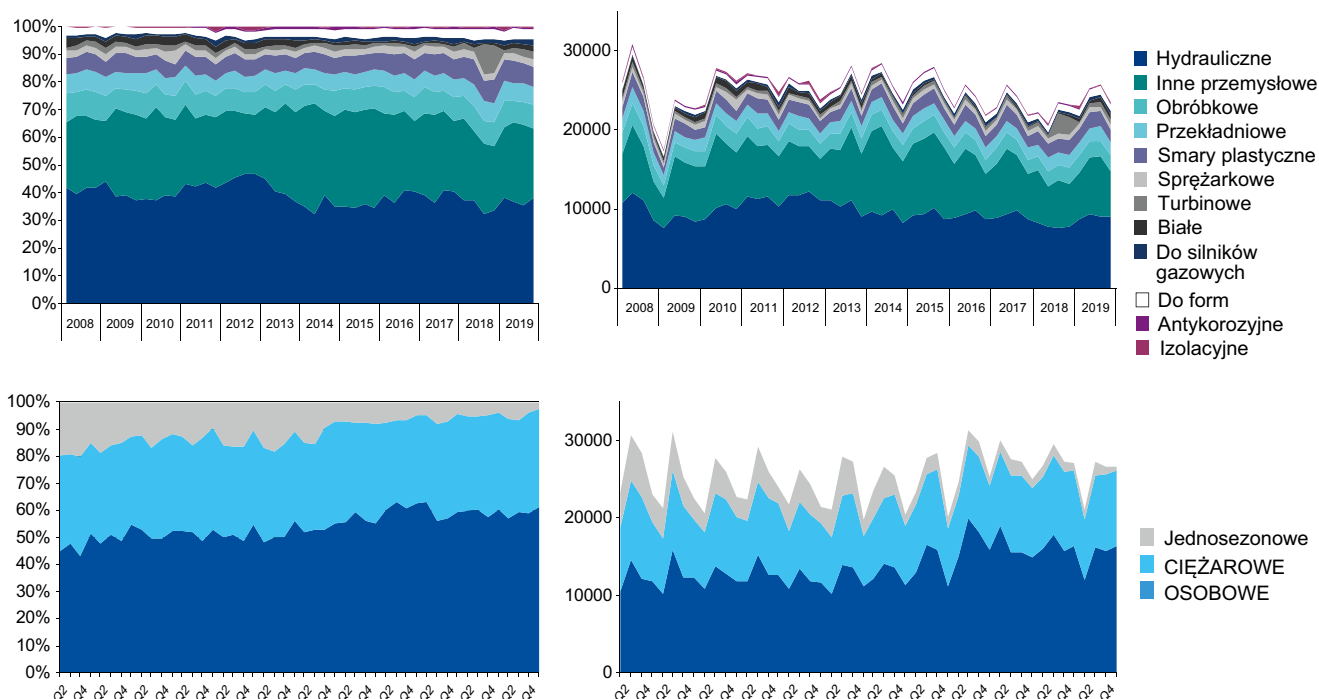
W dalszym ciągu polski przemysł zużywa przede wszystkim oleje hydrauliczne (niecałe 37% sprzedaży w segmencie). Ich udział w ostatnich latach malał, a największy spadek miał miejsce w latach 2013-2014, kiedy grupa ta kurczyła się średnio o 10% rocznie przekładających się w sumie na ponad 9 000 ton spadku. W 2019 r. udział ten także nieznacznie zmalał. Z kolei

sprzedaż drugiej największej grupy olejów przemysłowych – „inne przemysłowe” osiągnęła w 2019 r. 27,4% w segmencie przemysłowym. Ogółem – w ubiegłym roku sprzedano odpowiednio 35 993 oraz 26 648 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.

RYŚ. 55 ZMIANY STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW PRZEMYSŁOWYCH NA TLE WYNIKÓW SPRZEDAŻY – UJĘCIE KWARTALNE

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



OBJAŚNIENIE POJĘĆ

Począwszy od raportu w 2015 r. 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 produktów raportowanych w ramach tej zróżnicowanej grupy 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 DO 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 DO 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 i II oraz częściowo III.

OLEJE NIEMINERALNE

– są to pozostałe oleje smarowe, które przepisy akcyzowe definiują, jako preparaty smarowe (włącznie z cieczami chłodząco – smarującymi, preparatami do rozluźniania śrub i nakrętek, preparatami przeciwdrdzewnymi 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 tańczuchowych.

OLEJE DO SILNIKÓW DWUSUWOWYCH

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

DANE MAKROEKONOMICZNE

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

WIELKOŚCI BEZWZGLĘDNE

– podawane w niniejszym opracowaniu wielkości bezwzględne uwzględniają dane sprzedażowe siedmiu członków POPIHN: BP/Castrol, Fuchs, Grupa LOTOS (LOTOS Oil), PKN ORLEN (ORLEN Oil), Shell, Total oraz Slovnaft zbierane przez Organizację w ramach prowadzonego monitoringu rynku olejów smarowych.

Począwszy od 2016 r. ilość raportujących podmiotów uległa zmniejszeniu z siedmiu do sześciu z uwagi na przejęcie biznesu olejowego firmy Statoil (obecnie Circle K) przez firmę Fuchs-Oil. Z kolei, od 2018 r. 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 2012 r. 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. Zmiany wprowadzone w 2012 r. 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 Wewnątrzspółnotowe Nabycie Towaru (WNT) w przypadku „importu”, jak i Wewnątrzspółnotową Dostawę Towarów (WDT) dla „eksportu”.

INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW PŁYNNYCH

PERN S.A. jest liderem logistyki surowcowej i paliwowej oraz spółką strategiczną, gwarantującą bezpieczeństwo energetyczne Polski, a tym samym także Unii Europejskiej, w zakresie dostaw ropy do największych producentów paliw w Polsce oraz w Niemczech.

Spółka zarządza siecią rurociągów naftowych i produktowych, posiada około 3,6 mln m³ pojemności magazynowej na ropę naftową oraz około 2 mln m³ na paliwa ciekłe.

Do głównych usług świadczonych przez PERN S.A. należą:

- transport ropy naftowej i paliw systemem rurociągowym,
- składowanie paliw ciekłych do bieżącego zaopatrywania stacji paliw,
- magazynowanie zapasów produktów ropopochodnych,
- tworzenie i utrzymywanie zapasów obowiązkowych paliw ciekłych tzw. usługa biletowa,
- magazynowanie ropy naftowej,
- przeładunek ropy naftowej (usługa realizowana przez spółkę PPPP Naftoport Sp. z o.o.),
- przeładunek paliw,
- dozowanie do paliw biokomponentów,
- dozowanie do paliw dodatków firmowych,
- badanie laboratoryjne produktów ropopochodnych,
- usługi telekomunikacji,
- inne usługi.

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 S.A., Grupy LOTOS S.A., rafinerii niemieckich [PCK Raffinerie GmbH, TRM Raffinerie GmbH] oraz innych spółek tradingowych w ramach dostępnych wolnych przepustowości. 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 Raffinerie GmbH] z dostaw lądowych jak i morskich. Dodatkowo, tym rurociągiem odbywa się transport 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 w Gdańsku z Bazą Miszewko Strzałkowskie i pełni kluczową rolę w imporcie różnych gatunków ropy naftowych z kierunku morskiego (alternatywa dla dostaw lądowych surowca). Rocznie istnieje możliwość przetransportowania do 30 mln ton w kierunku z Gdańska do Płocka. Odcinek Pomorski jest odcinkiem rewersyjnym co oznacza, że jest wykorzystywany przy przesyłaniu ropy naftowej z Adamowa przez Bazę Miszewko Strzałkowskie do gdańskiej rafinerii Grupy LOTOS S.A. oraz eksport ropy przez NAFTOPORT, nawet w ilościach do 27 mln ton rocznie. Warto podkreślić, że PERN S.A. prowadzi prace inwestycyjne nad budową II nitki Odcinka Pomorskiego, co w przyszłości pozwoliłoby na jednoczesne tłoczenia ropy w obu kierunkach tj. z/do Gdańska/Płocka.

PERN S.A. posiada cztery bazy magazynowe do magazynowania ropy naftowej o łącznej pojemności około 3,6 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 zbiornikami magazynowymi różnej wielkości, o pojemności nawet do 100.000 m³/zbiornik.

Usługi magazynowania ropy naftowej można podzielić na następujące grupy:

- magazynowanie zapasów obowiązkowych – usługa świadczona dla podmiotów posiadających ustawy obowiązek gromadzenia zapasów obowiązkowych,
- magazynowanie zapasów operacyjnych – usługa świadczona rafineriom dla ropy naftowej przeznaczonej do przerobu. Decydujące znaczenie odgrywa tu dostępność surowca dla rafinerii.

W większości usługi magazynowania są świadczone dla przedsiębiorstw, które korzystają jednocześnie z usług transportowych (wyjątek stanowi Agencja Rezerw Materiałowych).





Fot.: TANQUID

W wyniku wprowadzenia w latach ubiegłych pakietu paliwowego oraz zwiększonych dostaw z kierunku morskiego, pojemności magazynowe PERN są w pełni wykorzystane, głównie przez polskie podmioty. W 2018 i 2019 r. spółka PERN S.A. podjęła nowe inwestycje zmierzające do rozbudowy w Gdańsku pojemności magazynowych na ropę o ok. 590 tys. m³. Nowopowstałe pojemności magazynowe w Bazie Gdańsk mają zostać oddane do użytku w II kwartale 2020 r., natomiast 4 zbiorniki o łącznej pojemności 345 tys. m³ w Terminalu Naftowym w Gdańsku w IV kwartale bieżącego roku, ostatni zbiornik o pojemności 45 tys. m³ zostanie zakończony i włączony do istniejącej infrastruktury w 2021 r.

W wyniku nowych inwestycji zostanie oddanych 7 zbiorników magazynowych, z których 5 o pojemności 100.000 m³ (2 zbiorniki w Bazie w Gdańsku oraz 3 zbiorniki w Terminalu Naftowym w Gdańsku w ramach II etapu inwestycji) oraz 2 zbiorniki o pojemności 45.000 m³ (Terminal Naftowy w Gdańsku – II etap).

Oprócz inwestycji w rozbudowę pojemności naziemnych, Spółka prowadzi inwestycje liniowe, z których kluczową dla bezpieczeństwa energetycznego dostaw ropy naftowej jest budowa II nitki Odcinka Pomorskiego o długości ok. 240 km. Realizacja inwestycji umożliwi skuteczną dywersyfikację oraz pozwoli na lepszą separację jakościową różnych gatunków ropy naftowej, w tym nowych gatunków ropy sprowadzanej dla rafinerii.

Zgodnie z założeniami, projektowany rurociąg surowcowy będzie przebiegać wzdłuż istniejącej I nitki Odcinka Pomorskiego przez 9 powiatów. Rurociąg będzie pracował dwukierunkowo, niezależnie od I nitki rurociągu. Realizacja inwestycji pozwoli na przekierowanie ropy naftowej w sytuacjach awaryjnych z jednego rurociągu do drugiego oraz da możliwość przesyłu surowca przez „połączone obie nitki”.

PERN S.A. zdał trudny test w 2019 r.

W drugiej połowie kwietnia 2019 r. do polskiego systemu przesyłowego trafiła ropa o podwyższonej zawartości chlorków organicznych, która stanowiła ryzyko dla systemów rafineryjnych.

W związku z wystąpieniem wysokich stężeń chlorków organicznych w ropie naftowej dostarczanej do systemu PERN S.A. z kierunku wschodniego, firma, na wniosek i wspólnie z rafineriami, podjęła decyzję o wstrzymaniu dostaw z Adamowa od 24 kwietnia. Do 9 czerwca nie były realizowane dostawy rosyjskiej ropy REBCO do polskich i niemieckich rafinerii drogą lądową, a ropa naftowa sprowadzana była alternatywnymi drogami, głównie z kierunku morskiego.

Wznowienie tłoczenia, początkowo w niepełnym wymiarze, nastąpiło 9 czerwca 2019 r. PERN S.A. stopniowo zwiększał wydajność tłoczeń Odcinkiem Wschodnim, aby osiągnąć pełną wydajność w lipcu 2019 r. W tym czasie PERN S.A. na bieżąco obsługiwał rafinerie, przekazując surowiec z zapasów interwencyjnych oraz surowiec dostarczany do Polski drogą morską poprzez Naftoport. Odbiorcy finalni na stacjach paliw nie odczuli tej sytuacji.

Kluczowa rola Naftoportu

Naftoport jest jedynym w Polsce morskim terminalem przeładunku ropy naftowej i największym krajowym terminalem przeładunku produktów jej rafinacji, a także jednym z największych naftowych terminali przeładunkowych na Bałtyku. Potencjał spółki umożliwia przeładunek ponad 36 mln ton ropy oraz 4 mln ton produktów naftowych w skali roku, zapewniając możliwość pełnego pokrycia potrzeb rafinerii polskich podłączonych do systemu rurociągów PERN.

W czasie kryzysu z zanieczyszczoną ropą, Naftoport pracował na zwiększonych obrotach. W maju firma odebrała z morza dwukrotnie więcej ropy naftowej niż zwykle. W sumie w I półroczu 2019 r. Spółka przyjęła 8,3 mln ton ropy naftowej, czyli blisko 30 proc. więcej niż w tym samym okresie 2018 r., który pod względem wielkości przeładunków był dotąd rekordowy w historii Naftoportu.

Przez 46 dni unieruchomienia rurociągu „Przyjaźń” Naftoport przyjął 51 tankowców, czyli o 13 więcej niż w analogicznym okresie rok wcześniej.



Specustawa dotycząca realizacji strategicznych inwestycji w sektorze naftowym

Budowa rurociągu Boronów-Trzebinia oraz budowa drugiej nitki Odcinka Pomorskiego, jako strategicznych inwestycji w sektorze naftowym, realizowane są w oparciu o Ustawę z dnia 22.02.2019 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w sektorze naftowym (zwaną Specustawą), która weszła w życie 18 kwietnia 2019 r.

Specustawa jest szczególnym rodzajem regulacji, dotyczącej wyłącznie wybranych i istotnych dla pożytku publicznego inwestycji o znaczeniu ponadlokalnym, służącym utrzymaniu bezpieczeństwa energetycznego Polski.

Specustawa wpisuje się w realizację przyjętej w listopadzie 2017 r. Polityki Rządu RP dla infrastruktury logistycznej w sektorze naftowym, która nadaje PERN S.A. kluczową rolę w transporcie i magazynowaniu ropy i paliw oraz stawia przed Spółką szereg zadań w zakresie infrastruktury logistycznej.

PERN z nowoczesnym systemem pomiaru ropy płynącej ze wschodu

W latach 2018-2019 realizowana była inwestycja polegająca na modernizacji węzła rozliczeniowo-obliczeniowego ropy w bazie PERN S.A. w Adamowie. Wykonana została wymiana głównych elementów systemu na nowe urządzenia umożliwiające podniesienie jakości i niezawodności wykonywanych pomiarów, a także przeprowadzanych rozliczeń pomiędzy PERN S.A. i TransNeft. Chodziło o wymianę m.in. ciągów pomiarowych, bloku kontroli jakości, systemu elektronicznego przetwarzania danych oraz zaworów z automatyczną kontrolą szczelności, które pochodziły jeszcze z 2002 r.

Przed oddaniem do eksploatacji wykonana została legalizacja węzła pomiarowego, który spełnia wymagania techniczne obowiązujące zarówno w Unii Europejskiej, jak i w Federacji Rosyjskiej. Zmodernizowany węzeł został już włączony do eksploatacji. Dzięki temu węzeł rozliczeniowo – obliczeniowy gwarantuje niezawodność pomiarów surowca (ponad 40 mln ton ropy naftowej rocznie).

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU PALIWOWEGO

PERN S.A. jako lider sektora logistyki paliwowej w Polsce posiada 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 około 2 mln m³. PERN S.A. magazynuje benzyny, olej napędowy, lekki olej opałowy, biokomponenty oraz paliwo lotnicze przeznaczone do bieżącego zaopatrywania rynku, jak również utrzymywania zapasów interwencyjnych paliw. Spółka dysponuje zbiornikami o pojemności do 32.000 m³.

Pięć największych baz w: Koluszkach, Nowej Wsi Wielkiej, Boronowie, Rejowcu oraz Emilianowie jest połączonych dalekosiędnym 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 S.A., świadczą również usługi podmiotom zewnętrznym. Laboratoria PERN posiadają nowoczesną, spełniającą wszelkie normy aparaturę, co daje najlepsze z możliwych narzędzia do prowadzenia kontroli jakości paliw znajdujących się w obrocie handlowym.

PERN S.A. nieustannie poszukuje nowych rozwiązań, aby sprostać oczekiwaniom klientów. Dbając o zaufanie rynku i klientów, Spółka od wielu lat utrzymuje i doskonali Zintegrowany System Zarządzania zgodny z normami: PN-EN ISO 9001, PN-EN ISO 14001, oraz PN-N-18001. W ostatnim roku zostały dodatkowo wdrożone systemy zarządzania związane z ciągłością działania (PN-EN ISO 22301) oraz z bezpieczeństwem informacji (PN-EN ISO 27001).

WYKORZYSTANIE POJEMNOŚCI

Udział PERN S.A. 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 S.A. przechowywane są zapasy interwencyjne, w tym również dla Agencji Rezerw Materiałowych. Rok 2018 był kolejnym rokiem wzrostu konsumpcji paliw, co przełożyło się na obowiązek wolumenu zapasów interwencyjnych magazynowanych w 2019 r., co z kolei wpłynęło na wykorzystanie pojemności magazynowych w PERN S.A. na maksymalnym poziomie.

Wprowadzane od 2016 roku zmiany przepisów, tzw. pakiety paliwowy, energetyczny i przewozowy, wpłynęły na skokowy wzrost obrotów na rynku paliw, a 2019 r. był kolejnym rokiem zwiększonych obrotów paliwem. Mijający rok przyniósł jeszcze większe zapotrzebowanie na pojemności magazynowe na rynku paliw, w tym również w PERN S.A..

Program inwestycyjny budowy nowych pojemności magazynowych i rurociągu paliwowego Boronów – Trzebinia

W segmencie paliwowym, PERN S.A. planuje wybudować nowe zbiorniki – w I i II etapie w sumie 350.000 m³. W I etapie tego programu zostały zrealizowane już dwa zbiorniki w Koluszkach i dwa zbiorniki w Nowej Wsi Wielkiej – każdy po 32.000 m³, łącznie 128.000 m³.

W II etapie powstaną zbiorniki w bazie paliw w Koluszkach, Boronowie, Rejowcu, Emilianowie i Małaszewiczach, a także w Dębogórzcu. PERN S.A. planuje zakończenie tego etapu rozbudowy pojemności w połowie 2021 roku.

Aktualnie trwają analizy nad możliwością uruchomienia oraz zakresem rzeczowym i czasowym III etapu rozbudowy pojemności magazynowych na paliwa.

PERN S.A. wybuduje także rurociąg paliwowy z Bazy Paliw w Boronowie do Trzebini (długość 97 km). Inwestycja stanowi przedłużenie istniejącego rurociągu produktowego relacji Płock – Koluszki – Boronów do Terminala Paliw PKN ORLEN S.A.. Celem budowy rurociągu jest poprawa bezpieczeństwa zaopatrzenia południa Polski w paliwa. Dodatkowo prowadzone są działania służące zwiększeniu przepustowości rurociągu paliwowego dla zaopatrzenia aglomeracji warszawskiej.

Wydania z Baz Paliw PERN S.A.

W 2019 r. łączne wydania z baz PERN S.A. wyniosły prawie 14,5 mln m³ i był to kolejny rok intensyfikacji wykorzystania infrastruktury Spółki, a wydania były rekordowe w historii firmy.

Od 2016 r. wprowadzany jest szereg przepisów uszczelniających tzw. „szarą” strefę na rynku paliw. Od początku ich wejścia w życie PERN S.A. zanotowała znaczący wzrost obrotu paliwami, a każdy kolejny rok przynosi więk-

sze wydania z baz paliw. W wyniku tego w 2019 r. Spółka zanotowała kolejny wzrost wydań na transport autocyfery w odniesieniu do lat poprzednich.

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

Wraz z początkiem 2017 r. 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. Spółka w 2019 r. rozszerzyła możliwości dozowania biokomponentów do oleju napędowego w kolejnych Bazach Paliw: Woli Rzędzińskiej, Skarżysku Kościelnym, Strzemieszycach oraz Kawicach. W związku z wzrastającym zapotrzebowaniem na blendowanie paliw w 2020 r. PERN S.A. planuje rozbudowę pojemności pod magazynowanie biokomponentów w bazach, w których usługa spotyka się z największym zainteresowaniem.



Fot.: ORLEN



Fot.: PERN

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

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

Jest to dynamicznie rozwijająca się usługa i w 2019 r. jej wolumen oferowany przez PERN S.A pozostał na wysokim poziomie.

PERN S.A. skróci czas obsługi kierowców autocystern

Budowa nowych pojemności to tylko część działań związanych z bazami paliw. Spółka koncentruje się na poprawie jakości i przyspieszeniu obsługi klientów.

Przebudowa stanowisk nalewczych, wyposażenie linii nalewczych w najnowsze moduły dozowania dodatków firmowych, a także wyposażenie tychże linii w urządzenia do dozowania biokomponentów – to główne obszary, które zamierza zmodernizować

PERN S.A., aby poprawić komfort kierowców i skrócić czas obsługi autocystern w bazach paliw.

Modernizacja odbędzie się w bazach paliw w Kolaszkach, Nowej Wsi Wielkiej, Rejowcu i Kawicach. Pierwsze zmodernizowane stanowiska nalewcze trafią do eksploatacji jesienią 2020 r. Celem zmian jest także optymalizacja załadunków autocystern i poprawa bezpieczeństwa na bazach, bo kierowcy będą mogli zatankować wszystkie produkty na jednym stanowisku.

Rozpoczęta właśnie modernizacja stanowisk nalewczych, przyczyni się do stworzenia stanowisk „multiproduktowych”, co umożliwi kierowcy odebranie dowolnej kompozycji paliw oraz dodatków uszlachetniających przy jednym stanowisku, bez konieczności przejazdu cysterny na inną wyspę nalewczą. Zastosowanie tego rozwiązania skraca łączny czas załadunku nawet o kilka minut i wpływa na skrócenie czasu oczekiwania kierowców przed bazą paliw. Realizacja zadań w ramach modernizacji i standaryzacji frontów autocysternowych umożliwi również zwiększenie liczby wydań oleju napędowego z dodatkiem biokomponentów, co dla klientów Spółki ma niezmiernie znaczenie ze względu na konieczność spełnienia wskaźnika NCW.

25 Lat
POPiHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

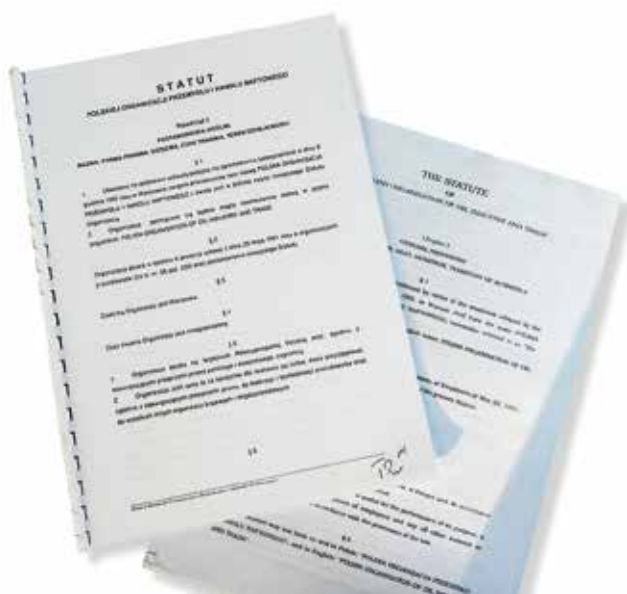
REALIZACJA CELÓW ORGANIZACJI WYMAGAŁA WSPÓŁPRACY POMIĘDZY PRZEDSIĘBIORSTWAMI ZAGRANICZNYMI, PRYWATNYMI FIRMAMI POLSKIMI ORAZ PODMIOTAMI KONTROLOWANYMI PRZEZ SKARB PAŃSTWA.

W 2020 r. mija 25 lat od powstania Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, która na podstawie ustawy o organizacjach pracodawców z dnia 23 maja 1991 r. (Dz.U. 55, poz. 235) zrzesza podmioty działające w sektorze paliwowym. W spotkaniu założycielskim 8 grudnia 1995 r. wzięło udział dwanaście firm: Agip, Amoco, Aral, BP, Ciech, Conoco, Du Pont, Esso, PERN „Przyjaźń”, Shell, Statoil i Texaco. W minionym ćwierćwieczu niektóre międzynarodowe koncerny paliwowe wycofały się z polskiego rynku, więc zmieniał się też skład członkowski POPiHN.

Obecnie do organizacji należą: Amic Polska Sp. z o.o., ANWIM S.A.(właściciel sieci stacji paliw MOYA), BP EUROPA SE, Circle K Polska Sp. z o.o., Fuchs Oil Corporation (PL) Sp. z o.o., Grupa LOTOS S.A., PERN S.A., PKN ORLEN S.A., Shell Polska Sp. z o.o., Slovnaft Polska S.A. – MOL Group, TanQuid Polska Sp. z o.o., Total Polska Sp. z o.o. Organizacja reprezentuje interesy największych przedsiębiorstw paliwowych w Polsce, które działają w obszarze produkcji, logistyki, magazynowania i dystrybucji paliw płynnych oraz olejów smarowych.

Warto przypomnieć, że ostatnie 25 lat, to okres dynamicznego rozwoju polskiej gospodarki. W momencie powstania POPiHN stacja paliwowa kojarzyła się z CPN – państwową Centralą Produktów Naftowych – do której stała kolejka pojazdów. Nadal żywa była pamięć o kartkach benzynowych, a jakość tankowanego paliwa często pozostawiała wiele do życzenia. Jednocześnie rozpoczynały się duże procesy prywatyzacyjne, a kapitał zagraniczny dokonywał coraz śmielszych inwestycji.

Realizacja celów organizacji wymagała współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami zagranicznymi, prywatnymi firmami polskimi oraz podmiotami kontrolowanymi przez Skarb Państwa. Niezbędne było wypracowanie zasady dialogu reprezentacji przedsiębiorców z organami administracji państwa. Głównym wyzwaniem, które wówczas stało przed organizacją, było zbudowanie konkurencyjnego rynku paliw, gwarantującego możliwość rozwoju niezależnym przedsiębiorstwom, a konsumentom umożliwienie wyboru – z pożytkiem dla całej polskiej gospodarki i wszystkich klientów. Dziś można śmiało powiedzieć, że to się udało!



Ekspert POPiHN opracowali kompleksowy system analityczno-statystyczny, który zbiera dane o rynku paliw płynnych i olejów smarowych. Dzięki temu POPiHN sporządza okresowe analizy i raporty, które są głównym źródłem wiedzy na temat sektora dla analityków, przedsiębiorców, mediów, a przede wszystkim decydentów odpowiedzialnych za tworzenie ram prawnych dla funkcjonowania sektora. Coroczne konferencje organizowane przez POPiHN przyciągają rzesze ekspertów zainteresowanych wymianą myśli i doświadczeń dotyczących problemów branży.



Przez minione 25 lat POPiHN przyczyniła się do wejścia w życie szeregu zmian, sprzyjających szeroko rozumianej branży paliwowej i odbiorcom produktów naftowych. Do najważniejszych zaliczyć należy:





W uznaniu zasług dla rozwoju przemysłu naftowego i gazowniczego, w dniu 23 marca 2015 r., Minister Gospodarki przyznał Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego Odznakę Honorową Za Zasługi Dla Przemysłu Naftowego i Gazowniczego.

70 mld PLN płaconych podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna) – czyli około 20% wszystkich dochodów fiskusa. Pełnią zasadniczą rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego naszego państwa.

POPiHN uczestniczy w opiniowaniu aktów prawnych w Polsce i na forum UE. Organizacja jest reprezentantem polskiego sektora paliwowego w Europejskim Stowarzyszeniu Przemysłu Rafineryjnego FuelsEurope oraz sektora olejowego w Unii Europejskiego Przemysłu Olejowego (UEIL).

Paliwo oferowane przez polskie stacje paliw spełnia bardzo wymagające normy europejskie. Polskie rafinerie należą do światowej czołówki pod względem zaawansowania technologicznego, kompleksowości przerobu ropy naftowej i ochrony środowiska. Również polskie rurociągi oraz bazy paliw, sukcesywnie modernizowane i rozbudowywane, zapewniają niezakłóconą logistykę sektora paliwowego, obsługującego prawie wszystkie sektory narodowej gospodarki w ramach jednolitego rynku Unii Europejskiej. Stacje paliw sprzedające paliwa kierowcom, to najwyższa klasa światowa w zakresie obsługi, usług i ochrony środowiska.



Celem POPiHN pozostaje nadal w pełni konkurencyjny, przyjazny klientom rynek oraz zapewnienie bezpiecznego i zrównoważonego rozwoju przedsiębiorstw, działających w obszarze produkcji i dystrybucji paliw płynnych oraz olejów smarowych. Dążąc do realizacji tego celu POPiHN będzie kontynuować dialog ze wszystkim interesariuszami, dzieląc się z nimi wiedzą i doświadczeniem.

POPiHN angażowała się w edukację kierowców, realizując takie inicjatywy, jak: „Tankuj bez ryzyka”, czy też „Oszczędzaj nie tylko paliwo”. Realizując idee społecznej odpowiedzialności biznesu, organizacja wspierała działania na rzecz trzeźwości kierowców, m. in. akcję „Nigdy nie jeżdżę po alkoholu”. POPiHN jest członkiem wspierającym Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego oraz partnerem programu „Przyjazna motoryzacja”, realizowanego przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Obecnie przedsiębiorstwa tworzące POPiHN realizują 100% krajowej produkcji rafineryjnej, 81% obrotu hurtowego paliwami ciekłymi, 60% obrotu detalicznego paliwami, 100% transportu rurociągowego ropy naftowej i produktów naftowych, 95% zdolności magazynowych dla produktów naftowych w Polsce, a także zdecydowaną większość dostaw olejów smarowych. Podmioty sektora dostarczają do budżetu państwa około

