

raport roczny / annual report

PRZEMYSŁ I HANDEL NAFTOWY

Oil industry and trade



POPiHN
Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

////// RAPORT ROCZNY 2010



Fot. GRUPA LOTOS

SZANOWNI PAŃSTWO,

Prezentacja dorocznego raportu „Przemysł i handel naftowy”, przygotowanego przez pracowników Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego stała się już tradycyjnie wydarzeniem, na który oczekują analitycy, teoretycy i praktycy zajmujący się sektorem naftowym w Polsce i w Europie. W tegorocznym raporcie „Przemysł i handel naftowy 2010” przedstawiamy główne problemy branży, którymi zajmuje się nasza organizacja, dane statystyczne i trendy rynkowe w obszarze paliw ciekłych i olejów smarowych, a także zagadnienia związane z produkcją i logistyką paliw i olejów smarowych. Po raz pierwszy pokazujemy także wybrane zagadnienia związane z prowadzeniem odpowiedzialnego biznesu przez nasze firmy członkowskie.

Raport powstał w oparciu o stały monitoring rynku, prowadzony przez naszych ekspertów, informacje z firm członkowskich POPiHN oraz obserwację segmentu operatorów niezależnych. Ważnym elementem przy ocenie rynku była również współpraca z instytucjami rządowymi, w tym Ministerstwem Finansów. Głęboka wiedza specjalistyczna naszych analityków pozwoliła nie tylko na merytoryczną ocenę stanu faktycznego, ale także na przygotowanie prognozy na najbliższe lata oraz udział w dialogu dotyczącym przyszłości branży rafineryjnej w Unii Europejskiej. Warto zwrócić uwagę na to, że ubiegłoroczna prognoza POPiHN dotycząca rozwoju rynku w roku 2010 okazała się trafna, podobnie jak to miało miejsce w poprzednich latach.

Zasługuje to na uwagę tym bardziej, że w minionych dwunastu miesiącach otoczenie rynkowe było nadal niestabilne, a ceny ropy naftowej i paliw ulegały znacznym wahaniom. Warunki pogodowe, kurs złotego i zawirowania w gospodarce światowej kształtowały rynek paliw w Polsce. W kraju nadal rosła konsumpcja oleju napędowego – paliwa wiodącego dla gospodarki, przy jednoczesnym spadku konsumpcji benzyn. Wynika to głównie z promowanej przez Komisję Europejską tak zwanej dieselizacji, co jednak skutkuje dodatkowymi kosztami ponoszonymi przez branżę, a także zaczyna mieć negatywny wpływ na emisję zanieczyszczeń. Oczekiwać należy, że trend wzrostowy w konsumpcji oleju napędowego utrzyma się również w najbliższych latach, co znajdzie odzwierciedlenie w wynikach przedsięwzięć działających w sektorze naftowym.

Życząc interesującej lektury oddaję w Państwa ręce najnowszą edycję raportu rocznego Przemysł i Handel Naftowy 2010.



Paweł Żuk

Prezes Zarządu POPiHN



POLSKA ORGANIZACJA PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO

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

CZŁONKOWIE:



BP Europa SE



ExxonMobil Poland Sp. z o.o.



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



Grupa LOTOS S.A.



J&S Energy S.A.



Lukoil Polska Sp. z o.o.



Neste Polska Sp. z o.o.



OLPP Sp. z o.o.



PERN „Przyjaźń” S.A.



PKN ORLEN S.A.



Shell Polska Sp. z o.o.



Slovnaft Polska S.A.



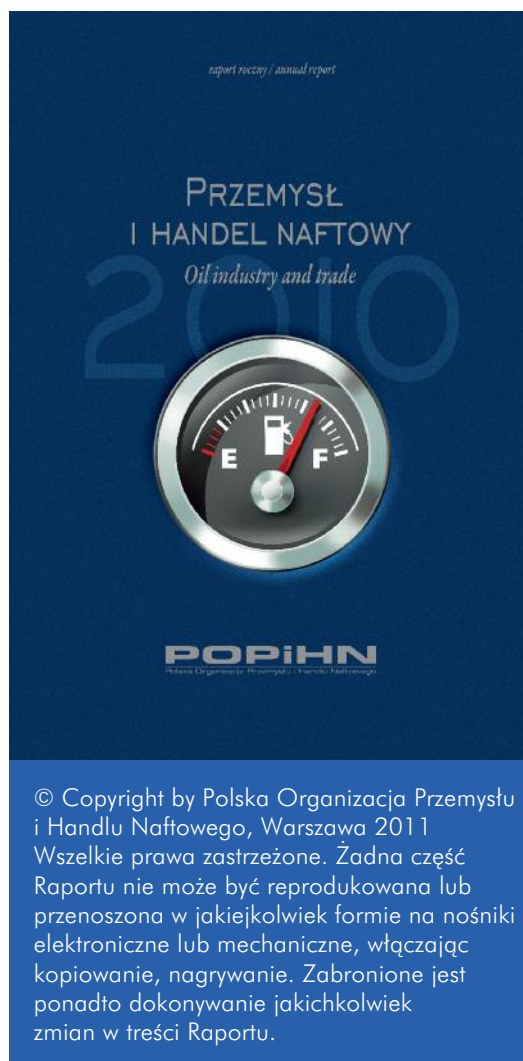
Statoil Poland Sp. z o.o.



TanQuid Polska Sp. z o.o.



TOTAL Polska Sp. z o.o.



© Copyright by Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2011
Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część Raportu nie może być reprodukowana lub przenoszona w jakiegokolwiek formie na nośniki elektroniczne lub mechaniczne, włączając kopiowanie, nagrywanie. Zabronione jest ponadto dokonywanie jakichkolwiek zmian w treści Raportu.

SPIS TREŚCI

6	Główne problemy branży paliwowej w Polsce	23	Prognoza popytu na paliwa płynne do roku 2020
11	Przerób ropy naftowej Produkcja paliw ciekłych	24	Informacje o cenach paliw silnikowych
13	Import paliw ciekłych	32	Rynek olejów smarowych
14	Eksport paliw ciekłych Konsumpcja krajowa paliw ciekłych	40	Informacja dotycząca rynku logistyki, ropy naftowej i paliw ciekłych
18	Rynek detaliczny	43	Wybrane zagadnienia dotyczące Odpowiedzialnego Biznesu



WARTOŚCI PRZELICZENIOWE WYKORZYSTANE W RAPORCIE:

1 baryłka ropy naftowej (1 bbl) = 159 litrów

1 tona ropy naftowej = 7,26 bbl

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA I KWARTAŁU 2010:

Benzyny silnikowe 0,748 Mg/m³

Olej napędowy 0,835 Mg/m³

Lekki olej opałowy 0,841 Mg/m³

LPG 0,555 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA II KWARTAŁU 2010:

Benzyny silnikowe 0,743 Mg/m³

Olej napędowy 0,834 Mg/m³

Lekki olej opałowy 0,838 Mg/m³

LPG 0,570 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA III KWARTAŁU 2010:

Benzyny silnikowe 0,751 Mg/m³

Olej napędowy 0,833 Mg/m³

Lekki olej opałowy 0,837 Mg/m³

LPG 0,548 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA IV KWARTAŁU 2010:

Benzyny silnikowe 0,751 Mg/m³

Olej napędowy 0,835 Mg/m³

Lekki olej opałowy 0,841 Mg/m³

LPG 0,551 Mg/m³

GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE



Fot. PKN ORLEN



1. Energia odnawialna i biopaliwa

Polsce nie udało się dokonać transpozycji dyrektywy 2009/28/WE o odnawialnych źródłach energii (OZE) w przepisowym terminie, to jest do 5 grudnia 2010, ani też dyrektywy 2009/30/WE dotyczącej specyfikacji paliw (DJP) do 31 grudnia 2010.

W podanych do konsultacji społecznych założeniach przepisów transponujących zapisy wspomnianych dyrektyw w zakresie dotyczącym paliw transportowych, nie uwzględnia się elementu kosztów wdrażania systemu, sytuacji ekonomicznej (kryzys gospodarczy w UE), stanowiska producentów samochodów i producentów paliw. Co gorsza, powiela się też błędy z przeszłości, co może doprowadzić polski przemysł paliw odnawialnych – w tym biopaliw

– w ślepą uliczkę, a także skutkować realnymi stratami dla budżetu państwa. Brak jest reakcji rządu na postulaty zorganizowania okrągłego stołu z udziałem przedstawicieli administracji, ośrodków naukowych, branży samochodowej (ACEA), paliwowej i biopaliwowej – w celu przedyskutowania drogi wprowadzania regulacji unijnych do polskiego systemu prawnego – tak jak uczyniono to w wielu innych państwach UE.

Polska polityka w zakresie biopaliw przekłada się bezpośrednio na wzrost cen paliw płynnych w kraju. Bez żadnego racjonalnego uzasadnienia promowane są biopaliwa w czystej postaci – np. B100, kosztem paliw normatywnych zawierających odpowiednie domieszki biokomponentów. Jest to sprzeczne ze stanowiskiem

firm paliwowych, motoryzacyjnych, wreszcie Europejskiej Rady Biopaliw (European Biofuels Board), która skierowała w tej sprawie skargę do Komisji Europejskiej na polski rząd. Na skutek promowania sprzedaży B100 dodatkowe koszty ponoszą firmy paliwowe, a budżet państwa ponosi straty z tytułu niższej dywidendy oraz niższej opłaty paliwowej – wspierana jest natomiast szara strefa, czerpiąca korzyści z faktu wprowadzania do obrotu B100 poniżej ceny rynkowej.

Mimo nieurodzaju rzepaku i znacznego wzrostu cen, rząd nie zdecydował się też na obniżkę Narodowego Celu Wskaźnikowego (obowiązkowy poziom wprowadzania biokomponentów na rynek paliw), chociaż uczyniło to wiele innych państw Unii Europejskiej. Ponadto – nie uwzględniając stano-



wiska branży paliwowej – rząd doprowadził do przyjęcia przez Sejm zmian w prawie, znoszących wsparcie akcyzowe dla paliw zawierających biokomponenty, co spowoduje wzrost cen od maja 2011 roku przynajmniej o 5 groszy na litrze ON i 7 groszy na litrze benzyny oraz może spowodować zakłócenia w imporcie i dostawach wewnątrzwspólnotowych paliw. Zaprzestano też wsparcia w zakresie podatku od osób prawnych (CIT) dla producentów biopaliw.

Głos branży paliwowej nie został uwzględniony w projekcie "Krajowego planu działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych" do 2020 roku, a sam dokument nie został przekazany do Komisji Europejskiej do 30 czerwca 2010. W związku z tym Polska znalazła się w gronie 4 państw człon-

kowskich, przeciwko którym została wszczęta procedura naruszeniowa.

Oczekujemy przyspieszenia prac nad wdrożeniem zapisów dyrektyw 2009/28/WE (OZE) i 2009/30/WE (DJP) do polskiego porządku prawnego w formie, uwzględniającej interes całej polskiej gospodarki, a nie tylko wybranych jej segmentów. Przy ustalaniu programów promocji paliw odnawialnych – w tym biopaliw, kluczowe jest wzięcie pod uwagę skutków ekonomicznych przyjmowanych rozwiązań i ich wpływu na ostateczną cenę paliw, a także uwzględnienie najnowszych technologii produkcji biopaliw, akceptowanych przez producentów pojazdów.

2. Jakość paliw

Mimo wielomiesięcznych starań i próśb kierowanych do rządu branża paliwowa wciąż nie doczekała się przyjęcia przepisów prawnych, umożliwiających sprzedaż oleju napędowego B7 (olej z domieszką do 7% estrów), chociaż od października 2009 roku jest to paliwo standardowe w całej Unii Europejskiej. W konsekwencji wysokiego NCW i braku B7 firmy paliwowe zmuszone są wprowadzać na rynek biopaliwo B100, którego cena jest subsydiowana w celu znalezienia odbiorcy (producenci pojazdów nie rekomendują stosowania B100). Koszty spowodowane opóźnieniem we wprowadzeniu B7 w roku 2010 szacujemy na ok. 300 milionów złotych dla firm paliwowych oraz około 60 milionów rocznie

dla budżetu państwa z tytułu niższych wpływów z opłaty paliwowej. Niepokojące jest blokowanie nowych technologii, w tym tzw. zielonego diesla – HVO (uwodornione oleje roślinne) – w sprzeczności z dyrektywą 2009/30/WE w sprawie jakości paliw. Produkcja HVO w technologii współuwodornienia olejów roślinnych przez PKN ORLEN i Grupę LOTOS pomogłaby w realizacji NCW w najtańszy sposób, pozwalając wykorzystać potencjał technologiczny obu rafinerii i w sposób wymierny poprawiłaby bezpieczeństwo energetyczne Polski poprzez możliwość szybkiego zastąpienia części zakupów ropy naftowej olejami roślinnymi.

Przepisy w zakresie NCW i jakości paliw nie mogą abstrahować od wymagań, stawianych przez producentów pojazdów. Oczekujemy, że zmiany w prawie – dopuszczające B7 na polski rynek – zostaną przygotowane przez rząd i przekazane do Sejmu. Apelujemy do polskich parlamentarzystów o przyjęcie ustawy w trybie pilnym – w celu szybkiego dostosowania polskich przepisów w zakresie jakości paliw do regulacji UE i zmniejszenia kosztów realizacji NCW.

3. Zapasy obowiązkowe

Obecne rozwiązania w zakresie zapasów obowiązkowych paliw, zmuszające firmy paliwowe do fizycznego utrzymywania paliw ciekłych lub też ich równoważnika w ropy naftowej na poziomie 74.dniowego zużycia, wywierają negatywny wpływ na ich sytuację finansową. Z zadowoleniem przyjmujemy działania rządu na

rzecz wprowadzenia nowego systemu organizacji zapasów obowiązkowych, opartego na powołaniu niezależnego operatora systemu finansowanego przez przedsiębiorstwa paliwowe na zasadzie odrębnej opłaty. Stoiśmy na stanowisku, że nowy system powinien zakładać jak najszybszy wykup zapasów od firm obecnie je utrzymujących. Przewidziany w założeniach do projektu ustawy 10.letni okres przejścia z obecnego na nowy system jest za długi i stwarza ryzyko „rozmycia” efektów zmiany systemu.

Ze względu na skutki finansowe obecnego systemu utrzymywania zapasów obowiązkowych uważamy za niezbędne jak najszybsze przyjęcie zmian prawa i powołanie niezależnego operatora systemu zapasów obowiązkowych. Obecne zapasy powinny być wykupione jednorazowo, a w przypadku opcji rozłożenia wykupu na raty wykup nie powinien przekraczać 3-5 lat.

4. Szara strefa

W sytuacji, kiedy stacje paliw są kontrolowane przez wiele różnych służb podlegających administracji państwowej, często mamy do czynienia ze sprzecznymi interpretacjami przepisów przez różne służby, a nawet kontrolerów tych samych służb, ale działających w różnych województwach. Jednocześnie mamy do czynienia ze znaczącym udziałem w rynku stacji paliw obiektów działających bez koncesji, a co za tym idzie nie objętych kontrolą. Szarej strefie sprzyja również zróżnicowanie podatków na te same towary – według kryterium ich przeznaczenia.

Postulujemy stworzenie centralnego rejestru stacji paliwowych (ogólnopolskiej platformy paliwowej), umożliwiającego poszczególnym służbom kontrolnym wymianę informacji i koordynację kontroli, a także objęcie kontrolą wszystkich działających w tym obszarze podmiotów. Uważamy, że ograniczeniu szarej strefy może służyć ujednolicenie podatków na te same towary.

5. Podatek akcyzowy na oleje smarowe

Przedsiębiorcy działający w branży olejów smarowych od dawna zwracają uwagę na to, że objęcie olejów podatkiem akcyzowym jest sprzeczne z regulacjami Unii Europejskiej. W ostatnim okresie podobne stanowisko zajmuje coraz więcej sądów, w tym w październiku 2010 roku Naczelny Sąd Administracyjny. Utrzymywanie akcyzy na oleje smarowe sprzyja rozwojowi szarej strefy (rośnie import i przywozy wewnątrzwspólnotowe), zakłóca równość podmiotów wprowadzających oleje na rynek (niektóre firmy – w oparciu o wyroki sądów – nie płacą już podatku akcyzowego), wreszcie grozi budżetowi państwa dużymi konsekwencjami w przypadku zasądzenia w przyszłości zwrotu podatku przez sądy. Sytuacja podmiotów działających w tej samej branży w poszczególnych krajach członkowskich Wspólnoty powinna być równa (zasada level playing field). Jeżeli akcyza i wszelkie z nią związane dodatkowe koszty prawie nie występuje w innych krajach UE, to jej zastosowanie w Polsce stanowi formę dodatkowych i nieuzasadnionych ograniczeń dla działających w kraju podmiotów oraz dla końcowych odbiorców tych produktów. Przy obecnych cenach baz olejowych nie ma praktycznie ryzyka zastosowania ich do celów napędowych w pojazdach, ponadto nowoczesne silniki są bardziej wrażliwe na zmiany w jakości paliw, a co za tym idzie ryzyko poważnego uszkodzenia silnika znacznie przewyższa ewentualne korzyści. Dlatego też utrzymywanie akcyzy na oleje smarowe nie ma żadnego – poza fiskalnym – uzasadnienia.

Uważamy za konieczne przeprowadzenie zmian w polskich przepisach o podatku akcyzowym tak, by były one jednoznacznie zgodne z przepisami obowiązującymi w Unii Europejskiej i nie utrudniały działalności polskich przedsiębiorstw, działających w tej branży.



Fot. NESTE POLSKA



6. Przepisy podatkowe

Rok 2010 był rokiem intensywnych przygotowań administracji państwowej oraz przedsiębiorców do wprowadzenia EMCS (system przemieszczania oraz nadzoru wyrobów akcyzowych). Doświadczenia pierwszych tygodni funkcjonowania systemu wskazują na to, że udało się go wdrożyć w prawidłowy sposób.

W roku 2010 miał też miejsce szereg zmian w przepisach akcyzowych zarówno w ustawie, jak i rozporządzeniach wykonawczych, dzięki czemu rozwiązanych zostało wiele problemów sygnalizowanych wcześniej przez branżę paliwową. Jednocześnie niektóre z nowych regulacji budzą wątpliwości interpretacyjne.

Widzimy potrzebę dalszego dialogu administracji Ministerstwa Finansów z POPIHN w celu wyjaśnienia wątpliwości interpretacyjnych i wypracowania rozwiązań korzystnych dla budżetu państwa, a jednocześnie zwalniających przedsiębiorców z niepotrzebnej biurokracji i związanych z nią kosztów.

7. Elektroniczne instrumenty płatnicze

Polska jest krajem, w którym na skutek polityki prowadzonej przez wydawców kart (banki i organizacje Visa i Mastercard) przedsiębiorcy, akceptujący płatno-

ści kartami płatniczymi (debetowymi i kredytowymi) ponoszą najwyższe koszty w Unii Europejskiej – na poziomie ok. 2% wartości transakcji. Przekłada się to na wysokie koszty prowadzenia działalności handlowej, niższą konkurencyjność oraz wyższe ceny dla klientów. W tej sytuacji wielu przedsiębiorców odmawia akceptacji płatności kartami, co ogranicza rozwój obrotu bezgotówkowego, tak ważny z punktu widzenia polskiej gospodarki w perspektywie przystąpienia do strefy euro.

Uważamy, że rząd powinien podjąć działania, mające na celu skłonienie wydawców kart płatniczych do zmniejszenia opłat pobieranych za ich akceptację (interchange fee).

8. Inwestycje autostradowe

Wraz z rozbudową sieci autostrad i dróg ekspresowych powstaje sieć MOP-ów (miejsce obsługi podróżnych). Niestety, warunki przetargów na ich wybudowanie i dzierżawę w niewystarczającym stopniu uwzględniają obecne warunki rynkowe, a także brak istnienia jednolitej sieci autostrad i niskiego ruchu na już istniejących odcinkach. Nadmierne wymagania wobec dzierżawców MOP mogą skutkować pogorszeniem ekonomiki ich działania, a co za tym idzie przynieść skutek odwrotny do zamierzonego, czyli spadek dochodów do budżetu

państwa i pogorszenie poziomu obsługi podróżnych. Niedopuszczalne jest stosowanie praktyk, ograniczających wolny dostęp do rynku, na przykład poprzez ograniczenie liczby kart, wykorzystywanych w systemie elektronicznego poboru opłat.

Oczekujemy kontynuacji dialogu GDD-KiA z przedstawicielami firm, zainteresowanych udziałem w przetargach na MOP-y w celu uzgodnienia warunków akceptowalnych dla obu stron – z korzyścią dla kierowców, korzystających z sieci autostrad i dróg ekspresowych. Uważamy za niezbędne pilne dopuszczenie akceptacji płatności za przejazd autostradami kartami paliwowymi, używanymi w Europie.

9. Nowelizacja przepisów wykonawczych do ustawy o dozorcze technicznym

Przepisy, dotyczące warunków technicznych, którym powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, określone w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, nie są dostosowane do dostępnych na rynku rozwiązań technicznych, nie uwzględniają też

innych, niż opisane w rozporządzeniu, metod zabezpieczenia środowiska – mimo, że w Unii Europejskiej takie inne zabezpieczenia są stosowane. Obecnie nie są dostępne przewidziane w rozporządzeniu rozwiązania techniczne co sprawia, że nie jest możliwe spełnienie jego wymagań. W związku z tym wejście w życie z dniem 20 października br. przedmiotowych wymagań grozi wstrzymaniem dostaw paliw płynnych na polski rynek.

Oczekujemy pilnej nowelizacji wspomnianego rozporządzenia przez Ministra Infrastruktury, w szczególności przesunięcia terminu obowiązywania jego zapisów, wraz z jednoczesnym podjęciem prac nad jego kompleksową nowelizacją.

10. Nowelizacja zapisów rozporządzeń wykonawczych do ustawy Prawo budowlane.

W opinii branży, przepisy zawarte w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie, w zakresie dotyczącym zabezpieczeń stosowanych w zbiornikach i instalacjach, znajdujących się na terenie rafinerii nie uwzględniają standardów technicznych, powszechnie stosowanych w Unii Europejskiej i zawierają wymagania, których realizacja byłaby bardzo kosztowna, a jednocześnie nie przyniosłaby żadnych pozytywnych konsekwencji dla środowiska.

Oczekujemy szybkiej nowelizacji rozporządzenia lub też wydania jednoznacznej interpretacji, dopuszczającej stosowanie innych zabezpieczeń na terenie rafinerii i terminali paliw.

11. Dialog administracji państwowej z reprezentantami biznesu.

Niepokój budzi brak koordynacji niektórych inicjatyw legislacyjnych i rzeczowego dialogu administracji z przedstawicielami przedsiębiorców. Na skutek takiego podejścia często mamy do czynienia z niejasnymi przepisami, a co za tym idzie gigantycznymi kosztami ich wprowadzania w życie. Często wynika to z braku doświadczenia urzędników rządowych w pracy poza administracją, co powoduje u nich brak świadomości co do realnego wpływu nowych rozwiązań legislacyjnych na gospodarkę.

Uważamy, że otwarty dialog przedstawicieli biznesu i administracji państwowej jest niezbędny dla eliminacji szarej strefy, zwiększenia konkurencyjności polskiej gospodarki i wzrostu dochodów budżetu państwa.



Fot. PKN ORLEN

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

(fig. 1) zrealizowany przez krajowe rafinerie w roku 2010 wyniósł prawie 23 mln ton, o 12% więcej niż w roku 2009.

FIG. 1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA ROK 2009 I 2010

w mln ton

Wyszczególnienie	ROK 2009	ROK 2010	Wskaźnik 2009=100
OGÓŁEM	20,3	22,8	112

Źródło: Dane własne POPIHN

Wyższy poziom przerobu mógł mieć miejsce dzięki pracy krajowych rafinerii bez przestojów remontowych czy awaryjnych oraz dzięki systematycznemu uruchamianiu nowych mocy przerobowych w Grupie LOTOS w ramach programu „10+”. W roku 2009 w gdańskiej rafinerii miał miejsce, rozpoczęty w połowie marca, okresowy przestój remontowy, który trwał 33 dni. Ten fakt oraz uruchamianie systematycznie w II połowie roku 2010 nowe instalacje destylacyjne w Gdańsku pozwoliły zwiększyć przerób ropy w Grupie LOTOS o 2,6 mln ton, osiągając na koniec roku poziom 8,1 mln ton. Koncern PKN ORLEN, mimo silnej konkurencji z północy Polski, utrzymał przerób ropy na poziomie z ubiegłego roku osiągając wynik prawie 15 mln ton. Zdolności destylacyjne zakładu głównego PKN ORLEN w Płocku to ponad 17 mln ton, a po dokończeniu w I kwartale 2011 programu „10+” Grupa LOTOS będzie dysponowała możliwością przerobu w wysokości ponad 10 mln ton.

Najwięcej ropy naftowej, choć o 1 punkt procentowy mniej niż przed rokiem, sprowadzono do polskich rafinerii z kierunku

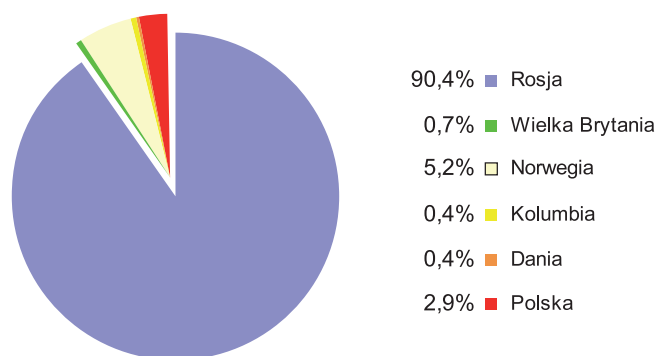
wschodniego, skąd importowano średnio-siarkową ropę gatunku REBCO. Głównie do przerobu tego gatunku ropy dostosowane są instalacje w krajowych rafineriach. W ramach prób technologicznych sprowadzono również ropę z Norwegii (5%), Wielkiej Brytanii (1%) i śladowo z Kolumbii i Danii.

Wykres (fig.2) prezentuje strukturę dostaw ropy do rafinerii krajowych. W stosun-

ku do roku 2009 nie zmieniła się praktycznie wielkość dostaw z kierunku rosyjskiego wynosząc ponad 21 mln ton. Spółki krajowe korzystały z renty geograficznej i transportowej wykorzystując do realizacji dostaw głównie instalacje rurociągowie Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych „Przyjaźń” SA. Zakupy uzupełniające realizowano wykorzystując instalacje portowe Naftoportu na Bałtyku. Skala tych dostaw przekroczyła nieznacznie 1,5 mln ton.

Wielkość dostaw ropy naftowej wydobywanej ze złóż krajowych stanowiła niecałe 3% zaopatrzenia rafinerii, co przekłada się na jedynie około 11 dni przerobu.

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



Źródło: Dane własne POPIHN

PRODUKCJA PALIW CIEKŁYCH

(fig. 3) – benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), paliwa lotniczego typu JET, oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) oraz gazu płynnego (LPG) – wyniosła w 2010 roku prawie 23 mln m³. Tym samym, w stosunku do roku 2009, wzrost produkcji paliw ciekłych oszacowano na prawie 7%.

FIG. 3 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2010 I 2009

w tys. m³

Wyszczególnienie	ROK 2009	ROK 2010	Wskaźnik 2009=100
Benzyny silnikowe	5 641	5 504	98
Olej napędowy	11 297	12 080	107
Gaz płynny LPG	485	539	111
Paliwo JET	815	819	100
Lekki olej opałowy	1 338	1 244	93
Ciężki olej opałowy	1 746	2 552	146
OGÓŁEM	21 322	22 738	107

Źródło: Dane własne POPIHN

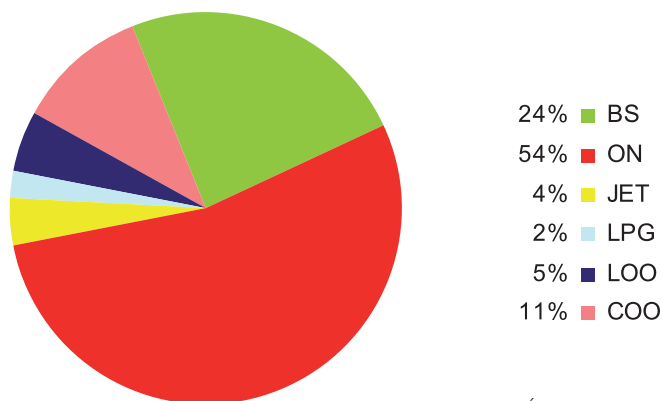
Zwiększenie przerobu ropy w rafineriach krajowych oraz uruchamianie nowych i modernizacja istniejących instalacji przetwórczych były głównymi elementami wpływającymi na zwiększenie krajowej produkcji paliw ciekłych. Dodatkowo konieczność realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW) wymuszała blendowanie każdego litra sprzedanej benzyny silnikowej i oleju napędowego z biokomponentami, co również zaliczane jest przez polskie prawo do produkcji.

Rozwijająca się gospodarka potrzebowała zwiększonych ilości głównego paliwa transportowego jakim jest olej napędowy, a krajowe rafinerie starały się ten popyt zaspokoić maksymalizując przerób ropy w kierunku średnich destylatów, głównie paliwa do silników Diesla. Zwiększony przerób ropy skutkował także znaczną intensyfikacją produkcji ciężkiego oleju opałowego, tym bardziej że w IV kwartale roku zwykle spada zapotrzebowanie na frakcje asfaltowe. Mniejsze zapotrzebowanie na rynku krajowym i europejskim na benzyny silnikowe znalazło odzwierciedlenie w również mniejszej produkcji tego gatunku paliwa. Z kolei odbudowujący się, po zakłóceniach związanych np.: z występowaniem na terenie Europy pyłu wulkanicznego po wybuchu wulkanu na Islandii, rynek paliwa lotniczego został zaspokojony produkcją tego gatunku paliwa na poziomie zbliżonym do ubiegłorocznego.

Tradycyjnie już, najwyższe wzrosty produkcji (o 7%) zanotowano dla oleju napędowego i jest to kontynuacja trendu występującego od kilku lat. Należy jednak zaznaczyć, iż dynamika tego przyrostu w stosunku do roku poprzedniego zmalała o 2 punkty procentowe. Bardziej niż oczekiwano spadła produkcja benzyn silnikowych, a jednocześnie notowano wzrost produkcji substytutu benzyny jakim jest gaz płynny LPG. Niższa niż przed rokiem była także produkcja lekkiego oleju opałowego, choć w tym wypadku zanotowano znaczne zwiększenie importu tego gatunku paliwa, z której to puli część trafiła do instalacji odsiarczania z przeznaczeniem na olej napędowy. Przesunięcie produkcji w kierunku głównych paliw transportowych odzwierciedlało trendy zaistniałe na rynkach międzynarodowych, na których działania redukujące osłabienie gospodarcze powodowały zwiększenie zainteresowania olejem napędowym i paliwem lotniczym JET.

W porównaniu z rokiem 2009 wyprodukowano o prawie 800 tys. m³ więcej oleju napędowego i o tyle samo ciężkiego oleju opałowego. Spadek produkcji benzyn wyniósł prawie 140 tys. m³. Łącznie dla paliw ciekłych

FIG. 4 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2010 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN

zanotowano wzrost produkcji o 1,4 mln m³, co jest wynikiem lepszym od wzrostu w relacji 2009 do 2008 o prawie 1 mln m³.

Niewielkie zmiany w stosunku do roku 2009 uległa struktura produkcji paliw, którą przedstawiono na fig. 4.

Zwraca uwagę utrzymanie w całej puli produkcyjnej paliw ciekłych 54% udziału przez olej napędowy. O 2 punkty procentowe zmalał udział benzyn, ale za to o 3 punkty procentowe wzrósł udział ciężkiego oleju opałowego. Pozostałe produkty nie zmieniły swojego udziału wynoszącego 2 do 5%. Struktura produkcji świadczy o utrzymaniu głębokości przerobu ropy naftowej realizowanym przez polskie rafinerie. Uruchamianie pod koniec roku 2010 i na początku roku 2011 nowe instalacje w Grupie LOTOS, a także zapowiadane modernizacje w zakładzie głównym PKN w Płocku pozwalają przypuszczać, iż proces wzrostu produkcji krajowej i głębokości przerobu ropy będzie kontynuowany. Już dziś rafinerie w Płocku i Gdańsku pod względem kompleksowości przerobu ropy naftowej i zastosowanych metod produkcyjnych należą do czołówek rafinerii europejskich.

Wspomniano powyżej, iż do produkcji paliw ciekłych zalicza się także proces blendowania paliw tradycyjnych z biokomponentami. Do benzyn silnikowych polskie

prawo pozwala dodać do 5% objętości etanolu, a do oleju napędowego do 5% objętości estry. Niestety takie skonstruowanie norm powoduje, iż dodane biokomponenty nie wystarczają na zrealizowanie NCW na wyznaczonych przez państwo poziomach. W roku 2010 należało dodać 5,75% biokomponentów przeliczonych na wartość opałową poszczególnych paliw. Tym samym należałoby dodać do benzyny 8,7% objętości etanolu, a do oleju napędowego 6,2% objętości estrów. Niestety prawo zezwala na dodanie jedynie do 5% objętościowo biokomponentów. Aby więc zrealizować NCW firmy produkujące i importujące paliwa musiały sprzedawać czyste estry pod handlową nazwą paliwa B100. Ogromny wysiłek logistyczny, finansowy, marketingowy i handlowy zaowocował wykonaniem przez spółki należące do POPiHN nałożonego na nie NCW. Według wstępnych danych na rynku umieszczono około 290 tys. m³ etanolu i około 890 tys. m³ estrów. Sprzedaż paliwa B100 szacowana jest na około 350 tys. m³ (ostateczne dane znane będą do końca marca 2011). Na rok 2011 zakładany jest Narodowy Cel Wskaźnikowy na poziomie 6,2% wg. wartości opałowej, co zdaniami firm zrzeszonych w POPiHN – bez zmiany obecnie obowiązujących przepisów dotyczącym jakości paliw – jest praktycznie nie do zrealizowania.



Fot. PERN „PRZYJAŹN”

IMPORT

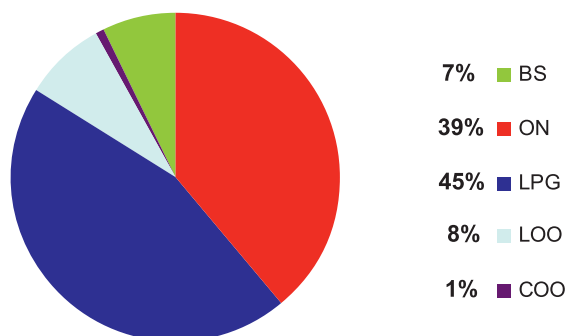
(rozumiany jako suma importu właściwego i nabyć wewnątrzwspólnotowych) paliw ciekłych

(fig. 6) według pierwszych szacunków w roku 2010 wyniósł nieco ponad 8 mln. m³, z czego import benzyn silnikowych to około 0,6 mln m³, a oleju napędowego 3,2 mln m³.

Rok 2010 był kolejnym rokiem ze zmniejszającym się importem paliw płynnych. Rosnąca produkcja krajowa, rozumiana również jako wzrost ilości komponowanych paliw, a także zmniejszenie zapotrzebowania krajowego na benzyny silnikowe były głównymi czynnikami wpływającymi na ograniczenie importu paliw ciekłych.

Największe procentowe spadki importu zanotowano w przypadku benzyny silnikowej (30% czyli 244 tys. m³) i ciężkiego oleju opałowego (37%). Jednak największy wolumenowy spadek dotyczył oleju napędowego

FIG. 5 STRUKTURA IMPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2010 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

FIG. 6 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYĆ W-W PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2010 I 2009

Wyszczególnienie	ROK 2009 tys. m ³	ROK 2010 tys. m ³	Wskaźnik 2009=100
Benzyny silnikowe	802	558	70
Olej napędowy	4 250	3 173	75
Gaz płynny LPG	3 606	3 574	99
Lekki olej opałowy	327	660	202
Ciężki olej opałowy	125	79	63
OGÓŁEM paliwa płynne	9 110	8 044	88

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

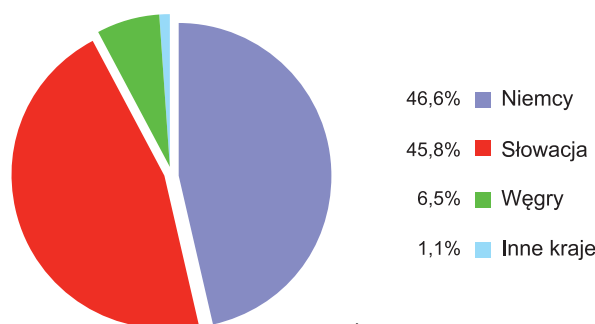
i było to ponad 1 mln m³ (25%). O 1% spadło też zapotrzebowanie na zagraniczne dostawy LPG.

Jedynym produktem, którego import wzrósł w porównaniu do roku 2009 był lekki olej opałowy, ale w tym przypadku należy mieć na uwadze fakt, iż część tego importowanego towaru trafiła do dalszego uszlachetnienia (odsierczanie gasoil a) i na rynek zostało skierowane jako olej napędowy.

Dla 5 gatunków paliw spadek wolumenu importu i nabyć wewnątrzwspólnotowych wyniósł, w porównaniu rok do roku, nieco ponad 1 mln m³. Większe ograniczenie importu (17%) dotyczyło firm członkowskich POPiHN, a mniejsze pozostałych niezależnych operatorów (3%), co jest logicznym następstwem zwiększenia produkcji krajowej.

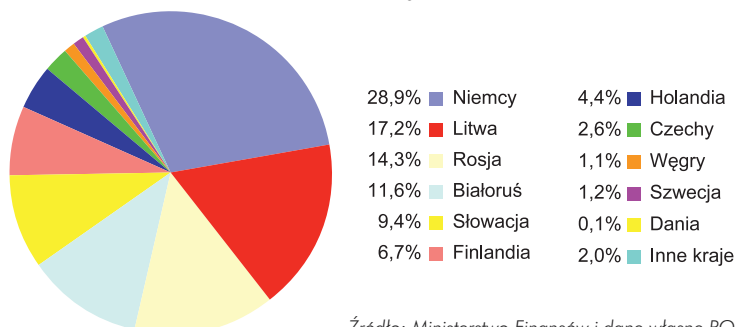
Choć skala dostaw zagranicznych benzyn silnikowych maleje z roku na rok, to kierunki tych dostaw pozostają niezmiennie. Podobnie jak przed rokiem najwięcej benzyn sprowadzono z Niemiec i Słowacji. Dostawy z innych kierunków miały rozmiar śladowy.

FIG. 7 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]



Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

FIG. 8 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]



Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

EKSPORT

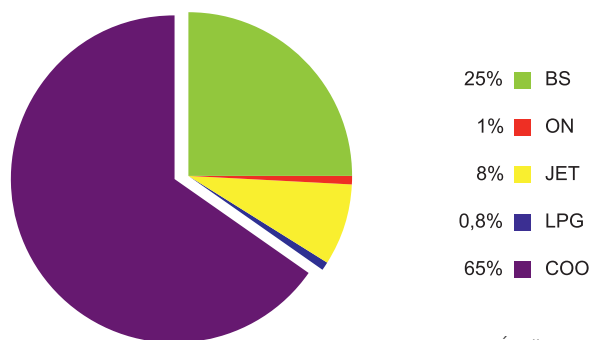
(rozumiany jako suma eksportu właściwego i dostaw wewnątrzwspólnotowych) paliw ciekłych

(fig. 9) wyniósł w 2010 roku 2,5 mln. m³ i jest to wynik wyższy od wyniku za rok 2009 o 35%.

Zwiększenie mocy destylacyjnych oraz brak przestojów remontowych były głównymi powodami wzrostu eksportu ciężkiego oleju opałowego oraz benzyn silnikowych. Dodatkowo dostawy zagraniczne ciężkiego oleju opałowego uległy podwojeniu. Ten gatunek paliwa jest tradycyjnie największą pozycją wśród eksportowanych paliw ciekłych. W roku 2010 jego udział w całości eksportu paliw wyniósł 65%.

Słabsze niż rok wcześniej zapotrzebowanie na benzyny silnikowe było powodem

FIG. 10 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2010 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN

FIG. 9 STRUKTURA EKSPORTU I DOSTAW W-W W ROKU 2009 I 2010

Wyszczególnienie	ROK 2009	ROK 2010	Wskaźnik 2009=100
Benzyny silnikowe	476	625	131
Olej napędowy	139	32	23
Paliwo lotnicze	277	213	77
LPG	13	20	154
Ciężki olej opałowy	957	1 618	169
OGÓŁEM	1 862	2 508	135

Źródło: Dane własne POPiHN

ulokowania poza granicami kraju nieco większej ilości benzyn silnikowych. Wysłano z kraju około 150 tys. m³ więcej paliw do silników iskrowych i nieco więcej autogazu – głównie w formule reeksportu.

Wysoki popyt krajowy powoduje, iż za granicę praktycznie nie trafia olej napędowy. Eksport tego gatunku paliwa pozostaje na śladowym poziomie w stosunku do wielkości produkcji krajowej. Przy podejmowaniu decyzji o skierowaniu produktu na

eksport, czy też do sprzedaży na terenie kraju, decydujące znaczenie mają relacje cenowe, zapotrzebowanie rynku, czy też konieczność realizacji NCW (w zakresie sprzedaży benzyn i oleju napędowego).

Sytuacja na międzynarodowych rynkach paliwa lotniczego JET spowodowała, że opłacalność eksportu tego paliwa stała się aż do III kwartału 2010 mało atrakcyjna. Utrudnienia związane z zakłóceniami żeglugi powietrznej wpłynęły na zmniejszenie

zapotrzebowania ze strony przewoźników lotniczych. Sytuację ratował rozwijający się rynek lotów krajowych oraz rodząca się możliwość konkurencyjnych dostaw do krajowych portów lotniczych. Wykazywane w tym miejscu dostawy zagraniczne, to dostawy realizowane bezpośrednio przez krajowych producentów. Znaczna część produkcji tego gatunku paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują dostawy lotniskowe do samolotów przewoźników międzynarodowych. Skala tych dostaw w roku 2010 wyniosła 581 tys. m³ czyli 56 tys. m³ więcej niż w roku poprzednim.

Główne kierunki eksportu i dostaw wewnątrz wspólnotowych benzyn silnikowych to Ukraina (32%) i Szwecja (32%), a oleju napędowego Słowacja i Czechy. Ciężki olej opałowy trafiał głównie do Danii (47%) i Holandii (28%). Bezpośrednie dostawy zagraniczne paliwa Jet realizowane przez rafinerie krajowe kierowane są głównie do Szwecji (46%) i Czech (28%), a także do Finlandii i Danii.

KONSUMPCJA KRAJOWA

paliw ciekłych w roku 2010.

Wykres fig. 11 przedstawia wstępne porównanie konsumpcji krajowej paliw ciekłych w roku 2010 do konsumpcji w roku 2009. Ostateczne wyniki, uwzględniające końcowe rozliczenie przez Ministerstwo Finansów importu i dostaw wewnątrzwspólnotowych, a także zatwierdzone raporty spółek wchodzących w skład POPiHN, będą dostępne w

połowie 2011 roku dlatego przedstawiane wyniki należy traktować jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

Osiągnięty wynik konsumpcji krajowej paliw ciekłych odzwierciedla dobrą sytuację w gospodarce polskiej w roku 2010. Przyrost PKB o 3,8% skutkował zwiększeniem popytu na paliwa ciekłe w skali większej niż na po-

czątku roku szacowała Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego. Sądzone, iż przyrost konsumpcji 4 głównych paliw ciekłych osiągnie wartość około 0,2% tymczasem rynek pozytywnie zaskoczył i wynik ostateczny szacowany jest na około 1%. Oczywiście zmiany konsumpcji dla poszczególnych gatunków paliw są zróżnicowane. Trzeba



Fot. PKN ORLEN

➔ FIG. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW W KRAJU W ROKU 2010, W PORÓWNANIU DO ROKU 2009

Wyszczególnienie		ROK 2009		ROK 2010		Wskaźnik 2009=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	6 178		5 782		94
	w tym całkowity import	802	13	558	10	70
Olej napędowy	Konsumpcja	14 126		14 614		104
	w tym całkowity import	4 250	30	3 173	22	75
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	3 989		4 042		101
	w tym całkowity import	3 606	90	3 574	88	99
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	24 293		24 438		100,6
	w tym całkowity import	8 658	36	7 305	30	84
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	1 437		1 454		101
	w tym całkowity import	327	23	660	45	202
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	763		720		94
	w tym całkowity import	125	16	79	11	63
OGÓŁEM	Konsumpcja	26 493		26 612		100,5
	w tym całkowity import	9 110	34	8 044	30	88

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

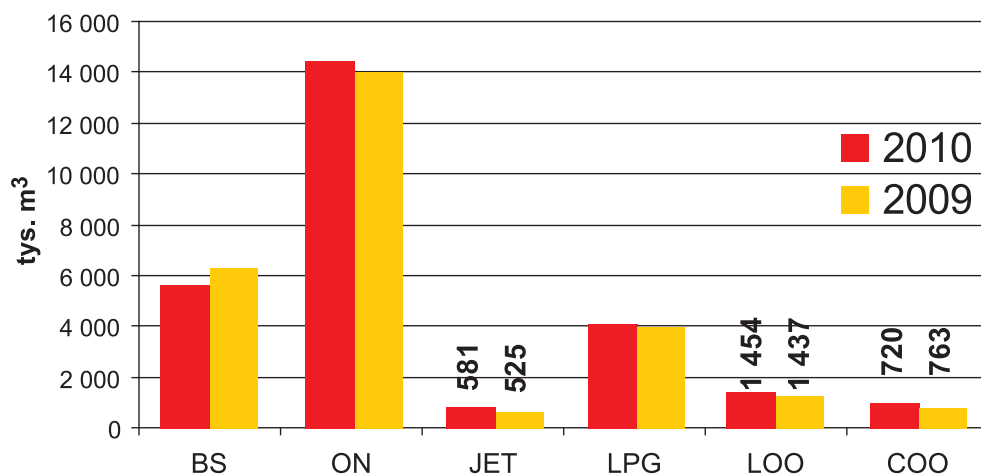
pamiętać, iż w roku 2010 mieliśmy długi okres zimowy (na początku i w końcówce roku), dwie fale powodziowe przetaczające się przez znaczne obszary kraju i relatywnie wysokie ceny paliw. W takiej sytuacji osiągnięcie przyrostu konsumpcji na wykazanych poziomie należy potraktować jako kontynuację trendów z roku 2009 dobrze rokującą na przyszłość. Wprawdzie w skali roku wynik końcowy pokazał spadek popytu na benzyny silnikowe, ale za

to okazał się wzrost zapotrzebowania na olej napędowy przy stabilnym popycie na LPG i lekki olej opałowy. Uwzględniając przedstawione powyżej elementy zakłócające normalną sprzedaż paliw można stwierdzić, iż krajowy sektor naftowy potrafił w pełni zaspokoić potrzeby kierowców i przemysłu.

Dobre wyniki gospodarcze podparte dodatkowo licznymi inwestycjami infrastrukturalnymi, a także kontynuowana die-

selizacja floty pojazdów znalazły swoje odbicie w zwiększonym popycie na olej napędowy. Podtrzymany został tym samym trend wzrostowy z lat poprzednich. Prawie 4% wzrost konsumpcji paliwa do silników wysokoprężnych został osiągnięty dzięki zwiększeniu produkcji w krajowych rafineriach. Większe moce produkcyjne pozwoliły ograniczyć o 25% udział paliwa pochodzącego z zagranicy w zaopatrzeniu rynku. Mimo to wciąż do zaspokojenia rynku nie-

➔ FIG. 12 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2010 I 2009 [TYS. M³]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

zbędny jest jeszcze import tego gatunku paliwa. W roku 2010 nabycia zagraniczne stanowiły 22% całości zaopatrzenia rynku. Było to o 8 punktów procentowych mniej niż w roku 2009 ale nadal import wynosił około 3 mln m³.

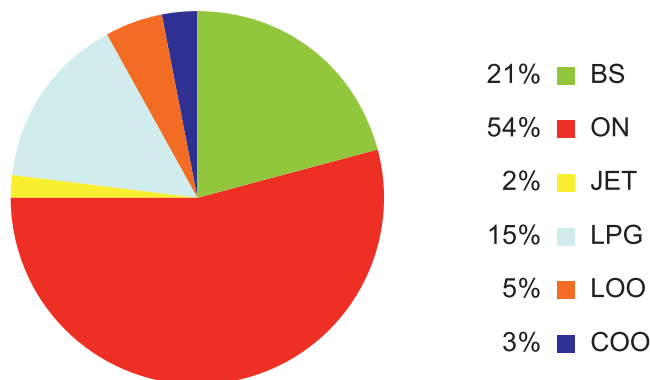
Zapotrzebowanie na benzynę silnikową jest głównie określane przez indywidualnych nabywców paliw korzystających z samochodów osobowych. Cena tego paliwa jest istotnym elementem kalkulacji budżetów domowych, a warunki atmosferyczne wpływają na częstotliwość korzystania z prywatnych pojazdów. Te dwa elementy wpłynęły na wielkość konsumpcji paliwa do silników benzynowych w roku 2010. Długie okresy zimowe, powódzie i wysokie, szczególnie w drugiej połowie roku, ceny benzyn ukształtowały popyt na poziomie niższym o 6% niż w roku 2009. Istotną dla zużycia benzyn silnikowych jest również relacja pomiędzy ceną tego nośnika energii i autogazu będącego substytutem benzyny, a ta przez cały rok utrzymywała korzystne poziomy poniżej 50% ceny benzyny. Podobnie jak w przypadku oleju napędowego wzrost produkcji krajowej benzyn spowodował, iż udział towarów z zagranicy w tej grupie produktów zmalał o 30% i w całości doświadczył na rynek stanowił jedynie 10%. To o 3 punkty procentowe mniej niż w roku 2009.

Nie nastąpił oczekiwany spadek popytu na gaz płynny LPG choć zaznaczyć należy, że zmieniła się nieco struktura tej konsumpcji. Spadło o około 2% zapotrzebowanie na autogaz, a wzrósł popyt na gaz w pozostałych zastosowaniach (technologicznych, opałowych). Wprawdzie nieco wzrosła produkcja krajowa LPG, ale wciąż 88% zaopatrzenia rynku w ten produkt pochodzi z nabyć zagranicznych. To wprawdzie o 2 punkty procentowe mniej niż w roku poprzednim ale nadal istotna wielkość w naszym bilansie obrotów międzynarodowych. W stosunku do roku 2009 konsumpcja całego LPG wzrosła o około 1% przy spadku importu też o około 1%.

Oczekiwano spadku zapotrzebowania na lekki olej opałowy, a tymczasem zanotowano 1% wzrost popytu na ten gatunek paliwa grzewczego. Niewątpliwie przyczyniły się do tego warunki atmosferyczne wymuszające w roku 2010 przedłużenie okresu grzewczego ponad limity osiągane w latach poprzednich. Zwraca uwagę fakt istotnego wzrostu importu tego paliwa ale należy zaznaczyć, iż część z tych zagranicznych dostaw gasoil-a została przeznaczona do dalszej przeróbki (odsiaćczanie) i skierowana następnie do sprzedaży jako olej napędowy. Dodatkowo mniejsze dostawy z produkcji krajowej musiały, w celu zbilansowania rynku, zostać uzupełnione towarami z importu.

Kolejny rok spadała konsumpcja wewnętrzna ciężkiego oleju opałowego choć

➤ FIG. 13 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2010 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

produkcja krajowa była w tym gatunku kolejne rekordy. Nadwyżki produkcyjne zostały wysłane poza granice kraju. Na ograniczenie konsumpcji wpłynęły zapewne również działania firm energetycznych zmierzające do ograniczania emisji CO₂.

Łączna krajowa konsumpcja 5 gatunków paliw ciekłych była wyższa o około 119 tys. m³ od konsumpcji z roku 2009. Ten niecały 1% wzrost został osiągnięty przy redukcji importu o 12% czyli o ponad 1 mln m³. Nadal jednak około 30% rynku jest zaspokajane zakupami zagranicznymi. To wprawdzie o 4 punkty procentowe mniej niż przed rokiem ale całkowity import wyniósł i tak ponad 8 mln m³.

Całkowita konsumpcja w/w 5 gatunków paliw wyniosła 26,6 mln m³, a jej struktura została przedstawiona na wykresie fig.13.

Olej napędowy utrzymuje swój prymat w zapotrzebowaniu rynku na paliwa ciekłe i w roku 2010 powiększył swój udział w całkowitej strukturze popytu o 2 punkty pro-

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

Podobnie jak w latach minionych występowała nadwyżka paliw przywiezionych do kraju nad wywiezionymi za granicę. W roku 2010 wielkość ta przekroczyła 5,5 mln m³ i była zdominowana przez import oleju napędowego oraz gazu płynnego LPG. Dzięki zwiększonemu eksportowi ciężkiego oleju opałowego, paliwa JET i benzyn silnikowych różnica ta zmalała w stosunku do stanu z roku 2009 o 1,5 mln m³. Polska pozostała w roku 2010 eksporterem netto ciężkiego oleju opałowego i paliwa JET, a dodatkowo mniejsze zapotrzebowanie rynku wewnętrznego pozwoliło na eksport większej ilości benzyn silnikowych. Uruchamiane z końcem roku 2010 i w roku 2011 nowe instalacje progra-

➤ FIG. 14 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2010

	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
1	2	3	4
Benzyny silnikowe	558	625	(-67)
Olej napędowy	3 173	32	3 141
LPG	3 574	20	3 554
Paliwo lotnicze JET *)		213	(-213)
Lekki olej opałowy	660		660
Ciężki olej opałowy	79	1 618	(-1 539)
RAZEM	8 044	2 508	5 536

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

centowe osiągając poziom 54%. Należy się spodziewać, iż w przyszłości wielkość tego udziału będzie rosła. Swoją pozycję olej napędowy wzmocnił kosztem benzyn silnikowych, których konsumpcja z powodów opisanych powyżej zmalała i tym samym obniżeniu o 2 punkty procentowe uległ udział tego paliwa w całkowitej strukturze zużycia paliw ciekłych.

mu 10+ w Grupie LOTOS i nowe instalacje HON w PKN ORLEN będą skutkowały zwiększeniem zaopatrzenia z rafinerii krajowych, które częściowo – w zależności od zapotrzebowania rynku wewnętrznego – może przełożyć się również na bilans obrotów międzynarodowych skutecznie go przesuwając w kierunku zmniejszenia nabyć zagranicznych i zwiększenia dostaw poza terytorium Polski.

RYNEK DETALICZNY

W 2010 roku na rynku stacji paliw nie obserwowano spektakularnych wydarzeń takich jak przejęcia, zakupy sieci czy też wejście nowego operatora, niemniej jednak sporo się na tym rynku działo. Zwraca głównie uwagę dalsze zmniejszenie liczby stacji pracujących w brandach polskich koncernów. Zmniejszeniu uległa ilość stacji sygnowanych logo PKN (ORLEN, BLISKA) oraz logo Grupy LOTOS. Głównym powodem tej redukcji było zakończenie lub rozwiązanie umów partnerskich podpisywanych pod koniec ubiegłego wieku. Istotne znaczenie miała też restrukturyzacja sieci pod kątem ekonomiki działań poszczególnych obiektów. Ta restrukturyzacja w koncernach przełożyła się na niewielkie zwiększenie ilości stacji niezależnych, które utraciły patronat koncernów. Swoje sieci rozwijały koncerny międzynarodowe, głównie realizując program przejęć z wykorzystaniem franczyzy. Hipermarkety otwierały nowe stacje, a w gronie stacji niezależnych wyraźnie zaznaczył się trend zrzeszania się pod coraz lepiej rozpoznawanymi brandami niezależnymi od koncernów krajowych i międzynarodowych. W rezultacie tych wszystkich przekształceń i inwestycji na rynku przybyło około 40 obiektów, przy czym ten przyrost został osiągnięty głównie dzięki nowym obiektom przy sklepach wielkopowierzchniowych i budowie nowego rynku, którym został rynek autostradowych stacji paliw. W ubiegłym roku przybyło 10 stacji przy autostradach i były to stacje obsługiwane przez PKN ORLEN, Grupę LOTOS i Shell.

Kierowcy w Polsce przyzwyczaili się już do kształtowanego w latach ubiegłych podziału na różne segmenty rynku – premium, ekonomiczny i bezobsługowy. W roku 2010 ten podział również obowiązywał, a każdy z segmentów zyskiwał kolejnych klientów dla których kryteriami wyboru stacji była zasobność portfela i oczekiwania na usługi dodatkowe.

Jak wspomniano powyżej, koncerny krajowe utraciły część stacji, które wcześniej dla nich pracowały. Trzeba jednak pamiętać, że cały czas w tych firmach trwała budowa portfela stacji działających na odpowiednim poziomie zyskowności ekonomicznej, posiadających atrakcyjne lokalizacje i mające ochotę podporządkować się polityce handlowej koncernu. Część umów patronackich została rozwiązana, ale na ich miejsce zostali pozyskani nowi operatorzy niezależ-

FIG. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2008-2010

Sieci stacji paliw	2008 31.12.2008	2009 31.12.2009	2010 31.12.2010
Koncerny krajowe	2 158	2 074	2 038
Koncerny zagraniczne	1 223	1 311	1 351
Sieci niezależne	421	490	562
Pozostali operatorzy niezależni (około)	2 929	2 710	2 658
Sklepy	123	130	146
OGÓŁEM (około)	6 854	6 715	6 755

Źródło: Dane własne POPIHN

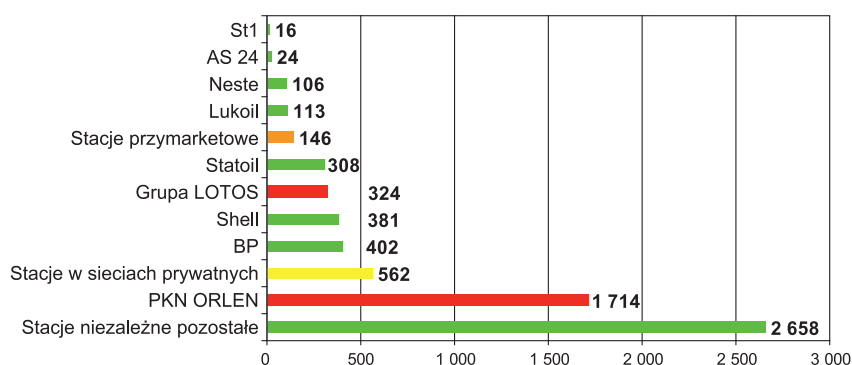
ni lub wybudowano nowe obiekty. Ten proces nabrał tempa w II półroczu 2010 i należy się spodziewać, że będzie kontynuowany w kolejnych latach – zgodnie z zapowiedziami obu polskich producentów paliw chcących odbudować swoją pozycję rynkową.

Działające na polskim rynku koncerny międzynarodowe nie zwalniają tempa rozwoju swoich sieci. W roku 2010 przybyło 40 stacji operujących pod szyldem tych właśnie operatorów. BP ze stanem 402 stacji i przyrostem o 18 obiektów utrzymało pozycję wicelidera rynku punktów tanko-

leżnych operatorów, którzy we współpracy z dużym operatorem widzą swoją szansę pozostania na rynku, stanowiły znakomitą większość nowych nabytków koncernów, aczkolwiek realizowane też były od podstaw nowe inwestycje spełniające najnowsze trendy światowe.

Istotny przyrost liczby obiektów obserwowano w grupie prywatnych sieci niezależnych. Za takie POPIHN uznaje sieci posiadające minimum 10 stacji. Najbardziej aktywne z nich to Delfin, Moja Stacja, WW Energy czy Anwim z brandem Moya. Porównując

FIG. 16 STAN SIECI STACJI PALIW W POLSCE NA KONIEC ROKU 2010



Źródło: Dane własne POPIHN

wania samochodów. Zajmujący trzecią pozycję w rankingu operatorów stacji Shell, zmniejszył tempo przyrostu ilości stacji, zwiększając stan swego posiadania o 2 obiekty, co było skutkiem zarówno działań restrukturyzacyjnych, jak i inwestycyjnych. Podobny przyrost stacji co BP zanotował Statoil, którego brand zawisł na 17 kolejnych stacjach. Stacje pozyskane od niez-

ilości stacji działające w tych aliansach w roku 2008 i w 2010 widać, że ta forma działalności cieszy się coraz większym powodzeniem u operatorów niezależnych. Wspólne, często już ogólnopolskie logo, wspólna polityka zakupowa paliw, programy lojalnościowe a jednocześnie duża niezależność działania powodują, iż stowarzyszenia te stają się konkurencją dla sieci koncernowych.



W 2010 roku PKN ORLEN pozostał liderem rynku stacji paliw, choć jego stan posiadania zmalał do 1 714 obiektów. Firma nie zaprzestała rozbudowy segmentu ekonomicznego stacji i na koniec roku obiektów z logo Bliska było już 459. O 4 obiekty powiększyła się ilość stacji koncernu zlokalizowanych przy autostradach.

Drugi krajowy koncern naftowy – Grupa LOTOS – wykazał na koniec roku mniejszą ilość stacji niż przed rokiem, ale nie oznacza to iż firma tylko traci rynek. Cały czas bowiem trwają prace zmierzające do odbudowy pozycji na liście operatorów stacji. Dzieje się tak za sprawą pozyskania nowych operatorów niezależnych decydujących się na współpracę z firmą oraz poprzez inwestycje w nowe obiekty, jak choćby stacje przy autostradach. W roku 2010 przybyło firmie 6 stacji autostradowych.

Wiceliderem na rynku ilości stacji pozostało BP posiadające 402 stacje, ale swoje udziały w rynku powiększyły też niektóre z pozostałych koncernów działających na polskim rynku: Statoil o 17 stacji, Shell o 2 stacje, St1 o 2 stacje i AS24 o 1 stację. W tej

grupie stacji zapowiedziano na rok 2011 przejście sieci St1 przez koncern Statoil, co znacznie zwiększy jego stan posiadania biorąc pod uwagę gotowe obiekty i działki przeznaczone pod budowę stacji. Stanu posiadania nie zwiększyły Neste i Lukoil ale w dobie wysokich cen paliw niskie ceny paliw oferowanych na obiektach tych firm przekonują coraz więcej klientów.

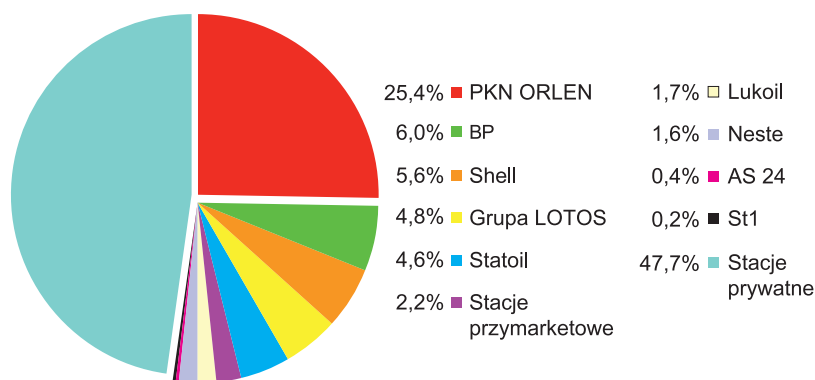
Po zastoju w roku 2009 sporo nowych stacji uruchomiły hipermarkety. Posiadane przez nie 146 stacji wyprowadza tę grupę operatorów przed takie firmy jak Neste czy Lukoil. Najwięcej nowych stacji uruchomiono w pobliżu marketów z logo Intermarche. Liderem w tej grupie pozostaje Carrefour ale pozostałe sieci zapowiadają dalsze inwestycje. Biorąc pod uwagę wolumen obrotów realizowanych przez stacje tego typu (niska marża – niska cena) ich rola w całości rynku sprzedaży detalicznej paliwa wzrasta z roku na rok.

Obszarem ulegającym stałym transformacjom jest rynek stacji operatorów niezależnych. Wypowiadanie i podpisywanie umów patronackich, zrzeszanie się w większe grupy

zakupowe oraz poszukiwanie możliwości przetrwania poprzez przyjęcie franszyzy od większych operatorów to najważniejsze zjawiska dynamizujące tę grupę sprzedawców paliw. Wprawdzie ze statystyk wynika, że ten segment rynku stacji paliw nieco wzrósł, ale nie wynika to z nowych inwestycji tylko z faktu wychodzenia ze współpracy z koncernami pojedynczych właścicieli stacji. Rok 2011 będzie przedostatnim, w którym mają obowiązywać dotychczasowe przepisy środowiskowe. Kto nie wykona niezbędnych (i kosztownych) inwestycji będzie musiał z rynku wypaść. To widmo wisi głównie nad pojedynczymi operatorami niezależnymi. Dodatkowo konkurencja na rynku detalicznym powoduje, iż marże osiągnięte przez wszystkich operatorów są na niskich poziomach. To dla części operatorów niezależnych oznacza dodatkową trudność prowadzenia działalności gospodarczej. Metodą wyjścia z tej sytuacji jest kontynuacja wspólnej polityki zaopatrzeniowej i inwestycyjnej pozwalającej na korzystniejsze zakupy i obniżenie kosztów logistyki.

Operatorzy niezależni – mimo prób konsolidacji – są nadal mocno rozproszeni,

➔ FIG. 17 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC ROKU 2010 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

ale posiadają wciąż około 48% całkowitej liczby stacji paliw w Polsce.

Slabiej niż przypuszczano rozwija się rynek stacji autostradowych. Wolne tempo budowy autostrad, przeciągające się procedury przetargowe, wysokie wymagania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w stosunku do najemców Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) spowodowały, iż w roku 2010 przybyło jedynie 10 nowych stacji obsługujących kierowców poruszających się najszybszymi drogami w kraju. Większość z tych obiektów jest w gestii PKN ORLEN (18 stacji), ale swoje stacje buduje też Grupa LOTOS (7 stacji) i Shell (6 stacji). GDDKiA planuje ogłaszanie nowych przetargów na kolejne miejsca obsługi podróżnych przy autostradach i drogach szybkiego ruchu, nowe odcinki autostrad budują też koncesjonariusze prywatni. Zwiększanie ilości stacji przy autostradach spowoduje zmiany na dotychczasowym rynku stacji. Zapewne zmienią się miejsca tankowania pojazdów, a to doprowadzi do przetasowań w obecnej sieci stacji paliw. Następstwem uruchamiania stacji autostradowych będzie redukcja części stacji, które dziś funkcjonują na granicy opłacalności, a ze względu na lokalizację staną się mało atrakcyjne po powstaniu sieci autostrad.

Ze względu na fakt, iż prawie 50% stacji paliw stanowią w Polsce stacje prywatne, trudno pozyskać dane sprzedażowe ze wszystkich stacji. Niemniej jednak wiarygodne dane uzyskane z sieci stacji paliwowych firm zrzeszonych w Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego pozwalają na pokazanie trendów zachodzących na obiektach przeznaczonych do sprzedaży paliw. Przypomnijmy, iż do stacji firm członkowskich POPiHN należy drugie 50% rynku, a przy tym stacje te realizują większość sprzedaży paliw i pozostałych produktów oferowanych na stacjach oraz oferują więk-

szość z usług typu myjnie, hotele, restauracje. Informacje o konsumpcji krajowej paliw ciekłych, a także informacje o rynku detalicznej sprzedaży paliw i innych artykułów dla kierowców przekazane przez te firmy pokazują, iż

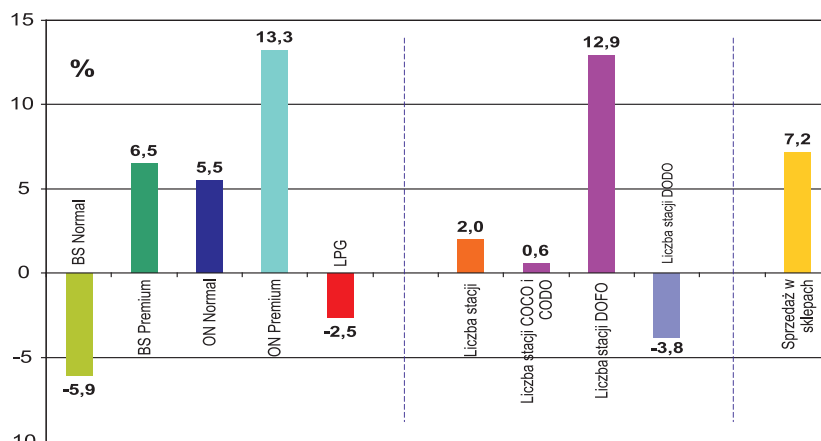
w roku 2010 działalność handlowa na stacjach paliw była kontynuowana i rozwijana. Trendy obserwowane dla tej grupy operatorów praktycznie odzwierciedlają obraz całego rynku, gdyż to właśnie wzorce wdrażane przez te firmy są wzorem dla pozostałych operatorów.

Wykres fig. 18 pokazuje główne zjawiska zachodzące na rynku detalicznej sprzedaży paliw. Najważniejsze z nich to wysoki wzrost sprzedaży paliw typu premium, wzrost ilości stacji paliw operujących w formule franszyzy, a także wzrost sprzedaży w sklepach działających na stacjach paliw.

Miesięczna sprzedaż paliw ciekłych realizowana poprzez stacje paliw wykazała trend wzrostowy przy zachowaniu zwyczajowej sezonowości sprzedaży.

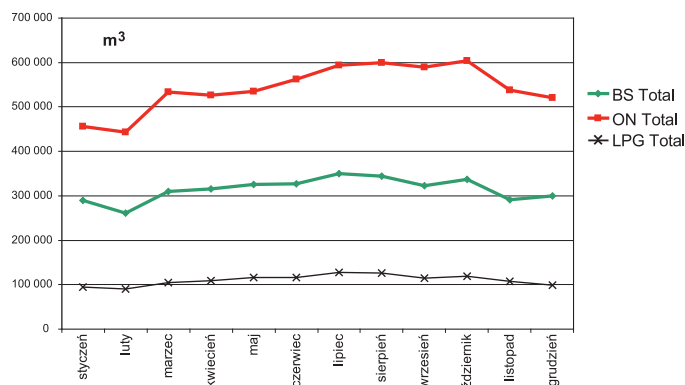
Przy niższej konsumpcji benzyn silnikowych w kraju również stacje firm zrzeszonych w POPiHN sprzedały mniej paliw do silników z zapłonem iskrowym. Mniejszy spadek sprzedaży obserwowano na stacjach niezależnych – z reguły utrzymujących ceny detaliczne na niższym poziomie od stacji

➔ FIG. 18 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA STACJACH W ROKU 2010 W STOSUNKU DO ROKU 2009 [%]



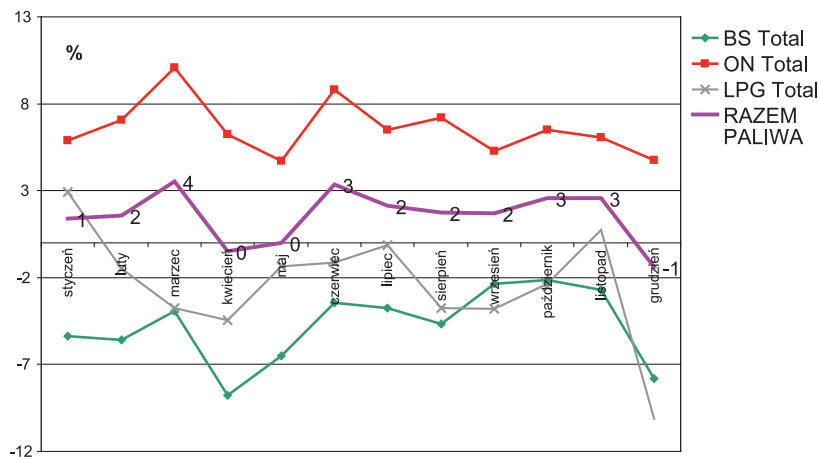
Źródło: Dane własne POPiHN

➔ FIG. 19 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W 2010 ROKU [M³]



Źródło: Dane własne POPiHN

➤ FIG. 20 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W ROKU 2010 [M-C/M-C W %]



Źródło: Dane własne POPiHN

koncernowych – gdyż sprzedaż benzyn i autogazu jest czuła na poziom ceny. Zdecydowaną większość kupujących te paliwa stanowią kierowcy prywatni uzależniający wielkość zakupów od wysokości budżetów domowych. Rozwijająca się gospodarka krajowa spowodowała z kolei zdecydowane zwiększenie sprzedaży olejów napędowych będących głównym paliwem transportowym. Tu element cenowy nie odgrywał tak dużej roli jak w przypadku benzyn i autogazu.

Dynamikę sprzedaży paliw na stacjach firm POPiHN w poszczególnych miesiącach 2010 przedstawiono na wykresie fig. 20.

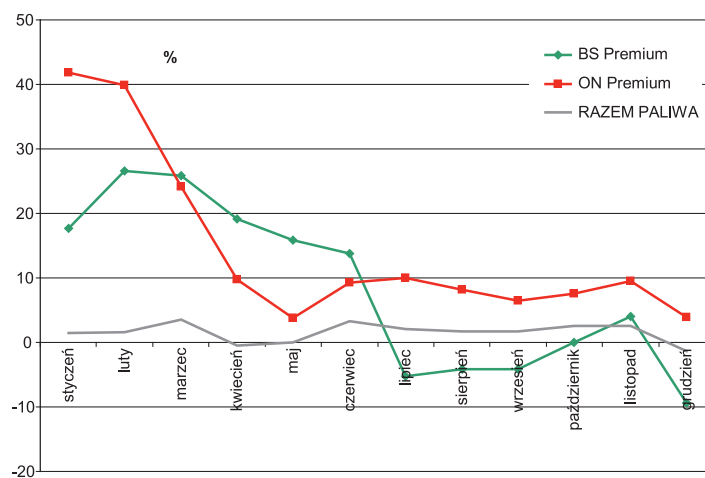
Ostra zima na początku roku oraz powódzie wiosenne spowodowały słabe wyniki sprzedaży paliw w I półroczu 2010. Szczególnie jest to widoczne w przypadku benzyn silnikowych i autogazu. Podobnie atak zimy pod koniec roku i wysokie ceny paliw skutkowały spadkiem dynamiki sprzedaży w grudniu 2010.

Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na stacjach firm POPiHN wyniósł prawie 2%, przy czym dla oleju napędowego było to 7%. Dla benzyn i autogazu notowano spadek dynamiki sprzedaży odpowiednio o 5% i 2%. Poziom tej dynamiki sprzedaży, w porównaniu do wyników łącznej konsumpcji paliw w kraju, sugeruje obniżenie wolumenu sprzedaży benzyn i autogazu na stacjach koncernów krajowych i międzynarodowych oraz przeniesienie tankowania części pojazdów prywatnych na stacje niezależne. Na stacjach koncernowych dobrze sprzedawał się olej napędowy, m. in. dlatego, iż praktycznie tylko ta grupa stacji sprzedawała olej napędowy klasy premium, którego sprzedaż z roku na rok wzrasta.

Rynek paliw premium – zarówno benzyn, jak i oleju napędowego – wzrasta systematycznie. W przypadku oleju napędowego

dynamika wzrostu osiągnęła wynik dwucyfrowy, a poziom wzrostu dla benzyny silnikowej jest na zadawalającym poziomie. Wyższy niż przed rokiem poziom sprzedaży paliw premium jest potwierdzeniem trendów z lat poprzednich, pomimo iż ceny tego typu

➤ FIG. 21 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W ROKU 2010 [M-C/M-C W %]



Źródło: Dane własne POPiHN

paliw są zwykle wyższe niż paliw standardowych. Jak widać dla rosnącej grupy odbiorców bardziej istotne są walory trakcyjne i eksploatacyjne tych paliw niż ich cena.

Bardzo wysokie przyrosty sprzedaży paliw premium na początku roku zostały niestety w drugim półroczu 2010 znacznie obniżone. Ceny paliw premium są zwykle wyższe o kilkadziesiąt groszy na litrze od paliw typu standard i to jest głównym powodem spadku dynamiki sprzedaży. Należy też zwrócić uwagę na bazę wyjściową do obliczeń, czyli wolumen sprzedaży w poszczególnych miesiącach roku poprzedniego. Korzystne ceny i liczne promocje w II półroczu 2009 tworzyły

zwiększone zainteresowanie kupujących. Tym samym – ponieważ grono odbiorców tych paliw wzrasta systematycznie, ale nie lawinowo – wyniki dynamiki przyrostów w II półroczu 2010 muszą być nieco gorsze. Dotychczasowe wyniki sprzedaży utwierdzają jednak w przekonaniu, iż także w przyszłości zainteresowanie paliwami tego typu będzie sukcesywnie wzrastało, tym bardziej, że nowoczesne silniki będą wymagały paliw najwyższej jakości.

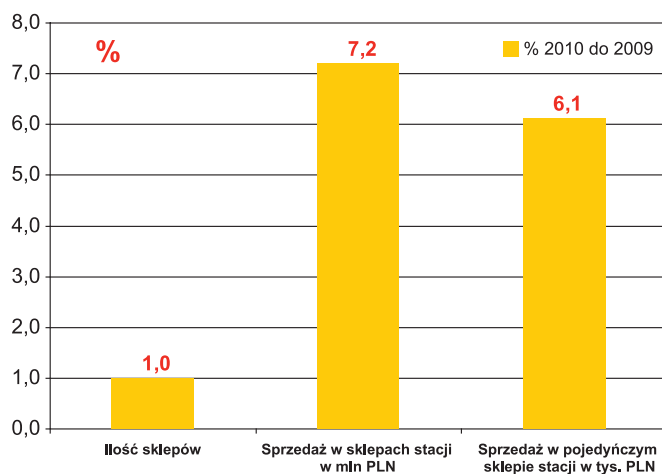
Przy wzroście ogólnej ilości stacji paliw w sieciach firm POPiHN o 2% – (fig. 18) – wzrost ilości stacji działających w formule franszyzy wyniósł prawie 13%. Franchiza – jak pisano poprzednio – to główne narzędzie pozyskania stacji niezależnych do poszczególnych sieci koncernowych. Obiekty budowane od podstaw wykazały wzrost jedynie o niecały 1% i były to głównie stacje zlokalizowane przy autostradach. W omawianych sieciach stacji paliw redukcji ulega ilość stacji działających w formule patronatu (DODO).

Zmieniająca się struktura rynku stacji paliw powoduje zmiany na rynku sklepów operują-

cych przy tych stacjach. Rośnie zarówno ilość sklepów operujących na stacjach paliw, jak i wzrasta wartość obrotów przez te sklepy realizowanych.

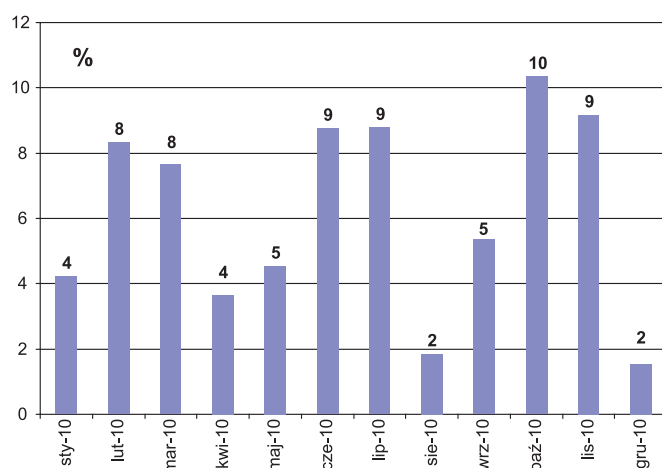
Podobnie jak w roku 2009 również w 2010 przepisy, zakazujące handlu w wybrane dni świąteczne w obiektach innych niż prowadzące sprzedaż artykułów pierwszej potrzeby – a do takich zostały zaliczone stacje paliw – bardzo istotnie wpłynęły na wzrost obrotów w tych placówkach. Innymi elementami wpływającym na przyrost sprzedaży było poszerzenie oferty asortymentowej, a także wzbogacenie oferty sklepu stacyjnego o małą gastronomię oraz praca w systemie 24-godzinnym.

➔ FIG. 22 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW
FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN [%]



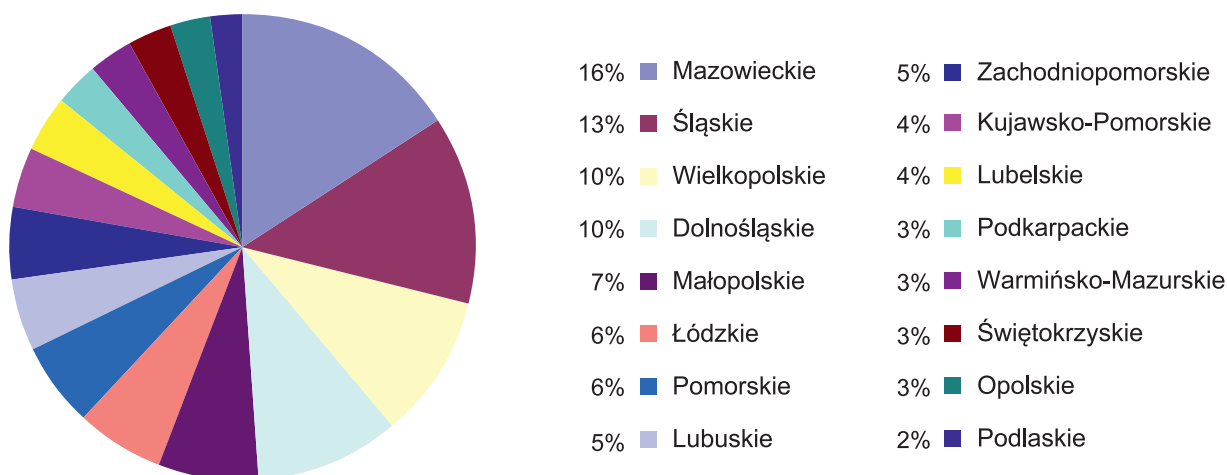
Źródło: Dane własne POPIHN

➔ FIG. 23 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W SKLEPACH FIRM POPIHN
W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2010 ROKU
W STOSUNKU O ROKU 2009 [%]



Źródło: Dane własne POPIHN

➔ FIG. 24 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPIHN W POLSCE [%]



Źródło: Dane własne POPIHN

Z wykresu fig. 23 wyraźnie widać, iż zdecydowany wzrost sprzedaży notowano w okresach wzmożonych wyjazdów (ferie, wakacje, dni świąteczne z zamkniętymi sklepami). Najwyższy wzrost sprzedaży odnotowano w październiku 2010 i tylko w tym miesiącu wynik był dwucyfrowy. Wnioski z zalet możliwości realizowania sprzedaży w sklepach na stacjach paliw w święta państwowe wyciągnęły hipermarkety, które również na swoich stacjach, zlokalizowanych w pobliżu marketu i oferujących paliwa po preferencyjnych cenach, zaczęły uruchamiać moduł sklepowy realizujący dodatkowe zyski dla właścicieli sieci handlowych.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego prowadzi analizę rozkładu geograficznego sprzedaży paliw silnikowych na bazie danych przesłanych przez firmy członkowskie Organizacji. Wyniki z roku 2010 potwierdziły, iż największa sprzedaż detaliczna paliw ciekłych realizowana jest w województwie mazowieckim, a następnie w śląskim, wielkopolskim i dołnośląskim. Najmniej paliw sprzedaje się w województwie podlaskim.

W porównaniu do roku 2009 o 1 punkt procentowy wzrósł udział sprzedaży w województwie mazowieckim kosztem sprzedaży w województwie łódzkim. Wobec wyższej konsumpcji paliw w kraju także sprzedaż detaliczna wykazała wzrosty praktycznie we wszystkich województwach aczkolwiek wielkość tych przyrostów była różna. Nadal 4 województwa zapewniają sprzedaż około 50% całkowitej puli paliw sprzedawanej w kraju przez punkty detaliczne. Wykres przedstawia sprzedaż łączną benzyn silnikowych, oleju napędowego i autogazu, ale identyczna jest kolejność województw przy sprzedaży każdego z tych paliw osobno. Pozycja pozostałych województw zmienia się w zależności od gatunku paliwa.

PROGNOZY POPYTU

dla rynku polskiego do roku 2020.

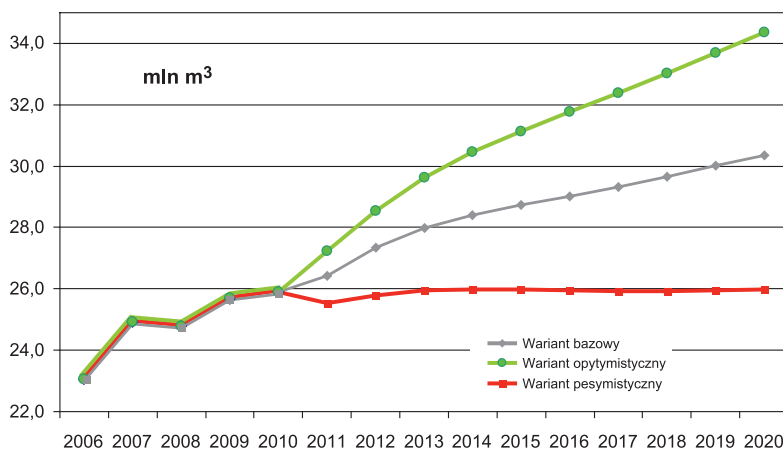
Na wykresie (fig. 25) przedstawiony został przygotowany przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego scenariusz zapotrzebowania na paliwa ciekłe do roku 2020. Scenariusz został przygotowany na początku roku 2010 przy współudziale firm członkowskich POPiHN z uwzględnieniem zjawisk obecnie zachodzących na krajowym i międzynarodowym rynku naftowym. Wzięto pod uwagę czynniki wspomagające polską gospodarkę, z których najważniejsze są szeroko rozumiane inwestycje infrastrukturalne związane m. in. z przygotowaniem do Euro 2012, stopniowe wychodzenie gospodarki ze spowolnienia gospodarczego oraz wzrost zamożności społeczeństwa pociągający za sobą zwiększone zakupy pojazdów i większą mobilność ludności.

inwestycji infrastrukturalnych związanych z EURO 2012 i możliwymi do wykorzystania funduszami unijnymi do roku 2015, przewiduje się wyższe tempo wzrostu popytu na olej napędowy niż prognozowany poziom PKB. W następnych latach efekt bazy z lat 2010 – 2011 powoduje, iż tempo wzrostu popytu na olej napędowy będzie nieco niższe. Scenariusz zakłada stabilny popyt na benzyny silnikowe i autogaz liczone jako paliwa substytutowe. Nie zakłada się też znacznych zmian popytu na lekki olej opałowy, a wręcz przyjmuje się tendencję do spadku zapotrzebowania na to paliwo w miarę wzrostu dostępności do sieci gazu ziemnego. Wariant nie zakłada szokowych zmian notowań ropy i paliw przyjmując ich stały wzrost w granicach 5-10% rocznie. W tym wariantie zapotrze-

by pojazdów zasilanych benzynami silnikowymi. Założono wprowadzenie do polskiego prawodawstwa unijnych wymogów odnośnie paliwa E10 i B10 skutkujących zwiększeniem zużycia paliw z tytułu niższej wartości energetycznej biokomponentów. Na znaczeniu do celów trakcyjnych straci nieco autogaz, ale korzystne relacje cenowe w stosunku do benzyny będą z niego czyniły nadal interesujące paliwo dla mniej zamożnych kierowców. W tym wariantie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się na około 34 mln m³.

W wariantcie pesymistycznym zakłada się powrót spowolnienia gospodarczego na rynku europejskim i tym samym w Polsce. Aktywność gospodarcza na poziomie 0-2% PKB. Alternatywnie założono możliwość wystąpienia wysokich cen ropy naftowej i paliw gotowych, co może być skutkiem zaognienia politycznej sytuacji międzynarodowej lub wprowadzenia regulacji fiskalnych i środowiskowych. Sytuacja geopolityczna wpływać może niekorzystnie na złotego osłabiając go do poziomu, w którym nie będzie mógł rekompensować zmian cen surowca do produkcji paliw. Stagnacja gospodarcza i wzrost bezrobocia będą skutkować zmniejszeniem zapotrzebowania na paliwa z krajowych rafinerii, które zostaną skierowane w większej części na eksport. Relacje zużycia benzyna-auto-gaz poprawi nieco sprzedaż autogazu ale trzeba pamiętać, iż jest to produkt w 90% importowany. Wysokie ceny zmniejszą też zapotrzebowanie na lekki olej opałowy jako drogie paliwo z drogiej ropy naftowej. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się jedynie na około 26 mln m³.

FIG. 25 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA CIEKŁE W LATACH 2011 – 2020 (W MLN M³)



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

Przygotowane scenariusze zakładają 3 różne drogi rozwoju gospodarki krajowej przy uwzględnieniu zmian notowań ropy i paliw na rynkach międzynarodowych, możliwym procesie zmian wartości złotego, dalszym rozwoju floty pojazdów oraz zmian w poziomie zamożności społeczeństwa polskiego.

Scenariusz bazowy zbudowany na założeniu wzrostu gospodarczego Polski w granicach 3-4% PKB rocznie, zakłada on stabilny rozwój gospodarki, co wiąże się ze wzrostem zapotrzebowania na paliwa ciekłe, a głównie na olej napędowy. Szacowany wzrost konsumpcji oleju napędowego w prognozowanym okresie założono na poziomie zbliżonym do zmian PKB przy czym w latach 2011-2013, ze względu na intensywny wzrost

bowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2020 ocenia się na około 30 mln m³.

Scenariusz optymistyczny zakłada wzrost gospodarczy Polski na poziomie 4-6% rocznie oraz pozytywną koniunkturę handlową i gospodarczą na rynkach międzynarodowych. Zakłada się, iż notowania ropy naftowej i paliw nie będą rosły szybciej niż o 10% rocznie, a wzrost zamożności społeczeństwa spowoduje zwiększone zainteresowanie zakupami nowych i nowoczesnych samochodów do poziomów jakie obecnie obserwujemy w państwach Europy Zachodniej. Wariant ten zakłada utrzymanie obciążeń fiskalnych na niezmiennych poziomach czego konsekwencją będzie wzrost floty pojazdów z silnikami Diesla przy jednoczesnym wzroście liczy-

Obserwując z perspektywy roku 2010 gospodarkę światową i rynek krajowy Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego spodziewa się realizacji wariantu bazowego z większym odchyleniem w kierunku wariantu optymistycznego niż pesymistycznego. Oczywiście wiele zależeć będzie od tego jak będzie zmieniała się sytuacja geopolityczna – w aspekcie notowań ropy naftowej, czy gospodarcza – w aspekcie zmian czynników makroekonomicznych na rynku światowym. To wszystko będzie rzutowało na rynek polski, który w 97% uzależniony jest od dostaw ropy naftowej z zagranicy. Nie bez znaczenia pozostanie też fakt wdrażania do gospodarki polskiej dyrektyw środowiskowych i jakościowych wprowadzanych w Unii Europejskiej.

INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

Budząca się ze stagnacji gospodarka światowa wymusiła wzrost popytu na surowce energetyczne, a to przełożyło się na wzrost cen paliw oferowanych w hurcie i w detalu. Trendy światowe przeniosły się na rynek polski i spowodowały, iż kierowcy chcąc zatanować samochód musieli głębiej sięgnąć do portfela. W przypadku benzyn silnikowych przełożyło się to bezpośrednio na poziom krajowego popytu dla tego gatunku paliwa. Pewnym ratunkiem dla podtrzymania poziomu sprzedaży benzyn była różnica pomiędzy cenami w kraju, a cenami u naszych bezpośrednich unijnych sąsiadów, co przekładało się na wzrost przygranicznej turystyki paliwowej. W przypadku oleju napędowego, będącego głównym paliwem dla gospodarki,

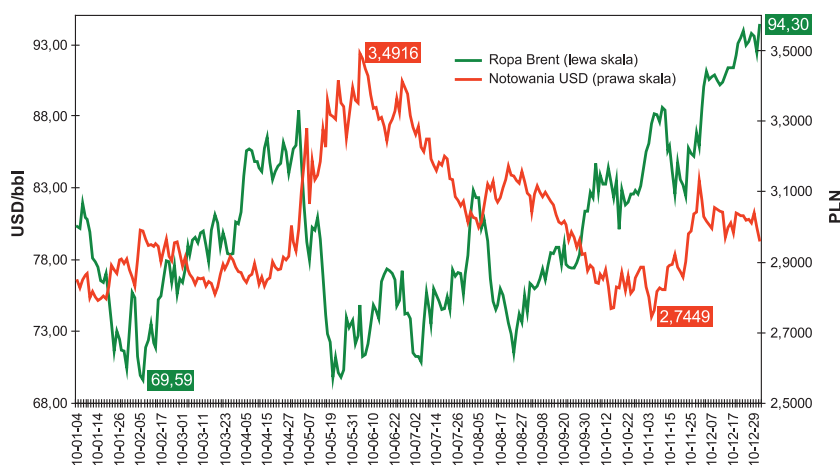
samochodowych na całym świecie. W Polsce dodatkowo na poziom cen wpływa relacja pomiędzy dolarem US a polskim złotym. Zwykle ta relacja osłabia nieco tempo podwyżek cen, ale też tempo obniżek kiedy spadają notowania ropy i paliw. Pod koniec roku 2010 w Polsce mieliśmy do czynienia ze skumulowaniem się wzrostów zarówno ropy i paliw gotowych, jak i wartości dolara w stosunku do złotego, co spowodowało znaczne wywindowanie cen na polskich stacjach benzynowych. Notowania ropy Brent, która jest wyznacznikiem cenowym dla rynku europejskiego kształtowały się w roku 2010 następująco (fig. 26).

Notowania ropy naftowej osiągnęły dwa szczyty – pierwszy w końcówce kwietnia,

a następnie po wyraźnym spadku w maju trwający już stale wzrost do końca roku. Zmiany notowań odzwierciedlają stan nastrojów na rynkach finansowych, który wobec stabilnych czynników fundamentalnych określających relacje popytu i podaży na rynku ropy był decydującym elementem kształtującym poziomy notowań ropy naftowej. Tak więc przedział w jakim poruszały się notowania ropy ostatecznie został określony w widełkach 69,59 USD/bbl do 94,30 USD/bbl. Poziomy te były zgodne z oczekiwaniami POPIHN przy konstrukcji prognoz popytu na rok 2010. Sygnały napływające z rynku amerykańskiego, azjatyckiego, a także europejskiego o powrocie gospodarek tych regionów na ścieżkę wzrostu gospodarczego określiły wzrost notowań ropy naftowej na poziomie 29% w stosunku do średniej wielkości notowań z roku 2009. Jednocześnie w trendzie odwrotnym do ropy kształtowały się notowania dolara US, który jest główną walutą transakcji naftowych. Niestety osłabienie wartości dolara US nie było w stanie w całości skompensować wzrostu notowań ropy naftowej. Elementy wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne, a więc notowania ropy naftowej, głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara, kształtowały się w roku 2010 następująco (fig. 27).

Ożywienie gospodarcze w najbardziej znaczących regionach świata znalazło odbicie we wzroście notowań ropy naftowej i oleju napędowego na poziomie 29% w stosunku

FIG. 26 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2010 ROKU



Źródło: e-petrol.pl, POPIHN

ważnym elementem stymulującym popyt był wzrost krajowego PKB szacowany na około 3,8%. I mimo iż ceny detaliczne paliwa do silników Diesla znacznie wzrosły, to nie było to dostatecznym powodem aby powstrzymać istotny wzrost zapotrzebowania na ten gatunek paliw ciekłych w kraju. Wzrost cen paliw był konsekwencją wzrostu tzw. parytetu importowego, którego głównymi składnikami są notowania giełdowe gotowych paliw i kurs złotego w stosunku do dolara US, a który jednocześnie jest podstawą do budowy cen przez polskich producentów paliw ciekłych. Ceny na rynku naftowym oparte są na dolarze US, a tym samym relacje pomiędzy notowaniami ropy i paliw gotowych a kursem dolara rzutują na ceny paliw wlewanych do бакów

FIG. 27 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US

Wyszczególnienie	ROK 2009		ROK 2010		Wskaźnik 2010 do 2009 2009=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Notowania ropy Brent	61,75	USD/bbl	79,60	USD/bbl	129
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	589,4	USD/tonę	742,6	USD/tonę	126
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	542,1	USD/tonę	697,2	USD/tonę	129
Kurs US Dolara	3,1216	PLN	3,0174	PLN	97

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

do wyników z roku 2009. Nieco mniejszy popyt, podyktowany m. in. wysokimi cenami, określił wzrost poziomu notowań benzyny premium na 26%. Jednocześnie dolar US osłabił się w relacji do złotego jedynie o 3%, co jedynie złagodziło nieco skalę podwyżek na rynku krajowym. Ponieważ wszystkie transakcje przeprowadzane na rynku naftowym finansowane są w dolarach US, tendencje notowań ropy i kursu dolara są zwykle odwrotnie proporcjonalne. Średnie wielkości zmian tych dwóch elementów cenotwórczych na rynku polskim w roku 2010 kształtowały się po poszczególnych miesiącach jak na wykresie fig. 28.

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

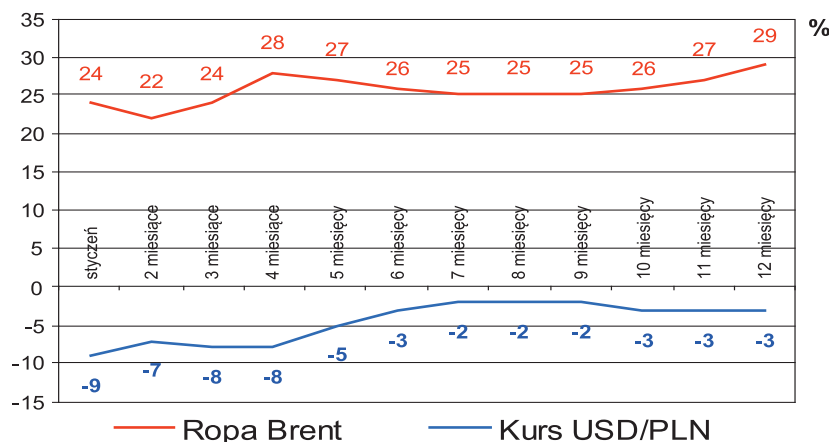
Światowe ożywienie gospodarcze widoczne jest szczególnie we wzroście notowań dla oleju napędowego – głównego paliwa transportowego gospodarki. Po poszczególnych miesiącach 2010 roku obserwowano stałą tendencję do wzrostu dynamiki notowań tego gatunku paliwa, aż ostatecznie wysokość tego wzrostu osiągnęła wartość identyczną jak dla ropy naftowej, tj.: 29%. Na skutek ograniczonego popytu i spowodowanej polityką UE dieselizacji transportu, a co za tym idzie nadprodukcją benzyn na rynku europejskim, wolniej rosły ceny benzyn. Spowolnienie gospodarcze z roku 2009 dało czas producentom europejskim na dostosowanie rynku diesla do wzmożonego zapotrzebowania, które było obserwowane w roku 2008 i ponownie wystąpiło już od początku roku 2010.

Jak już wspomniano, transakcje na rynku naftowym zawierane są w dolarach US, a kurs dolara jest jednym z głównych składników parytetu importowego, dlatego zasadnicze znaczenie dla ceny ostatecznej paliw w Polsce ma relacja dolara w stosunku do złotego, a ta uległa osłabieniu o 3% w stosunku do średniej z 2009 roku osiągając poziom 3,02 PLN za USD.

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

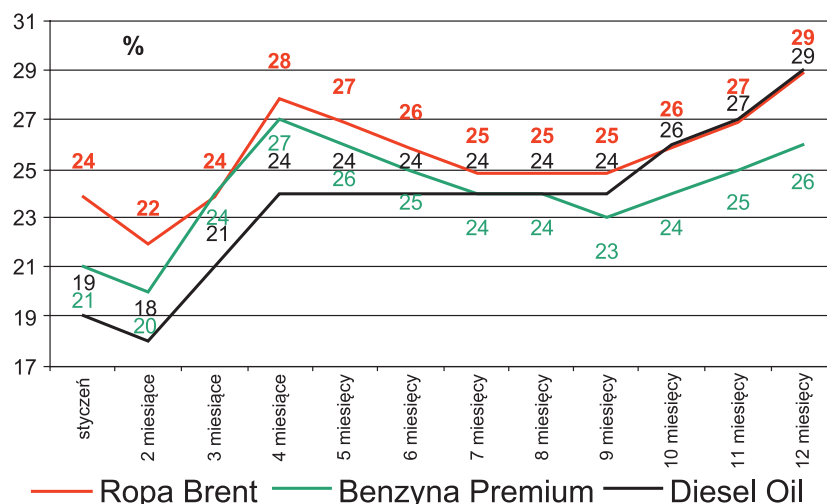
Średnia cena brutto benzyny 95 u obu polskich głównych producentów wzrosła mniej niż wynikałoby to ze wzrostu notowań giełdowych (mimo wzrostu opłaty paliwowej o około 6%). Nie uległa zmianie stawka podatku akcyzowego.

➤ FIG. 28 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W ROKU 2010 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2009 [%]



Źródło: POPiHN i epetrol.pl

➤ FIG. 29 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W ROKU 2010 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2009 [%]



Źródło: POPiHN i epetrol.pl

➤ FIG. 30 PORÓWNIANIE CEN HURTOWYCH BENZYN SILNIKOWYCH U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Wyszczególnienie	ROK 2009		ROK 2010		Wskaźnik 2010 do 2009 2009=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Benzyna EU95 PKN ORLEN brutto (bez VAT)	3 189	PLN/1000 l	3 547	PLN/1000 l	111
Akcyza	1 565	PLN/1000 l	1 565	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	87	PLN/1000 l	93	PLN/1000 l	106
Benzyna EU95 PKN ORLEN netto	1 527	PLN/1000 l	1 879	PLN/1000 l	123
Benzyna EU95 GRUPA LOTOS brutto (bez VAT)	3 190	PLN/1000 l	3 544	PLN/1000 l	111
Benzyna EU95 GRUPA LOTOS netto	1 528	PLN/1000 l	1 876	PLN/1000 l	123

Źródło: PKN ORLEN SA, Grupa LOTOS SA, POPiHN

Relacje pomiędzy złotym, dolarem, a notowaniami paliw gotowych spowodowały, iż cena netto (bez podatków) ustalona została ostatecznie na poziomie wyższym niż w roku 2009, lecz jednocześnie niższym o 3 punkty procentowe niż wzrost notowań giełdowych.

Relacje cenowe na polskim rynku hurtowym oleju napędowego, nieco odmiennie w stosunku do benzyn, przedstawia tabela fig. 31.

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

Wyszczególnienie	ROK 2009		ROK 2010		Wskaźnik 2010 do 2009 2009=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
ON o zaw. S 0,001% PKN ORLEN brutto (bez VAT)	2 810	PLN/1000 l	3 306	PLN/1000 l	118
Akcya ON o zaw. S 0,001%	1 048	PLN/1000 l	1 048	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	98	PLN/1000 l	234	PLN/1000 l	239
ON o zaw. S 0,001% PKN ORLEN netto	1 664	PLN/1000 l	2 022	PLN/1000 l	122
ON o zaw. S 0,001% GRUPA LOTOS brutto (bez VAT)	2 814	PLN/1000 l	3 307	PLN/1000 l	118
ON o zaw. S 0,001% GRUPA LOTOS netto	1 668	PLN/1000 l	2 023	PLN/1000 l	121

Źródło: Opracowanie własne na bazie danych PKN ORLEN SA, Grupa LOTOS SA

Średnia cena hurtowa dla oleju napędowego była wyższa niż w roku 2009 o około 18%, czyli wzrost był o 7 punktów procentowych większy niż w przypadku benzyny silnikowej. Przy wzroście notowań na rynku międzynarodowym na poziomie 29% wzrost na rynku polskim został złagodzony rosnącą wartością złotego. Z drugiej strony na poziom wzrostu ceny brutto miał wpływ podniesiony poziom opłaty paliwowej dla paliw do silnika Diesla z 98 do 234 PLN na 1000 litrów, co było konsekwencją realizacji uzgodnień z Unią Europejską w sprawie wysokości stawek podatku akcyzowego.

W roku 2010 zmniejszeniu uległa różnica pomiędzy ceną benzyny 95 a oleju napędowego. Nie było jednak sytuacji, kiedy ceny tych obu paliw zrównałyby się ze sobą lub zamieniły miejscami. Przypomnijmy, że z taką sytuacją mieliśmy do czynienia w roku 2008. Również pod koniec września w roku 2010 notowania giełdowe oleju napędowego były nieznacznie wyższe od notowań benzyny premium, ale relacja ta była krótkotrwała i nie przełożyła się na ceny hurtowe w Polsce. Na rynku polskim dodatkowo różnicę w cenie wzmacnia niższy o 517 PLN poziom stawki podatku akcyzowego dla oleju napędowego korygowany w roku 2010 wzrostem o 136 PLN opłaty

paliwowej. Trendy kształtujące ceny hurtowe przeniosły się na poziom cen detalicznych, co przedstawione zostało w tabeli fig. 32.

Wzrosty ceny benzyny 95 i oleju napędowego osiągnęły istotne poziomy, ale warto zauważyć, iż w obu przypadkach były o 1 punkt procentowy niższe, niż wzrosty cen hurtowych. Mniejszy procentowy wzrost średniej ceny detalicznej benzyny 95 spowo-

znaczny wzrostem ceny średniej, ale cena ta ciągle pozostaje poniżej poziomu opłacalności stosowania określonej jako 60% ceny benzyny 95. Wprawdzie relacja cenowa autogaz – benzyna 95 wzrosła o 5 punktów procentowych w stosunku do wyniku z roku 2009, to jednak i tak średnia cena autogazu w roku 2010 stanowiła 49% ceny benzyny 95.

Średnie ceny detaliczne oleju napędowego w roku 2010 były o 17% wyższe niż średnie ceny tego paliwa w roku 2009. Główne powody wzrostu to wysokie notowania giełdowe, wzrost opłaty paliwowej, a także znaczny wzrost popytu ze strony sektora transportowego w kraju. W Polsce znaczny udział w sprzedaży detalicznej oleju napędowego mają firmy działające na rynku poza sieciami największych operatorów stacji paliw, oferujące niższe ceny przy dystrybutorach, co było dodatkowym elementem tonującym wzrosty cen.

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

Od początku 2009 roku ceny paliw rosły nieprzerwanie. Końcówka roku 2010 to okres, kiedy kierowcy niedowierzali patrząc na pylony stacji paliwowych. To okres, w którym ceny benzyn silnikowych i auto-

FIG. 32 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

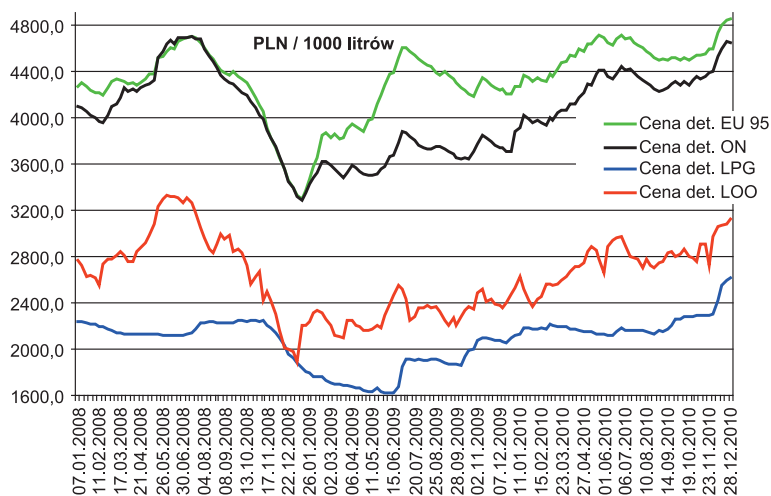
Wyszczególnienie	ROK 2009		ROK 2010		Wskaźnik 2010 do 2009 2009=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	4,14	PLN/litr	4,56	PLN/litr	110
Średnia cena detaliczna ON	3,67	PLN/litr	4,28	PLN/litr	117
Średnia cena detaliczna autogazu	1,84	PLN/litr	2,22	PLN/litr	121

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

dowany był zarówno słabszym popytem na ten gatunek paliwa, jak również znacznie mniejszym wzrostem opłaty paliwowej niż miało to miejsce w przypadku oleju napędowego. Benzyna jest głównie paliwem do silników samochodów osobowych i popyt na to paliwo jest stymulowany ceną. W przypadku pełnego zaspokojenia popytu – a tak jest na rynku europejskim – nie dziwi fakt wzrostu ceny benzyny tylko o taką wartość, która nie spowoduje znaczącego spadku konsumpcji w kraju. Relatywnie wysokie ceny benzyny wpłynęły na zapotrzebowanie na autogaz – paliwo alternatywne dla benzyn. Również w przypadku tego gatunku paliwa mieliśmy do czynienia ze

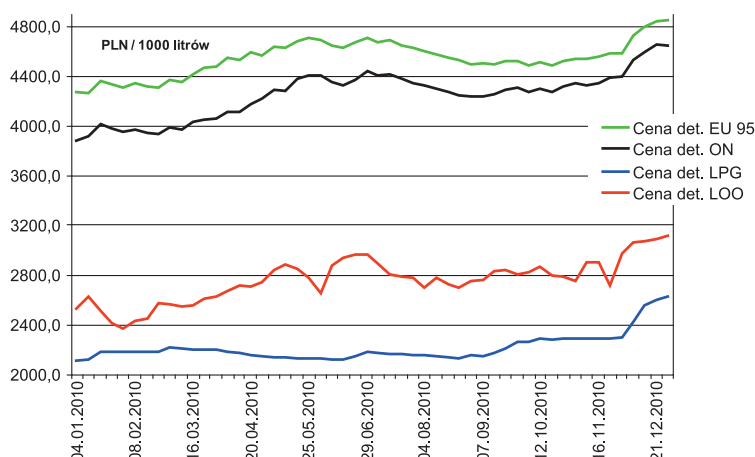
gazu osiągnęły poziomy nigdy wcześniej nieobserwowane. Jedynie ceny detaliczne oleju napędowego były nieco wyższe w czerwcu 2008 roku, przy rekordowych notowaniach ropy i w szczycie wzrostu wskaźników ekonomicznych w Europie i na świecie. Taki poziom cen został spowodowany nałożeniem się wzrostów notowań ropy i gotowych paliw oraz osłabieniem kursu złotego w stosunku do dolara US. Zwykle trendy zmian notowań ropy i kursu dolara są przeciwstawne, a tym razem podążyły w tym samym kierunku – ku wyższemu. Wykres fig. 35 pokazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych, a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce.

FIG. 33 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2008-2010 [PLN / 1000 LITRÓW]



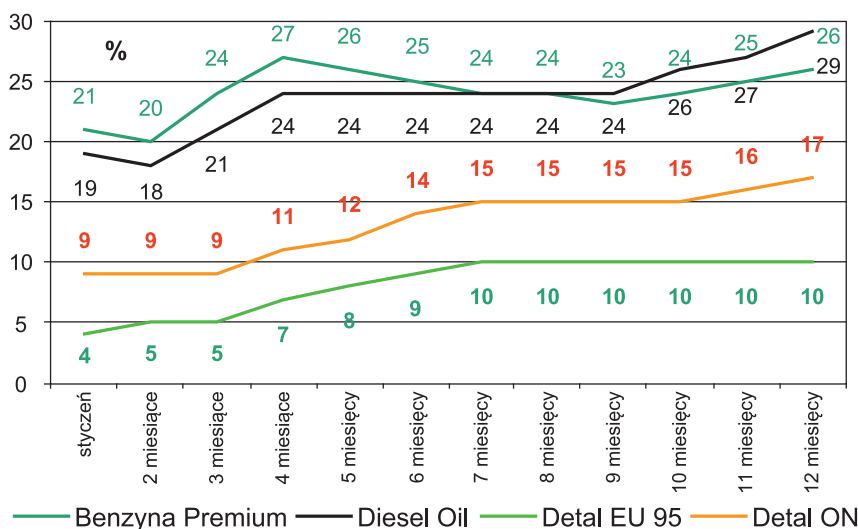
Źródło: Opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP i ARE

FIG. 34 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG, I LOO W 2010 ROKU [PLN / 1000 LITRÓW]



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

FIG. 35 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ PALIW ORAZ CEN DETALICZNYCH EU 95 I ON W POLSCE W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2009 [%]



Źródło: POPiHN, e-petrol.pl

Rozwijająca się gospodarka powodowała, iż kupowano olej napędowy mimo istotnych wzrostów cen. Pozwalało to również podnieść ceny tego gatunku paliwa o większy procent niż w przypadku benzyn. Praktycznie nie było tu bariery popytu, a głównym regulatorem był poziom konkurencji cenowej pomiędzy poszczególnymi operatorami stacji paliw. W przypadku benzyn firmy paliwowe starały się tak kształtować ceny, aby nie przekroczyć psychologicznej granicy 5 PLN za litr, co mogłoby doprowadzić do zdecydowanej redukcji popytu. Mimo kilkuprocentowego wzrostu średniej płacy krajowej polscy kierowcy mogli kupić zdecydowanie mniej paliw niż przed rokiem. Widać to niestety po wynikach konsumpcji benzyn.

Podobnie jak w latach poprzednich najczęściej za paliwa do samochodów trzeba było płacić na stacjach typu premium w tym zlokalizowanych przy autostradach – należących do takich operatorów jak BP, Grupa LOTOS, PKN ORLEN, Shell czy Statoil. Taniej było na stacjach segmentu ekonomicznego pod logo Lukoil, 1-2-3 (Statoil) czy Bliska (PKN ORLEN) oraz na stacjach operatorów niezależnych, najtaniej zaś na stacjach przymarketowych i bezobsługowych firmy Neste i ST1. Najtańszy autogaz można było kupić na sprzedających tylko to paliwo stacjach operatorów niezależnych, ale w tych miejscach nie zawsze niska cena łączyła się z wysoką jakością paliwa, którą generalnie gwarantuje znana marka operatora.

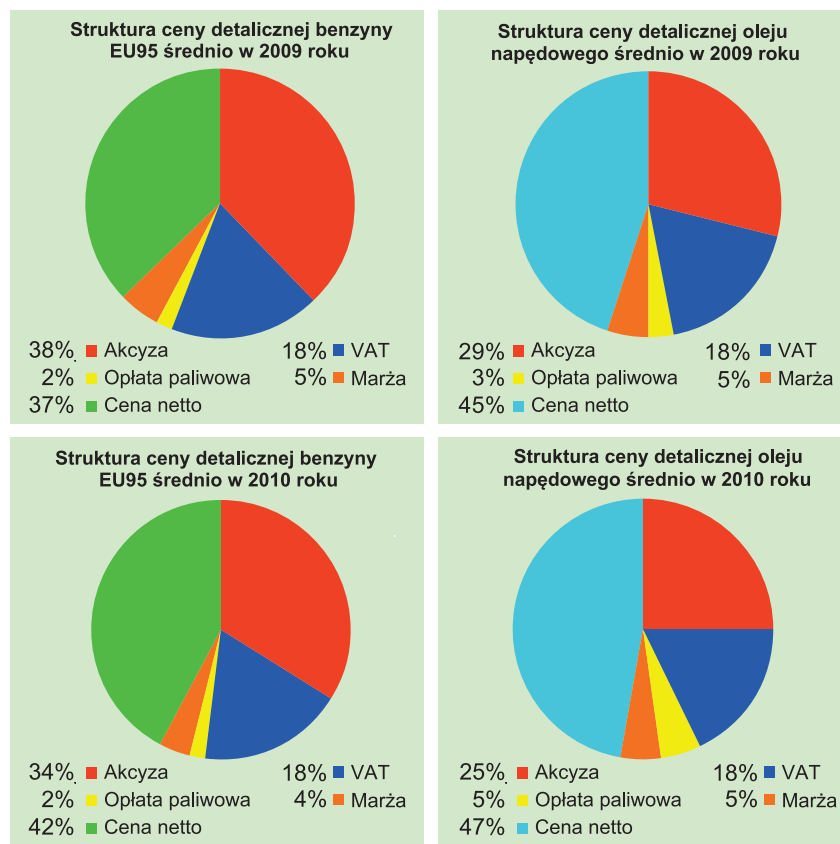
Zwyczaj utrzymywania niższych cen poza dużymi aglomeracjami nieco uległ zmianie i można było w miastach taniej kupić paliwo niż na przykład na stacjach przy głównych szlakach komunikacyjnych.

Podobnie jak w latach ubiegłych w poszczególnych rejonach kraju – a czasami nawet na terenie poszczególnych miast – obserwowano znaczne zróżnicowanie cen na stacjach poszczególnych operatorów. Wpływ na cenę miała głównie lokalizacja stacji i ich standard, a różnice cen dochodziły do 20 groszy na litrze. Czynniki determinujące poziomy cen detalicznych w różnych rejonach kraju była wysokość popytu, skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, a także kompleksowość oferowanych usług i tym samym wysokość realizowanych marż pozapaliwowych. Zauważalną zmianą było spłaszczenie różnicy ceny pomiędzy benzyną 95 i olejem napędowym. O ile jeszcze w roku 2009 ta wielkość wynosiła średnio 47 groszy na litrze, to w roku 2010 już tylko 28 groszy na litr. Należy oczekiwać, iż proces ten będzie kontynuowany i już wkrótce ceny obu gatunków głównych paliw silnikowych bardzo się do siebie zbliżą.

Pomiędzy poszczególnymi rejonami kraju utrzymywała się duża rozpiętość cenowa wzmocniana jeszcze sezonowo wyjazdami urlopowymi. Wprawdzie zjawisko to uległo częściowemu rozmyciu poprzez budowę nowych czy przejęcia istniejących stacji paliw przez „droższych” i „tańszych” operatorów stacji, ale nadal jest zauważalne. Statystycznie najdroższymi województwami w kraju są: mazowieckie, małopolskie, podkarpackie i lubelskie. Najwyższe ceny paliw w kraju obserwowano właśnie w dużych aglomeracjach tych województw, ale w okresie letnich wakacji zdecydowanie drożej bywa na trasach w kierunku morza i nad samym morzem, a zimą tankowanie w okolicach podgórskich jest znacznie bardziej kosztowne niż w pozostałych częściach kraju. Dodatkowo unijni turyści paliwowi powodują utrzymywanie wysokich cen na stacjach przygranicznych.

Średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w roku 2010 roku kształtowały

FIG. 37 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH



Źródło: Obliczenia własne POPIHN

się w kraju następująco (fig. 36). Łączne obciążenia podatkowe dla benzyny 95 wzrosły o 3 % w stosunku do średniej w roku 2009, przy czym akcyza nie uległa zmianie, a opłata paliwowa wzrosła o 6%. Podwyżka była skutkiem wzrostu ceny netto i opłaty paliwowej, a tym samym wzrósł odprowadzony VAT, który jest podatkiem od ceny netto, ale też podatkiem od pozostałych podatków, gdyż wyliczany jest jako ostatnie obciążenie fiskalne produktu.

Średnie roczne obciążenia podatkowe dla oleju napędowego wzrosły w roku 2010

– w stosunku do średnich z roku 2009 – o 14%. To oznacza, że z portfeli kierowców ubyło około 250 PLN po zakupie każdego 1000 litrów paliwa. Nie zmieniono stawki podatku akcyzowego, ale wzrosła prawie 2,5-krotnie opłata paliwowa dostosowując krajową stawkę podatku akcyzowego (akcyza + opłata paliwowa) do wymagań Unii Europejskiej określonych w uzgodnieniach akcyjnych dla Polski. Skutkiem wzrostu ceny netto i opłaty paliwowej była podwyżka odprowadzonego VAT.

Wyższy poziom cen detalicznych niż w roku 2009 spowodował, iż w strukturze ceny obu gatunków paliw silnikowych udział podatków uległ obniżeniu. Dla benzyny 95 spadek ten wyniósł 6% osiągając poziom 54% ceny każdego litra tego paliwa, a dla oleju napędowego 3%, co przekłada się na 48% udział w cenie detalicznej. Wprawdzie udział podatków w cenie detalicznej paliw nieco się obniżył, to i tak jest na wysokim poziomie, tym bardziej, że marża wciąż utrzymywała się na niskim poziomie. Spadek udziału podatków w średniej cenie detalicznej spowodowany był znacznymi wzrostami ceny netto, gdyż akcyza i opłata paliwowa są opłatami o stałej wysokości niezależnej od ceny netto paliwa. W przypadku oleju napędowego na kształt struktury

FIG. 36 PORÓWNANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH

Wyszczególnienie	ROK 2009		ROK 2010		Wskaźnik 2010 do 2009 2009=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opt.pal.)	2 399	PLN/1000 l	2 479	PLN/1000 l	103
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opt.pal.)	1 807	PLN/1000 l	2 053	PLN/1000 l	114
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	58	%	54	%	94
% udział podatków w cenie detalicznej ON	49	%	48	%	97

Źródło: Opracowanie własne POPIHN

FIG. 38 STRUKTURA CENY DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH (W PLN/LITR)

	Benzyna Eurosuper 95						Olej napędowy					
	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Marża	Cena netto
Średnia rok 2009	4,14	1,57	0,75	0,09	0,20	1,53	3,67	1,05	0,66	0,10	0,20	1,66
Średnia rok 2010	4,56	1,57	0,82	0,09	0,20	1,88	4,28	1,05	0,77	0,23	0,21	2,02
% zmiany	10,1	0,0	10,1	0,0	-2,7	22,9	16,6	0,0	16,6	130,0	5,1	21,7

Źródło: Obliczenia własne POPiHN

FIG. 39 ŚREDNIE CENY EX POMPA I PODATKI W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2010 ROKU W EURO / 1000 LITRÓW

1	Benzyna Eurosuper 95				6	Olej napędowy				
	2 Cena sprzedaży	3 Cena bez podatków	4 Akcyza	5 Vat kwotowo		7 Cena sprzedaży	8 Cena bez podatków	9 Akcyza	10 Vat kwotowo	11 VAT [%]
POLSKA	1 225,1	585,6	418,6	220,9	POLSKA	1 174,6	639,1	323,7	211,8	22
Średnia europejska	1 328,4	585,1	517,5	225,7	Średnia europejska	1 224,5	625,0	391,6	207,9	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	92%	100%	81%	98%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	96%	102%	83%	102%	15

1 EUR = 3,9603 PLN

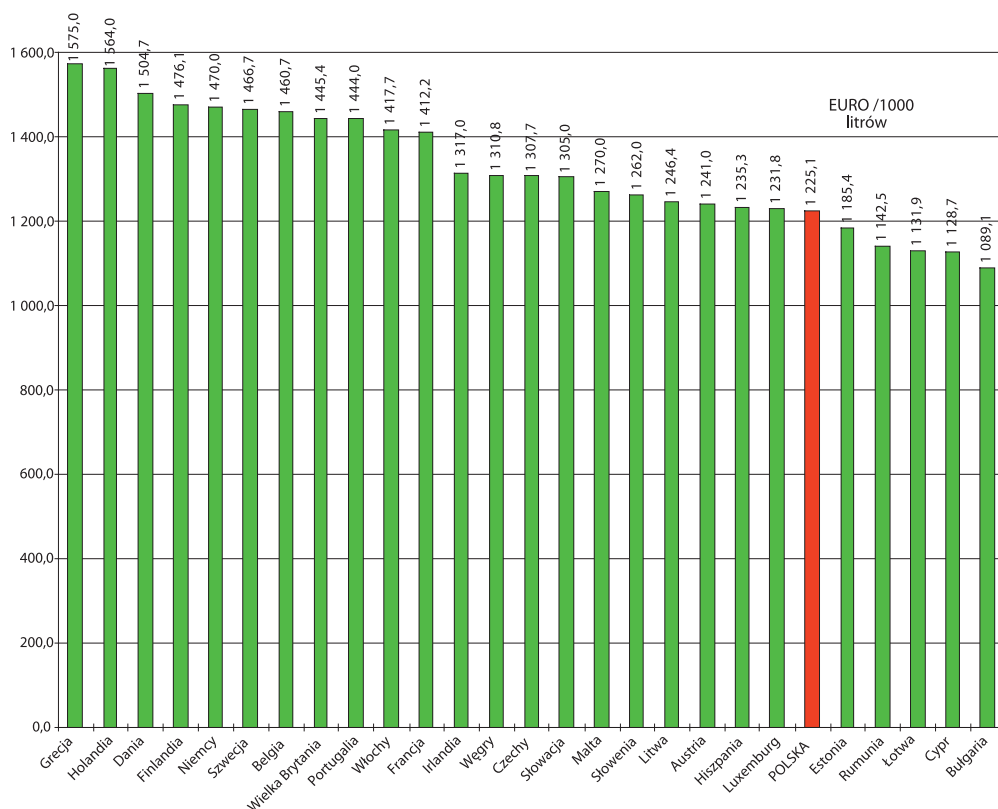
Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

wpływ miało też znaczne podniesienie opłaty paliwowej. Struktura średnich rocznych cen detalicznych dla benzyny 95 i oleju napędowego – w porównaniu średnich cen z roku 2010 do średnich z roku 2009 – kształtowała się w sposób przedstawiony na

wykresach fig. 37. W ujęciu wartościowym struktury cen przedstawiają się następująco (fig.38). W tabeli fig. 39 przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z krajowymi cenami na koniec grudnia 2010.

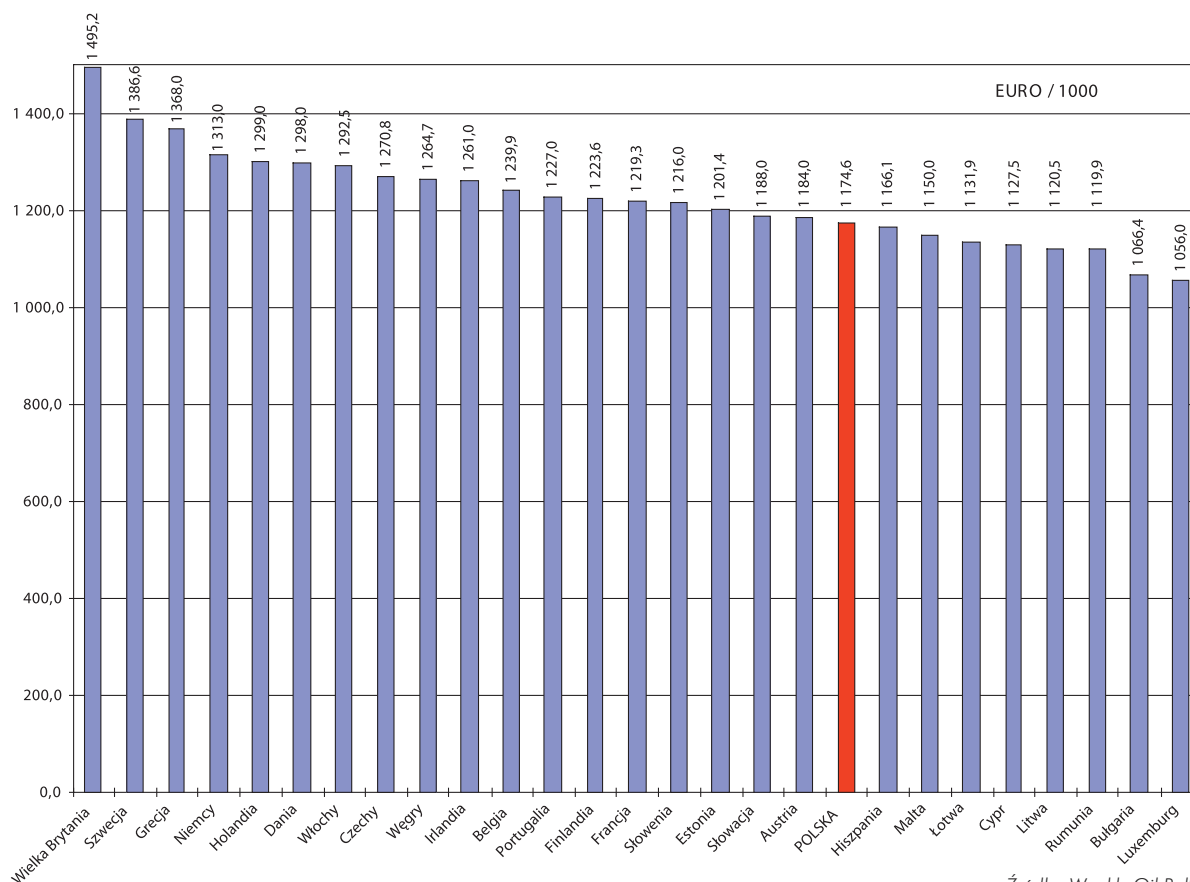
Podobnie jak w roku 2009 Polska należała do krajów z najniższymi cenami paliw w gronie 27 krajów Unii Europejskiej. Pod koniec grudnia 2010 detaliczne ceny krajowe benzyny 95 były o 8% a oleju napędowego o 4% niższe od średnich cen europejskich.

FIG. 40 CENY EX POMPA EU 95 W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2010 ROKU



Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

FIG. 41 CENY EX POMPA OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE I W POLSCE
NA KONIEC GRUDNIA 2010 ROKU



Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

Krajowa cena netto (bez podatków) benzyny 95 była na poziomie średniej ceny europejskiej, a oleju napędowego o 2 % wyższa niż średnia dla krajów UE. Warto zauważyć, że ceny netto w całej Unii są bardzo zbliżone, a różnice w cenach detalicznych tworzą w głównej mierze podatki w poszczególnych krajach oraz wysokość marży. Dla przykładu na koniec grudnia różnica między najwyższą i najniższą ceną netto wyniosła 118 EURO, a między najwyższą i najniższą ceną brutto 486 EURO.

Korzystny kurs złotego w stosunku do EURO obserwowany w końcu grudnia spowodował, iż mimo wysokiej krajowej stawki VAT dla paliw (22%), podatek ten w wymiarze kwotowym dla benzyny był o 2% niższy od średniej płaconej w państwach Unii. Dla oleju napędowego wartość ta była 2% wyższa od średniej europejskiej. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na EURO) dla benzyny 95 była o 19% niższa od średniej europejskiej i o 17% niższa od średniej europejskiej dla paliwa do silników Diesla.

Jedynie w 5 państwach Unii Europejskiej na stacjach płacono mniej za benzynę 95 niż w Polsce. Żaden z tych krajów nie jest bezpośrednim sąsiadem Polski, a to

skutkowało większymi zakupami w ramach turystyki paliwowej w polskich obszarach przygranicznych. Nieco gorzej było w przypadku oleju napędowego, gdyż 8 krajów sprzedawało taniej, w tym z bezpośrednich sąsiadów Polski tylko Litwa. Tradycyjnie paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach nie będących członkami Unii, były znacznie tańsze niż w Polsce, co z kolei

zachęcało polskich kierowców z tych rejonów do zakupów zagranicznych.

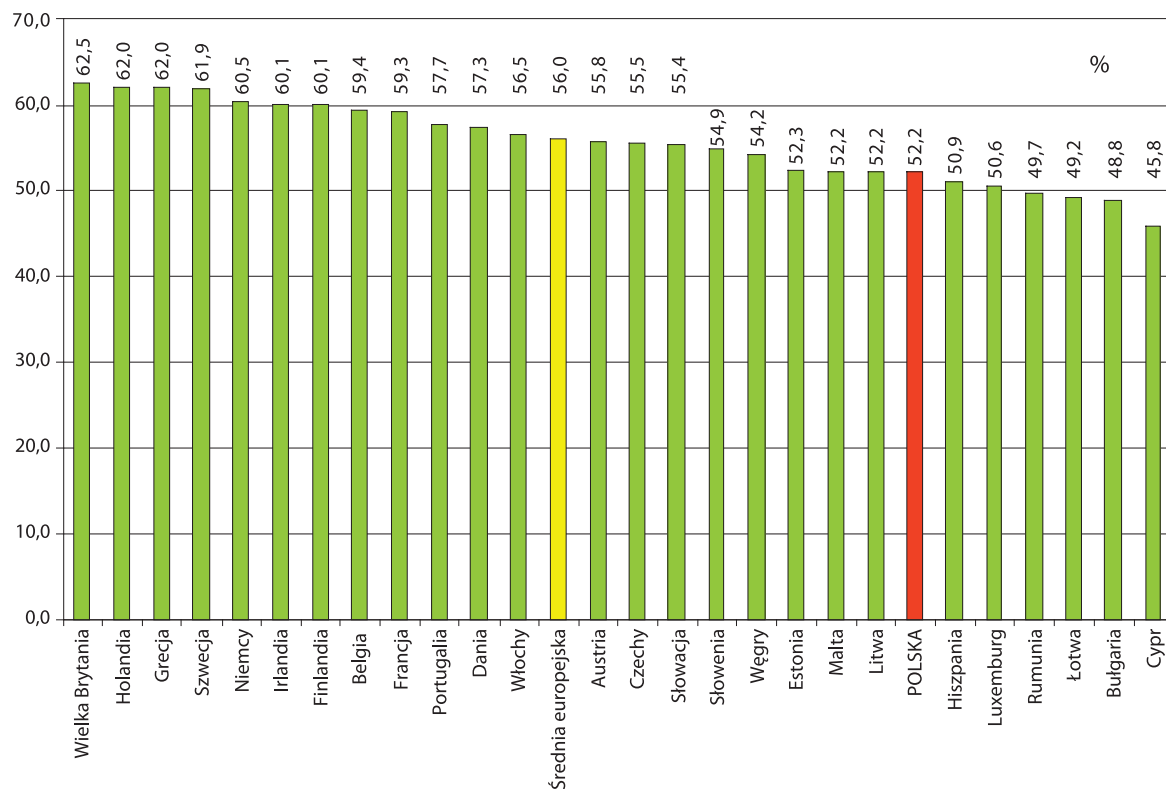
Jak wspomniano powyżej główne różnice w cenach powodowane były w Europie różnymi stawkami podatków nakładanych na paliwa ciekłe. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec roku 2010 prezentują wykresy fig. 42 i fig. 43.

W roku 2010 wprowadzono w Polsce podwyżkę opłaty paliwowej dla oleju napędowego, dopasowując poziom krajowej stawki akcyzy do wymagań Unii Europejskiej dla Polski w okresie przejściowym. Ta nowa stawka 302 EURO za 1000 litrów obowiązywała w roku 2010 i będzie też obowiązywać w roku 2011. Od początku roku 2012 stawka akcyzy w Polsce dla oleju napędowego będzie identyczna jak dla pozostałych krajów UE i wyniesie 330 EURO/1000 litrów. Oznaczać to będzie konieczność podwyższenia podatków dla tego gatunku paliwa, a tym samym krajowe ceny oleju napędowego staną się mniej atrakcyjne w porównaniu z pozostałymi państwami Wspólnoty. Poziom cen będzie dyktowany czynnikami regulującymi rynek europejski, a więc notowaniami paliw gotowych i jeszcze przez jakiś czas, kursem dolara do złotego.



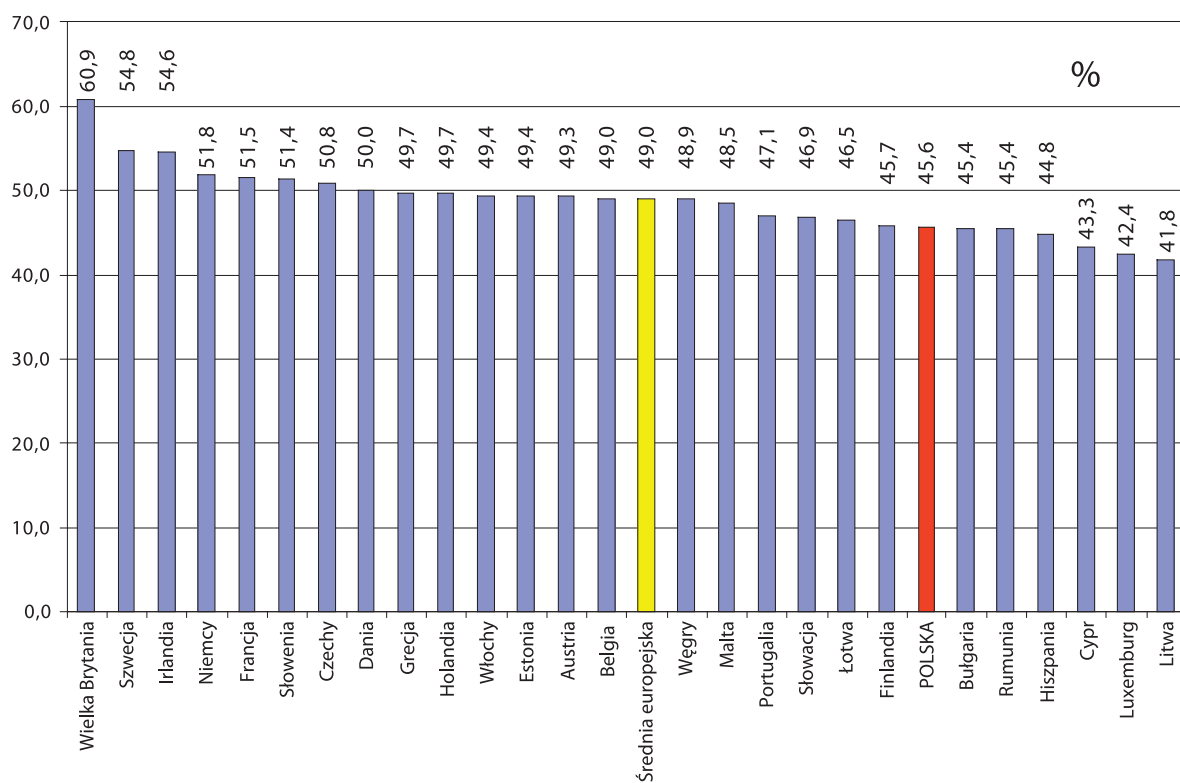
Fot. BP EUROPA

➔ FIG. 42 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2010



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

➔ FIG. 43 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2010



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Informacje ogólne.



Rok 2010 był w Polsce, Europie i na świecie czasem odrabiania strat po zapaści, jakiej globalny rynek olejów smarowych doznał w roku 2009. W Polsce segment olejów dla motoryzacji pozostał na poziomie zbliżonym do zeszłorocznego (122 000 ton, z czego blisko 100 000 ton przypadło na oleje silnikowe). Z kolei segment olejów dla przemysłu zanotował znaczący, bo 16. procentowy wzrost po podobnym spadku rok wcześniej. Tym samym jego wielkość w 2010 wyniosła 101 000 ton sprzedanych środków smarowych. Pomimo, iż tempo odbudowy w przypadku obydwu tych segmentów nie rozłożyło się w ostatnim roku równomiernie, to na koniec 2010 roku znalazły się one w podobnym miejscu.

Na koniec 2010 roku obydwa te segmenty, a zatem i cały rynek, znalazły się na poziomie około 91%¹ stanu z roku 2007, a więc sprzed kryzysu. Całkowity rynek środków smarowych wyniósł natomiast w 2010 blisko 230 000 ton, co jest wielkością zbliżoną do osiągniętej w roku 2006.

W latach 2006 – 2008 (do połowy) obserwowany był w Polsce dynamiczny wzrost rynku, wyrażony osiągniętą ilością sprzedanych produktów. Został on jednak przerwany światowym spowolnieniem gospodarczym. Obecnie, wraz ze stopniowym odbudowywaniem gospodarki, co odzwierciedlał chociażby wzrost PKB w kolejnych kwartałach, rynek wzrasta i w pewnym momencie – najprawdopodobniej w ciągu przyszłego roku lub 2 najbliższych lat – wróci do poziomu sprzed kryzysu. Nadzieje na to podtrzymują w pierwszej kolejności prognozy około 4% wzrostu PKB w Polsce w najbliższych 2-3 latach, coraz lepsza sytuacja gospodarcza w Niemczech, a także czynniki strukturalne związane z szerszymi procesami nadrabiania przez nasz kraj dystansu do gospodarek rozwiniętych państw UE. Ten ostatni element przekłada się chociażby na wzrost liczby samochodów na polskich drogach, maszyn budowlanych pracujących przy licznych inwestycjach infrastrukturalnych, coraz większej ilości połączeń lotniczych, czy wreszcie rosnącej produkcji przemysłowej i konsumpcji wewnętrznej. Reasumując – wzrost gospodar-

czy w naszym kraju przekłada się bezpośrednio na wzrost konsumpcji olejów smarowych, gdyż towarzysząca mu większa aktywność ekonomiczna społeczeństwa powoduje wzrost wykorzystania sprzętu technicznego, do działania którego niezbędne są środki smarne.

Przeciwna sytuacja panuje natomiast na rozwiniętych i nasyconych rynkach Europy Zachodniej, gdzie stan ilościowego nasycenia – do którego dąży dopiero rynek polski – został osiągnięty 20 lat temu.² Od tego czasu rynki tych państw kurczyły się i obecnie trwa tam często stagnacja pokrywająca się z niewielkimi zmianami PKB. Następuje także intensywna zmiana struktury konsumpcji olejów polegająca na przechodzeniu od produktów tańszych, ale mniej skutecznych i trwałych, do nowoczesnych, często droższych, ale wymagających rzadszej wymiany i efektywniejszych energetycznie. Wobec niewielkich zmian w ilości pojazdów i maszyn trend ten miał i nadal ma znaczący wpływ na wielkość rynku – znacznie większy niż w Polsce. Zjawiska te były zatem główną przyczyną tego, iż rynki krajów Europy Zachodniej charakteryzowały się trwałą tendencją spadkową obecnie przechodzącą w stagnację.

W przypadku rynku polskiego również zaczyna występować wyraźny trend odchodzenia od często słabszych pod względem właściwości użytkowych olejów mineralnych, zwłaszcza jednosezonowych.³ Ponadto efekt rosnącego nasycenia olejami syntetycznymi i semi-syntetycznymi jest nadal kompensowany przez napływ używanych pojazdów z zagranicy oraz zmieniające się postawy konsumpcyjne i styl życia społeczeństwa. Przejawem tego ostatniego jest chociażby fakt, iż w wielu rodzinach standardem jest obecnie posiadanie dwóch samochodów, coraz więcej osób osiedla się poza miastem, rośnie mobilność zawodowa.

Polski rynek będzie upodabniał się do dojrzałych rynków zachodnich. Obecnie, w porównaniu z podobną pod wieloma względami Hiszpanią, jest on nadal nie-wielki pod względem wolumenu sprzeda-

ży. Dystans jednak szybko się zmniejsza, zaś zjawiska takie jak kryzysy i załamania gospodarcze mogą ten trend nawet nasilać.

Kluczowy problem branży: opodatkowanie olejów smarowych podatkiem akcyzowym.

Od dawna sygnalizowanym przez branżę problemem jest utrzymywanie opodatkowania olejów smarowych podatkiem akcyzowym – przekłada się to m.in. na wyższą o ok. 1,75 PLN/l cenę oleju smarowego dla końcowego użytkownika.

13 października 2010 wyrokiem sygn. akt I GSK 1171/09 Naczelny Sąd Administracyjny orzekł, że nałożenie podatku akcyzowego na oleje smarowe jest niezgodne z dyrektywą energetyczną i narusza zasadę swobodnej wymiany towarowej między państwami UE.

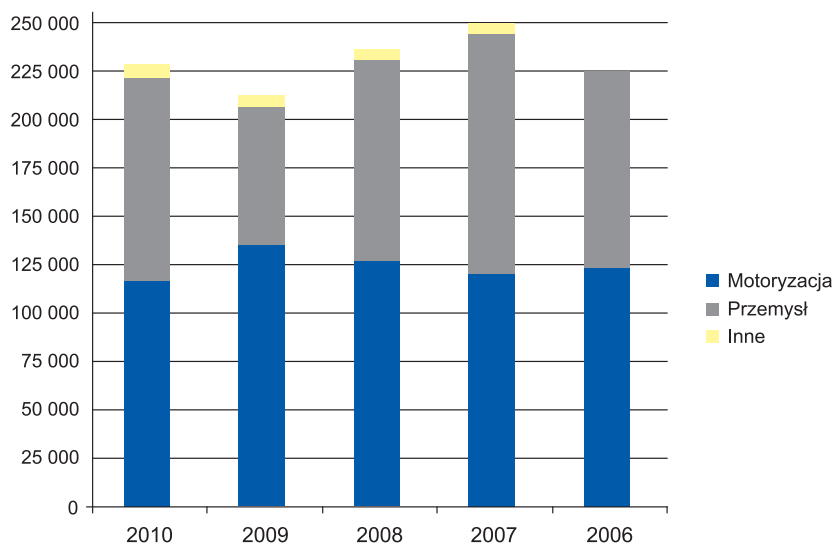
W przywoływanym wyroku Naczelny Sąd Administracyjny uznał, iż zgodnie z Dyrektywą Energetyczną 2003/96/WE oleje smarowe przeznaczone na cele inne niż napędowe i opałowe są wyłączone spod opodatkowania, a co za tym idzie polski ustawodawca nie mógł wprowadzić podatku akcyzowego na te wyroby w kraju. Wyrok NSA utrzymał w mocy orzeczenie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, który odniósł się do wszystkich aspektów sprawy opodatkowania akcyzą olejów smarowych i uznał, że oleje smarowe nie powinny podlegać przepisom dotyczącym kontroli i przemieszczania z dyrektywy 92/12/EWG, czyli nie powinny podlegać procedurze zawieszenia poboru akcyzy. Zdaniem NSA nawet gdyby uznać, że Polska miała prawo wprowadzić podatek konsumpcyjny na oleje smarowe, to dokonano tego z naruszeniem przepisów art. 3 ust. 3 Dyrektywy Horyzontalnej, polski system opodatkowania akcyzą olejów smarowych prowadzi bowiem do zwiększenia formalności związanych z przekraczaniem granic w UE. Orzeczenie NSA wydano na podstawie uprzednio obowiązujących przepisów odnoszących się do podatku akcyzowego, ale jego treść odnosi się także do aktualnie obowiązujących przepisów. Oleje smarowe nadal podlegają przepisom dotyczącym kontroli przy ich przemieszczaniu.

¹ W momencie najcięższego kryzysu przypadającego na rok 2009 wskaźnik ten znajdował się na poziomie około 84%. Oznacza to, iż w 2010 roku rynek znalazł się dokładnie w połowie drogi pomiędzy stanem sprzed kryzysu, a dnem spadków roku 2009.

² Źródło: EUROPALUB

³ Dla porównania: udział silnikowych olejów syntetycznych i semi-syntetycznych w krajach Europy zachodniej bywa nawet o połowę wyższy niż w Polsce.

FIG. 44 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W 2010 ROKU:
GŁÓWNE SEGMENTY NA TLE WSKAŹNIKA WZROSTU
PKB POLSKI RDR



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

Podobny w wymowie wyrok wydał WSA w Łodzi 19 stycznia 2011 r. Wyrok jest o tyle ważny, że należy do pierwszych wydanych pod rządami nowych rozporządzeń w sprawie zwolnień akcyzowych.

Utrzymywanie obłożenia akcyzą olejów smarowych w Polsce destabilizuje rynek, stanowi olbrzymie obciążenie dla spółek poprzez reżim składów podatkowych, przekłada się także na koszty ponoszone przez polskich użytkowników pojazdów, którzy więcej płacą za oleje smarowe. Orzeczenia sądów w indywidualnych

sprawach powodują nierówne traktowanie podmiotów, co z punktu widzenia konkurencji prowadzi do uprzywilejowania jednych i poszkodowania innych podmiotów gospodarczych, co w państwie prawa nie powinno mieć miejsca.

Istnieje olbrzymie prawdopodobieństwo, że na skutek powyższego wyroku inne sądy będą podobnie rozstrzygać w analogicznych kwestiach, z oczywistymi, negatywnymi skutkami dla budżetu państwa (zwrot akcyzy z oprocentowaniem).

Warto dodać, że przy obecnych relacjach cenowych między olejami bazowymi, olejem opałowym i olejem napędowym nie ma zagrożenia dla niewłaściwego stosowania olejów bazowych z wschodniej granicy.

Poza tym nowocześniejsze konstrukcje silników pojazdów jeżdżących obecnie po polskich drogach są – znacznie bardziej niż kiedyś – wrażliwe na drobne nawet zmiany w jakości paliw, zaś ryzyko poważnego uszkodzenia silnika znacznie przewyższa ewentualne korzyści.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego jako główny reprezentant producentów i importerów środków smarnych postuluje pilne podjęcie prac nad zmianą przepisów prawa w tym zakresie i dostosowanie ich do przepisów UE. Rozwiązaniem kompromisowym mogłoby być wprowadzenie zerowej stawki akcyzowej.

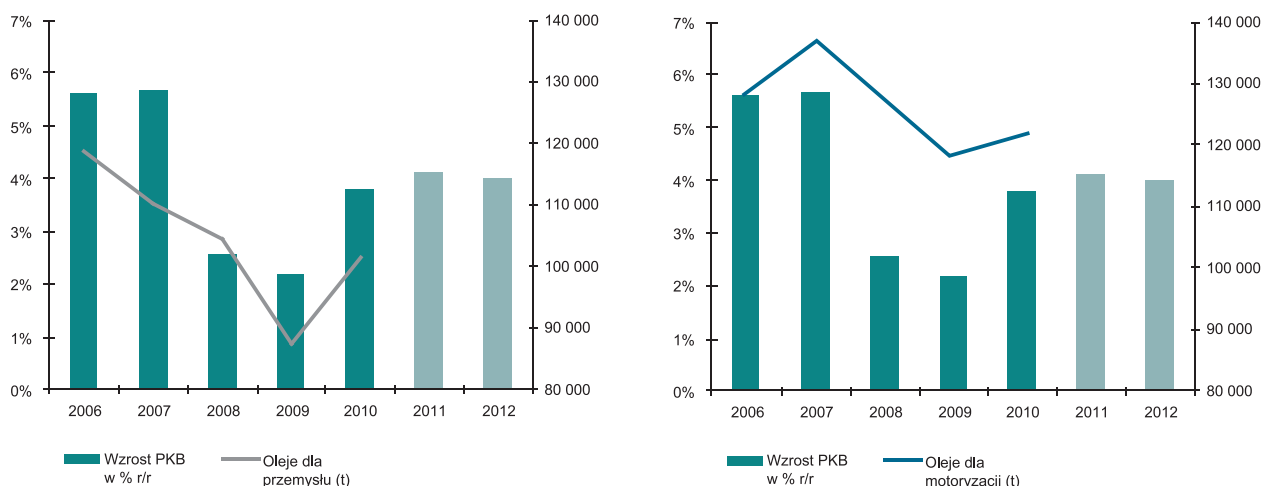
Rynek całkowity

Całkowity rynek olejów smarowych w 2010 roku wyniósł w przybliżeniu około 230 tysięcy ton sprzedanych gotowych olejów dla motoryzacji, przemysłu oraz innych. Oznacza to, iż rynek wzrósł rok do roku o około 8,2 procent osiągając poziom mniej więcej z 2006 roku.

Wzrost ten zawdzięczamy głównie silnemu odbiciu w segmencie olejów dla przemysłu, który zanotował wzrost o ponad 16%.

W przypadku segmentu motoryzacyjnego, zapas nie była tak głęboka, zaś analogiczne odbicie nastąpiło znacznie wcześniej – bo od razu w 2 połowie 2009 roku. Dlatego też wzrost w segmencie dla motoryzacji był w 2010 roku minimalny.

FIG. 45 KWARTALNA EWOLUCJA SEGMENTU MOTORYZACYJNEGO I PRZEMYSŁOWEGO
NA TLE WSKAŹNIKA WZROSTU PKB POLSKI



Źródło: GUS, opracowanie własne POPiHN

FIG. 46 PORÓWNANIE STRUKTURY CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2010 I 2007



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

Obecnie cały rynek znajduje się na poziomie około 91% w stosunku do najlepszego w ostatnich latach roku 2007, kiedy sprzedaż osiągnęła ponad 250 000 ton. Oznacza to, iż rynek nadal jest mniej więcej w połowie drogi do osiągnięcia poziomu z roku 2007.

Dla porównania: w roku 2009, a więc w momencie gdy rynek osiągnął dno, jego wielkość spadła do 84% wielkości sprzed kryzysu.

W przekroju całego rynku nie zachodzą większe zmiany. Dominują oleje silnikowe dla motoryzacji, a także przemysłowe oleje hydrauliczne i grupa zróżnicowanych produktów określanych jako "inne przemysłowe". Oleje silnikowe jednonozonowe stanowią natomiast już jedynie 6% całego rynku, podczas gdy jeszcze w roku 2007 ich udział wynosił 8,5%.

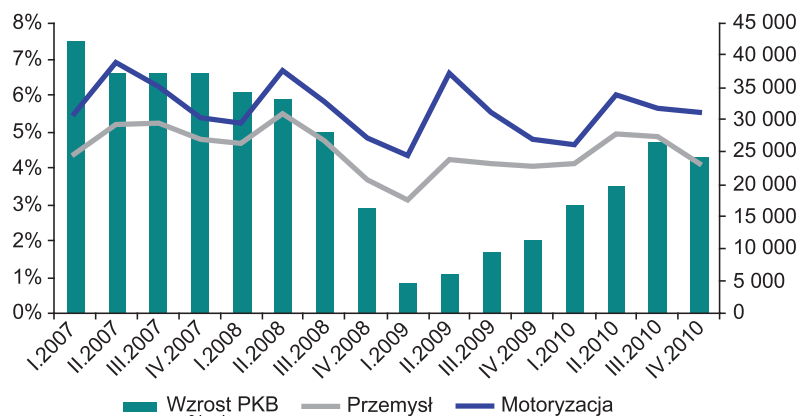
Porównując strukturę rynku polskiego z rynkiem Europy zachodniej (w roku 2007) można w pierwszej kolejności zauważyć podobny udział dominujących w strukturze olejów dla motoryzacji stanowiących średnio w krajach zachodnich około 43% rynku (dla porównania w Polsce stanowi on 53%, zaś 43% to udział samych tylko olejów silnikowych).

Zarówno w przypadku segmentu motoryzacyjnego, jak i przemysłowego zachodzi wyraźna korelacja pomiędzy wielkością sprzedaży, a poziomem PKB. W przypadku olejów dla przemysłu duże znaczenie ma także dodatkowo poziom produkcji przemysłowej.

Optymistyczne prognozy co do PKB w nadchodzących latach mogą oznaczać, że na rynku obserwowany będzie wyraźny trend wzrostowy, zarówno w segmencie motoryzacyjnym, jak i przemysłowym.

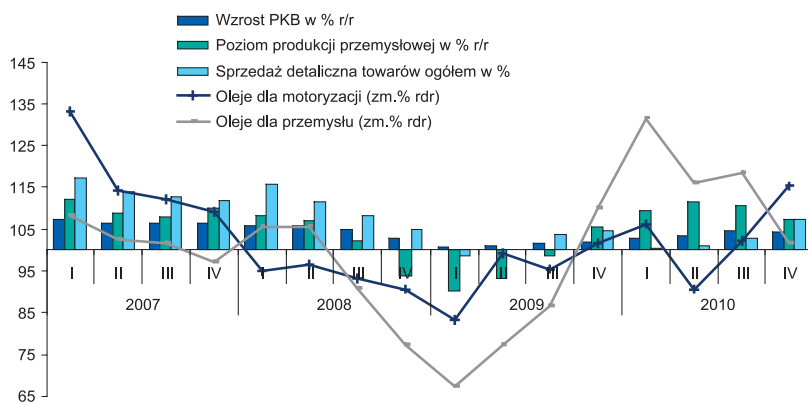
W ujęciu "rok do roku" wyraźnie widoczny jest wpływ spowolnienia gospodarczego na rynek olejów. Na uwagę zasługuje opóźniony w stosunku do obserwowanego w segmencie motoryzacyjnym, ale bardzo silny, wzrost dynamiki sprzedaży olejów dla przemysłu. O ile najsilniejsze spowolnienie przypadło na

FIG. 47 EWOLUCJA SEGMENTU MOTORYZACYJNEGO I PRZEMYSŁOWEGO NA TLE WSKAŹNIKA WZROSTU PKB POLSKI



Źródło: GUS, opracowanie własne POPiHN

FIG. 48 ZMIANY W SPRZEDAŻY W UJĘCIU ROK DO ROKU I WPLYW SPOWOLNIENIA GOSPODARCZEGO



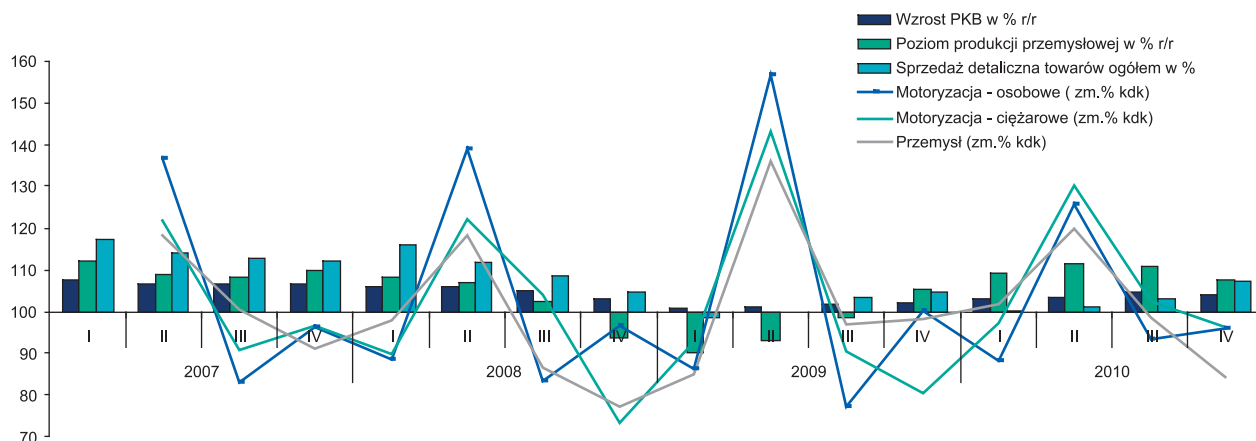
Źródło: GUS, opracowanie własne POPiHN

1 kwartał 2009, to w 1 kwartale 2010 zanotowano najwyższą – sięgającą 30 % rok do roku dynamikę wzrostu. W dużym stopniu wpływa na to efekt bazy. Zwraca także uwagę korelacja pomiędzy poziomem produkcji przemysłowej, a dynamiką sprzedaży w segmencie olejów dla przemysłu.

Kryzys roku 2009 spowodował, iż sezonowo

zmiana dynamiki sprzedaży osiągnęła rekordowy w ostatnich latach poziom. Patrząc na rynek w ujęciu kwartalnym widać, iż sezonowa dynamika sprzedaży w roku 2010 stabilizuje się i powraca do zachowań obserwowanych przed kryzysem. Świadczy to o tym, iż po gwałtownych wahanach wywołanych spowolnieniem stabilizuje się cały rynek.

FIG. 49 ZMIANY W SPRZEDAŻY W UJĘCIU KWARTAŁ DO KWARTAŁU I WPLYW SPOWOLNIENIA GOSPODARCZEGO



Źródło: GUS, opracowanie własne POPiHN

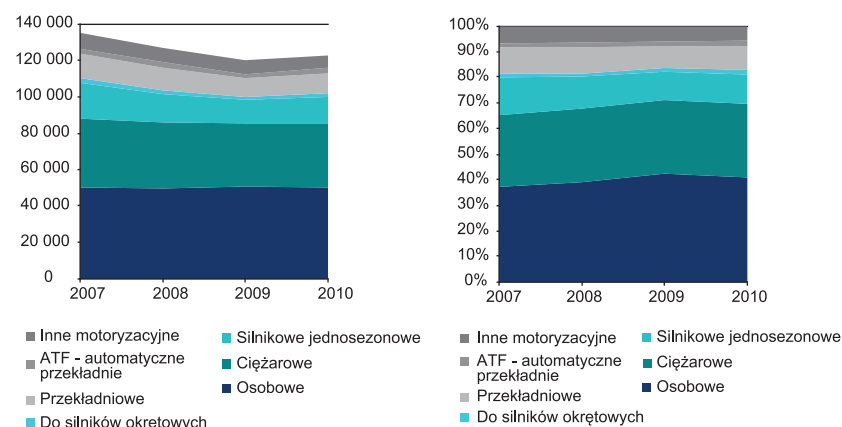
Nie widać natomiast bezpośredniego powiązania pomiędzy głównymi wskaźnikami makroekonomicznymi, a kwartalną dynamiką sprzedaży w żadnym z segmentów. Zjawiska związane z sezonowością są zatem w znacznym stopniu niezależne od tych wskaźników.

Innym charakterystycznym zjawiskiem jest to, iż w 4 kwartale z reguły następuje wzrost dynamiki sprzedaży w segmencie olejów do pojazdów osobowych, zaś segment olejów do pojazdów ciężarowych osiąga wówczas najniższą dynamikę w całym roku.

Oleje dla motoryzacji

Ogółem segment olejów motoryzacyjnych w roku 2010 osiągnął poziom ponad 122 000 ton sprzedanych olejów smarowych. W porównaniu z rekordowym rokiem 2007 (135 000 ton) rynek osiągnął blisko 91% stanu sprzed kryzysu. Jest to zatem minimalna (o blisko 3%) poprawa w stosunku do poprzedniego roku, na który przypadło dno kryzysu, zaś rynek skurczył się do 88% stanu z roku 2007.

FIG. 50 SEGMENT MOTORYZACYJNY – EWOLUCJA STRUKTURY

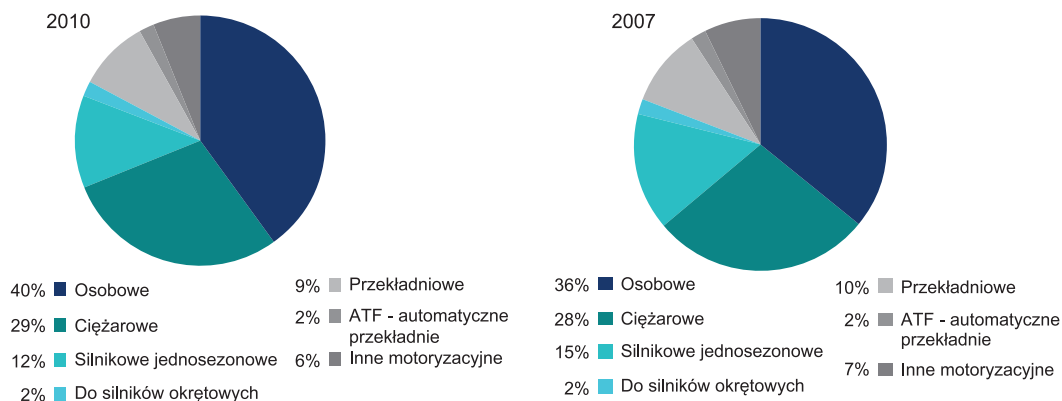


Źródło: Opracowanie własne POPiHN

Segment olejów smarowych dla motoryzacji to w ponad 80% oleje silnikowe dla samochodów i sprzętu pomocniczego (np. maszyny budowlane). Pozostała część rynku to dość zróżnicowane produkty, z dominującą wśród nich pozycją olejów przekładniowych.

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

FIG. 51 SEGMENT MOTORYZACYJNY – PORÓWNANIE STRUKTURY W LATACH 2010 ORAZ 2007



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

⁴ Źródło: EUROPALUB

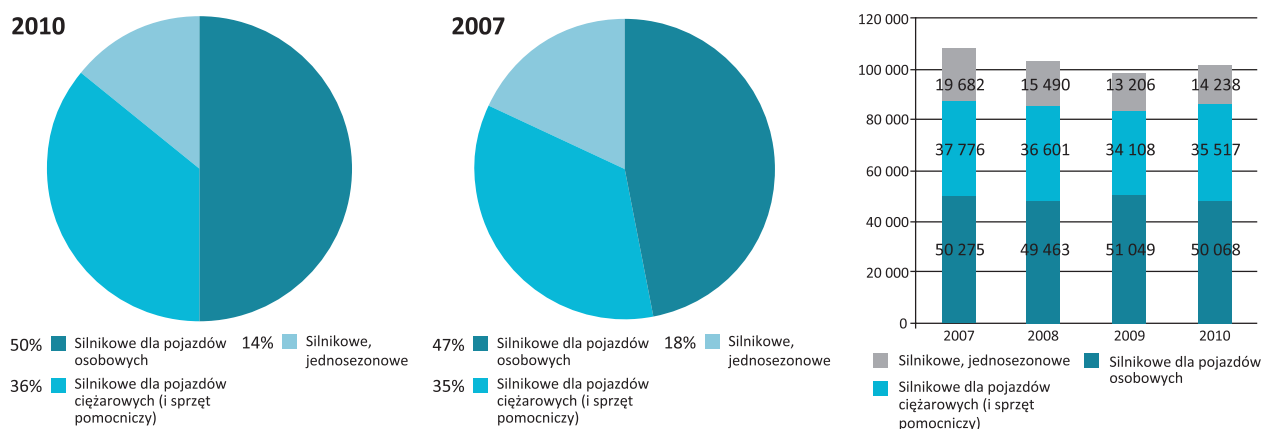
Oleje silnikowe dla motoryzacji

Segment olejów silnikowych osiągnął w 2010 roku wielkość blisko 100 000 ton, co stanowi 92,5% jego wielkości sprzed kryzysu (rok 2007). Oznacza to, że segment ten pozostał praktycznie bez zmian w stosunku do poprzedniego roku. Połowa sprzedaży w tym segmencie dotyczy olejów dla pojazdów osobowych.

Ciekawie wypada także porównanie struktury tego segmentu w Polsce i we Francji. We Francji zdecydowanie wyższy jest udział olejów dla pojazdów osobowych (około 70% w porównaniu do 50% w Polsce). Ponadto blisko 60% w całym segmencie stanowią oleje dla pojazdów osobowych: syntetyczne i semi-syntetyczne. Tymczasem w Polsce ich udział wynosi nadal zaledwie około 33%.

W roku 2010 nastąpił znaczący wzrost sprzedaży olejów semi-syntetycznych (10W), a więc cechujących się średnimi lepkościami. Wzrost ich sprzedaży – o blisko 17% – odbył się między innymi kosztem olejów syntetycznych, które niespodziewanie zanotowały 5. procentowy spadek wielkości sprzedaży w 2010 roku. Warto odnotować, że jest to pierwszy rok, w którym POPiHN odnoto-

FIG. 52 ZMIANY W SEGMENTIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI I PORÓWNANIE STRUKTURY W LATACH 2010 ORAZ 2007



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

Obserwacja trendów w ujęciu rocznym pokazuje, iż w 2010 roku najbardziej zyskały oleje semi-syntetyczne (10W) dla pojazdów osobowych. Ich udział w segmencie olejów silnikowych wzrósł od roku 2007 o 5 punktów procentowych, zaś szczególnie duży wzrost przypadł na rok 2010. Stałe zmniejsza się za to udział najsłabszych jakościowo olejów jednosezonowych oraz mineralnych (15W, 20W).

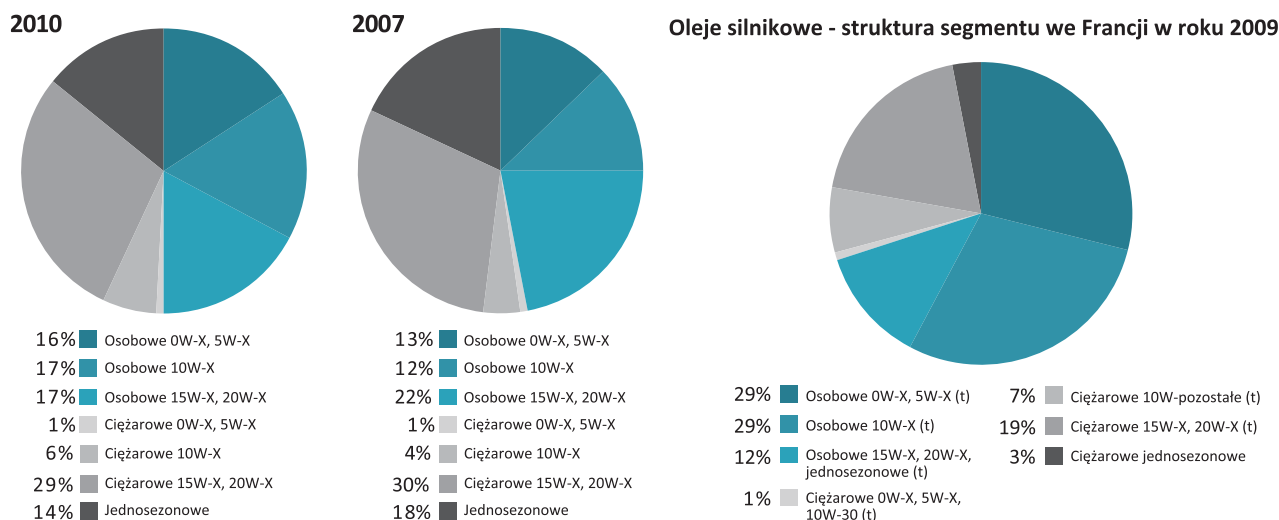
Oleje silnikowe dla pojazdów osobowych

W segmencie olejów silnikowych multigrade dla aut osobowych (z wyłączeniem olejów jednosezonowych) trend odchodzenia od olejów mineralnych o najwyższych lepkościach (15W, 20W) ku olejom semi-syntetycznym (10W) i syntetycznym (0W, 5W) został w roku 2010 częściowo zahamowany, co jest dużym zaskoczeniem.

wuje spadek w tej grupie, gdyż nawet w kryzysowym roku 2009 trend ten pozostawał niezakłócony.

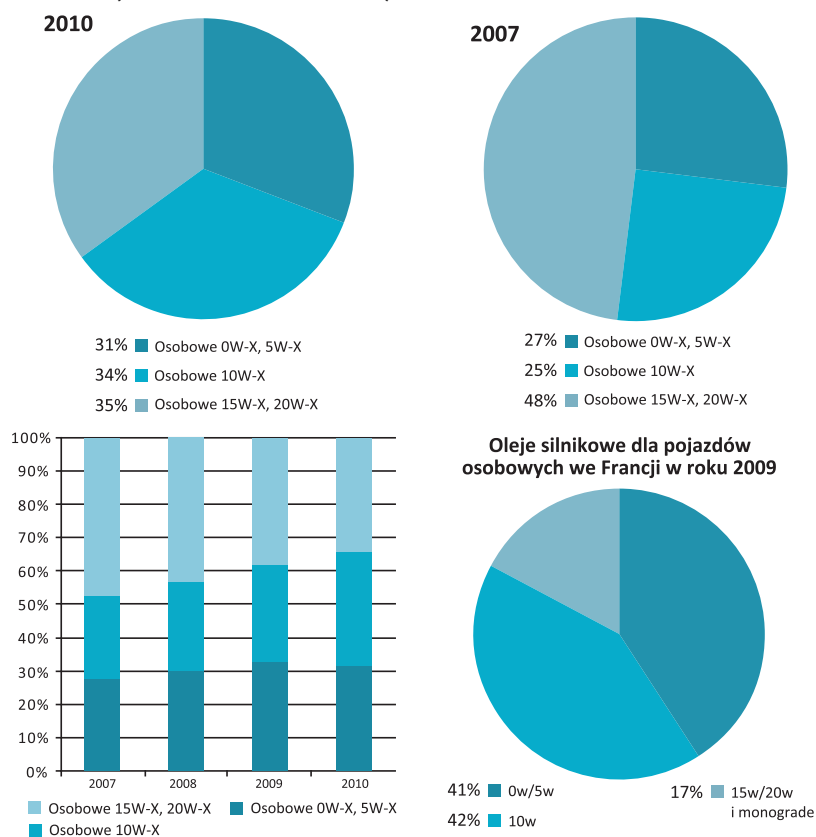
Polski rynek upodabnia się coraz bardziej pod względem struktury i preferencji odnośnie parametrów lepkościowych do rynków Europy zachodniej. Na przestrzeni lat 2007 – 2010 udział olejów mineralnych spadł z 48 do 35%, a zatem oleje o średnich i niskich lepkościach stanowią już w Polsce około 65% rynku.

FIG. 53 SEGMENT MOTORYZACYJNY: EWOLUCJA STRUKTURY SEGMENTU OLEJÓW SILNIKOWYCH I PORÓWNANIE DO RYNKU FRANCUSKIEGO



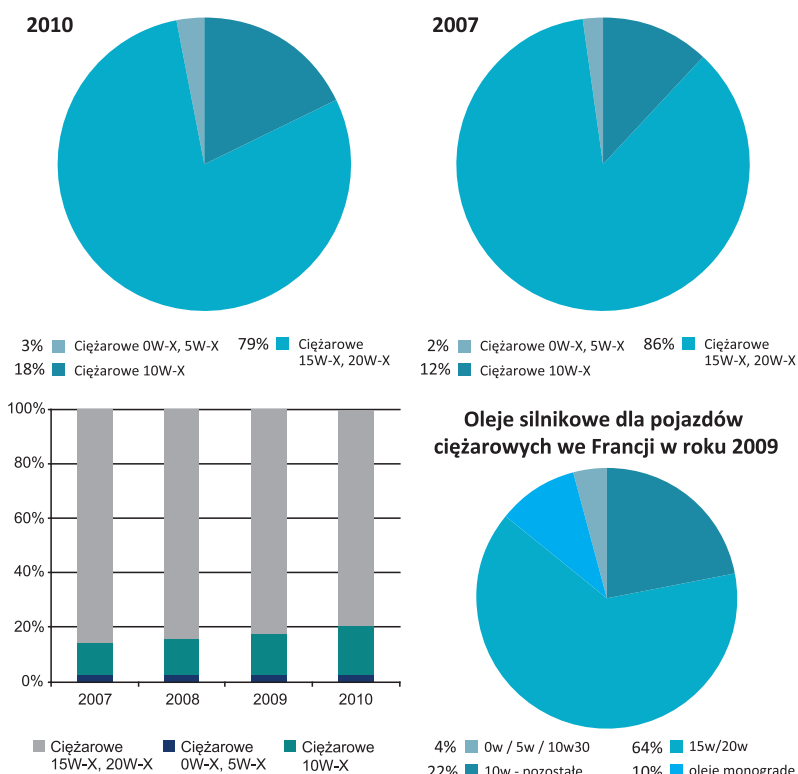
Źródło: Opracowanie własne POPiHN, Centre Professionnel des Lubrifiants (C.P.L.)

FIG. 54 OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) I PORÓWNANIE DO RYNKU FRANCUSKIEGO



Źródło: Opracowanie własne POPiHN, Centre Professionnel des Lubrifiants (C.P.L.)

FIG. 55 OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) ORAZ PORÓWNANIE Z RYNKIEM FRANCUSKIM



Źródło: Opracowanie własne POPiHN, Centre Professionnel des Lubrifiants (C.P.L.)

Oleje silnikowe dla pojazdów ciężarowych i sprzętu pomocniczego

Również w segmencie olejów multigrade dla pojazdów ciężarowych obserwowany jest analogiczny trend do przechodzenia na niższe lepkości. Ze względów technologicznych trend ten – zarówno w Polsce, jak i za granicą – jest dla pojazdów ciężarowych znacznie wolniejszy, a co za tym idzie penetracja segmentu przez nowoczesne oleje o niższych lepkościach zdołała osiągnąć w 2010 roku zaledwie nieco ponad 20% rynku (w porównaniu do 65% w segmencie aut osobowych). Dominujące oleje mineralne zmniejszyły tym samym swój udział w rynku o 7 punktów procentowych w porównaniu do roku 2007. Udział olejów syntetycznych pozostaje na marginalnym poziomie. Podobnie jak w segmencie aut osobowych wyraźnie wzrasta udział olejów semi-syntetycznych (wzrost o 6 p.p. od 2007 roku).

Oleje dla przemysłu

Segment olejów przemysłowych, choć z pewnym opóźnieniem w stosunku do olejów dla motoryzacji, w sposób zdecydowany odbudował się z głębokiej zapaści z roku 2009. W roku 2010 sprzedaż w tym segmencie wyniosła ponad 101 000 ton.

O ile jeszcze w roku 2009 zanotowano spadek do poziomu 79% wielkości z 2007 roku, to w 2010 analogiczny stosunek wyniósł już 92% (w przypadku segmentu motoryzacyjnego analogiczne liczby wyniosły: 88 i 91%).

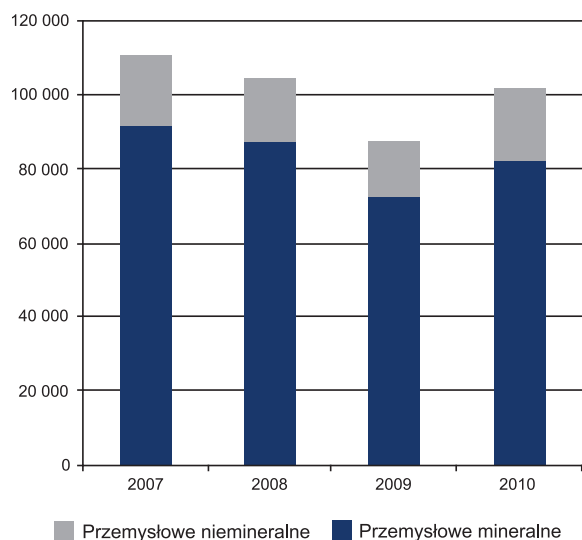
W ostatnich latach w Polsce dominują w tym segmencie oleje hydrauliczne, stanowiące blisko 40% rynku oraz zróżnicowane produkty z grupy „inne przemysłowe”, których udział wzrósł od 2007 roku o 5 p.p. do 30%. Jest to zbliżone do sytuacji obserwowanej na rynkach Europy Zachodniej. W tych krajach również dominują oleje hydrauliczne, a ich udział wyniósł w 2007 roku średnio 38,8%.⁵ W strukturze tego segmentu rynku nie zachodzą większe zmiany.

Załamanie na rynku olejów smarowych obserwowane w 2009 roku było szczególnie dotkliwe w segmencie olejów dla przemysłu pod względem tonażowym. Nie spowodowało jednak znaczących zmian w strukturze sprzedaży: załamanie rozłożyło się mniej więcej w równy sposób na poszczególne grupy produktów.

Podobnie trudno dostrzec znaczący wpływ spowolnienia gospodarczego na strukturę rynku w segmencie przemysłowym w ujęciu kwartalnym.

⁵ Źródło: EUROPALUB

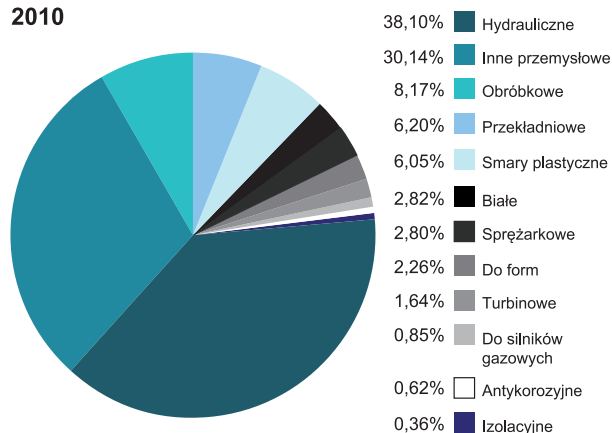
FIG. 56 ZMIANY W SEGMENTE OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU POD KĄTEM SKŁADU CHEMICZNEGO (FORMULACJI)



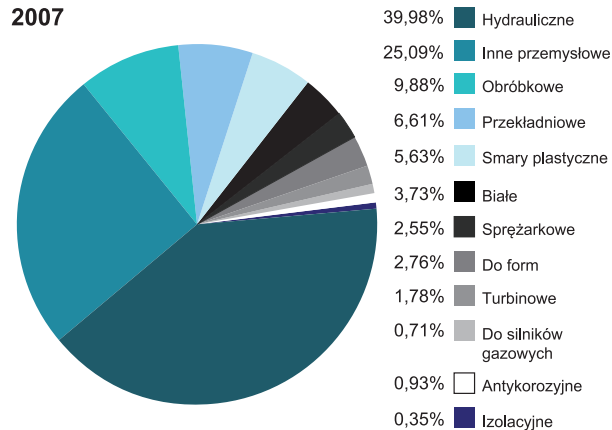
Źródło: Opracowanie własne POPiHN

57 SEGMENT PRZEMYSŁOWY W 2010 I 2007 ROKU: STRUKTURA ZE WZGLĘDU NA PRZEZNACZENIE

2010

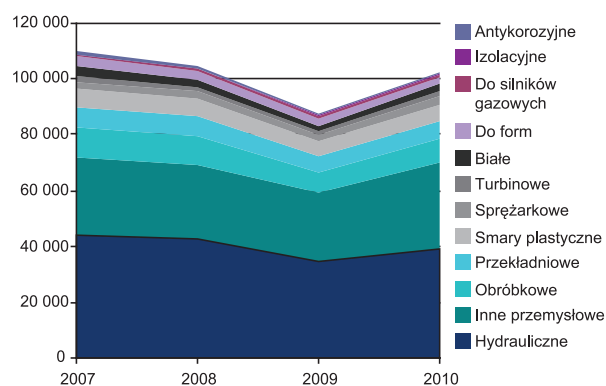
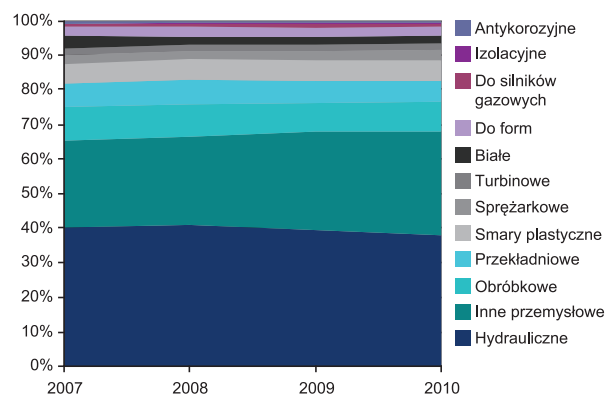


2007



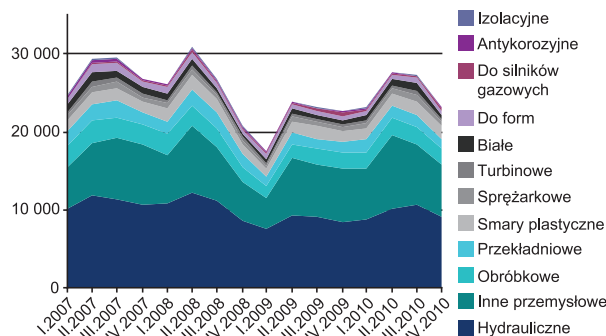
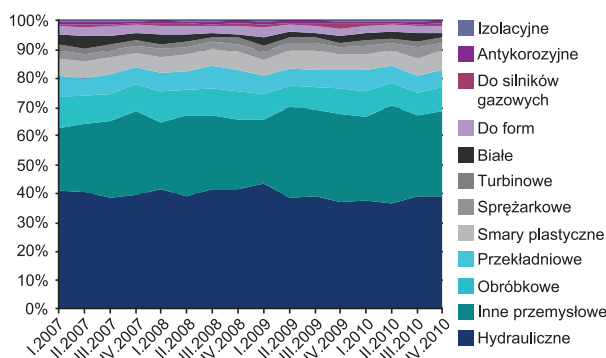
Źródło: Opracowanie własne POPiHN

FIG. 58 SEGMENT OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU – EWOLUCJA STRUKTURY



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

FIG. 59 SEGMENT OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU – KWARTALNA EWOLUCJA STRUKTURY



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

OBJAŚNIENIE POJĘĆ



OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH

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

OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH

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

OLEJE INNE Z WYJĄTKIEM SILNIKÓW GAZOWYCH

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

OLEJE MINERALNE

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

OLEJE NIEMINERALNE

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

KLASYFIKACJA SAE

(ANG. SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS)

- Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacji) – klasyfikacja SAE dzieli oleje na podstawie parametrów użytkowych wyróżniając 11 klas lepkości:
- 6 klas zimowych oznaczonych liczbą i literą W: 0W, 5W, 10W, 15W, 20W, 25W;
- 5 klas letnich: 20, 30, 40, 50, 60.

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

OLEJE JEDNOSEZONOWE (MONOGRADE)

– są to oleje starszego typu przeznaczone do stosowania w określonych – relatywnie wąskich – zakresach temperaturowych.

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

DANE MAKROEKONOMICZNE

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

WIELKOŚCI BEZWZGLĘDNE

– podawane w niniejszym opracowaniu wielkości bezwzględne uwzględniają dane sprzedażowe ośmiu członków POPiHN:

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

PODWÓJNE RAPORTOWANIE

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

DANE SZACUNKOWE

Ze względów prawnych związanych z europejskimi regulacjami dotyczącymi danych wrażliwych, w chwili publikacji niniejszego opracowania POPiHN nie posiada jeszcze danych za 4 kwartał 2010. Z tego względu dane za 4 kwartał prezentowane w niniejszym opracowaniu stanowią szacunki przygotowane przez biuro POPiHN przy udziale spółek członkowskich i opierające się na analizach danych historycznych i dotychczasowych trendach rynkowych.

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

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

INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW CIEKŁYCH

Charakterystyka systemu rurociągów surowcowych

System rurociągów surowcowych PERN „Przyjaźń” S.A. składa się z trzech odcinków: Wschodniego, Zachodniego i Pomorskiego. Odcinek Wschodni rurociągu „Przyjaźń” łączy Bazę Zbiornikową w Adamowie (ST-1 Adamowo) przy granicy z Białorusią z Bazą Surowcową w Plebance (BS Plebanka) koło Płocka. Odcinkiem Wschodnim transportowana jest ropa naftowa bezpośrednio do PKN ORLEN oraz pośrednio do pozostałych kontrahentów Spółki. Odcinek Zachodni łączy BS Plebanka z bazą ropy naftowej zlokalizowaną w niemieckim mieście Schwedt. Zachodnią częścią magistrali płynie ropa naftowa dla niemieckich rafinerii TRM i PCK. Odcinek Pomorski łączy BS Plebanka z Bazą Manipulacyjną w Gdańsku (BM Gdańsk). Tędy płynie rosyjska ropa naftowa przeznaczona dla gdańskiej rafinerii należącej do Grupy LOTOS oraz na eksport poprzez PPPP „Naftoport”. Odcinek Pomorski pracuje w trybie rewersyjnym, co umożliwia tłoczenia w obydwu kierunkach.

Charakterystyka Odcinka Wschodniego

Wschodni odcinek rurociągu „Przyjaźń” łączy ST-1 Adamowo z BS Plebanka za pomocą dwóch nitek rurociągów: długość trasy: ok. 240 km; przepustowość nominalna: 43 mln t ropy naftowej rocznie (po zastosowaniu substancji DRA ok. 50 mln t rocznie); faktyczne wykorzystanie rurociągu w 2010 roku wyniosło około 93,3 %.

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

Od 2002 r. na Odcinku Wschodnim realizowana jest inwestycja budowy trzeciej nitki. Odcinek Adamowo – Zawady o długości 82 km oddany został do eksploatacji w kwietniu 2009 r., odcinek od m. Zawady do granicy gmin Korytnica i Strachówka



Źródło: PERN „Przyjaźń” S.A.

o dł. 16 km, oddano do eksploatacji w marcu 2010 r., odcinek od Orzechowa do BS Plebanka o długości 71,5 km oddany został do eksploatacji w lipcu 2009 r. Aktualnie, trwa realizacja budowy ostatniego, środkowego odcinka rurociągu tj. od Orzechowa do granicy gmin Korytnica i Strachówka. Inwestycja ta w swoim zamiarze ma pozwolić na powiększenie przepustowości Odcinka Wschodniego, co powinno umożliwić optymalizację pozostałych odcinków rurociągów, oraz wpłynąć na powiększenie możliwości tranzytowych ropy naftowej przez Polskę.

Charakterystyka Odcinka Zachodniego

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

Zachodni odcinek rurociągu „Przyjaźń” łączy BS Plebanka z bazą ropy naftowej zlokalizowaną w niemieckim mieście Schwedt za pomocą dwóch nitek rurociągów: długość trasy: ok. 416 km; przepustowość nominalna: 27 mln t ropy naftowej rocznie; faktyczne wykorzystanie w 2010 roku, to około 66,2 %.

Na odcinku BS Plebanka – Żółwieniec pierwsza nitka rurociągu pracuje w trybie

rewersyjnym umożliwiając tłoczenie ropy naftowej w obydwu kierunkach. Odcinek łączący Żółwieniec z należącym do Inowrocławskich Kopalni Soli (IKS Solino) Podziemnym Magazynem Ropyi Paliw w Górze należy do PKN ORLEN.

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

Charakterystyka Odcinka Pomorskiego

Odcinkiem Pomorskim płynie ropa naftowa do Grupy LOTOS oraz na eksport poprzez PPPP „Naftoport”. Odcinek pracuje w trybie rewersyjnym co umożliwia tłoczenie ropy naftowej w obydwu kierunkach. W połączeniu z infrastrukturą PPPP „Naftoport”, konstrukcja taka umożliwia eksport ropy naftowej transportowanej przez rurociąg „Przyjaźń”, jak również import surowca drogą morską i jego dalsze tłoczenie systemem rurociągów należących do Spółki. Odcinek ten łączy BS Płock z BM Gdańsk za pomocą pojedynczego rurociągu: długość trasy: ok. 240 km; przepusto-

wość nominalna: 22 mln t lub 30 mln t ropy naftowej rocznie (odpowiednio w kierunku północnym i południowym); faktyczne wykorzystanie w 2010 roku: 67,3 % i 8 % (odpowiednio w kierunku północnym i południowym).

Charakterystyka rurociągów produktowych

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

Płock – Nowa Wielka Wieś – Rejowiec
długość trasy: ok. 207,1 km; przepustowość nominalna: 2,1 mln ton i 1,4 mln ton paliw rocznie (odpowiednio Płock – Nowa Wielka Wieś i Nowa Wielka Wieś – Rejowiec). Wykorzystanie rurociągu wyniosło w roku 2010 około 67%, a na trasie do Rejowca 46%.

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

Płock – Koluszki – Boronów
długość trasy: ok. 261,5 km; przepustowość nominalna: 3,8 mln ton i 1,0 mln ton paliw rocznie (odpowiednio Płock – Koluszki i Koluszki – Boronów). Wykorzystanie rurociągu w relacji do Kolaszek wyniosło w roku 2010 około 55%, a na trasie do Boronowa 99%.

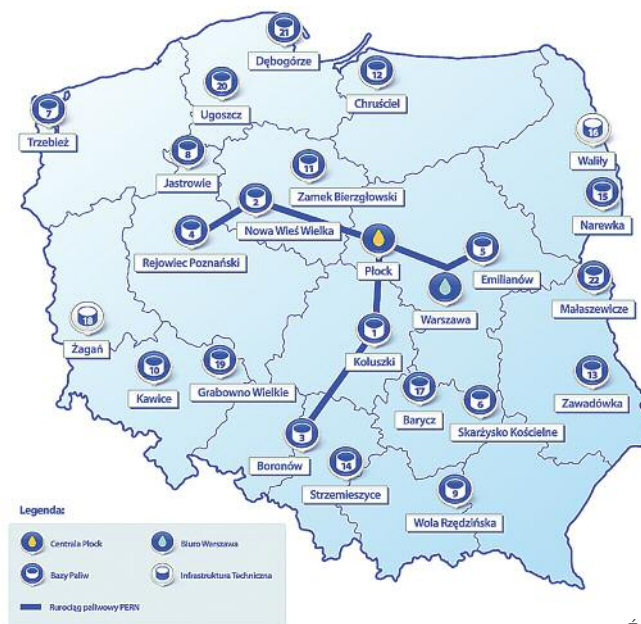
Charakterystyka zbiorników magazynowych na ropę naftową

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

ST-1 Adamowo (13 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności 570.000 m³);

BS Plebanka (30 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności 1.300.000 m³);

RYŚ. BAZY PALIW OLPP



Źródło: OLPP

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

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

Spółka dysponuje zbiornikami o pojemnościach 12.000, 30.000, 32.000, 50.000 i 100.000 m³. Zbiorniki o pojemności 100.000 m³ są największymi zbiornikami tego typu w Polsce.

Logistyka magazynowa paliw ciekłych

Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. jest największym w Polsce przedsiębiorstwem specjalizującym się w magazynowaniu i przeładunku paliw płynnych. Z końcem 2009 roku, dzięki przeniesieniu udziałów od Skarbu Państwa do PERN „Przyjaźń” S.A. OLPP znalazło się w Grupie

Kapitałowej PERN, która skupia całość logistyki surowcowej oraz paliwowej w Polsce.

Spółka posiada 22 Bazy Paliw, w których przechowywana jest benzyna, olej napędowy, lekki olej opałowy oraz paliwo lotnicze. Ich łączna pojemność wynosi ponad 1,8 mln m³ co stanowi ok. 50% udziału w rynku.

Wydarzenia 2010 roku

Do najważniejszych wydarzeń minionego roku można bez wątpienia zaliczyć modernizację i przebudowę Bazy Paliw nr 13 w Zawadówce. Zakres robót obejmował między innymi rozbudowę 2 kolejowych frontów przeładunkowych (rozładunek z torów szerokich na normalnotorowe) LPG i Propylenu o wydajności 1 400 m³ na dobę każdy oraz przebudowę frontu autocysternowego dla LPG o wydajności 800 m³ na dobę. Roboty modernizacyjne zostały wykonane i przyjęte przez Spółkę OLPP 10 sierpnia 2010 roku.

Zakończenie roku 2010

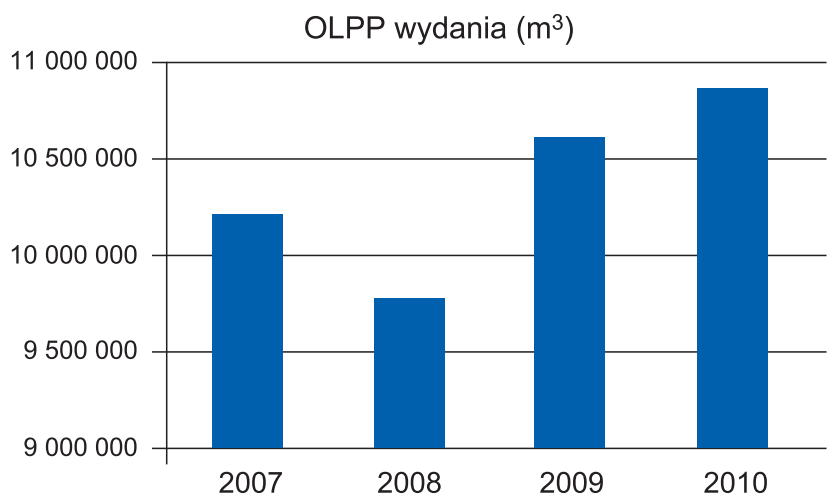
Rok 2010 był kolejnym, w którym spółka OLPP osiągnęła rekordowe wykorzystanie infrastruktury.

Podobnie jak w latach ubiegłych kluczowymi usługami pozostają:

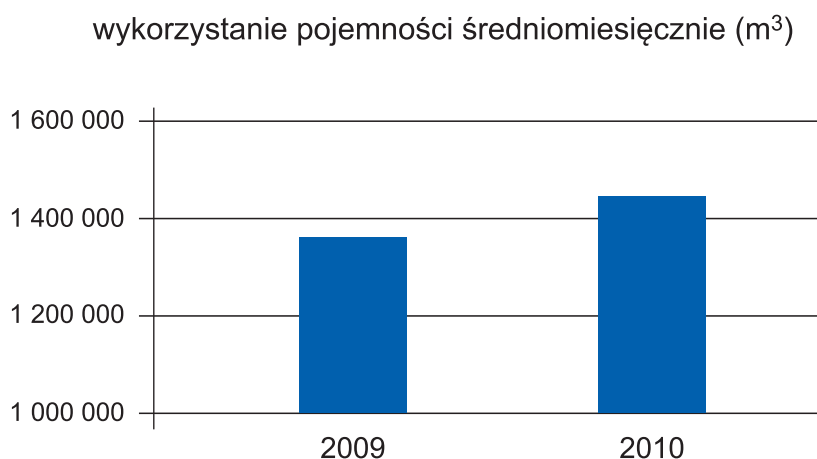
- skład paliw – bieżąca dystrybucja celem zaopatrzenia rynku;
- magazynowanie zapasów obowiązkowych;
- tworzenie i utrzymywanie zapasów w formie biletowej – usługa o stale rosnącym znaczeniu;
- dozowanie biokomponentów do paliw – w kolejnym roku wolumen świad-



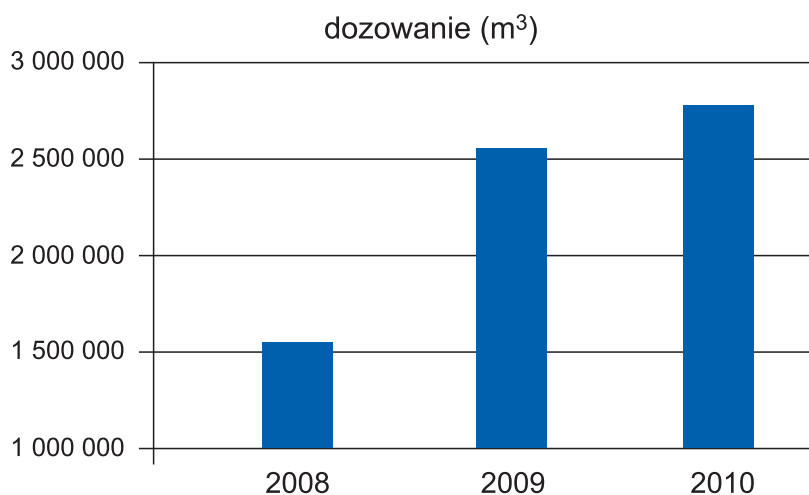
Fot. OLPP



Źródło: OLPP



Źródło: OLPP



Źródło: OLPP

czenia tej usługi powinien być jeszcze większy dzięki wprowadzeniu od stycznia 2011 dozowania bioetanolu w Bazie Paliw w Kolużkach;

■ przeładunek bezpośredni paliw – w 2010 roku został zmodernizowany terminal przeładunkowy w Bazie Paliw w Zawadówce.

OLPP odgrywa kluczową rolę w łańcuchu logistycznym dystrybucji paliw, a sprawne i efektywne wykorzystanie infrastruktury spowodowało, że rok 2010 był dla Spółki rekordowy pod względem ilości wydanych paliw. Mimo, że krajowi producenci dysponują własną infrastrukturą magazynowo-przeładunkową, chętnie korzystają z usług OLPP. Na uwagę zasługuje wzrost wydań na transport samochodowy, który w odniesieniu do roku 2009 wyniósł ok. 500 tys. m³.

Intensyfikacja wydań paliw oraz dostosowanie struktury produktowej magazynowania zapasów obowiązkowych powoduje również, że rokrocznie wzrasta poziom wykorzystania pojemności magazynowych OLPP.

Kluczową rolę w stworzeniu dla przedsiębiorców warunków do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego odgrywa usługa dozowania biokomponentów. OLPP stara się w jak najszerzym stopniu wyjść naprzeciw oczekiwaniom klientów, rozszerzając tę usługę o dozowanie bioetanolu do benzyn. W sumie, w 2010 roku z terminali wyjechało prawie 3 mln m³ paliw z zawartością biokomponentów, których dozowanie przeprowadzano w Bazach Paliw OLPP.

Plany rozwojowe w 2011 roku

Rok 2011 będzie w głównej mierze rozpoczęciem procesu optymalizacji wykorzystania majątku baz paliw OLPP. Jest to również ostatni rok na dopełnienie wymogów prawnych dotyczących baz paliw, m. in.: budowę drugich den w zbiornikach. Tak więc plany inwestycyjne w 2011 roku będą obejmowały szereg zadań obligatoryjnych w bazach magazynowych.

Planowane działania zmierzają do umacniania pozycji rynkowej, co jednoznacznie przekłada się na wysoki poziom świadczonych usług. W tym celu nie wystarczą jedynie inwestycje obligatoryjne, ale również działania rozwojowe Spółki. Rok 2010 pokazał, iż pojemności magazynowe dostępne na rynku zostały wykorzystane przez klientów w 100%. To głównie rynek pokazuje kierunki rozwojowe w obszarze logistyki, a OLPP nie pozostaje bierne na jego potrzeby. Dlatego plany na rok bieżący uwzględniają rozbudowę pojemności magazynowych w bazach.

WYBRANE ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE ODPOWIEDZIALNEGO BIZNESU

Ostatnie lata w Polsce pokazują w sposób jednoznaczny, że o sile marki przedsiębiorstwa, świadczy nie tylko wielkość sieci sprzedaży, jakość produktów i ich cena, ale znaczenia nabrała zarówno transparentność, etyka zachowań biznesowych, a także odpowiedni stosunek do szeroko rozumianego otoczenia rynkowego. Koncepcja prowadzenia **odpowiedzialnego biznesu** (ang. CSR - Corporate Social Responsibility), według której firmy na etapie budowania strategii dobrowolnie uwzględniają interesy społeczne, ochronę środowiska oraz relacje z różnymi grupami interesariuszy, jest realizowana także przez nasze firmy członkowskie.

Należy podkreślić, że równolegle do działań skierowanych na zewnątrz, równie ważna dla przedsiębiorstw jest dbałość o **kulturę korporacyjną**, która opiera się na wspólnym wszystkim pracownikom systemie wartości. Większość spółek paliwowych w Polsce posiada swój **kodeks etyczny**, który porusza kwestie odpowiedzialnego traktowania pracowników, odpowiedzialności za bezpieczeństwo i środowisko naturalne, relacji ze społeczeństwem i społecznością lokalną oraz przestrzegania prawa i przejrzystości kontaktów. Dla przykładu firma BP Europa S.E. posiada Kodeks Postępowania firmy "Rzetelność ponad wszystko", w Grupie LOTOS zasady etyki określone są w zapisach „Deka-

logu korporacyjnego”, w „Kodeksie menadżera Grupy Kapitałowej LOTOS” oraz w „Kodeksie postępowania pracownika Grupy LOTOS”, w firmie Statoil standardy opisane są w „Kodeksie Postępowania Etycznego” oraz w „The Statoil Fuel & Retail Book”. W firmie Shell wszystkich pracowników obowiązuje „Kodeks Postępowania”, który w 2010 roku został wzbogacony o nowe kwestie związane z Odpowiedzialnością Społeczną w kontekście BHP, Ochrony Środowiska i Praw Człowieka oraz Zrównoważonego Rozwoju. W firmie PKN ORLEN dodatkowo na straży przestrzegania Kodeksu Etycznego stoi wybrany przez pracowników w demokratycznych wyborach Rzecznik ds. Etyki. Funkcja ta gwarantuje wszystkim zatrudnionym możliwość swobodnego zgłaszania przypadków naruszania zasad Kodeksu. Pozwala również na sygnalizowanie nieprawidłowości, a tym samym budowanie poczucia osobistego wpływu na przestrzeganie wartości w Spółce. Podsumowując, wszystkie te dokumenty określają standardy zachowania w zakresie etyki zawodowej i osobistej pracowników, a przez to mają wpływ na doskonalenie kultury w organizacjach.

W ramach **kultury korporacyjnej** firmy dają także swoim pracownikom szansę na rozwój i podnoszenie kwalifikacji dzięki

możliwości uczestnictwa w różnego rodzaju szkoleniach. Dla przykładu firma Statoil Poland prowadzi swoją politykę szkoleniową na zasadzie 70/20/10. W związku z tym, 70% szkoleń stanowią szkolenia „on the job training”, 20% szkolenia coachingowe oraz 10% inne szkolenia formalne. Dzięki takiemu rozwiązaniu, każdy pracownik może liczyć na wszechstronny rozwój. Firma dysponuje internetową platformą szkoleniową Learn@Statoil Fuel & Retail, na której zgromadzona jest korporacyjna oferta szkoleń dla pracowników. W Grupie LOTOS funkcjonuje Akademia LOTOS, czyli system szkoleniowo-rozwojowy, którego celem jest budowa partnerskiego zespołu pracowniczego tworzącego strukturę organizacji transparentnej, nowoczesnej, mogącej stawić czoła konkurentom na rynku Unii Europejskiej. Misją Akademii LOTOS jest wdrażanie w Spółce kultury pracy i filozofii zarządzania, opartej o wzorzec pracownika świadomie uczestniczącego w tworzeniu wartości dodanej, wymaganej przez klientów i akcjonariuszy. W ramach Akademii organizowanych jest szereg szkoleń przeznaczonych dla pracowników różnych szczebli. Pracownicy Shell Polska zobowiązani są do podnoszenia swoich kwalifikacji między innymi w zakresie bezpiecznego prowadzenia samochodów. Poza częścią teoretyczną (ze szczególnym naciskiem na prewencję, przestrzeganie prędkości jazdy, dodatkowe szkolenie pierwszej pomocy) oraz jazdą po mieście (w samochodach służbowych pracowników), odbywają się także zajęcia praktyczne na autodromie,



Fot. FUCHS OIL CORPORATION



Fot. STATOIL POLAND



Fot. PKN ORLEN



Fot. PKN ORLEN



Fot. GRUPA LOTOS

jazda na troleju, alko-test, czyli jazda w okularach wywołujących reakcje jak po spożyciu alkoholu oraz na symulatorze eko-jazdy.

Jednym z zasadniczych aspektów koncepcji CSR jest **bezpieczeństwo i higiena pracy**. Działania zwiększające efektywność w obszarze BHP wpływają pozytywnie na pozycję firmy na rynku, czynią ją bardziej atrakcyjną dla potencjalnych nowych pracowników, jak również zachęcają do lojalności pracowników już w niej zatrudnionych. Nasze spółki za priorytet stawiają sobie zapewnienie bezpieczeństwa zarówno pracownikom, jak i klientom na stacjach paliw. W firmach systematycznie wykonuje się badania środowiskowe, stosowane są najlepsze możliwe zabezpieczenia procesowo-techniczne i zdrowotne, organizowane są praktyczne szkolenia i warsztaty tematyczne podnoszące kwalifikacje zawodowe pracowników. Ciekawym przykładem angażowania pracowników była organizacja w Grupie LOTOS w 2010 r. po raz pierwszy Dnia BHP, podczas którego można było sprawdzić swój stan zdrowia czy dowiedzieć się o zagrożeniach wynikających z różnych czynników. Część firm członkowskich POPIHN posiada funkcjonujący i certyfikowany Zintegrowany System Zarządzania. Stanowi on część strategii zarządzania czynnikami ryzyka, której rezultatem ma być zmniejszenie liczby wydarzeń kryzysowych (wypadków przy pracy, awarii, pożarów), a także zapewnienie zgodności z przepisami i zwiększenie efektywności działań w tym obszarze. Dodatkowo w firmie PKN ORLEN wprowadzono monitorowanie wypadkowości wykonawców zewnętrznych na terenie zakładu produkcyjnego w Płocku. W umowach z kontraktora-
mi wprowadzono klauzule „Bezpieczeństwo pracy” zawierające minimalne wymagania bhp, p.poż i bezpieczeństwa procesowego, a także środki motywujące do bezpiecznego zachowania się kontraktorów w procesie pracy na terenie Spółki. Zarówno siedziby jak i stacje paliw należące do koncernów krajowych i zagranicznych są przystosowywane do potrzeb osób niepełnosprawnych, w szczególności poruszających się na wózkach inwalidzkich. W tym celu zwłaszcza na stacjach zapewnia się odpowiednią szerokość dojazdu, montuje się automatycz-



Fot. STATOIL POLAND

nie rozsuwane główne drzwi wejściowe, specjalnie przygotowuje się toalety, brak jest krawężników przed wejściem głównym do obiektów, a także brak jest progów we wnętrzach stacji paliw.

Działalność Spółek opiera się także na **angażowaniu się w życie społeczności lokalnych**, z których wywodzi się także wielu pracowników. Firma BP od ponad 10 lat bierze udział w długofalowych działaniach wspólnie organizując między innymi akcję Pola Nadziei – programu, który został stworzony przez Fundację Marie Curie Cancer Care w Edynburgu, i którego celem jest pozyskanie środków finansowych na utrzymanie hospicjów. Akcja, której znakiem jest żonkil – symbol nadziei – ma wspierać hospicja i szerzyć ideę hospicyjną oraz uwrażliwiać społeczeństwo na potrzeby osób chorych. Od 2007 roku BP jest także partnerem finansowym programu Akademia Przyszłości „Wiosna”, w który angażują się także pracownicy firmy, poświęcając swój czas czy dzieląc się wiedzą (program Matching Fund – zaangażowanie pracowników). Akademia powstała po to, aby pomagać dzieciom w odkrywaniu tego, co w nich wartościowe i wyjątkowe. Projekt przełamuje bariery społeczne, proponując innowacyjny sposób połączenia środowisk szkolnych i akademickich. Ważnym elementem programu BP partnerclub była Akcja Pajacyk prowadzona przez Polską Akcję Humanitarną. Każdy uczestnik programu mógł przekazać zgromadzone punkty na dożywianie dzieci. Nadal może to robić na stacjach BP w ramach programu PAYBACK. BP i jej klienci w ciągu ostatnich 11 lat zafundowali dzieciom dwa miliony ciepłych posiłków. Grupa LOTOS od kilku lat uczestniczy w programie społecznym

„Dobry Sąsiad”, którego celem jest budowa dobrego współistnienia rafinerii z mieszkańcami okolic. W swojej działalności biznesowej PERN „Przyjaźń” S.A. czynnie reaguje na problemy, z jakimi borykają się w szczególności mieszkańcy Płocka oraz okolic baz firmy. Głównymi założeniami takich projektów jest podwyższanie świadomości istoty ochrony środowiska i działań proekologicznych zwłaszcza poprzez akcje edukacyjne kierowane głównie do najmłodszych mieszkańców. PKN ORLEN realizuje od 2002 roku projekt partnerstwa międzysektorowego, w którym biznes współdziałając z władzami samorządowymi aktywnie wpływa na zintegrowany rozwój miasta i regionu m.in. poprzez konkursy grantowe, których celem jest wspieranie innowacyjnych projektów organizacji pozarządowych. Program realizowany jest aktualnie w Płocku i Ostrowie Wlkp. Projekt ewoluuje i systematycznie się rozwija. Prowadzony jest za pośrednictwem Fundacji „Fundusz Grantowy dla Płocka”, oraz Stowarzyszenia „Fundusz Grantowy Dobrego Sąsiedztwa dla Ostrowa Wlkp.”. Statoil Poland podjęła w 2008 roku współpracę z Fundacją Korporacyjnej Odpowiedzialności Społecznej. W ramach współpracy fundacja zapewnia ciepłe posiłki w szkołach dla dzieci z najuboższych rejonów kraju. Ponad 200 dzieci z wybranych szkół uczestniczy w zajęciach tanecznych i plastycznych oraz bierze udział w nauce języka angielskiego. Firma współpracuje także od 2000 r. z Fundacją Wspólna Droga (United Way Foundation). W ramach Programu Składki Pracowniczej pracownicy Statoil w Polsce przekazują dowolną część swoich dochodów na cele dobroczynne. Program ten to prosta i bardzo skuteczna forma zbierania

środków na pomoc humanitarną. Łączna darowizna zebrana przez pracowników podawana jest przez firmę. Łączna podwojona kwota przekazywana jest Fundacji „Wspólna Droga”, która poprzez dobroczynne organizacje współpracujące realizuje pięć programów pomocy w pięciu regionach kraju, programy to: „Pokonywanie niepełnosprawności”, „Towarzyszenie w chorobie”, „Pomoc w kryzysie”, „Godna starość”, „Kromka chleba”. Shell Polska kolejny rok wspiera Towarzystwo Przyjaciół Dzieci świetlica na Ochocie, firma udzieliła w 2010 roku pomocy rodzinom, które ucierpiały w czasie powodzi w Tarnobrzegu i Sandomierzu - w obu przypadkach rodziny straciły cały dobytek.

Równoległe z projektami społecznymi Spółki włączają się również w kampanie edukacyjne mające na celu poprawę **bezpieczeństwa w ruchu drogowym**. Grupa LOTOS od kilku lat realizuje program Akademia Bezpieczeństwa LOTOS nakierowany na zapobieganie wypadkom drogowym z udziałem dzieci poprzez działania edukacyjne oraz propagowanie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym wśród dzieci i dorosłych. W ramach programu prowadzonego w miejscach prowadzenia działalności przez Spółkę realizowany jest program edukacyjno-prewencyjny „LOTOS – Bezpieczna Droga do Szkoły”, organizowany konkurs plastyczny „Uwolnić odbłaski” czy piknik motoryzacyjny. W 2010 r. programem objętych zostało ok. 13 tys. dzieci. Shell Polska jest członkiem Global Road Safety Program a także aktywnie uczestniczy w pracach Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. „Bezpieczeństwo Dziecka na Drodze” – pod takim hasłem firma Statoil organizuje w Polsce od 1999 r. ogólnopolską kampanię informacyjno-edukacyjną mającą na celu zapoznanie najmłodszych uczniów z zasadami bezpiecznego korzystania z dróg publicznych. Każdego roku Statoil w Polsce przekazuje wszystkim objętym tą akcją dzieciom elementy odbłaskowe, dzięki którym są one lepiej widoczne na drodze. Zgodnie z kodeksem drogowym istnieje obowiązek noszenia odbłasków przez dzieci do lat 15 poruszające się po zmiernych po drogach poza obszarem zabudowanym. W ciągu ostatnich 11 lat Statoil przekazał najmłodszym uczniom ponad 200 tysięcy elementów odbłaskowych. Podczas kampanii w szkołach podstawowych odbywają się spotkania z udziałem uczniów i nauczycieli, których integralną częścią są konkursy i quizy. Dzieci mogą w ten sposób sprawdzić swoje wiadomości z zakresu bezpieczeństwa drogowego. Zwycięzcy otrzymują nagrody ufundowane przez Statoil (rowery, kaski, gry planszowe, odbla-

ski i kamizelki odbłaskowe). Od 2007 firma angażuje się także w kampanię „Ciśnienie pod Kontrolą” organizowaną wspólnie z Michelin i PCK. Podczas kampanii na kilkudziesięciu stacjach Statoil pracownicy Michelin i Statoil sprawdzają ciśnienie w oponach, a także udzielają porad kierowcom jak utrzymać prawidłowe parametry ciśnienia, które w znacznym stopniu wpływają na bezpieczeństwo podczas jazdy. Akcji towarzyszą wolonariusze PCK, którzy mierzą ciśnienie krwi kierowców. Podczas Tygodnia Dobrego Ciśnienia w październiku 2010 roku na stacjach Statoil kontroli ciśnienia i stanu opon poddano prawie 14 tysięcy aut. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego jest partnerem programu Przyjazna Motoryzacja realizowanego przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego oraz wspiera kampanię społeczną pod hasłem „Moda na odbłaski. Włącz myślenie” organizowaną przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Ministerstwo Infrastruktury. POPIHN jako organizacja krajowa reprezentująca interesy przedstawicieli przemysłu naftowego w Polsce, wspólnie z Europejskim Stowarzyszeniem Przemysłu Naftowego (EUROPIA) współorganizowała także kampanię „Oszczędzaj nie tylko paliwo”. Zgodnie z założeniami Komisji Europejskiej dotyczącymi redukcji emisji CO₂ i skupienia się na efektywności energetycznej, firmy naftowe w Europie podjęły wspólną inicjatywę na rzecz zwiększenia świadomości konsumenciej związanej z efektywnym wykorzystaniem paliw transportowych. Kampania miała i ma na celu propagowanie dziesięciu zasad pomagających prowadzić samochód bardziej efektywnie, co w efekcie pomoże kierowcom zaoszczędzić paliwo i zmniejszyć zanieczyszczenie środowiska.

Bycie przedsiębiorstwem odpowiedzialnym społecznie wiąże się z prowadzeniem w sposób szczególnie świadomy-zgodnej z prawem **polityki środowiskowej**. Działalność biznesowa naszych spółek opiera się na zachowaniu możliwie najwyższej neutralności ekologicznej procesów produkcyjnych, logistycznych i dystrybucji produktów. Firma BP od lat znana jest z innowacyjnych programów proekologicznych. Dowodem na to są m.in. działania BP w zakresie tzw. zielonej aktywności w branży paliwowej, zaangażowanie w rozwiązywanie problemów zmian klimatycznych na świecie, projekt „Zielone Biuro”, proekologiczne rozwiązania stosowane na stacjach BP, oferta czystszych paliw oraz zaangażowanie w program „Czysty Biznes”. Proekologiczna działalność BP jest wielotorowa: techniczne zabezpieczenia na stacjach, produkcja i sprzedaż ekologicznego

paliwa i czystszych ekologicznie benzyn, tworzenie wspólnie z uniwersytetami projektów dotyczących paliw przyszłości i współpraca z koncernami motoryzacyjnymi. BP realizuje zasady zapobiegawczego podejścia do wyzwań ekologicznych – podejmuje inicjatywy propagujące większą odpowiedzialność ekologiczną; zachęca do rozwoju i rozpowszechniania technologii przyjaznych dla środowiska. Zasadniczym celem, jaki stawiają sobie firmy paliwowe przy projektowaniu, budowie i eksploatacji stacji paliw jest ochrona środowiska. Firmy stosują nowoczesne rozwiązania techniczne, w maksymalny sposób zabezpieczając grunt, powietrze oraz wody gruntowe. Stacje paliw są zazwyczaj otoczone drobnymi formami architektonicznymi i zielenią. Ekologia jest także bardzo ważnym elementem misji spółki OLPP. Efektem dobrych praktyk w zakresie ekologii jest niemal całkowite wyeliminowanie negatywnego oddziaływania baz paliw na środowisko. Firma zainstalowała urządzenia ograniczające emisję par benzyn do atmosfery oraz zamontowała zabezpieczenia przed przenikaniem produktów ropopochodnych do gruntu oraz wód powierzchniowych i gruntowych. Procesy w bazach są zhermetyzowane. Instalacje pracują w systemie pełnej automatyki: odzyskany produkt wraca do zbiorników magazynowych. Działania OLPP pozostają w zgodzie z proekologiczną polityką państwa, zapisaną w dokumencie Polityka ekologiczna państwa na lata 2009-2012 z perspektywą do roku 2016 (Prawo ochrony środowiska). W PERN „Przyjaźń” utrzymywane są służby bezpieczeństwa technicznego i ochrony środowiska, które monitorują przestrzeganie obowiązujących przepisów i zaleceń organów kontrolnych dotyczących ochrony środowiska. Wielomilionowe nakłady na inwestycje związane z ochroną środowiska w swoich zakładach produkcyjnych ponoszą także najwięksi krajowi producenci paliw. W rafineriach Grupy LOTOS jak i PKN Orlen stale dąży się do czystszej produkcji oraz ograniczanie emisji zanieczyszczeń zgodnie z założeniami pakietu energetyczno-klimatycznego obowiązującego w Unii Europejskiej, odpowiedniego zagospodarowania odpadów (np.: ponowne wykorzystywanie ścieków oczyszczonych) oraz przestrzegania zasad bezpieczeństwa w zakresie prowadzenia procesów przemysłowych ukierunkowanych na skuteczne zapobieganie awariom.

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

POPiHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

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

CELE ORGANIZACJI:

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

CZŁONKOWIE POPiHN

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

STRUKTURA ORGANIZACJI:

WALNE ZGROMADZENIE:

ZARZĄD (dziewięcioosobowy) wybierany na dwuletnią kadencję przez Walne Zgromadzenie

– zarządza bieżącą pracą Organizacji

BIURO, którym kieruje Dyrektor Generalny podlegający bezpośrednio Zarządowi

ZARZĄD KADENCJI 2010 – 2012:

PREZES – **Paweł Żuk** – Shell

CZŁONKOWIE ZARZĄDU: **Wojciech Kotlarek** – PKN ORLEN, **Maciej Szozda** – Grupa LOTOS,

Andrzej Magryś – Statoil, **Paweł Mosak** – OLPP,

Robert Soszyński – PERN, **Marc Seminck** – TOTAL

BIURO:

Leszek Wiecech – Dyrektor Generalny

Krzysztof Romaniuk – Dyrektor ds. Analiz Rynku Paliw

Marcin Szponder – Dyrektor

Aleksandra Pyziak – Kierownik Biura

KOMISJE:

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

www.popihn.pl



Fot. PKN ORLEN