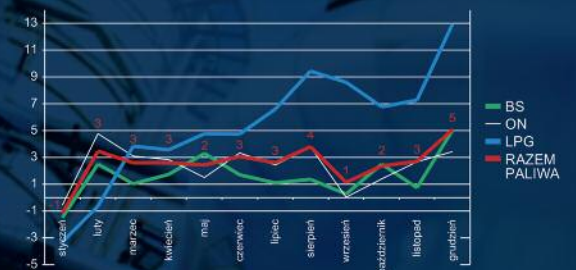
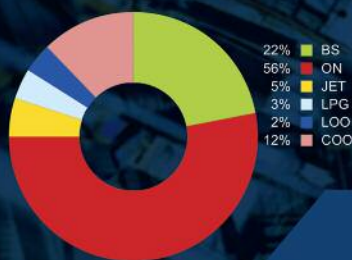
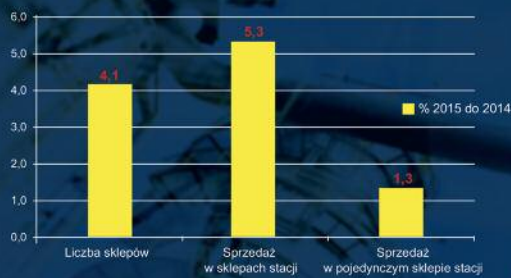
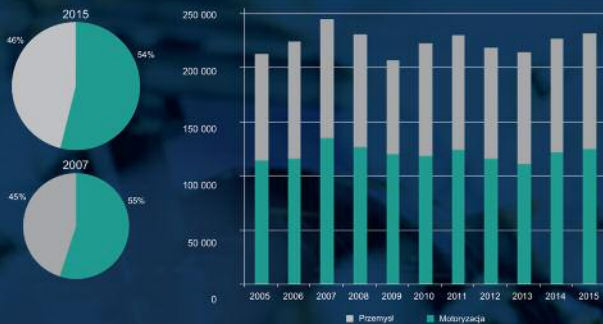


RAPORT ROCZNY | 2016

ANNUAL REPORT | 2016



Przemysł i Handel Naftowy

OIL INDUSTRY AND TRADE

© Copyright by
Polska Organizacja
Przemysłu i Handlu Naftowego
Warszawa 2017

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

SZANOWNI PAŃSTWO,

już dziesiąty rok z rządu mamy przyjemność zaprezentować Państwu przygotowany przez ekspertów Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego raport „Przemysł i Handel Naftowy”, zawierający omówienie sytuacji w sektorze paliw płynnych w Polsce oraz jego otoczeniu. Tradycyjnie już obejmuje on dane statystyczne dotyczące sektora paliw ciekłych w Polsce, analizę rynku, szkic głównych problemów branży, a także wybranych zagadnień z obszaru produkcji i logistyki paliw oraz olejów smarowych. Sektor paliwowy ma kluczowe znaczenie dla polskiej gospodarki, zapewniając bezpieczeństwo energetyczne kraju i zatrudniając kilkadziesiąt tysięcy osób. Około 20% wpływów podatkowych pochodzi właśnie z naszego sektora.

Wszystkie firmy członkowskie POPiHN przyczyniły się do powstania niniejszego opracowania. Raport, który trafia w Państwa ręce, powstał z wykorzystaniem danych otrzymanych od tych firm, pozyskanych przez pracowników biura organizacji oraz na podstawie informacji udostępnionych przez Ministerstwo Finansów. Usystematyzowane dane były analizowane i odpowiednio interpretowane na tle rynku oraz obserwacji działań sektora niezależnych przedsiębiorców. Trudność oceny rynku w roku 2016, podobnie jak w poprzednich latach, związana była z szacunkowym charakterem danych na temat sektora paliwowego spoza firm członkowskich POPiHN.

Po raz pierwszy od wielu lat dane opisujące oficjalny rynek paliw ciekłych w Polsce wykazały tak dynamiczny wzrost. Jest on

wynikiem zdecydowanych działań, podjętych przez rząd na rzecz ograniczenia przestępczości w obrocie paliwami, a w szczególności wprowadzenia tzw. pakietu paliwowego. Po jego wdrożeniu nastąpił skokowy wzrost oficjalnej konsumpcji paliw w Polsce. Oczywiście, nie można zakładać, że nastąpiło zwiększenie rynku w takiej skali, choć niewątpliwie, przy uwzględnieniu czynników sprzyjających wzmożonemu popytowi, cały rynek o kilka procent się powiększył. Część podmiotów, funkcjonujących dotychczas w szarej strefie, zdecydowała się ujawnić swoje transakcje, a część wycofała się z rynku oddając pole przedsiębiorcom, działającym zgodnie z prawem. W trakcie wdrażania jest tzw. pakiet energetyczny, który powinien zwiększyć przejrzystość rynku, współpracę poszczególnych organów administracji państwowej, wreszcie wyeliminować z rynku znaczną część podmiotów, dotychczas działających w szarej i czarnej strefie. Dalszemu uszczelnieniu rynku służyć winno również przyjęcie regulacji w zakresie systemu monitorowania przejazdów drogowych.

Podsumowując rok 2016 warto podkreślić, że był to czwarty rok z kolei, w którym poziom cen detalicznych na stacjach paliw był niższy niż w roku poprzednim, co sprzyjało zwiększonym zakupom benzyny i oleju napędowego przez kierowców.

Życząc interesującej lektury, polecamy Państwu raport „Przemysł i Handel Naftowy 2016”.

Leszek Wieciech
Prezes-Dyrektor Generalny



Piotr Pyrich
Przewodniczący Rady Dyrektorów



CZŁONKOWIE POPIHN



AMIC Polska Sp. z o.o.



BP Europa SE



STATOIL

CIRCLE K Polska
Sp. z o.o.Fuchs Oil Corporation (PL)
Sp. z o. o.

Grupa LOTOS S.A.



OLPP Sp. z o. o.



PERN S.A.



PKN ORLEN S.A.



Shell Polska Sp. z o.o.

Slovnaft Polska S.A.
– MOL GroupTanQuid 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 maj 2016 – maj 2019.

Piotr Pyrich – BP Europa SE

– Przewodniczący Rady Dyrektorów

Piotr Dziwok – Shell Polska Sp. z o.o.

– Wiceprzewodniczący Rady Dyrektorów

Krzysztof Starzec – Circle K Sp. z o.o.

Marcin Jastrzębski – Grupa LOTOS S.A.

Paweł Stańczyk – OLPP Sp. z o.o.

Sławomir Jędrzejczyk – PKN ORLEN S.A.

Igor Wasilewski – PERN S.A.

Tomasz Rybczak – Slovnaft Polska S.A. – MOL Group

ZARZĄD

Prezes-Dyrektor Generalny – wybierany przez Radę Dyrektorów na trzyletnią kadencję.

Leszek Wieciech – Prezes-Dyrektor Generalny

Obecna, trzecia kadencja, obejmuje okres od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2019 r.

BIURO

Krzysztof Romaniuk – Dyrektor ds. analiz rynku paliw

Marcin Szponder – Dyrektor ds. regulacji rynku

Joanna Lewandowska – Kierownik biura

WARTOŚCI PRZELICZENIOWE
WYKORZYSTANE W RAPORCIE:

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

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE
DÓ PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH
NA OBJĘTOŚCIOWE DLA I KWARTAŁU 2016:

Benzyny silnikowe 0,736 Mg/m³
Olej napędowy 0,831 Mg/m³
Lekki olej opałowy 0,830 Mg/m³
LPG 0,560 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE
DÓ PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH
NA OBJĘTOŚCIOWE DLA II KWARTAŁU 2016:

Benzyny silnikowe 0,736 Mg/m³
Olej napędowy 0,831 Mg/m³
Lekki olej opałowy 0,828 Mg/m³
LPG 0,560 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE
DÓ PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH
NA OBJĘTOŚCIOWE DLA III KWARTAŁU 2016:

Benzyny silnikowe 0,745 Mg/m³
Olej napędowy 0,831 Mg/m³
Lekki olej opałowy 0,830 Mg/m³
LPG 0,562 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE
DÓ PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH
NA OBJĘTOŚCIOWE DLA IV KWARTAŁU 2016:

Benzyny silnikowe 0,745 Mg/m³
Olej napędowy 0,831 Mg/m³
Lekki olej opałowy 0,830 Mg/m³
LPG 0,562 Mg/m³

SPIS TREŚCI

06	GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE
12	PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ
13	PRODUKCJA PALIW CIEKŁYCH
15	IMPORT PALIW CIEKŁYCH
17	EKSPORT PALIW CIEKŁYCH
18	KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH
21	RYNEK DETALICZNY
27	PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO ROKU 2025
29	INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH
38	RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH
48	INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW CIEKŁYCH



Fot. PKN ORLEN

GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE

1 PRZESTĘPCZOŚĆ W OBROTCIE PALIWAMI

Zasadniczym problemem branży pozostaje walka z przestępczością w obrocie paliwami. Zjawisko szarej i czarnej strefy, polegające na wyłudzeniach podatku od towaru i usług, ale też łamaniu przepisów akcyzowych, obowiązków związanych z zapasami obowiązkowymi czy też realizacją Narodowego Celu Wskaźnikowego, systematycznie powiększało się w latach 2011-2015. Według szacunków niezależnych ekspertów w roku 2015 skala wyłudzeń w obrocie paliwami przekroczyła 10 miliardów złotych. Ani działania organów ścigania, ani zmiany prawa, wprowadzone w latach 2013-2015, nie spowodowały ograniczenia tego zjawiska.

W lipcu 2016 przyjęto kluczowe regulacje prawne: tzw. pakiet paliwowy i tzw. pakiet energetyczny, w których uwzględniono szereg propozycji, zgłaszanych przez przestrzegających prawo przedsiębiorców. W rezultacie zmiany prawa, a także intensyfikacji działań służb kontrolnych, nastąpiło odwrócenie dotychczasowego, wzrostowego trendu szarej i czarnej strefy paliwowej. W II połowie 2016 roku nastąpił zasadniczy wzrost oficjalnej konsumpcji paliw, a wyniki przedsiębiorstw działających z poszanowaniem prawa znacznie się poprawiły.

Nadal słabym ogniwem systemu pozostaje to, że rozwiązania systemowe, dotyczące sektora paliwowego (produkcji, infrastruktury, logistyki, obrotu hurtowego i detalicznego oraz podatków i innych należności) znajdują się w różnych regulacjach prawnych, często niespójnych ze sobą i zawierających rozbieżne definicje. Ponadto brak jest jednego organu sprawującego kompleksowy nadzór nad całością branży.

NASZE STANOWISKO

Uwzględniając skalę zjawiska należy oczekiwać, że podmioty dotychczas funkcjonujące w szarej i czarnej strefie będą dążyć do stworzenia nowych mechanizmów przestępczych. W celu utrzymania korzystnego trendu niezbędna jest pełna i rzetelna realizacja zasad i obowiązków, jakie na podmioty administracji państwowej, a także przedsiębiorców branży, nałożył tzw. pakiet energetyczny (wymiana informacji, aktualizacja koncesji, jawność rejestrów URE i IH UOKiK, zaostrzenie kar). Łączy się z tym konieczność jeszcze większej aktywności służb kontrolnych i poprawy efektywności ich działania, a także odpowiedniej analizy gromadzonych danych.

Wprowadzenie ustawy o systemie nadzorowania drogowego przewozu towarów również powinno poprawić możliwości egzekucji prawa. Należy jednak zachować dużą ostrożność przy wdrażaniu ustawy i przepisów wykonawczych, by nie doprowadzić do sparaliżowania przewozów drogowych. Konieczna jest ścisła obserwacja skuteczności przyjętych rozwiązań i ich wpływu na rynek paliw i olejów.

W celu osiągnięcia zakładanego celu niezbędna jest pełna koordynacja działań poszczególnych instytucji, pełna elektronizacja gromadzonych danych i rejestrów, a także wykorzystanie narzędzi, jakie w szczególności daje pakiet energetyczny.

W walce z nieprawidłowościami pomogłoby przyjęcie kompleksowej ustawy – tzw. Prawa naftowego. Elementem

regulacji powinno być powołanie urzędu – regulatora branży paliwowej, sprawującego nadzór nad produkcją, logistyką i obrotem paliwami.

2 REGULACJE PRAWA PODATKOWEGO

Jasne i stabilne przepisy prawa podatkowego, uwzględniające specyfikę branży, stanowią podstawę jej rozwoju i dalszych inwestycji. Przyjęcie przez rząd nowych instrumentów, takich jak Jednolity Plik Kontrolny, a także stworzenie Krajowej Administracji Skarbowej, stawia przed przedsiębiorcami nowe wyzwania, związane z koniecznością implementacji tychże rozwiązań.

NASZE STANOWISKO

Podatek od sprzedaży detalicznej: w przypadku powrotu do prac nad tym podatkiem, proponujemy wyłączenie sprzedaży paliw spod proponowanego podatku, rezygnację z opodatkowania całych sieci franczyzowych, a także rezygnację z podwyższonego opodatkowania w soboty, niedziele i dni wolne od pracy.

Przepisy akcyzowe: w związku z utworzeniem Krajowej Administracji Skarbowej uważamy za konieczne doprecyzowanie przepisów w zakresie urzędowego sprawdzenia i akt weryfikacyjnych. Widzimy potrzebę przyjęcia regulacji w zakresie elektronicznego dokumentu dostawy. Za niezbędne uważamy przyjęcie regulacji w ramach obrotu próbkami wyrobów akcyzowych dla potrzeb prób technologicznych i kontroli przez organa kontrolne. Proponujemy wprowadzenie instytucji zaufanego podatnika – na wzór statusu upoważnionego przedsiębiorcy Authorised Economic Operator.

W odniesieniu do podatku od nieruchomości, proponujemy:

a. zawarcie definicji budowli w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych bez odwoływania się do przepisów prawa budowlanego,

b. ujednoczenie procesu wydawania interpretacji indywidualnych (by wielooddziałowy przedsiębiorca mający identyczne budowle w całym kraju mógł zwrócić się z jednym wnioskiem o interpretację wiążącą dla całego kraju, zamiast z wieloma wnioskami do każdej z gmin osobno,

c. wprowadzenie centralnej bazy stawek podatku obowiązujących w poszczególnych gminach,

d. doprowadzenie do końca procesu ustanowienia jednej, standardowej deklaracji w całym kraju.

Opłata paliwowa: w związku z licznymi wątpliwościami interpretacyjnymi, proponujemy ponowne zdefiniowanie opłaty paliwowej co do jej zakresu i zasad uiszczenia.

3 USTAWA KORYTARZOWA DLA INWESTYCJI ZWIĄZANYCH Z RUROCIĄGAMI DALEKOSIĘŻNYMI

Głównym problemem przedsiębiorców przesyłowych, realizujących inwestycje liniowe uznawane za inwestycje celu publicznego, jest brak spójności przepisów prawa. Pojedynczy właściciel gruntu może w sposób skuteczny na wiele

lat zablokować realizację inwestycji sieciowych. Najważniejsze bariery odnoszą się do tzw. pozyskania prawa do gruntu – zarówno na poziomie dokumentów planistycznych, czyli Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego, jak również faktycznym, związanym z dostępem do konkretnej nieruchomości.

Realizacja inwestycji przesyłowych w oparciu o dotychczasowe prawodawstwo napotyka na szereg utrudnień, które wynikają ze specyfiki tych inwestycji polegającej na prowadzeniu linii przez tereny wielu gmin. Sektor naftowo-paliwowy w tym zakresie został pozostawiony samemu sobie. Dla innych przedsiębiorców przesyłowych w ramach pilnych potrzeb specjalnie przygotowane zostały „specustawy”, które znacząco ułatwiają realizację kluczowych inwestycji (ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu oraz ustawa z dnia 30 maja 2014 roku o zmianie ustawy o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu oraz ustawy o gospodarce nieruchomościami czy też ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych).

NASZE STANOWISKO

Optymalnym rozwiązaniem dla gospodarki jest wdrożenie jednolitych zasad, z których mogłyby skorzystać wszystkie przedsiębiorstwa przesyłowe, również te transportujące ropę naftową i paliwa. Nad takim kompleksowym rozwiązaniem w postaci „ustawy korytarzowej” prace w Polsce już trwały, lecz zostały zaniechane.

Proponujemy podjęcie na nowo działań nad regulacją (ustawą o korytarzach przesyłowych), która stworzy systemowe rozwiązania dla infrastrukturalnych inwestycji liniowych, usprawni i przyspieszy proces pozyskiwania przez inwestorów stosownych decyzji umożliwiających budowę nowej infrastruktury technicznej, rozbudowę i modernizację istniejącej, a także stworzą sprzyjające warunki dla przygotowania i realizacji inwestycji w przyszłości.

4 PALIWA ODNAWIALNE I JAKOŚĆ PALIW

Polityka w zakresie biopaliw w Polsce jest pochodną regulacji unijnych. Dotychczasowe decyzje w tym zakresie powodowały dodatkowe koszty i zagrożenia dla firm, działających na polskim rynku, związane np. z problemem odporności na utlenianie w paliwie B7. Kluczowe znaczenie dla sytuacji na rynku będą miały poziomy obowiązkowego blendingu kwartalnego, które zaczną obowiązywać w roku 2018. Regulacje UE związane z tzw. dyrektywą ILUC ograniczają do 2020 roku używanie biopaliw pierwszej generacji do poziomu 7% oraz zobowiązują państwa członkowskie do promowania tzw. zaawansowanych biopaliw. Z kolei projekt Dyrektywy RED II ogranicza wykorzystanie biokomponentów/biopaliw wyprodukowanych z roślin spożywczych do poziomu nie większego niż 3,8% w roku 2030, przy zachowaniu dotychczasowego ograniczenia na poziomie 7% w roku 2020. Polskie regulacje ustawowe nie odzwiercied-



Fot. BP

7%

Poziom ograniczenia używania biopaliw pierwszej generacji do 2020 roku przez Regulacje UE związane z tzw. dyrektywą ILUC.

lają trendów w zakresie wprowadzania paliw odnawialnych, postępu technologicznego, a także kierunku prac producentów silników samochodowych.

NASZE STANOWISKO

W celu eliminacji z rynku biopaliwa B100, służącego często do wyłudzeń VAT oraz omijania konieczności realizacji NCW, proponujemy obniżenie Narodowego Celu Wskaźnikowego do poziomu możliwego do realizacji za pomocą paliw normatywnych. Postulujemy także jak najszybsze wprowadzenie kwartalnego rozliczenia obowiązkowego blendingu.

Uważamy za niezbędne wprowadzenie możliwości rozliczania NCW bilansem masy biometanu, biowodoru, współwodowania, jak również dopuszczenie do podwójnego rozliczania biokomponentów wytworzonych z surowców wymienionych w załączniku IX część A i B Dyrektywy 2015/1513/WE bez ograniczeń ilościowych, z wyjątkiem wymienionego w projekcie przedmiotowej Dyrektywy ograniczenia 1,7% dla biokomponentów/biopaliw wytworzonych z surowców wymienionych w załączniku IX B do Dyrektywy 2015/1513/WE.

Nowelizacja ustawy o biopaliwach i biokomponentach ciekłych oraz o systemie monitorowania jakości paliw powinna uwzględniać stanowisko branży i wprowadzić takie mechanizmy minimalizujące koszty, jak dwuletni okres rozliczeniowy NCW, handel nadwyżkami w realizacji NCW, obniżenie kar za brak realizacji NCW.

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 w Polsce akcyzy na oleje smarowe obniża konkurencyjność sektora, zarazem sprzyjając rozwojowi szarej strefy w obrocie detalicznym i hurtowym olejami smarowymi. 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 związane z nią dodatkowe koszty nie występują w innych krajach UE, to jej zastosowanie w Polsce stanowi formę dodatkowych i nieuzasadnionych ograniczeń dla działających w kraju podmiotów oraz dla końcowych odbiorców tych produktów.

Dotychczas Ministerstwo Finansów stało na stanowisku, że warunkiem rezygnacji z efektywnej stawki podatku jest uszczelnienie obrotu olejami smarowymi, zwłaszcza w kontekście wyłudzeń podatkowych w obrocie paliwami (styk „oleje smarowe – olej napędowy”) i konsekwentnie w ostatnich latach podejmowało w tym kierunku działania takie, jak polsko-litewska inicjatywa na rzecz objęcia olejów smarowych systemem EMCS w całej UE. Elementem takiego podejścia było ujęcie olejów smarowych w „pakiecie energetycznym” i – konsekwentnie w ustawie o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (SENT).

Obecnie, po odrzuceniu w KE włoskiej inicjatywy objęcia olejów systemem EMCS w całej UE, pojawia się pytanie „co dalej?” Z otrzymanych informacji wynika, iż nadal silne poparcie dla objęcia EMCS olejów wykazują Niemcy, zaś żaden a krajów ościennych nie był temu przeciwny. Zarazem sprawdzona w Polsce metoda tzw. „nakładki na EMCS” (EMCS.pl) pozwala na oddolne (państwo po państwie) budowanie grupy krajów objętych systemem EMCS. De facto nie jest ona bowiem unijnym EMCS, zatem może działać lokalnie – tylko pomiędzy wybranymi krajami bez potrzeby pytania o zgodę krajów sprzeciwiających się EMCS-owi, czyli Francji, Hiszpanii, Belgii i Wielkiej Brytanii i bez czekania na „Brexit”.

NASZE STANOWISKO

Uważamy, że objęcie olejów systemem EMCS w UE w znacznym stopniu uszczelniloby obrót tymi produktami. Wprowadzenie jednolitej stawki (najlepiej „zero”) podatku akcyzowego na oleje smarowe w UE lub zniesienie akcyzy na oleje w Polsce oznaczałoby znaczące ułatwienia w obrocie tymi produktami, redukcję obciążenia finansowego przedsiębiorców oraz w pewnym stopniu redukcję szarej strefy w obrocie olejami smarowymi i paliwami. Korzystnym rozwiązaniem kompromisowym może być wprowadzenie jednolitej, efektywnej stawki podatku na wszystkie oleje (bez zwiększania sumarycznych obciążeń firm).

Obecnie system EMCS.pl sprawdza się co prawda w kontrolowaniu obrotu olejami na terenie Polski, ale wystarczy przemieścić produkty za granicę (faktycznie lub tylko „na pa-



Fot. OLPP

2,6%

Marże w obrocie detalicznym paliwami dla benzyny i oleju napędowego na przestrzeni ostatnich 5 lat.

pierze”), aby kontrolę tę utracić. Objęcie „regionalnym systemem EMCS” olejów w krajach ościennych mogłoby zatem ograniczyć problem „tranzytu”, uszczelnić obrót olejami smarowymi i umożliwić konstruktywną dyskusję o wprowadzeniu „stawki zero” akcyzy na oleje smarowe w Polsce.

6 HANDEL NA STACJACH PALIW

Handel w niedziele:

1. Z zaniepokojeniem odnosimy się do propozycji wprowadzenia ograniczeń w funkcjonowaniu stacji paliw, zawartych w obywatelskim projekcie ustawy o ograniczeniu handlu w niedziele, ograniczających możliwość sprzedaży w sklepach przy tych stacjach w zależności od wielkości stacji.

2. Budowa stacji łączy się z wielomilionowymi nakładami, poprzedzonymi kosztownymi analizami i przygotowaniem. W ciągu minionych lat zbudowano w Polsce sieć nowoczesnych stacji, których zaszczości nam cała Europa. Średnia powierzchnia sklepu na nowoczesnej stacji paliw wynosi ponad 100 m², a stacji zlokalizowanej w MOP przy autostradach oraz drogach szybkiego ruchu zwykle sporo ponad 150 m². Proponowane w projekcie rozwiązania grożą zaprzepaszczeniem tego dorobku. Marże w obrocie detalicznym paliwami znajdują się od lat na niskim poziomie – na przestrzeni ostatnich 5 lat wynoszą one dla benzyny i oleju napędowego średnio 2,6%. Do tego doliczyć trzeba bardzo wysokie opłaty dzierżawne w przypadku Miejsc Obsługi Podróżnych, wybudowanych na podstawie przetargów organizowanych przez GDDKiA na obsługę MOP przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. Opłaty te praktycznie konsumują zyski osiągnięte ze sprzedaży paliw, zaś rentowność zapewniona jest głównie właśnie przez sprzedaż

produktów niebędących paliwami. Ponadto umowy, zawarte przez operatorów MOP z GDKKiA zawierają zapisy wymagające zapewnienia odpowiednio dużej powierzchni stacji oraz udostępnienia w niej obsługi gastronomicznej, sklepu czy też toalet. Na stacjach prowadzona jest więc kompleksowa obsługa podróżnych – oprócz tankowania paliwa kierowcy i pasażerowie korzystają z toalet, miejsc wypoczynku, dokonują zakupu posiłków w restauracjach i barach szybkiej obsługi, sklepach etc. Takie same funkcje spełniają stacje, zlokalizowane przy głównych ciągach komunikacyjnych. Przy wielu drogach jedyna ogólnodostępna infrastruktura (np. toalety, woda bieżąca) ulokowana jest właśnie na stacjach paliw. Wprowadzenie przepisów prawa w zaproponowanej w projekcie formie może spowodować trudności w tankowaniu pojazdów na niektórych obszarach kraju. Innym skutkiem będzie przeniesienie ruchu z autostrad na drogi lokalne, co zniweczy wieloletnie starania samorządów o zmniejszenie ruchu tranzytowego i poprawę bezpieczeństwa mieszkańców. Zamknięcie dużych stacji, operujących w Miejscach Obsługi Podróżnych przy autostradach, drogach szybkiego ruchu i innych głównych ciągach komunikacyjnych, spowoduje utrudnienia w międzynarodowym transzycie drogowym, a co za tym idzie będzie skutkowało przeniesieniem tego ruchu na alternatywne korytarze transportowe poza naszym krajem. Będzie to mieć negatywne konsekwencje również dla portów morskich. Sprzedaż różnych towarów i usług na stacjach paliw dokonywana jest przede wszystkim przy okazji zakupu paliwa. Wg. analiz w niedziele sprzedaż paliw stanowi 85% obrotu na stacjach paliw, pozostałych towarów tylko 15%. Zakupy na stacjach nie są traktowane jako alternatywa dla zakupów w sklepach, a raczej jako konieczność w trakcie podróży – tzn. zakupy przy okazji i w związku z podróżą, bądź też w sytuacjach nadzwyczajnych, zarówno jeśli chodzi o asortyment, jak i kupowane ilości produktów. W sklepach na stacjach paliw prowadzona jest sprzedaż takich towarów eksploatacyjnych, jak oleje, płyny do spryskiwaczy, żarówki etc. Możliwość ich zakupu pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo na drodze. Należy też podkreślić, że w innych państwach UE, w których mają miejsce ograniczenia w funkcjonowaniu sklepów w niedziele, nie dotyczą one stacji paliw. Przykładowo na Węgrzech w okresie obowiązywania zakazu handlu w niedziele, stacje paliw były z niego całkowicie wyłączone.

3. Ograniczenia w sprzedaży wyrobów alkoholowych

W okresach znacznych wahań marży wiele stacji paliw może kontynuować działalność głównie dzięki sprzedaży towarów

i usług pozapaliwowych, w tym alkoholu. Należy pamiętać, że na cenę paliw wpływają w dużym stopniu obciążenia o charakterze podatkowym i podobnym; średnio w roku 2016 stanowiły one 57% ceny benzyny 95, 54% ceny oleju napędowego i 45% ceny autogazu.

Badania rynkowe przeprowadzone w 2013 roku pokazały, że niewiele ponad 3% mocnych alkoholi klienci kupują 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.

Handel lekami bez recepty

Wyrażamy zaniepokojenie planami Ministerstwa Zdrowia, zmierzającymi do ograniczenia sprzedaży leków bez recepty poza aptekami – w tym na stacjach paliw. Na stacjach oferowane są wyłącznie podstawowe leki przeciwbólowe, na przeziębienie, na dolegliwości gastryczne, zapobiegające chorobie lokomocyjnej – czyli takie, których poszukują nabywcy w celu doraźnej pomocy. Utrudnienia w dostępie do podstawowych leków dla osób będących w drodze, szukających szybkiego i bezpiecznego rozwiązania na swoje dolegliwości, będą negatywnie wpływać na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z możliwości zakupu na stacjach korzysta wielu kierowców i pasażerów, a także okolicznych mieszkańców, zwłaszcza w małych miejscowościach i na terenach wiejskich. Sprzedaż leków bez recepty w takich lokalizacjach stanowi realizację prawa pacjentów do możliwie szybkiego i bezproblemowego dostępu do leków. Ma to szczególne znaczenie w godzinach nocnych oraz w dni wolne od pracy.

Sprzedaż leków bez recepty stanowi nikły procent obrotu stacji paliw i nie wpływa zasadniczo na ich sytuację ekonomiczną. Z drugiej strony dystrybucja tej kategorii towarów jest istotnym wsparciem sprzedaży dla małych, niezależnych stacji, zlokalizowanych często na terenach wiejskich. Obecny model pozaaptecznej sprzedaży leków bez recepty ma w Polsce ugruntowaną tradycję. Wielkość sprzedaży leków na stacjach paliw utrzymuje się na stabilnym poziomie od wielu lat, zaś ich asortyment jest z reguły ograniczony do poniżej 30 produktów. Leki sprzedawane na stacjach pochodzą



z hurtowni farmaceutycznych i mają postać minimalnej dawki leczniczej, pakowanej w opakowania, wystarczające na 1-1,5 dnia stosowania leku. Praktyka potwierdza, że w przypadku konieczności zakupu leków bez recepty w większej ilości czy też dawce, klienci kierują się do aptek.

NASZE STANOWISKO

Oczekujemy, że ceny na rynku paliw będą kształtowane wyłącznie przez czynniki ekonomiczne, a przyjmowane regulacje prawne nie będą powodowały dalszego, nieuzasadnionego wzrostu cen. Sprzeciwiamy się jakimkolwiek działaniom, mogącym spowodować ograniczenie zakresu świadczonych usług i sprzedawanych na stacjach towarów, np. poprzez ograniczenia w funkcjonowaniu stacji i jej sklepu w niedziele, ograniczenia w sprzedaży wyrobów alkoholowych czy leków. Jedynym wymiernym skutkiem wprowadzenia proponowanych ograniczeń byłoby dalsze pogorszenie i tak już trudnej sytuacji branży naftowej. Prowadzenie sprzedaży towarów innych, niż paliwa umożliwia istnienie stacji paliw w obecnej ilości i w obecnym formacie rynkowym. Ograniczenie asortymentu oraz ograniczenia godzin funkcjonowania stacji będzie skutkowało wzrostem kosztów ich prowadzenia i spowoduje wzrost cen paliw lub powiększenie grupy osób pozbawionych pracy, utrudni także klientom dostęp do wybranych dóbr, szczególnie w późnych godzinach nocnych i w dni wolne od pracy. Wpływie na bezpieczeństwo podróżnych i ograniczy tranzyt. W przypadku wprowadzenia ograniczenia asortymentu i wielkości opakowań leków, sprzedawanych bez recepty, стоимy na stanowisku, że ew. ograniczenia powinny dotyczyć wszystkich kanałów handlu – w tym aptek, gdyż ryzyko błędnego zażycia czy też popełnienia np. próby samobójczej nie zależy od miejsca nabycia leku. Również ewentualne zmiany w zakresie zasad sprzedaży wyrobów alkoholowych powinny dotyczyć całej sieci dystrybucji, a nie odnosić się wyłącznie do stacji paliw.

Wnioskujemy o pełne wyłączenie stacji paliw spod ewentualnych ograniczeń w zakresie handlu w niedziele.

7 REGULACJE UNII EUROPEJSKIEJ

W Unii Europejskiej toczy się debata nad kształtem polityki energetyczno-klimatycznej i polityki transportowej. W tym kontekście niepokojące są poglądy pewnych środowisk, starających się narzucić eliminację z mixu energetycznego UE paliw kopalnych, a zwłaszcza ropy naftowej, poprzez wprowadzenie substytutu ropopochodnych paliw silnikowych, takich jak energia elektryczna, wodór czy biopaliwa. Warto podkreślić, że dotychczasowe doświadczenia wskazują, że takie działania prowadzą jedynie do podwyższenia kosztów transportu, bez pozytywnego efektu dla klimatu czy środowiska naturalnego (casus biopaliw). Po latach narzucania na europejski przemysł rafineryjny nieproporcjonalnych obciążeń, pogarszających jego konkurencyjność względem konkurentów spoza UE, w Komisji Europejskiej pojawiły się głosy wskazujące na konieczność zmiany dotychczasowej polityki. Skutkiem tego jest podjęcie dialogu z branżą w ramach

„Okrągłego stołu rafineryjnego”. Wypracowane wspólnie rozwiązania będą miały bezpośredni wpływ na przyszłość branży rafineryjnej w Europie. Powinny one uwzględniać fakt, że w średniej perspektywie ropa naftowa pozostanie głównym nośnikiem energii do zastosowań w transporcie. Nieprzemysłane regulacje prawne, nieuwzględniające interesu nie tylko branży rafineryjnej, ale też związanych z nią sektorów gospodarki, mogą doprowadzić do upadku sektora i przeniesienia produkcji poza granice Unii Europejskiej. Miałyby to wyjątkowo niekorzystne skutki dla całej gospodarki europejskiej, a także jej bezpieczeństwa energetycznego. Jest też klasycznym przykładem ucieczki emisji (carbon leakage).

NASZE STANOWISKO

Oczekujemy dalszego dialogu administracji z reprezentantami sektora, w tym z POPIHN oraz FuelsEurope i uwzględniania naszego głosu w stanowisku prezentowanym przez przedstawicieli Polski na forum Unii Europejskiej. Niezbędna jest odpowiednia aktywność Polski podczas cyklicznych spotkań „Rafineryjnego okrągłego stołu”, który w ramach Komisji Europejskiej podjął prace w maju 2012 roku. Współpraca powinna obejmować takie zagadnienia, jak konkurencyjność przemysłu rafineryjnego, polityka klimatyczna UE czy też kształtowanie cen paliw.

8 LOGISTYKA PALIWOWA

Obowiązujące przepisy w zakresie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, zawierają nieścisłości i zapisy, trudne do realizacji przez przedsiębiorców, zajmujących się magazynowaniem i transportem paliw. Dotyczy to m.in. stosowania złączy awaryjnego rozłączania, napełniania oddolnego cystern kolejowych, układów zapewniających hermetyczne opróżnianie zbiorników etc.

57%

Obciążenie ceny benzyny 95 o charakterze podatkowym i podobnym; średnio w roku 2016.

Fot. FUCHS-OIL



Drogowa logistyka paliw zmagą się z szeregiem problemów, na przykład ograniczeniami w dostępie do terminali istniejącą infrastrukturą drogową – zarówno ze względu na decyzje władz lokalnych, jak też kategorie dróg. Problemem jest też eliminacja z rynku nieuczciwych kierowców, przyłapanych na kradzieży.

NASZE STANOWISKO

Konieczne są zmiany w zasadach dopuszczania do ruchu na drogach pojazdów, o nacisku na oś 11,5 t. Umożliwi to bezproblemową logistykę drogową paliw po polskich drogach.

Proponujemy podjęcie prac nad zmianą przepisów w zakresie sankcji, jakie dotyczą nieuczciwych kierowców w zakresie utraty uprawnień poprzez przywrócenie regulacji, które były kiedyś w ustawie o transporcie drogowym (zawieszenie lub pozbawienie uprawnień kierowców, skazanych prawomocnym wyrokiem sądowym za kradzież paliwa).

9 KRADZIEŻE NA STACJACH PALIW

Kradzieże paliwa i innych towarów na stacjach paliw powodują straty materialne dla właścicieli stacji paliw, a także zagrożenie bezpieczeństwa dla personelu i klientów. Wartość kradzionego paliwa można szacować ogółem na ponad 20 mln złotych rocznie, a liczba tego typu incydentów wyniosła około 100 tysięcy.

W opinii ekspertów wzrost liczby tego typu czynów w znacznym stopniu spowodowany jest zmianami art. 19 Kodeksu wykroczeń dokonanymi w 2013 roku, a podnoszącymi próg wartości kradzieży, powyżej którego czyn taki klasyfikowany jest jako przestępstwo z dotychczasowych 250 zł do ¼ pensji minimalnej.

Szczególny niepokój budzi obserwowany wzrost zużycia kradzieży, a także profesjonalizacja środowiska złodziei, wyrażająca się tworzeniem coraz większych i lepiej zorganizowanych, wyspecjalizowanych grup przestępczych trudniących się tym procederem.

Duże nadzieje w tym względzie branża wiąże z inicjatywą Ministerstwa Sprawiedliwości zmierzającą, poprzez nowelizację Kodeksu wykroczeń i niektórych innych ustaw, do obniżenia progu finansowego kwalifikującego dany czyn jako przestępstwo oraz do umożliwienia Policji prowadzenia baz danych ułatwiających identyfikację osób popełniających tzw. czyny ciągłe, a zatem notorycznie dokonujących kradzieży paliw na stacjach.

Projekt opracowany w Ministerstwie Sprawiedliwości zmienia zasadę, wedle której określa się, czy popełniona m.in. kradzież jest wykroczeniem, czy już przestępstwem. To istotna różnica, bo za wykroczenie grozi co najwyżej 30 dni aresztu, a za kradzież będącą przestępstwem – kara do 5 lat więzienia. Dziś cezurę tę wyznacza wartość szkody wynosząca jedną czwartą minimalnego wynagrodzenia za pracę, czyli aktualnie 500 zł. Po zmianach granicę stanowić ma 400 zł. Każda kradzież powodująca szkodę powyżej tej kwoty będzie więc dotkliwie karany przestępstwem.

Dodatkowo projekt nowelizacji wprowadza zasadę, że próg rozgraniczający wykroczenie od przestępstwa będzie stały (zawsze na poziomie 400 zł), a nie uzależniony od wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę czy innych zmiennych czynników. Dotychczasowy stan rzeczy powodował bowiem, że wraz ze wzrostem płacy minimalnej wzrastała również graniczna kwota kwalifikująca kradzież jako wykroczenie lub przestępstwo.

Przestępczą działalność ułatwia też niedostateczny obieg informacji o wcześniejszych postępowaniach dotyczących sprawców niewielkich pojedynczo kradzieży. Stąd projekt Ministerstwa Sprawiedliwości przewiduje utworzenie elektronicznego rejestru sprawców wykroczeń przeciwko mieniu, osób podejrzanych o popełnienie tych wykroczeń, obwinionych i ukaranych. Rejestr służyć będzie policji, prokuraturze i sądom do tego, by sprytni „zawodowi” złodzieje, popełniający „drobne” kradzieże w różnych miastach, nie odpowiadali za pojedyncze wykroczenia, lecz zsumowane przestępstwo.

NASZE STANOWISKO

POPiHN w pełni popiera inicjatywę Ministerstwa Sprawiedliwości, a także nadal oczekuje zmiany obowiązującego prawa oraz większej skuteczności organów ścigania w ograniczeniu tego typu wykroczeń i przestępstw. W szczególności wraz z innymi organizacjami, zrzeszającymi handlowców, uważamy za konieczne:

a. umożliwienie Policji gromadzenie i przetwarzanie danych o sprawcach wykroczeń (stworzenie rejestru wykroczeń – wprowadzenie zmian w ust. 2a art. 20 ustawy o Policji);

b. zmianę kwalifikacji serii kradzieży poprzez uznanie ich jako czynu ciągłego (art. 11 KK), a także zmiany definicji kwalifikacji „kradzieży w sposób zuchwały” i umożliwienie stosowania art. 38 Kodeksu wykroczeń (tzw. recydywa);

c. przywrócenie w kodeksie karnym pierwotnego brzmienia art. 208 z kk 1967 – penalizującego kradzież dokonaną w sposób szczególnie zuchwały niezależnie od wartości przedmiotu kradzieży i objęcie tą kwalifikacją kradzieży dokonywanych na stacjach paliw i w innych punktach handlowych;

d. wprowadzenie w ustawie o ochronie danych osobowych zmian dopuszczających prowadzenie baz danych oraz bieżącą wymianę informacji o dokonanych kradzieżach między przedsiębiorcami;

Ponadto zamierzamy kontynuować dialog z Policją na rzecz wprowadzenia jednolitego w skali kraju formularza zgłoszenia kradzieży w punkcie handlowym, najlepiej w formie kwestionariusza elektronicznego lub pliku w edytowalnym formacie, możliwym do wysłania mailem. Potrzebne jest także odformalizowanie procedur poprzez umożliwienie dokonywania zgłoszeń przez personel punktu handlowego (w tym stacji) stacji bezpośrednio po ujawnieniu kradzieży na telefon inny niż 997 czy 112, co umożliwiłoby skrócenie czasu przekazania informacji.

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

W roku 2016 polskie rafinerie przerobiły o 3% mniej ropy naftowej niż w roku 2015. Rafinacji poddano 25,8 mln ton – o 700 tys. ton mniej, niż w roku poprzednim. Relatywnie tańszy niż przed rokiem surowiec pozwolił uzyskać dobre marże na produkcji rafineryjnej i petrochemicznej. Niewielkie zmniejszenie przerobu łącznego wynika z okresowych postojów remontowych przeprowadzanych w PKN ORLEN. Drugie półrocze 2016 było lepsze pod względem wykorzystania instalacji produkcyjnych o około 1,2 mln ton, do czego w znacznym stopniu przyczynił się większy popyt rynku krajowego na paliwa płynne, spowodowany ograniczeniem działania szarej strefy. W drugim półroczu ubiegłego roku przerobiono 13,5 mln ton ropy naftowej wobec 12,3 mln ton w I połowie roku.

Przerób ropy naftowej w PKN ORLEN wyniósł 15,4 mln ton, a w Grupie LOTOS prawie 10,4 mln ton.

Podobnie jak w latach poprzednich – ropę naftową sprowadzano do krajowych rafinerii głównie z kierunku wschodniego, ale jednocześnie zwiększono dywersyfikację źródeł zaopatrzenia, kupując większą ilość ropy z kierunku blisko-wschodniego. Udział ropy REBCO w zaopatrzeniu zmniejszył się z 88% w roku 2015 do 81% w roku 2016. O przewadze zakupów tego gatunku ropy wciąż decydują zawarte kontrakty długoterminowe, atrakcyjna cena, dostosowanie technolo-

giczne rafinerii oraz wykorzystanie rurociągów dalekosiężnych, które są optymalnym środkiem transportu ropy naftowej. Z drugiej strony, coraz więcej surowca do rafinacji sprowadza się z krajów arabskich, jak Arabia Saudyjska, czy Irak. Do przerobu wykorzystano też ropę z dostaw krajowych (Petrobaltic, PGNiG). Ropa inna niż REBCO stanowiła w strukturze zaopatrzenia PKN ORLEN 12% przywozu (7 punktów procentowych więcej, niż przed rokiem), a dla Grupy LOTOS było to około 25% dostaw – nieco więcej, niż w roku poprzednim.

Strukturę dostaw ropy naftowej do rafinerii krajowych przedstawiono na rys. 2. To wciąż obraz dominacji ropy REBCO – obserwowany w przeszłości i zapewne jeszcze długo w przyszłości – choć polskie rafinerie mogą w sytuacjach kryzysowych lub robiąc użytek z korzystnych warunków zakupowych przerabiać też inne gatunki ropy, sprowadzane przez Port Północny w Gdańsku. Do Polski w roku 2016 zaimportowano około 21 mln ton ropy REBCO (o około 4 mln ton mniej, niż w roku 2015), z czego około 19 mln ton (o około 4 mln ton mniej) przetransportowano rurociągiem „Przyjaźń” należącym do PERN S.A. Pozostałą ropę do krajowych rafinerii zakupiono z wykorzystaniem instalacji portowych Naftoportu w Gdańsku, a w przypadku wydobycia wewnątrz kraju – z udziałem transportu kolejowego.

RYS. 1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA ROK 2015 I 2016 w mln ton

Źródło: Dane własne POPIHN

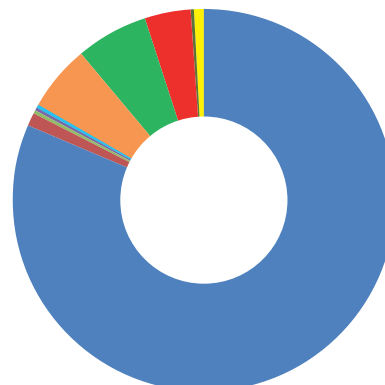
Wyszczególnienie	ROK 2015	ROK 2016	Wskaźnik 2015=100
OGÓŁEM	26,5	25,8	97



Fot. PERN

RYS. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2016 ROKU [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



81,4%	Rosja	5,8%	Irak
1,1%	Iran	6,0%	Arabia Saudyjska
0,3%	Azerbejdżan	3,9%	Polska
0,2%	Litwa	0,3%	Nigeria
0,3%	Kazachstan	0,7%	Norwegia

PRODUKCJA PALIW CIEKŁYCH

Produkcja paliw ciekłych w roku 2016 (rys. 3) – benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) wyniosła 25,1 mln m³. Oznacza to, że na rynek z produkcji polskich rafinerii i blendowania paliw trafiło o 2% mniej naftowych produktów ciekłych niż w roku 2015. Spadek łącznej produkcji, w stosunku do roku poprzedniego, wyniósł około 400 tys. m³.

Porównując rok do roku zanotowano wyższą produkcję benzyn silnikowych, gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego JET oraz lekkiego oleju opałowego. Gorszy wynik zanotowano dla oleju napędowego i ciężkiego oleju opałowego. Wyniki produkcyjne są zgodne z trendami popytowymi występującymi na rynku krajowym. Odzwierciedlają też oddziaływanie szarej i czarnej strefy na wyniki produkcyjne podmiotów krajowych. Wytworzenie mniejszej ilości oleju napędowego zrekompensowano produkcją pozostałych lekkich produktów, jak lekki olej opałowy czy paliwo lotnicze JET. Wzrost krajowego popytu na benzyny i gaz płynny LPG spowodował większą produkcję rafineryjną. Warto zwrócić uwagę na zwiększenie produkcji krajowej w II półroczu 2016 w stosunku do I półroczu, co było spowodowane większym zainteresowaniem legalnymi paliwami po wejściu w życie zapisów „pakietu paliwowego”. Ograniczenie produkcji ciężkiego oleju opałowego wynikało z obniżenia przerobu ropy naftowej w instalacjach rafineryjnych oraz zwiększenia stopnia przerobu w instalacjach wytwórczych paliw białych. Rafinerie wykorzystywały koniunkturę na paliwa silnikowe, występującą zarówno w kraju, jak i na rynku europejskim, maksymalizując produkcję tych gatunków paliw, którym towarzyszył większy zbył w kraju. Produkty, jakim nie udało się ulokować w Polsce, wysyłano z dobrym zyskiem za granicę. Na wynik produkcji łącznej paliw ciekłych wpływ wywarła niższa produkcja oleju napędowego, do czego przyczyniła się wciąż istotna – szczególnie w I połowie roku 2016 – aktywność szarej i czarnej strefy, oferującej produkty po zaniżonych cenach. Gdyby nie to, zapewne wynik produkcyjny byłby lepszy i udałoby się na rynku krajowym ulokować większą ilość paliw, pochodzących od polskich wytwórców. W kraju w dalszym ciągu kurczy się zapotrzebowanie na lekki olej opałowy, choć trzeba zaznaczyć, iż walka z szarą strefą i warunki



Fot. GRUPA LOTOS

atmosferyczne spowodowały w roku 2016 większe zainteresowanie produktem krajowym, a to odbiło się na zwiększeniu jego produkcji. Odbicie popytowe na rynku benzyn silnikowych skutkowało podwyższeniem produkcji krajowej i jest nadzieją na kontynuację tego trendu w latach następnych. Przeważająca ilość krajowej produkcji rafineryjnej benzyn silnikowych i oleju napędowego, przeznaczona na rynek krajowy, została zmieszana z biokomponentami w celu realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Blendowanie paliw przy użyciu biokomponentów, ale też innych dodatków, jest w Polsce traktowane jako produkcja. Takie podejście nieco zwiększa pulę produkcyjną w stosunku do produkcji w samych tylko rafineriach. Stosowanie biokomponentów pogarsza wynik ekonomiczny producentów paliw ze względu na fakt, iż biokomponenty są znacznie droższe niż paliwa tradycyjne. W roku 2016 konieczne, dodatkowe nakłady na realizację NCW nieco łagodziło zamrożenie progów NCW na poprzednim poziomie i możliwość skorzystania ze współczynników redukcyjnych przy rozliczaniu realizacji celu.

RYŚ. 3 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W LATACH 2016 I 2015 [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2015	ROK 2016	Wskaźnik 2015=100
Benzyny silnikowe	5 609	5 645	101
Olej napędowy	14 367	13 958	97
Gaz płynny LPG	612	718	117
Paliwo JET	1 345	1 451	108
Lekki olej opałowy	543	629	116
Ciężki olej opałowy	3 068	2 714	88
OGÓŁEM	25 544	25 115	98

25,1 mln m³

Produkcja paliw ciekłych w roku 2016

Produkcja oleju napędowego, głównego produktu krajowych rafinerii, zmniejszyła się o 0,4 mln m³ (o 3%), ale jednocześnie odnotowano większą o 86 tys. m³ produkcję lekkiego oleju opałowego i o 106 tys. m³ większą produkcję paliwa lotniczego JET. Porównywalny spadek, jak dla oleju napędowego, wykazany został dla ciężkiego oleju opałowego (354 tys. m³).

Strukturę produkcji paliw w roku 2016 przedstawiono na rys. 4.

W całkowitym bilansie produkcyjnym nie notowano większych zmian i nadal olej napędowy pozostał dominującym produktem wytwarzanym przez polskie rafinerie. Jego udział w całkowitym spektrum produkcyjnym pozostał na poziomie 56%, podobnie, jak udział benzyn silnikowych zachował swoje 22%. O 1 punkt procentowy wzrósł udział paliwa lotniczego JET i ten sam punkt procentowy stracił ciężki olej opałowy.

Jak wspomniano powyżej, do produkcji paliw płynnych zalicza się także proces mieszania (blendowania) paliw tradycyjnych z biokomponentami i dodatkami uszlachetniającymi. W roku 2016 minimalny poziom wprowadzenia biokomponentów na rynek (Narodowy Cel Wskaźnikowy), do którego zobowiązane były podmioty produkujące paliwa i sprowadzające je z zagranicy, utrzymano na poziomie z roku 2015 i wyniósł on 7,1% według wartości opałowej. Skutkowało to koniecznością dodania alkoholu i estrów metylowych do większości wprowadzanych na polski rynek benzyn silnikowych i oleju napędowego. Aby spełnić wymagania ustawy trzeba było dodatkowo sprzedać jeszcze odpowiednią ilość paliwa B100, bo samo dodawanie biokomponentów do paliw normatywnych nie wystarczyło do realizacji NCW. W celu ułatwienia realizacji celu, oprócz zamrożenia do poziomu z roku 2015, umożliwiono skorzystanie ze współczynników redukcyjnych na poziomie 0,85 wysokości celu, pod warunkiem zastosowania biokomponentów pochodzących z krajów UE i krajów należących do EFTA. Niestety, brak nowelizacji ustawy z roku 2014 o biokomponentach i biopaliwach skutkowało w roku 2016 niemożnością stosowania biokomponentów – zwłaszcza zaawansowanych – w wyższych proporcjach w paliwach

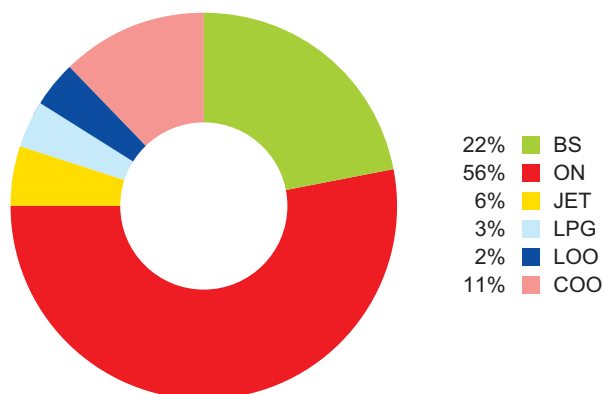
normatywnych. Wstępne informacje rynkowe wskazują, że spółki należące do POPIHN wykonały nałożone na nie cele. Szacuje się, iż w roku 2016 do paliw silnikowych dodano około 320 tys. m³ etanolu i około 700 tys. m³ estrów metylowych. To wielkości bardzo podobne do wielkości z roku 2015. Sprzedaż paliwa B100 szacowana jest na około 730 tys. m³ (ostateczne dane znane będą do końca marca 2016), a to oznacza, iż sprzedaż tego biopaliwa stosunku do roku 2015 wzrosła dwukrotnie, chociaż – co warto zauważyć – paliwo to praktycznie było niedostępne w handlu detalicznym. Znakomita większość trafiła poza granice Polski.

Fot. SLOVNAFT – MOL GROUP



RYS. 4 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2016 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



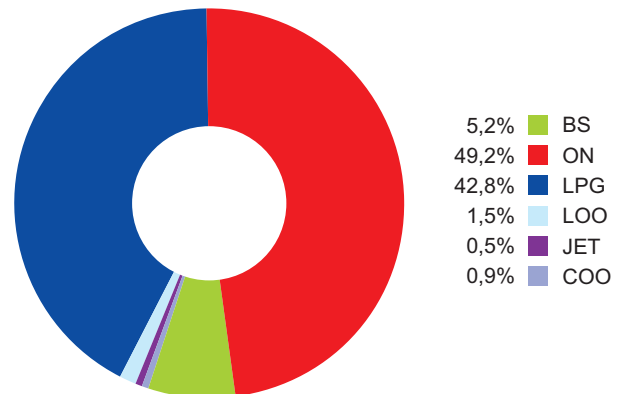
IMPORT PALIW CIEKŁYCH

(ROZUMIANY JAKO SUMA IMPORTU WŁAŚCIWEGO I NABYĆ WEWNĄTRZWPÓLNOTOWYCH)

Według wstępnych szacunków, oficjalny import paliw ciekłych w 2016 roku wyniósł nieco ponad 9 mln m³. W stosunku do roku 2015 było to więcej o około 2,3 mln m³, czyli 34%. Był to kolejny rok wzrostów, bo w roku 2015 – w stosunku do roku poprzedniego – import i nabycia wewnątrzspółnotowe wzrosły o 9%. Tak znaczne zwiększenie oficjalnego importu dokonało się głównie dzięki zaostrzeniu przepisów uderzających w szarą i czarną strefę. Dzięki pakietowi paliwowemu większa część produktów, wchodzących do kraju, znalazła się pod ściślejszą kontrolą służb celnych i skarbowych. Co za tym idzie, nastąpiło urealnienie danych, dotyczących oleju napędowego. Duże przyrosty zanotowano też w imporcie gazu płynnego LPG. Zmalały za to zakupy zagraniczne benzyn silnikowych. Taka dynamika wzrostu nabyć zagranicznych potwierdza domysły, że również w sprzedaży tych produktów szara i czarna strefa odgrywały pewną rolę. Mniej niż w roku poprzednim sprowadzono paliwa lotniczego JET i lekkiego oleju opałowego. Od lat gaz płynny LPG był największą pozycją w imporcie paliw do Polski, ale w roku 2016 ten produkt został zdetronizowany przez olej napędowy. Podobnie jak w latach poprzednich import łączny dla benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego, zrealizowany przez tzw. niezależnych operatorów (firmy inne niż członkowie POPIHN), był wyższy, aniżeli import największych operatorów rynkowych. Warto jednak zauważyć, iż w końcówce roku to właśnie koncerny sprowadzały więcej benzyn i paliwa do silników Diesla, niż operatorzy niezależni. Dynamika dostaw niezależnych operatorów przewyższała znacznie wynik dostaw rynkowych, zrealizowanych przez koncerny krajowe i zagraniczne, operujące na rynku polskim. Jednak w całym roku 2016 – po raz pierwszy od kilku lat – to dynamika zakupów zagranicznych największych operatorów polskiego rynku była wyższa, niż dynamika wzrostu importu uzupełniającego. Spora grupa odbiorców paliw przeniósła miejsce zaopatrzenia z szarej strefy do legalnie działających przedsiębiorców. Ograniczenie działań szarej strefy nie wyeliminowało jednak tej patologii w całości i wciąż przestępcy paliwowi poszukują możliwości obejścia prawa. Nadal głównym paliwem, na którym dokonuje się wyłudzeń, pozostał olej napędowy. Do ograniczenia skali przestępstw przyczyniła się poprawa skuteczności działania

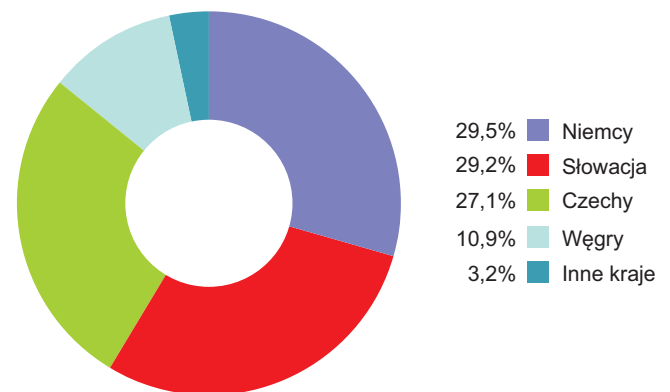
RYS. 5 STRUKTURA IMPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2016 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



RYS. 7 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN



RYS. 6 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYĆ WW PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2016 I 2015

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2015 tys. m ³	ROK 2016 tys. m ³	Wskaźnik 2015=100
Benzyny silnikowe	533	471	88
Olej napędowy	2 318	4 472	193
Gaz płynny LPG	3 651	3 884	106
Lekki olej opałowy	178	132	74
Paliwo JET	65	44	68
Ciężki olej opałowy	15	78	520
Ogółem paliwa płynne	6 760	9 081	134

9 mln m³

Oficjalny import paliw ciekłych w 2016 roku

służb kontrolnych, które egzekwowały prawo w sposób bardziej skoordynowany. Większy import paliw silnikowych to kontynuacja trendu, który rozpoczął się w roku 2014 i potwierdzenie tezy, iż skuteczność i nieustanność kontroli wwożonego paliwa wymusza legalizowanie przywozów.

Import oleju napędowego w roku 2016 wzrósł o ponad 2 mln m³, benzyn silnikowych zmalał o 63 tys. m³ i gazu płynnego LPG wzrósł o ponad 200 tys. m³. Zmniejszył się za to o 26% import lekkiego oleju opałowego, a to oznacza, że do kraju trafiło mniej o prawie 50 tys. m³ tego gatunku paliwa. Różnica została pokryta zwiększoną produkcją krajową. Wyższa produkcja krajowa skutkowałą spadkiem o 32% importu paliwa lotniczego JET. Popyt krajowy na ciężki olej opałowy, w przypadku którego produkcja krajowa nieco się zmniejszyła, został pokryty zwiększonym 5. krotnie importem.

Wzrost oficjalnie notowanego importu paliw ciekłych w stosunku do roku 2015 wyniósł prawie 2,5 mln m³ i było to niemal pięciokrotnie więcej, niż wyniósł przyrost w roku 2015 w stosunku do roku 2014.

W strukturze dostaw spoza kraju w roku 2016 na znaczeniu zyskał – kolejny rok z rzędu – import oleju napędowego (wzrost udziału o 16 punktów procentowych), a straciły benzyny silnikowe (o 3 punkty procentowe) i gaz płynny LPG (o 12 punktów procentowych). O jeden punkt procentowy zmalała rola lekkiego oleju opałowego.

Oficjalne dane wskazują, iż dla rynku 4 podstawowych paliw ciekłych (benzyny silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego) import wyższy od ubiegłorocznego zrealizowały spółki zrzeszone w POPIHN, ale też podmioty niezależne w tzw. imporcie uzupełniającym. Import firm członkowskich POPIHN wzrósł o 86%, a import podmiotów niezależnych o 24%. Wolumenowo to jednak podmioty niezależne sprowadziły do kraju prawie 3. krotnie więcej paliw, niż koncerny. Największą pozycją importową był tym razem olej napędowy, którego sprowadzono o ponad 0,5 mln m³ więcej, niż dotychczasowego lidera w grupie produktów importowych, czyli gazu

86%

Wzrost importu firm członkowskich POPIHN dla rynku 4 podstawowych paliw ciekłych (benzyny silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego)

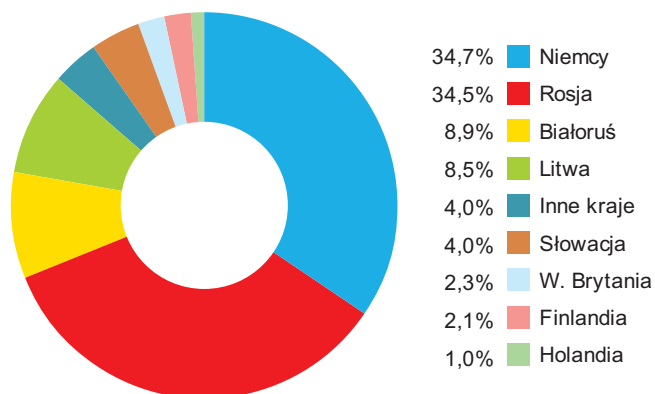
płynnego LPG. W grupie opisywanych paliw koncerny sprowadziły około 2 mln m³ paliw i było to w granicach 1 mln m³ więcej niż przed rokiem. Operatorzy niezależni zwiększyli swoje zakupy zagraniczne o około 1,5 mln m³ i przywieźli do kraju niemal 7 mln m³ paliw z omawianej grupy towarowej.

Kierunki importu benzyn silnikowych obrazuje wykres 7. Najwięcej paliwa do silników z zapłonem iskrowym sprowadzono do Polski z Niemiec. W roku poprzednim najwięcej tego gatunku paliwa sprowadzono ze Słowacji, która w roku 2016 znalazła się na drugim miejscu źródeł dostaw. Pozostałe istotne kierunki to Czechy i Węgry. Import z innych krajów był rozdrobniony i pokrył jedynie 3% dostaw.

Oficjalny import oleju napędowego realizowany był z większej ilości krajów niż w przypadku benzyn silnikowych. Najwięcej tego paliwa sprowadzono z Niemiec, choć w stosunku do roku poprzedniego wzrosła znacznie rola zakupów w Rosji, z której w roku 2016 sprowadzono prawie tyle samo produktu, co od naszego zachodniego sąsiada. Istotnymi źródłami zaopatrzenia firm kupujących paliwa do silników Diesla do kraju były też Białoruś, Litwa, Słowacja, Wielka Brytania i Finlandia. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nienależących do UE, sprowadzono około 43% produktu. To wielkość dwukrotnie większa, niż w roku 2015. Łącznie z kierunku wschodniego, po uwzględnieniu państw należących do UE, zrealizowano około 53% całego importu oleju napędowego. To o 15 punktów procentowych więcej, niż w roku poprzednim.

RYS. 8 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN



Fot. TANQUID



EKSPORT

(ROZUMIANY JAKO SUMA EKSPORTU WŁAŚCIWEGO I DOSTAW WEWNĄTRZSPÓLNOTOWYCH)

Eksport paliw ciekłych (rys. 9 i 10) wyniósł w 2016 roku 5 mln m³. Jest to wynik niższy od tego z roku 2015 o 20%. Obniżenie wysyłek zagranicznych paliw ciekłych wyniosło 1,2 mln m³, podczas gdy w roku 2015 notowano – w stosunku do roku 2014 – wzrost o 650 tys. m³. Bardzo widoczne jest odwrócenie trendu, spowodowane głównie uszczelnieniem importu poprzez zapisy „pakietu paliwowego” i intensyfikacją działań służb kontrolnych. Część operatorów rynkowych powróciła do zaopatrywania się u legalnie działających przedsiębiorców i stąd więcej paliw wytworzonych w Polsce lokowano na rynku krajowym. Taki ruch spowodował też zmianę struktury produktowej wysyłanych za granicę paliw. Ponownie dominował tu ciężki olej opałowy, podczas gdy jeszcze przed rokiem jego udział był porównywalny do udziału paliw silnikowych.

Choć w poprzednich latach oficjalny rynek paliw silnikowych w kraju zwiększał się, to w lokowaniu produktów z rafinerii krajowych przeszkadzała działalność czarnej i szarej strefy. Sytuacja uległa odwróceniu w II połowie 2016 roku po wprowadzeniu nowych rozwiązań prawnych w ramach „pakietu paliwowego”. Największy procentowy i wolumenowy spadek eksportu notowano dla oleju napędowego i dla benzyn silnikowych. Wzrósł wywóz naszego tradycyjnego towaru eksportowego, jakim jest paliwo lotnicze JET, a także gazu płynnego LPG. Mniej eksportowano ciężkiego oleju opałowego, co było konsekwencją zmniejszenia produkcji krajowej tego gatunku paliwa. Eksport oleju napędowego zmalał o 40%, a benzyn silnikowych o 34%. Oznacza to, iż poza krajem ulokowano około 700 tys. m³ mniej paliwa do silników Diesla i około 350 tys. m³ mniej benzyn silnikowych. O 50 tys. m³ wzrósł eksport paliwa lotniczego JET. W roku 2016 lokowanie produktów naftowych w kraju było bardziej zyskowne dla producentów, a także przyniosło wymierne korzyści dla budżetu państwa. Mimo, iż zapotrzebowanie na paliwa płynne na rynkach zewnętrznych również wzrosło, to jednak – ze względu na fakt znacznego nagromadzenia produktów na rynku europejskim w postaci gotowych do wykorzystania zapasów – bardziej opłacało się sprzedać paliwo w Polsce, niż oferować je na rynkach zewnętrznych. Największą pozycją eksportową sektora pozostał ciężki olej opałowy. Jego udział w eksporcie wyniósł ponownie ponad 50% podczas, gdy w roku 2015 zmalał do 45%.

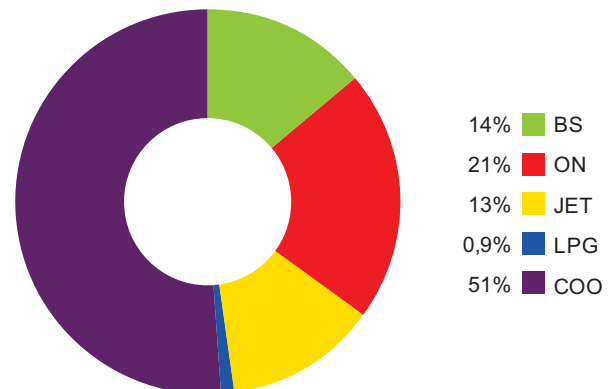
Pokazywane w tabeli rys. 9 dostawy eksportowe paliwa JET to dostawy realizowane bezpośrednio przez krajowych producentów do odbiorców poza Polską. Znaczna część pro-

dukcyj tego gatunku paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują dostawy lotniskowe do samolotów przewoźników krajowych i międzynarodowych. Wielkość tych dostaw w roku 2015 wyniosła 854 tys. m³ – o prawie 80 tys. m³ więcej niż przed rokiem. Dodatkowo, przy zaopatrzeniu rynku krajowego, wykorzystano około 40 tys. m³ produktu z importu – o około 20 tys. m³ mniej, niż w roku 2015.

W roku 2016 nie tylko utrzymano, ale wręcz zwiększono o 100 tys. m³ tzw. reeksport gazu płynnego LPG. Z tego typu działalnością mamy do czynienia od kilku lat i można domniemywać, iż częściowo ten proces jest wykorzystywany przez szarą strefę. Polega on na dostawach do odbiorców zagranicznych gazu płynnego LPG poprzednio kupionego w ramach importu lub nabyte wewnątrzspółnotowych do Polski. W roku 2014 ta wielkość wynosiła około 280 tys. m³. W roku 2015 było to nieco więcej, bo 320 tys. m³, a w roku 2016 przekroczona została wielkość 400 tys. m³.

RYŚ. 10 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2016 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



W strukturze całkowitego eksportu paliw ciekłych z Polski zwiększył się o 6 punktów procentowych udział ciężkiego oleju opałowego, przy spadku udziału benzyn silnikowych o 3 punkty procentowe i oleju napędowego o 7 punktów procentowych. Udział paliwa lotniczego JET wzrósł o 3 punkty procentowe do poziomu 13%.

Główne kierunki eksportu i dostaw wewnątrzspółnotowych benzyn silnikowych zostały zachowane z ubiegłego roku i były to Holandia (48%), Szwecja (22%) i Ukraina (11%). Olej napędowy trafiał głównie do Czech (63%), na Ukrainę (12%) i na Słowację (8%). Ciężki olej opałowy w największych ilościach wysyłano do Holandii i do Szwecji, która poza Czechami, była też największym odbiorcą paliwa lotniczego JET.

RYŚ. 9 STRUKTURA EKSPORTU I DOSTAW W-W W ROKU 2015 I 2016. [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPIHN *) eksport bezpośredni bez reeksportu

Wyszczególnienie	ROK 2015	ROK 2016	Wskaźnik 2015=100
Benzyny silnikowe	1 036	683	66
Olej napędowy	1 729	1 037	60
Paliwo lotnicze JET	603	651	108
LPG*	33	47	142
Ciężki olej opałowy	2 821	2 575	91
OGÓŁEM	6 222	4 993	80

KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2016

W tabeli 11 przedstawiono wstępne porównanie oficjalnej konsumpcji krajowej paliw ciekłych w roku 2016 do oficjalnej konsumpcji w roku 2015. Ostateczne dane, uwzględniające końcowe rozliczenie, dokonane przez służby celne Ministerstwa Finansów dla importu i nabyć wewnątrzspółnotowych, będą dostępne w II połowie 2017 roku. Z tego powodu przedstawiane wyniki dla roku 2016 należy traktować jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

Wprowadzenie w roku 2016 „pakietu paliwowego” i „pakietu energetycznego” oraz intensywne działania służb celnych i skarbowych skutkowały znacznym wzrostem oficjalnego rynku paliw ciekłych w Polsce w drugiej połowie roku. Potwierdziło to ocenę POPIHN i innych analityków rynkowych, iż znaczna część rynku była opanowana przez szarą i czarną strefę. W zaistniałej sytuacji trudno jest ocenić, o ile cały rynek wzrósł rzeczywiście, a na ile nastąpiła po prostu legalizacja dotychczas niewidzialnych dla oficjalnej statystyki transakcji, choć wzrost był na pewno. Przyczyniły się do niego dodatnie wyniki gospodarki w Polsce oraz korzystne dla kierowców – szczególnie w I połowie roku – ceny paliw. Według statystyk większy oficjalny popyt notowano dla wszystkich paliw ciekłych z wyjątkiem ciężkiego oleju opałowego. Naj-

więcej powodów do zadowolenia dla legalnie działających operatorów rynkowych dał duży wzrost oficjalnego popytu na olej napędowy. Dobre wyniki, z perspektywą dalszych wzrostów odnotowano też na rynku benzyn silnikowych, który drugi rok z rzędu rósł intensywnie. Dla wszystkich gatunków paliw silnikowych (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz) rynek wzrósł w stosunku do roku 2015 o 13%, a cały rynek paliw ciekłych o 12%. Z tej grupy rynek oleju napędowego odnotował największy wzrost, choć wciąż borykał się z intensywną konkurencją ze strony szarej i czarnej strefy. Słabo wypadła jedynie konsumpcja ciężkiego oleju opałowego, czego głównym powodem była dość łagodna aura i zastępowanie tego nośnika energetycznego paliwami gazowymi i biomasą. Duży wzrost oficjalnego zapotrzebowania na olej napędowy był skutkiem wprowadzenia od dawna oczekiwanych zmian prawnych i skuteczniejszym i skoordynowanym działaniem służb kontrolnych i policji. Niestety, przestępcy szybko potrafili zaadoptować się do nowych realiów rynku i jeśli egzekwowanie prawa i szybka jego aktualizacja nie będzie postępowała, to sytuacja błyskawicznie może powrócić do stanu sprzed ubiegłorocznej „rewolucji”. Dobre wyniki sprzedaży benzyn, to – poza ograniczeniem szarej strefy – efekt zwiększonego zainteresowania pojazdami z silnikami

RYS. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W KRAJU W ROKU 2016 W PORÓWNIANIU DO ROKU 2015 ROKU.

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

Wyszczególnienie		ROK 2015		ROK 2016		Wskaźnik 2015=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	5 042		5 447		108
	w tym całkowity import	533	11	471	9	88
Olej napędowy	Konsumpcja	14 886		17 182		115
	w tym całkowity import	2 318	16	4 472	26	193
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 278		4 609		108
	w tym całkowity import	3 651	85	3 884	84	106
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	24 206		27 238		113
	w tym całkowity import	6 502	27	8 827	32	136
Paliwo JET	Konsumpcja	789		874		111
	w tym całkowity import	65	8	44	5	68
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	879		881		100
	w tym całkowity import	178	20	132	15	74
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	192		189		98
	w tym całkowity import	15	8	78	41	520
OGÓŁEM	Konsumpcja	26 066		29 182		112
	w tym całkowity import	6 760	26	9 081	31	134

iskrowymi – również przez nabywców zasilonych funduszami z programu 500+. Wyniki sprzedaży poprawił też rynek gazu płynnego LPG. Notowano dla tego paliwa wzrost oficjalnego popytu o około 8%. Taki wzrost wyliczony został w oparciu o założenie braku reeksportu w dużym wymiarze. Reeksport – jak wykazały służby kontrolne – w części był fikcyjny, a towar pozostawał w kraju. Przy uwzględnieniu reeksportu rynek krajowy LPG wzrósłby w nieco niższym zakresie, bo o około 6%. Podsumowując – na polskim rynku paliw ciekłych zanotowano w roku 2016 wzrost oficjalnego popytu dla wszystkich najważniejszych produktów, a z nich największy wzrost procentowy i wolumenowy wystąpił dla oleju napędowego. Popyt krajowy na paliwa ciekłe został w całości zaspokojony i nie notowano przypadków braku stabilizacji rynku. Konieczne do uzupełnienia produkcji krajowej ilości paliw sprowadzono z zagranicy.

Mimo wciąż obecnej szarej i czarnej strefy na rynku oleju napędowego, oficjalna konsumpcja paliw do zasilania silników wysokoprężnych wzrosła o 15% w stosunku do roku 2015. Udział oficjalnego importu w zaopatrzeniu tego rynku osiągnął poziom 26%, tj. wzrósł o 10 punktów procentowych w stosunku do stanu z roku poprzedniego. Jednocześnie oficjalny import uzupełniający (firm innych, niż koncerny krajowe i zagraniczne operujące na rynku polskim) wzrósł o 67%, do czego zapewne walenie przyczyniły się zmiany prawa i działania służb kontrolnych, które zmusiły niektórych importerów do zarejestrowania swoich zakupów zagranicznych. Dynamika tego importu uzupełniającego była dużo wyższa niż dynamika dostaw rynkowych realizowanych przez firmy POPIHN (+10%). Trzeba jednak zaznaczyć, iż import realizowany przez koncerny wzrósł w stosunku do 12 miesięcy 2015 prawie trzykrotnie i ostatecznie osiągnął wielkość prawie połowy wielkości importu uzupełniającego.

Rok 2016 był drugim z kolei, kiedy obserwowano znaczny wzrost popytu na benzyny silnikowe. Zainteresowanie zakupem tego gatunku paliwa wzrosło o 8% w stosunku do roku poprzedniego. Zwykle poziom cen detalicznych i wielkość floty samochodowej wyznaczają skalę zakupów benzyn. Tak było i w roku 2016 kiedy flota rosła, a ceny paliwa były średnio w trakcie roku niższe, niż w roku poprzednim. Im niższe ceny benzyny, tym mniejsza chęć zastępowania jej autogazem w samochodach z podwójnym systemem zasilania. W ubiegłym roku popyt na autogaz wzrastał wolniej, niż na benzyny. Docelowo polscy kierowcy zużyli w swoich pojazdach 5,5 mln m³ benzyn, z czego prawie 470 tys. m³ pochodziło z importu. Było to 9% całości rynku benzynowego – o 2 punkty procentowe mniej, niż w roku 2015.

Konsumpcja gazu płynnego LPG, przy braku uwzględnienia reeksportu, była w opisywanym roku o około 8% wyższa, niż w roku poprzednim. Relacja cenowa autogazu do benzyny 95 przez większą część roku była na poziomie, który nie zniechęcał do zakupu autogazu. Szacunkowy wynik dla całego roku pokazuje wzrost konsumpcji gazu LPG o około 330 tys. m³. Reeksport tego gatunku paliwa wzrósł o 92 tys. m³, co mogło mieć wpływ na całkowity wynik konsumpcji krajowej, a wolumen dostaw zagranicznych w ramach właśnie reeksportu wyniósł ponad

411 tys. m³. Podobnie jak w roku 2015 około 84% zaopatrzenia rynku krajowego pochodziło z zagranicy.

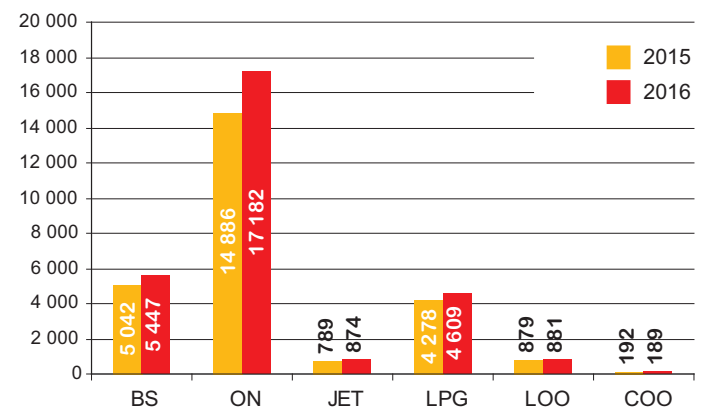
Popyt na lekki olej opałowy w roku 2016 był identyczny, jak w roku poprzednim. W kraju zużyto około 880 tys. m³ tego gatunku paliwa i jednocześnie rok 2016 był czwartym z kolei, kiedy popyt krajowy na ten produkt wyniósł poniżej 1 mln m³. Znakomitą większość popytu na to paliwo (85%) zaspokoiły dostawy z produkcji krajowej. Oficjalny import uzupełniający w roku 2016 zmalał o 45 tys. m³ i wyniósł 132 tys. m³.

Popyt na paliwo lotnicze JET nadal wzrastał i w roku 2016 jego konsumpcja osiągnęła wielkość prawie 900 tys. m³, rosnąc o 85 tys. m³ w stosunku do roku 2015. Wzrost rynku, przy zwiększeniu produkcji krajowej, zaspokojono dokonując zmniejszonego o 32% importu.

Nieco spadła konsumpcja krajowa ciężkiego oleju opałowego – tym razem o 2% i wydaje się, że trend obniżki popytu poniżej granicy 200 tys. m³ jest już trwały. Paliwo to jest wytwarzane w polskich rafineriach w ilości dalece przekraczającej krajowe potrzeby i dlatego od lat nadwyżki wysyła się w dużych ilościach za granicę.

RYS. 12 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2016 I 2015 [tys. m³]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



Fot. AMIC POLSKA



Łączna oficjalna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw ciekłych przekroczyła 29 mln m³ i była wyższa o 3,1 mln m³ od konsumpcji z roku 2015. Oficjalny wzrost rynku wyniósł 12%, w tym import wzrósł o 34%, a jego udział w całości rynku został oszacowany na 31%. Oznacza to, iż oficjalnie do Polski sprowadzono 2,3 mln m³ paliw więcej, niż w roku poprzednim. Udział zagranicznego paliwa w zaopatrzeniu rynku był o 5 punktów procentowych większy, niż w roku 2015, a wolumenowo całkowity import paliw ciekłych wyniósł 9,1 mln m³.

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

W stosunku do roku 2015 praktycznie nie zmieniła się struktura konsumpcji paliw płynnych. Odnotować należy wzrost o 2 punkty procentowe znaczenia oleju napędowego przy zmniejszeniu udziału gazu płynnego LPG. Wciąż dominuje zużycie oleju napędowego z udziałem 59%.

Głównym źródłem zaopatrzenia polskiego rynku w paliwa ciekłe są rafinerie krajowe, dla których sprzedaż produktu w kraju jest bardziej opłacalna, niż wysyłki eksportowe. Opłacalność sprzedaży na rynek krajowy określają czynniki ekonomiczne, handlowe i logistyczne. Nadwyżki towarów, których nie uda się ulokować w kraju, wysyłane są za granicę. Gdyby nie działalność szarej i czarnej strefy na rynku krajowym można by ulokować jeszcze większe ilości paliw

29 mln m³

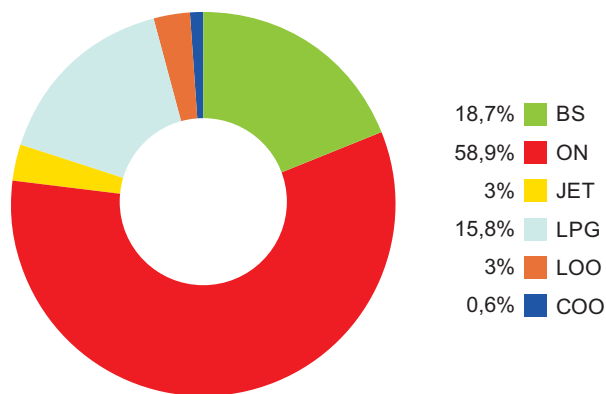
Łączna oficjalna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw ciekłych

wyprodukowanych w Polsce lub sprowadzonych do kraju w sposób legalny z uiszczeniem stosownych podatków i realizacją nałożonych na firmy paliwowe obowiązków, jak NCW czy zapasy obowiązkowe. W taki sposób sprowadzają, jako import uzupełniający, paliwa koncerny międzynarodowe, operujące w Polsce, firmy prywatne, a także koncerny krajowe w momentach zwiększonego zapotrzebowania rynku. Trzeba zaznaczyć, iż w roku 2016 udział firm niezależnych w całym bilansie oficjalnego rynku wzrósł o 3 punkty procentowe do poziomu 25%. To w dużej mierze efekt skuteczniejszej walki z nieprawidłowościami na rynku paliw.

Efekt nowych rozwiązań prawnych i działań służb kontrolnych widać w podsumowaniu wymiany międzynarodowej realizowanej w sektorze. W roku 2016 przewaga szerego rozumianego importu nad eksportem paliw była prawie dwukrotna, podczas gdy jeszcze przed rokiem wynosiła jedynie około 500 tys. m³. Sytuacja wraca powoli do stanu obserwowanego przed rokiem 2013, kiedy to import paliw znacznie przekraczał ich eksport. Zmniejszenie eksportu paliw o 20% w stosunku do wyniku z roku poprzedniego to skutek porządkowania rynku krajowego, a tym samym większej możliwości lokowania produktu krajowego w kraju. Zmiana trendu w roku 2016 była spowodowana głównie wzrostem oficjalnego importu uzupełniającego oleju napędowego. Tradycyjnie już wyniki eksportu paliw zdominowały wysyłki zagraniczne ciężkiego oleju opałowego, którego znaczna część dostarczana jest na rynki poza Europą, podczas gdy dla paliw białych rynkiem docelowym jest zwykle rynek europejski. Firmom legalnie działającym w kraju udało się odzyskać część krajowego rynku oleju napędowego, zajętą do niedawna przez szarą i czarną strefę. To może sugerować, że w kolejnych latach obecne proporcje między importem i eksportem paliw powinny się utrzymać. Skorzystają na tym polskie rafinerie i aparat fiskalny państwa. Bilans obrotów międzynarodowych, tak jak było to już w przeszłości, będzie kształtowany przez import oleju napędowego i gazu płynnego LPG oraz eksport ciężkiego oleju opałowego, benzyn silnikowych i paliwa lotniczego JET.

RYS. 13 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2016 [%]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



RYS. 14 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW CIEKŁYCH

W ROKU 2016 [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów, danych własnych POPIHN

*) – obrót realizowany przez producentów krajowych

1	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
	2	3	4
Benzyny silnikowe	471	683	(-212)
Olej napędowy	4 472	1 037	3 435
LPG	3 884	47 *)	3 837
Paliwo lotnicze JET	44	651 *)	(-607)
Lekki olej opałowy	132		132
Ciężki olej opałowy	78	2 575	(-2 497)
RAZEM	9 081	4 993	4 088

RYNEK DETALICZNY

Detaliczna sprzedaż paliw silnikowych realizowana jest przez sieć stacji paliw, która – według pozyskanych przez POPiHN danych, dotyczących ogólnodostępnych obiektów realizujących sprzedaż co najmniej 2 gatunków paliw (BS, ON) – na koniec roku 2016 liczyła 6 803 obiekty. To o około 200 stacji paliw więcej niż notowano na koniec roku 2015. Wykazwana przez nas liczba stacji paliw uległa zwiększeniu ze względu na nowe inwestycje, ale też ze względu na fakt zidentyfikowania większej ilości stacji, o których POPiHN dotychczas nie wiedziała lub nie była pewna ich funkcjonowania. Wciąż w kraju brak jest oficjalnej bazy danych, zawierającej informacje o funkcjonującej w Polsce infrastrukturze paliwowej. Stąd podawana liczba stacji paliw jest określana wciąż jako orientacyjna.

Biorąc pod uwagę powyższe wyjaśnienia należy przyjąć, że realizacja nowych inwestycji przez koncerny paliwowe, supermarkety i głównych operatorów niezależnych spowodowała jednak wzrost liczby miejsc, gdzie można było zatan-kować pojazd, dokonać podstawowych zakupów czy też wypocząć podczas podróży. Szacunkowy udział w rynku poszczególnych grup operatorów nie uległ istotnej zmianie w stosunku do stanu z roku 2015. Około 33% udział w ogólnej liczbie stacji mają stacje koncernów krajowych, 22% udział notują koncerny międzynarodowe. 43% procent rynku stacji to stacje niezależne. Coraz bardziej zauważalne na rynku i to w skali całego kraju są sieci największych operatorów niezależnych, tworzące pod jednym brandem sieci zakupowe lub stowarzyszenia handlowe. Część prywatnych operatorów, dotąd niezrzeszonych, szukając bardziej efektywnych form działalności, zmienia barwy na koncernowe lub na barwy innego franczyzodawcy – dziś już często prywatnego, niezależnego od największych koncernów operujących na polskim rynku. Spora grupa operatorów dysponująca dobrymi lokalizacjami dla swoich stacji działa na rynku samodzielnie. Część właścicieli stacji paliw, nie mogąc podjąć obecnym realiom ekonomicznym lub szukając szybkiego zarobku, sprzedaje paliwa pochodzące z szarej i czarnej strefy.

Najwięcej stacji paliw na rynku polskim posiadał w roku 2016 PKN ORLEN. Pozycję wicelidera utrzymała sieć BP, a trzecie miejsce kolejny rok z rzędu należało do Grupy LOTOS. Koncerny krajowe nadal operowały z wykorzystaniem czterech brandów: ORLEN i BLISKA w przypadku PKN



Fot. SHELL

oraz LOTOS i OPTIMA w przypadku Grupy LOTOS. O ile sieć ekonomiczna Grupy LOTOS ulega systematycznemu zwiększeniu, to sieć BLISKA należąca do drugiego koncernu krajowego nadal się kurczy. To skutki odmiennego podejścia do polityki pozyskiwania klientów i efektywności działania stacji paliw. Szacuje się, że łącznie w roku 2016 koncerny krajowe posiadały 33% udział w całym rynku stacji paliw w Polsce. Udział stacji koncernów zagranicznych operujących w kraju wyniósł około 22%. Segment ten sukcesywnie powiększa liczbę obiektów funkcjonujących pod znanymi w świecie markami. Obecny od roku 2015 na rynku polskim TOTAL powiększył swoją sieć o 6 stacji i na koniec roku firma dysponowała 16 stacjami paliw. Głównym narzędziem pozyskiwania nowych obiektów do sieci była w ubiegłym roku umowa franczyzowa, ale zbudowano też obiekty całkowicie od podstaw. Nowych inwestycji dokonują głównie koncerny, ale wybudowano też kilka obiektów będących własnością sieci handlowych i niezależnych operatorów.

Wartość sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w roku 2016 oszacowana została na około 90 mld PLN, a jej wielkość na ponad 24 mld litrów (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz). Wpływy do budżetu z tytułu zapłaconych podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa) od tego typu sprzedaży wyniosły około 49 mld PLN.

RYS. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2014-2016

Źródło: dane własne POPiHN

	2014 31.12.2014	2015 31.12.2015	2016 31.12.2016
Sieci stacji paliw			
Koncerny krajowe	2 209	2 225	2 253
Koncerny zagraniczne	1 404	1 447	1 467
Sieci niezależne (operujące pod wspólnym brandem)	743	818	900
Pozostali operatorzy niezależni (około)	1 957	1 932	2 000
Sklepy	171	179	183
OGÓŁEM (około)	6 486	6 601	6 803

W roku 2016 wzrosła ilość stacji paliw operujących w barwach koncernów krajowych, przy czym nowe obiekty zaczęły funkcjonować zarówno w ramach PKN ORLEN, jak i Grupy LOTOS. Lider rynku budował nowe stacje, pozyskiwał w ramach franczyzy, zamykał stacje nierentowne, a część modernizował zmieniając jednocześnie brand z BLISKIEJ na ORLEN. LOTOS powiększał sieć głównie poprzez przejścia franczyzowe do sieci OPTIMA. TOTAL zyskiwał nowe obiekty wyłącznie na zasadzie umów franczyzowych. Zmianę barw zapowiedziała też firma Circle K (dotychczas działająca w Polsce pod logo Statoil) i Amic Polska, który kupił polskie stacje Lukoila.

Wolno rozwija się sieć stacji działających przy polskich autostradach. W roku 2016 przybyły jedynie 3 Miejsca Obsługi Podróżnych, z których 2 należą do Grupy LOTOS, a jedno do PKN ORLEN. Kilka MOP jest w trakcie budowy, a GDDKiA ogłosiła kolejne przetargi na nowe obiekty przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. Nowe stacje w tych miejscach zmieniają geografie zakupu paliw przez kierowców podróżujących po Polsce. Dziś już nie trzeba zjeżdżać z autostrady, aby zatankować pojazd. Tracą więc rację bytu stacje, które do niedawna były naturalnym zapleczem tychże właśnie autostrad. Na popularności zyskują

za to stacje z segmentu ekonomicznego, zlokalizowane głównie w mniejszych miastach lub na obrzeżach metropolii. Spodziewane podwyżki cen paliw mogą jeszcze podnieść ich znaczenie. Nieznacznie wzrosła też ilość stacji samoobsługowych, działających bez obsługi i oferujących jedynie paliwa.

PKN ORLEN w roku 2016 powiększył swoją sieć stacji paliw o 17 obiektów i na koniec roku miał ich 1766. Wzrost osiągnięto poprzez restrukturyzację sieci, budowę nowych obiektów i przejścia z wykorzystaniem umów franczyzy. Firma zmniejszyła ilość stacji operujących pod logo BLISKA o 51, więc obecnie działa ich jeszcze 108. Zmiana była spowodowana wygaszeniem działalności w części obiektów, a część została przekształcona w stacje pod logo ORLEN. Koncern otworzył 1 nową stację zlokalizowaną przy autostradzie i w końcówce roku zarządzał 36 takimi obiektami, pozostając także w tej kategorii stacji liderem na rynku krajowym.

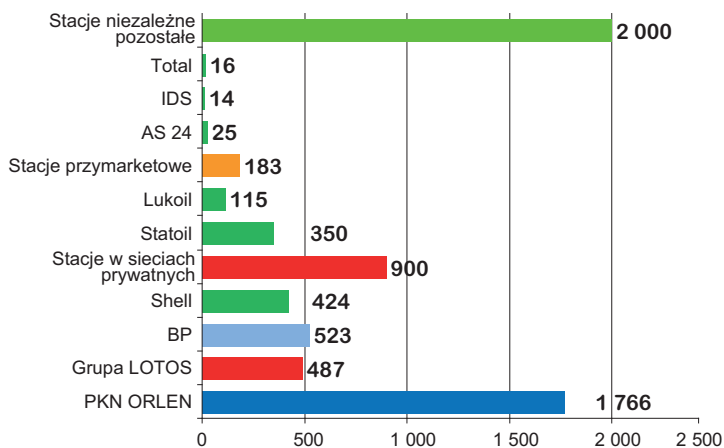
Grupa LOTOS zwiększyła sieć o 11 obiektów i rok zamknęła ze stanem 487 stacji paliw. Pod logo LOTOS OPTIMA funkcjonowało już 205 stacji – o 11 więcej, niż przed rokiem. Firma wybudowała 2 nowe stacje paliw w MOP autostradowych i obecnie udostępnia kierowcom poruszającym się autostradami 20 stacji. Polityka rozbudowy sieci w oparciu o inwestycje w stacje klasy ekonomicznej była kontynuowana zgodnie z zapisami zawartymi w strategii działania firmy. Obecnie jest trzecią firmą na rynku stacji paliw i drugą pod względem liczby posiadanych stacji autostradowych.

Swoje sieci paliw w Polsce rozwijały też koncerny zagraniczne. Wicelider rynku – firma BP – na koniec roku 2016 posiadała 523 stacje, zwiększając swój stan posiadania o 22 obiekty (w 2015 roku BP uruchomiła 21 stacji). Shell Polska zakończył rok z ilością stacji paliw o 2 mniejszą, niż posiadał na koniec roku 2015. Firma dysponuje 424 stacjami z czego 14 działa w formacie bezobsługowym. Statoil zmienił nazwę na Circle K, jednak rebranding stacji rozpoczyna się dopiero w kwietniu 2017. Firma w roku 2016 posiadała 350 stacji – o 5 mniej, niż rok wcześniej. Amic Polska przejął sieć stacji Lukoila, jednak nie zwiększył ilości stacji paliw. Po zamknięciu jednej stacji pod koniec grudnia nowy właściciel dysponował siecią 115 obiektów. W 2015 roku działalność na polskim rynku stacji paliw wznowił po długiej przerwie TOTAL, budując swoją nową sieć w oparciu o mechanizm franczyzy. Na koniec roku w barwach tej firmy funkcjonowało 16 stacji paliw.

Gruszek w popiele nie zasypiali też operatorzy niezależni, działający na rynku polskim. Przyjmując nomenklaturę POPIHN ta grupa operatorów zwiększyła liczebność do 900 obiektów. Najbardziej aktywni z nich to: Anwim z brandem Moya, Huzar, Slovnaft Partner realizujący współpracę z węgierskim MOL czy grupa Pieprzyk. Z szacunków rynkowych wynika, że liczba stacji paliw zarządzana przez tę grupę operatorów wzrosła o około 80 obiektów. W miarę wzrostu liczby stacji stowarzyszonych rośnie też atrakcyjność przystępowania do tego rodzaju przedsięwzięć przez pozostałych niezależnych operatorów. Barwy niektórych z tych firm można już zobaczyć na terenie całego kraju, a inne są bardzo widoczne na rynkach lokalnych. W całości rynku stacji paliw ta grupa operatorów stanowi drugą pod względem ilości formację zorganizowanych obiektów, realizujących detaliczną sprzedaż paliw i staje się coraz bardziej realną konkurencją dla stacji koncernów paliwowych.

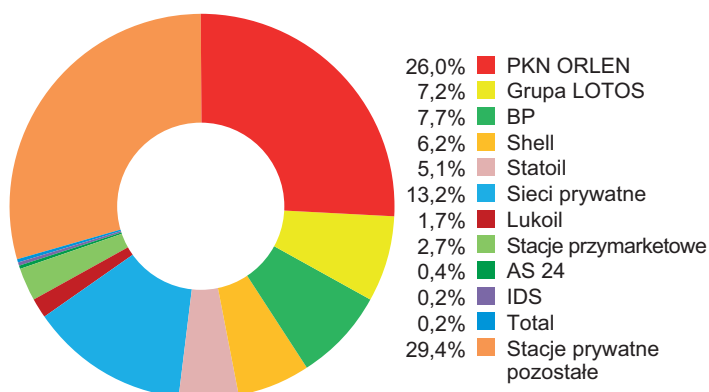
RYS. 16 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC ROKU 2016

Źródło: Dane własne POPIHN



RYS. 17 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC ROKU 2016 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



Liczba stacji funkcjonujących przy centrach handlowych wzrosła w roku 2016 jedynie o 4 obiekty i liczyła 179. Wzrost wynikał z uruchomienia nowych stacji sieci handlowej Inter-marché, która systematycznie inwestuje w tego typu działalność. Pozostałe sieci nie dokonały nowych inwestycji. Ze względu na duży wolumen obrotów rola stacji przymarkety-wych w całości rynku detalicznej sprzedaży paliwa wzrasta w większym stopniu niż udział w samym rynku stacji paliw. Duży obrót realizowany jest przy minimalnej marży, dlatego stacje te są bardzo atrakcyjne cenowo dla tankujących.

Z powodu braku wiarygodnej, krajowej bazy stacji paliw trudno jest nadal ściśle określić, ile stacji niezależnych rzeczywiście funkcjonuje w Polsce. Dodatkowo ta część rynku ciągle ulega przekształceniom. Z informacji, do których udało się dotrzeć POPiHN wynika, że na koniec roku 2016 na rynku funkcjonowało nieco ponad 2 000 stacji działających jako zupełnie niezależne lub skupionych w małych lokalnych sieciach o liczbie stacji mniejszej niż 10. Liczone były tylko ogólnodostępne stacje sprzedające co najmniej 2 gatunki paliw (BS i ON). Niestety, część obiektów z tej grupy, a także takich, co do których nie ma żadnych informacji o ich funkcjonowaniu, pozostawała poza wszelką kontrolą stosownych służb kontrolnych i często była wykorzystywana przez podmioty operujące w ramach szarej i czarnej strefy rynku paliw ciekłych.

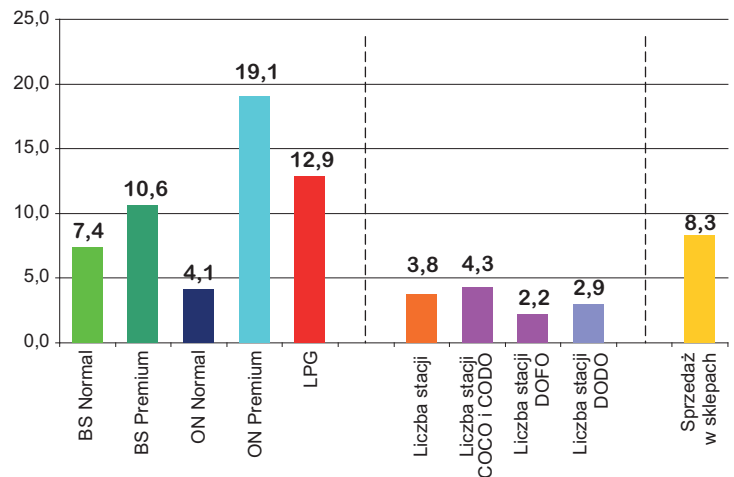
Wprowadzone w roku 2016 nowe regulacje w ramach pakietu energetycznego powinny pozwolić na utworzenie w roku 2017 oficjalnej, wiarygodnej platformy paliwowej, w ramach której wreszcie byłoby wiadomo, jaka infrastruktura służy do zaopatrzenia Polaków w paliwa ciekłe, ile jest stacji paliw i w jaki sposób te stacje działają. Stworzenie takiej platformy wpłynęłoby na poprawę konkurencyjności działania poszczególnych podmiotów, ułatwiło działania stosownym służbom kontrolnym, wyeliminowało z rynku znaczną część szarej i czarnej strefy, a kierowcom zagwarantowało dobrą jakość sprzedawanych paliw.

RYNEK SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW PŁYNNYCH POKAZANY NA PODSTAWIE DZIAŁALNOŚCI STACJI PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN

Jak co roku ten fragment raportu poświęcony jest opisaniu zjawisk i trendów zachodzących na krajowym rynku detalicznej sprzedaży paliw ciekłych. Analiza rynku jest dokonywana na podstawie wiarygodnych danych uzyskanych od firm członkowskich Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, które prowadzą w kraju nieco ponad 3700 stacji paliw. Nadal trudno jest na podstawie ogólnodostępnych danych określić rzeczywistą liczbę punktów sprzedaży paliw, z uwagi na brak wiarygodnej oficjalnej bazy danych dotyczących infrastruktury paliwowej w Polsce. Opublikowane niedawno – na podstawie przepisów Prawa energetycznego – rejestry Inspekcji Handlowej wymagają uzupełnienia i korekt. Szacunki POPiHN odnośnie do stacji niezależnych tworzone są w oparciu o możliwość pozyskania danych ogólnodostępnych z zaznaczeniem, iż podane ilości stacji niezależnych dotyczą obiektów ogólnodostępnych i sprzedających co najmniej 2 gatunki paliw (BS, ON). Przy takim założeniu organizacja szacuje, iż w kraju funkcjonuje około 6800 stacji paliw. Przedstawiona poniżej analiza dokony-

RYŚ. 18 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA STACJACH W ROKU 2016 W STOSUNKU DO ROKU 2015 [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



wana jest więc na podstawie danych uzyskanych z próby obejmującej 55% rynku. Do operatorów niezależnych należy w Polsce około 45% rynku stacji paliw, ale uzyskanie jakichkolwiek informacji o wynikach rynkowych osiąganych przez tych operatorów pozostaje praktycznie niemożliwe i może być podawane jedynie w postaci szacunków opartych na różnicach pomiędzy wynikami całego rynku detalicznej sprzedaży paliw, a wynikami firm członkowskich POPiHN. Stacje działające pod logo firm członkowskich POPiHN realizują w kraju około 69% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych i 54% oleju napędowego. Takie udziały dają możliwość pokazania trendów i zmian zachodzących na rynku detalicznej sprzedaży paliw, detalicznej sprzedaży towarów pozapaliwowych w sklepach na stacjach paliw, a także działalności gastronomicznej czy w zakresie podstawowego utrzymania pojazdów samochodowych. Standardy oraz wymogi ustalane i wprowadzane na stacjach największych operatorów rynkowych są powielane i adaptowane przez pozostałe firmy paliwowe sprzedające kierowcom paliwa.

Główne zmiany dotyczące detalicznej sprzedaży paliw i działalności stacji paliw w sieciach firm członkowskich POPiHN pokazuje rys. 18. Podobnie jak w roku poprzednim, brak jest ujemnych wskaźników dla każdej z analizowanych kategorii działania i można powiedzieć, że każda z kategorii wykazała przynajmniej podwojenie dynamiki wzrostu w stosunku do ubiegłego roku. Rosła sprzedaż paliw standardowych, rosła też – i to z większą dynamiką – sprzedaż paliw premium. Wzrost dotyczył zarówno benzyny, jak i oleju napędowego oraz autogazu. Kolejnym faktem jest zwiększenie liczby stacji paliw, operujących w ramach brandów firm członkowskich POPiHN i to w każdej z kategorii własnościowych. Największy procentowy wzrost zanotowano w kategorii COCO + CODO, czyli stacji będących własnością firm paliwowych. Formuła DODO nadal funkcjonuje, choć stopniowo jest zastępowana przez DOFO, wykorzystującą jako podstawę działalności umowy franczyzowe. Postępuje konsolidacja rynku stacji paliw poprzez przejmowanie stacji

niezależnych przez największych operatorów rynkowych – w tym przez największe sieci niezależne. W roku 2016 na stacjach paliw rosła sprzedaż tzw. artykułów pozapaliwowych, do czego przyczynił się również rozwój małej gastronomii. Rosła ilość sklepów przy stacjach paliw, zwiększał się oferowany asortyment, prowadzono liczne akcje promocyjne. Często ofertę stacji wzbogacano prostymi usługami serwisowymi, jak mycie pojazdów, czy utrzymanie w nich czystości. Dbano też o rozwój kompleksowości usług poprzez oferowanie dostępu do internetu, umożliwianie realizowania transakcji pieniężnych (bankomat, płatność telefonem, wypłata gotówki z kasy, ubezpieczenia), możliwość zatankowania gazu sprężonego CNG lub naładowania akumulatorów samochodów elektrycznych. Stacje paliw stają się coraz bardziej miejscami, gdzie można załatwić podstawowe czynności codzienne, a nie tylko zatankować pojazd.

Sprzedaż paliw typu premium jest w większości realizowana tylko przez stacje będące własnością koncernów paliwowych, choć niektóre sieci niezależne coraz chętniej próbują wejść na ten rynek poprzez ofertę własnych gatunków paliw wyższej jakości. Rok 2016 był kolejnym, w którym sprzedaż tego typu paliw rosła, czemu sprzyjały niższe od ubiegłorocznych ceny paliw. Popyt na paliwa premium – zawsze droższe od paliw standardowych – zwykle rośnie kiedy ceny paliw spadają, a ich udział w całości sprzedaży benzyn silnikowych firm członkowskich POPiHN utrzymuje się na poziomie 11%. Dla oleju napędowego było to 16%, czyli o 1 punkt procentowy więcej, niż w roku poprzednim. W tym przypadku trend wzrostowy trwa już od roku 2012. W całości rynku detalicznego benzyn silnikowych w kraju udział gatunku premium wyniósł około 8%, a oleju napędowego około 8,5%. Kierowcy coraz bardziej doceniają aspekty eksploatacyjne, związane z zakupem lepszych gatunkowo paliw, i gdy tylko ceny na to pozwalają, kupują je w większych ilościach. W przypadku paliwa do silników wysokoprężnych istotna jest też pora zimowa, kiedy udział paliw premium jeszcze bardziej wzrasta.

Sprzedaż standardowej benzyny 95 także rosła i było to utrwalenie trendu z roku poprzedniego, a zapewne także zapowiedź wzrostu w latach następnych. Na stacjach koncernowych, ale też i na pozostałych, sprzedano więcej niż przed rokiem standardowego oleju napędowego B7. Sumarycznie na stacjach paliw firm członkowskich POPiHN odnotowano 6% wzrost sprzedaży benzyn silnikowych i 4% wzrost sprzedaży oleju napędowego. Na zwiększenie zainteresowania benzynami wpłynęły korzystne ceny tego gatunku paliwa, ale też zmniejszenie tempa dieselizacji floty pojazdów osobowych i stabilizacja liczby samochodów posiadających instalacje do alternatywnego zasilania autogazem. Prawdopodobnie byłoby możliwe osiągnięcie jeszcze lepszych wyników sprzedaży paliw standardowych, gdyby nie duża aktywność szarej i czarnej strefy, szczególnie w I połowie roku.

W roku 2016 wzrost sieci firm członkowskich POPiHN realizowany był głównie poprzez budowę nowych stacji własnych działających w formule COCO lub CODO, ale szeroko stosowano też formułę franczyzy dla pozyskania dobrze zlokalizowanych stacji niezależnych. Ten sposób rozbudowy sieci stosowany był też przez największe sieci stowarzyszonych stacji niezależnych, choć trzeba zaznaczyć, iż w takich przypadkach zmiany barw uzależnienie franczyzobiorcy od dawcy franczyzy było nieco łagodniejsze, niż w przypadku umów z koncernami.

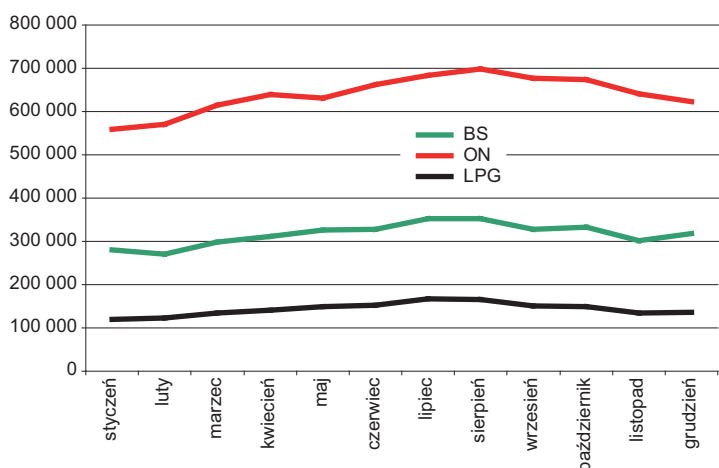
W 2016 roku rosła zarówno ilość sklepów przy stacjach paliw, jak też realizowana w tych sklepach sprzedaż. Wartościowy wzrost sprzedaży wyniósł ponad 8% przy cenach na poziomie podobnym, jak w roku 2015. Do wzrostu przyczyniło się powiększenie oferty wielu sklepów o małą gastronomię i usługi dodatkowe, a także większy niż w latach poprzednich krajowy ruch turystyczny.

Rys. 19 przedstawia sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPiHN w układzie miesięcznym. Wyraźna jest sezonowość sprzedaży, powtarzalna w kolejnych latach. Podobnie wygląda w trakcie roku sprzedaż stacji niezależnych, choć w przypadku tego typu stacji zwykle wyraźniejsze są spadki sprzedaży w okresach słabszej koniunktury stacji koncernowych i mniejsze wzrosty w okresach, kiedy stacje koncernowe sprzedają więcej paliw. Na wyniki oficjalnej sprzedaży, szczególnie w przypadku oleju napędowego, miała wpływ działalność szarej i czarnej strefy, która część swojego towaru kierowała na rynek poprzez pozyskane do współpracy lub wręcz przejęte stacje paliw.

Stacje firm członkowskich POPiHN działające w formule COCO i CODO zanotowały większą sprzedaż paliw silnikowych, niż przed rokiem. Wzrost dotyczył też stacji działających w formule DOFO, a w przypadku stacji DODO mniejsza była jedynie sprzedaż benzyn silnikowych. Dobrze, bo więcej o prawie 7%, sprzedawał się autogaz na wszystkich typach stacji paliw. Łączny wzrost sprzedaży benzyn silnikowych wyniósł prawie 6%, a oleju napędowego około 4%. Na omawianych stacjach sprzedaż benzyn silnikowych i autogazu jest ściśle powiązana z cenami paliw, a oleju napędowego również ze stanem gospodarki. Ta w roku 2016 wykazała wzrost rzędu około 2,8%, a w pierwszych kwartałach było jeszcze nieco więcej i to powinno się przełożyć na poprawę wyników sprzedaży przy dystrybutorach, ale niestety działalność szarej i czarnej

RYS. 19 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W ROKU 2016 [m³]

Źródło: Dane własne POPiHN



strefy skutecznie pozbawiła legalnie działające stacje paliw części klientów. Stąd – między innymi – słaby wynik sprzedaży osiągnęły stacje DODO, które ze względu na swoje lokalizacje najczęściej musiały rywalizować cenowo z tanim, nielegalnym paliwem.

W roku 2016 marże wypracowywane na sprzedaży paliw nie zapewniały utrzymania działania stacji. Konieczne było prowadzenie sklepu z szeroką ofertą asortymentową, ale żeby kierowcę do odwiedzenia takiego sklepu zachęcić, należało na pylonie stacji podać informację o korzystnej cenie paliw standardowych i szerokiej ofercie paliw z wyższej półki. Jakość i asortyment paliw, a także szerokie i atrakcyjne programy lojalnościowe są w przypadku stacji największych operatorów rynkowych najlepszą metodą na przyciągnięcie klienta. W roku 2016 te elementy zadziałały w połączeniu z korzystnymi cenami paliw. Udało się zwiększyć liczbę tankowań, a tym samym ilość chętnych do zakupów w sklepach na stacjach paliw.

Dynamikę zbytu paliw na stacjach firm POPiHN w poszczególnych miesiącach 2016 przedstawiono na wykresie (rys. 20).

W trakcie roku dynamika popytu na paliwa ulegała zmianom, ale była cały czas na dodatnim poziomie. Najwyraźniejszy jest – notowany w kolejnych miesiącach – trend spadkowy w sprzedaży gazu płynnego LPG. Dla pozostałych paliw nie zaobserwowano tak ostrych zmian.

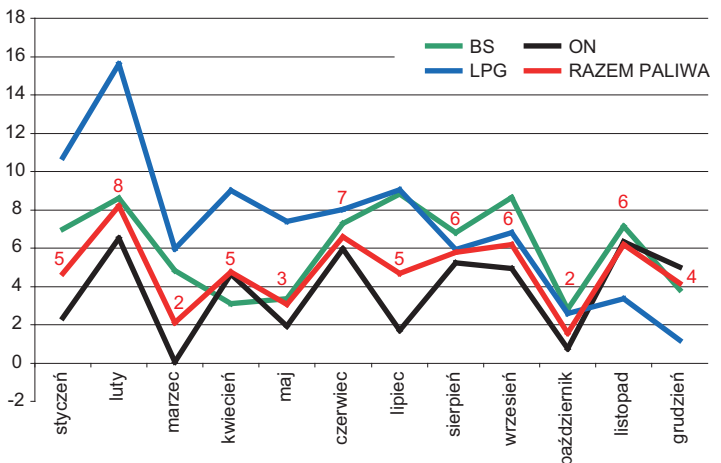
Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na stacjach firm członkowskich POPiHN wyniósł 4,8%, przy czym dla oleju napędowego notowano wzrost sprzedaży o 3,7%, dla benzyn o 6%, a dla autogazu o 6,9%. Analiza danych dotyczących dynamiki handlu w spółkach POPiHN oraz wyników łącznej oficjalnej konsumpcji paliw w kraju wskazuje na wystąpienie wzrostu sprzedaży na stacjach firm niezależnych. Lepszą sprzedaż notowano też w całym segmencie handlu poza stacjami paliw (bazy i firmy transportowe, budownictwo, kolej, samorządy), a to jest obszar, w którym swoje paliwa zwykle lokuje szara strefa. Wprowadzenie pakietu paliwowego spowodowało znacznie wyższe wskaźniki sprzedaży w II połowie roku, niż w pierwszych dwóch kwartałach. I tak sprzedaż benzyn silnikowych wzrosła w porównaniu II półrocza 2016 do I półrocza 2016 o 9%, oleju napędowego o 8,8%, a gazu płynnego LPG o 10,6%.

Dodatniej dynamice sprzedaży paliw ogółem towarzyszył wzrost sprzedaży paliw typu premium, który dla benzyny wyniósł dla całego roku 7%, a dla oleju napędowego 9,9%. Oznacza to, że paliw premium sprzedano znacząco więcej niż w roku 2015.

Przy obecnie obserwowanych poziomach cen i śledząc trendy na rynku zakupu nowych i używanych samochodów można z dużym prawdopodobieństwem założyć, iż dynamika wzrostu rynku paliw uszlachetnionych może nieco spowolnić, ale wciąż będzie dodatnia. Korzystny poziom cen lub ich ewentualne spadki mogą ten proces tylko wzmocnić. Istotnym elementem wyboru będzie też zawartość biokomponentów w paliwach standardowych i w paliwach premium. Zwykle te ostatnie mają ich mniej, co poprawia eksploatację pojazdów – zwłaszcza tych rzadziej używanych i w warunkach zimowych. Kierowcy już wiedzą, że aby utrzymać silnik w należytym stanie, należy chociaż okresowo eksploatować go z wykorzystaniem paliw typu

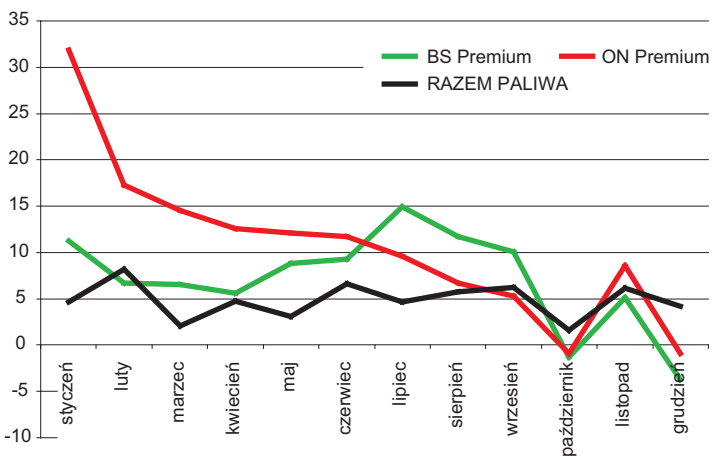
RYŚ. 20 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W ROKU 2016 [M-C/M-C W %]

Źródło: Dane własne POPiHN



RYŚ. 21 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W ROKU 2016 [M-C/M-C W %]

Źródło: Dane własne POPiHN



premium. To także dodatkowa korzyść dla środowiska, w którym żyjemy i eliminacja szkodliwego wpływu na zwiększanie smogu – szczególnie w dużych aglomeracjach miejskich.

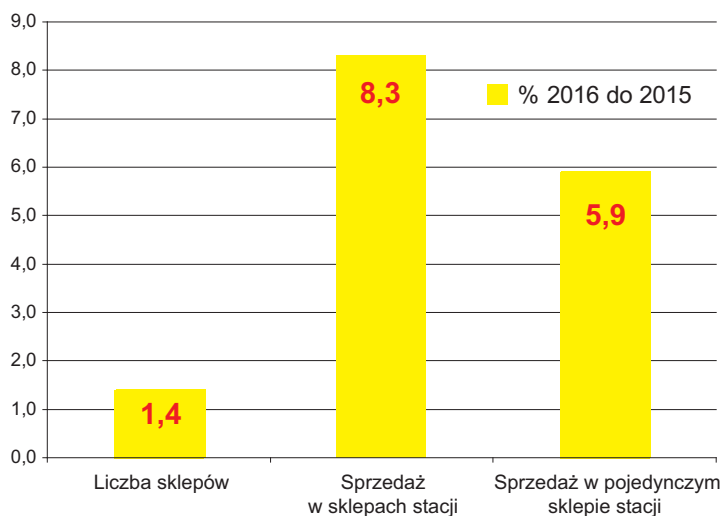
POPiHN udało się w roku 2016 zlokalizować około 6800 stacji paliw, a to oznacza wzrost ich ilości o około 3%. Na ten wzrost złożyły się nowe inwestycje, uruchomienie części stacji po okresie modernizacji, ale też ujawnienie pewnej liczby stacji, co do których w przeszłości nie było wiedzy o ich funkcjonowaniu. Liczba stacji paliw będących w posiadaniu firm członkowskich organizacji, wzrosła o prawie 4% i wyniosła 3720. Oznacza to, że najwięksi operatorzy rynku pozyskali 95 stacji do swoich sieci. Liczba stacji własnych koncernów wzrosła o 4,3%, stacji działających w ramach franczyzy o 2,2%, a stacji reprezentujących format DODO o 2,9%.



Fot. CIRCLE K

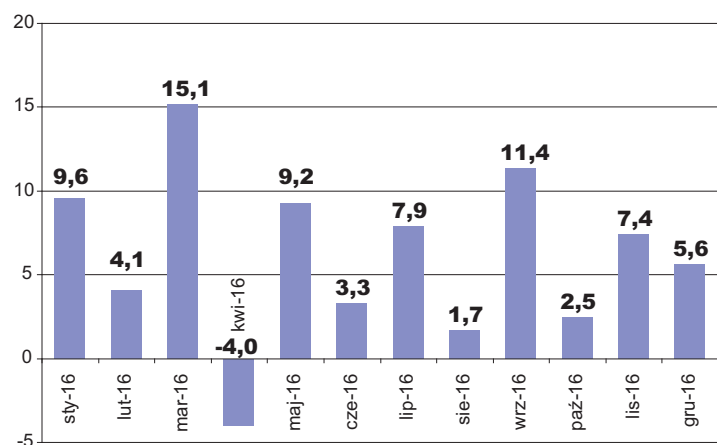
RYŚ. 22 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W ROKU 2016 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



RYŚ. 23 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W SKLEPACH FIRM POPIHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2016 ROKU W STOSUNKU DO ROKU 2015 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



Wraz z rozwojem sieci i wspólnie z inwestycjami w budowę nowych i modernizację już istniejących obiektów stacyjnych przybywało sklepów działających przy stacjach paliw. Łącznie na koniec roku 2016 przy stacjach firm członkowskich POPIHN, działających w formule COCO+CODO, istniało 2568 sklepów (o 30 więcej, niż w roku 2015), a z tej liczby 2514 (o 39 więcej, niż w roku 2015) sklepów prowadziło działalność handlową. Ze wzrostem ilości sklepów rosły również obroty w tych placówkach. W stosunku do roku 2015 wzrost obrotów sklepowych przy stacjach działających tylko w formule COCO+CODO (2514 placówek) wyniósł 8,3% i osiągnął poziom ponad 4,3 mld PLN. Obroty pojedynczego sklepu wzrosły o 5,9%.

Tak, jak w latach poprzednich, marże z bezpośredniej sprzedaży paliw pozostawały w roku 2016 na poziomie niewystarczającym do utrzymania stacji paliw i dlatego ważnym elementem ich działania był sklep, w którym dokonywano sprzedaży towarów pozapaliwowych i gdzie w coraz szerszej skali oferowane były usługi małej gastronomii. Dzięki zabiegom branży i innych organizacji skupiających podmioty zajmujące się handlem, na razie udało się zneutralizować próby wyeliminowania ze sprzedaży na stacjach wyrobów alkoholowych, tytoniowych i podstawowych ogólnodostępnych leków. Asortyment pozapaliwowy to z jednej strony wspomaganie utrzymania stacji paliw, a z drugiej źródło zaopatrzenia ludności w najpotrzebniejsze artykuły w miejscowościach, pozbawionych apteki czy sklepu spożywczego działającego w niedzielę. Niestety nadal trwają zabiegi legislacyjne mające pogorszyć warunki funkcjonowania stacji paliw, a wręcz zakazać ich działalności w niedziele. Byłoby to działanie sprzeczne z podstawowymi potrzebami osób poruszających się po kraju i w transzycie, i mogłoby znacznie pogorszyć bezpieczeństwo na polskich drogach.

Wykres 23 pokazuje sprzedaż sklepów przy stacjach paliw w poszczególnych miesiącach roku w porównaniu do analogicznych okresów roku 2015. Tylko w kwietniu 2016 dynamika sprzedaży sklepowej była niższa, niż w porównywanych miesiącach roku poprzedniego. Pozostałe miesiące to lepsze wyniki, niż osiągnięte przed rokiem. Zauważalna jest delikatna zbieżność większej sprzedaży sklepowej z niższymi cenami paliw w poszczególnych miesiącach. Podobnie jak w latach poprzednich, wzrost sprzedaży

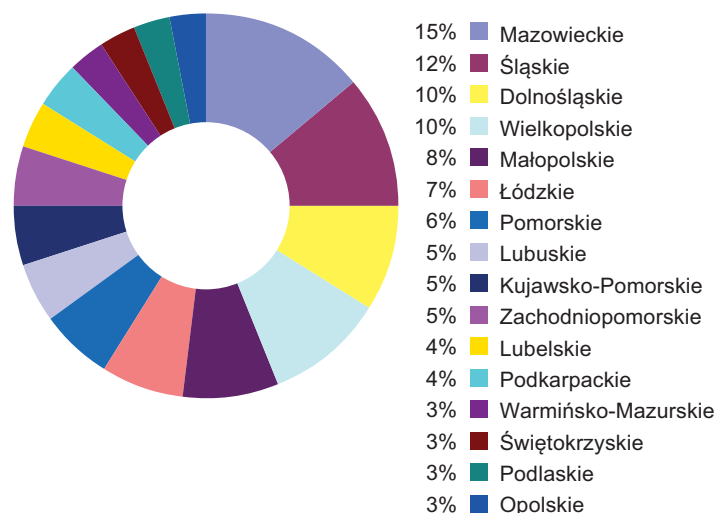
notowano w okresach wyjazdów świątecznych, długich weekendów i w czasie wakacji. Ze względu na sytuację marżową dla polskich stacji paliw w długich okresach czasu klient sklepu jest ważniejszy niż kierowca dokonujący tylko tankowania pojazdu. To właśnie sklep wypracowywał często zysk stacji paliw, niezbędny do utrzymania obiektu i jego pracowników.

Z porównania geograficznego rozkładu sprzedaży paliw silnikowych w Polsce, bazującego na danych przesłanych przez firmy członkowskie POPIHN wynika, iż w stosunku do roku 2015 nie zanotowano większych zmian. Jedyną praktycznie zmianą polega na zmniejszeniu o 1 punkt procentowy udziału województwa śląskiego w zużyciu paliw i wzrost o tę samą wartość udziału Podkarpacia. Województwem o największym popycie na paliwa samochodowe pozostaje mazowieckie, a najmniejszy popyt notuje się w opolskim. Sprzedaż w 5 województwach przekracza wielkość sprzedaży w pozostałych.

Wykres dotyczy łącznej sprzedaży benzyn silnikowych, oleju napędowego i autogazu. Dla każdego z tych gatunków paliw osobno notuje się niewielkie odstępstwa od tego rozkładu. Są jednak one na tyle małe, że można przyjąć, iż uogólnienie w pełni pokazuje rynek detalicznej sprzedaży paliw silnikowych w kraju. W województwie mazowieckim spółki POPIHN sprzedały 6 razy więcej paliw silnikowych niż w najsłabszym pod względem popytu województwie opolskim.

RYS. 24 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPIHN W POLSCE W ROKU 2016 [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO ROKU 2025

Scenariusze popytu dla paliw ciekłych, przygotowane przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego na najbliższe lata, uwzględniają najnowsze trendy obserwowane na rynku krajowym i światowym. Utrzymano perspektywę czasową do roku 2025, co przy obecnej sytuacji na polskim rynku naftowym i uwzględnieniu szacunkowych wyników końcowych za rok 2016 powinno zwiększyć prawdopodobieństwo osiągnięcia prognozowanego wyniku. W ubiegłym roku popyt na paliwa w Polsce przekroczył znacznie prognozy prezentowane przed rokiem jako scenariusz bazowy dla rynku. Przewidywano wprawdzie wzrost rynku, ale nowe rozwiązania prawne, wprowadzone w życie w II połowie roku, spowodowały znacznie większy wzrost konsumpcji paliw, niż przewidywano w scenariuszu bazowym. Ograniczenie szarej i czarnej strefy operującej głównie w segmencie oleju napędowego, zwiększenie popytu na benzyny silnikowe i niższe niż przed rokiem (szczególnie w I połowie roku) ceny paliw, to główne elementy, dzięki którym udało się na rynku uplasować większe ilości paliw, niż zakładano w scenariuszach podstawowych. Tym samym rynek dokonał większego przesunięcia w kierunku zesłorocznego scenariusza optymistycznego, a ostatecznie znacznie go przekroczył. Nowe scenariusze zostały opracowane przy współudziale firm członkowskich POPIHN z uwzględnieniem przemian obecnie zachodzących na krajowym i międzynarodowym rynku naftowym. W scenariuszu bazowym i optymistycznym założono dalszy wzrost

skuteczności walki z nieprawidłowościami na rynku krajowym oraz utrzymanie stabilnych poziomów notowań dla ropy i produktów gotowych na rynkach międzynarodowych. Uwzględniono też uruchomienie od II połowy roku 2017 nowej puli środków europejskich, wykorzystywanych w krajowej gospodarce. Przyjęto, iż nastąpi wzrost krajowych inwestycji infrastrukturalnych, utrzymane zostaną dotacje społeczne w postaci programu 500+, oraz że turystyka krajowa w okresach wakacyjnych nadal będzie skuteczną alternatywą dla wyjazdów zagranicznych.

Scenariusz bazowy zakłada, że polska gospodarka będzie rozwijała się w tempie powyżej 3% rocznie. Pozostałe warianty opierają się na wynikach poniżej i powyżej tej granicy. Przyjęto, że skuteczność walki z szarą strefą w najbliższych latach jeszcze wzrośnie, a na rynkach międzynarodowych utrzyma się korzystna relacja cenowa ropy naftowej i paliw gotowych. Założono też, że zakres zmian kursu złotego do dolara US nie przekroczy 10% od poziomu 4,05 PLN obserwowano w końcówce roku 2016.

33 mln m³

zapotrzebowanie oficjalnego rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2025

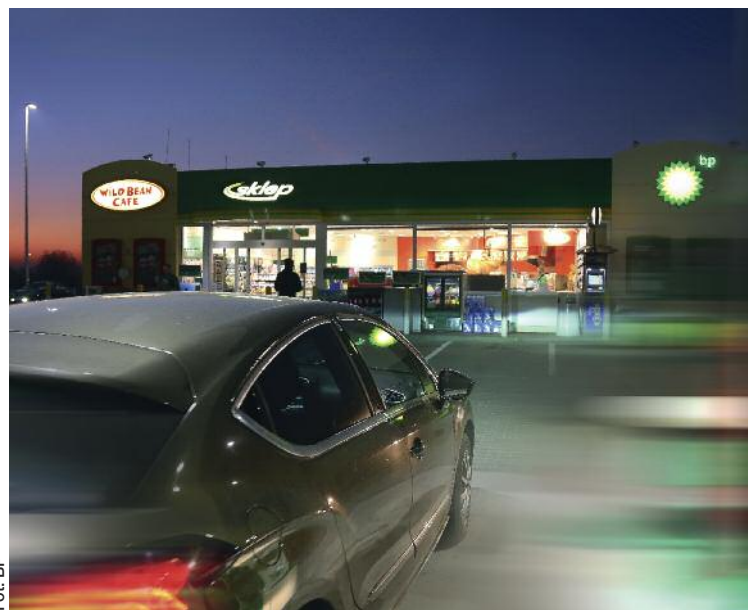
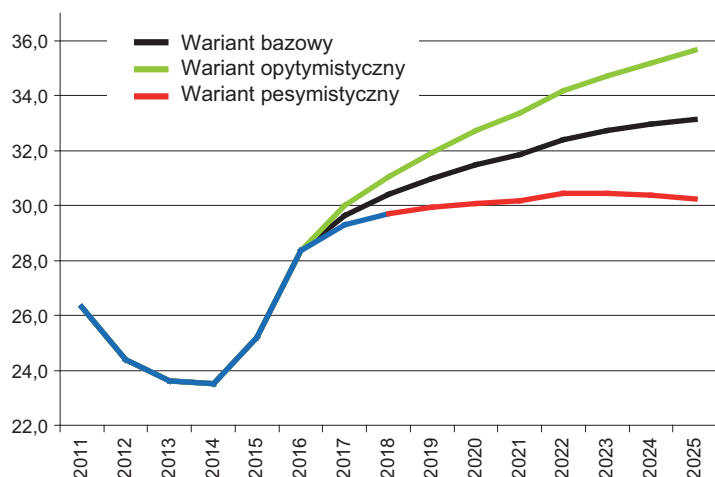
W podstawowym wariantcie scenariusza przyjęto, iż obecnie obserwowany średni poziom notowań ropy naftowej może utrzymać się w dłuższym okresie czasu, a widełki cenowe będą obejmować zakres między 45 a 60 USD/bbl. Na tak określonym poziomie notowania ropy powinny pozostać w okresie około 2-3 lat, po czym możliwy jest systematyczny wzrost do poziomu około 70 USD/bbl w układzie średniorocznym. Założono stabilną sytuację na międzynarodowym rynku ropy (porozumienia ograniczające wydobycie i z drugiej strony wydobycie ze złóż łupkowych) ze stałą, lekką nadprodukcją surowca dla rafinerii, co powinno zagwarantować oczekiwany poziom notowań. Na rynku krajowym zakłada się intensyfikację działań ograniczających szarą i czarną strefę w postaci skuteczniejszych kontroli i egzekwowania nowego prawa. Przy takich założeniach oczekuje się, że rok 2017 będzie kolejnym rokiem dużego wzrostu konsumpcji paliw, a w następnych latach ten trend zostanie utrzymany, choć jego tempo spadnie. Efekt wzrostu powinien zostać osiągnięty dzięki rosnącemu oficjalnemu popytowi na olej napędowy i na benzyny silnikowe. Po latach dominacji paliwa do silników Diesla benzyny odzyskują rynek transportu indywidualnego. Zwiększenie efektywności silników benzynowych i spłaszczenie różnicy w cenach benzyny 95 i autogazu będzie skutkowało zmniejszeniem popytu na autogaz. Popyt na lekki olej opałowy pozostanie w słabym trendzie spadkowym, przyhamowanym nieco nowymi normami środowiska uwzględniającymi walkę ze smogiem. W tym wariantcie zapotrzebowanie oficjalnego rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2025 ocenia się obecnie na około 33 mln m³.

Wariant optymistyczny, oprócz głównych założeń jak dla wariantu bazowego, zakłada obniżenie poziomu notowań ropy i paliw gotowych o około 20% w stosunku do wartości przedstawionych powyżej, zapowiedzianą na rok 2018 redukcją wysokości podatku VAT oraz utrzymanie w okresie 2-3 lat obserwowanego w roku 2016 trendu znacznego powiększenia krajowej floty transportowej (indywidualnej, zbiorowej i transportowej). W tym wariantcie zapotrzebowanie

RYS. 25 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA CIEKŁE

W LATACH 2016 – 2025 (w mln m³)

Źródło: Opracowanie własne POPIH



Fot. BP

rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2025 ocenia się na ponad 35 mln m³.

Wariant pesymistyczny przyjmuje obniżoną perspektywę rozwoju polskiej gospodarki na poziomie poniżej 2%, znaczną utratę wartości złotego lub destabilizację sytuacji międzynarodowej i istotne wzrosty notowań dla ropy naftowej. Scenariusz ten jest też możliwy w przypadku porażki w walce z szarą strefą.

Obserwując dzisiejszy rynek paliw ciekłych w Polsce można bez większych obaw zakładać, iż najbliższemu mu w kolejnych latach do wersji bazowej scenariusza. Trzeba jednak pamiętać, że światowy sektor naftowy jest niezwykle wrażliwy na wszelkiego rodzaju zawirowania sytuacji geopolitycznej czy gospodarczej – szczególnie wśród największych producentów ropy. Wciąż dużą niewiadomą dla rynku polskiego pozostaje skuteczność w walce z szarą i czarną strefą w najbliższych latach. Pierwsze efekty działania nowej legislacji są zadowalające. Trzeba jednak pamiętać, że ten segment rynku wciąż szuka nowych sposobów omińnięcia prawa, dysponując przy tym znacznymi zasobami pieniężnymi. W polskiej gospodarce wciąż jest miejsce na solidny wzrost oficjalnego popytu na paliwa. Odradzające się zainteresowanie benzynami silnikowymi powinno ten trend jeszcze wzmocnić. Przyszłość rysuje też sporo znaków zapytania dotyczących chociażby wykorzystania energii elektrycznej w transporcie, czy zastosowania innych paliw alternatywnych, ograniczania ruchu samochodowego w dużych aglomeracjach czy coraz szerszego stosowania car sharing-u. To wprawdzie dziś jeszcze odległa przyszłość, ale jak widać choćby na przykładzie aut elektrycznych, nadchodząca coraz szybszymi krokami. W perspektywie opisywanej przez ten scenariusz sektor produkcji paliw nie ma się wprawdzie jeszcze czego obawiać, bo to paliwa tradycyjne pozostaną najważniejszym nośnikiem energii wykorzystywanym w transporcie, ale przyszłość wymusi na tych firmach szukanie nowych obszarów dla generowania zysków. Zresztą ten proces już się zaczął.

INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

Podobnie, jak w raporcie z poprzedniego roku, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego poprawnie przewidziała kierunek zmian średnich rocznych cen benzyn silnikowych i oleju napędowego w roku 2016. Zgodnie z oczekiwaniami ceny te były niższe, niż w roku 2015, choć skala obniżek była mniejsza, niż przy porównaniu lat 2015/2014. Kierowcy, płacąc te same kwoty pieniędzy, mogli zatankować więcej paliwa do baków swoich pojazdów. Znalazło to odzwierciedlenie w wynikach sprzedaży paliw na rynku polskim. Litr benzyny 95 był średnio w roku tańszy o 27 gr, a oleju napędowego o 36 gr niż w roku 2015. To już czwarty rok z rzędu, kiedy paliwa taniały. Tańszy, niż średnio w roku 2015 był też autogaz. Redukcja ceny wyniosła 16 gr/l. Cena detaliczna benzyny 95 była przez cały rok wyższa od ceny oleju napędowego. Średnioroczna różnica ceny obu gatunków paliwa wyniosła 22 gr, co oznacza, iż była wyższa od takiej samej różnicy w roku 2015 o 9 gr/l. Pierwsze dwa miesiące 2016 roku to okres kontynuacji spadków cen przeniesiony jeszcze z końcówki roku 2015. Od początku marca, praktycznie do końca roku, obserwowano już tylko podwyżki cen detalicznych. Różnica pomiędzy najniższą ceną benzyny 95 w lutym 2016 i w końcówce roku wyniosła 84 gr/l. Podobnie było w przypadku oleju napędowego, gdzie ta różnica wyniosła 99 gr/l. Na koniec roku poziom cen obu gatunków paliw był identyczny z tym, który obserwowano w lipcu 2015 roku. Relatywnie tanie paliwa skłaniały do większych zakupów – nawet tych kierowców, którzy tankują zawsze za tę samą kwotę pieniędzy – i tym samym, po raz drugi z rzędu, notowano większą sprzedaż benzyn, niż w roku poprzednim. Rosnące w trakcie roku ceny paliw i konieczność konkurowania z towarem z szarej i czarnej strefy nie pozwoliły operatorom stacji wypracować lepszych marży, niż w roku poprzednim, a wręcz były one na sporo niższych poziomach – szczególnie dla oleju napędowego. Tym samym, do utrzymania stacji paliw konieczne było dokonywanie sprzedaży towarów pozapaliwowych.

Zmiany cen na polskich stacjach paliw były generowane sytuacją na rynkach międzynarodowych i kursem polskiego złotego w stosunku do dolara US. Niestety, kurs ten uległ osłabieniu w wymiarze 5%, a to osłabiło możliwości korekty cen w dół. W roku 2016 notowania ropy naftowej osiągnęły średni poziom 43,69 USD/bbl i było to o 17% mniej niż w roku 2015. Najniższe notowanie to 25,69 USD/bbl w końcówce stycznia 2016. W ciągu roku notowano trwały wzrost ceny ropy, a maksimum wyniosło 54,95 USD/bbl i wystąpiło w końcówce grudnia. Powodów zmian notowań było, jak zwykle, kilka i występowały one w różnych okresach roku, ale najbardziej istotne dla rynku były zapowiedzi OPEC o zredukowaniu produkowanej przez tę organizację ropy. Do porozumienia doszło ostatecznie w końcówce roku z okresem obowiązywania od początku roku 2017, ale informacja spowodowała wzrosty już w trakcie roku 2016. Na rynku wciąż utrzymywała się sytuacja nadpodaży ropy, a wypełnione po brzegi zbiorniki na ropę i gotowe paliwa działały hamująco na wszelkie próby podbicia ceny ropy. Z drugiej strony zniesienie sankcji wobec Iranu nie spowodowało oczekiwanego przez niektórych analityków rynku naftowego efektu istotnego spadku notowań, gdyż relatywnie niski poziom notowań surowca nie

zachęcał amerykańskich nafciarzy tępokowych do nowych inwestycji, a wręcz część instalacji została wyłączona z eksploatacji czekając na poprawę warunków ekonomicznych lub na nowe technologie pozwalające ograniczyć koszty wydobycia. Podobne relacje jak dla ropy notowano dla paliw gotowych, którymi handlowano na giełdach międzynarodowych. Można jednak zaryzykować twierdzenie, że to ropa naftowa była elementem, który decydował o trendach na rynkach paliw gotowych. Wzrost popytu światowego na gotowe paliwa transportowe, który zwykle wymusza wzrost notowań, tym razem poprzez spadek średnich notowań ropy, nie doprowadził do wzrostu średnich cen tych paliw. Na rynku polskim ceny netto w handlu hurtowym, przy braku zmian obciążeń podatkowych, były kształtowane przez zmiany giełdowych notowań paliw gotowych i zmiany kursu złotego w stosunku do waluty amerykańskiej. Na obniżce średnich cen rocznych zyskali kierowcy i firmy transportowe, ale dochody do budżetu państwa z tytułu podatku VAT były niższe w przypadku każdego litra paliwa. Rekompensatą dla fiskusa była większa sprzedaż oficjalna po eliminacji z rynku części szarej i czarnej strefy.

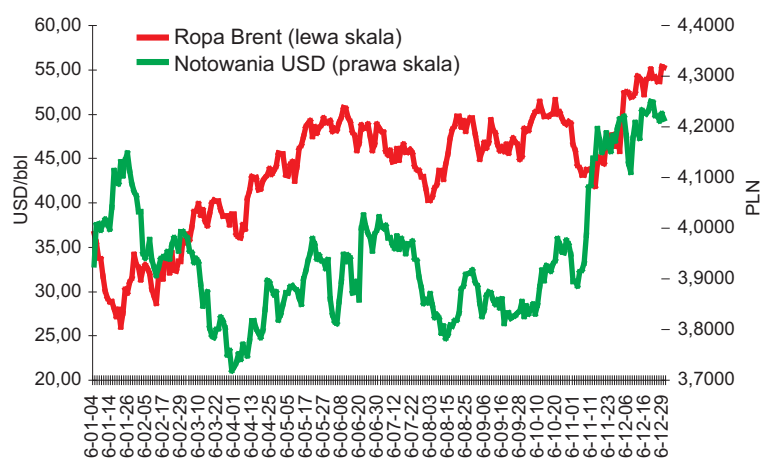
Ceny na rynku polskim budowane są przez producentów i handlowców w oparciu o tzw. parytet importowy, którego głównymi elementami są notowania giełdowe gotowych paliw i kurs złotego w stosunku do dolara US. Zmiany poziomu tego parytetu, spowodowane zmianami notowań paliw gotowych, wyznaczały kierunek zmian cen hurtowych, a te następnie cen detalicznych.

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

Rok 2016 upłynął na walce głównych producentów ropy o uzyskanie jak największych udziałów rynkowych, co przyniosło znaczną obniżkę notowań ropy na rynku globalnym. Udało się zatrzymać dynamiczny rozwój amerykańskiego sektora tępokowego, ale kosztem znacznych ubytków dochodów w budżetach państw naftowych. Przykładem może tu być Arabia Saudyjska czy Rosja, a najbardziej spektakularnie walka odzwierciedliła się w pograżającej się w kryzysie

RYŚ. 26 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2016 ROKU

Źródło: e-petrol.pl, POPIHN



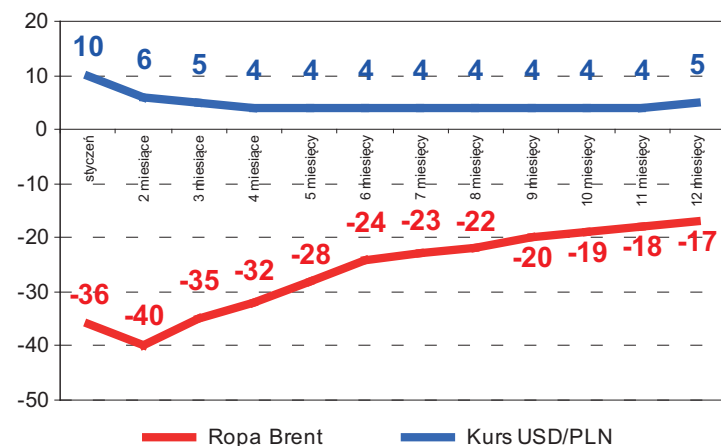
RYS. 27 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US W ROKU 2015 I 2016

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

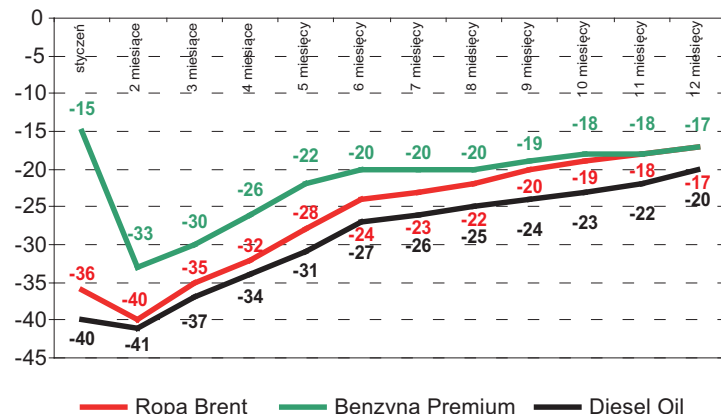
Wyszczególnienie	ROK 2015		ROK 2016		Wskaźnik 2016 do 2015 2015=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Notowania ropy Brent	52,47	USD/bbl	43,69	USD/bbl	83
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	574,1	USD/tona	474,4	USD/tona	83
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	509,8	USD/tona	405,4	USD/tona	80
Kurs US Dolar	3,7718	PLN	3,9459	PLN	105

RYS. 28 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W ROKU 2016 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2015 [%]

Źródło: POPIHN i e-petrol.pl

**RYS. 29** DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W ROKU 2016 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2015 [%]

Źródło: POPIHN i e-petrol.pl



Wenezueli. Rok 2016 przyniósł działania zmierzające do podniesienia poziomu notowań dla ropy naftowej. Wprawdzie próby zawarcia porozumienia o wyznaczeniu limitów produkcyjnych zakończyły się sukcesem dopiero w końcówce roku, ale same zapowiedzi powodowały okresowe wzrosty notowań. Sprzyjały temu też ograniczenia wydobycia ropy łupkowej w USA, spowodowane niską rentownością wydobycia przy cenach poniżej 50 USD/bbl. Ostatecznie na skutek tych wszystkich zabiegów notowania ropy typu Brent przekroczyły w końcówce roku poziom 50 USD/bbl również przez dodatkowy impuls gospodarczy, wygenerowany m. in. przez niskie koszty energii, które wymusiły wzrost zapotrzebowania na surowiec rafinerijny. Nadal pozostaje na rynku pewien nawis w postaci nadpodaży ropy i gotowych paliw, ale gdyby udało się utrzymać w mocy wprowadzone ograniczenia produkcyjne to jest szansa na stabilizację notowań w przedziale 50 do 60 USD/bbl w najbliższej przyszłości kilku kwartałów. Elementem tej stabilizacji będą też instalacje wydobywcze na polach łupkowych w Stanach Zjednoczonych Ameryki, które zostaną uruchomione w dużej ilości jeśli notowania poszybowałyby ponad ten górny limit. To dobra informacja dla kierowców, bo gwarantuje utrzymanie cen paliw na obecnych poziomach w dłuższej perspektywie.

Wyniki ekonomiczne, przedstawione przez krajowych producentów paliw, świadczą o tym, iż podmioty te wykorzystają miniony rok do podniesienia swojej wartości. Skorzystali też polscy kierowcy. Niestety, możliwość większych obniżek cen detalicznych ograniczyła skala fiskalizmu jakiego podlega sprzedaż paliw w Polsce. Obecnie w cenie paliw ponad 50% stanowią podatki. Tym samym ceny hurtowe w polskich rafineriach obniżyły się w mniejszej skali, niż wynikałoby to z obniżki notowań i wyniosły 6% dla benzyn silnikowych i 7% dla oleju napędowego.

Elementy wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) kształtowały się w roku 2016 tak, jak przedstawiono to na rys. 27.

Relacje notowań ropy naftowej i kursu dolara US dla rynku polskiego przedstawia rys. 28. Takie ukształtowanie zmian musiało skutkować podwyżkami cen w II połowie roku.

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

Trend wzrostowy notowań widoczny był praktycznie od początku roku i choć rok został zamknięty wynikiem ujemnym, to jednak zmiany dynamiki spadku były bardzo istotne zarówno dla ropy naftowej, jak i gotowych paliw. Olej napędowy wykazał większą dynamikę wzrostów notowań, niż miało to miejsce w przypadku benzyn silnikowych. Oba paliwa odnoszono mocno do notowań ropy, mimo wzrostu popytu na paliwa silnikowe w większości krajów wysokorozwiniętych i rozwijających się.

Polski rynek odwzorowuje trendy panujące na giełdach światowych poprzez tzw. parytet importowy, kształtowany przez zmiany notowań gotowych paliw, kurs złotego w stosunku do dolara US oraz obciążenia podatkowe występujące na rynku krajowym. W roku 2016 średnio w roku spadły notowania paliw, ale jednocześnie osłabieniu w stosunku do dolara US uległa polska waluta. Obciążenia podatkowe pozostały na niezmiennym poziomie. Zmiany średnich cen rocznych

dla transakcji zakupowych typu spot w polskich rafineriach zamieszczono w tabelach (rys. 30 i 31).

Obniżki średnich cen netto benzyny 95 polskich producentów, powiązane w sposób bezpośredni z notowaniami giełdowymi, były niższe od obniżek tych notowań, co było głównie spowodowane utratą wartości przez polskiego złotego.

Relacje cenowe na polskim rynku rafineryjnym oleju napędowego przedstawia rys. 31. Podobnie jak w przypadku benzyn, również dla oleju napędowego obniżki krajowych cen netto nie odpowiadały wysokości obniżek na rynkach międzynarodowych.

Ceny hurtowe kształtują ceny na rynku detalicznym i dlatego zmiany tych ostatnich w roku 2016 były prawie identyczne z korektami cen w krajowych rafineriach. W roku 2015 benzyna 95 w detalu kosztowała o 13 gr/l więcej od oleju napędowego. W roku 2016 różnica ceny uległa zwiększeniu



Fot. OLPP

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

Źródło: PKN ORLEN SA, Grupa LOTOS SA, POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2015		ROK 2016		Wskaźnik 2016 do 2015 2015=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Benzyna EU95 brutto (bez VAT)	3 609	PLN/1000 l	3 399	PLN/1000 l	94
Akcyza	1 540	PLN/1000 l	1 540	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	129	PLN/1000 l	129	PLN/1000 l	100
Benzyna EU95 netto	1 940	PLN/1000 l	1 730	PLN/1000 l	89

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

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

Wyszczególnienie	ROK 2015		ROK 2016		Wskaźnik 2016 do 2015 2015=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
ON o zaw. S 0,001% brutto (bez VAT)	3 502	PLN/1000 l	3 266	PLN/1000 l	93
Akcyza o zaw. S 0,001%	1 171	PLN/1000 l	1 171	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	288	PLN/1000 l	288	PLN/1000 l	100
ON o zaw. S 0,001% netto	2 043	PLN/1000 l	1 807	PLN/1000 l	88

RYŚ. 32 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

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

Wyszczególnienie	ROK 2015		ROK 2016		Wskaźnik 2016 do 2015 2015=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	4,61	PLN/litr	4,34	PLN/litr	94
Średnia cena detaliczna ON	4,48	PLN/litr	4,12	PLN/litr	92
Średnia cena detaliczna autogazu	1,96	PLN/litr	1,80	PLN/litr	92

i olej napędowy był o 22 gr/l (średnio w roku) tańszy od benzyny 95. Utrwalił się trend z poprzedniego roku, a dodatkowo różnica powiększyła się. Potwierdza to systematyczny powrót rynku samochodowego do pojazdów z silnikami benzynowymi i stopniowe zmniejszanie dieselizacji rynku pojazdów osobowych. W przeszłości, kiedy takie pojazdy dominowały w transporcie osobowym, olej napędowy bywał znacznie tańszy od podstawowego gatunku benzyny.

Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2015-2016 przedstawiono w tabeli (rys. 32).

Marże uzyskiwane na sprzedaży paliw były w roku 2016 jeszcze niższe, w porównaniu z rokiem poprzednim, a to powodowało, że utrzymanie stacji bazowało w dużym stopniu na sprzedaży towarów pozapaliwowych i na świadczeniu różnych usług dodatkowych. W trakcie roku marże były

dość zróżnicowane, jednak wyraźnie więcej udawało się zarobić średnio w roku na sprzedaży benzyny, niż oleju napędowego. Relacje cenowe benzyna 95 – autogaz pozostały na podobnym poziomie jak w roku 2015. Stosunek ceny autogazu do ceny benzyny 95 utrzymał się średnio w roku na poziomie około 42%, ale były okresy w trakcie roku, kiedy wynosił jedynie 36%. Takie relacje nie skłaniały do odejścia od autogazu na korzyść benzyny. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (rys. 33 i 34).

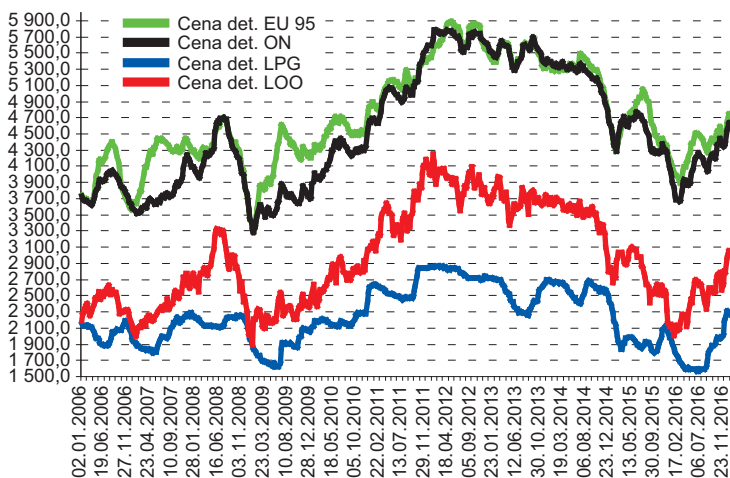
Zapoczątkowany w roku 2012 trend corocznych obniżek średniorocznych cen paliw silnikowych był kontynuowany w roku 2016, aczkolwiek od początku marca obserwowana była zmiana tendencji i ceny zaczęły piąć się do góry, dochodząc na niektórych stacjach w końcu roku dla benzyny 95 do poziomu 5 PLN/l, a czasem nawet ten poziom przekraczając. Jednak nawet takie poziomy nie spowodowały, iż średnia roczna była wyższa od średniej z roku poprzedniego. Zmiany w sposobie kształtowania rynku, podjęte przez państwa produkujące ropę naftową, doprowadziły do sytuacji znacznego podniesienia cen i wobec obecnych relacji rynkowych możliwe jest pozostawanie cen na takim poziomie w pierwszych miesiącach 2017 roku. Czy rok 2017 będzie pierwszym od wielu lat, kiedy ceny średnioroczne będą wyższe od roku poprzedniego? Wydaje się to prawdopodobne, ale tylko z zastrzeżeniem utrzymania konsekwentnego ograniczenia produkcji ropy w skali globalnej. W innym przypadku ceny na stacjach paliw znów mogą powędrować w dół. Wykres 35 obrazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce.

Szacunki operatorów stacji paliw pokazują, iż marża konieczna do utrzymania stacji paliw tylko ze sprzedaży paliw, powinna wynosić przynajmniej 25–35 gr/litr w zależności od lokalizacji. W roku 2016, podobnie jak w latach poprzednich, niewielu stacjom udało się ten poziom osiągnąć. Przyczyniała się do tego również działalność szarej i czarnej strefy, z którą trzeba było konkurować cenowo. Bez sprzedaży artykułów pozapaliwowych stacje paliw nie udałoby się prowadzić bez ponoszenia strat. Warto o tym pamiętać, jako że wciąż pojawiają się inicjatywy ograniczenia sprzedaży na stacjach różnych takich towarów, jak leki bez recepty czy wyroby alkoholowe. Rozważa się też ograniczenia powierzchni sprzedażowej lub wręcz zamknięcie stacji w dni wolne od pracy. Tego typu działania mogą prowadzić w ostateczności do znacznego ograniczenia ilości miejsc, w których kierowcy będą mogli zatan-kować swoje pojazdy.

Kierowcy przyzwyczaili się już do tego, że w trakcie roku obserwuje się znaczne zróżnicowanie poziomu cen paliw w poszczególnych rejonach kraju, a często nawet na terenie jednego miasta i na stacjach poszczególnych operatorów. Na poziom cen wpływ ma głównie lokalizacja stacji i jej standard. Różnice cen w końcu roku dochodziły do 50 groszy na litrze, a w przypadku stacji przy autostradach było to jeszcze więcej. Niezmiennie pozostały czynniki wyznaczające poziom cen detalicznych w różnych rejonach kraju. Decydował popyt i skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, ale też kompleksowość oferowanych usług. Na poziom cen wpływała też łatwość zakupu paliwa z szarej lub czarnej strefy w danym regionie.

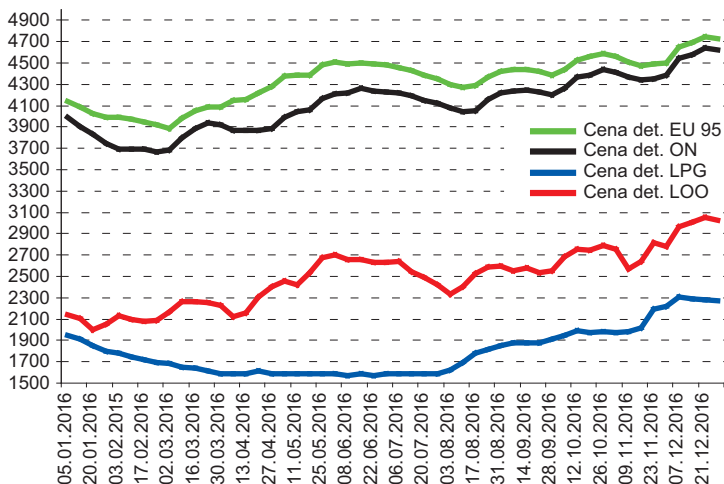
RYŚ. 33 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2006-2016 [PLN/1000 LITRÓW]

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



RYŚ. 34 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2016 ROKU [PLN/1000 LITRÓW]

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



W roku 2016 pomiędzy poszczególnymi rejonami kraju, ale też na głównych ciągach komunikacyjnych, sezonowo utrzymywała się duża rozpiętość cenowa. Statystycznie najdroższymi województwami w kraju są: mazowieckie, małopolskie, podkarpackie i zachodniopomorskie. W okresach wakacyjnych zdecydowanie drożej było na głównych trasach tranzytowych i w samych kurortach. Większa ilość Polaków spędzających wakacje w kraju, a często korzystających z programu 500+ też nie pozostała bez wpływu na wysokość cen. Z kolei tzw. „turyści paliwowi” przyczyniają się do utrzymywania wyższych cen na stacjach w pobliżu granic z krajami unijnymi.

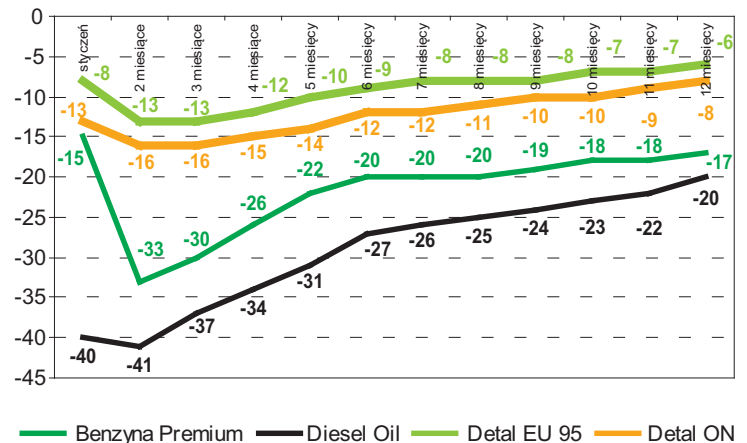
W Polsce podatki jakimi obłożone są paliwa determinują poziom cen detalicznych. Rys. 36 przedstawia średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w roku 2016.

W roku 2016 nie było zmiany wysokości kwotowych podatków dla paliw (akcyza, opłata paliwowa) oraz nie zmieniono stawki podatku VAT, która pozostała na poziomie 23%, liczoną od ceny netto powiększonej o podatki kwotowe. Średnio w roku obciążenia podatkowe zawarte w cenie paliw obniżyły się w porównaniu z rokiem 2015. Głównym powodem było obniżenie ceny netto i tym samym niższy naliczany VAT. Tym samym, zarówno dla benzyny 95, jak też dla oleju napędowego, suma płaconych podatków w cenach detalicznych tych dwóch paliw spadła odpowiednio o 2% i 3%. W ujęciu kwotowym było to 52 PLN/1000 litrów dla benzyny 95 i 68 PLN/1000 litrów dla oleju napędowego. To około 50% obniżenia zanotowanego w roku 2015.

Niższe ceny detaliczne benzyn i oleju napędowego skutkowały wzrostem udziału podatków w cenie dla odbiorcy końcowego. Wzrost ten wyniósł odpowiednio 4 i 6% dla benzyny 95 i oleju napędowego. Podatek akcyzowy oraz opłata paliwowa są podatkami kwotowymi niezależnymi od po-

RYŚ. 35 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ PALIW ORAZ CEN DETALICZNYCH EU 95 I ON W POLSCE W 2016 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2015 [%]

Źródło: POPIHN, epetrol.pl



ziomu ceny netto i tym samym ich udział w cenie rośnie wraz z obniżeniem ceny. VAT naliczany jest procentowo od ceny netto powiększonej o wartość podatku akcyzowego oraz opłaty paliwowej, czyli częściowo jest podatkiem od podatków. W 2016 roku podatki stanowiły średnio w roku 57% ceny detalicznej benzyny 95 i 54% ceny detalicznej oleju napędowego. To nieco więcej, niż w roku 2015.

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

RYŚ. 36 PORÓWNIANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2015 I 2016

Źródło: Opracowanie własne POPIHN

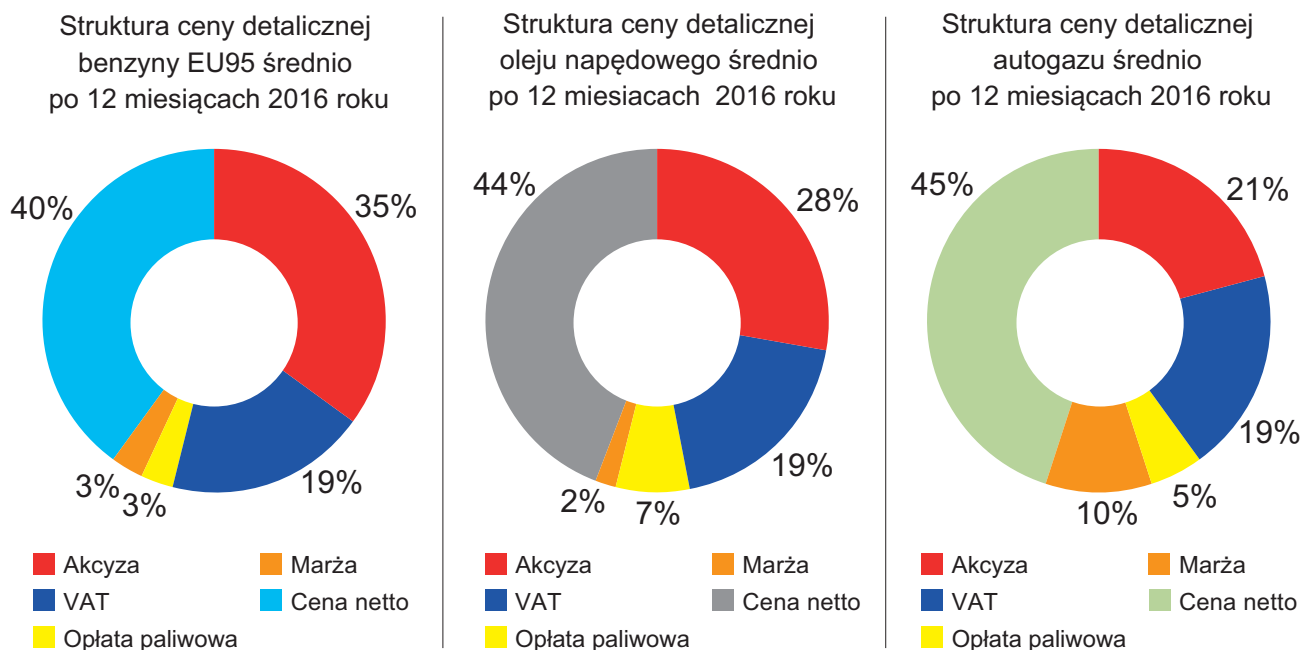
Wyszczególnienie	ROK 2015		ROK 2016		Wskaźnik 2016 do 2015
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 532	PLN/1000 l	2 480	PLN/1000 l	98
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 297	PLN/1000 l	2 229	PLN/1000 l	97
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	55	%	57	%	104
% udział podatków w cenie detalicznej ON	51	%	54	%	106

Fot. GRUPA LOTOS



RYS. 37 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2016

Źródło: Obliczenia własne POPIHN



W ujęciu wartościowym struktury cen przedstawiają się jak na rys. 38.

W tabeli (rys. 39) przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2016.

Ceny paliw w Polsce po przeliczeniu na euro należały do najniższych w Unii Europejskiej. Tak było też w latach

poprzednich i dotyczyło zarówno benzyn silnikowych, jak i oleju napędowego. Na koniec roku 2016 detaliczne ceny krajowe benzyny 95 były o 17%, a oleju napędowego o 12% niższe od średnich cen dla całego rynku europejskiego. Różnica, w stosunku do grudnia 2015 roku, zmniejszyła się o 2 punkty procentowe dla benzyny 95 i o 1 punkt procentowy dla oleju napędowego.



Fot. TOTAL

RYS. 38 STRUKTURA CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2015 I 2016 (w PLN/l)

Źródło: Obliczenia własne POPIHN

	Benzyna Eurosuper 95					Olej napędowy					Autogaz							
	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto
Średnia rok 2015	4,61	1,54	0,86	0,13	0,14	1,94	4,48	1,17	0,84	0,29	0,14	2,04	1,96	0,38	0,37	0,09	0,22	0,91
Średnia rok 2016	4,34	1,54	0,81	0,13	0,13	1,73	4,12	1,17	0,77	0,29	0,08	1,81	1,80	0,38	0,34	0,09	0,18	0,82
% zmiany	-5,9	0,0	-5,9	0,0	-6,9	-10,8	-8,0	-0,0	-8,0	0,0	-43,8	-11,3	-8,2	-0,0	-8,2	0,0	-18,3	-9,9

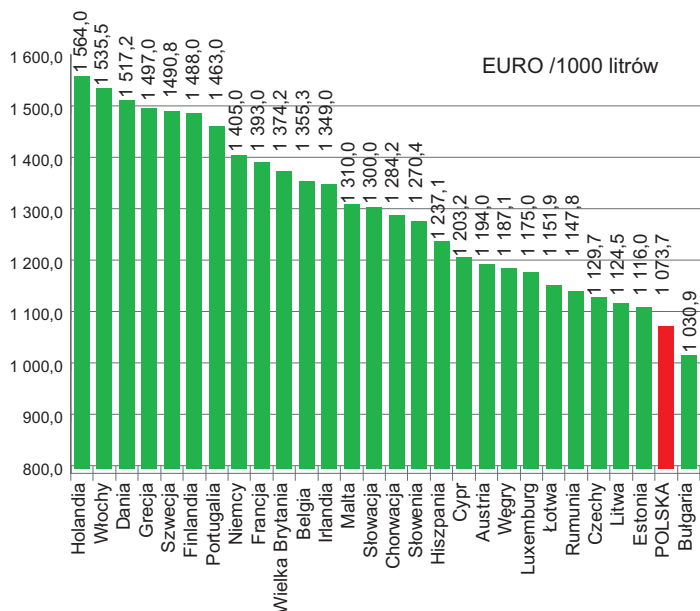
RYS. 39 CENY DETALICZNE I PODATKI W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2016 ROKU W EURO / 1000 LITRÓW

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

	Benzyna Eurosuper 95					Olej napędowy (EN 590)					VAT [%]
	Cena sprzedaży	Cena bez podatków	akcyza	VAT kwotowo		Cena sprzedaży	Cena bez podatków	akcyza	VAT kwotowo		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Austria	1 194,0	501,6	493,4	199,0		Austria	1 147,0	546,2	409,6	191,2	20
Belgia	1 355,3	496,9	623,2	235,2		Belgia	1 253,7	528,5	507,6	217,6	21
Bułgaria	1 030,9	496,1	363,0	171,8		Bułgaria	1 032,1	529,7	330,4	172,0	20
Chorwacja	1 284,2	516,4	511,0	256,8		Chorwacja	1 187,5	544,9	405,1	237,5	25
Cypr	1 203,2	521,4	489,7	192,1		Cypr	1 212,2	558,0	460,7	193,5	19
Czechy	1 129,7	458,5	475,1	196,1		Czechy	1 108,4	510,8	405,2	192,4	21
Dania	1 517,2	595,8	618,0	303,4		Dania	1 315,4	531,1	521,2	263,1	25
Estonia	1 116,0	507,2	422,8	186,0		Estonia	1 121,0	541,2	393,0	186,8	20
Finlandia	1 488,0	547,2	652,8	288,0		Finlandia	1 385,0	618,5	498,4	268,1	24
Francja	1 393,0	513,2	647,6	232,2		Francja	1 222,2	507,9	510,6	203,7	20
Grecja	1 497,0	525,9	691,2	279,9		Grecja	1 186,0	616,1	348,1	221,8	23
Hiszpania	1 237,1	560,7	461,7	214,7		Hiszpania	1 127,6	564,1	367,8	195,7	21
Holandia	1 564,0	512,3	780,3	271,4		Holandia	1 258,0	545,7	494,0	218,3	21
Irlandia	1 349,0	489,0	607,7	252,3		Irlandia	1 249,0	516,4	499,0	233,6	23
Litwa	1 124,5	494,9	434,4	195,2		Litwa	1 030,5	521,5	330,2	178,8	21
Luxemburg	1 175,0	542,2	462,1	170,7		Luxemburg	1 028,0	543,6	335,0	149,4	17
Łotwa	1 151,9	508,6	443,4	199,9		Łotwa	1 082,2	545,3	349,1	187,8	21
Malta	1 310,0	560,8	549,4	199,8		Malta	1 180,0	527,6	472,4	180,0	18
Niemcy	1 405,0	526,2	654,5	224,3		Niemcy	1 216,0	551,4	470,4	194,2	19
Portugalia	1 463,0	538,3	651,1	273,6		Portugalia	1 255,0	554,4	465,9	234,7	23
Rumunia	1 147,8	505,9	450,6	191,3		Rumunia	1 143,8	533,3	419,9	190,6	20
Słowacja	1 300,0	513,2	570,1	216,7		Słowacja	1 165,0	564,8	406,0	194,2	20
Słowenia	1 270,4	477,6	563,7	229,1		Słowenia	1 171,6	471,7	488,6	211,3	22
Szwecja	1 490,8	531,4	661,2	298,2		Szwecja	1 487,9	605,5	584,8	297,6	25
Węgry	1 187,1	525,9	408,8	252,4		Węgry	1 223,5	569,9	393,5	260,1	27
Wielka Brytania	1 374,2	464,5	680,7	229,0		Wielka Brytania	1 409,8	494,2	680,6	235,0	20
Włochy	1 535,5	530,2	728,4	276,9		Włochy	1 391,9	523,5	617,4	251,0	22
POLSKA	1 073,7	492,3	377,4	204,0		POLSKA	1 053,3	523,4	329,8	200,1	23
Średnia europejska	1 298,8	516,2	552,6	230,0		Średnia europejska	1 201,6	542,5	446,2	212,9	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej		83%		68%		Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej		96%		74%	94%

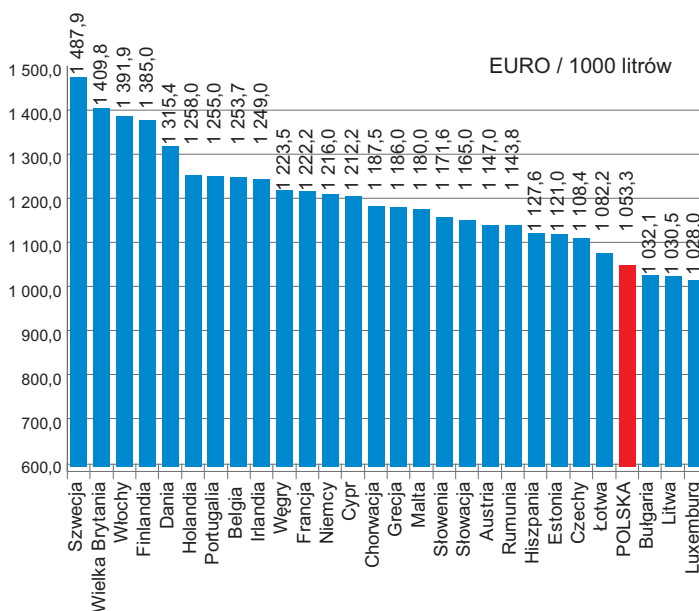
RYS. 40 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2016 ROKU

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



RYS. 41 CENY EX POMPA OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2016 ROKU

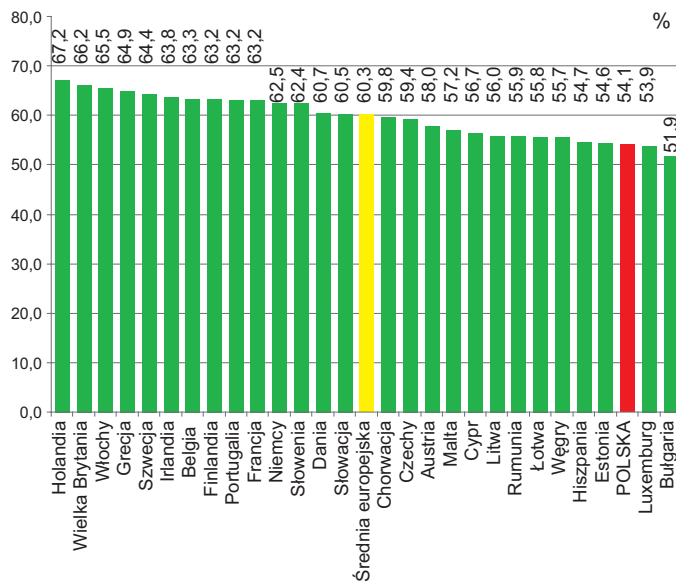
Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



CENY NETTO WE WSZYSTKICH KRAJACH UNII SĄ DOŚĆ ZBLIŻONE, A RÓŻNICE W CENACH DETALICZNYCH SĄ TWORZONE GŁÓWNIÉ POPRZÉZ WYSOKOŚĆ PODATKÓW OBOWIĄZUJĄCYCH W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH ORAZ WYSOKOŚĆ MARŻY.

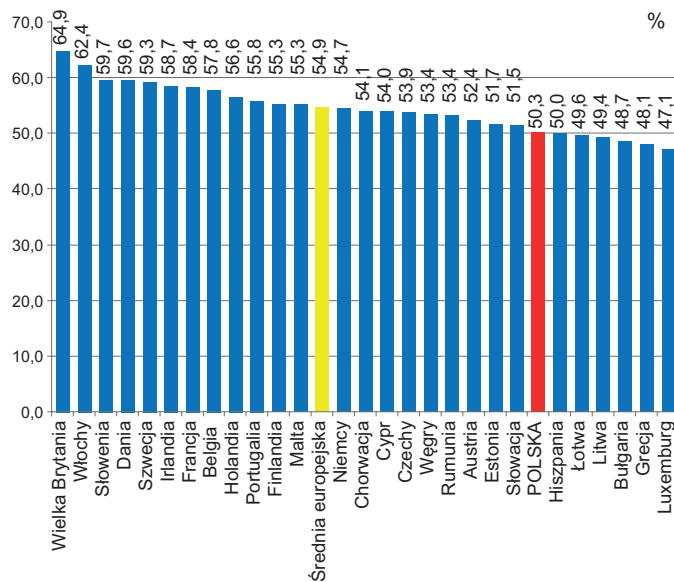
RYS. 42 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2016

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



RYS. 43 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2016

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



W grudniu 2016, w przeliczeniu na euro, krajowe ceny netto (bez podatków) benzyny 95 i oleju napędowego były niższe od średnich europejskich odpowiednio o 5 i 4%. Ceny netto we wszystkich krajach Unii są dość zbliżone, a różnice w cenach detalicznych są tworzone głównie poprzez wysokość podatków obowiązujących w poszczególnych krajach oraz wysokość marży.

Na koniec roku 2016, dla benzyny 95, różnica między najwyższą i najniższą ceną netto, obserwowaną w państwach europejskich, wyniosła 137 euro (o 66 euro mniej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 533 euro/1000 l (o 72 euro więcej, niż rok wcześniej). Tym samym zmalała rozpiętość cen netto, ale za to wzrosła różnica pomiędzy cenami detalicznymi. Wniosek jest taki, iż w części krajów udało się wypracować na stacjach paliw nieco wyższe marże niż przed rokiem. Dla oleju napędowego ceny netto różniły się o 147 euro/1000 litrów, a ceny detaliczne o 460 euro/1000 litrów. W tym przypadku zmalała różnica w cenach netto, ale też zmalała różnica w cenach detalicznych.

Polska stawka podatku VAT dla paliw należy do najwyższych w Europie, ale dzięki niskim cenom netto płacony realnie podatek VAT lokuje się w środku stawki europejskiej. Na koniec grudnia dysproporcja pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95 (w stosunku do średniej unijnej) wyniosła – 11%, czyli o 2 punkty procentowe mniej niż rok wcześniej. Dla oleju napędowego wskaźnik ten był niższy od średniej europejskiej o 6%, czyli o 2 punkty procentowe więcej, niż rok wcześniej. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na euro i uwzględnieniu opłaty paliwowej) była o 32% i 26% niższa od średniej europejskiej odpowiednio dla benzyny 95 i oleju napędowego.

W grudniu 2016 najtaniej w Unii Europejskiej tankowano benzynę 95 w Bułgarii i w Polsce. Olej napędowy tańszy niż w Polsce był jedynie w Bułgarii, na Litwie i w Luksemburgu. Wszystkim naszym unijnym sąsiadom opłacało się przyjechać do Polski i zatankować pojazd do pełna. Stacje przygraniczne – szczególnie na zachodzie i południu Polski – jak zwykle miały dobrą sprzedaż i nieco wyższe ceny, – a tym samym i marże. Tradycyjnie paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach niebędących członkami Unii, były tańsze niż w Polsce, co zachęcało polskich kierowców z tych okolic do zakupów na Ukrainie, Białorusi czy w Obwodzie Kaliningradzkim, choć od momentu zawieszenia małego ruchu granicznego, pogorszyła się jakość zakupów.

Narzeką się na konieczność płacenia podatków, a w przypadku paliw narzeką się jeszcze bardziej, ponieważ podatki stanowią ponad połowę ceny detalicznej płaconej przy dystrybutorach stacji paliw. Wykresy przedstawiające udział podatków w cenie paliw w poszczególnych krajach europejskich pokazują, że Polacy, w stosunku do innych nacji unijnych, są obciążeni obowiązkiem podatkowym nieco mniej. Rozbieżność pomiędzy najwyższym udziałem a najniższym dla benzyny 95 wynosiła 15 punktów procentowych, a dla oleju napędowego 18 punktów procentowych. Dla obu paliw najniższy udział występuje w Luksemburgu, a więc w państwie z najniższym VAT dla paliw, często nazywanym z tego powodu „stacją benzynową Europy”. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla

paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec roku 2016 prezentują rys. 42 i 43.

Możliwość tańszego tankowania w ostatnich latach była faktem w całej Europie. U nas tankować można było – oczywiście w przeliczeniu na EURO – jeszcze taniej, niż w większości państw Unii. Zakupy paliwowe były magnesem przyciągającym naszych zachodnich i południowych sąsiadów. Przy okazji zostawiano jeszcze trochę waluty przeznaczonej na inne zakupy zarówno na stacjach paliw, jak i w innych miejscach. Polscy kierowcy, udając się w podróż zagraniczną w kierunku innym, niż wschodni, zawsze tankują „pod korek” na granicy, co pozwala zaoszczędzić nieco euro na inne wydatki. Jadąc na wschód, do krajów spoza Unii, mają zwykle w zbiornikach tylko tyle paliwa, aby dojechać do najbliższej ukraińskiej, białoruskiej lub rosyjskiej stacji paliw.

0,533 euro

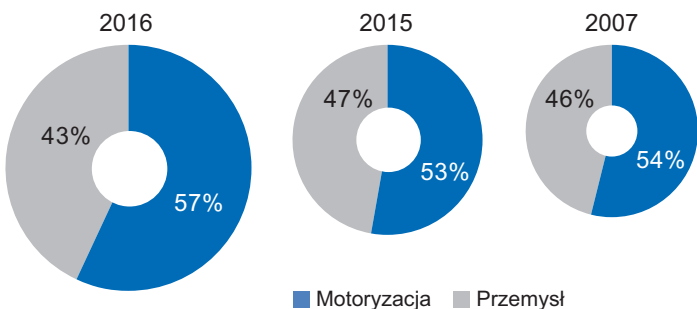
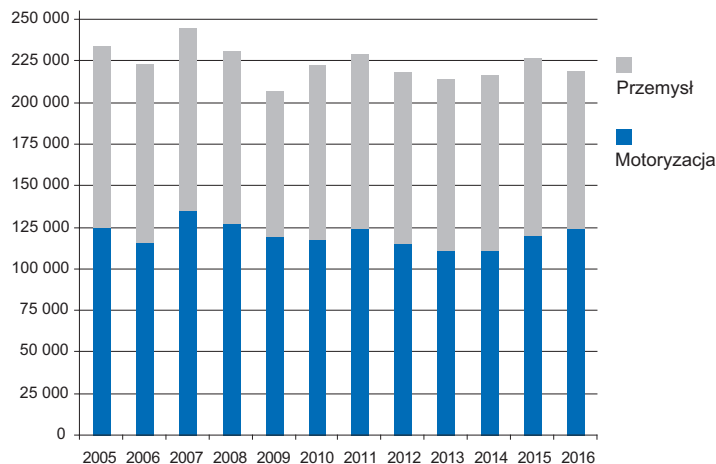
Różnica między najwyższą i najniższą ceną detaliczną dla benzyny 95 na koniec roku 2016 w państwach europejskich.

Fot. PKN ORLEN



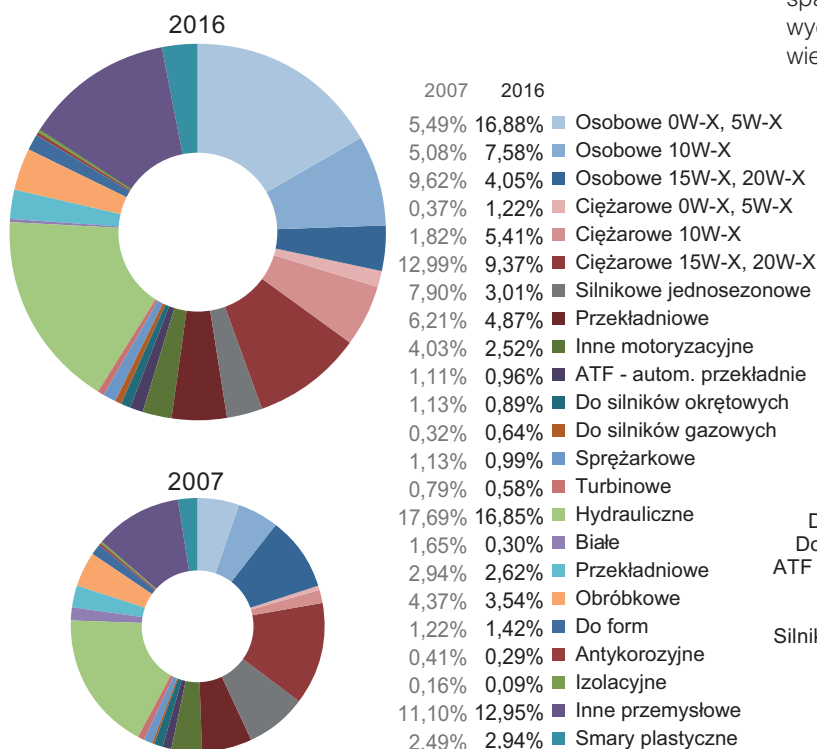
RYS. 44 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W 2016 ROKU

Źródło: opracowanie własne POPIHN



RYS. 45 PORÓWNANIE STRUKTURY CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2016 I 2007

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Całkowity rynek olejów smarowych

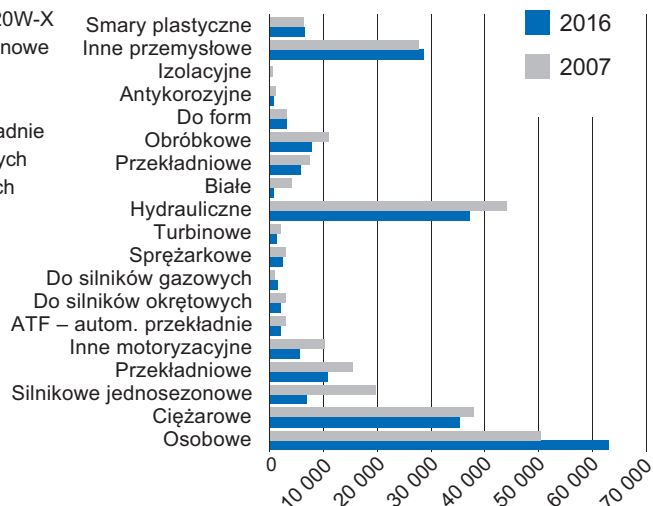
Polski rynek olejów smarowych osiągnął w roku 2016 wielkość 223 402 ton, co oznacza spadek o 1,58% rdr i odwrócenie trendu po dwóch kolejnych latach wzrostu.

Zgodnie z prognozami POPIHN rynek zachowuje się stabilnie. Niemniej jednak w mijającym roku nie obyło się bez kilku zaskoczeń w poszczególnych segmentach. Pobito też jeden rekord.

Zaskoczeniem był spadek dynamiki wzrostu PKB Polski do poziomu około 2,8% z prognozowanych 3,6%. Dynamika PKB poniżej 3% w polskich warunkach tradycyjnie oznacza przejście od trendu wzrostowego na rynku olejów smarowych do trendu spadkowego. W 2016 roku reguła ta znalazła po raz kolejny potwierdzenie.

Utrzymującej się na przestrzeni ostatnich 10 lat względnej stabilności struktury rynku towarzyszył w ostatnim okresie dość wyraźny wzrost udziału segmentu motoryzacyjnego kosztem przemysłowego – z 53% rok wcześniej do obecnych 57%. Statystycznie lekka przewaga sektora motoryzacyjnego nad przemysłowym utrzymuje się praktycznie od początku funkcjonowania monitoringu POPIHN, czyli od 10 lat.

W strukturze rynku wyraźniejsze przesunięcia widoczne są nie tyle z roku na rok, co raczej w wieloletniej perspektywie. Z tego punktu widzenia uwagę zwracają przede wszystkim zmiany w segmencie olejów silnikowych. Zmianą najbardziej znaczącą w skali całego rynku jest niewątpliwie wzrost udziału olejów silnikowych dla pojazdów osobowych. W szczególności zwraca uwagę fakt, iż udział olejów syntetycznych dla pojazdów osobowych wzrósł w skali całego rynku z 5,5% w 2007 do 16,85% w 2016 roku. Oznacza to, że grupa ta stała się największą na rynku, wyprzedzając przemysłowe oleje hydrauliczne. W tym samym czasie największy spadek zanotowały oleje mineralne dla pojazdów osobowych, ciężarowych, a także oleje jednosezonowe (odpowiednio: z 10 do 4%, z 13 do 9% oraz z 8 do 3%).



W odróżnieniu od segmentu motoryzacyjnego, w obszarze zastosowań przemysłowych olejów obserwujemy wieloletnią stabilizację, cechującą dojrzałe, w pełni wykształcone rynki, z dominującym udziałem produktów hydraulicznych (16,85%) oraz zróżnicowanej kategorii „inne przemysłowe” (13%).

Oleje silnikowe dla motoryzacji

Przy słabnącej dynamice krajowego PKB nieco lepiej od oczekiwań, bo o 3,74%, rósł jako całość rynek olejów dla motoryzacji.

Około 47% wszystkich sprzedawanych w Polsce olejów smarowych to oleje silnikowe dla motoryzacji. W ramach olejów dla motoryzacji oleje silnikowe stanowią około 80%, zaś pozostałe 20% to oleje przekładniowe, do przekładni automatycznych (ATF) i inne.

W roku 2016 sprzedano w Polsce 104 714 ton olejów silnikowych.

Jeszcze do niedawna segment ten znajdował się w wyraźnym trendzie spadkowym. Jednakże ostatnie trzy lata przyniosły dość zaskakujące odwrócenie tej tendencji. Wiele przemawia bowiem za tym, iż segment ten powinien się kurczyć: począwszy od szarej strefy (import prywatny i równoległy olejów zza granicy z krajów, gdzie nie są one opodatkowane akcyzą), poprzez rosnący udział olejów syntetycznych, które wymagają rzadszej wymiany, skończywszy na silnym spadku zużycia olejów jednosezonowych¹ i obserwowanych w ostatnich latach trendach

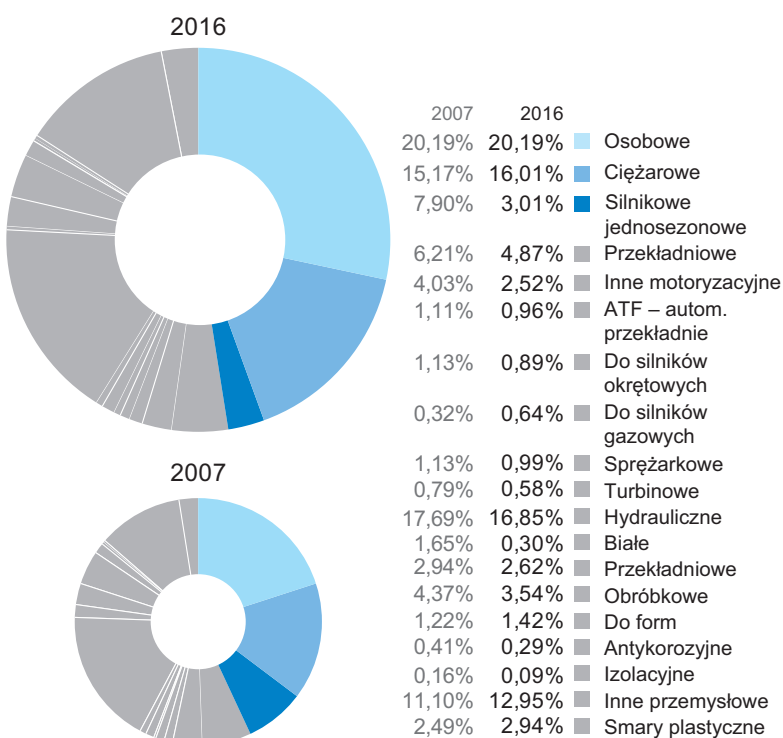
demograficznych (masowa migracja 3 milionów potencjalnych użytkowników pojazdów).

Uzasadnienia dla zmiany kierunku na wzrostowy można szukać w splocie takich czynników, jak rosnąca produkcja aut w Polsce (tzw. pierwsze zalanie fabryczne silnika olejem), ich zaskakująco wysoka sprzedaż na krajowym rynku, wreszcie bijący rekordy import używanych pojazdów z zagranicy, których ilość w 2016 wyniosła około 1 miliona sztuk. Trudno jednak uznać rosnącą liczbę pojazdów w Polsce za wyłączną przyczynę przełamania trendu spadkowego, gdyż w zasadzie od momentu wejścia do UE – czyli od 2004 roku – ilość pojazdów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców rośnie w Polsce w sposób silny i stały, zatem trudno mówić tu o zasadniczej zmianie. Jak sygnalizowano w ubiegłorocznej edycji raportu, wpływ na rosnący popyt konsumencki mógł mieć program „500+”. Mógł on zadziałać antycyklicznie na branżę motoryzacyjną, wspierając silny wzrost kredytów konsumpcyjnych (500 zł jako rata kredytu na pojazd). Jednak i w tym przypadku należy dostrzec fakt, iż do zmiany trendu konsumpcji olejów silnikowych na wzrostową doszło już w 2015, a więc dużo wcześniej zanim program 500+ wszedł w życie. Nie jest to więc jedyny czynnik, który doprowadził do rekordowego wzrostu.

Jakiegolwiek są tego przyczyny, rynek zachowuje się znacznie lepiej niż można by oczekiwać, biorąc pod uwagę uwarunkowania makroekonomiczne, pomimo że korelacja tych dwu elementów nadal pozostaje silna.

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

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



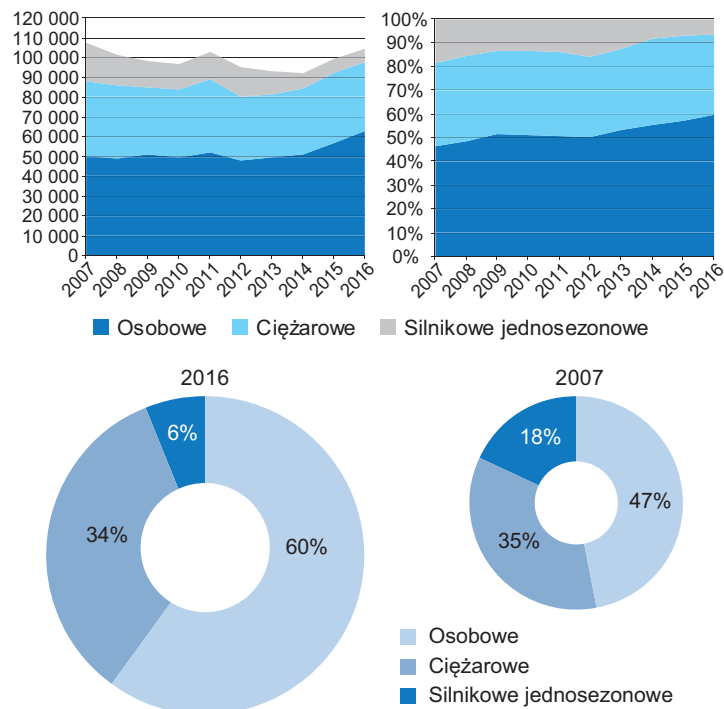
¹ Kolejny 3-procentowy spadek w 2015 roku

Fot. PERN



RYS. 47 ZMIANY STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI NA TLE WYNIKÓW SPRZEDAŻY – UJĘCIE ROCZNE

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



W ramach samego segmentu motoryzacyjnego doszło do znaczącego rozdzwieku.

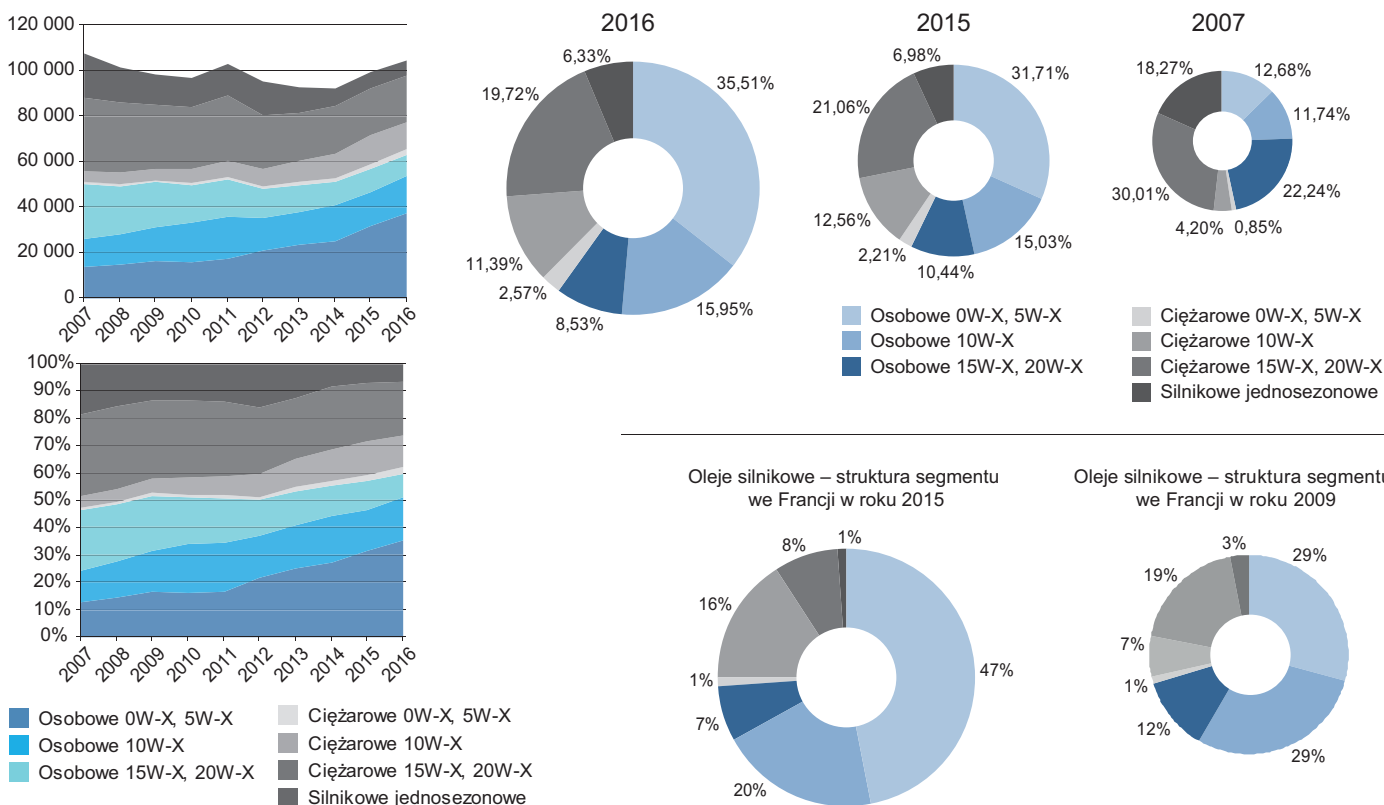
O ile bowiem rynek olejów silnikowych dla pojazdów ciężarowych zgodnie z przywołaną na wstępie „regułą 3% PKB” skurczył się (-1,06% rdr) o tyle sprzedaż olejów silnikowych dla pojazdów osobowych wzrosła o 10,45% do 62 822 ton, bijąc ubiegłoroczny² rekord sprzedaży.

Powyższe oznacza, że udział olejów dla pojazdów osobowych osiągnął już 60% w segmencie olejów silnikowych, co odbyło się głównie kosztem kurczenia się grupy olejów jednosezonowych do około 5%. Natomiast udział olejów dla pojazdów ciężarowych pozostaje przez ostatnie 10 lat dość stabilny i wynosi około 34-35%.

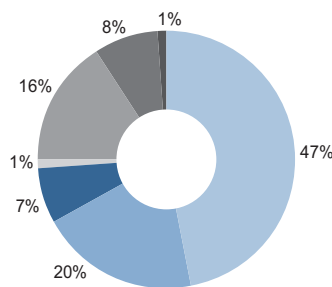
Podobne trendy obserwowane są na znacznie bardziej zaawansowanym pod względem parku pojazdów rynku francuskim, co wyraźnie wskazuje, że wraz z unowocześnianiem floty samochodowej obserwowany w Polsce trend będzie w najbliższych latach kontynuowany. Do czego może to doprowadzić? W przypadku Francji udział olejów syntetycznych dla pojazdów osobowych osiągnął w 2015 roku prawie 1/2 całego segmentu olejów silnikowych, z kolei oleje dla pojazdów osobowych to już 3/4 tegoż segmentu, zaś oleje jednosezonowe praktycznie zupełnie zanikają z tamtego rynku.

RYS. 48 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI I PORÓWNANIE STRUKTURY W POLSCE W LATACH 2016, 2015 ORAZ 2007; PORÓWNANIE ZE STRUKTURĄ SEGMENTU WE FRANCJI

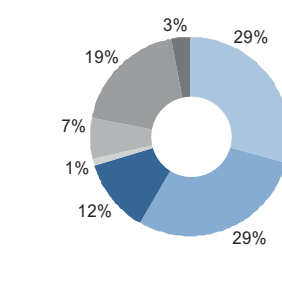
Źródło: Opracowanie własne POPIHN



Oleje silnikowe – struktura segmentu we Francji w roku 2015



Oleje silnikowe – struktura segmentu we Francji w roku 2009



² Monitoring POPIHN prowadzony jest od 2006 roku, zatem tego okresu dotyczy powyższy rekord sprzedaży olejów silnikowych dla pojazdów osobowych. Dotychczas najwyższą sprzedaż w tej grupie produktów zanotowano w roku 2015, kiedy osiągnęła ona 56 876 ton.

Oleje silnikowe dla pojazdów osobowych

Wynik tego sektora – drugi rok z rzędu wzrost powyżej 10% (dokładnie 10,45%) – jest największym tegorocznym zakoczeniem. Co warto uwagi, odnotowanym przy znacznie gorszych od przewidywanych warunkach makroekonomicznych. Tym samym udział tego segmentu w całkowitym rynku olejów smarowych wzrósł z 20,19% (50 275 ton) w roku 2007 do 28,52 w 2016. Osiągnięty poziom 62 822 ton oznacza także, że stał się on największym obecnie segmentem rynku olejów smarowych w Polsce.

O wyniku tym przesądziła głównie sprzedaż w jednej grupie – olejów syntetycznych o najniższych lepkościach – która ustanowiła swój rekord – 37 184, 14 ton. Nigdy jeszcze w Polsce nie sprzedano w ciągu roku takiej ilości najwyższych jakościowo produktów. Tym samym udział tej grupy w segmencie olejów silnikowych dla pojazdów osobowych osiągnął już rekordowe 59%.

Sprzedaż olejów syntetycznych rośnie bez przerwy odkąd prowadzony jest monitoring POPiHN – począwszy od 13 662 ton sprzedanych w roku 2007. Największy zaobserwowany dotąd wzrost sprzedaży olejów syntetycznych dla pojazdów osobowych, czyli o ponad 24% (z 25 330 do ponad 31 543 ton), miał miejsce w roku 2015. W roku 2016 przyrost ten wyniósł 17,88%, a zatem dynamika – jakkolwiek nadal bardzo silna – zdaje się powoli słabnąć. Zarazem jednak obserwując ewolucję w bardziej rozwiniętych od Polski krajach widać, choćby na przykładzie Francji, że wraz z dalszym unowocześnianiem floty samochodowej można spodziewać się dalszego utrzymania obecnie obserwowanych trendów.

Oleje silnikowe dla pojazdów ciężarowych i sprzętu pomocniczego

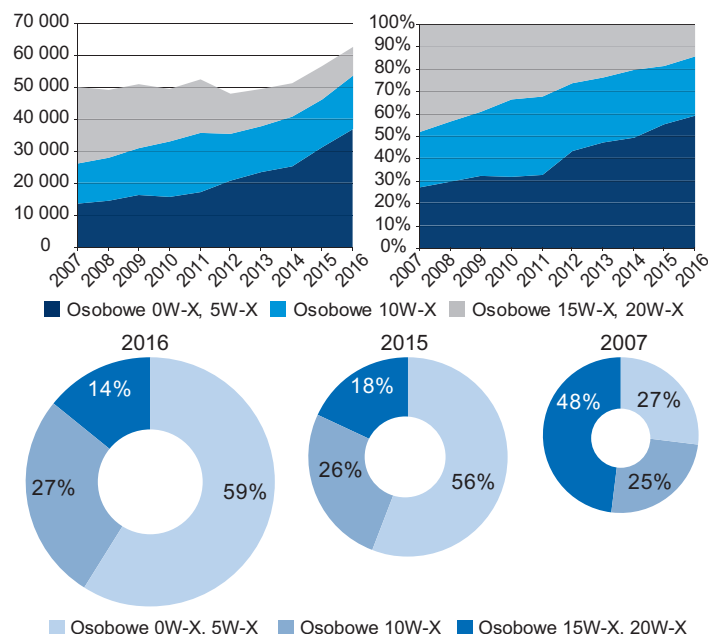
W roku 2016 sprzedano w Polsce 35 262,36 ton olejów silnikowych dla pojazdów ciężarowych. Oznacza to minimalny spadek o 1,06% – zgodny z prognozowanym dla całego rynku poziomem wahań, oscylującym w granicach błędów statystycznego wynoszącego 3%. Wynik tego segmentu jest zresztą bardzo zbliżony do wyniku zanotowanego przez cały rynek olejów smarowych w Polsce, zaś analiza na tle wskaźnika PKB pokazuje wręcz, że jest to bodajże najlepiej pokrywający się z wahaniami koniunktury gospodarczej segment rynku olejów. Jego ewolucja zatem najlepiej oddaje kondycję całej gospodarki.

W tym przypadku spadek dynamiki nastąpił po 2 latach wzrostu. Jako jedną z głównych przyczyn można wskazać załamanie w inwestycjach, w szczególności infrastrukturalnych, finansowanych z funduszy UE, które w poprzednich latach generowały dość znaczące zapotrzebowanie na wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego.

Udział silnikowych olejów mineralnych (15W, 20W) w segmencie pojazdów ciężarowych, który w 2015 po raz pierwszy w historii spadł poniżej 60%, w dalszym ciągu małą, aczkolwiek są to zmiany dużo mniej dynamiczne niż w segmencie pojazdów osobowych.

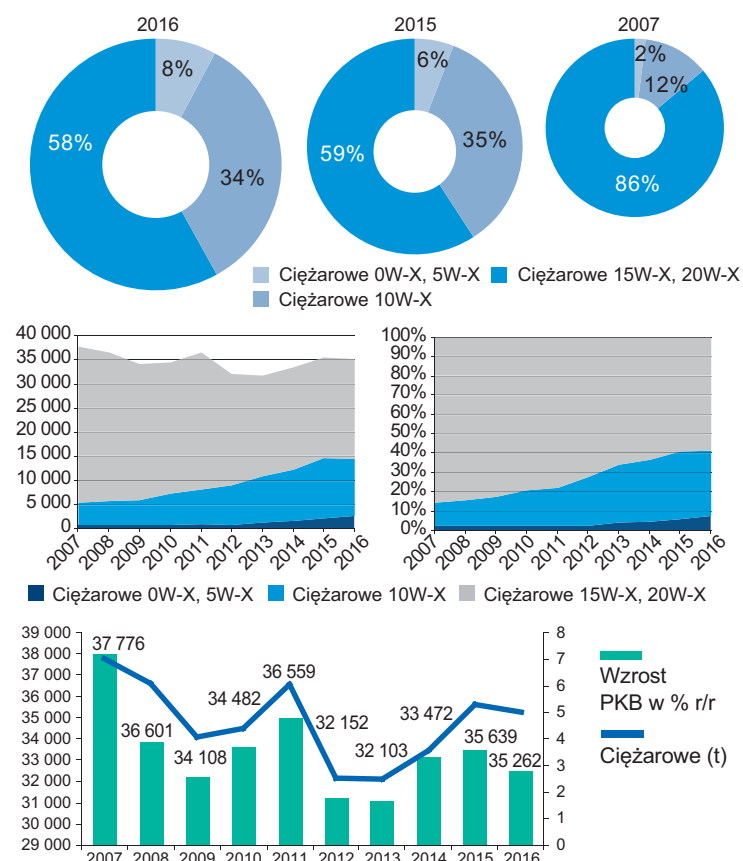
RYS. 49 OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (bez jednosezonowych)

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



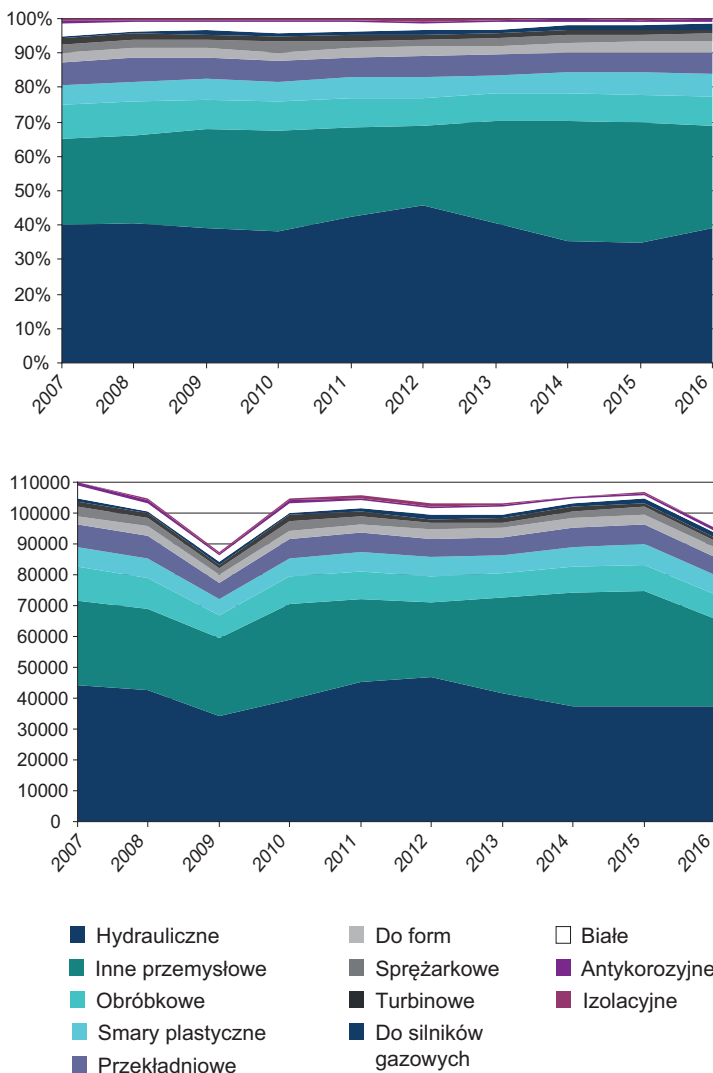
RYS. 50 OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) ORAZ SPRZEDAŻ OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH NA TLE ZMIAN WSKAŹNIKA WZROSTU PKB POLSKI.

Źródło: Opracowanie własne POPiHN, GUS



RYS. 51 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU – EWOLUCJA STRUKTURY

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



Oleje dla przemysłu

Bardzo wrażliwy na spadek dynamiki PKB okazał się segment olejów dla przemysłu, gdzie przerwana została trwająca przez ostatnie 5 lat stabilizacja. Zamiast niej, pojawiły się wyraźne spadki, które w niektórych kategoriach produktów sięgnęły nawet -36% rdr (oleje białe), czy -24,42% rdr (oleje izolacyjne). Ogółem segment przemysłowy skurczył się o 10,84% rdr i gorzej było tylko w roku 2009, gdy załamanie sięgnęło ponad 16% rdr.

Również osiągnięty poziom sprzedaży (95 219 ton) to wynik lepszy tylko od zanotowanego w kryzysowym roku 2009. W przypadku tego segmentu sytuacja wydaje się o tyle prostsza, że znacznie wyraźniej podąża on za zmianami PKB, w tym za „regułą 3% PKB”. To jednak nie wyjaśnia do końca tak głębokiego spadku, zwłaszcza po tym, jak stabilnie zachował się on w latach 2012-2013, kiedy dynamika PKB spadała przecież znacznie mocniej, bo poniżej 2%. Wydaje się, iż ponownie mógł dać o sobie znać czynnik psychologiczny – obawy przedsiębiorców związane chociażby z 5-procentowym spowolnieniem w inwestycjach, czy z groźbą obniżenia ratingu Polski.

Spośród największych tonażowo grup produktowych segmentu przemysłowego o 2,5% rdr skurczyła się grupa olejów hydraulicznych, zaś zróżnicowana grupa „inne przemysłowe” aż o 20% rdr.

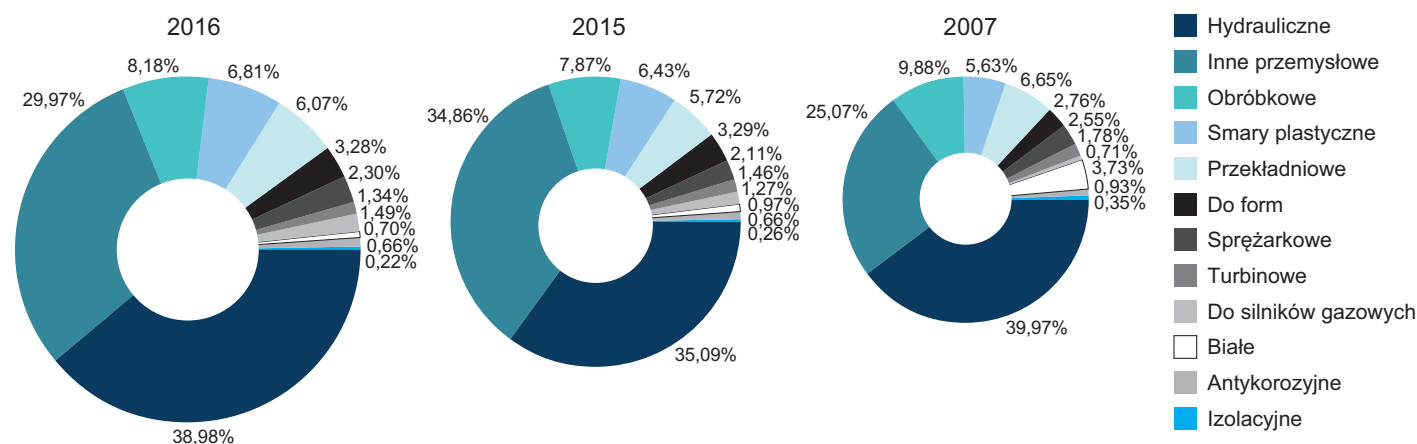
W strukturze sprzedaży olejów dla przemysłu na przestrzeni ostatnich 9-10 lat nie zachodzą tak wyraźne i trwałe zmiany jak w segmencie motoryzacyjnym w przypadku olejów silnikowych.

W dalszym ciągu polski przemysł zużywa przede wszystkim, oleje hydrauliczne (39% udziału). Jednocześnie ich udział w całości rynku w ostatnich latach mała, a największy spadek miał miejsce w latach 2013-2014, kiedy grupa ta skurczyła się średnio o 10% przekładających się w sumie na ponad 9 000 ton spadku. Jednakże w roku 2016 udział ten wzrósł, prawdopodobnie na skutek wspomnianego wyżej dość mocnego załamania w kilku innych kategoriach.

Tym bardziej, że w dokładnie odwrotny sposób zachowała się druga największa grupa olejów przemysłowych – „inne przemysłowe”, która w roku 2016 zmniejszyła swój udział o 5 punktów procentowych. Jest to kategoria, pod

RYS. 52 SEGMENT PRZEMYSŁOWY W 2016 ROKU: STRUKTURA ZE WZGLĘDU NA ZASTOSOWANIE

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



którą kryją się bardzo zróżnicowane produkty, które trudno zakwalifikować do innych kategorii. Coraz częściej są to także wysoce wyspecjalizowane produkty przeznaczone dla konkretnych urządzeń, a także oleje procesowe. Grupa ta jeszcze do zeszłego roku wyraźnie rosła tak pod względem tonażu, jak i udziału w segmencie przemysłowym. Obecnie, nawet po mimo powyższego spadku, udział tej grupy w całym segmencie przemysłowym wynosi 30%, podczas gdy jeszcze w 2007 roku stanowił on tylko jedną czwartą.

W ujęciu kwartalnym, zarówno w przypadku segmentu motoryzacyjnego, jak i przemysłowego, nie widać znaczącego wpływu zakłóceń o charakterze makroekonomicznym na struktury tych segmentów. Widoczna jest natomiast znacząca sezonowość konsumpcji w segmencie motoryzacyjnym. Wynika ona głównie z typowych dla tego rynku pozimowych wizyt w warsztatach, często połączonych z okresowymi wymianami olejów silnikowych.

Krótkoterminowa prognoza dla rynku olejów smarowych.

Dziesięć lat stałej obserwacji rynku tworzy perspektywę pozwalającą na nieco odważniejsze formułowanie poglądów na temat miejsca, w jakim się on obecnie znajduje i w jakim kierunku będzie podążał. W przypadku segmentu motoryzacyjnego dla pojazdów osobowych duże znaczenie mają kwestie zmian technologicznych oraz kondycji w obrębie samej branży motoryzacyjnej (zarówno od strony popytowej, jak i podażowej), zaś dla olejów silnikowych dla pojazdów ciężarowych i sprzętu pomocniczego zdecydo-

wanie kluczowym elementem jest ogólna koniunktura gospodarcza (wyrażana poprzez wskaźnik PKB).

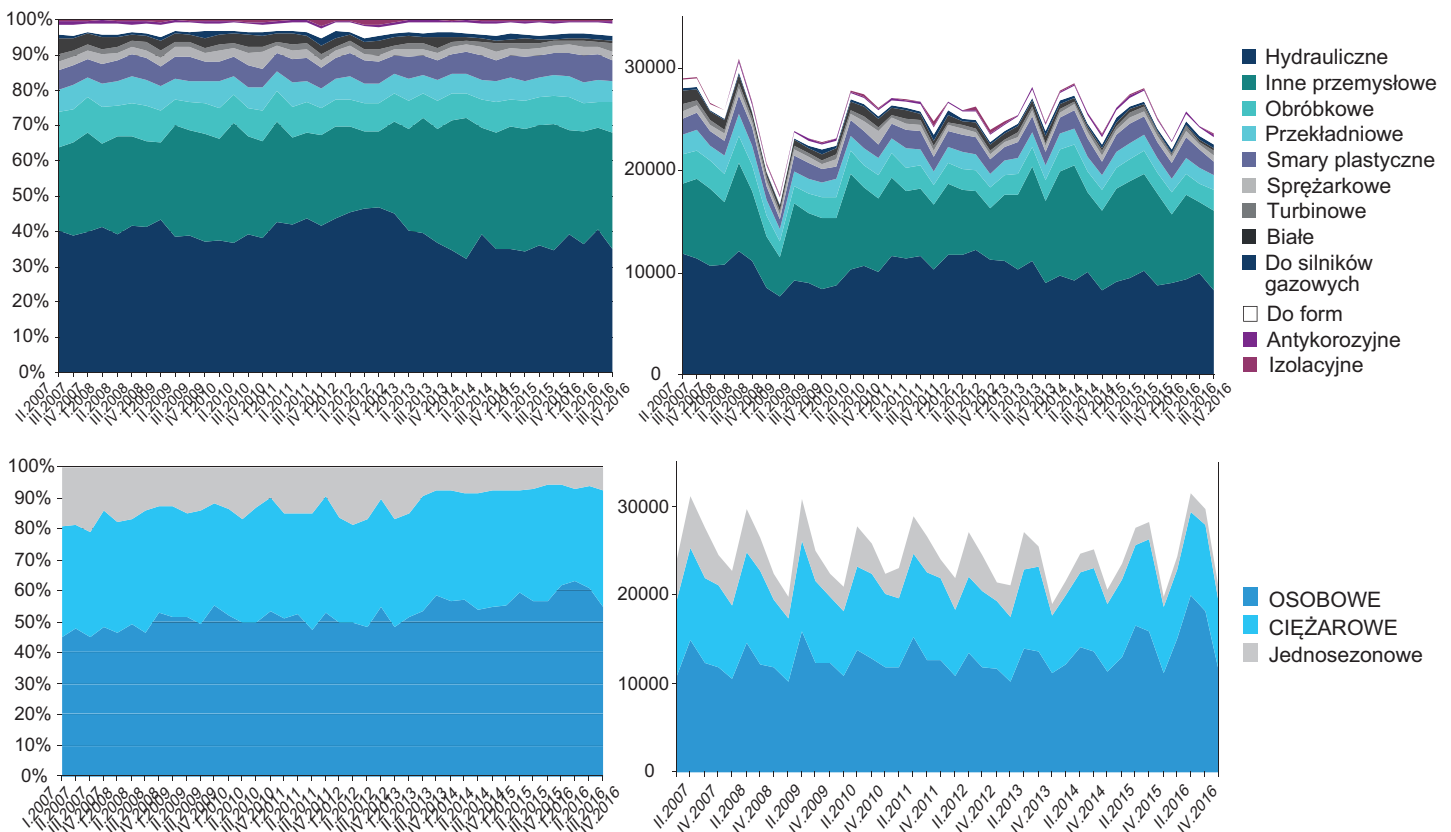
W przypadku segmentu przemysłowego bardzo istotne są dwa elementy: poza ogólną koniunkturą gospodarczą dużą rolę odgrywa też psychologia, która potrafi dać o sobie znać w sytuacji jednorazowych wydarzeń mogących wpływać na oczekiwania i decyzje osób odpowiedzialnych za planowanie produkcji, poziomu zapasów, gospodarkę magazynową, czy zamówienia w dużych zakładach przemysłowych będących głównym odbiorcą produktów smarnych dla przemysłu.

Perspektywy branży należy zatem oceniać głównie z punktu widzenia ewolucji trzech powyższych czynników, choć istotne jest także dostrzeganie potencjalnych zdarzeń jednorazowych (tzw. czarnych łabędzi), czy ryzyka regulacyjnego, które mają to do siebie, że mogą, choć nie muszą, się zmaterializować.

1. Zmiany technologiczne: na najbliższe lata należy założyć kontynuację obecnych trendów, na co wskazuje choćby przykład Francji – coraz nowocześniejszy (choćby w kontekście norm Euro, nowych przepisów WLTP i RDE, czy wyposażania pojazdów w filtry cząstek stałych) park samochodowy powinien oddziaływać szczególnie mocno na segment olejów silnikowych dla pojazdów osobowych, powodując wzrost udziału olejów syntetycznych o najniższych lepkościach i oddziałując ku jednoczesnemu kurczeniu się całego segmentu olejów silnikowych (pod względem tonażu wprowadzanych na rynek produktów), co wynika przede wszystkim z wydłużonych okresów między wymianami,

RYS. 53 ZMIANY STRUKTUR SEGMENTÓW OLEJÓW PRZEMYSŁOWYCH I MOTORYZACYJNYCH NA TLE WYNIKÓW SPRZEDAŻY – UJĘCIE KWARTALNE

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



a zatem zmniejszającego się generalnie zapotrzebowania. Jest to obecnie kluczowy trend w segmencie olejów silnikowych dla pojazdów osobowych

2. Popyt konsumencki: należy w dalszym ciągu oczekiwać wzrostu ilości pojazdów w Polsce, zarówno w liczbach bezwzględnych, jak i w ich nasyceniu na 1000 mieszkańców. Wpływ na dynamikę powyższych tendencji może mieć kontynuacja programu 500+. Część generowanych transferów socjalnych może być bowiem kierowana w stronę branży motoryzacyjnej (500 zł jako rata kredytu na samochód). W ubiegłym roku do odbiorców programu trafiła niebagatelna w skali polskiej gospodarki³ kwota ok. 17 mld złotych. Aktualnie będzie to około 22 mld zł, a więc w 2017 roku częściowo nadal będzie oddziaływał efekt niskiej bazy. W liczbach bezwzględnych może się to przejawiać w kolejnych rekordach ustanawianych przez import używanych zagranicznych pojazdów, czyli w kolejnym milionie używanych pojazdów sprowadzonych do Polski z zagranicy w ciągu 2017 roku. W obszarze olejów dla pojazdów osobowych może to oznaczać kontynuację przejściowego zahamowania trendu spadkowego.

3. Popyt ze strony branży motoryzacyjnej (tzw. pierwsze fabryczne zalanie silnika): od kilku lat rośnie w Polsce produkcja samochodów. Nawet przy założeniu, że znaczna jej część kierowana jest na eksport, to tzw. pierwsze, fabryczne zalanie w kraju może stanowić nawet ponad 10% całości segmentu olejów silnikowych. W prognozie założono przejściowy wzrost zapotrzebowania na oleje silnikowe dla motoryzacji związany z przejściowo większym popytem konsumenckim, który jednak w dłuższym okresie nie zatrzyma trwałego – spadkowego – trendu w tym segmencie. Wydaje się, iż popyt ze strony branży motoryzacyjnej będzie przyczyniał się do umacniania takiego scenariusza.

4. Koniunktura gospodarcza w Polsce i strefie euro oraz „pułapka średniego wzrostu”: porównując ewolucję polskiego PKB i całkowitego rynku olejów widać wyraźnie, że dla obu wskaźników kolejne cykle koniunkturalne ulegają spłaszczeniu, co oznacza między innymi, iż maleje potencjał do znacznych wzrostów. Zarazem jednak rośnie baza odniesienia – poziom życia w Polsce wyrażany PKB podniósł się od 2007 roku o 25% (drugi wynik po Irlandii w Europie). Powolniejszy i bardziej jednostajny wzrost w okolicach 3-3,5% powinien działać stabilizująco zwłaszcza na segment olejów dla przemysłu i dla pojazdów ciężarowych. Zarazem jednak przy nadal dużej różnicy w rozwoju, a zwłaszcza założeń społeczeństwa, w stosunku nawet do takich krajów jak Włochy, czy Hiszpania, poziom 3% (lub niższy) wzrostu PKB, w polskich warunkach nie będzie motorem istotnych wzrostów na rynku olejów i nie może być uznany za satysfakcjonujący. Poprawa tej sytuacji będzie w najbliższych latach tym trudniejsza, im dłużej będzie trwała stagnacja w strefie Euro, a zwłaszcza w Niemczech, do których trafia już ponad 27% polskiego eksportu.

W założeniu krótkoterminowej prognozy dla rynku olejów smarowych na najbliższe lata kluczowa jest prognoza ogólnej koniunktury gospodarczej, wyrażonej przez wskaźnik PKB. Dotychczas zakładano stabilny wzrost gospodarki w tempie około 3,6% rdr i zachodzi zasadnicze pytanie, czy spowolnienie dynamiki odnotowane w roku 2016 było zdarzeniem jednorazowym, czy też może oznaczać trwalsze obniżenie tempa wzrostu?

Po uwzględnieniu powyższych czynników i wątpliwości założono, iż uznany dotychczas za bazowy poziom 3,6% wzrostu PKB obniżony zostanie do poziomu 3,3%. Zarazem w związku z niższą bazą odniesienia, wynikającą z załamania inwestycji w roku 2016, które uznano za wydarzenie jednorazowe i przejściowe, prognozuje się nieco szybszy od większości aktualnych prognoz – bo wynoszący 3,5% – poziom wzrostu wskaźnika PKB Polski w roku 2017.

5. Inwestycje i fundusze unijne: według obliczeń Ministerstwa Rozwoju w minionych latach fundusze unijne dawały średniorocznie 1,2-1,5 pkt. proc. PKB. Wyjątkiem jest miniony rok, kiedy transfery w ramach unijnych funduszy dołożyły do wzrostu PKB zaledwie 0,5 pkt. proc. Przełożyło się to na znaczący (ok. 5%) spadek nakładów brutto na środki trwałe (inwestycje), a to mocno odbiło się na kondycji zwłaszcza segmentu olejów przemysłowych oraz olejów dla pojazdów ciężarowych i sprzętu pomocniczego. Jednak w 2017 roku, jak szacuje Ministerstwo Rozwoju, znaczny wzrost wykorzystania środków z UE spowoduje przyrost PKB o minimum 1 pkt. proc., a zatem powinno także dojść do odbicia w inwestycjach. Biorąc zarazem pod uwagę niższą bazę odniesienia z zeszłego roku założono, iż w roku 2017 koniunktura będzie wyraźnie lepsza niż rok wcześniej, co pozwoli na szybką odbudowę w szczególności w segmencie olejów dla przemysłu. Zarazem będzie to efekt widoczny tylko w 2017 roku: w kolejnych latach, gdy następstwo niskiej bazy wyczerpie się, powinno to oddziaływać na zmniejszenie dynamiki rozwoju i koniunktury.

6. Szara strefa: należy uznać, iż szara strefa w obszarze olejów smarowych utrzymuje się aktualnie na stałym – około 10% – poziomie, dotykając głównie najlepszych jakościowo i najdroższych olejów silnikowych w formie tzw. importu prywatnego (przez kierowców) oraz równoległego (przez przedsiębiorstwa), który pozwala na ominięcie dodatkowych kosztów związanych z podatkiem akcyzowym.

W prognozie na najbliższe lata założono, iż nie dojdzie w tym zakresie do bardziej znaczącego obrotu olejami smarowymi, a zatem te 10% nie wróci na oficjalny rynek.

7. Regulacje krajowe, w szczególności w obszarze opodatkowania olejów smarowych: coraz bardziej skomplikowane i liczne regulacje mogą – same z siebie – generować istotne ryzyka dla sektora. Jedno z istotniejszych ostrzeżeń przyszło już w roku 2012, gdy na kursie kolizyjnym znalazły się przepisy dotyczące składów podatkowych oraz legalizacji zbiorników (ustawa Prawo o miarach), co o mało nie doprowadziło do zupełnego paraliżu branży. Prawdopodobnie nie było to niczyją intencją. Zdecydował sam fakt, iż tworząc przepisy dotyczące dość niszowego produktu, jakim są oleje smarowe, należy dodatkowo uwzględnić coraz liczniejsze i odleglejsze obszary uregulowań, co nie zawsze się w pełni udaje, a będzie coraz trudniejsze wraz ze skokowym wzrostem skomplikowania przepisów, który obserwujemy aktualnie.

Od lat walka z szarą strefą uzasadniała najpierw wyjątkowe w skali UE objęcie znacznej części olejów smarowych efektywną stawką podatku akcyzowego (1180 zł/1000 l), reżimem składów podatkowych, następnie EMCS, zaś obecnie dodatkowo pakietem energetycznym, pakietem paliwowym oraz pakietem transportowym (SENT).

Z kolei w przepisach z obszaru opłaty produktowej zdarza się mylić „oleje smarowe” ze „smarami”⁴, co prowadzi

³ Przychody budżetu państwa na 2017 rok zaplanowano na około 325 miliardów złotych

do tworzenia przepisów niemożliwych do zrealizowania, jak na przykład obowiązek zbiórki i recyklingu zużytych smarów, co jest tylko w niewielkim stopniu wykonalne z uwagi na ich właściwości fizyczne.

Na powyższe nakłada się wysokie tempo procedowania projektów aktów prawnych i konsultacji społecznych oraz często niedostateczne Oceny Skutków Regulacji. W efekcie osoby decydujące o ostatecznym kształcie przepisów nie posiadają dostatecznej wiedzy eksperckiej (np. nie rozróżniają olejów smarowych, olejów bazowych oraz smarów), co może mieć istotne reperkusje dla branży.

Skutkiem tego już w tej chwili branża recyklingowa olejów odpadowych alarmuje, iż zgodnie z propozycją nowych przepisów pakietu transportowego dziesiątki tysięcy warsztatów i serwisów będą musiały się rejestrować na platformie EPUES i podlegać systemowi SENT (żeby zdać legalnie kilkaset litrów odpadów do recyklingu), gdyż sama branża nie może tego za nich zrobić.

Podobne perturbacje miały miejsce w roku 2003, kiedy to przez niedopatrzenie obłożono oleje przepracowane podatkiem akcyzowym. Skutek był taki, że w całym kraju nie wykonywano zbiórki oleju przepracowanego. Warsztaty naprawcze i serwisy oddawały olej bez dokumentów, a bańki z olejem pojawiały się na osiedlowych śmietnikach i wyławiane były w sortowniach i na wysypiskach.

Wówczas zaradzono temu w ten sposób, że olej przepracowany został zwolniony z akcyzy w trybie pilnym.

W symulacji POPIHN założono, że w roku 2017 zagrożenie z tej strony nie zmateriałizuje się w stopniu mogącym doprowadzić do powstania znaczniejszej nierównowagi na rynku. Należy jednak uznać, że aktualnie ryzyko generowania potencjalnych problemów ze strony krajowych regulacji skokowo rośnie.

8. Sytuacja sektora finansowego i czynnik psychologiczny: w 2009 roku informacje o bankructwie jednego z banków w USA doprowadziły do recesji na świecie, globalnego załamania koniunktury w Polsce i do załamania na rynku olejów smarowych, sięgającego 30% rdr w 1 kwartale 2009 roku w przypadku olejów dla przemysłu. Jakkolwiek późniejsze zachowanie rynku pokazało, że więcej było w tym strachu niż trwałych skutków, to jednak z różnych względów do dziś rynek olejów, jako całość, nie osiągnął rozmiarów sprzed kryzysu – nie tylko w Polsce, która zniosła ostatnie turbulencje relatywnie dobrze, ale w zdecydowanej większości krajów UE. Jakkolwiek ryzyko powtórzenia się podobnego scenariusza w bieżącym roku zdaje się oddalać, to na horyzoncie nadal widać potencjalne źródła jednorazowych wydarzeń (tzw. „czarnych łabędzi”) mogących niespodziewanie prowadzić do znacznych niestabilności rynkowych. Związane są one w głównej mierze z szeroko rozumianym sektorem finansowym i mają źródła poza Polską:

a. Sytuacja sektora bankowego we Włoszech i Niemczech (ryzyko bankructwa banków)

b. Niepewność wokół przyszłości „strefy euro” związana z planowanymi wyborami we Włoszech i Francji oraz ryzykiem bankructwa Grecji i jej wyjściem ze strefy

c. Konsekwencje podwyżek stóp procentowych w USA oraz w Europie i Polsce po najdłuższym w historii okresie ultra-niskich kosztów kredytu⁵

d. Sytuacja w Chinach – ryzyko silnego spowolnienia gospodarczego (tzw. „twarde lądowanie”) na skutek pęknięcia bańki w sektorze nieruchomości. Jest to bardzo istotny rynek z uwagi na fakt, iż trafia tam 25% eksportu z Niemiec, do których z kolei trafia prawie 28% eksportu polskiego (na który składają się głównie maszyny, urządzenia i sprzęt transportowy (37,6%), różne wyroby przemysłowe (13%)⁶.

W poniższej symulacji założono, że w roku 2017 żadne z powyższych zagrożeń nie zmateriałizuje się w stopniu mogącym w sposób wyraźny wpłynąć na poziom PKB Polski, natomiast podkreślić należy nieprzewidywalność takich zdarzeń, co nakazuje ich obserwację i uwzględnienie wśród czynników mogących mieć wpływ na rynek.

9. Potencjalnie istotne czynniki w dłuższym horyzoncie czasowym:

a. *Dalsze zaostrzenie regulacji środowiskowych (włącznie z ograniczeniem lub zakazem stosowania pojazdów z silnikiem spalinowym w miastach):* może przyspieszyć procesy związane z pojawieniem się pojazdów elektrycznych.

Innym, ciekawym i już obserwowanym trendem jest wzrost znaczenia segmentu małych pojazdów dostawczych. Według ACEA, w 2016 roku, w całej Europie odnotowano około 1,7 miliona nowych rejestracji tzw. vanów, co oznacza wzrost o 12% rdr. Trend ten napędzać może kombinacja takich czynników, jak: dalszy rozrost aglomeracji miejskich w połączeniu z rosnącym handlem w Internecie oraz właśnie zaostrzenie regulacji pro-ekologicznych.

b. *Pojazdy elektryczne, pojazdy na wodór:* mogą oznaczać marginalizację segmentu olejów silnikowych dla motoryzacji. Skutki tego może ograniczyć fakt, iż silniki spalinowe najprawdopodobniej w dalszym ciągu dominować będą w transporcie długodystansowym (pomiędzy miastami) i w przewozach ciężarowych.

c. *Pojazdy hybrydowe:* mogą w niewielkim stopniu przyspieszyć spadek popytu na oleje silnikowe dla motoryzacji

d. *Obniżenie emisji generowanych przez klasyczny silnik spalinowy:* z racji nadal dużego potencjału redukcji emisji w tych silnikach przy stosunkowo niskich nakładach w porównaniu do alternatywnych rozwiązań, możemy mieć do czynienia z dalszym ich rozwojem, przy jednoczesnym stawianiu nowych wymagań olejom smarowym (wyższe ciśnienie pracy oleju, spowodowane np. downsizingiem, stosowanie systemów oczyszczania spalin itd.)

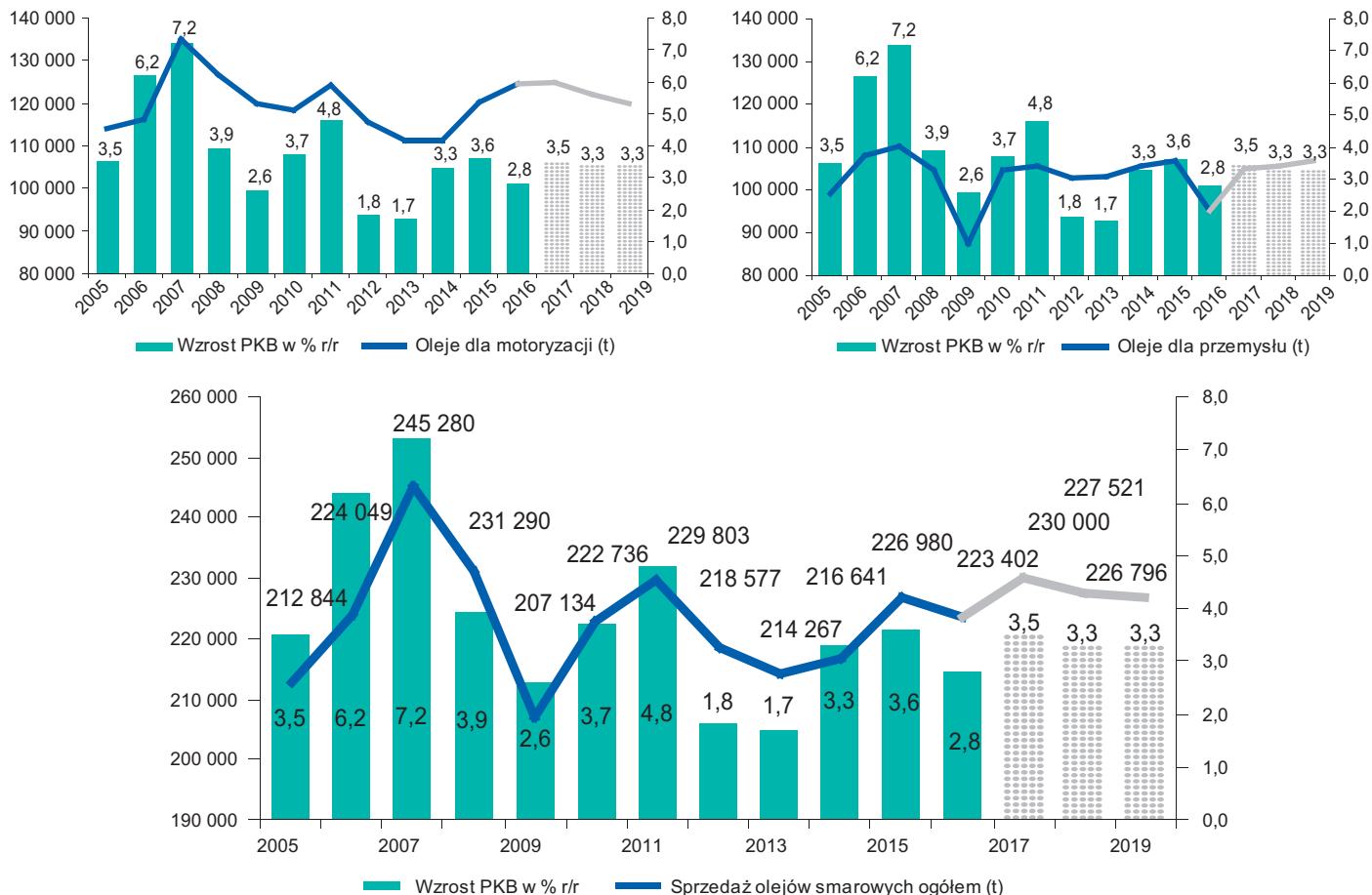
e. *Dalszy wzrost zawartości biokomponentów pierwszej generacji w oleju napędowym:* może oddziaływać na utrzymanie popytu na oleje silnikowe w związku z nasilonym zjawiskiem „oil dilution” (olej silnikowy w przyspieszonym tempie traci właściwości chroniące silnik przed zanieczyszczeniami). Obawy te zostały potwierdzone w opublikowanym w maju 2015 r. stanowisku Japońskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów JAMA, które uznało wzrost zawartości estrów powyżej 5% za niewskazane dla silników japońskich pojazdów.

⁴ Ostatnim takim przykładem jest Ustawa z dnia 27.05.2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2015 r. poz. 933,

⁵ Biorąc pod uwagę notowania kontraktów terminowych na stopy procentowe (FRA z 12 lutego 2017 r.) widać, że gracze rynkowi w perspektywie 2 lat spodziewają się podwyżek stóp procentowych o około 0,75 – 1 pkt., źródło: Obserwator Finansowy, dnia 21.02.2017,

⁶ Źródło: CIA, The World Factbook, Poland, 2013

RYS. 54 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW, SEGMENT MOTORYZACYJNY ORAZ PRZEMYSŁOWY NA TLE WSKAŹNIKA PKB POLSKI WRAZ Z PROGNOZĄ
 Źródło: GUS, opracowanie własne POPIHN



f. *Wzrost zawartości biokomponentów nowszej generacji:* może sprzyjać zmniejszeniu popytu na oleje silnikowe w związku z osłabianiem zjawiska „oil dilution” (przyspieszone zużywanie się oleju)

g. *Demografia w Polsce:* niekorzystne trendy demograficzne mogą przyczynić się do zmniejszenia parku samochodowego (mniej kierowców) oraz osłabienia dynamiki wzrostu gospodarczego Polski (mniej konsumentów), a zatem powodować oddziaływać ku zmniejszeniu ogólnego zapotrzebowania na oleje smarowe.

h. *Zadłużenie i poziom stóp procentowych w Polsce:* w raporcie zwrócono uwagę, że część wzrostu gospodarczego Polski generowana jest kosztem wzrostu zadłużenia. Przy kontynuacji aktualnego tempa zadłużania się, co jest wysoce prawdopodobne w środowisku ultra-niskich stóp procentowych, ryzyko powtórzenia wariantu znanego z Grecji, Hiszpanii, Portugalii, czy Włoch należy uznać w przypadku Polski za znaczne w dłuższym okresie czasu. Aktualnie prywatny dług polskich firm i gospodarstw domowych sięga 51,1 procent PKB, zaś państwowy dług publiczny wynosi 52,8 procent PKB. Należy to jednak zestawiać z relatywnie niską zamożnością społeczeństwa w porównaniu do wymienionych wyżej krajów. W dłuższym okresie nadmierne zadłużenie doprowadzić może do trwałego spadku popytu konsumpcyjnego i PKB w Polsce, a zatem trwale osłabić także sprzedaż olejów smarowych.

i. *Reindustrializacja w Europie i Polsce oraz dalsze prze-*

noszenie produkcji przemysłowej do Polski: może spowodować wzrost popytu na oleje smarowe, nie tylko dla przemysłu (także fabryki samochodów). W założeniach tzw. „Planu Morawieckiego” do 2020 roku założono wydatkowanie ponad 2 bilionów złotych na wydatki prorozwojowe, których celem – poza zwiększeniem innowacyjności – ma być także reindustrializacja. Nie wiadomo jednak, czy plan ten zostanie zrealizowany w zakładanym zakresie.

j. *Robotyzacja i rewolucja technologiczna:* może oznaczać pojawienie się zupełnie nowych zastosowań na rynku olejów smarowych; zastępujące w coraz większym stopniu pracę człowieka maszyny mogą wymagać zastosowania olejów smarowych. Z drugiej strony pojawić się mogą nowe kanały sprzedaży związane z Internetem rzeczy (np. zastosowaniem telematyki w samochodach, co może wspierać częstszą wymianę oleju, gdyż jego stan będzie monitorowany np. podczas każdorazowej wizyty na stacji paliw, co podniesie świadomość kierowcy i wytworzy potrzebę zakupu oleju).

k. *Wpływy z podatków z sektora naftowego to 25% budżetu państwa, a 50% ceny wielu produktów to podatki:* można zadać zasadnicze pytanie, w jaki sposób zostanie skompensowany spadek przychodów z sektora naftowego, do którego może dojść na skutek wyparcia klasycznych paliw płynnych oraz olejów smarowych przez pojazdy elektryczne? Czy skompensuje to opodatkowanie pracy robotów? Wydaje się, że rozwiązanie tej kwestii może przyspieszyć kurczenie się branży olejowej.

OBJAŚNIENIE POJĘĆ

CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W stosunku do lat poprzednich wprowadzona począwszy od raportu za rok 2015 zmiana polega na zaliczeniu do całkowitego rynku olejów smarowych wyłącznie 2 segmentów: olejów dla motoryzacji oraz olejów dla przemysłu. W odróżnieniu od lat ubiegłych, do powyższej sumy nie będzie doliczana trzecia z dotychczas prezentowanych kategorii, którą jest pozycja „pozostałe, nigdzie indziej niesklasyfikowane”. Wynika to z faktu, iż znaczna – i najprawdopodobniej mocno rosnąca – część raportowanych w ramach tej zróżnicowanej grupy produktów nie może być uznana za „oleje smarowe” w potocznym lub technologicznym znaczeniu tego pojęcia. Zarazem wobec znacznego wzrostu tej grupy w ostatnich latach jej wpływ na obraz całego rynku byłby zbyt odczuwalny.

OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH – do tej grupy zaliczono oleje silnikowe 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 przeciwrzutowymi i antykorozyjnymi, preparatami zapobiegającymi przyleganiu do formy opartymi na smarach) z wyłączeniem preparatów zawierających, jako składnik zasadniczy, 70 % masy lub więcej olejów ropy naftowej lub olejów otrzymanych z minerałów bitumicznych. W praktyce dotyczy to głównie olejów określanych potocznie jako semisyntetyczne (np. oleje silnikowe klasy 10W według klasyfikacji lepkościowej SAE) oraz syntetyczne (np. oleje silnikowe klasy 0W i 5W według klasyfikacji lepkościowej SAE). Są to produkty otrzymywane głównie z baz syntetycznych (polialfaolefiny – PAO) lub też mineralnych baz olejowych najwyższej jakości (III grupa według klasyfikacji API).

KLASYFIKACJA SAE (ANG. SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS – Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacji) – klasyfikacja SAE dzieli oleje na podstawie parametrów użytkowych wyróżniając 11 klas lepkości:

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

– 5 klas letnich: 20, 30, 40, 50, 60.

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

OLEJE JEDNOSEZONOWE (MONOGRADE) – są to oleje starszego typu przeznaczone do stosowania w określonych – relatywnie wąskich – zakresach temperaturowych.

Odróżnia je to od nowocześniejszych olejów multigrade (wielosezonowych), które można stosować w bardziej zróżnicowanych temperaturach, dzięki czemu nadają się one do stosowania 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.

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

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

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

WIELKOŚCI BEZWZGLĘDNE – podawane w niniejszym opracowaniu wielkości bezwzględne uwzględniają dane sprzedażowe sześciu członków POPiHN: BP/Castrol, Fuchs Oil Corporation, LOTOS Oil, ORLEN Oil, Shell oraz Total zbierane przez Organizację w ramach prowadzonego monitoringu rynku olejów smarowych. Począwszy od roku 2016 ilość raportujących podmiotów uległa zmniejszeniu z siedmiu do sześciu z uwagi na przejęcie biznesu olejowego firmy Statoil (obecnie Circle K) przez firmę Fuchs. Wszystkie wyżej wymienione firmy były i w dalszym ciągu pozostają członkami POPiHN. Tym samym udział podmiotów zrzeszonych w POPiHN w ogólnopolskim rynku nie uległ zmianie, zaś raportowane dane rynkowe zachowują pełną ciągłość i adekwatność.

Począwszy od roku 2012 do danych rynkowych pozyskanych z monitoringu dodawane jest (jako korygujący zabieg statystyczny) 25% (dla segmentu motoryzacyjnego) oraz 15% (dla segmentu przemysłowego i olejów pozostałych) celem uwzględnienia pozostałej części rynku. Organizacja szacuje, że takie oszacowanie odpowiada aktualnemu udziałowi w rynku podmiotów niezrzeszonych w POPiHN.

Należy podkreślić, że do danych za lata 2006-2011 dodawana statystycznie wielkość wynosiła 10% – po równo dla obydwu segmentów rynku. Zmiany 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 sprzedaż informują jedynie o sprzedaży „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 SZCZUNKOWE Ze względów prawnych związanych z europejskimi regulacjami dotyczącymi danych wrażliwych, w chwili publikacji niniejszego opracowania POPiHN nie posiada danych za 4 kwartał 2016, gdyż ich agregacja następuje z ponad 3-miesięcznym przesunięciem. Z tego względu dane za 4 kwartał prezentowane w niniejszym opracowaniu przygotowane są w oparciu 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 Wewnętrzny Dostawę Towaru (WNT) w przypadku „importu”, jak i Wewnętrzny Dostawę Towarów (WDT) dla „eksportu”.



INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW CIEKŁYCH

Charakterystyka systemu rurociągów surowcowych

System rurociągów surowcowych PERN SA 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 SA oraz pośrednio do pozostałych kontrahentów Spółki – Grupy Lotos SA, rafinerii niemieckich oraz dla traderów tranzytujących rosyjską ropę przez Gdańsk. 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 przesyłana jest rosyjska ropa naftowa przeznaczona dla gdańskiej rafinerii należącej do Grupy LOTOS SA oraz na eksport poprzez NAFTOPORT. Odcinek Pomorski pracuje w trybie rewersyjnym, co umożliwia tłoczenia w obydwu kierunkach (kierunek rewersyjny wykorzystywany jest do tłoczenia ropy naftowej innej niż rosyjska do PKN Orlen i w razie potrzeby – do rafinerii niemieckich).

Charakterystyka Odcinka Wschodniego

Wschodni odcinek rurociągu „Przyjaźń” łączy Bazę w Adamowie z Bazą w Miszewku Strzałkowskim za pomocą trzech nitek rurociągów: długość trasy to 233 km; przepustowość maksymalna OW po zakończeniu budowy III nitki rurociągu na tej trasie wynosi : 56 mln t ropy naftowej rocznie.

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 to 416 km; przepustowość nominalna: 27 mln t ropy naftowej rocznie.

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

Odcinek Zachodni łączy system rurociągów PERN SA z bazami magazynowymi PGNiG SA zlokalizowanymi w miejscowościach: Wierzbno oraz Dębno. Spółka transportuje polski surowiec wydobywany w pobliżu tych miejscowości.

Charakterystyka Odcinka Pomorskiego

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.



- Bazy magazynowe PERN S.A.
- Bazy magazynowe OLPP
- Bazy magazynowe PKN ORLEN
- Rurociągi paliwowe należące do PERN S.A.

Odcinek ten łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z Bazą w Gdańsku za pomocą pojedynczego rurociągu: długość trasy to 235 km; przepustowość nominalna: 27 mln t lub 30 mln t ropy naftowej rocznie (odpowiednio w kierunku północnym i południowym).

Charakterystyka rurociągów produktowych

PERN SA dysponuje siecią rurociągów produktowych służących do transportu produktów naftowych (benzyna, oleju napędowego oraz opałowego) w trzech kierunkach:

Płock – Nowa Wieś Wielka – Rejowiec

długość trasy: ok. 208 km; przepustowość nominalna: 2,1 mln ton i 1,4 mln ton paliw rocznie (odpowiednio Płock – Nowa Wieś Wielka i Nowa Wieś Wielka – Rejowiec).

Płock – Mościska – Emilianów

długość trasy: ok. 163 km; przepustowość nominalna: 1,15 mln ton paliw rocznie.

Płock – Koluszki – Boronów

długość trasy: ok. 265 km; przepustowość nominalna: 3,8 mln ton i 1 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 SA. Spółka posiada, wliczając Terminal Naftowy w Gdańsku, cztery 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);
- ✓ Terminal Naftowy w Gdańsku (6 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności magazynowej ok. 375.000 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, 62.500 i 100.000 m³. Zbiorniki o pojemności 100.000 m³ są największymi zbiornikami tego typu w Polsce.

Terminal Naftowy w Gdańsku

W 2016 roku w Porcie Gdańskim PERN SA oddał do użytku Terminal Naftowy przeznaczony do przeładunku i magazynowania ropy naftowej.

Terminal Naftowy odgrywa dużą rolę w zakresie bezpieczeństwa energetycznego Polski i regionu, został ujęty w wykazie Projects of Common Interest Unii Europejskiej.

Wartością dodaną inwestycji jest znakomite położenie Terminala: sąsiedztwo Naftoportu, możliwość zbudowania dodatkowego pirsu przeładunkowego, bliskość infrastruktury przesyłowej, kolejowej oraz drogowej.

Oddane do użytku w 2016 roku zbiorniki na ropę naftową to dopiero I etap inwestycji. W 2017 roku PERN SA rozpoczyna prace nad II etapem Terminala, zwiększającym możliwości magazynowe i obrotowe bazy.

LOGISTYKA MAGAZYNOWA PALIW CIEKŁYCH

Operator Logistyczny Paliw Płynnych (OLPP) jako lider sektora logistyki paliwowej w Polsce posiada bardzo nowoczesną infrastrukturę, spełniającą wszelkie wymagania prawne dla baz paliw, w tym również wymagania środowiskowe, a co najważniejsze zaspokajającą stale rosnące wymagania naszych klientów.

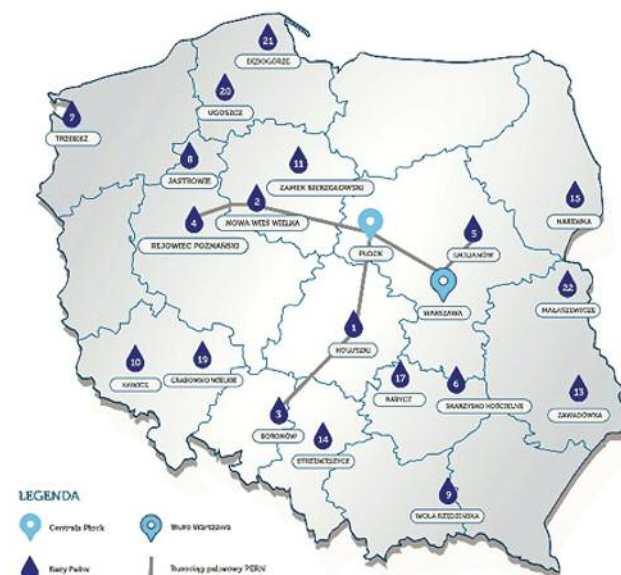
Spółka dysponuje siecią baz paliw o łącznej pojemności magazynowej przekraczającej 1,8 mln m³. OLPP magazynuje benzyny, olej napędowy, lekki olej opałowy, biokomponenty oraz paliwo lotnicze przeznaczone do bieżącego zaopatrywania rynku, jak również utrzymywania zapasów interwencyjnych paliw. Spółka dysponuje zbiornikami o pojemności do 32.000 m³.

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

Spółka dysponuje również akredytowanymi laboratoriami produktów naftowych, które poza kompleksowym nadzorem nad jakością paliw składowanych i magazynowanych w bazach OLPP, świadczą również usługi podmiotom zewnętrznym. Laboratoria OLPP dysponują nowoczesną, spełniającą wszelkie normy aparaturą, co daje najlepsze z możliwych narzędzia do prowadzenia kontroli jakości paliw znajdujących się w obrocie handlowym.

OLPP nieustannie poszukuje nowych rozwiązań, aby sprostać oczekiwaniom klientów. Dbając o zaufanie rynku i klientów, Spółka wdrożyła, utrzymuje i doskonali Zintegrowany System Zarządzania zgodny z normami: PN-EN ISO 9001, PN-EN ISO 14001:2005, PN-N 18001:2004.

RYS. 55 BAZY PALIW OLPP



Wykorzystanie pojemności

Udział OLPP w rynku magazynowania paliw płynnych wynosi około 50%. Spółka, poza świadczeniem usług dla operatorów rynku paliwowego, odgrywa istotną rolę w zakresie bezpieczeństwa energetycznego kraju. W zbiornikach OLPP przechowywane są zapasy interwencyjne, w tym również dla Agencji Rezerw Materiałowych. Wzrost konsumpcji paliw w 2015 roku, który przekłada się na obowiązek wolumenu zapasów interwencyjnych magazynowanych w 2016 roku, zwiększył wykorzystanie pojemności magazynowych w OLPP. Wprowadzone w 2016 roku zmiany przepisów (tzw. pakiet paliwowy), wpłynęły na skokowy wzrost obrotów na rynku paliw, co w kolejnym roku przyniesie jeszcze większe zapotrzebowanie na pojemności magazynowe, w tym również w OLPP.

Wydania z Baz Paliw OLPP

W 2016 roku łączne wydania z baz OLPP zbliżyły się do 11 mln m³ i po kilku latach spadku wydań z Baz Paliw OLPP spowodowanych koniunkturą rynkową, był to drugi rok intensyfikacji wykorzystania infrastruktury OLPP. Z dniem 1 sierpnia weszła w życie Ustawa z dnia 7 lipca 2016 roku

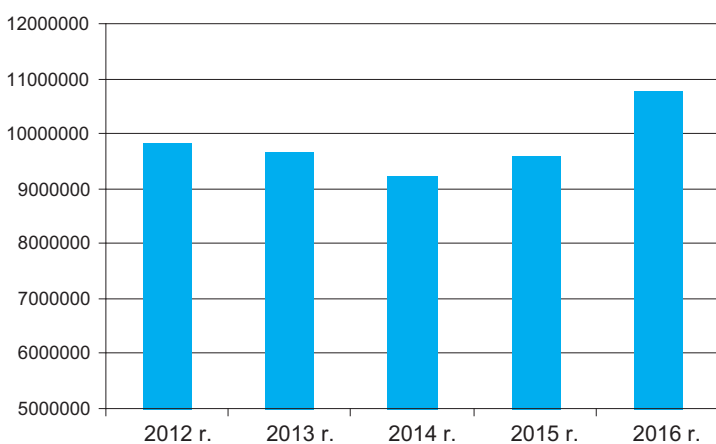
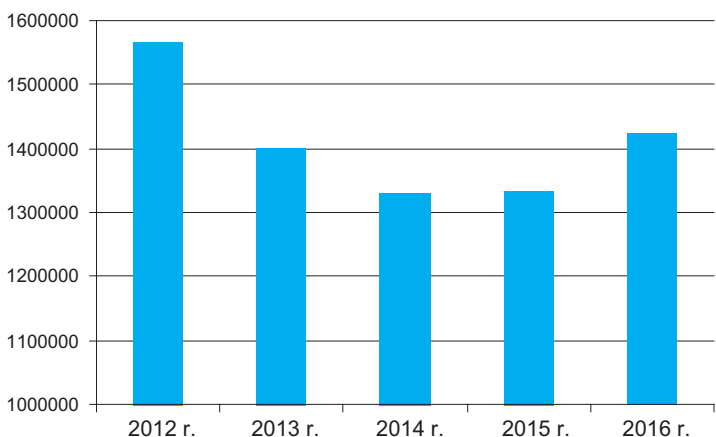
o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (tzw. pakiet paliwowy). Od początku wejścia w życie nowych przepisów OLPP zanotowała znaczący wzrost obrotu paliwami. Łącznie w 2016 roku wzrost wydań na transport autocystenowy wyniósł kilkanaście procent w odniesieniu do 2015 roku.

Dozowanie biokomponentów

Usługa dozowania biokomponentów posiada kluczowe znaczenie dla przedsiębiorców i kierowana jest do firm, na których spoczywa obowiązek realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego, czyli minimalnego, wymaganego prawem udziału biokomponentów i innych paliw odnawialnych w ogólnej ilości paliw wprowadzanych na rynek.

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

Wraz z początkiem 2017 roku weszły w życie przepisy znowelizowanej ustawy Prawo energetyczne, które wprowadzają obowiązek realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego za pomocą biokomponentów zawartych w paliwach ciekłych (tzw. obowiązkowe blendowanie). Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. – wychodząc naprzeciw oczekiwaniom rynku oraz dostosowując się do nowych regulacji – planuje w 2017 roku rozszerzenie możliwości dodawania biokomponentów do paliw ciekłych w Bazie Paliw w Małaszewiczach oraz Bazie Paliw w Dębogórze.

RYS. 56 WYKORZYSTANIE POJEMNOŚCI W BAZACH PALIW OLPP ŚREDNIOMIESIĘCZNIE [m³]**RYS. 57** WYDANIA Z BAZ PALIW OLPP [m³]**Zapasy biletowe**

Usługa biletowa polega na tworzeniu i utrzymywaniu, w imieniu zobowiązanych podmiotów, zapasów obowiązkowych paliw. Klient korzystający z tej usługi realizuje obowiązek utrzymywania zapasów obowiązkowych, nie angażując do tego własnego paliwa (Art. 11 Ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. – „O zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym”, Dz. U. z 2014 r. poz. 1695).

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

Jest to dynamicznie rozwijająca się usługa i w 2016 roku jej wolumen oferowany przez OLPP w znacznym stopniu się powiększył.