Warszawa, 01.04.2019 r.

**POLACY KUPILI WIĘCEJ PALIW PŁYNNYCH NIŻ PRZED ROKIEM**

Rosnąca polska gospodarka, wzrost ilości pojazdów poruszających się po polskich drogach oraz utrzymanie w ryzach szarej strefy paliwowej to główne elementy wzrostu konsumpcji paliw płynnych w Polsce w roku 2018. Wzmożony oficjalny popyt notowano dla dwóch głównych gatunków paliw transportowych – benzyny silnikowej i oleju napędowego – ale też na rynku paliwa lotniczego Jet oraz ciężkiego oleju opałowego. Mniejsze zainteresowanie było lekkim olejem opałowym. Nabywcy gazu płynnego LPG – autogazu, czy też paliwa grzewczego – kupili go prawie tyle samo, co w roku 2017. W segmencie paliw do silników samochodowych wzrosty procentowe oficjalnej konsumpcji benzyn silnikowych były największe, choć wolumenowo było to o ponad 3 razy mniej od sprzedaży paliwa do pojazdów zasilanych olejem napędowym. Popyt na autogaz osiągnął poziom 65% sprzedaży benzyn silnikowych. Rynek benzyn silnikowych rósł intensywnie czwarty rok z rzędu. Dla wszystkich gatunków paliw samochodowych (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz) rynek zwiększył się w stosunku do roku 2017 o 2,6%, a cały sektor paliw płynnych o 2,3%. Dynamika wzrostu rynku była znacznie niższa, niż przy porównaniach z roku poprzedniego, kiedy była dwucyfrowa, ale odwzorowywała rzeczywisty organiczny wzrost rynku. Dobre wyniki sprzedaży benzyn były rezultatem ciągłego wzrostu zainteresowania pojazdami z silnikami o zapłonie iskrowym i hybrydami – szczególnie przy zakupach nowych pojazdów osobowych i używanych pojazdów o niskim przebiegu. Większe zainteresowanie benzynami odbiło się na zmniejszeniu zakupów autogazu, co przełożyło się na wyniki całego rynku gazu płynnego LPG. Tym razem - w odróżnieniu od lat poprzednich, kiedy notowano wzrosty sprzedaży tego gatunku paliwa – wynik był porównywalny z rokiem poprzednim. Taki wynik wyliczony został bez uwzględniania tzw. reeksportu (eksport gazu poprzednio kupionego poza granicami Polski), który był w roku ubiegłym o 15% większy od obserwowanego w roku 2017. Uwzględniając ten fakt należałoby założyć, że rynek tego gatunku paliwa skurczył się w kraju o około 2-3 %. Łączna oficjalna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw płynnych wyniosła prawie 33,5 mln m3 i była wyższa o 1 mln m3 od konsumpcji z roku 2017. Oficjalny wzrost rynku wyniósł 3%, przy czym z importu dostarczono o 7% mniej produktów, a jego udział w całości rynku został oszacowany na 32%. Oznacza to, że oficjalnie do Polski sprowadzono 0,8 mln m3 paliw mniej niż w roku poprzednim. Udział paliwa zagranicznego w zaopatrzeniu rynku był o 3 punkty procentowe mniejszy, niż w roku 2017, a wolumenowo wyniósł 10,7 mln m3. Krajowa produkcja paliw została w znakomitej większości skierowana na rynek wewnętrzny, a przy tym wzrosła o 8% w stosunku do roku poprzedniego - głównie za sprawą wytworzenia większej ilości paliw transportowych. Więcej niż w roku 2017 wyprodukowano benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego JET i ciężkiego oleju opałowego. Mniej – jedynie lekkiego oleju opałowego. Całkowita produkcja paliw ciekłych w roku 2018 wyniosła 27,4 mln m3, a to oznacza, że na rynek trafiło o 2 mln m3 omawianych produktów więcej. Wynik importu jest ujemny w stosunku do ubiegłorocznego z powodu mniejszych ilości, zakupionych za granicą i wykazanych w oficjalnych statystykach, oleju napędowego, gazu płynnego LPG oraz lekkiego oleju opałowego. Więcej niż w roku poprzednim sprowadzono benzyn silnikowych, ciężkiego oleju opałowego oraz paliwa lotniczego JET. Trzeci rok z rzędu sprowadzono więcej oleju napędowego niż gazu płynnego LPG, który wcześniej był tradycyjnie największą pozycją importową. Paliwa, które z różnych względów nie zostały ulokowane na rynku krajowym (razem około 3,8 mln m3), sprzedano za granicę. To o 0,5 mln m3 więcej niż w roku 2017. Polskie rafinerie przerobiły 26,9 mln ton ropy naftowej – o 6% więcej niż przed rokiem. Około 76% przerabianej ropy stanowiła ropa typu REBCO, dostarczana z kierunku wschodniego, głównie transportem rurociągowym. Wzrosła do 24% skala dywersyfikacji dostaw ropy do krajowych rafinerii, a w tym procesie prym wiodła ropa z Arabii Saudyjskiej.

**LIDERZY RYNKU POWIĘKSZYLI SWOJE SIECI STACJI PALIW**

W roku 2018 powstała pierwsza oficjalna baza danych dotyczących infrastruktury paliwowej w kraju. Dzięki zapisom znowelizowanego Prawa energetycznego Urzędowi Regulacji Energetyki udało się zebrać wiarygodne dane dotyczące liczby stacji paliw, baz magazynowych i pozostałej infrastruktury wykorzystywanej przy transporcie i sprzedaży paliw. Uporządkowano też kwestię koncesji na obrót paliwami. Do roku 2017 Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego szacowała rynek stacji paliw w Polsce na podstawie informacji z firm członkowskich oraz innych ogólnodostępnych źródeł. W roku 2018 – po raz pierwszy – dokonano zbilansowania rynku w oparciu o wiarygodne i oficjalne dane. Z nowych szacunków na koniec roku 2018 wynika, że sieć stacji paliw, obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy, liczyła 7 765 obiektów. Wzrost liczby stacji paliw wynika z dokładnego określenia rynku, ale też z organicznego rozwoju dokonywanego przez największych dostawców paliw dla kierowców. Nowy bilans pokazał, że w ogólnej liczbie stacji ok. 29% udziału przypadło na koncerny krajowe, 20% na koncerny międzynarodowe, a prawie 51% rynku należało do stacji pozostałych, z których hipermarkety miały około 2,5% całości rynku, a tzw. sieci niezależne, a więc nienależące do koncernów paliwowych, operowały na 14% całego rynku stacji w Polsce. Stacje funkcjonujące pod jednym niekoncernowym brandem były coraz lepiej widoczne na rynku już nie tylko regionalnym, ale krajowym. Zauważalny był proces przejmowania stacji niezależnych przez operatorów o większym potencjale. Przejmowanie to dokonywało się głównie na zasadzie przyjęcia barw franczyzodawcy – koncernu lub innego operatora prywatnego. Mimo trwającej konsolidacji rynku spora grupa operatorów, dysponująca dobrymi lokalizacjami dla swoich stacji, działała nadal samodzielnie. Przy krajowych autostradach wybudowano 5 nowych stacji paliw obsługiwanych przez koncerny paliwowe i tym samym ilość Miejsc Obsługi Podróżnych z możliwością zatankowania pojazdu wzrosła do 91.

**CENY PALIW WROSŁY ZGODNIE Z OCZEKIWANIAMI**

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego trafnie przewidziała w swoich prognozach wzrost cen detalicznych paliw płynnych w roku 2018. Paliwa drożały zarówno w hurcie, jak i w detalu. Licząc średnią roczną, ceny wzrosły, ale poziom wzrostów – szczególnie dla benzyn silnikowych - został mocno zredukowany w ostatnim kwartale, gdy nastąpiły znaczne obniżki cen. W efekcie, rok 2018 był drugim z rzędu, po latach 2013 - 2016, kiedy ceny z roku na rok były wyższe. Drugi i trzeci kwartał 2018 to okres, kiedy ceny obu gatunków paliw przekroczyły poziom 5 PLN/litr. Litr benzyny 95 był średnio w roku ubiegłym droższy o 34 gr, a oleju napędowego o 48 gr niż w roku 2017. Były to podwyżki większe od notowanych w roku 2017, gdy benzyna 95 podrożała o 25 gr/l, a olej napędowy o 31 gr/l. Drożej płacono też za autogaz. Paliwo to podrożało o 15 gr/l, czyli o 50% podwyżki z roku 2017. Cena detaliczna benzyny 95 była wyższa od ceny oleju napędowego od początku roku do początku października. Nastąpiło wówczas odwrócenie trendu i to olej napędowy był sprzedawany po cenie wyższej od paliwa do silników benzynowych. Średnioroczna różnica ceny detalicznej obu gatunków paliwa wyniosła jedynie 2 gr, co oznacza kolejny rok zbliżania kosztu zakupu tych gatunków paliw, a prognozy na rok 2019 zakładają utrzymanie trendu wyższych cen paliwa do silników wysokoprężnych niż do silników z zapłonem iskrowym. Do podwyżek cen paliw na polskich stacjach przyczyniły się wzrosty notowań ropy i produktów naftowych obserwowane na giełdach światowych. Skalę podwyżek łagodził nieco wzrost wartości złotego w stosunku do dolara US. W roku 2018 notowania ropy naftowej osiągnęły średni poziom 71 USD/bbl i był on o 31% wyższy niż w roku 2017. Podobnie, jak w latach poprzednich, również w omawianym roku średnie roczne marże, uzyskiwane ze sprzedaży samych tylko paliw, nie pokrywały kosztów związanych z utrzymaniem stacji tankowania, co zmuszało operatorów do rozwoju sprzedaży dodatkowych usług i asortymentów towarów.

**PROGNOZY DLA RYNKU SĄ KORZYSTNE**

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego - w oparciu o najnowsze trendy obserwowane na rynku krajowym i światowym - przygotowała scenariusze popytu na paliwa płynne, tym razem rozszerzając zakres czasowy do roku 2030. Przy konstruowaniu scenariuszy wykorzystano wiedzę ekspercką pracowników firm członkowskich i biura organizacji, a także szacunkowe dane za rok 2018 i wyniki oraz trendy rynkowe z lat poprzednich. W ubiegłym roku oficjalny popyt na paliwa w Polsce osiągnął poziom przewidziany w poprzedniej prognozie dla scenariusza bazowego. W kraju skutecznie wyeliminowano z rynku większość firm działających w szarej i czarnej strefie, operujących głównie w segmencie oleju napędowego – paliwa, które w znacznej mierze decyduje o wynikach całego sektora naftowego. Dodatkowo zwiększenie popytu na benzyny silnikowe i relatywnie niewielkie wzrosty cen paliw oraz wzrost o kolejne 1,5 mln samochodów floty pojazdów poruszających się po kraju, doprowadziły do sytuacji, gdzie na rynku udało się uplasować większe ilości paliw, niż w roku poprzednim. Obecne realia rynkowe skłaniają również do optymistycznego spojrzenia na przyszłość krajowego rynku paliw i pozwalają oczekiwać systematycznych wzrostów w kolejnych latach.

**W NAJBLIŻSZEJ PRZYSZŁOŚCI REWOLUCJI W SEKTORZE PALIW NIE BĘDZIE**

W perspektywie kilku czy nawet kilkunastu lat sektor produkcji paliw płynnych nie ma się jeszcze czego obawiać, ponieważ to benzyna, olej napędowy i – w warunkach rynku polskiego – autogaz będą dominować w transporcie drogowym. Trendy europejskie, wskazujące na energię elektryczną jako paliwo przyszłości dla transportu, wymagają jeszcze rzetelnej analizy i proces jego upowszechnienia będzie trwał. Na razie pojazdy elektryczne w naszym kraju stanowią jedynie promil w całej flocie samochodowej i ta sytuacja w najbliższej - a nawet w dłuższej perspektywie -najprawdopodobniej się nie zmieni. Również inne paliwa alternatywne, jak biopaliwa czy wodór, poczekają jeszcze na szerokie zastosowanie.

Wprawdzie udział biokomponentów w paliwach tradycyjnych będzie stopniowo wzrastał, ale nie na tyle, aby znacząco zmniejszyć zapotrzebowanie na paliwa wytwarzane z ropy naftowej w polskich rafineriach.

Obiecujące perspektywy rysują się dla wodoru, ale wciąż nie ma w kraju ani jednej stacji tankowania tego paliwa. Bardziej jasne perspektywy mogą zaistnieć dla rynku pojazdów zasilanych LNG/CNG, dla których zaplanowano budowę sieci stacji tankowania. W Polsce mamy znaczącą dominację autogazu LPG w sektorze trakcyjnych paliw gazowych. Nowe gatunki gazu do pojazdów będą więc długo budowały swoje miejsce na rynku - mimo ułatwień podatkowych. W przewidywalnej przyszłości można oczekiwać, ograniczenia zakupów nowych pojazdów osobowych z silnikami Diesla na rzecz pojazdów zasilanych benzynami i pojazdów hybrydowych. Ten trend jest już zauważalny (szczególnie w przypadku zakupów nowych samochodów osobowych) i na pewno będzie kontynuowany, choć wyprzedaż pojazdów zasilanych olejem napędowym za naszą zachodnią granicą może go chwilowo opóźnić. Z czasem na rynek powoli wkraczać będą pojazdy, których napęd oparty będzie na paliwach alternatywnych takich jak prąd elektryczny, wodór, CNG czy LNG oraz biopaliwa. Operatorzy stacji paliw już zaczęli przygotowania do tej nowej sytuacji, poczynając od instalowania ładowarek elektrycznych w obecnych punktach tankowania w miastach i przy głównych szlakach transportowych. To początek rewolucji, ale klasyczne silniki na paliwa konwencjonalne wciąż mają jeszcze spore rezerwy techniczne i mogą spełniać rosnące wymagania dotyczące redukcji emisji spalin. Szacuje się, że stopniowe ograniczenie zużycia ropy naftowej do produkcji paliw będzie miało miejsce dopiero po roku 2030. Perspektywa ta wcale nie jest w skali gospodarki odległa.