

RAPORT ROCZNY | ANNUAL REPORT

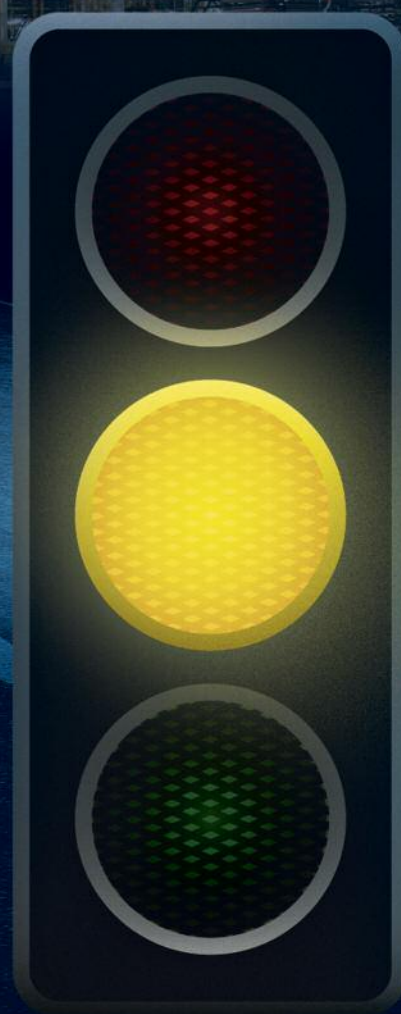
POPIHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

PRZEMYSŁ
I HANDEL
NAFTOWY

OIL INDUSTRY AND TRADE

2013



ON
ekodiesel

verva
ON

95
eurosuper

verva
98

4

verva

SZANOWNI PAŃSTWO,

Po raz kolejny oddajemy w Państwa ręce, przygotowany przez ekspertów Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, raport „Przemysł i handel naftowy 2013”. Tym razem jest on poświęcony wydarzeniom, które miały miejsce w sektorze paliw płynnych oraz jego otoczeniu w roku 2013. Tradycyjnie nasz raport zawiera podstawowe dane statystyczne na temat sektora paliw ciekłych w Polsce, analizę rynku, omówienie głównych problemów branży, a także wybranych zagadnień z obszaru produkcji i logistyki paliw i olejów smarowych. Raport opisuje sytuację w sektorze o zasadniczym znaczeniu dla polskiej gospodarki i budżetu, a przy tym zapewniającym bezpieczeństwo energetyczne kraju i zatrudniającym kilkadziesiąt tysięcy osób.

Raport powstał przede wszystkim na podstawie danych uzyskanych z firm członkowskich POPIHN, a także z Agencji Rezerw Materiałowych oraz Ministerstwa Finansów. Dane te, bardzo ściśle i usystematyzowane, były analizowane i odpowiednio interpretowane na tle monitoringu rynku oraz obserwacji sektora niezależnych przedsiębiorców. W roku 2013 szczególnie trudna była ocena całego rynku, głównie ze względu na szacunkowy charakter danych co do konsumpcji paliw poza firmami członkowskimi POPIHN. Analiza sytuacji była trudniejsza niż w minionych latach ze względu na gwałtowny wzrost szarej strefy w obrocie paliwami.

Zjawisko wyludzeń podatkowych w obrocie paliwami przybrało w 2013 roku zastraszające rozmiary, zagrażając stabilności podmiotów prowadzących działalność zgodnie z prawem. Niestety, działania podejmowane przez organa państwa w celu wyeliminowania tego zjawiska, okazały się nieskuteczne. Spodziewanych wyników nie przyniosły ani działania organów ścigania i służb podatkowych, ani też wprowadzenie nowych przepisów w zakresie podatku od towarów i usług.

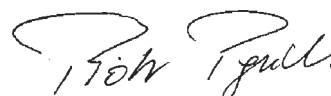
Podsumowując rok 2013 nie sposób jednak nie wspomnieć o kilku pozytywnych zmianach, sprzyjających przedsiębiorcom i klientom stacji paliw. Na pewno do takich należy nowelizacja ustawy o usługach płatniczych, mająca na celu obniżkę opłat, ponoszonych przez akceptantów kart płatniczych, dopuszczenie samoobsługi przy tankowaniu autogazu, rezygnacja z kontroli metrologicznej zbiorników magazynowych na stacjach paliw, nieprzedłużenie okresu przejściowego w zakresie wymagań ochrony środowiska na stacjach paliw czy wreszcie większa elastyczność GDDKiA w dialogu dotyczącym warunków inwestycji w Miejscach Obsługi Podróżnych.

Życząc interesującej lektury, polecamy Państwu raport „Przemysł i handel naftowy 2013”.

Leszek Wiecech
Prezes-Dyrektor Generalny



Piotr Pyrich
Przewodniczący Rady Dyrektorów





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 2013:

Benzyny silnikowe 0,744 Mg/m³
 Olej napędowy 0,833 Mg/m³
 Lekki olej opałowy 0,838 Mg/m³
 LPG 0,556 Mg/m³

Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla II kwartału 2013:

Benzyny silnikowe 0,738 Mg/m³
 Olej napędowy 0,834 Mg/m³
 Lekki olej opałowy 0,839 Mg/m³
 LPG 0,556 Mg/m³

Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla III kwartału 2013:

Benzyny silnikowe 0,749 Mg/m³
 Olej napędowy 0,835 Mg/m³
 Lekki olej opałowy 0,838 Mg/m³
 LPG 0,556 Mg/m³

Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla IV kwartału 2013:

Benzyny silnikowe 0,749 Mg/m³
 Olej napędowy 0,835 Mg/m³
 Lekki olej opałowy 0,835 Mg/m³
 LPG 0,556 Mg/m³

POLSKA ORGANIZACJA PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO

ul. Rejtana 17 lok. 36 | 02-516 Warszawa
 tel/fax: +48 22 848 3605, +48 22 848 4590
 e-mail: popihn@popihn.pl | www.popihn.pl

CZŁONKOWIE:



BP Europa SE



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



Grupa LOTOS S.A.



Lukoil 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.

SPIS TREŚCI

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 06 | POPIHN – odpowiedzialna organizacja | 22 | Rynek detaliczny |
| 07 | Główne problemy branży paliwowej w Polsce | 29 | Prognozy popytu dla rynku polskiego do roku 2020 |
| 13 | Przerób ropy naftowej
Produkcja paliw ciekłych | 30 | Informacje o cenach paliw silnikowych |
| 15 | Import paliw ciekłych | 38 | Rynek olejów smarowych |
| 17 | Eksport paliw ciekłych | 46 | Informacja dotycząca rynku logistyki ropy naftowej i paliw ciekłych |
| 19 | Konsumpcja krajowa paliw ciekłych | | |



POPIHN – ODPOWIEDZIALNA ORGANIZACJA

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) istnieje od roku 1995 jako organizacja pracodawców, zrzeszająca największe w Polsce przedsiębiorstwa, działające w obszarze produkcji i dystrybucji paliw płynnych, infrastruktury paliwowej, produkcji i dystrybucji olejów smarnych. Unikalność połączenia branży paliwowej, olejowej oraz infrastrukturalnej w ramach jednej organizacji daje POPiHN wyjątkowe kompetencje, pozwalające na wzajemne uwzględnianie interesów tych sektorów w ramach prezentowanych stanowisk. POPiHN działa na rzecz stworzenia w pełni konkurencyjnego, przyjaznego klientom rynku oraz zapewnienia bezpiecznego i zrównoważonego rozwoju zrzeszonych w niej przedsiębiorstw. Ważnym zadaniem jest wypracowanie 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, na przyjętych w 2012 roku „Wizji i Misji POPiHN” oraz „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.

W związku z rosnącą ilością zbieranych i przetwarzanych danych branżowych, od 2010 roku Organizacja posiada certyfikat Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji ISO/EIC 27001:2005 wraz z deklaracją stosowania i zatwierdzoną przez Zarząd Polityką Systemu Bezpieczeństwa Informacji. Nakłada to nań obowiązek poddawania się audytom kontrolnym, weryfikującym zgodność z systemem zarządzania, własnymi procedurami i aktualnymi wymaganiami prawnymi.

POPiHN prowadzi dialog ze wszystkim interesariuszami – w tym agendami

rządowymi i unijnymi. 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 i olejów – klientów stacji benzynowych POPiHN oraz odbiorców hurtowych.

Organizacja zaangażowała się aktywnie w działania na rzecz przywrócenia przejrzystego rynku i likwidacji szarej strefy w obrocie paliwami. Na bieżąco prowadzony jest monitoring rynku, a wnioski przekazywane są właściwym instytucjom.

Organizacja bierze udział w pracach wielu grup eksperckich m.in. powołanej przez Głównego Inspektora Pracy Grupy ds. bezpieczeństwa w przemyśle rafineryjnym i gazowym. Jest też członkiem Komitetu Technicznego 222 ds. przetworów naftowych i bierze aktywny udział w procesie normalizacji w ramach Polskiego Komitetu Normalizacyjnego. Wypracowane przez POPiHN przełomowe rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa tankowania autogazu przez kierowców mają szansę stać się rozwiązaniami obowiązującymi w całej Unii Europejskiej.

Na szczeblu międzynarodowym i unijnym należy wspomnieć o zaangażowaniu Organizacji we współpracę z EUROPIA/CONCAWE, a także członkostwo – od 2011 roku – w Unii Europejskiego Przemysłu Olejowego (UEIL), w której władzach zasiada przedstawiciel POPiHN.

Podstawą efektywności POPiHN jest bieżąca współpraca z ekspertami firm członkowskich, a także zgromadzenie unikalnej wiedzy eksperckiej w samej Organizacji. Pozwala to na skuteczność działań, a także na podejmowanie rozmaitych inicjatyw.

POPiHN 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 „Pięś – nie jedź”. 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 oraz kampanię „Pięś – nie jedź”. 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.

POPiHN promuje wśród swoich członków świadomość troski o potrzeby osób niepełnosprawnych. W biurach i na stacjach paliw, należących do firm członkowskich, 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.

Informacje dotyczące działań firm członkowskich POPiHN w obszarze odpowiedzialnego biznesu znajdują Państwo w raportach rocznych oraz na stronach internetowych poszczególnych przedsiębiorstw.

GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE



1. PRZESTĘPCZOŚĆ W OBROTCIE PALIWAMI

Od połowy 2011 roku ma miejsce drastyczny wzrost szarej strefy w obrocie paliwami. Jak wynika z raportu „Strefa wyludzeń na polskim rynku oleju napędowego”, przygotowanego na zlecenie POPIHN przez firmę doradczą Ernst & Young we współpracy z Kancelarią Bezpieczeństwa Rapacki i Wspólnicy oraz Niemczyk i Wspólnicy, strefa wyludzeń na rynku oleju napędowego w 2012 roku wyniosła przynajmniej 12,6% szacowanego zużycia oleju napędowego w Polsce (ponad 2 mln m³ ON). Głównym mechanizmem stosowanym przez przestępców jest wyludzenie VAT z wykorzystaniem schematu znikającego podmiotu. Szacowane uszczuplenia dochodów państwa w zakresie podatku VAT, akcyzy oraz opłaty paliwowej z tytułu wyludzeń na rynku oleju napędowego w 2012 wyniosły około 4 miliardów PLN. Na mniejszą skalę problem dotyczy łamania przepisów o podatku akcyzowym oraz paliw takich, jak benzyna czy LPG. Łączne straty budżetu z tytułu działalności przestępczości gospodarczej w obrocie paliwami w 2012 roku oszacowano na ponad 5 mld PLN.

Ofiarami strefy wyludzeń są też uczciwe przedsiębiorstwa, które tracą rynek, gdyż nie są w stanie konkurować cenowo z podmiotami działającymi z naruszeniem prawa. Jako główne przyczyny, sprzyjające rozwojowi przestępczości gospodarczej w obrocie paliwami, zidentyfikowano nieszczelności w systemie prawa podatkowego i pozapodatkowego, brak kompleksowego systemu monitorowania nieprawidłowości na rynku produkcji i dystrybucji paliw ciekłych, słabą koordynację działań poszczególnych organów i służb.

Oficjalne dane statystyczne i obserwacje firm członkowskich POPIHN wskazują na dalszy wzrost strefy wyludzeń w obrocie olejem napędowym w roku 2013 i przekroczenie poziomu 15%. Już dziś paliwa z polskich rafinerii wypierane są z rynku przez paliwo z szarej strefy. W konsekwencji, postępujący będzie wzrost eksportu polskiego paliwa i tym samym coraz większe uszczuplenie wpływów budżetowych państwa z tytułu należnych podatków od towarów sprzedawanych w kraju. Mniejszy strumień paliw z rafinerii krajowych na rynek wewnętrzny oznacza również konieczność redukcji ilości firm zajmujących się obro-

tem paliwami w Polsce – w tym dezinvestycji niektórych koncernów międzynarodowych – i nieunikniony wzrost bezrobocia w sektorze producentów, hurtowników, transportu i dystrybucji paliw.

NASZE STANOWISKO

W ocenie branży, dotychczas podjęte działania – w tym zapisy przyjęte w Ustawie z dnia 26 lipca 2013 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw – są niewystarczające do znaczącego ograniczenia przestępczości w obrocie paliwami. Po krótkotrwałym okresie obserwacji nowych rozwiązań pod kątem ich egzekucji przez służby podległe Ministrowi Finansów nastąpił wzrost aktywności podmiotów, działających z naruszeniem prawa. Kaucja w minimalnej wysokości 200 tys. PLN nie odstrasza przestępców, angażujących się w przynoszący olbrzymie zyski nielegalny obrót paliwami. Istnieje więc realne zagrożenie, że poprzez wpis do rejestru firmy wyludzające VAT staną się w oczach potencjalnych odbiorców rzetelnymi

partnerami, bezpiecznymi pod względem solidarnej odpowiedzialności.

Z zadowoleniem przyjmujemy fakt podpisania 30 stycznia 2014 porozumienia Ministra Spraw Wewnętrznych, Ministra Finansów oraz Prokuratora Generalnego o współpracy w zakresie zwalczania przestępczości gospodarczej. Mamy nadzieję, że intensyfikacja współpracy służb skarbowych, policji, prokuratorów i sądów przyczyni się do efektywniejszego zwalczania rozlewającej się fali wyłudzeń podatkowych. Stoimy jednak na stanowisku, że bez wprowadzenia postulowanych przez branżę zmian prawa, osiągnięcie ograniczenia przestępczości w obrocie paliwami nie jest możliwe.

W szczególności, ponawiamy propozycję nowelizacji prawa energetycznego i stworzenie specjalnego rejestru podmiotów, prowadzących obrót paliwami oraz wprowadzenie zapisu, że obrót paliwami jest możliwy tylko między podmiotami, wpisanymi do rejestru, a zakup lub sprzedaż hurtowa paliwa podmiotowi nieznanemu się w rejestrze jest traktowane jako przestępstwo i odpowiednio karane. Wpis do rejestru powinien być możliwy tylko pod warunkiem spełnienia przez przedsiębiorców wymagań formalnych, m.in. braku zaległości podatkowych. Innym warunkiem powinno być przedstawienie gwarancji finansowych lub wniesienie adekwatnej, obowiązkowej kaucji (proponujemy min. 5 mln PLN) na poczet zabezpieczenia wiarygodności wobec państwa, mogących powstać na skutek naruszenia przepisów o zapasach obowiązkowych, realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego, a przede wszystkim zaległości podatkowych.

Wnioskujemy też o nowelizację rozwiązań, przyjętych w Ustawie z dnia 26 lipca 2013 o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, o następujące zapisy:

1. objęcie obowiązkiem miesięcznych deklaracji VAT podmiotów wchodzących na rynek sprzedaży paliw
2. rezygnacja z kaucji fakultatywnej na rzecz kaucji obowiązkowej
3. obniżenie wartości, od której dopuszczalne byłoby stosowanie instytucji odpowiedzialności solidarnej do 10.000 PLN
4. obniżenie do 10.000 PLN wartości dostaw, jako granicy obowiązkowego

miesięcznego deklarowania podatku VAT

5. podniesienie minimalnej kwoty kaucji gwarancyjnej do 5 mln PLN
6. zmiana zapisu o rejestrze podmiotów, które wniosły kaucję, w ten sposób, by widoczne były również podmioty, które zostały zeń skreślone przez naczelnika urzędu skarbowego z powodu wniesienia zbyt niskiej kaucji lub też powstania zaległości podatkowych – wraz z podaniem przyczyny skreślenia

2. ZAPASY OBOWIĄZKOWE

Dobiegają prace nad przyjęciem do polskiego systemu prawa zapisów Dyrektywy 2009/119/WE z dnia 14 września 2009 roku w kwestii systemu zapasów obowiązkowych. Branża od wielu lat wnioskowała o jak najszybsze i najpełniejsze wdrożenie zmian w systemie zapasów obowiązkowych. Dotychczasowy stan prawny, zobowiązujący firmy paliwowe do fizycznego utrzymywania paliw ciekłych lub też ich równoważnika w ropie naftowej na poziomie 76-dniowego zużycia, wywiera negatywny wpływ na ich sytuację finansową, a co za tym idzie na detaliczne ceny paliw. System sprzyja też rozwojowi szarej strefy i zagraża bezpieczeństwu energetycznemu Polski.

NASZE STANOWISKO

Liczymy na jak najszybsze przyjęcie nowelizacji ustawy oraz korzystne zapisy w przepisach wykonawczych, przygotowywanych przez Ministerstwo Gospodarki. Zaproponowane w nowelizacji ustawy zmiany idą w dobrym kierunku, aczkolwiek przesunięto termin wejścia w życie niektórych zapisów ustawy na rok 2015. Może to spowodować wzrost poziomu planowanej opłaty zapasowej, co może wpłynąć na ekonomikę całego przedsięwzięcia na firmy sektora i poziom cen paliw na rynku. POPIHN zwraca uwagę na konieczność uszczelnienia systemu poboru opłaty zapasowej (zastępującej obowiązek fizycznego utrzymywania zapasów, której płatnikami będą producenci i importerzy paliw). Proponowany system poboru opłaty (zbliżony do poboru podatku VAT) może okazać się nieszczerly i spowodować, że część podmiotów działających niezgodnie z prawem może ją omijać. Z tego względu POPIHN proponuje wprowadzenie uregulowań dotyczących uszczelnienia systemu koncesyjnego (propozycja przedstawiona w powyższym punkcie

dotyczącym szarej strefy) oraz uregulowań odnośnie funkcjonowania rejestru Agencji Rezerw Materiałowych, pozwalających na uprzednią identyfikację i kontrolę podmiotów przywożących paliwa na teren kraju. Branża oczekuje również na podjęcie prac nad całościową zmianą systemu zapasów obowiązkowych m.in. poprzez wprowadzenie jednolitej (na poziomie krajowym i podmiotów gospodarczych) metodologii wyliczenia zapasów obowiązkowych w ramach kompleksowej regulacji rynku paliwowego w Polsce. POPIHN wnioskuje również o podjęcie działań mających na celu zawarcie umów bilateralnych z państwami ościennymi, umożliwiających wzajemne utrzymywanie zapasów obowiązkowych za granicą (podmiotów zagranicznych na terenie Polski, podmiotów polskich za granicą). Obecnie obowiązujące przepisy ustawy wobec braku umów bilateralnych są zapisami martwymi.

3. NOWELIZACJA ROZPORZĄDZENIA MIIR W SPRAWIE URZĄDZEŃ NO

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, wprowadziło wymagania trudne lub niemożliwe do spełnienia przez branżę. Na skutek postulatów branży administracja podjęła prace nad nowelizacją rozporządzenia. W wyniku konsultacji społecznych z udziałem przedstawicieli POPIHN udało się doprowadzić do zaproponowania rozwiązań, z jednej strony spełniających oczekiwania Ministerstwa oraz organów dozoru technicznego, a z drugiej strony możliwych do spełnienia przez przemysł. Odpowiedni projekt został pod koniec 2013 roku przekazany do konsultacji międzyresortowych.

NASZE STANOWISKO

Oczekujemy na jak najszybsze zakończenie konsultacji międzyresortowych oraz podpisanie rozporządzenia w takim terminie, by mogło ono wejść w życie przed upływem okresu przejściowego, to jest 30 czerwca 2014. W przypadku realizacji tego scenariusza mielibyśmy do czynienia z ukoronowaniem procesu realnego dialogu przedstawicieli administracji rządowej oraz przemysłu.

4. REGULACJE PODATKOWE

Regulacje podatkowe stanowią od lat jeden z głównych problemów branży. Dotyczy to w szczególności przepisów technicznych, związanych z podatkiem akcyzowym. Innym problemem jest znaczny udział obciążeń podatkowych w cenie paliw, przekraczający już minimalny poziom, określony przez przepisy unijne. W 2013 roku wysokość podatku akcyzowego dla benzyny 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.

Na rok 2014 zaplanowane jest przyjęcie przygotowanej w Ministerstwie Gospodarki tzw. III ustawy deregulacyjnej, zawierającej m.in. zapisy dotyczące podatków. Również Ministerstwo Finansów planuje przygotowanie oddzielnej ustawy deregulacyjnej w zakresie przepisów technicznych dotyczących podatku akcyzowego.

NASZE STANOWISKO

Mamy nadzieję na przyjęcie jak największej liczby postulatów branży w procesie legislacyjnym dotyczącym projektów deregulacyjnych. Liczymy na konstruktywny dialog przemysłu z administracją, dzięki któremu możliwe będzie przyjęcie rozwiązań akceptowanych przez obie strony, a nie powodujących spadku wpływów do budżetu.

5. OLEJE I SMARY: WPROWADZENIE JEDNOLITEJ STAWKI „ZERO” PODATKU AKCYZOWEGO W POLSCE I W CAŁEJ UE

Od lat branża zwraca uwagę na to, że utrzymywanie 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. 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 ograni-



czeń dla działających w kraju podmiotów oraz dla końcowych odbiorców tych produktów.

NASZE STANOWISKO

Ujednoczenie stawki podatku akcyzowego na wszystkie rodzaje olejów smarowych i bazowych w Polsce oznaczałoby znaczące ułatwienia w obrocie tymi produktami, zmniejszenie bariery wejścia na rynek dla nowych podmiotów oraz redukcję obciążenia finansowego firm członkowskich.

Wprowadzenie stawki „zero” w całej UE oznaczałoby natomiast dodatkowo znaczną redukcję szarej strefy w obrocie olejami smarowymi i paliwami nie tylko w Polsce, lecz także krajach ościennych. Dlatego też kluczowym postulatem branży pozostaje wprowadzenie jednolitych zasad opodatkowania w skali UE. Na podkreślenie zasługuje także fakt, że analogiczny postulat został oficjalnie zgłoszony przez Unię Europejskiego Przemysłu Olejowego (UEIL) zrzeszającą organizacje branżowe bądź firmy z 21 państw europejskich i będącą głównym reprezentantem branży olejów smarowych w Brukseli.

Zarówno w skali Polski, jak i całej UE wprowadzenie jednolitej stawki „zero” jest rozwiązaniem optymalnym łączącym cele walki z szarą strefą z minimalną ingerencją w rynek i minimalnym obciążeniem podmiotów rynkowych kosztami tej walki.

6. PALIWA ODNAWIALNE

Po wielu latach przygotowań do Sejmu skierowane zostały projekty ustaw o zmianie ustawy o biokomponentach i biopa-

liwach ciekłych oraz ustawy o monitorowaniu jakości paliw, implementujące dyrektywy 28/2009/WE oraz 30/2009/WE. Przekazane do konsultacji projekty wywołały liczne zastrzeżenia. Branża paliwowa wskazywała na konieczność przyjęcia zapisów umożliwiających jak najbardziej efektywną ekonomicznie realizację zapisów dyrektywy, 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 współuwodornienia.

Wypracowane w MG zapisy w nikłym stopniu spełniają oczekiwania branży, głównie w zakresie warunków rozliczenia Narodowego Celu Wskaźnikowego, kar, a także promocji nowoczesnych technologii produkcji biopaliw.

NASZE STANOWISKO

Liczymy na to, że podczas procesu legislacyjnego w Sejmie i Senacie uda się doprowadzić do przyjęcia przynajmniej kilku kluczowych postulatów branży. W przypadku nieuwzględnienia stanowiska branży w obecnym procesie legislacyjnym oczekujemy inicjatywy parlamentarnej i podjęcia prac nad opracowaniem nowej, kompleksowej ustawy, odpowiadającej wymaganiom rynku, postulatów branży paliwowej oraz tendencjom, które wyraźnie zaczynają się zarysowywać w Unii Europejskiej. **Polityka w zakresie biopaliw – w szczególności narzucenie bardzo wysokiego poziomu NCW**

– przekłada się bezpośrednio na wzrost cen paliw płynnych w Polsce. Dalsze promowanie stosowania biopaliw pierwszej generacji – takich jak na przykład B100 – będzie powodować dalszy wzrost kosztów, a co za tym idzie cen detalicznych paliw oraz żywności.

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. NCW powinien być nie wyższy, niż jest to możliwe do realizacji poprzez sprzedaż paliw normatywnych (na chwilę obecną E5 i B7). Utrzymywanie wysokiego NCW nie sprzyja polskiemu rolnictwu, gdyż nie jest ono w stanie wyprodukować rzepaku w ilości odpowiadającej zapotrzebowaniu polskiego przemysłu spożywczego i producentów estrów (RME).

7. ELEKTRONICZNE INSTRUMENTY PŁATNICZE

Mimo zauważalnej obniżki wysokości interchange fee na przestrzeni ostatnich kilkunastu miesięcy, Polska pozostaje krajem, w którym akceptanci kart płatniczych i debetowych ponoszą olbrzymie koszty związane z przyjmowaniem płatności w tej formie. 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. W wyniku wieloletnich starań środowiska akceptantów, a także ze względu na niepowodzenie próby wypracowania kompromisu pod auspicjami NBP, w roku 2013 z inicjatywy Senatu udało się doprowadzić do uchwalenia zmian w ustawie o usługach płatniczych, wprowadzających z dniem 1 stycznia 2014 maksymalny poziom interchange fee na poziomie 0,5%. Jednocześnie Komisja Europejska podjęła inicjatywę regulacji na poziomie całej Unii Europejskiej na poziomie 0,2%-0,3%.

NASZE STANOWISKO

Wyrażamy nadzieję, że wszystkie środowiska biznesowe, objęte przyjętymi przez Sejm regulacjami dotyczącymi



wysokości interchange fee, wywiązać się z zobowiązań w formie, zgodnej z zamierzeniami autorów senackiego projektu. W szczególności oczekujemy, że nie nastąpi wzrost innych opłat, ponoszonych przez akceptantów, i że ustawowa obniżka interchange fee spowoduje realną obniżkę wszelkich kosztów akceptacji kart płatniczych. Mamy też nadzieję, że regulacje unijne zostaną przyjęte w takiej formie, jaka spełniać będzie oczekiwania akceptantów oraz konsumentów w całej Unii Europejskiej.

8. RENTOWNOŚĆ BRANŻY

Marże w obrocie paliwami w rozliczeniu średniorocznym pozostają wciąż na relatywnie niskim poziomie (w roku 2013 średnie marże wynosiły dla benzyny 95 i ON 15 gr/litr (2% ceny detalicznej ON) i (3% ceny detalicznej benzyny 95). W dłuższej perspektywie taki stan rzeczy zagraża stabilności rynku paliw w Polsce, a także sprzyja szarej strefie w obrocie paliwami, utrudniając działalność przedsiębiorców, działających zgodnie z prawem. W sytuacji wysokich cen i niskich marży wiele stacji paliw mogło kontynuować działalność głównie dzięki sprzedaży towarów i usług pozapaliwowych. Na wysoką cenę paliw wpływają w dużym stopniu obciążenia o charakterze podatkowym i podobnym; średnio w roku 2013 stanowiły one 49 % ceny benzyny 95, 45% ceny oleju napędowego i 38% ceny autogazu.

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.

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. Nie można w sposób obiektywny łączyć faktu sprzedaży wyrobów alkoholowych na stacjach paliw w Polsce z przypadkami prowadzenia pojazdów samochodowych po spożyciu alkoholu nie mając wiarygodnych danych dotyczących zachowań konsumenckich w tym zakresie.

Badania rynkowe przeprowadzone w 2013 roku pokazały, że niewiele ponad 3% mocnych alkoholi kupowane jest przez klientów na stacjach paliw (z tendencją spadkową w stosunku do 2012). W przypadku piwa jest to niecałe 4%, również mniej niż w porównywalnym okresie roku 2012. Ponadto, właśnie na stacjach paliw – ze względu na istniejące systemy monitoringu – istnieje najlepsza egzekucja przepisów, zabraniających sprzedaży alkoholu osobom nietrzeźwym i nieletnim. Doświadczenia tych państw, w których wprowadzono całkowity lub częściowy zakaz sprzedaży alkoholu na stacjach paliw (Holandia, Belgia) wskazują na brak jakiegokolwiek zależności między dostępnością alkoholu na stacjach, a liczbą nietrzeźwych kierowców. Jesteśmy też przekonani, że przepisy w zakresie handlu alkoholem powinny być jednolite dla wszystkich kanałów dystrybucji.

Jedynym wymiernym skutkiem wprowadzenia proponowanych ograniczeń byłoby dalsze pogorszenie i tak już trudnej sytuacji branży naftowej. Prowadzenie sprzedaży towarów innych, niż paliwa – w tym wyrobów akcyzowych – umożliwiłoby istnienie stacji paliw w obecnej ilości i w obecnym formacie rynkowym. Zakaz sprzedaży alkoholu będzie skutkował wzrostem kosztów ich prowadzenia i spowoduje wzrost cen paliw.

9. PRZEPISY PRAWA, DIALOG ADMINISTRACJI Z PRZEDSTAWICIELAMI BRANŻY

Kolejne nowelizacje prawa energetycznego oraz innych ustaw doprowadziły do sytuacji, kiedy cały system obejmujący produkcję, logistykę, magazynowanie i obrót paliwami stał się niespójny, a żaden resort nie ma kompleksowego nadzoru nad rynkiem paliw. Regulacje przygotowywane przez poszczególne ministerstwa często ze sobą nie korelują, co utrudnia funkcjonowanie przedsiębiorstw operujących w branży, zwiększając związane z tym koszty. Mimo znaczącej poprawy intensywności dialogu administracji z branżą, wielokrotnie postulaty zgłaszane przez sektor paliwowy w oparciu o przesłanki merytoryczne, nie są uwzględniane w procesie legislacyjnym. Skutkiem tego jest przyjmowanie przepisów generujących olbrzymie koszty i nieuwzględniających sytuacji ekonomicznej w całej UE, zwłaszcza trudnej sytuacji branży rafinerijnej. Skutkuje to dalszym wzrostem cen paliw

oraz pogorszeniem sytuacji przedsiębiorców, działających zgodnie z prawem.

NASZE STANOWISKO

Jako rozwiązanie docelowe branża postuluje opracowanie Prawa naftowego na wzór Prawa energetycznego, w którym zawarto by wszystkie akty prawne dotyczące przemysłu naftowego, w tym dotyczące kwestii systemu rejestru podmiotów, produkujących oraz prowadzących obrót paliwami, jakości paliw, biopaliw, zapasów obowiązkowych, wymagań technicznych oraz innych.

Ponownie proponujemy zorganizowanie pod patronatem premiera rządu RP międzyresortowego okrągłego stołu z udziałem przedstawicieli 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, zorganizowanej w 2012 roku.

10. REGULACJE UNII EUROPEJSKIEJ

W organach decyzyjnych Unii Europejskiej toczy się debata nad kształtem polityki klimatycznej i polityki transportowej w dłuższej perspektywie. Przyjęte rozwiązania będą miały bezpośredni wpływ na przyszłość branży rafinerijnej 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 rafinerijnej, ale też związanych z nią sektorów gospodarki, mogą doprowadzić do upadku sektora i przeniesienia produkcji poza granice Unii Europejskiej. Miałoby to tragiczne skutki dla całej gospodarki europejskiej, a także jej bezpieczeństwa energetycznego.

NASZE STANOWISKO

Oczekujemy dalszego dialogu administracji z reprezentantami sektora i uwzględnienia naszego głosu w stanowisku prezentowanym przez przedstawicieli Polski na forum Unii Europejskiej. Niezbędna jest odpowiednia aktywność Polski podczas cyklicznych spotkań „Rafinerijnego okrągłego stołu”, który w ramach Komisji Europejskiej podjął prace w maju 2012 roku.



PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

zrealizowany przez krajowe rafinerie w roku 2013, wyniósł 24,3 mln ton, to jest o 4% mniej niż w roku 2012 (rys. 1). Tym samym w ubiegłym roku przerobiono o około 1 mln ton ropy naftowej mniej niż w roku poprzednim. Na wynik przerobu ropy znaczący wpływ wywarł planowy 30. dniowy postój remontowy instalacji przetwórczych w Grupie LOTOS.

PKN ORLEN w swoich polskich rafineriach przerobił 15,6 mln ton surowca (o 0,5% więcej niż w roku 2012), a Grupa LOTOS 8,7 mln ton (o 10% mniej niż w roku 2012). Wyraźne zmniejszenie przerobu w gdańskiej rafinerii było rezultatem wyłączeń związanych z postojem remontowym, choć trzeba zaznaczyć, że rafineria w IV kwartale 2013 znacznie nadrobiła wynik, który jeszcze po 3 kwartałach 2013 roku był niższy od ubiegłorocznego o 13%. Polski Koncern Naftowy ORLEN, mimo silnej presji ze strony popytowej rynku paliwowego na ograniczenie przerobu, zdołał utrzymać poziom produkcji z ubiegłego roku, a nawet go lekko przekroczył.

Dominującym kierunkiem dostaw ropy naftowej do polskich rafinerii obu koncernów pozostał kierunek wschodni z dostawami na poziomie 93% całości zaopatrzenia. Ropa REBCO, podobnie jak w latach poprzednich, pozostała głównym gatunkiem ropy naftowej, który wykorzystywały polskie rafinerie. Względy cenowe oraz technologiczne polskich zakładów preferują i będą preferowały ten gatunek ropy naftowej. Uzupełniająco kupowano ropę z Wielkiej Brytanii i Norwegii, jednak wielkości tych dostaw nie były zbyt duże. Grupa LOTOS przetwarzała w swoich instalacjach ropę pozyskaną z Bałtyku ze swoich instalacji wydobywczych.

Strukturę dostaw ropy naftowej do rafinerii krajowych przedstawiono na rys.

2. Ukazuje on wyraźną dominację ropy REBCO w całości zaopatrzenia polskich instalacji rafineryjnych. Tego typu ropy kupiono około 23 mln ton. Nieco ponad 85% dostaw ropy REBCO było zrealizowane przy wykorzystaniu instalacji rurociągowych Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych PERN S.A.

Około 4,5 mln ton ropy dostarczono poprzez instalacje portowe Naftoportu na Bałtyku.

Wielkość dostaw ropy naftowej wydobywanej ze złóż krajowych stanowiła około 2% zaopatrzenia rafinerii i pokrywała zapotrzebowanie na około 9 dni produkcji rafineryjnej.

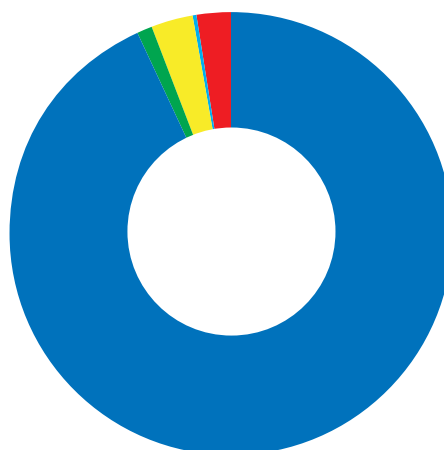
■ Rys. 1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA ROK 2012 I 2013.

w mln ton

Wyszczególnienie	ROK 2012	ROK 2013	Wskaźnik 2012=100
OGÓŁEM	25,2	24,3	96

Źródło: Dane własne POPiHN

■ Rys. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2013 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 2013 roku 24,3 mln m³. Oznacza, to, iż w stosunku do roku 2012 zmniejszyła się o 1%.

■ Rys. 3 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W LATACH 2013 I 2012 [w tys. m³]

Wyszczególnienie	ROK 2012	ROK 2013	Wskaźnik 2012=100
Benzyny silnikowe	5 357	5 419	101
Olej napędowy	13 040	13 110	101
Gaz płynny LPG	654	627	96
Paliwo JET	1 156	1 079	93
Lekki olej opałowy	1 299	957	74
Ciężki olej opałowy	3 111	3 151	101
OGÓŁEM	24 617	24 343	99

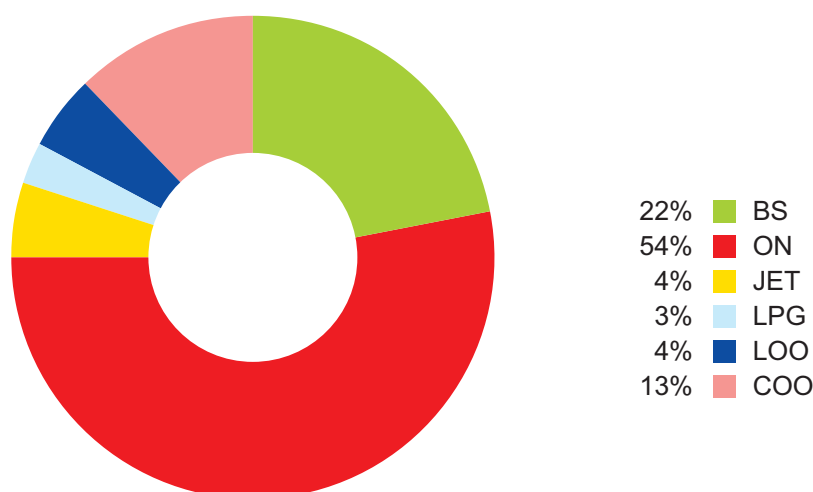
Źródło: Dane własne POPiHN

W produkcji obu głównych gatunków paliw – benzyn silnikowych i oleju napędowego – zanotowano 1% wzrost produkcji. Zwiększyła się też o 1% produkcja ciężkiego oleju opałowego. Za to znacznej redukcji uległa produkcja lekkiego oleju opałowego i w mniejszym wymiarze gazu płynnego LPG i paliwa lotniczego JET. Produkcję głównych gatunków paliw udało się zwiększyć mimo mniejszego przerobu ropy naftowej, co

świadczy o dobrym uzysku paliw na instalacjach rafineryjnych. Mniejszy poziom zapotrzebowania na asfalty doprowadził do wzrostu produkcji ciężkiego oleju opałowego. W kraju w dalszym ciągu kurczy się zapotrzebowanie na lekki olej opałowy i temu trendowi podporządkowana była też produkcja. Malejący z roku na rok rynek benzyn oraz silny wpływ działań szarej strefy na rynek oleju napędowego wymusiły zwiększenie wysyłek zagranicznych paliw. Wprawdzie udało się utrzymać poziom produkcji z ubiegłego roku, ale na rynek krajowy trafiło mniej paliw niż przed rokiem, gdyż oficjalny import paliw też zmalał. Praktycznie cała pula benzyn silnikowych i oleju napędowego przeznaczona na rynek krajowy została zblendowana z biokomponentami, gdyż konieczność realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego na poziomie 7,1% według wartości opałowej paliw wymuszała takie działania. Blendowanie paliw też jest w Polsce zaliczane do produkcji, aczkolwiek trzeba zaznaczyć, iż w roku 2013 było na zbliżonym poziomie do roku poprzedniego, co było możliwe ze względu na wprowadzenie wskaźników redukcyjnych pod warunkiem zastosowania biokomponentów z obszaru Polski i Unii Europejskiej.

Produkcja oleju napędowego – czyli paliwa, które dominuje w produkcji paliw w Polsce i w zwiększenie produkcji którego w ostatnich latach zainwestowano znaczne środki finansowe – wzrosła o 70 tys. m³ (o 1%). To powrót do trendu sprzed roku 2012, kiedy mieliśmy do czynienia z intensywnym wzrostem produkcji tego gatunku paliwa, stymulowanym dobrymi wynikami gospodarki i dieselizacją floty transportowej. Wzrost produkcji benzyn silnikowych szacowany jest podobnie jak w przypadku oleju napędowego na 1%. Dotychczas mieliśmy do czynienia ze spadkami produkcji wymuszonymi redukcją popytu. Zmalała produkcja gazu płynnego LPG kierowanego do odbiorców zewnętrznych rafinerii, choć rynek tego produktu wykazał tendencję wzrostową i musiał być zaspokojony importem. Większa produkcja oleju napędowego miała konsekwencje w ograniczeniu produkcji lekkiego oleju opałowego oraz paliwa lotniczego JET, na które popyt krajowy został częściowo zaspokojony importem. Rok 2013 był pierwszym, w którym na rynku krajowym pojawiło się paliwo JET z importu, a to było spowodowane wejściem na krajowy rynek paliw lotniczych nowych podmiotów, posiłkujących się zakupami z macierzystych rafinerii zagranicznych.

■ Rys. 4 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW CIEKLYCH W ROKU 2013 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN

Bilans produkcyjny roku 2013 wykazał niższy poziom od roku 2012. Spadek produkcji dla wszystkich sześciu gatunków paliw wyniósł 274 tys. m³. Dla paliw, których wyprodukowano więcej niż przed rokiem, bilans wzrósł o 172 tys. m³, a dla paliw o niższej produkcji zmalał o 446 tys. m³. Ponieważ paliwa, których produkcja rosła, stanowią większość asortymentów produkcyjnych rafinerii, ogólny spadek produkcji wyniósł łącznie dla paliw jedynie 1%.

Strukturę produkcji paliw w roku 2013 przedstawiono na rys. 4.

Olej napędowy od lat dominuje w produkcji krajowych rafinerii. W roku 2013 pozycja ta jeszcze się wzmocniła. Wzrosła też rola ciężkiego oleju opałowego kosztem paliw JET oraz lekkiego oleju opałowego. Benzyna – jak ma to już miejsce od kilku lat – utrzymała 22% poziom w strukturze puli produkcyjnej paliw płynnych.

Do produkcji paliw płynnych zalicza się także proces blendowania paliw tradycyjnych z biokomponentami. W roku 2013 Narodowy Cel Wskaźnikowy, a więc minimalny poziom wprowadzania biopaliw do obrotu, do którego zobowiązane są podmioty wprowadzające paliwa na rynek, określony był na poziomie 7,1% według wartości opałowej, a to skutkowało koniecznością dodania alkoholu i estrów do każdego litra sprzedanej benzyny i oleju napędowego. Dodatkowo trzeba było sprzedać jeszcze odpowiednią ilość paliwa B100, bo samo dodawanie biokomponentów do paliw normatywnych nie wystarczało do realizacji NCW. W pewnym stopniu pomocna była możliwość zastosowania wprowadzonych wskaźników

redukcyjnych na poziomie 0,85 wysokości NCW, uwarunkowana stosowaniem biokomponentów pochodzących z krajów UE i krajów należących do EFTA. Zauważyć należy, iż w roku 2013 wprowadzono zamrożenie limitów NCW na poziomie roku 2013 aż do roku 2017. To dobra wiadomość dla wszystkich, którzy muszą NCW realizować. Niestety nie dokonano nowelizacji ustawy o biokomponentach i biopaliwach, która umożliwiłaby stosowanie biokomponentów w wyższych proporcjach w paliwach normatywnych oraz pozwoliłaby zastosować nowe generacje biokomponentów wpływających na ekonomikę produkcji paliw oraz na żywotność silników samochodowych. Wstępne informacje rynkowe wskazują, że kosztem własnych zysków – podobnym jak przed rokiem – spółki należące do POPiHN wykonały nałożony na nie NCW. Wstępnie szacuje się, iż do paliw dodano około 300 tys. m³ etanolu i około 770 tys. m³ estrów. Sprzedaż paliwa B100 szacowana jest na około 188 tys. m³ (ostateczne dane znane będą do końca marca 2014). Oznacza to, że sprzedaż paliwa B100 w stosunku do roku 2012 wzrosła o około 63 tys. m³, ale – co warto zauważyć – znacznie zmalała ilość tego gatunku paliwa sprzedawanego bezpośrednio na stacjach paliw. Nie cieszy się ono popularnością wśród kierowców samochodów osobowych, a przy tym musi być solidnie dotowane. Na szczęście udało się wprowadzić paliwo B100 do katalogu paliw, od zakupu których należy się zwrot akcyzy dla rolników i ten fakt pozwolił w znacznym stopniu wyrównać spadki sprzedaży w detalu.

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

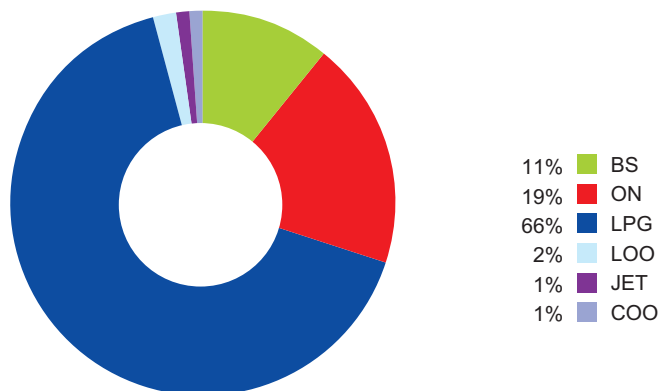
Import (rys. 7 i 8) według pierwszych szacunków wyniósł w roku 2013 około 5,5 mln m³. Jest to wynik o 6% niższy niż w roku 2012. W dalszym ciągu notowano obniżenie oficjalnych nabyć zagranicznych oleju napędowego, co należy wiązać ze wzrostem sprzedaży realizowanej w szarej strefie. Spadek oficjalnego importu o 30% kolejny rok z rzędu, przy jednoczesnym wzroście eksportu produktu produkowanego w polskich rafineriach, wyraźnie wskazuje na trwające zaburzenie rynku. Potwierdzają to zresztą liczne akcje służb kontrolnych, wykrywających kolejne firmy sprzedające olej napędowy bez odprowadzania stosownych podatków i realizacji obowiązków, które nałożone są na producentów i importerów paliw.

Nie uległa zmianie ilość benzyn sprowadzanych do kraju, ale malejący popyt i jednocześnie zwiększenie produkcji krajowej wymusza większe wysyłki eksportowe. Wzrost importu notuje się dla gazu płynnego LPG. Wyższy popyt krajowy musiał być zaspokojony wyższym importem, tym bardziej, że produkcja krajowa tego gatunku paliwa nie wzrosła, a wręcz zmalała. Oddzielny problem w badaniach statystycznych stanowi tzw. reeksport tego gatunku paliwa. Należy zadać pytanie, ile z tego wykazywanego reeksportu trafia rzeczywiście za granicę, a ile pozostaje w kraju, a szara strefa obraca tylko dokumentami. Problem jest szerzej opisany w dziale eksport paliw. Znacznie zmalały nabycia zagraniczne lekkiego oleju opałowego, co należy wiązać z malejącym systematycznie popytem na to paliwo.

Spadek oficjalnie notowanego importu paliw ciekłych w stosunku do roku 2012 wyniósł 340 tys. m³ i choć jest to znacznie mniej, niż obserwowany spadek w roku 2012 w wysokości ponad 2 mln m³, to jednak trend został utrzymany i jeśli nie zahamuje się rozwoju szarej strefy, będzie się utrzymywał nadal.

Zwiększenie mocy produkcyjnych Grupy LOTOS i PKN ORLEN niewątpliwie może mieć wpływ na zmniejszenie importu szczególnie w warunkach spowolnienia gospodarczego. Jednak wyniki eksportu, pokazujące coraz większe wysyłki paliw za granicę, wymuszone spadkiem oficjalnej konsumpcji krajowej, wprost wskazują na nasilanie się elementu szarej strefy na rynku oleju napędowego. Coraz częściej też w obszarze zagrożenia wymienia się rynek gazu płynnego LPG i okresowo benzyn silnikowych. Kolejne obniżenie nabyć paliw z zagranicy wpłynęło na zmianę struktury importu paliw. Na znaczeniu zyskał bardzo import LPG (wzrost udziału o 8 punktów procentowych), a stracił olej napędowy (spadek udziału o 6 punktów procentowych). Dwa punkty procentowe stracił też lekki olej opałowy, ale zyskały za to benzyny, choć był to wzrost jedynie o 1 punkt procentowy.

■ Rys. 5 STRUKTURA IMPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2013 [%]



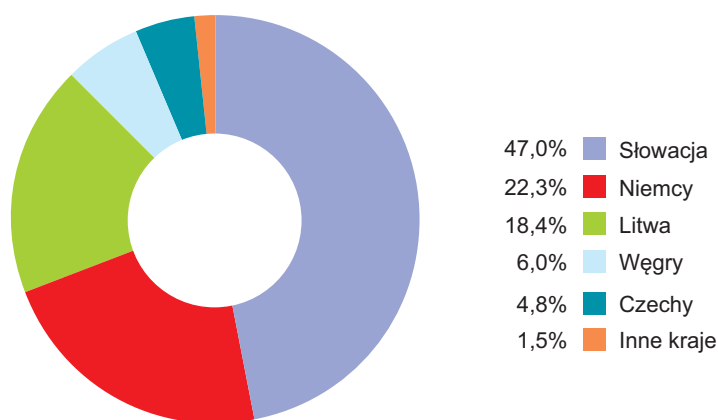
Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 6 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYĆ W W PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2013 I 2012

Wyszczególnienie	ROK 2012 tys. m ³	ROK 2013 tys. m ³	Wskaźnik 2012=100
Benzyny silnikowe	596	597	100
Olej napędowy	1 489	1 027	69
Gaz płynny LPG	3 407	3 677	108
Lekki olej opałowy	217	89	41
Paliwo JET	37	68	184
Ciężki olej opałowy	130	77	59
Ogółem paliwa płynne	5 876	5 535	94

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

■ Rys. 7 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]



Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Oficjalne dane odnoszące się do zmniejszenia importu wskazują, iż to głównie spółki zrzeszone w POPiHN sprowadziły na polski rynek mniej paliw. Obniżka importu całej puli paliw ciekłych

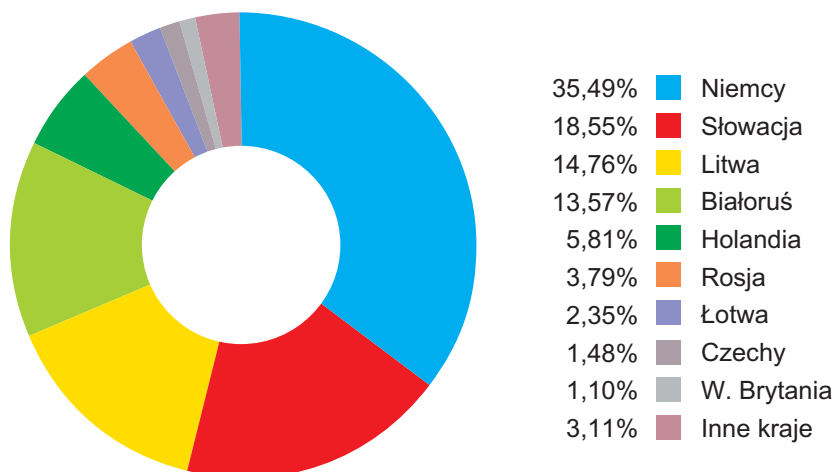
dla spółek POPiHN wyniosła w roku 2013 około 30%. Dane opisujące pozostałe podmioty działające na rynku paliw w Polsce wskazują, iż ich dostawy importowe wzrosły o około 12%. Dla operatorów

niezależnych istotną pozycją jest import gazu płynnego LPG, który zapewnia pokrycie blisko 90% popytu krajowego i który znacznie podwyższa wyniki importu niezależnego. Firmy niezależne zwiększyły też czterokrotnie przywóz benzyn silnikowych, choć wolumenowo nie były to duże ilości. W grupie 4 najważniejszych paliw płynnych koncerny sprowadziły około 1,7 mln m³ i było to o około 700 tys. m³ mniej paliw niż przed rokiem. Operatorzy niezależni zwiększyli swoje zakupy zagraniczne o około 390 tys. m³ i przywieźli do kraju prawie 3,7 mln m³ paliw z omawianej grupy towarowej. Te liczby wyraźnie pokazują, w kogo najbardziej uderza działalność szarej strefy na rynku paliw ciekłych.

Najwięcej benzyn silnikowych sprowadzono do Polski ze Słowacji. Pozostałe kierunki to tradycyjnie Niemcy, Węgry i Czechy. Sporo benzyn kupiono na Litwie. Import z innych kierunków miał rozmiar śladowy.

W przypadku oficjalnego importu oleju napędowego notowano większą różnorodność kierunków, aczkolwiek

■ Rys. 8 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]



Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

najwięcej tego paliwa sprowadzono tradycyjnie z Niemiec, Słowacji, Litwy i Białorusi. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nie należących do UE, sprowadzono około 18% wszystkich importowanych paliw. To o około 7 punktów procentowych mniej niż w roku 2012. Łącznie z kierunku wschodniego, po uwzględnieniu państw na-

leżących do UE, zrealizowano około 35% całego importu oleju napędowego, a to oznacza, iż było to o około 10 punktów procentowych mniej niż przed rokiem. Kierunek wschodni jest wskazywany jako główne źródło zaopatrzenia szarej strefy, ale – jak wskazują obserwacje – paliwo trafia do niej również z kierunku zachodniego poprzez szeroką sieć pośredników



Fot. ORLEN

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

Eksport (rys. 9 i 10) wyniósł w 2013 roku prawie 5 mln m³ i jest to wynik wyższy od wyniku z roku 2012 o 17%. Oznacza to, iż w stosunku do roku poprzedniego za granicę wysłano więcej o około 700 tys. m³ paliw ciekłych.

■ Rys. 9 STRUKTURA EKSPORTU I DOSTAW W-W W ROKU 2012 I 2013. [w tys. m³]

Wyszczególnienie	ROK 2012	ROK 2013	Wskaźnik 2012=100
Benzyny silnikowe	909	1 180	130
Olej napędowy	407	698	171
Paliwo lotnicze JET	546	466	85
LPG*	51	88	173
Ciężki olej opałowy	2 359	2 550	108
OGÓŁEM	4 272	4 982	117

*eksport bezpośredni bez reeksportu Źródło: Dane własne POPiHN

Większa produkcja w rafineriach krajowych głównych gatunków paliw przy jednoczesnym spadku konsumpcji krajowej na te paliwa wymusiły poszukiwania rynków zbytu poza granicami Polski. Znacząco przyczyniła się do tych poszukiwań rozwijająca się szara strefa na rynku głównie oleju napędowego. Głównie, ponieważ działania szarej strefy zanotowano też na rynku benzyn silnikowych i gazu płynnego LPG, ale jej skala na rynku tych paliw była mniejsza. Największy procentowy przyrost eksportu notowano dla oleju napędowego, którego wysłano za granicę prawie 2 razy więcej niż przed rokiem. Wolumenowo największy przyrost notowano dla oleju napędowego (+ 290 tys. m³) i był to wzrost porównywalny z rokiem poprzednim. Dla benzyn silnikowych przyrost wysyłek zagranicznych wyniósł niewiele mniej, bo (+271) tys. m³, czyli o 60 tys. m³ więcej niż w roku 2012. Ciężki olej opałowy pozostaje kluczowym paliwem eksportowym z Polski. Nowym zjawiskiem jest zmniejszenie wy-

syłek zagranicznych dla paliwa lotniczego JET, które dotychczas było naszą drugą mocną pozycją eksportową. To skutek wzrastającego popytu krajowego oraz mniejszej produkcji w krajowych rafineriach. Udział ciężkiego oleju opałowego w całości eksportu paliw płynnych uległ kolejny raz obniżeniu. Tym razem o 4 punkty procentowe i wyniósł 51%.

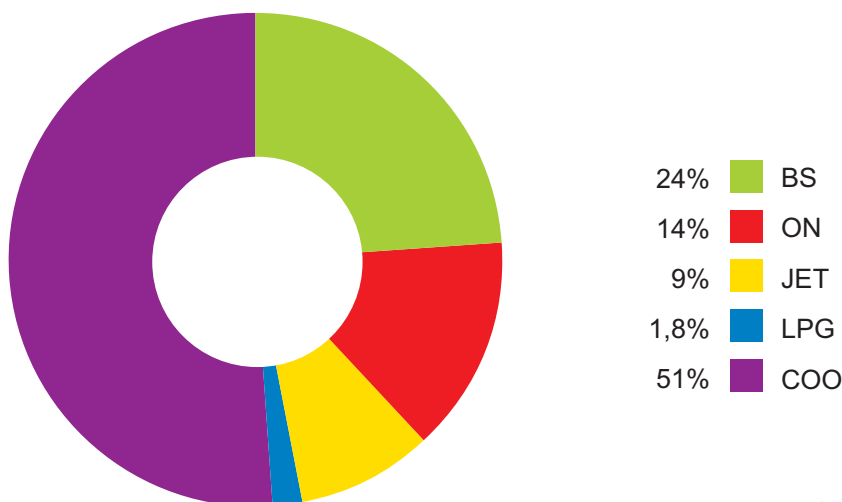
Wykazywane w tym miejscu dostawy eksportowe paliwa JET to dostawy realizowane bezpośrednio przez krajowych producentów. Znaczna część produkcji tego gatunku paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują dostawy lotniskowe do samolotów przewoźników międzynarodowych. Skala tych dostaw w roku 2013 wyniosła 642 tys. m³, czyli o 58 tys. m³ więcej niż w roku poprzednim.

Nowym zjawiskiem, które intensywnie rozwija się od roku 2012, jest reeksport gazu płynnego LPG. Z puli oficjalnie sprowadzonej do kraju około 10% produktu zostało zgłoszone jako wysłane następnie

dalej za polską granicę. Z obserwacji wynika, iż podobnie jak w rynku oleju napędowego, również na rynku tego gatunku paliwa swoją działalność intensyfikuje szara strefa. Powstaje pytanie ile z tego zgłoszonego do oficjalnych wysyłek paliwa trafiło rzeczywiście za granicę, a ile tylko na papierze. Szybkość rozwoju tego typu działalności oraz kierunki, na które ten produkt miałby trafiać, mogą wywoływać wątpliwości co do rzeczywistości sprzedaży zagranicznej.

Główne kierunki eksportu i dostaw wewnątrzspółnotowych benzyn silnikowych to Ukraina (38%), Holandia (26%), Szwecja (22%) i Wielka Brytania (14%). Olej napędowy wysyłano głównie do Wielkiej Brytanii (19%), Niemiec (19%) i do Holandii (18%). Ciężki olej opałowy trafiał głównie do Holandii (34%) i poza Unię Europejską (38%). Bezpośrednie dostawy zagraniczne paliwa JET realizowane przez rafinerie krajowe kierowane były głównie do Szwecji (43%) i Czech (17%).

■ Rys. 10 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2013 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN



21 I Klasa
Ropa naftowa
V=100.000m³

2201

Fot. PERN

KONSUMPCJA KRAJOWA

paliw ciekłych w roku 2013

Na rys. 11 przedstawiono wstępne porównanie konsumpcji krajowej paliw ciekłych w roku 2013 do konsumpcji osiągniętej w roku 2012. 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 2014 roku, dlatego

niższy niż w roku 2012. Do spadków sprzedaży benzyn silnikowych mogliśmy się już przyzwyczaić, bo jest to trwały trend europejski, ale spadek zapotrzebowania na olej napędowy może być tłumaczony tylko poprzez zasilenie części gospodarki paliwami z nielegalnego obrotu. Według szacunków POPiHN, popartych analizami niezależnych firm konsultingowych, szara strefa w rynku

nych statystykach rynkowych, powoduje, iż również na rynku tego gatunku paliwa notuje się delikatny spadek popytu krajowego. Elementem, który powodował większe zainteresowanie tym paliwem, była dobra relacja cenowa w stosunku do benzyny silnikowej. Reasumując – na polskim rynku paliw zanotowano spadek oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, olej napędowy, lekki i ciężki

■ Rys. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W KRAJU W ROKU 2013 W PORÓWNANIU DO ROKU 2012 ROKU.

Wyszczególnienie		ROK 2012		ROK 2013		Wskaźnik 2012=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	5 036		4 926		98
	w tym całkowity import	596	12	597	12	100
Olej napędowy	Konsumpcja	14 293		13 426		94
	w tym całkowity import	1 489	10	1 027	8	69
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 045		4 209		104
	w tym całkowity import	3 407	84	3 677	87	108
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	23 374		22 561		97
	w tym całkowity import	5 492	23	5 301	23	97
Paliwo JET	Konsumpcja	616		676		110
	w tym całkowity import	37	6	68	10	184
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	1 114		998		90
	w tym całkowity import	217	19	89	9	41
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	711		641		90
	w tym całkowity import	130	18	77	12	59
OGÓŁEM	Konsumpcja	25 815		24 876		96
	w tym całkowity import	5 876	23	5 535	22	94

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

też przedstawiane wyniki dla roku 2013 należy traktować jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

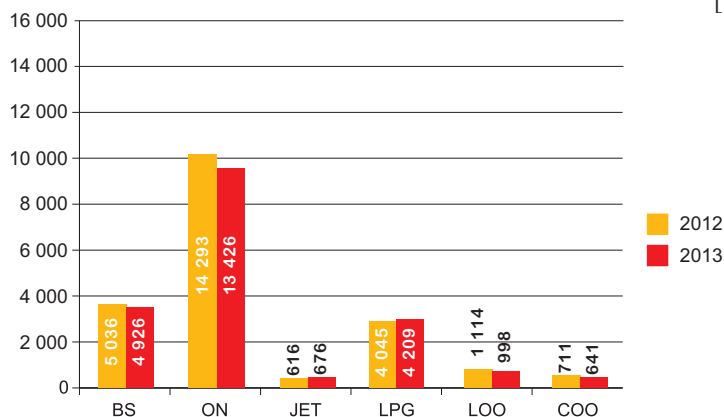
Rynek paliw płynnych w Polsce w roku 2013 skurczył się o kolejne 4%. Głównym powodem takiego trendu, który trwał już drugi rok z rzędu, był spadek oficjalnego popytu na olej napędowy. Wyniki gospodarki polskiej nie wskazywały spadku, który mógłby przetożyć się na spadek popytu na paliwa do silników Diesla, które jest głównym paliwem transportowym. Również ceny paliw nie powinny wpłynąć na obniżenie konsumpcji paliw gdyż średnio w roku osiągnęły poziom

oleju napędowego przekroczyła już 10% dostaw na ten rynek. Niektórzy obserwatorzy rynku polskiego sugerują, że może on mieć jeszcze większą skalę. Zjawisko narasta mimo wprowadzenia intensywniejszych kontroli służb skarbowych i mimo nowelizacji ustawy o VAT, wprowadzającej solidarną odpowiedzialność przy obrocie paliwami płynnymi. Wydaje się, iż jedynym rynkiem, który skuteczniej oparł się dekonjunkturze był rynek gazu płynnego LPG, choć i w tym wypadku nie można tego stwierdzić jednoznacznie. Narasta bowiem tzw. reekspozycja, który jeśli go uwzględnić w oficjal-

olej opałowy. Wzrósł krajowy rynek paliwa lotniczego JET oraz najprawdopodobniej rynek gazu płynnego LPG. Popyt krajowy na paliwa ciekłe został w całości zaspokojony i nie notowano przypadków zachwiania rynku.

Relatywnie wysokie koszty zakupu oleju napędowego, którego ceny przez spory okres czasu przekraczały ceny benzyny 95, przy kurczącym się rynku inwestycji infrastrukturalnych i przy malejącej liczbie przewozów, skłaniały właścicieli firm transportowych do poszukiwań tańszego paliwa. Tym samym malał oficjalny popyt na paliwo do silników

■ Rys. 12 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2013 I 2012 [tys. m³]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

Diesla, wykazywany przez legalnie działające przedsiębiorstwa. Stoi to w sprzeczności z wynikami polskiej gospodaraki, która zanotowała niewielki bo 1,6% wzrost PKB. Tym samym skala spadku oficjalnej konsumpcji ON może być tłumaczona tylko wzrostem dostaw pochodzących z szarej strefy. Spadek popytu na paliwa do silników wysokoprężnych o kolejne 6% spowodował cofnięcie rynku tego paliwa do wielkości sprzed roku 2009. Udział oficjalnego importu w rynku diesla zmalał o kolejne 2 punkty procentowe i osiągnął poziom 8%. Liczbowo to około 1 mln m³, podczas gdy jeszcze dwa lata wcześniej było to ponad 3 mln m³. Gdyby uwzględnić dodatkową ilość paliwa dostarczoną przez szarą strefę spadek dynamiki konsumpcji oleju napędowego byłby na pewno mniejszy o kilka procent.

Wysokość zakupów benzyn silnikowych determinują głównie ceny detaliczne i wielkość floty samochodowej, jako że jest to paliwo kupowane głównie na potrzeby prywatne polskich kierowców. W roku 2013 ceny benzyny 95, ale też benzyn wysokooktanowych, były niższe niż w roku 2012, a mimo to kierowcy dokonywali mniejszych zakupów. Czy podróżowali mniej? Pewnie tak, ale też warto zwrócić uwagę na postępującą modernizację polskich dróg oraz na coraz mniejsze potrzeby paliwowe nowych silników benzynowych. Wszystkie te elementy spowodowały, iż popyt na benzynę silnikową w roku 2013 osiągnął wielkość niższą o 2% niż w roku 2012. Istotna dla zużycia benzyn silnikowych jest też różnica pomiędzy ceną tego nośnika energii a ceną autogazu, będącego ich substytutem dla silników z zapłonem iskrowym. Przez pierwsze trzy kwartały 2013 relacja cenowa sprzyjała zakupom autogazu przez kierowców, którzy w swoich samochodach mieli zamontowane instalacje umożliwiające jego stosowanie.

Ze statystyk wynika, iż praktycznie tyle samo benzyn silnikowych wyeksportowano z kraju, co do niego zaimportowano. Widać, że rynek w tym gatunku paliwa może być samowystarczalny. Normalny obrót towarowy spowodował jednak, że kierowcy polscy wykorzystali w swoich samochodach 0,5 mln m³ paliwa pochodzącego z zagranicy. To około 12% całości tego rynku.

Polscy kierowcy przyzwyczaili się już do stosowania autogazu w swoich samochodach, a od września mogą go tankować jeszcze szybciej korzystając z wprowadzenia możliwości samoobsługi. Korzystne relacje cenowe do benzyny 95 powodują, iż konsumpcja autogazu nie spada. Szacunkowy wynik dla całego roku pokazuje wzrost konsumpcji LPG o około 4%. Jednak opisany wyżej mechanizm reeksportu może wpłynąć na obniżenie tego wskaźnika i ostatecznie konsumpcja autogazu może być na poziomie z roku ubiegłego lub nawet nieco niższa. Istotnym jest pytanie, ile rzeczywiście z tego deklarowanego reeksportu zostało zrealizowane, a ile pozostało w kraju i trafiło do baków polskich pojazdów za pośrednictwem szarej strefy. Według metodologii POPiHN zaopatrzenie rynku w ten gatunek paliwa wzrosło o 160 tys. m³, ale w ramach zgłoszonego reeksportu wysłano za granicę około 360 tys. m³. Około 87% zaopatrzenia rynku sprowadzono z zagranicy i było to o 3 punkty procentowe więcej, niż w roku 2012.

Od lat maleje rynek lekkiego oleju opałowego. Również w roku 2013 zanotowano kolejny spadek – tym razem o 10%. To pierwszy rok, kiedy popyt krajowy na to paliwo opałowe został oszacowany na poziomie poniżej 1 mln m³. Paliwo to cechuje się wysokimi cenami zaopatrzeniowymi w stosunku do innych mediów opałowych, którymi są gaz ziemny, LPG, czy węgiel. Większość popytu na to paliwo (91%) zaspokoili do-

stawy z produkcji krajowej. Oficjalny import uzupełniający w roku 2013 zmalał o 60% i wyniósł jedynie 89 tys. m³.

Nadal intensywnie wzrasta krajowy popyt na paliwo lotnicze JET. W roku 2013 ten wzrost znacznie przyspieszył i wyniósł 10%. Nowi operatorzy zaopatrujący w paliwo na krajowych lotniskach oraz wzrost ilości lotów na trasach krajowych i zagranicznych to główne elementy rozwoju rynku. Co ciekawe, mimo dużego eksportu JET-a realizowanego przez krajowych producentów, wzrasta też import tego gatunku paliwa i w roku 2013 wyniósł już 10% rynku, podczas gdy jeszcze rok wcześniej było to 6%.

Konsumpcja ciężkiego oleju opałowego spadła o 10% w stosunku do wyniku z roku 2012 i spadł też o 6 punktów procentowych import uzupełniający – do poziomu 12% rynku. Paliwo to jest wytwarzane w polskich rafineriach, w ilości znacznie przekraczającej krajowe potrzeby i dlatego nadwyżki wysyła się w dużych ilościach za granicę.

Łączna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw ciekłych wyniosła 24,9 mln m³ i była niższa o 0,9 mln m³ od konsumpcji z roku 2012. Spadek rynku o 4% korelował ze zmniejszeniem oficjalnego importu o 6%, czyli o 340 tys. m³. Mimo tego zmniejszenia nadal około 22% rynku jest zaopatrywane zagranicznym paliwem. To o 1 punkt procentowy mniej niż przed rokiem. Całkowity import paliw ciekłych wyniósł nieco ponad 5,5 mln m³, a największymi pozycjami importowymi pozostał gaz płynny LPG oraz olej napędowy.

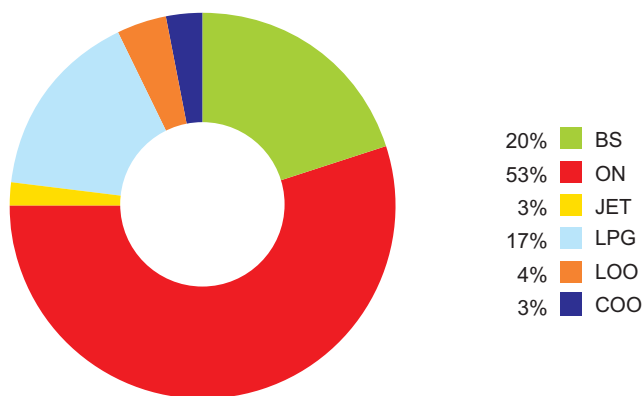
Struktura konsumpcji paliw w Polsce została przedstawiona na wykresie (rys.13).

W stosunku do lat poprzednich niewiele zmieniła się struktura konsumpcji paliw płynnych. Odnotować należy niewielki wzrost znaczenia gazu płynnego LPG oraz paliwa lotniczego JET w całości zażywanych paliw płynnych w Polsce. Dominuje jednak konsumpcja oleju napędowego z udziałem ponad 50%.

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. Na rynku krajowym lokują swoje zagraniczne zakupy również koncerny międzynarodowe, operujące w Polsce, oraz firmy prywatne, ale ich udział w zaopatrzeniu rynku ma jedynie znaczenie uzupełniające.

Przewaga szeroko rozumianego importu nad eksportem paliw wyniosła

■ Rys. 13 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2013 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 14 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2013 [tys. m³]

1	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
2	3	4	
Benzyny silnikowe	597	1 180	(-583)
Olej napędowy	1 027	698	329
LPG	3 677	88 *)	3 589
Paliwo lotnicze JET	68	466 *)	(-398)
Lekki olej opałowy	89		89
Ciężki olej opałowy	77	2 550	(-2 473)
RAZEM	5 535	4 982	553

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

w roku 2013 jedynie 553 tys. m³. Jedynie, ponieważ jeszcze rok temu była o 1 mln m³ większa, a 2 lata temu o 4 mln m³ większa. Taka zmiana

w obrocie międzynarodowym wynika m.in. z konieczności poszukiwania przez polskich producentów nowych rynków zbytu, kiedy na rynku krajowym rozbu-

dowuje się sektor szarej strefy, a jednocześnie maleje oficjalny popyt na najpopularniejsze gatunki paliw płynnych. W roku 2013 udało się utrzymać produkcję krajową paliw na poziomie sprzed roku, co w sytuacji opisanej powyżej wymusiło większy eksport paliw. Jeśli w roku 2014 nie uda się odzyskać rynku krajowego, to podobną sytuację – aczkolwiek w jeszcze większym wymiarze – będziemy obserwować ponownie. Nie sprzyja to wzmocnieniu ekonomiki polskich rafinerii, które na eksportowanych paliwach zarabiają mniej, a jednocześnie budżet państwa zbiera mniejsze daniny. Bo przecież szara strefa podatków nie płaci, a od produktów eksportowanych nie są pobierane podatki. Jeszcze do niedawna 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 2013 do paliw, których więcej eksportujemy niż sprowadzamy do kraju, dołączyła benzyna, a ilość importowanego oleju napędowego ponownie zmalała przy rosnącym eksporcie. Oddzielnym problemem opisanym w akapitach powyżej jest reeksport gazu płynnego LPG, który nieco zmienia ogólny obraz polskiej wymiany międzynarodowej w paliwach, aczkolwiek możliwa w tym wypadku korekta nie jest zbyt duża.



Fot. LUKOIL

RYNEK DETALICZNY

Przesunięcie o rok terminu wejścia w życie nowych rozporządzeń dostosowujących wyposażenie stacji paliw do obecnych wymogów środowiskowych spowodowało, iż z rynku nie zniknęły najstarsze, niezmodyfikowane dotychczas obiekty i wciąż kierowcy mogli tankować paliwo na około 6,8 tys. stacji paliw. Nadal też około 44% stanowiły w tym rynku stacje będące własnością niezależnych operatorów. Można jednak zauważyć, iż prywatni operatorzy poszukują szansy na przetrwanie na rynku i optymalizację kosztów działalności poprzez zrzeszanie się we wspólne sieci sprzedaży lub grupy zakupowe.

W roku 2013 liderem rynku stacji paliw pozostał PKN ORLEN. Koncerny krajowe operujące pod logo ORLEN, BLISKA, LOTOS, OPTIMA zwiększyły swój udział w całym rynku punktów sprzedających kierowcom paliwa. Obecnie stacje koncernów krajowych posiadają udział w rynku stacji paliw na poziomie prawie 33%, a więc o jeden punkt procentowy więcej niż przed rokiem. Nie uległa zmianie pozycja koncernów międzynarodowych operujących na rynku polskim i podobnie jak w roku 2012 ich udział w całości rynku stacji paliw wyniósł 21%, a łączna liczba obiektów należących do tej grupy operatorów wyniosła 1422 – o 2 mniej niż przed rokiem. Część z tych operatorów powiększyła swoje zasoby stacji paliw, a część – czego najlepszym przykładem jest sieć dawnych stacji NESTE, a obecnie Shell Self Service – znacznie je uszczupliła. Głównym narzędziem do rozbudowy sieci stacji pozostaje formuła franczyzy. Wzrosła o kilka obiektów liczba stacji paliw będących własnością hipermarketów. Tym samym ich udział w rynku stacji paliw zwiększył się do 2,5%, co nie jest istotnie dużo, ale należy pamiętać, że na stacjach tych sprzedaje się duże ilości paliw.

Wartość rynku sprzedaży detalicznej paliw w Polsce w roku 2013 szacowana jest na około 100 mld PLN, a jej wielkość na około 20 mld litrów paliw silnikowych (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz). Wpływy do budżetu z tytułu zapłaconych podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa) od sprzedaży detalicznej paliw silnikowych wyniosły około 45 mld PLN.

W roku 2013 zrealizowana została transakcja przejścia sieci stacji NESTE przez Shell Polska. Rezultatem tego przejścia było włączenie kilku stacji ope-

■ Rys. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2011-2013

	2011 31.12.2011	2012 31.12.2012	2013 31.12.2013
Sieci stacji paliw			
Koncerny krajowe	2 125	2 172	2 217
Koncerny zagraniczne	1 392	1 424	1 422
Sieci niezależne (operujące pod wspólnym brandem)	580	620	732
Pozostali operatorzy niezależni (około)	2 520	2 380	2 208
Sklepy	154	160	166
OGÓŁEM (około)	6 771	6 756	6 745

Źródło: Dane własne POPiHN

rujących do niedawna pod szyldem fińskiej sieci do sieci SHELL, wraz ze zmianą barw, oraz zamknięcie kilkunastu obiektów operujących pod poprzednim logiem. Całość zmian, w tym rebranding stacji NESTE, ma być sfinalizowana do końca roku 2014. Istotnym elementem rynku stacji paliw było poszerzenie sieci OPTIMA o kolejne 50 obiektów oraz zmiana obrandowania niektórych stacji sieci BLISKA na znaki firmowe PKN ORLEN.

Sieć stacji operujących przy autostradach i drogach szybkiego ruchu rozszerzyła się o 10 obiektów, co było skutkiem realizacji przetargów rozstrzygniętych w roku 2012 i na początku 2013. Te nowoczesne stacje, zlokalizowane w Miejscach Obsługi Podróżnych, na pewno przyczynią się do zmiany geografii zakupu paliw przez polskich kierowców eliminując jednocześnie z rynku część stacji, których ekonomika działania została znacznie zmniejszona poprzez inny rozkład ruchu samochodowego w kraju. Jednocześnie – jak widać chociażby na przykładzie sieci OPTIMA – rozbudowuje się segment stacji ekonomicznych zlokalizowanych głównie w miastach lub na ich obrzeżach. Przykład sieci NESTE może sugerować, że rynek polski nie jest opłacalny dla stacji samoobsługowych zgrupowanych w dużych sieciach, ale z drugiej strony powstają nowe stacje w formule bezobsługowej i to – co ciekawe – należące do operatorów niezależnych (OPN24 czy MOMO). Widać, że nie przeraża ich brak możliwości generowania dodatkowej marży na działalności pozapaliwowej i zapewne mają nadzieję na powrót czasów, kiedy marże ze sprzedaży paliw pozwalały na utrzymanie obiektu.

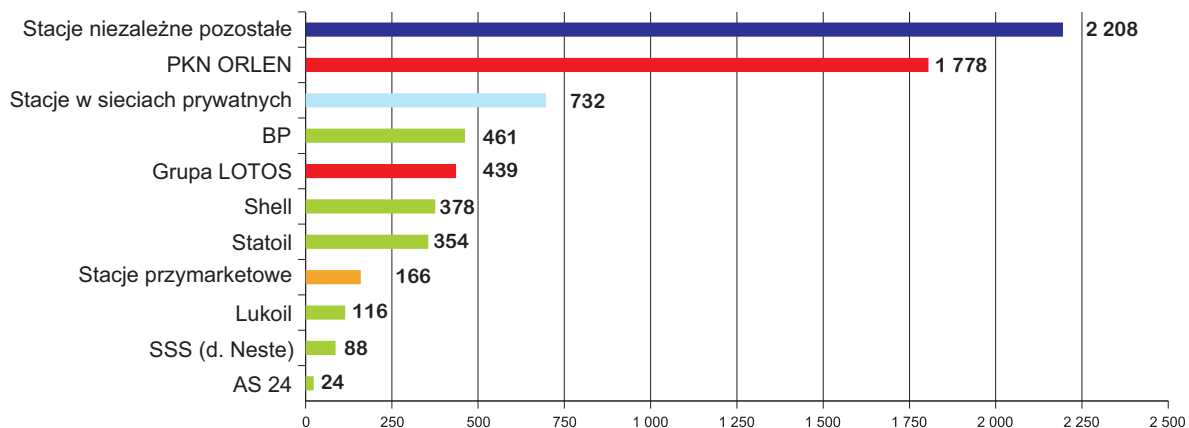
Jak napisano powyżej, w roku 2013 liderem rynku stacji paliw pozostał PKN ORLEN. W sieci tej przybyło w sumie 11 stacji paliw, ale trzeba zaznaczyć, iż ten wynik jest wypadkową z całego szere-

gu działań polegających na budowie nowych stacji, rozwiązywaniu dotychczas obowiązujących umów na prowadzenie stacji i zawieraniu nowych umów z innymi operatorami na zasadach franczyzy. PKN ORLEN zmniejszył liczbę stacji paliw operujących pod logo BLISKA o około 130 obiektów, przenosząc je pod znak PKN ORLEN. Tym sposobem w zielonych barwach BLISKIEJ pozostało na rynku 358 obiektów. Firma uruchomiła też 4 nowe stacje autostradowe.

Politykę rozbudowy sieci ekonomicznej kontynuowała Grupa LOTOS. Dzięki tej rozbudowie (o 50 obiektów), a także za sprawą budowy nowych stacji premium oraz optymalizacji istniejących umów patronackich, ostatecznie Grupa LOTOS powiększyła stan swojej sieci o 34 obiekty. To prawie identyczna liczba jak w roku 2012. Na kolejne lata firma zakłada dalszą rozbudowę sieci głównie poprzez rozwój części ekonomicznej i autostradowej. W końcówce roku 2013 spółka miała 439 stacji paliw. Uruchomiła też 3 nowe stacje autostradowe.

Liczba stacji koncernów międzynarodowych operujących na rynku polskim nie uległa istotnej zmianie. Jednak w poszczególnych firmach uruchamiano nowe stacje budując je od nowa lub stosując reguły umów franczyzowych. Wprawdzie po przejściu NESTE Shell został wiceliderem polskiego rynku stacji paliw, ale biorąc pod uwagę posiadanie stacji pod wspólnym brandem, to wiceliderem jest nadal BP, które miało na koniec 2013 roku 461 stacji paliw, a to znaczy, że powiększyło sieć o 15 obiektów – w tym o 3 stacje zlokalizowane przy autostradach. Faktyczny wicelider – Shell – posiadał na koniec roku 378 stacji w barwach macierzystych oraz 88 stacji jeszcze pod znakiem NESTE. Proces dostosowywania i rebrandingu będzie trwał przez cały rok 2014. Kolejną pozycję na rynku zajął Statoil z 354 sta-

■ Rys. 16 STAN SIECI STACJI PALIW W POLSCE NA KONIEC ROKU 2013



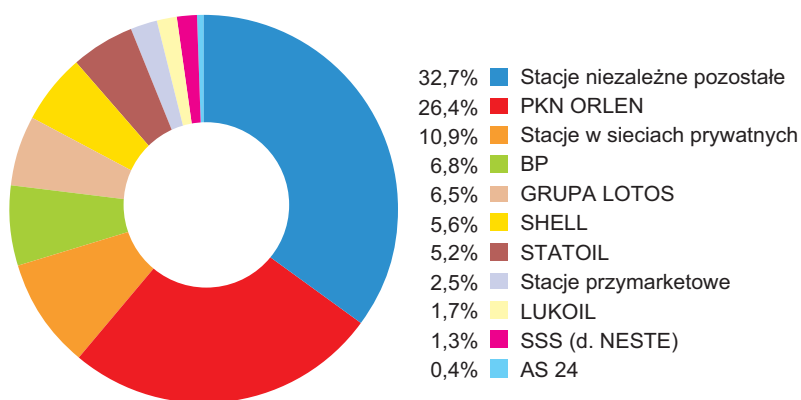
Źródło: Dane własne POPiHN

cjami. Oznacza to, że sieć zmniejszyła się o 2 placówki w ramach optymalizacji działań firmy. Jedną nową stacją uruchomił LUKOIL i obecnie posiada ich 116. Większość nowych nabytków koncernów stanowiły stacje pozyskane od niezależnych operatorów, którzy we współpracy z dużym operatorem widzą swoją szansę pozostania na rynku. Formuła franczyzy jest dobrym rozwiązaniem dla obu stron.

W roku 2013 wzrosła liczba obiektów działających pod jednakowym brandem w grupie prywatnych sieci niezależnych. Za takie POPiHN uznaje sieci posiadające minimum 10 stacji. Najbardziej aktywne z nich to Huzar, Anwim z brandem Moya, Slovnaft Partner realizujący współpracę ze słowackim Slovnaftem, czy grupa Pieprzyk. Wspólne logo, często już ogólnopolskie, skupia coraz większą liczbę właścicieli niezależnych stacji paliw. Wspólna polityka zakupowa paliw, programy lojalnościowe, a jednocześnie duża niezależność działania powodują, że stowarzyszenia stają się realną konkurencją dla stacji koncernów krajowych i międzynarodowych. W całości rynku stacji paliw stanowią drugą pod względem liczby formację zorganizowanych obiektów, realizujących detaliczną sprzedaż paliw.

O kolejne 6 stacji powiększyła się liczba punktów sprzedaży paliw przy hipermarketach i obecnie można już tankować na 166 takich stacjach. Najwięcej, bo 6 nowych stacji uruchomiono w pobliżu marketów Intermarkie i to ta sieć sklepowa, licząca 47 stacji, jest obecnie liderem w tym segmencie rynku stacji paliw. Drugie miejsce zajmuje Carrefour z 43 stacjami. Następne miejsca należą do Tesco, Auchan i E.Leclerc, które nie zmieniły liczby stacji paliw w stosunku do roku poprzedniego. Ze względu na wolumen obrotów realizo-

■ Rys. 17 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC ROKU 2013 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

wanych przez stacje tego typu (w myśl zasady niska marża – niska cena, duży obrót stacji i marketu), ich rola w całości rynku sprzedaży detalicznej paliw rosła również w minionym roku.

Powiększanie stanu posiadania stacji przez największych operatorów rynku wiąże się z obniżaniem liczby operujących na rynku krajowym stacji niezależnych. Do przejść wykorzystuje się najczęściej mechanizm franczyzy. Trudno określić, ile stacji niezależnych rzeczywiście funkcjonuje w Polsce, gdyż ten sektor rynku podlega ciągłym przemianom. Jednak z informacji, do których udało się dotrzeć wynika, że na koniec roku 2013 na polskim rynku pozostało około 2 200 stacji działających jako zupełnie niezależne i skupione w sieciach o liczbie obiektów mniejszej niż 10. Decyzja Ministerstwa Gospodarki o przedłużeniu na rok 2013 moratorium na dostosowanie stacji paliw do nowych wymogów technicznych spowodowała, że na rynku pozostały obiekty, które nie były i nie będą zmodernizowane, a które często są wykorzystywane do działań szarej strefy w obrocie paliwami. Wejście w życie nowych przepisów z początkiem roku 2014 i intensywne kontrole odpo-

wiednich służb powinny doprowadzić do ustania działalności na około 300 do 500 stacjach paliw. Nie zakłóci to działania rynku. Jednocześnie wyeliminowanie tych niedostosowanych stacji powinno ograniczyć strefę wpływów szarej strefy i przyczynić się do podniesienia opłacalności działalności firm legalnie operujących na rynku, które dokonały stosownych prac adaptacyjnych w wyznaczonym terminie.

Nieco przyspieszył proces budowy nowych stacji paliw zlokalizowanych przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. W roku 2013 rozpoczęto pracę 10 nowych stacji autostradowych. Kolejne są w budowie, a łagodna aura w końcówce roku skutkować będzie krótszym terminem realizacji następnych inwestycji budowanych na mocy rozstrzygniętych przez GDDKiA przetargów. Kolejne przetargi będą rozpisywane, a znowelizowane formuły w nich zawarte powinny wprowadzić pewne ułatwienia dla inwestorów i tym samym uczynić biznes sprzedaży paliw przy autostradach bardziej opłacalnym. W roku 2013 do dyspozycji kierowców było łącznie 55 stacji zlokalizowanych przy autostradach. Większość z tych obiektów jest w gestii

PKN ORLEN (26 stacji) i Grupy LOTOS (14 stacji). Dodatkowo BP posiada 9 stacji, a Shell 6. Jak pisano powyżej – następstwem uruchamiania stacji autostradowych będzie zamknięcie stacji, które dziś funkcjonują na granicy opłacalności, a ze względu na lokalizację staną się jeszcze mniej atrakcyjne po powstaniu sieci autostrad.

Spowolnienie tempa rozwoju gospodarki przekłada się na dochody polskich firm i polskich obywateli, a to powoduje ograniczanie popytu na paliwa silni-

kowe. Dodatkowo coraz intensywniej rozwijająca się szara strefa stwarza trudne warunki konkurencyjne dla legalnie działających firm. Niskie marże osiągnane na sprzedaży paliw nie dają możliwości chociażby na zbliżenie się do cen oferowanych przez nieuczciwą konkurencję. W tej sytuacji prowadzenie biznesu polegającego na sprzedaży paliw staje się bardzo ryzykowne. Bez oferty dodatkowych usług i sprzedaży towarów pozapaliwowych prowadzenie stacji paliw staje się prawie niemożliwe. Przesunię-

cie 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 od początku roku 2014 będziemy obserwowali zamykanie najmniej efektywnych ekonomicznie stacji zlokalizowanych głównie na obszarach wiejskich i w małych miejscowościach. Proces ten dotknie przede wszystkim operatorów niezależnych, choć z rynku zniknie też część stacji dotychczas należących do koncernów paliwowych.

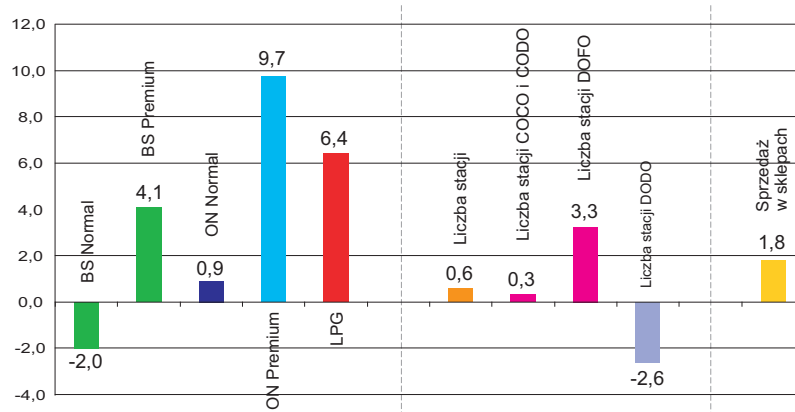
Rynek sprzedaży detalicznej paliw płynnych z punktu widzenia działalności stacji paliw firm członkowskich POPIHN

Niezależne stacje paliw stanowią w Polsce około 44% rynku stacji paliw, jednak dotarcie do informacji o działalności większości z nich stanowi nie lada problem. O ile informacje o większych sieciach zakupowych, czy też o sieciach skupiających ponad 10 stacji paliw są w miarę możliwe do uzyskania, o tyle o działaniu pozostałych stacji brak jest praktycznie informacji i można jedynie szacować, co na tym rynku się rzeczywiście dzieje. Udział stacji działających pod logo firm członkowskich POPIHN w rynku stacji paliw jest określany na około 54%, a sprzedaż paliw przez te stacje realizowana na ponad 70% całkowitej sprzedaży detalicznej paliw w kraju. Wiarygodne dane pozyskane od tych firm pozwalają na pokazanie trendów zachodzących na rynku detalicznej sprzedaży paliw, a także sprzedaży pozostałych produktów oferowanych na stacjach. Ustalają też wymogi co do typu i rodzaju większości usług świadczonych dla kierowców, takich jak myjnie, hotele, restauracje. Z dużym prawdopodobieństwem można założyć, iż trendy występujące w tej grupie operatorów praktycznie odzwierciedlają obraz całego rynku. Wzorce wypracowane w ramach koncernów paliwowych wyznaczają nowe kierunki działań i są zwykle kopiowane przez pozostałych operatorów.

Informacje przytoczone poniżej bazują na wynikach stacji paliw firm członkowskich POPIHN, a stosowny komentarz odnosi się do stacji pozostałych.

Najważniejsze trendy zachodzące na rynku detalicznej sprzedaży paliw w sieciach stacji firm członkowskich POPIHN pokazano na rys. 18. To, co od razu daje się zauważyć, to znaczny wzrost sprzedaży paliw typu premium, a także istotny wzrost sprzedaży autogazu kosztem

■ Rys. 18 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA STACJACH W ROKU 2013 W STOSUNKU DO ROKU 2012 [%]

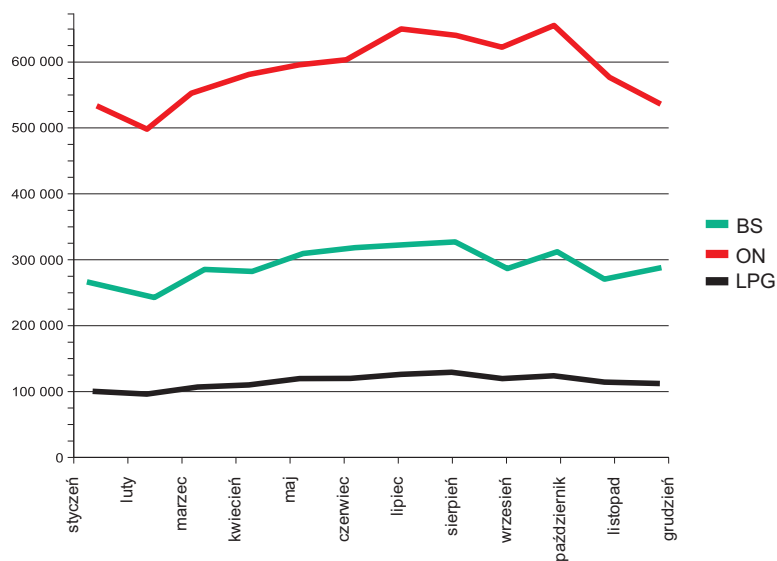


Źródło: Dane własne POPIHN

zakupów benzyn standardowych. Kolejnym elementem charakteryzującym rynek stacji firm członkowskich POPIHN jest wzrost liczby stacji działających w formule franczyzy – co jest również kontynuacją trendu z lat poprzednich, przy jednoczesnym odejściu od formuły DODO (umowy patronackie). Pozyskanie nowych stacji do reguły franczyzy wiąże się ze zmniejszeniem liczby stacji działających dotąd jako stacje niezależne. Co ciekawe, taką formę rozbudowy sieci przyjęły też największe niezależne sieci stacji paliw, jak HUZAR czy MOYA. Mimo wcześniejszych obaw rosła jednak sprzedaż artykułów pozapaliwowych w sklepach zlokalizowanych na stacjach paliw największych graczy rynkowych. Biorąc jednak pod uwagę badania firmy Euromonitor International wskazujące, że generalnie dla stacji paliw ta sprzedaż malała, można stwierdzić, że stacje niezależne musiały osiągnąć wyniki sporo gorsze, niż przed rokiem.

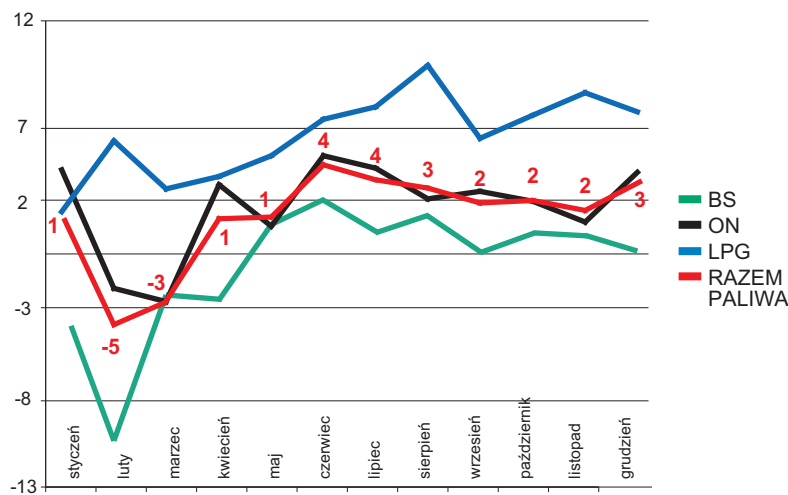
Sprzedaż paliw typu premium jest głównie realizowana przez stacje będące własnością koncernów paliwowych, choć w roku 2013 tego typu działalność marketingową podjęła też jedna z sieci niezależnych. Wielkość sprzedaży paliw premium w całości rynku sprzedaży benzyn silnikowych to około 10%. Dla oleju napędowego ten udział wynosi 13%. Po słabym pod względem sprzedaży paliw premium roku 2011, w latach 2012 i następnie w 2013 zanotowano wzrost sprzedaży benzyn i oleju napędowego tego typu. Trend ten wystąpił mimo znacznych różnic pomiędzy ceną paliwa standardowego a paliwa premium, wynoszących zwykle około 20 do 25 gr na litrze paliwa. Kierowcy docenili aspekty ekonomiczne i środowiskowe związane z zakupem lepszych gatunkowo paliw. Nie bez znaczenia pozostał też – co istotne przy zakupach oleju napędowego – aspekt wyższej zawartości biokomponentów w paliwa standardowych,

■ Rys. 19 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W ROKU 2013 [m³]



Źródło: Dane własne POPIHN

■ Rys. 20 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W ROKU 2013 [m-c/m-c w %]



Źródło: Dane własne POPIHN

a odpowiednie zachęty bonusowe lub cenowe operatorów do zakupu paliw premium dodatkowo jeszcze wzmocniły trend wzrostowy.

Większej sprzedaży benzyn premium towarzyszył przeciwny trend dla paliw standardowych (benzyna 95). To już trwałe zjawisko związane ze stosowaniem coraz lepszych i mniej paliwożernych silników w samochodach, a także z popularnością stosowania w silnikach benzynowych instalacji do zasilania autogazem. Przynajmniej dane odnoszą się do zależności dla stacji firm członkowskich POPIHN, a więc należy domniemywać, iż w przypadku stacji niezależnych spadki sprzedaży paliw standardowych były większe.

W roku 2013 kontynuowany był, obserwowany w latach poprzednich, trend wzrostu liczby stacji paliw operujących

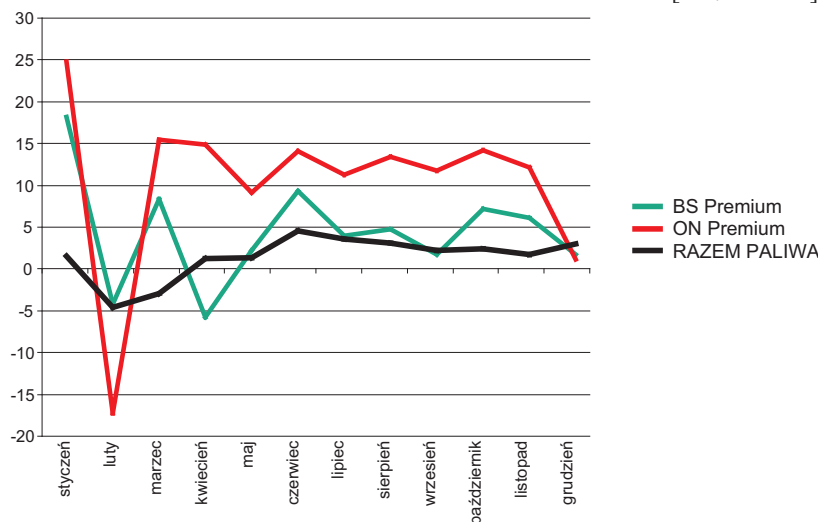
w formule franczyzy i towarzyszący temu zjawisku spadek ilości stacji działających na zasadach umów patronackich. Metoda umowy franczyzowej jest najtańszym narzędziem pozyskiwania nowych obiektów do sieci i była stosowana zarówno przez koncerny paliwowe, jak i przez największe sieci stowarzyszonych stacji niezależnych. Wzrost liczby stacji franczyzowych spowodował spadek liczby stacji działających w formule DODO, czyli zwykle umów patronackich.

Dobre wyniki sprzedaży zanotowały w roku ubiegłym sklepy zlokalizowane przy stacjach paliw firm członkowskich POPIHN. Wartościowy wzrost sprzedaży wyniósł około 2% i należy to ocenić jako wynik dobry, zważywszy że badania sprzedaży wszystkich sklepów przy stacjach paliw (vide informacja powyżej) wykazały niższą sprzedaż niż przed rokiem.

Rys. 19 przedstawia miesięczną sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPIHN, obrazując sezonowość sprzedaży paliw. Na wykresie można też zauważyć wpływ poziomu cen na poziom sprzedaży benzyn silnikowych i autogazu. Podobnie kształtowały się krzywe sprzedaży dla stacji niezależnych, choć w tym przypadku wyraźniejsze były spadki w okresach słabszej oficjalnej sprzedaży stacji koncernowych i mniejsze wzrosty w okresach, kiedy stacje te sprzedawały więcej paliw. Niewątpliwie na kształt krzywych oficjalnej sprzedaży wpływ, szczególnie w przypadku oleju napędowego, miała działalność szarej strefy, która część swojej sprzedaży lokowała na rynku poprzez pozyskane do współpracy stacje niezależne.

Posiadane przez firmy członkowskie POPIHN stacje paliw zanotowały w roku 2013 spadek sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych. Trend ten obserwowany był dla stacji działających w formule COCO i CODO, a więc głównie w grupie stacji własnych koncernów. Stacje działające w formule DOFO i DODO zanotowały nieznaczny wzrost sprzedaży, co jest związane ze wzrostem liczby stacji działających w formule franczyzy i niższymi cenami obowiązującymi na tych stacjach. Konieczność utrzymania klienta, przy słabszym rynku, może być zrealizowana tylko poprzez ofertę dobrych jakościowo paliw oferowanych w cenach, które nie odstraszą klienta oraz poprzez ofertę szerokiego wachlarza usług uzupełniających. To ważne elementy na rynku, na którym już kolejny rok z rzędu nie udało się wypracować marży na sprzedaży paliw, które pozwoliłyby utrzymać stację paliw tylko z ich sprzedaży. Rynek benzyn i szczególnie autogazu to rynek klienta detalicznego, który uważnie kontroluje wydatki na paliwo. Ponieważ ceny paliw w roku 2013 były na w miarę stabilnym poziomie udało się uniknąć wyższych spadków sprzedaży. Wynik lepszy niż przed rokiem osiągnęła sprzedaż oleju napędowego na stacjach największych operatorów rynkowych. Wzrost sprzedaży był osiągnięty na stacjach typu COCO i CODO oraz DOFO. Stacje typu DODO sprzedały mniej paliwa do silników Diesla niż przed rokiem. Sprzedaż oleju napędowego jest ściśle skorelowana ze stanem gospodarki, a ta w roku 2013 nie zanotowała spadku, a w IV kwartale wręcz wyraźnie przyspieszyła. Do wzrostu sprzedaży na stacjach koncernowych przyczyniły się też warunki atmosferyczne na początku roku, kiedy to klienci poszukiwali pewnych paliw odpornych na niskie temperatury. Taką

■ Rys. 21 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W ROKU 2013
[m-c/m-c w %]



Źródło: Dane własne POPiHN

ofertę miały stacje firm członkowskich POPiHN. W przypadku oleju napędowego element cenowy nie odgrywał tak dużej roli jak w przypadku benzyn i autogazu, ale rynek zakłócała działalność szarej strefy, która w swoim procederze wykorzystywała część stacji niezależnych borykających się z problemem opłacalności działania na rynku o niskich marżach. To właśnie te stacje rywalizowały najczęściej bezpośrednio ze stacjami typu DODO, które musiały realizować politykę cenową całej grypy sprzedażowej i stąd ich słaby wynik.

Dynamikę sprzedaży paliw na stacjach firm POPiHN w poszczególnych miesiącach 2013 przedstawiono na wykresie (rys. 20).

Wykres dynamiki zmian sprzedaży paliw obrazuje procesy dla stacji koncernowych opisane powyżej. Od początku II kwartału dynamika sprzedaży oleju napędowego była już dodatnia. Dla benzyn silnikowych korzystny był

jedynie okres wakacyjny trwający od maja do sierpnia. Pozostałe okresy charakteryzowały się niższą sprzedażą niż w roku 2012. Bardzo dobrze kształtowała się sprzedaż autogazu i było to spowodowane zarówno wzrostem zainteresowania klientów, ale też – a może przede wszystkim – większą liczbą stacji koncernowych oferujących ten gatunek paliwa, substytutu dla benzyny silnikowej.

Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na stacjach firm członkowskich POPiHN wyniósł około 1,5%, przy czym dla oleju napędowego notowano wzrost sprzedaży o prawie 2%, dla benzyn spadek o 1,5%, a dla autogazu wzrost o prawie 6,5%. Analiza danych dotyczących dynamiki sprzedaży w spółkach POPiHN oraz wyników łącznej oficjalnej konsumpcji paliw w kraju pokazuje dużą skalę spadków sprzedaży na stacjach firm niezależnych oraz szczególnie w całym segmencie sprzedaży poza stacjami paliw (bazy i firmy

transportowe, budownictwo, kolej, samorządy). To obszar, w którym swoje paliwa lokuje szara strefa.

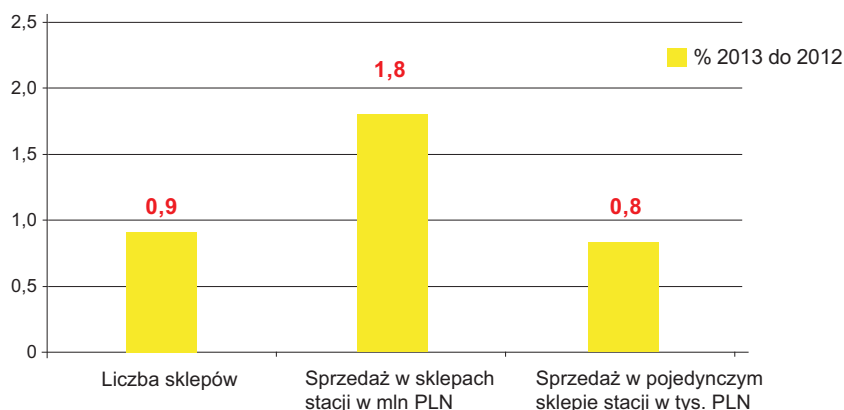
Jak wspomniano powyżej rok miniony był kolejnym, w którym obserwowano wzrost sprzedaży paliw typu premium. Sprzedaż tych paliw wykazała zupełnie odwrotny trend w stosunku do całego rynku paliw i kończyła rok wzrostem dynamiki, co ilustruje wykres (rys. 21). Wzrost dynamiki sprzedaży benzyny typu premium wyniósł dla całego roku prawie 5%, a dla oleju napędowego premium prawie 10%. Powody wzrostów zostały opisane powyżej, choć warto jeszcze dodać, iż polityka marketingowa prowadzona przez koncerny w roku 2012 przyciągnęła i przyzwyczaiła część kierowców do stosowania lepszych jakościowo paliw. Zabiegi te przyniosły skutek w roku 2013, a dodatkowo niższe, niż w roku 2012 średnie ceny też zachęcały do stosowania paliw bardziej przyjaznych dla silników.

Należy oczekiwać, iż proces kupowania paliw typu premium będzie rósł w miarę rosnących dochodów Polaków i w miarę wzrostu stosowania biokomponentów w paliwach standardowych. Nowoczesne silniki nowych samochodów będą wymagały paliw najwyższej jakości, utrzymujących parametry eksploatacyjne na najwyższym poziomie. To już dziś gwarantują właśnie paliwa klasy premium i każdy kierowca zechce z nich skorzystać, chociażby okresowo, do przeprowadzenia kosmetyki silnika.

Liczba stacji paliw działających w sieciach firm POPiHN wzrosła o 0,6% (rys. 18), ale liczba stacji, które działają na zasadzie umowy franczyzowej, powiększyła się o kolejne 3%. Rosła też liczba stacji własnych koncernów, głównie dzięki nowym obiektom budowanym przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. Umowa franczyzowa to najskuteczniejszy i najtańszy sposób pozyskania nowych stacji do sieci, stąd nie dziwi coraz większa popularność tego typu przedsięwzięć. Podobnie jak w roku 2011 i 2012 malała też liczba stacji paliw działających w formule patronatu (DODO). Był to skutek wygasania takich umów i nie podpisywania nowych. Część z dotychczasowych współpracowników przekształcała umowy na franczyzowe, a część zaprzestawała działalności w ramach sieci patronackiej i albo przechodziła do niezależnej konkurencji, albo prowadziła działalność na własną rękę.

Obserwuje się też rozwój sklepów działających przy tych stacjach, choć nie jest on rewolucyjny. W roku 2013 rosła

■ Rys. 22 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W ROKU 2013 [%]



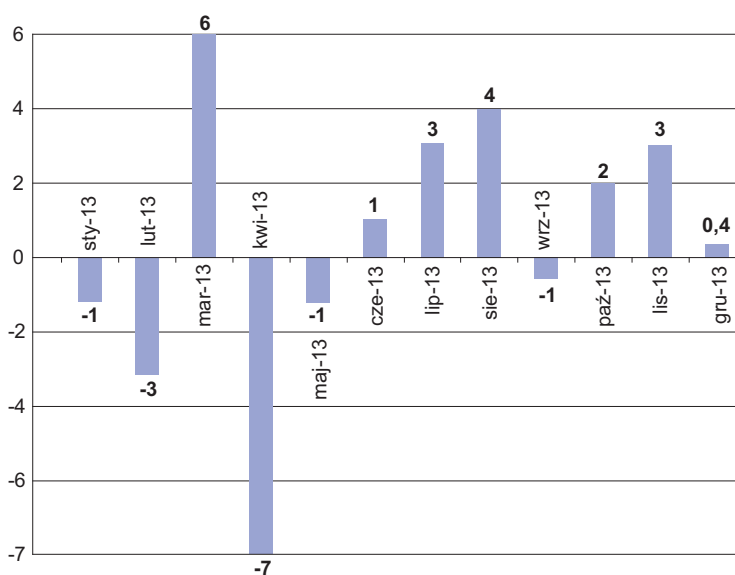
Źródło: Dane własne POPiHN

liczba sklepów, w które były wyposażone koncernowe stacje paliw i wzrosła wartość obrotów przez te sklepy realizowanych.

Liczba stacji paliw działających w sieciach firm POPIHN wzrosła o 0,6% (rys. 18). W tym czasie liczba sklepów aktywnie operujących przy tych stacjach wzrosła o prawie 1%. To efekt przekształceń własnościowych i zmiany formuły działania stacji paliw. Wraz ze wzrostem liczby sklepów rosła też wartość ich sprzedaży i w podsumowaniu roku 2013 osiągnęła prawie plus 2%. To oznacza, że na pojedynczy sklep przypadł wzrost wartości sprzedaży w wysokości 0,8%. Nie są to wielkości zbyt duże, ale zadowalające w kontekście spadku sprzedaży na ogólnej liczbie sklepów przy stacjach paliw w Polsce. Jednocześnie oznacza to, że sklepy na stacjach innych niż koncernowe miały gorsze wyniki sprzedaży niż w roku poprzednim, choć na wielu z nich dokonano dostosowania standardów obsługi do przyzwyczajzeń klienta ze stacji najbardziej liczących się operatorów krajowych i zagranicznych. 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. Dodatkowo, poszerzenie oferty asortymentowej oraz rozbudowa sklepowej małej gastronomii przyciągnęły nowych klientów, a dotychczasowych zachęciły do pozostania w gronie lojalnych klientów. Przy niskich marżach ze sprzedaży paliw, oferta i wielkość sprzedaży sklepu odgrywa coraz większą rolę w utrzymaniu placówki.

Jak widać na wykresie (rys. 23) sprzedaż sklepów przy stacjach paliw była bardzo zróżnicowana w poszczególnych miesiącach. Wzrost sprzedaży notowano głównie w okresach wakacyjnych oraz wtedy, kiedy Polacy tradycyjnie dużo podróżują (np. święto Wszystkich Świętych). Przy porównaniach istotny jest efekt bazy z roku ubiegłego i rozpatrując wyniki ubiegłoroczne należy brać pod uwagę sytuację z roku 2012. Przykładowo, ciekawy jest wynik pierwszych miesięcy roku 2013, kiedy na polskich drogach rozgościła się zima oraz grudnia, spowodowany długim okresem bez otwartych supermarketów. Jednym z elementów wpływających na wysokość obrotów sklepów przy stacjach paliw jest poziom cen paliw. Wysokie ceny paliw potrafią zniechęcić kierowcę do odwiedzenia danej stacji, a tym samym powstrzymać przed zakupami w sklepie. Dlatego operatorzy często sprzedają paliwa ze znikomym zyskiem

■ Rys. 23 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W SKLEPACH FIRM POPIHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2013 ROKU W STOSUNKU DO ROKU 2012 [%]



Źródło: dane własne POPIHN

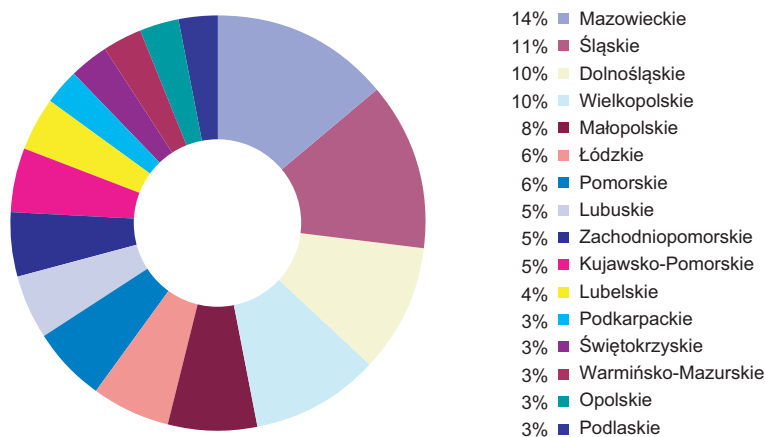
lub nawet bez niego, aby tylko nie podwyższać zbyttno ceny i nie stracić klienta sklepu. W sklepie właśnie wypracowywany jest – w obecnych warunkach rynkowych – zysk stacji paliw, niezbędny do utrzymania obiektu i jego pracowników.

Jak co roku również w roku 2013 Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego dokonała porównania geograficznego rozkładu sprzedaży paliw silnikowych w Polsce, bazując na danych przesłanych przez firmy członkowskie Organizacji. Nie ma tu wielkiej różnicy w porównaniu z rokiem 2012. Jedyny istotny fakt to zwiększenie o 1 punkt procentowy udziału województwa małopolskiego w całkowitym rynku sprzedaży detalicznej paliw. Województwem o największym popycie na paliwa trakcyjne pozostaje mazowieckie, a najmniejszym podlaskie, gdzie swoje uzupełnienie rynku dokłada w dużej mierze szara strefa.

Sprzedaż w 4 województwach stanowi prawie połowę całkowitej sprzedaży detalicznej w kraju.

Wykres przedstawia sprzedaż łączną benzyn silnikowych, oleju napędowego i autogazu. Podobne proporcje sprzedaży obowiązują przy sprzedaży każdego z tych gatunków paliw osobno. Spółki POPIHN zanotowały największe spadki sprzedaży benzyny w województwie opolskim i na Śląsku, a wzrost zanotowano w Małopolsce. We wszystkich województwach, oprócz wielkopolskiego, najwięksi operatorzy rynkowi zanotowali wzrost sprzedaży detalicznej oleju napędowego. Dobrze sprzedawał się też autogaz, bo spadki sprzedaży zanotowano tylko w 2 województwach i były one niewielkie. Proporcja wielkości sprzedaży największego (mazowieckie) i najmniejszego (podlaskie) województwa wynosi 6:1.

■ Rys. 24 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPIHN W POLSCE W ROKU 2013 [%]



Źródło: dane własne POPIHN



Shell
V-Power
Performance Fuels

Shell
V-Power
1

Self Service
Shell
V-Power
Shell
V-Power Diesel
Shell
Unleaded
Shell
Diesel

Shell
V-Power Diesel
New from Shell
Shell
V-Power Diesel
2 for 50p

LA56 OYG

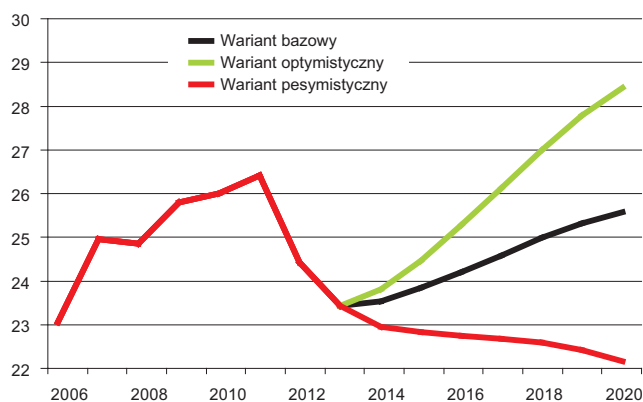
PROGNOZY POPYTU dla rynku polskiego do roku 2020

Podobnie jak w latach poprzednich, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego przygotowała scenariusze popytu na paliwa z uwzględnieniem najnowszych trendów na rynku paliw płynnych. Rynek w roku 2013 wykazał zbieżność z pesymistycznym scenariuszem konsumpcji paliw stworzonym przed rokiem. Spadek popytu nawet przekroczył zakładane obniżenie konsumpcji paliw. Założenia przyjęte do budowy poprzednich scenariuszy nie uwzględniły tak dużego wpływu rozwoju szarej strefy, której działania doprowadziły do znacznego ograniczenia sprzedaży zwłaszcza do sektora odbiorców poza stacjami paliw. Nowe scenariusze zostały opracowane przy współudziale firm członkowskich POPIHN, z uwzględnieniem zjawisk obecnie zachodzących na krajowym i międzynarodowym rynku naftowym. Przy pracach uwzględniono wpływ obecnego stanu szarej strefy i ewentualne konsekwencje jej ograniczenia lub wzrostu. Założono dostęp do nowej puli środków pomocowych z Unii Europejskiej przeznaczonych dla Polski w latach 2014-2020 oraz ich ponowne przełożenie do szeroko rozumianych inwestycji infrastrukturalnych i wzrostu konsumpcji wewnętrznej. 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, oraz skuteczne ograniczenie szarej strefy. Dwa pozostałe warianty bazują na danych poniżej i powyżej tej granicy ze stosownym odniesieniem do rozwoju lub skutecznego wyeliminowania szarej strefy. Pozostałe założenie scenariuszy pozostają podobne do tych, które uwzględniano w poprzednich edycjach.

W wariantcie bazowym przyjęto stabilną sytuację na międzynarodowym rynku surowcowym i wahania notowań ropy naftowej w granicach +/- 10%. Przyjęto wynik krajowego PKB w roku 2013 i przewidywany przez rząd wynik PKB w roku 2014 na poziomie około 2,5%. Takie założenie pozwala wnioskować, że można oczekiwać wzrostu na rynku paliw już od roku 2014. Zgodnie z założeniami scenariusz bazowy pokazuje wzrost popytu na olej napędowy oraz delikatny spadek popytu na benzyny silnikowe i autogaz w najbliższych latach. Popyt na lekki olej opałowy pozostanie również w trendzie

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



Źródło: Opracowanie własne POPIHN

spadkowym. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się na około 25,5 mln m³.

W wariantcie optymistycznym, oprócz założeń stabilizacji rynku międzynarodowego, zakłada się utrzymanie, a może nawet niewielką redukcję VAT w przyszłości oraz skuteczną walkę z szarą strefą już w roku 2014. Wariant zakłada efektywne wykorzystywanie środków unijnych z obecnej i przyszłej perspektywy budżetowej przy realizacji strategicznych inwestycji infrastrukturalnych i budowlanych. Zakłada się też wzrost dochodów obywateli i zwiększenie mobilności Polaków. Korzystne relacje cenowe zarówno oleju napędowego, jak i benzyn mogą stanowić istotną zachętę do większego wykorzystania floty pojazdów. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się na około 28,2 mln m³.

W wariantcie pesymistycznym zakłada się dłuższą perspektywę wychodzenia gospodarki ze spowolnienia ekonomicznego oraz nieskuteczną walkę z rozwojem szarej strefy na rynku paliw. Założono możliwość wystąpienia wysokich cen ropy naftowej i paliw gotowych, co może być skutkiem napięć w stosunkach międzynarodowych. Uwzględniono też możliwe wprowadzenie nowych regulacji fiskalnych i środowiskowych, zmieniających relacje cenowe benzyny, oleju napędowego i autogazu. Możliwe osłabienie kursu złota może niekorzystnie wpływać na kompensaty wzrostu notowań ropy i paliw. Stagnacja gospodarcza i wzrost bezrobocia spowodują zmniejszenie zapotrzebowania na paliwa z krajowych rafinerii, a w ich miejsce może pojawiać się towar z szarej

strefy. Przy wysokich cenach benzyn wzrośnie zapewne sprzedaż autogazu, co nie będzie cieszyć krajowych producentów, gdyż trzeba pamiętać, że jest to produkt prawie w 90% importowany. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się jedynie na około 22,2 mln m³.

Nowa transza pieniędzy europejskich powinna przyczynić się do rozruszania gospodarki polskiej, a tym samym spowodować większe zapotrzebowanie na paliwa płynne w najbliższych latach. Mając na uwadze to założenie, elementy przyjęte do budowy scenariusza bazowego wydają się najbardziej prawdopodobne dla rynku polskiego. Dużą niewiadomą jest rozmiar szarej strefy w najbliższych latach, o czym zadecyduje skuteczność metod walki z tą patologią. Dla rozwoju transportu, a tym samym popytu na paliwa, szczególnie istotna jest duża pula środków finansowych przeznaczona na rozwój infrastruktury, a te inwestycje generują największy popyt na olej napędowy, którego sprzedaż wyznacza poziom konsumpcji paliw w kraju. Oczywiście, dynamika wzrostu jego konsumpcji nie będzie już tak imponująca jak było to w latach minionych, ale wciąż są szanse na wzrosty rynku tego gatunku paliwa w głównych sektorach polskiej gospodarki. Szansą na zatrzymanie trendu spadkowego w konsumpcji benzyn silnikowych jest zapowiadana przez Unię Europejską regulacja akcyjowa, która może spowodować zatrzymanie rosnącej liczby pojazdów z silnikami Diesla w transporcie indywidualnym i większą sprzedaż pojazdów z zapłonem iskrowym. Wiele też będzie zależęć od zasobności portfeli Polaków w nadchodzących latach.

INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

Zgodnie z przewidywaniami Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego sprzed roku, średnie roczne ceny paliw trakcyjnych w roku 2013 były niższe, niż w roku 2012. Obniżki dotyczyły wszystkich trzech głównych gatunków paliw płynnych: benzyn silnikowych, oleju napędowego i autogazu. Kierowcy na każdym litrze kupionej benzyny 95 zaoszczędzili 26 gr, oleju napędowego 23 gr, a autogazu 9 gr. Dodatkowo przez większą część roku ceny benzyny 95 i oleju napędowego utrzymywały się na bardzo zbliżonych poziomach. I co najważniejsze, po raz pierwszy średnia roczna cena detaliczna oleju napędowego była wyższa, niż średnia cena benzyny 95. Widelki cenowe, w jakich poruszały się ceny obu omawianych gatunków paliw wyniosły od 5,29 do 5,69 PLN/litr. Trzeba też zauważyć, że ceny detaliczne w końcówce roku były niższe, niż na jego początku i jednocześnie najniższe w stosunku do poziomów w całym roku 2013. Wydawałoby się, że obniżki cen paliw powinny wpłynąć na wzrost sprzedaży paliw, szczególnie benzyn silnikowych, jednak wyniki rynkowe tego nie potwierdzają. O ile spadek sprzedaży benzyn można tłumaczyć mniejszym zapotrzebowaniem na paliwo nowoczesnych silników samochodowych i zastępowaniem benzyn przez autogaz, o tyle w przypadku oleju napędowego decydujący wpływ na spadek sprzedaży miała rosnąca szara strefa w obrocie tym gatunkiem paliwa. Jest to widoczne tym bardziej, że marże handlowe uzyskane średnio w roku 2013 nie różniły się zasadniczo od poziomów z roku 2012, a to oznacza, że były niewystarczające do prowadzenia biznesu paliwowego z wykorzystaniem tylko sprzedaży paliw. Nadal sprzedaż artykułów pozapaliwowych i usług pozwalała utrzymać obiekty powstałe do sprzedaży paliw samochodowych.

Opisane powyżej obniżki cen paliw na polskich stacjach były możliwe głównie dzięki niższym niż w roku 2012 notowaniom ropy naftowej i gotowych paliw na giełdach międzynarodowych oraz umocnieniu polskiej waluty w stosunku do dolara US, w której to walucie zawierane są wszystkie transakcje na rynku naftowym. W roku 2013 notowania ropy naftowej osiągnęły średni roczny poziom w wysokości 108,73 USD/bbl i był to poziom o 3% niższy niż osiągnięty w roku 2012. Zdecydowanie bardziej dynamiczne zmiany notowań ropy naftowej miały miejsce

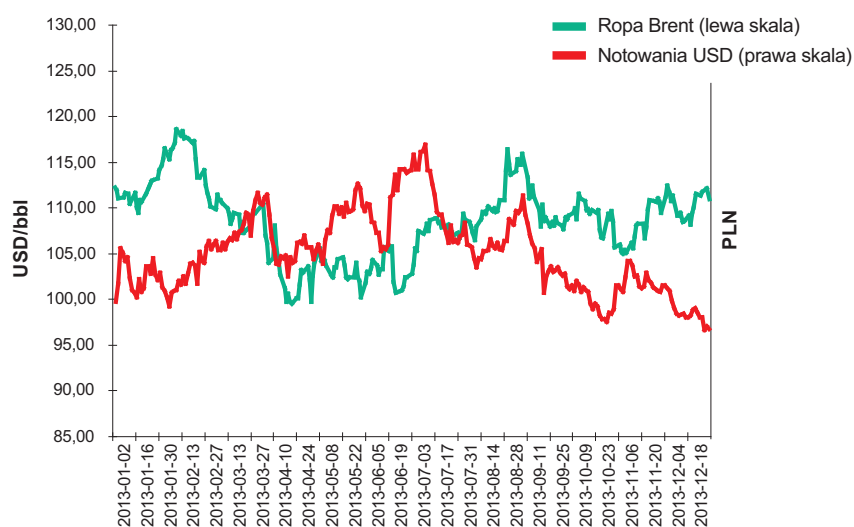
w pierwszej połowie roku, kiedy widelki notowań wyniosły prawie 19 USD/bbl i zawierały się w granicach od 99,76 do 118,86 USD/bbl. Druga połowa roku to okres znacznie mniejszych wahań notowań surowca do produkcji paliw silnikowych. Ich przedział wyniósł niecałe 12 USD/bbl i zawierał się w granicach od 104,9 do 116,6 USD/bbl. Można spokojnie stwierdzić, iż rynek ropy naftowej w roku 2013 był o wiele bardziej stabilny niż w roku poprzednim, kiedy to widelki notowań wyniosły prawie 38 USD/bbl. Jak zwykle, zmiany notowań były następstwem zawirowań gospodarczo-politycznych w Północnej Afryce i na Bliskim Wschodzie. Istotną była też sytuacja w USA, gdzie coraz większą rolę zaczyna odgrywać ropa naftowa pozyskiwana z łupków oraz sytuacja gospodarcza w rozwijających się krajach Azji, jak Chiny czy Indie. Nieco wyższe od ropy spadki średnich notowań osiągnęły paliwa gotowe kwotowane na giełdach międzynarodowych, a to oznacza, że tym razem to właśnie popyt na ropę, często generowany poprzez transakcje czysto papierowe, był elementem windującym rynek naftowy. Drugim ważnym elementem oddziałującym na ceny paliw w Polsce był kurs złotego w stosunku do

detalicznych. Dzięki niższym cenom paliw niższy był poziom inflacji w kraju, a także udało się zapobiec większemu wzrostowi szarej strefy w obrocie paliwami płynnymi. Tym razem zyskali kierowcy, a stracił nieco budżet państwa z powodu niższych dochodów podatkowych od paliw.

Spadek cen paliw był konsekwencją obniżki 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.

W miarę stabilny kurs ropy od początku roku 2013 oraz wyraźny trend spadkowy wartości dolara US w stosunku do polskiego złotego to dwa elementy, które spowodowały, że ceny detaliczne paliw w Polsce były niższe niż przed rokiem. Od początku roku na rynku naftowym panowało przekonanie, że globalna sytuacja dla rynku ropy powinna sprzyjać stabilizacji, a wszelkie renty związane z zagrożeniami rynkowymi zostały wliczone w cenę baryłki ropy już w roku poprzednim.

■ Rys. 26 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2013 ROKU



Źródło: e-petrol.pl, POPiHN

dolara US. W wymiarze średnim w roku 2013 złoty umocnił się w stosunku do dolara US, a tym samym to wzmocnienie oddziaływało dodatnio na spadki cen

Szacowano, że renta to około 15-25 USD/bbl i niestety w roku 2013 poziom ten został utrzymany. Brak stabilizacji na rynku naftowym w Afryce Północnej oraz

brak porozumienia z Iranem w kwestii wykorzystania energii jądrowej – co doprowadziło do wprowadzenia sankcji na import ropy z tego kraju – wciąż powodowały stan niepewności, a w konsekwencji wyższe notowania, bardziej niż ich obniżki. Ciekawie wyglądała sprawa na rynku amerykańskim, gdzie coraz większe ilości pozyskiwanej ropy z łupków doprowadziły do sytuacji, w której Stany Zjednoczone mogą w najbliższej przyszłości zostać eksporterem, a nie importerem ropy i gazu ziemnego. Gdyby udało się w pełni usunąć ograniczenia prawne zabraniające eksportu ropy z USA, to mogłoby to przyczynić się do zasadniczego spadku cen nośników energii na świecie. Mogłoby to doprowadzić do dalszej redukcji notowań ropy naftowej i tym samym w pewnej perspektywie czasowej obniżki cen dla kierowców. To istotna informacja dla gospodarek europejskich borykających się wciąż z niskim wskaźnikiem rozwoju gospodarczego, choć lepszym, niż jeszcze rok wcześniej. Zwiększa to zapotrzebowanie na olej napędowy, którego notowania od września 2013 roku zrównały się z notowaniami benzyny premium, a często je przewyższały. Wprowadzanie na rynek coraz większej liczby samochodów z silnikiem Diesla w krajach rozwijających się i relatywnie wysokie ceny benzyn silnikowych ograniczają popyt na ten gatunek paliwa traktacyjnego, a dotychczasowy import na rynek amerykański, z powodów opisanych poprzednio, został znacznie zredukowany. To stwarza dodatkowe problemy dla rafinerii europejskich – w tym polskich – i konieczność poszukiwania zbytu na frakcje benzynowe w petrochemii.

Z korzyścią dla polskich kierowców złoty umocnił się w roku 2013 w stosunku do dolara US o 3% i tym samym przyczynił się do obniżek średnich cen rocznych. Średnio za dolara US trzeba było zapłacić 3,16 PLN w stosunku do 3,26 PLN w roku 2012. Umocnienie złotego w połączeniu z obniżką notowań giełdowych paliw gotowych oraz brakiem znaczących podwyżek podatków nakładanych na paliwa w Polsce spowodowało, że obniżeniu uległ tzw. parytet importowy i tym samym ceny w polskich rafineriach spadły w skali zbliżonej do skali obniżek paliw na giełdach. Benzyny silnikowe potaniały w rafineriach krajowych o 3%, a olej napędowy o 4%.

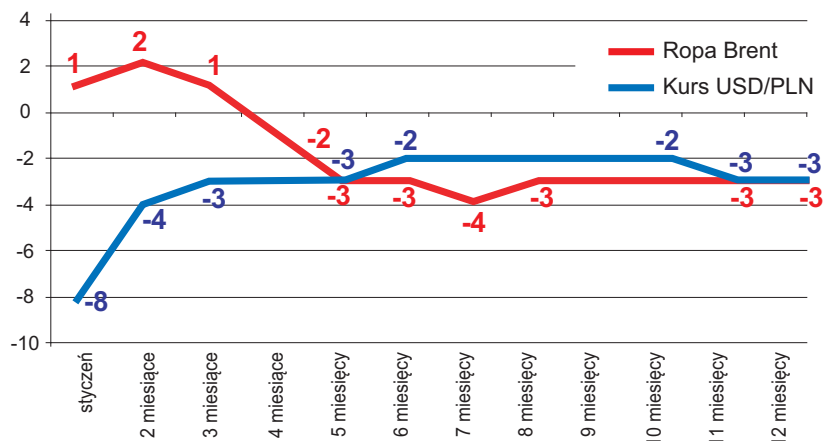
Elementy wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) kształtowały się w roku 2013 następująco (rys. 27).

■ Rys. 27 PORÓWNIANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US W ROKU 2012 I 2013

Wyszczególnienie	ROK 2012		ROK 2013		Wskaźnik 2013 do 2012 2012=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Notowania ropy Brent	111,82	USD/bbl	108,73	USD/bbl	97
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	1 039,2	USD/tona	993,1	USD/tona	96
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	988,1	USD/tona	946,4	USD/tona	96
Kurs US Dolara	3,2578	PLN	3,1611	PLN	97

Źródło: notowania 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 2013 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2012 [%]



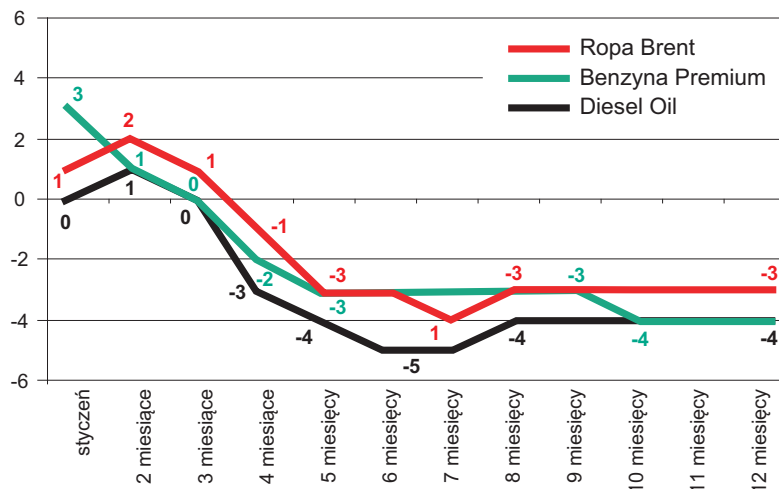
Źródło: POPiHN i epetrol.pl

Współzależność notowań ropy naftowej i kursu dolara US przedstawia dla rynku polskiego rys. 28. W roku 2013 kompensacyjne działanie kursu złotego było znacznie mniej zauważalne, niż w latach poprzednich.

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

Silny trend spadkowy notowany w I połowie roku uległ stabilizacji od czerwca i pozostał stały do końca roku. Uwagę

■ Rys. 29 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W ROKU 2013 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2012 [%]



Źródło: POPiHN i epetrol.pl

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

Wyszczególnienie	ROK 2012		ROK 2013		Wskaźnik 2013 do 2012 2012=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Benzyna EU95 PKN ORLEN brutto (bez VAT)	4 450	PLN/1000 l	4 301	PLN/1000 l	97
Akcyza	1 565	PLN/1000 l	1 565	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	99	PLN/1000 l	103	PLN/1000 l	104
Benzyna EU95 PKN ORLEN netto	2 797	PLN/1000 l	2 634	PLN/1000 l	94
Benzyna EU95 GRUPA LOTOS brutto (bez VAT)	4 451	PLN/1000 l	4 302	PLN/1000 l	97
Benzyna EU95 GRUPA LOTOS netto	2 798	PLN/1000 l	2 636	PLN/1000 l	94

Źródło: PKN Orlen SA, Grupa LOTOS SA, POPiHN

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

Wyszczególnienie	ROK 2012		ROK 2013		Wskaźnik 2013 do 2012 2012=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
ON o zaw. S 0,001% PKN ORLEN brutto (bez VAT)	4 458	PLN/1000 l	4 303	PLN/1000 l	97
Akcyza ON o zaw. S 0,001%	1 196	PLN/1000 l	1 196	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	250	PLN/1000 l	260	PLN/1000 l	104
ON o zaw. S 0,001% PKN ORLEN netto	3 009	PLN/1000 l	2 844	PLN/1000 l	95
ON o zaw. S 0,001% GRUPA LOTOS brutto (bez VAT)	4 462	PLN/1000 l	4 304	PLN/1000 l	96
ON o zaw. S 0,001% GRUPA LOTOS netto	3 013	PLN/1000 l	2 845	PLN/1000 l	94

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

zwracają większe spadki notowań paliw gotowych, niż ropy naftowej.

Trendy z rynków międzynarodowych przenoszą się na rynek polski poprzez tzw. parytet importowy obejmujący notowania międzynarodowe gotowych paliw, kurs złotego w stosunku do dolara US oraz obciążenia podatkowe występujące na naszym rynku wewnętrznym. W roku 2013 oba główne składniki parytetu importowego uległy obniżeniu, a obciążenia podatkowe w postaci VAT oraz podatku akcyzowego pozostały na identycznym poziomie. Jak przed rokiem zwiększeniu o 4% uległa opłata paliwowa, ale jest ona składnikiem wpływającym w niewielkim stopniu na poziom cen paliw. Zmiany cen rocznych ex rafineria dla obu polskich koncernów naftowych zamieszczono w tabelach (rys. 30 i 31).

Średnie ceny brutto oraz netto benzyny 95 u obu polskich głównych producentów zmalały w wymiarze odpowiadającym obniżkom notowań na giełdach międ-

zynski polski dokładnie odzwierciedla to, co dzieje się na rynkach międzynarodowych, a jednocześnie pokazują, że na tym specyficznym otwartym rynku międzynarodowym nie ma możliwości rozgrywania indywidualnych interesów poszczególnych operatorów krajowych.

W roku 2012 różnica pomiędzy średnimi cenami benzyny 95 i oleju napędowego wynosiła 2 gr/l. W roku 2013 olej napędowy był już o 1 gr/l (średnio w roku) droższy od benzyny 95. Warto pamiętać, że jeszcze 3 lata temu różnica pomiędzy ceną benzyny 95 i oleju napędowego wynosiła 28 gr/l. W ciągu roku 2013 poziom cen detalicznych obu gatunków paliw praktycznie się pokrywał. Oczywiście były okresy, kiedy nieco droższa była benzyna 95 i takie, kiedy droższy był olej napędowy. Co istotne, od września 2013 cena oleju napędowego na stałe przewyższała cenę benzyny 95. Największa zanotowana różnica pomiędzy ceną detaliczną obu gatunków paliw wyniosła 8 gr/l podczas, gdy w roku 2012 było to 18 gr/l. Mowa tu o wyższej cenie oleju napędowego.

Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2012-2013 przedstawiono w tabeli (rys. 32).

Ceny detaliczne benzyny 95 i oleju napędowego spadły, podobnie jak ceny zaopatrzeniowe. Obniżki cen detalicznych osiągnęły identyczne poziomy, jak ceny hurtowe, a to oznacza, że marże osiągnięte na sprzedaży paliw nie mogły być znaczące. Borykając się z niższym popytem i konkurując z szarą strefą, operatorzy detaliczni obniżali marże ze sprzedaży paliw, aby tylko utrzymać klienta stacji paliw, co pozwalało

■ Rys. 32 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

Wyszczególnienie	ROK 2012		ROK 2013		Wskaźnik 2013 do 2012 2012=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	5,71	PLN/litr	5,49	PLN/litr	96
Średnia cena detaliczna ON	5,69	PLN/litr	5,50	PLN/litr	97
Średnia cena detaliczna autogazu	2,79	PLN/litr	2,51	PLN/litr	90

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

zynarodowych. Ceny netto, powiązane w sposób bezpośredni z notowaniami, odwzorowały poziom obniżek notowań międzynarodowych.

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

W przypadku tego gatunku paliwa obniżki krajowe pokrywają się także ze skalą obniżek na rynkach międzynarodowych. Powyższe tabele pokazują, że

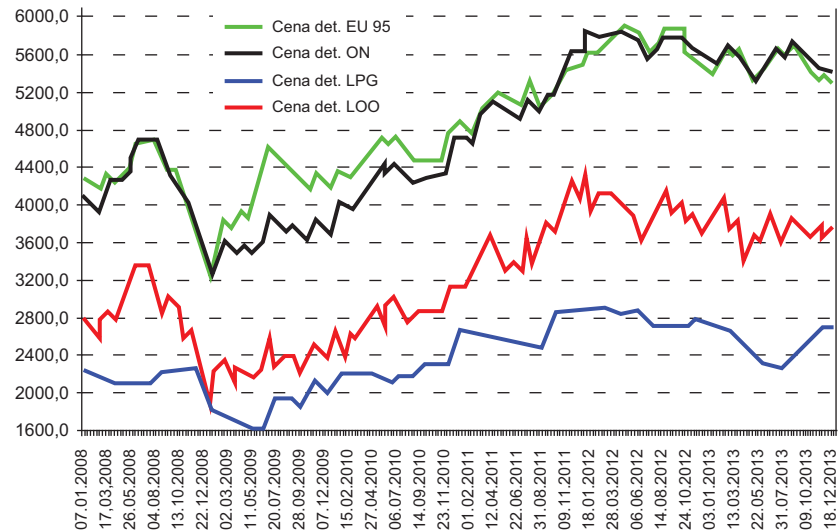
na wypracowanie dodatkowej marży na sprzedaży towarów pozapaliwowych i tym samym na dalsze utrzymanie obiektu sprzedającego paliwa. Marże uległy poprawie w drugiej połowie roku, jednak strat generowanych w I połowie roku nie udało się w całości nadrobić i dlatego średni roczny poziom marż utrzymał się w wysokości identycznej jak w roku 2012. A to oznacza, że był on dalece niewystarczający do prowadzenia stacji paliw bazując tylko na

sprzedaży paliw. Benzyna jest paliwem do silników samochodów osobowych indywidualnych klientów i popyt na to paliwo jest mocno związany z ceną detaliczną. Istotną z punktu popytu jest też relacja ceny benzyny i autogazu, który jest naturalnym substytutem benzyn w silnikach iskrowych. Cena autogazu malała od początku roku 2013 aż do początku wakacji, kiedy trend został trwale odwrócony na rosnący. Niemniej jednak skala obniżek przewyższyła skalę podwyżek i w ten sposób średnia cena roczna autogazu była niższa od tej sprzed roku o 3%, czyli o 9 gr/l. W roku 2013 zapotrzebowanie na autogaz nie zmalało, mimo iż relacja jego ceny do ceny benzyny 95 zmniejszyła się z 49% w roku 2012 do 46%. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (rys. 33 i 34).

W roku 2013 ceny głównych paliw tradycyjnych pozostawały na stosunkowo stabilnych poziomach. Sezonowe regulacje związane z wakacjami, feriami czy długimi weekendami były zauważalne, ale nawet w tych okresach ceny nie odbiegały zbyt od średnich rocznych. Kontynuowany był trend zapoczątkowany w roku 2012 stałej obniżki cen i istnieje szansa, że będzie on również kontynuowany w roku 2014. Wydawało się, że polscy kierowcy powinni już zapamiętać o cenach benzyny czy oleju napędowego na poziomie poniżej 5 PLN/l. Tymczasem, w końcówce roku były w Polsce stacje, które sprzedawały benzynę 95 po 4,99 PLN/litr. Oczywiście nie trwało to długo. Nasuwa się wątpliwość, skąd pochodziło paliwo oferowane na tych stacjach, ale fakt należy odnotować. W końcówce roku ceny średnie benzyny 95 osiągnęły poziom 5,29 PLN/l i były to najniższe poziomy w ciągu 2013 roku. Pojawia się pytanie, czy podobne poziomy cen utrzymają się w roku 2014, czy też będziemy mieli do czynienia ze zmianami? Dotychczas w okresach wzrostu wskaźników ekonomicznych na świecie, mocny złoty był w stanie obronić nas przed wzrostami cen. Tym razem wartość złotego efektywnie przyczyniła się do obniżek cen w roku 2013. Jednocześnie w miarę stabilny poziom cen w całym roku to reakcja operatorów stacji paliw na zmiany popytu, czasem nawet kosztem marży. Poniższy wykres pokazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych, a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce.

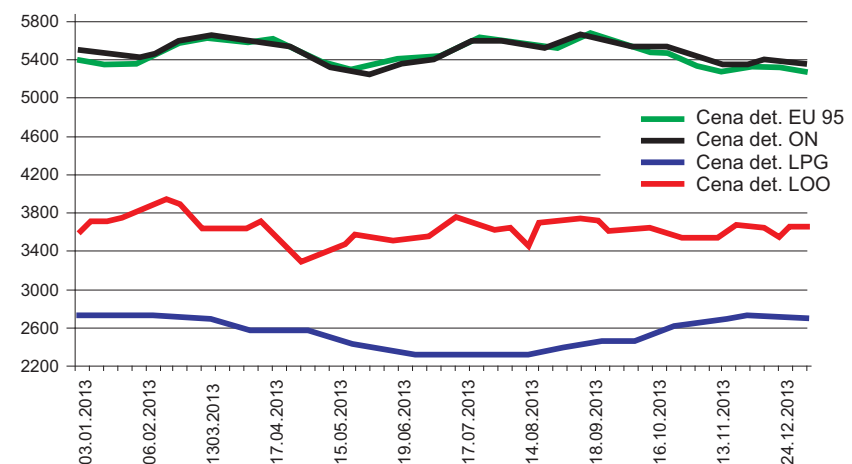
Operatorzy stacji paliw szacują, że konieczna do utrzymania stacji paliw marża na sprzedaży paliwa powinna wynieść przynajmniej 25–35 gr/litr sprzedanego paliwa w zależności od lokalizacji stacji paliw. Niestety w roku 2013, podobnie jak

■ Rys. 33 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2008-2013 [PLN / 1000 litrów]



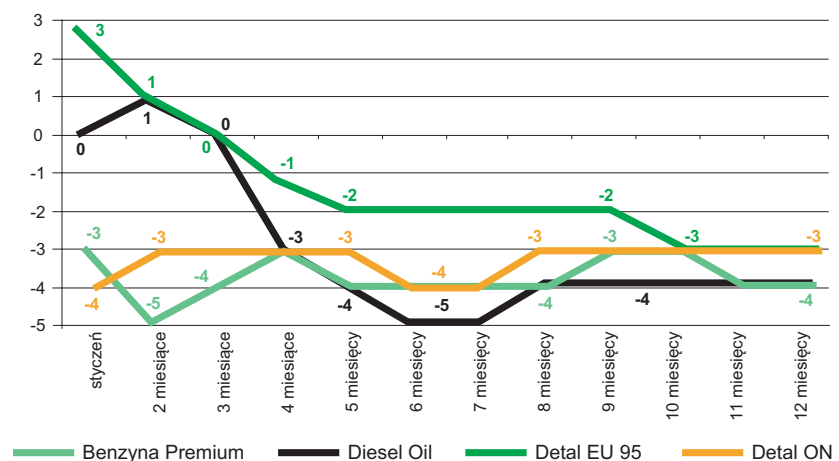
Źródło: opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP

■ Rys. 34 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2013 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 2013 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2012 [%]



Źródło: POPiHN, epetrol.pl

w roku poprzednim, niewielu stacjom udało się to założenie realizować. Owszem, były okresy lepszej koniunktury, ale niestety krótkotrwałe. Szukano więc dodatkowych dochodów ze sprzedaży pozapaliwowej i w usługach.

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 determinującymi poziom cen detalicznych w różnych rejonach kraju była wysokość popytu, skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, a także kompleksowość oferowanych usług i tym samym wysokość uzyskanych marży pozapaliwowych.

W kraju rośnie liczba stacji przy autostradach i drogach szybkiego ruchu, na których zwykle obowiązują wyższe ceny wynikające ze standardu świadczonych usług. Tym samym, zmienia się geografia zaopatrzenia, co na pewno wpłynie na dalsze zróżnicowanie cen lokalnie i regionalnie. Zwyczajowo już wyjazdy weekendowo-urlopowe Polaków sprawiają, że pomiędzy poszczególnymi rejonami kraju sezonowo utrzymuje się duża rozpiętość cenowa. Statystycznie najdroższymi województwami w kraju są: 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 2013 pokazano na (rys. 36).

W roku 2013 główne składniki podatkowe (VAT, podatek akcyzowy) dla paliw płynnych nie zmieniły się. Zwiększeniu o 4% uległa jedynie opłata paliwowa. Mimo tego wzrostu obciążenia podatkowe zawarte w cenie paliw uległy obniżeniu w porównaniu z rokiem 2012. Głównym tego powodem jest obniżka ceny netto paliw i tym samym generowany od tej niższej kwoty procentowy (23%) niższy VAT. Efekt końcowy jest taki, że zarówno dla benzyny 95, jak też dla oleju napędowego suma płaconych podatków w cenach detalicznych tych paliw spadła o 1%, a w ujęciu kwotowym o 38 PLN/1000 litrów dla benzyny 95 i o 27 PLN/1000 litrów dla oleju napędowego.

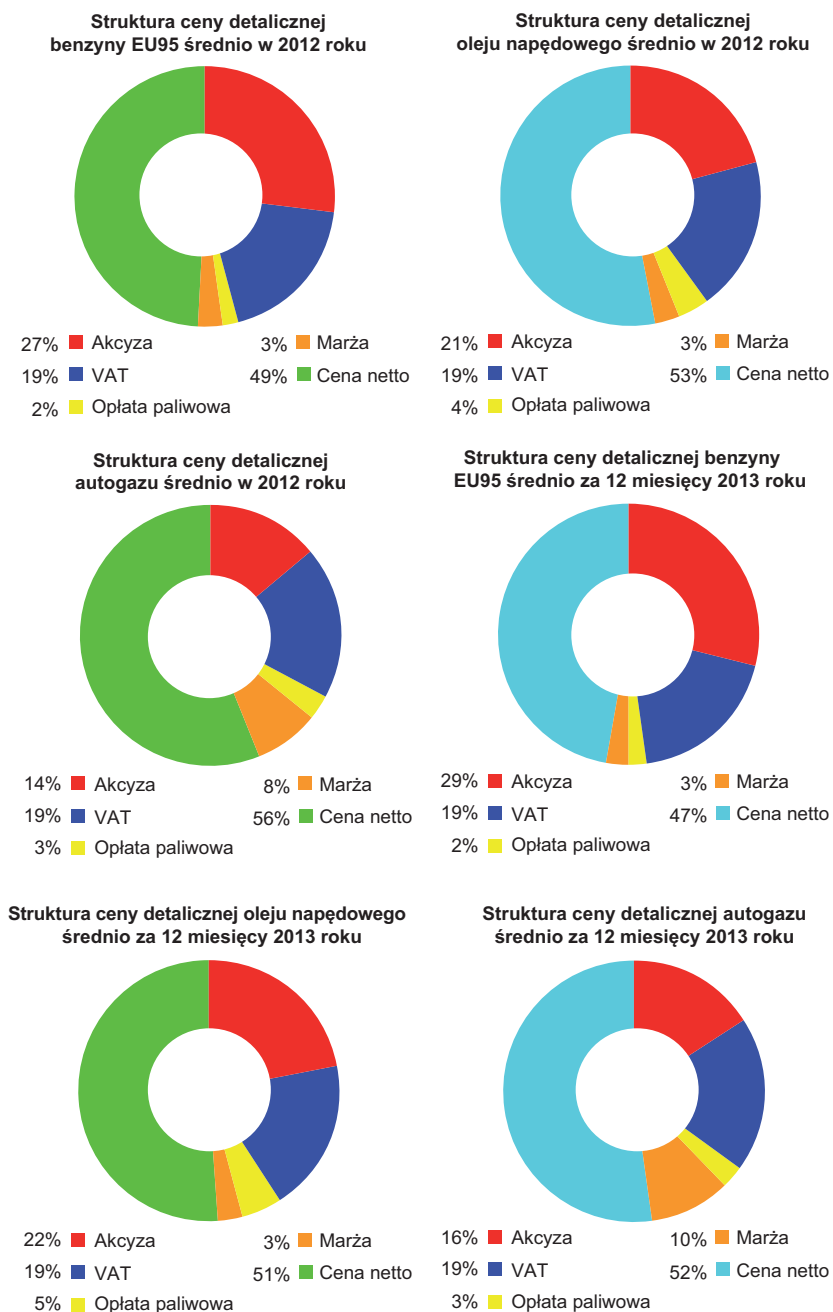
Wobec faktu, że ceny detaliczne obu głównych gatunków paliw były niższe niż w roku 2012 zmienił się także udział

■ Rys. 36 PORÓWNANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2012 I 2013

Wyszczególnienie	ROK 2012		ROK 2013		Wskaźnik 2013 do 2012 2012=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 732	PLN/1000 l	2 694	PLN/1000 l	99
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 511	PLN/1000 l	2 484	PLN/1000 l	99
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	48	%	49	%	103
% udział podatków w cenie detalicznej ON	44	%	45	%	102

Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 37 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2012 I 2013



Źródło: Obliczenia własne POPiHN

procentowy podatków w tych cenach. Uległ on niewielkiemu zwiększeniu głównie z tego powodu, że zarówno podatek akcyzowy, jak i opłata paliwowa są podatkami kwotowymi, a nie procentowymi – jak jest to w przypadku VAT-u. W roku 2013 49% ceny benzyny 95 sta-

rokiem dla benzyny 95 i o 2 punkty procentowe dla oleju napędowego.

W końcówce roku 2013 krajowe ceny netto (bez podatków), w przeliczeniu na EURO, benzyny 95 i oleju napędowego były niższe od średnich europejskich odpowiednio o 3 i 4%. Ceny netto we wszyst-

wcześniej. Dla oleju napędowego wskaźnik ten przekraczał średnią europejską o 1%, czyli o 3 punkty procentowe mniej, niż rok wcześniej. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na EURO i uwzględnieniu opłaty paliwowej) była o 25% i 16% niższa od średniej euro-

■ Rys. 38 STRUKTURA CENY DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2012 I 2013 [w PLN/litr]

	Benzyna Eurosuper 95					Olej napędowy						Autogaz						
	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Marża	Cena netto
Średnia rok 2012	5,71	1,57	1,08	0,10	0,16	2,80	5,69	1,20	1,08	0,25	0,16	3,00	2,79	0,39	0,53	0,07	0,21	1,29
Średnia rok 2013	5,49	1,57	1,04	0,10	0,15	2,63	5,50	1,20	1,05	0,26	1,15	2,85	2,51	0,39	0,48	0,08	0,24	1,32
% zmiany	-3,9	0,0	-3,9	4,0	-7,6	-6,1	-3,3	0,0	-3,3	4,0	-8,5	-5,0	-10,0	0,0	-10,0	14,3	15,8	-17,0

Źródło: Obliczenia własne POPiHN

nowiły podatki, podczas gdy w 2012 udział ten wynosił 48% (wzrost o 3%). Dla oleju napędowego w roku 2013 było to 45%, przy 44% w roku poprzednim (wzrost o 2%).

Struktura średnich rocznych cen detalicznych dla benzyny 95 i oleju napędowego – w porównaniu średnich cen z roku 2013 do średnich cen z roku 2012 – kształtowała się w sposób przedstawiony na wykresach (rys. 37).

W ujęciu wartościowym struktury cen zostały przedstawione na rys. 38.

W tabeli (rys. 39) przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2013.

Podobnie jak było to w latach poprzednich, w przeciągu całego roku 2013 ceny paliw w Polsce, po przeliczeniu na EURO, należały do najniższych w całej Unii Europejskiej. Na koniec grudnia 2013 detaliczne ceny krajowe benzyny 95 były o 11%, a oleju napędowego o 7% niższe od średnich cen europejskich. To o 1 punkt procentowy mniej niż przed

rokiem dla benzyny 95 i o 2 punkty procentowe dla oleju napędowego. W końcówce roku 2013 krajowe ceny netto (bez podatków), w przeliczeniu na EURO, benzyny 95 i oleju napędowego były niższe od średnich europejskich odpowiednio o 3 i 4%. Ceny netto we wszyst-

kich krajach Unii są dość zbliżone, a różnice w cenach detalicznych tworzą głównie podatki w poszczególnych krajach oraz wysokość marży. Na koniec grudnia 2013 roku różnica między najwyższą i najniższą ceną netto wyniosła 126 EURO (o 41 EURO mniej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 509 EURO/1000 l (o 17 EURO więcej, niż rok wcześniej). Tym samym w roku 2013, zmalały nieco widełki dla ceny netto, ale rozciągnięciu uległa różnica pomiędzy najwyższą i najniższą ceną detaliczną. To skutek wprowadzenia wyższych stawek podatkowych dla paliw w kilku państwach europejskich.

pejskiej odpowiednio dla benzyny 95 i oleju napędowego, a więc zachowany został układ z roku 2012.

W grudniu 2013 taniej niż w Polsce kupowano benzynę 95 tylko w Rumunii. Olej napędowy był tańszy w 4 krajach, w tym na Litwie i Łotwie. U naszych pozostałych unijnych sąsiadów notowano wyższe ceny. Opłacalna więc była tzw. turystyka paliwowa do polskich obszarów przygranicznych, a przy okazji rozwijał się też eksport indywidualny innych towarów wywożonych z Polski, który poprawiał nasz bilans płatniczy. Jak zwykle, paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach nie będących członkami Unii, były znacznie tańsze niż w Polsce, co z kolei zachęcało do zakupów polskich kierowców – 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 na wykresach sytuacja w Polsce jest pod tym względem lepsza, niż w więk-

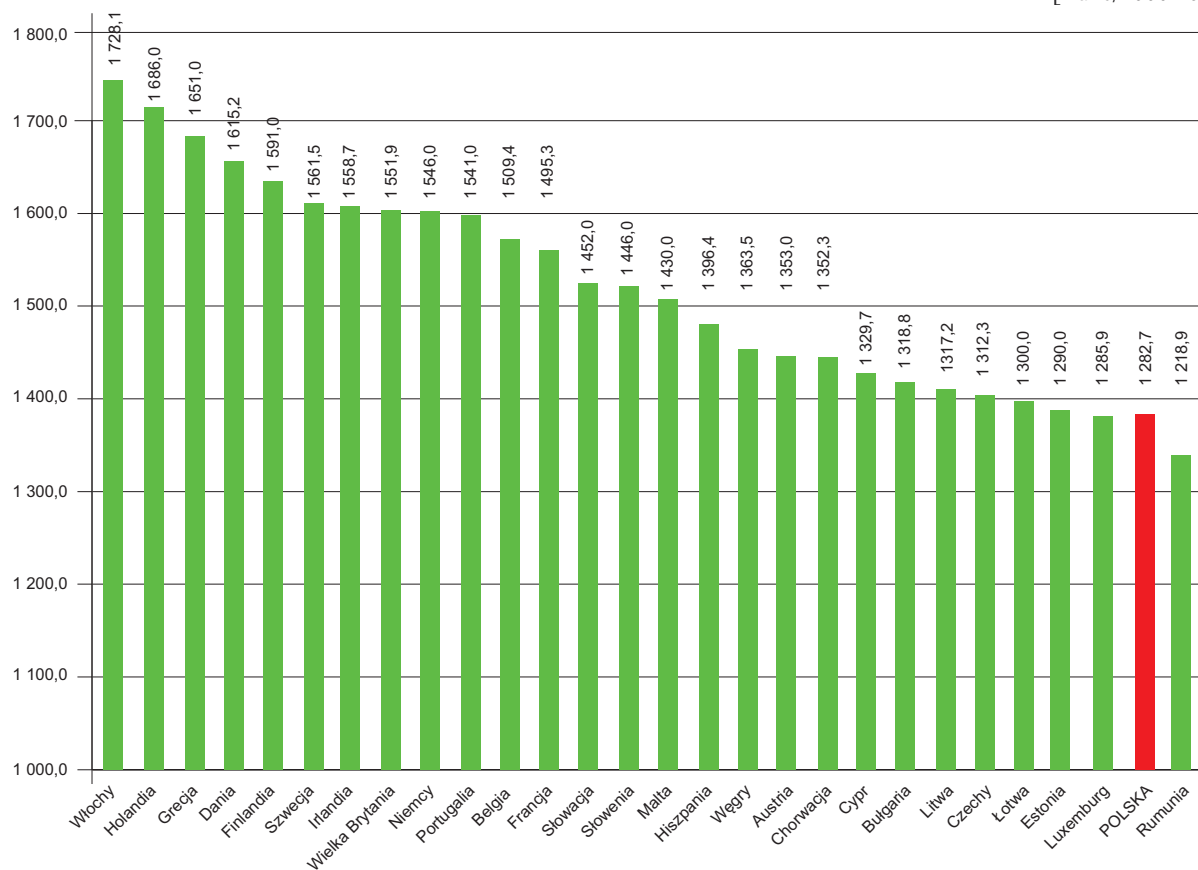
■ Rys. 39 ŚREDNIE CENY EX POMPA I PODATKI W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2013 [w EURO /1000 litrów]

1	Benzyna Eurosuper 95				6	7	Olej napędowy (EN 590)				11
	2	3	4	5			8	9	10	VAT [%]	
	Cena sprzedaży	Cena bez podatków	Akcyza	Vat kwotowo		Cena sprzedaży	Cena bez podatków	Akcyza	Vat kwotowo		
POLSKA	1 283	637	402	244	POLSKA	1 300	702	351	247	23	
Średnia europejska	1 446	655	536	254	Średnia europejska	1 392	728	419	245		
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	89%	97%	75%	96%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	93%	96%	84%	101%		

1 EUR = 4,168 PLN Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

■ Rys. 40 CENY EX POMPA EU 95 W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2013 ROKU

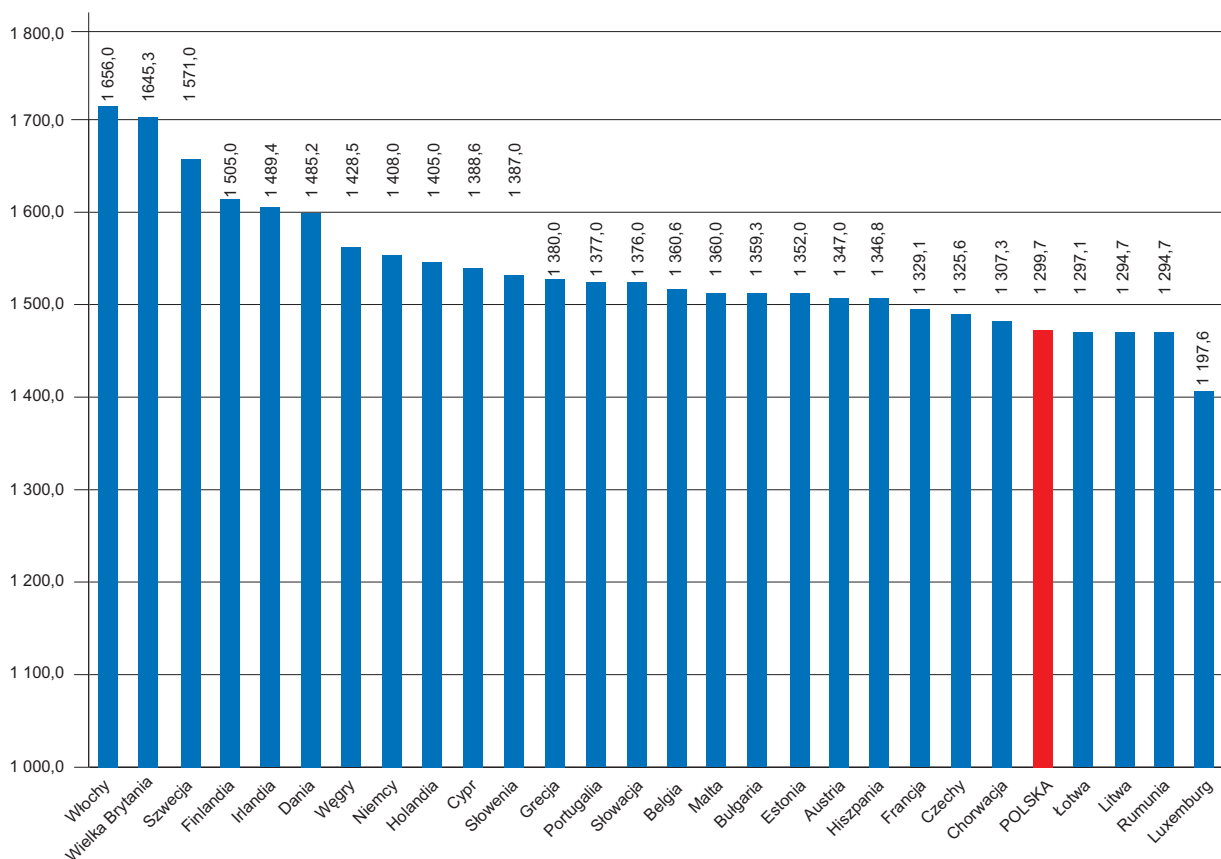
[Euro/1000 litrów]



Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

■ Rys. 41 CENY EX POMPA OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2013 ROKU

[Euro/1000 litrów]



Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

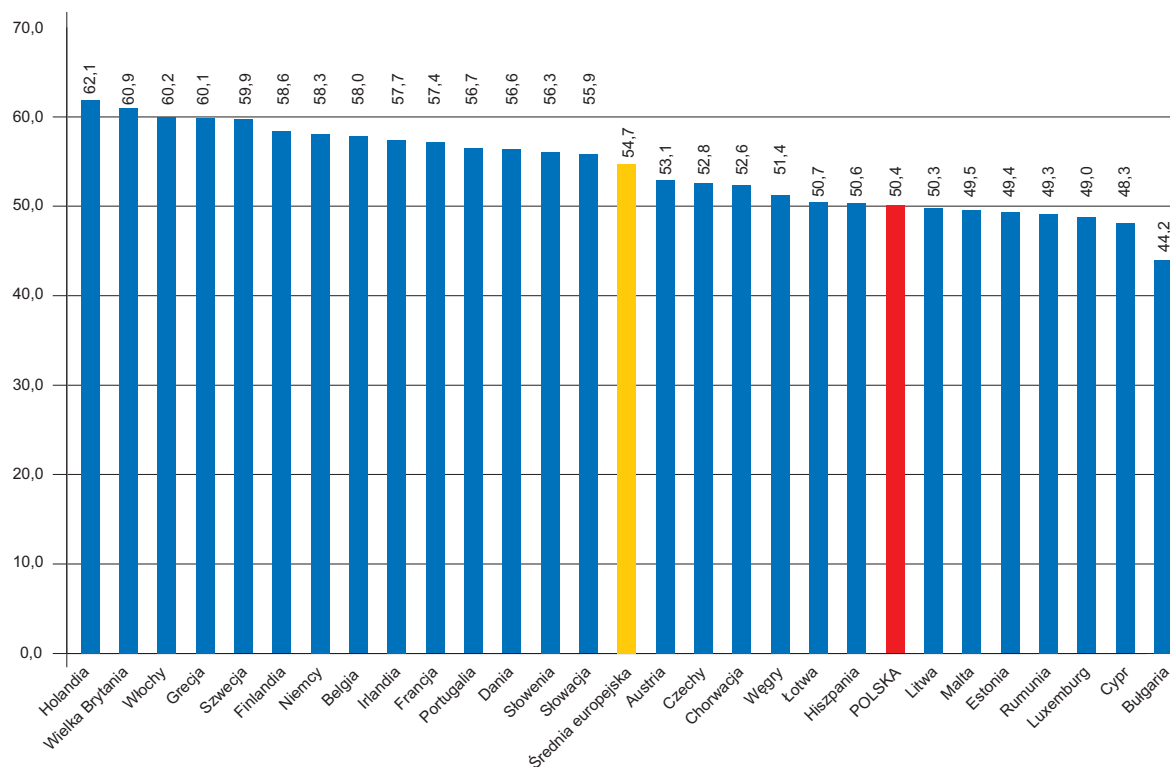
szości innych państw UE. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec roku 2013 prezentują rys. 42 i 43.

W roku 2013 ceny paliw w Polsce uległy obniżeniu w stosunku do poziomu

z roku 2012 i tym samym nadal pozostaliśmy krajem, do którego warto przyjechać i zatankować samochód. Raczej nie było też kierowcy, który przekraczając granicę na zachód, południe czy północ nie miałby pełnego zbiorni-

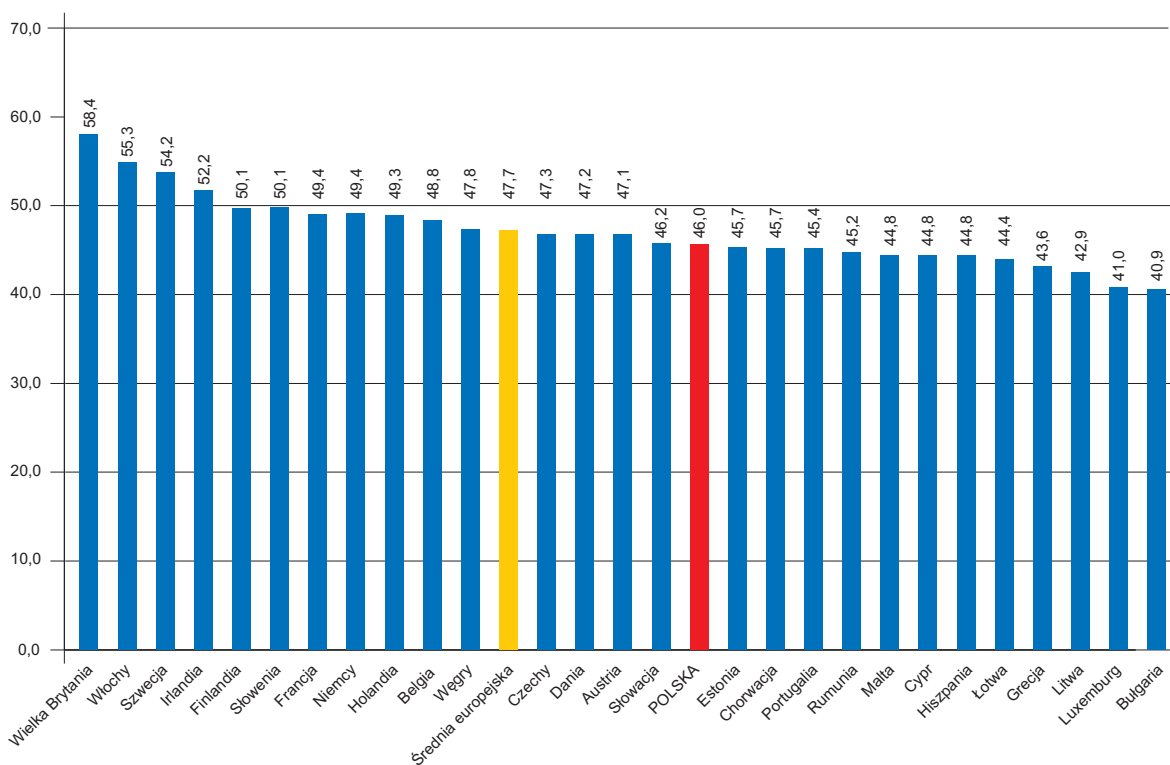
ka paliwa. Kierowcy jadący na wschód mieli natomiast w zbiornikach tylko tyle paliwa, aby dojechać do najbliższej ukraińskiej, białoruskiej lub rosyjskiej stacji paliw.

■ Rys. 42 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2013 (%)



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 43 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2013 (%)



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

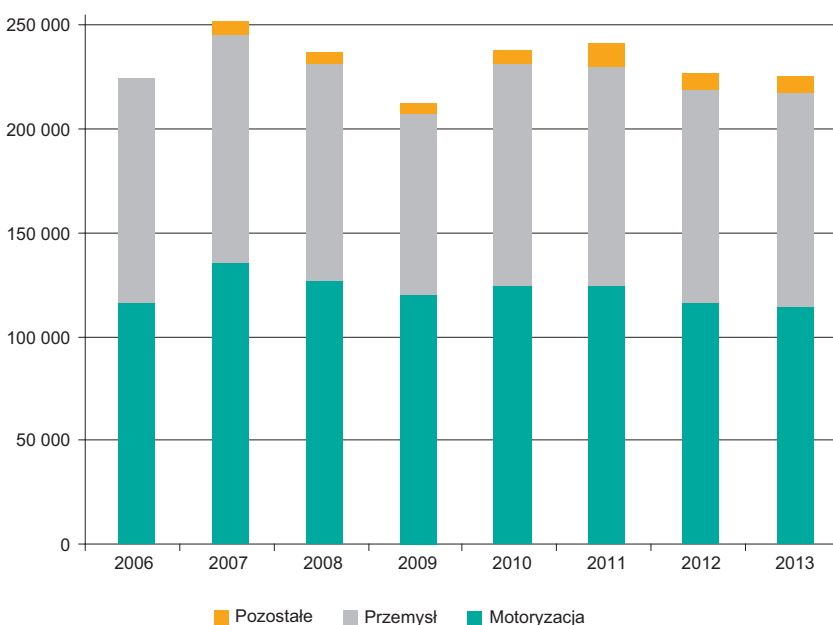
CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w roku 2013 wielkość 224 500 ton, co oznacza praktycznie brak zmian w porównaniu do wyniku z roku ubiegłego.

Branża nadal odczuwa dekoniunkturę, ale pocieszeniem może być fakt, iż rynek, jako całość jest daleki od zapaści jaką przeszedł w roku 2009.

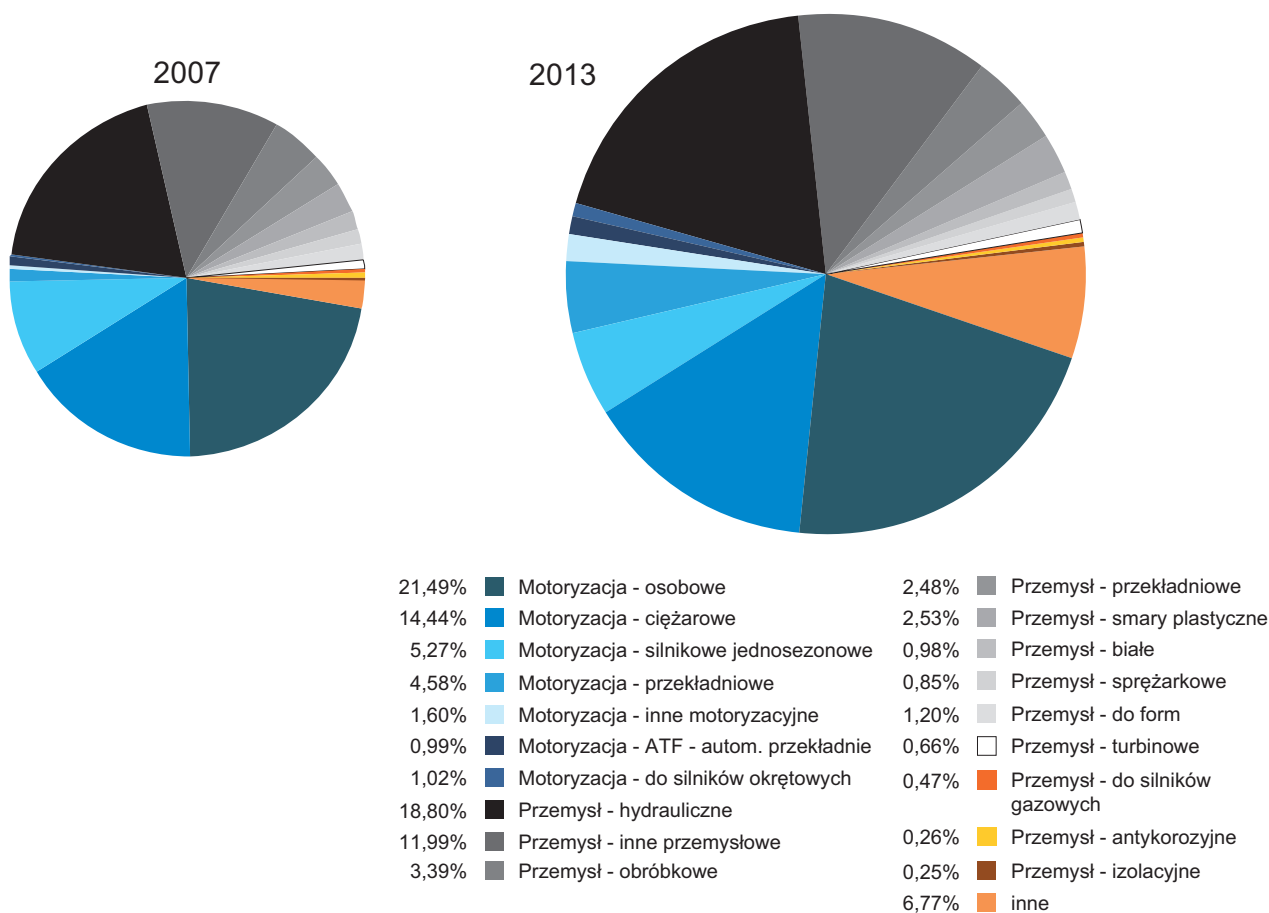
Sytuacja wygląda odmiennie z perspektywy dwóch głównych segmentów rynku: motoryzacyjnego i przemysłowego. Przedłużająca się już drugi rok stagnacja całego rynku olejowego przełożyła się na osiągnięcie najniższego zanotowanego od 2006 roku, poziomu sprzedaży w segmencie olejów dla motoryzacji: 114 401 ton sprzedanych w Polsce olejów smarowych. Segment przemysłowy osiągnął natomiast zaskakująco wysoki poziom 102 328 ton, co pozwoliło w sumie całemu rynkowi uniknąć tym razem prognozowanego, głębszego załamania.

■ Rys. 44 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2006–2013



Źródło: opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 45 PORÓWNANIE STRUKTURY CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2013 I 2007



Źródło: opracowanie własne POPiHN



RENOLIN B 1030

FUCHS-HYDRAULIKÖL
RECKT

46

FUCHS & CO. KG GERMANY

0851

24M1

FUCHS
RENOLIN B 1030

UNIVERSAL-MEDIUM
DIN 51524-HLP 100
HLP 46, 68, 100

20 L
A24 2100246

FUCHS & CO. KG GERMANY

20656

23M1

Waage 2

FUCHS

RENOLIN

UNIVERSAL-MEDIUM
DIN 51524-HLP 100
HLP 46, 68, 100

20 L
A2452944 210

FUCHS & CO. KG GERMANY

20656

23M1

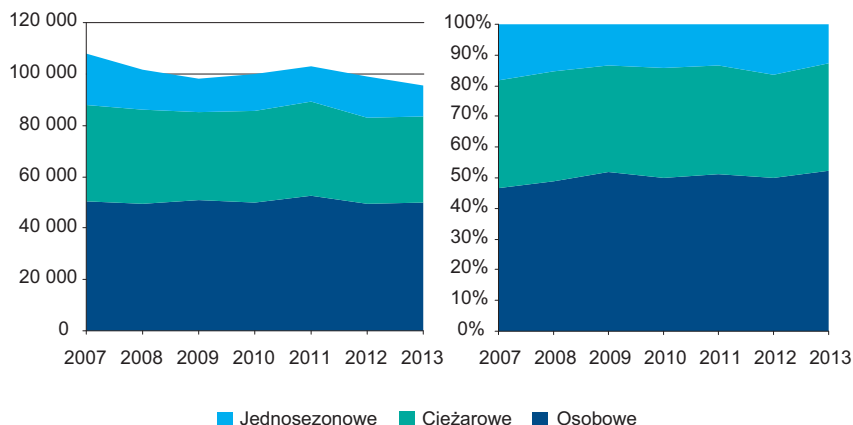
Pozytywną informacją jest, że obserwowane rok wcześniej spadki nie pogłębiły się znacząco w 2013 roku. Obserwowano raczej tendencję ich wyhamowania i stabilizacji rynku na dość niskim poziomie sprzedaży, czyli tzw. „ubijanie dna”, charakterystyczne dla fazy stagnacji. W ramach węższych grup produktów w zasadzie jedynie segment olejów dla pojazdów ciężarowych oraz grupa „pozostałych nigdzie indziej nie sklasyfikowanych produktów” zanotowały w porównaniu z poprzednim rokiem zmiany wykraczające poza 3% próg błędów statystycznych.

Na przestrzeni ostatnich 7 lat perturbacje gospodarcze nie wpływają znacząco na strukturę rynku, ani na główne jego trendy. W całościowej strukturze rynku dochodzi jedynie do niewielkich przesunięć w ramach poszczególnych grup środków smarnych. Pod względem swojej struktury rynek sprawia zatem wrażenie w pełni wykształconego, stabilnego i odpornego na zawirowania.

Jedynym wyraźniej dostrzeganym wieloletnim trendem jest wzrost w ramach kategorii „pozostałe nigdzie nie sklasyfikowane”. Najprawdopodobniej ma to związek z postępującą specjalizacją zastosowań olejów, gdyż w ramach tej grupy klasyfikowane są wszelkie nietypowe produkty, które trudno było sklasyfikować w innych kategoriach.

Równowaga panuje natomiast w ramach zasadniczego podziału rynku olejów na oleje dla przemysłu i oleje dla motoryzacji. Z tego punktu widzenia rynek

■ Rys. 46 ZMIANY STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI NA TLE WYNIKÓW SPRZEDAŻY – UJĘCIE ROCZNE



Źródło: opracowanie własne POPiHN

pozostaje trwale podzielony mniej więcej po równo, z utrzymującą się niewielką przewagą ilościową po stronie segmentu motoryzacyjnego.

OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI

W ramach segmentu motoryzacyjnego szczególne miejsce zajmują oleje silnikowe dla pojazdów, stanowiące około 80% tego segmentu, i właśnie ta grupa produktów najbardziej ucierpiała na obecnym spowolnieniu.

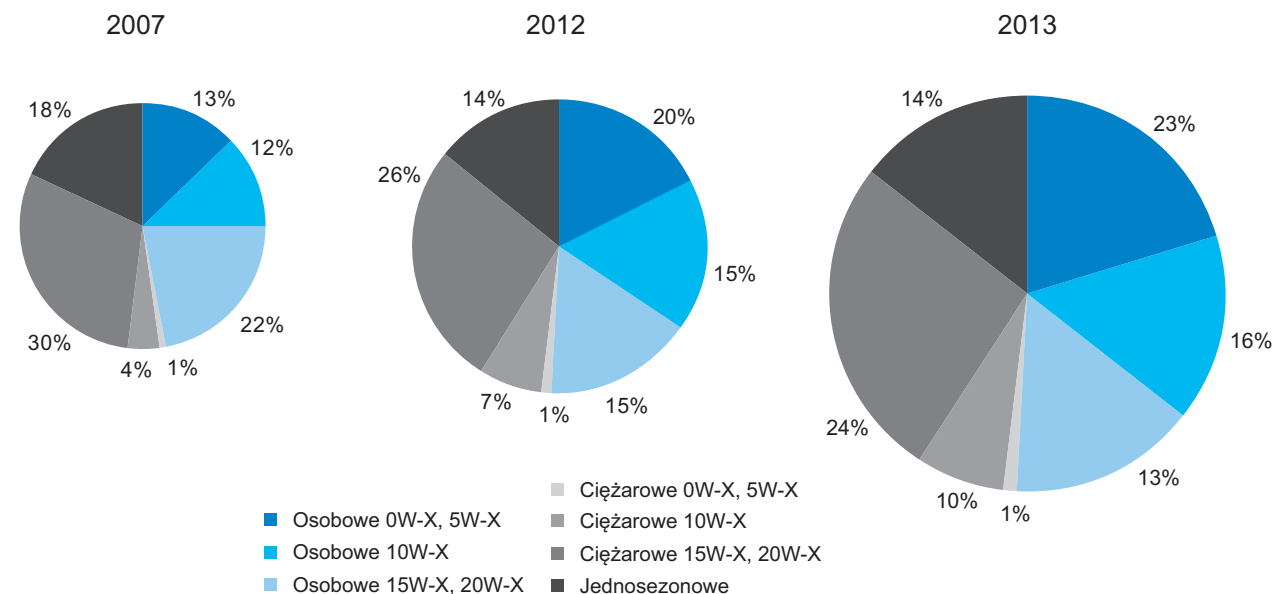
Spadek sprzedaży olejów silnikowych o ponad 3,5% w porównaniu z poprzednim rokiem oznacza, iż w roku 2013 sprzedano w Polsce 95 415 ton tych produktów, co jest najniższym wynikiem

w okresie ostatnich 7 lat. Dla porównania w roku 2009 sprzedano 98 362 ton, zaś w rekordowym dotychczas roku 2007 rynek osiągnął wielkość 107 733 ton (ponad 11% różnicy).

Spowolnienie rozłożyło się równomiernie. Zarówno segment olejów dla pojazdów osobowych (49 773 ton), jak i ciężarowych (45 642 ton – liczone razem z olejami jednosezonowymi) znalazły się poniżej swoich poziomów notowanych w kryzysowym roku 2009 (odpowiednio: 51 049 i 47 314 ton).

Ponadto w dalszym ciągu znacząco spada udział w rynku i poziom sprzedaży olejów jednosezonowych, które poza niektórymi zastosowaniami stają się produktem coraz bardziej przestarzałym,

■ Rys. 47 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI I PORÓWNANIE STRUKTURY W LATACH 2013 ORAZ 2007



Źródło: opracowanie własne POPiHN

oferującym zbyt mało w porównaniu z nowszymi rozwiązaniami. To właśnie ta grupa produktowa – pomiędzy rokiem 2007 (19 682 ton), a 2013 (12 199 ton) – skurczyła się szczególnie mocno, bo blisko o 39%.

Wśród głównych przyczyn tego stanu rzeczy z pewnością należy upatrywać nie tylko względów makroekonomicznych, czy szarej strefy, ale – być może w głównej mierze – rosnącego udziału w rynku olejów syntetycznych i semi-syntetycznych, które wymagają rzadszej wymiany w porównaniu z olejami mineralnymi.

Pomimo spowolnienia gospodarki polscy kierowcy i zarządzający flotami w firmach nadal w szybkim tempie odchodzą od wysokolepkościowych olejów mineralnych i jednosezonowych na rzecz droższych, ale lepszych jakościowo olejów syntetycznych i semi-syntetycznych o lepkościach niskich i średnich.

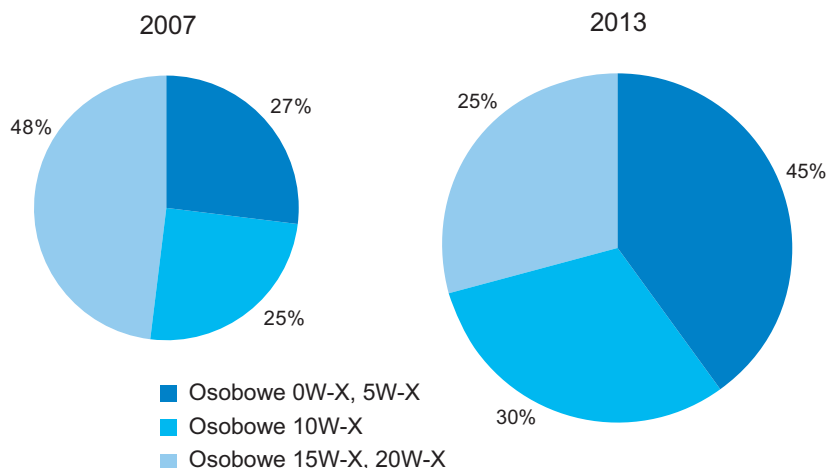
Rok 2013 był kolejnym rokiem, w którym trend ten był nadal bardzo silnie odczuwalny. Szczególnie mocno (po 3 p.p. rdr) rósł udział olejów syntetycznych dla pojazdów osobowych oraz olejów semi-syntetycznych dla transportu ciężkiego.

OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH

W przypadku pojazdów osobowych szczególnie widoczna jest ekspansja olejów syntetycznych o najniższych (0W, 5W) lepkościach.

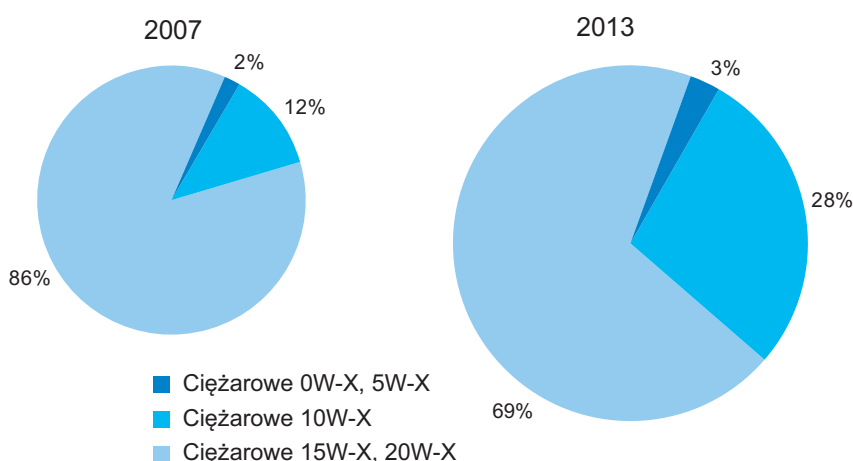
W roku 2013 już tylko co czwarty silnik pojazdu osobowego w Polsce był zalewany olejem mineralnym o wysokiej lepkości (15W bądź 20W). Udział olejów syntetycznych zbliża się natomiast bardzo

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



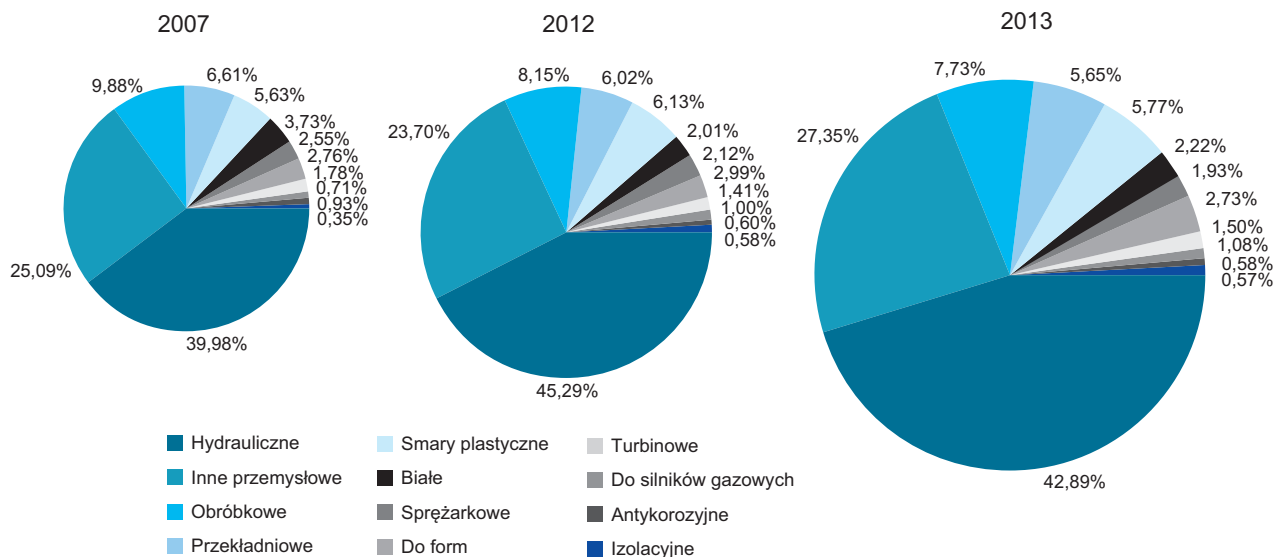
Źródło: opracowanie własne POPiHN

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



Źródło: opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 51 SEGMENT PRZEMYSŁOWY W 2013 ROKU: STRUKTURA ZE WZGLĘDU NA PRZEZNACZENIE



Źródło: opracowanie własne POPiHN

szybko do osiągnięcia poziomu 50%, a z czasem do zdominowania segmentu olejów dla pojazdów osobowych.

Dynamikę zmian najlepiej obrazuje fakt, iż jeszcze w roku 2007 udział ten wynosił zaledwie 27%.

Znacznie mniej dynamicznie, ale także wyraźnie, rośnie udział olejów semi-syntetycznych. W przypadku pojazdów osobowych udział ten wzrósł z 25% w 2007 roku do 30% w 2013.

Z kolei udział olejów mineralnych, stanowiący jeszcze 7 lat temu blisko połowę tego segmentu, w ubiegłym roku po raz kolejny osiągnął historycznie najniższy, jedynie 25-procentowy, udział.

OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH I SPRZĘTU POMOCNICZEGO

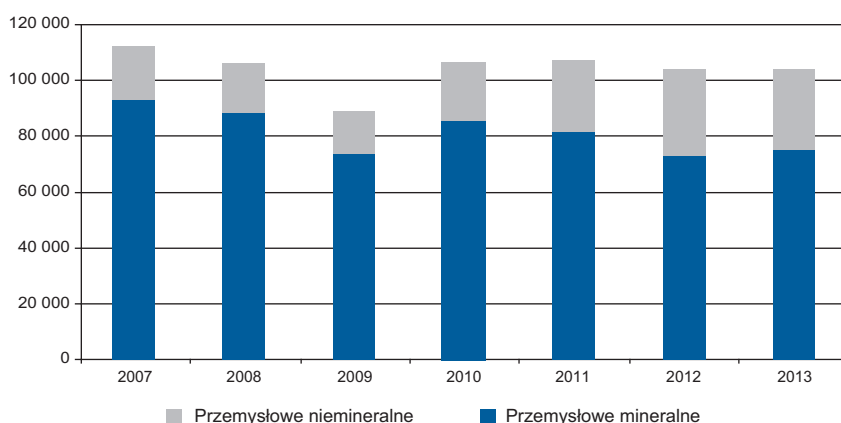
W roku 2013 już co trzeci silnik w pojeździe ciężarowym zalewany był olejem innym niż mineralny. Jeszcze w roku 2007 była to zaledwie jedna czwarta. Odwrót od olejów mineralnych ku produktom semi-syntetycznym nie jest, co prawda, wśród użytkowników pojazdów ciężarowych równie dynamiczny jak ma to miejsce w wypadku pojazdów osobowych, ale to także silny i trwały trend na rynku, który z pewnością będzie kontynuowany w kolejnych latach.

W ostatnim okresie wydaje się on wręcz nasilać: w samym tylko roku 2013 udział olejów mineralnych spadł, rok do roku, z 75% do 69%.

OLEJE DLA PRZEMYSŁU

Segment olejów dla przemysłu osiągnął w roku 2013 poziom 102 328 ton, co oznacza praktycznie brak zmiany w porównaniu z rokiem poprzednim.

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



Źródło: opracowanie własne POPiHN

W tym przypadku na podkreślenie zasługuje zaskakująca odporność krajowego przemysłu na spowolnienie gospodarcze. Pomimo, iż sprzedaż olejów przemysłowych znajduje się od 2 lat poniżej swojego potencjału, to zarazem nie może być mowy o załamaniu, jakie miało miejsce w 2009 roku.

W strukturze sprzedaży olejów dla przemysłu na przestrzeni kilku ostatnich lat nie zachodzą tak wyraźne i trwałe zmiany, jak w segmencie motoryzacyjnym w przypadku olejów silnikowych.

Potwierdza to tezę, że mamy do czynienia z w pełni wykształconym, dojrzałym i stabilnym rynkiem.

Polski przemysł zużywa najwięcej olejów hydraulicznych i obróbkowych. Ponad 5-procentowy udział zachowują oleje przekładniowe i smary plastyczne, które Ministerstwo Środowiska próbuje ostatnio objąć obowiązkiem zbiórki i recyklingu.

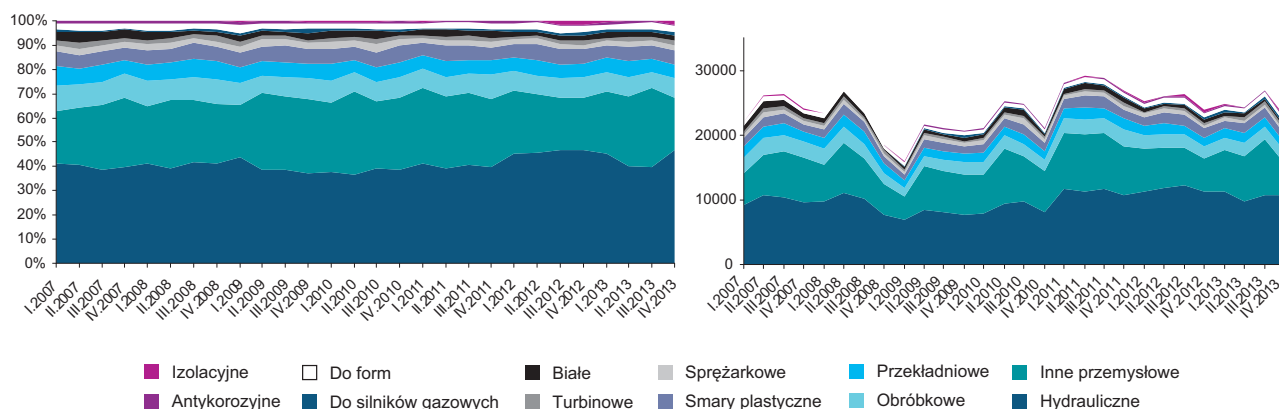
Pozostałą część, a zatem drugą połowę segmentu, stanowią bardzo zróżnicowane produkty o wielorakich zastosowaniach. Coraz częściej są to także produkty wysoce wyspecjalizowane, wręcz przeznaczone dla konkretnych urządzeń.

Nie widać także znaczącego wpływu na strukturę tego segmentu doświadczanych przez gospodarkę – czasem w dość gwałtownej formie – turbulencji o charakterze makroekonomicznym.

EKSPORT OLEJÓW KLASYFIKOWANYCH JAKO FORMIERSKIE, OBRÓBKOWE, MASZYNOWE I BAZOWE

Rocznie polski przemysł zużywa zaledwie 2 600 ton olejów formierskich oraz 7 500 ton obróbkowych, co powinno skłaniać do refleksji w zestawieniu z ilością 85 000 ton wyeksportowanych z Polski w 2012 roku olejów objętych kodem CN 27 10 19 91,

■ Rys. 52 ZMIANY STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW PRZEMYSŁOWYCH NA TLE WYNIKÓW SPRZEDAŻY – UJĘCIE KWARTALNE



Źródło: GUS, opracowanie własne POPiHN

(oleje do obróbki metali i formierskie), który odpowiada temu produktowi.

Potęga eksportowa Polski w zakresie olejów formierskich i obróbkowych zbudowana została w okresie zaledwie ostatnich 3 lat i opiera się głównie o eksport na Węgry (ponad 32 000 ton i 43% udziału), Niemcy (blisko 20 000 ton, 25% udziału) oraz na Słowację i do Czech (po ponad 5 500 ton i po 7% udziału).

W 2012 roku, z samej tylko Polski, trafiło na znajdujące się w zapaści gospodarczej (-1,7% spadku PKB) Węgry 8,5-krotnie więcej olejów formierskich i obróbkowych, niż wynosi roczne zapotrzebowanie polskiego przemysłu, a polski „sukces eksportowy” zaowocował wprowadzeniem tam, począwszy od stycznia bieżącego roku, znaczących ograniczeń w obrocie olejami oraz w imporcie i nabyciach wewnątrzspółnotowych olejów bazowych i smarowych. W ostatnich 2-3 latach obserwowane jest nasilenie podobnych problemów w Niemczech, Czechach i na Słowacji, co skłania tamtejsze rządy do podobnych reakcji.

Obserwowana skala problemu wskazuje, że to jednak prawdopodobnie za-

ledwie wierzchołek góry lodowej. Skala „sukcesów” w eksporcie olejów smarowych może być znacznie większa, jeżeli uwzględnione zostaną oleje bazowe i maszynowe sklasyfikowane wspólnie pod kodem CN 27 10 19 99. Wówczas problem urasta szybko do poziomu około 450 000 ton rocznie, a więc 2-krotności rocznej konsumpcji wszystkich rodzajów olejów smarowych w Polsce.

W opinii POPiHN główną przyczyną opisanych zjawisk jest najprawdopodobniej „szara strefa” generowana przez opodatkowanie olejów smarowych w Polsce podatkiem akcyzowym, które nie jest – a powinno być – jednolite dla wszystkich produktów (np. jednolita stawka „zero”). Jednolita stawka pozwoliłaby, w znacznym stopniu, wyeliminować różnice cenowe będące zachętą do manipulacji poprzez nabywanie oleju napędowego w zwolnieniu z akcyzy, przeklasyfikowaniu go na „oleje smarowe” i wysyłce za granicę, gdzie znajduje on zastosowanie jako domieszka do oleju napędowego lub nawet samoistne paliwo.

Wprowadzenie jednolitej stawki nie wpłynęłoby zarazem na utratę kontroli

nad produktem, gdyż tę rolę nadal pełniłby system EMCS.pl.

PODSUMOWANIE I PROGNOZY DLA RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH

W porównaniu do prognoz formułowanych rok wcześniej zgodnie z przewidywaniami zachował się jedynie segment motoryzacyjny rynku olejów smarowych. Tak jak prognozowano osiągnął on rekordowo niski poziom sprzedaży odłak POPiHN prowadzi monitoring rynku, czyli od 2006 roku.

Można wyróżnić następujące potencjalne przyczyny tego spadku: po pierwsze efekt psychologiczny spowolnienia gospodarczego i wywołane tym zmiany zachowań konsumenckich (nacisk na oszczędzanie, poszukiwanie optymalnej relacji cena-jakość, szukanie promocji, okazji cenowych), po wtóre rosnąca szara strefa wynikająca z opodatkowania olejów akcyzą w Polsce, po trzecie wreszcie silny trend odchodzenia od olejów mineralnych na rzecz syntetycznych, które wymagają rzadszej wymiany. Ponadto swój wpływ miały także realne pogorszenie sytuacji w kraju, w szczególności utrzymujące się ponad 13-procentowe bezrobocie przekładające się na niskie wskaźniki konsumpcji indywidualnej oraz wysokie ceny paliw zniechęcające do podróżowanie samochodem.

Kombinacja tych przyczyn jest w ostatnim okresie na tyle silna, iż niweluje nawet wpływ dynamicznego wzrostu liczby pojazdów poruszających się po polskich drogach.

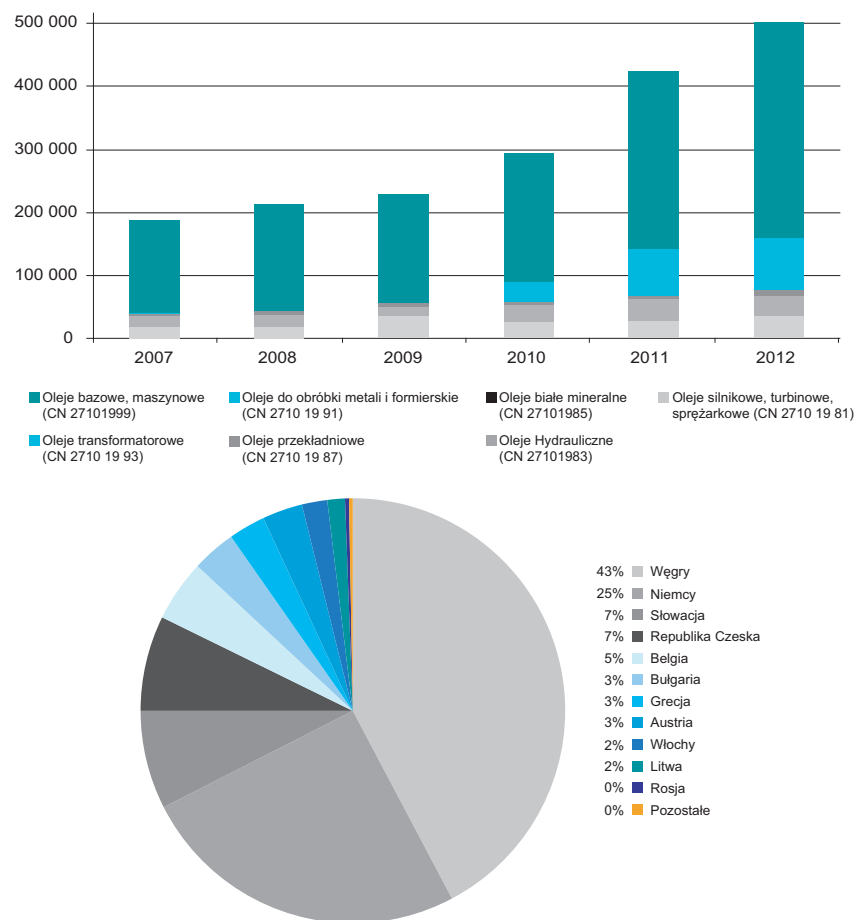
Dużym zaskoczeniem jest natomiast rozwój sytuacji w segmencie przemysłowym.

Wobec zapowiadanego rekordowego obniżenia dynamiki polskiego PKB spodziewano się, iż segment ten dotknie kolejna zapaść, nawet głębsza niż ta doświadczona w roku 2009 przy poprzednim kryzysie, która sięgnęła wówczas około 15 procent (nawet 30% w pierwszym kwartale 2009).

W przeciwieństwie do prognoz rynek zachował się tym razem stabilnie. Zamiast krótkotrwałej, ale bardzo głębokiej zapaści (w kształcie litery „V”) jak w 2009 roku, tym razem zaobserwowano dość łagodne, choć rozciągnięte w czasie spowolnienie przybierające kształt litery „U”.

Wyjaśnienia tej różnicy należy upatrywać raczej w czynnikach psychologicznych niż fundamentalnych. Polscy przedsiębiorcy najwyraźniej nie zareagowali na sygnał o kryzysie tak nerwowo jak przy pierwszej jego fali. Wówczas to mieliśmy do czynienia z redukcją zapasów surowców, radykalnym zmniejszeniem produkcji,

■ Rys. 53 WIELKOŚĆ I STRUKTURA KIERUNKÓW EKSPORTU MINERALNYCH OLEJÓW SMAROWYCH I BAZOWYCH Z POLSKI (LATA 2007 – 2012)



Źródło: opracowanie własne POPiHN na podstawie danych z Ministerstwa Finansów

zatrudnienia i generalnie z gwałtownym poszukiwaniem redukcji kosztów.

Powyższe zachowanie może wskazywać, jak bardzo oderwane od fundamentów polskiej gospodarki są kryzysy wywołane spekulacjami na rynkach finansowych. Może też świadczyć o w dalszym ciągu dużym potencjale wzrostowym drzemającym w polskim przemyśle, a zatem i w segmencie olejów przemysłowych.

PROGNOZY DLA RYNKU – SEGMENT OLEJÓW DLA MOTORYZACJI

W przypadku segmentu motoryzacyjnego oczekuje się przełamania 2-letniego trendu spadkowego i osiągnięcia przez segment poziomu 118 000 ton. W kolejnym roku, przy rosnącej dynamice PKB, trend powinien być kontynuowany doprowadzając do poziomu 122 000 ton. Biorąc jednak pod uwagę przywoływane w niniejszym opracowaniu zagrożenia, w szczególności rosnący udział olejów syntetycznych i szarą strefę wątpliwym jest, czy rynkowi uda się jeszcze kiedykolwiek osiągnąć poziom z roku 2007 czy nawet 2011. Coraz więcej wskazuje bowiem na to, iż w perspektywie długookresowej segment motoryzacyjny osiągnął już swój szczyt i nawet pomimo intensywnego wzrostu wskaźnika liczby pojazdów na 1 000 mieszkańców mamy już do czynienia z trwałą tendencją do jego kurczenia się, która z czasem przechodzić może w stagnację z jaką do czynienia mają rynki rozwiniętych państw UE. Tym bardziej, iż w perspektywie kilku lat stopniowo uwidaczniać zacznie się kolejny, zupełnie nowy czynnik wpływający na wielkość krajowego rynku: czynnik demograficzny.

PROGNOZY DLA RYNKU – SEGMENT OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU

W przypadku olejów dla przemysłu, przy założeniu wzrostu gospodarki na poziomie 3%, rynek będzie pozostawał na stabilnym poziomie z możliwym przechodzeniem w niewielką tendencję wzrostową, która może jednak przyspieszyć w kolejnych miesiącach i latach jeśli przyspieszać będzie też gospodarka. Powinno to przełożyć się na osiągnięcie przez segment wolumenów sprzedaży odpowiednio około 103 500 oraz 105 500 ton w latach 2014 i 2015.

W ocenie POPiHN należy oczekiwać, iż rok 2014 będzie rokiem poprawy na rynku, jak i w całej gospodarce, zaś w kolejnych latach gospodarka ma szansę na wyraźniejszy wzrost w okolicach 4%

i więcej. Wynikać to może przede wszystkim z dalszego nadrabiania różnic, synergii z rozwijającą się gospodarką Niemiec oraz napływem kolejnej transzy funduszy unijnych.

Wśród przeszkód można upatrywać kruchości odbicia gospodarczego w strefie Euro (zwłaszcza w Niemczech), postępującego rozwoju szarej strefy, coraz większych kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw wynikających z obciążeń fiskalnych i regulacyjnych (głównie z przepisów akcyzowych i opłaty produktowej). Inne zagrożenia to rosnące zadłużenie, rosnące koszty obsługi długu skutkujące kolejnymi obciążeniami polskiego przemysłu naftowego i olejowego.

Za bardzo istotne uznać należy w tym kontekście poszukiwania wszelkich możliwych dróg optymalizacji przepisów tak, aby pozwalały one realizować cele walki z szarą strefą czy ochrony środowiska przy minimalnym możliwym obciążeniu przedsiębiorców.

W przypadku rynku olejów smarowych za najważniejsze w chwili obecnej należy uznać objęcie tych produktów jednolitą stawką „zero” podatku akcyzowego oraz wyłączenie smarów spod obowiązków zbiórki i recyklingu.

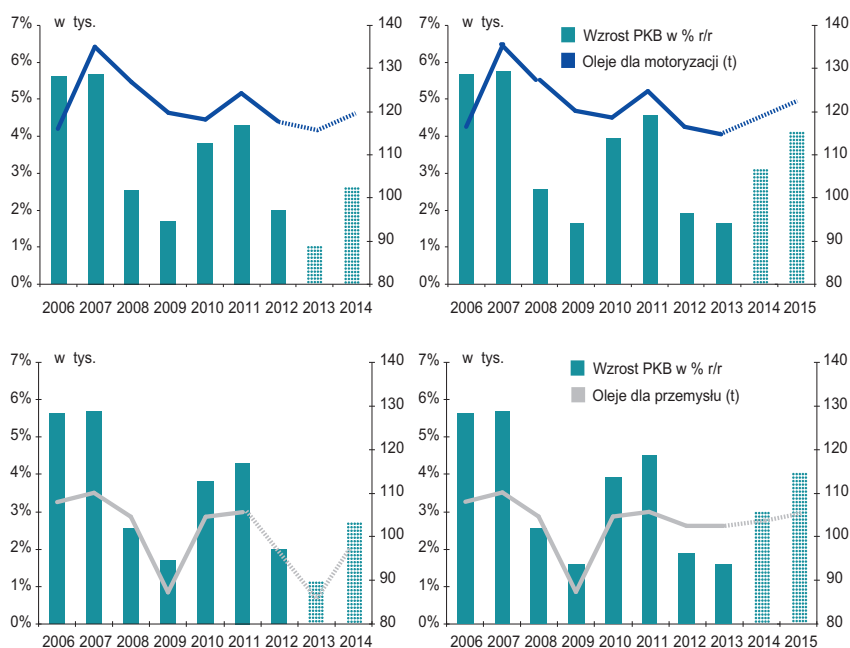
W przypadku akcyzy stawka „zero” jest takim właśnie rozwiązaniem optymalnym w stosunku do obecnych rozwiązań. Wprowadzenie stawki „zero” pozwoli zapewnić ochronę przed „szarą

strefą”, gdyż produkty nadal objęte będą systemem kontroli przemieszczania EMCS. Z kolei obniżenie stawki i jej wyrównanie pozwoli z jednej strony na zniwelowanie różnic cenowych generujących import prywatny i równoległy olejów z zagranicy, z drugiej zaś zlikwidować różnice będące jedną z głównych przyczyn obserwowanego zjawiska przeklasyfikowywania oleju napędowego na olej smarowy.

Powyższa optymalizacja przepisów wydaje się niezbędna także w związku z obserwowanymi przekształceniami szarej strefy, w ślad za którymi idą kolejne, nowe przepisy częściowo obciążające przedsiębiorców kosztami walki z szarą strefą. W przypadku braku równoległych działań w odwrotnym kierunku następować będzie dalsze piętrzenie obciążeń powodujące erozję konkurencyjności sektora i dalsze pogorszenie relacji kosztów produktów do siły nabywczej konsumentów.

Produkty, takie jak smary plastyczne są praktycznie „niezbieralne” z powodu swych właściwości fizyko-chemicznych. Ich odzyskiwanie jest zatem na tyle utrudnione – a wręcz fizycznie niemożliwe – iż koszty z tym związane znacznie przewyższają ewentualne korzyści środowiskowe, czyniąc tą propozycję szczególnie nieefektywną ekonomicznie. Obejmnienie ich dodatkowymi obowiązkami należy zatem rozpatrywać jako kolejny przykład nieuzasadnionego wzrostu i tak już znacznych obciążeń branży w Polsce.

■ Rys. 54 SEGMENT MOTORYZACYJNY ORAZ PRZEMYSŁOWY NA TLE WSKAŹNIKA PKB POLSKI WRAZ Z PROGNOZĄ (prognozy z poprzedniego roku po lewej stronie)



Źródło: GUS, opracowanie własne POPiHN

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 grupy I, II oraz częściowo III.

OLEJE NIEMINERALNE – są to pozostałe oleje smarowe, które przepisy akcyzowe definiują, jako preparaty smarowe (włącznie z cieczami chłodząco – smarującymi, preparatami do rozluźniania śrub i nakrętek, preparatami 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. – 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 pozawalają 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, gdyż ich agregacja następuje z ponad 3-miesięcznym przesunięciem. Z tego względu dane za 4 kwartał prezentowane w niniejszym opracowaniu przygotowane są w oparciu o szacunki przygotowane przez biuro POPIHN przy udziale spółek członkowskich i opierają się na analizach danych historycznych i dotychczasowych trendach rynkowych.

IMPORT I EKSPORT Na potrzeby niniejszego opracowania pojęcia powyższe w odniesieniu do olejów smarowych zawierają w sobie zarówno Wewnątrzspółnotowe Nabycie Towaru (WNT) w przypadku „importu”, jak i Wewnątrzspółnotową Dostawę Towarów (WDT) dla „eksportu”.

INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW 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 wynosi ok. 234 km, zaś 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 2010 r. Aktualnie, trwa realizacja budowy ostatniego, środkowego odcinka rurociągu tj. od Orzechowa do granicy gmin Korytnica

i Strachówka. Inwestycja ta w swoim zakresie 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.

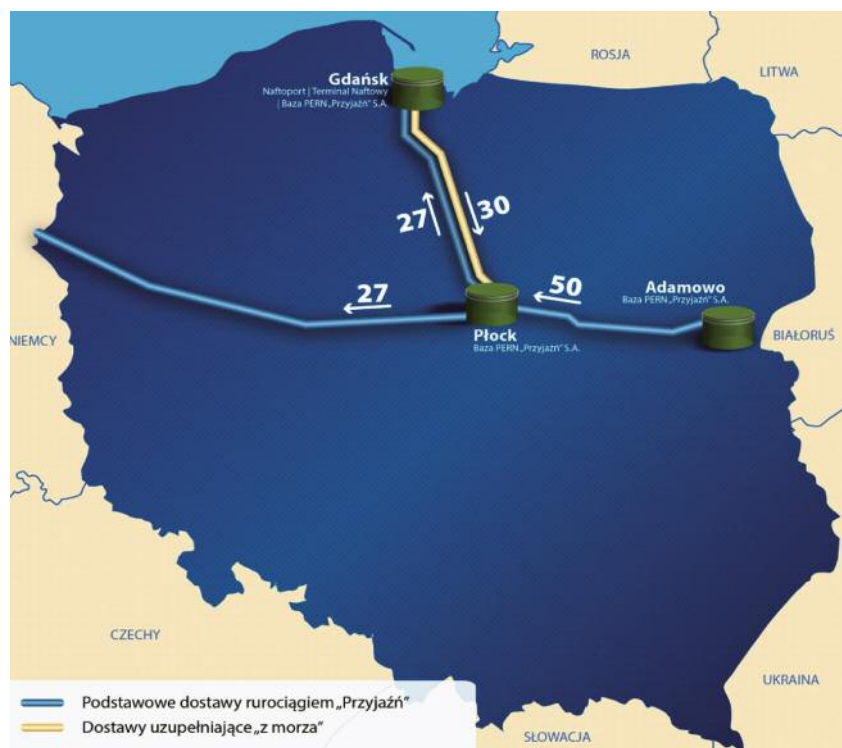
Na odcinku Baza Miszewku Strzałkowskim – Żółwieniec pierwsza nitka rurociągu pracuje w trybie rewersyjnym umożliwiając tłoczenie ropy naftowej w obydwu kierunkach. Odcinek łączący Żółwieniec z należącym do Inowrocławskich Kopalni Soli (IKS Solino) Podziemnym Magazynem Ropy i Paliw w Górze należy do PKN 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 płynie ropa naftowa do Grupy LOTOS oraz na eksport poprzez NAFTOPORT. Odcinek pracuje w trybie rewersyjnym, co umożliwia tłoczenie ropy naftowej w obydwu kierunkach. W połączeniu z infrastrukturą NAFTOPORT konstrukcja taka umożliwia eksport ropy naftowej transportowanej przez rurociąg „Przyjaźń”, jak również import surowca drogą morską i jego dalsze tłoczenie systemem rurociągów należących do Spółki. Odcinek ten łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z Bazą w Gdańsku za pomocą pojedynczego rurociągu: długość trasy: ok. 240 km; przepustowość nominalna: 27 mln t lub 30 mln t ropy naftowej rocznie (odpowiednio w kierunku północnym i południowym).

■ Rys. 55



CHARAKTERYSTYKA RUROCIĄGÓW PRODUKTOWYCH

PERN „Przyjaźń” S.A. dysponuje siecią rurociągów produktowych służących do transportu produktów naftowych (benzyna, 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 ROPĘ 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 (29 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności ok. 1.464.000 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 usługi magazynowania ropy naftowej.

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

LOGISTYKA MAGAZYNOWA PALIW CIEKLYCH

OLPP posiada sieć baz paliw zlokalizowanych całej Polsce, w których magazynowane są benzyna, olej napędowy, lekki olej opałowy, biokomponenty oraz paliwo lotnicze. Łączna pojemność ma-

■ Rys. 56



■ Rys. 57



gazynowa baz wynosi ok. 1,8 mln m³. Spółka dysponuje zbiornikami o różnicowanej pojemności, z których największe mają pojemność 32.000 m³.

Działalność firmy jest oparta o nowoczesną infrastrukturę, spełniającą wszelkie wymagania prawne dla baz paliw, w szczególności środowiskowe.

Pięć największych baz: w Koluszkach, Nowej Wsi Wielkiej, Boronowie, Rejewcu i Emilianowie jest połączonych dalekością rurociągami paliwowymi z rafinerią w Płocku. Bazy zlokalizowane przy wschodniej granicy kraju posiadają terminale do przeładunku paliw, gazu oraz innych produktów ropopochodnych. Baza w Dębogórze poprzez Port w Gdyni umożliwia eksport oraz import oleju napędowego transportem morskim.

Spółka dysponuje akredytowanymi laboratoriami produktów naftowych, które poza kompleksowym nadzorem nad jakością paliw składowanych i magazynowanych w bazach OLPP, świadczą również usługi podmiotom zewnętrznym. W swoich badaniach akredytowane Laboratoria OLPP posługują się najnowocześniejszą aparaturą i normami zatwierdzonymi przez Polski Komitet Normalizacyjny, co daje najlepsze z możliwych narzędzia do prowadzenia kontroli jakości paliw znajdujących się w obrocie handlowym.

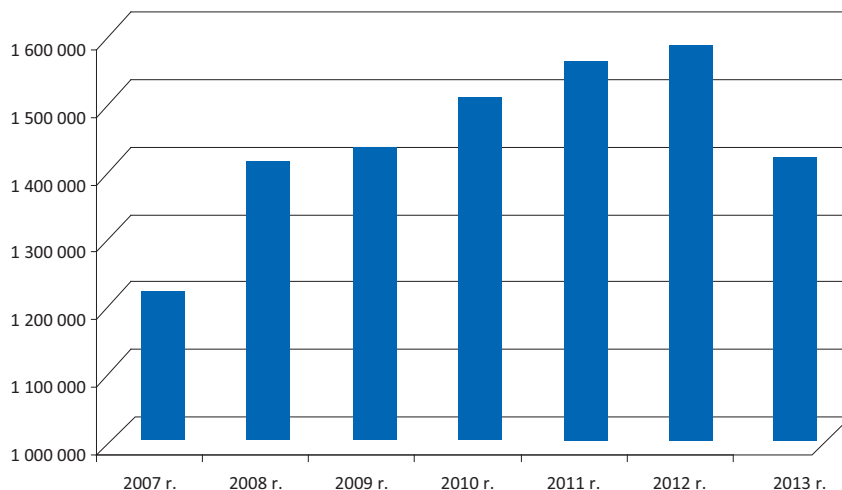
■ Rys. 58 BAZY PALIW OLPP



WYKORZYSTANIE POJEMNOŚCI

Udział OLPP w rynku magazynowania paliw wynosi około 50%. Spółka odgrywa istotną rolę dla bezpieczeństwa energetycznego kraju. W zbiornikach OLPP przechowywane są zapasy państwowe Agencji Rezerw Materiałowych. Do 2012 roku w OLPP utrzymywała się tendencja wzrostowa dla wykorzystania pojemności w Bazach Paliw. W roku 2013 odnotowano jednakże obniżenie zapotrzebowania na pojemności magazynowe w związku ze zmniejszeniem się konsumpcji paliw w Polsce.

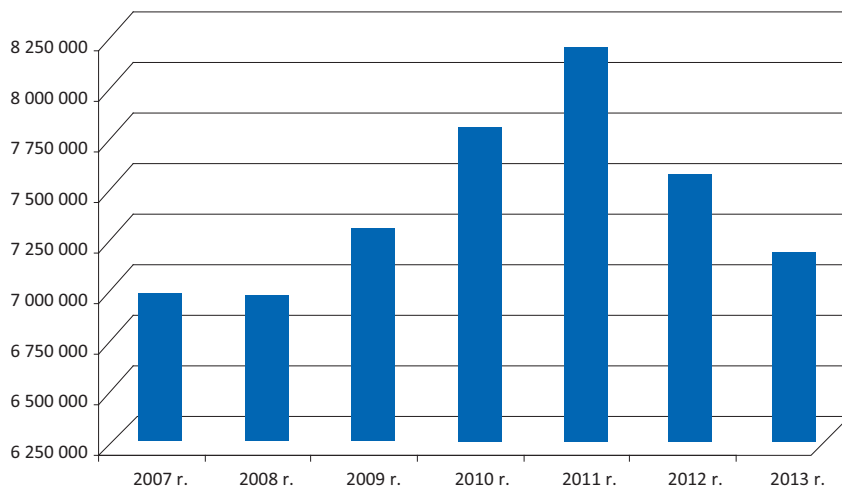
■ Rys. 59 WYKORZYSTANIE POJEMNOŚCI W BAZACH PALIW OLPP [m³]



WYDANIA Z BAZ PALIW OLPP NA TRANSPORT AUTOCYSTERNOWY

W konsekwencji wzrostu konsumpcji paliw płynnych na rynku, w 2011 roku Spółka odnotowała rekordowy załadunek paliw na autocysterny, wynoszący około 8,3 mln m³. W latach 2012 oraz 2013 – podczas zmiany koniunktury gospodarczej, w wyniku której zmniejszyła się konsumpcja paliw w Polsce – wydania z baz paliw OLPP na transport autocysternowy uległy zmniejszeniu.

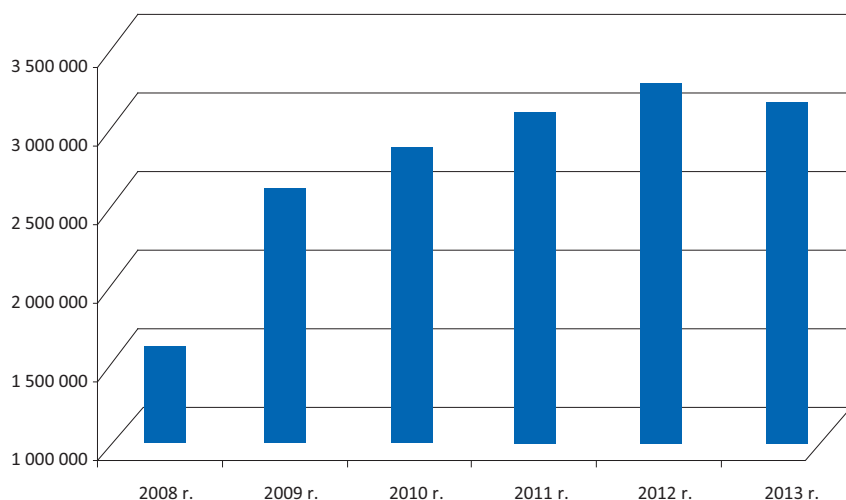
■ Rys. 60 WYDANIA Z BAZ PALIW OLPP NA TRANSPORT AUTOCYSTERNOWY [m³]



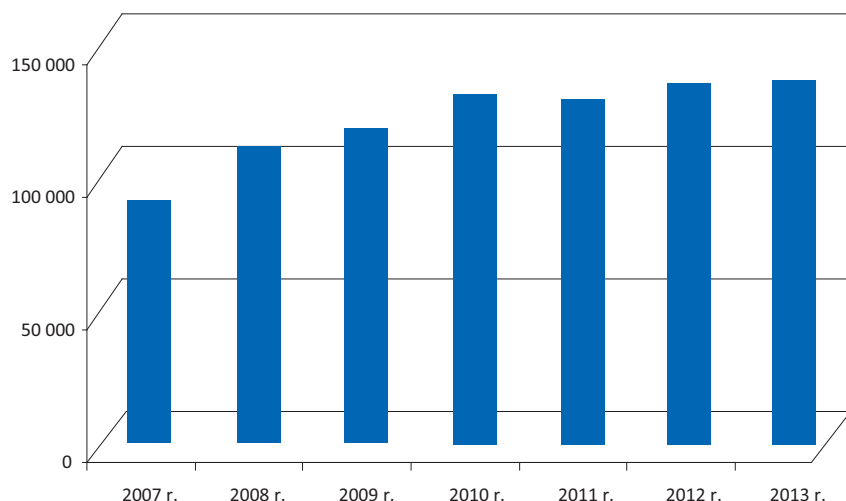
DOZOWANIE BIOKOMPONENTÓW

Usługa dozowania biokomponentów posiada kluczowe znaczenie dla przedsiębiorców stwarzając im warunki do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Starając się w jak najszerszym stopniu wyjść naprzeciw oczekiwaniom klientów OLPP rozszerzyło ww. usługę o dozowanie bioetanolu do benzyn. W sumie w 2013 roku z terminali zostało wydane ponad

■ Rys. 61 DOZOWANIE BIOKOMPONENTÓW W BAZACH PALIW OLPP [m³]



■ Rys. 62 ZAPASY BILETOWE [m³]



3 mln m³ paliw z zawartością biokomponentów, których dozowanie przeprowadzono w bazach paliw OLPP.

Utrzymujące się od 2012 roku zmniejszenie konsumpcji na rynku paliw płynnych stanowi główną przyczynę obniżenia zapotrzebowania na pojemności pod magazynowanie zapasów obowiązkowych, które wynikają bezpośrednio z wolumenu paliw wprowadzonych na rynek krajowy.

NAJWAŻNIEJSZE ZADANIA INWESTYCYJNE W ROKU 2013 TO:

- Budowa zbiorników magazynowych 2x10 000 m³ uniwersalnych w Bazie Paliw nr 4 w Rejowcu Poznańskim.
- Dostosowanie zbiornika o pojemności 10 000 m³ do magazynowania paliwa lotniczego JET A-1 w Bazie Paliw nr 5 w Emilianowie.
- Budowa instalacji dozowania alkoholu do benzyn w Bazie Paliw nr 3 w Boronowie i Bazie Paliw nr 4 w Rejowcu Poznańskim.
- Uszczelnienie tac zbiorników magazynowych w Bazie Paliw nr 6 w Skarżysku Kościelnym. W ramach ww. zadania pola zbiornikowe zostały dostosowane do wymogów prawa określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21.11.2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy, stacje paliw płynnych oraz rurociągi przesyłowe.



Fot. PERN

CZŁONKOWIE POPIHN

BP Europa SE Oddział w Polsce, FUCHS Oil Corporation Polska (PL) Sp z o.o., Grupa LOTOS S.A.

LUKOIL Polska Sp. z o.o, OLPP Sp. z o.o, PERN „Przyjaźń” S.A., PKN ORLEN SA, 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

STRUKTURA ORGANIZACJI:

WALNE ZGROMADZENIE

RADA DYREKTORÓW

– organ nadzorczy wybierany przez Walne Zgromadzenia na trzyletnią kadencję.

Obecna kadencja obejmuje okres 2013-2015.

Piotr Pyrich	BP Europa SE	Przewodniczący Rady Dyrektorów
Maciej Szozda	Grupa LOTOS S.A.	
Robert Nowek	LUKOIL Polska Sp. z o.o	
Daniel Betke	OLPP Sp. z o.o	
Sławomir Jędrzejczyk	PKN ORLEN SA	
Marcin Moskalewicz	PERN „Przyjaźń” S.A.	
Piotr Dziwok	Shell Polska Sp. z o.o	
Tomasz Rybczak	Slovnaft Polska S.A.	
Krzysztof Starzec	Statoil Fuel & Retail Polska Sp. z o.o.	

ZARZĄD

– wybierany przez Radę Dyrektorów na trzyletnią kadencję.

Obecna kadencja obejmuje okres 2013-2015.

Leszek Wiciech	Prezes-Dyrektor Generalny
-----------------------	----------------------------------

BIURO

Krzysztof Romaniuk	Dyrektor ds. Analiz Rynku Paliw
Marcin Szponder	Dyrektor ds. Regulacji Rynku
Agata Dobrołęcka	Kierownik Biura

KOMISJE

Komisja ds. handlu hurtowego i detalicznego paliwami płynnymi

Komisja ds. olejów smarowych

Komisja ds. infrastruktury paliwowej i sektora rafineryjnego

Komisja ds. korporacyjnych

www.popihn.pl



www.popihn.pl