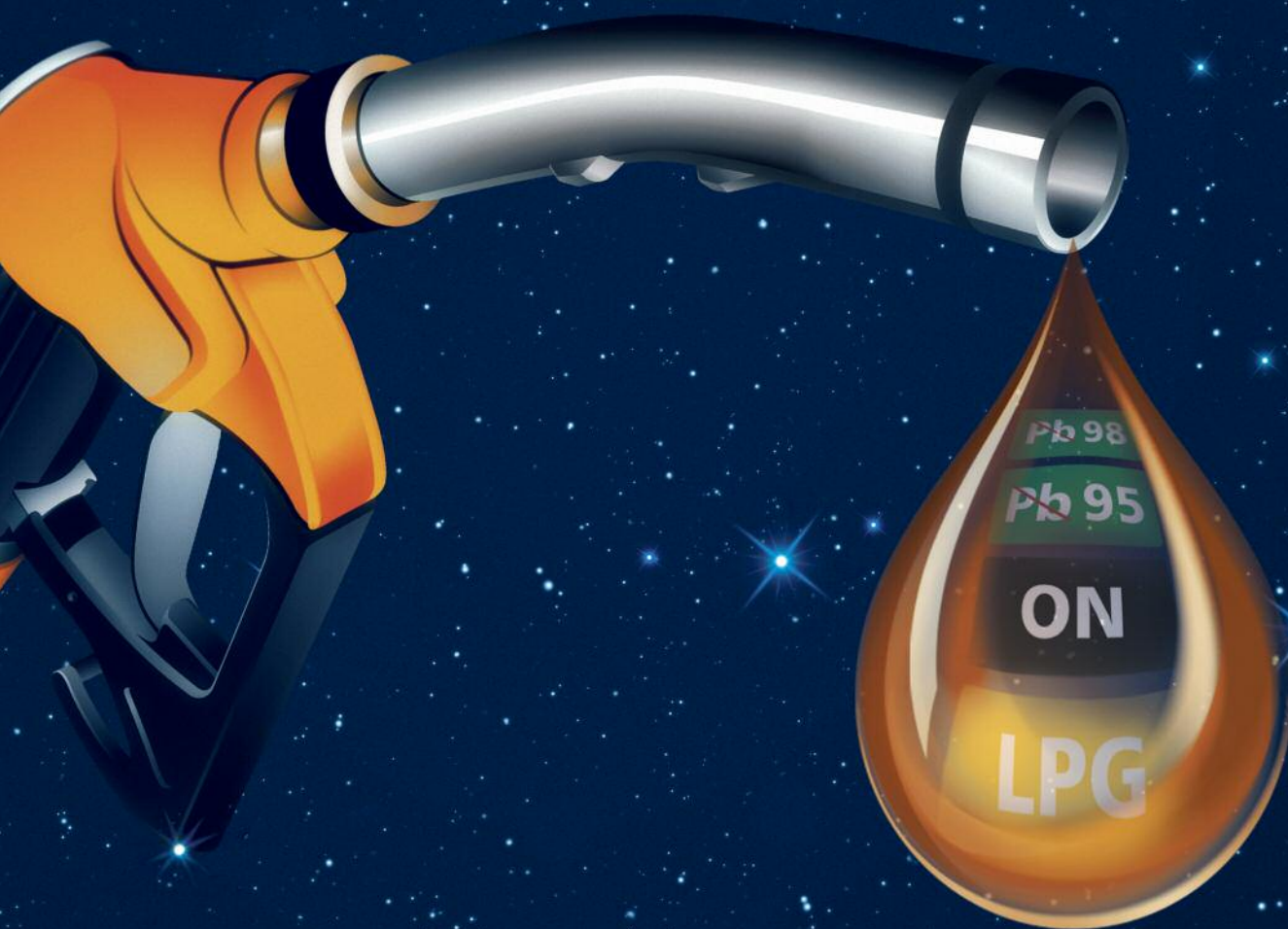


Raport roczny/Annual report

przemysł i handel naftowy 2011

oil industry and trade



POPiHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

POPIHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

- powstała w dniu 8 grudnia 1995 w Warszawie
- działa w oparciu o Ustawę o organizacjach pracodawców z dnia 23 maja 1991 roku (Dz. U. nr 55 poz. 235), co pozwala Organizacji na udział w procesie legislacyjnym

CELE ORGANIZACJI:

- ochrona, promowanie i reprezentowanie wspólnych etycznych i ekonomicznych interesów swoich członków, związanych z działalnością w sektorze naftowym
- tworzenie wśród polskiej opinii publicznej pozytywnego wizerunku przemysłu i handlu naftowego oraz wpływanie na właściwe zrozumienie celów Organizacji zarówno przez szeroko pojętą opinię publiczną, jak i organy państwa i administracji

CZŁONKOWIE POPIHN

BP Europa SE, ExxonMobil Poland Sp. z o.o., Fuchs Oil Corporation (PL) Sp. z o.o., Grupa LOTOS S.A., J&S Energy SA, Lukoil Polska Sp. z o.o., Neste Polska Sp. z o.o., OLPP Sp. z o.o., PERN „Przyjaźń” S.A., PKN ORLEN S.A., Shell Polska Sp. z o.o., Sloznaft Polska S.A., Statoil Poland Sp. z o.o., TanQuid Polska Sp. z o.o., TOTAL Polska Sp. z o.o.

STRUKTURA ORGANIZACJI:

WALNE ZGROMADZENIE:

ZARZĄD (dziewięciosobowy) wybierany na dwuletnią kadencję przez Walne Zgromadzenie – zarządza bieżącą pracą Organizacji. Obecna kadencja obejmuje okres 2010-2012
BIURO, którym kieruje Dyrektor Generalny podlegający bezpośrednio Zarządowi

ZARZĄD KADENCJI 2010 – 2012:

PREZES – **Andrzej Magryś** – STATOIL

CZŁONKOWIE ZARZĄDU: **Piotr Dziwok** – SHELL, **Sławomir Jędrzejczyk** – PKN ORLEN, **Bogdan Kucharski** – BP, **Paweł Mosak** – OLPP, **Robert Nowek** - LUKOIL, **Marc Semnck** – TOTAL, **Robert Soszyński** – PERN, **Maciej Szozda** – GRUPA LOTOS

BIURO:

Leszek Wiecech – Dyrektor Generalny
Krzysztof Romaniuk – Dyrektor ds. Analiz Rynku Paliw
Marcin Szponder – Dyrektor ds. Regulacji Rynku
Agnieszka Kwiecińska – Kierownik Biura

KOMISJE:

- Komisja ds. handlu hurtowego i detalicznego olejami smarowymi
- Komisja ds. handlu hurtowego i detalicznego paliwami płynnymi
- Komisja ds. infrastruktury paliwowej i sektora rafineryjnego
- Komisja ds. korporacyjnych

www.popihn.pl

SZANOWNI PAŃSTWO,

Przekazujemy w Wasze ręce kolejną edycję raportu „Przemysł i handel naftowy”, przygotowanego przez ekspertów Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego. Jak co roku znajdują w nim Państwo informacje na temat głównych problemów branży, wybranych zagadnień z obszaru produkcji i logistyki paliw i olejów smarowych, a także dane statystyczne i analizy rynku. Wszystkie te informacje dotyczą sektora o zasadniczym znaczeniu dla polskiej gospodarki, zapewniającego nie tylko bezpieczeństwo energetyczne, ale też bardzo ważną część dochodów państwa.

Przygotowanie rzetelnych danych było możliwe dzięki prowadzeniu przez naszych ekspertów stałego monitoringu rynku, analizie danych z firm członkowskich POPiHN oraz obserwacji segmentu operatorów niezależnych. Tło stanowiły informacje na temat rynku światowego i europejskiego, które uzyskiwaliśmy między innymi dzięki stałemu dialogowi z Europejskim Stowarzyszeniem Przemysłu Rafineryjnego (EUROPIA). Duże znaczenie dla weryfikacji danych miała współpraca z instytucjami rządowymi, w tym Ministerstwem Finansów oraz Agencją Rezerw Materiałowych. Gruntowna znajomość zagadnień branży paliwowej przez ekspertów POPiHN pozwoliła nie tylko na przedstawienie stanu faktycznego, ale także na przygotowanie wiarygodnej prognozy na najbliższe lata. Podkreślić należy, że prezentowane w niniejszym raporcie dane za rok 2011 są zgodne z prognozami rynku, przedstawionymi przez nas rok temu. Taką zgodność osiągnęliśmy już kolejny rok. Trafność naszych prognoz pozostała na wysokim, wiarygodnym poziomie

pomimo niestabilnej sytuacji gospodarczej na świecie oraz znaczących wahań kursów walut.

Na polskim rynku zachowane zostały dotychczasowe tendencje w konsumpcji paliw ciekłych; utrzymał się trend wzrostowy popytu na olej napędowy, jednocześnie spadł popyt na benzynę. Spowodowane to było kontynuacją wzrostu PKB w naszym kraju, a co za tym idzie wzmożoną konsumpcją ON. Z kolei spadek popytu na benzynę był spowodowany głównie wzrostem cen, przekładającym się na ograniczenie popytu ze strony indywidualnych użytkowników pojazdów. Nowym zjawiskiem na polskim rynku była zamiana miejsc na pylonach cenowych stacji paliw; olej napędowy nie tylko zrównał się ceną z benzyną, ale stał się od niej zauważalnie droższy. Jest to spowodowane kwestiami polityczno-gospodarczymi, podatkowymi, a także nadmiernym popytem na ON w Unii Europejskiej. W polskich warunkach dodatkowym czynnikiem tłumiącym popyt na benzynę jest duży rynek tańszego od niej autogazu. Należy zakładać, że benzyna już na stałe pozostanie tańsza niż olej napędowy, co może wpłynąć w sposób istotny na wybór pojazdów, nabywanych przez kierowców w kolejnych latach.

Życząc interesującej lektury oddaję w Państwa ręce raport „Przemysł i handel naftowy 2011”.



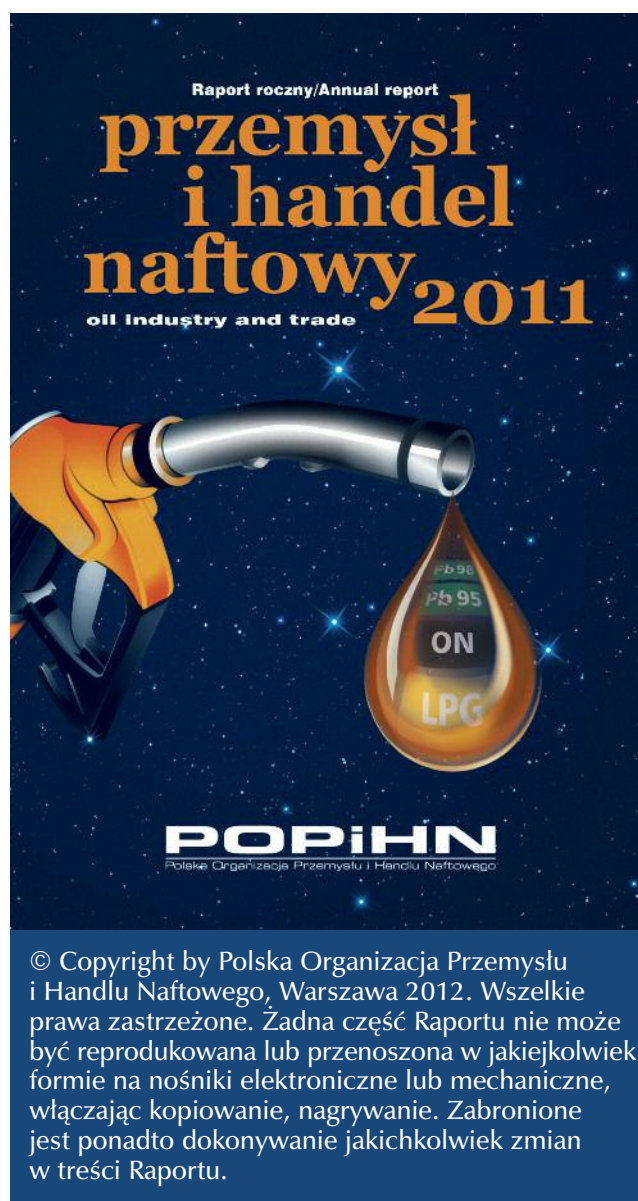
Andrzej Magryś
Prezes Zarządu POPiHN

POLSKA ORGANIZACJA PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO

ul. Rejtana 17 lok. 36, 02-516 Warszawa,
tel./fax: 22 848 36 05, tel.: 22 848 45 90,
e-mail: popihn@popihn.pl

CZŁONKOWIE:

- | | |
|---|--------------------------------------|
|  | BP Europa SE |
|  | ExxonMobil Poland Sp. z o.o. |
|  | Fuchs Oil Corporation (PL) Sp z o.o. |
|  | Grupa LOTOS S.A. |
|  | J&S Energy S.A. |
|  | Lukoil Polska Sp. z o.o. |
|  | Neste Polska Sp. z o.o. |
|  | OLPP Sp. z o.o. |
|  | PERN „Przyjaźń” S.A. |
|  | PKN ORLEN S.A. |
|  | Shell Polska Sp. z o.o. |
|  | Slovnaft Polska S.A. |
|  | Statoil Poland Sp. z o.o. |
|  | TanQuid Polska Sp. z o.o. |
|  | TOTAL Polska Sp. z o.o. |



© Copyright by Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2012. Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część Raportu nie może być reprodukowana lub przenoszona w jakiegokolwiek formie na nośniki elektroniczne lub mechaniczne, włączając kopiowanie, nagrywanie. Zabronione jest ponadto dokonywanie jakichkolwiek zmian w treści Raportu.

WARTOŚCI PRZELICZENIOWE WYKORZYSTANE W RAPORCIE:

1 baryłka ropy naftowej (1 bbl) = 159 litrów

1 tona ropy naftowej = 7,26 bbl

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA I KWARTAŁU 2011:

Benzyny silnikowe 0,742 Mg/m³; Olej napędowy 0,834 Mg/m³

Lekki olej opałowy 0,841 Mg/m³; LPG 0,562 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA II KWARTAŁU 2011:

Benzyny silnikowe 0,741 Mg/m³; Olej napędowy 0,832 Mg/m³

Lekki olej opałowy 0,841 Mg/m³; LPG 0,565 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA III KWARTAŁU 2011:

Benzyny silnikowe 0,750 Mg/m³; Olej napędowy 0,834 Mg/m³

Lekki olej opałowy 0,834 Mg/m³; LPG 0,574 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA IV KWARTAŁU 2011:

Benzyny silnikowe 0,750 Mg/m³; Olej napędowy 0,834 Mg/m³

Lekki olej opałowy 0,836 Mg/m³; LPG 0,563 Mg/m³

06 Główne problemy
branży paliwowej w Polsce

22 Prognoza popytu na paliwa
płynne do roku 2020

10 Przerób ropy naftowej
Produkcja paliw ciekłych

24 Informacje o cenach paliw
silnikowych

12 Import paliw ciekłych

33 Rynek olejów smarowych

13 Eksport paliw ciekłych

38 Informacja o rynku
logistyki ropy naftowej
i paliw ciekłych

14 Konsumpcja krajowa paliw
ciekłych

43 Wybrane zagadnienia
dotyczące odpowiedzialnego
biznesu

17 Rynek detaliczny

GLÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE

1. CENY PALIW I NISKI POZIOM MARŻY

Wysoki poziom cen paliw na giełdach światowych oraz umocnienie się dolara wobec złotego sprawiły, że znacząco wzrosły ceny paliw silnikowych w Polsce. W celu stymulacji popytu dystrybutorzy paliw zredukowali do minimalnego poziomu marże detaliczne – a w niektórych przypadkach nawet z nich zrezygnowali. Mimo tego część polityków wywierała nacisk na firmy paliwowe, wzywając je do obniżenia cen w imię odpowiedzialności społecznej. W dłuższej perspektywie taki stan rzeczy zagraża stabilności rynku paliw w Polsce i trudnymi do przewidzenia konsekwencjami. W sytuacji wysokich cen i niskich marży wiele stacji paliw mogło kontynuować działalność tylko dzięki rozwojowi sprzedaży towarów i usług pozapaliwowych.

NASZE STANOWISKO

Oczekujemy, że ceny na rynku paliw będą kształtowane wyłącznie przez czynniki ekonomiczne, a przyjmowane regulacje prawne nie będą powodowały dalszego, nieuzasadnionego wzrostu cen. Sprzeciwiamy się jakimkolwiek działaniom, mogącym spowodować ograniczenie zakresu świadczonych usług i sprzedawanych na stacjach towarów.

2. ENERGIA ODNAWIALNA I BIOPALIWA

Nadal nie udało się dokonać transpozycji do polskiego systemu prawa dyrektywy 2009/28/WE o odnawialnych źródłach energii (OZE) z 23.04.2009 roku, obejmującej kwestie energii elektrycznej, ciepłej oraz paliw transportowych. Wbrew opinii branży rząd zdecydował się oddzielnie transponować przepisy dotyczące paliw transportowych poprzez nowelizację kontrowersyjnej ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.

Przekazane do konsultacji społecznych założenia ustawy wywołały liczne zastrzeżenia, w związku z czym podjęto prace nad ich modyfikacją. Podczas konsultacji społecznych branża paliwowa wskazywała na konieczność przyjęcia zapisów, umożliwiających jak najbardziej efek-

tywną ekonomicznie realizację zapisów dyrektywy OZE, w szczególności możliwość elastycznego określania Narodowego Celu Wskaźnikowego w zależności od warunków rynkowych, możliwość przenoszenia nadwyżek NCW na kolejny rok i handlu nimi, wreszcie możliwość realizacji NCW przy zastosowaniu nowoczesnych biopaliw, takich jak HVO (uwodorniony olej roślinny) – w tym produkowanych w technologii współwodornienia. Polityka w zakresie biopaliw – w szczególności narzucenie bardzo wysokiego poziomu NCW - przekłada się bezpośrednio na wzrost cen paliw płynnych w Polsce. Dalsze promowanie stosowania takich biopaliw jak B100 będzie skutkowało dalszym wzrostem kosztów, a co za tym idzie cen detalicznych paliw.

NASZE STANOWISKO

Oczekujemy przyśpieszenia prac nad wdrożeniem zapisów dyrektywy 2009/28/WE (OZE) do polskiego porządku prawnego w formie, uwzględniającej interes całej polskiej gospodarki. Przy ustalaniu programów promocji paliw odnawialnych - w tym biopaliw, kluczowe jest wzięcie pod uwagę skutków ekonomicznych przyjmowanych rozwiązań i ich wpływu na ostateczną cenę paliw, a także uwzględnienie najnowszych technologii produkcji biopaliw, akceptowanych przez producentów pojazdów. Plan realizacji celu 10% paliw ze źródeł odnawialnych w roku 2020 powinien uwzględniać nie tylko biopaliwa, lecz też energię elektryczną ze źródeł odnawialnych, zaś sam NCW powinien być zredukowany do czasu opracowania i wprowadzenia na rynek nowej, efektywnej kosztowo generacji biopaliw.

3. JAKOŚĆ PALIW

Polsce wciąż nie udało się dokonać pełnej transpozycji dyrektywy 2009/30/WE dotyczącej specyfikacji paliw (DJP) z 2009 roku. Ustawa z dnia 27 maja 2011 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw dopuściła wprowadzić do obrotu olej napędowy o zawartości estrów do 7% (B7), jednakże ze względu na procedurę notyfikacji rozporządzenia Ministra Gospodarki

do Komisji Europejskiej i przeciągające się procedury paliwo takie nie zostało wprowadzone na rynek w 2011 roku. W związku z tym w 2011 roku branża paliwowa poniosła straty rzędu 400 milionów złotych, zaś budżet państwa stracił ponadto 60 milionów złotych z tytułu niższych wpływów z opłaty paliwowej. Wbrew pierwotnym zapowiedziom rząd nie zdecydował się na dopuszczenie do obrotu benzyny, zawierającej do 10% etanolu (E10).

NASZE STANOWISKO

Przedsiębiorstwa, wprowadzające na rynek paliwa silnikowe muszą brać pod uwagę wymagania, stawiane przez producentów pojazdów, określone w normach europejskich i polskich, a także w przepisach dotyczących jakości paliw. Dlatego też przepisy prawa w zakresie NCW nie mogą od tego abstrahować. NCW powinien być ustalony na takim poziomie, by jego realizacja była możliwa poprzez sprzedaż paliw normatywnych (w obecnej chwili E5 i B7). Poprawie warunków realizacji NCW będzie sprzyjać wprowadzenie regulacji, dopuszczających do obrotu E10.

4. ZAPASY OBOWIĄZKOWE

Rok 2011 nie przyniósł zmian w kwestii obowiązującego systemu zapasów obowiązkowych. Utknęły prace nad nowelizacją ustawy o zapasach ropy naftowej i paliw ciekłych. Co za tym idzie, wątpliwe staje się dotrzymanie terminu implementacji dyrektywy Rady 2009/119/WE z dnia 14 września 2009 roku. Obecne rozwiązania w zakresie zapasów obowiązkowych paliw, zmuszające firmy paliwowe do fizycznego utrzymywania paliw ciekłych lub też ich równoważnika w ropie naftowej na poziomie 76 - dniowego zużycia, wywierają negatywny wpływ na ich sytuację finansową, a co za tym idzie detaliczne ceny paliw.

NASZE STANOWISKO

Konieczne jest jak najszybsze przyjęcie ustawy, transponującej dyrektywę z 14.09.2009 roku i umożliwiającej stopniowe przejmowanie obowiązków tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych przez państwo.



Fot. STATOIL

5. SZARA STREFA

Obowiązujące przepisy w zakresie zapasów obowiązkowych oraz realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego w biopaliwach sprawiają, że rośnie liczba firm, które wprowadzają na rynek paliwa z pominięciem obowiązków, realizowanych w tym zakresie przez główne firmy, operujące na rynku. Pogarsza to konkurencyjność branży, a także skutkuje spadkiem wpływów do budżetu. Ponadto wciąż mamy do czynienia ze znaczącym udziałem w rynku stacji paliw obiektów działających bez koncesji, a co za tym idzie nie objętych kontrolą jakichkolwiek organów administracji. Szarej strefie sprzyja również zróżnicowanie podatków na te same towary – według kryterium ich przeznaczenia.

NASZE STANOWISKO

Postulujemy o pilną zmianę odpowiednich przepisów (ustawa o biopaliwach i biokomponentach ciekłych, ustawa o zapasach ropy naftowej i paliw ciekłych etc.), a także o stworzenie centralnego rejestru stacji paliwowych (tzw. ogólnopolskiej platformy paliwowej), umożliwiającego poszczególnym służbom państwowym wy-

mianę informacji i koordynację kontroli, a także weryfikację wszystkich działających w tym obszarze podmiotów.

6. PODATEK AKCYZOWY NA OLEJE SMAROWE

Przedsiębiorcy działający w branży olejów smarowych od dawna zwracają uwagę na to, że objęcie olejów podatkiem akcyzowym jest sprzeczne z regulacjami Unii Europejskiej i szkodliwe dla rynku. Podobne stanowisko w większości wyroków zajmuje również Naczelny Sąd Administracyjny. Utrzymywanie akcyzy na oleje smarowe sprzyja rozwojowi szarej strefy, która urasta obecnie do rangi głównego problemu branży. Akcyza zakłóca równość podmiotów wprowadzających oleje na rynek, zwiększając koszty funkcjonowania działających zgodnie z prawem przedsiębiorców. Grozi też budżetowi państwa dużymi konsekwencjami w przypadku zasądzenia w przyszłości zwrotu podatku przez sądy. Sytuacja podmiotów działających w tej samej branży w poszczególnych krajach członkowskich Wspólnoty powinna być równa (zasada levelplaying field). Jeżeli ak-

cyza i wszelkie z nią związane dodatkowe koszty nie występuje w innych krajach UE, to jej zastosowanie w Polsce stanowi formę dodatkowych i nieuzasadnionych ograniczeń dla działających w kraju podmiotów co przekłada się na wzrost cen dla końcowych odbiorców tych produktów.

NASZE STANOWISKO

Uważamy za konieczne przeprowadzenie zmian w polskich przepisach o podatku akcyzowym w taki sposób, by były one jednoznacznie zgodne z przepisami obowiązującymi w Unii Europejskiej, wyrównywały warunki dla wszystkich podmiotów i nie utrudniały działalności polskich przedsiębiorstw, działających w tej branży. Możliwym, zgodnym z prawem unijnym rozwiązaniem, pozwalającym na kontrolę obrotu olejami bez dodatkowych obciążeń, jest objęcie ich stawką zerową.

7. ELEKTRONICZNE INSTRUMENTY PŁATNICZE

Polska pozostaje krajem, w którym akceptanci kart płatniczych i debetowych ponoszą olbrzymie koszty związane

z przyjmowaniem płatności kartami (tzw. interchangefee). Skutkiem tego są wysokie koszty prowadzenia działalności handlowej oraz wyższe ceny dla klientów. W tej sytuacji wielu przedsiębiorców odmawia akceptacji płatności kartami, co ogranicza rozwój obrotu bezgotówkowego, tak ważny z punktu widzenia rozwoju polskiej gospodarki, zwłaszcza w perspektywie przystąpienia Polski do strefy euro. Dlatego też z zadowoleniem przyjęliśmy działania Narodowego Banku Polskiego, zmierzające do obniżenia poziomu interchangefee do poziomu powszechnego w innych państwach UE i podjęcie dialogu przez przedstawicieli wszystkich zainteresowanych stron.

NASZE STANOWISKO

Uważamy za konieczne osiągnięcie wielostronnego porozumienia w sprawie szybkiego i zauważalnego obniżenia interchangefee, a w przypadku jego braku przyjęcie przez rząd odpowiednich regulacji prawnych.

8. TANKOWANIE AUTOGAZU

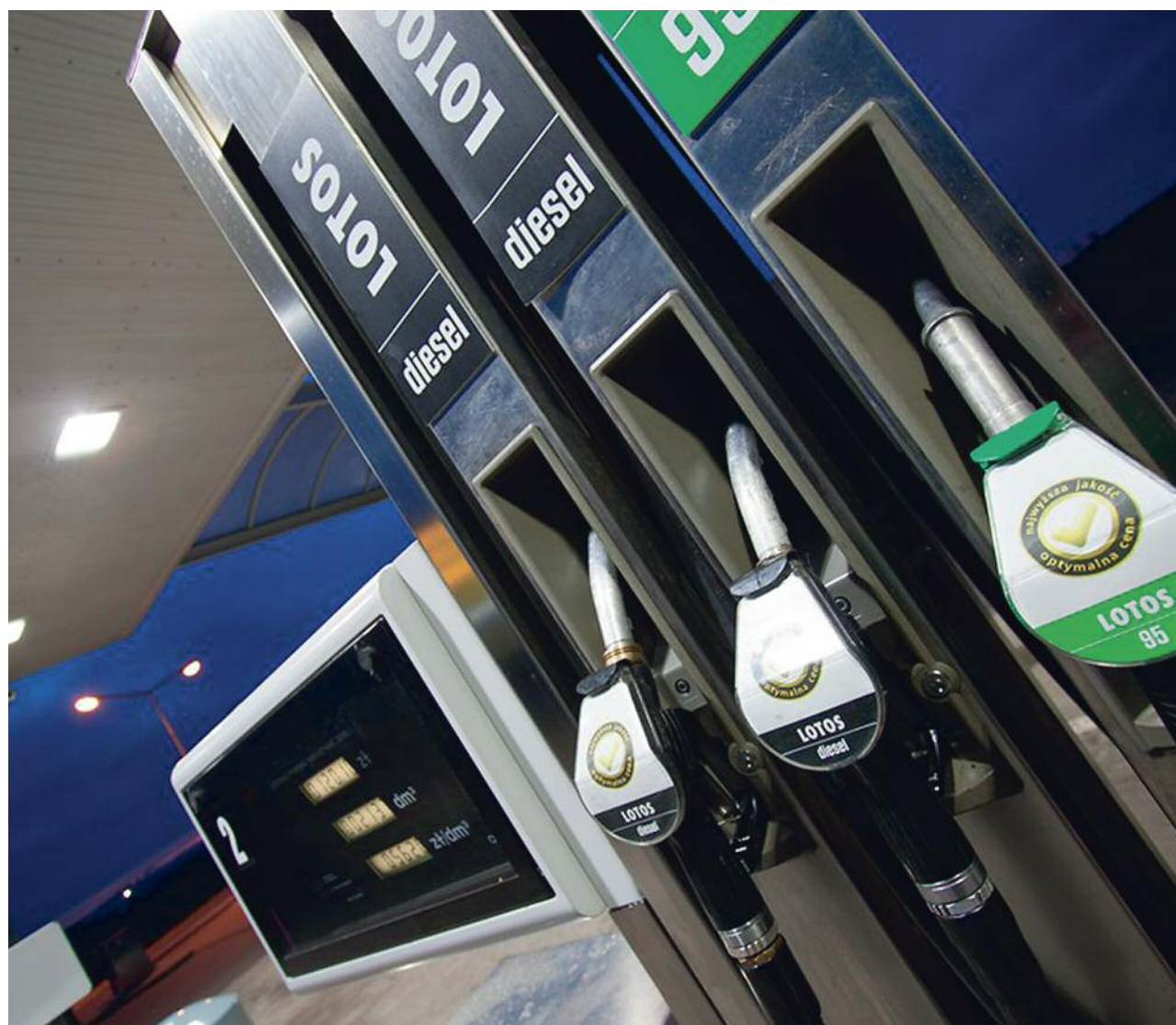
Samoobsługowe tankowanie autogazu jest dopuszczalne prawie w całej Unii Europejskiej. Jest to rozwiązanie najbardziej efektywne kosztowo, a także wpływające na poprawę bezpieczeństwa. Po kilkuletnim dialogu z przedstawicielami administracji i uzyskaniu pod koniec 2010 roku zapewnienia, że w świetle obowiązujących przepisów samoobsługa przy tankowaniu autogazu jest w Polsce dozwolona, branża paliwowa podjęła przygotowania do jej wprowadzenia w II połowie 2011 roku. POPIHN zaproponowała szereg rozwiązań technicznych na poziomie niestosowanym w innych państwach, których przyjęcie zapewniłoby pełne bezpieczeństwo tankowania. Niestety, 17 lipca 2011 Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie, zakazujące tankowania autogazu (jak również CNG) przez osoby, nie posiadające odpowiednich uprawnień. Na skutek tego wprowadzenie samoobsługi zostało wstrzymane.

NASZE STANOWISKO

Branża paliwowa opowiada się za jak najszybszą zmianą przepisów przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, by możliwe było jak najszybsze wprowadzenie samoobsługi przy tankowaniu autogazu. Wprowadzenie samoobsługi może spowodować zmniejszenie cen autogazu o około 5-10 gr/l.

9. INWESTYCJE AUTOSTRADOWE

Wraz z rozbudową sieci autostrad i dróg ekspresowych powstają MOP-y (miejsca obsługi podróżnych). Nadmierne wymagania w stosunku do ich operatorów w sytuacji, kiedy sieć autostrad jest wciąż poszatkowana, mogą skutkować pogorszeniem ekonomiki ich działania, a co za tym idzie przynieść skutek odwrotny od zamierzonego, czyli spadek dochodów do budżetu państwa i pogorszenie poziomu obsługi podróżnych. Stabilnemu inwesto-



Fot. LOTOS

waniu nie sprzyja też zmiana otoczenia biznesowego, na przykład zmiana klasyfikacji MOP-ów w trakcie realizacji inwestycji.

NASZE STANOWISKO

Oczekujemy kontynuacji dialogu administracji z przedstawicielami firm, zainteresowanych udziałem w przetargach na MOP-y w celu uzgodnienia warunków akceptowalnych dla obu stron – z korzyścią dla kierowców, korzystających z sieci autostrad i dróg ekspresowych.

10. NOWELIZACJA PRZEPISÓW WYKONAWCZYCH DO USTAWY O DOZORZE TECHNICZNYM

Przepisy dotyczące warunków technicznych, którym powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, określone w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, nie uwzględniają specyfiki sektora paliwowego, nie są dostosowane do dostępnych na rynku rozwiązań technicznych, nie uwzględniają też innych niż opisane w rozporządzeniu metod zabezpieczenia środowiska - mimo, że w Unii Europejskiej są one stosowane. Utrzymanie obecnych zapisów skutkowałoby kosztami idącymi w miliardy złotych, a także koniecznością zamknięcia niektórych baz paliw.

NASZE STANOWISKO

Oczekujemy na powołanie zespołu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, który zająłby się przygotowaniem nowelizacji wspomnianego rozporządzenia w taki sposób, by uwzględniona została specyfika branży paliwowej, a także dopuszczone zostały rozwiązania, obecnie powszechnie stosowane w Polsce i innych państwach Unii Europejskiej.

11. OGRANICZENIA W RUCHU POJAZDÓW

Coraz powszechniejsze staje się ograniczanie ruchu pojazdów ciężarowych na obszarze niektórych miast.

Wprowadzając ograniczenia władze lokalne często nie uwzględniają konieczności zapewnienia dostaw paliw do stacji benzynowych, pracujących w ruchu ciągłym, które to dostawy realizowane są przez 24h na dobę przez wielkotonażowe cysterny. Taki tryb dostaw jest skutkiem wahań poziomu sprzedaży na danej stacji, a także optymalizacją systemu dostaw, polegającą na zaopatrzeniu kilku stacji danej firmy przez jedną cysternę.

NASZE STANOWISKO

Wprowadzając regulacje ograniczające ruch pojazdów ciężarowych lokalne władze powinny uwzględnić specyfikę dostaw paliw i wyłączyć cysterny paliwowe spod ograniczeń. W przypadku nieuwzględnienia stanowiska branży nastąpią przerwy w sprzedaży paliw na terenie określonych miast, a także wzrost cen.

12. POSZERZENIE OBOWIĄZKU ZBIÓRKI I RECYKLINGU OLEJÓW ODPADOWYCH

W przygotowywanym projekcie ustawy o gospodarce opakowaniami i odpadach opakowaniowych Ministerstwo Środowiska proponuje poszerzenie zakresu olejów odpadowych objętych obowiązkiem zbiórki i recyklingu o oleje syntetyczne, semi-syntetyczne oraz smary. Zwłaszcza te ostatnie produkty ze względu na swoje właściwości są w większości niemożliwe do zebrania. Proponowane zmiany grożą niemożnością wywiązania się z obowiązku przez organizacje odzysku, zapaścią rynku zbiórki olejów, a w konsekwencji poważnymi karami, które przełożą się na wzrost cen olejów smarowych dla końcowego odbiorcy. Zmiany te są sprzeczne z zawartą w uzasadnieniu projektu stwierdzeniem, że proponowane zmiany nie zakładają zwiększenia obowiązków przedsiębiorców.

NASZE STANOWISKO

Apelujemy o rezygnację z propozycji skokowego podniesienia zakresu i ilości olejów odpadowych objętych obowiązkami zbiórki i recyklingu z projektu ustawy o gospodarce opakowaniami i odpadach opakowaniowych oraz ooparcieprzepisów MŚ na klasyfikacji CN.

13. DIALOG ADMINISTRACJI PAŃSTWOWEJ Z PRZEDSTAWICIELAMI BRANŻY

Pomimo, że w roku 2011 prowadzony był intensywny dialog administracji z przedstawicielami sektora paliwowego w kwestii projektów regulacji unijnych oraz polskich, to w wielu kwestiach stanowisko sektora nie zostało uwzględnione. Skutkiem tego jest przyjmowanie przepisów, skutkujących olbrzymimi kosztami i nieuwzględniających sytuacji ekonomicznej w całej UE, a zwłaszcza trudnej sytuacji branży rafineryjnej. Skutkuje to dalszym wzrostem cen paliw, oferowanych klientom.

NASZE STANOWISKO

Ponownie występujemy z propozycją zorganizowania międzyresortowego okrągłego stołu z udziałem przedstawicieli Sejmu, reprezentantów branży i ekspertów. Pozwoliłoby to na jasne określenie wzajemnych oczekiwań i wymagań, a w konsekwencji stanowiecie lepszego prawa i poprawę konkurencyjności polskiej gospodarki.

14. REGULACJE UNII EUROPEJSKIEJ

W organach decyzyjnych Unii Europejskiej toczy się debata nad zaostreżeniem polityki klimatycznej i polityką transportową w dłuższej perspektywie. Przyjęte rozwiązania będą miały bezpośredni wpływ na przyszłość branży rafineryjnej w Europie. Powinny one uwzględniać fakt, że w średniej perspektywie ropa naftowa pozostanie głównym nośnikiem energii do zastosowań w transporcie. Nieprzemysłane regulacje prawne, nie uwzględniające interesu nie tylko branży rafineryjnej, ale też związanych z nią sektorów gospodarki, mogą doprowadzić do upadku sektora i przeniesienia produkcji poza granice UE. Miałoby to tragiczne skutki dla całej gospodarki UE, a także jej bezpieczeństwa energetycznego.

NASZE STANOWISKO

Oczekujemy kontynuacji dialogu administracji z reprezentantami sektora i uwzględniania naszego głosu w stanowisku, prezentowanym przez przedstawicieli Polski na forum Unii Europejskiej.

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

(Rys. 1) zrealizowany przez krajowe rafinerie w roku 2011 wyniósł nieco ponad 24 mln ton, o 5% więcej niż w roku 2010.

■ Rys. 1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA ROK 2010 I 2011 w mln ton

Wyszczególnienie	ROK 2010	ROK 2011	Wskaźnik 2010=100
OGÓŁEM	22,8	24,0	5,1

Źródło: Dane własne POPiHN

Wzrost możliwości produkcyjnych w polskich rafineriach skutkowało zwiększeniem przerobu ropy naftowej. To głównie zasługa nowych instalacji Grupy Lotos uruchomionych w ramach programu „10+”. I choć rok 2011 nie zamknął się jeszcze przerobem w Gdańsku na poziomie „10+”, to wzrost został jednak osiągnięty i rok można było zamknąć wynikiem 9,2 mln ton przerobu. Rok wcześniej przerób wynosił 8,1 mln ton, a więc wzrost wyniósł ponad 1 mln ton, czyli prawie 14%. Polski Koncern Naftowy ORLEN, mimo silnej konkurencji z północy Polski, utrzymał przerób ropy na poziomie z ubiegłego roku, osiągając wynik prawie 15 mln ton.

Jak zwykle, najwięcej ropy naftowej trafiło do polskich rafinerii z Rosji. Średnio-siarkowa ropa gatunku REBCO jest tradycyjnym gatunkiem przerabianym w polskich rafineriach ze względu na cenę surowca, jak też dostosowanie instalacji produkcyjnych do tego gatunku paliwa. Nie wyklucza to oczywiście możliwości przerobu innych gatunków rop, choć

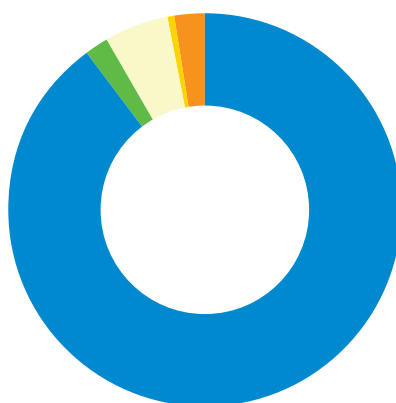
wymaga kosztownej zmiany reżimów produkcyjnych. W roku 2011 do Polski sprowadzano ropę z Norwegii (5%), Wielkiej Brytanii (2%) i śladowo z Iranu.

Wykres (Rys.2) prezentuje strukturę dostaw ropy do rafinerii krajowych obrazując jednocześnie skalę dominacji dostaw ropy rosyjskiej. Z tego kierunku do

rafinacji trafiły ponad 22 mln ton ropy. Spółki krajowe korzystały z renty geograficznej i transportowej wykorzystując do realizacji dostaw głównie instalacje rurociągowie Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych PERN SA. Zakupy uzupełniająco realizowano wykorzystując instalacje portowe Naftoportu na Bałtyku. Skala tych dostaw wyniosła około 2 mln ton.

Wielkość dostaw ropy naftowej wydobywanej ze złóż krajowych stanowiła mniej niż 2,5% zaopatrzenia rafinerii, co przekłada się na jedynie około 9 dni przerobu.

■ Rys. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2010 ROKU [%]



89,9%	■ Rosja
1,9%	■ Wielka Brytania
5,3%	■ Norwegia
0,5%	■ Iran
2,4%	■ Polska

Źródło: Dane własne POPiHN

PRODUKCJA PALIW CIEKŁYCH

(Rys. 3) – benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), paliwa lotniczego typu JET, oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) oraz gazu płynnego (LPG) – wyniosła w 2011 roku prawie 24 mln m³. Tym samym według naszych szacunków – w stosunku do roku 2010 – wzrost produkcji paliw ciekłych osiągnął 3%.

■ Rys. 3 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2011 I 2010 w tys. m³

Wyszczególnienie	ROK 2010	ROK 2011	Wskaźnik 2010=100
Benzyny silnikowe	5 694	5 219	92
Olej napędowy	12 237	13 199	108
Gaz płynny LPG	539	448	83
Paliwo JET	819	1 075	131
Lekki olej opałowy	1 292	933	72
Ciężki olej opałowy	2 586	2 943	114
OGÓŁEM	23 167	23 817	103

Źródło: Dane własne POPiHN

Nowe instalacje programu „10+” w Grupie Lotos oraz zwiększenie mocy produkcyjnych w PKN ORLEN dzięki uruchomieniu nowej instalacji HON pozwoliło zaspokoić popyt krajowy w większej części z produkcji krajowej. Instalacje te dedykowane są do produkcji średnich destylatów, co wprost przełożyło się na zwiększenie produkcji oleju napędowego i paliwa JET. Dodatkowo większy przerób ropy spowodował zwiększenie

uzysków ciężkich frakcji, w tym głównie ciężkiego oleju opałowego i asfaltów. Konieczność realizacji zwiększonego (z 5,75% do 6,2% według wartości opałowej paliw) Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW) wymuszała blendowanie z biokomponentami każdego litra sprzedanej benzyny silnikowej i oleju napędowego, co również zaliczane jest przez polskie prawo do produkcji. Budowa nowych instalacji produkcyjnych była odpowiedzią koncernów na potrzeby dobrze rozwijającej się polskiej gospodarki, a tym samym na zwiększony popyt na olej napędowy. Malejący popyt na benzyny silnikowe znalazł swoje odbicie również w ograniczeniu produkcji tego gatunku paliwa. Odzwierciedla to trend całego rynku europejskiego, gdzie od lat obserwowana jest nadprodukcja benzyn, a możliwości eksportowe do tradycyjnego odbiorcy paliw do silników iskrowych, jakim są USA, maleją z powodu mniejszego popytu i zwiększonego stosowania na tym rynku biokomponentów. Wzrastający ruch lotniczy w Polsce, a także na trasach międzynarodowych pozwolił na zyskowną sprzedaż zwiększonej produkcji paliwa JET.

Produkcja oleju napędowego wzrosła o prawie 1 mln m³, co w dynamice przy-

wały zmniejszeniem produkcji lekkiego oleju opałowego. Ten trend to również kontynuacja z lat poprzednich, a potrzeby rynku zaspakajane są uzupełniająco z importu. Importowany gasoil był również wykorzystywany do produkcji oleju napędowego. Przesunięcie produkcji w kierunku głównych paliw transportowych gospodarki było działaniem zgodnym z trendami na rynkach międzynarodowych.

W porównaniu z rokiem 2010 wyprodukowano o 962 tys. m³ więcej oleju napędowego, o 256 tys. m³ więcej paliwa JET i o 357 tys. m³ więcej ciężkiego oleju opałowego. Spadła produkcja benzyn o 475 tys. m³, gazu płynnego LPG o 91 tys. m³ i lekkiego oleju opałowego o 359 tys. m³. Łącznie dla paliw ciekłych zanotowano wzrost produkcji o 650 tys. m³, co jest wynikiem gorszym od wzrostu w relacji 2010 do 2009 o 766 tys. m³.

Niewielkiej zmianie w stosunku do roku 2010 uległa struktura produkcji paliw, którą przedstawiono na rys. 4.

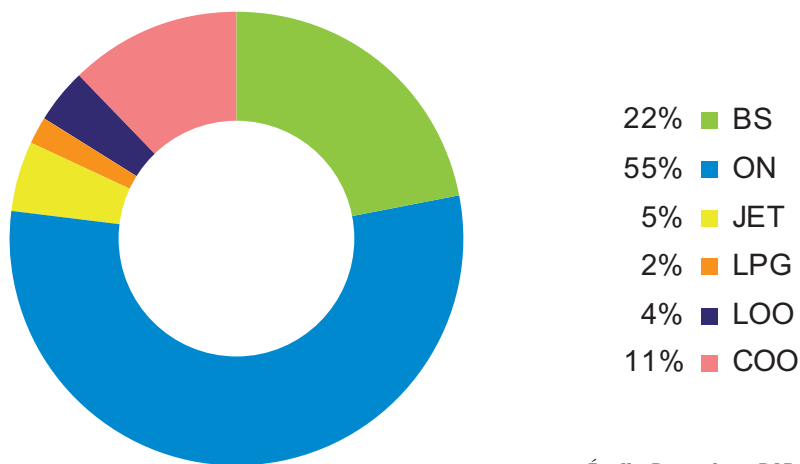
Podobnie jak w latach poprzednich umocnieniu uległa pozycja średnich destylatów – oleju napędowego o 1 punkt procentowy i paliwa JET również o 1 punkt procentowy. Udziały benzyn i lekkiego oleju opałowego zmniejszyły się o 1 punkt



Fot. FUCHS

tylko do 5 % objętości biokomponentów (do 5% etanolu do benzyn = E5; do 5% estrów do oleju napędowego = B5) Takie ograniczenie spowodowało, że sprzedaż paliw normatywnych, zawierających biokomponenty, nie pozwalała na realizację NCW. W roku 2011 NCW wynosił 6,2% biokomponentów przeliczonych na wartość opałową poszczególnych paliw, więc należałoby dodać do benzyny 9,4% objętości etanolu, a do oleju napędowego 6,4% objętości estrów, by móc zrealizować NCW poprzez sprzedaż mieszanek paliwowych zawierających biokomponenty. Nie było to jednak dozwolone przez prawo, więc aby zrealizować NCW firmy produkujące i importujące paliwa musiały sprzedawać czyste estry pod handlową nazwą paliwa B100. Wszystko wskazuje na to, że kosztem własnych zysków spółki należące do POPIHN wykonały nałożony na nie NCW. Według wstępnych danych do paliw dodano około 290 tys. m³ etanolu i około 800 tys. m³ estrów. Sprzedaż paliwa B100 szacowana jest na około 470 tys. m³ (ostateczne dane znane będą do końca marca 2012). Oznacza to, że sprzedaż paliwa B100 w stosunku do roku 2010 wzrosła o około 120 tys. m³. Narodowy Cel Wskaźnikowy na rok 2012 określony jest na poziomie 6,65% wg wartości opałowej i będzie równie trudny do zrealizowania, choć do sprzedaży będzie dopuszczone paliwo B7 (olej napędowy z 7% zawartością estrów) i pojawiła się możliwość zredukowania NCW po spełnieniu przez firmy określonych warunków zakupu biokomponentów.

■ Rys. 4 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2011 [%]



Źródło: Dane własne POPIHN

rostu przekłada się na 8%. Jest to kontynuacja trendu występującego od kilku lat, a obecny wzrost jest o 1 punkt procentowy wyższy od dynamiki wzrostu z roku 2010. Spadek produkcji benzyn silnikowych szacowany jest na 8%, a to oznacza, że w stosunku do spadku dynamiki z roku 2010 regres pogłębił się o kolejne 6 punktów procentowych. Mniejsza produkcja frakcji lekkich oznacza także spadek produkcji LPG o 17%, choć wolumenowo jest to tylko 91 tys. m³. Maksymalizacja produkcji paliwa do silników Diesla i paliwa JET, a także spadający popyt krajowy skutko-

procentowy. Należy oczekiwać, że trendy produkcyjne ukształtowane w roku 2011 będą podobnie wyglądały w roku 2012, tym bardziej, że oczekuje się wzrostu gospodarki polskiej o kolejne 2,5 do 3% PKB.

Do produkcji paliw płynnych zalicza się także proces blendowania paliw tradycyjnych z biokomponentami. Niestety w roku 2011 nie udało się wprowadzić w życie przepisów umożliwiających zwiększone dodawanie ilości biokomponentów do paliw normatywnych, więc zgodnie z prawem można było dodawać do paliw

IMPORT (rozumiany jako suma importu właściwego i nabyć wewnątrz-wspólnotowych) paliw ciekłych

(Rys. 7 i 8) według pierwszych szacunków ukształtował się w roku 2011 na podobnym poziomie jak rok wcześniej. Łącznie do kraju sprowadzono nieco ponad 8 mln m³, z czego import benzyn silnikowych to około 0,8 mln m³, a oleju napędowego 3,2 mln m³.

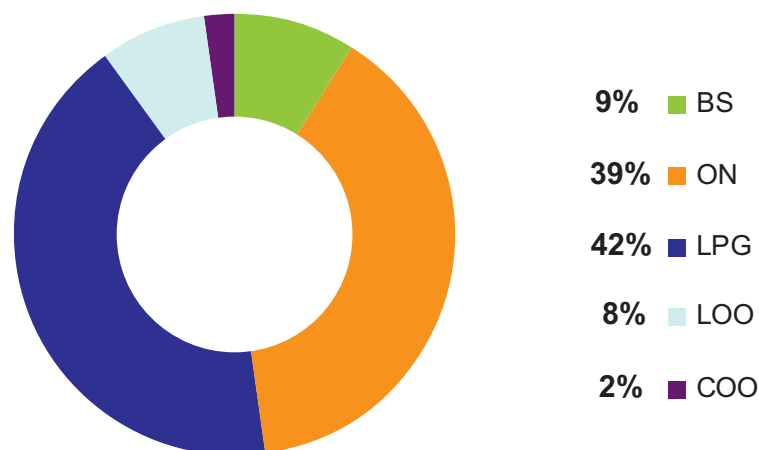
Nowe instalacje produkujące więcej frakcji średnich – oleju napędowego, lekkiego oleju opałowego i paliwa JET – wymusiły zmniejszenie przywozu tych towarów z zagranicy – mimo, iż konsumpcja oleju napędowego w kraju wzrosła. Dodatkowym elementem ograniczającym import była konieczność blendowania paliw z biokomponentami i sprzedaż paliw B100 w celu realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego na poziomie 6,2% wartości opałowej paliw. Spadek krajowego popytu na benzynę i wzrost na olej napędowy spowodował maksymalizację uzysków instalacji produkcyjnych w kierunku średnich destylatów. Niezbędne do zaopatrzenia rynku benzyny zostały sprowadzone z zagranicy i dlatego ich import nieznacznie wzrósł. Do tego wzrostu mogły się też przyczynić relacje cenowe pomiędzy benzyną w kraju i poza Polską.

Kilkuprocentowy spadek importu średnich destylatów i niewielki wzrost importu benzyn oraz ciężkiego oleju opałowego sprawiły, że cały import osiągnął poziom niższy od ubiegłorocznego jedynie o 56 tys. m³ (1%).

Nie potwierdziły się zapowiedzi niektórych analityków, iż w momencie uruchomienia nowych instalacji programu „10+” w Grupie Lotos i nowego HON w Płocku import paliw do kraju zostanie znacznie ograniczony lub też całkowicie ustanie. Rosnąca konsumpcja krajowa oleju napędowego oraz relacje cenowe w wymianie międzynarodowej to główne elementy które sprawiły, iż dostawy wewnątrz-wspólnotowe oraz import oleju napędowego tylko nieznacznie się zmniejszyły. Struktura importu wszystkich paliw pozostała niezmienną, z tą tylko różnicą, iż nastąpiło przesunięcie o 2 pp udziału w kierunku benzyn kosztem LPG.

Dla 5 gatunków paliw spadek wolumenu importu i nabyć wewnątrz-wspólnotowych wyniósł rok do roku jedynie 56 tys. m³. Ograniczenie importu (o 6%) dotyczyło głównie firm członkowskich POPIHN. Import operatorów niezależnych wzrósł o 5% w skali całego importu paliw ciekłych, co przekłada się na wzrost wolumenu o 170 tys. m³. W tej grupie operatorów największy wzrost

■ Rys. 5 STRUKTURA IMPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2011 [%]



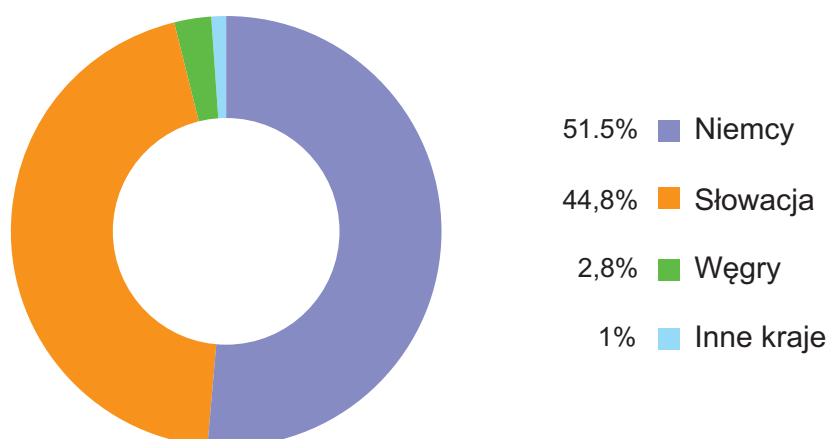
Źródło: Opracowanie własne POPIHN

■ Rys. 6 PORÓWNIANIE IMPORTU I NABYĆ W-W PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2011 I 2010

Wyszczególnienie	ROK 2010 tys. m ³	ROK 2011 tys. m ³	Wskaźnik 2010=100
Benzyny silnikowe	555	769	139
Olej napędowy	3 381	3 220	95
Gaz płynny LPG	3 572	3 472	97
Lekki olej opałowy	660	608	92
Ciężki olej opałowy	79	122	154
OGÓŁEM paliwa płynne	8 247	8 191	99

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPIHN

■ Rys. 7 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]



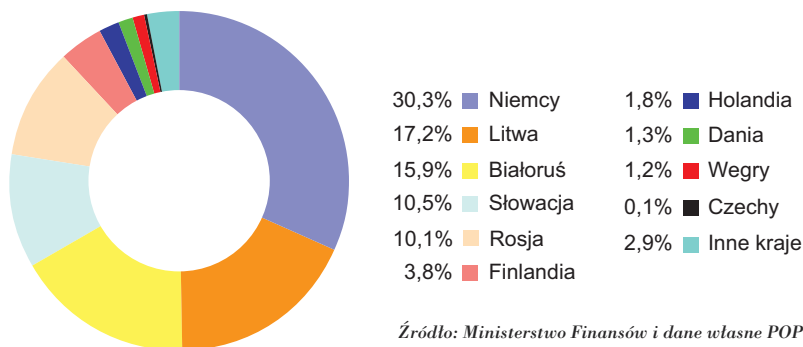
Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPIHN

wolumenowy miał miejsce w odniesieniu do oleju napędowego, którego sprowadzono o 186 tys. m³ więcej niż w roku ubiegłym. Łącznie spółki zrzeszone w POPIHN sprowadziły 4,2 mln m³ czterech głównych paliw silnikowych, a operatorzy niezależni 3,8 mln m³.

Kierunki importu benzyn silnikowych pozostają niezmiennie. Podobnie jak przed rokiem najczęściej benzyn sprowadzono z Niemiec i Słowacji. Dostawy z innych kierunków miały rozmiar śladowy.

Większy wolumen dostaw oleju napędowego pociągnął za sobą większe zróżnicowanie kierunków, skąd to paliwo sprowadzono. Także dla tego paliwa dominującymi kierunkami pozostały Niemcy oraz Litwa. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nie należących do UE, sprowadzono około 26% wszystkich importowanych paliw. Dodając do tego kierunek litewski, łącznie z kierunku wschodniego sprowadzono około 43% całego importu oleju napędowego.

■ Rys. 8 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]



Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

EKSPORT (rozumiany jako suma eksportu właściwego i dostaw wewnątrz-wspólnotowych) paliw ciekłych

(Rys. 9 i 10) wyniósł w 2011 roku ponad 3,3 mln. m³ i jest to wynik wyższy od wyniku z roku 2010 o 33%. Oznacza to, iż w roku 2011 wysłano za granicę o około 0,8 mln m³ więcej paliw płynnych niż rok wcześniej.

Zwiększenie mocy destylacyjnych oraz spadek popytu krajowego wymuszony wysokimi cenami paliw spowodowały, iż znacznie wzrósł eksport paliw. Pod względem wolumenu najbardziej wzrósł eksport ciężkiego oleju opałowego, który wciąż pozostaje kluczowym paliwem eksportowym z Polski. Ale warto też zauważyć, iż podwojeniu uległa sprzedaż za granicę paliwa JET, a oleju napędowego – choć wolumenowo to wciąż niewiele – sprzedano 4 razy więcej niż przed rokiem. Udział ciężkiego oleju opałowego w całości eksportu paliw płynnych uległ obniżeniu o 5 punktów procentowych, ale wciąż wynosił 60%.

Wyższe krajowe moce produkcyjne i normująca się po spowolnieniu sytuacja na międzynarodowych rynkach paliwa lotniczego JET spowodowała, że opłacalność eksportu tego paliwa stała się w roku 2011 ponownie atrakcyjna. Dobrze rozwijał się też rynek lotów krajowych, stymulowany dodatkowo remontami na polskich drogach i szlakach kolejowych. Wykazywane w tym miejscu dostawy eksportowe to dostawy realizowane bezpośrednio przez krajowych producentów. Znaczna część produkcji tego gatunku paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują dostawy lotniskowe do samolotów przewoźników międzynarodowych. Skala tych dostaw w roku 2011 wyniosła 606 tys. m³, czyli o 25 tys. m³ więcej niż w roku poprzednim.

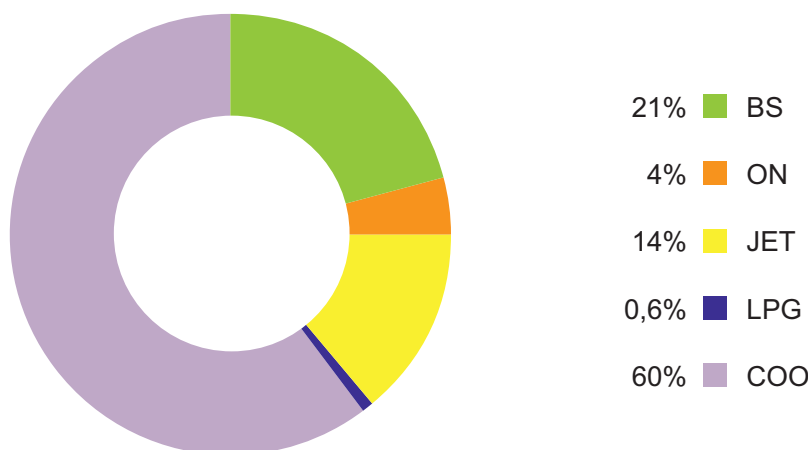
Główne kierunki eksportu i dostaw wewnątrz-wspólnotowych benzyn silnikowych to Wielka Brytania (31%), Ukraina

■ Rys. 9 STRUKTURA EKSPORTU I DOSTAW W-W W ROKU 2010 I 2011

Wyszczególnienie	ROK 2010 tys. m ³	ROK 2011 tys. m ³	Wskaźnik 2010=100
Benzyny silnikowe	625	693	111
Olej napędowy	32	136	425
Paliwo lotnicze	213	476	223
LPG	20	20	100
Ciężki olej opałowy	1 618	2 003	124
OGÓŁEM	2 508	3 328	133

Źródło: Dane własne POPiHN

■ Rys. 10 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2011 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN

(26%) i Szwecja (25%), a oleju napędowego Wielka Brytania (37%) i Francja (29%). Ciężki olej opałowy trafiał głównie do Holandii (28%) i Danii (27%). Bezpośrednie dostawy zagraniczne paliwa Jet reali-

zowane przez rafinerie krajowe kierowane są głównie do Szwecji (40%) i byłych republik Związku Radzieckiego (27%), a także do Czech, Finlandii i Norwegii.

KONSUMPCJA KRAJOWA paliw ciekłych w roku 2011

■ Rys. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W KRAJU, W ROKU 2011 W PORÓWNANIU DO ROKU 2010

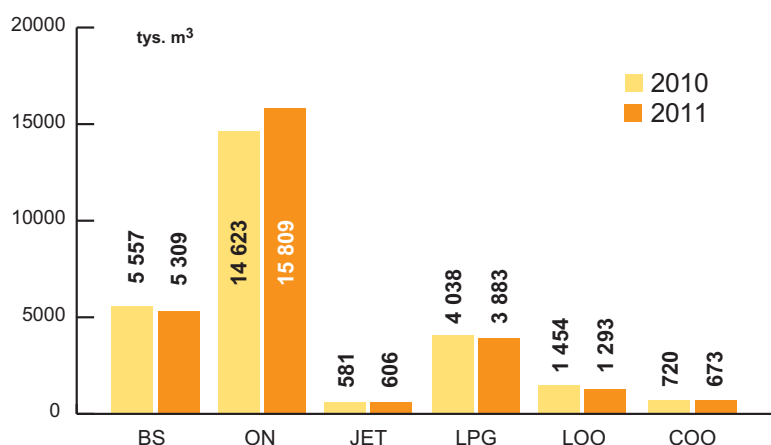
Wyszczególnienie		ROK 2010		ROK 2011		Wskaźnik 2010=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	5 557		5 309		96
	w tym całkowity import	555	10	769	14	139
Olej napędowy	Konsumpcja	14 623		15 809		108
	w tym całkowity import	3 381	23	3 220	20	95
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 038		3 883		96
	w tym całkowity import	3 572	88	3 472	89	97
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	24 218		25 001		103
	w tym całkowity import	7 508	31	7 461	30	99
Paliwo JET	Konsumpcja	581		606		104
	w tym całkowity import	0	-	0	-	-
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	1 454		1 293		89
	w tym całkowity import	660	45	608	47	92
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	720		673		93
	w tym całkowity import	79	11	122	18	154
OGÓŁEM	Konsumpcja	26 973		27 573		102
	w tym całkowity import	8 247	31	8 191	30	99

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Rysunek 11 przedstawia wstępne porównanie konsumpcji krajowej paliw ciekłych w roku 2011 do konsumpcji w roku 2010. Ostateczne wyniki, uwzględniające końcowe rozliczenie przez Ministerstwo Finansów importu i dostaw wewnątrzwspólnotowych, a także zatwierdzone raporty spółek wchodzących w skład POPiHN, będą dostępne w połowie 2012 roku, dlatego też przedstawiane wyniki należy traktować jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

Rynek paliw ciekłych w 2011 roku kształtował się zgodnie z prognozą POPiHN, a ostateczny rezultat był nawet nieco wyższy – 3% wzrost rynku paliw silnikowych i 2% wzrost całości rynku paliw ciekłych. Głównymi czynnikami, kształtującymi rynek paliw ciekłych była rozwijająca się gospodarka krajowa, ze wzrostem PKB na poziomie 4%, a także intensywne wzrosty cen na rynku hurtowym i detalicznym. Głównym motorem wzrostu konsumpcji pozostał oczywiście olej napędowy, choć należy zaznaczyć, iż z upły-

■ Rys. 12 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2011 I 2010

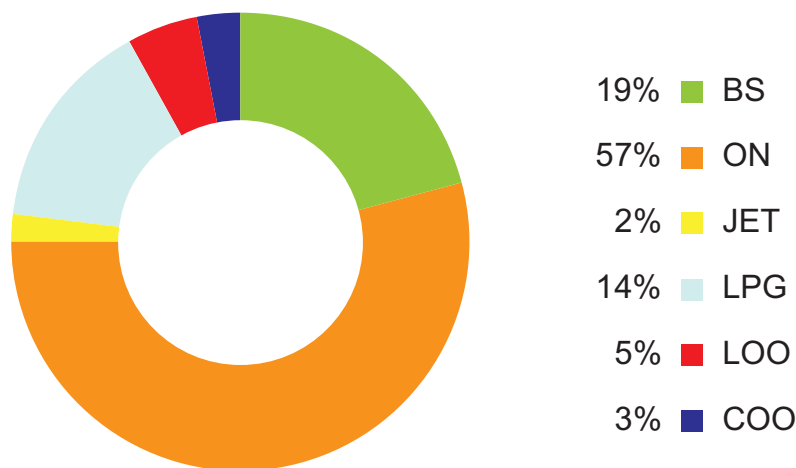


Źródło: Opracowanie własne POPiHN

wem czasu dynamika wzrostu rynku tego gatunku paliwa malała. Podwyżki cen wpłynęły istotnie na rynek benzyn silnikowych i LPG (szczególnie autogazu). Statystyczny Kowalski obserwując ceny na pylonach stacji paliw tankował coraz mniej

ograniczając wyjazdy i przesiadając się do środków komunikacji publicznej. Wyników konsumpcji dla tych dwóch substytutowych gatunków paliw nie poprawiła nawet wyjątkowo sprzyjająca podróżom aura w miesiącach wakacyjnych. Zmiana kon-

■ Rys. 13 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKLYCH W ROKU 2011 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

sumpcji dla poszczególnych gatunków paliw jest zróżnicowana i nieco odbiega od założeń POPiHN z początku roku 2011. W skali roku wynik końcowy pokazał spadek popytu na benzyny silnikowe, gaz płynny LPG i oleje opałowe, ale za to pokazał wzrost zapotrzebowania na olej napędowy i paliwo lotnicze JET. Popyt krajowy na paliwa ciekłe został w całości zaspokojony i nie notowano przypadków zachwiania rynku.

Tradycyjnie już dobre wyniki gospodarce podparte dodatkowo licznymi inwestycjami infrastrukturalnymi, a także kontynuowana, choć z mniejszą dynamiką, dieselizacja floty pojazdów znalazły swoje odzwierciedlenie w zwiększonym popycie na olej napędowy. Utrzymany został trend wzrostowy z lat poprzednich. Wzrost konsumpcji paliwa do silników wysokoprężnych o 8% został osiągnięty dzięki zwiększeniu produkcji w krajowych rafineriach. Nowe moce produkcyjne, nawet przy tak istotnie zwiększonym popycie, pozwoliły w zaopatrzeniu rynku ograniczyć o 5% udział paliwa pochodzącego z zagranicy. Niezbędny import uzupełniający tego gatunku paliwa wyniósł 3,2 mln m³, co stanowiło 20% udziału w rynku. To o 3 punkty procentowe mniej niż przed rokiem, ale wciąż wielkość bardzo istotna. Nie znalazły potwierdzenia przypuszczenia o konieczności znacznego ograniczenia importu wraz ze wzrostem możliwości produkcyjnych w polskich rafineriach. Rynek znów pozytywnie zareagował na trendy gospodarki i kolejny raz zanotował wzrost.

Zapotrzebowanie na benzyny silnikowe limitowane jest zasobnością portfeli Polaków, którzy pojazdy z silnikami benzynowymi wykorzystują głównie do potrzeb prywatnych. Tym samym rynek ten jest mocno skorelowany z cenami pa-

liwa, a te w roku 2011 nie były korzystne dla „Kowalskiego”. To właśnie ceny benzyn ukształtowały, w dużej mierze, popyt na poziomie niższym o 4,5% niż w roku 2010. Istotna dla zużycia benzyn silnikowych jest również relacja pomiędzy ceną tego nośnika energii a ceną autogazu będącego substytutem benzyn, która wprowadzie przez cały rok utrzymywała korzystny poziom około 50% ceny benzyny, ale również rosła. Spadek produkcji krajowej benzyn spowodował, iż w celu zaspokojenia potrzeb rynku nieco więcej niż przed rokiem sprowadzono benzyn z importu. Udział towarów z zagranicy w rynku benzyn wzrósł o 4 punkty procentowe do poziomu 14%.

Wydawać się powinno, iż wzrost cen benzyn powinien przełożyć się na większe zapotrzebowanie na gaz płynny LPG. Taka relacja jednak nie wystąpiła i szacunkowy wynik dla całego roku pokazuje spadek konsumpcji LPG o około 4%. Autogaz jest wykorzystywany głównie przez oszczędnych i mniej zamożnych klientów, a podwyżki cen, jakie nastąpiły również w przypadku tego paliwa, spowodowały spadek zakupów. Dodatkowo w miesiącach jesienno-zimowych nie notowano zbyt niskich temperatur, co przełożyło się na mniejsze zainteresowanie LPG wykorzystywanym do celów grzewczych. Ostatecznie konsumpcja tego gatunku paliwa zanotowała 4% spadek. Nie rośnie produkcja krajowa gazu płynnego i wciąż 89% zaopatrzenia rynku w ten produkt pochodzi z nabyć zagranicznych. To o 1 punkty procentowy więcej niż w roku poprzednim. W wartościach bezwzględnych dostawy zagraniczne zmalały o 3%, ale wciąż paliwo to jest istotnym elementem naszej towarowej wymiany zagranicznej.

Oczekiwano spadku zapotrzebowania na lekki olej opałowy i zjawisko to wystą-

piło w istotnym wymiarze 11%. Niewątpliwie przyczyniły się do tego wysokie ceny zaopatrzeniowe (paliwo to podlega tym samym trendom co olej napędowy), które w porównaniu z innymi paliwami grzewczymi, jak gaz ziemny, czy węgiel nie były zbyt konkurencyjne. Mniejsze dostawy z produkcji krajowej zostały - w celu zbilansowania rynku - uzupełnione towarami z importu.

Dobry wynik krajowej sprzedaży i znaczny wzrost w stosunku do roku 2010 zanotowało paliwo lotnicze JET. Przyrost rynku osiągnął poziom 4% i jest to dobry prognostyk na przyszłość po słabym roku 2010. Utrudnienia na polskich drogach i szlakach kolejowych zwiększyły atrakcyjność lotów krajowych, a ponowny wzrost lotów na trasach międzynarodowych pobudził sprzedaż spółek pośredniczących.

Konsumpcja ciężkiego oleju opałowego, podobnie jak przed rokiem, nieco spadła i tym samym nadwyżki produkcyjne zostały wysłane poza granice kraju. Na ograniczenie konsumpcji wpłynęła łagodna aura i zapewne - działania firm energetycznych zmierzające do ograniczania emisji CO₂.

Łączna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw ciekłych była wyższa o 600 tys. m³ od konsumpcji z roku 2010. Ten wzrost rynku o 2% został osiągnięty przy redukcji importu o 1%, czyli o jedyne 56 tys. m³. Nadal około 30% rynku jest zaspokajane zakupami zagranicznymi. To wprowadzie o 1 punkt procentowy mniej niż przed rokiem ale całkowity import wyniósł i tak ponad 8 mln m³.

Całkowita konsumpcja 6 gatunków paliw wyniosła 27,6 mln m³, a jej struktura została przedstawiona na wykresie rys.13.

Odnotowano wyraźny wzrost udziału oleju napędowego (o 3 pp) w całości rynku paliw w Polsce. To sygnał, iż flota pojazdów z silnikami Diesla nadal wzrasta i ma do wykonania coraz więcej zadań transportowych na rynku krajowym (wzrost konsumpcji wewnętrznej) i międzynarodowym (istotny wzrost eksportu towarów z Polski). Swoją pozycję olej napędowy wzmocnił kosztem benzyn silnikowych i gazu płynnego LPG.

Głównym rynkiem dla polskich rafinerii jest rynek krajowy determinowany czynnikami ekonomicznymi, handlowymi i logistycznymi. Jednocześnie prowadzona jest normalna wymiana handlowa z zagranicą, choć potrzeby krajowe stymulują wysyłki zagraniczne.

W Polsce wciąż występuje nadwyżka paliw przywiezionych do kraju nad wywiezionymi za granicę. W roku 2011 ta różnica zmniejszyła się o 0,7 mln m³, ale

■ Rys. 14 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW CIEKŁYCH
W ROKU 2011 tys. m³

1	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
2	3	4	
Benzyny silnikowe	769	698	71
Olej napędowy	3 220	136	3 084
LPG	3 472	36	3 436
Paliwo lotnicze JET *)		476	(-476)
Lekki olej opałowy	608		608
Ciężki olej opałowy	122	2 047	(-1 925)
RAZEM	8 191	3 393	4 798

Źródło: Ministerstwo Finansów, POPIHN *) – obrót realizowany przez producentów krajowych

i tak import netto wynosi prawie 5 mln m³. Bilans jest, w zasadzie, kształtowany przez import oleju napędowego i gazu płynnego LPG z jednej strony i przez eksport ciężkiego oleju opałowego i paliwa JET z drugiej.

Zakładając, że w roku 2012 rynek paliw w Polsce wzrośnie o około 1-2% należy się spodziewać, iż bilans obrotów międzynarodowych pozostanie na podobnym poziomie jak w roku 2011 i zachowa strukturę podobną do obecnej.



Fot. LOTOS

RYNEK DETALICZNY

Rynek detaliczny to na koniec roku 2011 około 6,8 tys. stacji paliw, przy czym około 47% na tym rynku stanowią wciąż obiekty niezależne operujące pod własnymi szyldami lub pod szyldami prywatnych sieci paliwowych. Tych ostatnich zresztą przybywa regularnie i obecnie stanowią istotny element zaopatrywania kierowców w paliwa. Liderem rynku stacji paliw pozostają koncerny krajowe operujące pod logo ORLEN, BLISKA, LOTOS, OPTIMA. Stacje pod tymi brandami to już ponad 31% rynku stacji paliw w Polsce. Swoją pozycję umacniają też koncerny międzynarodowe, budując nowe stacje i włączając do swoich sieci obiekty należące do niezależnych operatorów, którym oferowana jest usługa franczyzy. Na koniec roku 2011 liczba stacji koncernów międzynarodowych osiągnęła prawie 1400 obiektów, co stanowiło około 21% rynku stacji paliw. Rośnie rola stacji przysmakowych. Choć w ogólnej liczbie stacji paliw obiekty te stanowią jedynie nieco ponad 2%, to ich agresywna polityka cenowa przy tak wysokich cenach paliw na rynku sprawia, że ich udział w ilości sprzedanego paliwa przekracza już 5%. A rynek jest niebagatelny, bo według szacunków obroty za rok 2011 przekroczyły 100 mld PLN, a volumen sprzedanych paliw silnikowych (benzyna, olej napędowy i auto-gaz) przekroczył barierę 21 mld litrów.

Rok 2011 nie przyniósł wprawdzie znaczących przejęć czy debiutów na rynku stacji paliw, ale warto odnotować przejęcie sieci St1 przez Statoil i odwrócenie trendu spadkowego w ilości stacji paliw posiadanych przez koncerny krajowe. Wart odnotowania jest fakt powstania nowego brandu ekonomicznego wylansowanego przez GRUPĘ LOTOS – LOTOS OPTIMA - i dalszy rozwój ekonomicznego brandu PKN – sieci BLISKA.

Uwagę zwraca też rosnące znaczenie na rynku nowoczesnych stacji paliw, budowanych jako porty obsługujące kierowców i podróżnych. Te miejsca Obsługi Podróżnych powstają przy autostradach, drogach szybkiego ruchu i obwodnicach. Jednocześnie wysokie ceny paliw skłaniają do rozwijania sieci stacji ekonomicznych lokowanych w miastach. Wydawać by się mogło, iż przy wysokich cenach paliw przyszłość na polskim rynku powinny mieć zapewnione stacje w pełni automatyczne, redukujące ceny niższymi kosztami działania. Jak na razie rynek polski nie potwierdza tych tendencji i rozwoju tego typu stacji praktycznie nie obserwuje się.

■ Rys. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2009-2011

	2009 31.12.2009	2010 31.12.2010	2011 31.12.2011
Sieci stacji paliw			
Koncerny krajowe	2 074	2 038	2 117
Koncerny zagraniczne	1 311	1 351	1 392
Sieci niezależne	490	562	690
Pozostali operatorzy niezależni (około)	2 710	2 658	2 410
Sklepy	130	146	155
OGÓŁEM (około)	6 715	6 755	6 764

Źródło: Dane własne POPiHN

Spowodowane jest to bardzo niskimi marżami zawartymi w cenach paliw.

Podobnie jak w latach poprzednich liderem rynku stacji paliw pozostał PKN Orlen, który zwiększył liczbę posiadanych stacji netto o 34 obiekty (netto, gdyż trwające wciąż procesy restrukturyzacji sieci powodują rozwiązywanie kończących się umów patronackich, pozyskiwanie no-

wych stacji w formule franczyzy czy też budowę stacji od podstaw). Zamykane są stacje nieekonomiczne i takie, których przystosowanie do nowych wymagań środowiskowych i wizerunkowych byłoby nieopłacalne. Firma nie zaprzestała rozbudowy segmentu ekonomicznego stacji, który w okresach wysokich cen paliw był dobrym miejscem pozyskiwania nowych klientów



Fot. ORLEN

i generowania dodatkowej sprzedaży. Na koniec roku stacji z logo Bliska było już 490. Przybyły też dwie nowe stacje działające na rynku stacji autostradowych.

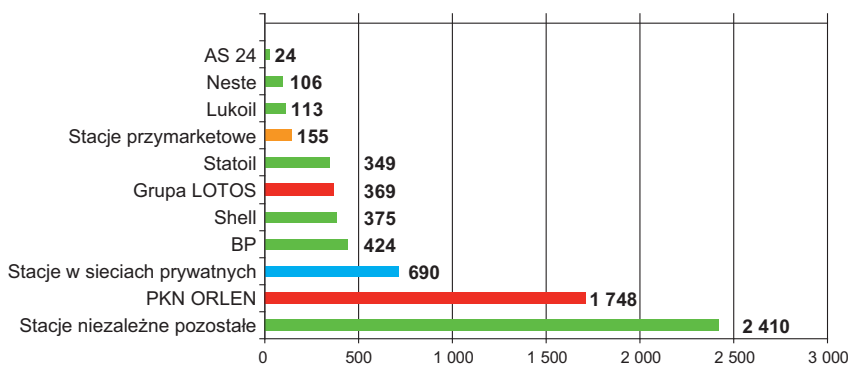
O rozwój własnego rynku detalicznego dbał również drugi krajowy koncern naftowy – Grupa Lotos. Stan posiadania netto tego koncernu zwiększył się o 45 stacji paliw i na koniec roku wyniósł 369 obiektów. Tak istotny wzrost został osiągnięty głównie dzięki budowie nowego ekonomicznego brandu – LOTOS OPTIMA. Kierownictwo firmy dokładnie przeanalizowało rynek, a wyciągnięte wnioski zaowocowały rekordowo szybką budową nowej sieci działającej w ekonomicznym segmencie rynku stacji paliw. Jednocześnie Grupa Lotos aktywnie rozwijała segment stacji autostradowych, budując 3 stacje na nowych odcinkach dróg szybkiego ruchu.

Również działające na polskim rynku koncerny międzynarodowe nie zwalniają tempa rozwoju swoich sieci. W roku 2011 przybyło 41 stacji operujących pod szyldami tych właśnie operatorów, czyli o 1 obiekt więcej niż uruchomiono w roku 2010. Koncern BP – wicelider polskiego rynku stacji paliw – posiadał na koniec 2011 roku 424 stacje, a to oznacza, że w ciągu roku zwiększył liczbę posiadanych obiektów o 22. Shell utrzymał trzecie miejsce w rankingu rynku stacji paliw, ale ilość stacji jakimi zawiaduje zmalała netto o 6 obiektów. Do Shella szybko zbliża się Statoil, którego brand zawisł na 41 nowych stacjach. Jednym z powodów tak dużego wzrostu ilości stacji paliw w tym koncernie było przejęcie bezobsługowej sieci St1. Znakomitą większość nowych nabytków koncernów stanowiły stacje pozyskane od niezależnych operatorów, którzy we współpracy z dużym operatorem widzą swoją szansę pozostania na rynku, aczkolwiek realizowane też były od podstaw nowe inwestycje, spełniające najnowsze trendy światowe.

W roku 2011 wzrosła liczba obiektów działających w grupie prywatnych sieci niezależnych. Za takie POPiHN uznaje sieci posiadające minimum 10 stacji. Najbardziej aktywne z nich to Delfin, Huzar czy Anwim z brandem Moya. Ta forma działalności cieszy się coraz większym powodzeniem u operatorów niezależnych. Wspólne, często już ogólnopolskie logo, wspólna polityka zakupowa paliw, programy lojalnościowe a jednocześnie duża niezależność działania powodują, iż stowarzyszenia te zaczynają konkurować z sieciami koncernów.

Swoich sieci w roku 2011 nie rozbudowywały Neste i Lukoil, ale w dobie wysokich cen paliw niższe ceny paliw oferowane przez stacje tych firm przyciągały klientów.

■ Rys. 16 STAN SIECI STACJI PALIW W POLSCE NA KONIEC ROKU 2011



Źródło: Dane własne POPiHN

Hipermarkety kontynuowały rozwój swych sieci i w roku 2011 ukończyły budowę 9 nowych stacji. Posiadanie 155 obiektów dystrybucji paliw umieszcza tę grupę operatorów przed takimi firmami jak Neste czy Lukoil. Najwięcej nowych stacji uruchomiono w pobliżu marketów z logo Intermarche. Liderem w tej grupie pozostaje wciąż Carrefour, ale pozostałe sieci zapowiadają dalsze inwestycje. Ze względu na wolumen obrotów realizowanych przez stacje tego typu (niska marża – niska cena) ich rola w całości rynku sprzedaży detalicznej paliwa wzrasta z roku na rok.

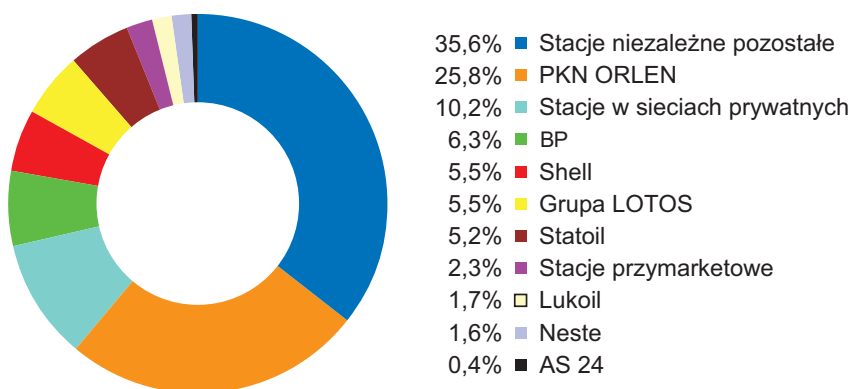
W roku 2011 ponownie obserwowano zmniejszenie liczby stacji niezależ-

przetrwania poprzez przyjęcie franszyzy od większych operatorów to najważniejsze zjawiska obserwowane w tej grupie sprzedawców paliw. Rok 2012 będzie ostatnim, w którym mają obowiązywać dotychczasowe przepisy środowiskowe. Kto nie wykona niezbędnych i kosztownych inwestycji, będzie musiał z rynku wypaść. Ten problem będzie dotyczył głównie operatorów niezależnych.

Operatorzy niezależni - mimo prób konsolidacji - są nadal mocno rozproszeni, ale posiadają wciąż około 46% całkowitej liczby stacji paliw w Polsce.

W wolnym tempie rozwija się rynek stacji autostradowych, co wynika z opóźnień w oddawaniu do użytku autostrad

■ Rys. 17 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC ROKU 2011 [%]

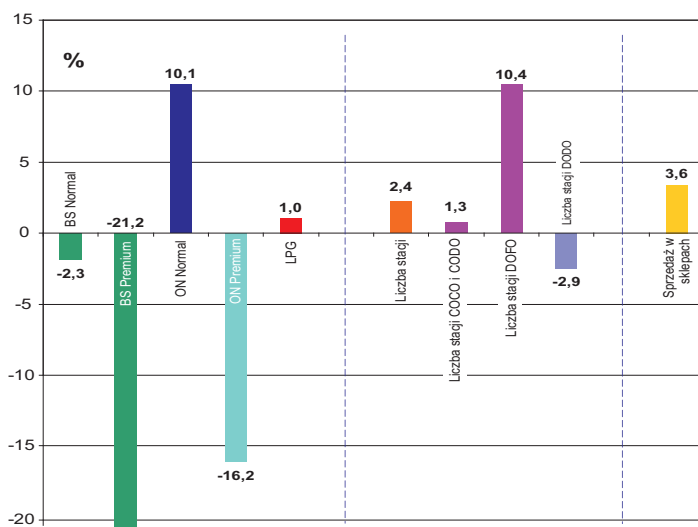


Źródło: Opracowanie własne POPiHN

nych. Rok 2010 był wyjątkiem, spowodowanym rozwiązaniem wielu umów patronackich, w trwającym w poprzednich latach trendzie. W roku 2011 sytuacja wróciła do normy i ponownie obserwowano kurczenie się tej grupy operatorów detalicznych. Wygaszanie umów patronackich, zrzeszanie się w większe grupy zakupowe oraz poszukiwanie możliwości

i dróg ekspresowych, jak również niezbyt korzystnych warunków, narzucanych operatorom stacji przez GDDKiA. W roku 2011 przybyło jedynie 8 nowych stacji w Miejscach Obsługi Podróżnych. Do dyspozycji kierowców było łącznie 38 stacji zlokalizowanych przy autostradach. Większość z tych obiektów jest w gestii PKN ORLEN (20 stacji), ale stacje posiada też

■ Rys. 18 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA STACJACH W ROKU 2011 W STOSUNKU DO ROKU 2010 [%]



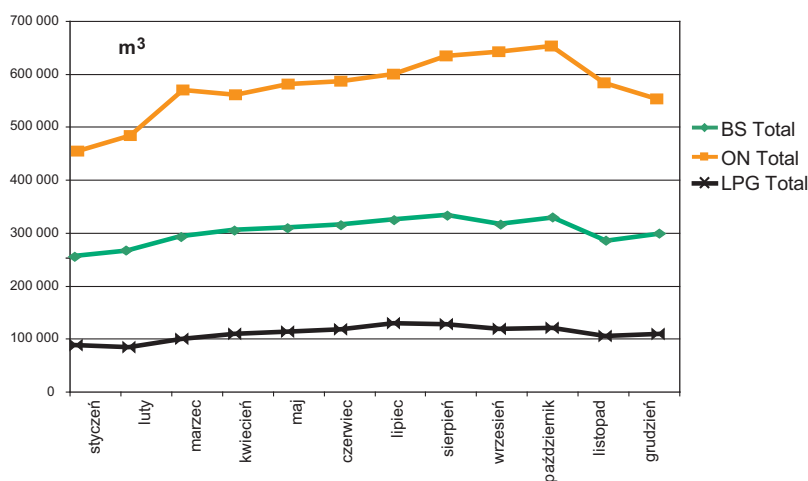
Źródło: Dane własne POPIHN

Grupa Lotos (10 stacji), Shell (6 stacji) oraz BP (2 stacje). Ogłaszane przez GDDKiA nowe przetargi na kolejne miejsca obsługi podróżnych przy autostradach i drogach szybkiego ruchu, a także budowa nowych odcinków autostrad zarządzanych przez koncesjonariuszy prywatnych pozwalają mieć nadzieję, że ilość tych najwyższej jakości stacji paliw będzie rosła. Oczywiście następstwem uruchamiania stacji autostradowych będzie zamknięcie stacji, które dziś funkcjonują na granicy opłacalności, a ze względu na lokalizację staną się mało atrakcyjne po powstaniu sieci autostrad.

Kryzysowa sytuacja w Europie oddziałuje na Polskę, zmuszając do oszczędności firmy i kierowców indywidualnych. Nie napawa to optymizmem operatorów stacji paliw, których marże i tak są na niskim poziomie. Konieczność modernizacji obiektów stacyjnych w celu spełnienia wymagań służb kontrolnych i rosnących oczekiwań klientów wymagać będzie dodatkowych środków finansowych, a tych już ze sprzedaży paliw może nie udać się wypracować – szczególnie stacjom niezrzeszonym. Ten fakt może spowodować, iż w roku 2012 będziemy mieli do czynienia ze znacznymi zmianami na rynku stacji paliw, głównie kosztem operatorów niezależnych.

Stacje niezależne stanowią w Polsce około 48% rynku stacji paliw i niezmiernie trudno jest pozyskać jakiegokolwiek dane obrazujące ich działalność handlową. Za to już ponad 50% rynku stacji paliw i około 65% sprzedaży paliw w kraju należy do firm zrzeszonych w Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego i wiarygodne dane pozyskane od tych firm pozwalają na pokazanie trendów zachodzących na rynku detalicznej sprzedaży

■ Rys. 19 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN [m³]



Źródło: Dane własne POPIHN

paliw. Podobnie sprzedaż pozostałych produktów oferowanych na stacjach oraz większość z usług typu myjnię, hotele, restauracje zlokalizowane jest na stacjach koncernów naftowych. Trendy obserwowane dla tej grupy operatorów praktycznie odzwierciedlają obraz całego rynku, gdyż to właśnie wzorce wdrażane przez te firmy są kopiowane przez pozostałych operatorów.

Wykres 18 pokazuje główne zjawiska zachodzące na rynku detalicznej sprzedaży paliw. Najbardziej zauważalny jest bardzo istotny spadek sprzedaży paliw typu premium. W tym przypadku najistotniejszym elementem obniżającym obroty stacji paliw były wysokie i praktycznie wciąż rosące w ciągu roku ceny paliw. Wiadomo, iż paliwa typu premium są o około 3 do 5% wyższe od cen paliw standardowych, a to już daje przynajmniej kilkanaście groszy na litrze i stanowi ele-

ment, wpływający na ograniczenie sprzedaży. W Polsce wciąż cena jest elementem decydującym o sprzedaży, a pozostałe aspekty, w tym ekologiczne, są brane pod uwagę w drugiej kolejności.

Zauważalne jest zwiększenie sprzedaży tradycyjnego paliwa do silników Diesla oraz spadek sprzedaży standardowych benzyn silnikowych.

Uwagę zwraca też istotny wzrost liczby stacji paliw operujących w formule franszyzy, a także wzrost sprzedaży w sklepach działających na stacjach paliw.

Miesięczna sprzedaż paliw ciekłych realizowana przez stacje paliw wykazała trend wzrostowy przy zachowaniu sezonowości sprzedaży. Jednak w końcówce roku bariera cenowa odcisnęła swoje piętno na sprzedaży głównych gatunków paliw silnikowych, premiując

jednocześnie sprzedaż autogazu.

Niższa niż przed rokiem sprzedaż benzyn silnikowych w kraju miała miejsce we wszystkich grupach stacji paliw, w tym na stacjach firm zrzeszonych w POPIHN. Konieczność utrzymania klienta, przy słabszym rynku, może być zrealizowana tylko poprzez kształtowanie ceny, w tym przez ograniczanie realizowanej marży. W roku 2011 były okresy, kiedy marże detaliczne osiągały prawie zerowy poziom. Rynek benzyn i autogazu to rynek klienta detalicznego, który dokonuje zakupów zgodnie z zasobnością portfela. Przy ogólnym wzroście cen – w tym również paliw – ta zasobność kurczyła się i widać to było przy dystrybutorach paliw. Lepsza sytuacja miała miejsce przy zakupach oleju napędowego, którego sprzedaż ściślej związana jest z rozwojem gospodarki, a ten w roku 2011 wyglądał zupełnie dobrze (wzrost PKB

o ponad 4%). W przypadku tego paliwa element cenowy nie odgrywał tak dużej roli jak w przypadku benzyn i autogazu.

Dynamikę sprzedaży paliw na stacjach firm POPIHN w poszczególnych miesiącach 2011 przedstawiono na wykresie 20.

Elementy opisane powyżej są wyraźnie widoczne na wykresie dynamiki zmian sprzedaży paliw. Ostra zima na początku roku i osłabienie złotego na skutek sytu-

wań wciąż istnieje grupa klientów, którzy preferują stosowanie paliw premium w swoich samochodach i standard premium w obsłudze stacyjnej. Dla tej grupy odbiorców bardziej istotne są walory trakcyjne i eksploatacyjne wyższych gatunków paliw niż ich cena.

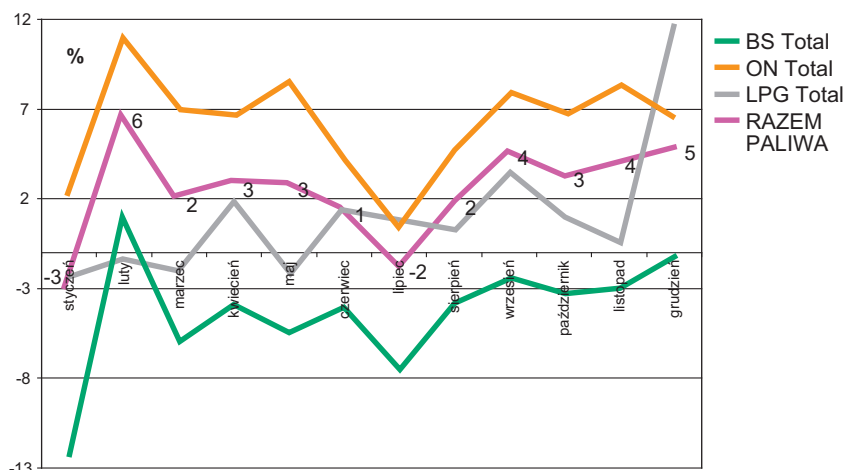
Sprzedaż paliw premium rozpoczęła rok od wyraźnych spadków. W kolejnych miesiącach było nieco lepiej, ale rosna-

głównym powodem spadku dynamiki sprzedaży. Należy też zwrócić uwagę na bazę wyjściową do obliczeń, czyli wolumenu sprzedaży w poszczególnych miesiącach roku poprzedniego, kiedy sprzedaż paliwa premium wykazywała dodatnią koniunkturę. Mimo spadku sprzedaży w roku 2011 należy oczekiwać, iż w miarę wzrostu dochodów Polaków i w miarę wzrostu stosowania biokomponentów w paliwach zainteresowanie paliwami tego typu będzie raczej wzrastało, tym bardziej, że nowoczesne silniki nowych samochodów wymagają paliw najwyższej jakości.

Przy wzroście ogólnej liczby stacji paliw w sieciach firm POPIHN o nieco ponad 2% - (wykres 18) – wzrost ilości stacji działających w formule franczyzy wyniósł ponad 10%. To już kolejny rok z obserwowaną wysoką dynamiką przyrostu tego typu stacji. Franczyza to główne narzędzie pozyskania stacji niezależnych do poszczególnych sieci koncernowych. Liczba obiektów budowanych od podstaw wzrosła jedynie o niecały 1%, przy czym były to głównie stacje zlokalizowane przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. Podobnie jak w roku 2010 również w roku 2011 zmalała ilość stacji paliw działających w formule patronatu (DODO) na skutek wygasania tego typu umów.

Zmiany obserwuje się też na rynku sklepów operujących przy tych stacjach, choć nie są one rewolucyjne. Rośnie ilość sklepów operujących na stacjach paliw, jak i wzrasta wartość obrotów przez te sklepy realizowanych.

■ Rys. 20 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W ROKU 2011 [m-c/m-c w %]



Źródło: Dane własne POPIHN

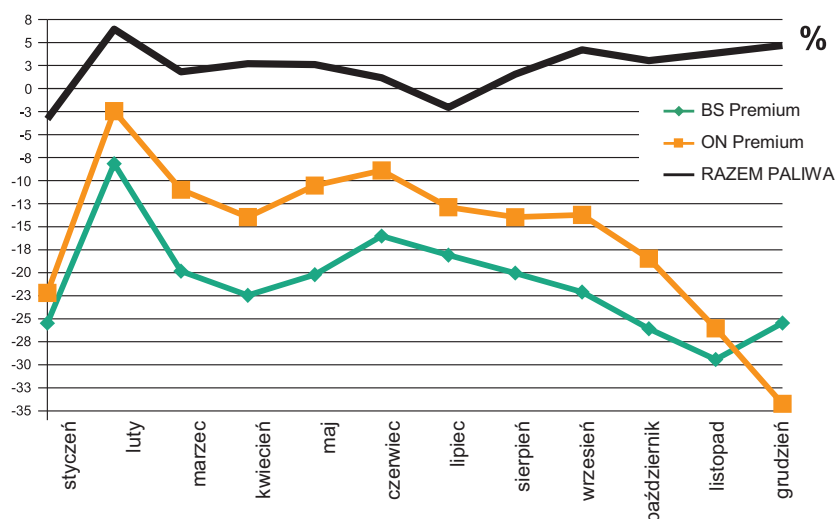
acji gospodarczo-finansowej w Europie, powodujące wzrost cen i wzrost podatków przypisanych do paliw (opłata paliwowa, VAT), spowodowały słabe wyniki sprzedaży paliw, szczególnie widoczne w przypadku benzyn silnikowych i autogazu.

Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na stacjach firm POPIHN wyniósł około 2%, przy czym dla oleju napędowego było to 6%. Jednocześnie dla benzyn notowano spadek sprzedaży rzędu 4%, a dla autogazu wzrost 1%. Analiza danych dotyczących dynamiki sprzedaży oraz wyników łącznej konsumpcji paliw w kraju sugeruje wzrost wolumenu sprzedaży benzyn i autogazu na stacjach koncernów krajowych i międzynarodowych oraz przejście części klientów od stacji prywatnych do stacji zrzeszonych. Polityka cenowa przyniosła oczekiwany skutek. Na stacjach koncernowych dobrze sprzedawał się też olej napędowy, m. in. dzięki licznym promocjom i programom lojalnościowym.

Po okresie wzrostu w latach poprzednich praktycznie załamał się rynek paliw premium – zarówno benzyn, jak i oleju napędowego. Spadek popytu sięgnął ponad 20% w przypadku benzyn i ponad 16% dla oleju napędowego. Na skutek oddziaływań cenowych rynek cofnął się do poziomu sprzed 2 lat. Mimo tych zawiro-

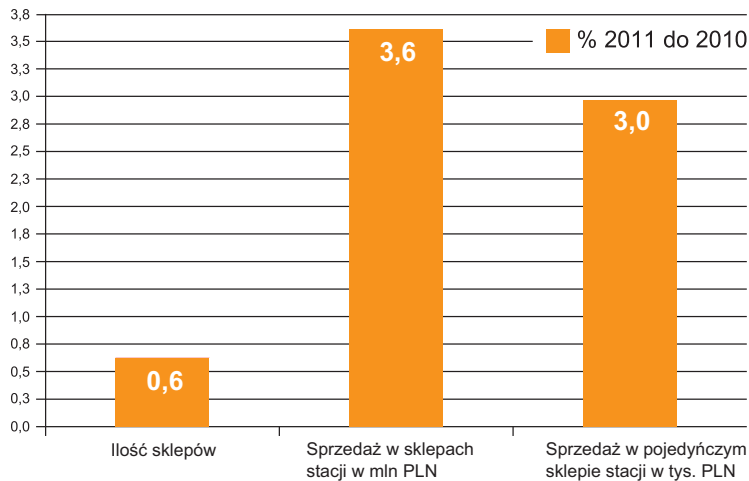
ce ceny spowodowały, iż trend spadkowy utrzymał się do końca roku. Szczególnie widoczne jest to w przypadku benzyn silnikowych – paliwa statystycznego „Kowalskiego”. Ceny paliw premium są zwykle wyższe o kilkadziesiąt groszy na litrze od paliw typu standard i to jest

■ Rys. 21 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W ROKU 2011 [m-c/m-c w %]



Źródło: Dane własne POPIHN

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



Źródło: Dane własne POPiHN

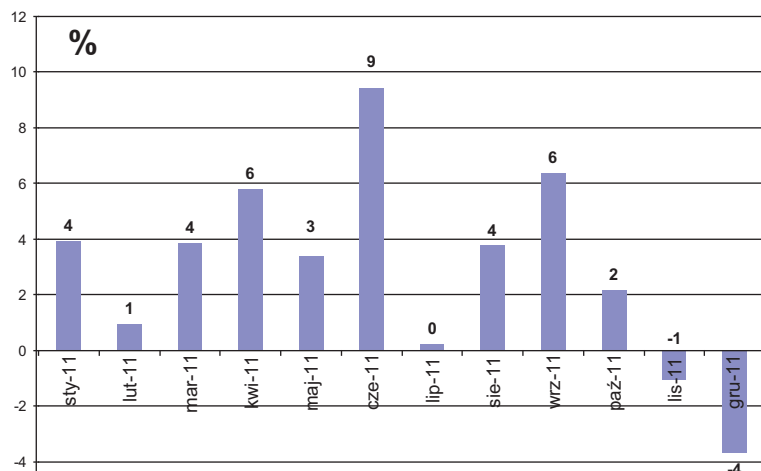
Podobnie jak w latach poprzednich przepisy zakazujące handlu w wybrane dni świąteczne w obiektach innych niż prowadzące sprzedaż artykułów pierwszej potrzeby - a do takich zostały zaliczone stacje paliw - wpłynęły na wzrost obrotów w tych placówkach. Innymi elementami wpływającym na przyrost sprzedaży było poszerzenie oferty asortymentowej, a także wzbogacenie oferty sklepów stacyjnych o małą gastronomię.

Z wykresu 23 wyraźnie widać, iż zdecydowany wzrost sprzedaży notowano w okresach wzmożonych wyjazdów (ferie, wakacje, dni świąteczne z zamkniętymi sklepami). Najwyższy wzrost sprzedaży odnotowano w czerwcu 2011. Wnioski z zalet możliwości realizowania sprzedaży w sklepach na stacjach paliw w święta państwowe wyciągnęły hipermarkety, które również na swoich stacjach, zlokalizowanych w pobliżu marketu i oferujących paliwa po preferencyjnych cenach, zaczęły uruchamiać moduł sklepowy realizujący dodatkowe zyski dla właścicieli sieci handlowych. Na wykresie wyraźnie też widać, jak wysokie ceny paliw wpływają na wartość obrotów w sklepach. Wtedy, kiedy ceny notowały gwałtowny wzrost, obroty w sklepach spadały. Nie tankowano – nie robiono zakupów. Stąd starania operatorów detalicznych – również poprzez sprzedaż paliw prawie bez marż – aby tylko kierowca chciał zatankować na ich stacji paliw. Pozyskanie klienta na paliwo skutkowało zwykle zakupami innych artykułów w sklepie stacyjnym i tym sposobem możliwość wypracowania nieco wyższej marży koniecznej do utrzymania obiektu.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego corocznie śledzi zmiany rozkładu geograficznego sprzedaży paliw silni-

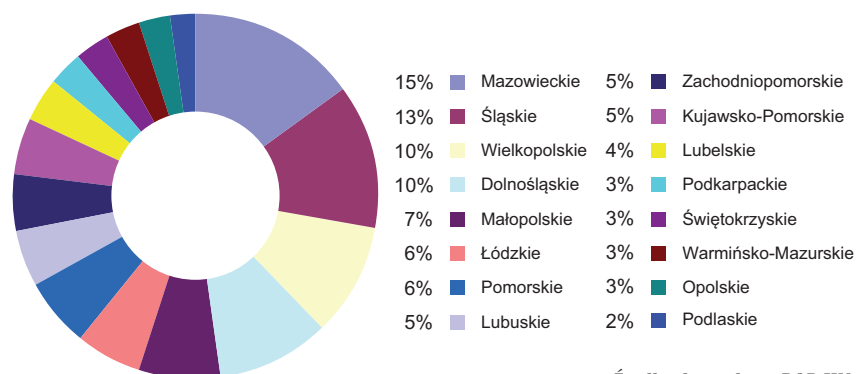
kowych na bazie danych przesłanych przez firmy członkowskie Organizacji. Wyniki z roku 2011 potwierdziły, iż największa sprzedaż detaliczną paliw ma miejsce w województwie mazowieckim, choć udział procentowy sprzedaży w tym

■ Rys. 23 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W SKLEPACH FIRM POPIHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2011 ROKU W STOSUNKU DO ROKU 2010 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN

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



Źródło: dane własne POPiHN

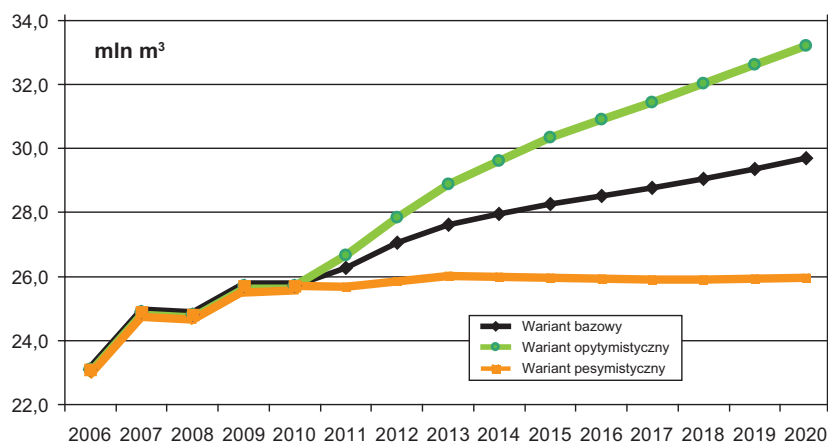
województwie zmalał o 1 punkt procentowy w stosunku do roku poprzedniego. Kolejnymi województwami z największą sprzedażą paliw są śląskie, wielkopolskie i dolnośląskie. W tych 4 województwach sprzedaje się prawie połowę wszystkich sprzedawanych paliw w Polsce. Województwo podlaskie nadal utrzymało ostatnią pozycję w tym rankingu sprzedaży.

Wykres przedstawia sprzedaż łączną benzyn silnikowych, oleju napędowego i autogazu. Podobna kolejność województw obowiązuje przy sprzedaży każdego z tych paliw osobno. Ale warto na przykład zaznaczyć, iż sprzedaż benzyn silnikowych w województwie mazowieckim jest o około 22% wyższa, niż sprzedaż tego paliwa w drugim co do wielkości sprzedaży województwie śląskim. W przypadku oleju napędowego to już tylko około 11%. Z kolei porównanie największego (woj. mazowieckie) i najmniejszego (woj. podlaskie) rynku sprzedaży paliw pokazuje, iż stosunek sprzedaży benzyny wynosi w tej relacji 8:1, a oleju napędowego 6:1. Co ciekawe, w przypadku autogazu jest to też stosunek około 6:1.

PROGNOZY POPYTU dla rynku polskiego do roku 2020

Wykres 25 przedstawia przygotowane przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego scenariusze zapotrzebowania na paliwa ciekłe do roku 2020. Scenariusze zostały przygotowane w roku 2011 przy współudziale firm członkowskich POPIHN, z uwzględnieniem zjawisk obecnie zachodzących na krajowym i międzynarodowym rynku naftowym. Główne czynniki wspomagające polską gospodarkę to szeroko rozumiane inwestycje infrastrukturalne oraz wzrost eksportu i konsumpcji wewnętrznej, w tym w obszarze pojazdów samochodowych i większej mobilności ludności. Uwzględniono również możliwości inwestycyjne realizowane z użyciem środków unijnych przyna-

■ Rys. 25 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA CIEKŁE
W LATACH 2011 – 2020 (w mln m³)



Źródło: Opracowanie własne POPIHN



nych Polsce na lata 2007 – 2013 z terminem wykorzystania do roku 2015. Rzeczywiste wartości rynkowe były zbieżne z wykonanym przez POPIHN scenariuszem bazowym, zakładającym wzrost rynku paliw w Polsce w roku 2011 o 2%. Wprawdzie nastąpiły przesunięcia w zakładanej konsumpcji poszczególnych gatunków paliw (większy popyt na olej napędowy i mniejszy na benzyny), to jednak popyt na wszystkie gatunki paliw ciekłych pokrył się z wartością przewidzianą przez Organizację. Te zgodne rezultaty potwierdziły słuszność przyjętych metod i założeń i pozwalają przypuszczać, iż opisane poniżej scenariusze na kolejne lata również będą w znacznej części zgodne z rzeczywistością.

Scenariusz bazowy zakłada wzrost polskiej gospodarki w tempie 3-4% rocznie, a dwa pozostałe warianty bazują na danych poniżej i powyżej tej

granicy. W wariantcie bazowym przyjęto też stabilną sytuację na międzynarodowym rynku surowcowym i wahania notowań ropy naftowej w granicach +/- 10%. Wynik krajowego PKB w roku 2011 i przewidywany wynik PKB w roku 2012 na poziomie około 2,5 do 4% pozwala przypuszczać, iż wzrost rynku paliw w trybie krocącym ma stabilne podstawy. Scenariusz bazowy zakłada stabilny popyt na benzyny silnikowe i autogaz liczone jako paliwa substytutowane. Nie zakłada się też znacznych zmian popytu na lekki olej opałowy, a wręcz przyjmuje się tendencję do spadku zapotrzebowania na to paliwo w miarę wzrostu dostępności do sieci gazu ziemnego. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się na około 30 mln m³.

Wariant optymistyczny zakłada utrzymanie w przyszłości obciążen fiskalnych

na niezmiennym poziomie, czego konsekwencją będzie wzrost floty pojazdów użytkowych z silnikami Diesla przy jednoczesnym wzroście liczby pojazdów osobowych zasilanych benzynami silnikowymi. Założono wprowadzenie do polskiego prawodawstwa unijnych wymogów odnośnie paliwa E10 i B10, skutkujących zwiększeniem zużycia paliw z tytułu niższej wartości energetycznej biokomponentów. Na znaczeniu do celów trakcyjnych straci nieco autogaz, ale korzystne relacje cenowe w stosunku do benzyny będą z niego czyniły nadal interesujące paliwo dla mniej zamożnych kierowców. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się na około 33 mln m³.

W wariantcie pesymistycznym zakłada się powrót spowolnienia gospodarczego na rynku europejskim i tym samym w Polsce (wzrost PKB na poziomie 0-2%). Alternatywnie założono możliwość wystąpienia wysokich cen ropy naftowej i paliw gotowych, co może być skutkiem zaognienia sytuacji międzynarodowej lub wprowadzenia regulacji fiskalnych i środowiskowych. Sytuacja geopolityczna wpływać może niekorzystnie na złotego osłabiając go do poziomu, w którym jego kurs nie będzie mógł rekompensować zmian cen surowca do produkcji paliw. Stagnacja gospodarcza i wzrost bezrobocia będą skutkować zmniejszeniem zapotrzebowania na paliwa z krajowych rafinerii, które zostaną skierowane w większej części na eksport. Podobny efekt może wystąpić w przypadku wysokich cen związanych z wysokim poziomem parytetu importowego. Zapotrzebowanie rynku na olej napędowy nie będzie rosło jak obecnie, a popyt na benzyny może spaść o kilka procent rocznie. Relacje zużycia benzyna-autogaz poprawi nieco sprzedaż autogazu ale trzeba pamiętać, iż jest to produkt w 90% importowany. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się jedynie na około 26 mln m³.

Jeśli nie zaistnieją powody zewnętrzne związane z sytuacją finansowo-polityczną, przy uwzględnieniu założonych celów gospodarczych i możliwości wykorzystania środków unijnych przeznaczonych na działania inwestycyjne kolejne lata powinny przynieść dodatnie wyniki dla rynku paliw ciekłych. Wiodącym paliwem polskiej gospodarki pozostanie olej napędowy, a dieselizacja transportu będzie kontynuowana, choć w mniejszym stopniu.



Fot. BP

INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

Po raz pierwszy w historii ceny głównych paliw transportowych – benzyn silnikowych i oleju napędowego – w wymiarze średnim dla całego roku przekroczyły poziom 5 zł/litr. Nie pozostało to bez wpływu na zakupy realizowane przez firmy i kierowców indywidualnych. Benzyna jest głównie kupowana przez kierowców indywidualnych, a ci widząc ceny na pylonach stacji paliw i przeliczając zawartość własnych portfeli ograniczali tankowanie pojazdów w sposób zauważalny dla firm paliwowych. Sytuację rynkową ratowała wciąż dobrze rozwijająca się gospodarka krajowa, a jej rozwój przekładał się na zakupy oleju napędowego – głównego paliwa gospodarki. Dzięki dobrym wynikom sprzedaży tego gatunku paliwa ogólny popyt krajowy na paliwa trakcyjne wykazał wzrost w stosunku do roku 2010.

Od początku roku 2011 obserwowano wzrost notowań ropy naftowej oraz gotowych paliw silnikowych. Zaczynając wzrost od poziomu około 90 USD/bbl notowania ropy Brent dotarły do poziomu około 126 USD/bbl, po czym – na skutek zawirowań gospodarczo-politycznych w Europie, Północnej Afryce i na Bliskim Wschodzie ceny zaczęły spadać i praktycznie od początku maja poruszały się w granicach 100 – 118 USD/bbl z lekkim długoterminowym trendem spadkowym. Porównując notowania średnie za rok 2011 i za rok 2010 notowania ropy wzrosły o 39%. To więcej, niż podróżowała w obrocie międzynarodowym benzyna silnikowa i tyle samo, o ile podróżował na rynkach międzynarodowych olej napędowy. W podobnej skali co notowania ropy Brent wzrosły notowania ropy Ural, bardziej istotnej dla kalkulacji wyników w polskich rafineriach. Wzajemne powiązanie kursu dolara US i notowań ropy spowodowało, iż przy wzroście notowań ropy kurs dolara US nieco osłabł w stosunku do złotego. Jednak ten średnioroczny spadek wartości USD w stosunku do polskiej waluty nie zdołał zahamować wzrostu cen paliw oferowanych na rynku krajowym, co wpłynęło na wzrost poziomu inflacji, a także na zmianę dynamiki konsumpcji paliw ciekłych w Polsce.

Wzrost cen paliw był konsekwencją wzrostu tzw. parytetu importowego, którego głównymi składnikami są notowania giełdowe gotowych paliw i kurs złotego

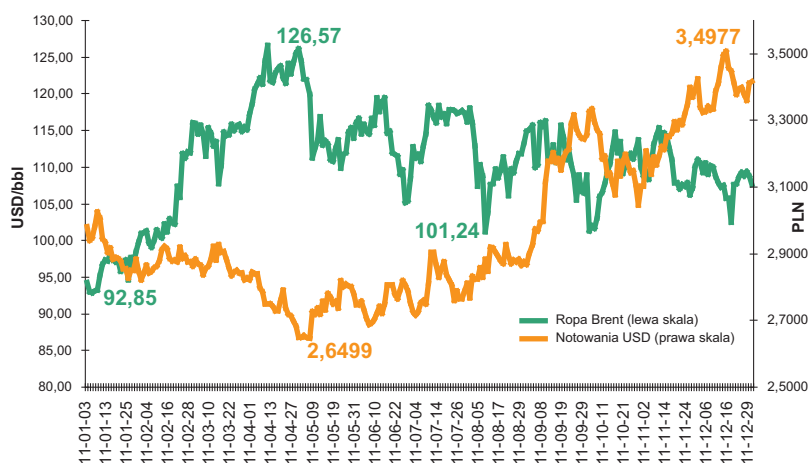
w stosunku do dolara US, a który jednocześnie jest podstawą do budowy cen przez polskich producentów paliw ciekłych. Od połowy roku 2011 w Polsce mieliśmy do czynienia ze skumulowaniem się wysokich notowań ropy i paliw gotowych ze wzrostem wartości dolara w stosunku do złotego, co spowodowało znaczne wywindowanie cen na polskich stacjach benzynowych. Notowania ropy Brent, która jest wyznacznikiem cenowym dla rynku europejskiego kształtowały się w roku 2011 jak na wykresie 26.

Występujące na początku roku zjawiska powrotu gospodarki światowej na ścieżkę wzrostu gospodarczego skutko-

zainteresowaniu olejem napędowym świadczy fakt zmniejszania od początku roku różnicy pomiędzy notowaniami benzyny Premium i oleju napędowego. We wrześniu obserwowano już notowania oleju napędowego na poziomie wyższym niż notowania benzyny. Postępująca dieselizacja i wysokie ceny ograniczają popyt na benzyny silnikowe.

Z uwagi na fakt, że transakcje na rynku naftowym zawierane są w dolarach US, zasadnicze znaczenie dla ostatecznej ceny paliw w Polsce ma właśnie kurs dolara w stosunku do kursu polskiej waluty. Średnio w roku 2011 złoty umocnił się w stosunku do dolara US jedynie

■ Rys. 26 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2011 ROKU



Źródło: e-petrol.pl, POPiHN

wały wzrostami notowań na giełdach ropy i paliw. Okazało się jednak, iż gospodarka europejska stanęła przed koniecznością rozwiązania poważnego kryzysu finansowego i ten fakt wpłynął na zahamowanie wzrostu notowań ropy i ucieczkę inwestorów w portfele walut i metali szlachetnych. Wprawdzie notowano informacje o dobrze rozwijającej się gospodarce Chin i Indii, ale te sygnały zdołały jedynie ułożyć notowania ropy na poziomie zbliżonym do 110 USD/bbl. Średnio w roku 2011 podwyżki notowań ropy wyniosły 39% w stosunku do średnich z roku 2010. To tyle samo, co wzrost notowań międzynarodowych dla oleju napędowego. Wzrost notowań benzyn silnikowych wyniósł 33%, a więc sporo mniej niż paliwa do silników Diesla. O rosnącym

o 2% i średnio za dolara US trzeba było zapłacić 2,96 PLN. Umocnienie złotego spowodowało, iż podwyżki cen na rynku krajowym nie osiągnęły skali podwyżek notowań gotowych paliw na giełdach międzynarodowych. Benzyny silnikowe zdrożały w rafineriach krajowych o 15%, a olej napędowy o 20%. Ceny dla paliw ciekłych w Polsce budowane są w oparciu o tzw. parytet importowy, którego głównymi składnikami są właśnie notowania gotowych paliw i kurs dolara US, a także poziom podatków krajowych.

Elementy wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) zostały zaprezentowane na Rys. 27.

Ponieważ wszystkie transakcje przeprowadzane na rynku naftowym finansowane są w dolarach US, tendencje notowań ropy i kursu dolara są zwykle odwrotnie proporcjonalne. Średnie wielkości zmian tych dwóch elementów cenotwórczych na rynku polskim w roku 2011 kształtowały się po poszczególnych miesiącach jak na wykresie 28.

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

Oznaki ożywienia gospodarczego widoczne były szczególnie we wzroście notowań w I połowie 2011 roku dla oleju napędowego – głównego paliwa transportowego gospodarki. Następnie miesiące przyniosły zatrzymanie wzrostu dynamiki cen ropy i oleju napędowego, a dla benzyn silnikowych końcówka roku to nawet odwrócenie tendencji. Na skutek ograniczonego popytu i spowodowanej polityką UE dieselizacji transportu, a co za tym idzie nadprodukcją benzyn na rynku europejskim, ceny benzyn rosły wolniej.

Olbrzymie znaczenie dla kształtowania się cen paliw ma też nierównowaga popytu i podaży benzyn i ON w całej UE. Według szacunków EUROPIA w 2010 roku, przy zapotrzebowaniu na poziomie około 200 mln ton oleju napędowego (diesel + biodiesel), państwa UE importowały około 25 mln ton, to jest 12,5% zapotrzebowania. Jednocześnie przy popycie na benzynę na poziomie około 85 mln ton rafinerie UE musiały wyeksportować poza obszar UE ponad 30 mln ton benzyn. Dodatkowym obciążeniem tego bilansu jest wzrost udziału biopaliw oraz, w niektórych państwach – w tym w Polsce – znaczny udział pojazdów zasilanych autogazem.

Jak już wspomniano, transakcje na rynku naftowym zawierane są w dolarach US, a kurs dolara jest jednym z głównych składników parytetu importowego, dlatego zasadnicze znaczenie dla ceny ostatecznej paliw w Polsce ma relacja dolara w stosunku do złotego, a ta uległa osłabieniu o 2% w stosunku do średniej z 2010 roku osiągając poziom 2,96 PLN za USD.

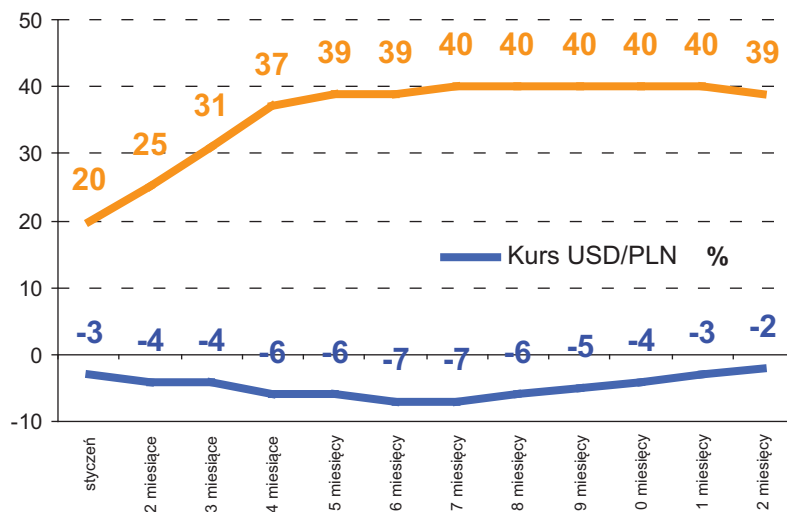
Zależność krajowego rynku naftowego od kursu dolara US można obserwować przy porównaniach dynamiki zmian cen hurtowych paliw ciekłych na rynku polskim z wielkością zmian dynamiki notowań paliw gotowych na giełdach międzynarodowych. Zmiany cen rocznych ex rafineria dla obu polskich koncernów naftowych zamieszczono w tabelach 30 i 31.

■ Rys. 27 PORÓWNIANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US

Wyszczególnienie	ROK 2010		ROK 2011		Wskaźnik 2011 do 2010 2010=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Notowania ropy Brent	79,60	USD/bbl	110,86	USD/bbl	139
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	742,6	USD/tonę	988,9	USD/tonę	133
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	697,2	USD/tonę	966,8	USD/tonę	139
Kurs US Dolara	3,0174	PLN	2,9638	PLN	98

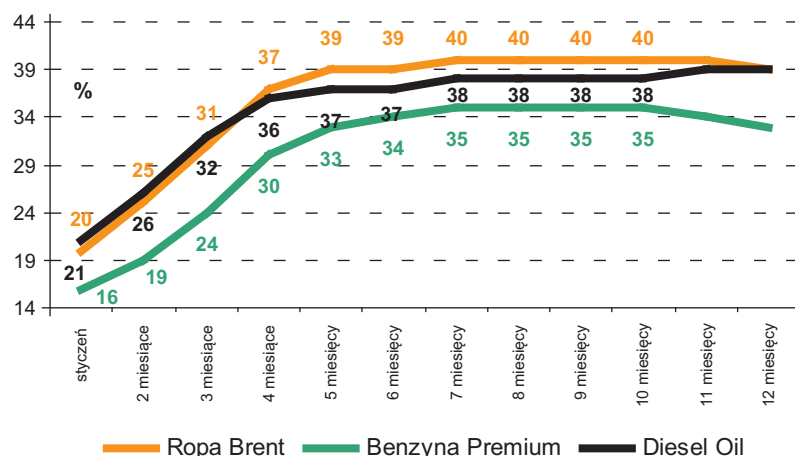
Źródło: Notowania za e-petrol.pl dla ropy Brent FOB Sullom VOE, dla paliw CIF NWE ARA

■ Rys. 28 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W ROKU 2011 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2010 [%]



Źródło: POPiHN i epetrol.pl

■ Rys. 29 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W ROKU 2011 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2010 [%]



Źródło: POPiHN i epetrol.pl

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

Wyszczególnienie	ROK 2010		ROK 2011		Wskaźnik 2011 do 2010
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Benzyna EU95 PKN ORLEN brutto (bez VAT)	3 547	PLN/1000 l	4 093	PLN/1000 l	115
Akcyza	1 565	PLN/1000 l	1 565	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	93	PLN/1000 l	95	PLN/1000 l	102
Benzyna EU95 PKN ORLEN netto	1 879	PLN/1000 l	2 422	PLN/1000 l	129
Benzyna EU95 GRUPA LOTOS brutto (bez VAT)	3 544	PLN/1000 l	4 095	PLN/1000 l	116
Benzyna EU95 GRUPA LOTOS netto	1 876	PLN/1000 l	2 425	PLN/1000 l	129

Źródło: PKN Orlen SA, Grupa Lotos SA, POPiHN

Średnia cena brutto benzyny 95 u obu polskich głównych producentów wzrosła mniej niż wynikałoby to ze wzrostu notowań giełdowych (mimo wzrostu opłaty paliwowej o około 2%). Nie uległa zmianie stawka podatku akcyzowego.

W stopniu wyższym niż cena brutto wzrosły ceny netto, które są bezpośrednio powiązane z cenami paliw na giełdach międzynarodowych. Ich wzrost to 29%, ale to i tak mniej niż wzrost notowań giełdowych.

Relacje cenowe na polskim rynku hurtowym oleju napędowego przedstawia tabela 31.

Średnia cena hurtowa dla oleju napędowego była wyższa niż w roku 2010 o około 20%, czyli wzrost był o 5 punktów procentowych większy niż w przypadku benzyny silnikowej. Istotny wpływ na taki obraz cen miał wzrost polskiego PKB i skala popytu krajowego. Skala wzrostu cen netto była większa, ale i tak o 10 punktów procentowych niższa niż wzrost notowań giełdowych diesla.

Bardzo znacznie zmniejszyła się różnica w średnich rocznych cenach detalicznych pomiędzy benzyną 95 i olejem napędowym. W roku 2010 było to 28 gr/litr, a w roku 2011 już tylko 7 gr/litr. Praktycznie ta niewielka różnica pomiędzy cenami utrzymywała się od początku roku, ale od połowy października to ceny oleju napędowego były na pylonach stacji paliwowych wyższe od ceny benzyny 95. To powrót do sytuacji widzianej w roku 2008, ale wtedy był to tylko krótki incydent, a teraz trend wydaje się długofalowy tym bardziej, że od 1 stycznia 2012 istotnie (o 16 gr/litr) wzrosła stawka akcyzy dla paliwa do silników Diesla. Ceny oleju napędowego przekroczyły ceny benzyny 95, mimo iż w roku 2011 akcyza plus opłata paliwowa na ten gatunek

paliwa była niższa niż dla benzyny o 37 gr/litr.

Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2010 – 2011 przedstawiono w tabeli 32.

Ceny detaliczne benzyny 95 i oleju napędowego istotnie wzrosły, ale warto

zauważyć, iż w obu przypadkach o mniej niż ceny hurtowe. Świadczy to o tym, iż operatorzy detaliczni część podwyżek hurtowych przejęli na siebie kosztem wypracowanej marży. Ważniejsze było utrzymanie sprzedaży, a tym samym – na dłuższą metę – klienta, niż wypracowanie godziwego zysku. Mniejszy procentowy wzrost średniej ceny detalicznej benzyny 95 spowodowany był głównie słabszym popytem na ten gatunek paliwa. Benzyna jest głównie paliwem do silników samochodów osobowych indywidualnych klientów i popyt na to paliwo jest mocno związany z ceną detaliczną. W przypadku nadprodukcji benzyn silnikowych w Europie nie dziwi fakt stymulowania popytu ceną, z czym mieliśmy do czynienia w roku 2011 na polskim rynku. Relatywnie wysokie ceny benzyny wpłynęły na zapotrzebowanie na autogaz – paliwo alternatywne dla benzyn. Mimo większego procentowego wzrostu ceny autogazu niż benzyny 95 relacja cenowa obu paliw pozostaje korzystna dla autogazu, choć tak intensywny wzrost ceny autogazu nie pozostał bez wpływu na spadek popytu. Warto zauważyć, iż

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

Wyszczególnienie	ROK 2010		ROK 2011		Wskaźnik 2011 do 2010
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
ON o zaw. S 0,001% PKN ORLEN brutto (bez VAT)	3 306	PLN/1000 l	3 968	PLN/1000 l	120
Akcyza ON o zaw. S 0,001%	1 048	PLN/1000 l	1 048	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	234	PLN/1000 l	240	PLN/1000 l	103
ON o zaw. S 0,001% PKN ORLEN netto	2 022	PLN/1000 l	2 679	PLN/1000 l	132
ON o zaw. S 0,001% GRUPA LOTOS brutto (bez VAT)	3 307	PLN/1000 l	3 973	PLN/1000 l	120
ON o zaw. S 0,001% GRUPA LOTOS netto	2 023	PLN/1000 l	2 683	PLN/1000 l	133

Źródło: Opracowanie własne na bazie danych PKN Orlen SA, Grupa Lotos SA

■ Rys. 32 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

Wyszczególnienie	ROK 2010		ROK 2011		Wskaźnik 2011 do 2010
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	4,56	PLN/litr	5,13	PLN/litr	113
Średnia cena detaliczna ON	4,28	PLN/litr	5,06	PLN/litr	118
Średnia cena detaliczna autogazu	2,22	PLN/litr	2,61	PLN/litr	118

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

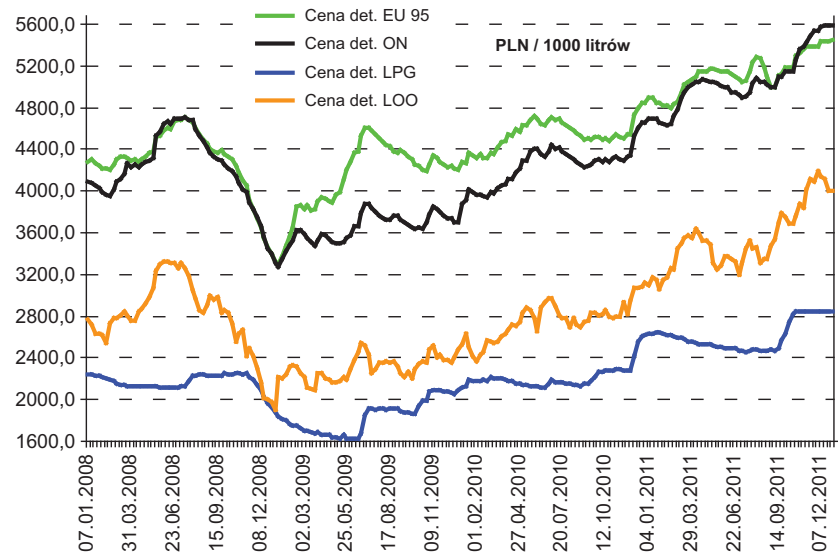
w roku 2010 stosunek średniej rocznej ceny autogazu do ceny EU95 wynosił 49%, a w roku 2011 wrósł do 51%.

Olej napędowy podrożał średnio w przeciągu roku o 18%, czyli o 1 punkt procentowy więcej, niż miało to miejsce w roku 2010 w stosunku do roku poprzedniego. Główne powody wzrostu to wysokie notowania giełdowe, wzrost opłaty paliwowej, a także wzrost popytu ze strony sektora transportowego w kraju. Również w przypadku tego gatunku paliwa, choć w stopniu mniejszym niż było to obserwowane dla benzyn, operatorzy detaliczni stosowali stymulację popytu ceną – szczególnie w okresie, kiedy ceny paliwa do silników wysokoprężnych przekraczały barierę 5 zł/litr i kiedy zaczynały być wyższe niż ceny EU95.

Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy 33 i 34.

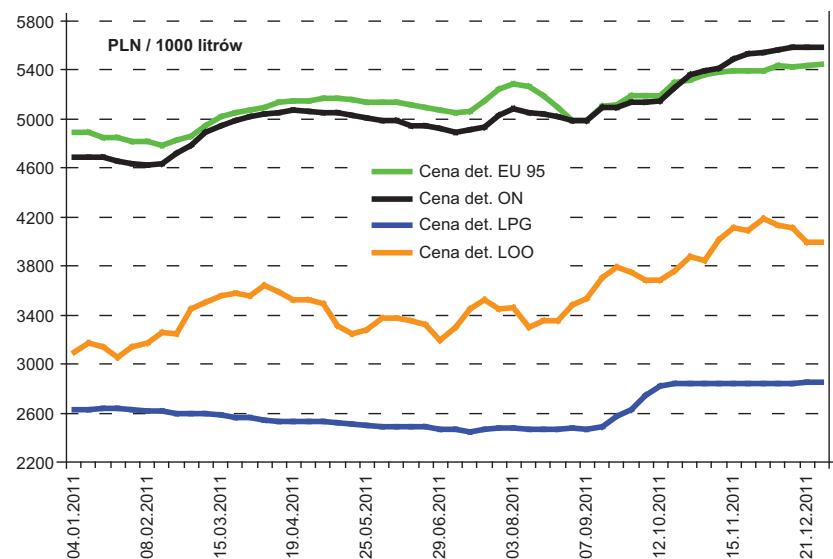
Mozna śmiało powiedzieć, iż od początku roku 2011 mieliśmy do czynienia z trendem wzrostowym cen detalicznych paliw transportowych, a okres powakacyjny to czas, kiedy kierowcy niedowierzali własnym oczom patrząc na pylony stacji paliwowych. To okres, w którym ceny benzyn silnikowych i autogazu osiągnęły poziom nigdy wcześniej nieobserwowany. Nawet przy rekordowych notowaniach ropy latem 2008 roku, w okresie szczytu wzrostu wskaźników ekonomicznych w Europie i na świecie, mocny złoty był w stanie obronić nas przed tak wysokimi cenami jak obecnie. Tym razem wartość złotego nie była już tak efektywna i skutki tego osłabienia obserwowano na dystrybutorach stacji paliw. Wykres 35 pokazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych, a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce.

■ Rys. 33 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2008-2011 [PLN / 1000 litrów]



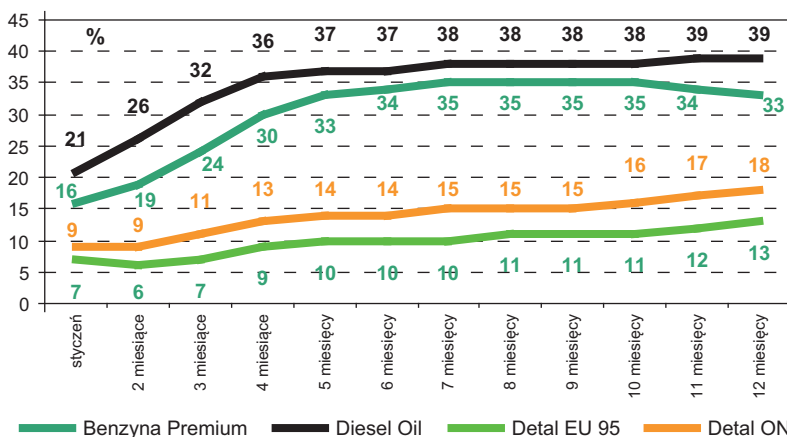
Źródło: Opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP i ARE

■ Rys. 34 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG, I LOO W 2011 ROKU [PLN / 1000 litrów]



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

■ Rys. 35 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ PALIW ORAZ CEN DETALICZNYCH EU 95 I ON W POLSCE W ROKU 2011 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2010 [%]



Źródło: POPiHN, e-petrol.pl

Przy sprzedaży oleju napędowego praktycznie nie było bariery popytu, a głównym regulatorem ceny była konkurencja pomiędzy poszczególnymi operatorami stacji paliw. W przypadku benzyn firmy paliwowe starały się tak kształtować ceny, aby jak najdłużej nie trzeba było przekroczyć psychologicznej granicy 5 PLN za liter, a gdy to już nastąpiło to kosztem marży zmniejszono skalę podwyżek, by nie dopuścić do zdecydowanej redukcji popytu. Mimo kilkuprocentowego wzrostu średniej płacy krajowej polscy kierowcy mogli kupić mniej paliw niż przed rokiem. Widać to niestety w wynikach konsumpcji benzyn i autogazu.

Aby utrzymać się na rynku stacja paliw przy obecnych cenach powinna generować marże w wysokości przynajmniej 20–25 gr/litr sprzedanego paliwa. Niestety w roku 2011 niewielu stacjom się to udawało realizować przez dłuższy okres czasu. Szukano więc dodatkowych dochodów na sprzedaży pozapaliwowej i w usługach. Taką szeroką gamę produktów dla klienta udostępniały stacje typu premium, w tym te zlokalizowane przy autostradach – należące do takich operatorów jak BP, Grupa Lotos, PKN Orlen, Shell czy Statoil. Tam też paliwa kosztowały najwięcej. Taniej było na stacjach segmentu ekonomicznego pod logo Lukoil, 1-2-3 (Statoil) czy Bliska (PKN ORLEN), a w końcówce roku również na LOTOS OPTIMA oraz na stacjach operatorów niezależnych. Najtaniej można było kupić paliwa na stacjach przyzmarzetowych i bezobsługowych firm Nestle i ST1. Najtańszy autogaz można było kupić na autogazowych stacjach operatorów niezależnych, ale za pewność jakości tego gatunku paliwa trzeba było na stacjach renomowanych marek zapłacić nawet 20 gr/litr więcej.

Podobnie jak w latach ubiegłych w poszczególnych rejonach kraju – a czasami nawet na terenie jednego miasta – obserwowano znaczne zróżnicowanie cen na stacjach poszczególnych operatorów. Wpływ na cenę miała głównie lokalizacja stacji i ich standard, a różnice cen

■ Rys. 36 PORÓWNANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH

Wyszczególnienie	ROK 2010		ROK 2011		Wskaźnik 2011 do 2010 2010=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 479	PLN/1000 l	2 619	PLN/1000 l	106
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 053	PLN/1000 l	2 233	PLN/1000 l	109
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	54	%	51	%	94
% udział podatków w cenie detalicznej ON	48	%	44	%	92

Źródło: Opracowanie własne POPiHN

dochodziły do 20 groszy na litrze. Czynniki determinującymi poziom cen detalicznych w różnych rejonach kraju była wysokość popytu, skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, a także kompleksowość oferowanych usług i tym samym wysokość realizowanych marż pozapaliwowych.

Masowe sezonowe wyjazdy weekendowo-urlopowe Polaków sprawiają, iż pomiędzy poszczególnymi rejonami kraju sezonowo utrzymuje się duża rozpiętość cenowa. Statystycznie najdroższymi województwami w kraju są: mazowieckie, małopolskie, podkarpackie i lubelskie. Najwyższe ceny paliw w kraju obserwowano właśnie w dużych aglomeracjach tych wo-

jewództw, ale w okresie letnich wakacji zdecydowanie drożej bywa na trasach w kierunku morza i nad samym morzem, a zimą tankowanie w okolicach podgórskich jest znacznie bardziej kosztowne niż w pozostałych częściach kraju. Dodatkowo unijni turyści paliwowi powodują utrzymywanie się wysokich cen na stacjach w pobliżu granic z krajami unijnymi.

Średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w roku 2011 zostały pokazane w tabeli 36.

Pomimo utrzymania wysokości podatku akcyzowego na niezmienionym poziomie łączne obciążenia podatkowe dla benzyny 95 wzrosły o 6 %, w stosunku do średniej w roku 2010, do czego



Fot. LOTOS

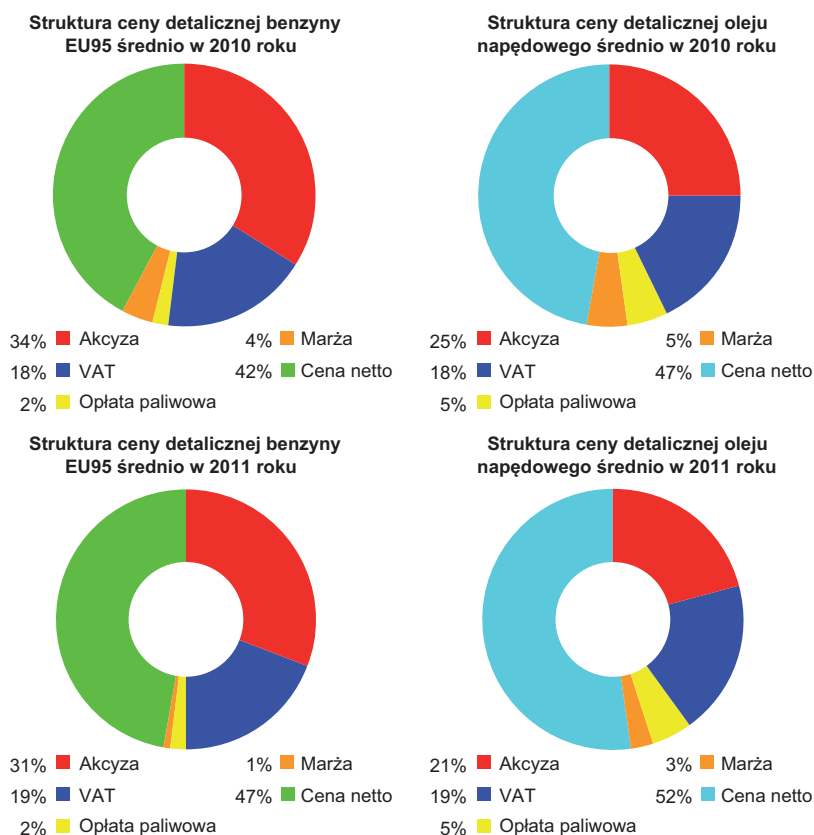
znacznie przyczyniła się podwyżka podatku VAT o 1 punkt procentowy (do 23%) i wzrost opłaty paliwowej. Podwyżka była głównie skutkiem wzrostu ceny netto, a tym samym wzrósł odprowadzony VAT, który jest podatkiem od ceny netto, ale też podatkiem od pozostałych podatków, gdyż wyliczany jest jako ostatnie obciążenie fiskalne produktu.

Średnie roczne obciążenia podatkowe dla oleju napędowego wzrosły w roku 2011 o 9%. Zakup każdego litra paliwa do silnika wysokoprężnego powodował z tytułu wzrostu podatków – wydanie 18 dodatkowych groszy. Nie zmieniono stawki podatku akcyzowego, a opłatę paliwową podniesiono o wysokość wzrostu inflacji. Skutkiem wzrostu ceny netto i opłaty paliwowej była podwyżka odprowadzonego (podwyższonego) VAT.

Wyższe średnie roczne ceny detaliczne niż w roku 2010, spowodowały, iż w strukturze cen obu gatunków paliw silnikowych udział podatków uległ obniżeniu. Dla benzyny 95 spadek ten wyniósł 6% osiągając poziom 51% ceny każdego litra tego paliwa, a dla oleju napędowego 8%, co przekłada się na 44% udział w cenie detalicznej. Spadek udziału podatków w średniej cenie detalicznej spowodowany był znacznymi wzrostami ceny netto, gdyż akcyza i opłata paliwowa są opłatami o stałej wysokości niezależnej od ceny netto paliwa.

Struktura średnich rocznych cen detalicznych dla benzyny 95 i oleju napędowego – w porównaniu średnich cen z roku 2011 do średnich z roku 2010

■ Rys. 37 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH



Źródło: Obliczenia własne POPiHN

– kształtowała się w sposób przedstawiony na wykresach 37.

W ujęciu wartościowym struktury cen przedstawiają się jak w tabeli 38.

W tabeli 39 przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z krajowymi cenami na koniec grudnia 2011.

W roku 2011 Polska należała do krajów z najniższymi cenami paliw w gronie 27 krajów Unii Europejskiej. Tym samym podtrzymana została sytuacja z lat poprzednich. Pod koniec grudnia 2011 detaliczne ceny krajowe benzyny 95 były o 13%, a oleju napędowego o 9% niższe od średnich cen europejskich.

■ Rys. 38 STRUKTURA CENY DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH (w PLN/litr)

	Benzyna Eurosuper 95					Olej napędowy						
	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto
Średnia rok 2010	4,56	1,57	0,82	0,09	0,20	1,88	4,28	1,05	0,77	0,23	0,21	2,02
Średnia rok 2011	5,13	1,57	0,97	0,10	0,07	2,42	5,06	1,05	0,96	0,24	0,13	2,68
% zmiany	12,5	0,0	18,8	2,5	-64,3	28,7	18,2	0,0	24,8	2,5	-37,4	32,7

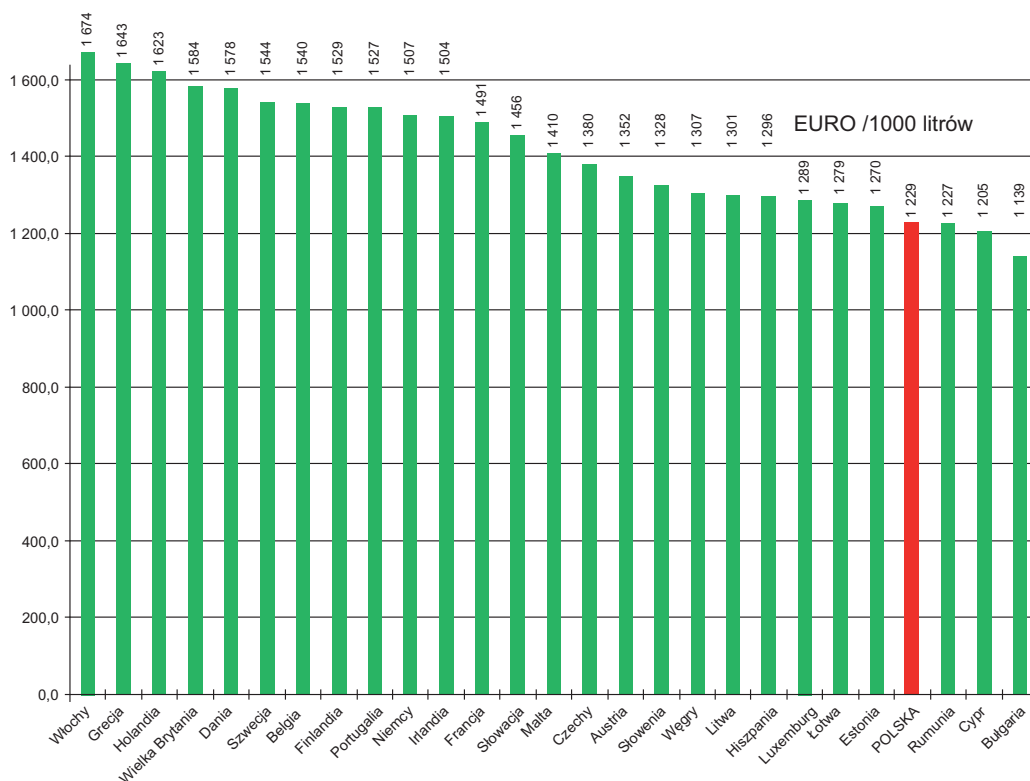
Źródło: Obliczenia własne POPiHN

■ Rys. 39 ŚREDNIE CENY EX POMPA I PODATKI W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2011 ROKU W EURO / 1000 LITRÓW

1	Benzyna Eurosuper 95				6	Olej napędowy				11
	2	3	4	5		7	8	9	10	
	Cena sprzedaży	Cena bez podatków	Akcyza	Vat kwotowo		Cena sprzedaży	Cena bez podatków	Akcyza	Vat kwotowo	VAT [%]
POLSKA	1 229,4	623,6	375,9	229,9	POLSKA	1 261,0	733,6	291,6	235,8	23
Średnia europejska	1 415,2	644,2	530,5	240,6	Średnia europejska	1 382,4	740,5	407,0	234,9	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	87%	97%	71%	96%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	91%	99%	72%	100%	

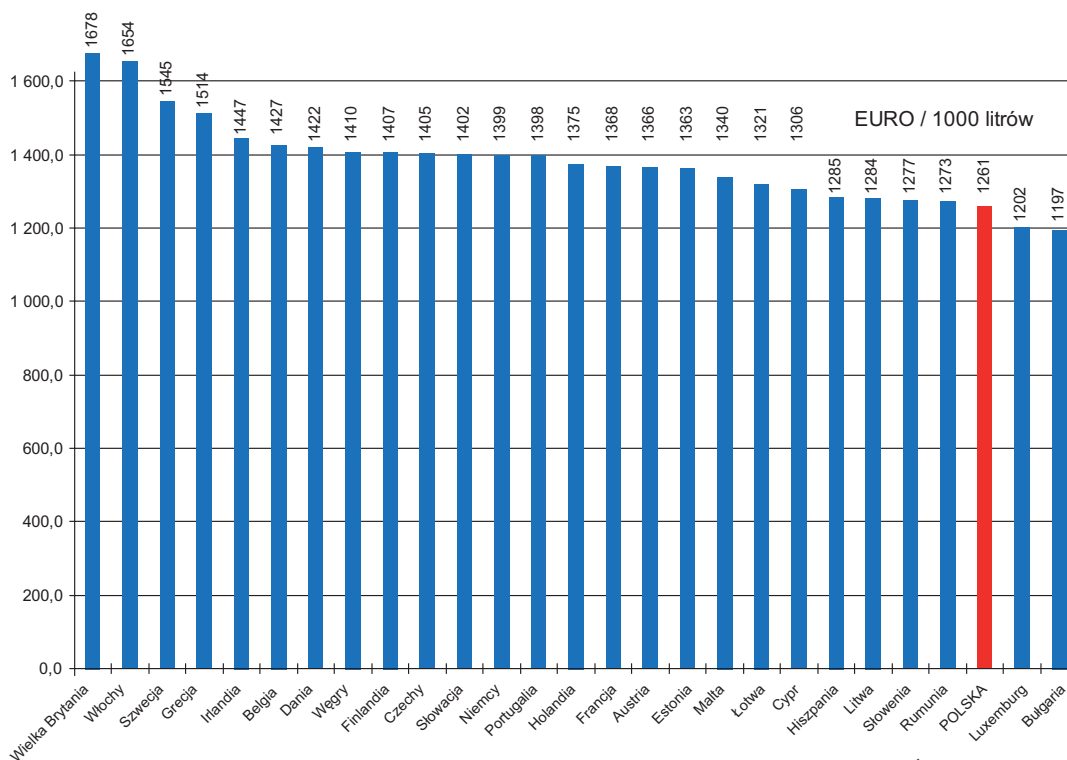
Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

■ Rys. 40 CENY EX POMPA EU 95 W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2011 ROKU



Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

■ Rys. 41 CENY EX POMPA OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2011 ROKU



Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

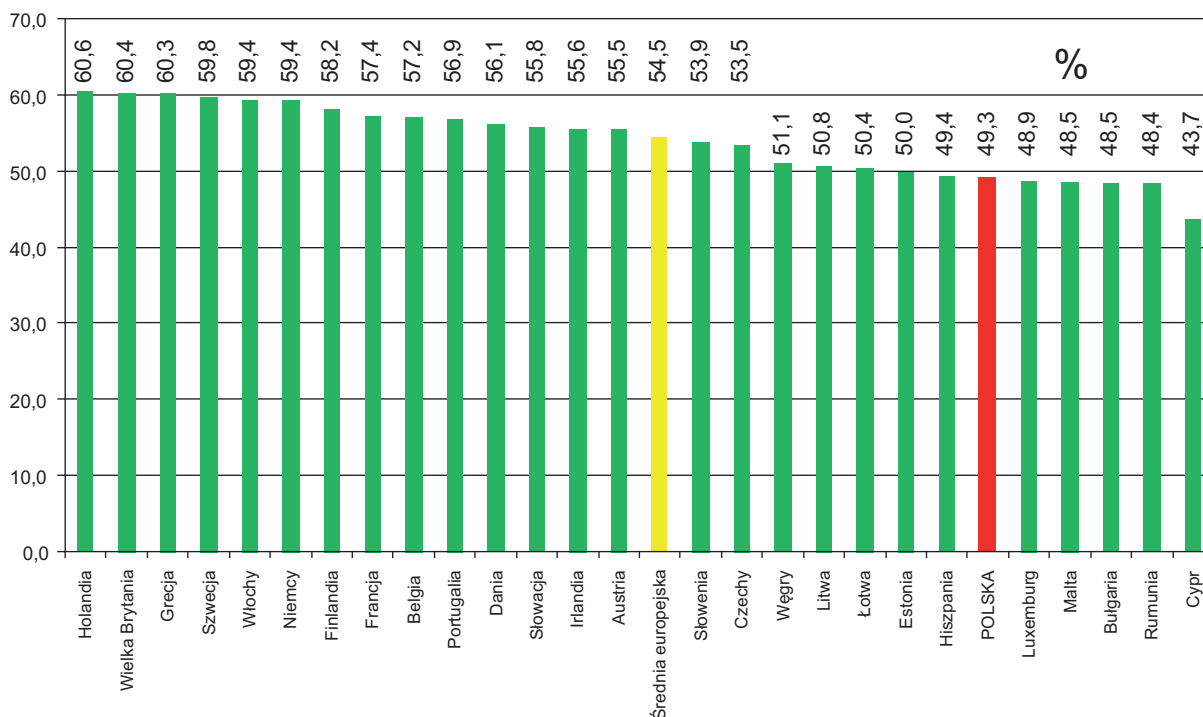
Krajowa cena netto (bez podatków, ale w przeliczeniu na EURO) benzyny 95 była niższa od średniej europejskiej o 3%, a oleju napędowego o 1%. Warto zauważyć, że ceny netto w całej Unii są dość zbliżone, a różnice w cenach detalicznych tworzą głównie podatki w poszczególnych krajach oraz wysokość marży. Dla przykła-

du na koniec grudnia 2011 roku różnica między najwyższą i najniższą ceną netto wyniosła 122 EURO, a między najwyższą i najniższą ceną brutto 535 EURO/1000 litrów – o 49 EURO więcej niż w grudniu 2010.

Obserwowany w końcówce grudnia niekorzystny kurs złotego w stosunku do EURO oraz wzrost stawki opodatkowania

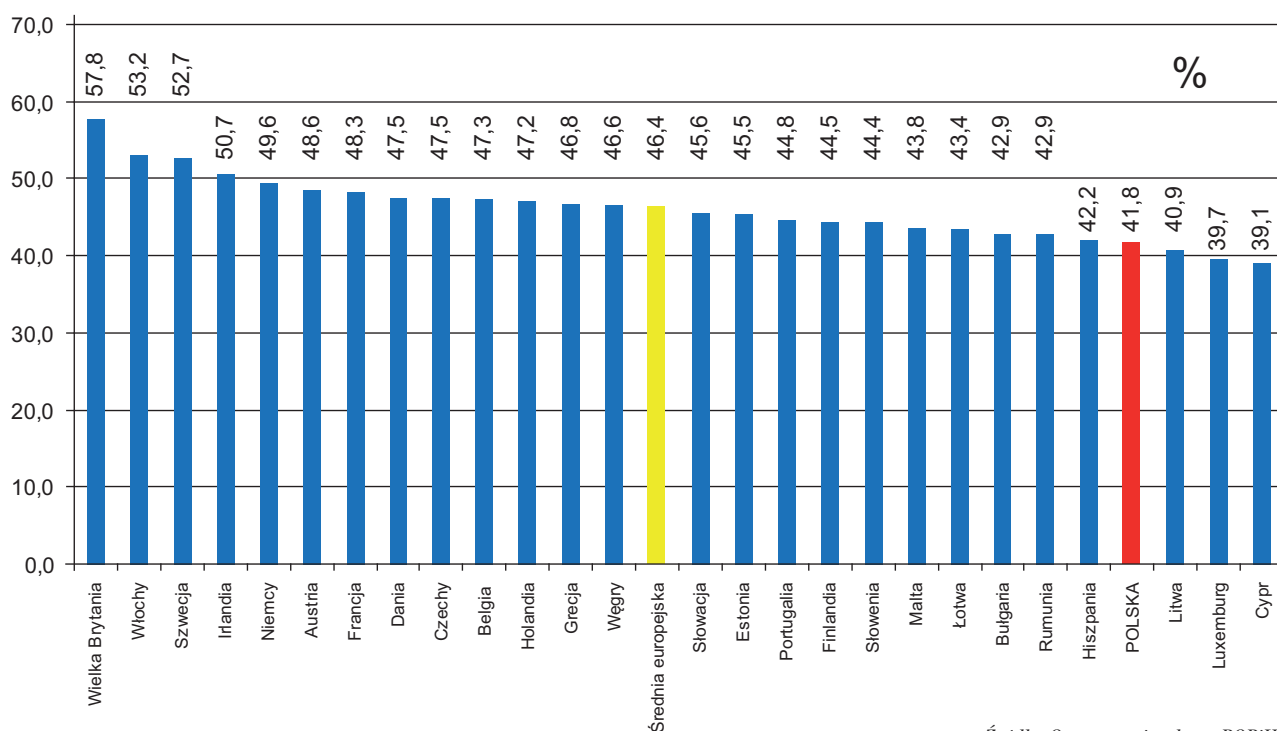
VAT do 23% spowodował, że podatek ten w wymiarze kwotowym dla benzyny był jedynie o 4% niższy od średniej płaconej w państwach Unii. Dla oleju napędowego wartość ta była identyczna, jak średnia europejska. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na EURO) była o 29% i 28% niższa od średniej euro-

■ Rys. 42 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2011



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 43 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2011



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

pejskiej odpowiednio dla benzyny i oleju napędowego.

Jedynie w Rumunii, na Cyprze i w Bułgarii kierowcy płacili mniej za benzynę niż w Polsce. U naszych bezpośrednich unijnych sąsiadów notowano wyższe ceny, co skłaniało kierowców do tzw. turystyki paliwowej do polskich obszarów przygranicz-

nych. Podobną sytuację notowano dla oleju napędowego, w przypadku którego tylko 2 kraje – Luksemburg i Bułgaria – oferowały to paliwo po niższych cenach. Drożej było u sąsiadów za zachodnią i południową granicą. Tradycyjnie paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach nie będących członkami Unii, były znacznie

tańsze niż w Polsce, co z kolei zachęcało polskich kierowców do zakupów zagranicznych.

Powszechnie twierdzi się, iż Polacy płacą wysokie podatki w cenie paliw. Istotnie ich poziom sięga około 50% ceny, jednak jak widać z poniższych wykresów sytuacja w Polsce jest pod tym względem lepsza,

niż w większości innych państw UE. Aż w przypadku 21 krajów europejskich kierowcy płacą wyższe podatki związane z benzyną, a w przypadku oleju napędowego takich państw było 23. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec roku 2010 prezentują wykresy 42 i 43.

W roku 2011 wprowadzono w Polsce 2 zmiany podatków dotyczących paliw

ciekłych. Było to podniesienie VAT-u o 1 punkt procentowy (do 23%) i opłaty paliwowej o 2,5%. Nie pozostało to bez wpływu na ceny paliw, aczkolwiek główne zmiany cen zostały dokonane na skutek wzrostu notowań paliw na rynku międzynarodowym. Od początku roku 2012 stawka akcyzy w Polsce dla oleju napędowego zostanie ujednoczona z pozostałymi krajami UE i wynosić będzie

330 EURO/1000 litrów. Oznaczać to będzie podwyżkę podatków krajowych dla tego gatunku paliwa, a tym samym krajowe ceny oleju napędowego staną się mniej atrakcyjne w porównaniu z pozostałymi państwami Wspólnoty. Poziom cen będzie ustalany przez czynniki regulujące rynek europejski - notowaniami paliw gotowych i kurs dolara do złotego.



Fot. OLPP

RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

W roku 2011 producenci i importerzy olejów smarowych sprzedali w Polsce prawie 245 000 ton produktów. Oznacza to niewielki – o blisko 3% – wzrost w ujęciu rok do roku, a zatem stabilizację na poziomie minimalnie niższym od rekordowego, rekordowego roku 2007.

Rynek, jako całość odrobił zatem straty spowodowane spowolnieniem gospodarczym i osiągnął ponownie poziom równowagi i stabilizacji.

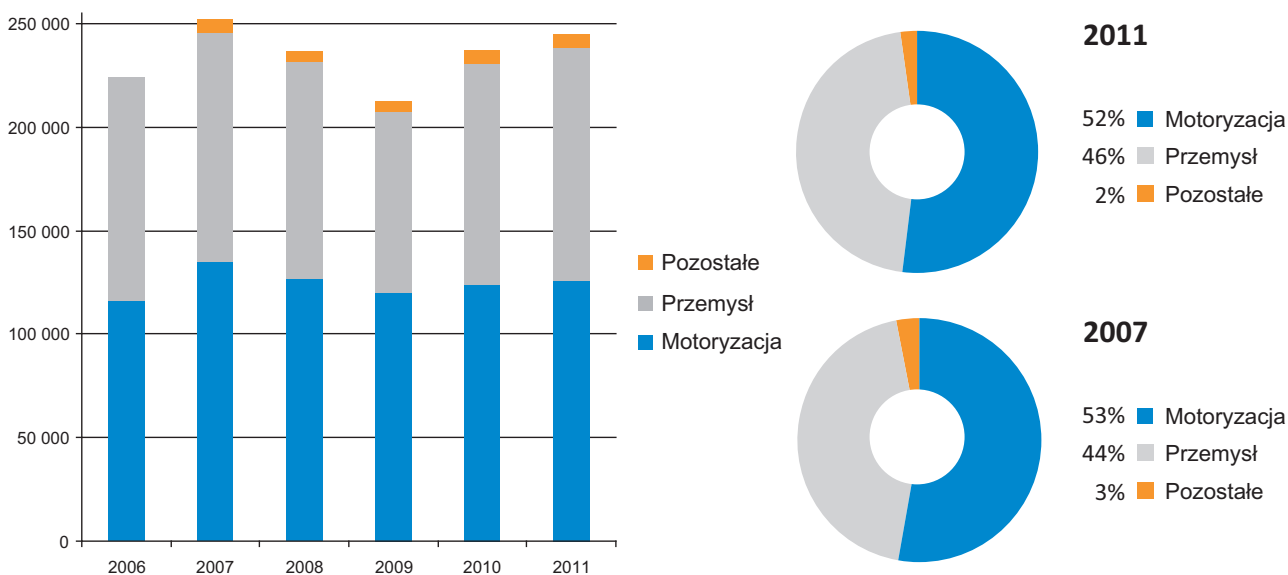
Rynek olejów smarowych dzieli się na dwa osobne segmenty: segment olejów dla motoryzacji oraz segment olejów dla przemysłu. Stosunek ich udziałów pozostaje na przestrzeni lat stabilny: oleje dla motoryzacji to nieco ponad 50% całości rynku.

SEGMENT MOTORYZACYJNY: UMIARKOWANY OPTYMIZM

Oceniając sytuację w segmencie olejów motoryzacyjnych można mieć mieszane

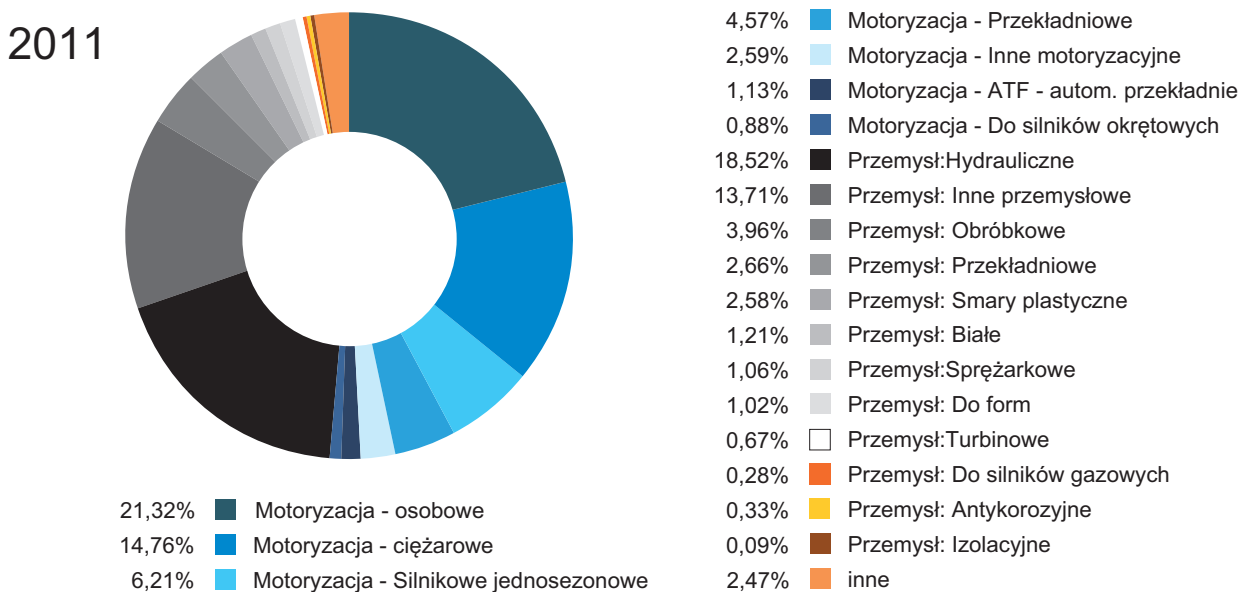
uczucia: rynek co prawda urosł, lecz – pomimo rosnącej ilości pojazdów w Polsce – nie był to znaczący wzrost (1,5%). Przede wszystkim jednak niespodziewanie przestał rosnąć i pozostał bez zmian udział w rynku najnowocześniejszych i najdroższych olejów syntetycznych i semi-syntetycznych. Może to być odczytywane jako jeden z pierwszych symptomów zbliżającego się, kolejnego spowolnienia, sugerujący w jaki sposób będzie ono przebiegać.

■ Rys. 44 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W 2011 ROKU



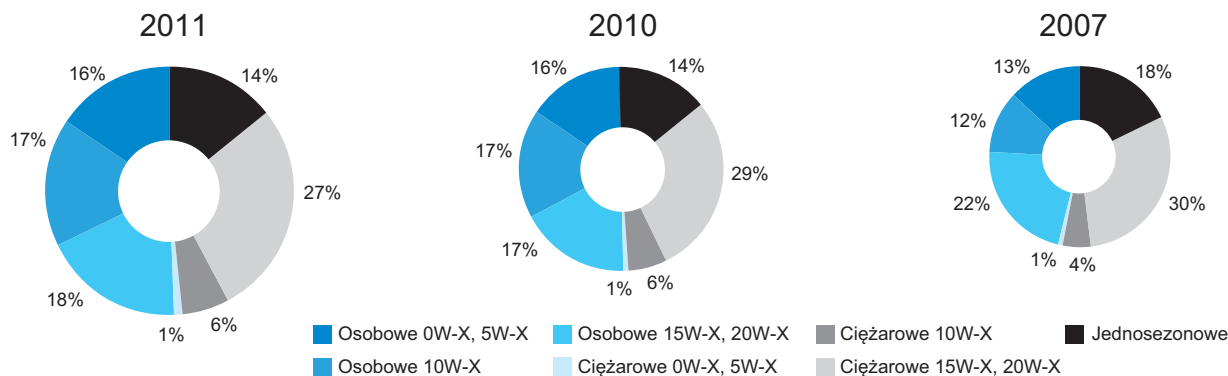
Źródło: opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 45 STRUKTURA CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W ROKU 2011



Źródło: opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 46 SEGMENT MOTORYZACYJNY: EWOLUCJA STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW SILNIKOWYCH



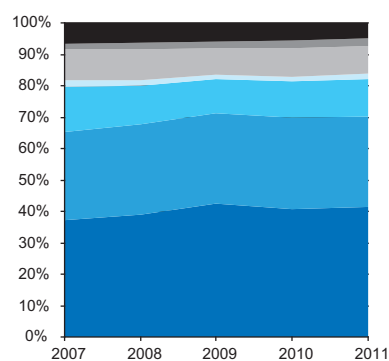
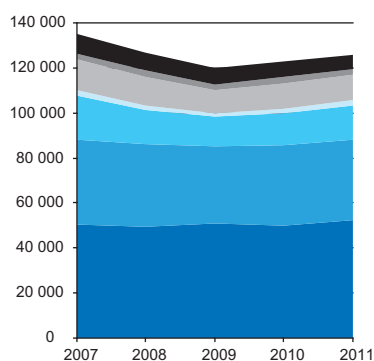
Źródło: opracowanie własne POPiHN

Segment olejów dla motoryzacji to przede wszystkim oleje silnikowe. W roku 2011 sprzedano w Polsce 52 000 ton olejów do pojazdów osobowych i 36 000 ton

do pojazdów ciężarowych oraz sprzętu pomocniczego. Z uwzględnieniem olejów jednosezonowych (około 15 000 ton) rynek nieznacznie przekroczył wielkość 103 000

ton. Jest to wynik lepszy niż rok wcześniej (99 000 ton), ale nadal nieco niższy niż w rekordowym roku 2007, kiedy sprzedano w Polsce blisko 108 000 ton olejów silnikowych.

■ Rys. 47 SEGMENT MOTORYZACYJNY – EWOLUCJA STRUKTURY



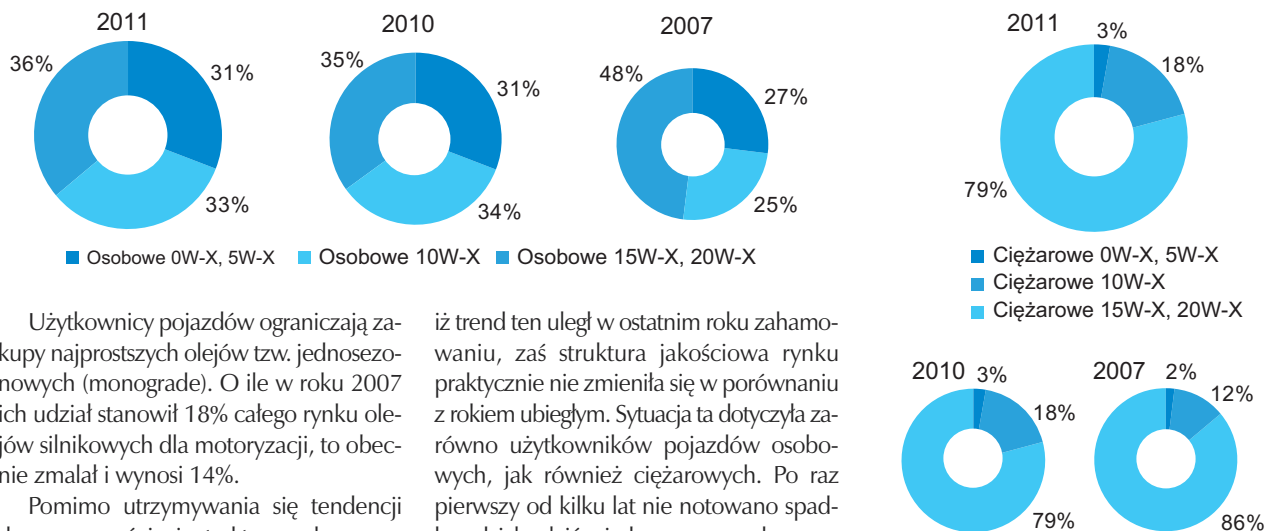
Źródło: opracowanie własne POPiHN

Pomimo pewnego zahamowania trendu w ostatnim roku, na przestrzeni ostatnich 5 lat na rynku olejów silnikowych wzrastał systematycznie udział olejów o najniższych (np. 0W, 5W) i średnich (10W) lepkościach – kosztem olejów mineralnych i jednosezonowych.

Generalnie w segmencie olejów dla pojazdów osobowych kierowcy coraz częściej kupują oleje syntetyczne, natomiast wśród użytkowników pojazdów ciężarowych popyt przesuwa się w stronę olejów semi-syntetycznych (głównie oleje o średniej lepkości 10W). W 2011 roku

udział dominujących na rynku olejów mineralnych wynosił odpowiednio dla segmentu pojazdów osobowych 36%, zaś dla ciężarowych 79%. Oznacza to spadek na przestrzeni ostatnich 5 lat o odpowiednio 12 i 7 punktów procentowych.

■ Rys. 48 OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH)



Źródło: opracowanie własne POPiHN

Użytkownicy pojazdów ograniczają zakupy najprostszych olejów tzw. jednosezonowych (monograde). O ile w roku 2007 ich udział stanowił 18% całego rynku olejów silnikowych dla motoryzacji, to obecnie zmalał i wynosi 14%.

Pomimo utrzymywania się tendencji do unowocześniania struktury rynku w segmencie motoryzacyjnym należy zauważyć,

iż trend ten uległ w ostatnim roku zahamowaniu, zaś struktura jakościowa rynku praktycznie nie zmieniła się w porównaniu z rokiem ubiegłym. Sytuacja ta dotyczyła zarówno użytkowników pojazdów osobowych, jak również ciężarowych. Po raz pierwszy od kilku lat nie notowano spadku udziału olejów jednosezonowych w rynku olejów samochodowych.

SEGMENT PRZEMYSŁOWY:

REKORD I ANI ŚLADU PO KRYZYSIE

Rok 2011 był bardzo dobry dla segmentu olejów przeznaczonych dla przemysłu, bowiem sprzedaż wzrosła o ponad 5 procent, osiągając rekordowy od 2006 roku poziom blisko 113 000 ton.

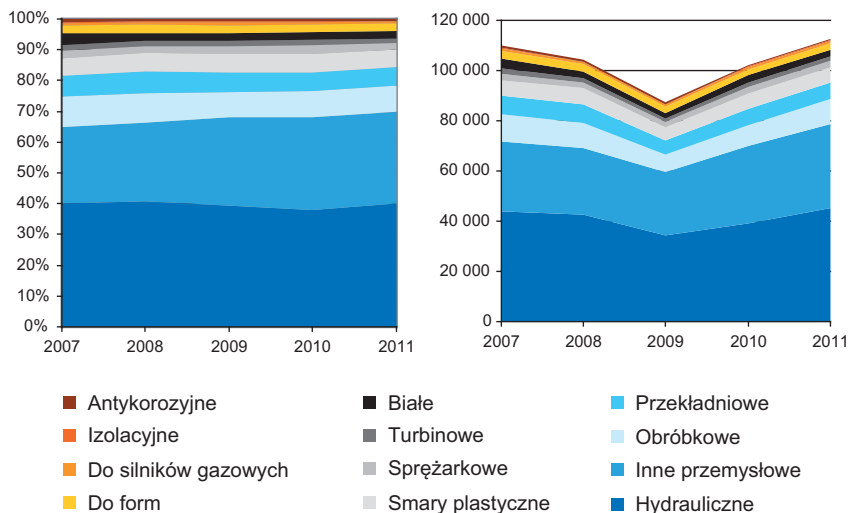
Poza segmentem olejów silnikowych dla pojazdów osobowych był to jedyny segment, który osiągnął poziom wyższy niż w rekordowym roku 2007, a zatem w pełni odbudował się po ponad 15. procentowym załamaniu w 2009 roku. Co ważne, pozytywny trend objął równomiernie wszystkie rodzaje olejów przemysłowych i zróżnicowane ich zastosowania.

PROGNOZA NA LATA 2012 – 2013

W oparciu o dane historyczne i prognozowany spadek dynamiki wzrostu produktu krajowego brutto POPiHN szacuje, iż w latach 2012 – 2013 rynek olejów początkowo będzie się zachowywał dość stabilnie, zaś z upływem czasu zacznie stopniowo wykazywać niewielką tendencję wzrostową.

Założony na rok 2012 wzrost PKB Polski na poziomie około 3% może okazać

■ Rys. 49 SEGMENT OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU – EWOLUCJA STRUKTURY

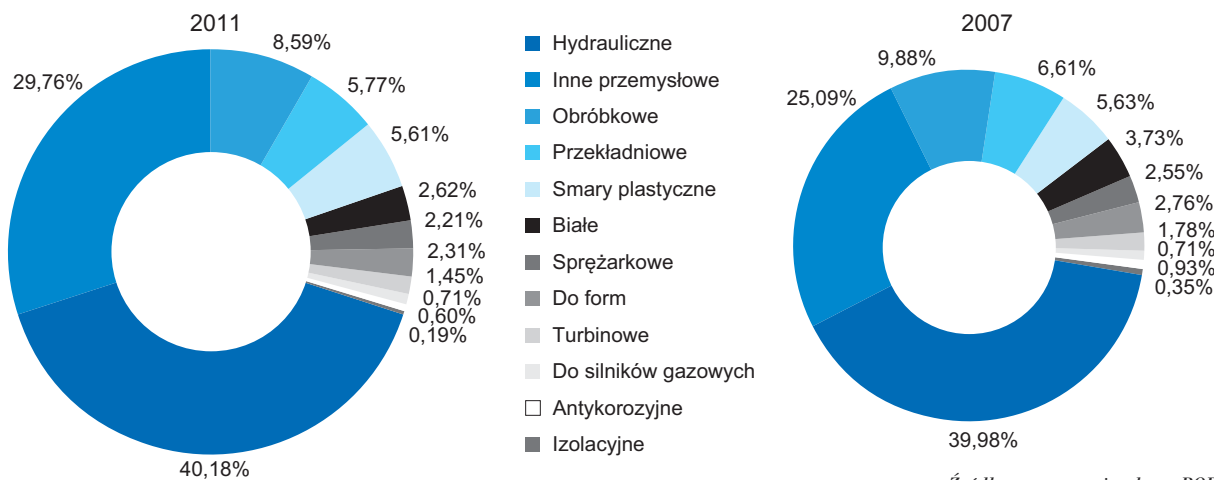


Źródło: opracowanie własne POPiHN

się dla rynku olejów poziomem równowagi, przy którym wolumen sprzedaży ani nie rośnie, ani nie kurczy się w sposób znaczący. Skoro prognozy wskazują, iż gospodarka nie osłabi się równie mocno jak w latach 2008 – 2009 nie należy spodziewać się analogicznego załamania na rynku olejów.

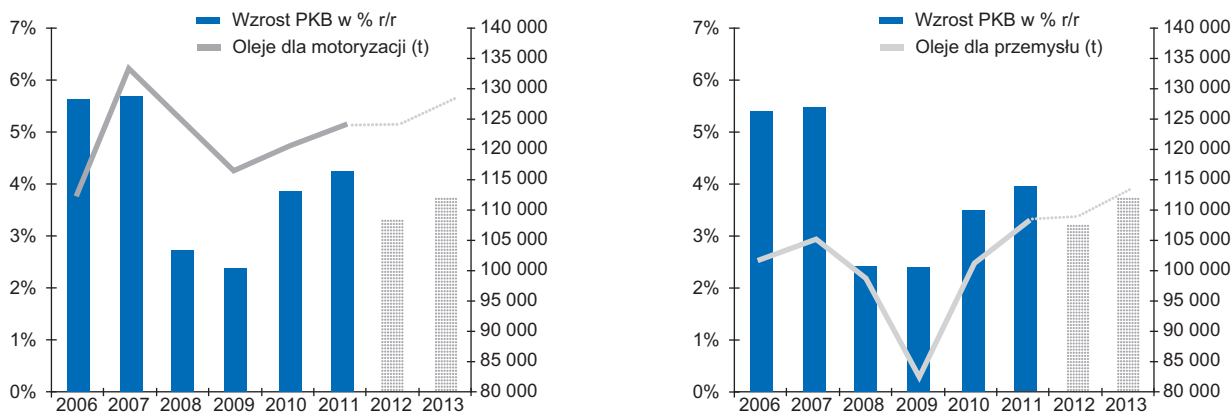
Oznacza to, że w przypadku segmentu motoryzacyjnego można spodziewać się stabilizacji sprzedaży na poziomie powyżej 125 000 ton. Podobnie powinien zachować się także segment przemysłowy, który w roku 2012 powinien pozostać na poziomie powyżej 112 000 ton.

■ Rys. 50 SEGMENT PRZEMYSŁOWY W 2011 I W 2007 ROKU: STRUKTURA ZE WZGLĘDU NA PRZEZNACZENIE



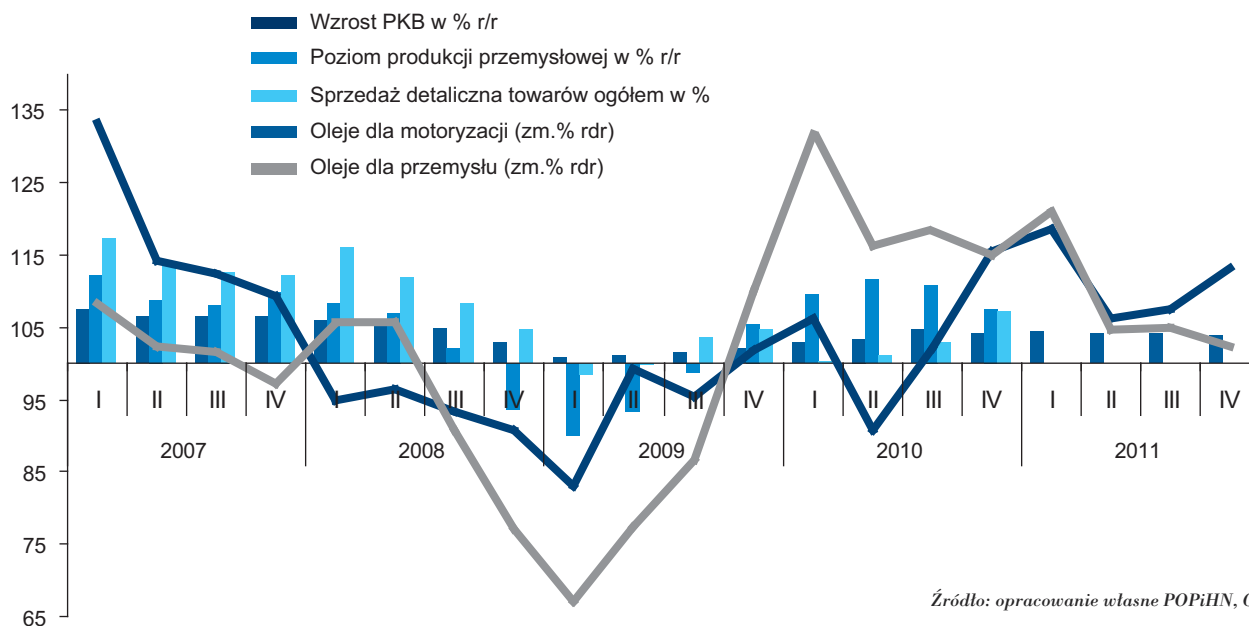
Źródło: opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 51 SEGMENT MOTORYZACYJNY I PRZEMYSŁOWY NA TLE WSKAŹNIKA PKB POLSKI WRAZ Z PROGNOZĄ



Źródło: opracowanie własne POPiHN, GUS

■ Rys. 52 SEGMENT MOTORYZACYJNY I PRZEMYSŁOWY NA TLE GŁÓWNYCH WSKAŹNIKÓW MAKROEKONOMICZNYCH POLSKI – ZMIANY PROCENTOWE W UJĘCIU ROK DO ROKU, UJĘCIE KWARTALNE



Źródło: opracowanie własne POPiHN, GUS

Z kolei w roku 2013 założone przyspieszenie dynamiki PKB (do około 3,5%) powinno przełożyć się na niewielką poprawę w obydwu segmentach. Przy powyższych założeniach segment motoryzacyjny mógłby osiągnąć poziom 128 000 ton, zaś segment przemysłowy może wzrosnąć do poziomu około 114 000 ton.

Wśród czynników mogących wpłynąć korzystnie na rynek należy wymienić rosnący w dalszym ciągu wskaźnik ilości samochodów na 1000 mieszkańców co przekłada się na rosnący popyt na oleje dla motoryzacji, wzrost inwestycji przedsiębiorstw, który ma szansę w pewnym stopniu zrekomensować stopniowe wygaszanie publicznych inwestycji infrastrukturalnych związanych z Euro 2012,

a także w dalszym ciągu dość silną dynamikę konsumpcji indywidualnej.

Wśród zagrożeń należy wskazać na coraz słabsze dane z rynku pracy, spadające poziomy wskaźników koniunktury w przemyśle (PMI), a także rekordowo wysokie ceny paliw, z czym gospodarka nie miała do czynienia przy poprzednim spowolnieniu.



Fot. PERN „PRZYJAŹNI”

OBJAŚNIENIE POJĘĆ

OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH

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

OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH

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

OLEJE INNE Z WYJĄTKIEM SILNIKÓW GAZOWYCH

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

OLEJE MINERALNE

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

OLEJE NIEMINERALNE

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

KLASYFIKACJA SAE

(ANG. SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS)

– Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacji) – klasyfikacja SAE dzieli oleje na podstawie parametrów użytkowych wyróżniając 11 klas lepkości:

– 6 klas zimowych oznaczonych liczbą i literą W: 0W, 5W, 10W, 15W, 20W, 25W;

– 5 klas letnich: 20, 30, 40, 50, 60.

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

OLEJE JEDNOSEZONOWE (MONOGRADE)

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

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 ośmiu członków POPIHN: BP/Castrol, ExxonMobil, Fuchs, LotosOil, OrlenOil, Shell, Sloznaft, Statoil oraz Total zbierane przez Organizację w ramach prowadzonego monitoringu rynku olejów smarowych. Do powyższych wielkości dodawane jest następnie (jako korygujący zabieg statystyczny) około 10% celem uwzględnienia rynku znajdującego się poza podmiotami, które obejmuje monitoring. Organizacja szacuje, że udział w rynku podmiotów niezrzeszonych w POPIHN stanowi wielkość w przedziale od 5 do 10% całego rynku.

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 jeszcze danych za 4 kwartał 2011. Z tego względu dane za 4 kwartał prezentowane w niniejszym opracowaniu stanowią szacunki przygotowane przez biuro POPIHN przy udziale spółek członkowskich i opierające się na analizach danych historycznych i dotychczasowych trendach rynkowych.

¹ Klasyfikacja olejów bazowych według API (American Petroleum Institute).

² Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW CIEKŁYCH

Charakterystyka systemu rurociągów surowcowych



System rurociągów surowcowych PERN „Przyjaźń” S.A. składa się z trzech odcinków: Wschodniego, Zachodniego i Pomorskiego. Odcinek Wschodni rurociągu „Przyjaźń” łączy bazę w Adamowie przy granicy z Białorusią z bazą w Miszewku Strzałkowskim koło Płocka. Odcinkiem wschodnim transportowana jest ropa naftowa poprzez bazę koło Płocka do PKN Orlen oraz do pozostałych kontrahentów Spółki. Odcinek Zachodni łączy bazę w Miszewku Strzałkowskim z bazą ropy naftowej zlokalizowaną w Niemczech w miejscowości Heinersdorf /Schwedt. Zachodnią częścią magistrali płynie ropa naftowa dla niemieckich rafinerii TRM i PCK. Odcinek Pomorski łączy bazę w Miszewku Strzałkowskim z bazą w Gdańsku. Tędy płynie rosyjska ropa naftowa przeznaczona dla gdańskiej rafinerii należącej do Grupy LOTOS oraz na eksport poprzez NAFTOPORT Sp. z o.o. Odcinek Pomorski pracuje w trybie rewersyjnym, co umożliwia tłoczenia w obydwu kierunkach.

CHARAKTERYSTYKA ODCINKA WSCHODNIEGO

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

nitki rurociągów: długość trasy: ok. 234 km; przepustowość nominalna: 43 mln t ropy naftowej rocznie (po zastosowaniu substancji redukującej opory przepływu ok. 50 mln t rocznie); faktyczne wykorzystanie rurociągu w 2011 roku wyniosło około 91 %.

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

Od 2002 r. na Odcinku Wschodnim realizowana jest inwestycja budowy trzeciej nitki. Odcinek Adamowo – Zawady o długości 82 km oddany został do eksploatacji w kwietniu 2009 r., odcinek od stacji pomp Zawady do granicy gmin Korytnica i Strachówka o dł. 16 km, oddano do eksploatacji w marcu 2010 r., odcinek od Orzechowa do BS Plebanka o długości 71,5 km oddany został do eksploatacji w lipcu 2009 r. Aktualnie, trwa realizacja budowy ostatniego, środkowego odcinka rurociągu tj. od Orzechowa

do granicy gmin Korytnica i Strachówka. Inwestycja ta w swoim zamiarze ma pozwolić na zwiększenie przepustowości Odcinka Wschodniego, co powinno wpłynąć na zintensyfikowanie możliwości tranzytowych ropy naftowej przez Polskę.

CHARAKTERYSTYKA ODCINKA ZACHODNIEGO

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

Zachodni odcinek rurociągu „Przyjaźń” łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z bazą ropy naftowej zlokalizowaną w Niemczech w miejscowości Heinersdorf / Schwedt, za pomocą dwóch nitki rurociągów: długość trasy: ok. 416 km; przepustowość nominalna: 27 mln t ropy naftowej rocznie; faktyczne wykorzystanie w 2011 roku, to około 80 %.

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

Odcinek Zachodni łączy system rurociągów PERN „Przyjaźń” S.A. z bazą magazynową PGNiG zlokalizowaną w miejscowości Dębno oraz w najbliższej przyszłości bazą Wierzbno. Spółka transportuje polski surowiec wydobywany w okolicy Dębna do Niemiec.

CHARAKTERYSTYKA ODCINKA POMORSKIEGO

Odcinkiem Pomorskim płynie ropa naftowa do Grupy LOTOS oraz na eksport poprzez PPPP „Naftoport”. Odcinek pracuje w trybie rewersyjnym co umożliwia tłoczenie ropy naftowej w obydwu kierunkach. W połączeniu z infrastrukturą NAFTOPORT Sp. z o.o., konstrukcja taka umożliwi eksport ropy naftowej transportowanej przez rurociąg „Przyjaźń”, jak również import surowca drogą morską i jego dalsze tłoczenie systemem rurociągów należących do Spółki. Odcinek ten łączy bazę w Miszewku Strzałkowskim z Bazą w Gdańsku za pomocą jednej nitki rurociągu: długość trasy: ok. 240 km; przepustowość nominalna: 27 mln t lub 30 mln t ropy naftowej

rocznie (odpowiednio w kierunku północnym i południowym); faktyczne wykorzystanie w 2011 roku: 42 % i 6 % (odpowiednio w kierunku północnym i południowym).

CHARAKTERYSTYKA RUROCIĄGÓW PRODUKTOWYCH

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

Płock – Nowa Wielka Wieś – Rejowiec

długość trasy: ok. 207,1 km; przepustowość nominalna: 2,1 mln ton i 1,4 mln ton paliw rocznie (odpowiednio Płock – Nowa Wielka Wieś i Nowa Wielka Wieś – Rejowiec). Wykorzystanie rurociągu wyniosło w roku 2011 około 57 %, a na trasie do Rejowca 42 %.

Płock – Mościska – Emilianów

długość trasy: ok. 147,7 km; przepustowość nominalna: 1 mln ton paliw rocznie wykorzystywana praktycznie w 100%.

Płock – Koluszki – Boronów

długość trasy: ok. 261,5 km; przepustowość nominalna: 3,8 mln ton i 1,0 mln ton paliw rocznie (odpowiednio Płock – Koluszki i Koluszki – Boronów). Wykorzystanie rurociągu w relacji do Koluшек wyniosło w roku 2011 około 52 %, a na trasie do Boronowa 90 %.

CHARAKTERYSTYKA ZBIORNIKÓW MAGAZYNOWYCH NA ROPEŃ NAFTOWĄ

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

Baza w Adamowie (15 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności około 770.000 m³);

Baza w Miszewku Strzałkowskim (27 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności około 1.264.000 m³);

Baza w Gdańsku (18 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności magazynowej około 900.000 m³).

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

Spółka dysponuje zbiornikami o pojemnościach 30.000, 32.000, 50.000 i 100.000 m³. Zbiorniki o pojemności 100.000 m³ są największymi zbiornikami tego typu w Polsce.



Fot. OLPP

LOGISTYKA MAGAZYNOWA PALIW CIEKŁYCH

Operator Logistyczny Paliw Płynnych jest największym na polskim rynku przedsiębiorstwem specjalizującym się w magazynowaniu oraz przeładunku paliw płynnych.

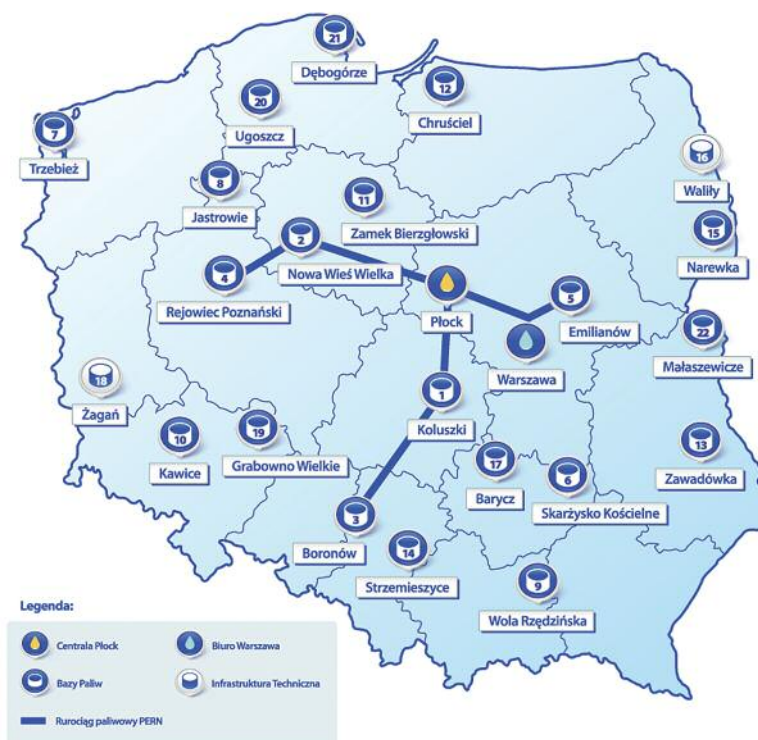
ZAKRES USŁUG OLPP:

- składowanie paliw,
- magazynowanie zapasów obowiązkowych,
- tworzenie i utrzymywanie zapasów obowiązkowych paliw ciekłych, tzw. „usługa biletowa”,

- dozowanie dodatków uszlachetniających i biokomponentów do paliw,
- przeładunek paliw ciekłych i gazu,
- badania laboratoryjne paliw, biopaliw i biokomponentów i innych produktów naftowych oraz z zakresu ochrony środowiska i badań na stanowiskach pracy.

W bazach OLPP przechowywana jest benzyna, olej napędowy, lekki olej opałowy oraz paliwo lotnicze. Łączna pojemność wszystkich Baz Paliw w 2011 roku wyniosła około 1,85 mln³.

■ Rys. 54 BAZY PALIW OLPP





Fot. ORLEN

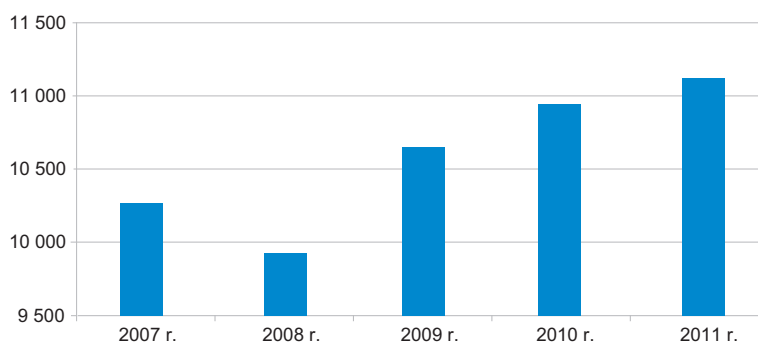
NAJWAŻNIEJSZE INWESTYCJE W 2011 ROKU

- Przebudowa i rozbudowa frontu autocysternowego wraz z pompownią paliw w Bazie Paliw nr 3 w Boronowie.
- Inwestycja miała na celu podniesienie wydajności frontu autocysternowego, przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa podczas czynności przeładunkowych. Przebudowa stanowiska wynikała również z oczekiwań Klientów dysponujących głównie autocysternami przystosowanymi do nalewu oddolnego.
- Budowa zbiornika 15.000 m³ na olej napędowy w Bazie Paliw nr 1 w Kolaszkach.
- Wzrost zapotrzebowania na pojemności magazynowe oleju napędowego w ww. lokalizacji przyczynił się do budowy nowych pojemności. W grudniu 2011 oddano do użytku pierwszy zbiornik. Kolejne inwestycje w tym zakresie planowane są na 2012 rok.
- Przebudowa układu komunikacyjnego w Bazie Paliw nr 4 w Rejowcu Poznańskim.
- Celem inwestycji było zwiększenie przepustowości układu drogowego Bazy. Konieczne było stworzenie dodatkowych ciągów drogowych do obsługi autocystern.
- Przebudowa pompowni produktowej oraz instalacji zbiorników resztkowych przy pompowni produktowej w Bazie Paliw nr 5 w Emilianowie.
- Przebudowa pompowni produktowej miała na celu zapewnienie bezawaryjnej dystrybucji paliw na froncie autocysternowym i poprawę bezpieczeństwa pracy. W wyniku inwestycji zostało zmniejszone ryzyko awarii pomp oraz zanieczyszczenia środowiska.

WYDANIA PALIW PŁYNNYCH Z BAZ PALIW OLPP

OLPP posiada około 50% udziału w rynku magazynowania paliw. W zbiornikach OLPP przechowywane są zapasy państwowe Agencji Rezerw Materiałowych, w związku tym spółka odgrywa istotną rolę dla bezpieczeństwa energetycznego kraju. W wyniku zwiększającej się konsumpcji produktów naftowych w ostatnich latach OLPP odnotowuje coroczny wzrost wydania paliw ze swoich baz.

■ Rys. 55 WYDANIA PALIW Z OLPP 2007 – 2011 [tys. m³]





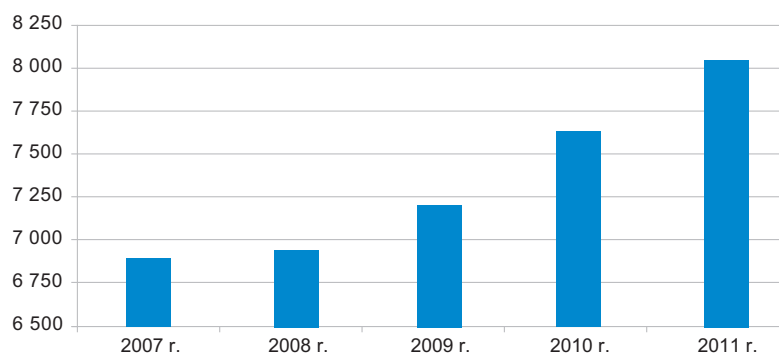
ZAŁADUNEK PALIW NA AUTOCYSTERNY W BAZACH PALIW OLPP

Począwszy od 2008 roku w Bazach Paliw Operatora Logistycznego Paliw Płynnych odnotowuje się coroczny wzrost ilości załadowanego paliwa na autocysterny. Duży wpływ na powiększające się wyniki w tym segmencie ma wzrost konsumpcji paliw płynnych na rynku. W 2011 roku Spółka odnotowała rekordowy załadunek paliw na autocysterny, który wyniósł około 8,3 mln m³.

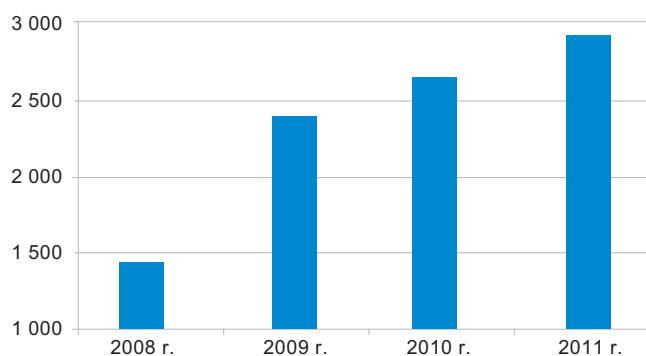
DOZOWANIE BIOKOMPONENTÓW

Narodowy Cel Wskaźnikowy (NCW) zakłada minimalny udział biokomponentów w ogólnej ilości paliw ciekłych zużywanych w ciągu roku kalendarzowego w transporcie, w związku z tym przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania, importu oraz sprzedaży paliw mają obowiązek zapewnić minimalny udział biokomponentów oraz innych paliw odnawialnych w ogólnej ilości sprzedanego produktu. W 2011 roku poziom NCW wyniósł 6,2%. Mając na uwadze powyższe Operator Logistyczny Paliw Płynnych odnotowuje coraz większe zapotrzebowanie na usługę dozowania biokomponentów do paliw.

■ Rys. 56 ZAŁADUNEK PALIW NA AUTOCYSTERNY W LATACH 2007-2011 [tys. m³]



■ Rys. 57 DOZOWANIE BIOKOMPONENTÓW W BAZACH PALIW OLPP [tys. m³]



BRANŻA PALIWOWA W POLSCE

Odpowiedzialny biznes





Fot. LOTOS

Idea odpowiedzialnego biznesu (ang. CSR – Corporate Social Responsibility) stała się w ostatnich latach elementem, decydującym o ocenie przedsiębiorstwa przez pracowników, klientów i pozostałych interesariuszy. Kluczowymi elementami CSR są troska o środowisko, dialog z pracownikami i stworzenie im odpowiednich warunków pracy, zaangażowanie w projekty realizowane wspólnie z lokalną społecznością, dialog z przedstawicielami władzy, partnerami biznesowymi i klientami, wreszcie prowadzenie biznesu w sposób zgodny z obowiązującym prawem i z poszanowaniem zasad zrównoważonego rozwoju, by w dłuższej perspektywie mógł on dalej się rozwijać i przynosić zyski.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) jest organizacją pracodawców, reprezentującą interesy największych w Polsce przedsiębiorstw, działających w obszarze produkcji i dystrybucji paliw płynnych, infrastruktury paliwowej, produkcji i dystrybucji olejów smarnych. POPiHN działa na rzecz wypracowania takiego otoczenia prawnego dla branży paliwowej w Polsce i Unii Europejskiej, które zapewniłoby stworzenie w pełni konkurencyjnego i transparentnego rynku, z pożytkiem dla całej polskiej gospodarki i wszystkich klientów. POPiHN przygotowuje opracowania i raporty na temat rynku paliw płynnych i olejów w Polsce. Przedsiębiorstwa zrzeszone w organizacji dostarczają na Polski rynek ponad 80% paliw płynnych, są czołowym pracodawcą i głównym płatnikiem podatków do budżetu państwa. Wpływy z tytułu podatków (VAT i podatek akcyzowy) z branży paliwowej stanowią około 15% całości dochodów podatkowych Polski.

Działalność Organizacji opiera się na Statucie oraz Kodeksie etycznym. W roku 2011 podjęliśmy prace nad wdrożeniem „Kodeksu dobrych praktyk w zakresie prawa ochrony konkurencji”. Zarówno w przeszłości, jak też obecnie w pracach POPiHN rygorystycznie przestrzegamy przepisów, dotyczących ochrony konkurencji, w szczególności zakazu wymiany niedozwolonych informacji między firmami członkowskimi. Przyjęcie Kodeksu znacznie ułatwi przestrzeganie prawa przez pracowników biura POPiHN i przedstawicieli firm członkowskich, uczestniczących w pracach Organizacji. Od 2010 roku POPiHN posiada certyfikat Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji ISO/EIC 27001:2005. W związku z tym obowiązuje Polityka Systemu Bezpieczeństwa Informacji, zatwierdzona przez dyrektora generalnego, która corocznie poddawana jest wewnętrznym i zewnętrznym audytom kontrolnym, potwierdzającym zgodność jej funkcjonowania z tym systemem, własnymi procedurami i wymaganiami prawnymi.

Celem POPiHN jest stworzenie w pełni konkurencyjnego, przyjaznego klientom rynku i zapewnienie bezpiecznego i zrównoważonego rozwoju przedsiębiorstw, działających w obszarze produkcji i dystrybucji paliw płynnych oraz olejów. Dlatego też prowadzony jest dialog ze wszystkim interesariuszami, w celu dzielenia się z nimi wiedzą i doświadczeniem na temat przemysłu rafineryjnego. POPiHN opiniuje projekty aktów prawnych, w procesie konsultacji społecznych, opowiada się za przyjęciem rozwiązań, najkorzystniejszych dla branży i końcowego odbiorcy paliw – klientów stacji benzynowych oraz za przejrzystym rynkiem bez szarej strefy. POPiHN przyłączyła się do zorganizowanej przez Pracodawców RP kampanii „Stop przemytowi”. W ramach współpracy z organami administracji publicznej uczestniczy w działaniach, których celem jest eliminacja szarej strefy z polskiego rynku paliw.

Mając na uwadze fakt, że firmy członkowskie dostarczają na rynek paliwa transportowe oraz oleje smarowe, POPiHN promuje zachowania, sprzyjające odpowiedzialnemu wykorzystaniu paliw przez ich użytkowników – kierowców pojazdów. Kontynuujemy zainicjowaną przez Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Rafineryjnego (EUROPIA) kampanię „Oszczędzaj nie tylko paliwo” (www.savemorethanfuel.eu/poland/index.html), która zgodnie z założeniami Komisji Europejskiej, dotyczącymi redukcji emisji CO₂ i poprawy efektywności energetycznej, propaguje zasady ekonomicznej jazdy, przyczyniające się do bardziej bezpiecznego i efektywnego prowadzenia samochodu. Daje to oszczędność paliwa, zmniejsza zużycie opon i innych elementów pojazdu, ograniczając tym samym zanieczyszczenie środowiska. POPiHN jest też partnerem realizowanego przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego programu Przyjazna Motoryzacja, którego celem jest popularyzacja wzorców motoryzacji bezpiecznej, racjonalnej, nowoczesnej i odpowiedzialnej za środowisko.

W ramach działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wspieramy kampanię społeczną pod hasłem „Moda na odblaski. Włącz myślenie”, organizowaną przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. POPiHN jest też członkiem wspierającym Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i aktywnie uczestniczy w pracach tej wyjątkowej organizacji, skupiającej przedstawicieli administracji, przedsiębiorstw, środowisk eksperckich i zwykłych obywateli, którym bliskie są kwestie bezpieczeństwa drogowego.

ODPOWIEDZIALNY BIZNES W FIRMACH CZŁONKOWSKICH POPIHN

KULTURA KORPORACYJNA

Większość spółek paliwowych w Polsce posiada kodeks etyczny, w którym zawarte są kwestie odpowiedzialnego traktowania pracowników, odpowiedzialności za bezpieczeństwo i środowisko naturalne, relacji ze społeczeństwem i społecznością lokalną oraz przestrzegania prawa i przejrzystości kontaktów. W BP Europa S.E. funkcjonuje Kodeks Postępowania firmy "Rzetelność ponad wszystko", w Grupie LOTOS zasady etyki określone są w zapisach „Dekalogu korporacyjnego”, „Kodeksie menadżera Grupy Kapitałowej LOTOS” i w „Kodeksie postępowania pracownika Grupy LOTOS”, z kolei w firmie Shell wszystkich pracowników obowiązuje „Kodeks Postępowania”, który zawiera takie kwestie jak odpowiedzialność społeczna w kontekście BHP, ochrony środowiska i praw człowieka oraz zrównoważonego rozwoju. W PKN ORLEN na straży przestrzegania Kodeksu Etycznego stoi Rzecznik ds. Etyki, którego rolą jest także zagwarantowanie wszystkim interesariuszom możliwości swobodnego zgłaszania przypadków naruszenia zasad Kodeksu. Instytucja Rzecznika umożliwia pracownikom sygnalizowanie nieprawidłowości, a tym samym budowanie świadomości osobistego wpływu na przestrzeganie wartości w Spółce. W FUCHS OIL CORPORATION (PL) Sp. z o.o. poza Kodeksem Etycznym od 2008 roku obowiązuje wspólny dla całego koncernu Międzynarodowy Program Zgodności, w którym ujęte zostały zagadnienia Zasad Ładu Korporacyjnego, Kodeksu Postępowania Grupy Fuchs Petrolub, wytyczne antytrudnościowe, wytyczne antykorupcyjne i inne obszary zgodności (np. Wytyczne ds. Globalnego Zróżnicowania, Wytyczne ds. Chorób Zawodowych etc.). Z kolei TOTAL Polska prowadzi swoją biznesową działalność zgodnie z wartościami i zasadami opisanymi w przyjętym w 2000 roku Kodeksem Postępowania (Code of Conduct), opisującym zasady prowadzenia biznesu i reguły zachowania dla pracowników, w którym kluczową rolę odgrywa szacunek, odpowiedzialność i wzorowe zachowanie. Dodatkowo w celu ułatwienia pracownikom lepszego zrozumienia i bardziej skutecznego stosowania Kodeksu Postępowania, Komitet Etyki TOTAL wprowadził dedykowany program etyki.

Firmy poświęcają wiele uwagi swoim pracownikom, dbając o ich rozwój, podnoszenie kwalifikacji i integrację. W tym celu w PKN ORLEN prowadzone są kursy i szkolenia oraz programy rozwojowe

(np. szkolenie „Zarządzanie czasem – gra szkoleniowa”). Usuwane są bariery w miejscu pracy, utrudniające osobom niepełnosprawnym aktywność zawodową. Spółka organizuje wydarzenia integrujące pracowników, do których należą m.in. Dzień Chemika (w roku 2011 motywem przewodnim obchodów był Międzynarodowy Rok Chemii), Mistrzostwa Polski w Piłce Nożnej Grupy ORLEN, Ogólnopolski Turniej Tenisa Stołowego Grupy ORLEN. Od wielu lat aktywnie działa Wolontariat Pracowniczy ORLEN. W jego ramach

pularyzacji wiedzy chemicznej oraz prezentacji możliwości jakie daje ropa naftowa służy projekt „Lekcja Chemii” - cykl zajęć adresowanych do uczniów II klas gimnazjalnych.

Z kolei w firmie BP każdemu pracownikowi przysługuje pakiet szkoleniowy, który obejmuje szkolenia zewnętrzne i wewnętrzne, a także istnieje możliwość szkoleń poprzez BP web learning. Dodatkowo funkcjonuje doroczny program wakacyjnych praktyk studenckich organizowanych przez dział HR wraz z uczelnia-



Fot. LOTOS

w 2011 roku została przeprowadzona m.in. III edycja akcji „Zaczarowany Tornister” (pracownicy ufundowali kompletne wyprawki szkolne dla 210 pierwszoklasistów, będących pod opieką Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Płocku). Po raz piąty, w ramach akcji „Spełniamy marzenia” pracownicy Grupy ORLEN spełnili marzenia podopiecznych rodzinnych domów dziecka, kupując im ich wymarzone prezenty. Szansą na rozwój zawodowy absolwentów uczelni wyższych oraz szkół średnich technicznych są praktyki indywidualne, grupowe oraz dyplomowe. Realizowany jest także program stażowy. ORLEN jest również uczestnikiem ogólnopolskiego konkursu „Grasz o staż”. W 2011 roku zainaugurowany został projekt „Dzień Wiedzy z ORLENEM”, którego celem jest uzupełnienie wiedzy przekazywanej podczas nauki w technikum i podczas studiów o wiedzę praktyczną, przedstawioną przez praktyków. Po-

mi, dzięki któremu regularnie przyjmowani są stażyści. Organizowane są również działania mające za cel integrację pracowników: wspólne świętowanie ważnych wydarzeń w tym świat, projektów biznesowych i społecznych (w 2011 – 20-lecie działalności BP w Polsce) czy rodzinne wyjazdy (skiday).

Firma Statoil Poland stara się integrować cele firmy z celami indywidualnymi pracowników, począwszy od procesu rekrutacji, poprzez oceny, szkolenia, rozwój pracowniczy oraz motywowanie finansowe i pozafinansowe, dając swoim pracownikom szansę na rozwój i podnoszenie kwalifikacji, zarówno dzięki szkoleniom, jak i zmianom stanowisk. Firma posiada internetową platformę szkoleniową Training Administration System (TAS), na której zgromadzona jest korporacyjna oferta szkoleń dla pracowników stacji. Firma organizuje także Program Praktyk Studenckich.

Grupa LOTOS od kilku lat prowadzi Akademię LOTOS, czyli system szkoleniowo-rozwojowy, w ramach którego organizowane są szkolenia dla pracowników różnych szczebli. Celem systemu jest budowa partnerskich relacji wśród pracowników i wdrażanie w spółce kultury pracy i filozofii zarządzania, opartej o wzorzec pracownika świadomie uczestniczącego w tworzeniu wartości dodanej. Poza szkoleniami organizowanymi w ramach Akademii, pracownicy mają możliwość uczestniczenia w zewnętrznych kursach z zakresu rozwoju umiejętności zawodowych. Ponadto Grupa LOTOS wspiera rozwój naukowy i zawodowy studentów i uczniów, którzy dzięki swej wiedzy i umiejętnościom zasilą w przyszłości grono pracowników spółki lub innych firm naftowych. W 2011 r. ufundowano stypendia dla uczniów kształcących się w zawodzie technik technologii chemicznej oraz zorganizowano praktyki zawodowe. Poza praktykami, w ramach realizowanego przez Grupę LOTOS od 2004 r. Programu Stypendysta LOTOS, w 2011 r. przekazano stypendia studentom Politechniki Gdańskiej i Akademii Górniczo-Hutniczej oraz doktorantom Politechniki Gdańskiej. Kontynuowany był coroczny program „Wakacyjny Staż”, organizowany przez Urząd Miejski w Gdańsku pod patronatem Prezydenta Miasta, w ramach którego spółka ufundowała 23 staże studenckie i absolwenckie.

BEZPIECZEŃSTWO

Bezpieczeństwo jest jednym z kluczowych aspektów koncepcji CSR firm członkowskich POPiHN, które za priorytet stawiają sobie zapewnienie bezpieczeństwa pracownikom i klientom poprzez przeciwdziałanie wypadkom, awariom i pożarom. W tym celu systematycznie wykonywane są badania środowiskowe, stosowane są najlepsze możliwe zabezpieczenia procesowo-techniczne i zdrowotne, organizowane są praktyczne szkolenia i warsztaty tematyczne podnoszące kwalifikacje zawodowe i świadomość pracowników. Niektóre firmy posiadają funkcjonujący i certyfikowany Zintegrowany System Zarządzania, który jest częścią strategii zarządzania czynnikami ryzyka, ukierunkowanej na zmniejszenie liczby wydarzeń kryzysowych (wypadków przy pracy, awarii, pożarów).

24 listopada 2011 r. w Głównym Inspektoracie Pracy w Warszawie przedstawiciele liderów polskiego rynku paliw: PKN ORLEN, Grupa LOTOS, PGNiG, PERN „Przyjaźń” i OLPP podpisali „Deklarację w sprawie porozumienia na rzecz poprawy bezpieczeństwa pracy, ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska w przemyśle naftowym i gazowym”, której podstawowym celem jest eliminowa-

nie bądź zmniejszanie zagrożeń mogących prowadzić do poważnych awarii przemysłowych. Sygnatariusze porozumienia, zobowiązali się m.in. do prowadzenia działań prewencyjnych w swoich zakładach w celu wyeliminowania zagrożeń pod hasłem „Zero awarii przemysłowych i wypadków przy pracy”. Forum wymiany doświadczeń, dobrych praktyk oraz wzorcowych rozwiązań stanowić będzie Grupa Robocza ds. Przemysłu Naftowego i Gazowego przy Głównym Inspektorze Pracy. Sygnatariusze zadeklarowali otwarty charakter porozumienia – będzie mogła do niego przystąpić każda znacząca firma branży naftowej i gazowej pod warunkiem aktywnego włączenia się do działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa pracy, ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska podczas prowadzonej działalności gospodarczej.

Dla firmy Statoil Poland wysokie standardy ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i środowiska są nadrzędną wartością – celem jest zero wypadków i szkód. W tym celu wprowadza się ocenę ryzyka dla wszystkich przedsięwzięć, a wyniki stale poddawane są ocenie i nieustannie poprawiane.

Ciekawym przykładem zaangażowania pracowników w podniesienie świadomości związanej z ochroną zdrowia i bezpieczeństwem w miejscu pracy było zorganizowanie w 2011 roku w Grupie LOTOS kolejnej edycji Dnia Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy, podczas którego można było sprawdzić swój stan zdrowia, przejść szkolenie z zakresu pierwszej pomocy dla dzieci oraz zapo-



Fot. OLPP

znać się z najnowszymi środkami ochrony indywidualnej.

Bezpieczeństwo w Shell to najważniejszy priorytet i właśnie jemu poświęcane jest najwięcej uwagi i wysiłków. W trosce o bezpieczeństwo i zdrowie swoich pracowników Shell stara się zapobiegać wypadkom wprowadzając proste i jasne zasady bezpieczeństwa. W swoich działaniach firma skupia się na poprawie bezpieczeństwa na drogach, ponieważ duży odsetek wypadków przy pracy stanowią właśnie wypadki drogowe. Obowiązują bardzo rygorystyczne zasady (12 Zasad Ratujących Życie), z których część odnosi się do bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Prowadzona jest także aktywna promocja właściwych zachowań na drodze, włączając w to odpowiednie szkolenia dla kierowców Shell. Od 2007 roku co roku na całym świecie organizowany jest dla pracowników Dzień Bezpieczeństwa, który jest doskonałą okazją do spotkania i podzielenia się refleksjami na temat stanu bezpieczeństwa. Pracownicy Shell Polska co roku przechodzą szkolenie z zakresu udzielania pierwszej pomocy, zasad bezpiecznej jazdy samochodem (defensive driving) oraz zapobiegania zagrożeniom, na jakie narażeni są podczas



Fot. STATOIL



pracy i w czasie wolnym. W firmie obowiązuje zakaz rozmawiania przez telefon w czasie jazdy (zgodnie z zasadą: ENGINE ON MOBILE OFF), a pracownicy w trakcie podróży samochodem co kilka godzin muszą robić przystanki na odpoczynek.

W firmie PKN ORLEN, aby skutecznie przeciwdziałać wypadkom, awariom i pożarom, realizowany jest szereg niestandardowych działań z zakresu bezpieczeństwa pracy. Służby BHP dużą rolę przywiązują do obowiązkowych działań szkoleniowych, edukacyjnych oraz propagujących bezpieczeństwo. Jednym z przykładów podnoszenia świadomości dot. bezpiecznej pracy jest uruchomiony w intranecie specjalny portal BHP. Pracownicy są także zapraszani do udziału w konkursie o BHP „10 pytań na temat bezpieczeństwa pracy”. W Spółce realizowany jest również program „Zgłoś zagrożenie BHP”. Ponadto zostały opracowane i wdrożone do praktycznego stosowania prezentacje i programy wspomagające przestrzeganie procedur. Na

uwagę zasługuje fakt wprowadzenia w umowach z kontraktorami zewnętrznymi klauzul „Bezpieczeństwo pracy”.

Pracownicy BP poza uczestnictwem w szkoleniach obligatoryjnych z zakresu BHP zgodnie z wymogami prawa, dodatkowo biorą udział w szkoleniach uzupełniających, jak np. udzielanie pierwszej pomocy, ewakuacja stacji (z realnymi scenariuszami, organizowane we współpracy z lokalnymi jednostkami ratunkowymi) czy zachowanie w sytuacji kryzysowej. Dodatkowo mogą brać też udział w akcji „Zdrowe Dni”, podczas których uczestniczą w sesjach, wykładach, warsztatach dotyczących wiedzy z zakresu zdrowia, bezpieczeństwa, środowiska. W czasie trwania akcji mogą też wykonać badania analityczne. Od 5 lat organizowany jest też specjalny program treningowy „BP Lider Bezpieczeństwa” w formie konkursu z wiedzy o bezpieczeństwie, w którym uczestniczy co roku ok. 600 pracowników BP z całej Polski.

FUCHS OIL CORPORATION (PL) również przykładą dużą wagę do bezpieczeń-

stwa w miejscu pracy, rygorystycznie przestrzegając zasad ruchu drogowego na terenie swojego zakładu i własnych procedur bezpieczeństwa.

W trosce o potrzeby osób niepełnosprawnych zarówno biura, jak i stacje paliw należące do koncernów krajowych i zagranicznych są do nich dostosowane. Likwiduje się bariery architektoniczne (odpowiednia szerokość dojazdu, automatycznie rozsuwane drzwi wejściowe, specjalnie przygotowane toalety, brak krawężników przed wejściem głównym do obiektów i brak progów we wnętrzach stacji paliw), a pracownicy stacji są szkoleni w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych.

SPOŁECZNOŚĆ LOKALNA

Firma BP, jako pierwszy koncern paliwowy, połączyła program marketingowy z elementem charytatywnym, tworząc w 2000 r. program lojalnościowy BP Partnerclub. Od września 2009 r. klienci BP mogą korzystać z multipartnerskiego programu PAYBACK, w którym też mogą przekazywać zebrane punkty na dożywianie dzie-



Fot. ORLEN

BP rozpoczęła realizację programu „Gary Gra”, którego jest pomysłodawcą. Projekt poświęcony jest nowoczesnej edukacji ekologicznej i skierowany do dzieci w wieku 6-12 lat, ich rodziców oraz szkół i nauczycieli, objęty został honorowym patronatem Ministra.

PKN ORLEN aktywnie wspiera społeczność lokalną, kształtując tym samym długoterminie relacje odpowiedzialnego partnera. Działania dobroczynne prowadzi samodzielnie oraz przy pomocy korporacyjnej Fundacji ORLEN – Dar Serca. Koncern jest sponsorem płockich instytucji i wydarzeń o charakterze kulturalnym, wspiera inicjatywy związane z szeroko rozumianą kulturą popularną, jak np. festiwal muzyki elektronicznej Auditoriver. Istotną częścią tych działań jest także sponsoring sportu, w tym m.in. wspieranie drużyny piłki ręcznej ORLEN Wisła Płock – Mistrza Polski 2011. Corocznie wspiera organizowaną ORLEN Handball Mini Ligę, czyli rozgrywki piłki ręcznej dziewcząt i chłopców z Płocka i okolic. Spółka jest także tytułowym sponsorem nowoczesnej hali widowiskowo-sportowej ORLEN Arena. Prowadzi również działania społeczne w innych obszarach. Od lat wspiera Wojewódzki Szpital Zespolony w Płocku, jest fundatorem i darczyńcą Fundacji „Fundusz Grantowy dla Płocka” oraz dofinansowuje regularnie Stowarzyszenie „Fundusz Grantowy Dobrego Sąsiedztwa dla Ostrowa Wielkopolskiego”. Szereg działań dobroczynnych realizowanych jest za pośrednictwem Fundacji ORLEN – Dar Serca. Jej sztandarowym programem, prowadzonym od chwili powstania w 2001 r., jest opieka nad rodzinnymi domami dziecka. Prowadzone są również programy stypendialne dla podopiecznych rodzinnych domów dziecka, uczniów z Płocka i powiatu płockiego oraz program wsparcia

zawodowych i ochotniczych jednostek straży pożarnej. Od 2006 roku PKN ORLEN realizuje autorski, ogólnopolski program „ORLEN - Bezpieczne Drogi”, mający na celu edukację w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w 2011 roku, w ramach piątej edycji programu, przeprowadzona została akcja „Niech żyją motocykliści! Niech żyją kierowcy!”, kierująca uwagę na potrzebę przyjaznego współużytkowania dróg przez kierowców zarówno samochodów, jak i jednośladów.

GRUPA LOTOS od kilku lat uczestniczy w programie społecznym „Dobry Sąsiad”, którego celem jest budowa dobrych relacji pomiędzy rafinerią i mieszkańcami najbliższych dzielnic, a także podwyższanie świadomości istoty ochrony środowiska i działań proekologicznych poprzez wspomaganie edukacji dzieci czy czynną ochronę przyrody w najbliższym otoczeniu firmy. Od lat koncern dofinansowuje letni i zimowy wypoczynek dla dzieci z ubogich rodzin oraz realizuje program „LOTOS-Bezpieczna droga do szkoły” ukierunkowany na działania edukacyjne wśród najmłodszych (odblaski i zestawy edukacyjne, przekazywane podczas organizowanych spotkań nt. bezpieczeństwa na drogach).

Shell Polska aktywnie uczestniczy zarówno w inicjatywach globalnych, jak i krajowych. Jedną z inicjatyw jest Ogólnopolski program edukacji ratowniczej kierowców „W drodze na ratunek” (www.wdrodzenaratunek.pl), oferujący jako jedno z narzędzi Kartę SOS. Opracowana przez Centrum Ratownictwa EDU-MED i oficjalnie zaaprobowana przez Polską Radę Resuscytacji, stanowi kompletną instrukcję udzielania pierwszej pomocy. We wrześniu 2011 Shell przystąpił do programu „W drodze na ratunek”

ci w ramach programu „Pajacyk” organizowanego wspólnie z Polską Akcją Humanitarną. Od blisko 15 lat BP wspiera akcję Pola Nadziei, której celem jest pozyskanie środków finansowych na utrzymanie hospicjów i uwrażliwienie społeczeństwa na potrzeby osób chorych. Dodatkowo firma wspiera także „Akademię Przyszłości” (całoroczny program indywidualnych spotkań edukacyjnych dla dzieci pod hasłem „KAŻDE DZIECKO MA PRAWO DO SUKCESU!”). Firma BP jest także zaangażowana w akcję „Szlachetna Paczka” (ogólnopolska akcja świątecznej pomocy przekazywania paczek na święta osobom najuboższym z danego miasta lub okolicy). Są to projekty realizowane z ogromnym rozmachem przez Stowarzyszenie WIOSNA, w które angażują się także pracownicy firmy BP, poświęcając swój czas, pieniądze czy też dzieląc się wiedzą (program Matching Fund- zaangażowanie pracowników). To dzięki WIOŚNIE BP otrzymała po raz trzeci tytuł Dobroczynca Roku, głosami internautów. W 2011 roku firma



Fot. STATOIL

w charakterze partnera dystrybucyjnego, zobowiązując się do rozdania Kart SOS klientom tankującym na stacjach Shell na terenie Warszawy.

Posiadając stacje paliw w całej Polsce firma Statoil stara się wspierać lokalne inicjatywy i aktywnie włączać w wydarzenia regionalne. W 2011 roku była zaangażowana w ok. 40 różnych projektów z dziećmi m.in. bezpieczeństwa drogowego, edukacji, sportu i kultury, jak choćby: Fundacja Wspólna Droga (www.unitedway.org.pl), realizująca programy: „Pokonywanie niepełnosprawności”, „Towarzystwo w chorobie”, „Pomoc w kryzysie”, „Godna starość”, „Kromka chleba”, którą pracownicy mogą wspierać w ramach Programu Składki Pracowniczej przekazując dowolną część swoich dochodów na cele dobroczynne lub Fundacja Korporacyjnej Odpowiedzialności Społecznej (FCSR, www.fcsr.pl), która zapewnia ciepłe posiłki w szkołach dla dzieci z najuboższych rejonów kraju oraz udział dzieci z wybranych szkół w zajęciach tanecznych i plastycznych i nauce języka angielskiego. Statoil w Polsce prowadzi kampanię edukacyjną, mającą na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym „Bezpieczeństwo Dziecka na Drodze”, w ramach której uczy się najmłodszych uczniów zasad bezpiecznego korzystania z dróg publicznych, prowadzone są konkursy i quizy (przekazano im ponad 200 tysięcy elementów odblaskowych) oraz kampanię „Ciśnienie pod Kontrolą” organizowaną wspólnie z firmą Michelin i z PCK, podczas której na kilkudziesięciu stacjach Statoil pracownicy Michelin i Statoil sprawdzają ciśnienie w oponach i udzielają porad w jaki sposób utrzymać prawidłowe ciśnienie w kołach, a wolontariusze PCK mierzą ciśnienie krwi kierowców.

Firmy członkowskie POPIHN: Exxon-Mobil, Shell Polska oraz Total Polska są członkami Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa, promującego bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

POLITYKA ŚRODOWISKOWA

Działalność biznesowa spółek członkowskich POPIHN opiera się na zachowaniu możliwie najwyższej neutralności ekologicznej procesów produkcyjnych, logistycznych i dystrybucji produktów. Firma BP jako jedna z pierwszych sieci stacji paliw w trosce o ochronę środowiska zastosowała odsys oparów na wszystkich swoich stacjach i standard dwupłaszczowych zbiorników oraz posiada wewnętrzne systemy zarządzania.

W PKN ORLEN dzięki stosowanym procedurom gwarantującym bezpieczną eksploatację i zachowanie dopuszczalnych parametrów emisji, instalacje produkcyjne nie wywierają istotnego wpływu na bioróżnorodność. Od 2010 roku w Spółce



Fot. BP



Fot. BP

funkcjonuje Zintegrowany System Zarządzania, a od kwietnia 2010 r. obowiązuje Polityka Zintegrowanego Systemu Zarządzania, która określa m.in. cele środowiskowe. W 2011 roku PKN ORLEN otrzymał Certyfikat wdrożenia Ramowego Systemu Zarządzania „ResponsibleCare”[®], rozpoczął także wdrażanie informatycznego narzędzia do bilansowania emisji CO₂ z instalacji. Wprowadzono narzędzie wymiany informacji między spółkami Grupy Kapitałowej, dotyczących zagadnień związanych z ochroną środowiska, poprzez wykorzystanie aplikacji MS SharePoint Services. Platforma usprawnia podstawowe procesy w organizacji, do których należą obieg dokumentów, komunikacja i wymiana informacji, zarządzanie zadaniami oraz wspólna praca nad ich wyko-

naniem. Zapewnia także dostęp do jednolitych i najnowszych wersji dokumentów, umożliwia prowadzenie dyskusji z wykorzystaniem paneli.

Spółka od ponad dekady aktywnie działa na rzecz odbudowy populacji objętego ścisłą ochroną, sokoła wędrownego, m.in. współpracując ściśle ze Stowarzyszeniem na Rzecz Dzikich Zwierząt „Sokół”.

Ekologia jest także bardzo ważnym elementem misji spółki OLPP. Wszystkie działania są prowadzone ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na środowisko. Firma prowadzi szereg inwestycji, między innymi polegających na wstawianiu dodatkowych den w zbiornikach magazynowych oraz zabezpieczeniu tac magazynowych, czy też inwestycji zwiększających wydajność i sprawność instalacji Odzysku Par Benzyn. Ryzyko wystąpienia wycieków i zanieczyszczeń podlega ciągłej analizie. W sposób ciągły prowadzone są prace mające na celu identyfikację terenów, które były zanieczyszczone w okresie, gdy świadomość ekologiczna była na niższym poziomie, a legislacja mniej rygorystyczna. Zidentyfikowane miejsca zanieczyszczeń są zgłaszane i poddawane procesowi rekultywacji w sposób zgodny z uzyskanymi decyzjami.

W celu spełnienia stale rosnących wymagań środowiskowych Grupa LOTOS przyjmuje proekologiczne kryteria rozwoju, wykorzystując jednocześnie najlepsze dostępne techniki w połączeniu z rozwiązaniami charakteryzującymi się niską emisyjnością oraz wysoką efektywnością procesów produkcyjnych. Dotyczy to zarówno samego procesu technologicznego, jak i jego efektów w postaci produk-

tów przyjaznych dla środowiska. Grupa LOTOS należy do wielu organizacji branżowych, na forum których podejmuje wspólne projekty zmierzające do poprawy jakości życia, zarówno pod względem przeciwdziałania istotnym problemom społecznym, jak i środowiskowym. Grupa LOTOS jest jednym z członków – założycieli Central Europe Energy Partners – stowarzyszenia, do którego poza przedsiębiorstwami z sektora energii w Europie, należą także podmioty naukowo-badawcze oraz wyspecjalizowane organizacje. W ramach swoich prac CEEP zajmuje się zagadnieniami związanymi z takimi nośnikami energii jak ropa naftowa, węgiel i paliwa odnawialne, emisją gazów cieplarnianych i infrastrukturą energetyczną w UE. Grupa LOTOS należy do Forum Odpowiedzialnego Biznesu, jest sygnatariuszem Global Compact, czyli inicjatyw na rzecz rozwoju najlepszych praktyk społecznej odpowiedzialności biznesu.

FUCHS OIL CORPORATION (PL), świadoma wpływu prowadzonej działalności na środowisko naturalne, realizuje procesy ukierunkowane na doskonalenie metod zapobiegania negatywnym skutkom oddziaływania na środowisko m.in. poprzez utrzymanie i doskonalenie Systemu Zarządzania Środowiskowego zgodnego z normą ISO 14001:2004. Swoje założenia środowiskowe realizuje poprzez mini-

malizację ilości odpadów, racjonalne zużycie materiałów do produkcji, stosowanie w procesach produkcyjnych surowców i technologii sprawdzonych pod względem bezpieczeństwa dla ludzi i środowiska, doskonalenie procesów technologicznych i modernizację urządzeń, jak również poprzez prowadzenie działań zmierzających do ochrony zasobów naturalnych poprzez ograniczenie zużycia papieru, energii elektrycznej i paliw, zapobieganie możliwości wystąpienia awarii środowiskowych poprzez stały monitoring aparatury i instalacji oraz zastosowanie odpowiednich rozwiązań technologicznych i zabezpieczających, dbanie o czystość wód gruntowych oraz jakość odprowadzanych ścieków poprzez ich monitoring oraz zastosowanie odpowiednich urządzeń oczyszczających. Firma wykazuje aktywność w organizacjach, które zajmują się działalnością na rzecz ochrony środowiska. O podejmowanych działaniach proekologicznych, jak i zmianach w prawie środowiskowym, informowani są pracownicy poprzez wewnętrzny system informacyjny oraz cykliczne szkolenia. W procesy informacyjno-szkoleniowe włączani są również partnerzy biznesowi.

Firma Total, odpowiadając na potrzeby menadżerów zarządzających flotami pojazdów miejskich, opracowała specjalne rozwiązania dla komunikacji miej-

skiej, zmniejszające emisyjność pojazdów. Spełniają one wymagania ekologiczne, techniczne oraz ekonomiczne

Zasadniczym celem, jaki stawia sobie firma Statoil Poland przy projektowaniu, budowie i eksploatacji stacji paliw jest ochrona środowiska. Do standardowych rozwiązań należą: wyprofilowany teren, separatory olejów i benzyn odpowiadające normie DIN 1999 (brak możliwości dostawiania się nieoczyszczonych wód opadowych odpływających z terenu stacji oraz wód z myjni samochodowej do kanalizacji lub bezpośrednio do gruntu), dwuściankowe zbiorniki i elektroniczny monitoring wycieków, zamknięty system odsysania oparów i "wahadło gazowe", szczelne stanowisko zlewowe (zabezpieczenie przed ewentualnym rozlaniem paliwa do gruntu, zawór przeciwprzepełnieniowy czy piezometry, umożliwiające stałą kontrolę czystości wód podziemnych).

W trosce o ochronę środowiska firmy członkowskie POPIHN rozwijają sprzedaż paliw kategorii premium, optymalizujących spalanie w silnikach oraz redukujących wydzielenie szkodliwych związków do atmosfery.

Więcej informacji dotyczących działań związanych ze społeczną odpowiedzialnością biznesu znajdą Państwo w raportach rocznych oraz na stronach internetowych firm członkowskich POPIHN.



Fot. ORLEN