

Przemysł i handel naftowy

Raport roczny/Annual report

2012

**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).

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, Fuchs Oil Corporation (PL) Sp. z o.o., Grupa LOTOS 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., Słownaft Polska S.A., Statoil Fuel & Retail Polska Sp. z o.o., TanQuid Polska Sp. z o.o., TOTAL Polska Sp. z o.o.

STRUKTURA ORGANIZACJI:

WALNE ZGROMADZENIE;

ZARZĄD (dziewięcioosobowy) wybierany na dwuletnią kadencję przez Walne Zgromadzenie – zarządza bieżącą pracą Organizacji. Obecna kadencja obejmuje okres 2012-2014;
BIURO, którym kieruje Dyrektor Generalny podlegający bezpośrednio Zarządowi.

ZARZĄD KADENCJI 2012-2014;

PREZES – **Andrzej Magryś – STATOIL**

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

BIURO;

Dyrektor Generalny – **Leszek Wiciech**

Dyrektor ds. Analiz Rynku Paliw – **Krzysztof Romaniuk**

Dyrektor ds. Regulacji Rynku – **Marcin Szponder**

Kierownik Biura – **Agnieszka Kwiecińska**

KOMISJE:

- Komisja ds. olejów smarowych
- Komisja ds. handlu hurtowego i detalicznego paliwami płynnymi
- Komisja ds. infrastruktury paliwowej i sektora rafineryjnego
- Komisja ds. korporacyjnych

www.popihn.pl

SZANOWNI PAŃSTWO,

kolejny raz Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego oddaje w Państwa ręce raport „Przemysł i handel naftowy”, będący podsumowaniem roku 2012 i zawierający podstawowe dane statystyczne na temat sektora paliw ciekłych w Polsce. Znajdą w nim Państwo analizę rynku oraz omówienie głównych problemów branży czy też wybranych zagadnień z obszaru produkcji i logistyki paliw i olejów smarowych. Informacje dotyczą sektora o zasadniczym znaczeniu dla polskiej gospodarki, zapewniającego bezpieczeństwo energetyczne kraju, zatrudniającego kilkadziesiąt tysięcy osób, a także dostarczającego ważną część dochodów państwa.

Przygotowanie raportu było możliwe dzięki prowadzeniu przez naszych ekspertów stałego monitoringu rynku, analizie danych z firm członkowskich POPiHN oraz obserwacji segmentu niezależnych przedsiębiorców, działających w obszarze handlu hurtowego i detalicznego. Duże znaczenie dla rzetelności danych miała współpraca z instytucjami rządowymi, w tym Ministerstwem Finansów oraz Agencją Rezerw Materiałowych.

Obraz rynku opisany w raporcie różni się od tego, do czego przyzwyczailiśmy się w poprzednich latach. Po raz pierwszy prognozy rozwoju rynku, przygotowane pod koniec roku 2011, tak znacząco odbiegają od oficjalnych wyników na koniec roku 2012. W naszej ocenie, oprócz obiektywnych powodów, takich jak spowolnienie gospodarcze czy też wysokie ceny paliw, zaistniała sytuacja wynika z drastycznego wzrostu szarej strefy w obrocie paliwami w ostatnich miesiącach. Świadczą o tym m.in. rozbieżności w danych, wykazywanych przez firmy członkowskie POPiHN oraz przedsiębiorców spoza naszej organizacji działających w obszarze detalicznej i pozadetalicznej sprzedaży paliw.

Zgodnie z oficjalnymi danymi na polskim rynku nastąpiło znaczące załamanie popytu na olej napędowy i dalszy spadek popytu na benzynę. Jednocześnie wzrost wykazał rynek autogazu. W naszej ocenie w rzeczywistości konsumpcja oleju napędowego nie zmniejszyła się aż tak bardzo, a być może pozostała nawet na poziomie roku minionego. Do zafałszowania oficjalnych danych przyczynia się szara strefa, która w ocenie firm członkowskich POPiHN osiągnęła nienotowany dotychczas poziom. Spadek popytu na benzynę i wzrost popytu na autogaz wynika z dysproporcji cenowych między tymi substytutowymi paliwami, wynikającymi nie tylko z niższej ceny autogazu netto, ale też znacząco niższego opodatkowania tego paliwa.

Okresowo cena benzyny była też niższa od ceny oleju napędowego. Sytuacja taka być może będzie występować coraz częściej, co – w szczególności mając na uwadze plany Komisji Europejskiej w zakresie opodatkowania paliw - może oddziaływać na strukturę rynku pojazdów.

Życząc interesującej lektury oddaję w Państwa ręce raport „Przemysł i handel naftowy 2012”.



Andrzej Magryś
Prezes Zarządu POPiHN

Przemysł i handel naftowy

Raport roczny/Annual report

2012

oil industry
and trade

POPiHN
Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

© Copyright by Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2013.

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

WARTOŚCI PRZELICZENIOWE WYKORZYSTANE W RAPORCIE:

1 BARYŁKA ROPY NAFTOWEJ (1 BBL) = 159 LITRÓW
1 TONA ROPY NAFTOWEJ = 7,26 BBL

Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla I kwartału 2012:

Benzyny silnikowe 0,743 Mg/m³
Olej napędowy 0,832 Mg/m³
Lekki olej opałowy 0,835 Mg/m³
LPG 0,560 Mg/m³

Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla II kwartału 2012:

Benzyny silnikowe 0,733 Mg/m³
Olej napędowy 0,833 Mg/m³
Lekki olej opałowy 0,833 Mg/m³
LPG 0,562 Mg/m³

Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla III kwartału 2012:

Benzyny silnikowe 0,748 Mg/m³
Olej napędowy 0,834 Mg/m³
Lekki olej opałowy 0,832 Mg/m³
LPG 0,549 Mg/m³

Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla IV kwartału 2012:

Benzyny silnikowe 0,750 Mg/m³
Olej napędowy 0,834 Mg/m³
Lekki olej opałowy 0,835 Mg/m³
LPG 0,569 Mg/m³

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



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



Grupa LOTOS 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 Fuel & Retail Polska Sp. z o.o.



TanQuid Polska Sp. z o.o.



TOTAL Polska Sp. z o.o.

06 Główne problemy
branży paliwowej w Polsce

12 Przerób ropy naftowej
Produkcja paliw ciekłych

14 Import paliw ciekłych

15 Eksport paliw ciekłych

16 Konsumpcja krajowa paliw
ciekłych

19 Rynek detaliczny

24 Prognoza popytu dla rynku
polskiego do roku 2020

25 Informacje o cenach paliw
silnikowych

34 Rynek olejów smarowych

40 Informacja o rynku
logistyki ropy naftowej
i paliw ciekłych

44 Wybrane zagadnienia
dotyczące odpowiedzialnego
biznesu



GLÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE

1. SZARA STREFA

Rok 2012 przyniósł drastyczny wzrost szarej strefy w obrocie paliwami, co widać zarówno w oficjalnych statystykach dotyczących runku paliw, jak też w obserwacjach poszczególnych firm naftowych działających na rynku polskim. Wskazują na to również rozbieżności między danymi z rynku paliw (zwłaszcza hurtowego), a danymi na temat tempa rozwoju gospodarczego czy rynku przewozów towarowych. Szacujemy, że w roku 2012 r. szara strefa w handlu olejem napędowym – głównym obszarze szarej strefy w handlu paliwami - kształtowała się na poziomie 6-7% rynku, czyli około 100 tys. m³ ON miesięcznie, o wartości około 500 mln PLN brutto miesięcznie. Straty budżetu państwa tylko z tytułu nieodprowadzania podatków od sprzedanych paliw mogą wynieść ok. 3 mld PLN. Unikanie obciążeń fiskalnych oraz oferowanie paliw na korzystnych warunkach firmom-odbiorcom, borykającym się z zatorami finansowymi i trudnymi warunkami na bardzo konkurencyjnym rynku paliwowym, stwarzało możliwość osiągnięcia znacznych dochodów, ze szkodą dla budżetu państwa i firm prowadzących działalność w pełni zgodną z prawem. Pojawiały się oferty na olej napędowy z upustem 300 i więcej złotych na każdym 1000 litrów, podczas gdy w normalnych warunkach upust może osiągać maksymalnie 150 PLN. W tej sytuacji legalnie działający przedsiębiorcy nie mieli szansy na konkurowanie z szarą strefą. Przedstawiciele niektórych niezależnych operatorów, głównie działających w obszarze małych stacji paliw, publicznie przyznali, że kupowali paliwo od firm działających w szarej strefie, gdyż niska marża na paliwa nie pozwalała im konkurować z dużymi sieciami w inny sposób. W ten sposób niska rentowność branży przyczynia się do rozwoju szarej strefy.

SZARĄ STREFĘ W PALIWACH MOŻNA ZDEFINIOWAĆ DWOJAKO:

1. jako działania polegające na ewidentnym łamaniu prawa w celu osiągnięcia korzyści majątkowych, czyli przestępczość gospodarczą, głównie:

- wyłudzenie VAT;
- omijanie podatku akcyzowego;
- oraz wwóz nadmiernych ilości paliwa ponad dozwolony limit;

d. prowadzenie nielegalnych stacji paliw (brak centralnej ewidencji).

2. jako działania polegające na obchodzeniu niedoskonałego prawa w celu osiągnięcia korzyści majątkowych;

a. wykorzystywanie luk prawnych w Ustawie o zapasach obowiązkowych;

b. wykorzystywanie niedoskonałości przepisów o stosowaniu biopaliw (NCW);

c. wprowadzanie do obrotu olejów smarowych sprowadzanych z państw, w których nie są one obłożone podatkiem akcyzowym.

Nasze stanowisko:

Oczekujemy na podjęcie zdecydowanych działań na rzecz ograniczenia szarej strefy, zarówno przez organa ścigania i kontroli skarbowej, jak też poprzez przyjęcie odpowiednich zmian w prawie (wprowadzenie gwarancji bankowych lub depozytów pieniężnych jako zabezpieczenia koncesji na obrót paliwami, zmiana systemu zapasów obowiązkowych, przepisy biopaliwowe etc.). Stworzenie centralnego rejestru stacji paliwowych (tzw. ogólnopolskiej platformy paliwowej), umożliwiającego poszczególnym służbom państwowym wymianę informacji i koordynację kontroli, a także weryfikację wszystkich działających w tym obszarze podmiotów przy niskich kosztach utworzenia takiego systemu, znakomicie ułatwiłoby walkę z szarą strefą. Zintegrowanie kas fiskalnych z odmierzaczami paliw na stacjach paliw zdecydowanie uszczelniloby system obrotu paliwami – przy stosunkowo niskich kosztach.

2. RENTOWNOŚĆ BRANŻY

Mimo chwilowych okresów, kiedy opłacalność obrotu paliwami nieco się poprawiała, marże w obrocie paliwami w rozliczeniu średniorocznym pozostają wciąż na niskim poziomie. Część polityków wywierała nacisk na firmy paliwowe, wzywając je do obniżenia cen w imię odpowiedzialności społecznej. Tymczasem w roku 2012 średnie marże wynosiły dla ON 18 gr/litr (3% ceny detalicznej), zaś dla benzyn 16 gr/litr (2% ceny detalicznej) podczas gdy warunki ekonomiczne dla rozwoju i konkurencyjności branży wymagają marż na poziomie około 30 gr/l. 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, a także pozyskiwaniu paliwa z szarej strefy. Na wysoką cenę paliw wpływają w dużym stopniu obciążenia o charakterze podatkowym i podobnym; obecnie stanowią one 48% ceny benzyny, 44% ceny oleju napędowego i 35% ceny autogazu. Trudne warunki rynkowe sprawiają, że niektórzy gracze międzynarodowi podejmują decyzje o wycofaniu się z obecności na polskim rynku, jak na przykład NESTE Polska.

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. Przepisy prawa powinny być tak skonstruowane, by zapewniona była minimalna rentowność obrotu paliwami, uzasadniająca kontynuację tej działalności przez przedsiębiorców. W 2013 roku wysokość podatku akcyzowego dla benzyn i oleju napędowego pozostaje powyżej minimum unijnego, określonego na podstawie kursu EURO z 1 października 2012. Obniżka wpływów do budżetu z tego tytułu mogłaby zostać zniwelowana poprzez efektywniejsze zwalczanie szarej strefy, a także pobudzenie popytu na paliwa. Ustalenie podatku akcyzowego na poziomie minimum UE pozwoliłoby na obniżkę detalicznej ceny benzyny o 24 gr/litr, zaś oleju napędowego o 12 gr/litr. Ponadto sprzeciwiamy się jakimkolwiek działaniom, mogącym spowodować ograniczenie zakresu świadczonych usług i sprzedawanych na stacjach towarów, np. poprzez zakaz sprzedaży alkoholu czy też wyrobów tytoniowych lub leków pierwszej potrzeby.

3. PRZEPISY PRAWA

Kolejne nowelizacje prawa energetycznego oraz innych ustaw doprowadzają do sytuacji, kiedy cały system obejmujący produkcję, logistykę, magazynowanie i obrót paliwami może stać się niespójny. Regulacje przygotowywane przez po-

szczególne resorty często ze sobą nie korelują, co utrudnia funkcjonowanie przedsiębiorstw operujących w branży, zwiększając związane z tym koszty. W przedstawionym na początku października 2012 projekcie ustawy Prawo energetyczne znalazły się zapisy likwidujące wymóg posiadania koncesji na produkcję, przesył, magazynowanie i obrót paliwami ciekłymi. Przyjęcie takiego rozwiązania bez propozycji innych instrumentów kontrolnych grozi pogłębieniem szarej strefy, załamaniem systemu prawa, dotyczącego zapasów obowiązkowych, realizacji NCV, wymagań jakościowych paliw etc.

Nasze stanowisko:

Branża paliwowa krytycznie ocenia projekt zmian w prawie energetycznym, polegających na likwidacji koncesji na produkcję, magazynowanie, przesył i obrót paliwami oraz uznanie tej działalności za działalność regulowaną i proponuje utrzymanie dotychczasowych przepisów do czasu uchwalenia kompleksowej ustawy, regulującej działalność w obszarze przemysłu rafineryjnego, logistyki i obrotu paliwami – tzw. Prawa naftowego. Uważamy, że powinny zostać zdecydowanie podniesione kary za działalność bez koncesji, które obecnie są zdecydowanie

nizsze od kar, nakładanych na legalnie działające podmioty za drobne nawet uchybienia. Uzyskanie koncesji lub wpisu w rejestrze powinno być obwarowane złożeniem gwarancji bankowych lub depozytów pieniężnych jako zabezpieczenia koncesji na obrót paliwami.

4. DIALOG ADMINISTRACJI PAŃSTWOWEJ Z PRZEDSTAWICIELAMI BRANŻY

Pomimo że prowadzony jest 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 generujących olbrzymie koszty i nieuwzględniających sytuacji ekonomicznej w całej UE, zwłaszcza trudnej sytuacji branży rafineryjnej. Skutkuje to dalszym wzrostem cen paliw. Cenną inicjatywą było zwołanie konferencji okrągłego stołu przez Ministerstwo Gospodarki w lipcu 2012.

Nasze stanowisko:

Ponownie występujemy z propozycją zorganizowania pod patronatem premiera rządu RP międzyresortowego okrągłego stołu z udziałem przedsta-

wicieli Sejmu, administracji, reprezentantów branży i ekspertów. Pozwoliłoby to na jasne określenie wzajemnych oczekiwań i wymagań, a w konsekwencji stanowienie lepszego prawa i poprawę konkurencyjności polskiej gospodarki. Liczymy na kontynuację debaty, rozpoczętej przez Ministerstwo Gospodarki w ramach konferencji okrągłego stołu.

5. ELEKTRONICZNE INSTRUMENTY PŁATNICZE

Polska pozostaje krajem, w którym akceptanci kart płatniczych i debetowych ponoszą olbrzymie koszty związane z przyjmowaniem płatności kartami. Średni koszt wszystkich opłat (MSC) wynosi około 2% (ok. 1,6% dla dużych akceptantów), z czego opłata na rzecz wydawców (tzw. interchange fee) wynosi obecnie około 1,6% (ok. 1,4% dla dużych akceptantów). 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. Działania, podjęte przez Narodowy Bank Polski, zmierzają



Fot. BP

ce do obniżenia interchange fee do poziomu powszechnego w innych państwach UE w drodze kompromisu wszystkich zainteresowanych stron, spaliły na panewce ze względu na sprzeciw firmy Mastercard. W tej sytuacji podjęto prace nad regulacjami prawnymi, ograniczającymi poziom opłat ponoszonych przez akceptantów przy płatnościach kartami kredytowymi i płatniczymi.

Nasze stanowisko:

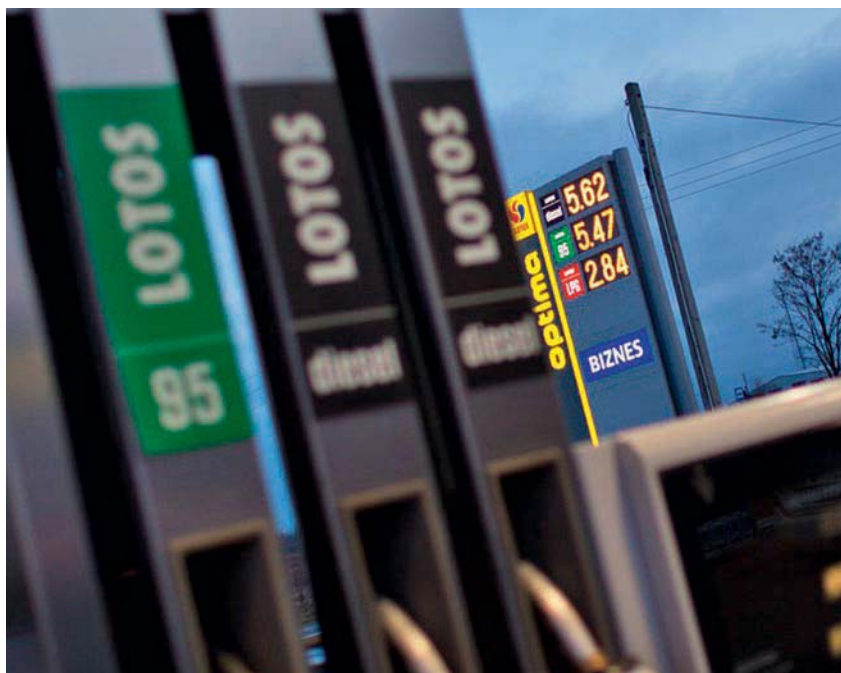
Popieramy jak najszybsze przyjęcie przez Sejm projektu ustawy, przygotowanej i zaaprobowanej w 2012 roku przez Senat. Warto przypomnieć, że poziom opłat transgranicznych waha się na poziomie 0,2-0,3%, zaś w swej ofercie dla administracji i samorządów firma Visa zaproponowała opłaty kwotowe za akceptację kart, przy czym podane stawki 0,20 PLN oraz 0,30 PLN stanowią w naszej ocenie rzeczywisty punkt odniesienia. Podobne decyzje podjęła firma Mastercard.

6. 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 efektywną 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 dal-



Fot. LOTOS

szym wzrostem kosztów, a co za tym idzie cen detalicznych paliw oraz żywności.

Nasze stanowisko:

Oczekujemy przyspieszenia 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, czyli przede wszystkim HVO. Zgodnie z zaleceniami UE rząd nie powinien nalegać na stosowanie biopaliw pierwszej generacji ponad poziom 5%. NCW powinien być zredukowany do poziomu możliwego do realizacji poprzez sprzedaż paliw normatywnych (E5 i B7) przynajmniej do czasu opracowania i wprowadzenia na rynek nowej, efektywnej kosztowo generacji biopaliw. Utrzymywanie wysokiego NCW nie sprzyja polskiemu rolnictwu, gdyż nie jest ono w stanie wyprodukować rzepaku w ilości odpowiadającej zapotrzebowaniu polskiego przemysłu spożywczego i producentów RME. Oczekujemy, że polski rząd poprze propozycję Komisji Europejskiej ograniczenia udziału biopaliw pierwszej generacji (to jest produkowanych z roślin spożywczych) do 5%, jednocześnie redukując NCW.

7. ZAPASY OBOWIĄZKOWE

Do polskiego systemu prawa nadal nie zostały wdrożone zapisy Rady 2009/119/WE z dnia 14 września 2009 roku w kwestii systemu zapasów obowiązkowych. Przedstawione w początkach października 2012 założenia nowej ustawy o zapasach ropy naftowej i paliw ciekłych w minimalnym stopniu odzwierciedlają wieloletnie postulaty branży paliwowej na rzecz zmiany modelu utrzymywania zapasów obowiązkowych. 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. System sprzyja też rozwojowi szarej strefy i zagraża bezpieczeństwu energetycznemu Polski.

Nasze stanowisko:

Konieczne jest jak najszybsze przyjęcie ustawy, transponującej dyrektywę z 14.09.2009 roku i umożliwiającej stopniowe, ale jak najszybsze przejmowanie obowiązków tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych przez państwo. Zmniejszenie obowiązku przechowywania zapasów przez przedsiębiorców zaledwie o 10% w roku 2013 i tylko o 30% w roku 2017 absolutnie nie odpowiada postulatowi branży.

8. PODATEK AKCYZOWY NA OLEJE SMAROWE

Przedsiębiorcy działający w branży olejów smarowych od dawna zwracają

uwagę na fakt, że objęcie olejów podatkiem akcyzowym to wysoce nieefektywne i szkodliwe dla rynku rozwiązanie. Poza Polską oleje opodatkowane są jedynie w 3 innych krajach UE, ale w żadnym z nich nie jest to podatek akcyzowy, gdyż w powszechnie panującej w Europie opinii opodatkowanie tych produktów akcyzą nie jest przewidziane w Dyrektywie Energetycznej. Utrzymanie akcyzy na oleje smarowe obniża konkurencyjność sektora, zarazem sprzyjając rozwojowi szarej strefy, która urosła do rangi głównego problemu branży. Akcyza zakłóca równość podmiotów wprowadzających oleje na rynek, zwiększając koszty funkcjonowania działających zgodnie z prawem przedsiębiorców, co przekłada się na spadek ich konkurencyjności i wyższe ceny produktów.

Sytuacja podmiotów działających w tej samej branży w poszczególnych krajach członkowskich Wspólnoty powinna być równa (zasada level playing field), gdyż niespójne zasady tworzą okazje do rozwoju szarej strefy. Ponadto, jeżeli akcyza 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 oraz dla końcowych odbiorców tych produktów.

Nasze stanowisko:

Uważamy za konieczne przeprowadzenie zmian w polskich przepisach o podatku akcyzowym w taki sposób, by były one spójne z przepisami obowiązującymi w innych krajach Unii Europejskiej, wyrównywały warunki dla wszystkich podmiotów i nie utrudniały działalności polskich przedsiębiorstw działających w tej branży. Możliwym, zgodnym z prawem unijnym i przyjaznym branży rozwiązaniem, pozwalającym na utrzymanie kontroli obrotu olejami bez dodatkowych obciążeń, jest objęcie ich stawką zerową. Mając na uwadze skalę zaangażowanych środków – obniżenie wpływów do budżetu o kwotę rzędu 150 milionów rocznie – w stosunku do osiągniętych przez budżet państwa korzyści, sugerujemy symboliczne podniesienie stawki jakiegokolwiek innego istniejącego już podatku, jako bardziej efektywne ekonomicznie rozwiązanie.

9. TANKOWANIE AUTOGAZU

Samoobsługowe tankowanie autogazu jest dopuszczalne prawie w całej Unii Europejskiej, jako rozwiązanie najbardziej efektywne kosztowo, a także wpływają-

ce na poprawę bezpieczeństwa. W wyniku wieloletnich działań POPIHN w 2012 roku Ministerstwo Gospodarki i Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej doszły do porozumienia w sprawie dopuszczenia samoobsługi. Odpowiedni projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki został skierowany do konsultacji społecznych.

Nasze stanowisko:

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

10. INWESTYCJE AUTOSTRADY

Wraz z rozbudową sieci autostrad i dróg ekspresowych powstają MOP-y (miejsca obsługi podróżnych). Nadmierne wymagania w stosunku do ich operatorów oraz przepisy dotyczące wysokości opłaty dzierżawnej (3% od obrotu oraz zadeklarowana opłata stała) 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 inwestowaniu nie sprzyja też zmiana otoczenia biznesowego, jak 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. Konieczna jest zmiana wzoru umowy dzierżawnej na obsługę MOP-ów oraz zapisów Ustawy o autostradach płatnych tak, by GDDKiA mogła obniżyć wysokość opłat od dzierżawców w zależności od sytuacji rynkowej, poziomu cen itd.

11. 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. W Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podjęto prace nad przygotowaniem nowelizacji rozporządzenia.

Nasze stanowisko:

Oczekujemy, że ostateczny kształt projektu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej uwzględni specyfikę branży paliwowej, a także dopuści rozwiązania, obecnie powszechnie stosowane w Polsce w innych branżach i w innych państwach Unii Europejskiej.

12. REGULACJE UNII EUROPEJSKIEJ

W organach decyzyjnych Unii Europejskiej toczy się debata nad zaostrzeniem 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. Niezbędna jest odpowiednia aktywność Polski na forum „Rafineryjnego okrągłego stołu”, który w ramach Komisji Europejskiej podjął prace w maju 2012 roku.





PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

(Rys. 1) zrealizowany przez krajowe rafinerie w roku 2012 wyniósł nieco ponad 25 mln ton, to jest o 5% więcej niż w roku 2011.

■ Rys. 1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA ROK 2011 I 2012.

Wyszczególnienie	ROK 2011	ROK 2012	Wskaźnik 2011=100
OGÓŁEM	24,0	25,2	5,0

w mln ton

Źródło: Dane własne POPiHN

Minął kolejny rok, w którym polskie rafinerie zwiększyły przerób ropy – tym razem o 5%, co oznacza wzrost rafinacji o 1,2 mln ton. Koncern PKN ORLEN w swoich polskich rafineriach przerobił 15,5 mln ton surowca (o 4% więcej niż w roku 2011), a Grupa LOTOS 9,7 mln ton (o 5% więcej niż w roku 2011). Wyraźnie widać, iż Grupa LOTOS zbliża się do poziomu 10 mln ton przerobu zakładanego w programie „10+”. Polski Koncern Naftowy ORLEN, mimo silnej konkurencji z północy Polski, również zwiększył przerób ropy, poprawiając swoje dotychczasowe wyniki.

W roku 2012 nie uległa zasadniczej zmianie struktura dostaw surowca do polskich rafinerii. Nadal najwięcej ropy sprowadzono z Rosji (93%) i była to średniosiarkowa ropa gatunku REBCO. Ze względu na cenę oraz instalacje polskich rafinerii dostosowane do tego gatunku ropy wschodni kierunek dostaw pozostanie dominującym jeszcze długo. Nie wyklucza to możliwości przerobu innych gatunków ropy, czego przykład mieliśmy w roku minionym w postaci dostaw ro-

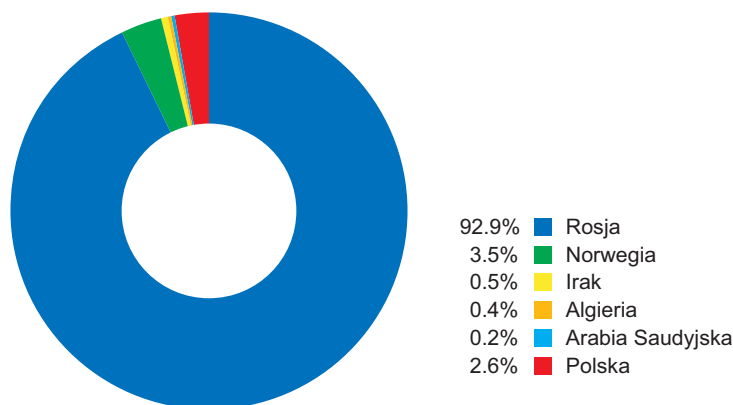
py norweskiej, algierskiej, saudyjskiej czy z Iraku. Warto zaznaczyć, iż kierunki inne niż Rosja i Morze Północne testowane były tylko przez Grupę LOTOS.

Wykres (Rys.2) przedstawia strukturę dostaw ropy naftowej do rafinerii krajowych. Opisana powyżej dominacja dostaw z kierunku wschodniego nie budzi żadnych wątpliwości. Z tego kierunku do rafinerii trafiło ponad 24 mln ton ropy.

Dla dostawy z tego kierunku rafinerie mogą korzystać z renty geograficznej i transportowej, co też skwapliwie czynią wykorzystując do realizacji dostaw głównie instalacje rurowe Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych PERN SA. Zakupy uzupełniające realizowano wykorzystując instalacje portowe Naftoportu na Bałtyku. Skala tych dostaw wyniosła około 2,7 mln ton.

Wielkość dostaw ropy naftowej wydobywanej ze złóż krajowych stanowiła nieco więcej niż 2,5% zaopatrzenia rafinerii, co przekłada się jedynie na około 10 dni przerobu.

■ Rys. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2012 ROKU [%]



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 2012 roku 24,6 mln m³. Tym samym według naszych szacunków - w stosunku do roku 2011 – notowano wzrost produkcji paliw ciekłych o 3%.

■ Rys. 3 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W LATACH 2012 I 2011 [w tys. m³]

Wyszczególnienie	ROK 2011	ROK 2012	Wskaźnik 2011=100
Benzyny silnikowe	5 219	5 357	103
Olej napędowy	13 199	13 040	99
Gaz płynny LPG	448	654	146
Paliwo JET	1 075	1 156	108
Lekki olej opałowy	933	1 299	139
Ciężki olej opałowy	2 943	3 111	106
OGÓŁEM	23 817	24 617	103

Źródło: Dane własne POPiHN

Jedynym produktem, którego produkcja była niższa niż przed rokiem, okazał się olej napędowy, co odzwierciedlało popyt na ten gatunek paliwa. Zwiększony przerób ropy doprowadził do zwiększenia

produkcji pozostałych gatunków paliw, w tym frakcji lekkich, jak benzyny silnikowe i gaz płynny LPG oraz średnich, jak paliwo lotnicze JET i lekki olej opałowy. Konsekwencją zwiększenia

przerobu było też zwiększenie produkcji ciężkich olejów opałowych, tym bardziej, iż od II kwartału 2012 znacznemu osłabieniu uległ krajowy rynek asfaltów. Konieczność realizacji zwiększonego (z 6,2% do 6,65% 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. Zwiększenie produkcji większości paliw przełożyło się na ograniczenie ich importu. Znaczny spadek popytu na olej napędowy, stymulowany też wzrostem udziału szarej strefy w rynku tego paliwa,

doprowadził do niewielkich korekt produkcyjnych. Wzrost produkcji frakcji średnich (JET, LOO) wymusił zwiększoną produkcję benzyn, która nie znajdując nabywców w kraju kierowana była poza granice Polski. Wzrastające zapotrzebowanie na paliwa lotnicze typu JET w kraju, w miarę uruchamiania nowych terminali przy krajowych portach lotniczych skutkowało produkcją na zwiększonym poziomie. Z kolei towar, który nie znalazł nabywców w kraju, był chętnie kupowany za granicą.

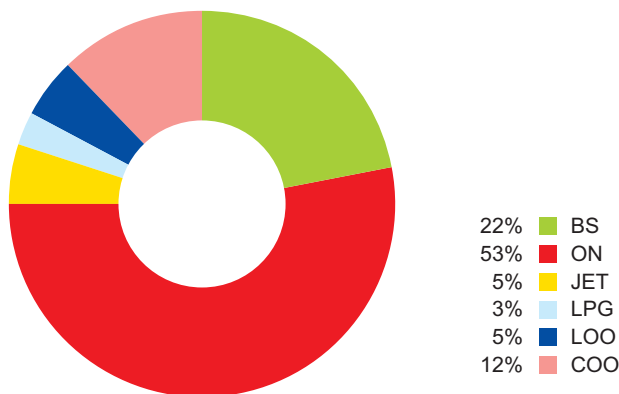
Produkcja oleju napędowego spadła prawie o 160 tys. m³ (o 1%), co było nowym zjawiskiem dla tego paliwa. Przez ostatnie kilka lat mieliśmy do czynienia z intensywnym wzrostem produkcji paliwa do silników Diesla, stymulowanym dobrymi wynikami gospodarki i dieselizacją floty transportowej. Wzrost produkcji benzyn silnikowych szacowany jest na 3% i to również jest odwróceniem trendu dla tego gatunku paliwa. Dotychczas mieliśmy do czynienia ze spadkami produkcji wymuszonymi redukcją popytu. Wzrosła produkcja gazu płynnego LPG kierowanego do odbiorców zewnętrznych rafinerii. To skutek przestawienia energetycznych linii rafinerii na nowe paliwo, jakim jest gaz ziemny. Dotychczas część produkowanego LPG wykorzystywano do produkcji wodoru i częściowo do procesów grzewczych. Zmniejszenie produkcji oleju napędowego z jednoczesnym wzrostem przerobu ropy pozwoliło na intensyfikację produkcji frakcji średnich, takich jak lekki olej opałowy czy paliwo JET. W przypadku tego pierwszego wzrost produkcji pozwolił ograniczyć import.

W porównaniu z rokiem 2011 wyprodukowano o 3% więcej paliw ciekłych, przy czym największy wzrost produkcji notowano dla lekkiego oleju opałowego, którego pula zwiększyła się o 366 tys. m³. Benzyn silnikowych wyprodukowano więcej o 138 tys. m³, a spadek produkcji oleju napędowego wyniósł 159 tys. m³. Łącznie dla paliw ciekłych zanotowano wzrost produkcji o 800 tys. m³ i tym samym powtórzono procentowy wzrost relacji produkcyjnych między rokiem 2011 i 2010.

Z powodu obniżenia produkcji oleju napędowego i wzrostu produkcji pozostałych gatunków paliw niewielkiej zmianie w stosunku do roku 2011 uległa struktura produkcji paliw, którą przedstawiono na rys. 4.

Wprawdzie produkcja oleju napędowego wciąż stanowi dominującą pozycję w produkcji krajowych rafinerii, to jednak udział tego paliwa w strukturze

■ Rys. 4 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2012 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN

produkcji zmalał o 2 punkty procentowe. Swoją udział utrzymała benzyna, natomiast jednopunktowemu zwiększeniu uległy udziały olejów opałowych oraz LPG.

Do produkcji paliw płynnych zalicza się także proces blendowania paliw tradycyjnych z biokomponentami. W roku 2012 do produkcji i sprzedaży od kwietnia został skierowany olej napędowy z 7% domieszką estrów zwany paliwem B7 jako typowe paliwo normatywne. Taką decyzją regulatora państwowego pozwoliła na znaczne ograniczenie wymuszonej sprzedaży paliwa B100 i tym samym ułatwiła firmom realizację Narodowego Celu Wskaźnikowego. Nie weszły natomiast w życie przepisy umożliwiające zwiększone dodawanie ilości alkoholu do benzyn silnikowych, więc zgodnie z prawem można było dodawać do tych paliw tylko do 5% objętości biokomponentów. Ograniczenia ustawowe powodowały, że realizacja NCW nie była możliwa tylko poprzez sprzedaż paliw normatywnych, zawierających biokomponenty. W roku 2012 NCW wyniósł 6,65% biokomponentów przeliczonych na wartość opałową poszczególnych paliw, więc należałoby dodawać do benzyny 10,03% objętości etanolu, a do ole-

ju napędowego 7,16% objętości estrów, by móc zrealizować NCW tylko poprzez sprzedaż mieszanek paliwowych, zawierających biokomponenty. Dlatego też firmy produkujące i importujące paliwa musiały nadal sprzedawać czyste estry jako biopaliwo B100, chociaż dzięki nowelizacji przepisów ich ilość mogła być znacznie mniejsza niż w roku 2011, pomimo wzrostu NCW. Przyczyniła się do tego też możliwość redukcji NCW przez poszczególne podmioty pod warunkiem dokonania 70% zakupów estrów na terenie Unii Europejskiej. Wszystko wskazuje na to, że kosztem własnych zysków – niższym niż przed rokiem, ale jednak - spółki należące do POPiHN wykonały nałożony na nie NCW. Według wstępnych danych do paliw dodano około 300 tys. m³ etanolu i około 780 tys. m³ estrów. Sprzedaż paliwa B100 szacowana jest na około 125 tys. m³ (ostateczne dane znane będą do końca marca 2013). Oznacza to, że sprzedaż paliwa B100 w stosunku do roku 2011 spadła o około 345 tys. m³. Narodowy Cel Wskaźnikowy na rok 2013 określony jest na poziomie 7,1% wg wartości opałowej, co prawdopodobnie będzie skutkowało utrzymaniem, a nawet ponownym zwiększeniem sprzedaży B100.



Fot. FUCHS

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

(rys. 7 i 8) według pierwszych szacunków wyniósł w roku 2012 prawie 6 mln m³. Jest to wynik o prawie 30% niższy niż w roku 2011. Dużym zaskoczeniem jest aż tak wysoki spadek importu oleju napędowego. Dla tego gatunku paliwa notowano spadek oficjalnego importu o prawie 50%. Tak wysokiego spadku nie tłumaczy zmniejszenie popytu krajowego – tym bardziej, że produkcja krajowa też zmalała. Przyczyn spadku należy raczej upatrywać w rozwoju szarej strefy na rynku tego gatunku paliwa.

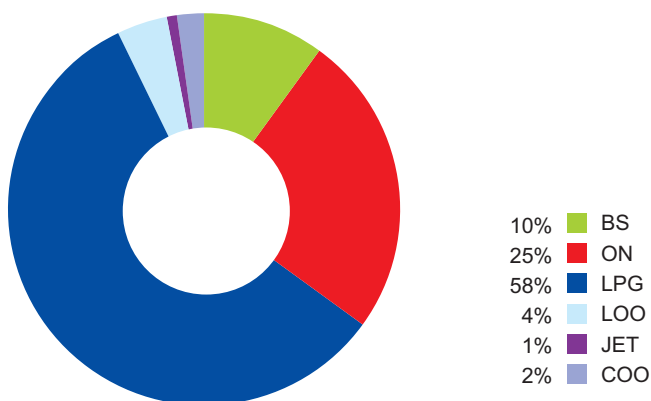
Spadek krajowego popytu na benzynę i wzrost produkcji krajowej przełożył się na zmniejszenie dostaw z zagranicy. Inny trend – tzn. wzrost produkcji krajowej przy wzroście krajowego popytu – spowodował niewielkie zmniejszenie importu gazu płynnego LPG. Spadły dostawy zagraniczne lekkiego oleju opałowego zastąpione produkcją krajową.

Spadek oficjalnie notowanego importu paliw ciekłych – w stosunku do roku 2011 – wyniósł 2,3 mln m³ i przyczynił się do znacznego zmniejszenia ilościowej różnicy pomiędzy towarem, który się do Polski wwozi i który się z kraju wywozi (tzw. import netto).

Zwiększenie produkcji w instalacjach produkcyjnych Grupy Lotos i w PKN ORLEN niewątpliwie (w kontekście całości rynku paliw ciekłych) wpłynęło na zmniejszenie importu. Jednak w przypadku oleju napędowego docierały liczne sygnały z rynku, iż część oficjalnego importu została zastąpiona dostawami realizowanymi poza oficjalną statystyką z naruszeniem zasad fiskalnych państwa (szara strefa). Tak znaczne obniżenie dostaw paliw do kraju wpłynęło na zmianę struktury importu paliw. Na znaczeniu zyskał bardzo import LPG (wzrost udziału o 16 punktów procentowych), a stracił olej napędowy (spadek udziału o 14 punktów procentowych). Dwukrotnie zmniejszył się też udział lekkiego oleju opałowego w całej puli importowej.

Zmniejszenie importu dotyczyło zarówno spółek zrzeszonych w POPIHN, jak też operatorów niezależnych. Dla tych pierwszych, wzrost produkcji krajowej i spadek popytu, skutkowało obniżką importu całej puli paliw ciekłych w granicach 40%, a dla operatorów niezależnych – dla których istotną pozycją jest import gazu płynnego LPG, który zabezpiecza ponad 80% popytu – spadek przywozu paliw do kraju wyniósł około 15%. W ujęciu wolumenowym koncerny sprowadziły o około 1,8 mln m³ mniej paliw (z czego olej napędowy to około 1,4 mln m³), a operatorzy niezależni około 600 tys. m³ (z czego olej napędowy to około 250 tys. m³). Te liczby wyraźnie pokazują, w kogo najbardziej uderza działalność szarej

■ Rys. 5 STRUKTURA IMPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2012 [%]



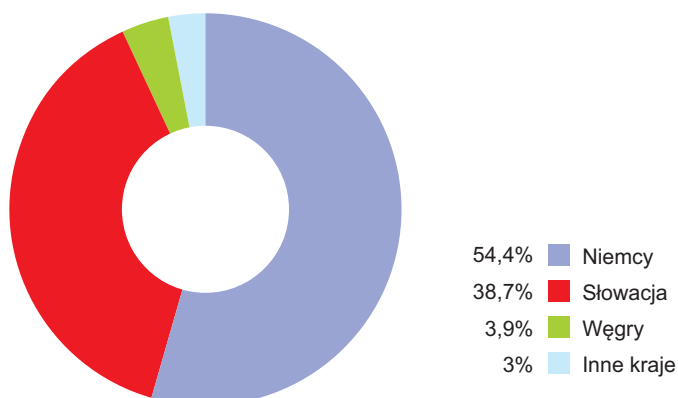
Źródło: Opracowanie własne POPIHN

■ Rys. 6 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYĆ WW PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2012 I 2011

Wyszczególnienie	ROK 2011 tys. m ³	ROK 2012 tys. m ³	Wskaźnik 2011=100
Benzyny silnikowe	769	596	77
Olej napędowy	3 160	1 485	47
Gaz płynny LPG	3 500	3 386	97
Lekki olej opałowy	608	218	36
Paliwo JET		36	-
Ciężki olej opałowy	122	127	104
Ogółem paliwa płynne	8 159	5 848	72

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPIHN

■ Rys. 7 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]



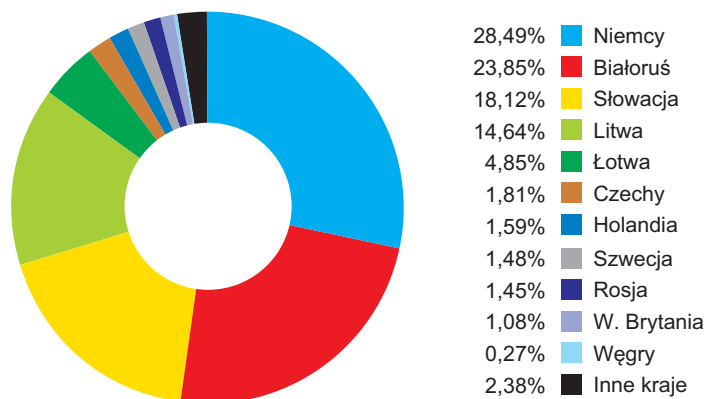
Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPIHN

strefy na rynku paliw ciekłych. Łącznie spółki zrzeszone w POPIHN sprowadziły 2,5 mln m³ paliw ciekłych, a operatorzy niezależni 3,4 mln m³ (w tym 2,7 mln m³ to gaz płynny LPG).

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

Olej napędowy sprowadzano z większej ilości krajów niż benzyny silnikowe, ale również dla tego gatunku paliwa kierunki dostaw uległy tylko niewielkim modyfikacjom w stosunku do stanu sprzed roku. Najwięcej paliwa do silników Diesla sprowadzono oficjalnie z Niemiec i Białorusi. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nie należących do UE, sprowadzono około 25% wszystkich importowanych paliw. Dodając do tego kierunek litewski i łotewski, łącznie z kierunkiem wschodniego sprowadzono około 45% całego importu oleju napędowego. To o 2 punkty procentowe więcej niż przed rokiem.

■ Rys. 8 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPEĐOWEGO [%]



Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

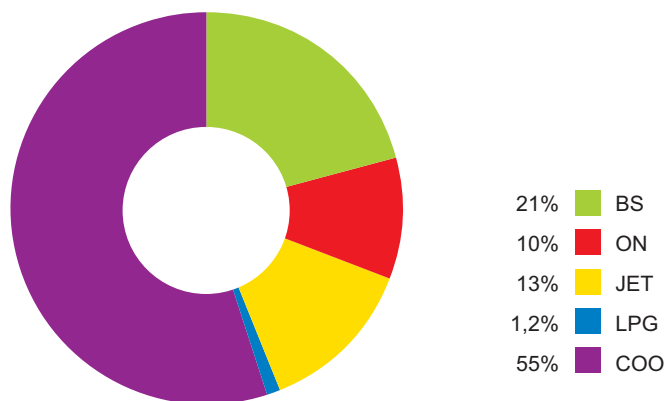
EKSPORT (rozumiany jako suma eksportu właściwego i dostaw wewnątrzspółnotowych) paliw ciekłych

(rys. 9 i 10) wyniósł w 2012 roku prawie 4,3 mln m³ i jest to wynik wyższy od wyniku z roku 2011 o 26%. Oznacza to, iż w roku 2012 wysłano za granicę o około 900 tys. m³ więcej paliw ciekłych niż rok wcześniej.

Większa produkcja w krajowych rafineriach oraz spadek popytu krajowego wymuszony spowolnieniem gospodarczym, wysokimi cenami paliw i rosnącą szarą strefą spowodowały, iż znacznie wzrósł eksport paliw. Największy procentowy przyrost eksportu uzyskano dla oleju napędowego, którego wysłano za granicę 3 razy więcej niż przed rokiem. Z kolei wolumenowo największy przyrost notowano dla ciężkiego oleju napędowego (+ 312 tys. m³) i dla benzyn silnikowych (+211 tys. m³). Ciężki olej opałowy wciąż pozostaje kluczowym paliwem eksportowym z Polski. Warto jednak zauważyć, iż z roku na rok zwiększeniu ulega eksport benzyn silnikowych i oleju napędowego. Rośnie też sprzedaż zagraniczna paliwa JET pomimo wzrostu zapotrzebowania na krajowych lotniskach. Udział ciężkiego oleju opałowego w całości eksportu paliw płynnych uległ, kolejny raz, obniżeniu o 5 punktów procentowych, ale wciąż wynosił 55%.

Wykazywane w tym miejscu dostawy eksportowe paliwa JET to dostawy realizowane bezpośrednio przez krajowych

■ Rys. 10 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2012 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN

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 2012 wyniosła 584 tys. m³, czyli o 22 tys. m³ mniej niż w roku poprzednim.

Główne kierunki eksportu i dostaw wewnątrzspółnotowych benzyn silnikowych to Ukraina (39%) i Szwecja (22%),

a oleju napędowego Wielka Brytania (59%) i Niemcy (17%). Ciężki olej opałowy trafiał głównie do Holandii (37%) i Danii (36%). Bezpośrednie dostawy zagraniczne paliwa JET realizowane przez rafinerie krajowe kierowane są głównie do Szwecji (32%) i na Litwę (24%).

■ Rys. 9 STRUKTURA EKSPORTU I DOSTAW W ROKU 2011 I 2012 [w tys. m³]

Wyszczególnienie	ROK 2011	ROK 2012	Wskaźnik 2011=100
Benzyny silnikowe	698	909	130
Olej napędowy	136	407	299
Paliwo lotnicze JET	476	546	115
LPG*	36	51	142
Ciężki olej opałowy	2 047	2 359	115
OGÓŁEM	3 393	4 272	126

*eksport bezpośredni bez reeksportu

Źródło: Dane własne POPiHN



Fot. NESTE

KONSUMPCJA KRAJOWA paliw ciekłych w roku 2012

Poniżej przedstawiono wstępne porównanie konsumpcji krajowej paliw ciekłych w roku 2012 do konsumpcji w roku 2011. Ostateczne dane, uwzględniające końcowe rozliczenie przez Ministerstwo Finansów importu i dostaw wewnątrzspółnotowych, a także zatwierdzone raporty spółek wchodzących w skład POPIHN, będą dostępne w połowie 2013 roku, dlatego też przedstawiane wyniki należy traktować jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

■ Rys. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W KRAJU W ROKU 2012 W PORÓWNANIU DO ROKU 2011 ROKU.

Wyszczególnienie		ROK 2011		ROK 2012		Wskaźnik 2011=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	5 309		5 024		95
	w tym całkowity import	769	14	596	12	77
Olej napędowy	Konsumpcja	15 748		14 289		91
	w tym całkowity import	3 160	20	1 485	10	47
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	3 911		4 024		103
	w tym całkowity import	3 500	89	3 386	84	97
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	24 968		23 337		93
	w tym całkowity import	7 429	30	5 467	23	74
Paliwo JET	Konsumpcja	606		614		101
	w tym całkowity import	0	-	36	6-	-
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	1 293		1 121		87
	w tym całkowity import	608	47	218	19	36
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	673		709		105
	w tym całkowity import	122	18	127	18	104
OGÓŁEM	Konsumpcja	27 540		25 781		94
	w tym całkowity import	8 159	30	5 848	23	72

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPIHN

Wyniki konsumpcji paliw w roku 2012 nieco zaskoczyły. Wprawdzie spodziewano się lekkiego obniżenia dynamiki wzrostu rynku paliw w Polsce spowodowanego zmianą stawek akcyzy na olej napędowy, spowolnieniem gospodarki i zmniejszeniem zamożności społeczeństwa, ale skala zmian była zaskoczeniem - tym większym, że gospodarka polska utrzymała poziom wzrostu w wysokości 2%. Najbardziej do spadku konsumpcji paliw przyczyniło się obniżenie popytu na olej napędowy. Był on o wiele niższy, niż wynikałoby to ze wskaźników gospodarczych, a przeciwieństwo stanu rynku tego gatunku paliwa zależy właśnie od kondycji gospodarki. Przyczyn takiego stanu rzeczy upatruje się głównie w rozwoju szarej strefy, dla której wysokie ceny paliw i chęć obniżenia kosztów działalności w zwalniającej gospodarce stanowiły doskonałą pożywkę. Według szacunków POPIHN szara strefa w rynku oleju napę-

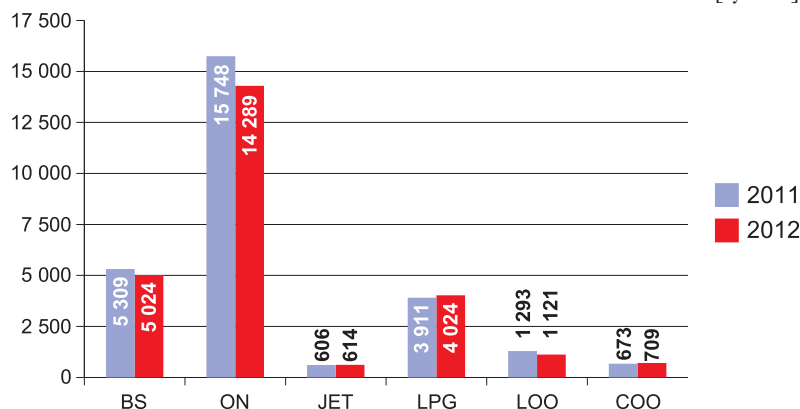
dowego może obejmować nawet 6-7% dostaw na ten rynek. Niektórzy analitycy rynku sugerują, że może to być jeszcze większa skala. Podwyżki cen wpłynęły istotnie na obniżenie popytu na benzyny silnikowe. To już kolejny rok, kiedy obserwowano ograniczenie zapotrzebowania na paliwa do silników z zapłonem iskrowym. Jedynym paliwem silnikowym, dla którego popyt przekroczył poziom z roku 2011 był gaz płynny LPG, głównie ze względu na zwiększone zapotrzebowanie na autogaz będący substytutem benzyn silnikowych. Dobra relacja cenowa na korzyść autogazu zachęcała do tankowania tego paliwa do samochodów posiadających podwójny system zasilania (autogaz/benzyna). Podsumowanie roczne całości rynku paliw ciekłych pokazuje spadek konsumpcji dla benzyn, oleju napędowego i lekkiego oleju opałowego oraz niewielki wzrost popytu dla gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego

JET oraz ciężkiego oleju opałowego. Pod względem wolumenu rynek paliw płynnych w Polsce cofnął się do poziomu z roku 2008. Popyt krajowy na paliwa ciekłe został w całości zaspokojony i nie notowano przypadków zachwiania rynku.



Fot. ORLEN

■ Rys. 12 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2012 I 2011 [tys. m³]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

Uważa się, że konsumpcja oleju napędowego odzwierciedla kondycję gospodarki. W roku 2012 polska gospodarka wyraźnie zwolniła, co było szczególnie widoczne w drugiej połowie roku. Dodatkowo wysokie koszty zakupu oleju napędowego, którego ceny przez spory okres czasu przekraczały ceny benzyny 95, skłaniały do poszukiwań tańszego paliwa, które w dużej ilości oferowała szara strefa. Zatrzymanie lub spowolnienie inwestycji infrastrukturalnych tuż po mistrzostwach EURO 2012, wzrost szarej strefy i wysokie ceny oraz wyhamowanie trendu wzrostowego w dieselizacji floty osobowej znalazły swoje odzwierciedlenie w zmniejszonym popycie. To zupełne odwrócenie trendu obowiązującego dla oleju napędowego od kilku lat. Spadek popytu na paliwa do silników wysokoprężnych o 9% spowodował cofnięcie rynku tego paliwa do wielkości z roku 2010. Udział importu w rynku diesla zmalał o połowę i osiągnął poziom 10%. Wolumenowo to niecałe 1,5 mln m³, podczas gdy jeszcze rok wcześniej było to ponad 3 mln m³. Dane, które posiada POPiHN, dotyczą oficjalnie zewidencjonowanego paliwa. Tymczasem szacunki Organizacji o wielkości możliwej szarej strefy dla oleju napędowego zakładają, iż na rynek mogło być dostarczone o około 6-7% więcej tego produktu, oczywiście z pominięciem obowiązku odprowadzenia stosownych danin państwowych. Gdyby uwzględnić tę dodatkową ilość paliwa, spadek dynamiki konsumpcji diesla byłby mniejszy o kilka procent.

Poziom cen detalicznych jest głównym elementem wpływającym na wysokość zakupów benzyn silnikowych, jako że jest to paliwo kupowane głównie na potrzeby prywatne polskich kierowców. Tym samym rynek ten jest mocno skorelowany z cenami paliwa, a te w roku 2012, choć były w miarę stabilne w ciągu roku, to jednak w stosunku do roku poprzedniego wyższe

o kilkanaście procent. To właśnie ceny benzyn ukształtowały, w dużej mierze, popyt na poziomie niższym o 5% niż w roku 2011. To kolejny rok z podobnym spadkiem popytu. Istotna dla zużycia benzyn silnikowych jest też różnica pomiędzy ceną tego nośnika energii a ceną autogazu, będącego substytutem benzyn, a ta przez cały rok sprzyjała zakupom autogazu. Wzrost produkcji krajowej benzyn spowodował, iż w celu zaspokojenia potrzeb rynku mniej niż przed rokiem sprowadzono benzyn z importu. Udział towarów z zagranicy w rynku benzyn zmniejszył się o 2 punkty procentowe do poziomu 12%.

Potwierdziła się zasada, że im droższe pozostałe paliwa i im więcej Polacy wydają na koszty utrzymania, tym lepiej sprzedaje się autogaz. Szacunkowy wynik dla całego roku pokazuje wzrost konsumpcji LPG o około 3%. Autogaz, do niedawna wykorzystywany głównie przez oszczędnych i mniej zamożnych klientów,

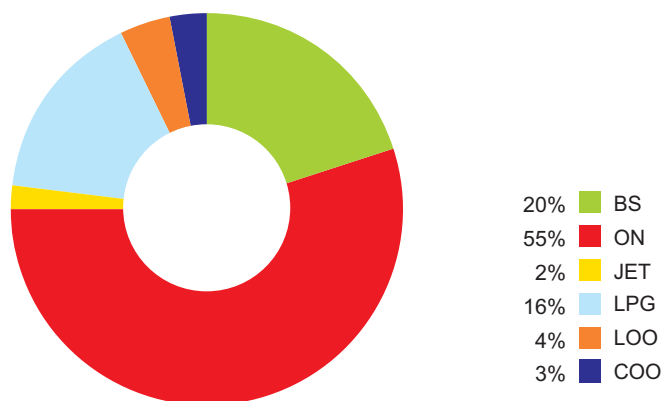
po podwyżkach cen benzyn i oleju napędowego zyskał nowych zwolenników, o czym świadczy wzrastająca ilość montażu nowych instalacji LPG w samochodach – również tych fabrycznie nowych. Dodatkowo niskie temperatury na początku i w końcu roku zintensyfikowały zakupy LPG do celów grzewczych. Ostatecznie konsumpcja tego gatunku paliwa zanotowała 3% wzrost, co ważne – z wykorzystaniem wzrostu produkcji w krajowych rafineriach. Nieco mniej, bo o 3%, sprowadzono LPG z zagranicy, ale wciąż było to około 84% zaopatrzenia rynku. To o 5 punktów procentowych mniej niż w roku poprzednim, ale wciąż paliwo to jest istotnym elementem naszej towarowej wymiany zagranicznej. Trzeba zaznaczyć, iż według oficjalnych statystyk około 150 tys. m³ tego paliwa trafia ponownie za polską granicę w ramach reeksportu realizowanego przez podmioty inne niż koncerny międzynarodowe operujące w Polsce. Ile trafia faktycznie tego dokładnie nie wiadomo.

Zgodnie z oczekiwaniami obserwowano dalsze zmniejszanie się rynku lekkiego oleju opałowego. W roku 2012 spadek wyniósł 13% i tym samym rynek ten zbliża się coraz bardziej do granicy 1 mln m³, podczas gdy jeszcze 5 lat temu było to około 2,5 mln m³. 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. Znakomitą większość popytu na to paliwo (81%) zaspokoiły dostawy z produkcji krajowej.



Fot. ORLEN

■ Rys. 13 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2012 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 14 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2012 [tys. m³]

1	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
2	3	4	
Benzyny silnikowe	596	909	(-313)
Olej napędowy	1 485	407	1 078
LPG	3 386	51*	3 335
Paliwo lotnicze JET *)	36	546*	(-510)
Lekki olej opałowy	218		218
Ciężki olej opałowy	127	2 359	(-2 232)
RAZEM	5 848	4 272	1 576

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

Z roku na rok wzrasta krajowy popyt na paliwo lotnicze JET. W roku 2012 ten wzrost wyniósł 1% i to mimo spowolnienia gospodarki i wysokich cen biletów lotniczych (tanie linie krajowe zbankrutowały, choć przez jakiś czas były dobrym odbiorcą krajowego produktu). Mimo nowych inwestycji podróż polskimi drogami czy koleją nadal jest czasochłonna, więc przed rynkiem przewozów lotniczych jest dobra przyszłość, tym bardziej, że rośnie ilość krajowych lotnisk cywilnych.

Konsumpcja ciężkiego oleju opałowego nieco wzrosła, aczkolwiek daleko jej do możliwości produkcyjnych polskich rafinerii. Tym samym nadwyżki produkcyjne zostały wysłane poza granice kraju.

Łączna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw ciekłych wyniosła 25,8 mln m³ i była niższa o 1,8 mln m³ od konsumpcji z roku 2011. Ten spadek rynku o 6% był również skutkiem zmniejszenia ewidencjonowanego importu o 28%, czyli o 2,3 mln m³. Mimo tego zmniejszenia nadal około 23% rynku jest zaopatrywane poprzez zakupy zagraniczne. To o 7 punktów procentowych mniej niż przed rokiem. Całkowity import paliw ciekłych wyniósł nieco ponad 5,8 mln m³, głównie przez zakupy zagraniczne gazu płynnego LPG i oleju napędowego. Struktura konsumpcji paliw w Polsce została przedstawiona na wykresie (rys.13).

W związku ze spadkiem konsumpcji krajowej większości gatunków paliw ciekłych zmianie uległa struktura konsumpcji. Obniżeniu uległ udział oleju napędowego

(o 2 pp) oraz lekkiego oleju opałowego (o 1 pp), a wzrósł udział benzyn (o 1 pp) i gazu płynnego LPG (o 2 pp). Nie uległa zmianie pozycja paliwa JET oraz ciężkiego oleju opałowego.

Głównym rynkiem zbytu 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 roku 2012 Polska nadal importowała więcej paliw ciekłych, niż ich eksportowała. Jednak na skutek zwiększenia produkcji krajowej, ograniczenia importu i spadku popytu import netto paliw ciekłych zmniejszył się do poziomu 1,6 mln m³, czyli w stosunku do roku 2011 o ponad 3 mln m³. Jeszcze do zeszłego roku bilans obrotów międzynarodowych był – 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. W roku 2012 wyraźnie zmalał import oleju napędowego, jednocześnie znacznie wzrosły wysyłki zagraniczne dla benzyn silnikowych i oleju napędowego.



Fot. SHELL

RYNEK DETALICZNY

W końcówce roku 2012 w Polsce działało około 6,8 tys. stacji paliw, przy czym około 44% na tym rynku stanowiły wciąż obiekty niezależne operujące pod własnymi markami lub pod szyldami prywatnych sieci paliwowych. To o 3 punkty procentowe mniej niż w roku 2011. Jednocześnie rośnie ilość stacji niezależnych działających pod wspólnym logo. Zalety działania w grupie są przez tę część rynku coraz bardziej doceniane. Oprócz działania pod wspólnym brandem coraz lepiej rozwija się też idea grup zakupowych stacji działających pod różnymi markami. Liderem rynku stacji paliw pozostają koncerny krajowe operujące pod logo ORLEN, BLISKA, LOTOS, OPTIMA. Te stacje to już ponad 32% krajowego rynku stacji paliw. Pozycję umacniają też koncerny międzynarodowe, budując nowe stacje i włączając do swoich sieci prywatne obiekty, którym oferowana jest formuła franczyzy. Na koniec roku 2012 liczba stacji koncernów międzynarodowych przekroczyła znacznie poziom 1400 obiektów, co stanowiło nieco ponad 21% rynku stacji paliw. Rośnie liczba i rola stacji przysmakowych. Choć w ogólnej liczbie stacji paliw obiekty te stanowią jedynie nieco ponad 2%, to ich agresywna polityka cenowa przy wysokich cenach paliw na rynku sprawia, że ich udział w ilości sprzedanego paliwa szacuje się już na około 6%. Wartość rynku sprzedaży detalicznej paliw osiągnęła już poziom około 106 mld PLN, a wolumen sprzedanych paliw silnikowych (benzyna, olej napędowy i autogaz) przekroczył barierę 20 mld litrów.

Głównymi wydarzeniami w roku 2012 była deklaracja zakupu sieci NESTE przez SHELL (transakcja ma być zrealizowana w roku 2013), a także dalszy dynamiczny rozwój ekonomicznej części stacji Grupy LOTOS operującej pod logo OPTIMA. Warto też zauważyć, iż był to kolejny rok, w którym wzrastała ilość stacji paliw operujących w barwach koncernów krajowych.

Na rynku przybyło sporo nowoczesnych stacji budowanych przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. Są to duże stacje paliw, zlokalizowane w Miejscach Obsługi Podróżnych, oferujące podróżnym możliwość zakupu paliw oraz szeroki zakres usług dodatkowych, a często możliwość noclegu. Z drugiej strony wysokie ceny paliw skłaniają do rozwijania sieci stacji ekonomicznych lokowanych już nie tylko w miastach, ale

■ Rys. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2010-2012

	2010	2011	2012
Sieci stacji paliw	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012
Koncerny krajowe	2 038	2 117	2 172
Koncerny zagraniczne	1 351	1 392	1 424
Sieci niezależne (operujące pod wspólnym brandem)	517	580	630
Pozostali operatorzy niezależni (około)	2 703	2 520	2 370
Sklepy	146	154	160
OGÓLEM (około)	6 755	6 763	6 756

Źródło: Dane własne POPiHN

również poza nimi. Przykład sieci NESTE pokazuje, że rynek polski nie jest opłacalny dla stacji samoobsługowych. Brak możliwości generowania dodatkowej marży na działalności pozapaliwowej nie pozwala konkurować stacjom tego typu z obiektami, które w trudnych okresach taką możliwość posiadają. Stąd brak rozwoju tego segmentu rynku.

W roku 2012, podobnie jak w latach poprzednich, liderem rynku stacji paliw pozostał PKN ORLEN, który zwiększył liczbę posiadanych stacji netto o 19 obiektów (netto, gdyż trwające wciąż procesy restrukturyzacji sieci powodują zamykanie obiektów ekonomicznie nieatrakcyjnych, rozwiązywanie kończących się umów patronackich, pozyskiwanie nowych stacji w formule franczyzy czy też budowę stacji od podstaw). Firma kończy okres dostosowywania swojej sieci do wyznaczonych przed kilkoma laty standardów. PKN Orlen nie zwiększył ilości stacji w segmencie ekonomicznym BLISKA, co nie oznacza, iż również w tej grupie stacji nie prowadzono prac dostosowawczych, pozyskując nowe obiekty i eliminując te, które przestały być ekonomicznie opłacalne. Na koniec roku 2012 stacji z logo BLISKA było 489. Firma uruchomiła 2 nowe stacje autostradowe.

Grupa LOTOS powiększyła liczbę stacji pod swoimi markami netto o 36 obiektów. Znacznie, bo o 51 stacji, wzrosła ilość obiektów operujących pod logo OPTIMA. Na kolejne lata firma zakłada rozbudowę sieci głównie poprzez rozwój części ekonomicznej i autostradowej. Na koniec roku 2012 spółka miała 405 stacji paliw. Zbudowała też jedną nową stację autostradową.

Tempa rozwoju swoich sieci nie zwalniają też koncerny międzynarodowe mające swoje przedstawicielstwa w Polsce. W tym segmencie rynku w roku 2012 przybyły 32 stacje. Koncern BP – wicelider polskiego rynku stacji paliw

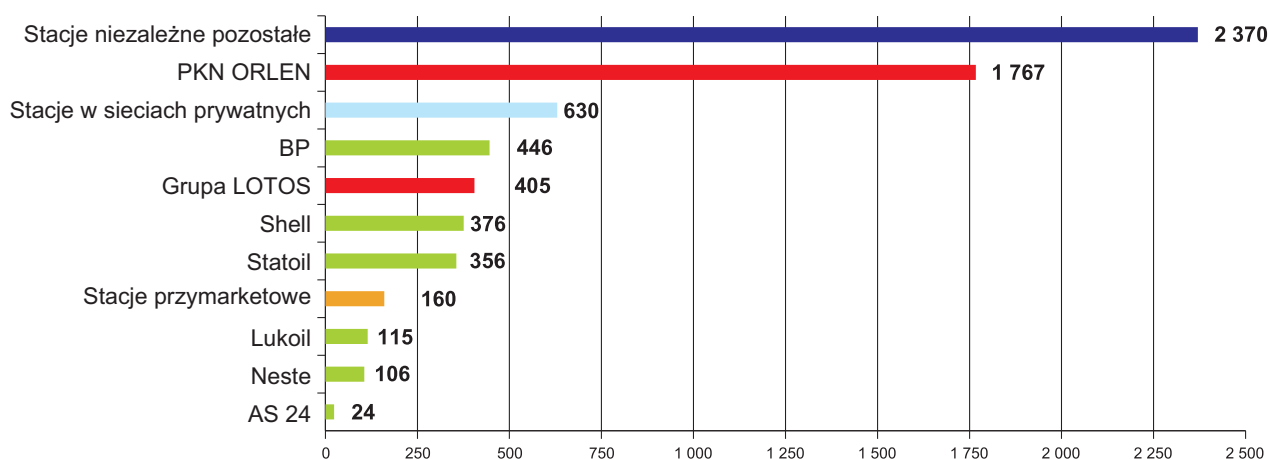
– posiadał na koniec 2012 roku 446 stacji, a to oznacza, że w ciągu roku zwiększył liczbę posiadanych obiektów o 22 – tyle samo co w roku 2011, wybudował też 2 nowe stacje zlokalizowane przy autostradach. Shell utrzymał trzecie miejsce w rankingu rynku stacji paliw, choć w roku 2012 firmie tej przybyła tylko 1 stacja. Statoil zbliżył się do Shell uruchamiając w swoich barwach 7 nowych stacji paliw. 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 2012 wzrosła liczba obiektów działających pod wspólnym brandem w grupie prywatnych sieci niezależnych. Za takie POPiHN uznaje sieci posiadające minimum 10 stacji. Najbardziej aktywne z nich to Huzar, Delfin czy Anwim z brandem Moya. Wspólne logo skupia coraz większą ilość właścicieli niezależnych stacji paliw. Obecnie jest to już często logo ogólnopolskie. Wspólna polityka zakupowa paliw, programy lojalnościowe, a jednocześnie duża niezależność działania powodują, iż stowarzyszenia stają się realną konkurencją dla stacji koncernów krajowych i międzynarodowych.

Dwie nowe stacje oddała do użytku operujący w Polsce LUKOIL, a jedną sieć, która nie zmieniła stanu posiadania była sieć NESTE, która najprawdopodobniej po pozytywnej decyzji UOKiK-u zostanie przejęta przez SHELL POLSKA.

Nowe stacje przy swoich obiektach uruchomiły hipermarkety zwiększając stan posiadania do 160 obiektów. Oznacza to wzrost ilości działających stacji o 6 obiektów. Tym samym pod względem ilości stacji paliw hipermarkety wyprzedziły takie firmy jak LUKOIL czy NESTE. Najwięcej, bo 6 nowych stacji uruchomiono

■ Rys. 16 STAN SIECI STACJI PALIW W POLSCE NA KONIEC ROKU 2012



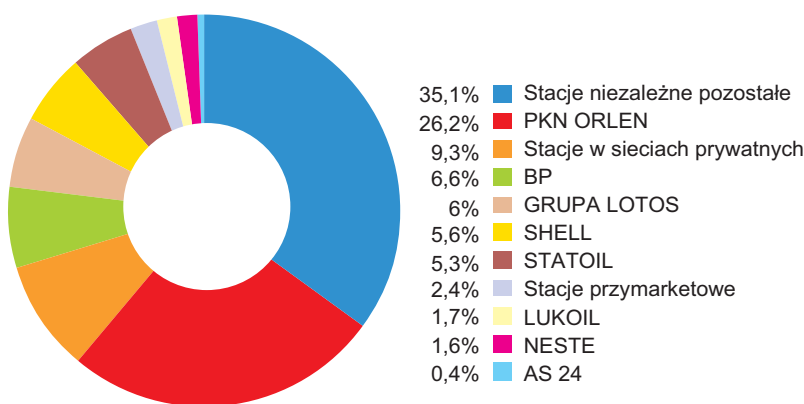
Źródło: Dane własne POPiHN

w pobliżu marketów z logo Intermarkete, jednak liderem w tej grupie przedsiębiorstw pozostaje wciąż Carrefour. 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.

Często rozbudowę sieci koncernowych realizowano poprzez świadczenie franczyzy na rzecz stacji niezależnych, a to skutkowało obniżeniem ilości stacji działających jako obiekty niezależne. Z informacji, do których udało się dotrzeć (a w przypadku stacji niezależnych nie jest to rzeczą łatwą) wynika, że na koniec roku 2012 na polskim rynku pozostało około 2370 stacji działających jako niezależne. Wygaszanie umów patronackich, zrzeszanie się w większe grupy zakupowe oraz poszukiwanie możliwości przetrwania poprzez przyjęcie franczyzy od większych operatorów to najważniejsze zjawiska obserwowane w tej grupie sprzedawców paliw i jednocześnie droga do przetrwania na bardzo trudnym nisko marżowym polskim rynku. Rok 2012 miał być ostatnim, w którym miały obowiązywać dotychczasowe przepisy środowiskowe dla stacji paliw. Ministerstwo Gospodarki podjęło jednak decyzję o przedłużeniu o rok obecnie obowiązujących przepisów i tym samym o rok oddaliło widmo konieczności zamknięcia stacji przez prawdopodobnie kilkuset operatorów – głównie właśnie tych niezależnych, którzy nie zdążyli zrobić bądź nie mieli środków na modernizację. Decyzja ta spotkała się z zastrzeżeniami tej części operatorów, którzy ponieśli nakłady na przebudowę stacji.

W wolnym tempie rozwija się rynek stacji autostradowych, co wynika z opóźnień w oddawaniu do użytku autostrad i dróg ekspresowych, jak również niezbyt korzystnych warunków, narzucanych ope-

■ Rys. 17 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC ROKU 2012 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

ratorom stacji przez GDDKiA. W roku 2012 przybyło jedynie 5 nowych stacji w Miejscach Obsługi Podróżnych. Do dyspozycji kierowców było łącznie 43 stacje zlokalizowane przy autostradach. Większość z tych obiektów jest w gestii PKN ORLEN (22 stacje), Grupa LOTOS posiada 11 stacji, SHELL 6 stacji oraz BP 4 stacje. W przygotowaniu jest kilkanaście nowych lokalizacji autostradowych. Następnym uruchamianiu stacji autostradowych będzie zamknięcie stacji, które dziś funkcjonują na granicy opłacalności, a ze względu na lokalizację staną się mało atrakcyjne po powstaniu sieci autostrad.

Spowolnienie gospodarcze w Europie oddziałuje na Polskę, zmuszając do oszczędności firmy i kierowców indywidualnych. Trudną sytuację wykorzystuje też szara strefa utrudniając działalność legalnie działającym i płacącym daniny państwowe firmom, a niskie marże osiągnięte na sprzedaży paliw nie dają możliwości chociażby na zbliżenie się z cenami do cen oferowanych przez nieuczciwą konkurencję. To wszystko nie napawa optymizmem operatorów stacji paliw, przed którymi staje konieczność unowocześniania i modernizacji obiektów sta-

cyjnych w celu spełnienia wymogów służb kontrolnych i rosnących oczekiwań klientów. Przesunięcie terminu obowiązywania nowych wymogów technicznych na stacjach paliw o rok jedynie przesunęło w czasie wyrok na część stacji – głównie niezależnych. Ten fakt może spowodować, iż w końcówce roku 2013 będziemy mieli do czynienia ze znacznymi zmianami na rynku stacji paliw, głównie kosztem operatorów niezależnych.

Stacje niezależne stanowią w Polsce około 44% rynku stacji paliw i niezmiernie trudno jest pozyskać jakiekolwiek dane obrazujące ich działalność handlową. Za to już ponad 53% rynku stacji paliw i około 70% 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 paliw, a także sprzedaży pozostałych produktów oferowanych na stacjach oraz większości usług typu myjnie, hotele, restauracje. Trendy obserwowane dla tej grupy operatorów praktycznie odzwierciedlają obraz całego rynku, gdyż to właśnie wzorce wdrażane przez te firmy są kopiowane przez pozostałych

operatorów. Poniższe informacje bazują na wynikach stacji paliw firm członkowskich POPiHN.

Główne trendy zachodzące na rynku detalicznej sprzedaży paliw pokazano na rys. 18. Trzy elementy są najbardziej zauważalne. Są to: wzrost sprzedaży paliw typu premium, wzrost liczby stacji działających w formule franczyzy – co jest kontynuacją trendu z roku poprzedniego – oraz znaczący spadek ilości stacji paliw działających w formule DODO (umowy patronackie).

Wzrost sprzedaży paliw typu premium i to zarówno w przypadku benzyn, jak i oleju napędowego, został osiągnięty głównie dzięki odpowiedniej polityce cenowej firm paliwowych spłaszczającej widełki cenowe pomiędzy cenami paliw standardowych i tych z górnej półki. Zmniejszenie różnicy cenowej wraz z odpowiednią zachętą – np.: w formie dodatkowego upustu przy płatności gotówką lub punktami z programów lojalnościowych – przyniosły wymierny efekt, mimo iż w długich okresach czasu ceny na pylonach stacji pokazywały różnicę ceny na poziomie kilku lub kilkunastu groszy. W Polsce wciąż cena jest elementem decydującym o sprzedaży, a pozostałe aspekty – w tym ekologiczne – są brane pod uwagę w drugiej kolejności.

Wzrostowi sprzedaży paliw premium towarzyszyły przeciwne trendy dla paliw standardowych (benzyna 95, ON standard). Wykres odnosi się do zależności dla stacji firm członkowskich POPiHN, a więc należy domniemywać, iż w przypadku stacji niezależnych spadki sprzedaży paliw standardowych były większe.

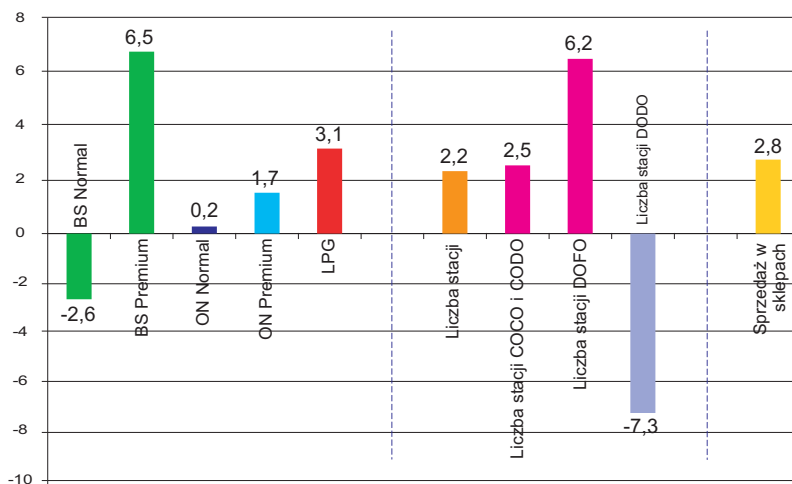
Kontynuowany jest, obserwowany w poprzednich latach, trend wzrostu liczby stacji paliw operujących w formule franczyzy i towarzyszący temu zjawisku spadek ilości stacji działających na zasadach umów patronackich.

Obserwowano wzrost sprzedaży w sklepach działających na stacjach paliw, choć biorąc pod uwagę przyrost ilości sklepów nasuwa się wniosek, iż kierowcy nieco ograniczyli wydatki na towary nabywane na stacjach paliw.

Rys. 19 przedstawia miesięczną sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPiHN, obrazując sezonowość sprzedaży paliw. Wyraźnie też widać zmiany sprzedaży ON spowodowane postępującym spowolnieniem gospodarki oraz w przypadku benzyn silnikowych i autogazu wpływem poziomu cen na poziom sprzedaży.

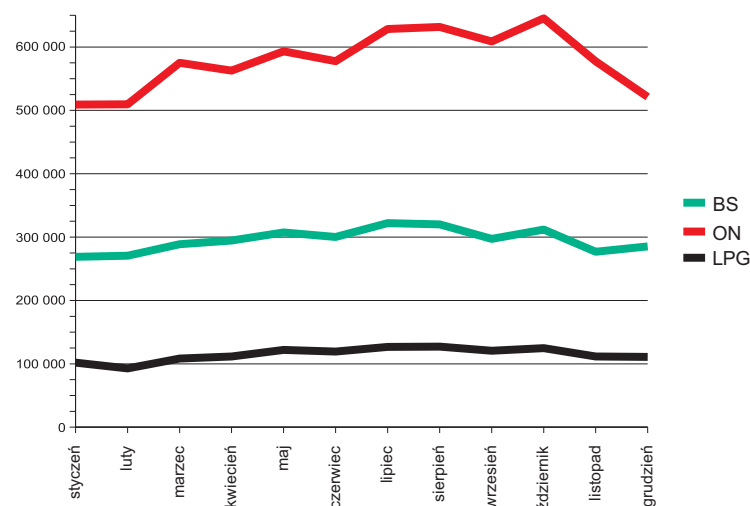
Stacje paliw zanotowały niższą sprzedaż benzyn silnikowych niż w roku poprzednim. Trend ten obserwowany był we

■ Rys. 18 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA STACJACH W ROKU 2012 W STOSUNKU DO ROKU 2011 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN

■ Rys. 19 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W ROKU 2012 [m³]



Źródło: Dane własne POPiHN

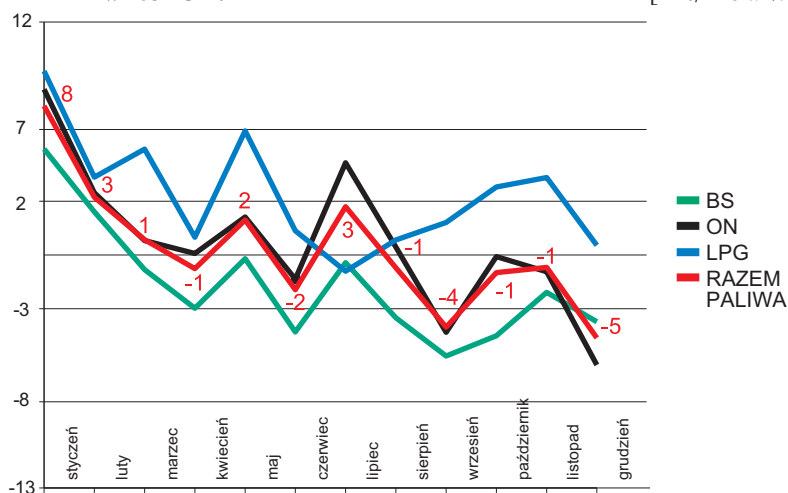
wszystkich grupach stacji paliw, w tym na stacjach firm zrzeszonych w POPiHN. Konieczność utrzymania klienta, przy słabszym rynku, może być zrealizowana tylko poprzez kształtowanie ceny, w tym przez ograniczanie realizowanej marży. Szczególnie w pierwszej połowie roku były okresy, kiedy marże detaliczne osiągały prawie zerowy poziom, a to skutkowało przesunięciem części klientów do stacji koncernowych, które przez dłuższy okres czasu mogły sobie pozwolić na utrzymywanie cen na poziomach najniższych z możliwych. Rynek benzyn i autogazu to rynek klienta detalicznego, który uważnie kontroluje zasobność portfela. Przy ogólnym wzroście cen – w tym również paliw – ta zasobność kurczyła się i widać to było przy dystrybutorach paliw. Z kolei sprzedaż oleju napędowego jest ściśle skorelowana ze stanem gospodarki, a ta w roku 2012 wyraźnie zwalniała. Wyniki sprzedaży

w końcówce roku najlepiej ten stan odzwierciedlają. W przypadku tego paliwa element cenowy nie odgrywał tak dużej roli jak w przypadku benzyn i autogazu, ale rynek zakłócała działalność szarej strefy, która przy wysokich cenach na dystrybutorach stanowiła kuszącą alternatywę tak dla kierowców indywidualnych, jak i dla firm transportowych czy infrastrukturalnych szukających ograniczeń wydatków poprzez minimalizację kosztu zakupu wszelkich produktów zaopatrzeniowych, w tym paliw.

Dynamikę sprzedaży paliw na stacjach firm POPiHN w poszczególnych miesiącach 2012 przedstawiono na wykresie (rys. 20).

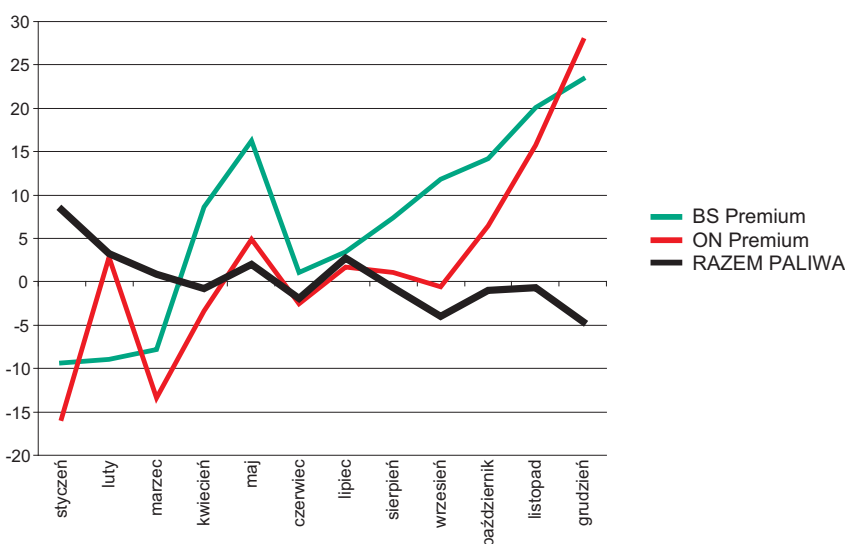
Opisane powyżej relacje są wyraźnie widoczne na wykresie dynamiki zmian sprzedaży paliw. Dla benzyn silnikowych i oleju napędowego praktycznie przez cały rok mieliśmy do czynienia z trendem spadkowym sprzedaży, a jedynie w przypadku autogazu trend ten został

■ Rys. 20 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W ROKU 2012 [m-c/m-c w %]



Źródło: Dane własne POPiHN

■ Rys. 21 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W ROKU 2012 [m-c/m-c w %]



Źródło: Dane własne POPiHN

odwrócony w II połowie roku, czego głównym powodem były relacje cenowe zarówno do benzyny, jak i do oleju napędowego. Warto też zwrócić uwagę na fakt, iż w listopadzie i grudniu 2011 roku rynek miał do czynienia ze zwiększonym wykupem paliw - głównie oleju napędowego - w reakcji na zapowiedziany wzrost akcyzy, a tym samym dynamika sprzedaży paliw pod koniec roku 2012 jest obciążona właśnie tym piętnem wysokiej bazy w roku poprzednim. Ale niezależnie od tego spowolnienie gospodarki narastające w III i IV kwartale 2012 przyczyniło się istotnie do zmniejszonych zakupów.

Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na stacjach firm członkowskich POPiHN wyniósł jedynie około 0,1%, przy czym dla oleju napędowego notowano wzrost sprzedaży o 1%, dla benzyn spadek o 2%, a dla autogazu wzrost o 3%. Analiza danych dotyczą-

cych dynamiki sprzedaży w spółkach POPiHN oraz wyników łącznej konsumpcji paliw w kraju wyraźnie pokazuje dużą skalę spadków sprzedaży na stacjach firm niezależnych oraz w całym segmencie sprzedaży pozastacyjnej (bazy transportowe, budownictwo, kolej). Polityka cenowa największych operatorów rynku przyniosła oczekiwany skutek. Część klientów zmieniła miejsce zakupu paliw.

Po załamaniu sprzedaży w roku 2011, w roku minionym obserwowano odbudowanie i istotny wzrost sprzedaży paliw typu premium. Sprzedaż tych paliw wykazała zupełnie odwrotny trend w stosunku do całego rynku paliw i kończyła rok znacznym wzrostem dynamiki, co ilustruje wykres rys. 21. Wzrost dynamiki sprzedaży benzyny typu premium wyniósł dla całego roku 7%, a dla oleju napędowego 2%. Główny powód tych wzrostów stanowiła opisana powyżej polityka cenowa sprzedawców, ale nie

bez znaczenia były też liczne akcje promujące paliwa premium. Dzięki spłaszczeniu widełek cenowych liczna grupa klientów, dla których istotne są walory trakcyjne i eksploatacyjne wyższych gatunkowo paliw, powróciła do stosowania w swoich pojazdach paliw premium.

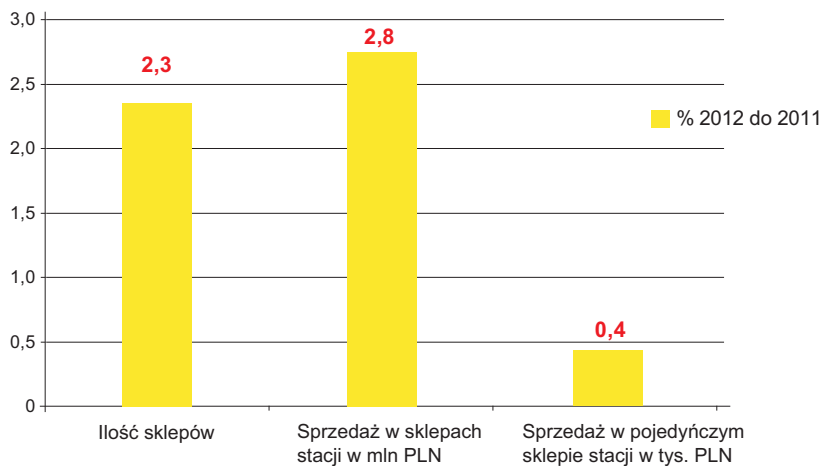
Pierwsza połowa roku to okres odbudowywania rynku paliw premium, a druga wyraźny wzrost sprzedaży. Opisany powyżej efekt bazy z końcówki roku 2011 kiedy kupowano głównie podstawowe gatunki oleju napędowego dał w roku 2012 bardzo wyraźne wzrosty sprzedaży ON premium w końcówce roku. Należy oczekiwać, 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. Sporo zależy od relacji cenowych, bo w warunkach słabej gospodarki klienci mogą jednak poszukiwać oszczędności również poprzez zakup tańszych paliw.

Przy wzroście ogólnej liczby stacji paliw w sieciach firm POPiHN o nieco ponad 2% - (rys. 18) - dynamika wzrostu ilości stacji działających w formule franczyzy wyniosła ponad 6%. To wprowadziło nieco mniejszy przyrost procentowy niż w roku poprzednim, ale ilościowo bardzo porównywalny. To już kolejny rok z obserwowaną wysoką dynamiką przyrostu tego typu stacji. Franczyza to główne narzędzie pozyskania stacji niezależnych do poszczególnych sieci koncernowych. Budowano oczywiście też nowe obiekty, ale były to głównie stacje zlokalizowane przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. Podobnie jak w roku 2011 również w roku 2012 zmalała ilość stacji paliw działających w formule patronatu (DODO) na skutek wygasania tego typu umów i nie podpisywania nowych.

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

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 rozbudowa oferty sklepów stacyjnych o małą gastronomię. Próbowano

■ Rys. 22 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W ROKU 2012 [%]



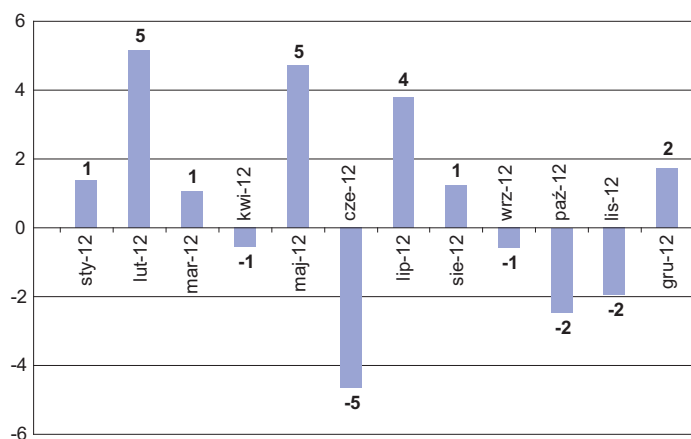
Źródło: Dane własne POPiHN

no wprowadzić przepisy zakazujące sprzedaży alkoholu na stacjach paliw, ale inicjatywa ta nie została przyjęta – z korzyścią dla operatorów, gdyż sprzedaż trunków stanowi istotne źródło dochodu właścicieli stacji. Często tylko dzięki

sprzedaży pozapaliwowej udaje się przetrwać okresy o bardzo niskiej marży na sprzedaży paliw.

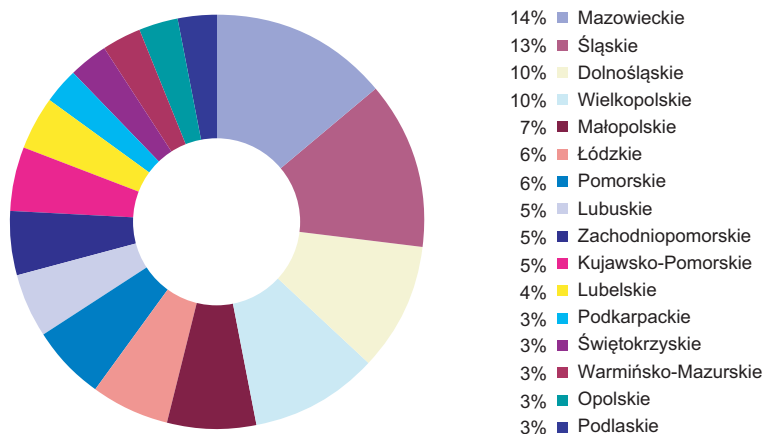
Sprzedaż w poszczególnych miesiącach była bardzo zróżnicowana. Wzrost sprzedaży notowano w okresach wzmo-

■ Rys. 23 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W SKLEPACH FIRM POPIHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2012 ROKU W STOSUNKU DO ROKU 2011 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN

■ Rys. 24 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPIHN W POLSCE W ROKU 2012 [%]



Źródło: dane własne POPiHN

zonych wyjazdów (ferie, wakacje, dni świąteczne z zamkniętymi sklepami). Co ciekawe – w okresie mistrzostw EURO 2012 notowano niższą sprzedaż, niż w czerwcu roku poprzedniego. Większość kierowców pozostała w domu śledząc mecze na ekranach telewizorów. Druga połowa roku, poza dwumiesięcznym okresem wyjazdów wakacyjnych, to okres zdecydowanie słabszej sprzedaży. Odbicie, choć niewielkie, nastąpiło dopiero w grudniu i było spowodowane długim okresem bez otwartych supermarketów. Na wielkość sprzedaży w sklepach istotny wpływ mają ceny paliw. Wysokie ceny paliw potrafią zniechęcić klienta do zakupu paliwa lub wydaje on więcej na paliwo i tym samym nie zostawia pieniędzy w sklepie na stacji. 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 umożliwiało wypracowanie zysku koniecznego do utrzymania obiektu.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego śledzi zmiany rozkładu geograficznego sprzedaży paliw silnikowych na bazie danych przesłanych przez firmy członkowskie Organizacji. Wyniki z roku 2012 nieznacznie różnią się od wyników z roku poprzedniego i wskazują, iż nadal liderem w detalicznej sprzedaży paliw pozostaje województwo mazowieckie, a tuż za nim plasuje się Śląsk. Kolejnymi województwami z największą sprzedażą paliw są dolnośląskie i wielkopolskie, które zamieniły się miejscami. Nadal w tych 4 województwach sprzedaje się prawie połowę wszystkich sprzedawanych paliw w Polsce. Województwo podlaskie, jak zwykle, zamyka listę województw pod względem ilości sprzedanych paliw.

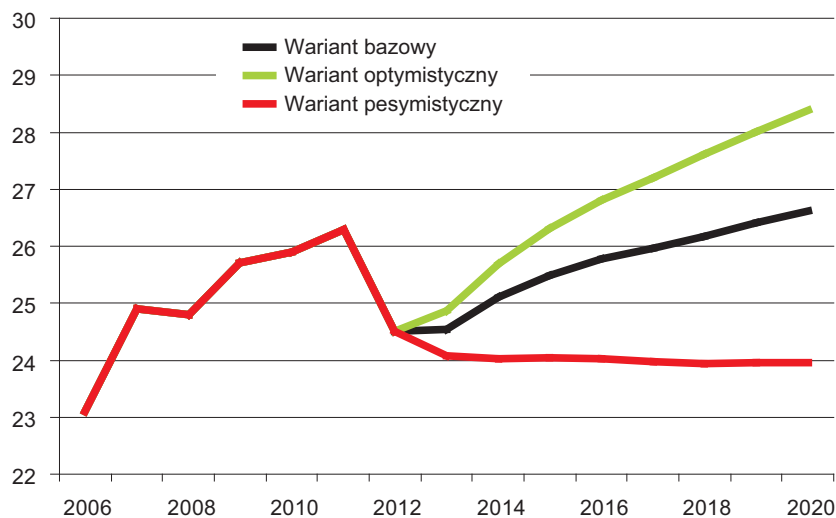
Wykres przedstawia sprzedaż łączną benzyn silnikowych, oleju napędowego i autogazu. Podobna kolejność województw obowiązuje przy sprzedaży każdego z tych paliw osobno. Ale warto zaznaczyć, iż w stosunku do roku 2011 zmniejszyła się różnica pomiędzy ilością sprzedawanych benzyn na Mazowszu i na Śląsku podczas, gdy ta sama różnica dla sprzedaży oleju napędowego pozostaje na niezmiennym poziomie. Porównanie największego (woj. mazowieckie) i najmniejszego (woj. podlaskie) rynku sprzedaży paliw pokazuje, iż stosunek sprzedaży paliw w tych województwach ma się jak 6:1.

PROGNOZY POPYTU dla rynku polskiego do roku 2020

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, w reakcji na wyniki rynkowe w roku 2012, przygotowała zmodyfikowane scenariusze kształtowania się popytu na paliwa ciekłe do roku 2020. Poprzednie prognozy nie zakładały tak dużego załamania na krajowym rynku paliw. Nowe scenariusze zostały opracowane przy współudziale firm członkowskich POPiHN, z uwzględnieniem zjawisk obecnie zachodzących na krajowym i międzynarodowym rynku naftowym. Zwrócono szczególną uwagę na takie czynniki rynku jak obecne spowolnienie gospodarcze w Polsce i w Europie, rozwój gospodarek azjatyckich i związany z tym wzrost zapotrzebowania na ropę i paliwa w najbliższych latach, a tym samym wzrost notowań tych produktów przenoszący się też na ceny detaliczne na rynku polskim. Wzięto też pod uwagę szarą strefę, która w ostatnich miesiącach rozwinęła się szczególnie intensywnie na krajowym rynku oleju napędowego. Założono dostęp do nowej puli środków pomocowych z Unii Europejskiej od roku 2014 oraz ich przełożenie na powrót do szeroko rozumianych inwestycji infrastrukturalnych i wzrostu konsumpcji wewnętrznej, w tym w obszarze pojazdów samochodowych i większej mobilności ludności. Pod uwagę wzięto też systematyczną modernizację i rozwój sieci drogowej oraz mniejsze zapotrzebowanie na paliwa w nowoczesnych silnikach samochodowych.

Scenariusz bazowy zakłada wzrost polskiej gospodarki od roku 2014 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 2012 i przewidywany przez rząd wynik PKB w roku 2013 na poziomie około 2,5% pozwala przypuszczać, iż wzrostu rynku paliw można oczekiwać od roku 2014. Scenariusz bazowy zakłada wzrost popytu na olej napędowy oraz stabilny popyt na benzyny silnikowe i autogaz liczone jako paliwa substytutowe. 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 znaczenia gazu ziemnego. W tym wariantcie zapotrzebowanie

■ Rys. 25 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA CIEKŁE
W LATACH 2013 – 2020
[w mln m³]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się na około 26,6 mln m³.

Wariant optymistyczny zakłada utrzymanie w przyszłości obciążenia fiskalnych na niezmiennym poziomie oraz skuteczną walkę z szarą strefą już w roku 2013. Wariant zakłada skuteczne wykorzystywanie środków unijnych przy realizacji strategicznych inwestycji infrastrukturalnych (kolej, drogi szybkiego ruchu, obwodnice miast). Zakłada się też powrót dochodów obywateli na ścieżkę wzrostu i zwiększenie mobilności Polaków. Na znaczeniu do celów trakcyjnych straci nieco autogaz, ale korzystne relacje cenowe zarówno do oleju napędowego, jak i do benzyny będą z niego czyniły nadal interesujące paliwo dla części kierowców. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się na około 28,4 mln m³.

W wariantcie pesymistycznym zakłada się przedłużenie działania 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 napięć w stosunkach międzynarodowych. Uwzględniono tu też możliwe wprowadzenie nowych regulacji fiskalnych i środowiskowych, zmieniających relacje cenowe benzyny, oleju napędowego i autogazu. Osłabienie kursu złotego może niekorzystnie

wpływać na możliwość kompensaty wzrostu notowań ropy i paliw. Stagnacja gospodarcza i wzrost bezrobocia będą skutkować zmniejszeniem zapotrzebowania na paliwa z krajowych rafinerii, a w ich miejsce może pojawiać się towar z szarej strefy. Zapotrzebowanie rynku na olej napędowy – główne paliwo polskiego rynku paliw – będzie rosło w niewielkim tempie, a wysokie ceny pozostałych paliw nie zdołają zwiększyć dynamiki popytu. Relacje zużycia benzyna-autogaz poprawi nieco sprzedaż autogazu, ale trzeba pamiętać, iż jest to produkt prawie w 90% importowany. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się jedynie na około 23,9 mln m³.

Jeśli nie zaistnieją powody zewnętrzne związane z sytuacją gospodarczo-polityczną, przy uwzględnieniu założonych celów gospodarczych i możliwości wykorzystania środków unijnych przeznaczonych na działania inwestycyjne po roku 2014, kolejne lata powinny przynieść dodatnie wyniki dla rynku paliw ciekłych. Wiodącym paliwem polskiej gospodarki pozostanie olej napędowy, ale dynamika wzrostu jego konsumpcji nie będzie już tak imponująca jak w przeszłości. Zapowiadane przez Unię Europejską regulacje akcyzowe spowodują spowolnienie dieselizacji transportu indywidualnego i większe zainteresowanie samochodami z silnikami benzynowymi lub hybrydowymi.

INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

Przez cały rok 2012 zarówno ceny benzyny 95, jak i oleju napędowego utrzymywały się na poziomie powyżej 5,40 PLN za litr paliwa. Początek roku i jego końcówka to już tradycyjnie okres, kiedy ceny detaliczne oleju napędowego przekraczają poziom cen benzyny 95. Tak było również w roku ubiegłym. Praktycznie przez cały rok ceny paliw utrzymywały się na dość podobnych poziomach, a widełki cenowe pomiędzy ceną najniższą i najwyższą w roku nie przekroczyły 45 groszy. Trzeba też zauważyć, iż ceny detaliczne w końcówce roku były niższe, niż na jego początku, ale też najniższe w stosunku do poziomów w całym roku 2012. Opisane poprzednio wyniki popytu na paliwa nie pozostawiają wątpliwości, iż podwyżki cen paliw nie pozostały bez wpływu na ilość kupowanego paliwa. Szczególnie czuła na wysokie ceny jest sprzedaż benzyn silnikowych i tu operatorzy stacji bacznie uważali aby nie przekroczyć delikatnej granicy pomiędzy ceną, a popytem. Na poziomie cen oleju napędowego wpływ miała rozrastająca się szara strefa, oferując ceny, z którymi legalnie działającym firmom trudno było konkurować. Tym bardziej, że marże – choć nieco wzrosły w stosunku do roku 2011 – to i tak pozostały na poziomie, któremu daleko do uczynienia działania stacji paliw spokojnym biznesem.

W roku 2012 notowania ropy naftowej osiągnęły najwyższy średni roczny poziom w historii, który wyniósł 111,82 USD/bbl. Był to wzrost w stosunku do roku poprzedniego o 1%. W pierwszej połowie roku zmiany notowań miały charakter dość dynamiczny notując najpierw intensywne wzrosty, a następnie równie intensywne spadki. II połowa roku, to szybki wzrost notowań w lipcu i sierpniu, a następnie w miarę stabilna sytuacja z wahaniami na poziomie 105 do 120 USD/bbl. Zmiany notowań były skutkiem zawirowań gospodarczo-politycznych w Europie, Północnej Afryce i na Bliskim Wschodzie. Istotną była też sytuacja w USA i wciąż dobrze rozwijających się krajach Azji, jak Chiny czy Indie. Na rynek, szczególnie amerykański, zaczęła docierać ropa z łupków bitumicznych, która w najbliższych latach może sporo zmienić w geografii zaopatrzenia w ropę naftową. Nieco wyższe od ropy wzrosty średnich notowań osiągnęły paliwa gotowe kwotowane na giełdach międzynarodowych, a to oznacza, że tym

razem to właśnie popyt na paliwa gotowe był elementem windującym rynek naftowy do góry. Wzajemne powiązanie kursu dolara US i notowań ropy zwykle powoduje pewnego rodzaju kompensację w ostatecznej cenie paliwa. Jest to szczególnie istotne na rynku polskim, gdzie wszystkie transakcje naftowe rozliczane są w dolarach US. Wobec tego dla cen w kraju istotny jest kurs złotego w stosunku do dolara US. W roku 2012 niestety złoty uległ osłabieniu i tym samym to osłabienie było dodatkowym elementem wpływającym na podwyżki cen na rynku krajowym. Wpłynęło to na wzrost poziomu inflacji, a także na zmianę dynamiki konsumpcji paliw ciekłych w Polsce.

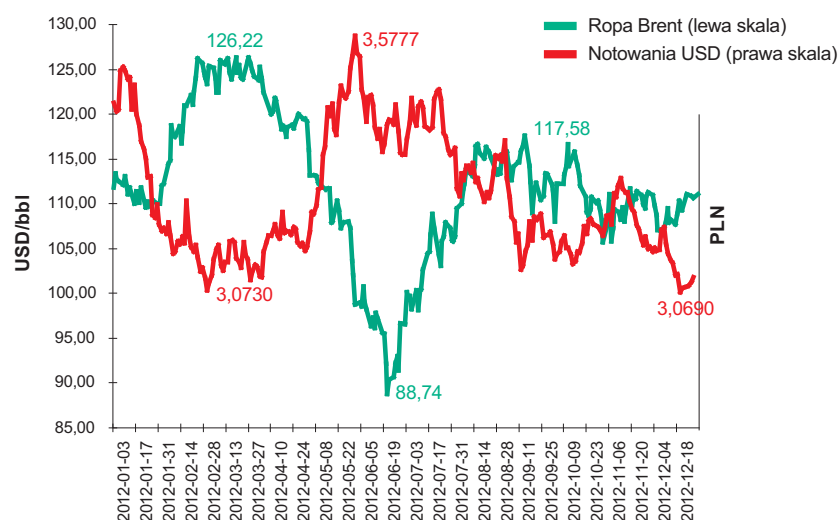
Wzrost cen paliw był konsekwencją wzrostu tzw. parytetu importowego, którego głównymi składnikami są notowania giełdowe gotowych paliw i kurs złotego w stosunku do dolara US, a który jednocześnie jest podstawą do budowy cen przez polskich producentów paliw ciekłych. Notowania ropy Brent, która jest wyznacznikiem cenowym dla rynku europejskiego zostały przedstawione na rys. 26.

Od początku roku na rynku naftowym panowało przekonanie, iż globalna sytu-

europejskiej oraz decyzja o uruchomieniu części zapasów obowiązkowych, to z drugiej niejasna sytuacja w Zatoce Perskiej, spowodowana brakiem rozwiązań kwestii irańskiej, duża ilość pieniądza płynącego z banków amerykańskich, działania producentów ropy regulujących rynek zgodnie z zapotrzebowaniem oraz dobre dane z rynków azjatyckich napawały optymizmem. Te wszystkie elementy spowodowały, iż w roku ubiegłym notowania ropy ustanowiły nowy rekord, ale wciąż był on na poziomie akceptowalnym przez rynek i praktycznie wytyczonym na początku roku przez kraje producentki. Mimo spowolnienia w Europie gospodarka światowa jednak rozwijała się, czego najlepszym przykładem może być zapotrzebowanie na olej napędowy, którego notowania w II połowie roku przekroczyły notowania benzyny premium. Postępująca dieselizacja floty w krajach rozwijających się i wysokie ceny ograniczają popyt na benzyny silnikowe. Swoją cegiełkę dokładają do tego trendu również biopaliwa, w tym biodiesel i alkohol.

Niestety dla polskiego kierowcy, średnio w roku 2012 polski złoty osłabił się

■ Rys. 26 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2012 ROKU



Źródło: e-petrol.pl, POPiHN

acja dla rynku ropy powinna sprzyjać stabilizacji, a nawet wzrostowi cen. Choć z jednej strony niekorzystny wpływ na ceny miało spowolnienie gospodarki

w stosunku do dolara US i to o 10%, co nie mogło pozostać bez wpływu na poziom krajowych cen paliw. Średnio za dolara US trzeba było zapłacić 3,26 PLN

w stosunku do 2,96 PLN w roku 2011. Osłabienie złotego spowodowało, iż podwyżki cen na rynku krajowym przekroczyły skalę podwyżek, jaka wynikałaby ze wzrostów giełdowych notowań gotowych paliw. Benzyny silnikowe zdrożały w rafineriach krajowych o 15%, a olej napędowy o 12%. Ceny 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.

Jak kształtowały się elementy wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) pokazuje rys. 27.

Współzależność notowań ropy naftowej i kursu dolara US przedstawia dla rynku polskiego rys. 28. W roku 2012 kompensacyjne działanie kursu złotego było znacznie mniej zauważalne.

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

Sz szczególnie duży optymizm występował na rynku naftowym w I połowie roku, kiedy to notowania gotowych paliw, a za nimi również ropy, wspinały się do góry. Popyt na olej napędowy utrzymał się praktycznie do końca roku, choć w nieco mniejszym wymiarze, utrzymując notowania tego gatunku paliwa na wysokich poziomach. Podobnie było z benzyną. Polityka podatkowa sprzyjająca dieselizacji floty samochodowej zaczyna odgrywać mniejszą rolę na świecie, a małe auta benzynowe cieszą się coraz większą popularnością.

Trendy z rynków międzynarodowych przenoszą się na rynek polski, a ich wzmocnienie lub osłabienie powoduje relacja pomiędzy złotym, a dolarem US. W roku 2012 ta zależność była niekorzystna dla złotego, czego skutki możemy obserwować w relacjach cenowych na rynku hurtowym i detalicznym. Zmiany cen rocznych ex rafineria dla obu polskich koncernów naftowych zamieszczono w tabelach 30 i 31.

Średnia cena brutto benzyny 95 u obu polskich głównych producentów wzrosła ponad poziom wynikający ze wzrostu notowań giełdowych, co powodowane było spadkiem kursu złotego i wzrostem opłaty paliwowej o 4,2%.

W stopniu wyższym niż cena brutto, bo o 15%, wzrosły ceny netto, które są bezpośrednio powiązane z cenami paliw na giełdach międzynarodowych.

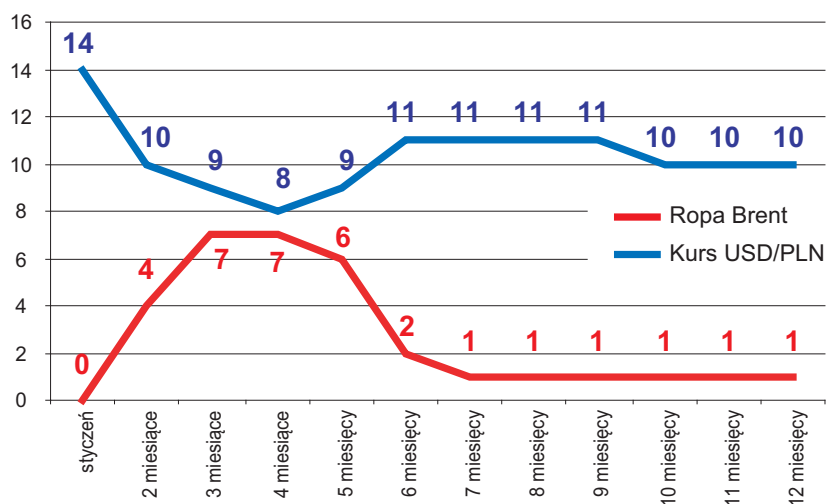
Relacje cenowe na polskim rynku rafineryjnym oleju napędowego przedstawia rys. 31.

■ Rys. 27 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US W ROKU 2011 I 2012

Wyszczególnienie	ROK 2011		ROK 2012		Wskaźnik 2012 do 2011 2011=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Notowania ropy Brent	110,86	USD/bbl	111,82	USD/bbl	101
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	988,9	USD/tonę	1 039,2	USD/tonę	105
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	966,8	USD/tonę	988,1	USD/tonę	102
Kurs US Dolara	2,9638	PLN	3,2578	PLN	110

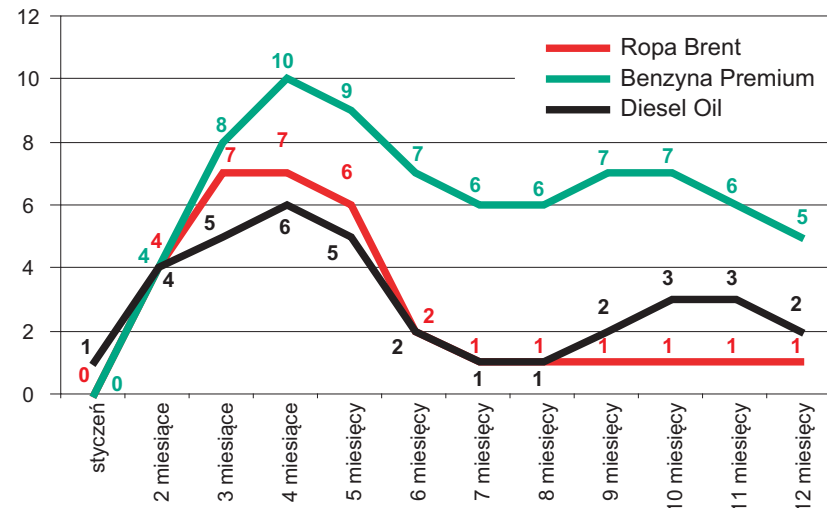
Źródło: Notowania za e-petrol.pl dla ropy Brent FOB Sullom VOE, dla paliw CIF NWE ARA

■ Rys. 28 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W ROKU 2012 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2011 [%]



Źródło: POPiHN i epetrol.pl

■ Rys. 29 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W ROKU 2012 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2011 [%]



Źródło: POPiHN i epetrol.pl

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

Wyszczególnienie	ROK 2011		ROK 2012		Wskaźnik 2012 do 2011
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Benzyna EU95 PKN ORLEN brutto (bez VAT)	4 093	PLN/1000 l	4 050	PLN/1000 l	109
Akcyza	1 565	PLN/1000 l	1 565	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	95	PLN/1000 l	99	PLN/1000 l	104
Benzyna EU95 PKN ORLEN netto	2 422	PLN/1000 l	2 797	PLN/1000 l	115
Benzyna EU95 GRUPA LOTOS brutto (bez VAT)	4 095	PLN/1000 l	4 451	PLN/1000 l	109
Benzyna EU95 GRUPA LOTOS netto	2 425	PLN/1000 l	2 798	PLN/1000 l	115

Źródło: PKN Orlen SA, Grupa Lotos SA, POPiHN

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

Wyszczególnienie	ROK 2011		ROK 2012		Wskaźnik 2012 do 2011
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
ON o zaw. S 0,001% PKN ORLEN brutto (bez VAT)	3 968	PLN/1000 l	4 458	PLN/1000 l	112
Akcyza ON o zaw. S 0,001%	1 048	PLN/1000 l	1 196	PLN/1000 l	114
Opłata paliwowa	240	PLN/1000 l	250	PLN/1000 l	104
ON o zaw. S 0,001% PKN ORLEN netto	2 679	PLN/1000 l	3 009	PLN/1000 l	112
ON o zaw. S 0,001% GRUPA LOTOS brutto (bez VAT)	3 973	PLN/1000 l	4 462	PLN/1000 l	112
ON o zaw. S 0,001% GRUPA LOTOS netto	2 683	PLN/1000 l	3 013	PLN/1000 l	112

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

Średnia cena hurtowa dla oleju napędowego była wyższa niż w roku 2011 o około 12%, co jest wzrostem większym niż wzrost cen benzyny 95. Na większą podwyżkę złożyły się: wzrost ceny netto o 12%, wzrost stawki podatku akcyzowego o 14% oraz wzrost opłaty paliwowej o 4%.

W roku 2011 różnica pomiędzy średnimi cenami benzyny 95 i oleju napędowego wynosiła 7 gr/l. W roku 2012 ta różnica spadła już tylko do 2 gr/l. Warto pamiętać, iż jeszcze 2 lata temu ceny różniły się o 28 gr/l. Od początku roku do końca marca oraz od początku listopada do końca roku ceny detaliczne oleju napędowego były wyższe od cen benzyny 95. Największą zanotowaną różnicą było 18 gr/l na korzyść oleju napędowego. Ceny oleju napędowego przekroczyły ceny benzyny 95, mimo iż w roku 2012 akcyza plus opłata paliwowa na ten gatunek paliwa była niższa niż dla benzyny 95 o 21 gr/litr.

Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach

■ Rys. 32 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

Wyszczególnienie	ROK 2011		ROK 2012		Wskaźnik 2012 do 2011
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	5,13	PLN/litr	5,71	PLN/litr	111
Średnia cena detaliczna ON	5,06	PLN/litr	5,69	PLN/litr	113
Średnia cena detaliczna autogazu	2,61	PLN/litr	2,79	PLN/litr	109

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

2011 – 2012 przedstawiono w tabeli (rys. 32).

Ceny detaliczne benzyny 95 i oleju napędowego wzrosły, gdyż rosły ceny zaopatrzeniowe, ale w obu przypadkach wzrost cen detalicznych był niższy w ujęciu procentowym niż wzrost cen hurtowych. Operatorzy detaliczni część podwyżek hurtowych przejęli na siebie kosztem wypracowanej marży. Było to szczególnie trudne zadanie w I połowie roku, kiedy marże na sprzedaży paliw osiągały bardzo słabe

poziomy. Ważniejsze od wypracowania godziwego zysku było utrzymanie sprzedaży, a tym samym – na dłuższą metę – klienta. Dochody operatorów stacji paliw udało się nieco odbudować w II połowie roku, kiedy marże osiągnęły godziwy poziom bez konieczności podnoszenia cen. Mniejszy procentowy wzrost średniej ceny detalicznej benzyny 95 spowodowany był głównie słabszym popytem na ten gatunek paliwa niż przed rokiem, a także wyższymi regulacjami podatkowymi dla oleju napędowego. Benzyna jest głównie paliwem do silników samochodów osobowych indywidualnych klientów i popyt na to paliwo jest mocno związany z ceną detaliczną. Ceny benzyny wpłynęły na zapotrzebowanie na autogaz – paliwo alternatywne dla benzyn. Zjawisko substytucji benzyny przez autogaz zostało dodatkowo wzmocnione tym, że cena autogazu przez cały rok była bardziej stabilna niż cena benzyny 95 i wzrosła nieco mniej. Zapotrzebowanie na autogaz wzrosło, mimo iż relacja jego ceny do ceny benzyny 95 zmniejszyła się z 51% w roku 2011 do 49% w roku 2012.

Podwyżka ceny oleju napędowego wyniosła w roku 2012 średnio 13%, czyli o 5 punktów procentowych mniej, niż miało to miejsce w roku 2011 w stosunku do roku poprzedniego. Paliwo do silników wysokoprężnych podrożało przez wysokie notowania giełdowe, wzrost opłaty paliwowej, ale przede wszystkim ze względu na wzrost stawki podatku akcyzowego o 15gr/l. Rok 2011 był ostatnim, w którym obowiązywała preferencyjna stawka dla Polski. Od początku 2012 roku w Polsce

obowiązuje minimalna stawka akcyzy wyznaczona dla krajów UE. Również w przypadku tego gatunku paliwa, operatorzy detaliczni bardzo uważali przy wyznaczaniu ceny, gdyż musieli się zmagać nie tylko z problemem bariery popytowej ze względu na cenę ale też z nieuczciwą konkurencją oferującą paliwo w drugim obiegu – tańsze, bo nie obciążone należnymi podatkami (akcyza, VAT, opłata paliwowa razem lub bez poszczególnych elementów)

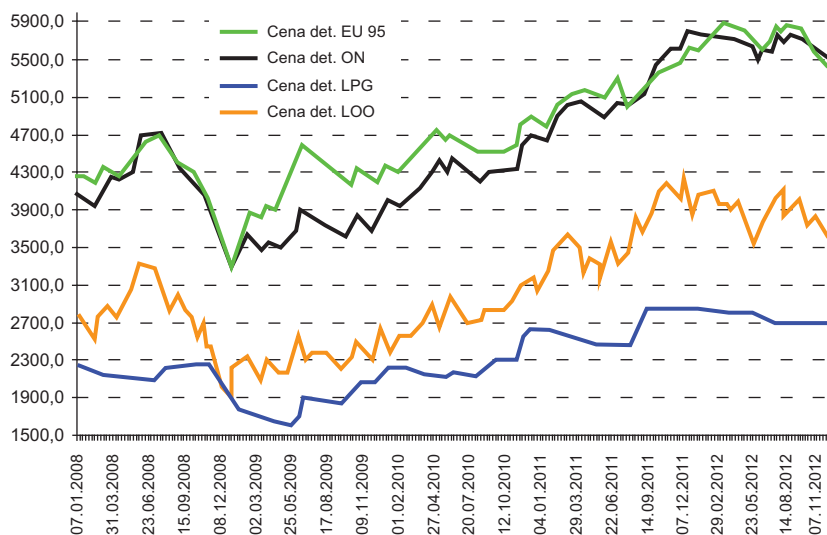
i obowiązkami (zapasy, NCW). Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (rys. 33 i 34).

Ceny detaliczne w trakcie roku były na niespotykanych dotychczas poziomach – szczególnie w tak długim okresie czasu. Można już raczej zapomnieć o czasach, kiedy przed przecinkiem znajdowała się cyfra 4. Pytaniem pozostaje, kiedy ta cyfra zostanie zastąpiona przez cyfrę 6. To kolejna psychologiczna granica, której obrona w roku 2012 była skuteczna. Pytanie – na jak długo? Dotychczas w okresach wzrostu wskaźników ekonomicznych w Europie i na świecie, mocny złoty był w stanie obronić nas przed wysokimi cenami. Tym razem wartość złotego nie była już tak efektywnym zabezpieczeniem i skutki tego osłabienia obserwowano na dystrybutorach stacji paliw. W miarę stabilny poziom cen w całym roku to bardziej skutek reakcji na zmiany popytu. Poniższy wykres pokazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych, a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce.

Zgodnie z opinią części analityków, aby utrzymać się na rynku stacja paliw powinna generować marżę w wysokości przynajmniej 25–35 gr/litr sprzedanego paliwa. Niestety w roku 2012 niewielu stacjom się to założenie udawało realizować, a tym bardziej przez dłuższy czas. Szukano więc dodatkowych dochodów ze 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. Na stacjach tych obowiązywały najwyższe ceny. Przyciągnięcie klienta niższą ceną było zadaniem stacji segmentu ekonomicznego pod logo LUKOIL, 1-2-3 (STATOIL) OPTIMA (LOTOS) czy Bliska (PKN ORLEN) oraz na stacjach operatorów niezależnych. Najtaniej można było kupić paliwa na stacjach przymarketowych i bezobsługowych firmy NESTE. Niestety te ostatnie, bez wzmocnienia w postaci usług dodatkowych, nie poradziły sobie z problemem niskich marż i centrala firmy zdecydowała o sprzedaży stacji i wycofaniu się z działalności w Polsce.

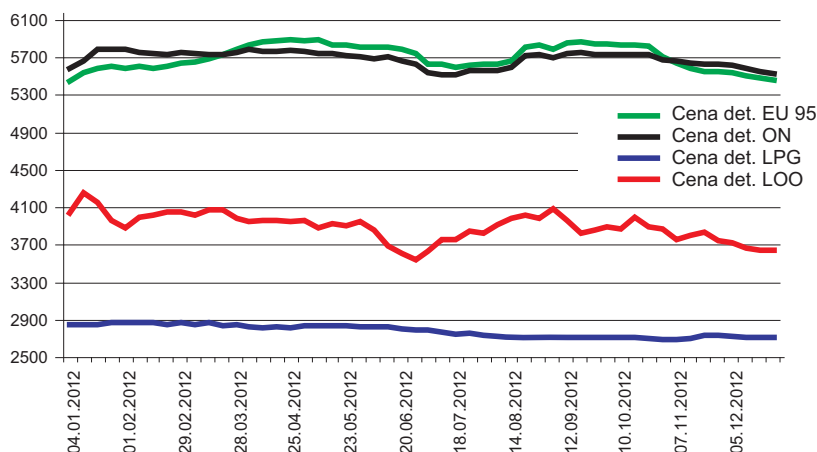
Podobnie jak w latach ubiegłych w poszczególnych rejonach kraju – a czasami nawet na terenie jednego miasta – obserwowano znaczne zróżnicowanie cen na stacjach poszczególnych operatorów. Wpływ na cenę miała głównie lokalizacja stacji i jej standard. Różnice cen dochodziły do 20 groszy na litrze. Czynnikiem determinującym poziom cen detalicznych w różnych rejonach kraju była wysokość popytu, ska-

■ Rys. 33 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2008-2012 [PLN / 1000 litrów]



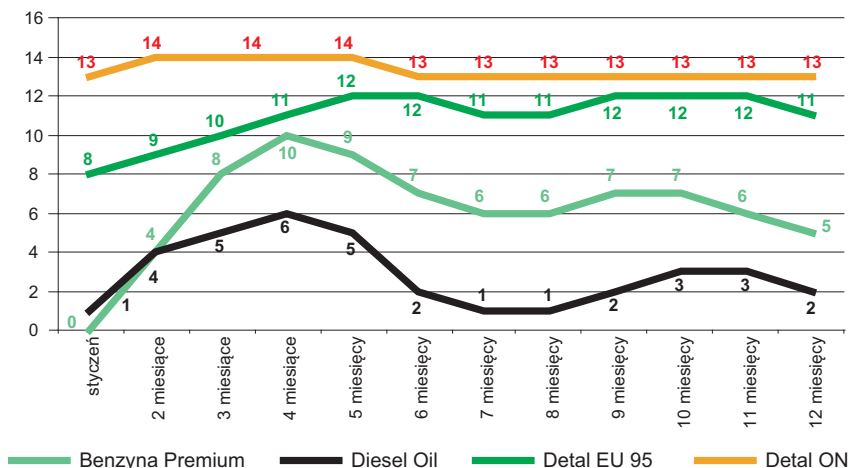
Źródło: Opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP i ARE

■ Rys. 34 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG, I LOO W 2012 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 2012 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2011 [%]



Źródło: POPiHN, e-petrol.pl

la konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, a także kompleksowość oferowanych usług i tym samym wysokość realizowanych marży pozapaliwowych.

Wyjazdy weekendowo-urlopowe Polaków sprawiają, iż pomiędzy poszczególnymi rejonami kraju sezonowo utrzymuje się duża rozpiętość cenowa. Statystycznie najdroższymi województwami w kraju są tradycyjnie już: mazowieckie, małopolskie, podkarpackie i zachodniopomorskie. W okresie letnich i zimowych wakacji zdecydowanie drożej bywa na głównych trasach tranzytowych i w samych kurortach. Unijni turyści paliwowi przyczyniają się do utrzymywania wyższych cen na stacjach w pobliżu granic z krajami unijnymi.

Średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w roku 2012 kształtowały się w kraju następująco (rys. 36).

Obciążenia podatkowe dla benzyny 95 wzrosły jedynie w zakresie opłaty paliwowej oraz VAT z tytułu wzrostu ceny netto. Skutkiem tego był wzrost łącznych obciążeń w wymiarze nieco ponad 100 PLN/1000 litrów, czyli o około 4%. Podwyżka była głównie skutkiem wzrostu ceny netto, a tym samym wzrost odprowadzony VAT, który jest podatkiem od ceny netto, ale też podatkiem od pozostałych podatków, gdyż wyliczany jest jako ostatnie obciążenie fiskalne produktu.

Wyraźniej wzrosły obciążenia podatkowe dla oleju napędowego. Głównym tego powodem była podwyżka stawki podatku akcyzowego o 148 PLN/1000 litrów spowodowana dojściem do minimalnej stawki unijnej. Wzrost obciążeń o 12% to także skutek wzrostu płaconego VAT od wyższej ceny netto. Do tego dodać jeszcze trzeba wzrost związany z podwyżką opłaty paliwowej. Zakup każdego litra paliwa do silnika wysokoprężnego powodował – z tytułu wzrostu podatków – wydanie 28 dodatkowych groszy.

Na skutek wyższych średnich cen detalicznych niż w roku 2011 struktura ceny benzyny 95 uległa niewielkim zmianom. Przy małej zmianie podatków i wzroście ceny netto udział danin w całości ceny spadł do poziomu 48% (51% w roku 2011). Dla oleju napędowego nie zanotowano zmiany udziału podatków w cenie końcowej paliwa i udział ten wyniósł ponownie 44%.

Struktura średnich rocznych cen detalicznych dla benzyny 95 i oleju napędowego – w porównaniu średnich cen z roku 2012 do średnich z roku 2011 – kształtowała się w sposób przedstawiony na wykresach rys. 37.

W ujęciu wartościowym struktury cen przedstawiają się następująco (tabela 38).

W tabeli 39 przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2012.

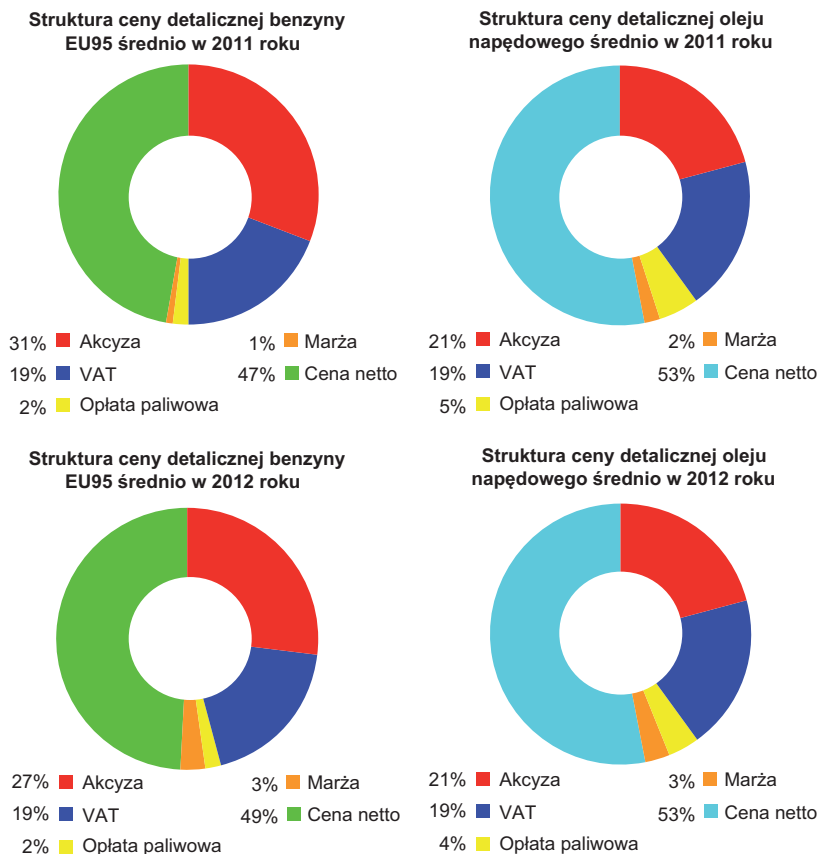


■ Rys. 36 PORÓWNIANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2011 I 2012

Wyszczególnienie	ROK 2011		ROK 2012		Wskaźnik 2012 do 2011 2011=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 619	PLN/1000 l	2 732	PLN/1000 l	104
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 233	PLN/1000 l	2 511	PLN/1000 l	112
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	51	%	48	%	94
% udział podatków w cenie detalicznej ON	44	%	44	%	100

Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 37 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2011 I 2012



Źródło: Obliczenia własne POPiHN

■ Rys. 38 STRUKTURA CENY DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2011 I 2012 [w PLN/litr]

	Benzyna Eurosuper 95					Olej napędowy						
	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Marża	Cena netto
Średnia rok 2011	5,13	1,57	0,97	0,10	0,08	2,42	5,06	1,05	0,96	0,24	0,13	2,68
Średnia rok 2012	5,71	1,57	1,08	0,10	0,18	2,78	5,49	1,20	1,08	0,25	0,16	3,00
% zmiany	11,3	0,0	18,8	4,2	140,9	14,9	12,5	0,0	12,5	4,2	24,6	11,9

Źródło: Obliczenia własne POPiHN

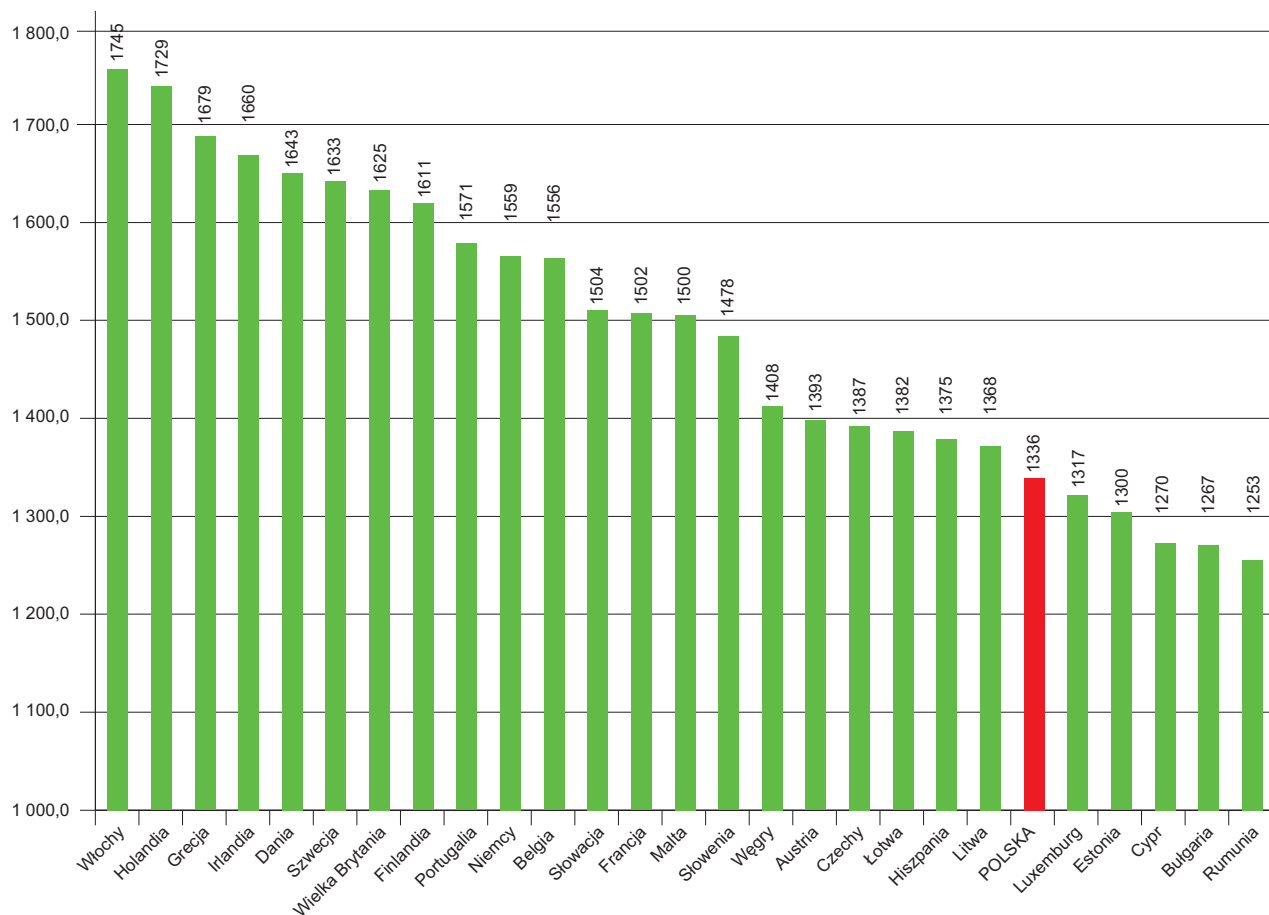
■ Rys. 39 ŚREDNIE CENY EX POMPA I PODATKI W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2012 ROKU [w EURO /1000 litrów]

1	Benzyna Eurosuper 95				Olej napędowy (EN 590)					
	2 Cena sprzedaży	3 Cena bez podatków	4 Akcyza	5 Vat kwotowo	6	7 Cena sprzedaży	8 Cena bez podatków	9 Akcyza	10 Vat kwotowo	11 VAT [%]
POLSKA	1 336	675	407	254	POLSKA	1 353	742	354	257	23
Średnia europejska	1 483	685	540	258	Średnia europejska	1 422	759	415	248	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	90%	98%	75%	98%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	90%	98%	75%	98%	

1 EUR = 4,4168 PLN Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

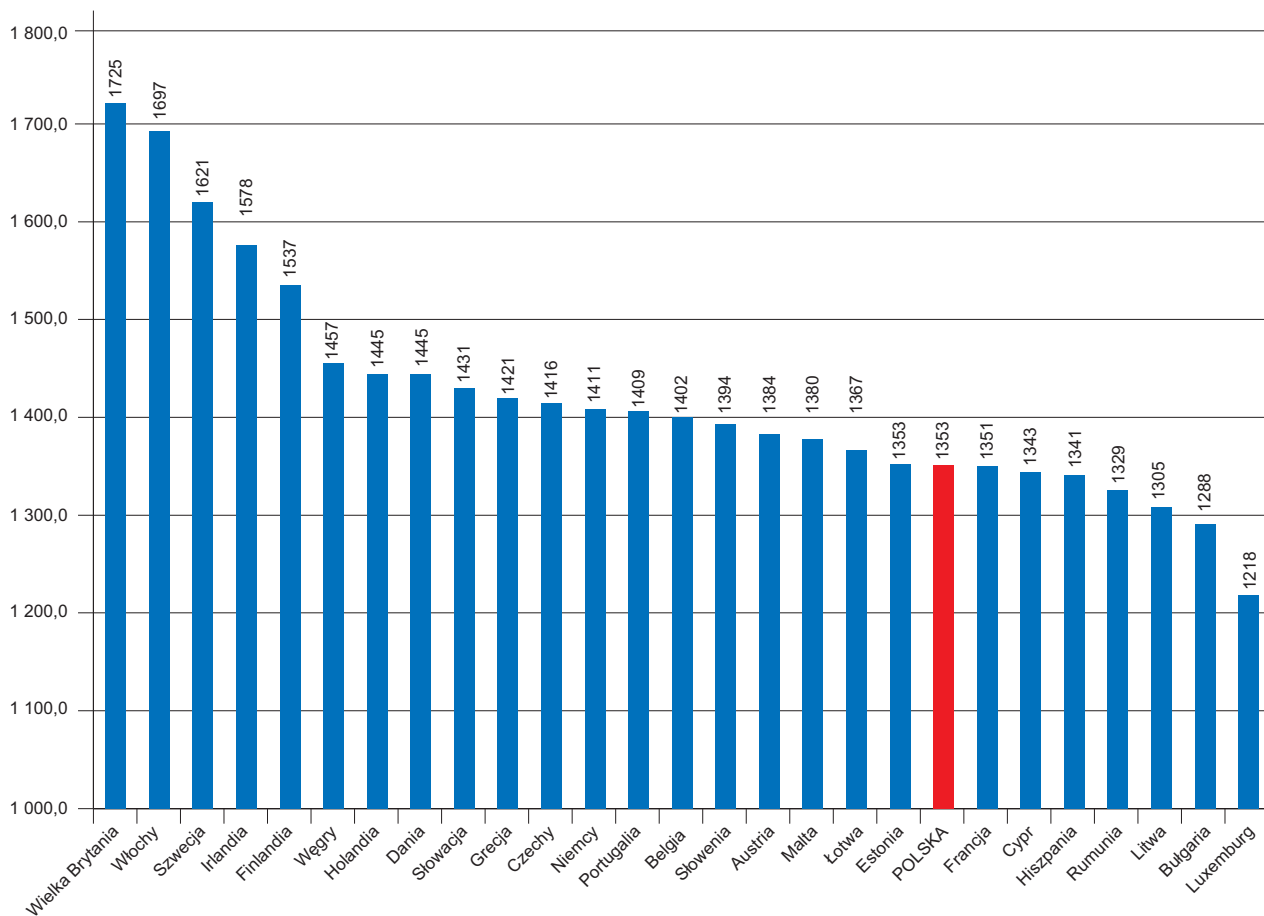
W przeciągu całego roku 2012 ceny paliw w Polsce, po przeliczeniu na EURO, należały do najniższych w całej Unii Europejskiej. W tym kontekście rok ubiegły był powieleniem sytuacji z lat poprzednich, kiedy notowano podobne trendy. Na koniec grudnia 2012 detaliczne ceny krajowe benzyny 95 były o 10%, a oleju napędowego o 5% niższe od średnich cen europejskich. To kilka punktów procentowych mniej niż przed rokiem.

■ Rys. 40 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2012 ROKU [Euro/1000 litrów]



Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

■ Rys. 41 CENY DETALICZNE OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2012 ROKU [Euro/1000 litrów]



Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

Krajowe ceny netto (bez podatków, ale w przeliczeniu na EURO) benzyny 95 i oleju napędowego były niższe od średnich europejskich odpowiednio o 10 i 5%. Ceny netto we wszystkich krajach Unii są dość zbliżone, a różnice w cenach detalicznych tworzą głównie podatki w poszczególnych krajach oraz wysokość marży. Na koniec grudnia 2012 roku różnica między najwyższą i najniższą ceną netto wyniosła 167 EURO, a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 492 EURO/1000 litrów. W roku 2012 nieco wzrosły widełki dla ceny netto, ale spłaszczeniu uległa różnica pomiędzy najwyższą i najniższą ceną detaliczną.

Polska należy do państw, w których obowiązują najwyższe stawki podatku VAT dla paliw, choć należy zauważyć, iż w kilku krajach w trakcie roku stawki te zostały podniesione. Na koniec grudnia różnica pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95, w stosunku do średniej unijnej, wyniosła (-2%). Dla oleju napędowego wskaźnik ten przekraczał średnią europejską o 4%. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po prze-

liczeniu na EURO) była o 25% i 15% niższa od średniej europejskiej odpowiednio dla benzyny 95 i oleju napędowego.

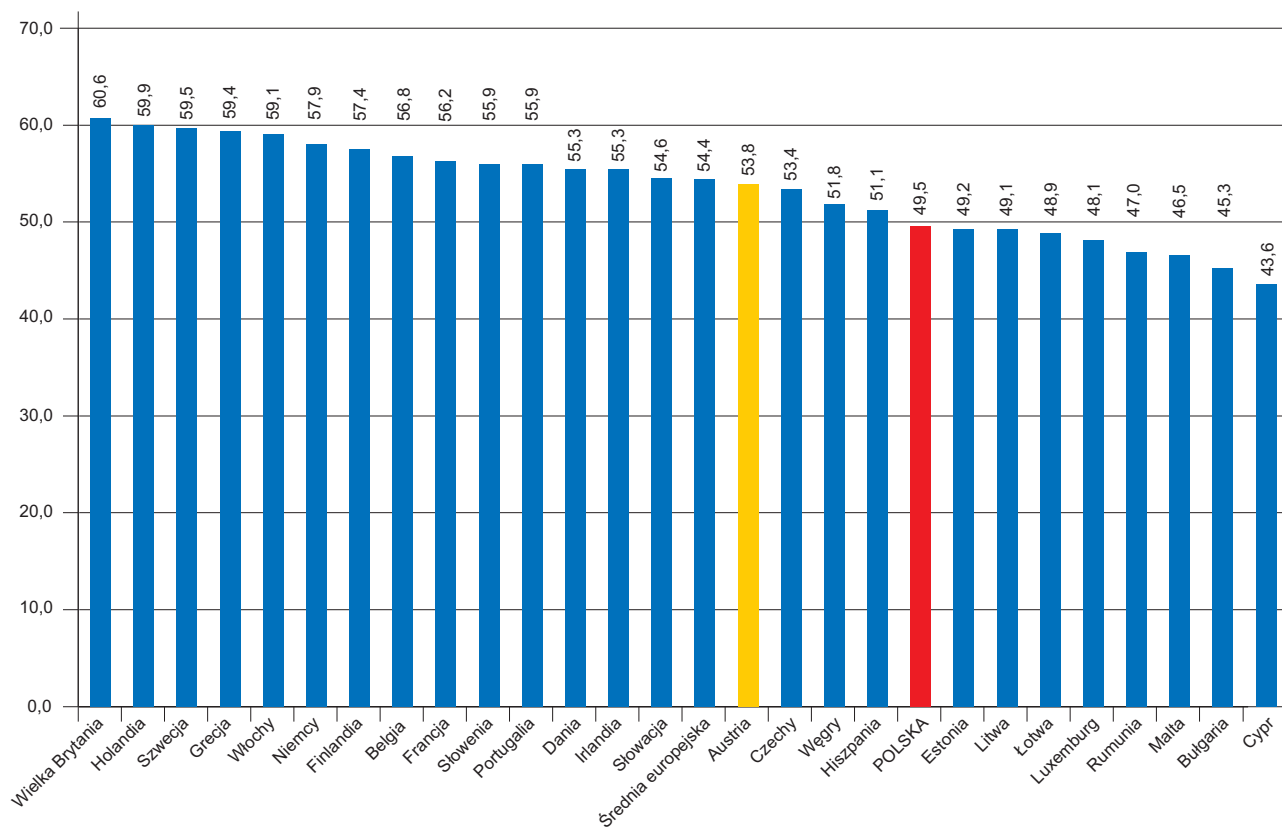
W grudniu 2012 taniej, niż w Polsce, kupowano benzynę 95 w 5 krajach UE – Luksemburu, Estonii, Cyprze, Bułgarii i Rumunii. Olej napędowy był tańszy w 7 krajach. U naszych bezpośrednich unijnych sąsiadów notowano wyższe ceny, z wyjątkiem oleju napędowego na Litwie. Skłaniało to kierowców z tych państw do tzw. turystyki paliwowej do polskich obszarów przygranicznych. Tradycyjnie już 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 w tych krajach – często w celach zarobkowych, a nie tylko na własne potrzeby.

Powszechnie twierdzi się, iż Polacy płacą wysokie podatki w cenie paliw. Istotnie ich poziom sięga około 50% ceny, jednak jak widać z załączonych wykresów sytuacja w Polsce jest pod tym względem lepsza, niż w większości innych państw UE. Porównanie łącznych

obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec roku 2012 prezentują rys. 42 i 43.

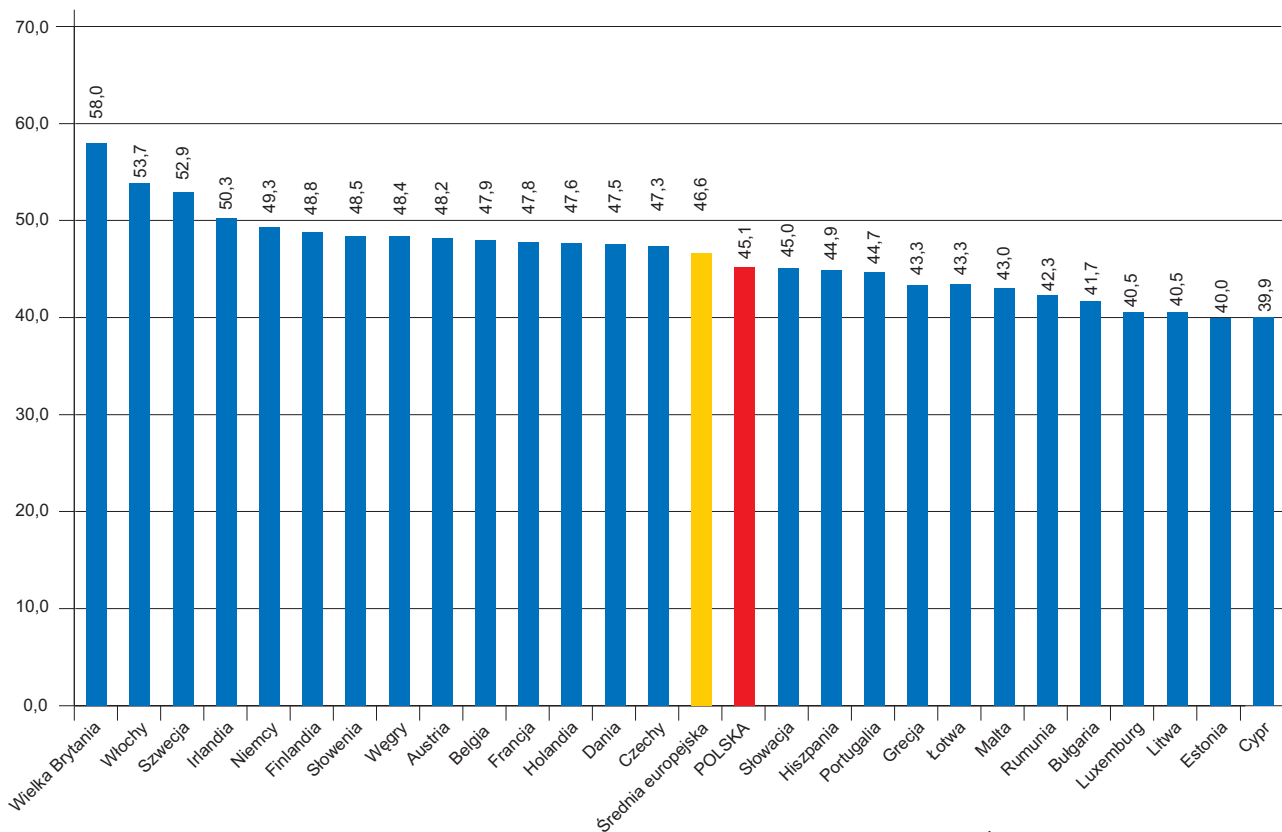
W roku 2012 wzrosły w Polsce obciążenia podatkowe dla paliw ciekłych. Dla benzyny wzrosła tylko stawka opłaty paliwowej o 4%, ale w przypadku oleju napędowego wzrosła zarówno stawka podatku akcyzowego – osiągając wysokość przewidzianą jako minimalna wartość dla krajów Unii Europejskiej - jak też o 4% opłata paliwowa. Nie uległa zmianie stawka podatku VAT, ale przy wzroście cen netto realnie płacony VAT wzrósł i to znacznie. Te zmiany nie pozostały bez wpływu na ceny paliw, aczkolwiek główne zmiany cen zostały dokonane na skutek wzrostu notowań paliw na rynku międzynarodowym. Mimo tych wzrostów krajowe ceny paliw, po przeliczeniu na EURO, były nadal atrakcyjne dla kierowców przybywających do naszego kraju, a Polacy tankowali swoje samochody do pełna przed przekroczeniem granicy w kierunku zachodnim, północnym czy południowym.

■ Rys. 42 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2012 (%)



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 43 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2012



Źródło: Opracowanie własne POPiHN



Fot. ORLEN

RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Całkowity rynek olejów smarowych w 2012 roku wyniósł w przybliżeniu około 222 tysięcy ton sprzedanych gotowych olejów dla motoryzacji, przemysłu oraz sklasyfikowanych jako „pozostałe”. Oznacza to, iż po dwóch latach wzrostów rynek skurczył się rok do roku o około 7,61 procent, osiągając poziom mniej więcej z 2006 roku.

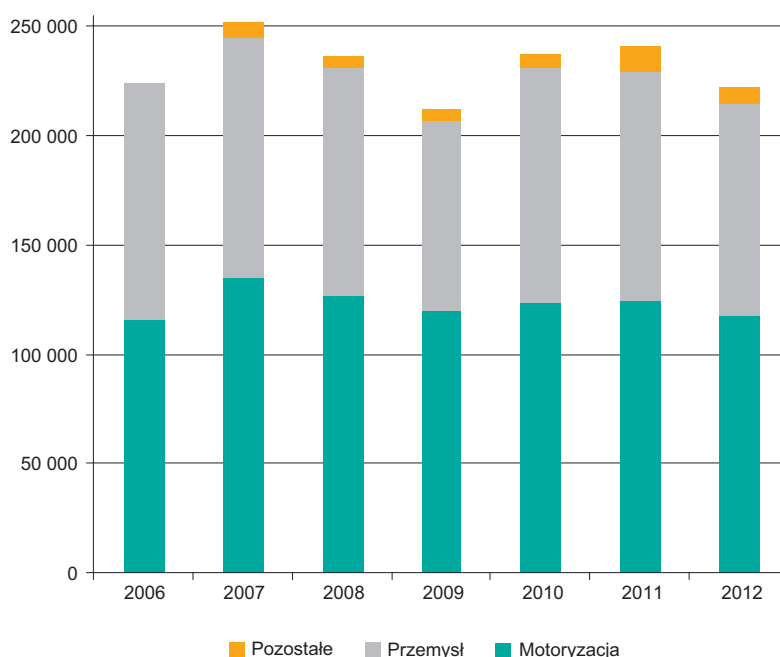
Należy podkreślić, iż o końcowym wyniku przesądził 3 i zwłaszcza 4 kwartał, gdyż do połowy roku 2012 rynek zachowywał się dość stabilnie.

Segment motoryzacyjny zanotował spadek o 5,2% w stosunku do zeszłego roku, osiągając poziom niecałych 118 000 ton.

Z kolei segment olejów dla przemysłu skurczył się w roku 2012 o 8,23% notując poziom niecałych 97 000 ton.

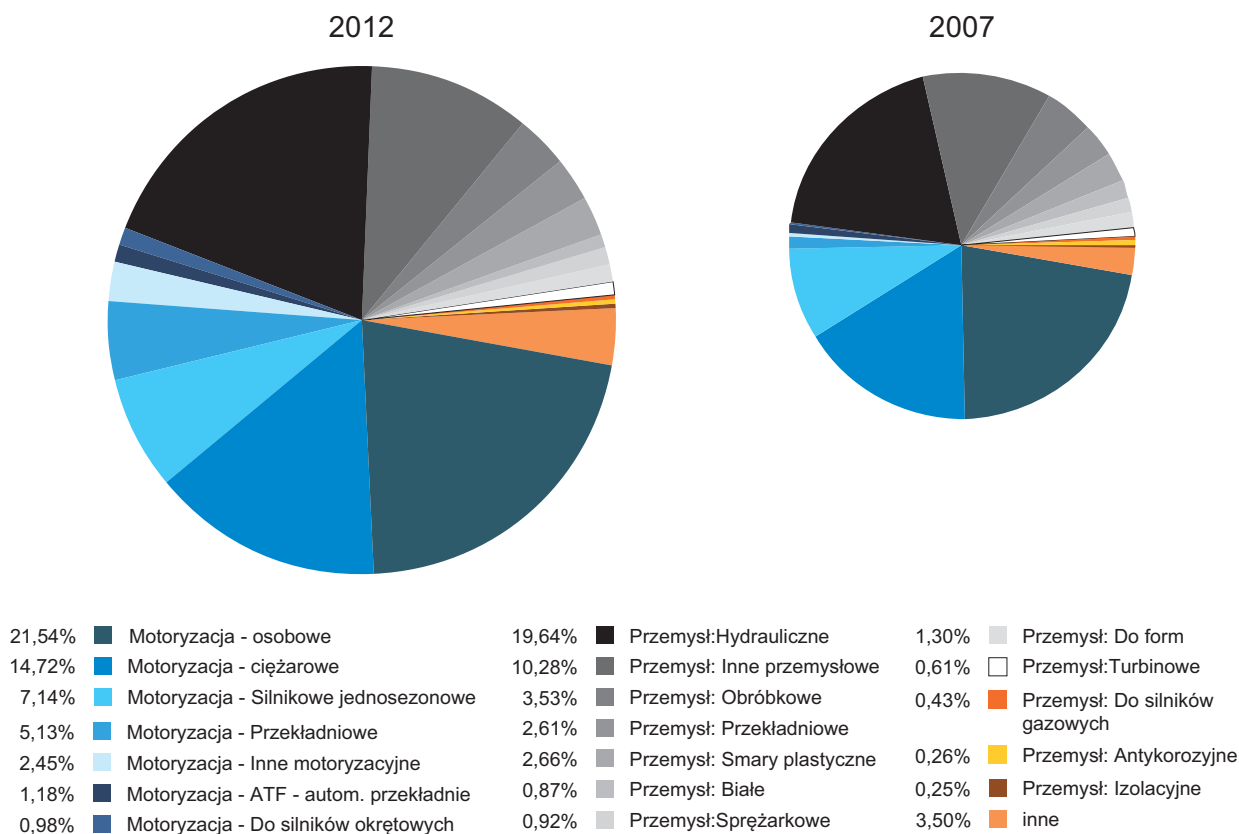
W przekroju całego rynku dominują oleje silnikowe dla motoryzacji, a także przemysłowe oleje hydrauliczne i grupa zróżnicowanych produktów określanych jako „inne przemysłowe”.

■ Rys. 44 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W 2012 ROKU



Źródło: opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 45 PORÓWNANIE STRUKTURY CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2012 I 2007



Źródło: opracowanie własne POPiHN

OLEJE DLA MOTORYZACJI

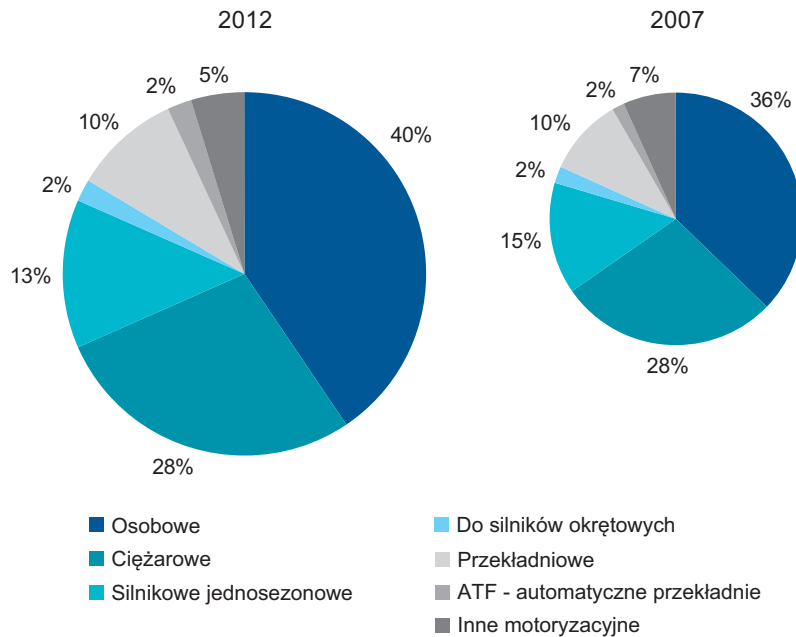
Ogółem segment olejów motoryzacyjnych w roku 2012 osiągnął poziom 117 793 ton sprzedanych olejów smarowych. W porównaniu z rekordowym rokiem 2007 (135 000 ton) oznacza to spadek o około 13%, zaś w porównaniu do zeszłego roku spadek wyniósł 5,2%.

Segment olejów smarowych dla motoryzacji to w ponad 80% oleje silnikowe dla samochodów i sprzętu pomocniczego (np. maszyny budowlane).

Pozostała część rynku to dość zróżnicowane produkty, z dominującą wśród nich pozycją olejów przekładniowych.

Dla porównania w 2007 roku na rynku europejskim (Europa Zachodnia) oleje silnikowe dla aut osobowych stanowiły – w całym segmencie motoryzacyjnym – 43,8%, zaś dla ciężarowych 36,4%.¹

■ Rys. 46 SEGMENT MOTORYZACYJNY – PORÓWNANIE STRUKTURY W LATACH 2012 ORAZ 2007



Źródło: opracowanie własne POPiHN

OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI

Segment olejów silnikowych osiągnął w 2012 roku wielkość 99 097 ton, a zatem około 8% poniżej wielkości sprzed kryzysu (107 733 ton w roku 2007). Oznacza to, że w stosunku do poprzedniego roku segment ten zanotował spadek o prawie 4%.

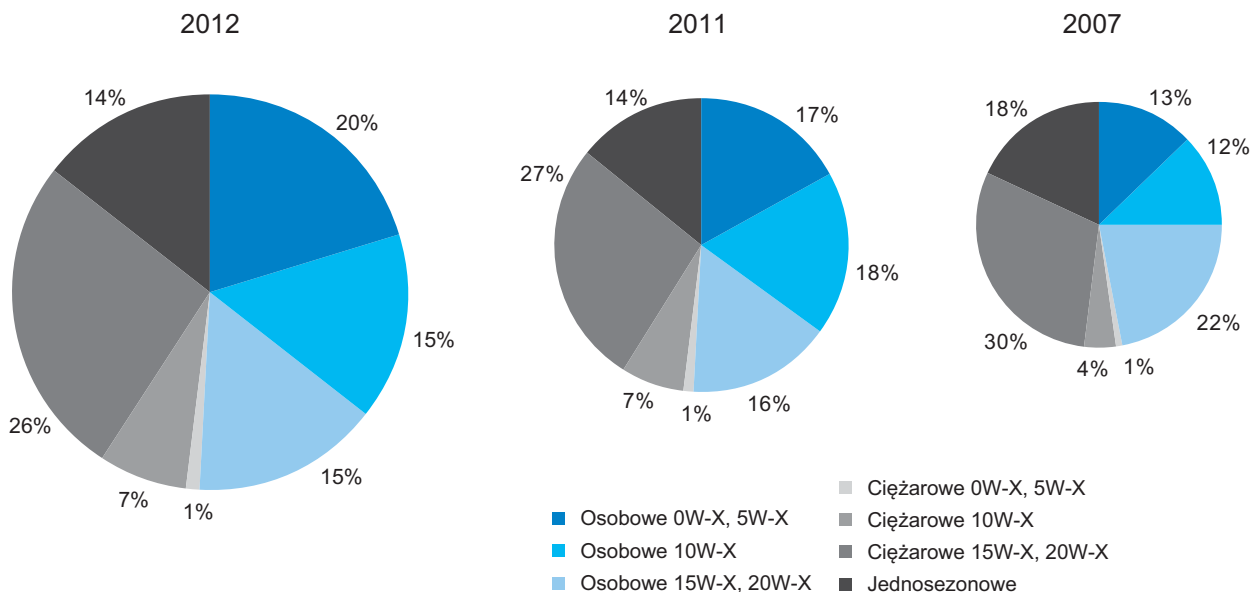
W strukturze segmentu wzrósł w ostatnich latach udział olejów dla pojazdów osobowych. Prawdopodobnie znajduje

w ten sposób odzwierciedlenie faktu ogólnego wzrostu liczby pojazdów w Polsce spowodowany m.in. zwiększonym importem używanych pojazdów osobowych po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Szacuje się, że udział pojazdów osobowych w całkowitej liczbie sprowadzanych do Polski w okresie boomu pojazdów mógł wynieść około 80%.

Drugim wyraźnym trendem jest przesunięcie popytu w kierunku olejów

syntetycznych i semi-syntetycznych kosztem olejów mineralnych, co dotyczy zarówno segmentu pojazdów osobowych, jak i ciężarowych. Ewolucja ta odbywa się głównie kosztem olejów jednosezonowych. Ponadto jedyną grupą olejów dla pojazdów osobowych, której udział w rynku kurczy się, jest grupa olejów mineralnych (o lepkości 15W, 20W). Spada także udział olejów mineralnych dla pojazdów ciężarowych.

■ Rys. 47 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI I PORÓWNANIE STRUKTURY W LATACH 2012, 2011 ORAZ 2007



Źródło: opracowanie własne POPiHN

¹ Źródło: EUROPALUB

OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH

Aktualnie w strukturze tego segmentu, szacowanej na podstawie danych firm członkowskich POPiHN, dominują oleje syntetyczne o najniższych lepkościach (0W i 5W). Z kolei udziały rynkowe olejów semi-syntetycznych (10W) oraz mineralnych (15W i 20W) wynoszą po 30 procent rynku.

OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH I SPRZĘTU POMOCNICZEGO

Również w segmencie olejów multigrade dla pojazdów ciężarowych obserwowany jest analogiczny trend do przechodzenia na niższe lepkości, przy czym w większym stopniu niż w segmencie osobowym zyskują oleje o średnich lepkościach.

Aktualnie w strukturze tego segmentu nadal dominują (75%) oleje mineralne o najwyższych lepkościach. Jednakże oleje semi-syntetyczne stanowią już 22% rynku. Natomiast udział olejów syntetycznych pozostaje w tym segmencie marginalny (3%).

OLEJE DLA PRZEMYSŁU

W roku 2012 sprzedaż w segmencie olejów smarowych dla przemysłu wyniosła 96 859,33 ton notując w ujęciu rok do roku spadek o ponad 8%.

Jest to zarazem poziom o ponad 12 procent niższy od zanotowanego w rekordowym dotychczas roku 2007.

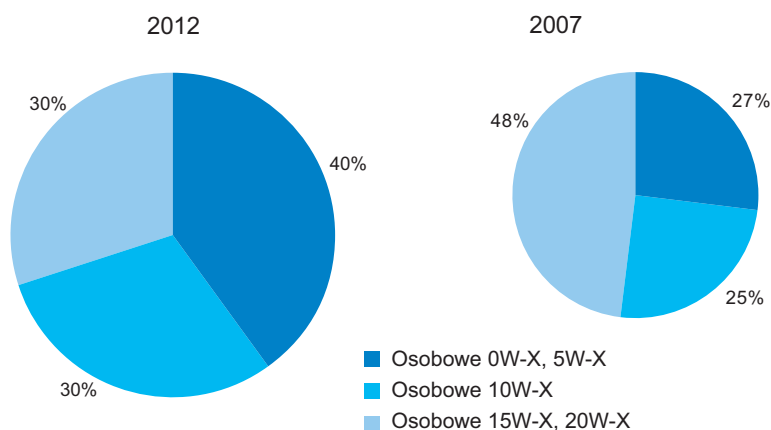
W ostatnich latach w Polsce dominują w tym segmencie oleje hydrauliczne, stanowiące ponad 45% tego segmentu oraz zróżnicowane produkty z grupy „inne przemysłowe”. Jest to zbliżone do sytuacji obserwowanej na rynkach Europy Zachodniej. W tych krajach również dominują oleje hydrauliczne, a ich udział wyniósł w 2007 roku średnio 38,8%.²

PROGNOZY DLA RYNKU

Zarówno w przypadku olejów dla motoryzacji, jak i dla przemysłu, poziom sprzedaży skorelowany jest z wielkością PKB. Dlatego też trafność prognozy w znacznym stopniu zależy od trafności prognoz rozwoju gospodarki, które w ostatnim okresie były przesadnie optymistyczne i zarazem nietrafne co spowodowało, że w ciągu roku były one wyjątkowo często rewidowane w dół. Dla zilustrowania: rok temu, gdy przygotowywany był poprzedni raport POPiHN, konsensus rynkowy co do oczekiwanego wzrostu PKB w latach 2012 i 2013 wynosił odpowiednio około 3 oraz 3,5%.

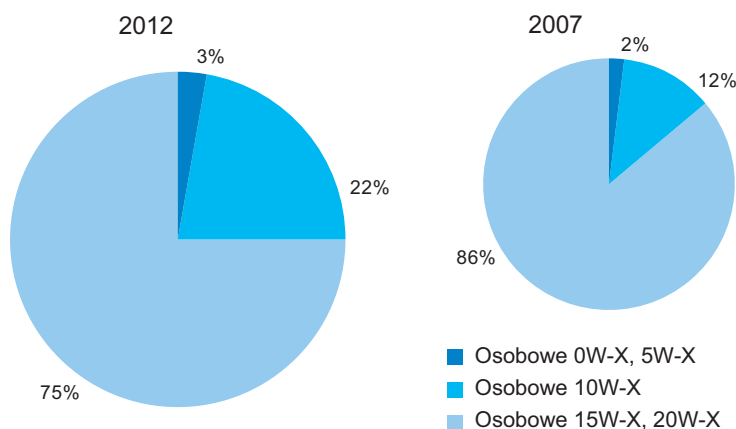
Obecnie przyjmuje się scenariusz spadku tempa wzrostu PKB do 1% w roku 2013 oraz odbicia w roku 2014 do poziomu

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



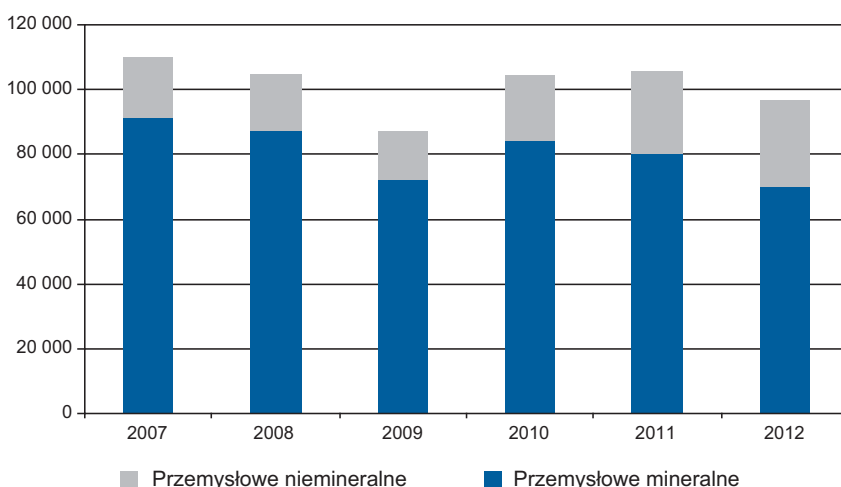
Źródło: opracowanie własne POPiHN

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



Źródło: opracowanie własne POPiHN

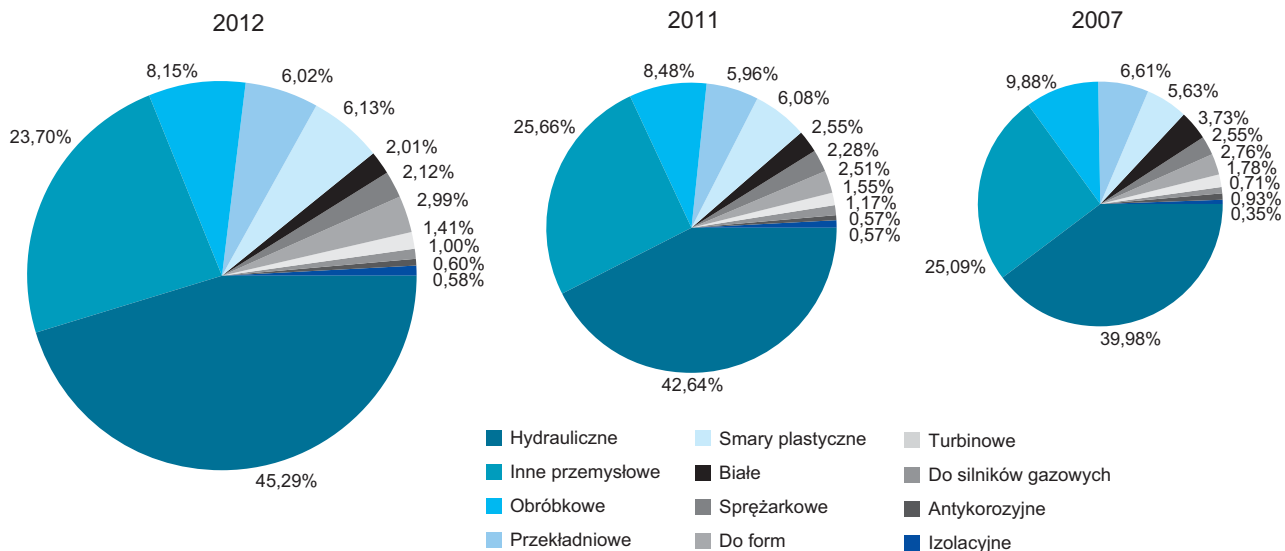
■ Rys. 50 ZMIANY W SEGMENTE OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU POD KĄTEM SKŁADU CHEMICZNEGO (FORMULACJI)



Źródło: opracowanie własne POPiHN

² Źródło: EUROPALUB

■ Rys. 51 SEGMENT PRZEMYSŁOWY W 2012 ROKU: STRUKTURA ZE WZGLĘDU NA PRZEZNACZENIE



Źródło: opracowanie własne POPiHN

2,6%, przy czym w pierwszych 2 kwartałach 2013 możliwa jest nawet ujemna dynamika polskiego PKB.

Przy takim założeniu należy liczyć się z wyjątkowo trudnym okresem na krajowym rynku olejów. O ile przy poprzednim spowolnieniu obserwowane było głębokie załamanie przypadające tylko na 1 kwartał roku 2009, obecnie – przy podobnej (lub większej) głębokości spadków – zanoszą się na to, iż najtrudniejszy okres potrwa dłużej, tj. od 4 kwartału 2012 do 2 kwartału 2013.

Z pewnością nie pozostanie to bez wpływu na poziom spadków na rynku. Ponadto na chwilę obecną niewiele wskazuje na czynniki, które mogłyby przyczynić się do wyraźniejszego ożywienia gospodarki w drugiej połowie roku.

W zasadzie zatem na chwilę obecną o pewnej poprawie mogłyby zdecydować głównie czynniki czysto statystyczny (efekt niższej bazy) oraz rosnący eksport

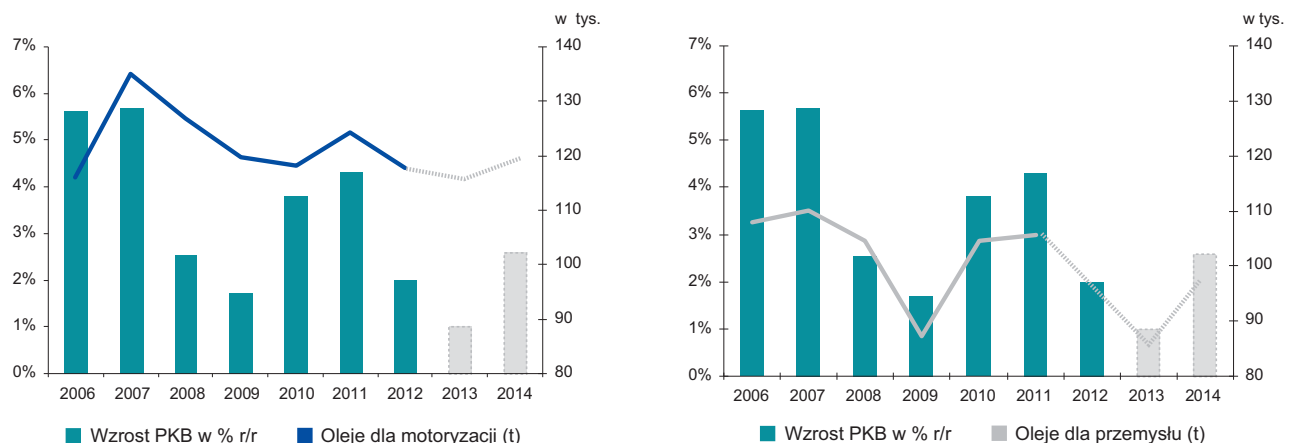
olejów, który jednak nie wpłynąłby na będący przedmiotem analizy rynek krajowy. Kluczowe dla trwałej i wyraźnej poprawy sytuacji jest jednak odblokowanie inwestycji przedsiębiorstw oraz popytu wewnętrznego, na co aktualnie się jednak nie zanoszą z uwagi m.in. na rosnące bezrobocie, rosnące koszty życia, inflację i obciążenia społeczeństwa połączone ze zbyt wolno rosnącymi dochodami gospodarstw domowych. Do tego dochodzi wyhamowanie inwestycji publicznych zarówno na poziomie centralnym jak i samorządowym. Mogą one zostać w wyraźny sposób odblokowane dopiero w 2014 roku – wraz z uruchomieniem kolejnych projektów infrastrukturalnych finansowanych z budżetu UE. Jednak nawet wtedy problemem może być rekordowe zadłużenie publiczne, w tym zadłużenie samorządów.

Powyższa sytuacja makroekonomiczna oraz rozwój szarej strefy już w tej chwili

przekłada się na bezprecedensowy (bo nie obserwowany przy spowolnieniu 2009 roku) spadek konsumpcji paliw, który może okazać się zjawiskiem trwalszym. Stąd już tylko krok do przełożenia się negatywnych tendencji na jeszcze głębsze spadki w zużyciu olejów smarowych.

Sytuacji branży nie ułatwi wreszcie wyjątkowe w skali UE objęcie olejów smarowych w Polsce podatkiem akcyzowym, na skutek czego są one w Polsce nawet o 1/3 droższe niż w krajach Europy Zachodniej. Przy średnim poziomie cen w Polsce szacowanym przez Eurostat na około 60% średniej dla 27 krajów Unii, obciążenia branży olejowej (i pośrednio klientów końcowych) pozostają w Polsce w pełnym oderwaniu od otoczenia rynkowego. W związku z tym należy się spodziewać dość gwałtownych przesunięć popytu w reakcji na pogorszenie sytuacji. Może się to przejawiać w postaci

■ Rys. 52 SEGMENT MOTORYZACYJNY ORAZ PRZEMYSŁOWY NA TLE WSKAŹNIKA PKB POLSKI WRAZ Z PROGNOZĄ



Źródło: GUS, opracowanie własne POPiHN

masowych decyzji o przesunięciu zakupu oleju na „lepsze czasy”, poszukiwaniu tańszego „zamiennika”, bądź – co bardziej prawdopodobne – substytucji legalnego zakupu przez zakup w szarej strefie, która staje się obecnie wyjątkowo atrakcyjną alternatywą.

W niniejszym opracowaniu przyjęto zatem założenie, iż w roku 2013 konsumpcja olejów smarowych zarówno w segmencie motoryzacyjnym jak i przemysłowym osłabi się do poziomów ni-

ższych niż w kryzysowym 2009 roku. W przypadku segmentu motoryzacyjnego będzie to poziom około 116 000 ton (w porównaniu do niecałych 120 000 w 2009 roku). Natomiast w przypadku segmentu przemysłowego spadki mogą sięgnąć nawet okolic 85 000 ton w porównaniu do 87 300 w 2009 roku.

W oparciu o projekcję PKB należy także przyjąć, iż odbicie w 2014 roku nie będzie zbyt mocne i nie pozwoli na powrót chociażby do poziomów z roku 2011.

Na zakończenie warto podkreślić, iż POPIHN trafnie oceniła, iż w przypadku obecnego spowolnienia gospodarczego kluczową rolę w spadku konsumpcji produktów naftowych odegra fakt, iż w porównaniu z kryzysem roku 2009 ceny paliw są obecnie na wyraźnie wyższym poziomie. Efekt wyższych cen paliw zadziała zarówno bezpośrednio jak i pośrednio – poprzez rozrost szarej strefy – doprowadzając do głębszego niż w roku 2009 załamania konsumpcji.



Fot. TOTAL

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 smarne, w których zawartość w masie olejów mineralnych lub olejów otrzymanych z minerałów bitumicznych (ale niestanowiących zasadniczego składnika) jest większa lub równa 70%. W przypadku segmentu motoryzacyjnego większość takich olejów wykorzystywanych jest przy produkcji olejów starszego typu cechujących się wyższymi lepkościami (głównie grupy olejów 15W i 20W). Są to produkty otrzymywane głównie z tradycyjnych baz olejowych otrzymywanych w wyniku rafinacji ropy naftowej, głównie baz grupy¹ I, II oraz częściowo III.

OLEJE NIEMINERALNE

– są to pozostałe oleje smarowe, które przepisy akcyzowe definiują, jako preparaty smarowe (włącznie z cieczami chodząco – 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 siedmiu członków POPIHN: BP/Castrol, Fuchs, LotosOil, OrlenOil, Shell, Statoil oraz Total zbierane przez Organizację w ramach prowadzonego monitoringu rynku olejów smarowych. Dla danych rynkowych dotyczących roku 2012 do powyższych dodane zostało (jako korygujący zabieg statystyczny) 25% (dla segmentu motoryzacyjnego) oraz 15% (dla segmentu przemysłowego i olejów pozostałych) celem uwzględnienia pozostałej części rynku znajdującej się poza podmiotami, które obejmuje monitoring. Organizacja szacuje, że takie oszacowanie odpowiada aktualnemu udziałowi w rynku podmiotów niezrzeszonych w POPIHN. Należy podkreślić, że w stosunku do danych za lata 2006-2011 dodawana statystycznie wielkość wynosiła 10% – po równo dla obydwu segmentów rynku. Zamiany wprowadzone w roku 2012 wynikają z aktualizacji szacunku wielkości rynku „poza POPIHN”.

PODWÓJNE RAPORTOWANIE

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

DANE SZACUNKOWE

Ze względów prawnych związanych z europejskimi regulacjami dotyczącymi danych wrażliwych, w chwili publikacji niniejszego opracowania POPIHN nie posiada danych za 4 kwartał 2012, gdyż ich agregacja następuje z ponad 3-miesięcznym przesunięciem. Z tego względu dane za 4 kwartał prezentowane w niniejszym opracowaniu przygotowano w oparciu o szacunki przygotowane przez biuro POPIHN przy udziale spółek członkowskich i opierają 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 Surowcową w Miszewku Strzałkowskim koło Płocka. Odcinkiem Wschodnim transportowana jest ropa naftowa poprzez Bazę Miszewko Strzałkowskie do PKN Orlen oraz pośrednio do pozostałych kontrahentów Spółki. Odcinek Zachodni łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z rafineriami niemieckimi TRM i PCK. Odcinek Pomorski łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z Bazą w Gdańsku. Tędy płynie rosyjska ropa naftowa przeznaczona dla gdańskiej rafinerii należącej do Grupy LOTOS oraz na eksport poprzez NAFTOPORT. Odcinek Pomorski pracuje w trybie rewersyjnym, co umożliwia tłoczenia w obydwu kierunkach.

CHARAKTERYSTYKA ODCINKA WSCHODNIEGO

Wschodni odcinek rurociągu „Przyjaźń” łączy Bazę w Adamowie z Bazą w Miszewku Strzałkowskim za pomocą dwóch nitek rurociągów: długość trasy: ok. 234 km; przepustowość nominalna: 43 mln t ropy naftowej rocznie.

Wschodnia część systemu rurociągów należących do PERN „Przyjaźń” S.A. jest ogniwem polskiego systemu przesyłu ropy naftowej o kluczowym znaczeniu. W celu zwiększenia przepustowości zastosowano substancję redukującą opory przepływu, która pozwala na tymczasowe zwiększenie przepustowości wschodniej części magistrali rurociągu „Przyjaźń” z 43 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 m. Zawady do granicy gmin Korytnica i Strachówka o dł. 16 km, oddano do eksploatacji w marcu 2010 r., odcinek od Orzechowa do Bazy w Miszewku Strzałkowskim 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 powiększenie przepustowości Odcinka Wschodniego, co powinno umożliwić optymalizację pozostałych odcinków rurociągów oraz wpłynąć na powiększenie 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 rafinerią PCK w Schwedt i bazą ropy naftowej MVL w miejscowości Heinersdorf za pomocą dwóch nitek rurociągów: długość trasy: ok. 416 km; przepustowość nominalna: 27 mln t ropy naftowej rocznie.

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

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

CHARAKTERYSTYKA ODCINKA POMORSKIEGO

Odcinkiem Pomorskim – pracującym w trybie rewersyjnym – płynie ropa naftowa do Grupy LOTOS oraz na eksport poprzez NAFTOPORT. W połączeniu z infrastrukturą NAFTOPORT, 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 pojedynczego rurociągu: długość trasy: ok. 240 km; przepustowość nominalna: 27 mln t lub 30 mln t ropy naftowej rocznie (odpowiednio w kierunku północnym i południowym).

CHARAKTERYSTYKA RUROCIĄGÓW PRODUKTOWYCH

PERN „Przyjaźń” S.A. dysponuje siecią rurociągów produktowych służących do transportu produktów naftowych (benzyn, 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).

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

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

CHARAKTERYSTYKA ZBIORNIKÓW MAGAZYNOWYCH NA ROPEŃ NAFTOWĄ

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

Baza Adamowo (15 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności ok. 770.000 m³);

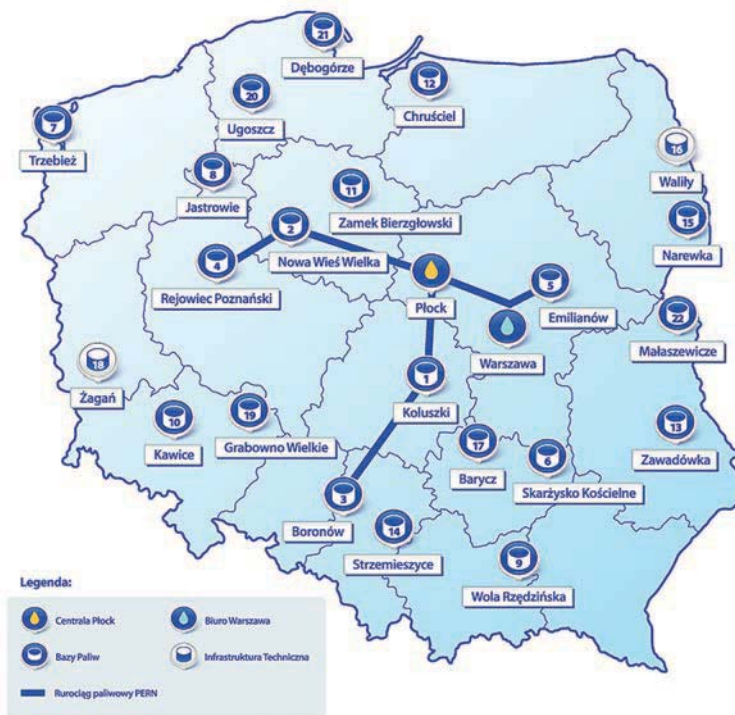
Baza Miszewko Strzałkowskie (27 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności ok. 1.300 000 m³);

Baza Gdańsk (18 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności magazynowej ok. 900.000 m³).

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

Spółka dysponuje zbiornikami o pojemnościach 30.000, 32.000, 50.000

■ Rys. 53 BAZY PALIW OLPP



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

LOGISTYKA MAGAZYNOWA PALIW CIEKŁYCH

Spółka Operator Logistyczny Paliw Płynnych jest największą na polskim rynku firmą, oferującą usługi w zakresie składowania paliw, magazynowania zapasów i rezerw produktów ropopochodnych, dozowania biokomponentów i dodatków uszlachetniających, przeładunku paliw oraz tworzenia i utrzymywania zapasów

obowiązkowych paliw ciekłych tzw. usługa biletowa.

OLPP Sp. z o.o. posiada 20 Baz Paliw, w których przechowywana jest głównie benzyna, olej napędowy, lekki olej opałowy oraz paliwo lotnicze. Łączna pojemność Baz Paliw OLPP to około 1,8 mln m³.

Pięć największych Baz: w Koluszkach, Nowej Wsi Wielkiej, Boronowie, Rejowcu Poznańskim i Emilianowie znajduje się na końcówkach dalekosiężnych rurociągów paliwowych.



Fot. PERN

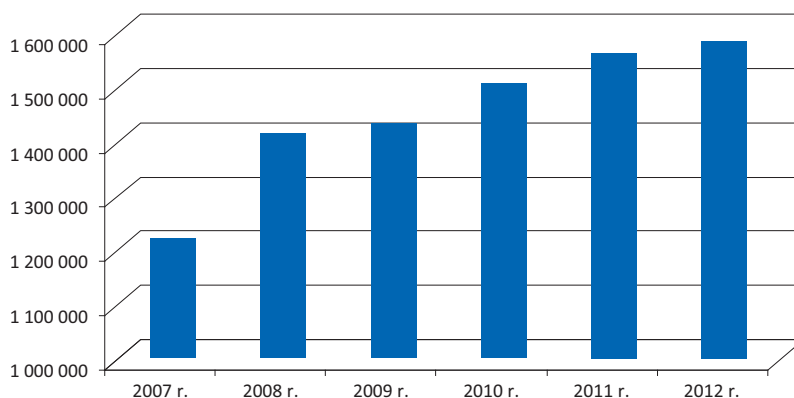
NAJWAŻNIEJSZE ZADANIA INWESTYCYJNE 2012 ROKU

- Budowa dwóch zbiorników o pojemności 15.000 m³ na ON w BP 01 w Koluszkach
- Budowa zbiornika 10.000 m³ uniwersalnego w BP 05 w Emilianowie
- Uszczelnienie tac zbiorników nr w BP 14 – w ramach zadania dostosowano pola zbiornikowe do wymogów prawa określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21.11.2005r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy, stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe (Dz. U. z 2005 Nr 243, poz. 2063).
- Rozbudowa frontu kolejowego wraz z instalacją technologiczną w BP 05 – w ramach inwestycji zwiększono liczbę stanowisk rozładunkowych i zmieniono układ torowy. Działania te pozwoliły na zwiększenie wydajności przeładunku paliwa na froncie kolejowym oraz poprawiły organizację prac poprzez zmniejszenie ilości prac manewrowych na bocznicach.

WYKORZYSTANIE POJEMNOŚCI

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 odpowiedniego dostosowania struktury produktowej magazynowania zapasów obowiązkowych oraz optymalizacji majątku spółki rokrocznie wzrasta poziom wykorzystania pojemności magazynowych OLPP.

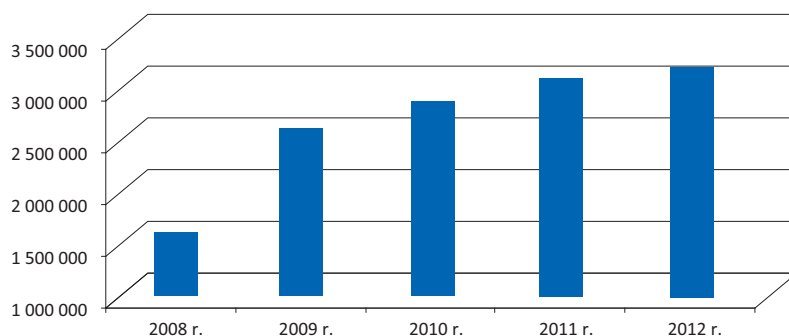
■ Rys. 54 WYKORZYSTANIE POJEMNOŚCI W BAZACH PALIW OLPP [m³]



WYDANIA Z BAZ PALIW OLPP NA TRANSPORT AUTOCYSTERNOWY

W 2011 roku Spółka odnotowała rekordowy załadunek paliw na autocysterny, który wyniósł około 8,3 mln m³, był to efekt wzrostu konsumpcji paliw płynnych na rynku. Jednak w roku 2012 w wyniku zmiany koniunktury gospodarczej zmniejszyła się konsumpcja paliw w Polsce w efekcie czego uległy zmniejszeniu również wydania z Baz Paliw OLPP na transport autocysternowy.

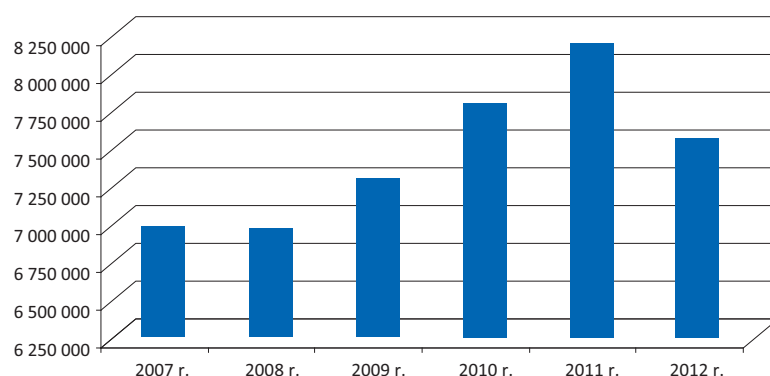
■ Rys. 55 WYDANIA Z BAZ PALIW OLPP NA TRANSPORT AUTOCYSTERNOWY [m³]



DOZOWANIE BIOKOMPONENTÓW

Kluczową rolę w stworzeniu dla przedsiębiorców warunków do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego odgrywa usługa dozowania biokomponentów. OLPP stara się w jak najszerszym stopniu wyjść naprzeciw oczekiwaniom klientów, rozszerzając tę usługę o dozowanie bioetanolu do benzyn. W sumie, w 2012 roku z terminali wyjechało prawie 3 mln m³ paliw z zawartością biokomponentów, których dozowanie przeprowadzano w Bazach Paliw OLPP.

■ Rys. 56 DOZOWANIE BIOKOMPONENTÓW W BAZACH PALIW OLPP [m³]





Fot. SLOVNAFT

BRANŻA PALIWOWA W POLSCE – ODPOWIEDZIALNY BIZNES

Spółeczna odpowiedzialność biznesu (ang. CSR – *Corporate Social Responsibility*) to powszechnie stosowana koncepcja zarządzania przedsiębiorstwem, polegająca na długotrwałym, świadomym i zrównoważonym działaniu zorientowanym nie tylko na zysk finansowy i aspekty ekonomiczne, ale także uwzględniającym szeroko pojęte interesy społeczne i ekologiczne w otoczeniu firmy. Firma odpowiedzialna społecznie pozostaje otwarta i słucha swojego otoczenia, prowadząc dialog z różnymi grupami, tzw. interesariuszami, a jednocześnie nie rezygnuje z osiągania zysków. Takie podejście zakłada długofalową troskę nie tylko o dobre relacje firmy z jej klientami i akcjonariuszami, ale również z pracownikami, dostawcami i partnerami oraz ze społecznościami lokalnymi.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) powołana w roku 1995 jako organizacja pracodawców do reprezentowania interesów największych w Polsce przedsiębiorstw działających w obszarze produkcji i dystrybucji paliw płynnych, infrastruktury paliwowej, produkcji i dystrybucji olejów smarnych, również działa na rzecz stworzenia w pełni konkurencyjnego, przyjaznego klientom rynku przy zapewnieniu bezpiecznego i zrównoważonego rozwoju zrzeszonych w niej przedsiębiorstw oraz 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. Działalność POPiHN opiera się na Statucie i Kodeksie etycznym oraz na przyjętych w 2012 roku „Wizji i Misji POPiHN” i „Kodeksie dobrych praktyk w zakresie prawa ochrony konkurencji”. Celem wdrożenia „Kodeksu dobrych praktyk w zakresie prawa konkurencji” było

uczulenie pracowników biura POPiHN i przedstawicieli firm członkowskich na konieczność rygorystycznego przestrzegania przepisów prawa w tym zakresie.

Od 2010 roku Organizacja posiada certyfikat Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji ISO/EIC 27001:2005 wraz z deklaracją stosowania i zatwierdzoną przez dyrektora generalnego Polityką Systemu Bezpieczeństwa Informacji, co nakłada nań obowiązek poddawania się audytom kontrolnym, weryfikującym zgodność z systemem zarządzania, własnymi procedurami i aktualnymi wymaganiami prawnymi.

POPiHN prowadzi dialog ze wszystkim interesariuszami, dzieli się z nimi doświadczeniem i wiedzą na temat przemysłu rafineryjnego, opiniuje projekty aktów prawnych w procesie konsultacji społecznych, opowiadając się za przyjęciem rozwiązań najkorzystniejszych dla branży i końcowego odbiorcy paliw – klientów stacji benzynowych POPiHN. Organizacja zaangażowała się w prace na rzecz przywrócenia przejrzystego rynku i likwidacji szarej strefy w obrocie paliwami. W ramach tych działań POPiHN przyłączyła się do zorganizowanej przez Pracodawców RP kampanii „Stop przemytowi”. Organizacja promuje zachowania sprzyjające odpowiedzialnemu wykorzystaniu paliw przez kierowców pojazdów w ramach zainicjowanej przez Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Rafineryjnego (EUROPIA) kampanii „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.

POPiHN wspiera akcję „Pileś – nie jedź”. 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 Organizacja wspiera kampanię społeczną pod hasłem „Moda na odbłaski. 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. Organizacja bierze też udział w pracach powołanej przez Głównego Inspektora Pracy Grupy ds. bezpieczeństwa w przemyśle rafineryjnym i gazowym.

Odpowiedzialny biznes w firmach członkowskich POPiHN

KULTURA KORPORACYJNA

Zbiorem zasad i wartości, opisującym kwestie odpowiedzialnego traktowania pracowników, odpowiedzialności za bezpieczeństwo i środowisko naturalne, relacje ze społeczeństwem i społecznością lokalną oraz przestrzegania prawa i przejrzystości kontaktów, którym powinni się kierować wszyscy pracownicy danej firmy, jest **Kodeks Etyczny**.

W 2012 r. Zarząd Grupy LOTOS przyjął zaktualizowaną Strategię społecznej odpowiedzialności Grupy Kapitałowej LOTOS na lata 2012-2015, w której określono 10 celów kluczowych w poszczególnych obszarach działalności firmy, tj. w zakresie inwestowania w zasoby ludzkie, wzmocnienia sfery zdrowia i bezpieczeństwa, integracji z lokalnym otoczeniem, zarządzanie zasobami naturalnymi w procesie produkcji, etyki i przeciwdziałania nadużyciom, partnerstwa z otoczeniem rynkowym i bezpieczeństwa w sektorze energii oraz 3 cele spajające powyższe obszary w zakresie komunikowania zmian i dostępu pracowników i interesariuszy do informacji o działaniach firmy. Dodatkowo Grupa LOTOS określiła jednoznaczny Politykę



Fot. O.P.P.

w zakresie przeciwdziałaniu nadużyciom i przyjęła w miejsce dotychczas obowiązującego Kodeksu postępowania pracownika i Dekalogu korporacyjnego, Kodeks etyki Grupy Kapitałowej LOTOS, który obowiązuje od 1 stycznia 2013 r.

W PKN ORLEN wartości etyczne zostały ustanowione w Kodeksie Etycznym już w 2006 r. W roku ubiegłym spółka przyjęła natomiast nową misję – „Odkrywając i przetwarzając zasoby naturalne, napędzamy przyszłość”. Koncern określił także kluczowe wartości jak ODPOWIEDZIALNOŚĆ – szanujemy naszych klientów, akcjonariuszy, środowisko naturalne oraz lokalne społeczności; ROZWÓJ – poszukujemy nowych możliwości; LUDZIE – naszymi atutami są kompetencje, współpraca i uczciwość; ENERGIA – działamy z entuzjazmem oraz NIEZAWODNOŚĆ – można na nas polegać.

Kultura firmy Statoil Fuel & Retail opiera się na wartościach i wysokich standardach etycznych zawartych w Kodeksie Postępowania Etycznego oraz The Statoil Fuel & Retail Book. Obowiązujący Kodeks Postępowania Etycznego określa wymogi odnośnie kwestii natury etycznej związane z postępowaniem firmy i jej pracowników. Firma zobowiązuje się prowadzić swoją działalność zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi, w sposób odpowiedzialny społecznie i nie naruszając równowagi ekologicznej, jednocześnie stosując wysokie normy etyczne w trakcie budowania relacji z właścicielami, pracownikami, partnerami, klientami i dostawcami oraz sprzeciwiając się wszelkim formom korupcji i podejmując wszelkie działania mające na celu zapobieżenie im w działalności gospodarczej.

W firmie BP funkcjonuje doroczny program praktyk wakacyjnych studenckich organizowanych przez dział kadr wraz z uczelniami, regularnie przyjmowani są stażyści. Ponadto BP od lat współpracuje m.in. z Wyższą Szkołą Europejską im. ks. Józefa Tischnera w Krakowie – wspierając ją merytorycznie, a także fundując stypendia dla studentów. Każdemu pracownikowi BP przysługuje pakiet szkoleniowy, który obejmuje szkolenia zewnętrzne i wewnętrzne, a także istnieje możliwość szkoleń poprzez BP web learning. Dodatkowo prowadzone są działania mające za cel integrację pracowników np. wspólne świętowanie ważnych dla firmy wydarzeń. Firma wspiera również działania społeczne i wolontariat swoich pracowników. Specjalnie w tym celu powstał program Matching Fund.

Kultura korporacyjna w firmie Fuchs Oil Corporation opiera na Kodeksie etycznym, Regulaminie postępowania antymonopo-



Fot. BP

lowego Grupy Fuchs, regulaminie postępowania antykorupcyjnego Grupy Fuchs, Systemie zarządzania zasadami zgodności i na Kodeksie dobrych praktyk POPIHN w zakresie ochrony konkurencji.

Strategia społecznej odpowiedzialności PERN „Przyjaźń” S.A. określa cele, działania oraz mierniki m.in. w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi, mając świadomość tego, że o sukcesie decydują zarówno pracownicy jak i zewnętrzne otoczenie społeczne, co przejawia się zaangażowaniem w inwestowanie w rozwój zasobów ludzkich, ochronę pracy zatrudnionych czy też w kwestie wyrównania szans społecznych.

Zarząd PERN „Przyjaźń” S.A. stawia na dobre przywództwo oraz perspektywy rozwoju, uwzględniając umiejętność dostosowania się pracowników do nowych zadań i wymagań, starając się łączyć cele indywidualne z celami Spółki, pozyskiwać i zatrzymywać najlepszych na rynku pracowników oraz dbać o odpowiedni dobór kadr, pozwalający na harmonijne dopasowanie kompetencji pracowników do realizowanych strategicznych zadań i celów. W tym celu prowadzone są szkolenia obligatoryjne, fakultatywne – dokształcające jak i praktyki zawodowe/studenckie. Kapituła pod przewodnictwem prof. Stanisława Dawidziuka, rektora Wyższej Szkoły Menadżerskiej w Warszawie, przyznała firmie PERN „Przyjaźń” S.A. w 2012 roku, jako jedynej na Mazowszu, tytuł „Solidnego Pracodawcy roku 2011” w uznaniu za zasługi w zakresie zarządzania zasobami ludzkimi.

W Shell wszystkich pracowników obowiązuje Kodeks Postępowania, który obejmuje takie kwestie jak Odpowiedzialność Społeczna przyczyniająca się do zrównoważonego rozwoju, o której mowa w kontekście BHP, Ochrony Środowiska i Praw Człowieka oraz Zrównoważonego Rozwoju. W firmie prowadzona jest aktywna promocja właściwych zachowań na drodze, włączając w to obowiązkowe szkolenia dla



Fot. BP

wszystkich pracowników (normy dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym, szkolenia defensywnej jazdy i szkolenia dla wszystkich kierowców użytkujących pojazdy służbowe) oraz organizując „Dzień Bezpieczeństwa”, gdzie pracownicy przechodzą szkolenie z zakresu udzielania pierwszej pomocy, prezentowane są zasady bezpiecznej jazdy samochodem oraz na jakie zagrożenia narażeni są pracownicy podczas pracy, w czasie wolnym i jak tym zagrożeniom zapobiegać. Dodatkowo na początku 2012 r. dla każdego pracownika Shell Polska ruszył program prozdrowotny BE WELL, polegający na rozpoznawaniu czynników ryzyka w obszarach aktywności fizycznej, zdrowego odżywiania, zdrowia psychicznego, uzależnień, a następnie zaproponowaniu pracownikom odpowiednich, ciekawych i angażujących akcji i inicjatyw prozdrowotnych.

PKN ORLEN prowadził liczne szkolenia i działania podnoszące kwalifikacje pracowników. Były wśród nich m.in. kursy i szkolenia oraz programy rozwojowe. Spółka systematycznie rozbudowuje katalog działań w tym zakresie, co umożliwia

pracownikom rozwój kompetencji zaplanowanych w indywidualnych planach rozwoju. Oferuje także praktyki – indywidualne, grupowe i dyplomowe, oraz program stażowy jako praktyki płatne we współpracy z Urzędami Pracy. Uczestniczy również w programie „Grasz o staż”. Od ubiegłego roku Koncern wdrożył nową formułę edukacji w postaci szkoleń otwartych-dedykowanych, w których rozszerzana jest baza szkoleń e-learningowych. Po raz kolejny pracownicy Spółki w 2012 roku uczestniczyli w międzynarodowym konkursie GLOBAL MANAGEMENT CHALLENGE – grze strategicznej, podczas której każdy z zespołów zarządzał wirtualnym przedsiębiorstwem i rywalizował z innymi zespołami. Dodatkowo Spółka kontynuowała działania edukacyjne adresowane do społeczności lokalnej w ramach akcji „Dzień Wiedzy z ORLENEM”, „Pytanie o rekrutowanie”, czyli Dzień Otwarty w Zespole Rekrutacji. Koncern współpracował również z kadrą naukową Politechniki Warszawskiej w Płocku.

Grupa LOTOS poprzez możliwość udziału w priorytetowo traktowanych wewnętrznych procesach rekrutacyjnych daje szansę awansu poziomego i pionowego. Dla pracowników nowo zatrudnionych wdrożony został „Program Adaptacyjny”, który umożliwia szybkie poznanie firmy. LOTOS dba o podnoszenie kwalifikacji pracowników, zapewniając im możliwość udziału w szkoleniach oraz cyklicznych i nowo tworzonych programach rozwojowych w ramach „Akademii LOTOS”. W 2012 r. wdrożono „Program Sukcesji” na kluczowe stanowiska, aby zapewnić ciągłość zarządzania i przygotować pracowników o największym potencjale do nowych zadań oraz zorganizowano kolejny cykl szkoleń dotyczących zaangażowania i odpowiedzialności kadry kierowniczej w zakresie bezpieczeństwa pracy. Dofinansowywana jest nauka języków obcych i studia wyższe. Przełożeni wraz z pracownikami planują oraz realizują cele zawodowe i rozwojowe, w czym wspiera ich System Oceny Okresowej Pracowników.

W firmie Fuchs integracja pracowników odbywa się poprzez biuletyn wewnętrzny, spotkania departamentowo-działowe i coroczne spotkania integracyjne całej załogi.

Statoil Fuel & Retail przywiązuje dużą wagę do bezpieczeństwa swoich pracowników we wszystkich krajach, w których działa. Szanuje i akceptuje różnorodność personelu pod względem kulturowym, rasowym i religijnym. Firma daje swoim pracownikom szansę na rozwój i podnoszenie kwalifikacji, tak dzięki szkoleniom, jak i zmianom stanowisk. Polityka szkoleniowa przewiduje zasadę 70/20/10 – 70%



Fot. SHELL



Fot. SHELL

szkoleń stanowią szkolenia „on the job training”, 20% szkolenia coachingowe oraz 10% inne szkolenia formalne. Dzięki takiemu rozwiązaniu, każdy pracownik może liczyć na wszechstronny rozwój. Firma dysponuje internetową platformą szkoleniową Training Administration System (TAS), na której zgromadzona jest korporacyjna oferta szkoleń dla pracowników stacji. Pracownicy mają dostęp do nowoczesnych e-learningowych narzędzi szkoleniowych, dzięki którym mogą rozwijać kompetencje niezbędne do bieżącej pracy, jak i nabywać nowe kompetencje umożliwiające dalszy rozwój. Pracownicy, dla których znajomość języka angielskiego jest niezbędnym narzędziem pracy, mogą korzystać z oferowanych przez firmę kursów językowych. W procesach rekrutacyjnych odbywających się w firmie dotychczasowi pracownicy są postrzegani jako cenni kandydaci, dzięki czemu ponad 50% pracowników na stanowiskach kierowniczych na stacjach i blisko 50% pracowników na stanowiskach kierowniczych w biurze rozpoczęło swoją pracę w firmie na niższych stanowiskach. Podobną zasadą firma kieruje się organizując Program Praktyk Studenckich – w 2012 r. na 24 osoby uczestniczące w programie 5 zostało zaproszonych do dalszej współpracy z firmą. W 2012 roku, podobnie jak w latach ubiegłych, pracownicy stacji wyróżniający się w obsłudze klienta i realizacji celów sprzedażowych mieli szansę uczestniczyć w zagranicznym wyjeździe szkoleniowo-integracyjnym.

BEZPIECZEŃSTWO

Jako jeden z kluczowych elementów koncepcji CSR, bezpieczeństwo firm członkowskich POPIHN realizowane jest poprzez przeciwdziałanie wypadkom, awariom i pożarom, przy zastosowaniu możliwie najlepszych zabezpieczeń procesowo-technicznych i zdrowotnych. Część firm posiada funkcjonujący i certyfikowany Zintegrowany System Zarządzania.

W firmie Shell to właśnie bezpieczeństwo zostało uznane za najważniejszy priorytet i jemu poświęca się najwięcej uwagi i wysiłków m.in. poprzez aktywne uczestnictwo zarówno w inicjatywach globalnych, jak i krajowych (Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Global Road Safety Partnership – program prowadzony wspólnie z Czerwonym Krzyżem i Czerwonym Półksiężycem). W firmie obowiązują bardzo rygorystyczne zasady, tzw. 12 Zasad Ratujących Życie, z których część odnosi się do bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak m.in. zapinaj pasy bezpieczeństwa, nie pal tytoniu poza wyznaczonymi strefami, nie przechodź pod zawieszonymi ładunkami, stosuj środki zabezpieczające przed upadkiem w czasie pracy na wysokości, postępuj zgodnie z ustalonym planem podróży, nie rozmawiaj przez telefon w czasie prowadzenia samochodu i nie przekraczaj dozwolonej prędkości oraz nie rozmawiaj przez telefon w czasie jazdy (zgodnie z zasadą: ENGINE ON MOBILE OFF) i co kilka godzin rób przystanek na odpoczynek w trakcie podróży samochodem. Dodatkowo, kładąc duży nacisk na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, wdrożono globalnie jeden standard wyposażenia samochodów ciężarowych i osprzętu – wszystkie pojazdy ciężkie posiadają system IVMS (In-vehicle monitoring systems – samochodowe systemy monitoringu) i uruchomiono globalne Specjalistyczne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które odpowiada za

wdrażanie najlepszych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa na wszystkich rynkach, na których firma jest obecna.

Wysokie standardy ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i środowiska są w Statoil Fuel & Retail w Polsce nadrzędną wartością – celem jest zero wypadków i szkód. Bezpieczeństwo klientów jest równie ważne jak bezpieczeństwo pracowników i podwykonawców. Dlatego też wprowadzono ocenę ryzyka do wszystkich przedsięwzięć. Dzięki temu powstały bezpieczne miejsca pracy, działalność prowadzona jest zgodnie z zasadami etycznymi, dostawcy wybierani są w oparciu o ich zaangażowanie i wyniki, wszelkie podejmowane działania mają na względzie zmniejszać negatywny wpływ na zdrowie i środowisko, a otrzymywane wyniki stale poddawane są ocenie i nieustannie poprawiane. Od podwykonawców wymaga się posiadania i realizowania polityki dotyczącej ochrony środowiska naturalnego – w szczególności dostawcy usług transportowych.

Priorytetowo kwestie bezpieczeństwa traktuje PKN Orlen. Spółka sama stosując najwyższe standardy aktywnie promuje zasady bezpieczeństwa zarówno wśród swoich pracowników jak i partnerów biznesowych. W ubiegłym roku w PKN Orlen zostały zainaugurowane cykliczne obchody Dnia Bezpieczeństwa Pracy i Ochrony Zdrowia. Ich celem jest poszerzenie wiedzy dotyczącej BHP, zwrócenie uwagi na zagrożenia drogowe, promowanie zdrowego stylu życia, w tym profilaktyki oraz wiedzy na temat pomocy przedlekarskiej. W Spółce wdrożony został regularny system nadzoru BHP nad wykonawcami prac remontowych. Idea procesu obejmuje zakres prac od etapu przygotowawczego do zakończenia prac remontowych. W jego skład wchodzi m.in. szkolenia, kontrole, narady służb odpowiedzialnych za realizację prac oraz wzorcowe przygotowanie instalacji do renowacji. Sprawdzane są „Deklaracje BHP” wykonawców, zabezpieczenia i prowadzony jest nadzór nad pracami. Na zakończenie cały proces zostaje poddany ocenie, a najlepsi kontrahenci otrzymują okolicznościowe nagrody. Dodatkowo w umowach z wykonawcami zewnętrznymi wprowadzono system motywacji kontraktorów zewnętrznym poprzez klauzulę „Bezpieczeństwo pracy”. Okazją do pogłębiania i utrwalania wiedzy z zakresu BHP były również prowadzone z pracownikami „Rozmowy o bezpieczeństwie” oraz tzw. „Temat miesiąca” – Dzień Bezpieczeństwa Pracy. W 2012 r. liczba wypadków uległa zdecydowanemu zmniejszeniu – w stosunku do 2011 r. wskaźnik wypadkowości TRR w Grupie Kapitałowej ORLEN spadł o ok. 30%, co jest najlepszym

wynikiem w historii firmy. Spółka angażuje się także w poprawę poziomu bezpieczeństwa w skali kraju, prowadząc m.in. program wsparcia zawodowych i ochotniczych jednostek straży pożarnej.

Bezpieczeństwo jest dla BP wartością nadrzędną, co zostało jasno sformułowane w obowiązującym wszystkich pracowników koncernu na całym świecie kodeksie etycznym: „We wszystkim, co robimy, bierzemy pod uwagę bezpieczeństwo. Jest to nasz priorytet. Wspólnie jesteśmy odpowiedzialni za dbałość o zdrowie i bezpieczeństwo oraz środowisko naturalne (HSSE). Obowiązek ten dotyczy wszystkich pracowników firmy BP i wszystkich osób, z którymi współpracujemy i z którymi na co dzień się kontaktujemy. To wyraz naszego szacunku dla nich i podstawa naszego sukcesu”. Stosując się do zapisów Kodeksu, polski oddział BP – oprócz standardowych szkoleń z zakresu bezpieczeństwa (pierwszej pomocy dla pracowników stacji i biura, zasad ewakuacji stacji z realnymi scenariuszami – organizowanych we współpracy z lokalnymi jednostkami ratunkowymi, dotyczących reagowania w sytuacji kryzysowej) – prowadzi wiele akcji związanych z tematyką bezpieczeństwa, jak np. inicjatywa „Zdrowe Dni”, podczas których pracownicy mogą uczestniczyć w sesjach, wykładach, warsztatach dotyczących wiedzy z zakresu zdrowia, bezpieczeństwa, środowiska („Serce masz tylko jedno”, „Krew ratuje życie”, „Zdrowy kręgosłup” i inne) czy 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 od 6 lat. Myśląc o bezpieczeństwie kierowców BP, jako jedyna firma paliwowa, funduje szkolenia z bezpiecznej jazdy dla kierowców aut służbowych – unikalny konkurs dla użytkowników karty BP PLUS „Bezpieczna Flota z BP”. Dotychczas w tych profesjonalnych szkoleniach, również na samo-

chodach ciężarowych i autobusach, przeszkolono już 1000 kierowców. Również pracownicy BP odbywają szkolenia z bezpiecznej jazdy. BP już po raz kolejny wsparło także prowadzoną od 2008 r. kampanię „Pięś nie jedź” i jest też w grupie firm, które podpisały deklarację na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i wprowadzenia standardów dotyczących kierowców pojazdów służbowych w ramach większego projektu „Bezpieczna Flota”. Dbając o bezpieczeństwo klientów, w ubiegłym roku BP – wraz z producentami i dystrybutorami – przeprowadziła kampanię mającą na celu podniesienie świadomości konsumentów o szkodliwości metanolu w płynach do spryskiwaczy, aby klienci korzystali tylko z bezpiecznych płynów, czytali etykiety i świadomie wybierali produkt.

Rygorystyczne przestrzeganie zasad ruchu drogowego na terenie swojego zakładu i własnych procedur bezpieczeństwa to w firmie FUCHS OIL CORPORATION (PL) działania mające zapewnić bezpieczeństwo w miejscu pracy.

Także Grupa LOTOS kładzie duży nacisk na zagadnienia bezpieczeństwa – przede wszystkim na działania profilaktyczne i informacyjne. Prowadzonych jest wiele nieobowiązkowych projektów edukacyjnych, szkoleniowych i prewencyjnych. W 2012 r. przeprowadzono m.in.: wyspecjalizowane szkolenia z zakresu pierwszej pomocy w ratowaniu dzieci oraz z zasad prawidłowego użycia defibrylatorów, zorganizowano III Dzień Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy, podczas którego przeprowadzono akcję profilaktyczną z zakresu badań kardiologicznych, zaangażowano wszystkich pracowników do uczestnictwa w comiesięcznych akcjach promujących zdrowie i bezpieczeństwo pracy w ramach wdrożonego Kalendarza bezpiecznej pracy i promocji zdrowia. LOTOS systematycznie prowadzi akcje profilaktyki chorób nowotworowych, cukrzycy, zdrowego trybu



Fot. OLPP

życia, aktywności i ćwiczeń fizycznych, ergonomii w biurze, organizacji prac na stanowisku pracy, bezpiecznego użytkowania chemikaliów czy ochrony pracowników przed hałasem. Zajęciem towarzyszącą tematyczne publikacje.

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 wyposażone w bezpieczne poręcze i uchwyty, brak krawężników przed wejściem głównym do obiektów i brak progów we wnętrzach stacji paliw), a pracownicy stacji zawsze chętnie udzielają pomocy klientom niepełnosprawnym – stacje zaopatrzone w piktogramy informujące o tym klientom stacji.

SPÓŁCZNOŚĆ LOKALNA

Spółki członkowskie POPiHN dążą do prowadzenia i rozwoju swojej działalności we wszystkich obszarach w sposób zrównoważony, przy poszanowaniu określonych prawem warunków środowiskowych i z zachowaniem społecznej odpowiedzialności biznesu.

Od chwili pojawienia się w Polsce, firma BP konsekwentnie realizuje strategię CSR, wprowadzając swój program odpowiedzialności społecznej poprzez uczestnictwo w wielu programach i współpracę z organizacjami, które działają na rzecz harmonijnego rozwoju społeczności. W roku 2012 jednym z partnerów społecznych BP było Stowarzyszenie „WIOSNA” – za wspierany projekt Akademia Przyszłości i akcję SZLACHETNA PACZKA firma BP otrzymała statuetkę Dobroczyńca Roku 2009 w kategorii „Współpraca firmy z organizacją pozarządową”, a w grudniu 2012 roku przygotowano promocję połączoną ze społecznym celem – wsparcia akcji „SZLACHETNA PACZKA”. Z każdej karty BP SuperCard zakupionej w okresie od 5 do 21 grudnia 2012 r., na rzecz akcji przekazano 1/3 zysków. Kolejnym partnerem było Towarzystwo Przyjaciół Chorych „Hospicjum im. św. Łazarza” – BP jest sponsorem akcji „Pola Nadziei”, utrzymuje stronę internetową www.polanadziei.pl, wspiera bieżące funkcjonowanie placówki poprzez organizację koncertów charytatywnych, sprzedaż kartek świątecznych, a także promuje ideę opieki hospicyjnej, również Polska Akcja Humanitarna jest partnerem społecznym BP – klienci korzystający z oferty BP w unikalnym i największym programie multi-partnerskim PAYBACK mogli zbierać punkty przeznaczyc na prowadzony przez

PAH program dożywiania dzieci PAJACYK (przez lata BP wspólnie ze swoimi klientami ufundowała dzieciom blisko 1 mln 200 tys. ciepłych obiadów) czy też Stowarzyszenie SIEMACHA, któremu BP przekazuje karty paliwowe umożliwiające samochodom fundacyjnym bezpłatne tankowanie na stacjach koncernu. Także TOPR wspierany jest paliwem dostarczanym przez BP, a wśród ratowników ochotników są również pracownicy BP. Całościowa (15 lat) wartość finansowa dotychczasowej pomocy dla TOPR to ponad 900 tys. zł. Z kolei sieć kawiarenek na stacjach BP – Wild Bean Cafe – w 2012 r. po raz kolejny wsparła akcję „Świąteczny Stół Pajacyka”, podczas której właściciele restauracji, pubów i kawiarni przekazują umowną 1/10 obrotu na rzecz niedożywionych dzieci. Wpisując się w strategię realizacji i wspierania innowacyjnych projektów edukacyjnych i proekologicznych w 2009 roku BP rozpoczęła program Gary Gra poświęcony nowoczesnej edukacji ekologicznej, skierowany do dzieci w wieku 6-12 lat, ich rodziców oraz szkół i nauczycieli. Honorowy patronat nad pierwszym etapem projektu objął wówczas Minister Środowiska. Program realizowany jest w partnerstwie merytorycznym m.in. z Fundacją Miejsc i Ludzi Aktywnych MILA. Za swoją działalność społeczną BP trzykrotnie już otrzymała nagrodę Dobroczyńca Roku: w 1999 w dziedzinie ekologii za program „Czysty Biznes”, w 2003 w kategorii: pomoc społeczna i ochrona zdrowia za projekty „Pajacyk” i „Pola Nadziei”, a w ubiegłym roku – wybrana głosami kapituły i internautów – za projekty Akademia Przyszłości i Szlachetna Paczka prowadzone przez Stowarzyszenie WIOSNA. W 2012 roku firma została nagrodzona „Złotym Listkiem CSR”. Odniesienie to otrzymało tylko 12 spośród 500 spółek, które w swojej codziennej działalności deklarują uwzględnianie istotnych rozwiązań z zakresu społecznej odpowiedzialności.

W roku 2012 firma Statoil Fuel & Retail Polska współpracowała z fundacją Wspólna Droga (United Way Foundation) <http://www.unitedway.org.pl/> – od 2000 r. w ramach Programu Składki Pracowniczej pracownicy firmy przekazują dowolną część swoich dochodów na pomoc humanitarną, dzięki czemu realizowane są programy: „Pokonywanie niepełnosprawności”, „Towarzystwo w chorobie”, „Pomoc w kryzysie”, „Godna starość”, „Kromka chleba” oraz z Fundacją Korporacyjnej Odpowiedzialności Społecznej (FCSR) <http://www.fcsr.pl/> pomoc dla najuboższych rejonów kraju. Ponad 200 dzieci z wybranych szkół uczestniczy w zajęciach tanecznych i plastycznych oraz bierze udział w nauce języka angielskiego.

PKN ORLEN od ponad dziesięciu lat prowadzi program partnerstwa międzysektorowego. Spółka jest założycielem, a zarazem darczyńcą Fundacji „Fundusz Grantowy dla Płocka” oraz partnerem Stowarzyszenia „Fundusz Grantowy Dobrego Sąsiedztwa dla Ostrowa Wielkopolskiego”. Firma aktywnie wspiera społeczność lokalną poprzez sponsoring oraz działania dobroczynne. W latach 2011 – 2012 Koncern ufundował dwa nowoczesne place zabaw dla najmłodszych mieszkańców Płocka oraz wsparł budowę jedyne w mieście nowoczesnego i bezpiecznego skateparku. ORLEN kontynuował sponsoring płockich instytucji i wydarzeń o charakterze kulturalnym, jak np. festiwal muzyki elektronicznej Auditoriver, który stał się międzynarodową wizytówką Płocka na kulturalnej mapie świata. PKN ORLEN to także aktywny sponsor sportu, zarówno wyczynowego, jak i amatorskiego. Spółka ma pod swoją opieką m.in. drużynę piłki ręcznej ORLEN Wisła Płock, która została w ubiegłym roku wicemistrzem Polski. Corocznie organizuje również ORLEN Handball Mini Ligę, w której dzieci z Płocka i okolic rywalizują w rozgrywkach piłki ręcznej. Koncern jest także tytułowym sponsorem jednej z największych i najnowocześniejszych hal widowiskowo sportowych ORLEN Arena. Jako aktywny dobroczyńca, koncern od wielu lat jest w ścisłym gronie polskich liderów filantropii, prowadząc działania dobroczynne samodzielnie oraz za pośrednictwem Fundacji ORLEN – Dar Serca. Sztandarowym programem Fundacji, prowadzonym od chwili powstania w 2001 r., jest opieka nad rodzinnymi domami dziecka. Coraz większego rozmachu nabierają również programy stypendialne. Od 2006 roku Spółka realizuje autorski, ogólnopolski program „ORLEN Bezpieczne Drogi”, który jest projektem społecznym służącym edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W 2012 jego hasło brzmiało: „Chroń życie, załóż odblask!” Partnerami akcji było Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Wojewódzka Komenda Policji oraz Parafia Rzymskokatolicka z terenu Mazowsza. W ramach projektu PKN ORLEN rozdał 200 tys. odblaskowych naklejek i opasek, zwiększających bezpieczeństwo pieszych poruszających się poboczem dróg, poza miastem. Akcja objęła zasięgiem gminy wiejskie i wiejsko-miejskie województwa mazowieckiego. Pracownicy Shell zarówno w Warszawie, jak i w podkrakowskim Zabierzowie, aktywnie uczestniczą w wolontariacie pracowniczym – wspólnie z lokalną policją rozpoczęli długofalowy program edukacyjny „Bezpieczne Szelki”, który adresowany

jest do dzieci klas 1-3 szkół podstawowych oraz ich rodziców w gminie Zabierzów.

Grupa LOTOS wsparła w 2012 r. szereg inicjatyw, które wpłynęły na rozwój infrastruktury i przyniosły pozytywne efekty dla społeczności lokalnych w takich sferach życia jak ochrona i promocja zdrowia, nauka, edukacja i oświata, ochrona środowiska i ekologia, bezpieczeństwo, kultura oraz sport. Środki zostały zainwestowane m.in. w sprzęt medyczny dla instytucji zdrowia publicznego, sprzęt niezbędny do prowadzenia działań proekologicznych, inwestycji mających na celu poprawę jakości życia mieszkańców i działań związanych z edukacją w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przykładem jest realizowany od wielu lat „LOTOS – Bezpieczna droga do szkoły”, społeczny program edukacyjno-prewencyjny prowadzony we współpracy z Policją i ekspertami bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego celem jest edukacja i propagowanie bezpiecznego zachowania na drodze i tym samym zapobiegania wypadkom drogowym z udziałem dzieci w wieku wczesnoszkolnym. W roku szkolnym 2011/2012 LOTOS łącznie przekazał 14 tys. odbłasków i tyle samo zestawów edukacyjnych. Przez ostatnie 7 lat uczestniczący w programie uczniowie otrzymali 84 tys. odbłasków i 64 tys. pakietów BRD. Dodatkowo firma angażuje się w wyrównywanie różnic społecznych oraz przeciwdziałanie wykluczeniu, szczególnie wśród dzieci i młodzieży, do których kierowana jest pomoc stypendialną oraz projekty edukacyjne z dziedziny ekologii i wychowania poprzez kształcenie umiejętności sportowych, jak np. „Skrzydła” realizowanego przez Caritas Polska. „Skrzydła” to program długoterminowej pomocy skierowany do dzieci – uczniów szkół podstawowych, gimnazjów i liceów, którzy z powodu złej sytuacji materialnej w rodzinie wymagają pomocy w formie dożywiania w szkole, zakupu wyprawek z artykułami szkolnymi, dofinansowania do wycieczek szkolnych, czy zajęć edukacyjnych. W 2012 r. spółka objęła wsparciem 70 uczniów. W zakresie ochrony środowiska i ekologii LOTOS kontynuował zaangażowanie w programy „LOTOS pomaga bałtyckiej przyrodzie” oraz „Chrońmy Naturę na Wyspie Sobieszewskiej”, których celem jest edukacja ekologiczna oraz ochrona cennych przyrodniczo terenów znajdujących się w sąsiedztwie koncernu. W 2012 r. spółka była zaangażowana w kolejną edycję Programu Edukacji Morskiej. Jego głównymi adresatami są uczniowie z gdańskich gimnazjów, którzy biorą udział w rejsach po Zatoce Gdańskiej. Celem działań jest wzbogacenie ich wiedzy z zakresu ekologii, żeglar-

stwa i morskiego dziedzictwa Gdańska. Każdego roku od maja do czerwca i we wrześniu w Programie uczestniczy ok. 3,5 tys. uczniów. Od 2010 r. w Programie wzięło udział 10,5 tys. osób.

Projekty realizowane ze społecznością lokalną przez FUCHS OIL CORPORATION (PL) to sponsoring imprez, spotkania okolicznościowe czy popieranie inicjatyw lokalnych.

Także firma PERN „Przyjaźń” S.A. realizuje swoje cele biznesowe z uwzględnieniem istotnych celów społecznych, skupiając się na działaniach w zakresie wyrównywania różnic społecznych wśród dzieci i ludzi pokrzywdzonych przez los, szczególnie wśród mieszkańców Płocka i okolic Baz należących do firmy, akcje edukacyjne kierowane głównie do najmłodszych mieszkańców, wspieranie sportu wśród młodzieży oraz działalność proekologiczną. Wśród inicjatyw podjętych w 2012r. warto wymienić zakup wideoduodenoskopu służącego do wykonywania badań ECPW oraz gastrokopu operacyjnego dla potrzeb pacjentów ze schorzeniami układu pokarmowego dla Wojewódzkiego Szpitala Zespolonego w Płocku, wsparcie działań związanych z zakupem respiratora noworodkowego dla Oddziału Neonatologicznego Szpitala Świętej Trójcy, wsparcie działań polegających na przygotowaniu stałej ekspozycji „Biblii Płocka” w Muzeum Diecezjalnym im. bł. abpa Antoniego Juliana Nowowiejskiego czy też objęcie patronatem Rodzinnego Domu Dziecka nr 1 w Płocku, gdzie z okazji Dnia Dziecka czy Gwiazdki dzieci otrzymują paczki ze słodyczami lub mogą wyjechać na wypoczynek wakacyjny. Ponadto pracownicy firmy organizują pomoc rzeczową oraz finansową (opłata za obiady dzieci w szkołach) na rzecz najbiedniejszych rodzin z okolic Płocka, angażując się w pomoc na rzecz



Fot. OUPP

schroniska dla bezdomnych zwierząt, a przynajmniej dwa razy w roku w siedzibie PERN Przyjaźń S.A. mają miejsce kiermasze twórców niepełnosprawnych.

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



Fot. OUPP

POLITYKA ŚRODOWISKOWA

Misją Grupy LOTOS jest innowacyjny i zrównoważony rozwój realizowany w sposób przyjazny dla środowiska. Traktując tę zasadę, jako kluczową, spółka została w 2012 r. sygnatariuszem Deklaracji polskiego biznesu na rzecz zrównoważonego rozwoju, zainicjowanej przez Ministerstwo Gospodarki w ramach prac nad Wizją zrównoważonego rozwoju dla polskiego biznesu 2050. Wpisując się w cele określone w Wizji 2050, Grupa LOTOS dokonała w 2012 r. bardzo ważnej dla ochrony środowiska zmiany polegającej na wprowadzeniu, jako surowca do produkcji wodoru i jako głównego nośnika energii w swojej rafinerii – gazu ziemnego. Dzięki temu LOTOS osiągnął dwa cele: obniżono emisję podstawowego gazu cieplarnianego – dwutlenku węgla (w 2012 r. o 100 tys. ton) i znacząco obniżono emisję innych zanieczyszczeń energetycznych, w tym dwutlenku siarki (blisko 1,5 tys. ton) i pyłu (150 ton).

Działalność koncernu BP jest prowadzona w myśl polityki zrównoważonego rozwoju, w której dobro klienta, rozwój ekonomiczny, ochrona środowiska i wkład w rozwój społeczności lokalnych są najważniejszymi elementami. W 2004 r. biuro BP w Krakowie otrzymało pierwszy w Polsce certyfikat Zielonego Biura, co było potwierdzeniem wdrażania działań mających służyć ograniczeniu negatywnego wpływu biur na środowisko przy równoczesnym obniżaniu kosztów ich funkcjonowania. Firma nadal prowadzi działania w tym zakresie, wdrażając nowoczesne rozwiązania.

BP jako pierwsza firma na rynku polskim wycofała ze swojej oferty paliwa ołowione. Stacje koncernu spełniają najwyższe standardy technologiczne, są estetyczne oraz przyjazne środowisku. Opary paliwa podczas tankowania na stacji są – dzięki specjalnej instalacji – odprowadzane do

zbiornika głównego, dzięki czemu do atmosfery nie dostają się szkodliwe węglowodory.

Cele środowiskowe stanowią integralną część obowiązującej w PKN ORLEN „Polityki Zintegrowanego Systemu Zarządzania”. Prowadzony w sposób ciągły monitoring emisji do środowiska umożliwił bieżącą kontrolę stopnia wykorzystania przyznanych w pozwoleniach limitów. W 2012 roku kontynuowano realizację Programu „Odpowiedzialność i Troska” (Responsible Care), zgodnie z wymaganiami wdrożonego w Spółce Ramowego Systemu Zarządzania Responsible Care (RSZ RC). Spółka uzyskała ocenę stopnia wprowadzenia i realizacji poszczególnych elementów Systemu (>80%) jako „pełne wdrożenie, proces ciągłego doskonalenia.” Po raz szósty włączono się w organizację ekologicznego konkursu fotograficznego „Złap zającą”, propagującego piękno otaczającej przyrody i angażującego pracowników firm realizujących Program. Dodatkowo spółka włączyła się w proponowane przez Sekretariat Programu „OIT” konkursy: Międzynarodowy Dzień Świadomości Zagrożenia Hałasem (25 kwietnia), Światowy Dzień Wody (22 marca), Międzynarodowy Dzień Ochrony Środowiska (5 czerwca), Światowy Dzień Rzucania Palenia (16 listopada). Udoskonalono narzędzie wymiany informacji (komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej) – witryny ENVI, która jest platformą usprawniającą podstawowe procesy związane z obiegiem dokumentów oraz komunikacją i wymianą informacji. ORLEN zrealizował także projekt „Analiza skutków polityki klimatycznej dla GK PKN ORLEN”, który pozwolił na opracowanie kierunkowych rekomendacji dot. zbilansowania niedoboru uprawnień do emisji CO₂ oraz możliwości płynących z Pakietu w okresie 2013-2020.

Ze względu na charakter działalności „Operator Logistyczny Paliw Płynnych” sp. z o.o. koncentruje się na zapewnieniu bezpieczeństwa środowiska naturalnego, mając wyższe ambicje niż sama zgodność z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie. Dlatego też wszystkie działania prowadzone są ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na środowisko w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniom. W 2012 roku OLPP zrealizowała szereg inwestycji ekologicznych, takich jak wstawienie dodatkowych den w zbiornikach magazynowych, zabezpieczenie tac magazynowych oraz zwiększenie wydajności i sprawności instalacji Odzysku Par Benzyn. Ryzyko wystąpienia wycieków i zanieczyszczeń podlega ciągłej analizie. Jednocześnie prowadzone są prace rekultywacyjne mające na celu uzyskanie stanu

środowiska gruntowo-wodnego zgodnego z uzyskanymi decyzjami. Dowodem dotrzymywania wysokich standardów jakości środowiska jest występowanie na terenie baz paliw szeregu ciekawych okazów flory, jak również fauny.

Zasadniczym celem, jaki stawia sobie Statoil Fuel & Retail Polska przy projektowaniu, budowie i eksploatacji stacji paliw jest ochrona środowiska. W tym celu stosuje się nowoczesne rozwiązania techniczne, w maksymalny sposób zabezpieczające środowisko naturalne (grunt, wodę, powietrze, wody gruntowe), a stacje paliw są zazwyczaj otoczone drobnymi formami architektonicznymi i zielenią. Do standardowych rozwiązań stosowanych w zakresie ochrony środowiska na stacjach należą: wyprofilowany teren, umożliwiający ewentualnym resztkom rozlanego na skutek zdarzenia losowego paliwa spłynięcie do studzienek połączonych z separatorami substancji ropopochodnych, skąd oczyszczone spłyną do kanalizacji; separatory, zapobiegające dostawianiu się nieoczyszczonych wód opadowych odpływających z terenu stacji i wód z myjni samochodowych do kanalizacji lub bezpośrednio do gruntu; dwuosobnikowe zbiorniki i elektroniczny monitoring wycieków, systemy paliwowe z rur elastycznych polietylenowych ze specjalną wykładziną wewnętrzną z tworzywa sztucznego, która tworzy nieprzepuszczalną barierę chemiczną; zamknięty system odsysania oparów i „wahadło gazowe”; szczelne stanowisko zlewowe w postaci betonu szczelnego, zabezpieczające przed ewentualnym przedostaniem się rozlanego paliwa do gruntu; zawór przeciwppełnieniowy czy wreszcie piezometri.

PERN „Przyjaźń” S.A. świadome oddziaływanie na środowisko, odpowiedzialnie i konsekwentnie od kilku lat realizuje program inwestycyjny mający na celu uszczelnianie den i skarp obwałowań zbiorników magazynowych na ropę naftową o pojemności 30 i 50 tys. m³, polegający na wyłożeniu niecek zbiornikowych geomembraną odporną na działanie ropy naftowej i ropopochodnych, co umożliwia przenikanie ich do gruntu, wód powierzchniowych i wód gruntowych na wypadek minimalnego nawet rozszczelnienia. W nowobudowanych zbiornikach stosowana jest technologia podwójnych płaszczy, gdzie funkcję obwałowania spełnia płaszcz zewnętrzny, który może przejść ropę naftową w przypadku rozszczelnienia płaszcza wewnętrznego, dzięki czemu pod ich budowę zużywa się znacznie mniej terenu oraz czterokrotnie mniej wody w przypadku ochrony przeciwpożarowej. Dodatkowo firma prowadzi

szeroko zakrojone działania ograniczające do minimum wpływ rurociągów na środowisko naturalne, szczególnie w wyjątkowo wrażliwych punktach, jak np. skrzyżowania z rzekami i ciekami wodnymi, gdzie wskutek powodzi czy postępujących zmian koryta rurociągi zostały odsłonięte. W ciągu najbliższych 5 lat PERN „Przyjaźń” S.A. zamierza przeznaczyć na przebudowę swoich rurociągów w newralgicznych miejscach ponad 3,7 mln złotych, a od 3 lat systematycznie zastępuje stare przejścia nowymi odcinkami ułożonymi przy pomocy nowoczesnej technologii kierowanych przewiertów horyzontalnych (HDD), co pozwala na ułożenie rurociągu kilkanaście metrów pod dnem rzeki, zapewniając całkowitą niewrażliwość na oddziaływanie zewnętrzne w tym zmiany koryta rzeki.

FUCHS OIL CORPORATION (PL) realizuje swoją działalność mając na względzie doskonalenie metod zapobiegania negatywnym skutkom oddziaływania na środowisko m.in. poprzez minimalizację 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.

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

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