

RAPORT ROCZNY | ANNUAL REPORT

Przemysł i handel naftowy 2014

OIL INDUSTRY AND TRADE



20 *lat*

POPiHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

SZANOWNI PAŃSTWO,

Tradycyjnie, jak czynimy to już od 10 lat, oddajemy w Państwa ręce przygotowany przez ekspertów Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego raport „Przemysł i handel naftowy”, zawierający omówienie sytuacji w sektorze paliw płynnych w Polsce oraz jego otoczeniu w roku 2014. W raporcie znajdują Państwo podstawowe dane statystyczne na temat sektora paliw ciekłych w Polsce, analizę rynku, omówienie głównych problemów branży, a także wybranych zagadnień z obszaru produkcji i logistyki paliw oraz olejów smarowych. Sektor paliwowy ma zasadnicze znaczenie dla polskiej gospodarki, zapewniając bezpieczeństwo energetyczne kraju i zatrudniając kilkadziesiąt tysięcy osób. Około 20% wpływów budżetowych pochodzi właśnie z naszego sektora.

Raport powstał na podstawie danych uzyskanych z firm członkowskich POPiHN oraz informacji, udostępnionych przez Ministerstwo Finansów. Usystematyzowane dane były analizowane i odpowiednio interpretowane na tle rynku oraz obserwacji działań sektora niezależnych przedsiębiorców. Należy jednak zaznaczyć, że w roku 2014 – podobnie jak w roku 2013 – ocena całego rynku była trudna ze względu na szacunkowy charakter danych, odnoszących się do tej części rynku, która znajduje się poza firmami członkowskimi POPiHN. W szczególności na zakłócenie czystości obrazu wpływała szara strefa.

Wyłudzenia podatkowe w obrocie paliwami ciekłymi w 2014 roku nadal miały zastraszające rozmiary, zagrażając stabilności podmiotów prowadzących działalność zgodnie z prawem, a także powodując uszczuplenie wpływów do budżetu. Wprowadzone w roku 2013 zmiany prawa nie przyniosły spodziewanego rezultatu. Za wcześniej jeszcze na ocenę zmian, przyjętych w roku 2014. Odnotować natomiast należy coraz większą skuteczność kontroli, realizowanych przez służby podległe Ministrowi Finansów i Ministrowi Spraw Wewnętrznych, prowadzonych okresowo zwłaszcza w rejonach przygranicznych. Działalność szarej strefy to jednak nadal główny problem polskiego sektora paliwowego.

Podsumowując rok 2014 nie sposób jednak nie wspomnieć o pozytywnych zmianach, sprzyjających przedsiębiorcom i klientom stacji paliw. Na pewno do takich należy przyjęta w grudniu przez Sejm kolejna nowelizacja ustawy o usługach płatniczych, której skutkiem jest obniżka opłat za akceptację kart płatniczych do poziomu 0,2%-0,3%, nowelizacja ustawy o zapasach obowiązkowych zmieniająca podejście do kwestii gromadzenia rezerw państwowych, czy też podpisanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.

Życząc interesującej lektury, polecamy Państwu raport „Przemysł i handel naftowy 2014”.

Leszek Wieciech
Prezes-Dyrektor Generalny



Piotr Pyrich
Przewodniczący Rady Dyrektorów



Przemysł i handel naftowy 2014

OIL INDUSTRY AND TRADE



© Copyright by Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2015

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

WARTOŚCI PRZELICZENIOWE WYKORZYSTANE W RAPORCIE:

1 BARYŁKA ROPY NAFTOWEJ (1 BBL) = 159 LITRÓW

1 TONA ROPY NAFTOWEJ = 7,26 BBL

Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla I kwartału 2014:

Benzyny silnikowe	0,733 Mg/m ³
Olej napędowy	0,833 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,834 Mg/m ³
LPG	0,556 Mg/m ³

Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla II kwartału 2014:

Benzyny silnikowe	0,733 Mg/m ³
Olej napędowy	0,834 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,830 Mg/m ³
LPG	0,557 Mg/m ³

Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla III kwartału 2014:

Benzyny silnikowe	0,747 Mg/m ³
Olej napędowy	0,834 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,831 Mg/m ³
LPG	0,562 Mg/m ³

Gęstości produktów przyjęte do przeliczeń z jednostek masowych na objętościowe dla IV kwartału 2014:

Benzyny silnikowe	0,745 Mg/m ³
Olej napędowy	0,834 Mg/m ³
Lekki olej opałowy	0,831 Mg/m ³
LPG	0,562 Mg/m ³

POLSKA ORGANIZACJA PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO

ul. Rejtana 17 lok. 36 | 02-516 Warszawa

tel/fax: +48 22 848 3605, +48 22 848 4590

e-mail: popihn@popihn.pl | www.popihn.pl

CZŁONKOWIE:



BP Europa SE



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



Grupa LOTOS S.A.



Lukoil Polska Sp. z o.o.



OLPP Sp. z o.o.



PERN „Przyjaźń” S.A.



PKN ORLEN S.A.



Shell Polska Sp. z o.o.



Slovnaft Polska S.A.



Statoil Fuel & Retail Polska Sp. z o.o.



TanQuid Polska Sp. z o.o.



TOTAL Polska Sp. z o.o.

CZŁONKOWIE POPiHN: BP Europa SE Oddział w Polsce, FUCHS Oil Corporation Polska (PL) Sp. z o.o., Grupa LOTOS S.A., LUKOIL Polska Sp. z o.o., OLPP Sp. z o.o., PERN „Przyjaźń” S.A., PKN ORLEN SA, Shell Polska Sp. z o.o., SLOVNAFT Polska S.A., Statoil Fuel & Retail Polska Sp. z o.o., TanQuid Polska Sp. z o.o., TOTAL Polska Sp. z o.o.

STRUKTURA ORGANIZACJI:

WALNE ZGROMADZENIE

RADA DYREKTORÓW – organ nadzorczy, wybierany przez Walne Zgromadzenia na trzyletnią kadencję.

Obecna kadencja obejmuje okres maj 2013 – maj 2016

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

ZARZĄD

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

Leszek Wiecech **Prezes-Dyrektor Generalny**

Obecna, druga kadencja, obejmuje okres od 1 stycznia 2014 do 31 grudnia 2016.

BIURO

Krzysztof Romaniuk	Dyrektor ds. analiz rynku paliw
Marcin Szponder	Dyrektor ds. regulacji rynku
Joanna Lewandowska	Kierownik biura

SPIS TREŚCI

- 06** Główne problemy branży paliwowej w Polsce
- 12** Przerób ropy naftowej
- 13** Produkcja paliw ciekłych
- 15** Import paliw ciekłych
- 17** Eksport paliw ciekłych
- 18** Konsumpcja krajowa paliw ciekłych
- 21** Rynek detaliczny
- 27** Prognoza popytu na paliwa płynne 2014 – 2025
- 29** Informacje o cenach paliw silnikowych
- 37** Rynek olejów smarowych
- 44** Informacja dotycząca rynku logistyki ropy naftowej i paliw ciekłych
- 48** 20 lecie POPiHN



Fot. PERN „PRZYJAŹŃ” S.A.

GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE

1. PRZESTĘPCZOŚĆ W OBROcie PALIWAMI

Głównym problemem branży pozostaje przestępczość w obrocie paliwami, systematycznie rosnąca od roku 2011. Jak wynika z analiz firmy doradczej Ernst&Young, w roku 2013 nastąpił wzrost szacowanych wyludzeń VAT w obrocie olejem napędowym do poziomu 18,6-24,2% rynku, a straty dla budżetu państwa tylko z tego tytułu mieściły się w przedziale od 4,3 do 5,8 mld PLN. Szacunki te nie uwzględniają innych paliw oraz innych rodzajów przestępstw, związanych z obrotem paliwami. Co gorsza, analiza danych za rok 2014 wskazuje na to, że problem ten nadal stanowi główne wyzwanie dla administracji państwowej oraz przedsiębiorców, działających z poszanowaniem prawa. Paliwa z polskich rafinerii wypierane są z rynku przez paliwa z szarej strefy. W konsekwencji ma miejsce wzrost eksportu polskiego paliwa i tym samym coraz większe uszczuplenie wpływów budżetowych państwa z tytułu należnych podatków od towarów sprzedawanych w kraju.

Głównym mechanizmem stosowanym przez przestępców pozostaje wyludzenie VAT z wykorzystaniem schematu znikającego podmiotu. Na mniejszą skalę problem dotyczy paliw takich jak benzyna czy LPG, a także łamania przepisów o podatku akcyzowym, zapasach obowiązkowych czy też realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Ofiarami strefy wyludzeń są też uczciwe przedsiębiorstwa, które tracą rynek, gdyż nie są w stanie konkurować cenowo z podmiotami działającymi z naruszeniem prawa.

Rok 2014 przyniósł znaczną intensyfikację działania organów ścigania i służb podatkowych, co jest w znacznym stopniu wynikiem podpisania 30 stycznia 2014 porozumienia Ministra Spraw Wewnętrznych, Ministra Finansów oraz Prokuratora Generalnego o współpracy w zakresie zwalczania przestępczości gospodarczej. Nastąpiła intensyfikacja działań kontrolnych, realizowanych przez kontrolę skarbową oraz Służbę Celną we współpracy z Policją, Inspekcją Transportu Drogowego i innymi służbami. Jednym z elementów nowej strategii były kompleksowe kontrole przeprowadzone w obszarach przygranicznych (w czerwcu, wrześniu i grudniu). W wyniku tych akcji wykryto wyludzenia podatkowe szacowane na kwotę 450 mln PLN, wszczęto kontrole w 181 firmach,

zabezpieczono majątek na kwotę ok. 100 mln. PLN. Jak wynika z informacji MF, w ciągu 3 kwartałów 2014 r. inspektorzy MF wykryli próby wyludzenia podatków (VAT i akcyzy) w obrocie paliwami na prawie 2 mld PLN. W listopadzie 2014 r. opublikowany został „List ostrzegawczy” zwracający uwagę na zagrożenia występujące w obrocie paliwami ciekłymi.

W ramach działań, prowadzonych przez Ministerstwo Gospodarki, udało się doprowadzić (w ramach ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o zmianie ustawy o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym oraz niektórych innych ustaw) do wprowadzenia kaucji dla podmiotów, posiadających koncesje na obrót paliwami z zagranicą oraz koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, a także zmian w systemie zapasów obowiązkowych, mogących pomóc w zwalczaniu przestępczości gospodarczej. Ponadto w wyniku działań Urzędu Dozoru Technicznego z około 15% do około 4% spadła liczba stacji, działających mimo braku modernizacji zbiorników.

NASZE STANOWISKO

W ocenie branży konieczne są dalsze zmiany prawa, gdyż niektóre z zastosowanych w ostatnim czasie rozwiązań – na przykład wprowadzenie odpowiedzialności solidarnej – mają ograniczony skutek i są niewystarczające do wyeliminowania przestępczości w obrocie paliwami. Wnioskujemy o rozważenie nowych rozwiązań prawnych, dotyczących podatku od towarów i usług, z wykorzystaniem doświadczeń innych państw, na przykład wprowadzenie modelu podzielonej płatności (split-payment). Nie powinno mieć miejsca absolutne zwolnienie z odpowiedzialności solidarnej nawet przy złożeniu przez dany podmiot maksymalnej wysokości kaucji, a ochrona powinna być proporcjonalna do dostaw na rzecz danego nabywcy. Uregulowania wymaga odpowiedzialność osób fizycznych za obrót paliwami bez koncesji. Postulujemy wykluczenie możliwości korzystania z wirtualnych biur przy obrocie towarami wrażli-

wymi, a także wprowadzenie specjalnych procedur przetargowych przy zamówieniach publicznych na zakup paliwa.

Postulujemy stworzenie „platformy paliwowej” – rejestru przedsiębiorców branży paliwowej, czyli elektronicznej bazy danych, zawierającej informacje o podmiotach, działających w produkcji, logistyce i obrocie paliwami oraz o realizacji przez nie wszystkich związanych z tym obowiązków. Obecnie rejestry i zbiory danych prowadzone przez różne instytucje (Ministerstwo Finansów, Agencja Rezerw Materiałowych, Urząd Dozoru Technicznego, Urząd Regulacji Energetyki, Inspekcja Handlowa, Państwowa Inspekcja Pracy, nadzór budowlany etc.) nie są ze sobą powiązane, ani też nie są kompatybilne. Same dane poszczególnych instytucji nadzoru odnośnie do liczby stacji paliw zawierają znaczne rozbieżności. Podczas prac nad nowelizacją ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw w 2014 roku POPIHN proponowała wprowadzenie obowiązku samorejestracji podmiotów, prowadzących stacje paliw, w systemie, który miał zostać usytuowany przy Inspekcji Handlowej. Niestety, nasza propozycja nie spotkała się wówczas ze zrozumieniem.

Proponowane przez nas rozwiązanie służyłoby zarówno służbom kontrolnym, jak też przedsiębiorcom i konsumentom. Mogłoby ono mieć konstrukcję trzystopniową:

- dostęp dla służb ścigania, podległych MF i MSW (dane wrażliwe, np. dotyczące rozliczeń podatkowych);
- dostęp dla innych organów kontrolnych (URE, ARM, UDT, IH, nadzór budowlany, PIP, Straż Pożarna etc.);
- otwarty dostęp dla przedsiębiorców i klientów (ogólnodostępne dane dotyczące np. posiadania koncesji na obrót paliwami ciekłymi przez właściciela stacji, dopuszczenie urzędzeń stacji przez UDT, etc.)

Obecna sytuacja braku zgodności danych i publicznej dostępności chociaż części z nich stanowi element przyczyniający się do dalszego rozwoju przestępczości w obrocie paliwami.



2. ZAPASY OBOWIĄZKOWE

Wraz z przyjęciem ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o zmianie ustawy o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym oraz niektórych innych ustaw, dobiegły końca prace nad przyjęciem do polskiego systemu prawa zapisów Dyrektywy 2009/119/WE z dnia 14 września 2009 roku w kwestii systemu zapasów obowiązkowych. Częściowo zastąpiono obowiązek utrzymywania zapasów obowiązkowych przez przedsiębiorców obowiązkiem uiszczenia opłaty zapasowej przeznaczonej na utrzymywanie zapasów przez instytucję państwową (Agencję Rezerw Materiałowych). Do końca roku 2017 obowiązek nałożony dotychczas na podmioty zobligowane do odkładania zapasów ma ulec obniżeniu o 30%. (z 76 do 53 dni). Nowelizując przepisy wykonawcze uporządkowano kwestie związane z określeniem produktów, które podlegają obowiązkowi odkładania zapasów oraz określono w jakiej formie zapasy mogą być przechowywane. Przygotowano zapisy określające sposób wyliczania i wykonywania odliczeń przy naliczaniu opłaty zapasowej z zastosowaniem obowiązującej stawki tejże opłaty. Powołano Radę Konsultacyjną ds. Zapasów Interwencyjnych, będącą ciałem doradczym skupiającym przedstawicieli sektora, która ma pełnić funkcje konsultacyjne w procesie wdrażania nowego prawa. Branża od wielu lat wnioskowała o jak najszybsze i najpełniejsze wdrożenie zmian w systemie za-

pasów obowiązkowych. Rozwiązania te stanowią krok w dobrym kierunku, ale nie do końca spełniają oczekiwania branży.

NASZE STANOWISKO

Branża oczekuje podjęcia prac nad całościową zmianą systemu zapasów obowiązkowych m.in. poprzez wprowadzenie jednolitej (na poziomie krajowym i podmiotów gospodarczych) metodologii wyliczenia zapasów obowiązkowych w ramach kompleksowej regulacji rynku paliwowego w Polsce, wraz z dalszą reformą na rzecz wprowadzenia pełnego systemu agencyjnego.

POPiHN wnioskuje również o podjęcie działań mających na celu zawarcie umów bilateralnych z państwami ościennymi, umożliwiających wzajemne utrzymywanie zapasów obowiązkowych za granicą (podmiotów zagranicznych na terenie Polski, podmiotów polskich za granicą). Obecnie obowiązujące przepisy ustawy wobec braku umów bilateralnych są zapisami martwymi. Konieczne jest kontrolowanie wysokości stawki opłaty zapasowej i jej dostosowanie do warunków rynkowych, a także analiza przez Ministerstwo Gospodarki oraz Agencję Rezerw Materiałowych skutków przyjętych regulacji. Ponadto zdaniem organizacji przepisy regulujące system zapasów interwencyjnych ropy i paliw powinny zostać uzupełnione o postanowienia, określające zasady działania kra-

jowego systemu logistyki paliwowej (magazyny, rurociągi przesyłowe, terminale przeładunkowe) w sytuacji wystąpienia zakłóceń na rynku naftowym, w tym określające zasady wydawania przez przedsiębiorców logistycznych zapasów interwencyjnych na rynek oraz współpracy tych przedsiębiorców w zakresie optymalnego wykorzystania współpracującej ze sobą infrastruktury logistycznej.

3. REGULACJE PODATKOWE

Regulacje podatkowe stanowią od lat jeden z głównych problemów branży. Odnotowujemy jednak większą otwartość Ministerstwa Finansów na kontakty z przedstawicielami branży, w tym w zakresie konsultacji przepisów o VAT oraz przepisów technicznych, związanych z podatkiem akcyzowym. Na rok 2015 zaplanowane jest przyjęcie szeregu zmian w przepisach, zarówno dotyczących VAT, CIT, jak też akcyzy – w dużym stopniu w oparciu o rekomendacje zawarte w pakietach deregulacyjnych, a także wypracowane przez Radę Podatkową przy Ministrze Finansów.

Problemem pozostaje znaczny udział obciążeń podatkowych w cenie paliw, przekraczający minimalny poziom, określony przez przepisy unijne. W 2015 roku wysokość podatku akcyzowego dla benzyny i oleju napędowego pozostaje powyżej minimum unijnego, określonego na podstawie kursu euro z 1 października 2014. Obniżka wpływów do budżetu z tego tytułu mogłaby zostać zniwelowana poprzez efektywniejsze zwalczanie szarej

strefy, a także pobudzenie popytu na paliwa. Ustalenie podatku akcyzowego na poziomie minimum UE pozwoliłoby na obniżkę detalicznej ceny benzyny o 21 gr/litr, zaś oleju napędowego o 10 gr/litr.

NASZE STANOWISKO

Mamy nadzieję na przyjęcie jak największej liczby postulatów branży w procesie legislacyjnym. Liczymy na kontynuację konstruktywnego dialogu administracji z przemysłem, dzięki któremu możliwe będzie przyjęcie rozwiązań akceptowanych przez obie strony, a nie powodujących spadku wpływów do budżetu.

W szczególności liczymy na zmiany w EMCS w zakresie jednostki referencyjnej w e-AD w przypadku bioetanolu, podjęcie prac nad określeniem w drodze rozporządzenia dopuszczalnych ubytków paliw ciekłych w sposób analogiczny do wyrobów węglowych, wprowadzenie instytucji zezwoleń warunkowych, wprowadzenie instytucji promesy (zobowiązania organu podatkowego do wydania decyzji po dopełnieniu przez zainteresowany podmiot odpowiednich formalności). Oczekujemy konstruktywnego dialogu w zakresie rozwiązań, poprawiających jakość prawa podatkowego.

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

Od lat branża zwraca uwagę na to, że utrzymywanie w Polsce akcyzy na oleje smarowe obniża konkurencyjność sektora, zarazem sprzyjając rozwojowi szarej strefy w obrocie detalicznym i hurtowym olejami smarowymi. Akcyza zakłóca równość podmiotów wprowadzających oleje na rynek, zwiększając koszty funkcjonowania działających zgodnie z prawem przedsiębiorców, co przekłada się na spadek ich konkurencyjności i wyższe ceny produktów. Ponadto, jeżeli akcyza i wszelkie z nią związane dodatkowe koszty nie występują w innych krajach UE, to jej zastosowanie w Polsce stanowi formę dodatkowych i nieuzasadnionych ograniczeń dla działających w kraju podmiotów oraz dla końcowych odbiorców tych produktów.

Zawieszenie prac nad rewizją Dyrektywy Energetycznej (ETD) oznacza, iż w najbliższym czasie utrzymane zostanie status quo jeśli chodzi o dowolność stosowania EMCS przez poszczególne kraje członkowskie Unii. Sytuację taką uznajemy za skrajnie niekorzystną dla polskiego rynku

olejów smarowych: z jednej strony utrzymana zostanie dyskryminacja podmiotów prowadzących obrót olejami w Polsce, gdyż oleje smarowe nie są objęte akcyzą w większości krajów UE, co daje znaczącą przewagę konkurencyjną i kosztową podmiotom działającym poza Polską. Z drugiej strony, pomimo dyskryminujących obciążeń, krajowy rynek nie jest chroniony przed szarą strefą, gdyż np. EMCS sprawdza się - co prawda - w kontrolowaniu obrotu olejami na terenie Polski, ale wystarczy tylko przemieścić produkty za granicę (faktycznie lub tylko „na papierze”), aby kontrolę tę utracić.

NASZE STANOWISKO

Ujednolicenie stawki podatku akcyzowego na wszystkie rodzaje olejów smarowych i bazowych w Polsce oznaczałoby znaczące ułatwienia w obrocie tymi produktami, zmniejszenie bariery wejścia na rynek dla nowych podmiotów oraz redukcję obciążenia finansowego firm członkowskich. Zarazem zachowana zostałaby obecna kontrola nad produktem, gdyż przy stawce „zero” system EMCS nadal byłby aplikowalny wobec olejów smarowych. Wprowadzenie stawki „zero” w całej UE oznaczałoby natomiast dodatkowo znaczną redukcję szarej strefy w obrocie olejami smarowymi i paliwami nie tylko w Polsce, lecz także krajach ościennych. Oceniamy, że byłoby to rozwiązanie optymalne, łączące cele walki z szarą strefą z minimalną ingerencją w rynek i minimalnym obciążeniem podmiotów rynkowych.

Wszelkie projektowane rozwiązania powinny zarazem prowadzić do ujednolicenia i stworzenia równych zasad obrotu olejami w całej UE (tzw. zasada level playing field). Tylko takie podejście eliminuje problem szarej strefy w obrocie olejami w sposób fundamentalny – likwidując różnice cenowe będące podstawową zachętą i przyczyną dla rozwoju szarej strefy. Ujednolicenie i upraszczanie systemu podatkowego zarówno w skali kraju jak i całej UE jest zatem wartością samą w sobie.

5. PALIWA ODNAWIALNE

Po wielu latach nastąpiło przyjęcie ustaw, implementujących dyrektywy 2009/28/WE oraz 2009/30/WE. Przyjęte w nowelizacjach ustawy o biopaliwach (ustawa z dnia 21 marca 2014 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw) oraz ustawy o monitorowaniu jakości paliw (ustawa

z dnia 11 lipca 2014 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych) zapisy utrzymały generalnie dotychczasowe, niekorzystne rozwiązania dla branży. W debacie nad projektami nowych przepisów branża paliwowa wskazywała na konieczność przyjęcia zapisów umożliwiających jak najbardziej efektywną ekonomiczną realizację zapisów dyrektywy, w szczególności możliwość elastycznego określania Narodowego Celu Wskaźnikowego w zależności od warunków rynkowych, możliwość przenoszenia nadwyżek NCW na kolejny rok i handlu nimi, wreszcie możliwość realizacji NCW przy zastosowaniu nowoczesnych biopaliw, w tym HVO (współwodorniony olej roślinny), produkowanego w technologii współwodornienia.

Niestety, nasze postulaty zostały w zdecydowanej większości odrzucone. Co gorsza, przyjęto takie definicje oleju napędowego oraz benzyny, które ograniczają możliwość stosowania nowoczesnych biokomponentów (w tym sprzeczną z normą EN 590 definicję oleju napędowego). Stanowi to barierę dla nowych inwestycji związanych z produkcją biokomponentów nowej generacji oraz utrudnia realizację NCW. Kosztem branży paliwowej i milionów kierowców utrzymuje się rozwiązania, które ewidentnie chronią interesy producentów FAME.

Polityka w zakresie biopaliw – w szczególności narzucenie bardzo wysokiego poziomu NCW – przekłada się bezpośrednio na wzrost cen paliw płynnych w Polsce. Dalsze promowanie stosowania biopaliw pierwszej generacji – w tym jako dodatku do paliw normatywnych – będzie powodować dalszy wzrost kosztów, a co za tym idzie cen detalicznych paliw oraz żywności.

NASZE STANOWISKO

Biopaliwa pierwszej generacji są poważnym źródłem trudności, z jakimi boryka się branża w zakresie utrzymania parametrów jakościowych paliw. Oczekujemy podjęcia prac nad opracowaniem nowej, kompleksowej ustawy (w ramach istniejącego prawa lub też w postulowanym przez nas Prawie naftowym), odpowiadającej wymaganiom rynku, postulatом branży paliwowej oraz tendencjom, które wyraźnie zaczynają się zarysowywać w Unii Europejskiej.

Postulujemy następujące rozwiązania:
1. Niezwłoczne dopuszczenie wdrażania biopaliw nowych generacji jako

bardziej przyjaznych dla środowiska, a także eksploatacji pojazdów – w celu umożliwienia realizacji NCR w kolejnych latach;

2. Zmianę definicji oleju napędowego oraz benzyny;

3. Odejście od NCW i oparcie polityki wdrażania paliw odnawialnych wyłącznie na NCR;

4. Przy założeniu pozostawienia obecnych rozwiązań: wprowadzenie mechanizmów minimalizujących koszty związane z realizacją NCW i NCR, takich jak dwuletni okres rozliczeniowy NCW, handel nadwyżkami w realizacji NCW, obniżenie kar za brak realizacji NCW;

5. Skrócenie okresu przejściowego w zakresie jednoczesnej dostępności na rynku benzyn E5 i E10;

6. Dobór właściwej metody badawczej parametru stabilności oksydacyjnej oleju napędowego;

7. Uszczelnienie trybu zwrotu akcyzy od paliwa rolniczego poprzez wprowadzenie zasady, że zwrot może nastąpić tylko od paliwa, realnie zawierającego biokomponenty.

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. Wprowadzenie zaawansowanych biopaliw – w tym w technologii współwodornienia – jest możliwe z wykorzystaniem polskich surowców rolnych.

6. SPRZEDAŻ USŁUG I TOWARÓW POZAPALIWOWYCH NA STACJACH PALIW

W sytuacji znacznych wahań marży wiele stacji paliw może kontynuować działalność głównie dzięki sprzedaży towarów i usług pozapaliwowych. Należy pamiętać, że na cenę paliw wpływają w dużym stopniu obciążenia o charakterze podatkowym i podobnym; średnio w roku 2014 stanowiły one 51% ceny benzyny 95, 47% ceny oleju napędowego i 37% ceny autogazu.

Co jakiś czas pojawiają się propozycje ograniczenia asortymentu towarów oferowanych na stacjach paliw, na przykład wprowadzenie zakazu sprzedaży alkoholu czy też leków pierwszej potrzeby sprzedawanych bez recepty. Autorzy tych pomysłów kierują się własnymi odczuciami, nie mającymi pokrycia w faktach,

bądź też własnym, wąsko rozumianym interesem ekonomicznym.

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

Stacja paliw jest też często najbliższym – a niekiedy jedynym – miejscem, w którym można nabyć oferowane bez recepty leki, np. leki przeciwbólowe czy też na ból gardła. Dzięki temu możliwe jest szybkie zareagowanie na ból czy też pierwsze symptomy przeziębienia. Leki przechowywane są w warunkach, nie odbiegających od warunków przechowywania w aptekach.

NASZE STANOWISKO

Oczekujemy, że ceny na rynku paliw będą kształtowane wyłącznie przez czynniki ekonomiczne, a przyjmowane regulacje prawne nie będą powodowały dalszego, nieuzasadnionego wzrostu cen. Jesteśmy też przekonani, że przepisy w zakresie handlu alkoholem powinny być jednolite dla wszystkich kanałów dystrybucji, a podstawowe leki oferowane bez recepty powinny być dostępne również poza aptekami.

Sprzeciwiamy się jakimkolwiek działaniom, mogącym spowodować ograniczenie zakresu świadczonych usług i sprzedawanych na stacjach towarów, np. poprzez zakaz sprzedaży alkoholu czy też leków pierwszej potrzeby. Jedynym wymiernym skutkiem wprowadzenia proponowanych ograniczeń byłoby dalsze pogorszenie i tak już trudnej sytuacji branży naftowej. Prowadzenie sprzedaży towarów innych niż paliwa umożliwia istnienie stacji paliw w obecnej ilości i w obecnym formacie rynkowym. Ograniczenie asortymentu będzie skutkowało wzrostem kosztów ich prowadzenia i spowoduje wzrost cen paliw lub powiększenie grupy osób pozbawionych pracy.



Fot. LOTOS



Fot. ORLEN

7. BEZPIECZEŃSTWO ENERGETYCZNE W SEKTORZE PALIWOWYM I REGULACJA SEKTORA NAFTOWEGO

Regulacje prawne, dotyczące sektora paliwowego, zawarte są w całym szeregu ustaw (ustawa Prawo energetyczne, Ustawa o biopaliwach, Ustawa o systemie monitorowania jakości paliw, ustawa Prawo budowlane etc.) i rozporządzeń, często mając niespójny charakter czy nawet zawierając sprzeczne zapisy. Kolejne nowelizacje prawa doprowadziły do sytuacji, kiedy cały system obejmujący produkcję, logistykę i obrót paliwami ciekłymi stał się niespójny, a żaden resort nie ma kompleksowego nadzoru nad tym rynkiem. Regulacje przygotowywane przez poszczególne ministerstwa często ze sobą nie korelują, co utrudnia funkcjonowanie przedsiębiorstw operujących w branży, zwiększając związane z tym koszty i ryzyko popełnienia wykroczenia. Mimo znaczącej poprawy intensywności dialogu administracji z branżą, wielokrotnie postulaty zgłaszane przez sektor paliwowy w oparciu o przesłanki merytoryczne nie są uwzględniane w procesie legislacyjnym – często ze względu na brak zrozumienia ich wpływu na zagadnienia, pozostające poza obszarem nadzoru danego urzędu. Skutkiem tego jest przyjmowanie przepisów generujących olbrzymie koszty i nieuwzględniających sytuacji ekonomicznej w całej UE, zwłaszcza trudnej sytuacji branży rafinerijnej. Skutkuje to dalszym

wzrostem cen paliw oraz pogorszeniem sytuacji przedsiębiorców, działających zgodnie z prawem.

NASZE STANOWISKO

Należy dążyć do zmiany stanu rzeczy poprzez wprowadzenie uproszczeń w systemie prawa. Jako rozwiązanie docelowe branża postuluje opracowanie Prawa naftowego na wzór Prawa energetycznego, w którym zawarto by wszystkie akty prawne dotyczące przemysłu naftowego, w tym dotyczące kwestii, koncesjonowania paliw ciekłych, stworzenia powszechnie dostępnego rejestru podmiotów i infrastruktury paliwowej w Polsce, systemu jakości paliw, biopaliw, zapasów obowiązkowych, wymagań technicznych oraz innych.

Nasze postulaty powinny zostać uwzględnione w planie prac rządu (lub w Programie wykonawczym na lata 2015-2020 do Polityki energetycznej Polski do roku 2050). Jednym z elementów powinno być powołanie wydzielonego regulatora branży paliwowej, a co za tym idzie zmiana systemu nadzoru i kontroli nad rynkiem paliwowym.

Ponownie postulujemy o zorganizowanie pod patronatem premiera rządu RP międzyresortowego okrągłego stołu paliwowego z udziałem przedstawicieli Sejmu, administracji,

reprezentantów branży i ekspertów. Pozwoliłoby to na jasne określenie wzajemnych oczekiwań i wymagań, a w konsekwencji stanowienie lepszego prawa i poprawę konkurencyjności polskiej gospodarki. Liczymy na kontynuację debaty w formule okrągłego stołu, rozpoczętej przez Ministerstwo Gospodarki w 2012 roku.

8. WYDAJNOŚĆ ENERGETYCZNA BUDYNKÓW

Przepisy dotyczące wydajności energetycznej budynków (rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i gospodarki Morskiej z dnia 5 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 listopada 2008 r. w sprawie metodologii obliczania charakterystyki energetycznej budynku stanowiącej samodzielną całość techniczno-użytkową oraz sposobu sporządzania i wzorów świadectw ich charakterystyki energetycznej, Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 10 sierpnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i sposobu sporządzania audytu efektywności energetycznej, wzoru karty audytu efektywności energetycznej oraz metod obliczania oszczędności energii) narzuciły podmiotom funkcjonującym na rynku inwestycyjnym konieczność wprowadzenia do realizacji szeregu nowozdefiniowanych przez ustawodawcę rozwiązań związanych z maksymalizacją wykorzystania w realizowanych inwestycjach energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych. Krytycznym parametrem inwestycji stał się współczynnik energii pierwotnej, a przyjęte regulacje nie uwzględniają specyfiki budowania stacji paliw – zwłaszcza w terenach nieurbanizowanych. Skutkiem takiego podejścia jest wzrost kosztów inwestycji – zwłaszcza poza terenem z łatwo dostępną infrastrukturą – o 10 do 12%.

NASZE STANOWISKO

Proponujemy przygotowanie przepisów, przyczyniających się do stworzenia spójnego łańcucha podmiotów, obejmujących producentów energii i nabywców energii, stymulowanych w jednakowy sposób nie tylko do konsumpcji, ale i produkcji energii ze źródeł odnawialnych. W przypadku pozostawienia status quo to tylko na inwestorze ogniskować się będzie wymóg realizacji obowiązujących obecnie zapisów w zakresie posługiwania się energią ze źródeł odnawialnych.

9. KRADZIEŻE NA STACJACH PALIW

Ostatnie miesiące przyniosły zauważalny wzrost liczby kradzieży w punktach handlowych, w tym na stacjach paliw. W opinii ekspertów wzrost tego typu czynów w znacznym stopniu spowodowany jest zmianami art. 19 Kodeksu wykroczeń dokonanymi w 2013 roku, a podnoszącymi próg wartości kradzieży, powyżej którego czyn taki klasyfikowany jest jako przestępstwo z dotychczasowych 250 zł do ¼ pensji minimalnej, czyli w przybliżeniu 420 zł.

Wzrost liczby kradzieży powoduje bezpośrednie straty materialne dla właścicieli stacji paliw, a także zagrożenie bezpieczeństwa dla personelu i klientów. Według szacunków branży w 2014 roku miało miejsce ponad 100 000 kradzieży paliwa, polegających na zatankowaniu i odjechaniu bez zapłacenia. Ogólną wartość kradzionego paliwa można szacować na ponad 20 mln złotych rocznie.

Specyficzny niepokój budzi obserwowany wzrost zuchwałości kradzieży, a także profesjonalizacja środowiska złodziei, wyrażająca się tworzeniem coraz większych i lepiej zorganizowanych, wyspecjalizowanych grup przestępczych trudniących się tym procederem. Często kradzione paliwo odsprzedawane jest innym kierowcom po zaniżonej cenie.

Obserwacje, których dostarcza praktyka bardziej rozwiniętych gospodarczo państw m.in. Europy Zachodniej, każą przygotowywać się na dalszy dynamiczny wzrost skali opisywanych problemów, które poza granicami Polski znane i obserwowane są od dziesiątków lat.

NASZE STANOWISKO

POPiHN oczekuje zmiany obowiązującego prawa, a także większej skuteczności organów ścigania w ograniczeniu tego typu wykroczeń i przestępstw.

W szczególności wraz z innymi organizacjami, zrzeszającymi handlowców, uważamy za konieczne:

- 1. umożliwienie Policji gromadzenie i przetwarzanie danych o sprawcach wykroczeń (stworzenie rejestru wykroczeń – wprowadzenie zmian w ust. 2a art. 20 ustawy o Policji);**
- 2. zmianę kwalifikacji serii kradzieży poprzez uznanie ich jako czynu ciągłego (art. 11 KK), a także zmiany definicji kwalifikacji „kradzieży w sposób zuchwały” i umożliwienie stosowania art. 38 Kodeksu wykroczeń (tzw. recydywa);**
- 3. Przywrócenie w kodeksie karnym**

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

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

10. REGULACJE UNII EUROPEJSKIEJ

W organach decyzyjnych Unii Europejskiej toczy się debata nad kształtem polityki energetyczno-klimatycznej i polityki transportowej w dłuższej perspektywie. Po latach narzucania na europejski przemysł rafineryjny nieproporcjonalnych obciążeń, pogarszających ich konkurencyjność względem konkurentów spoza UE, w Komisji Europejskiej pojawiły się głosy wskazujące na konieczność zmiany dotychczasowej polityki. Przyjęte rozwiązania będą miały bezpośredni wpływ na przyszłość branży rafineryjnej w Europie. Powinny one uwzględniać fakt, że w średniej perspektywie ropa naftowa pozostanie głównym nośnikiem energii do zastosowań w transporcie. Nieprzemyślane regulacje prawne, nie uwzględniające interesu nie tylko branży rafineryjnej, ale też związanych z nią sektorów gospodarki, mogą doprowadzić do upadku sektora i przeniesienia produkcji poza granice Unii Europejskiej. Miałoby to tragiczne skutki dla całej gospodarki europejskiej, a także jej bezpieczeństwa energetycznego.

NASZE STANOWISKO

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

11. DIALOG ADMINISTRACJI Z PRZEDSTAWICIELAMI BRANŻY

POPiHN utrzymuje bliskie kontakty robocze z szeregiem urzędów, a jej przedstawiciele zapraszani są do konsultacji polskich i unijnych aktów prawa, a także uczestniczą w pracach Rady Konsultacyjnej ds. za-

pasów interwencyjnych przy Prezesie ARM, Rady Konsultacyjnej ds. Handlu oraz Zespołu doradczego ds. rozwiązań systemowych w sektorze energetyki przy Ministrze Gospodarki.

Dialog administracji z przedstawicielami branży zaowocował przyjęciem szeregu korzystnych rozwiązań, takich jak:

1. 21 sierpnia 2014 roku został ogłoszony tekst rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 sierpnia 2014 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych (rozporządzenie NO). Zawiera on zdecydowaną większość proponowanych przez branżę rozwiązań. Tym samym zakończony został kilkuletni proces konsultacji, mający zasadnicze znaczenie dla sektora infrastruktury paliwowej, a co za tym idzie wszystkich odbiorców paliw w Polsce.

2. W wyniku wieloletnich starań środowiska akceptantów udało się doprowadzić do regulacyjnego obniżenia opłat związanych z przyjmowaniem płatności kartami płatniczymi. Nowelizacja ustawy o usługach płatniczych z dnia 28 listopada 2014 r. wprowadziła maksymalny poziom IF 0,2% dla kart debetowych oraz 0,3% dla kart kredytowych oraz nowe obowiązki informacyjne dla agentów rozliczeniowych. Przyjęte rozwiązania – poprzez niższe koszty akceptacji płatności kartami płatniczymi i kredytowymi – będą sprzyjać dalszemu wzrostowi systemu płatności bezgotówkowych, z korzyścią dla przedsiębiorców, konsumentów, a także państwa (niższe koszty gotówki, ograniczenie szarej strefy).

3. Z dniem 1 stycznia 2014 r. ostatecznie weszły w życie wymagania w zakresie ochrony środowiska na stacjach paliw, określone w par. 177 rozporządzenia 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. Nałożyły one na właścicieli stacji, wybudowanych przed 2005 rokiem, obowiązek modernizacji zbiorników, wyposażenia stacji w urządzenia do monitorowania wycieków paliw do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych, sprzyjając poprawie ochrony środowiska, a także warunkom równej konkurencji przedsiębiorców, prowadzących stacje paliw.

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

W roku 2014 polskie rafinerie przerobiły 24,2 mln ton ropy naftowej, co było wynikiem porównywalnym z rokiem poprzednim. Brak wzrostu krajowego popytu na paliwa ciekłe oraz słaba opłacalność produkcji eksportowej dla większości produktów rafinacji ropy naftowej to główne przyczyny braku wzrostu przerobu. Porównując przerób ropy w poszczególnych kwartałach ubiegłego roku najlepiej wypadł kwartał III, kiedy przerobiono 6,6 mln ton ropy naftowej. Z kolei w II połowie roku wynik przeróbki ropy był o 1,4 mln ton lepszy od wyniku z I półrocza. Przerób ropy naftowej w PKN ORLEN wyniósł 14,6 mln ton (o 7% mniej, niż w roku 2013), a w Grupie LOTOS 9,5 mln ton (o 9% więcej niż w roku 2013). Zwiększenie przerobu w rafinerii gdańskiego koncernu wynika głównie z faktu, iż w roku 2013 firma prowadziła planowy postój remontowy, ale też do zwiększenia wykorzystania mocy przetwórczych przyczyniło się powiększenie uzysków na poszczególnych instalacjach, będące wynikiem przeprowadzonej w czasie remontu modernizacji. Polski Koncern Naftowy ORLEN dostosowywał poziom przerobu ropy do zapotrzebowania zgłaszanego ze strony rynku.

Głównym kierunkiem dostaw surowca do krajowych rafinerii – podobnie jak w latach poprzednich – był kierunek wschodni, skąd dostarczono 91% ropy naftowej. To o 2% mniej, niż w roku 2013. Podstawowym gatunkiem ropy przerabianej w polskich koncernach pozostała ropa REBCO, a o przewadze jej zakupów nad innymi gatunkami przemawiały kontrakty długoterminowe, atrakcyjna cena, dostosowanie technologiczne rafinerii oraz

logistyka dostaw rurociągowych. Oprócz ropy REBCO – ale w znacznie mniejszej skali – przerabiano ropę brytyjską, norweską czy iracką. Grupa LOTOS przetwarzała w swoich instalacjach ropę pozyskaną z własnych złóż na Bałtyku, a rafinerie południowe PKN ORLEN zagospodarowywały część ropy krajowej wydobywanej przez PGNiG.

Strukturę dostaw ropy naftowej do rafinerii krajowych przedstawiono na rys. 2. To obraz dominacji ropy REBCO – obserwowany w przeszłości i zapewne jeszcze długo w przyszłości – choć polskie rafinerie mogą w stanie kryzysu przestawić się

w miarę szybko na przerób innych gatunków ropy, sprowadzanych przez Port Północny w Gdańsku. Do Polski w roku 2014 dostarczono 23 mln ton ropy REBCO, z czego 20 mln ton przetransportowano rurociągiem „Przyjaźń” należącym do Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych S.A. Około 4 mln ton ropy dostarczono poprzez instalacje portowe Naftoportu na Wybrzeżu.

Wielkość dostaw ropy naftowej wydobywanej ze złóż krajowych stanowiła około 4% zaopatrzenia rafinerii, co jest równoznaczne z zaspokojeniem produkcji w okresie 8 dni.

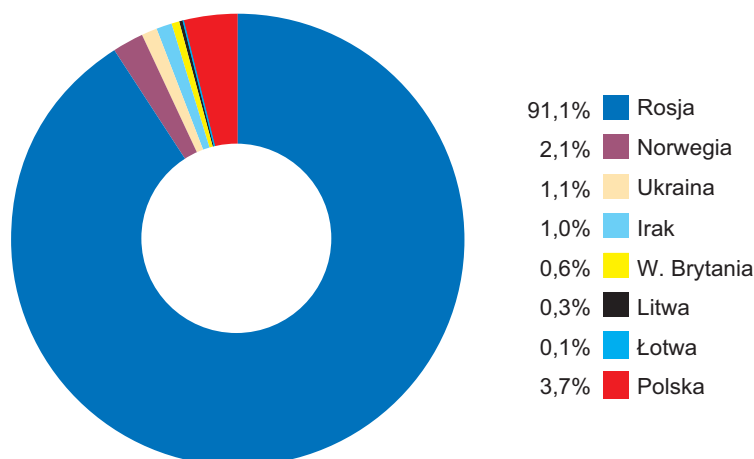
■ Rys. 1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA ROK 2013 I 2014.

w mln ton

Wyszczególnienie	ROK 2013	ROK 2014	Wskaźnik 2013=100
OGÓŁEM	24,3	24,2	99,5

Źródło: Dane własne POPiHN

■ Rys. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2014 ROKU [%]



Źródło: Dane własne POPiHN



Fot. LOTOS



PRODUKCJA PALIW CIEKŁYCH

■ Rys. 3 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W LATACH 2014 I 2013
[w tys. m³]

Wyszczególnienie	ROK 2013	ROK 2014	Wskaźnik 2013=100
Benzyny silnikowe	5 419	5 178	96
Olej napędowy	13 110	12 796	98
Gaz płynny LPG	627	643	103
Paliwo JET	1 079	1 423	132
Lekki olej opałowy	957	703	73
Ciężki olej opałowy	3 151	3 378	107
OGÓŁEM	24 343	24 121	99

Źródło: Dane własne POPiHN

Podsumowując produkcję paliw ciekłych w roku 2014 (Rys. 3) – benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) otrzymujemy wynik 24,1 mln m³, co oznacza, iż na rynek trafiło o około 1% mniej produktów, niż w roku 2013. Wyprodukowano o 222 tys. m³ mniej paliw ciekłych, niż w roku ubiegłym.

Produkcję zwiększono w przypadku gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz ciężkiego oleju opałowego. Dwa ostatnie produkty były następnie kierowane w zdecydowanej większości na rynki zagraniczne. Produkcja benzyn silnikowych, oleju napędowego i lekkiego oleju opałowego – produktów kierowanych głównie na rynek krajowy – zmalała w stosunku do wyniku sprzed roku. Pod względem wolumenowym szczególnie znacząca obniżka produkcji została wykazana dla oleju napędowego, a i tak część z tej produkcji została przeznaczona na eksport. To m. in. efekt oddziaływania na rynek dostaw paliw realizowanych poza kanałami oficjalnej

statystyki, czyli z wykorzystaniem szarej strefy. W kraju w dalszym ciągu kurczy się zapotrzebowanie na lekki olej opałowy i temu trendowi podporządkowana była też produkcja. Malejący z roku na rok rynek benzyn znalazł również w roku 2014 odzwierciedlenie w obniżeniu produkcji krajowej. Znakomita większość krajowej produkcji rafinerijnej benzyn silnikowych i oleju napędowego przeznaczona na rynek krajowy została zmieszana z biokomponentami, gdyż konieczność realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego wymuszała takie działania. Blendowanie paliw przy użyciu biokomponentów, ale też innych dodatków, jest w Polsce traktowane jako produkcja, stąd takie podejście nieco zwiększa pulę produkcyjną w stosunku do produkcji w samych tylko rafineriach. Wykorzystanie biokomponentów w paliwach ciekłych było w roku 2014 na zbliżonym poziomie do roku poprzedniego, czemu sprzyjało zamrożenie czasowe progów NCW oraz możliwość skorzystania ze stosownych współczynników redukcyjnych przy rozliczaniu realizacji celu.

Produkcja oleju napędowego zmalała o 314 tys. m³ (o 2%) i było to odwrócenie trendu w stosunku do roku poprzedniego, mimo że według danych oficjalnych produkcja przemysłowa w kraju rosła i postępowała dieselizacja floty samochodowej. Spadek produkcji benzyn silnikowych szacowany jest na 4% i jest to kontynuacja trendu z lat poprzednich. Wzrosła za to nieco produkcja gazu płynnego LPG i większy jego strumień kierowany był do odbiorców rynkowych, ograniczając nieco import. Ograniczając produkcję oleju napędowego i lekkiego oleju opałowego zwiększono jednocześnie produkcję paliwa lotniczego JET, którego więcej skierowano na rynek krajowy, ale też i na eksport. Znacznie wzrosła też produkcja ciężkiego oleju opałowego, wymuszona niejako przez znaczne ograniczenie popytu na wyroby asfaltowe.

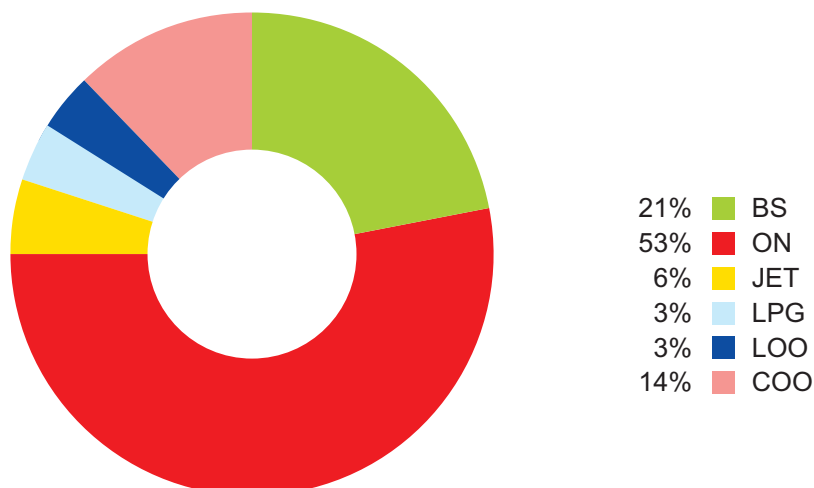
Strukturę produkcji paliw w roku 2014 przedstawiono na rys. 4.

W całkowitym bilansie produkcyjnym nieco zmalał udział benzyn silnikowych i oleju napędowego – dwóch gatunków, które świadczą o wysokości popytu krajowego. Wzrosła rola produkcji paliwa lotniczego JET oraz nieznacznie ciężkiego oleju opałowego. Oczywiście – mimo spadku o 1 punkt procentowy – dominującym produktem pozostał olej napędowy.

Jak wspomniano powyżej, do produkcji paliw płynnych zalicza się także proces mieszania (blendowania) paliw tradycyjnych z biokomponentami. W roku 2014 Narodowy Cel Wskaźnikowy, a więc minimalny poziom wprowa-

dzania biopaliw na rynek, do którego zobowiązane są podmioty produkujące paliw i sprowadzające je z zagranicy, określony był na poziomie 7,1% według wartości opałowej, a to skutkowało koniecznością dodania alkoholu i estrów do większości puli wprowadzanych na polski rynek benzyn i oleju napędowego. Dodatkowo trzeba było sprzedać jeszcze odpowiednią ilość paliwa B100, bo samo dodawanie biokomponentów do paliw normatywnych nie wystarczało do realizacji NCW. W celu ułatwienia realizacji NCW państwo zamroziło w roku 2013 wysokość NCW (do roku 2017) oraz umożliwiło skorzystanie ze współczynników redukcyjnych na poziomie 0,85 wysokości NCW, pod warunkiem zastosowania biokomponentów pochodzących z krajów UE i krajów należących do EFTA. Niestety, dokonana w 2014 roku nowelizacja ustawy o biokomponentach i biopaliwach nie umożliwia w sposób realny stosowania biokomponentów w wyższych proporcjach w paliwach normatywnych. Dopuszczono wprowadzić do stosowania nowe generacje biokomponentów, ale jednocześnie, poprzez zmianę definicji paliw silnikowych, ograniczono możliwość ich

■ Rys. 4 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2014 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN

większego stosowania. Wstępne informacje rynkowe wskazują, że spółki należące do POPiHN wykonały nałożony na nie NCW. Szacuje się, iż w roku 2014 do paliw dodano około 300 tys. m³ etanolu i około 720 tys. m³ estrów. Sprzedaż paliwa B100 szacowana jest na około 200 tys. m³ (ostateczne dane znane będą do końca marca 2014). Oznacza

to, że sprzedaż paliwa B100 w stosunku do roku 2013 wzrosła o około 12 tys. m³ chociaż – co warto zauważyć – paliwo to praktycznie zniknęło z ogólnodostępnych stacji paliw. Nie cieszyło się ono popularnością wśród kierowców samochodów osobowych, a jednocześnie jego sprzedaż na stacjach była mocno dotowana.



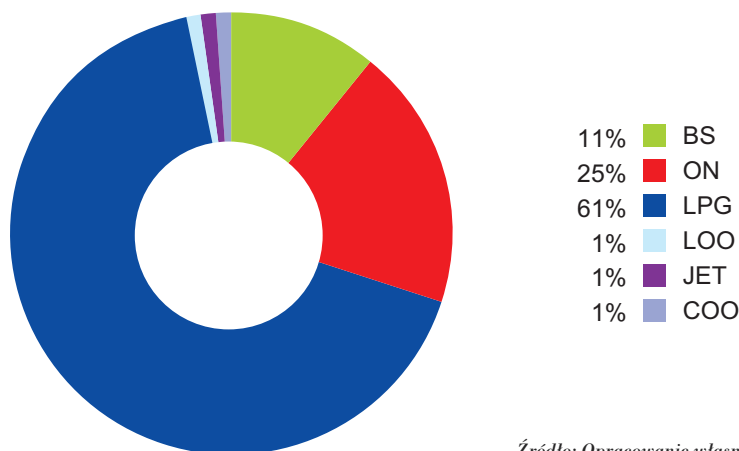
Fot. OLPP

IMPORT (rozumiany jako suma importu właściwego i nabyć wewnątrzwspólnotowych) paliw ciekłych (Rys. 7 i 8).

Posiadane obecnie szacunki wskazują, iż oficjalny import paliw ciekłych w roku 2014 wyniósł 6 mln m³, czyli był wyższy od ubiegłorocznego o około 6%. Więcej niż w roku 2013 zaimportowano benzyn i oleju napędowego oraz ciężkiego oleju opałowego, a mniej pozostałych gatunków paliw ciekłych. Wzrost importu dwóch głównych paliw był częściowo skutkiem wejścia w życie nowych regulacji prawnych, mających ukrócić zjawisko szarej strefy, a częściowo większej skuteczności służb kontrolnych, które to prawo egzekwowały w sposób skoordynowany. Nie bez znaczenia pozostał też wysoki poziom marży uzyskiwanych na legalnej sprzedaży paliw w końcówce roku. Większy import głównych paliw silnikowych to odwrócenie trendu obserwowanego w roku 2012 i 2013 i jednocześnie potwierdzenie tezy, iż skuteczność i permanentność kontroli wwożonego paliwa skutkuje większą chęcią do legalizowania przywozów. Jednocześnie trzeba pamiętać, iż części wyprodukowanego w kraju oleju napędowego – mimo dobrych wyników gospodarki, co zwykle wiąże się ze zwiększonym zapotrzebowaniem na olej napędowy – nie udało się ulokować na rynku krajowym i musiał zostać wyeksportowany. Statystyki pokazują też, iż cały oficjalny rynek oleju napędowego w kraju nie rośnie, a to oznacza, że najprawdopodobniej wciąż jest zasilany sporym strumieniem paliwa poza oficjalnym obiegiem.

W roku 2014 wzrósł nieco import benzyn silnikowych. Choć w wymiarze procentowym to około 8%, to jednak wolumenowo jest to zaledwie około 46 tys. m³. Jednocześnie o 2% zmalał import gazu płynnego LPG, co można powiązać zarówno z mniejszym popytem ze względu na łagodną zimę, jak też z faktem zmniejszenia zapotrzebowania na autogaz przy pogarszających się relacjach cenowych pomiędzy LPG a benzyną 95. Dodatkowo nieco wzrosła produkcja krajowa LPG oraz zmalał tzw. reeksport, co też wpłynęło na całkowity bilans dostaw tego gatunku paliwa. Najbardziej zmalały nabycia zagraniczne paliwa lotniczego JET, dla którego znacznie zwiększono poziom produkcji krajowej. Wynikowy spadek importu olejów opałowych ma swoje źródło w zwiększeniu produkcji krajowej (COO) oraz w małym popycie kształtowanym łagodnymi warunkami

■ Rys. 5 STRUKTURA IMPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2014 [%]



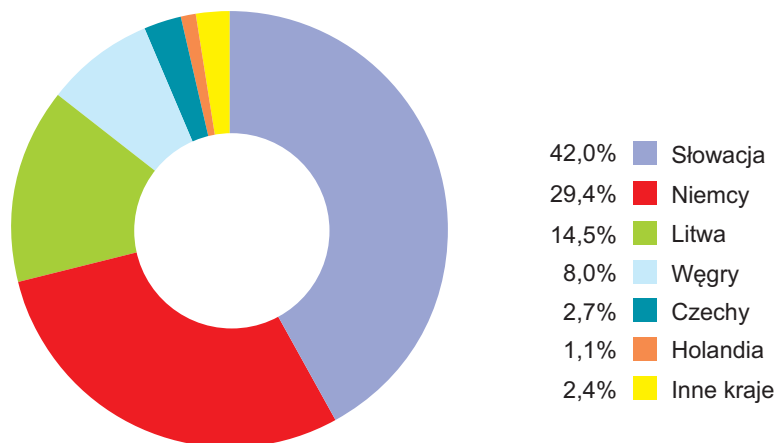
Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 6 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYĆ WW PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2014 I 2013

Wyszczególnienie	ROK 2013 tys. m ³	ROK 2014 tys. m ³	Wskaźnik 2013=100
Benzyny silnikowe	597	643	108
Olej napędowy	1 065	1 457	137
Gaz płynny LPG	3 691	3 630	98
Lekki olej opałowy	89	77	87
Paliwo JET	68	39	57
Ciężki olej opałowy	78	80	103
Ogółem paliwa płynne	5 588	5 926	106

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

■ Rys. 7 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]



Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i dane własne POPiHN

atmosferycznymi w okresie przełomu roku (LOO, COO). Dodatkowo konkurencyjne ceny innych niż lekki olej opałowy nośników energii cieplnej spowodowały podtrzymanie trendu spadkowego w popycie, a tym samym w produkcji krajowej i imporcie tego gatunku paliwa.

Wzrost oficjalnie notowanego importu paliw ciekłych w stosunku do roku 2013 wyniósł 338 tys. m³ i była to wielkość porównywalna ze spadkiem z roku 2013,

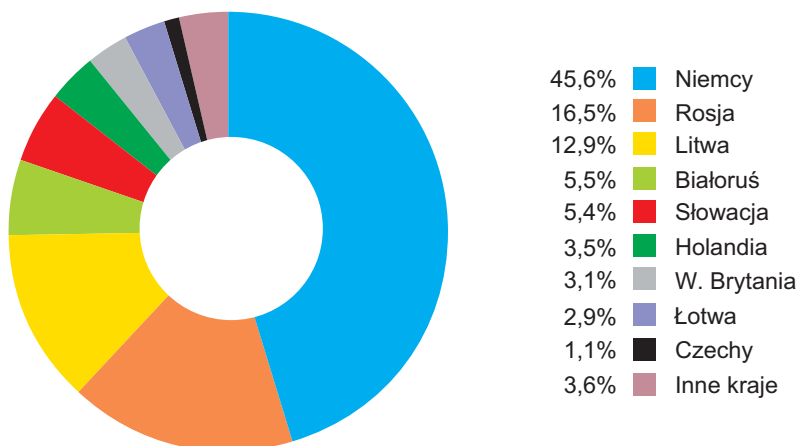
kiedy to wyniósł on 340 tys. m³ w porównaniu z rokiem 2012. Tym samym, import powrócił do poziomu określonego w roku 2012, choć zmieniła się jego struktura.

W roku 2014 na znaczeniu zyskał bardzo import oleju napędowego (wzrost udziału o 6 punktów procentowych), a stracił gazu płynnego LPG (spadek udziału o 5 punktów procentowych). O jeden punkt procentowy zmalała też rola lekkiego oleju opałowego.

Oficjalne dane wskazują, iż dla rynku 4 podstawowych paliw ciekłych (benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego) mniejszy import od ubiegłorocznego był realizowany przez spółki zrzeszone w POPiHN, a więcej do kraju przywoziły podmioty niezależne. Import firm członkowskich POPiHN zmalał o 23%, podczas gdy import podmiotów niezależnych wzrósł o 21%. Dla operatorów niezależnych istotną pozycją jest import gazu płynnego LPG, który zapewnia pokrycie blisko 90% popytu krajowego i który znacznie podwyższa wyniki importu niezależnego. Niemniej to dwukrotny wzrost importu oleju napędowego wpłynął tym razem na znaczne podwyższenie wyniku importowego sektora niezależnego. W grupie opisywanych paliw koncerny sprowadziły około 1,3 mln m³ i było to o około 400 tys. m³ mniej paliw niż przed rokiem. Operatorzy niezależni zwiększyli swoje zakupy zagraniczne o około 770 tys. m³ i przywieźli do kraju prawie 4,5 mln m³ paliw z omawianej grupy towarowej.

Kierunki importu uzupełniającego benzyn silnikowych obrazuje wykres 7. Najwięcej paliwa do silników z zapłonem iskrowym sprowadzono do Polski ze Słowacji. Pozostałe kierunki to Niemcy, Litwa,

■ Rys. 8 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]



Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i dane własne POPiHN

Węgry, Czechy i Holandia. Import z innych kierunków miał rozmiar śladowy.

Oficjalny import oleju napędowego dokonywany jest z większej ilości krajów niż w przypadku benzyn silnikowych. Najwięcej tego paliwa sprowadzono z Niemiec i z Rosji, i dostawy z tych dwóch kierunków były też większe, niż przed rokiem. Poza tym sprowadzano produkt w znaczących ilościach z Litwy, Białorusi i ze Słowacji. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nie należących do UE, sprowadzono około 22% produk-

tu. To o około 4 punkty procentowe więcej niż w roku 2013. Łącznie z kierunku wschodniego, po uwzględnieniu państw należących do UE, zrealizowano około 38% całego importu oleju napędowego, a to oznacza, iż było to o około 2 punkty procentowe więcej, niż przed rokiem. Kierunek wschodni jest wskazywany jako główne źródło zaopatrzenia szarej strefy, ale obserwacje wskazują, iż zasilające ją paliwo w dużej ilości trafia też do Polski z Niemiec, chociaż z reguły jest to paliwo z rafinerii rosyjskich i białoruskich.



Fot. SHELL

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

■ Rys. 9 STRUKTURA EKSPORTU I DOSTAW W-W W ROKU 2013 I 2014. [w tys. m³]

Wyszczególnienie	ROK 2013	ROK 2014	Wskaźnik 2013=100
Benzyny silnikowe	1 180	913	77
Olej napędowy	698	979	140
Paliwo lotnicze JET	466	686	147
LPG*	88	69	78
Ciężki olej opałowy	2 550	2 925	115
OGÓŁEM	4 982	5 572	112

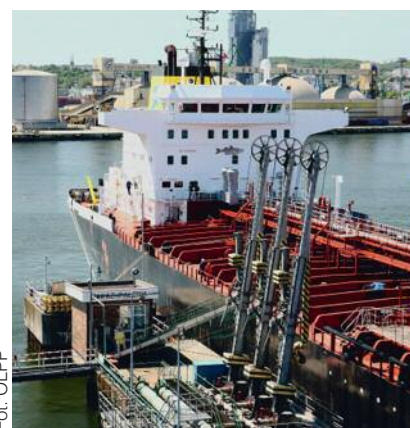
*eksport bezpośredni bez reeksportu Źródło: Dane własne POPiHN

Eksport (rys. 9 i 10) wyniósł w 2014 roku ponad 5,5 mln m³ i jest to wynik wyższy od wyniku z roku 2013 o 12%. To kolejny rok, w którym rośnie polski eksport paliw ciekłych. W porównaniu do roku 2013 wysłano za granice kraju o 590 tys. m³ paliw więcej. Był to wzrost o 100 tys. m³ niższy, niż przy porównaniu lat 2013/2012, ale trend został utrzymany.

Korzystny bilans eksportu utrzymano mimo ograniczenia produkcji najważniejszego dla gospodarki paliwa, jakim jest olej napędowy. Oznacza to, iż oficjalny rynek paliw silnikowych w kraju uległ dalszemu ograniczeniu, do czego znacznie przyczyniła się działalność szarej strefy. Największy procentowy przyrost eksportu notowano dla paliwa lotniczego JET, którego produkcja była w kraju rozwijana i który zawsze był naszym sztandarowym produktem eksportowym. Niemożność ulokowania większych ilości w kraju wymusiła wysyłki zagraniczne oleju napędowego. Wyeksportowano go o 40% więcej, niż przed rokiem. Wolumenowo największy przyrost notowano dla ciężkiego oleju opałowego i wyniósł on 375 tys. m³ – o 85 tys. m³ więcej, niż

w roku 2013. Spadek eksportu notowano dla benzyn silnikowych. Benzyny są trudnym do ulokowania za granicą produktem, a dodatkowo brak wzrostu popytu na rynku krajowym wymusza ograniczenie ich produkcji. Największą pozycją eksportową pozostał ciężki olej opałowy, który stanowił 51% wszystkich wysyłek zagranicznych.

Pokazywane w tabeli rys. 9 dostawy eksportowe paliwa JET to dostawy realizowane bezpośrednio przez krajowych producentów do odbiorców poza Polską. Znaczna część produkcji tego gatunku paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują dostawy lotniskowe do samolotów przewoźników krajowych i międzynarodowych. Skala tych dostaw w roku 2014 wyniosła 780 tys. m³ i była o prawie 140 tys. m³ większa, niż w roku 2013. Widać, iż operatorzy ci potrzebują z roku na rok coraz więcej produktu, co świadczy o rozwoju krajowego lotnictwa, ale też o skutecznym zabieganiu o klienta, który jeszcze do niedawna w Polsce samoloty tylko dotankowywał z powodu mało korzystnych cen.



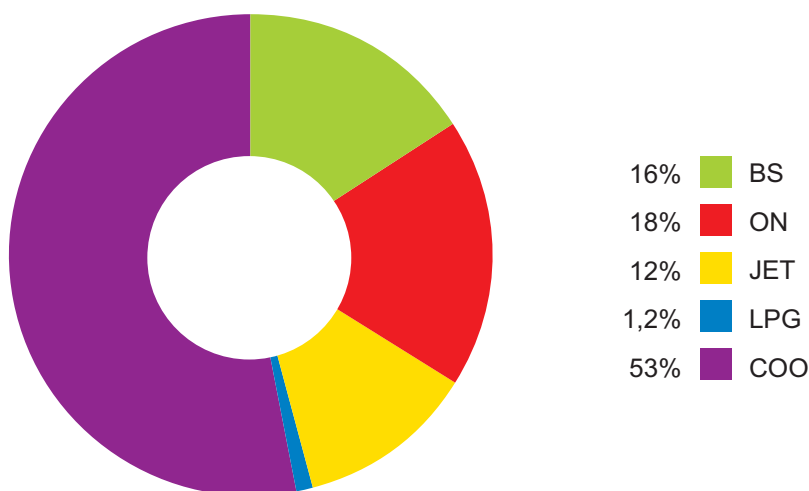
Fot. OLPP

Zjawiskiem, z którego intensyfikacją mieliśmy do czynienia w roku 2013, był reeksport gazu płynnego LPG. Działalność ta polegała na dostawach do odbiorców zagranicznych gazu płynnego LPG poprzednio kupionego w ramach importu lub nabyć wewnątrzwspólnotowych. W roku 2013 z puli oficjalnie sprowadzonego do kraju LPG około 10% wolumenu zostało zgłoszone jako wysłane następnie dalej za polską granicę. W roku 2014 ta wielkość zmalała do około 8%, i wyniosła około 279 tys. m³.

W strukturze całkowitego eksportu paliw ciekłych z Polski zwiększył się udział średnich destylatów w postaci oleju napędowego oraz paliwa lotniczego JET. Paliwo do silników Diesla zyskało 4 punkty procentowe, a paliwo JET 3 punkty procentowe. Niewiele, bo o 2 punkty procentowe wzrosła też rola ciężkiego oleju opałowego. Wzrosty dokonały się kosztem benzyn silnikowych, których udział zmalał o 8 punktów procentowych.

Główne kierunki eksportu i dostaw wewnątrzwspólnotowych benzyn silnikowych to Ukraina, Holandia i Szwecja. Olej napędowy wysyłano głównie do Wielkiej Brytanii i do Niemiec. Większość ciężkiego oleju opałowego trafiała do Holandii oraz poza Unię Europejską, a największym odbiorcą paliwa JET była Szwecja.

■ Rys. 10 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2014 [%]



Źródło: Dane własne POPiHN



Fot. STATOIL

KONSUMPCJA KRAJOWA

paliw ciekłych w roku 2014

W tabeli 11 przedstawiono wstępne porównanie konsumpcji krajowej paliw ciekłych w roku 2014 do konsumpcji osiągniętej w roku 2013. Ostateczne dane, uwzględniające końcowe rozliczenie do-

konane przez służby celne Ministerstwa Finansów dla importu i dostaw wewnętrznych, będą dostępne w połowie 2015 roku. Z tego powodu przedstawiane wyniki dla roku 2014 należy

traktować jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

Mimo obserwowanego wzrostu gospodarczego w Polsce rynek paliw płynnych w roku 2014 zmniejszył się o kolejny 1%.

■ **Rys. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W KRAJU W ROKU 2014 W PORÓWNANIU DO ROKU 2013.**

Wyszczególnienie		ROK 2013		ROK 2014		Wskaźnik 2013=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	4 925		4 841		98
	w tym całkowity import	597	12	643	13	108
Olej napędowy	Konsumpcja	13 463		13 423		100
	w tym całkowity import	1 065	8	1 457	11	137
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 223		4 166		99
	w tym całkowity import	3 691	87	3 630	87	98
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	22 611		22 430		99
	w tym całkowity import	5 353	24	5 730	26	106
Paliwo JET	Konsumpcja	676		781		116
	w tym całkowity import	68	10	39	5	57
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	998		843		84
	w tym całkowity import	89	9	77	9	87
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	642		527		82
	w tym całkowity import	78	12	80	15	103
OGÓŁEM	Konsumpcja	24 927		24 581		99
	w tym całkowity import	5 588	22	5 926	24	106

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i dane własne POPiHN

Wprawdzie popyt na główne paliwo polskiej gospodarki – olej napędowy – nie uległ zmianie, to jednak wyniki sprzedaży pozostałych paliw, z wyjątkiem paliwa lotniczego JET, okazały się gorsze, niż w roku 2013. Szczególnie słabo wypadła konsumpcja olejów opałowych, czego głównym powodem była dość łagodna aura i zastępowanie tego nośnika energetycznego paliwami gazowymi i biomasą. Tradycyjnie już zmalał popyt na benzyny silnikowe, choć ceny dla kierowców – szczególnie w końcówce roku – były bardzo atrakcyjne, a średnio w roku niższe, niż w roku poprzednim. Brak wzrostu zapotrzebowania na olej napędowy, mimo wzrostu polskiego PKB, może być tłumaczony tylko poprzez zasilanie rynku paliwami z szarej strefy. Potwierdzają ten fakt liczne akcje kontrolne, które potwierdziły w roku 2014 skalę zjawiska, przynosząc do budżetu dodatkowe dochody i określając ubytki dochodów na poziomie kilku miliardów złotych. Według szacunków POPiHN szara strefa w rynku oleju napędowego w roku 2014 była na poziomie zbliżonym do ubiegłorocznego, kiedy to szacowano jej rozmiar na około 15%-20% rynku. Niewiele wskazuje, że proceder ulega osłabieniu, choć intensywniejsze kontrole służb celnych i skarbowych we współpracy z policją nieco tym „przedsiębiorcom” dokuczyły. Jedynym rynkiem, który skutecznie oparł się dekonunkturze w roku 2013, był rynek gazu płynnego LPG, ale w roku 2014 także i w tym przypadku notowano wynik gorszy niż poprzednio. Przyczynić się do tego mogło ograniczenie tzw. reeksportu o blisko 1/4, a także pogorszenie relacji cenowych w stosunku do benzyny 95, dla której autogaz od lat jest zamiennikiem w zasilaniu silników o zapłonie iskrowym. Podsumowując można stwierdzić, że na polskim rynku paliw ciekłych zanotowano spadek oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, lekki i ciężki olej opałowy, a także gaz płynny LPG. Popyt na olej napędowy nie uległ zmianie i kolejny raz wzrósł krajowy rynek paliwa lotniczego JET. Popyt krajowy na paliwa ciekłe został w całości zaspokojony i nie notowano przypadków braku stabilizacji rynku.

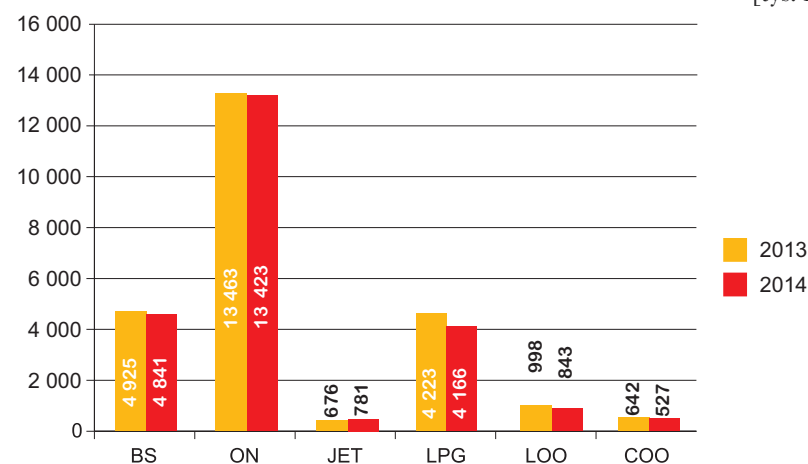
Poziom rozwoju gospodarki wyznacza zapotrzebowanie na olej napędowy. Szacuje się, iż w rozwiniętych gospodarkach przyrost popytu na ten gatunek paliwa jest zwykle równy połowie osiągniętego PKB. W Polsce PKB w roku 2014 osiągnął wielkość około 3,5% i tym samym wzrost zapotrzebowania na paliwo do silników Diesla powinien wynieść około 1,5%. Tak się jednak nie stało i osią-

nięto jedynie wynik porównywalny z rokiem poprzednim. Powody braku wzrostu to wciąż istotna szara strefa na rynku tego paliwa oraz trudności sektora transportowego, związane z sytuacją za naszymi wschodnimi granicami. Do tego doszło jeszcze ograniczenie inwestycji infrastrukturalnych i spowolnienie stopnia dieselizacji floty samochodowej. W roku 2014 wzrósł o 3 punkty procentowe udział oficjalnego importu w zaopatrzeniu rynku oleju napędowego i osiągnął poziom 11%. Jednocześnie ten oficjalny import uzupełniający wzrósł o 37%, do czego walczyły przyczyny działań służb kontrolnych, które zachęciły niektórych importerów do zare-

ale też poza nimi. Suma tych składników spowodowała, iż popyt na benzyny silnikowe w roku 2014 osiągnął wielkość niższą o 2% niż w roku 2013. Dodatkowym elementem wpływającym na rynek benzyn silnikowych jest możliwość zasilania silników iskrowych pojazdów autogazem. Popyt na to paliwo zmalał tylko nieznacznie, a to oznacza, że autogaz wciąż cieszy się dużą popularnością, wpływając na zakupy benzyn. Kierowcy polscy wykorzystali w swoich samochodach 0,6 mln m³ benzyn pochodzących z zagranicy. To około 13% całości tego rynku.

Jak wspomniano wcześniej konsumpcja gazu płynnego LPG była w roku

■ Rys. 12 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2014 I 2013 [tys. m³]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

jestrowania swoich zakupów zagranicznych. Gdyby uwzględnić dodatkową ilość paliwa dostarczoną przez szarą strefę poza oficjalnymi statystykami, to wynik potwierdziłby prawidłowość popytu opisaną powyżej.

Przyzwycailiśmy się już do faktu, iż popyt na benzyny silnikowe maleje z roku na rok. Także w roku 2014 ten trend został potwierdzony i notowano konsumpcję benzyn na poziomie o 2% niższym niż w roku 2013. Poziom cen detalicznych i wielkość floty samochodowej wyznaczają poziom zakupów benzyn silnikowych, gdyż jest to paliwo kupowane głównie na potrzeby prywatne polskich kierowców. W roku 2014 ceny benzyny 95, ale też benzyn wysokooktanowych, były wyraźnie niższe niż w roku 2013, a mimo to benzyn kupiono mniej. Przy analizie popytu warto zwrócić uwagę na postępującą modernizację polskich dróg oraz na coraz mniejsze zapotrzebowanie na paliwa w nowoczesnych silnikach benzynowych, a także na coraz większe wykorzystywanie komunikacji publicznej w miastach,

2014 o około 1% niższa, niż w roku poprzednim. Nieco pogorszyła się relacja cenowa autogazu do benzyny 95, ale przez większą część roku była na poziomie, który premiował zakupy autogazu. Szacunkowy wynik dla całego roku pokazuje spadek konsumpcji gazu LPG o około 1%. Zmalała też o około 100 tys. m³ wielkość reeksportu tego gatunku paliwa, co też mogło mieć wpływ na całkowity wynik konsumpcji krajowej. Według metodologii POPiHN popyt na gaz płynny LPG zmalał o około 60 tys. m³, ale jednoczesne zmniejszenie reeksportu o około 25% mogło wynikowo sprawić, iż całkowity rynek krajowy mógł ulec obniżeniu o około 3%. Podobnie, jak w roku 2013 około 87% zaopatrzenia rynku pochodziło z zagranicy.

Od lat maleje w kraju popyt na lekki olej opałowy. W roku 2014 ten spadek wyniósł 16%, czyli w kraju zużyto o około 160 tys. m³ mniej tego paliwa. Tym samym rok 2014 był drugim z kolei, kiedy popyt krajowy na ten produkt został oszacowany na poziomie poniżej 1 mln m³. Paliwo to kupuje się po cenach mocno

zależnych od trendów na rynku ropy i w ostatnich latach jego ceny są mało konkurencyjne w stosunku do innych nośników energii. Tym samym nie ma istotnych bodźców do zwiększenia popytu. Znakomitą większość popytu na to paliwo (91%) zaspokoili dostawy z produkcji krajowej. Oficjalny import uzupełniający w roku 2014 zmalał o 13% i wyniósł jedynie niecałe 80 tys. m³.

Produktem, na który popyt systematycznie rośnie w Polsce jest paliwo lotnicze JET. W kolejnym roku wzrostu konsumpcja wzrosła o 16%, zbliżając się do poziomu 0,8 mln m³. Rośnie ilość operatorów zaopatrujących w paliwo samoloty na krajowych lotniskach oraz wzrasta ilość lotów na trasach krajowych i zagranicznych, obsługiwanych przez krajowych i zagranicznych operatorów. Wzrost rynku zaspokoiono produkcją krajową i jednocześnie zmniejszyły się dostawy importowe tego paliwa.

Obniżeniu uległa konsumpcja ciężkiego oleju opałowego – tym razem o 18% przy niewielkim 3% wzroście, w stosunku do wyniku z roku 2013, wielkości importu tego produktu. Paliwo to jest wytwarzane w polskich rafineriach w ilości znacznie przekraczającej krajowe potrzeby i dlatego od lat nadwyżki wysyła się w dużych ilościach za granicę – szczególnie w okresach kiedy maleje zapotrzebowanie na asfalty, a z taką sytuacją mieliśmy do czynienia w roku 2014.

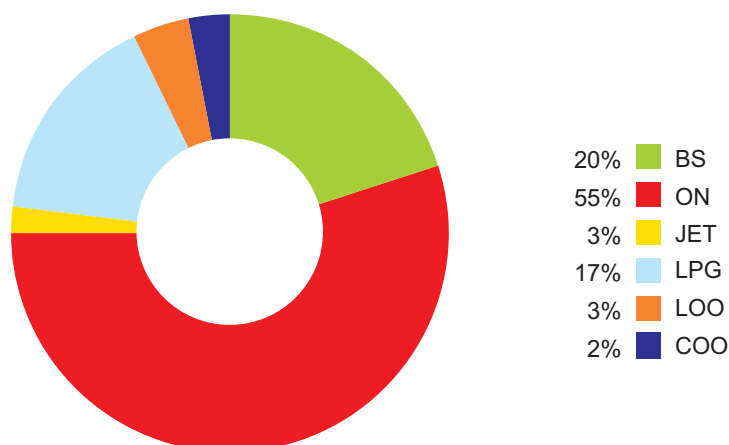
Łączna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw ciekłych wyniosła 24,6 mln m³ i była niższa o 0,4 mln m³ od konsumpcji z roku 2013. Spadek rynku oszacowano na 1%, ale jednocześnie wzrosła wielkość importu paliw do Polski w wymiarze 340 tys. m³. Głównym elementem wzrostu importu łącznego paliw był wzrost zakupów zagranicznych paliw silnikowych. Około 24% rynku było zaopatrzone zagranicznym paliwem, co było wynikiem wyższym o 2 punkty procentowe od wyniku z roku 2013. Całkowity import paliw ciekłych wyniósł nieco ponad 5,9 mln m³, czyli o 6% więcej, niż w roku poprzednim.

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

W stosunku do roku 2013 niewiele zmieniła się struktura konsumpcji paliw płynnych. Odnotować należy nieznaczny wzrost znaczenia oleju napędowego i spadek udziału lekkiego oleju opałowego. Dominuje konsumpcja oleju napędowego z udziałem 55%.

Podstawowym źródłem zaopatrzenia polskiego rynku są rafinerie krajowe, dla których lokowanie produktu w kraju jest bardziej opłacalne, niż wysyłki ekspor-

■ Rys. 13 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2014 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 14 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW CIEKŁYCH W ROKU 2014 [tys. m³]

1	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
2	3	4	
Benzyny silnikowe	643	913	(-270)
Olej napędowy	1 457	979	478
LPG	3 630	69 *)	3 561
Paliwo lotnicze JET	39	686 *)	(-647)
Lekki olej opałowy	77		77
Ciężki olej opałowy	80	2 925	(-2 845)
RAZEM	5 926	5 572	354

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów, POPiHN
*) – obrót realizowany przez producentów krajowych

towe. Opłacalność sprzedaży na rynek krajowy determinują czynniki ekonomiczne, handlowe i logistyczne. Nadwyżki towarów, których nie uda się ulokować w kraju, wysyłane są za granicę. Na rynku krajowym lokują swoje zagraniczne zakupy również koncerny międzynarodowe, operujące w Polsce, oraz firmy prywatne, ale ich udział w zaopatrzeniu rynku ma jedynie znaczenie uzupełniające.

W roku 2014 przewaga szeroko rozumianego importu nad eksportem paliw wyniosła ponad 350 tys. m³ i uległa zmniejszeniu w stosunku do wyniku z roku 2013 o około 200 tys. m³. Trzy lata temu ta różnica wynosiła 4 mln m³ i z każdym rokiem sukcesywnie malała. Słaby popyt krajowy wymusza poszukiwanie innych rynków zbytu, a te są znajdowane głównie w Europie, ale też część produktów (szczególnie ciężkich destylatów) lokowana jest poza naszym kontynentem. Konieczność większego eksportu wymusza zmniejszenie różnicy pomiędzy tym, co do kraju jest sprowadzane, a tym, co z niego jest wysyłane. Takiemu zachowaniu sprzyja pozyskanie części rynku przez szarą strefę. W roku 2014 produkcja krajowa paliw

ciekłych nieco zmalała, ale i tak na rynku krajowym nie udało się ulokować nawet tej mniejszej puli produkcyjnej. Pisaliśmy w naszym raporcie przed rokiem, że jeśli w roku 2014 nie uda się odzyskać legalnie działającym firmom części krajowego rynku oleju napędowego zajętego przez szarą strefę, to sytuacja ze zwiększonym eksportem się powtórzy – aczkolwiek w jeszcze większym wymiarze. Tak też się stało. Proces ten nie sprzyja podniesieniu wartości polskich rafinerii, które na eksportowanych paliwach zarabiają mniej, a jednocześnie budżet państwa zbiera mniejsze daniny, bo nie pobiera podatków od eksportowanych towarów, a w kraju szara strefa podatków unika. Zwyczajowo bilans obrotów międzynarodowych był kształtowany przez import oleju napędowego i gazu płynnego LPG z jednej strony i przez eksport ciężkiego oleju opałowego i paliwa JET z drugiej. W roku 2014 do paliw, których więcej eksportujemy niż sprowadzamy do kraju, zaliczyć trzeba też benzyny, a zaznaczenia wymaga fakt, że ilość eksportowanego oleju napędowego, podobnie jak przed rokiem, wzrosła.

RYNEK DETALICZNY

Sprzedaż detaliczna paliw realizowana jest przez sieć stacji paliw, której wielkość – według danych, zebranych przez POPIHN – na koniec roku 2014 wynosiła 6 479 obiektów. To o około 270 stacji paliw mniej niż w roku 2013. Głównym powodem redukcji liczby miejsc, gdzie można było zatankować samochód, było wejście w życie rozporządzeń¹ dostosowujących wyposażenie stacji do obecnych wymogów środowiskowych. Proces wprowadzania tego prawa trwał od roku 1996, a jego wejście w życie było wielokrotnie odkładane. Tym razem przesunięcia terminu już nie było i wszyscy operatorzy, którzy nie zdołali dostosować zbiorników swoich stacji do nowych wymagań, powinni byli stacje zamknąć lub przynajmniej ograniczyć dystrybucję paliw do pojemności zmodernizowanych. Przewidywano, iż w wyniku wprowadzenia nowych regulacji z rynku powinno zniknąć około 500 stacji – najstarszych i słabo wyposażonych. Szacunki pokazały, iż rzeczywisty ubytek stacji wyniósł około 300. Likwidacji ulegały przede wszystkim stacje niezależne, aczkolwiek również koncerny krajowe zakończyły eksploatację około 80 obiektów. Te zmiany nie spowodowały znaczących przeszacowań co do udziału poszczególnych sieci stacji paliw w rynku. Około 34% udział w rynku mają stacje koncernów krajowych, ale wciąż najwięcej na rynku jest stacji niezależnych, które stanowią około 42% rynku. Udział stacji niezależnych w rynku z roku na rok maleje, ale tempo spadków w ostatnich latach nieco zmalało. Prywatni operatorzy poszukują swojego miejsca na rynku często poprzez zmianę barw na koncernowe lub poprzez zrzeszanie się we wspólne grupy sprzedażowe lub zakupowe. Reszta próbuje samodzielnie utrzymywać się na rynku, ale realia ekonomiczne są trudne i często stanowią zachętę do zaopatrywania się w szarej strefie.

W roku 2014 miano lidera sieci stacji paliw nadal dzierżył PKN ORLEN. Nie notowano też zmiany wicelidera, którym pozostało BP, a pozycję poprawia intensywnie rozwijająca swoją sieć Grupa LOTOS. Koncerny krajowe operowały w czterech brandach: ORLEN i BLISKA oraz LOTOS i OPTIMA. Koncerny krajowe powiększyły stan posiadania stacji paliw o 1 punkt procentowy w stosunku do roku 2013 i obecnie mają już 34% ryn-

■ Rys. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2012-2014

	2012 31.12.2012	2013 31.12.2013	2014 31.12.2014
Sieci stacji paliw			
Koncerny krajowe	2 172	2 217	2 209
Koncerny zagraniczne	1 424	1 423	1 399
Sieci niezależne (operujące pod wspólnym brandem)	620	732	743
Pozostali operatorzy niezależni (około)	2 380	2 208	1957
Sklepy	160	166	171
OGÓŁEM (około)	6 756	6 746	6 479

Źródło: Dane własne POPIHN

ku stacji. Nieco wzrosła rola koncernów międzynarodowych na rynku polskim i obecnie ich sieci paliw zajmują 22% rynku, ale łączna ilość stacji paliw będąca w gestii tychże koncernów zmalała. Głównym powodem było sprzedanie przez Shell części stacji zakupionych wcześniej od Neste po wycofaniu się tej ostatniej firmy z rynku polskiego. Głównym narzędziem przy pozyskiwaniu nowych stacji do sieci pozostaje umowa franczyzowa, ale powstają też obiekty budowane całkiem od nowa. O kilka obiektów wzrosła liczba stacji paliw będących własnością hipermarketów. Przy zmniejszonej ilości stacji paliw w kraju udział tej grupy stacji w rynku stacji paliw zwiększył się do 2,6%. Wzrost nie jest zbyt efektywny, ale należy pamiętać, że na stacjach tych sprzedaje się duże ilości paliw.

Wartość rynku sprzedaży detalicznej paliw w Polsce w roku 2014 szacowana jest na około 94 mld PLN, a jej wielkość na około 20 mld litrów paliw silnikowych (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz). Wpływy do budżetu z tytułu zapłaconych podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa) od sprzedaży detalicznej paliw silnikowych wyniosły około 41 mld PLN.

W roku 2014 na rynku stacji paliw nie była realizowana żadna większa transakcja przejęcia lub sprzedaży sieci. Istotnym wydarzeniem była sprzedaż 28 byłych obiektów firmy NESTE zrealizowana przez Shell na korzyść firmy Reflex (stacje pod logo e-Mila) oraz przebrandowanie wielu stacji Neste na barwy Shell. Nadal rosła liczba stacji Grupy LOTOS uruchamianych pod logo OPTIMA i spadała liczba stacji z logo BLISKA, z których część dostała logo firmowe ORLEN.

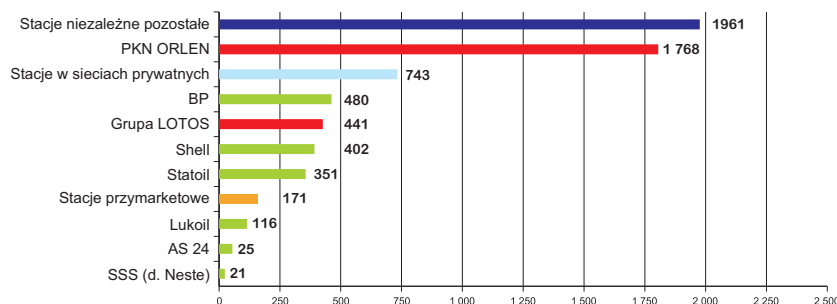
Rozwija się sieć stacji operujących przy polskich autostradach. W roku 2014 przybyło takich stacji 16 i tym samym udało się zapewnić możliwość tankowania na od-

cinkach, które długo straszyły możliwością zatrzymania się pojazdu z powodu braku paliwa. Kolejne stacje są już w budowie, a GDDKiA przygotowuje nowe przetargi na kolejne MOP-y. Coraz większa liczba stacji przy autostradach i drogach szybkiego ruchu zmienia geografie zakupu paliw przez polskich kierowców, eliminując z rynku stacje, których opłacalność działania została zmniejszona poprzez nowy rozkład ruchu samochodowego w kraju. Na popularności zyskują za to stacje z segmentu ekonomicznego, zlokalizowane głównie w mniejszych miastach lub na obrzeżach metropolii. Obniżające się ceny paliw pozwalają generować większą marżę detaliczną, a to zachęca część operatorów niezależnych do rozważenia uruchomienia stacji bezobsługowych. Tą drogą zaczęły kroczyć takie firmy jak Reflex, OPN24 czy MOMO. Część stacji koncernowych testowała za to możliwość samodzielnego tankowania i płacenia przy dystrybutorze na swoich stacjach firmowych. Czas pokaże, czy marże detaliczne utrzymają się przez dłuższy okres na poziomach pozwalających zyskownie prowadzić tego typu przedsięwzięcia.

Lider rynku w roku 2014 – PKN ORLEN – pomniejszył swoją sieć stacji paliw o 10 obiektów, notując na koniec roku stan 1768 punktów tankowania. Rezultat ten osiągnięto poprzez restrukturyzację sieci, ale też poprzez nowe inwestycje i pozyskania. Zmniejszono ilość stacji operujących pod logo BLISKA, wygaszając działalność w części z nich, a część przebrandawiając na barwy firmowe koncernu. W sumie ilość stacji pod logo BLISKA na koniec roku wyniosła 225, co było wynikiem gorszym niż w roku 2013 o 133 obiekty. Koncern zwiększył ilość stacji operujących przy autostradach o 5 obiektów i nadal pozostaje liderem również w tej kategorii stacji paliw.

¹ Rozporządzenie 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

■ Rys. 16 STAN SIECI STACJI PALIW W POLSCE NA KONIEC ROKU 2014



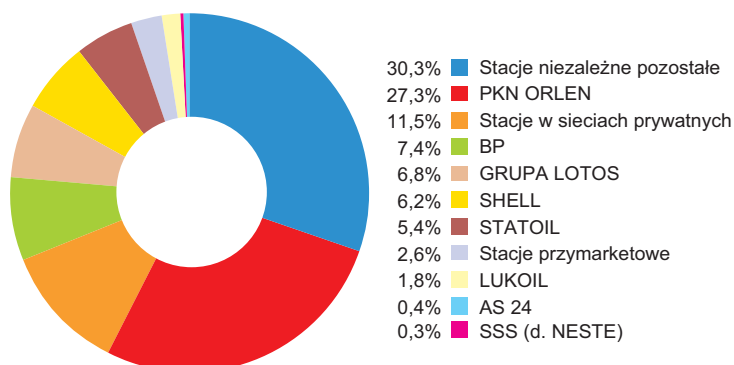
Źródło: Dane własne POPiHN

Grupa LOTOS rozbudowywała swoją sieć stacji głównie w oparciu o inwestycje w stacje ekonomiczne, operujące pod logo OPTIMA. Liczba tych stacji wzrosła o 18, a łączna zmiana stanu posiadania firmy wyniosła +2 obiekty. Na taki wynik składał się proces dalszej restrukturyzacji sieci i porządkowanie umów obowiązujących jeszcze do niedawna w różnych formułach – w tym w formule patronatu, który został całkowicie wyeliminowany. Firma zakłada dalszą rozbudowę sieci w kolejnych latach, a głównym kierunkiem rozwoju ma pozostać brand ekonomiczny OPTIMA. Na koniec roku 2014 spółka miała 441 stacji paliw. Uruchomiła też 3 nowe stacje autostradowe.

Koncerny zagraniczne operujące na polskim rynku zmniejszyły łączną ilość posiadanych stacji o 24. Głównym tego powodem było sprzedanie części stacji będących w gestii Shell Self Service – spółki, która zarządzała w imieniu Shell Polska procesem restrukturyzacji i rebrandingu kupionych w roku 2013 stacji Neste. Na koniec roku w gestii SSS pozostało jeszcze 21 stacji paliw. Reszta ze 106 kupionych stacji została zaanektowana do sieci Shell lub sprzedana niezależnym operatorom. W rezultacie przejść i działań restrukturyzacyjnych sieć firmy Shell w Polsce liczyła na koniec roku 402 obiekty. Również w innych firmach zagranicznych pozyskiwano na zasadzie franczyzy lub budowano od nowa stacje paliw. BP dysponowało na koniec 2014 roku 480 stacjami paliw, co oznacza, że powiększyło sieć o 19 obiektów – w tym o 6 zlokalizowanych przy autostradach. Statoil zmniejszył poziom posiadania o 3 stacje i zamknął rok w ilości 351 punktów tankowania. Stanu posiadania nie zmienił Lukoil i nadal posiada 116 stacji.

W roku 2014 trwała rozbudowa sieci niezależnych operatorów. Najbardziej aktywne z nich to Huzar, Anwim z brandem Moya, Slovnaft Partner realizujący współpracę ze słowackim Slovnaftem, czy grupa Pieprzyk. Ilość stacji paliw zarzą-

■ Rys. 17 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC ROKU 2014 [%]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

dzana przez tę grupę operatorów wzrosła o 11 obiektów i nadal planowane jest dalsze zwiększanie stanu posiadania. W miarę wzrostu ilości stacji stowarzyszonych rośnie też atrakcyjność wstępowania do tego rodzaju przedsięwzięć przez pozostałych niezależnych operatorów, a to chociażby dla prowadzenia wspólnej polityki zakupowej czy realizacji zwiększających zyski programów lojalnościowych. Loga tych stowarzyszeń spotyka się już w całym kraju i są one coraz lepiej rozpoznawane, co stwarza realną konkurencję dla stacji koncernów krajowych i międzynarodowych. W całości rynku stacji paliw ta grupa operatorów stanowi drugą pod względem liczby formację zorganizowanych obiektów, realizujących detaliczną sprzedaż paliw.

Stan posiadania zwiększyły też supermarkety. Ilość stacji funkcjonujących w ramach centrów handlowych wzrosła o kolejne 5 obiektów i na koniec 2014 roku funkcjonowało ich już 171. Wzrost został zrealizowany głównie dzięki sieci Intermarké, która uruchomiła 4 stacje paliw. Jedną stację uruchomiło Auchan. Tym samym Intermarké pozostawiło w tyle pozostałe hipermarkety, a dodatkowo zapowiedziało uruchomienie w najbliższym czasie nowych obiektów. Ze względu na duży wolumen obrotów rola stacji przymarketowych w całości rynku detalicznej

sprzedaży paliwa wzrosła wraz ze wzrostem ilości stacji. Dużą sprzedaż realizuje się poprzez niskie ceny paliw – możliwe do osiągnięcia przy sprzedaży praktycznie bez marży – w myśl zasady, że klient ma dokonać przede wszystkim zakupów w markecie, a stacja paliw ma być tylko zachętą do odwiedzenia centrum handlowego. Jak już ktoś przyjedzie, to coś tam zawsze kupi.

Transfery do koncernów krajowych i zagranicznych oraz likwidacje na skutek wejścia w życie nowych rozwiązań prawnych były głównymi elementami, dla któ-

rych ilość stacji niezależnych operatorów zmalała kolejny rok z rzędu. Przy zmianie brandu wykorzystywany był najczęściej mechanizm umowy franczyzowej. Z powodu braku wiarygodnej, krajowej bazy stacji paliw trudno jest nadal ściśle określić, ile stacji niezależnych rzeczywiście w Polsce funkcjonuje. Ta część rynku podlega ciągłym przekształceniom. Z informacji, do których udało się dotrzeć wynika, że na koniec roku 2014 na rynku pozostało około 1 950 stacji działających jako zupełnie niezależne lubi skupione w małe lokalne sieci o liczbie stacji mniejszej, niż 10 stacji. Decyzja Ministerstwa Gospodarki o wprowadzeniu z początkiem 2014 roku nowych wymogów technicznych dla stacji spowodowała wygaszenie działalności części obiektów, w których nie dokonano stosownych modernizacji. Niestety część takich obiektów, mimo niekorzystnego wyniku stosownych kontroli, posługując się kruczkami prawnymi - nadal działa i często jest wykorzystywana przez podmioty operujące w ramach szarej strefy na rynku paliw ciekłych. Zakończenie działalności przez około 300 stacji nie wpłynie niekorzystnie na możliwość zaopatrzenia w paliwa. Owszem, w mniejszych miejscowościach może to stanowić problem, ale biorąc pod uwagę gęstość nasycenia rynku stacjami i zwiększone możliwości

przebiegów, wynikające z mniejszego spalania w coraz nowszych samochodach Polaków, generalnie kierowcy nie odczuwają zmiany. Jednocześnie eliminowanie tych niedostosowanych stacji paliw powinno ograniczyć sprzedaż szarej strefy i przyczynić się do podniesienia opłacalności działalności firm legalnie operujących na rynku.

Co roku poprawia się dostosowanie polskich autostrad do standardów międzynarodowych. Przyczynia się do tego również budowa i rozbudowa MOP-ów,

z których część wyposażona jest w stacje paliw. W roku 2014 ilość stacji przy autostradach wzrosła o 16 obiektów i – co istotne – powstały one głównie w ciągu autostrady A2 i A1, czyli tam, gdzie były najbardziej oczekiwane. Co cieszy – kolejne obiekty też są już mocno zaawansowane i powinny rozpocząć pracę w roku 2015. Nowe przetargi na MOP-y będą rozpisywane, a znowelizowane formuły w nich zawarte powinny wprowadzić pewne ułatwienia dla inwestorów i – tym samym – wreszcie uczynić biznes sprzedaży pa-

liw przy autostradach bardziej opłacalnym. W roku 2014 do dyspozycji kierowców było łącznie 71 stacji zlokalizowanych przy autostradach. Większość z tych obiektów jest w gestii PKN ORLEN (31 stacji) i Grupy LOTOS (17 stacji). Poza tym BP posiada 15 stacji, a Shell 8. Wraz z pojawianiem się nowych stacji kierowcy nie będą już zjeżdżać z autostrady w celu poszukiwania miejsca, gdzie mogliby zatankować pojazd. To pozwoli im skrócić czas przejazdu, a firmom paliwowym zwiększyć opłacalność działania na MOP-ach.

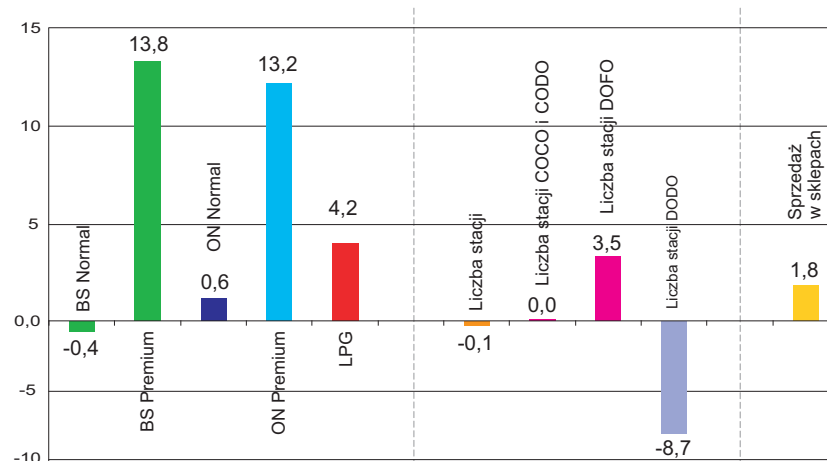
Rynek sprzedaży detalicznej paliw płynnych z punktu widzenia działalności stacji paliw firm członkowskich POPiHN

Ten rozdział raportu - jak co roku - poświęcony jest opisaniu zjawisk zachodzących na krajowym rynku sprzedaży detalicznej paliw ciekłych. Analiza rynku jest dokonana na podstawie wiarygodnych danych uzyskanych od firm członkowskich Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, które prowadzą w kraju około 3600 stacji paliw. Cały rynek stacji paliw obejmuje około 6480 obiektów, a więc analiza rynku dokonywana jest na podstawie danych pozyskanych z 56% rynku. Stacje niezależne stanowią w Polsce około 42% rynku stacji paliw i pozyskanie od nich wyników rynkowych pozostaje nadal dużym wyzwaniem. Stacje działające pod logo firm członkowskich POPiHN realizują około 70% całkowitej sprzedaży detalicznej paliw w kraju. Stąd realne dane pozyskane od tych firm pozwalają na pokazanie trendów i zmian zachodzących na rynku detalicznej sprzedaży paliw, a także działalności innej, niż sprzedaż paliw, realizowanej na stacjach. Można śmiało powiedzieć, że to właśnie stacje koncernowe ustalają standardy i wymagania dla pozostałych firm paliwowych operujących na terenie kraju.

Analizy przytoczone poniżej bazują więc na wynikach stacji paliw firm członkowskich POPiHN, ale wnioski wyciągane z tych analiz można odnieść do całego rynku stacji paliw w Polsce.

Główne trendy obserwowane na rynku detalicznej sprzedaży paliw w sieciach stacji firm członkowskich POPiHN obrazuje rys. 18. Wybijającym się elementem jest znaczny wzrost sprzedaży paliw premium przy – w zasadzie – niezmiennym w porównaniu do roku poprzedniego, poziomie sprzedaży całkowitej paliw ciekłych. Jednocześnie wyraźnie zauważalny jest wzrost sprzedaży autogazu - kosztem benzyn standardowych. Znaczne zwiększenie sprze-

■ Rys. 18 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA STACJACH W ROKU 2014 W STOSUNKU DO ROKU 2013 [%]



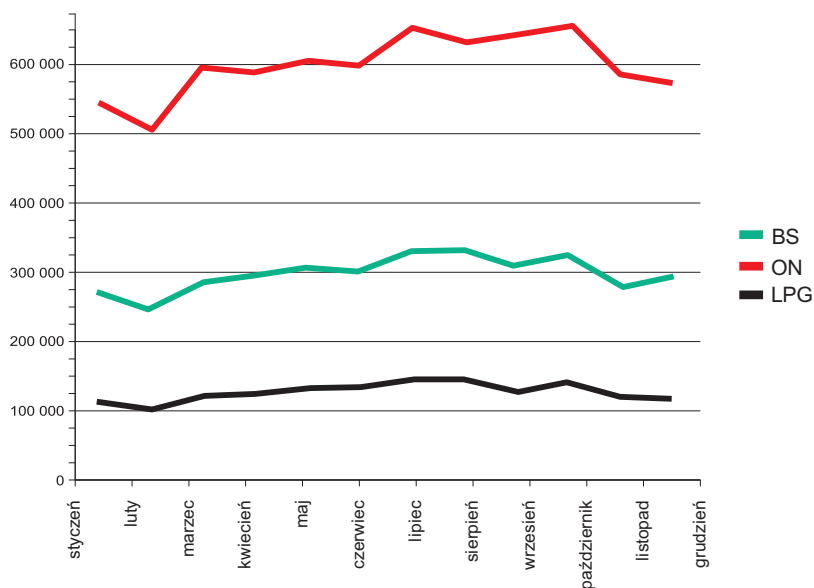
Źródło: Dane własne POPiHN

daży autogazu przez stacje koncernowe jest też wynikiem przejmowania części stacji niezależnych przez te koncerny i podpisanie z nimi umów franczyzowych. Drugim znaczącym elementem jest wyraźny spadek liczby stacji paliw operujących w formule DODO. Ta formuła jest nadal zastępowana – w miarę upływu terminu umów patronackich – formułą DOFO, wykorzystującą jako podstawę działalności zapisy umów franczyzowych. To wyraźna kontynuacja trendu z lat poprzednich. Takie postępowanie doprowadza do zmniejszenia ilości stacji pozostających na rynku jako niezależne. Stosowanie formuły franczyzowej kontynuowało w roku 2014 także firmy prywatne rozwijające swoje brandy. W sklepach zlokalizowanych na stacjach paliw rosła sprzedaż artykułów pozapaliwowych. Dobrze rozwijała się też mała gastronomia i to zarówno pod względem przychodów, jak i poszerzenia oferty dla kierowców.

Sprzedaż paliw typu premium jest praktycznie realizowana tylko przez stacje będące własnością koncernów paliwowych i można powiedzieć, że jej wielkość rośnie z roku na rok, choć paliwo to jest około 25 gr/litr droższe od paliwa standardowego. Potwierdza się też teza, że sprzedaż paliw premium rośnie wraz ze spadkiem cen paliw. Sprzedaż benzyn premium w całości rynku benzyn silnikowych osiągnęła wielkość 11%. To o 1 punkt procentowy więcej, niż w roku 2013. Dla oleju napędowego ten udział wyniósł 14% i także był o 1 punkt procentowy wyższy, niż przed rokiem. Trend wzrostowy trwa już od roku 2012. Kierowcy doceniają aspekty eksploatacyjne, związane z zakupem lepszych gatunkowo paliw. Swoją rolę w zwiększeniu sprzedaży tego typu paliw odegrały też aspekty marketingowe i okresowe zachęty bonusowe.

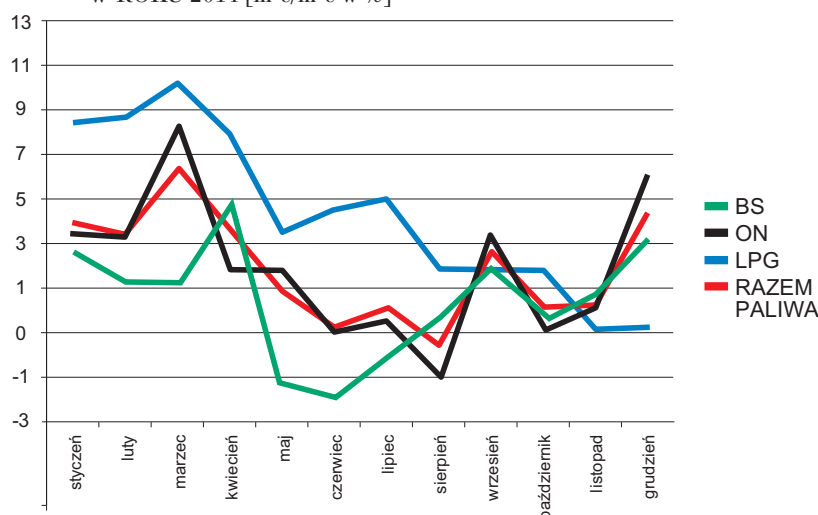
Sprzedaż detaliczna benzyn standardowych nie podążyła śladem sprzedaży

■ Rys. 19 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W ROKU 2014 [m³]



Źródło: Dane własne POPIHN

■ Rys. 20 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W ROKU 2014 [m-c/m-c w %]



Źródło: Dane własne POPIHN

benzyn premium, a wręcz była niższa, niż przed rokiem. W przypadku oleju napędowego standardowego wzrost sprzedaży był tylko niewielki. Sumarycznie na stacjach paliw firm członkowskich POPIHN odnotowano 1% wzrost popytu na benzynę silnikową i 2% wzrost popytu dla oleju napędowego. Dynamika konsumpcji paliw w kraju wykazała wartość ujemną, a to świadczy o tym, że sprzedaż detaliczna realizowana przez stacje niezależne była niższa, niż w roku 2013. W przypadku benzyn silnikowych trwał trend spadkowy spowodowany jest wciąż trwającą w Polsce (choć rozmiar tego zjawiska się zmniejsza) dieselizacją floty samochodów osobowych oraz stosowaniem coraz lepszych i mniej paliwożernych silników o zapłonie iskrowym. Innym elementem spadku popytu jest duża skala stosowania instalacji zasilających do LPG w tych właśnie samocho-

dach. Istotne jest też sukcesywne przesiadanie się kierowców do komunikacji publicznej, do czego zachęca Unia Europejska, a także obserwowane jeszcze do niedawna relatywnie wysokie ceny paliw i ciągły wzrost opłat za parkowanie w miastach. Brak istotnego wzrostu sprzedaży standardowego oleju napędowego spowodowany był głównie zakupami tego paliwa w szarej strefie.

Rok 2014 przyniósł kontynuację trendu wzrostowego w zawieraniu umów franczyzowych przy jednoczesnym znacznym zmniejszeniu ilości umów patronackich. Metoda przejmowania stacji poprzez zawarcie umowy franczyzowej to wciąż najtańsze narzędzie do pozyskiwania nowych obiektów do sieci. Metoda ta była stosowana zarówno przez koncerny paliwowe, jak i przez największe sieci stowarzyszonych stacji niezależnych.

Dobre wyniki sprzedaży notowały w roku 2014 sklepy zlokalizowane przy stacjach paliw firm członkowskich POPIHN. Wartościowy wzrost sprzedaży wyniósł około 2% i był skutkiem rozszerzenia oferty towarowej oraz oferty małej gastronomii funkcjonującej w ramach sklepów.

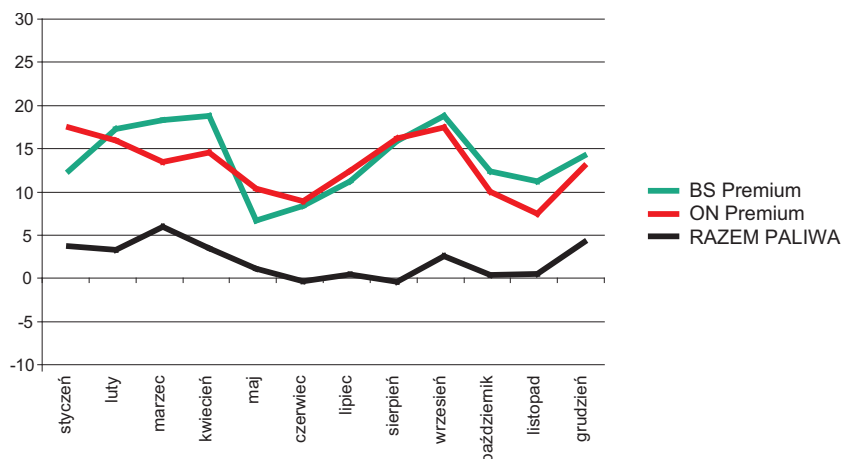
Rys. 19 przedstawia miesięczną sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPIHN, obrazującą wyraźną sezonowość sprzedaży paliw. Podobne wykresy można by sporządzić dla stacji niezależnych, choć wielkość sprzedaży byłaby na nich nieco mniejsza. W przypadku tego typu stacji zwykle wyraźniejsze są spadki sprzedaży w okresach słabszej sprzedaży stacji koncernowych i mniejsze wzrosty w okresach, kiedy stacje koncernowe sprzedają więcej paliw. Niewątpliwie na kształt krzywych oficjalnej sprzedaży wpływ, szczególnie w przypadku oleju napędowego, miała działalność szarej strefy, która część swojej sprzedaży lokowała na rynku poprzez pozyskane do współpracy lub wręcz przejęte stacje niezależne.

Stacje firm członkowskich POPIHN zanotowały w roku 2014 niewielki wzrost sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych. Wzrost osiągnęły stacje działające w formule COCO i CODO, czyli stacje własne koncernów, oraz stacje działające w formule DOFO. Stacje działające w formule DODO zanotowały spadek sprzedaży związany głównie z redukcją ilości tych stacji działających w ramach koncernów paliwowych. Dobrze rozwijała się sprzedaż autogazu na stacjach koncernowych i to na stacjach działających w dowolnej formule własnościowej, choć trzeba zauważyć, że największe wzrosty odnotowano dla stacji własnych.

Wynik nieco lepszy niż przed rokiem osiągnęła sprzedaż oleju napędowego na stacjach największych operatorów rynkowych. Podobnie jak w przypadku benzyn, wzrost sprzedaży został osiągnięty na stacjach typu COCO i CODO oraz DOFO. Stacje typu DODO sprzedawały mniej paliwa do silników Diesla niż przed rokiem. Sprzedaż oleju napędowego jest ściśle skorelowana ze stanem gospodarki, a ta w roku 2014 wykazała wzrost rzędu 3%, co powinno się przełożyć na wyniki przy dystrybutorach oleju napędowego. Niestety, to nie miało miejsca, na co wpłynęła działalność szarej strefy, która skutecznie przejmowała część klientów. To między innymi dlatego słaby wynik sprzedaży notowały stacje DODO, które musiały rywalizować cenowo z tanim towarem z szarej strefy.

Konieczność utrzymania klienta, przy słabym rynku, była nadrzędnym celem dla każdego operatora stacji paliw. Dobre

■ Rys. 21 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W ROKU 2014
[m-c/m-c w %]



Źródło: Dane własne POPIHN

jakościowo paliwa to podstawa do osiągnięcia sukcesu, a dobre paliwa z dodatkowo korzystną ceną to narzędzie jeszcze lepsze. Te elementy przyciągały klientów do stacji koncernowych i pozwalały na realizację marży pozapaliwowej na sprzedaży w sklepach stacji paliw. To ważne, gdyż kolejny już rok z rzędu nie udało się wypracować marży na sprzedaży paliw, które pozwoliłyby utrzymać stację paliw tylko z ich sprzedaży.

Dynamikę sprzedaży paliw na stacjach firm POPIHN w poszczególnych miesiącach 2014 przedstawiono na wykresie (rys. 20).

Na wykresie dynamiki zmian sprzedaży paliw wyraźnie widać wpływ przeprowadzonych przez służby celne i skarbowe kontroli dokonywanych na granicach wschodnich i zachodnich. Wyniki procentowe marca, września i grudnia – miesiące, kiedy przeprowadzano kontrole – są wyraźnie lepsze od wyników w pozostałych miesiącach roku. Uwagę zwraca też

istotny wzrost wyników sprzedaży benzyn i oleju napędowego w ostatnich miesiącach roku, kiedy ceny detaliczne sukcesywnie malały. Ceny detaliczne autogazu w tym czasie nie malały i stąd odwrotny trend dla tego gatunku paliwa.

Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na stacjach firm członkowskich POPIHN wyniósł około 2%, przy czym dla oleju napędowego notowano wzrost sprzedaży o 2%, dla benzyn o 1%, a dla autogazu o 4%. Analiza danych dotyczących dynamiki sprzedaży w spółkach POPIHN oraz wyników łącznej oficjalnej konsumpcji paliw w kraju wskazuje na wystąpienie spadków sprzedaży przez stacje firm niezależnych oraz szczególnie w całym segmencie sprzedaży poza stacjami paliw (bazy i firmy transportowe, budownictwo, kolej, samorządy). To obszar, w którym swoje paliwa zwykle lokuje szara strefa.

Jak wspomniano powyżej rok miniony był kolejnym, w którym obserwowano wzrost sprzedaży paliw typu premium.

Wzrost dynamiki sprzedaży benzyny typu premium wyniósł dla całego roku prawie 14%, co było wynikiem lepszym od porównania 2013 do 2012 o 9 punktów procentowych. Dla oleju napędowego wzrost wyniósł ponad 13% i było to lepiej o 3 punkty procentowe, niż w roku 2013.

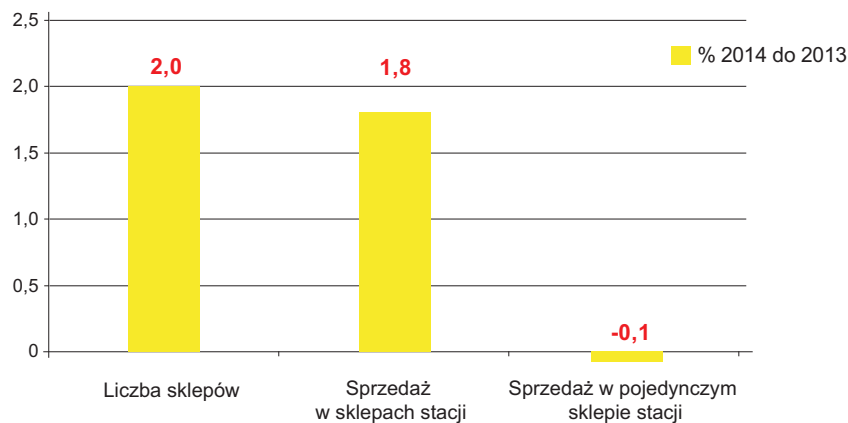
Wszystko wskazuje na to, iż trend wzrostu zakupów paliw typu premium będzie kontynuowany wraz ze spadkami cen paliw i/lub w miarę rosnących dochodów Polaków. Istotnym elementem wyboru będzie też zawartość biokomponentów w paliwach standardowych i w paliwach premium. Zwykle te ostatnie mają ich mniej, co sprzyja eksploatacji – zwłaszcza w rzadziej używanych pojazdach. Paliwa premium gwarantują utrzymanie silnika pojazdu w lepszej kondycji i każdy kierowca powinien z nich skorzystać chociaż okresowo dla przeprowadzenia kosmetyki silnika. Stosując paliwa premium należy pamiętać, iż najbardziej korzystne jest ich tankowanie z jednej sieci dilerkiej. Poprzez mieszanie paliw premium z różnych sieci można czasem osiągnąć efekt odwrotny do oczekiwanego.

Na koniec roku 2014 ogólna liczba stacji paliw w kraju wyniosła 6479 i tym samym w stosunku do roku 2013 zmalała o 4%. Liczba stacji paliw działających w sieciach firm POPIHN, zmalała w tym czasie o 0,1% (rys. 18) i wyniosła 3608. Nie zmieniła się ilość stacji własnych koncernów, zmalała ilość stacji patronackich o prawie 9% i jednocześnie wzrosła ilość stacji operujących w formule franczyzy o 3,5%. Wprawdzie wynikowo liczba stacji własnych koncernów nie wzrosła, ale – głównie dzięki nowym obiektom budowanym przy autostradach i drogach szybkiego ruchu – dokonano znacznej restrukturyzacji stanu posiadania. W przypadku stacji typu DODO część ich operatorów zmieniała formułę działalności, a część odchodziła od ścisłej współpracy z koncernami. Franczyza pozostała najsukcesowniejszym narzędziem pozyskiwania nowych obiektów do sieci.

W minionym roku przybywało sklepów działających przy stacjach paliw. Rosły również obroty w tych sklepach realizowane. Dla wszystkich sklepów firm członkowskich POPIHN, których wzrost ilości wyniósł 2%, przyrost obrotów wyniósł 1,8%. Taki rozkład zmian spowodował, iż obroty pojedynczego sklepu obniżyły się o 0,1%. Roczny obrót realizowany na działalności sklepów przy stacjach działających tylko w formule COCO+CODO (około 2400 placówek) szacowany jest na około 4 mld PLN.

Sklep na stacji paliw pozostaje miejscem dokonywania zakupów uzupełnia-

■ Rys. 22 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W ROKU 2014 [%]



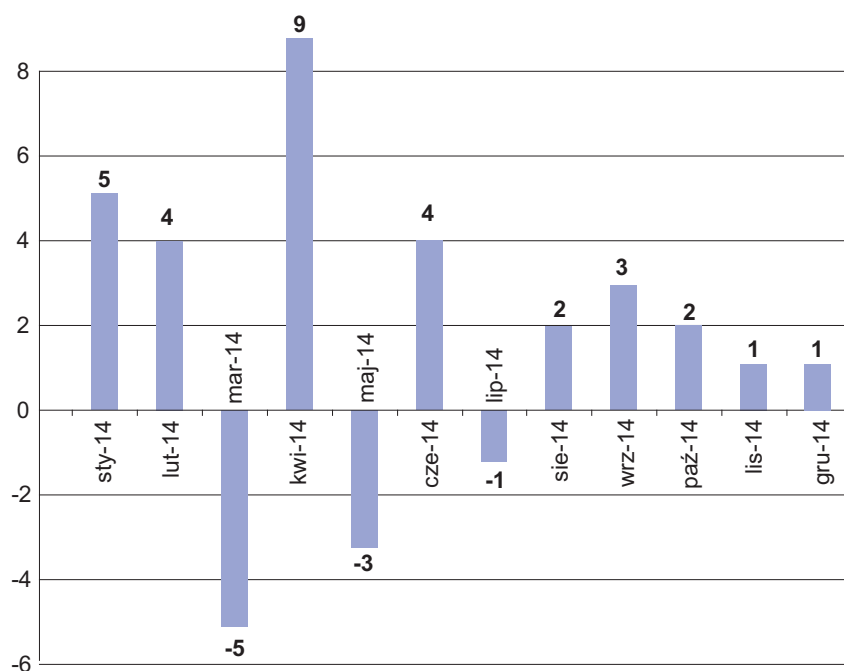
Źródło: Dane własne POPIHN

jących. Z jednej strony bliskość do miejsca zamieszkania stwarza możliwość szybkich zakupów, a z drugiej taki sklep stanowi dla stacji paliw konieczne uzupełnienie dla utrzymania ciągłości działania obiektu. Jak na razie udało się zneutralizować próby wyeliminowania ze sprzedaży na stacjach wyrobów alkoholowych, tytoniowych i podstawowych ogólnodostępnych leków – artykułów, dzięki którym stacja osiąga dochody pozwalające jej działać w momentach, kiedy marże ze sprzedaży paliw są bardzo niskie, a często wręcz zerowe. Jak wspomniano powyżej, stacje koncernowe wyznaczają standardy dotyczące wyposażenia czy wystroju sklepów – poparte badaniami na klientach. Często te elementy można już spotkać na stacjach niezależnych operatorów, którzy dokonują dostosowania swoich standardów obsługi do przyzwyczajenia klienta ze stacji najbardziej liczących się operatorów krajowych i zagranicznych. Podobnie jak w latach poprzednich przepisy zakazujące handlu w wybrane dni świąteczne w obiektach innych niż prowadzące sprzedaż artykułów pierwszej potrzeby – a do takich zostały zaliczone stacje paliw – wpłynęły na wzrost obrotów w tych placówkach.

Wykres 23 pokazuje sprzedaż sklepów przy stacjach paliw w poszczególnych miesiącach roku w porównaniu do analogicznych miesięcy roku 2013. Rozkład zmian wolumenów sprzedaży jest dość zróżnicowany, ale z trendem spadkowym w miarę zbliżania się do końca roku. Wzrost sprzedaży notowano głównie w okresach poprzedzających wyjazdy świąteczne, weekendowe i wakacyjne. Jednym z elementów wpływających na wysokość obrotów sklepów przy stacjach paliw jest poziom cen paliw. Wysokie ceny paliw potrafią zniechęcić kierowcę do odwiedzenia danej stacji, a tym samym powstrzymać przed zakupami w sklepie. W polskiej rzeczywistości często klient sklepu jest ważniejszy niż klient przy dystrybutorze. W sklepie właśnie wypracowywany był – w warunkach rynkowych roku 2014 – zysk stacji paliw, niezbędny do utrzymania obiektu i jego pracowników.

Z porównania geograficznego rozkładu sprzedaży paliw silnikowych w Polsce, bazującego na danych przesłanych przez firmy członkowskie Organizacji wynika, iż w stosunku do roku 2013 nie zanotowano większych zmian. Wciąż województwem o największym popycie na paliwa trakcyjne pozostaje mazowieckie, a najmniejszym podlaskie, gdzie rynek jest intensywnie uzupełniany przez zakupy za wschodnią granicą. Nadal sprzedaż w 4 województwach sta-

■ Rys. 23 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W SKLEPACH FIRM POPIHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2014 ROKU W STOSUNKU DO ROKU 2013 [%]



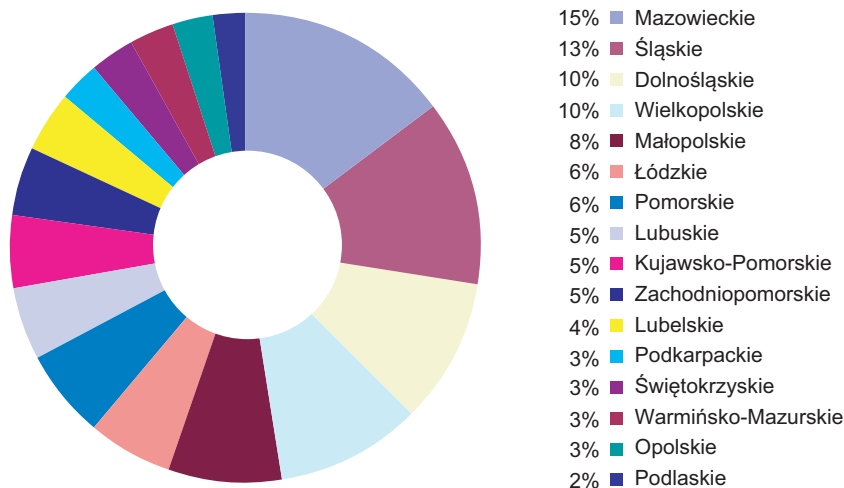
Źródło: dane własne POPIHN

nowi prawie połowę całkowitej sprzedaży detalicznej w kraju.

Wykres przedstawia sprzedaż łączną benzyn silnikowych, oleju napędowego i autogazu. W sprzedaży każdego z tych gatunków paliw osobno notuje się niewielkie odstępstwa od przedstawionego rozkładu, jednak są one tak małe, że można przyjąć, iż uogólnienie w pełni pokazuje trendy sprzedaży. Spółki POPIHN zanotowały największe spadki sprzedaży ben-

zyn w województwie lubuskim, świętokrzyskim i zachodniopomorskim, a wzrost w łódzkim i kujawsko-pomorskim. Sprzedaż oleju napędowego najbardziej wzrosła w lubuskim, a największy spadek notowano w województwie lubelskim. Dobrze sprzedawał się autogaz, a jego największe wzrost zanotowano w łódzkim i lubelskim. Proporcja wielkości sprzedaży największego (mazowieckie) i najmniejszego (podlaskie) województwa wynosi 6:1.

■ Rys. 24 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPIHN W POLSCE W ROKU 2014 [%]



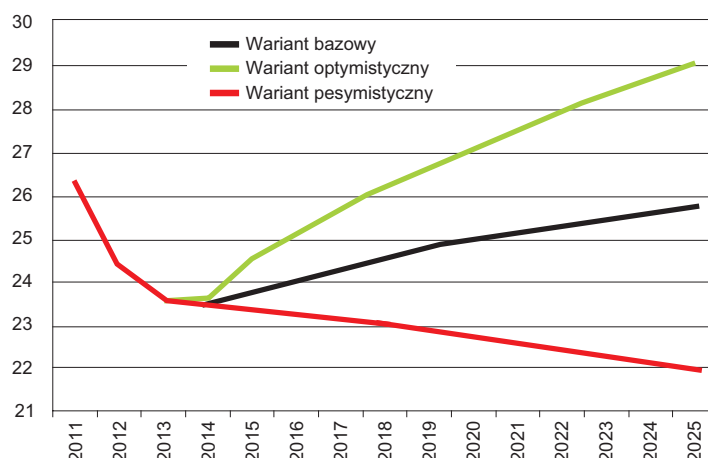
Źródło: dane własne POPIHN

PROGNOZY POPYTU

dla rynku polskiego do roku 2025

Jak co roku Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego przygotowała scenariusze popytu dla paliw ciekłych na najbliższe lata z uwzględnieniem najnowszych trendów na rynku paliw płynnych. Tym razem zakres scenariuszy został rozciągnięty do roku 2025. Rynek paliw ciekłych w roku 2014 kształtował się niestety zgodnie z pesymistycznym scenariuszem konsumpcji paliw stworzonym przed rokiem. Jak przewidywano – jeśli nie uda się skutecznie wyeliminować z rynku szarej strefy operującej głównie na rynku oleju napędowego – to zamiast scenariusza bazowego będziemy obserwować rynek zgodnie ze scenariuszem pesymistycznym. I tak też się stało. Wpływ szarej strefy był obserwowany głównie w ograniczeniu legalnej sprzedaży do sektora odbiorców poza stacjami paliw, co przy uwzględnieniu faktu, iż popyt na olej napędowy stanowi około połowy popytu krajowego na paliwa silnikowe, znacznie wpłynęło na przesunięcie konsumpcji w kierunku scenariusza pesymistycznego. Nowe scenariusze zostały opracowane przy współudziale firm członkowskich POPiHN z uwzględnieniem zjawisk obecnie zachodzących na krajowym i międzynarodowym rynku naftowym, ze szczególnym naciskiem na wzrost skuteczności walki z szarą strefą (nowe prawo + większa skuteczność służb kontrolnych) na rynku krajowym oraz intensywną obniżką notowań na rynkach międzynarodowych. Uwzględniono też uruchomienie nowej puli środków europejskich wykorzysty-

■ Rys. 25 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA CIEKŁE W LATACH 2014 – 2025 [w mln m³]



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

wanych w krajowej gospodarce. Powinno to skutkować wzrostem szeroko rozumianych krajowych inwestycji infrastrukturalnych i wzrostem konsumpcji wewnętrznej. Pod uwagę wzięto też rozwój sieci drogowej oraz mniejsze zapotrzebowanie na paliwa w silnikach coraz nowszych samochodów poruszających się po Polsce.

Podstawą scenariusza bazowego jest założenie, iż polska gospodarka będzie nadal rozwijała się w tempie 3-4% rocznie. Dwa pozostałe warianty bazują na danych poniżej i powyżej tej granicy. Dodatkowo, istotny wpływ na przyszły poziom konsumpcji będzie mieć skuteczna walka z szarą strefą oraz sytuacja na giełdach surowcowych. Ponieważ wszystkie transakcje na rynku naftowym zawierane są w dola-

rach US, uwzględniono możliwe zmiany złotego do tej waluty rozliczeniowej.

W wariacie bazowym założono, iż obecnie obserwowane obniżenie notowań ropy naftowej może potrwać przez okres około 2-3 lat. Tym samym, w tym okresie, założono notowania ropy w przedziale 50 do 80 USD/bbl w układzie średniorocznym. Założono stabilną sytuację na międzynarodowym rynku surowcowym z lekką nadprodukcją surowca do produkcji rafinerijnej, gwarantującą oczekiwany poziom notowań. W następnych latach założono wahania notowań ropy naftowej w granicach +/- 10%. Na rynku krajowym zakłada się intensyfikację działań ograniczających szarą strefę za pomocą skutecznego egzekwowania nowego



Fot. SLOVNAFT

prawa oraz w sposób naturalny – przy stosunkowo niskich cenach paliw powodujących zmniejszenie opłacalności tego ryzykownego procederu. Przy powyższych założeniach oczekuje się wzrostu popytu na paliwa ciekłe w kraju już od roku 2015 i skutecznego zwiększania tego popytu w latach następnych. Efekt wzrostu powinien zostać osiągnięty poprzez wzrost popytu na olej napędowy oraz minimalny spadek popytu na benzynę silnikową. Relacje cenowe do benzyny powinny skutkować stabilnością lub delikatnym zmniejszeniem popytu na autogaz. Popyt na lekki olej opałowy pozostanie w trendzie spadkowym, choć ze względu na ceny nieco płytszym, niż poprzednio zakładano. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2025 ocenia się na około 26 mln m³.

Wariant optymistyczny, oprócz założeń jak dla wariantu bazowego, zakłada zapowiedzianą na rok 2017 redukcję wysokości podatku VAT oraz skuteczne ograniczenie szarej strefy na rynku oleju napędowego. Zakłada się też od 2015 roku skuteczne wykorzystywanie środków unijnych z perspektywy budżetowej na lata

2014 – 2020. Rozwój gospodarczy powinien skutkować wzrostem dochodów obywateli i zwiększeniem mobilności Polaków. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2025 ocenia się na około 29 mln m³.

Wariant pesymistyczny zakłada niższą, niż przyjęto dla wariantu bazowego, perspektywę rozwoju polskiej gospodarki na poziomie 1-2%. Innym elementem mogącym wpłynąć na obniżenie oficjalnego popytu jest słaba skuteczność przy eliminacji szarej strefy z rynku paliw ciekłych. Przy konstrukcji tego wariantu scenariusza założono możliwość wystąpienia zaburzeń na rynkach surowcowych powiązanych ze wzrostem notowań ropy naftowej z jednoczesnym obniżeniem siły nabywczej złotego. Elementem, który może negatywnie wpłynąć na poziom popytu, jest zwiększenie regulacji fiskalnych skutkujących podwyżkami cen nie tylko paliw ciekłych. W obecnej sytuacji mało realna, ale możliwa w latach następnych, stagnacja gospodarcza i wzrost bezrobocia mogą skutkować obniżeniem popytu na paliwa z krajowych rafinerii, a w ich miejsce może pojawiać się towar z szarej strefy. W tym

wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w roku 2025 ocenia się jedynie na około 22 mln m³.

Biorąc pod uwagę obecną sytuację na rynku, najbardziej prawdopodobne dla rynku polskiego wydaje się zrealizowanie scenariusza bazowego. Dużą niewiadomą pozostaje rozmiar szarej strefy w najbliższych latach. Jest nadzieja, że niskie ceny paliw samoczynnie wyeliminują znacząco część tego procederu z rynku, a resztą powinny zająć się stosowne służby. Najprawdopodobniej dynamika wzrostu konsumpcji paliw ciekłych, a głównie oleju napędowego, nie osiągnie już rozmiarów obserwowanych w latach 2009 – 2011, ale wciąż w polskiej gospodarce nie zużywa się tyle paliw silnikowych, co w rozwiniętych krajach europejskich. Tym samym szanse na stały rozwój rynku wciąż są duże. Przyszłość rysuje też sporo znaków zapytania, jak choćby zakres wykorzystania biopaliw czy innych paliw alternatywnych, ale wydaje się, iż najbliższa przyszłość w okresie dwóch do trzech dekad nie przyniesie zmniejszenia zainteresowania ropą naftową i wszystkim, co można z niej wytworzyć.



Fot. BP

INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

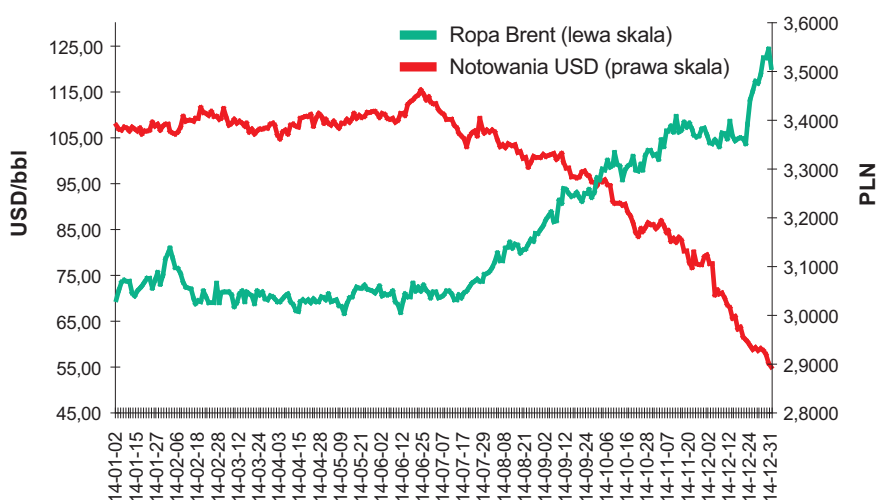
Rok 2014 był łaskawy dla kierowców tankujących paliwa do swoich samochodów. Zgodnie z przewidywaniami Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego średnie roczne ceny benzyn silnikowych i oleju napędowego w roku 2014 były niższe, niż w roku 2013. Nieco drożej wypadały zakupy przy dystrybutorach autogazu. Litry benzyny 95 był średnio w roku tańszy o 23 gr, a oleju napędowego o 29 gr. Podwyżka cen detalicznych autogazu wyniosła 6 gr/l. W odróżnieniu od sytuacji w roku 2013, cena detaliczna benzyny 95 była przez znaczną część roku wyższa od ceny oleju napędowego, co doprowadziło do tego, iż średnio w roku za ten gatunek benzyny trzeba było zapłacić o 5 gr/l więcej, niż za litr oleju napędowego. Powtórzyło się za to zjawisko wyższych cen oleju napędowego od cen benzyny 95 w początkowym i końcowym okresie roku. Ceny obu gatunków paliw spadały od początku roku, jednak to w drugiej połowie roku były szczególnie intensywne. Poziom ceny obu gatunków paliw na koniec grudnia był identyczny z tym, który obserwowano w październiku 2010 roku. Takie poziomy cen powinny teoretycznie wpływać na zwiększenie sprzedaży, jednak jedynie w przypadku benzyny i to w dwóch ostatnich miesiącach roku, można mówić o niewielkim wzroście sprzedaży w stosunku do wyników z ostatnich miesięcy 2013 roku. O ile słabą sprzedaż benzyn można tłumaczyć mniejszym zapotrzebowaniem na paliwo nowoczesnych silników samochodowych i zastępowaniem benzyn przez autogaz, o tyle w przypadku oleju napędowego decydujący wpływ na brak wzrostu sprzedaży miała istniejąca szara strefa w obrocie tym gatunkiem paliwa. Znaczne obniżki cen detalicznych w końcówce roku pozwoliły operatorom stacji wypracować lepsze marże, niż w przeciągu poprzednich miesięcy. Tym samym średnio w roku udało się uzyskać nieco lepsze marże dla benzyn i oleju napędowego i nieco gorsze, niż przed rokiem, dla autogazu. Nieco lepsze nie oznaczało jednak, że były na tyle wysokie, iż pozwoliłyby utrzymać stacje paliw tylko ze sprzedaży paliw. Konieczne było solidne wspomaganie uzyskiwane na sprzedaży towarów pozapaliwowych.

Powodem opisanych powyżej obniżek cen paliw na polskich stacjach były zmiany notowań na rynkach surowcowych, przy jednoczesnym utrzymaniu

mocy nabywczej przez polskiego złotego. W roku 2014 notowania ropy naftowej osiągnęły średni roczny poziom w wysokości 98,93 USD/bbl i był to poziom o 9% niższy niż osiągnięty w roku 2013. Po osiągnięciu maksymalnych wartości 115 USD/bbl w czerwcu 2014, notowania ropy Brent zaczęły intensywnie spadać, kończąc rok na poziomie 55 USD/bbl. To był zupełnie inny obraz rynku, niż w stabilnym roku 2013 i w rezultacie notowania ropy na koniec roku były porównywalne z tymi, jakie obserwowano na początku roku 2009. Głównym powodem tak intensywnych spadków notowań była chęć części państw skupionych w OPEC powstrzymania intensyfikacji rozwoju wydobycia ropy ze złóż łupkowych w USA, ale też przyszłościowo w innych częściach globu. Nie bez znaczenia pozostaje także obniżenie strumienia pieniądza płynącego z amerykańskiej rezerwy federalnej w celu ożywienia gospodarki amerykańskiej. To co działo się na rynku zaczęło w dużej mierze być oparte na rzeczywistym handlu ropą, a nie na obrotach „kwitami bankowymi” z tą ropą mającymi niewiele wspólnego. Okazało się, iż na rynku jest lekka rzeczywista nadpodaż ropy, co przy słabej

– częściowo wymuszonym przez brak chęci zmniejszenia limitów produkcyjnych u części krajów członkowskich kartelu – głównie przez Arabię Saudyjską. Podobne spadki notowań jak dla ropy obserwowano w przypadku paliw gotowych, którymi handlowano na giełdach międzynarodowych. Można jednak powiedzieć, iż w roku 2014 to ropa naftowa była elementem, który ciągnął w dół notowania paliw gotowych. Ważnym elementem kształtującym ceny paliw w Polsce był kurs złotego w stosunku do dolara US. Średnio w roku 2014 złoty był na identycznym poziomie, jak w roku 2013, a tym samym można powiedzieć, iż ten brak zmian oddziałował hamująco na wzrost cen w I połowie roku i podobnie spowalniając na obniżki cen w II połowie roku. Ceny netto w handlu hurtowym były więc kształtowane prawie wyłącznie przez zmiany giełdowych notowań paliw gotowych. Na obniżkach cen zyskiwali kierowcy i firmy transportowe, ale jednocześnie malały dochody do budżetu państwa z tytułu podatku VAT. Sektor naftowy jest tradycyjnie dostarczycielem około 50 mld PLN wpływów fiskalnych, a obniżka cen w II półroczu znacznie te

■ Rys. 26 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2014 ROKU



Źródło: e-petrol.pl, POPiHN

rozwijających się gospodarkach azjatyckich oraz wygaszaniu większości konfliktów w rejonach roponośnych, musiało zaowocować obniżeniem notowań

wpływy uszczupliła, co niewątpliwie będzie solidnym argumentem za zwiększeniem działań eliminujących szarą strefę z rynku paliwowego.

Spadek cen paliw na rynku polskim był konsekwencją obniżki tzw. parytetu importowego, którego głównymi składnikami są notowania giełdowe gotowych paliw i kurs złotego w stosunku do dolara US. Parytet jest podstawą do budowy cen przez polskich producentów paliw ciekłych.

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

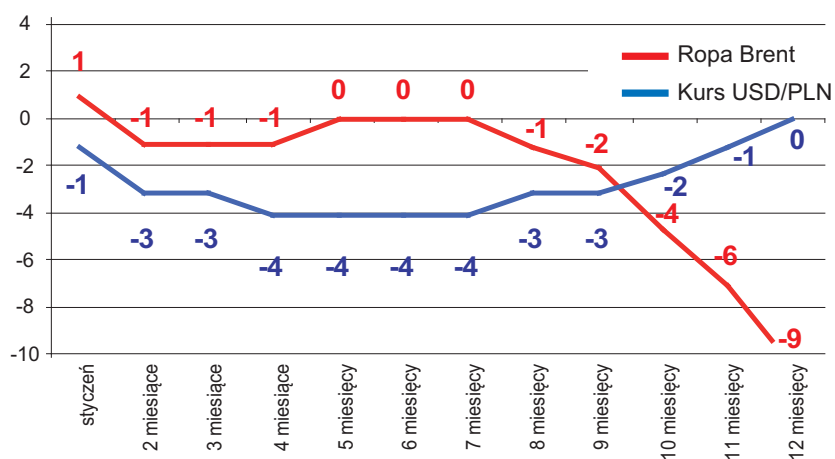
Wielka gra interesów światowych mocarstw przyniosła obniżkę cen paliw dla kierowców w większości państw świata. Większości, bo są kraje, które swoje budżety opierały na wysokich notowaniach surowców takich jak ropa czy gaz ziemny. Dla nich znaczne obniżenie cen ropy skutkuje problemami gospodarczymi o dużej skali. Najbardziej spadki notowań odczuła obłożona sankcjami Rosja, ale też słaba pogrążona w kryzysie Wenezuela, czy izolowany gospodarczo Iran. Punkt zwrotny stanowiło masowe uruchomienie wydobycia ropy łupkowej w Stanach Zjednoczonych, powodujące redukcje importu surowca rafineryjnego, ale też znaczne potanień kosztów energii dla gospodarki USA. Amerykańskie mocarstwo stało się w roku 2014 największym producentem ropy naftowej, wyprzedzając Rosję i Arabię Saudyjską, i zaczęło eksportować nadwyżki ropy na rynki międzynarodowe. Na razie eksport jest jeszcze ograniczony, ale plany przewidują znaczny jego wzrost, co będzie miało duże znaczenie dla rynków międzynarodowego handlu czarnym złotem. Większość krajów OPEC, nie chcąc utracić rynków zbytu przyjęło rękawicę i inaczej niż w przeszłości, kiedy w sytuacji spadku notowań zmniejszało limity produkcyjne – podjęła decyzję o braku ich zmiany. Od tego momentu notowania ropy zaczęły pikować i nikt dziś nie wie, gdzie mogą się zatrzymać. Pewnie w momencie, w którym opłacalność wydobycia w szybach łupkowych przestanie być rentowna. Jednak dziś szacuje się, że ten poziom może być gdzieś w okolicy 30 USD/bbl. Sporo więc przestrzeni jeszcze dla obniżek notowań. Gdyby działania na wykończenie konkurencji utrzymały się i nie wystąpiły nowe wydarzenia o charakterze militarno-gospodarczym w rejonach roponośnych, to możemy mieć do czynienia z niskimi notowaniami surowca rafineryjnego jeszcze przez około dwa lata. Potem impuls gospodarczy wygenerowany m. in. przez niskie koszty energii spowoduje ponowny powrót notowań na ścieżkę wzrostów. Taki obraz najbliższej przyszłości, to istotna

■ Rys. 27 PORÓWNIANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US W ROKU 2013 I 2014

Wyszczególnienie	ROK 2013		ROK 2014		Wskaźnik 2014 do 2013 2013=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Notowania ropy Brent	108,73	USD/bbl	98,93	USD/bbl	91
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	993,1	USD/tona	919,3	USD/tona	93
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	946,4	USD/tona	862,8	USD/tona	91
Kurs US Dolara	3,1611	PLN	3,1537	PLN	100

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

■ Rys. 28 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W ROKU 2014 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2013 [%]



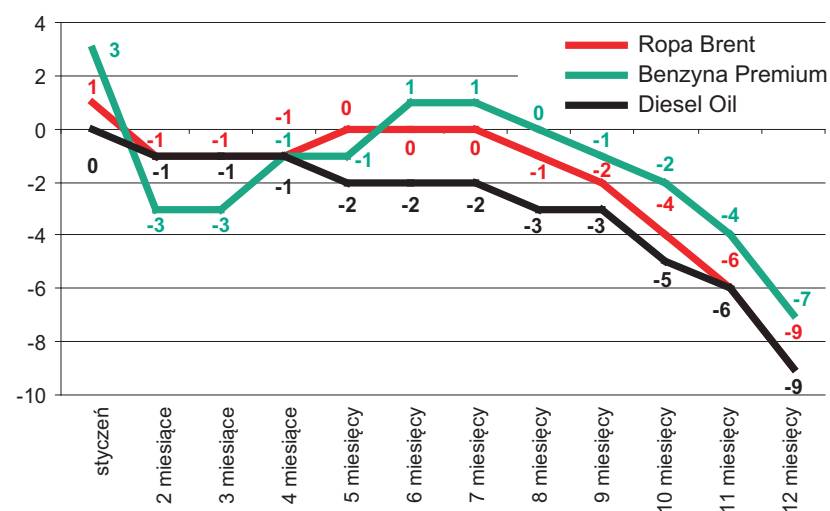
Źródło: POPiHN i epetrol.pl

informacja dla gospodarek europejskich borykających się wciąż z niskim wskaźnikiem rozwoju gospodarczego. To także dobry sygnał dla europejskich rafinerii, które będą mogły zwiększyć opłacalność swojej działalności. Należy bowiem ocze-

kiwać zwiększenia zapotrzebowania na paliwa silnikowe, które zwykle rośnie wraz ze wzrostem gospodarki i siłą nabywczą obywateli.

Na zmianie sytuacji światowej skorzystali też w Polsce kierowcy i polskie

■ Rys. 29 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W ROKU 2014 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W ROKU 2013



Źródło: POPiHN i epetrol.pl

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

Wyszczególnienie	ROK 2013		ROK 2014		Wskaźnik 2014 do 2013 2013=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Benzyna EU95 brutto (bez VAT)	4 301	PLN/1000 l	4 104	PLN/1000 l	95
Akcyza	1 565	PLN/1000 l	1 565	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	103	PLN/1000 l	104	PLN/1000 l	101
Benzyna EU95 netto	2 634	PLN/1000 l	2 435	PLN/1000 l	92

Źródło: PKN ORLEN SA, Grupa LOTOS SA, POPiHN

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

Wyszczególnienie	ROK 2013		ROK 2014		Wskaźnik 2014 do 2013 2013=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
ON o zaw. S 0,001% brutto (bez VAT)	4 303	PLN/1000 l	4 056	PLN/1000 l	94
Akcyza	1 196	PLN/1000 l	1 196	PLN/1000 l	100
Opłata paliwowa	260	PLN/1000 l	263	PLN/1000 l	101
ON o zaw. S 0,001% netto	3 844	PLN/1000 l	2 597	PLN/1000 l	91

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

firmy transportowe. Szczęśliwie z obniżką notowań nie odnotowywano średnio w roku osłabienia kursu złotego w stosunku do dolara US. To powodowało, że obniżeniu uległ tzw. parytet importowy i tym samym ceny w polskich rafineriach obniżyły się w skali zbliżonej do skali obniżek paliw na giełdach surowcowych. Benzyny silnikowe potaniały w rafineriach krajowych o 8%, a olej napędowy o 9%.

Elementy wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) kształtowały się w roku 2014 tak, jak przedstawiono to na rys. 27.

Współzależność notowań ropy naftowej i kursu dolara US przedstawia dla rynku polskiego rys. 28. Wykres dobrze przedstawia element kompensacyjny kursu dolara US w stosunku do notowań ropy Brent.

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

Trend spadkowy widoczny był od początku roku, jednak w II połowie roku nabrał prawdziwego rozpędu. Widać, że to ropa była elementem ciągnącym notowania paliw gotowych w dół.

Sytuacja obserwowana na rynkach międzynarodowych przeniosła się na rynek polski poprzez zmiany tzw. parytetu importowego, kształtowanego poprzez zmia-

■ Rys. 32 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

Wyszczególnienie	ROK 2013		ROK 2014		Wskaźnik 2014 do 2013 2013=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	5,49	PLN/litr	5,26	PLN/litr	96
Średnia cena detaliczna ON	5,50	PLN/litr	5,22	PLN/litr	95
Średnia cena detaliczna autogazu	2,51	PLN/litr	2,57	PLN/litr	102

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

ny światowych notowań gotowych paliw, kurs złotego w stosunku do dolara US oraz obciążenia podatkowe występujące na rynku krajowym. W roku 2014 pierwszy z tych składników uległ obniżeniu, a drugi był stabilny w średnim układzie rocznym. Główne obciążenia podatkowe w postaci stawki VAT oraz podatku akcyzowego pozostały na identycznym poziomie, jak przed rokiem. Niewielkiej zmiany o 1% uległa tylko opłata paliwowa, ale jest ona składnikiem wpływającym w niewielkim stopniu na poziom cen paliw. Zmiany cen rocznych ex rafineria dla polskich koncernów naftowych zamieszczono w tabelach (rys. 30 i 31).

Średnie ceny netto benzyny 95 u obu polskich producentów, powiązane w sposób bezpośredni z notowaniami giełdowymi, odwzorowały poziom obniżek tych notowań, a nawet nieco je przewyższyły.

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

Obniżki krajowych cen netto oleju napędowego pokrywają się z wielkością obniżek na rynkach międzynarodowych. Powyższe tabele pokazują, że rynek polski dość dokładnie odzwierciedla to, co dzieje się na rynkach międzynarodowych, a tym samym, że na tym specyficznym otwartym rynku międzynarodowym nie ma możliwości rozgrywania indywidualnych interesów poszczególnych operatorów.

W roku 2013 różnica pomiędzy średnimi cenami benzyny 95 i oleju napędowego wynosiła 1 gr/l. W roku 2014 olej napędowy był o 4 gr/l (średnio w roku) tańszy od benzyny 95. A jeszcze kilka lat wcześniej benzyna była droższa o 30 gr/l. W roku 2014 rozjechały się nieco ceny obu gatunków paliw. Największa zanotowana różnica pomiędzy ceną detaliczną obu gatunków paliw wyniosła 13 gr/l podczas, gdy w roku 2013 było to 8 gr/l. Zatem ponownie, jak bywało to w przeszłości, bardziej opłacało się jeździć na oleju napędowym.

Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2013-2014 przedstawiono w tabeli (rys. 32).

Z tabeli 32 widać, iż ceny detaliczne głównych paliw silnikowych spadły w podobnej proporcji, jak ceny zaopatrzeniowe ex rafineria. Niewielka różnica jest konsekwencją minimalnego poprawienia średniej marży, co było wynikiem relacji cenowych głównie w II półroczu 2014. Z jednej strony operatorzy stacji paliw wykorzystywali obniżki cen hurtowych do odrobienia utraconych zysków w I połowie roku, a z drugiej musieli borykać z niższym popytem i ofertami cenowymi szarej strefy. Celem nadrzędnym pozostało utrzymanie klienta i wypracowanie dodatkowej marży na sprzedaży towarów pozapaliwowych, co pozwalało na utrzymanie obiektu sprzedającego paliwa.

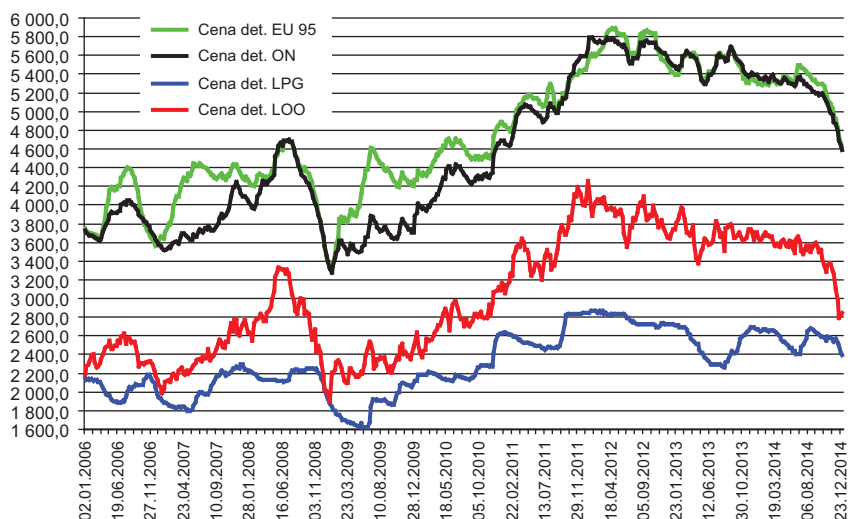
Jak wspomniano powyżej, marże uległy zdecydowanej poprawie w drugiej połowie roku, a właściwie pod koniec roku i tym samym słabych wyników z I półrocza nie udało się w całości nadrobić. Dlatego średni roczny poziom marż wykazał tylko niewielki wzrost w stosunku do roku poprzedniego. Paliwem, którego średnia roczna cena uległa zwiększeniu, był autogaz. Podwyżka wyniosła 6 gr/l i nieco zmieniła relacje istotne przy wyborze benzyna/autogaz przez kierowców posiadających w swoich pojazdach podwójny system zasilania. Stosunek ceny autogazu do ceny benzyny 95 wyniósł w roku 2014 prawie 49% podczas, gdy w roku 2013 wynosił 46%. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (rys. 33 i 34).

Zapoczątkowany w roku 2012 trend permanentnych obniżek cen paliw silnikowych był kontynuowany w roku 2014, przy czym od października zdecydowanie przyspieszył. Wszystko wskazuje na to, iż przynajmniej w I połowie roku 2015 nadal taki kierunek zmian się utrzyma. Sytuacja w poprzednich latach – mimo, że ceny spadały – wskazywała, że zejście cen poniżej poziomu 5 zł/l jest mało prawdopodobne. Jednak korekty na rynkach międzynarodowych i w miarę silny złoty doprowadziły do tego, iż w końcówce roku ceny benzyny 95 i oleju napędowego zbliżyły się na niektórych stacjach do poziomu 4 zł/l. Wykres 35 obrazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych, a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce.

Szacunki operatorów stacji paliw pokazują, iż konieczna do utrzymania stacji paliw marża na sprzedaży paliwa powinna wynosić przynajmniej 25–35 gr/litr w zależności od lokalizacji stacji paliw. W roku 2014, podobnie zresztą jak w roku poprzednim, niewielu stacjom udało się ten poziom osiągnąć mimo dobrych warunków rynkowych w końcówce roku. Straty poniesione we wcześniejszych miesiącach były zbyt dotkliwe. W celu utrzymania stacji paliw wspomagano się dodatkowymi dochodami ze sprzedaży pozapaliwowej.

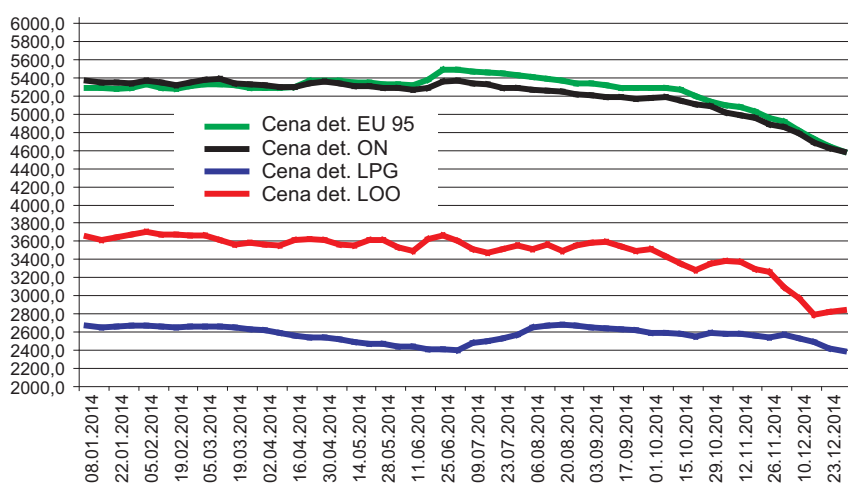
W trakcie roku, ale szczególnie pod jego koniec, obserwowano w poszczególnych rejonach kraju – a czasami nawet na terenie jednego miasta – znaczne różnicowanie cen na stacjach poszczególnych operatorów. Wpływ na cenę miała głównie lokalizacja stacji i jej standard. Różnice cen dochodziły do 30 groszy na litrze, a w przypadku stacji przy autostradach, na których tankowanie jest najdroższe we wszystkich krajach europejskich, było to jeszcze więcej. Stałe pozostały czynniki wyznaczające poziom cen detalicznych

■ Rys. 33 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2006-2014 [PLN / 1000 litrów]



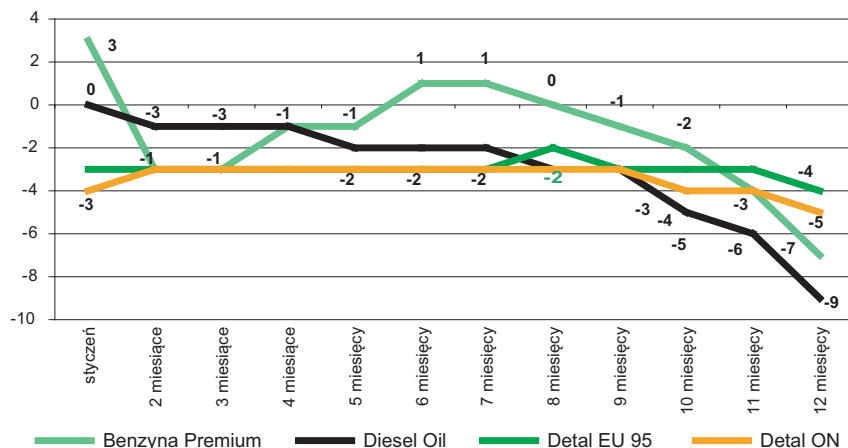
Źródło: opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP

■ Rys. 34 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2014 ROKU [PLN / 1000 litrów]



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

■ Rys. 35 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ PALIW ORAZ CEN DETALICZNYCH EU 95 I ON W POLSCE W 2014 W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2013 [%]



Źródło: POPiHN, e-petrol.pl

w różnych rejonach kraju. To głównie wysokość popytu i skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, ale też kompleksowość oferowanych usług. Nie bez znaczenia była też łatwość dotarcia do paliwa z szarej strefy w danym regionie.

Pomiędzy poszczególnymi rejonami kraju, ale też na głównych ciągach komunikacyjnych, sezonowo utrzymuje się duża rozpiętość cenowa. Statystycznie najdroższymi województwami w kraju są: mazowieckie, małopolskie, podkarpackie i zachodniopomorskie. W okresie letnich i zimowych wakacji zdecydowanie drożej bywa na głównych trasach tranzytowych i w samych kurortach. Unijni turyści paliwowi przyczyniają się do utrzymywania wyższych cen na stacjach w pobliżu granic z krajami unijnymi.

Elementem determinującym wysokość cen krajowych jest wielkość podatków zawarta w cenie detalicznej. Rys. 36 przedstawia średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w roku 2014.

Główne składniki podatkowe (VAT, podatek akcyzowy) dla paliw płynnych w roku 2014 nie uległy zmianie. O 1% wzrosła jedynie opłata paliwowa. Obciążenia podatkowe zawarte w cenie paliw uległy obniżeniu w porównaniu z rokiem 2013. Powodem była obniżka ceny netto paliw i tym samym generowany, od tej niższej kwoty, procentowy (23%) niższy VAT. Efekt końcowy jest taki, że zarówno dla benzyny 95, jak też dla oleju napędowego, suma płaconych podatków w cenach detalicznych tych dwóch paliw spadła o 2%, a w ujęciu kwotowym o 41 PLN/1000 litrów dla benzyny 95 i o 50 PLN/1000 litrów dla oleju napędowego. Spadki podatków były większe niż obserwowane w roku 2013 o 3 PLN/1000 litrów dla benzyny 95 i o 23 PLN/1000 litrów dla oleju napędowego.

Niższe ceny detaliczne benzyn i oleju napędowego skutkowały wzrostem udziału podatków w cenie dla odbiorcy końcowego. Wzrost ten dla obu gatunków paliw wyniósł 3%. Podatek akcyzowy oraz opłata paliwowa są podatkami kwotowymi niezależnymi od poziomu ceny netto. VAT naliczany jest procentowo od ceny netto powiększonej o wartość podatku akcyzowego oraz opłaty paliwowej, czyli częściowo jest podatkiem od podatków. W 2014 roku podatki stanowiły średnio w roku 2014 95 i 47% ceny detalicznej benzyny 95 i 47% ceny detalicznej oleju napędowego.

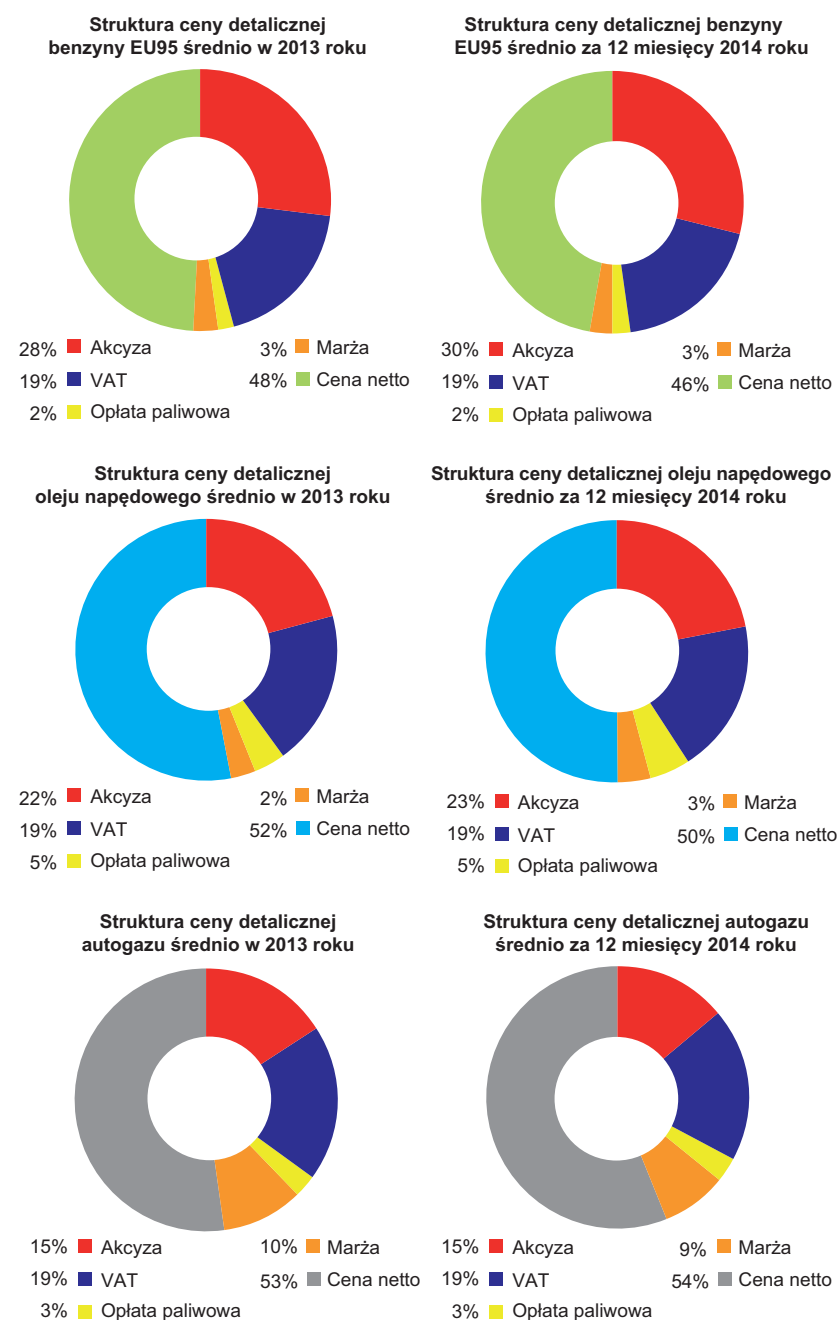
Struktura średnich rocznych cen detalicznych dla benzyny 95 i oleju napędowego – w porównaniu średnich cen z roku 2014 do średnich cen z roku 2013 – kształtowała się w sposób przedstawiony na wykresach (rys. 37).

■ Rys. 36 PORÓWNIANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2013 I 2014

Wyszczególnienie	ROK 2013		ROK 2014		Wskaźnik 2014 do 2013 2013=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
1	2	3	4	5	6
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 694	PLN/1000 l	2 653	PLN/1000 l	98
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opl.pal.)	2 484	PLN/1000 l	2 434	PLN/1000 l	98
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	49	%	50	%	103
% udział podatków w cenie detalicznej ON	45	%	47	%	103

Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 37 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH W ROKU 2013 I 2014



Źródło: Obliczenia własne POPiHN

W ujęciu wartościowym struktury cen przedstawiono w tabeli (rys. 38).

W tabeli (rys. 39) przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2014.

uległy średnie marże uzyskiwane na sprzedaży paliw.

Polska stawka podatku VAT dla paliw należy do najwyższych w Europie, ale dzięki niskim cenom netto płacony realnie podatek VAT nie należy do najwyższych. Na

między cenami na polskich stacjach, a stacjach białoruskich nieco się zmniejszyła na skutek podwyżek wprowadzonych odgórnymi decyzjami administracyjnymi.

Jak co roku prezentujemy wysokość podatków płaconych w cenach detalicz-

■ Rys. 38 STRUKTURA CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2013 I 2014 [w PLN/litr]

	Benzyna Eurosuper 95					Olej napędowy						Autogaz						
	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto
Średnia rok 2013	5,49	1,57	1,04	0,10	0,15	2,63	5,50	1,20	1,05	0,26	0,15	2,85	2,51	0,39	0,48	0,08	0,25	1,32
Średnia rok 2014	5,26	1,57	1,00	0,10	0,16	2,43	5,21	1,20	0,99	0,26	1,16	2,60	2,57	0,39	0,49	0,08	0,24	1,38
% zmiany	-4,2	0,0	-4,2	1,0	8,5	-7,6	-5,3	0,0	-5,3	1,0	8,4	-8,8	2,4	0,0	2,4	1,0	-4,9	4,5

Źródło: Obliczenia własne POPiHN

Praktycznie w ciągu całego roku 2014 ceny paliw w Polsce, po przeliczeniu na euro, należały do najniższych w Unii Europejskiej. Na koniec grudnia 2014 detaliczne ceny krajowe benzyny 95 były o 17%, a oleju napędowego o 13% niższe od średnich cen europejskich. To o 6 punktów procentowych mniej niż przed rokiem dla obu gatunków paliw.

W grudniu 2014 w przeliczeniu na euro krajowe ceny netto (bez podatków) benzyny 95 i oleju napędowego były niższe od średnich europejskich odpowiednio o 8 i 10%. Ceny netto we wszystkich krajach Unii są dość zbliżone, a różnice w cenach detalicznych tworzą głównie podatki w poszczególnych krajach oraz wysokość marży. Na koniec roku 2014 różnica między najwyższą i najniższą ceną netto wyniosła 139 euro (o 13 euro więcej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 489 euro/1000 l (o 20 euro mniej, niż rok wcześniej). Tym samym w roku 2014, wzrosła nieco rozpiętość cen netto, ale za to zmniejszyła się różnica pomiędzy cenami detalicznymi. Tym samym obniżeniu

koniec grudnia różnica pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95, w stosunku do średniej unijnej, wyniosła (-10%), czyli o 6 punktów procentowych mniej niż rok wcześniej. Dla oleju napędowego wskaźnik ten był niższy od średniej europejskiej o 6%, czyli o 7 punktów procentowych mniej, niż rok wcześniej. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na euro i uwzględnieniu opłaty paliwowej) była o 29% i 21% niższa od średniej europejskiej odpowiednio dla benzyny 95 i oleju napędowego, a więc zachowany został układ z roku 2013.

W grudniu 2014 nigdzie w Europie nie można było zatankować benzyny 95 taniej, niż w Polsce. Olej napędowy tankowano taniej tylko w Luksemburgu. Oplacalna więc była tzw. turystyka paliwowa do polskich stacji zlokalizowanych w pobliżu granic. Jak zwykle paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach nie będących członkami Unii, były tańsze niż w Polsce, co z kolei zachęcało polskich kierowców do zakupów z drugiej strony wschodniej granicy. Warto jednak zauważyć, że różnica

nych paliw silnikowych. We wszystkich krajach europejskich poziom ten zbliżony jest do 50%, ale warto zauważyć, że Polska w tym rankingu nie wypada najgorzej. W wielu krajach udział podatków jest znacznie większy. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec roku 2014 prezentują rys. 42 i 43.

Obniżki cen paliw silnikowych występujące w drugiej połowie roku we wszystkich krajach europejskich cieszyły kierowców. W Polsce nie dość, że ceny były niższe, to jeszcze – po przeliczeniu na EURO – najniższe ze wszystkich krajów europejskich. Tym samym pozostaliśmy krajem, do którego warto przyjechać i zatankować samochód. Kierowcy, którzy udawali się w podróż w kierunku zachodnim lub południowym, też tankowali „pod korek”. Kierowcy jadący na wschód, do krajów spoza Unii, mieli natomiast zwykle w zbiornikach tylko tyle paliwa, aby dojechać do najbliższej ukraińskiej, białoruskiej lub rosyjskiej stacji paliw.

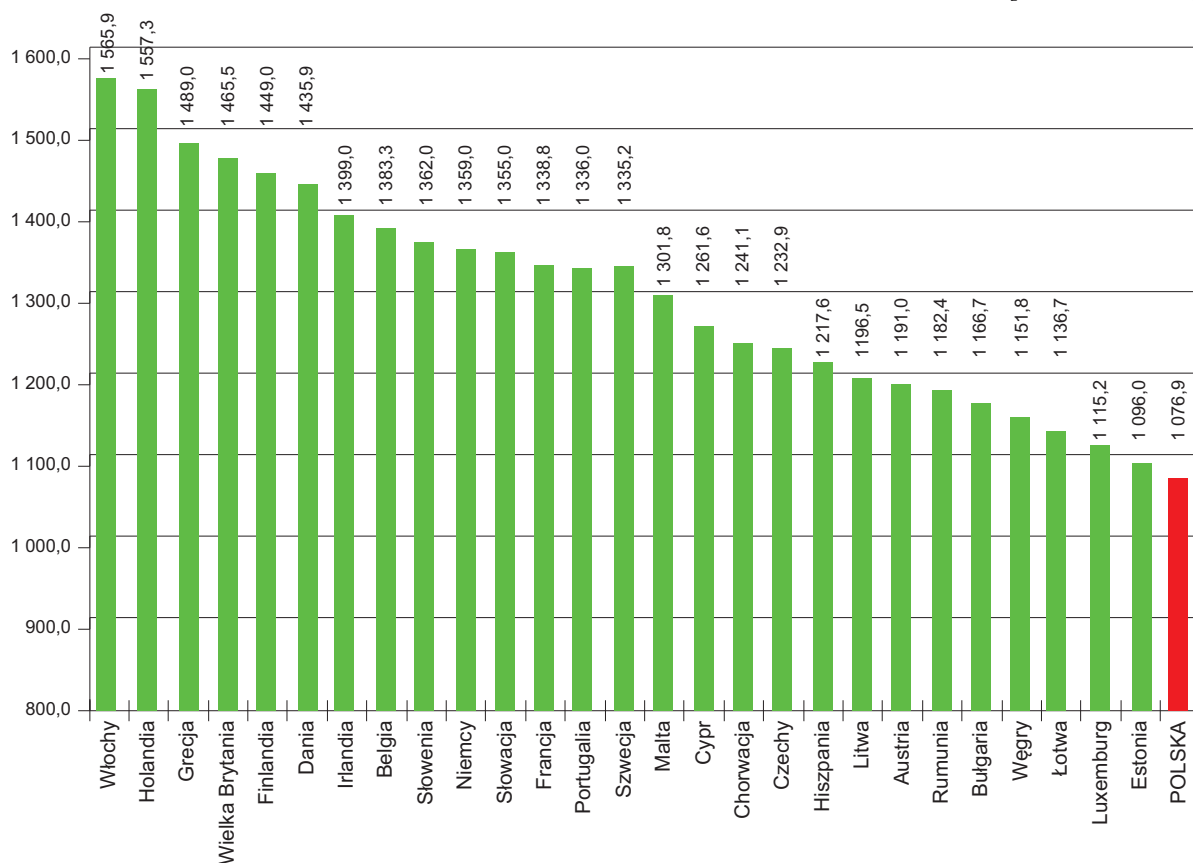
■ Rys. 39 ŚREDNIE CENY EX POMPA I PODATKI W PAŃSTWACH UE I W POLSCE NA KONIEC GRUDNIA 2014 [w EURO /1000 litrów]

1	Benzyna Eurosuper 95				6	Olej napędowy (EN 590)				11
	2 Cena sprzedaży	3 Cena bez podatków	4 Akcyza	5 Vat kwotowo		7 Cena sprzedaży	8 Cena bez podatków	9 Akcyza	10 Vat kwotowo	
POLSKA	1 076,9	480,7	391,6	204,6	POLSKA	1 076,9	530,1	342,2	204,6	23
Średnia europejska	1 300,0	522,5	548,9	228,6	Średnia europejska	1 239,0	586,6	434,6	217,8	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	83%	92%	71%	90%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	87%	90%	79%	94%	15

1 EUR = 4,2623 PLN Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

■ Rys. 40 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2014 ROKU

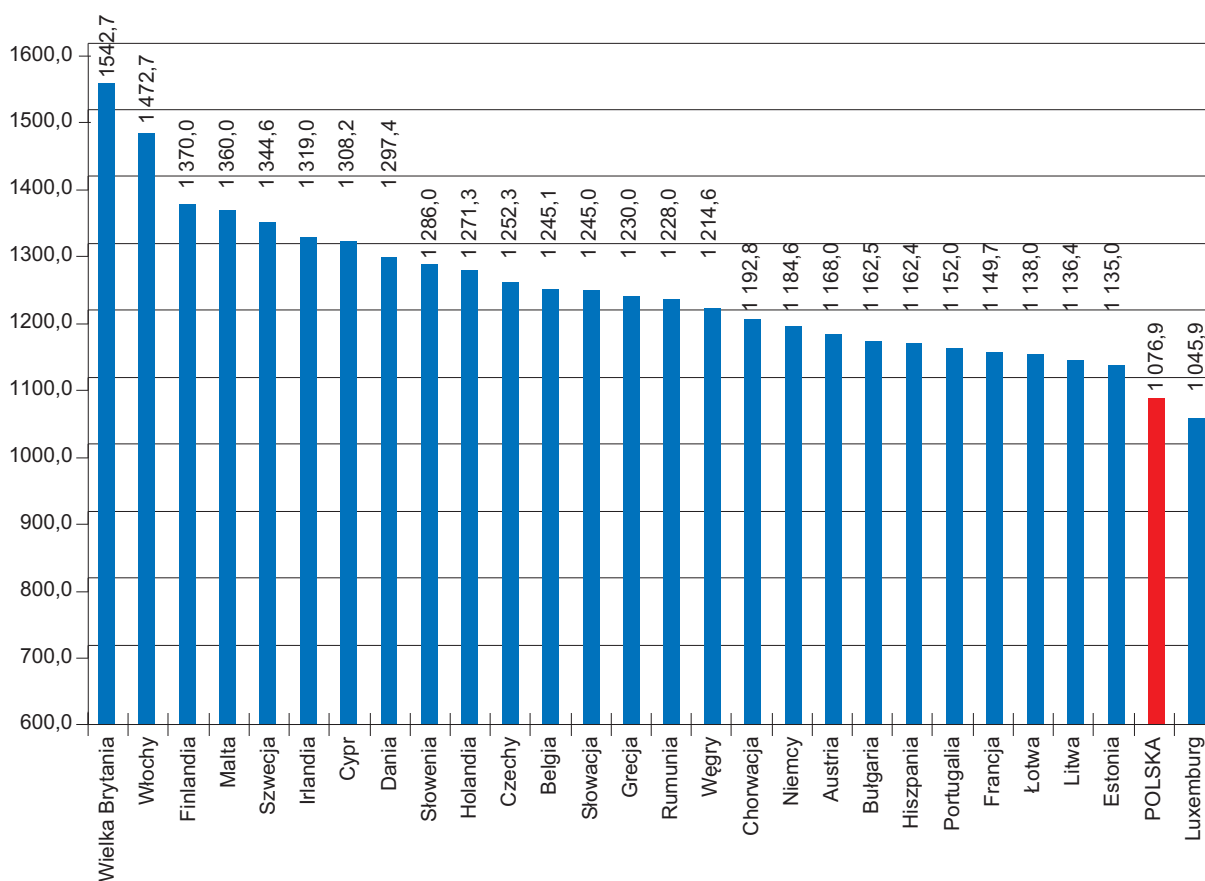
[Euro/1000 litrów]



Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

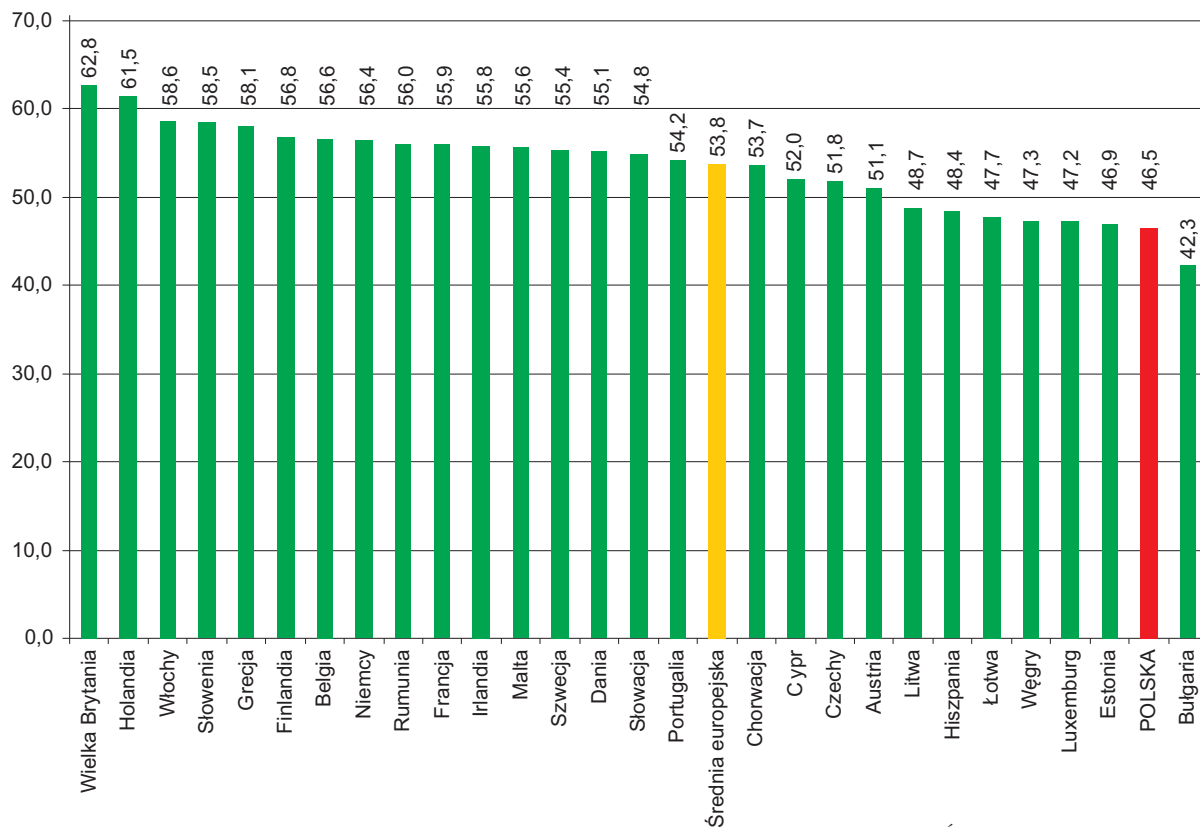
■ Rys. 41 CENY DETALICZNE OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2014 ROKU

[Euro/1000 litrów]



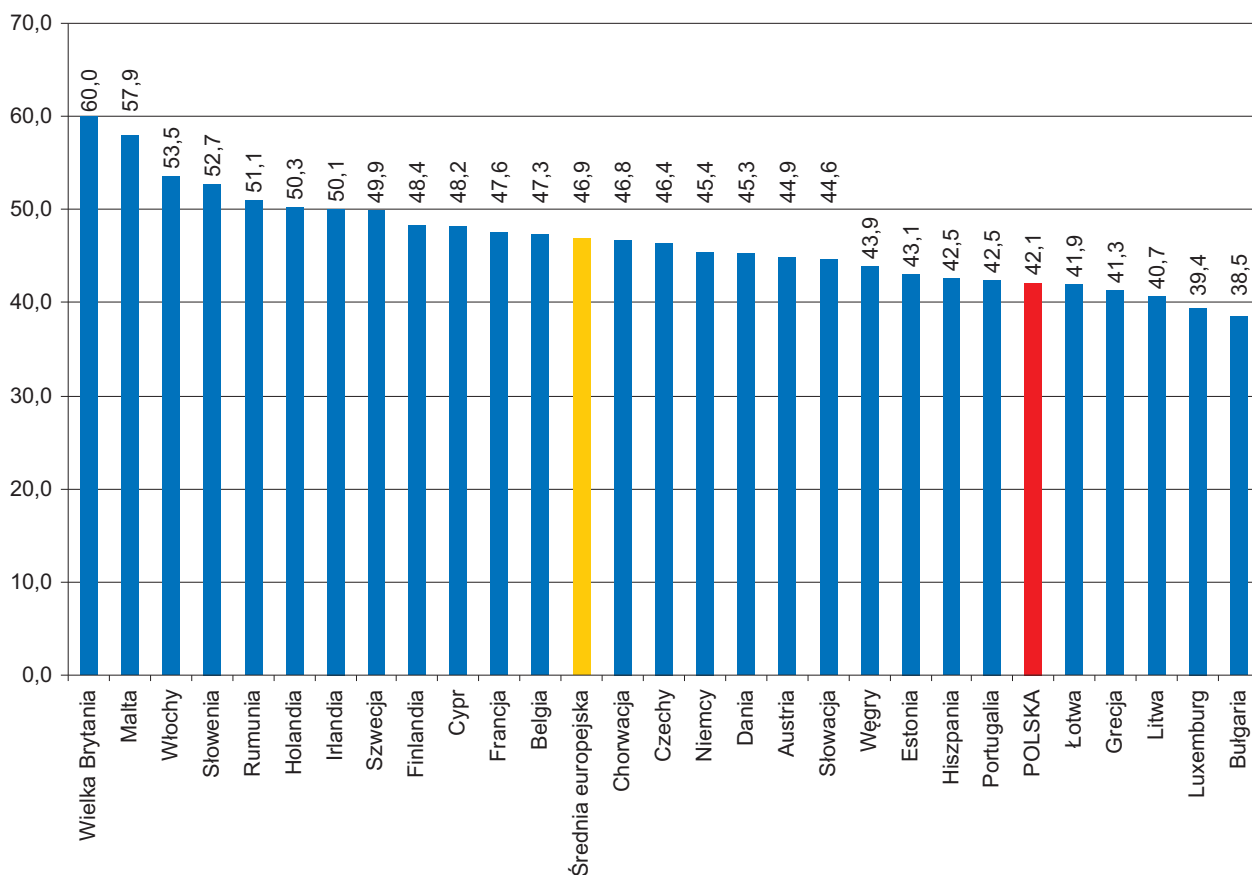
Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

■ Rys. 42 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2014 (%)



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 43 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2014 (%)



Źródło: Opracowanie własne POPiHN

RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

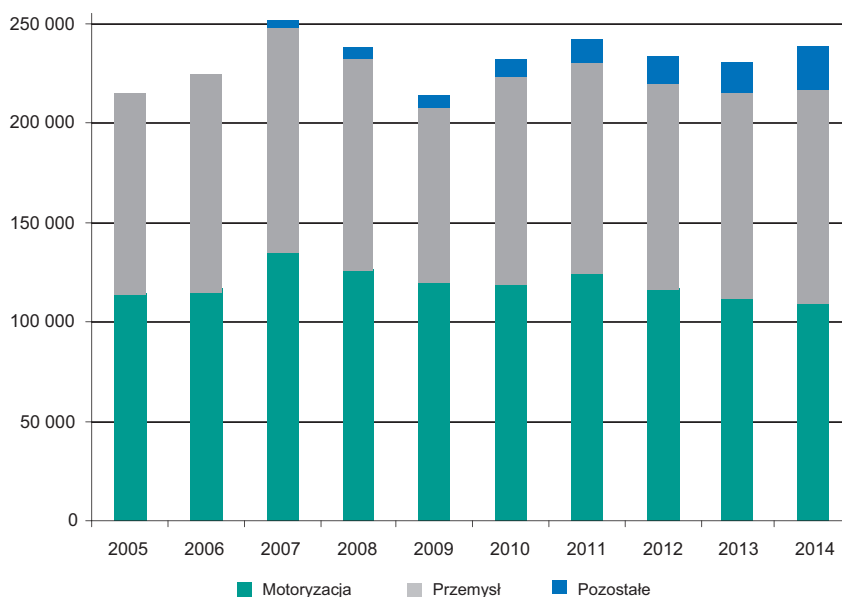
CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w roku 2014 wielkość około 236 600 ton, co oznacza niewielki, prawie 3-procentowy, wzrost w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Oznacza to także, że po 2 latach kurczenia się popytu doszło do przełamania niekorzystnego trendu. Trudno jednak mówić o zdecydowanej poprawie skoro rynek - jako całość - znajduje się nadal mniej więcej w połowie pomiędzy szczytem z 2007 roku, a dołkiem zanotowanym w roku 2009. Po okresie silnych wahań rynek po 2010 roku wyraźnie ustabilizował się na poziomach w pobliżu 230 000 ton.

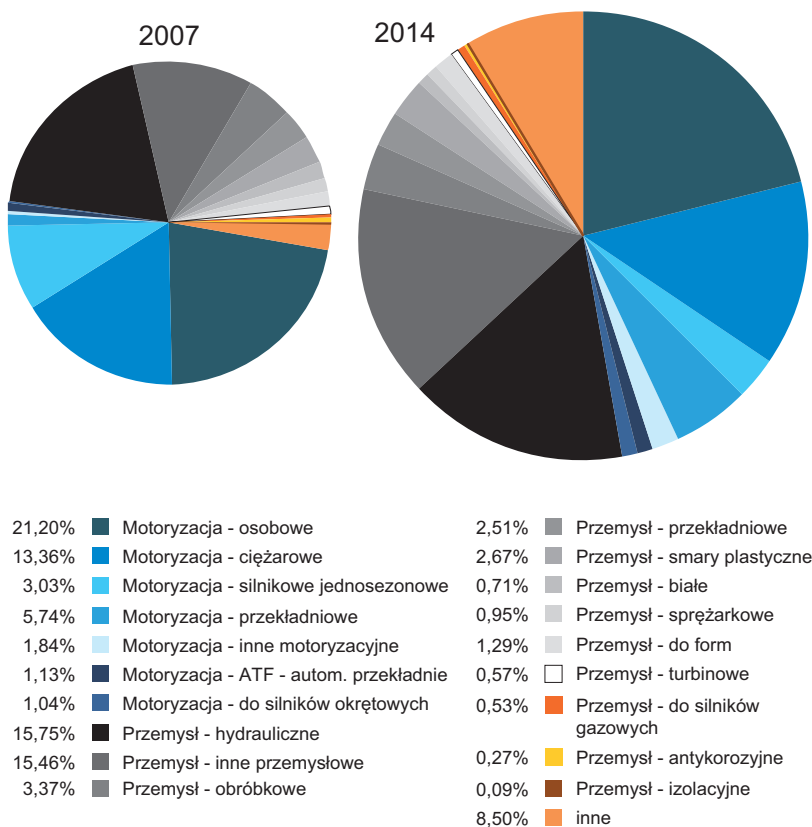
W porównaniu z rekordowym dotąd rokiem 2007 rynek pozostaje na poziomie niższym o niecałe 6%, co jednak jest jednym z najlepszych wyników w Europie, gdzie w żadnym kraju nie udało się jak dotąd odrobić strat zadanych przez kryzys. Fakt, iż polski rynek pozytywnie wyróżnia

■ Rys. 44 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W 2014 ROKU



Źródło: opracowanie własne POPiHN

■ Rys. 45 PORÓWNANIE STRUKTURY CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2014 I 2007



Źródło: opracowanie własne POPiHN

się na tle bardzo złej sytuacji w całej Europie został zauważony i podkreślony podczas prezentacji danych sektora mającej miejsce w czasie dorocznego Kongresu UEIL odbywającego się w październiku 2014 roku w Madrycie. Potwierdza się niniejszym teza, iż polski rynek nadal w szybkim tempie dogania rynki bardziej rozwiniętych państw europejskich, zaś w czasach kryzysów dystans ten skraca się nie mniej intensywnie. Według ekspertów firmy Fuchs Petrolub średni ubytek rynku w krajach Europy Zachodniej wyniósł w latach 2007-2013 około 20%. Taki właśnie spadek odnotowała Francja. Gorzej wypadły Włochy (spadek o 25%), a jeszcze słabiej wypadł rynek hiszpański, który zanotował w porównywalnym okresie spadek o 35%, a zatem o 188 tysięcy ton (!)². Niemcy zanotowały z kolei najniższy w tej grupie krajów spadek o 5%, co stawia je – obok Polski – wśród najodporniejszych na kryzys rynków olejowych w Europie. Warto też przy okazji zauważyć, iż sytuacja na branży olejowej tych krajów dość dobrze odzwierciedlała zróżnicowany stopień dotknięcia ich gospodarek przez kryzys.

² Statystyki firmy Repsol opublikowane w magazynie Lubes 'n Greases Europe-Middle East-Africa, wydanie Luty 2015

Na uwagę zasługuje także fakt, iż rynek polski wyróżnia się pozytywnie także na tle państw naszego regionu. Przeciętnie w okresie od 2007 roku konsumpcja olejów spadła w krajach Europy Środkowej i Wschodniej o 15%. Poza Polską powyżej tej średniej znalazły się jedynie Czechy i Ukraina. Spadek w Rosji i na Węgrzech wyniósł po 20%, w Czechach o 10%, a na Ukrainie o 15%.³

Na przestrzeni ostatnich 7 lat w strukturze rynku widać jedynie niewielkie przesunięcia. Rynek sprawia wrażenie w pełni wykształconego i stabilnego pod względem struktury.

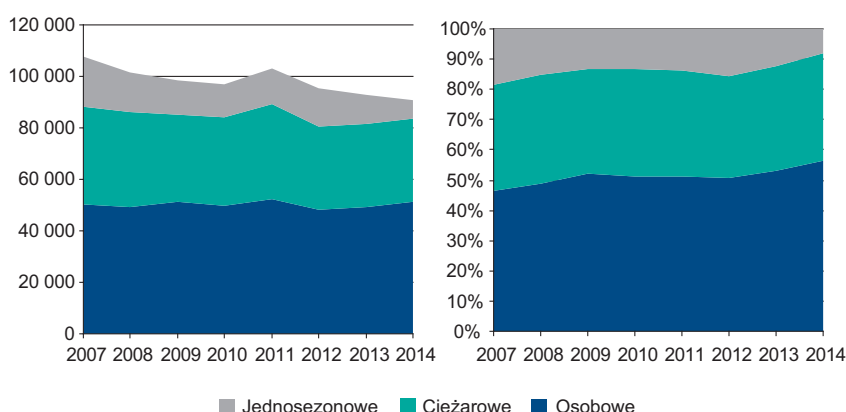
Jedynym wyraźniej dostrzeganym trendem jest rozwój kategorii „pozostałe nigdzie nie sklasyfikowane”. Najprawdopodobniej ma to związek z postępującą specjalizacją tego segmentu, gdyż w ramach tej grupy klasyfikowane są wszelkie nietypowe produkty, które trudno było sklasyfikować w innych kategoriach.

Równowaga panuje także w ramach zasadniczego podziału rynku olejów na: oleje dla przemysłu i oleje dla motoryzacji. Z tego punktu widzenia rynek pozostaje stale podzielony mniej więcej po połowie z utrzymującą się niewielką przewagą segmentu motoryzacyjnego.

OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI

W ramach segmentu motoryzacyjnego szczególne miejsce zajmują oleje silnikowe dla pojazdów stanowiące około 80% tego segmentu.

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



Źródło: opracowanie własne POPiHN

Segment olejów silnikowych znajduje się w wyraźnym trendzie spadkowym począwszy od 2007, odkąd prowadzony jest monitoring.

Jedynie w roku 2011 zaobserwowano jednorazowe przełamanie spadków, co jest jednak wyjątkiem potwierdzającym regułę i wynikało z ogólnie dobrej sytuacji gospodarczej – wzrost PKB w 2011 roku wyniósł 4,8%, co było najlepszym wynikiem gospodarki od 2007 roku.

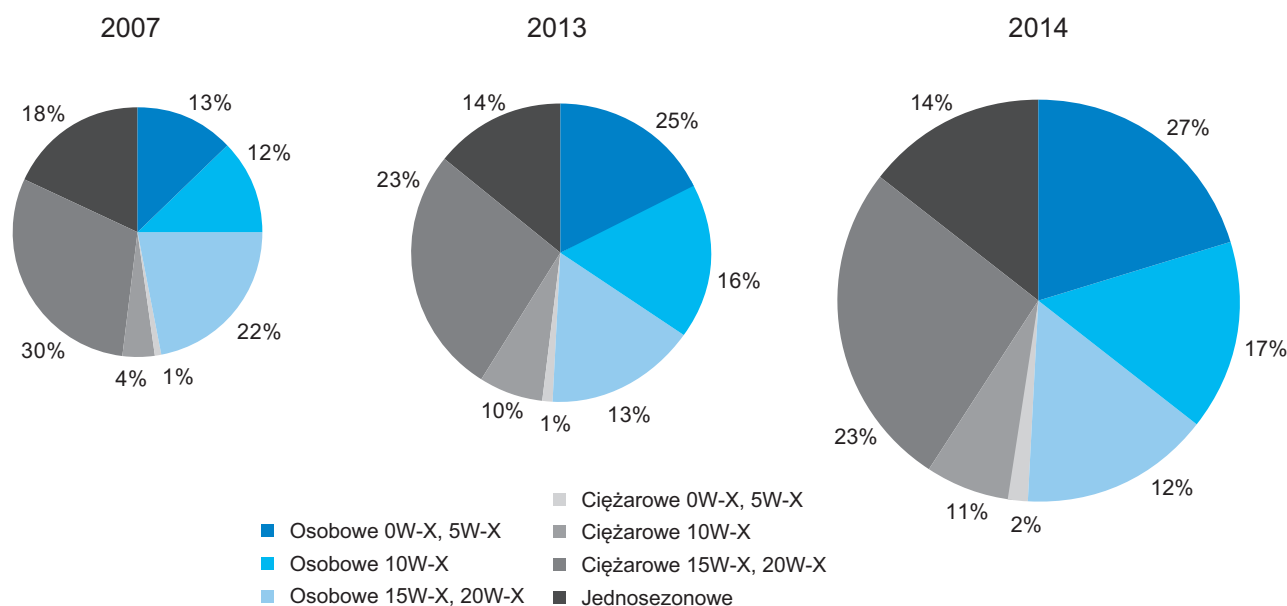
Należy jednak podkreślić, iż obserwowane kurczenie się rynku jest w znacznym stopniu pochodną bardzo silnego spadku zużycia olejów jednosezonowych. To właśnie ich zastępowanie nowocześniejszymi olejami (głównie syntetycznymi i semi-syntetycznymi) w znacznym stop-

niu przekłada się na redukcję globalnego zużycia olejów w tym segmencie.

W efekcie powyższych procesów segment olejów silnikowych skurczył się pomiędzy rokiem 2007, a 2014 ze 107 000 do 90 000 ton, a więc o blisko jedną piątą (18%).

W tym samym czasie sprzedaż olejów jednosezonowych spadła ponad 2,5-krotnie (z ponad 19 000 w 2007 do 7 000 w 2014 roku), sprzedaż olejów dla pojazdów osobowych pozostawała stabilna (nieco powyżej 50 000 ton), zaś spadek sprzedaży olejów silnikowych dla pojazdów ciężarowych wyniósł 17% (z 32 249 ton w 2007 do 37 776 ton w 2014). Średnio, w okresie ostatnich 7 lat, rynek olejów silnikowych kurczył się o ponad 2% rocznie.

■ Rys. 47 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI I PORÓWNANIE STRUKTURY W LATACH 2014, 2013 ORAZ 2007



Źródło: opracowanie własne POPiHN

³ Apu Gosalia, *Economic Crises take on roller coaster ride*, artykuł opublikowany w magazynie *Lubes 'n Greases Europe-Middle East-Africa*, wydanie Luty 2015

Dla porównania w Hiszpanii w analogicznym okresie segment motoryzacyjny skurczył się o 37%, czyli o około 77 000 ton⁴.

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

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

OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH

Nie słabnie tempo, w jakim polscy kierowcy odchodzą od olejów mineralnych. O ile jeszcze rok wcześniej co czwarty silnik pojazdu osobowego w Polsce był zalewany olejem o wysokiej lepkości 15W bądź 20W, to w 2014 udział ten spadł już tylko do 21%. Z kolei udział olejów syntetycznych wzrósł ponownie i już tylko 1 punkt procentowy dzieli go od osiągnięcia 50% udziału w rynku. Z kolei 30-procentowy udział olejów o średnich lepkościach pozostał w ostatnim roku bez zmian.

Od roku 2007 udział w rynku olejów syntetycznych o najniższych lepkościach wzrósł zatem blisko o połowę, rosnąc w tym okresie w średnim tempie ponad 3 punktów procentowych rocznie.

Znacznie mniej dynamicznie rósł w analogicznym okresie udział olejów semi-syntetycznych (z 25% w 2007 roku do 30% w 2014), zaś w ostatnim okresie wzrost ten zatrzymał się.

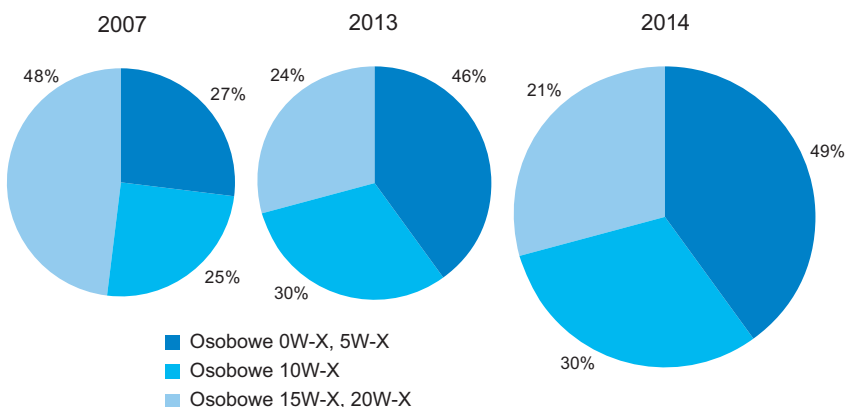
Ogólnie, sprzedaż w całym segmencie olejów silnikowych dla pojazdów osobowych zachowuje się wyjątkowo stabilnie. W roku 2014 wyniosła 51 154 ton wobec 49 147 ton sprzedanych w roku 2013 oraz 50 275 w roku 2007.

OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH I SPRZĘTU POMOCNICZEGO

W roku 2014 co trzeci silnik w pojeździe ciężarowym zalewany był olejem innym niż mineralny. Jeszcze w roku 2007 była to zaledwie jedna-czwarta.

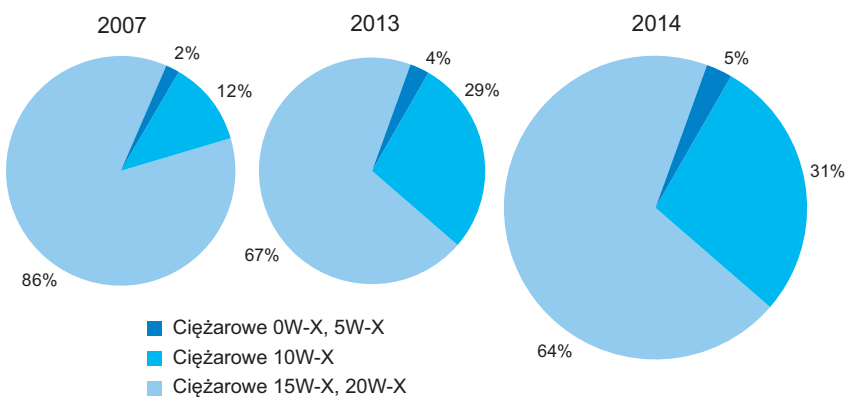
Proces substytucji olejów mineralnych przez oleje semi-syntetyczne nie jest co

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



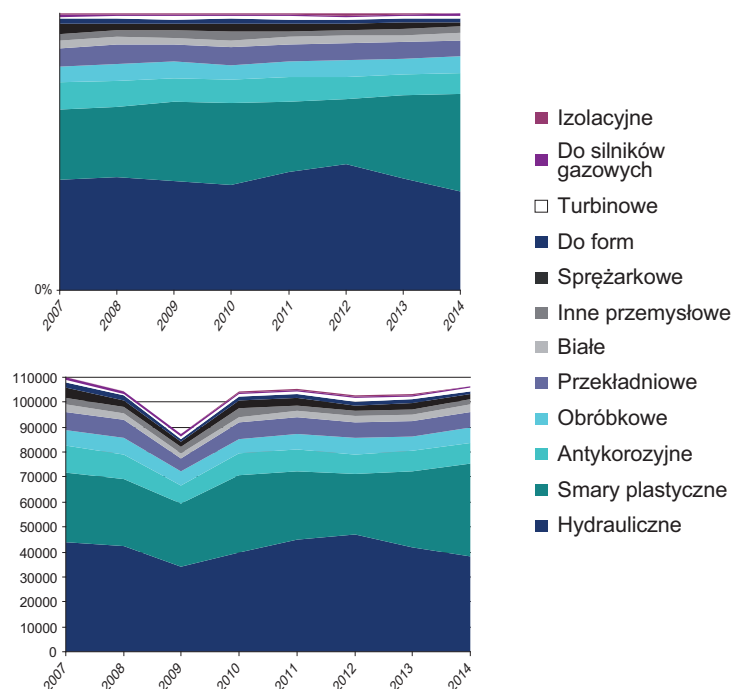
Źródło: opracowanie własne POPiHN

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



Źródło: opracowanie własne POPiHN

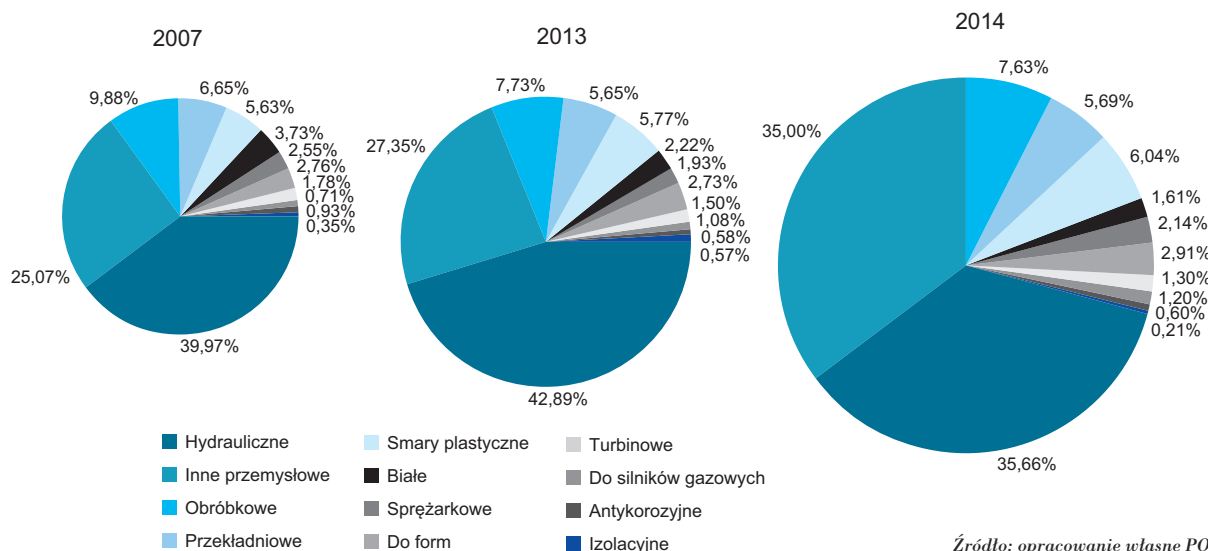
■ Rys. 50 ZMIANY W SEGMENTCIE OLEJÓW DLA PRZEMYSŁU – EWOLUCJA STRUKTURY



Źródło: opracowanie własne POPiHN

⁴ Statystyki firmy Repsol opublikowane w magazynie Lubes 'n Greases Europe-Middle East-Africa, wydanie Luty 2015

■ Rys. 51 SEGMENT PRZEMYSŁOWY W 2014 ROKU: STRUKTURA ZE WZGLĘDU NA PRZEZNACZENIE



prawda wśród kierowców pojazdów ciężarowych równie dynamiczny jak w przypadku pojazdów osobowych, ale to także dość wyraźny trend na rynku.

Udział najpopularniejszych w tym segmencie olejów mineralnych spadł w roku 2014 o kolejne 3 punkty procentowe – z 67% na 64%.

Wielkość sprzedaży w całym segmencie ciężarowym wyniosła 32 249 ton wobec 36 558 rok wcześniej i 37 776 w roku 2007.

OLEJE DLA PRZEMYSŁU

Segment olejów dla przemysłu osiągnął w 2014 poziom 106 593 ton, co oznacza wzrost o 3,43 % w porównaniu z rokiem poprzednim.

W porównaniu z ubiegłym rokiem więcej (bo o 10%) sprzedano olejów do silników gazowych oraz olejów sprężarkowych.

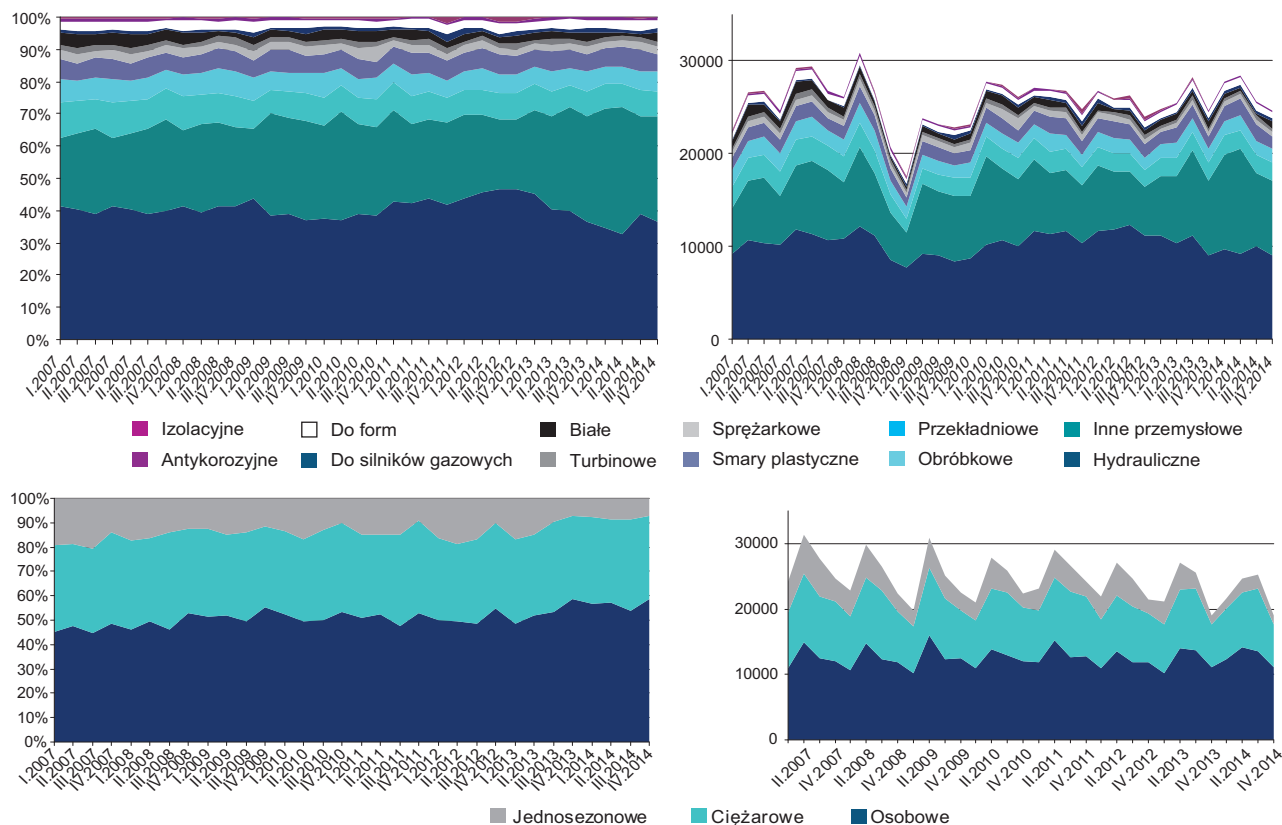
Najbardziej, o 30%, spadła sprzedaż olejów białych oraz izolacyjnych (około 23-procentowy spadek). Są to jednak

jedne z najmniejszych grup produktowych w tym segmencie, zatem zmiany te nie miały większego przełożenia na całkowity wynik segmentu.

Obserwując ewolucję tego segmentu w perspektywie ostatnich 9-10 lat widać dużą stabilność zarówno wyrażaną wielkością (tonażem) sprzedaży, jak i stabilność struktury rynku.

Pomimo kolejnego wzrostu konsumpcji zanotowanego w 2014 roku, rynek trwale ustabilizował się na poziomach

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



niższych (aktualnie o 3,3%) niż rekordowe, osiągnięte w roku 2007.

Stabilność polskiego segmentu olejów przemysłowych jest szczególnie imponująca w zestawieniu z danymi hiszpańskimi, gdzie w okresie od 2007 roku segment ten skurczył się o 44%, a zatem o 95 tysięcy ton. Najmocniej spadła tam sprzedaż smarów bo aż o 60% odpowiadające 7 tysiącom ton⁵.

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

W dalszym ciągu polski przemysł zużywa przede wszystkim oleje hydrauliczne (35,66% udziału).

Pozostałą część segmentu stanowią bardzo różnicowane produkty o wielorakich zastosowaniach. Coraz częściej są to także wysoce wyspecjalizowane produkty, przeznaczone do użytku w konkretnych urządzeniach.

W roku 2014 wyraźnie, bo o ponad 5 punktów procentowych, wzrósł udział olejów z kategorii „inne przemysłowe”, pod którą to kategorią kryją się bardzo różnicowane produkty, które trudno było zakwalifikować do innych kategorii.

Obecnie udział tej grupy w całym segmencie przemysłowym osiągnął 35%, podczas gdy jeszcze w 2007 roku stanowił on jedną czwartą. Tym samym grupa „inne przemysłowe” zrównała się wielkością sprzedaży z olejami hydraulicznymi.

PODSUMOWANIE

Na podstawie prowadzonych od 10 lat obserwacji rynku można postawić tezę, iż na rynek olejów oddziałują 3 główne grupy czynników:

- sytuacja makroekonomiczna (wraz z jej percepcją przez nabywców olejów), w szczególności wyrażona poprzez wielkości:

- PKB Polski

- PKB strefy euro

- czynniki stricte branżowe, które z kolei można podzielić na:

- czynniki natury prawnej (w szczególności przepisy środowiskowe i podatkowe),
- czynniki technologiczne (wymuszane głównie przez przepisy środowiskowe i podatkowe)

- szara strefa, która jest także w znacznym stopniu wymuszona przez niespójne przepisy podatkowe i która aktualnie przybiera 2 zasadnicze formy:

- w obrocie olejami bazowymi stosowanymi jako substytut lub domieszka do oleju napędowego
- w obrocie olejami gotowymi, głównie

silnikowymi nabywanymi za granicą i sprowadzanych do Polski bez uiszczenia akcyzy.

Ewolucja polskiego rynku olejów smarowych w znacznym stopniu oddaje ogólny stan gospodarki, wyrażany przy pomocy wskaźnika dynamiki Produktu Krajowego Brutto. Analizując rynek pod kątem tego wskaźnika nie można nie wspomnieć o ubiegłorocznej zmianie metodologii jego obliczania: jego wartość powiększono bowiem o dochody z szarej strefy i prostytucji, co spowodowało wzrost o około 0,4-0,6%. Zmiany te zostały już uwzględnione w dokumentach GUS, a zatem odpowiednio zaktualizowane zostały także statystyki POPIHN, co znajduje odzwierciedlenie także w wykresach zamieszczonych w tegorocznej wersji raportu. Z tego też powodu przedstawiane w raporcie wielkości wskaźnika PKB różnią się wyraźnie od publikowanych w ubiegłych latach.

Na przestrzeni ostatnich 9 lat miały miejsce 2 poważne spowolnienia gospodarcze. Z perspektywy czasu widać, iż rynek – w szczególności segment olejów dla przemysłu – zareagował na nie zupełnie inaczej. W roku 2009 miało miejsce bardzo głębokie, acz krótkotrwałe załamanie popytu. Z kolei drugi kryzys lat 2012-2013 okazał się dla gospodarki znacznie głębszy i dłuższy jednakże doprowadził on jedynie do niewielkiego spowolnienia na rynku olejów smarowych, a zatem przy drugim spowolnieniu rynek okazał się już znacznie bardziej odporny.

Data 2009 może stanowić pewną cezurę, gdyż w otoczeniu makroekonomicznym ujawniły swój wpływ zjawiska (w szczególności postępujący, fundamentalny kryzys zadłużenia w Strefie Euro), z których konsekwencjami gospodarka zмага się do dzisiaj. W 2007 roku rynek olejowy znalazł się w średniookresowym szczycie, który przerwany został poczynawszy od połowy 2008 roku, po czym nastąpiło głębokie załamanie w 1 kwartale 2009, z którego ry-

nek wychodzi do dzisiaj. Zaobserwowana w ostatnich kilku latach stabilizacja rynku ma miejsce na poziomie wyraźnie niższym niż ten osiągnięty w roku 2007.

Wpływ makroekonomii jest jednak widoczny zarówno w segmencie przemysłowym, jak i motoryzacyjnym – wartości szczytowe i minimalne dla wskaźnika PKB wyraźnie pokrywają się z wynikami sprzedaży olejów smarowych. Pomimo tego, ewolucja segmentu motoryzacyjnego i przemysłowego wyraźnie różni się od siebie, na co wpływ mają specyficzne uwarunkowania dla tych segmentów.

Wiele wskazuje przy tym, iż czynniki makroekonomiczne w większym stopniu wpływają na segment przemysłowy niż motoryzacyjny, gdzie dodatkowo mamy do czynienia ze swoistą rewolucją technologiczną (substytucja silnikowych olejów mineralnych oraz szczególnie jednosezonowych przez oleje syntetyczne) i znaczną szarą strefą.

W przypadku segmentu motoryzacyjnego wskazać należy wspomniane wcześniej wydłużenie okresów między wymianami olejów, co wpływa na zmniejszenie zapotrzebowania. Drugim ważnym elementem decydującym o stopniowym kurczeniu się tego rynku jest wpływ szarej strefy, która w szczególnie sposób dotyka wysokiej jakości olejów silnikowych znanych marek, które można kupić w państwach ościennych bez płacenia akcyzy. Dwa powyższe czynniki wydają się być na tyle silne, iż neutralizują bardzo silny impuls ku wzrostom, wynikający ze skokowego wzrostu ilości pojazdów, jaki dokonał się w Polsce w ostatnich latach.

W przypadku segmentu przemysłowego oprócz makroekonomii znaczącą rolę w omawianym okresie odgrywały kwestie psychologiczne, takie jak obawy przedsiębiorców i ich nerwowa reakcja na niezwiązane przecież bezpośrednio z rynkiem olejów wydarzenia na rynkach finansowych z przełomu lat 2008-2009. Dalsza ewolucja pokazuje, iż obawy te



Fot. FUCHS OIL CORPORATION

⁵ Statystyki firmy Repsol opublikowane w magazynie Lubes 'n Greases Europe-Middle East-Africa, wydanie Luty 2015

okazały się przesadzone, o czym świadczy błyskawiczna odbudowa tego segmentu.

Najwyraźniej nastąpiła także zmiana w percepcji zagrożeń płynących z globalnej gospodarki, gdyż drugie spowolnienie – z lat 2012-2013, które ostatecznie okazało się znacznie głębsze i dłuższe od poprzedniego – segment przemysłowy przeszedł w sposób znacznie łagodniejszy niż poprzednio.

Ewolucja całkowitego rynku olejów smarowych jest natomiast wypadkową zmian w obydwu wyżej wspomnianych segmentach, a także w znacznie od nich mniejszym, ale zyskującym w ostatnich latach segmencie pozostałych, nigdzie indziej niesklasyfikowanych produktów.

KRÓTKOTERMINOWA PROGNOZA DLA RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH.

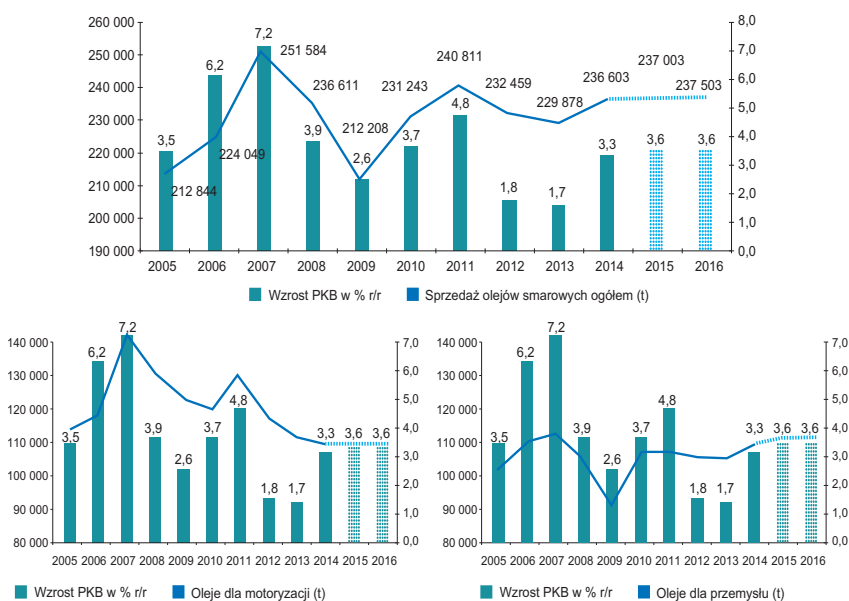
W oparciu o dotychczasowe obserwacje oraz dostępne na rynku prognozy wzrostu gospodarczego w Polsce w najbliższych latach prognozujemy, iż zarówno całkowity rynek olejów smarowych, jak również obydwa jego główne komponenty: motoryzacyjny i przemysłowy, będą zachowywać się stabilnie – pozostając w okolicach aktualnie poziomów obserwowanych. Odchylenia od nich powinny być niewielkie i oscylować w granicach błędów statystycznego. W przypadku **segmentu motoryzacyjnego** możliwy jest nadal niewielki spadek wynikający z szarej strefy i z faktu iż stopniowo coraz większa część parku motoryzacyjnego wymagać będzie stosowania olejów syntetycznych. Spadek ten powinny jednak wyhamowywać niższe ceny paliw przekładające się na większą skłonność do korzystania z samochodów co powinno także wpływać na częstsze wymiany oleju.

Z kolei **segment przemysłowy** w warunkach prognozowanego wzrostu PKB na poziomie 3,6% rocznie powinien zachowywać się stabilnie, ewentualnie z lekką tendencją wzrostową. Dotychczas poziom 3-3,5% wzrostu PKB był poziomem równowagi, oddzielającym wzrosty od spadków, gdzie sprzedaż pozostawała stabilna. Także cały segment ma o ostatnich latach silną tendencję do stabilizacji.

Wśród prognoz dotyczących rozwoju sytuacji w najbliższych latach większość z nich oscyluje wokół poziomu 3,6% dynamiki PKB w latach 2015 oraz 2016, przy czym doświadczenie pokazuje, iż z biegiem czasu dochodzi do przewartościowań tych prognoz, co jest bardzo trudne do przewidzenia.

Na chwilę obecną założono jednak, iż sytuacja gospodarcza w Polsce pozostanie w najbliższych 2 latach stabilna, na co złożą się takie elementy jak trwająca kon-

■ Rys. 53 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW, SEGMENT MOTORYZACYJNY ORAZ PRZEMISŁOWY NA TŁE WSKAŹNIKA PKB POLSKI WRAZ Z PROGNOZĄ



Źródło: GUS, opracowanie własne POPiHN

wergencja polskiej gospodarki z unijną, dzięki czemu nawet przy silnie oddziałującej stagnacji w strefie euro Polska jest w stanie rozwijać się na poziomie około 3,5%, co dla rynku olejów smarowych oznacza silny impuls w kierunku dalszej stabilizacji na aktualnych poziomach. Scenariusz taki można zatem określić jako bazowy na najbliższe lata.

ŚREDNIOOKRESOWE PERSPEKTYWY MAKROEKONOMICZNE

Patrząc nieco dalej w przyszłość w szczególności należy zwrócić uwagę na kondycję strefy euro, z którą gospodarka Polski jest już w tej chwili bardzo mocno zintegrowana, zaś wyniki gospodarcze Eurolandu i Polski w znacznej mierze ze sobą korelują.

Perspektywy dla strefy euro nie są najlepsze. Wskazuje się na możliwą analogię do scenariusza japońskiego, gdzie stagnacja trwa od kilku dekad, pomimo prowadzenia polityki niskich stóp procentowych i druku pieniądza, co ma miejsce aktualnie również w Unii Europejskiej. W scenariuszu przedłużającego się marazmu w strefie euro – co należy obecnie uznać za najbardziej prawdopodobny wariant – nawet w obliczu znacznych inwestycji infrastrukturalnych w unijnej perspektywie 2014-2020 przekroczenie przez PKB Polski poziomu 4% będzie w najbliższych latach nie lada sukcesem. Dopiero taki poziom wzrostu mógłby przełożyć się na wyraźniejszą poprawę na rynku olejów.

Wśród zagrożeń specyficznych dla krajowego rynku wskazać należy niezmiennie postępującą szarą strefę – hasło, które POPiHN od kilku lat odmienia przez

wszystkie możliwe przypadki. Wśród głównych postulatów branży znajduje się wyrównanie opodatkowania olejów pomiędzy Polską, a krajami ościennymi poprzez wprowadzenie jednolitej „stawki zero” dla wszystkich produktów smarowych tak w Polsce, jak i w całej Unii. Zasadniczą korzyścią takiego rozwiązania jest likwidacja zachęt do omijania opodatkowania poprzez import prywatny i równoległy z ościennymi krajami, jednakże przy zachowaniu kontroli nad produktem poprzez System Przemieszczania oraz Nadzoru Wytwarzania Akcyzowego (ang. EMCS). System ten działa dobrze w Polsce, ale zarazem okazuje się całkowicie bezużyteczny w momencie rzeczywistych, bądź tylko deklarowanych przemiesięczeń transgranicznych.

Problem szarej strefy pozostanie zatem nierozwiązany tak długo, jak długo Komisja Europejska nie podejmie swojej roli i odpowiedzialności za wypracowanie jednolitych w skali UE uregulowań, zaś organa odpowiedzialne za politykę celną i podatkową w poszczególnych państwach będą próbowały rozwiązać problem widząc jedynie jego część na swoim podwórku.

Ubiegłoroczne niepowodzenie, jakim zakończyła się w Brukseli próba doprowadzenia do ujednolicenia zasad obrotu olejami wskazuje, iż materializuje się właśnie skrajnie pesymistyczny scenariusz dalszego pogłębiania się problemów w kolejnych latach, połączony z dalszym wzrostem obciążeń uczciwie działających przedsiębiorców i z dalszym pogorszeniem ich konkurencyjności.

OBJAŚNIENIE POJĘĆ

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

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

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

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

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

KLASYFIKACJA SAE (ANG. SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS)

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

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

WIELKOŚCI BEZWZGLĘDNE – podawane w niniejszym opracowaniu wielkości bezwzględne uwzględniają dane sprzedażowe siedmiu członków POPIHN: BP/Castrol, Fuchs, LotosOil, OrlenOil, Shell, Statoil oraz Total zbierane przez Organizację w ramach prowadzonego monitoringu rynku olejów smarowych. Dla danych rynkowych dotyczących roku 2012 do powyższych dodane zostało (jako korygujący zabieg statystyczny) 25% (dla segmentu motoryzacyjnego) oraz 15% (dla segmentu przemysłowego i olejów pozostałych) celem uwzględnienia pozostałej części rynku znajdującej się poza podmiotami, które obejmuje monitoring. Organizacja szacuje, że takie oszacowanie odpowiada aktualnemu udziałowi w rynku podmiotów niezrzeszonych w POPIHN.

Należy podkreślić, że w stosunku do danych za lata 2006-2011 dodawana statystycznie wielkość wynosiła 10% – po równo dla obydwu segmentów rynku. Zmiany wprowadzone w roku 2012 wynikają z aktualizacji szacunku wielkości rynku „poza POPIHN”.

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

DANE SZACUNKOWE Ze względów prawnych związanych z europejskimi regulacjami dotyczącymi danych wrażliwych, w chwili publikacji niniejszego opracowania POPIHN nie posiada danych za 4 kwartał 2014, gdyż ich agregacja następuje z ponad 3-miesięcznym przesunięciem. Z tego względu dane za 4 kwartał prezentowane w niniejszym opracowaniu przygotowane są w oparciu o szacunki przygotowane przez biuro POPIHN przy udziale spółek członkowskich i opierają się na analizach danych historycznych i dotychczasowych trendach rynkowych.

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

INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW CIEKŁYCH

Charakterystyka systemu rurociągów surowcowych

System rurociągów surowcowych PERN „Przyjaźń” S.A. składa się z trzech odcinków: Wschodniego, Zachodniego i Pomorskiego. Odcinek Wschodni rurociągu „Przyjaźń” łączy Bazę w Adamowie przy granicy z Białorusią z Bazą Surowcową w Miszewku Strzałkowskim koło Płocka. Odcinkiem Wschodnim transportowana jest ropa naftowa poprzez Bazę Miszewko Strzałkowskie do PKN Orlen oraz pośrednio do pozostałych kontrahentów Spółki. Odcinek Zachodni łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z rafineriami niemieckimi TRM i PCK. Odcinek Pomorski łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z Bazą w Gdańsku. Tędy płynie rosyjska ropa naftowa przeznaczona dla gdańskiej rafinerii należącej do Grupy LOTOS oraz na eksport poprzez NAFTO-PORT. Odcinek Pomorski pracuje w trybie rewersyjnym, co umożliwia tłoczenia w obydwu kierunkach.

CHARAKTERYSTYKA ODCINKA WSCHODNIEGO

Wschodni odcinek rurociągu „Przyjaźń” łączy Bazę w Adamowie z Bazą w Miszewku Strzałkowskim za pomocą dwóch

nitek rurociągów: długość trasy: 233 km; przepustowość nominalna: 42 mln t ropy naftowej rocznie.

Wschodnia część systemu rurociągów należących do PERN „Przyjaźń” S.A. jest ogniwem polskiego systemu przesyłu ropy naftowej o kluczowym znaczeniu. W celu zwiększenia przepustowości zastosowano substancję redukującą opory przepływu, która pozwala na tymczasowe zwiększenie przepustowości wschodniej części magistrali rurociągu „Przyjaźń” z 42 do 50 mln ton ropy naftowej rocznie.

Od 2002 r. na Odcinku Wschodnim realizowana jest inwestycja budowy trzeciej nitki. Odcinek Adamowo – Zawady o długości 82 km oddany został do eksploatacji w kwietniu 2009 r., odcinek od m. Zawady do granicy gmin Korytnica i Strachówka o dł. 16 km, oddano do eksploatacji w marcu 2010 r., odcinek od Orzechowa do Bazy w Miszewku Strzałkowskim o długości 71,5 km oddany został do eksploatacji w lipcu 2009 r. Aktualnie, trwa realizacja budowy ostatniego, środkowego odcinka rurociągu tj. od Orzechowa do granicy gmin Korytnica i Strachówka. Inwestycja

ta w swoim zamiarze ma pozwolić na powiększenie przepustowości Odcinka Wschodniego, co powinno umożliwić optymalizację pozostałych odcinków rurociągów oraz wpłynąć na powiększenie możliwości tranzytowych ropy naftowej przez Polskę.

CHARAKTERYSTYKA ODCINKA ZACHODNIEGO

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

Zachodni odcinek rurociągu „Przyjaźń” łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z rafinerią PCK w Schwedt i bazą ropy naftowej MVL w miejscowości Heinersdorf za pomocą dwóch nitek rurociągów: długość trasy: ok. 416 km; przepustowość nominalna: 27 mln t ropy naftowej rocznie.

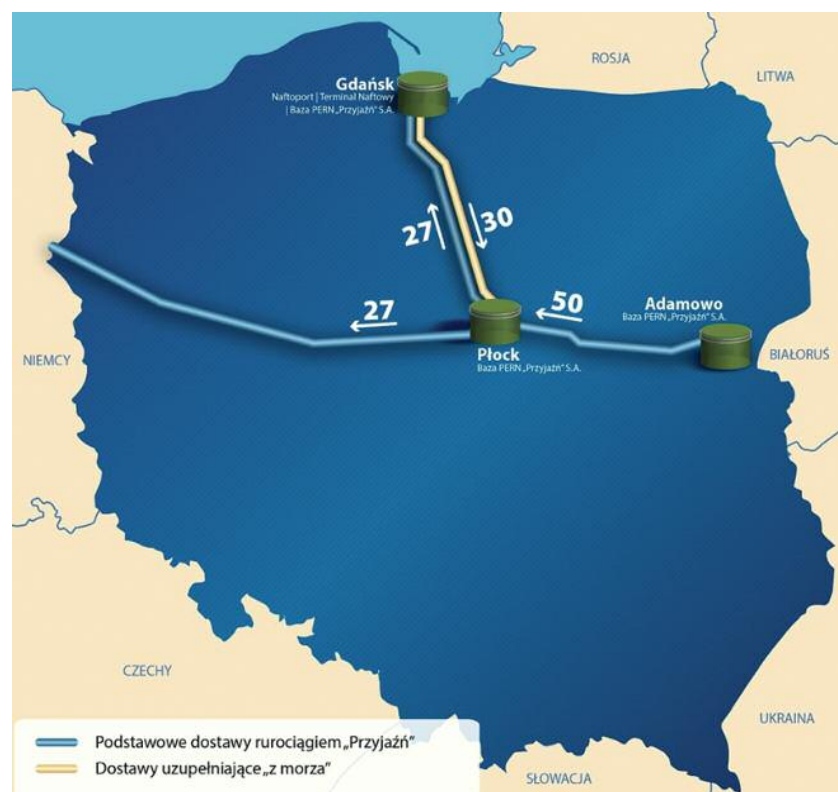
Na odcinku Baza w Miszewku Strzałkowskim – Żółwieniec pierwsza nitka rurociągu pracuje w trybie rewersyjnym umożliwiając tłoczenie ropy naftowej w obydwu kierunkach. Odcinek łączący Żółwieniec z należącym do Inowrocławskich Kopalni Soli (IKS Solino) Podziemnym Magazynem Ropy i Paliw w Górze należy do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

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

CHARAKTERYSTYKA ODCINKA POMORSKIEGO

Odcinkiem Pomorskim płynie ropa naftowa do Grupy LOTOS oraz na eksport poprzez NAFTO-PORT. Odcinek pracuje w trybie rewersyjnym co umożliwia tłoczenie ropy naftowej w obydwu kierunkach. W połączeniu z infrastrukturą NAFTO-PORT, konstrukcja taka umożliwia eksport ropy naftowej transportowanej przez rurociąg „Przyjaźń”, jak również import surowca drogą morską i jego dalsze tłoczenie systemem rurociągów należących do Spółki. Odcinek ten łączy Bazę w Miszewku Strzałkowskim z Bazą w Gdańsku za pomocą pojedynczego rurociągu: długość trasy: 235 km; przepustowość nominalna: 27 mln t lub 30 mln t ropy naftowej rocznie (odpowiednio w kierunku północnym i południowym).

■ Rys. 54



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 Wieś Wielka – Rejowiec
długość trasy: ok. 207,1 km; przepustowość nominalna: 2,1 mln ton i 1,4 mln ton paliw rocznie (odpowiednio Płock – Nowa Wielka Wieś i Nowa Wielka Wieś - Rejowiec).

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

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

CHARAKTERYSTYKA ZBIORNIKÓW MAGAZYNOWYCH NA ropę NAFTOWĄ

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

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

Baza Miszewko Strzałkowskie (29 zbiorników magazynowych o łącznej pojemności ok. 1.464.000 m³);

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

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

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

TERMINAL NAFTOWY

W Porcie Gdańskim PERN „Przyjaźń” S.A. buduje Terminal Naftowy przeznaczony do przeładunku i magazynowania ropy naftowej, produktów naftowych oraz produktów chemicznych.

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

Wartością dodaną inwestycji jest znakomite położenie Terminala: sąsiedztwo

■ Rys. 55



■ Rys. 56



Naftoportu, możliwość zbudowania pirsu przeładunkowego, bliskość infrastruktury przesyłowej.

Docelowa planowana pojemność magazynowa Terminala Naftowego to 703.000 m³.

W pierwszym etapie inwestycji będą wybudowane zbiorniki na ropę naftową o pojemności 375.000 m³. W drugim etapie wybudowane zostaną zbiorniki na produkty naftowe i chemiczne o pojemności 328.000 m³.

Nowy Terminal będzie połączony z:

- urządzeniami przeładunkowymi spółki NAFTOPORT,
- siecią rurociągów naftowych,
- infrastrukturą kolejową i drogową.

Lokalizacja Terminala na nabrzeżu i jego połączenie z infrastrukturą rurociągową, portową, kolejową i drogową umożliwi:

- krótko i długookresowe magazynowanie surowca i produktów w wydzielonych zbiornikach,
- przeładunek i dalszy transport,
- przeładunek poprzez zbiorniki Terminala surowca z mniejszych tankowców na duże jednostki.

Termin zakończenia realizacji pierwszej części inwestycji: rok 2015.

LOGISTYKA MAGAZYNOWA PALIW CIEKŁYCH

Operator Logistyczny Paliw Płynnych (OLPP) jako lider sektora logistyki paliwowej w Polsce posiada nowoczesną infrastrukturę, spełniającą wszelkie wymagania prawne dla baz paliw, w tym również wymagania środowiskowe.

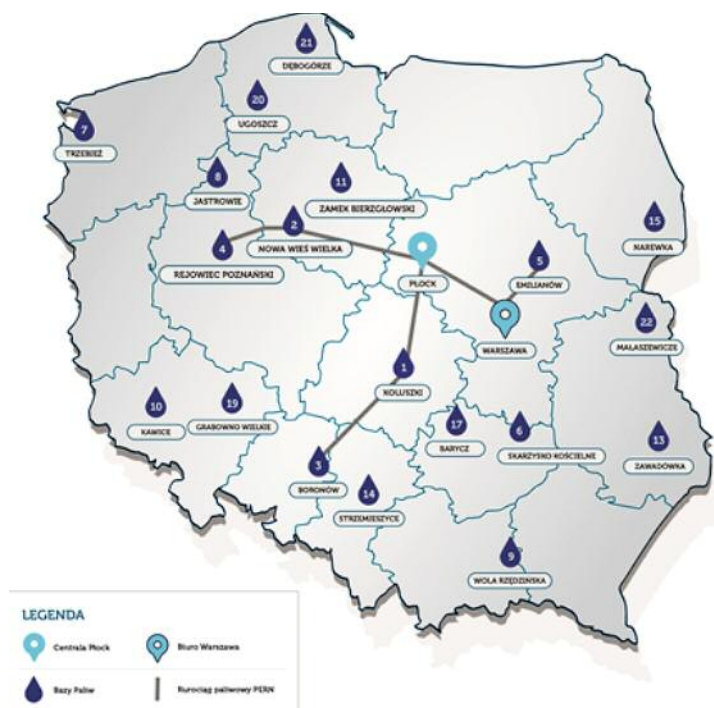
W posiadaniu Spółki znajduje się sieć baz paliw o łącznej pojemności magazynowej wynoszącej ok. 1,8 mln m³. OLPP magazynuje benzyny, olej napędowy, lekki olej opałowy, biokomponenty oraz paliwo lotnicze. Spółka dysponuje zbiornikami o różnicowanej pojemności, z których największe mają pojemność 32.000 m³.

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

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

OLPP nieustannie poszukuje nowych rozwiązań, aby sprostać oczekiwaniom klientów. Dbając o zaufanie rynku i klientów, Spółka wdrożyła, utrzymuje i dosko-

■ Rys. 57 BAZY PALIW OLPP



nale Zintegrowany System Zarządzania zgodny z normami: PN-EN ISO 9001, PN-EN ISO 14001:2005, PN-N 18001:2004.

NAJWAŻNIEJSZE ZADANIA INWESTYCYJNE W ROKU 2014 TO:

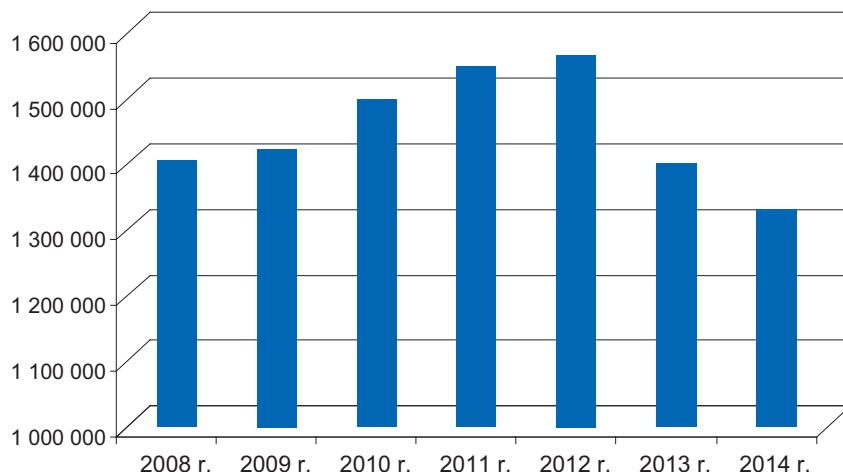
- Rozbudowa instalacji dozowania dodatków w Bazach Paliw w Koluśkach, Nowej Wsi Wielkiej, Boronowie, Rejowcu Poznańskim, Emilianowie, Kawicach, Dębogórze.
- Modernizacja i rozwój infrastruktury IT.
- Implementacja dynamicznego pomiaru objętości paliw płynących w rurociągach przesyłowych.

- Przebudowa i modernizacja infrastruktury technicznej i technologicznej baz paliw.

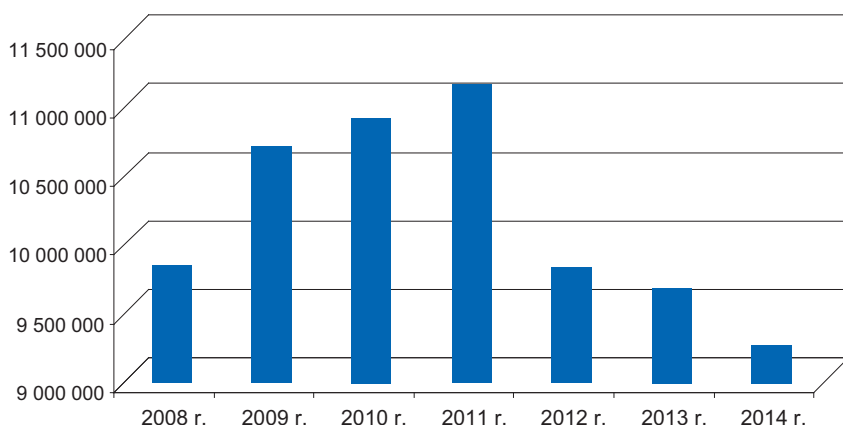
WYKORZYSTANIE POJEMNOŚCI

Udział OLPP w rynku magazynowania paliw płynnych wynosi około 50%. Spółka, poza świadczeniem usług dla operatorów rynku paliwowego, odgrywa istotną rolę w zakresie bezpieczeństwa energetycznego kraju. W zbiornikach OLPP przechowywane są zapasy państwowe Agencji Rezerw Materiałowych. W latach 2008-2012 utrzymywała się tendencja wzrostowa w zakresie wykorzystania pojemności w bazach paliw. Od 2013 roku na rynku magazynowania paliw obserwuje się obniżenie zapotrzebowania na pojemności

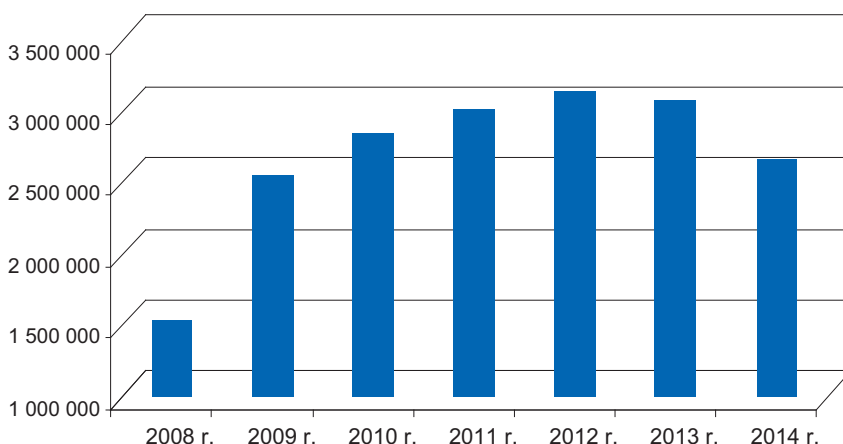
■ Rys. 58 WYKORZYSTANIE POJEMNOŚCI W BAZACH PALIW OLPP ŚREDNIOMIESIĘCZNIE [m³]



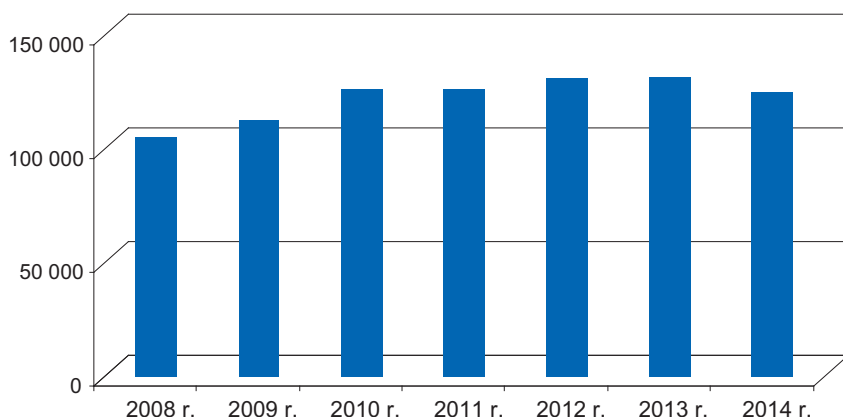
■ Rys. 59 WYDANIA Z BAZ PALIW OLPP NA TRANSPORT AUTOCYSTERNOWY [m³]



■ Rys. 60 DOZOWANIE BIOKOMPONENTÓW W BAZACH PALIW OLPP [m³]



■ Rys. 61 ZAPASY BILETOWE ŚREDNIOMIESIĘCZNIE [m³]



magazynowe, wskutek zmniejszenia się konsumpcji paliw w Polsce oraz wejścia w życie nowelizacji ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym.

WYDANIA Z BAZ PALIW OLPP NA TRANSPORT AUTOCYSTERNOWY

W latach 2012 – 2014, w związku ze zmianą koniunktury na rynku paliw, następował sukcesywny spadek wydań produktów z baz paliw na transport autocysternowy.

DOZOWANIE BIOKOMPONENTÓW

Usługa dozowania biokomponentów posiada kluczowe znaczenie dla przedsiębiorców stwarzając im warunki do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Starając się w jak najszerszym stopniu wyjść naprzeciw oczekiwaniom klientów OLPP rozszerzyło ww. usługę o dozowanie bioetanolu do benzyn.

W 2014 roku w porównaniu do roku poprzedniego z terminali zostało wydane mniej paliw z zawartością biokomponentów (których dozowanie przeprowadzano w bazach paliw OLPP), tj. ponad 2,6 mln m³ (wobec ponad 3 mln m³ w roku 2013).

ZAPASY BILETOWE

W 2014 roku, w związku ze zmniejszoną konsumpcją paliw oraz wejściem w życie nowelizacji ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym, zapotrzebowanie na pojemności magazynowe dla zapasów obowiązkowych, wynikających bezpośrednio z wolumenu paliw wprowadzonych na rynek krajowy, uległo zmniejszeniu w stosunku do roku poprzedniego.



Fot. OLPP

20lat

POPiHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) powstała w 1995 roku w oparciu o ustawę o organizacjach pracodawców jako związek, zrzeszający podmioty działające w sektorze paliwowym. W spotkaniu założycielskim uczestniczyło 12 firm: Agip, Amoco, Aral, BP, Ciech, Conoco, Du Pont, Esso, PERN „Przyjaźń” SA, Shell, Statoil i Texaco. Początkowo POPiHN postrzegana była jako reprezentacja przedsiębiorstw zagranicznych, aczkolwiek w gronie członków-założycieli byli obecni PERN „Przyjaźń” SA oraz CIECH SA.



Warto przypomnieć, że 20 lat, które minęło od tamtego czasu, to cała epoka w rozwoju polskiej gospodarki – w momencie powstania POPiHN gospodarka rynkowa była w Polsce wciąż w początkowej fazie tworzenia. W tamtych czasach stacja paliwowa wciąż często kojarzyła się z „cepeenem” (jak popularnie nazywano wszystkie stacje paliw, nie tylko te należące do państwowej Centrali Produktów Naftowych), do którego stała kolejka pojazdów, wciąż żywa była pamięć o kartkach benzynowych, a jakość tankowanego paliwa często pozostawiała wiele do życzenia. Jednocześnie rozpoczynały się duże procesy prywatyzacyjne a kapitał zagraniczny dokonywał coraz śmielszych inwestycji.

Realizacja celów organizacji w tak skomplikowanym i niekonięcznie przyjaznym branży otoczeniu wymagała umiejętnego działania na rzecz stworzenia odpowiednich relacji między przedsiębiorstwami zagranicznymi, prywatnymi firmami polskimi oraz podmiotami kontrolowanymi przez Skarb Państwa. Trzeba było wypracować zasady dialogu reprezentacji przedsię-

biorców z organami administracji państwa. Głównym wyzwaniem, które wówczas stało przed organizacją, było zbudowanie przejrzystego i konkurencyjnego rynku paliw, gwarantującego

możliwość rozwoju niezależnym przedsiębiorstwom, a konsumentom umożliwienie wolnego wyboru – z pożytkiem dla całej polskiej gospodarki i wszystkich klientów.



Przez minione 20 lat przyczyniliśmy się do wejścia w życie szeregu zmian, sprzyjających szeroko rozumianej branży, ale też odbiorcom zużywającym produkty naftowe. Do najważniejszych zaliczyć należy:

- ✓ Likwidację pozwoleń importowych na sprowadzanie paliw ciekłych. Mało kto pamięta, że jeszcze kilkanaście lat temu – niezależnie od konieczności posiadania koncesji – wymagane były specjalne pozwolenia importowe na sprowadzanie paliw, skutecznie blokujące możliwość wolnej konkurencji i możliwość obniżki cen paliw.

- ✓ Wprowadzenie możliwości samoobsługowego tankowania paliw – w tym ostatnio również gazu płynnego LPG na stacjach paliw. Związana z tym była likwidacja konieczności przechodzenia specjalnych szkoleń i posiadania odzieży ochronnej przez tankujących.

- ✓ Zmianę wymagań w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych. W olbrzymim stopniu ułatwiło to działalność w obszarze logistyki paliw.

- ✓ Budowę sieci stacji paliw w Miejscach Obsługi Podróżnych przy autostradach i drogach szybkiego ruchu – mimo początkowo bardzo niekorzystnych warunków przetargowych.

- ✓ Ustawowe obniżenie opłat związanych z przyjmowaniem płatności kartami płatniczymi z najwyższego poziomu w Unii Europejskiej do jednego z najniższych (0,2% dla kart debetowych oraz 0,3% dla kart kredytowych). Przyjęte rozwiązania przyczynią się do dalszego wzrostu systemu płatności bezgotówkowych, z korzyścią dla przedsiębiorców, konsumentów, a także państwa. Podniosą też poziom bezpieczeństwa pracowników stacji paliw zgodnie z zasadą: mniej gotówki mniej na nią chętnych.

- ✓ Wprowadzenie wymagań w zakresie ochrony środowiska na stacjach paliw, które nałożyły na właścicieli stacji, wybudowanych przed 2005 rokiem, obowiązek modernizacji zbiorników, wyposażenia stacji w urządzenia do monitorowania wycieków paliw do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych, sprzyjając poprawie



ochrony środowiska, a także równej konkurencji przedsiębiorców, prowadzących stacje paliw.

- ✓ Wyłączenie spod reżimu kontroli metrologicznej zbiorników magazynowych na stacjach paliw.

- ✓ Wypracowanie rozwiązań prawnych, określających jakość paliw z wykorzystaniem biokomponentów w stopniu odpowiadającym standardom europejskim.

- ✓ Doprowadzenie do uchwalenia zmian prawnych mających na celu ograniczenie największej w ostatnich latach plagi rynku paliw, jaką jest nielegalny obrót paliwami w ramach szarej strefy.

- ✓ Uwolnienie polskich dostawców paliw od konieczności fizycznego utrzymywania zapasów obowiązkowych paliw, co skutkowało wzrostem wartości firm

i sprzyjać efektywniejszemu inwestowaniu wypracowanych środków finansowych.

Do osiągnięcia tych oraz innych sukcesów niezbędny był stały, rzeczowy kontakt z przedstawicielami polskiej administracji, Sejmu i Senatu. Niniejszym bardzo zań dziękujemy.

Od 10 lat eksperci Organizacji przygotowują opracowania i raporty na temat rynku paliw ciekłych i olejów smarowych w Polsce, będące głównym źródłem wiedzy na temat sektora zarówno dla analityków, przedsiębiorców, jak też mediów. Było i jest to możliwe dzięki stworzeniu kompleksowego systemu analityczno-statystycznego. Otoczenie sektora przyzwyczaiło się już do naszych corocznych konferencji, na których oprócz poznania najnowszych wyników sektora można wziąć udział w debatach dotyczących najważniejszych problemów branży.



Angażowaliśmy się w proces edukacji kierowców, realizując takie inicjatywy, jak „Tankuj bez ryzyka” czy też „Oszczędzaj nie tylko paliwo”. Rozumiejąc konieczność realizacji mandatu społecznego naszej branży, wsparliśmy działania na rzecz trzeźwości kierowców, m. in. włączając się w akcję „Nigdy nie jeżdżę po alkoholu”. Angażujemy się w działalność Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, jesteśmy też partnerem programu „Przyjazna motoryzacja”, realizowanego przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.



Przez lata zmieniał się skład członkowski Organizacji, a także stawiane przed nią cele. Obecnie Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego jest głównym reprezentantem przedsiębiorstw, działających w Polsce w obszarze produkcji i dystrybucji paliw ciekłych, infrastruktury paliwowej, produkcji i dystrybucji olejów smarowych, w dialogu z przedstawicielami władzy ustawodawczej i wykonawczej, środkami masowego przekazu, organizacjami pozarządowymi i ośrodkami naukowo-badawczymi w Polsce.

W skład Organizacji wchodzi obecnie 12 przedsiębiorstw: BP, Fuchs, Grupa Lotos S.A., Lukoil, OLPP, PERN „Przyjaźń”, PKN ORLEN, Shell, Slovnaft, Statoil, TANQUID i Total. Przedsiębiorstwa te zapewniają 100% produkcji rafineryjnej, 81% obrotu hurtowego paliwami ciekłymi, 60% obrotu detalicznego paliwami, 100% transportu rurociągowego ropy naftowej i produktów naftowych, 95% zdolności magazynowych dla produktów naftowych w Polsce, a także zdecydowaną większość dostaw olejów smarowych. Podmioty sektora dostarczają do budżetu państwa około 50 mld PLN płaconych podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa) – czyli około 20% wszystkich dochodów fiskusa. Pełnią zasadniczą rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego naszego państwa.

W ramach działań na rzecz tworzenia korzystnego dla polskiej gospodarki prawa unijnego, uczestniczymy w procesie lobbingsowym na forum UE – głównie jako reprezentant polskiego sektora paliwowego w Europejskim Stowarzyszeniu Przemysłu Rafineryjnego FuelsEurope oraz sektora olejowego w Unii Europejskiego Przemysłu Olejowego (UEIL).

OD 10 LAT EKSPERCI ORGANIZACJI PRZYGOTOWUJĄ OPRACOWANIA I RAPORTY NA TEMAT RYNKU PALIW.

Chociaż przed nami jeszcze wiele wyzwań to nie sposób nie zauważyć, że żyjemy w zupełnie nowej rzeczywistości. Nawet postronny obserwator dostrzeże, że obecnie polskie stacje paliw reprezentują najwyższy, światowy poziom, a oferowane na nich paliwo spełnia wyśrubowane normy europejskie. Nie każdy jednak zdaje sobie sprawę z tego,

że polskie rafinerie należą do światowej czołówki pod względem zaawansowania technologicznego, kompleksowości przetworu ropy naftowej i ochrony środowiska. Również polskie rurociągi oraz bazy paliw, sukcesywnie modernizowane i rozbudowywane, zapewniają niezakłóconą logistykę sektora paliwowego.

Celem POPiHN pozostaje nadal w pełni konkurencyjny, przyjazny klientom rynek oraz zapewnienie bezpiecznego i zrównoważonego rozwoju przedsiębiorstw, działających w obszarze produkcji i dystrybucji paliw ciekłych oraz olejów. Dążąc do realizacji tego celu POPiHN będzie kontynuować dialog ze wszystkim interesariuszami, dzieląc się z nimi wiedzą i doświadczeniem na temat przemysłu rafineryjnego.





DEAR READERS,

We are pleased to be presenting, as usual for the past decade, the 'Oil Industry and Trade' report elaborated by the experts from the Polish Organisation of Oil Industry and Trade. This time it focuses on the events which took place in 2014 in the liquid fuels sector and related areas. Traditionally, our report presents key statistics on the liquid fuels sector in Poland, market analysis and the description of main problems of the industry, as well as selected issues in fuels and lubricating oils production and logistics. The fuel sector is of key importance to the Polish economy, ensuring the energy security of the country and providing employment for tens of thousands of people. Our sector generates about 20% of public revenues.

The report was compiled on the basis of data from POPIHN member companies as well as the information provided by the Ministry of Finance. This systematic data was analysed and interpreted accordingly against a background of market monitoring and observing the sector of independent entrepreneurs. It should be, however, noted that in 2014, similarly to 2013, it was particularly difficult to assess the overall market due to the estimated data for that part of the market which extends beyond POPIHN members. In particular, the shadow economy is to be blamed for the distorted vision.

In 2014, the phenomenon of tax frauds on the fuel market continued to have intimidating proportions, threatening the stability of companies which operate in accordance with the law and decreasing the public revenues. Legal modifications introduced in 2013 did not have the expected effect. It is, however, too early to assess the changes introduced in 2014. Nevertheless, it is worth noting that the controls carried out by the services attached to the Ministry of Finances and the Ministry of the Interior, conducted periodically especially in border regions, are more and more effective. Unfortunately, the shadow economy remains the biggest problem of the fuel sector in Poland.

While summarising 2014, one cannot fail to mention several positive changes that have been beneficial for filling station entrepreneurs and their clients. This may certainly be said of the amendment to the act on payment services, aimed at reducing the fees for accepting card payments to the level of 0.2-0.3%, the amendment of the act on compulsory stocks, changing the attitude towards the issues related to storing national reserves, and the signing of the resolution of the Ministry of Infrastructure and Development, amending the resolution on the technical conditions of technical supervision to be met by the equipment for filling and emptying transportation tanks.

We recommend the 'Oil Industry and Trade 2014' report and wish you a pleasant reading.

Leszek Wiecech
President & Director General

Handwritten signature of Leszek Wiecech.

Piotr Pyrich
Chairman of the Board of Directors

Handwritten signature of Piotr Pyrich.