

2020

Raport roczny / Annual report



Przemysł i handel naftowy

Oil industry and trade

POPiHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

© Copyright by Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2021

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. W bieżącym wydaniu Raportu, w stosunku do Raportu rocznego z 2019 r., uwzględniono zmiany wynikające z aktualizacji danych importowych za 2019 r. pozyskanych w 2020 r.

SZANOWNI PAŃSTWO,

w minionym roku pandemia COVID-19 miała negatywny wpływ na kondycję całego sektora paliwowego. Z powodu załamania się światowego popytu na ropę naftową, pierwszy raz w historii notowania tego surowca na amerykańskim rynku były ujemne w kontraktach terminowych z odbiorem planowanym na maj. Sprzedawcy musieli zapłacić za to, by ktoś odebrał od nich ropę. Okresowo prawie zamarł transport międzynarodowy, a przerób ropy i produkcja paliw uległy zmniejszeniu.

W tak niestabilnych warunkach gospodarczych nadrzędnym celem branży w Polsce było zapewnienie stałych dostaw paliw dla odbiorców indywidualnych, jak i biznesowych. Ciągłość sprzedaży paliw została utrzymana i jednocześnie branża prowadziła działania zwiększające bezpieczeństwo i ochronę zdrowia pracowników oraz klientów. Członkowie POPiHN z własnej inicjatywy poddawali swoich pracowników kwarantannie, ilekroć zachodziło ryzyko kontaktu z osobą chorą na COVID-19, dzięki czemu udało się uniknąć rozprzestrzenienia się epidemii w przedsiębiorstwach paliwowych.

Trudno było zarządzać produkcją i obrotem paliwami, szczególnie w pierwszym

etapie wprowadzenia ograniczeń związanych z przemieszczaniem się, kiedy spadki sprzedaży benzyn, oleju napędowego czy autogazu wynosiły nawet kilkadziesiąt procent. Sprzedaż na stacjach przy zachodniej granicy prawie zupełnie zamarła. Trudna była też sytuacja na stacjach przy autostradach i trasach szybkiego ruchu, gdzie koncerny dopłacały do działalności, aby utrzymać ciągłość sprzedaży w tych punktach. W skali całego roku krajowa konsumpcja paliw płynnych spadła o około 4,5%.

Ze wstępnych wyliczeń wynika, że w 2020 r. wpływy podatkowe od branży paliwowej wyniosły około 68,5 mld zł, czyli spadły aż o 6,6% względem 2019 r. Było to efektem słabszej sprzedaży, niskich marży rafinerijnych i niższych niż przed rokiem cen detalicznych paliw. Jednocześnie wzrosły koszty operacyjne firm w związku z szeroko rozumianymi zabezpieczeniami epidemiologicznymi.

W 2020 r. do grona przedsiębiorstw zrzeszonych w POPiHN dołączył UNIMOT S.A., dzięki czemu zwiększyliśmy reprezentatywność sektora paliwowego.

Życzymy interesującej lektury raportu „Przemysł i handel naftowy 2020 r.”

Leszek Wiwala

Prezes-Dyrektor Generalny

**Krzysztof Starzec**

Przewodniczący Rady Dyrektorów



CZŁONKOWIE POPiHN



STRUKTURA ORGANIZACJI

WALNE ZGROMADZENIE

RADA DYREKTORÓW

Organ nadzorczy, wybierany przez Walne Zgromadzenie na trzyletnią kadencję.

Obecna kadencja obejmuje okres maj 2019 – maj 2022.

Krzysztof Starzec	– Circle K Polska Sp. z o.o., Przewodniczący Rady Dyrektorów
Bogdan Kucharski	– BP EUROPA SE, Wiceprzewodniczący Rady Dyrektorów
Armen Konrad Artwicz	– PKN ORLEN S.A.
Piotr Dziwok	– Shell Polska Sp. z o.o.
Rafał Galli	– TOTAL Polska Sp. z o.o.
Jarosław Kawula	– Grupa LOTOS S.A.
Paweł Maślakiewicz	– Grupa LOTOS S.A. – do czerwca 2020 r.
Katarzyna Mazurek	– Slovnaft Polska S.A. – MOL Group – od czerwca 2020 r.
Mateusz Radecki	– PERN S.A.
Tomasz Rybczak	– Slovnaft Polska S.A. – MOL Group – do czerwca 2020 r.
Krzysztof Strzelecki	– AMIC Polska Sp. z o.o.

ZARZĄD

Prezes-Dyrektor Generalny – wybierany przez

Radę Dyrektorów.

Leszek Wiwała – od 14 czerwca 2019 r.

BIURO

Krzysztof Romaniuk	– Dyrektor ds. analiz rynku paliw
Marcin Szponder	– Dyrektor ds. regulacji rynku – do września 2020 r.
Nadia Rybczyńska	– Specjalista – od września 2020 r.
Joanna Lewandowska	– Kierownik biura

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 2020:

Benzyny silnikowe.....	0,737 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,833 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,828 Mg/m ³
LPG	0,545 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA II KWARTAŁU 2020:

Benzyny silnikowe.....	0,733 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,833 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,829 Mg/m ³
LPG	0,544 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA III KWARTAŁU 2020:

Benzyny silnikowe.....	0,746 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,831 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,827 Mg/m ³
LPG	0,540 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA IV KWARTAŁU 2020:

Benzyny silnikowe.....	0,748 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,834 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,827 Mg/m ³
LPG	0,537 Mg/m ³

SPIS TREŚCI

- 6. Dekarbonizacja transportu głównym wyzwaniem sektora paliwowego w najbliższej dekadzie >>>
- 10. Przerób ropy naftowej >>>
- 11. Produkcja paliw płynnych >>>
- 13. Import paliw płynnych >>>
- 15. Eksport paliw płynnych >>>
- 16. Konsumpcja krajowa paliw płynnych >>>
- 19. Stacje paliw w Polsce >>>
- 24. Rynek sprzedaży detalicznej paliw płynnych >>>
- 30. Prognozy popytu dla rynku polskiego do 2030 r. >>>
- 33. Informacje o cenach paliw silnikowych >>>
- 42. Rynek olejów smarowych >>>
- 48. Informacja o rynku logistyki ropy naftowej i paliw płynnych >>>

DEKARBONIZACJA TRANSPORTU GŁÓWNYM WYZWANIEM SEKTORA PALIWOWEGO W NAJBLIŻSZEJ DEKADZIE

Sektor naftowy jest dziś mocno bijącym sercem polskiej gospodarki. Rafinerie w Płocku i Gdańsku należą do jednych z najnowocześniejszych na świecie. Zapewniają one bezpieczną dostawę relatywnie tanich paliw stosowanych w transporcie drogowym, lotniczym i morskim. W mniejszym zakresie paliwa ropopochodne są wykorzystywane w transporcie kolejowym oraz służą do produkcji prądu i ogrzewania gospodarstw domowych. Ropa naftowa jest też podstawowym surowcem wykorzystywanym przez przemysł petrochemiczny; służy również do produkcji olejów smarowych oraz smarów. Nie można też zapomnieć o tym, że z ropy naftowej otrzymuje się asfalt, najczęściej wykorzystywany materiał do budowy nawierzchni dróg, a także grafit używany w akumulatorach pojazdów elektrycznych.

Współczesna, realna gospodarka rozwija się dzięki sektorowi transportu, który na obecnym etapie rozwoju cywilizacyjnego jest napędzany głównie paliwami tradycyjnymi. Postępujące zmiany klimatyczne uzasadniają konieczność redukcji gazów cieplarnianych, także przy produkcji i korzystaniu z paliw transportowych. Mimo to, według najnowszych prognoz Międzynarodowej Agencji Energii szczyt zapotrzebowania na ropę naftową na świecie jest jeszcze przed nami. Ma on przypaść w bieżącej dekadzie. W ciągu najbliższych dwóch lat popyt na ten surowiec może wrócić do poziomu sprzed pandemii COVID-19, a następnie prawdopodobnie będzie rosł co najmniej do 2026 r. Przewidywania te są dość zbliżone z wcześniejszymi prognozami POPiHN, dotyczącymi popytu na krajowym rynku.

Ropa naftowa jest głównym źródłem energii pierwotnej w Polsce. Na obecnym etapie rozwoju nauki i techniki nie ma jednej technologii, która mogłaby skutecznie zastąpić ten surowiec. Wynika to z dużego zapotrzebowania na energię. Widać to wyraźnie, gdy zestawimy podstawowe dane liczbowe. W 2020 r. krajowa produkcja prądu z węgla wyniosła blisko 110 TWh, natomiast zużycie paliw ropopochodnych wyniosło ponad 250 TWh. Dla porównania, jedna elektrownia jądrowa może wyprodukować ok. 6,5-7 TWh rocznie. Oznacza to, że odejście od paliw kopalnych nie jest procesem łatwym, a do tego wymaga wielu inwestycji oraz czasu na ich zaprojektowanie i realizację.

Z raportu Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych *Ścieżki redukcji emisji CO₂ w sektorze transportu w Polsce w kontekście „Europejskiego Zielonego Ładu”* wynika, że na wielkość emisji gazów cieplarnianych w transporcie będzie miało wpływ tempo transformacji systemu energetycznego w Polsce. Prognozowane zapotrzebowanie na energię elektryczną w transporcie drogowym na 2050 r. ma wynosić 35 TWh. Otwarte pozostaje więc pytanie, co z resztą potrzeb energetycznych sektora transportu.

Do kompletności obrazu należy uwzględnić różnice w sprawności przetwarzania energii. Wskaźnik ten dla silnika z zapłonem iskrowym wynosi ok. 30-36%, a dla silników z zapłonem wysokoprężnym (Diesla) jest wyższy – wynosi ok. 40-45%. Silnik elektryczny ze sprawnością na poziomie 85-95% wypada bezkonkurencyjnie lepiej. Różnica ta sprawia, że elektromobilność to jeden z istotnych kierunków prawdopodobnego rozwoju transportu, zwłaszcza w segmencie samochodów osobowych. Ważne będzie jednak to, by ten prąd pochodził ze źródeł o niskiej emisji gazów cieplarnianych.

Kluczowym czynnikiem mającym wpływ na kierunki rozwoju transformacji energetycznej będą wskaźniki emisyjności gazów cieplarnianych. Mimo rozwoju OZE, produkcja prądu w Polsce ciągle charakteryzuje się dużą emisyjnością i wynosi obecnie ok. 216 g CO₂eq/MJ. Dla porównania, emisje gazów cieplarnianych w cyklu życia wynosi średnio 93,2 g CO₂eq/MJ dla benzyn oraz 95,1 g CO₂eq/MJ dla oleju napędowego. Pod tym względem niezaprzeczalnie paliwem przyszłości jest tzw. zielony wodór, którego emisja gazów cieplarnianych w cyklu życia wynosi średnio 9,1 g CO₂eq/MJ.

**ROPA NAFTOWA JEST GŁÓWNYM ŹRÓDŁEM
ENERGII PIERWOTNEJ W POLSCE.
NA OBECNYM ETAPIE ROZWOJU NAUKI
I TECHNIKI NIE MA JEDNEJ TECHNOLOGII,
KTÓRA MOGŁABY SKUTECZNIE ZASTĄPIĆ
TEN SUROWIEC. WYNIKA TO Z DUŻEGO
ZAPOTRZEBOWANIA NA ENERGIĘ.**

Fot.: PKN ORLEN



JEDNĄ Z KLUCZOWYCH GAŁĘZI GOSPODARKI, PRZED KTÓRĄ STOJĄ NAJTRUDNIEJSZE WYZWANIA W RAMACH REALIZACJI CELÓW ZIELONEGO ŁADU, JEST SEKTOR TRANSPORTU.

Nadrzędnym celem Europejskiego Zielonego Ładu jest neutralność klimatyczna Unii Europejskiej, poprzez osiągnięcie do 2050 r. zerowej emisji gazów cieplarnianych netto. Ambitny plan przyspieszenia transformacji energetycznej wytycza kierunek zmian gospodarczych poprzez przeznaczenie środków na badania i inwestycje w gospodarkę niskoemisyjną, z poszanowaniem interesów konsumentów oraz przedsiębiorców.

Jedną z kluczowych gałęzi gospodarki, przed którą stoją najtrudniejsze wyzwania w ramach realizacji celów Zielonego Ładu, jest sektor transportu. Głównym zadaniem na najbliższe trzy dekady będzie przygotowanie do stopniowego przejścia z paliw kopalnych, wykorzystywanych w transporcie, do bardziej zrównoważonych i niskoemisyjnych źródeł energii. Zielony Ład zakłada 90 procentową redukcję emisji w sektorze transportu do 2050 r. Przemieszczanie towarów i osób ma wpływ na środowisko, ale jednocześnie jest koniecznym warunkiem rozwoju gospodarczego.

Pojęcie „czystego transportu” może być mylnie rozumiane, gdyż każdy transport wiąże się z emisją gazów cieplarnianych, jednak w myśl założeń neutralności klimatycznej należy podejmować działania, które mają zminimalizować poziom tych emisji oraz zrównoważyć ich wpływ na środowisko. W tym celu niezbędne jest stopniowe ograniczanie wykorzystania paliw kopalnych i większe użycie paliw alternatywnych oraz energii elektrycznej.

Dostępna technologia już dziś oferuje szeroką gamę rozwiązań w zakresie niskoemisyjnych paliw ciekłych. Wdrożenie tych technologii na skalę przemysłową może poprawić ich ekonomiczną opłacalność, przez co będą bardziej atrakcyjne dla konsumentów. Uwzględniając niespotykane dotąd nakłady inwestycyjne na badania i rozwój w różne niskoemisyjne technologie wykorzystywane do napędzania pojazdów, a także coraz wyższą sprawność silników spalinowych, niezwykle ważne jest zachowanie neutralności technologicznej, by ramy prawne z góry nie narzucały kierunku rozwoju zielonych technologii. Istotne jest również to, aby wdrożenie Zielonego Ładu nie ograniczyło mobilności najuboższych mieszkańców Unii Europejskiej i nie odbyło się kosztem obniżenia bezpieczeństwa energetycznego któregośkolwiek z państw członkowskich.

Branża paliwowa razem z szeroko rozumianym sektorem transportu chce być aktywnie zaangażowana w działania na rzecz rozwoju gospodarki niskoemisyjnej. Rozumiemy potrzebę podjęcia pilnych działań w związku z postępującymi zmianami klimatu, jednocześnie dbając o odpowiedzialność społeczną biznesu. Istotne jest również, by wesprzeć ze środków publicznych wymianę samochodów na bardziej ekologiczne modele. Transformacja energetyczna nie powinna zwiększać poziomu wykluczenia komunikacyjnego.

Sektor paliwowy stoi obecnie przed wyzwaniem szukania dróg efektywnego rozwoju oraz wdrażania technologii niskoemisyjnych. W okresie przejściowym do 2050 r. istotną rolę do odegrania jako paliwo ma gaz ziemny. W ciągu najbliższej dekady branża w pewien sposób będzie próbowała modyfikować i ewoluować swoje działania, a co za tym idzie, można stwierdzić, że stworzy się ona na nowo przy wykorzystaniu wielu różnych technologii, które już dziś mogą przyspieszyć proces dekarbonizacji. Wspieranie działań mających na celu zrównoważone i optymalne przeprowadzenie transformacji energetycznej sektorów paliw ciekłych i transportu to jedno z najważniejszych zadań POPIHN.

ISTOTNE JEST RÓWNIEŻ TO, ABY WDROŻENIE ZIELONEGO ŁADU NIE OGRANICZYŁO MOBILNOŚCI NAJUBOŻSZYCH MIESZKAŃCÓW UNII EUROPEJSKIEJ I NIE ODBYŁO SIĘ KOSZTEM OBNIŻENIA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KTÓREGOKOLWIEK Z PAŃSTW CZŁONKOWSKICH.

Fot.: SLOVNAFT-MOL GROUP



PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

W 2020 r. rafinerie krajowe przerobiły o 5% ropy mniej niż w 2019 r. Przetworzono 25,8 mln ton – o 1,4 mln ton mniej niż w roku poprzednim. Rafinerie kierowały prawie cały strumień produkcyjny na zaopatrzenie rynku wewnętrznego, co było konsekwencją ograniczenia popytu międzynarodowego, związanego z ograniczeniami wynikającymi z pandemii COVID-19. Tym samym umożliwiono zaspokojenie popytu na paliwa na polskim rynku. Trudna sytuacja na rynku popytowym nieco obniżyła proces dywersyfikacji dostaw ropy do Polski. Rafinerie musiały szukać sposobów ograniczenia wydatków w sytuacji słabych marży rafineryjnych. W tej sytuacji nieco zmalała potrzeba wykorzystania w pełni instalacji naftowych Naftoportu, ale zasadność ich posiadania została w pełni potwierdzona. Notowania ropy naftowej kupowanej do Polski obniżyły się o 35%, co – nawet przy mocno ograniczonym popycie na paliwa gotowe – pozwoliło utrzymać marże rafineryjne i petrochemiczne na dodatnich poziomach. W obu półroczach rafinacja ropy w polskich rafineriach była zbliżona do 13 mln ton – z lekką przewagą w drugiej połowie roku (I półrocze – 12,73 mln ton, II półrocze – 13,03 mln ton).

W instalacjach przetwórczych PKN ORLEN wykorzystano 15,6 mln ton ropy (o 0,9 mln ton mniej niż w 2019 r.), a w Grupie LOTOS 10,2 mln ton (o 0,5 mln ton mniej niż w roku poprzednim).

Ropę dla krajowych rafinerii kupowano głównie z kierunku wschodniego, a skala dywersyfikacji zmalała w stosunku do roku poprzedniego. Dostawy ropy – oprócz Rosji – pochodziły głównie z Arabii Saudyjskiej, Nigerii, Kazachstanu i Norwegii uzupełniając również z Wielkiej Brytanii i z Litwy. Udział ropy REBCO w zaopatrzeniu kraju zwiększył się z 66,6% w 2019 r. do 69,7% w 2020 r. O zwiększeniu dostaw z kierunku wschodniego zdecydowały warunki ekonomiczne,

dostosowanie technologiczne rafinerii oraz wykorzystanie rurociągów dalekosieżnych, które są optymalnym środkiem transportu ropy naftowej. W 2020 r. nie było już kłopotów z zanieczyszczonym surowcem, który trafił do Polski w roku 2019 właśnie rurociągami z kierunku wschodniego i znacząco wpłynął na obniżenie poziomu tłoczeń. Sytuacja ta wymusiła dostawy drogą morską, ale zanieczyszczona ropa w pewnej części wciąż zalegała w magazynach polskich operatorów logistycznych. Tradycyjnym uzupełnieniem dostaw zagranicznych było wykorzystanie do przerobu ropy, pochodzącej z dostaw krajowych (Petrobaltic, PGNiG). Niemniej jednak ta skala wciąż pozostawała na niskim poziomie.

Ropa inna niż REBCO stanowiła w strukturze przerobu PKN ORLEN 42% (identycznie, jak przed rokiem), a dla Grupy LOTOS było to około 11% (8 punktów procentowych mniej, niż w 2019 r.). Dla obu polskich koncernów łącznie – ropa inna niż REBCO – stanowiła 29,5% przerobu.

Strukturę dostaw ropy naftowej do rafinerii krajowych przedstawiono na Rys. 2. Pozycję umocniła nieco ropa REBCO, chociaż polskie rafinerie utrzymały wysoką skalę dywersyfikacji, wykorzystując do tego instalacje Naftoportu w Gdańsku.

Do Polski w 2020 r. zaimportowano około 18,2 mln ton ropy REBCO (o około 0,2 mln ton mniej niż w 2019 r.), z czego około 15 mln ton (o około 0,3 mln ton więcej) przetransportowano rurociągami należącymi do PERN S.A. z kierunku wschodniego. Pozostałe gatunki ropy dotarły do krajowych rafinerii z wykorzystaniem instalacji portowych w Gdańsku, a w przypadku ropy wydobywanej wewnątrz kraju – przy udziale transportu kolejowego.

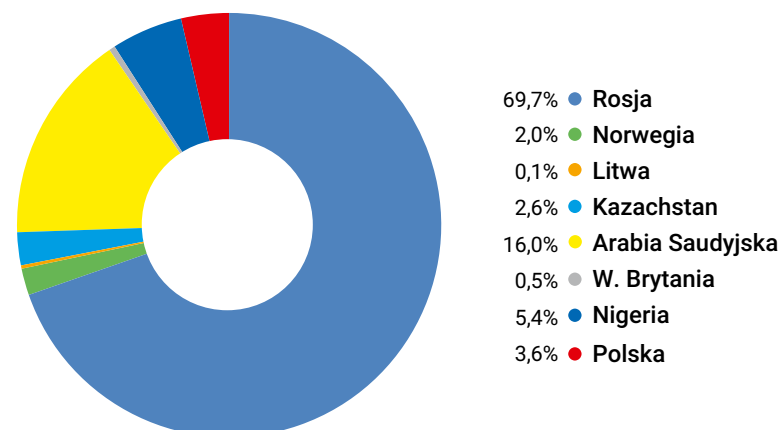
RYS. 1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA 2019 I 2020 R. [w mln ton]

Źródło: Dane własne POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2019	ROK 2020	Wskaźnik 2019=100
OGÓŁEM	27,2	25,8	95

RYS. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2020 R. [%]

Źródło: Dane własne POPIHN



18,2 mln ton

Zaimportowanej do Polski
ropy REBCO w 2020 r.

Fot.: CIRCLE K POLSKA



PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH

Produkcja paliw płynnych w 2020 r. – benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) wyniosła 25,8 mln m³ (Rys. 3). Produkcja rafineryjna z uwzględnieniem blendowania paliw, które w warunkach polskich też jest traktowane jako produkcja, zanotowała spadek o 7% w stosunku do wyniku z roku poprzedniego. Zmniejszenie dostaw na rynek z tego źródła zaopatrzenia wyniosło 2 mln m³. Pandemia koronawirusa odcisnęła swoje piętno na strukturze i wielkości produkcji rafineryjnej. Obniżka łącznej produkcji paliw była w dużej mierze konsekwencją mocno ograniczonej sprzedaży paliw silnikowych w trakcie lockdownów mających zmniejszyć skalę epidemii.

Zasadniczo, cała produkcja krajowa najważniejszych dla gospodarki gatunków paliw trafiła na rynek krajowy.

W tej trudnej dla gospodarki sytuacji związanej z pandemią wzrosła produkcja oleju napędowego oraz gazu płynnego LPG. Dla pozostałej grupy produktów notowano spadki, przy czym największy z nich dotyczył paliwa lotniczego JET. Dane odnoszące się do oleju napędowego świadczą wyraźnie o zwiększeniu stopnia konwersji baryłki surowca na produkty naftowe o wyższej wartości handlowej.

Wyniki produkcyjne notowane w 2020 r. były zgodne z trendami popytowymi występującymi na rynku krajowym i pozwoliły w stopniu optymalnym wykorzystać możliwości krajowych rafinerii. W II półroczu 2020 r. produkcja krajowa była o 176 tys. m³ wyższa niż w I półroczu. Drobną część produktów wysyłano za granicę. Były to wolumeny znacznie mniejsze niż przed rokiem.

Przeważająca ilość benzyn silnikowych i oleju napędowego z produkcji rafineryjnej oraz z importu, kierowana

RYS. 3 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2019 I 2020 R. [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPIHN

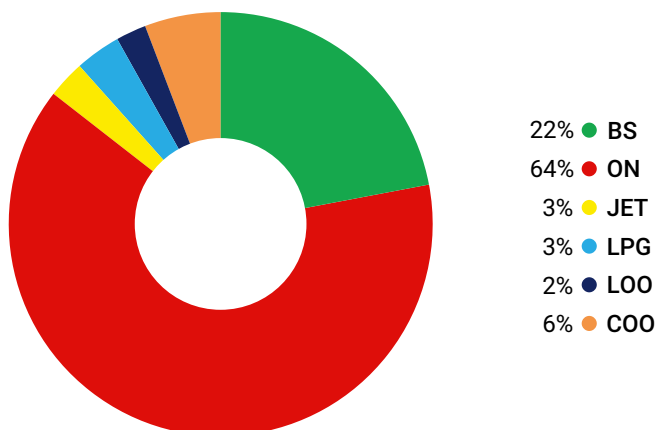
Wyszczególnienie	ROK 2019	ROK 2020	Wskaźnik 2019=100
Benzyny silnikowe	6 196	5 671	92
Olej napędowy	15 972	16 362	102
Gaz płynny LPG	824	898	109
Paliwo JET	1 659	738	44
Lekki olej opałowy	607	595	98
Ciężki olej opałowy	2 473	1 496	60
OGÓŁEM	27 731	25 760	93

25,8 mln m³

Produkcja paliw
płynnych w 2020 r.

RYS. 4 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2020 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



na rynek krajowy, została zmieszana z biokomponentami w celu realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Blendowanie paliw przy użyciu biokomponentów, ale też innych dodatków, jest w Polsce traktowane jako produkcja. Takie podejście nieco zwiększa pulę produkcyjną w stosunku do paliw wytworzonych z przerobu ropy w rafineriach. Stosowanie biokomponentów polepsza efekt środowiskowy spalania paliw, ale niestety pogarsza wynik ekonomiczny producentów paliw ze względu na fakt, iż biokomponenty są znacznie droższe niż paliwa tradycyjne wytwarzane z ropy naftowej. W 2020 r. koszty realizacji NCW jeszcze wzrosły, gdyż cel wskaźnikowy został podniesiony z 8 do 8,5% według wartości opałowej. Jest to wysoki limit, nawet przy możliwości wykorzystania opłaty zastępczej. Na producentach ciążyła więc nadal konieczność produkcji i sprzedaży paliwa B100, które jest trudno zbywalne na terenie kraju.

W kraju wzrosła produkcja oleju napędowego, głównego produktu krajowych rafinerii, o 390 tys. m³ (o 2%) oraz gazu płynnego LPG o 74 tys. m³ (o 9%). Benzyn silnikowych wytworzono mniej o 525 tys. m³ (o 8%). Największe spadki procentowe wykazała produkcja paliwa lotniczego Jet, którego wykonano mniej o 921 tys. m³. Wynik ujemny zanotowano też dla obu gatunków olejów grzewczych. Ciężkiego oleju wytworzono mniej o prawie 1 mln m³, a lekkiego o 12 tys. m³.

Strukturę produkcji paliw w 2020 r. przedstawiono na Rys. 4.

Bilans produkcyjny nieco zmienił strukturę obserwowaną przed rokiem. Wprowadzie benzyny silnikowe utrzymały swój 22. procentowy obszar, ale znacznie, bo o 6 punktów procentowych powiększył udział olej napędowy. O 3 punkty procentowe zmalał udział paliwa lotniczego Jet i również o 3 punkty procentowe ciężkiego oleju opałowego. Nadal, zgodnie z wynikami historycznymi, olej napędowy dominował w bilansie wytwarzania paliw przez polskie rafinerie w 2020 r., a wręcz jeszcze zyskał w całej strukturze produkcji. Jego udział w całkowitym spektrum produkcyjnym wyniósł 64%. Drugą pozycję zajmowały benzyny silnikowe z udziałem 22% – identycznym, jak przed rokiem.

Jak wspomniano powyżej, do produkcji paliw ciekłych zalicza się także proces mieszania (blendowania) paliw tradycyjnych z biokomponentami i dodatkami uszlachetniającymi. W 2020 r. konieczność realizacji NCW (Narodowego Celu Wskaźnikowego), do którego zobowiązane były podmioty produkujące paliwa i sprowadzające je z zagranicy, wymusiła dodanie alkoholu i estrów metylowych do zdecydowanej większości wprowadzanych na rynek benzyn silnikowych i oleju napędowego. Aby spełnić wymagania ustawy, trzeba było ponadto sprzedać jeszcze odpowiednią ilość paliwa B100, ponieważ samo dodawanie biokomponentów do paliw normalnych wciąż nie wystarczyło do osiągnięcia celu.

Wstępne dane sprzedażowe wskazują, że spółki należące do POPiHN wykonały nałożone na nie cele w tym zakresie. Szacuje się, że w 2020 r. do paliw silnikowych dodano około 344 tys. m³ etanolu i około 1 061 tys. m³ estrów metylowych. To kwoty zbliżone do wyników ubiegłorocznych, a biorąc pod uwagę zmniejszenie produkcji, stanowiące większy procent w wyrobie końcowym. Sprzedaż bezpośrednia paliwa B100 oszacowana została na około 216 tys. m³, co oznacza spadek o około 84 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego. Paliwo to było niedostępne w handlu detalicznym, a w handlu hurtowym cieszyło się bardzo małą popularnością. Znakomita większość trafiła poza granice Polski. Znaczne zmniejszenie tej ilości wynika głównie z konieczności rozliczania blendingu w układzie kwartalnym i mniejszego popytu na paliwa.



Fot.: BP EUROPA

IMPORT PALIW PŁYNNYCH

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

Rafinerie krajowe niemal cały strumień swojej produkcji paliw kierowały na rynek wewnętrzny. Mimo ograniczenia konsumpcji, spowodowanego działaniami przeciwepidemicznymi, do zaopatrzenia rynku konieczny był import paliw, choć był w mniejszym wymiarze niż w 2019 r. Szczególnie dotyczyło to oleju napędowego oraz gazu płynnego LPG. Import realizowali zarówno główni krajowi gracze rynkowi (rafinerie, koncerny międzynarodowe działające na rynku polskim), jak i tzw. niezależni importerzy. Z danych dostępnych podczas przygotowywania raportu wynika, że w 2020 r. całkowity import paliw był mniejszy od zrealizowanego w 2019 r. Do kraju sprowadzono 9,9 mln m³ paliw, czyli o około 900 tys. m³ mniej niż przed rokiem. To 9% spadku. Tym samym, był to trzeci z kolei rok, kiedy do kraju sprowadzono mniej paliw – choć tym razem było to skutkiem pandemii, a nie wzrastającej produkcji w krajowych rafineriach i ograniczeniem eksportu.

Utrudnienia na granicach i zmniejszony ruch krajowy sprzyjały skutecznym działaniom służb kontrolnych i w rezultacie tego można zakładać, że zdecydowana większość produktów wchodzących do kraju była oficjalnie zgłoszona i zarejestrowana. Spadki nabyć zagranicznych zanotowano dla wszystkich gatunków paliw, choć dynamika zmniejszeń była różna. Z grona głównych paliw najbardziej dynamicznie zmniejszyły się nabycia poza Polską lekkiego oleju opałowego, którego sprowadzono mniej aż o 33%. Dziesięcioprocentowe spadki notowano w imporcie benzyn silnikowych i gazu płynnego LPG, a oleju napędowego sprowadzono mniej o 6%. Całkowicie zanikł import paliwa lotniczego Jet, które najbardziej odczuło ograniczenia pandemiczne. Mniej sprowadzono też ciężkiego oleju opałowego. Od 2016 r. największą pozycją importową pozostaje olej napędowy i tak było też w 2020 r. Podobnie, jak w roku poprzednim, import łączny benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego, zrealizowany przez tzw. niezależnych operatorów (firmy inne niż członkowie POPiHN), był większy, aniżeli import największych operatorów rynkowych. To skutek dużych zakupów gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego, które głównie dostarczają do kraju niezależni operatorzy. W przypadku benzyn silnikowych i oleju napędowego, to firmy członkowskie POPiHN sprowadziły więcej produktów. Decydował jednak całkowity wolumen głównie gazu LPG. W całym 2020 r. dla 4 głównych gatunków paliw dynamika zakupów zagranicznych największych operatorów polskiego rynku była o 2% wyższa niż w roku poprzednim. Jednocześnie, dynamizm zakupów zagranicznych dla tej grupy produktowej niezależnych operatorów spadł o 14%.

Import oleju napędowego w 2020 r. zmalał o 343 tys. m³. W przypadku benzyn silnikowych było to 75 tys. m³, ciężkiego oleju opałowego 23 tys. m³, a paliwa Jet 35 tys. m³. Nabycia zagraniczne gazu płynnego LPG zmniejszono o 418 tys. m³, a lekkiego oleju opałowego o 36 tys. m³.

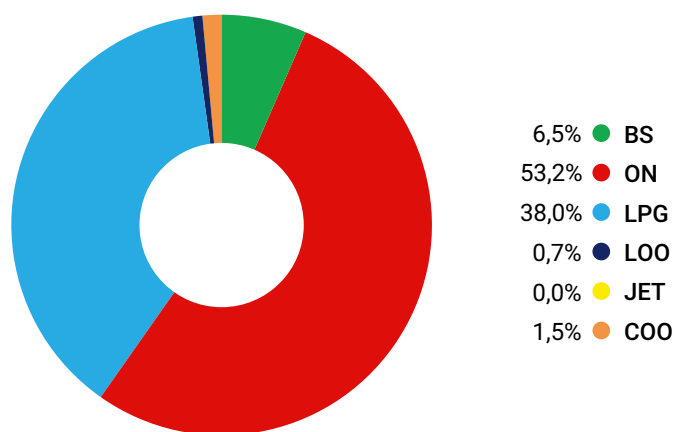
Oficjalny import paliw płynnych spadł w stosunku do 2019 r. o 9%, ale i tak łącznie dla 6 gatunków paliw zaspokajał 30% potrzeb rynku.

W strukturze nabyć zagranicznych w 2020 r. nie notowano istotnych zmian. O 1 punkt procentowy spadł udział gazu płynnego LPG i tym samym zyskały nieco benzyny silnikowe i lekki olej opałowy. Olej napędowy utrzymał swoją pozycję procentową w całym „torcie” importowym.

W przypadku 4 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO) podmioty niezależne sprowadziły do kraju o 40% więcej paliw od firm członkowskich POPiHN, czyli największych operatorów rynkowych. Jednocześnie oznacza to jednak utratę 25 punktów procentowych w tym zestawieniu w stosunku do wyniku zeszłorocznego. W grupie opisywanych produktów koncerny sprowadziły około 4,1 mln m³ paliw i było to w granicach 69 tys. m³ więcej niż przed rokiem. Operatorzy niezależni zmniejszyli swoje nabycia importowe o prawie 941 tys. m³ i przywieźli do kraju około 5,7 mln m³ paliw z omawianej grupy produktowej.

RYS. 5 STRUKTURA IMPORTU PALIW PŁYNNYCH W 2020 R. [%]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



RYS. 6 PORÓWNIANIE IMPORTU I NABYC W W. PALIW PŁYNNYCH W 2019 I 2020 R. [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

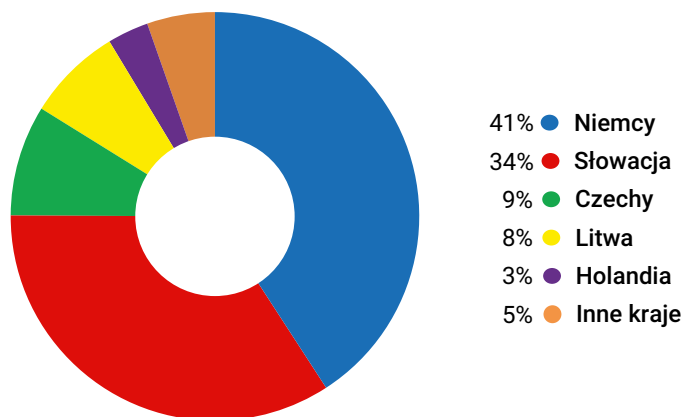
Wyszczególnienie	ROK 2019	ROK 2020	Wskaźnik 2019=100
Benzyny silnikowe	723	648	90
Olej napędowy	5 616	5 273	94
Gaz płynny LPG	4 188	3 770	90
Lekki olej opałowy	110	74	67
Paliwo JET	35	0	-
Ciężki olej opałowy	168	145	86
OGÓŁEM	10 840	9 910	91



Fot.: GRUPA LOTOS

RYS. 7 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

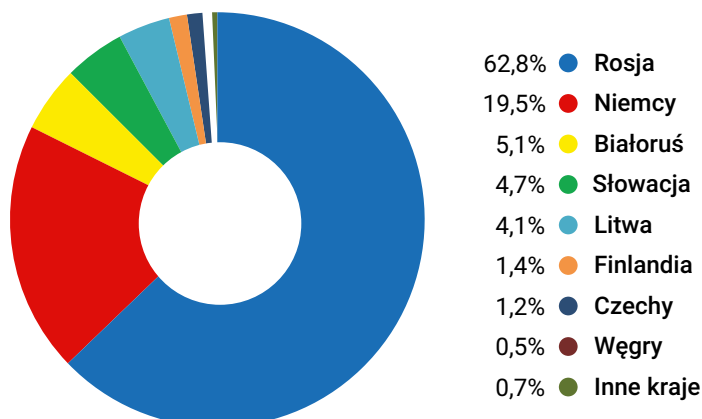


68%

**Import oleju napędowego
z terytorium państw
nienależących do UE.**

RYS. 8 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN



Kierunki importu benzyn silnikowych obrazuje wykres 7. Najwięcej tego gatunku paliwa sprowadzono do Polski z Niemiec, ze Słowacji i z Czech. Uzupełniającymi, znaczącymi kierunkami były Litwa i Holandia. Import z innych krajów był rozdrobniony i pokrył około 5% dostaw. Na znaczeniu zyskały nabycia w Niemczech (wzrost udziału o 9 punktów procentowych) przy stabilnej pozycji Słowacji.

Olej napędowy nabywano tradycyjnie w większej ilości krajów niż benzyna. Głównymi dostawcami pozostały Rosja, Niemcy i Białoruś. Paliwo to kupowano też w znacznych ilościach na Słowacji i na Litwie. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nienależących do UE, zaimportowano około 68% produktu (o 6 punktów procentowych więcej niż w roku poprzednim). Łącznie z kierunku wschodniego, po uwzględnieniu jeszcze Litwy, zrealizowano około 72% całego importu oleju napędowego (o 3 punkty procentowe mniej niż przed rokiem). O 2 punkty procentowe zwiększył swój udział w puli Niemcy.

EKSPORT (rozumiany jako suma eksportu właściwego i dostaw wewnątrzwspólnotowych)

Eksport paliw płynnych (Rys. 9 i 10) wyniósł w 2020 r. 2,1 mln m³. To o 30% mniej niż w roku poprzednim i kontynuacja trendu z lat 2017 – 2019, kiedy eksport również malał w stosunku do wyników z roku poprzedniego. Istotny udział w tym miały ograniczenia związane z pandemią, która zmniejszyła ruch transgraniczny, jak również większe niż w roku poprzednim przekierowanie wyprodukowanych w Polsce paliw na rynek wewnętrzny oraz zwiększenie wykorzystania destylatów, które w latach minionych były wysyłane za granicę, do głębszego przerobienia na olej napędowy – szczególnie w Grupie LOTOS.

Załamanie pandemiczne rynku lotniczego w skali globalnej obniżyło też polskie wysyłki tego produktu za granicę. W ostatecznym rozrachunku spadek eksportu wyniósł 925 tys. m³. Dążenie do lokowania produkcji krajowej na rynku wewnętrznym i obniżka produkcji olejów opałowych spowodowały też zmianę struktury produkcyjnej wysyłanych za granicę paliw. Wprawdzie wyeksportowano ponad ośmiokrotnie więcej oleju napędowego niż w roku poprzednim, jednak wolumen tych wysyłek był nadal niewielki. Wszystkich pozostałych paliw płynnych wysłano poza Polskę mniej niż rok wcześniej.

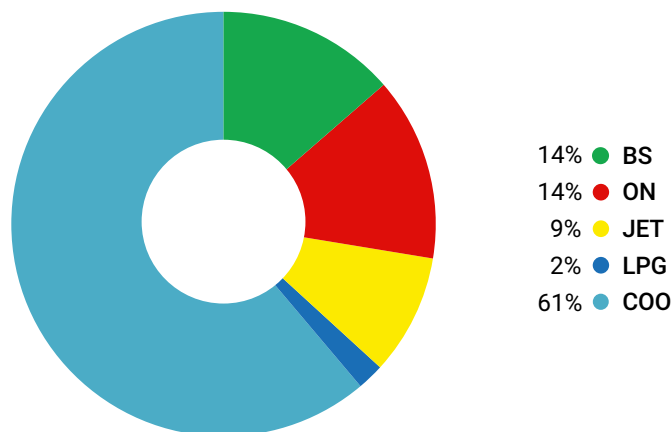
Warto podkreślić, że skuteczne utrzymywanie w ryzach szarej strefy w paliwach – dla której sytuacja pandemiczna mogłaby w innych warunkach być dobrym czasem na zwiększenie udziału w rynku przy malejącej konsumpcji – miało swoje przełożenie na możliwość lokowania w kraju większej ilości paliw produkowanych w Polsce.

Największy ilościowy i procentowy spadek dostaw zagranicznych notowano dla ciężkiego oleju opałowego. Znacząco, bo o 39% zmalały wysyłki zagraniczne paliwa lotniczego Jet, a o 14% benzyn silnikowych. Mimo znacznego ograniczenia, ciężki olej opałowy pozostał największą pozycją eksportową w tej grupie wyrobów ropopochodnych. Jego udział w eksporcie – przy spadku wysyłek benzyn i paliwa Jet – wciąż wynosił znaczące 61%, choć był to spadek o 16 punktów procentowych w stosunku do roku poprzedniego. Udział benzyn wzrósł o 3 punkty procentowe do poziomu 14%, a oleju napędowego o 13 punktów procentowych – również do poziomu 14%. Obniżeniu o 2 punkty procentowe uległ obszar przyporządkowany paliwu lotniczemu Jet.

Pokazywane w tabeli Rys. 9 dostawy eksportowe paliwa JET to dostawy realizowane bezpośrednio przez krajowych producentów do odbiorców poza Polską.

RYS. 10 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W 2020 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



Znaczna część produkcji tego paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują dostawy lotniskowe do samolotów przewoźników krajowych i międzynarodowych. Wielkość tych dostaw w 2020 r., głównie z powodu ograniczeń ruchu lotniczego spowodowanych pandemią, wyniosła 575 tys. m³, czyli około 777 tys. m³ mniej niż w roku poprzednim (o 57%).

Przy rozliczaniu rynku gazu płynnego LPG należy zauważyć, iż tzw. reeksport tego gatunku paliwa (zakup za granicą Polski i dostawy również poza nasze granice) w 2020 r. wyniósł około 379 tys. m³. Tym samym, był to drugi rok z rzędu, w którym reeksport tego paliwa nie przekroczył 0,5 mln m³.

Głównymi kierunkami eksportu i dostaw wewnątrzwspólnotowych benzyn silnikowych były w 2020 r. Holandia (68%) i Szwecja (16%). Olej napędowy trafiał do Niemiec (48%) oraz do Czech (39%). Ciężki olej opałowy w największych ilościach wysyłano do Holandii (62%) i Belgii (19%). Paliwo Jet trafiało głównie do Szwecji (51%), Danii (26%) i Czech (15%).

RYS. 9 WYNIKI EKSPORTU I DOSTAW W-W W 2019 I 2020 R. [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPiHN *) eksport bezpośredni bez reeksportu

Wyszczególnienie	ROK 2019	ROK 2020	Wskaźnik 2019=100
Benzyny silnikowe	335	287	86
Olej napędowy	34	295	868
Paliwo lotnicze JET	319	194	61
LPG*)	0	43	–
Ciężki olej opałowy	2 346	1 290	55
OGÓŁEM	3 034	2 109	70

KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2020 R.

W tabeli 11 przedstawiono wstępne porównanie oficjalnej konsumpcji krajowej paliw płynnych w 2020 r. do oficjalnej konsumpcji osiągniętej w 2019 r. Ostateczne dane, uwzględniające końcowe rozliczenie dokonane przez służby skarbowe Ministerstwa Finansów dla importu, eksportu oraz nabyć i dostaw wewnątrzwspólnotowych, będą dostępne w II połowie 2021 r. Z tego powodu przedstawiane wyniki dla 2020 r. należy traktować wciąż jako szacunkowe.

Wyniki popytu na paliwa w Polsce w 2020 r. odzwierciedlają wpływ pandemii na gospodarkę krajową. Wyniki są gorsze od ubiegłorocznych, choć w kraju znów przybyło ponad milion nowo zarejestrowanych pojazdów i ceny paliw były sporo niższe niż przed rokiem, a państwowe służby kontrolne trzymały szarą strefę w ryzach. Po 5 latach ciągłych wzrostów popytu rynek zahamował i rok zakończył się na poziomie sporo niższym niż w roku poprzednim. Zmniejszenie oficjalnego popytu notowano dla wszystkich gatunków paliw, aczkolwiek najbardziej dotknęło to paliwa lotniczego Jet. Najmniejsze straty zanotowały rynki ciężkiego oleju opałowego oraz oleju napędowego. Mocno spadło zapotrzebowanie na gaz płynny LPG i nieco mniej na benzyny silnikowe. Podobnie jak w latach poprzednich, na rynku polskim sprzedano najwięcej oleju napędowego – głównego paliwa gospodarki. Benzyn silnikowych ułożono na rynku 3 razy mniej, ale nieco więcej niż

gazu płynnego LPG. W segmencie paliw do silników samochodowych największy spadek notowano dla autogazu. Popyt na ten gatunek paliwa osiągnął poziom 64% sprzedaży benzyn silnikowych, a więc o 2 punkty procentowe mniej niż w 2019 r.

Dla wszystkich gatunków paliw samochodowych (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz) rynek zmniejszył się w stosunku do 2019 r. o 4%. Tym samym cofnął się do roku 2018. Cały sektor paliw płynnych zanotował ujemną dynamikę na poziomie 6%. Ograniczenia przemieszczania się wprowadzone po wybuchu pandemii były głównym elementem zmniejszenia zużycia benzyn i autogazu, mimo, że w tym trudnym czasie obserwowano większe zainteresowanie pojazdami z silnikami o zapłonie iskrowym i hybrydami – zarówno przy zakupach nowych pojazdów osobowych, jak i używanych o niezbyt dużym przebiegu. Epidemia oraz wysokie temperatury w miesiącach zimowych 2020 r. spowodowały, że cały rynek gazu płynnego LPG zanotował 12% dynamikę spadku. Wyliczenie to zwyczajowo nie uwzględnia tzw. reeksportu (eksport gazu poprzednio kupionego poza granicami Polski), który w ubiegłym roku był o 33% mniejszy niż w 2019 r. Uwzględniając również ten spadek można ocenić, że rynek tego gatunku paliwa zmniejszył się jeszcze bardziej niż pokazano w tabeli konsumpcji paliw.

RYS. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH W KRAJU W 2020 R. W PORÓWNANIU DO 2019 R. [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie		ROK 2019		ROK 2020		Wskaźnik 2019=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	6 516		5 965		92
	w tym całkowity import	723	11	648	11	90
Olej napędowy	Konsumpcja	20 973		20 703		99
	w tym całkowity import	5 616	27	5 273	25	94
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	5 204		4 601		88
	w tym całkowity import	4 188	80	3 770	82	90
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	32 693		31 269		96
	w tym całkowity import	10 527	32	9 691	31	92
Paliwo JET	Konsumpcja	1 358		575		42
	w tym całkowity import	35	3	0	–	–
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	732		673		92
	w tym całkowity import	110	15	74	11	67
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	326		325		100
	w tym całkowity import	168	52	145	45	86
OGÓŁEM	Konsumpcja	35 109		32 842		94
	w tym całkowity import	10 840	31	9 910	30	91

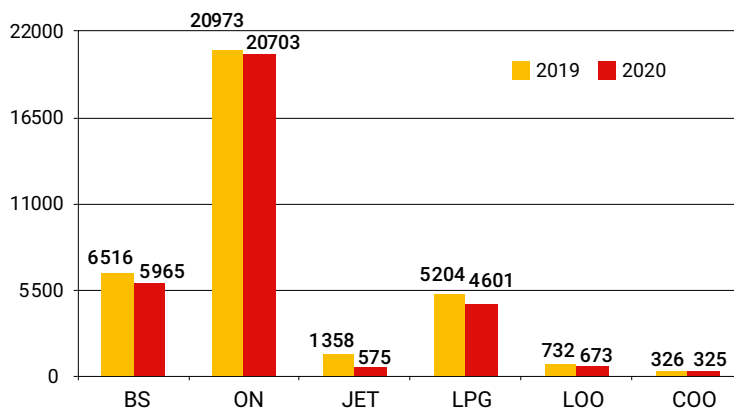
Dane, którymi w momencie przygotowania tego opracowania dysponuje POPiHN, jednoznacznie wskazują, że największe straty notowano w sprzedaży paliwa lotniczego Jet. Ten dobrze rozwijający się w poprzednich latach rynek załamał się zupełnie na kilka miesięcy zaraz po wprowadzeniu zakazu lotów związanego z rozwojem pandemii w Europie i na świecie. Wprawdzie rok został dobrze otwarty i potem próbowano częściowo przywrócić loty w miesiącach jesiennych, to jednak bilans dla całego roku był mocno ujemny i wykazał stratę na poziomie 58%.

Najmniej w trudnej sytuacji pandemicznej stracił rynek oleju napędowego, który wykorzystywał transport ciężki dla zaopatrzenia gospodarki i ludności Polski. Pomimo niełatwej sytuacji popyt krajowy na paliwa płynne został w całości zaspokojony i nie notowano przypadków zawirowań na rynku. Rafinerie, hurtownie i stacje paliw ani na godzinę nie wstrzymały pracy, dostosowując swoją działalność do wymogów pandemicznych. Mimo zmniejszonego popytu dla jego zaspokojenia uzupełnieniem produkcji krajowej było paliwo sprowadzone z zagranicy, choć w ilości mniejszej niż w 2019 r.

Oficjalna konsumpcja oleju napędowego zmalała o nieco ponad 1% w stosunku do 2019 r., ale wciąż przekraczała poziom 20 mln m³. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego paliwa wyniósł 25%, tj. zmniejszył się o 2 punkty procentowe w stosunku do stanu z roku poprzedniego. Dynamika dostaw rynkowych realizowanych przez firmy POPiHN spadła o 3%, a więc nieco więcej niż cały rynek. Import dokonywany przez firmy członkowskie organizacji zmalał w stosunku do 2019 r. o 13%, ale i tak przewyższył o 0,7 mln m³ import uzupełniający realizowany przez niezależnych importerów, którzy zwiększyli dostawy o 6% w stosunku do roku poprzedniego. Łącznie do kraju sprowadzono z zagranicy 5,3 mln m³ tego gatunku paliwa.

RYS. 12 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2019 I 2020 R. [tys. m³]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



Zmniejszył się też popyt na benzyny silnikowe i to znacznie bardziej niż dla oleju napędowego. Zainteresowanie zakupem tego gatunku paliwa spadło o 8,5%. Powody tego spadku opisano powyżej. Warto jednak podkreślić, że dominujące były zmiany zakupów spowodowane pandemią. W obniżeniu spadku pomogła nieco zmniejszona relacja pomiędzy ceną benzyny 95 i autogazu, a ta zawsze w pewnym stopniu stanowiła o proporcji zakupów realizowanych przez kierowców posiadających pojazdy o podwójnym systemie zasilania. W ubiegłym roku polscy kierowcy zużyli w swoich pojazdach prawie 6 mln m³ benzyn, z czego nieco ponad 0,6 mln m³ pochodziło z importu. Import zaopatrywał więc 11% rynku benzynowego – tyle samo, co w 2019 r.



Fot.: AMIC POLSKA

Spadło też – i to bardziej niż popyt na benzyny – zużycie gazu płynnego LPG, liczone według metodologii POPiHN (bez uwzględniania reeksportu). Wykazano wynik o 12% gorszy niż w roku poprzednim. Obecnie szacuje się, że dla całego roku konsumpcja gazu LPG wyniosła 4,6 mln m³. Reeksport tego gatunku paliwa wyniósł prawie 380 tys. m³, czyli o około 185 tys. m³ mniej, niż w 2019 r. Import stanowił 82% zaopatrzenia rynku – o 2% więcej niż w roku poprzednim. Z zagranicy sprowadzono 3,8 mln m³.

Popyt na lekki olej opałowy obniżył się kolejny rok z rzędu. Tym razem rynek potrzebował jedynie 673 tys. m³, o około 59 tys. m³ mniej niż przed rokiem. Zakłada się, że w kolejnym roku wynik dla tego gatunku paliwa będzie jeszcze niższy. Znakomitą większość dostaw tego paliwa do krajowych odbiorców (85%) zaspokoiła produkcja krajowa. Oficjalny import uzupełniający w 2020 r. zmalał o około 36 tys. m³ i wyniósł jedynie 74 tys. m³.

Najbardziej doświadczony obostrzeniami pandemicznymi krajowy rynek paliwa lotniczego Jet zanotował poziom nieco ponad 0,5 mln m³. To spadek na poziomie prawie 800 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego. Zmniejszony popyt zaspokojono głównie wykorzystując produkcję krajową, bowiem importu praktycznie nie było.

Zapotrzebowanie krajowe na ciężki olej opałowy utrzymało się na poziomie ubiegłorocznym. Rynek wchłonął 325 tys. m³ tego gatunku paliwa grzewczego, z czego około 45% pochodziło z importu. Paliwo to jest wytwarzane w polskich rafineriach w ilości dalece przekraczającej krajowe potrzeby i dlatego od lat nad-

wyżki wysyła się w dużych ilościach za granicę. Nie przeszkadza to jednak niezależnym importerom sprowadzać pewne ilości tego paliwa do kraju.

Łączna oficjalna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw płynnych wyniosła prawie 33 mln m³ i była niższa o 2,3 mln m³ od konsumpcji z 2019 r. Zmniejszenie rynku wyniosło 6%, w tym import obniżono o 9%, a jego udział w całości rynku oszacowano na 30% (o 1 punkt procentowy mniej niż w roku poprzednim). Oficjalnie do Polski sprowadzono 9,9 mln m³ paliw, czyli o nieco ponad 0,9 mln m³ mniej niż w roku poprzednim.

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

W stosunku do 2019 r. niewielkie zmiany notowano w strukturze konsumpcji paliw płynnych. W kraju nadal zużywa się najwięcej oleju napędowego i tym razem zapotrzebowanie na ten gatunek wyniosło 63% ogółu popytu na paliwa płynne, czyli o 3 punkty procentowe więcej niż przed rokiem. O 2 punkty procentowe spadł udział paliwa lotniczego Jet, a wśród pozostałych paliw notowano bardzo niewielkie przesunięcia.

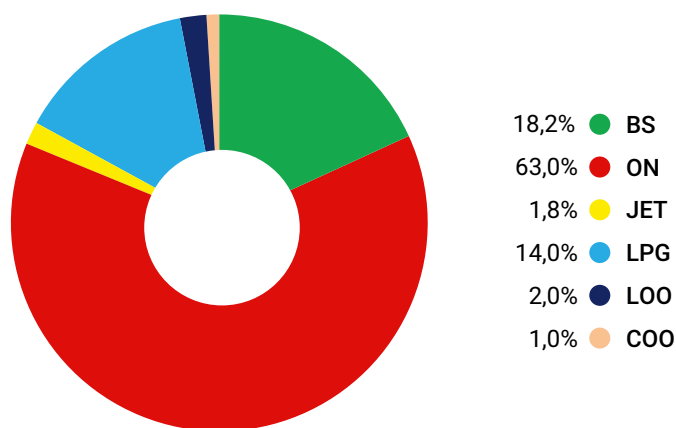
Zaopatrzenie polskiego rynku w paliwa płynne dokonywane jest głównie poprzez produkcję w krajowych rafineriach. Dla tych zakładów sprzedaż na rynku wewnętrznym jest bardziej opłacalna od eksportu. Dostarcza też większych wpływów do budżetu krajowego. Dzięki skutecznemu nadzorowaniu szarej strefy paliwowej nie ma też potrzeby eksportowania paliw, które można ulokować w kraju. Jednak sama produkcja krajowa nie zaspokaja popytu – szczególnie na takie paliwa jak olej napędowy czy gaz płynny LPG. Bilans obrotów międzynarodowych dla Polski w paliwach naftowych został przedstawiony na Rys. 14.

W 2020 r. przewaga szeroko rozumianego importu nad eksportem paliw była ponad czterokrotna. Zmniejszenie importu o 9% i eksportu o 30% spowodowało, że różnica w wielkości przywozu i wywozu paliw z kraju była niemal identyczna z obserwowaną przed rokiem. W imporcie dominuje olej napędowy i gaz płynny LPG. Eksport wymiarowany jest głównie przez ciężki olej opałowy, choć od momentu uruchomienia głębszego przerobu średnich destylatów w Grupie LOTOS na instalacji EFRA wysyłki zagraniczne tego gatunku paliwa znacznie spadły. Jeśli gospodarka polska odbuduje się po pandemii i będzie rosła, jak było to przed 2020 r. i jeżeli flota pojazdów poruszających się po polskich drogach też będzie wzrastać w tempie z ostatnich lat, to można ponownie założyć, że obecne proporcje między importem i eksportem paliw będą się zwiększać na rzecz importu. Rosnący rynek będzie wymagał większej ilości paliw, a ta będzie mogła być dostarczona tylko poprzez import. W perspektywie najbliższych lat raczej nie zmieni tego nawet efektywny wzrost ilości samochodów elektrycznych, które pojawiają się z dużą dynamiką na polskich drogach.

Polski bilans obrotów międzynarodowych sektora paliwowego będzie nadal kształtowany głównie przez import oleju napędowego i gazu płynnego LPG. Nowym zjawiskiem, po powrocie gospodarki do wzrostów, może być konieczność importu również benzyn silnikowych, na które popyt będzie coraz większy ze względu na coraz bardziej widoczny trend odejścia od pojazdów zasilanych olejem napędowym, przy jednoczesnym zwiększaniu ilości pojazdów poruszających się po polskich drogach. Ten wzrost będzie – w segmencie samochodów osobowych – realizowany głównie poprzez pojazdy benzynowe lub hybrydowo-benzynowe.

RYS. 13 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W 2020 R. [%]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



RYS. 14 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW PŁYNNYCH W 2020 R. [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów, danych własnych POPiHN

*) – obrót realizowany przez producentów krajowych

Wyszczególnienie	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
1	2	3	4
Benzyny silnikowe	648	287	361
Olej napędowy	5 273	295	4 978
LPG	3 770	43 *)	3 727
Paliwo lotnicze JET	0	194 *)	(-194)
Lekki olej opałowy	74	0	74
Ciężki olej opałowy	145	1 290	(-1 145)
RAZEM	9 910	2 109	7 801

Fot.: ANWIM



STACJE PALIW W POLSCE

Od 2018 r. w Polsce statystykę rynku stacji paliw prowadzi Urząd Regulacji Energetycznej. Baza liczbowa obiektów sprzedających paliwa płynne jest wciąż modyfikowana, ale z każdym rokiem jest też coraz bardziej dokładna. Podsumowania dla 2020 r. dokonano właśnie w oparciu o tę statystykę Urzędu oraz o informacje uzyskane od firm członkowskich POPIHN. W 2019 r. do Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego przystąpiła firma ANWIM S.A. będąca operatorem stacji pod logo MOYA, a w końcówce 2020 r. szeregi organizacji uzupełniła firma UNIMOT S.A. zawiadująca stacjami z brandem AVIA. Oba te fakty plus coraz bardziej wiarygodna informacja z URE sprawiają, że szacunki dotyczące sytuacji na polskim rynku paliw stają się coraz bardziej dokładne. Coraz bardziej, gdyż wciąż pojawiają się jeszcze informacje o stacjach działających bez koncesji, choć z roku na rok ta liczba zdecydowanie ma-

leje. Najnowsze szacunki organizacji pokazują, że sieć stacji paliw – obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy – liczyła na koniec ubiegłego roku 7 739 obiektów. W porównaniu do danych z końca 2019 r. ilość ta była większa o 111 obiektów. Wzrost liczby stacji paliw wynika z udzielenia nowych koncesji na sprzedaż paliw, coraz dokładniejszego określenia rynku, ale też ze zmiany tego rynku, który dostosowuje się do nowych realiów działania poprzez modyfikację struktury sieci stacji, nowe inwestycje czy liczne przejęcia.

Rynek dopasował się do nowych wymagań klientów związanych chociażby ze zmianą modelu sprzedaży, spowodowaną sytuacją epidemiologiczną w kraju. Odzwierciedlał przekształcenia wynikające z nowych inwestycji czy zmiany brandu stacji. Kontynuowano przejęcia obiektów od mniejszych operatorów na rzecz

RYS. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2018-2020 [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPIHN

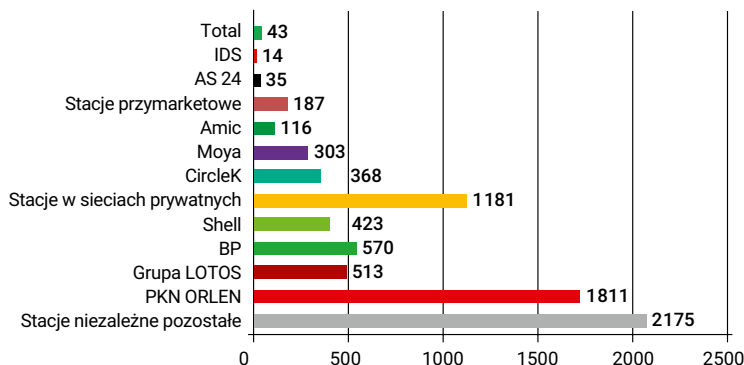
	2018 31.12.2018	2019 31.12.2019	2020 31.12.2020
Sieci stacji paliw			
Koncerny krajowe	2 282	2 306	2 324
Koncerny zagraniczne	1 512	1 543	1 569
Sieci niezależne (operujące pod wspólnym brandem)			
Pozostali operatorzy niezależni (około)	2 708	2 467	2 478
Sklepy	192	196	187
OGÓŁEM (około)	7 765	7 928	7 739

7 739

Liczba stacji paliw – obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy.

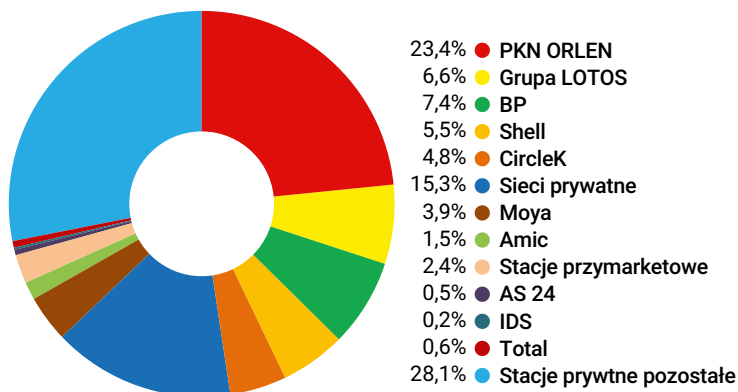
RYS. 16 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC 2020 R. [%]

Źródło: URE i dane własne POPiHN



RYS. 17 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC 2020 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



tych większych. Spektakularnym przykładem może tu być pozyskanie stacji e-MILA przez ANWIM S.A. czy zakończenie przejmowania stacji ARGE przez BP. Zmiany barw głównie realizowano w segmencie stacji niezależnych. Dokonywane były przez największe sieci krajowe, również te nienależące do koncernów paliwowych. Proces przeobrażania stacji w stronę modelu convenience store – czyli centrum zakupowo-usługowego, gdzie można zatankować pojazd i jednocześnie zrobić podstawowe zakupy, wypocząć podczas podróży, zrealizować usługi finansowe, zjeść posiłek czy dokonać prostych czynności serwisowych przy pojeździe został nieco spowolniony, czego należało się spodziewać w trudnej sytuacji ograniczeń pandemicznych. Na znaczeniu zyskała możliwość zakupów paliw bez konieczności odwiedzania budynku stacji paliw. Wykorzystywano do tego aplikacje zakupowe już przy dystrybutorze, a także możliwość tankowania na stacjach całkowicie bezobsługowych. Możliwość korzystania z dużej i małej gastronomii ograniczono wyłącznie do posiłków wydawanych do konsumpcji poza budynkami stacji paliw, a usługi hotelowe – jedynie do pobytów służbowych.

Stacje paliw działały w pełnym reżimie sanitarnym, dbając o bezpieczeństwo zdrowotne kupujących, ale też pracowników stacji paliw. Duży nacisk położono na dostępność niezbędnych środków dezynfekcyjnych w obiektach oraz w dystrybucji dla klientów stacji. Mimo trudnych warunków działania, poniesionych kosztów na dostosowanie obiektów do nowych warunków sanitarnych oraz strat uzyskanych na sprzedaży paliw, spowodowanych licznymi ograniczeniami w poruszaniu się obywateli, stacje ani na godzinę nie przestały pracować i zapewniły ciągłość zaopatrzenia paliwowego Polakom i pojazdom w transzycie. Na podkreślenie zasługuje też wsparcie udzielane przez firmy paliwowe



Fot.: BP EUROPA

Fot.: CIRCLE K POLSKA



służbom medycznym, na przykład „Darmowa kawa dla medyka”, obsługa pojazdów medycznych poza kolejnością czy zakupy sprzętu medycznego dla szpitali i służb ratowniczych.

Na koniec 2020 r. podział rynku pomiędzy spółki należące do POPiHN i pozostałych operatorów rynku kształtował się w proporcji 55 do 45%. Tym samym udział firm członkowskich organizacji wzrósł o 2 punkty procentowe. Firmy członkowskie działały na 4227 obiektach, a pozostali operatorzy na 3512. W podziale na kategorie właścicieli można wskazać, że w ogólnej liczbie stacji 30% należało do koncernów krajowych, 20% do koncernów międzynarodowych, 2,4% do hipermarketów oraz 47,3% do właścicieli prywatnych. W tej grupie zawierało się ponad 1000 stacji paliw, które należały do operatorów posiadających minimum 10 obiektów sprzedających paliwa pod jednym logo. W całym rynku stacji paliw udział tej grupy operatorów wyniósł 19,2%. Proces przejmowania stacji niezależnych przez operatorów o większym potencjale był kontynuowany również w ubiegłym roku. Tradycyjnie główną formą zasilania swoich sieci nowymi obiektami pozostała franczyza. I to zarówno w przypadku dużego koncernu krajowego czy międzynarodowego, jak i innego operatora prywatnego. Pozyskiwano też obiekty, choć rzadziej, przez zakup mniejszych sieci prywatnych. Spora grupa operatorów, dysponująca dobrymi lokalizacjami

dla swoich stacji, nadal działała samodzielnie, nie poddając się konsolidacji.

W 2020 r. czołówka rynku nie uległa zmianie. Nadal najwięcej stacji w Polsce posiadał PKN ORLEN. Drugie miejsce na liście utrzymała sieć BP, a kolejne należało do Grupy LOTOS. Koncerny krajowe, choć w coraz mniejszej skali, to jednak nadal operowały z wykorzystaniem czterech brandów: ORLEN i BLISKA w przypadku PKN ORLEN oraz LOTOS i LOTOS OPTIMA w przypadku Grupy LOTOS. Zielonych stacji PKN ORLEN z logo BLISKA ubyło o 11 obiektów i na koniec roku było ich tylko 25. Ilość ekonomicznych stacji Grupy LOTOS zmniejszyła się o 8 do 186. W obu firmach postępował proces ujednolicania barw i zaoferowania jednolitego standardu obsługi na wszystkich stacjach sieciowych. Wzrosła liczba stacji pracujących pod logo koncernów zagranicznych działających w Polsce. Na koniec 2020 r. pod ich brandami działało 1 569 obiektów – o 26 więcej niż w roku poprzednim. W segmencie niezależnym najlepszą dynamikę rozwoju notowała sieć MOYA, wchodząca od połowy 2019 r. do rodziny stacji firm członkowskich POPiHN. Dobrze rozwijały się też inne sieci prywatne, jak Grupa Pieprzyk, czy AVIA. Przy przejęciach dominowała franczyza, ale realizowano też zupełnie nowe inwestycje w ramach sieci koncernowych, dużych firm handlowych, a także niezależnych operatorów.



Fot.: AMIC POLSKA

Wstępne szacunki wartości sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w 2020 r. pokazały kwotę około 109 mld zł. Wolumen sprzedanych paliw na stacjach określono wstępnie na 26,7 mld litrów (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz). Wpływy do budżetu z tytułu zapłaconych od tej sprzedaży podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna) wyniosły około 65 mld zł.

Liczba stacji paliw w barwach koncernów krajowych wzrosła o 18 – podobnie jak w roku poprzednim. To skutek nowych inwestycji, przejęć, ale też porządków w dotychczas posiadanym majątku. Z sieci zostały usunięte stacje nierentowne, a niektórym wygasły i nie zostały odnowione umowy patronackie. Trwał proces rewitalizacji starszych stacji do nowych standardów obsługi.

W kraju rozrasta się sieć dróg szybkiego ruchu i autostrad, a Polacy coraz chętniej korzystają z tej nowej możliwości szybkiego podróżowania. W 2020 r. przy polskich autostradach funkcjonowało 90 stacji paliw, czyli o 6 więcej niż w roku poprzednim. Liderem w tej kategorii stacji pozostał PKN ORLEN, który obsługiwał

36 takich punktów tankowania pojazdów, zlokalizowanych głównie przy Miejscach Obsługi Podróżnych (MOP). Grupa LOTOS prowadziła 23 takie obiekty, BP miała ich 16, a SHELL 12. Stawkę uzupełniał CircleK, który miał 2 obiekty tego typu. Te punkty, jak również nowe stacje przy drogach szybkiego ruchu, zmieniają geografie tankowania pojazdów. Mimo, że w omawianej grupie stacji paliwa są zwykle droższe niż na pozostałych stacjach, to kierowcy i tak z nich korzystają, nie chcąc tracić czasu na poszukiwanie alternatywnych (tańszych) punktów zlokalizowanych w pobliżu drogi głównej. Tracą więc klientów te stacje, które do niedawna były naturalnym punktem tankowania przed wjechaniem na drogę ekspresową.

PKN ORLEN w 2020 r. wynikowo powiększył swoją sieć stacji paliw o 11 obiektów i na koniec roku miał ich 1811. Firma systematycznie zmniejsza ilość stacji operujących pod logo BLISKA – na koniec 2020 r. było ich już tylko 25, o 11 mniej niż na koniec poprzedniego roku. Obiekty funkcjonujące jeszcze do niedawna w zielonych barwach ORLEN-u często działają już pod głównym logo koncernu. Firmie przybyła też jedna stacja autostradowa.

Grupa LOTOS zakończyła rok, posiadając 513 stacji paliw – o 7 więcej niż na koniec roku poprzedniego. Pod logo LOTOS OPTIMA funkcjonowało jeszcze 186 stacji – o 8 mniej aniżeli przed rokiem. Podobnie, jak w PKN ORLEN, część stacji zmieniła logo na LOTOS. Firma uruchomiła 2 nowe stacje autostradowe.

Swoje sieci rozbudowały też koncerny zagraniczne działające w Polsce. Wicelider rynku – firma BP – na koniec 2020 r. posiadała 570 stacji, Shell Polska dysponował siecią 423 stacji, z czego 14 działało w formacie bezobsługowym, a Circle K na koniec roku posiadał 368 stacji – o 15 więcej niż w 2019 r. Amic Polska miał 116 stacji, co oznacza, że przez rok nie zmienił stanu posiadania. Marka TOTAL była obecna na 43 stacjach paliw, czyli firmie przybyło 5 obiektów. Wszystkie stacje tej firmy nadal działają tylko na zasadzie franczyzy. Firma ANWIM, która od połowy 2019 r. jest członkiem POPIHN, zarządzała 303 stacjami oznaczonymi logo MOYA, a to oznacza, że w jej sieci przybyło 59 obiektów.

Podobnie, jak w latach poprzednich, również w 2020 r. zmniejszył się segment stacji tzw. niezależnych. Pewna ilość firm uległa likwidacji, części zweryfikowano pozytywnie lub negatywnie koncesje, powstały też nowe obiekty, a część zmieniła logo na sieciowe. Przyjmując nomenklaturę POPIHN (sieci niezależne to takie, w których pod wspólnym logo występuje co najmniej 10 stacji), ta grupa operatorów zwiększyła liczebność do 1181 obiektów. Najbardziej aktywną siecią prywatną w 2020 r. była MOYA, która urosła w ciągu minionego roku o 24%. To kolejny rok intensywnego rozwoju firmy (dla przypomnienia w 2019 r. sieć urosła o 20%), która obecnie jest już członkiem POPIHN. Aktywni byli też tacy operatorzy jak Pieprzyk czy UNIMOT, który rozwijał brand AVIA i na koniec roku posiadał już 61 stacji w tej sieci. Oznacza to, że do sieci dołączyło 11 obiektów do tej pory funkcjonujących w formule niezależnej. Od grudnia 2020 r. firma ta jest również w gronie firm POPIHN. W miarę, jak poszczególne prywatne marki będą wzrastać, rosnąć też będzie atrakcyjność przystępowania do tego typu aliansów dla pozostałych niezależnych operatorów. Tym bardziej, że w tego typu zrzeszeniach obowiązują nieco luźniejsze reguły działania niż w sieciach dużych koncernów. Dla wielu operatorów prywatnych stanowi to istotną przesłankę przy zmianie logo na swoich stacjach. Po zsumowaniu, stacje tej grupy operatorów stanowią już drugą pod względem ilości formację zorganizowanych obiektów, realizujących detaliczną sprzedaż paliw. Ich stacje stają się coraz bardziej rzeczywistą konkurencją dla dużych koncernów paliwowych i to już nie tylko regionalnie, ale w skali całego kraju.

Liczba stacji będących własnością super i hipermarketów zmalała w 2020 r. o 9 i liczyła 187 obiektów. Zmiana in minus, to skutek wycofywania się z rynku polskiego firmy TESCO, której sieć została częściowo przejęta przez innych operatorów. Sieci sklepowe, choć stanowią niewielki procent w całym rynku paliw, to jednak – oferując kierowcom niższe ceny paliw niż u konkurencji – sprzedają duże ilości paliw i ich udział w rynku sprzedaży detalicznej jest zwykle 3. razy większy aniżeli w rynku stacji handlowych paliwami. Na zapowiadane jeszcze w poprzednim roku tempo realizacji nowych obiektów przy tego typu placówkach handlowych wpłynęło zapewne ograniczenie handlu związane z rygorami pandemicznymi.

Coraz bardziej szczegółowe i dokładne dane z bazy URE dotyczące infrastruktury paliwowej w Polsce z jednej strony i coraz więcej firm skupionych w POPIHN z drugiej strony, pozwalają dość precyzyjnie oszacować liczbę stacji paliw działających jeszcze w formule pełnej niezależności w kraju. Ten segment rynku wprawdzie podlega ciągłym przekształceniom, co jest pewnego rodzaju utrudnieniem przy jednoznacznym określeniu, ile rzeczywiście stacji niezależnych funkcjonuje w Polsce, to coraz bliżej jest osiągnięcia wyniku rzeczywistego. Z pozyskanych informacji wynikało, że na koniec 2020 r. takich stacji działających samodzielnie lub w niewielkich lokalnych sieciach, było na polskim rynku niecałkowicie 2,5 tysiąca. Liczono tylko ogólnodostępne stacje, sprzedające co najmniej 2 gatunki paliw (BS i ON). Oprócz nich funkcjonuje też jeszcze pewna ilość stacji, które sprzedają wyłącznie autogaz lub tylko olej napędowy, ale te stanowią już znaczącą mniejszość w stosunku do opisywanych powyżej i nie są uwzględniane w przedstawionych analizach.

Rys. 17 przedstawia procentowy podział „tortu”, jakim jest polski rynek stacji paliw, dla poszczególnych grup operatorów detalicznych. W stosunku do roku poprzedniego najbardziej znacząco, bo o 4 punkty procentowe, swój udział w tym „tortu” zwiększyła grupa określana jako „sieci prywatne” skupiająca firmy, z których każda dysponuje przynajmniej 10 stacjami paliw pod wspólnym logo. Ta integracja firm niezrzeszonych z koncernami, ale tworząca dla nich coraz wyraźniejszą konkurencję, spowodowała jednocześnie zmniejszenie o te właśnie 4 punkty procentowe udziału pozostałych stacji niezależnych w całym rynku stacji. Pozostałe firmy, w tym najwięksi operatorzy sieciowi, praktycznie utrzymali swoją pozycję i udziały z roku poprzedniego.

Nowym elementem pojawiającym się na stacjach paliw od dwóch lat są ładowarki do samochodów elektrycznych. W kraju rośnie ilość rejestrowanych aut zasilanych prądem z baterii, a tym samym rozszerza się, w zakresie udostępnienia usługi ładowania akumulatorów tych pojazdów, oferta stacji sprzedających dotychczas tylko paliwa naftowe. Według danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych w kraju na koniec 2020 r. funkcjonowały 1364 punkty ładowania, z czego 452 oferowało ładowanie szybkie (DC), a 912 ładowanie wolne (AC). Z tej liczby, jak udało się ustalić POPIHN, 105 ładowarek szybkich i 45 wolnych było zainstalowanych na stacjach sprzedających klasyczne paliwa płynne. To 23% ładowarek szybkich i 5% ładowarek wolnych. Tego typu oferta stacji paliwowych – szczególnie dotycząca ładowarek szybkich – zapewne będzie się w przyszłości powiększać corocznie wraz ze wzrostem rejestracji pojazdów elektrycznych.

109 mld zł

Szacunkowa wartość sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w 2020 r.

RYNEK SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW PŁYNNYCH pokazany na podstawie działalności stacji paliw firm członkowskich POPiHN

Jak co roku POPiHN dokonuje analizy zjawisk i trendów zachodzących na krajowym rynku detalicznej sprzedaży paliw płynnych w oparciu o dane uzyskane od firm członkowskich organizacji. Reprezentatywność próby, na podstawie której oceniamy zmiany zachodzące na rynku zwiększyło włączenie do organizacji w 2019 r. firmy ANWIM S.A., zawiadującej siecią stacji MOYA, a w 2020 r. firmy UNIMOT S.A., która administruje stacjami pod logo AVIA. Tym samym, sieć stacji paliw firm członkowskich POPiHN wzrosła – z uwzględnieniem stacji partnerskich Slovnaft – do 4227 obiektów i stanowiła na koniec omawianego roku 55% wszystkich stacji paliwowych – ogólnodostępnych i sprzedających co najmniej 2 gatunki paliw, czyli benzyny silnikowe oraz olej napędowy – działających w Polsce.

Uzupełnieniem informacji pozyskiwanych od spółek członkowskich POPiHN jest, aktualizowana na bieżąco,

baza infrastruktury paliw płynnych prowadzona przez Urząd Regulacji Energetyki. Korzystając z tych dwóch powyższych źródeł informacji można było w 2020 r. określić rzeczywistą liczbę punktów sprzedaży paliw, a następnie spróbować odnieść zaobserwowane u największych operatorów rynku trendy do całego rynku stacji paliw w Polsce. Było to też możliwe dzięki stałemu podążaniu mniejszych sieci stacji paliw za trendami panującymi u największych udziałowców rynku detalicznego. Pewne różnice występują w detalach, ale generalnie trendy są zgodne, niezależnie od ilości posiadanych obiektów w sieci. Organizacja szacuje, że w kraju – w formule przyjętej do analizy (stacje ogólnodostępne i sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy) – funkcjonowało na koniec 2020 r. nieco ponad 7,7 tys. stacji paliw.

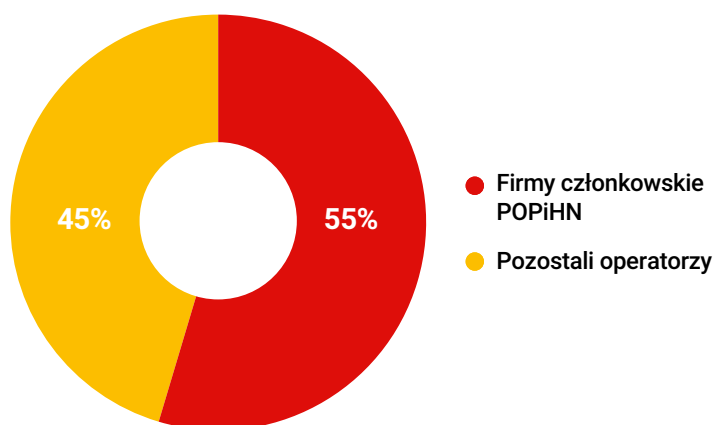
Próba wybrana do analizy obejmuje zatem około 55% rynku. Pozostała część należy do operatorów niezależnych, od których uzyskanie jakichkolwiek informacji o wynikach rynkowych jest bardzo trudne. Ocena całego rynku jest więc oszacowaniem dokonany przez przeniesienie wyników i doświadczeń największych operatorów na pozostałą część rynku i bardziej wskazuje trendy niż rzeczywiste działania mniejszych operatorów, szczególnie tych, którzy nie są powiązani w aliance czy grupy zakupowe.

Stacje działające pod znakami firm członkowskich POPiHN zrealizowały w 2020 r. w kraju około 71% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych, około 49% oleju napędowego oraz 4% autogazu. Takie wielkości udziałów upoważniają do pokazania trendów i zmian zachodzących na całym rynku detalicznej sprzedaży paliw. Przeważająca w całej puli stacji paliw ilość stacji firm członkowskich organizacji pozwala również na ocenę tego, co działo się na stacjach oprócz sprzedaży paliw. Mowa tu o sprzedaży w sklepach działających na stacjach paliw oraz o działalności usługowej, jak mała i duża gastronomia, wypoczynek w podróży, czy podstawowe czynności związane z serwisem pojazdów samochodowych. Standardy obsługi oraz zakres usług dodatkowych wprowadzanych przez liderów rynku są zwykle w następnej kolejności powielane przez inne firmy, prowadzące sprzedaż paliw do pojazdów. Trzeba jednak zauważyć, że w tej grupie operatorów mile widziana jest pewnego rodzaju dowolność i większe dostosowanie do oczekiwań lokalnych w zakresie zakupu paliw i zaopatrzenia sklepowego. W reżimie franczyzowym takie poluzowanie zasad jest trudniejsze, a często wręcz wykluczone.

Najbardziej istotne zmiany obserwowane na rynku detalicznej sprzedaży paliw i w działalności stacji paliw w sieciach firm członkowskich POPiHN pokazuje Rys. 19. W porównaniu do 2019 r. sprzedaż paliw standardowych wykazała – odmiennie niż przed rokiem i z powodów opisanych w poprzednich rozdziałach Raportu – ujemną dynamikę. Dotyczyło to również – podobnie jak przed rokiem, choć wtedy decydowały ceny paliw – sprzedaży paliw premium. Należy jednak zaznaczyć, że procentowe spadki tego gatunku benzyn były niższe niż benzyn standardowych. Sporo niższe aniżeli rok wcześniej ceny benzyn wysokooktanowych i uszlachetnionych zachęcały do ich zakupu. Ta rela-

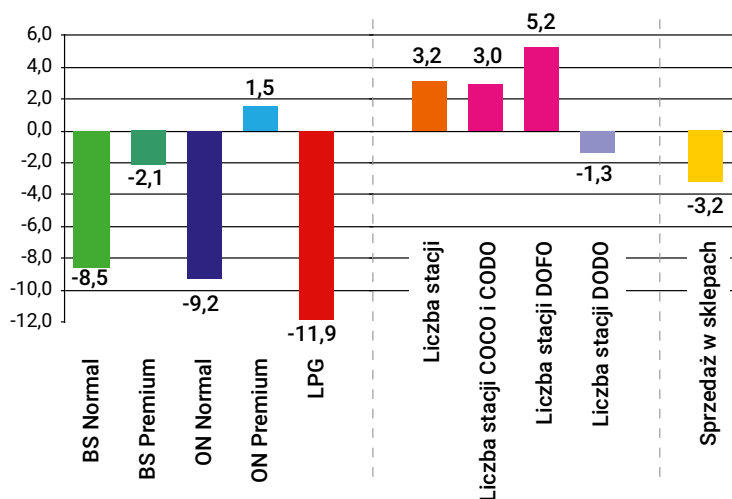
RYS. 18 RYNEK STACJI PALIW W POLSCE [%]

Źródło: dane URE i własne POPiHN



RYS. 19 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA STACJACH W 2020 R. W STOSUNKU DO 2019 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



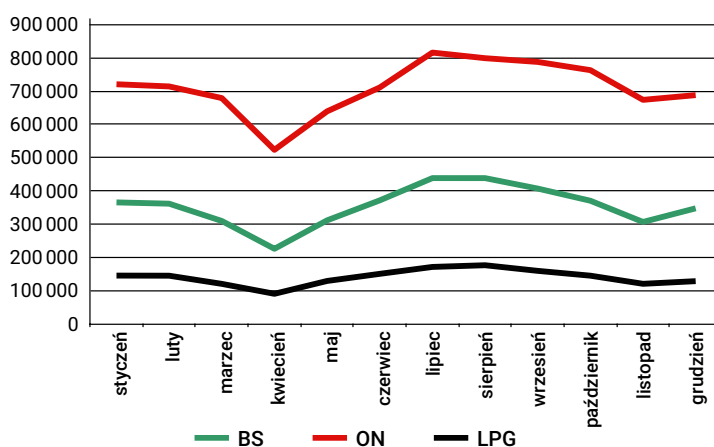
cja dotyczyła też oleju napędowego, dla którego gatunek premium sprzedawał się nawet lepiej niż przed rokiem. Duże – a wręcz najwyższe ze wszystkich gatunków paliw – spadki popytu zanotowano dla autogazu. Wzrosła ilość stacji pod znakami firmowymi firm członkowskich POPiHN. Firmy te najwięcej stacji pozyskały stosując formułę franczyzy (DOFO), ale wzrosła też ilość stacji własnych – często budowanych od podstaw – działających w ramach największych sieci. Takie ruchy oznaczają, że nadal postępowała konsolidacja rynku stacji paliw wokół największych operatorów zarówno koncernowych, jak i tych z segmentu niezależnego. Świadczy o tym również zmniejszenie ilości stacji działających w formule DODO.

Obroty sklepów stacyjnych, oferujących oprócz akcesoriów samochodowych coraz większy asortyment towarów FMCG, a także innych potrzebnych w życiu codziennym oraz rozbudowujących segment gastronomiczny i obsługi pojazdów, wyraźnie spadły w stosunku do wyniku z roku poprzedniego. Był to skutek ograniczeń pandemicznych. Wraz z rozwojem i modernizacją sieci stacji rosła też liczba sklepów zlokalizowanych przy tych obiektach. Operatorzy stacji paliw dobrze już wiedzą, że tym, co może przyciągnąć kierowców, ale też coraz częściej klientów niezmotoryzowanych jest kompleksowa i dopasowana regionalnie oferta handlowa i usługowa. Dlatego trwa jej ciągła rozbudowa. Czas pandemii kiedyś się skończy, a wtedy nowe inwestycje zaowocują nowymi dochodami, pozwalającymi na utrzymanie stacji paliw i godziwe zarobki dla pracowników.

Paliwa typu premium, z nazwami własnymi nadanymi przez firmy paliwowe sprzedawane były głównie przez stacje będące własnością koncernów paliwowych. Trzeba jednak zaznaczyć, że w ten segment sprzedaży weszły też firmy niezależne, przygotowując własne paliwa o wyższych parametrach eksploatacyjnych, a część niezależnych operatorów sprzedawała też benzyny wysokootankowe. W 2020 r. wzrosła sprzedaż oleju napędowego typu premium, a dynamika spadku sprzedaży benzyn premium była niższa od dynamiki dla benzyn standardowych. Sprzedaży paliw uszlachetnionych sprzyjały niższe niż przed rokiem ceny tych paliw. Fakt ten wykorzystali kierowcy, którzy już w latach poprzednich poznali pozytywny wpływ tego typu paliw na stan silników w pojazdach oraz na prośrodowiskowe zalety ich stosowania. Podobnie, jak w latach poprzednich, paliwa te były droższe od standardowych o 25 – 35 gr/l, ale utrzymujący się przez długi czas poziom ceny poniżej 5 zł/litr był dużą zachętą do kupowania. Udział gatunku premium w całości sprzedaży benzyn silnikowych firm członkowskich POPiHN był nieco wyższy niż w latach poprzednich i wyniósł około 11%, a w całości rynku krajowego benzyn na poziomie 8,5%. Dla oleju napędowego te wyniki to nieco ponad 13% w rynku sprzedaży firm POPiHN i 5,5% w całości rynku krajowego. Tym samym udział procentowy paliw wysokogatunkowych w sprzedaży całkowitej paliw ciekłych wzrósł. Ponadto, uplasowano na rynku większy wolumen tej sprzedaży. Zatem, przy sprzyjających cenach, kierowcy coraz bardziej doceniają aspekty eksploatacyjne, związane z zakupem lepszych gatunkowo paliw i są skłonni kupować ich coraz więcej – nawet kosztem większych wydatków niż w przypadku zakupu tej samej ilości paliwa standardowego.

RYS. 20 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W 2020 R. [m³]

Źródło: Dane własne POPiHN



W 2020 r. przygotowane prognozy POPiHN zakładały wzrost sprzedaży standardowej benzyny 95 i podstawowego oleju napędowego, co według dostępnych wtedy danych było jak najbardziej realne. Niestety, pandemia i związane z nią ograniczenia wszystko pozmieniły. Wprawdzie rok zaczął się dobrze i przez pierwsze dwa miesiące sprzedaż rosła, to już od marca trend się diametralnie zmienił. W rezultacie, w całym 2020 r. na stacjach koncernowych, ale też i na pozostałych, sprzedano mniej paliw standardowych niż przed rokiem. Stacje firm członkowskich POPiHN odnotowały 9% spadek sprzedaży podstawowych benzyn silnikowych i 9% zmniejszenie sprzedaży standardowego oleju napędowego. Rynek oleju napędowego nieco ratowała sprzedaż poza stacjami benzynowymi – do bezpośrednich odbiorców hurtowych – co dało ostatecznie efekt mniejszego spadku sprzedaży tego gatunku paliwa dla całego rynku niż w przypadku benzyn silnikowych, które prawie w całości sprzedaje się poprzez stacje paliw. Jeszcze raz siła polskiej gospodarki, dla której olej napędowy jest podstawowym paliwem transportowym, mimo działania w trudnych warunkach pandemicznych, zadziałała stabilizująco na poziom sprzedaży tego nośnika energii.

W 2020 r. firmy członkowskie POPiHN, głównie poprzez pozyskiwanie nowych obiektów w formule DOFO spośród stacji należących do prywatnych operatorów, zwiększyły swój stan posiadania. Oprócz tej najsukcesowniej obecnie metody pozyskiwania nowych obiektów do sieci realizowano też nowe inwestycje, zwiększając stan stacji działających w formule COCO i CODO. Rezygnowano za to nadal ze współpracy z firmami prowadzącymi stacje w ramach umów DODO.

Dla operatorów niezależnych franczyza – podobnie jak w latach poprzednich – była głównym sposobem rozbudowy marki, choć notowano też w tej grupie realizacje zupełnie nowych obiektów.

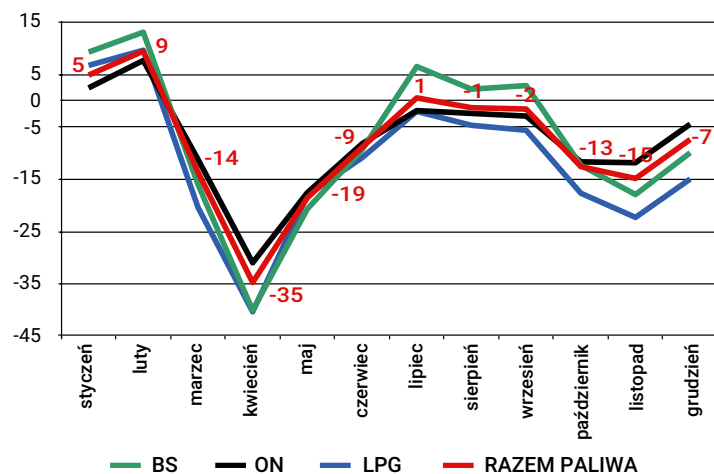
Większa ilość stacji paliw firm członkowskich POPiHN wpłynęła równocześnie na zwiększenie o 3% ilości posiadanych sklepów działających w ramach tych stacji, przy czym dynamika liczby czynnych obiektów tego typu na koniec roku wzrosła o prawie 4%. Za zwiększeniem ilości placówek niestety nie podążyła wyższa



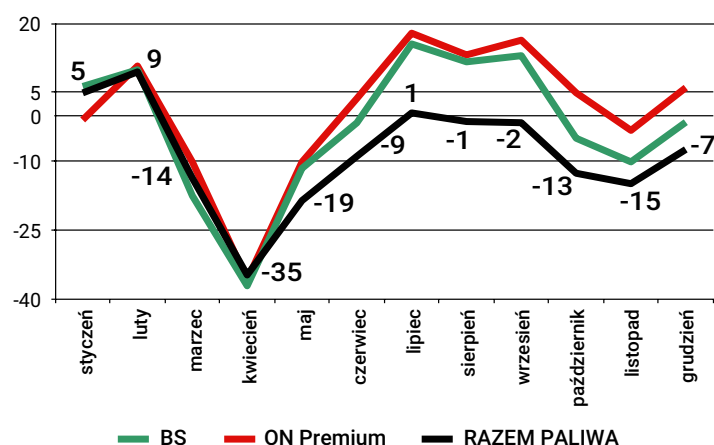
Fot.: ANWIM

RYS. 21 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W 2020 R. [m-c/m-c w %]

Źródło: Dane własne POPiHN


RYS. 22 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W 2020 R. [m-c/m-c w %]

Źródło: Dane własne POPiHN



sprzedaż. Jednoznaczna tego przyczyną były ograniczenia w przemieszczaniu się wymuszone przez pandemię. Takie obniżenie dotyczyło łącznej ilości sklepów, jak też pojedynczego sklepu, choć zdarzały się miejsca, gdzie obroty były korzystniejsze niż przed rokiem.

Sprzedaż sumaryczna w segmencie obrotu sklepów na stacjach paliw firm POPiHN obniżyła się o 3,2%, a dla statystycznego pojedynczego sklepu obroty spadły o 6,1%. To właśnie skala oddziaływania pandemii. Wyniki ratowały nieco zakupy realizowane w wolne od handlu weekendy. Widać jednak było, że Polacy w te wolne dni weekendowe coraz bardziej odzwyczajają się od robienia zakupów. W tej trudnej sytuacji nawet rozszerzenie oferty (np.: o środki ochrony i higieny osobistej) i zakresu asortymentów przy rosnącej ilości sklepów nie przyniosło dodatniego wyniku sprzedaży, a jedynie ograniczyło nieco spadki. Skuteczność działania sklepu zależy w dużej mierze od częstotliwości odwiedzin stacji paliw z racji tankowania pojazdu, a taka aktywność w 2020 r. mocno uległa ograniczeniu.

Rys. 20 przedstawia sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPiHN w układzie miesięcznym. Wyraźnie widać moment uderzenia pandemii, ale też zaznaczoną sezonowość sprzedaży, dobitniejszą niż w roku poprzednim. Można to zinterpretować chęcią odreagowania Polaków w momencie rozluźnienia obostrzeń epidemicznych w miesiącach wakacyjnych. Wyniki końcowych miesięcy roku odwzorowują wprowadzenie ponownych ograniczeń.

W 2020 r. najmniejszą dynamikę spadku sprzedaży zanotowały stacje firm członkowskich POPiHN działające w formule DOFO i było to (-4%). Dla stacji COCO i CODO ten spadek wyniósł (-9%), a dla DODO (-12%). Pewien wpływ na taki wynik miał większy przyrost ilości stacji franczyzowych niż stacji w pozostałych grupach, ale też lokalizacja poszczególnych grup stacji, co objawiło się wydatnie w okresie pandemii. Podobne relacje spadkowe, jak dla wszystkich gatunków paliw łącznie, obserwowano też dla poszczególnych gatunków paliw. Również w takim podziale najmniejsze spadki notowano dla stacji franczyzowych.

Stacje paliw wypracowały średniorocznie marże ze sprzedaży paliw na nieco wyższym poziomie niż w roku poprzednim, choć nadal zbyt niskie, aby pozwoliły na utrzymanie działania stacji tylko ze sprzedaży paliw. Wpływ na poziom marż miały relatywnie korzystne poziomy cenowe w detalu, co umożliwiało nieco większe zyski operatorów ze sprzedaży każdego litra paliwa. Sklep na stacji paliw pozostawał jednak głównym miejscem wypracowywania zysków z działalności całego obiektu, jakim jest stacja. Tylko bardzo wyspecjalizowane lub rozbudowane firmy mogą sobie pozwolić na posiadanie obiektów, których jedynym zadaniem jest dostarczenie paliwa do pojazdu. Pandemia znacznie ograniczyła dochody uzyskiwane ze sprzedaży sklepowej, w tym głównie z usług gastronomicznych.

Dynamikę zbytu paliw na stacjach firm członkowskich POPiHN w poszczególnych miesiącach 2020 r. przedstawiono na wykresie (Rys. 21).

Po dobrych pierwszych dwóch miesiącach roku nastąpił spadek sprzedaży do poziomu (-35%), a dla niektórych paliw nawet do (-40%). W miesiącach wakacyjnych była nadzieja na wzrosty popytu. Notowano je na przykład dla benzyn silnikowych, ale ponowne wprowadzenie ograniczeń pandemicznych na jesieni znów obniżyło zakupy o 15%. Wakacje przy złagodzonej chorobie Polacy spędzili w kraju, co przełożyło się też na zakupy paliw.

Dla całego roku średni spadek dynamiki sprzedaży paliw na stacjach firm członkowskich POPiHN wyniósł 8,4%, przy czym dla oleju napędowego było to 8%, dla benzyn też 8%, a dla autogazu 12%.

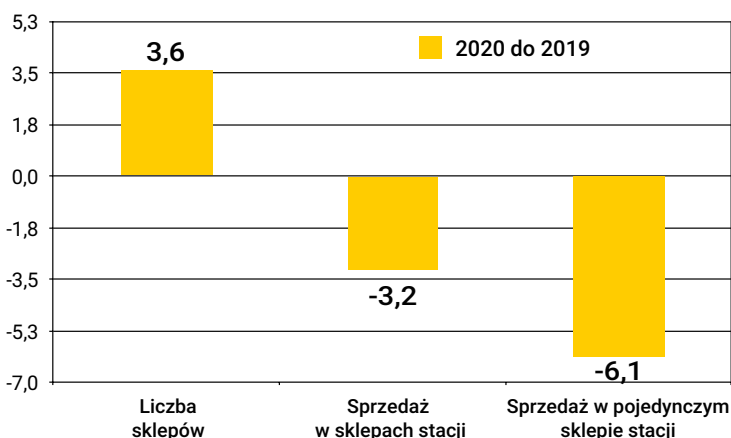
Analiza danych, dotyczących dynamiki handlu benzynami i olejem napędowym w spółkach członkowskich organizacji oraz wyników łącznej oficjalnej konsumpcji tych paliw w kraju, wskazuje na podobne poziomy spadku dla benzyn silnikowych i wyższe spadki dla sprzedaży oleju napędowego. Autogaz lepiej sprzedawał się na stacjach z logo firm POPiHN niż na stacjach niezależnych.

Wyniki sprzedaży ogółem ratowała nieco sprzedaż paliw premium, które, mimo że były droższe od standardowych, to sprzedawały się od nich z mniejszą dynamiką spadków. W przypadku benzyn była to relacja odpowiednio (-8%) do (-2%), a w przypadku oleju napędowego (-8%) do (+2%).

W Raporcie za 2019 r. POPiHN zakładała, że przy obserwowanych wtedy poziomach cen i trendach na rynku zakupu nowych i używanych samochodów dynamika wzrostu rynku paliw uszlachetnionych powinna przyspieszyć. Być może – biorąc pod uwagę wyniki z początku roku, miesiące wakacyjnych oraz z końcówki 2020 r. – ta prognoza by się sprawdziła, gdyby nie pandemia, która diametralnie zmieniła rynek. W przypadku benzyn dobre wyniki sprzedaży w wymienionych okresach nie zdołały spowodować dodatniego wyniku dla całego roku (-2%). Lepiej było w przypadku oleju napędowego, dla którego średniorocznie wykazano 1,5 % wzrost zakupów. Można założyć, że po opanowaniu pandemii i zdjęciu ograniczeń z nią związanych, wciąż jest miejsce na wzrost sprzedaży paliw premium, tym bardziej, że mogą powrócić do nas ostre zimy, planuje się wprowadzenie do obrotu benzyny E10 ze zwiększoną zawartością alkoholu w paliwie standardowym, a Polacy zamierzają, jak wynika z badań rynkowych, kupować nowe i coraz młodsze używane pojazdy, a to właśnie takie zakupy sprzyjają uszlachetnionym paliwom. Jeśli tylko warunki cenowe nie wpłyną

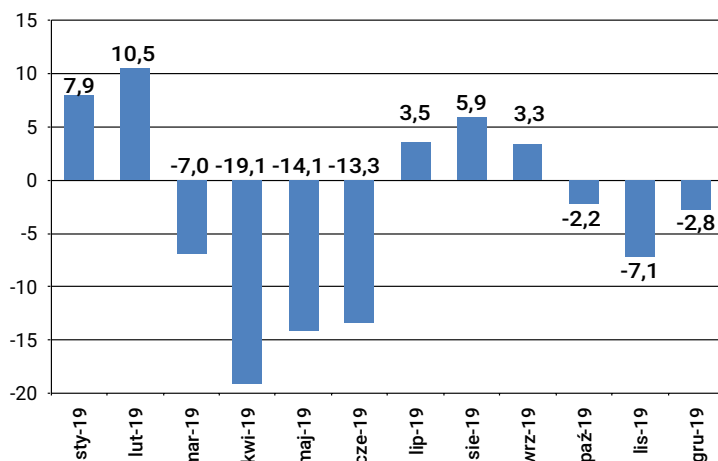
RYS. 23 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W 2020 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN



RYS. 24 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W SKLEPACH FIRM POPiHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2020 R. W STOSUNKU DO 2019 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN

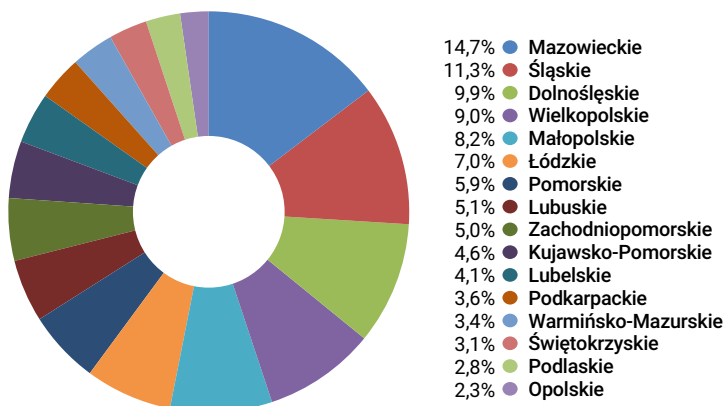


na ograniczenie tego rynku – a są one zawsze papierkiem lakmusowym dla paliw premium – to już od 2021 r. można się spodziewać dodatnich wyników sprzedaży w porównaniach rok do roku.

Wykorzystując informacje z firm członkowskich POPiHN oraz oficjalną bazę logistyki paliwowej URE ustalono, że na koniec 2020 r. działało w kraju około 7,7 tys. stacji paliw ogólnodostępnych i sprzedających co najmniej 2 gatunki paliw (BS, ON). Stacji posiadających logo firm członkowskich organizacji (bez stacji partnerskich Slovnaft – bo z tej sieci POPiHN nie posiada danych) było 4149, z czego 4093 prowadziło na koniec roku sprzedaż paliw. Pozostała część podlegała remontom lub modernizacji. Tym samym liczba stacji aktywnych zwiększyła się o ponad 3%. Na ten przyrost złożyły się nowe inwestycje, uruchomienie części stacji po okresie modernizacji i przejęcie części stacji od sektora niezależnego. W grupie trwały prace nad optymalizacją

**RYS. 25 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW
SILNIKOWYCH FIRM POPIHN W POLSCE W 2020 R. [%]**

Źródło: Dane własne POPiHN



lokalizacji stacji w sieciach i polityką sprzedażową prowadzoną w trudnych warunkach rynkowych. Zmierzano to z jednej strony do rozwiązania części umów o współpracy, a z drugiej do podpisania wielu nowych. Rezultatem zmian był wzrost ilości stacji własnych w grupie POPiHN o 3% do 2879 i stacji działających w ramach franczyzy o 5,2% do 976. Format DODO zmniejszył się o 1,3% do 294 obiektów.

Zwiększenie ilości stacji paliw należących do firm członkowskich POPiHN skutkowało wzrostem ilości

sklepów działających na tych stacjach paliw. Łącznie, na koniec 2020 r. w formule COCO+CODO były zarejestrowane 3064 sklepy (o 93 więcej, niż w 2019 r.), a z tej liczby 3020 (o 105 więcej, niż w 2019 r.) prowadziło działalność handlową na koniec roku. Niestety, w trudnej rzeczywistości pandemicznej, ze wzrostem ilości sklepów nie wzrastały obroty w tych placówkach. POPiHN nie dysponuje informacjami ze wszystkich sklepów, które działają przy stacjach z logo firm członkowskich organizacji. Formuła DOFO i DODO dopuszcza pewnego rodzaju swobodę w zakupach artykułów do sklepu i pewne odstępstwa od polityki sprzedażowej realizowanej w przypadku sklepów na stacjach CODO i COCO. Tym samym, franczyzodawcy nie mają pełnych danych o sprzedaży sklepowej w obiektach innych niż stacje własne. Do analiz użyto zatem tylko informacji otrzymanych od spółek zrzeszonych z ich sklepów działających na stacjach CODO i COCO i aktywnych na koniec 2020 r. Liczbę takich obiektów określono na 2707 – w stosunku do 2019 r. oznacza to wzrost o 60. Obroty sklepowe tej grupy placówek handlowych zmalały łącznie o 3,2% i wyniosły około 5,9 mld zł. Obroty pojedynczego sklepu spadły o 6,1% i kształtowały się średnio na poziomie około 2 mln zł.

Jak widać z wykresu 23, ani zwiększenie oferty handlowej, ani większa ilość wolnych od handlu wielkopowierzchniowych niedziel, ani wreszcie kolejna transza noworejestrowanych pojazdów w kraju, nie zdołały powstrzymać spadków sprzedaży. Ograniczenia pandemiczne i związane z tym zmniejszenie wizyt kierowców oraz niezmotoryzowanych klientów na stacjach paliw, a także możliwość serwowania gastronomii tylko na wynos, przyniosły znaczące spadki obrotów w omawianych



Fot.: UNIMOT

Fot.: TOTAL



objektach. Stacje paliw – szczególnie w mniejszych miejscowościach – były często jedynymi punktami zaopatrzenia ludności w najpotrzebniejsze artykuły – w tym do ochrony osobistej przeciw oddziaływaniu COVID-19 – w miejscowościach pozbawionych apteki czy sklepu spożywczego, działającego w niedzielę lub w godzinach nocnych. Stacje i zlokalizowane na nich sklepy działały bez przerw, zapewniając pracownikom i klientom należytą ochronę przeciwepidemiczną – zarówno na zewnątrz w obszarze dystrybutorów, jak i w sklepie.

Wykres 24 obrazuje łączną sprzedaż sklepów przy stacjach paliw w poszczególnych miesiącach roku w porównaniu do analogicznych miesięcy 2019 r. Wyraźnie widać dobry początek roku, okres pierwszego lockdownu, zmniejszenie restrykcji w okresie wakacyjnym i ponowny wzrost obostrzeń pandemicznych w końcówce roku. W tak trudnej sytuacji obniżenie wolumenu sprzedaży tylko o nieco ponad 3% należy uznać za wynik bardzo dobry.

Ograniczenia pandemiczne tylko w niewielkim stopniu zmieniły geograficzny rozkład sprzedaży paliw silnikowych w Polsce. Informacje do tego zestawienia zostały pozyskane od firm członkowskich POPiHN, ale można je z dużym prawdopodobieństwem uogólnić dla całej sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce. Tradycyjnie, najwięcej paliw samochodowych sprzedawano w województwie mazowieckim, a najmniej notowano w województwie opolskim. Sprzedaż w 5 województwach wciąż przekracza wielkość

sprzedaży w pozostałych 11 województwach. Zmianę udziału sprzedaży w największym wymiarze notowano na Śląsku (o +2 punkty procentowe). Dla pozostałych województw zmiana udziałów nie przekraczała 1 punktu procentowego na plus lub minus.

Wykres dotyczy łącznej sprzedaży benzyn silnikowych, oleju napędowego i autogazu. Dla każdego z tych gatunków paliw osobno notuje się niewielkie odstępstwa od tego rozkładu, jednak są one na tyle małe, że można przyjąć, iż uogólnienie w pełni pokazuje rynek detalicznej sprzedaży paliw silnikowych w kraju.

OGRANICZENIA PANDEMICZNE TYLKO W NIEWIELKIM STOPNIU ZMieniŁ GEOGRAFICZNY ROZKŁAD SPRZEDAŻY PALIW SILNIKOWYCH W POLSCE.

PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO 2030 R.

Pandemia COVID-19 spowodowała zmiany w całej gospodarce światowej. Nie oparł się im też rynek ropy i gotowych produktów naftowych. Znaczne redukcje zapotrzebowania na produkty naftowe – również w Polsce – doprowadziły też do modyfikacji scenariuszy popytu na paliwa płynne opracowywanych corocznie przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego. Nową wersję przygotowano w oparciu o najnowsze trendy obserwowane na rynku światowym i krajowym przy wykorzystaniu wiedzy eksperckiej pracowników firm członkowskich i biura organizacji. Wzięto pod uwagę dostępne dane o konsumpcji paliw w kraju za 2020 r. i uwzględniono trendy z lat poprzednich. Przeanalizowano różne wersje możliwej skuteczności zwalczania pandemii i ewentualnych zmian nawyków społeczeństwa, które mogą się utrwalić nawet przy braku zagrożeń epidemicznych. Znacznie odbiegające, od prognozowanych jeszcze rok temu, wyniki konsumpcji benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG oraz lekkiego oleju opałowego wskazują, z jak delikatną materią mamy do czynienia w przypadku rynku paliw ropopochodnych. Żaden z wariantów z poprzedniej prognozy nie zakładał tak dużego tąpnięcia rynku, jak miało to miejsce w 2020 r. W naszej gospodarce sprzedaż oleju napędowego w znacznej mierze decyduje o wynikach całego sektora naftowego. W obliczu pandemii relatywnie małe spadki zapotrzebowania na ten gatunek paliwa zapobiegły jeszcze głębszemu spadkowi rynku. W przeszłości ten fragment rynku był głównym obszarem działań nielegalnych sprzedawców paliw, ale w trakcie ograniczeń epidemicznych – kiedy wydawałoby się, że jest to dobry czas dla nielegalnych działań handlowych – działania służb i ograniczenia w ruchu transgranicznym skutkowały jednak zachowaniem szarej strefy w rozmiarach marginalnych. Umożliwiło to utrzymanie produkcji na relatywnie wysokim poziomie i ograniczenie strat produkcyjnych w krajowych rafineriach. Dodatkowo, znaczne spadki cen zaopatrzeniowych i detalicznych dla paliw silnikowych i grzewczych wspomagały sprzedaż paliw i w pewnym stopniu łagodziły skutki kryzysu. Flota pojazdów spalinowych – mimo mniejszej ilości nowych

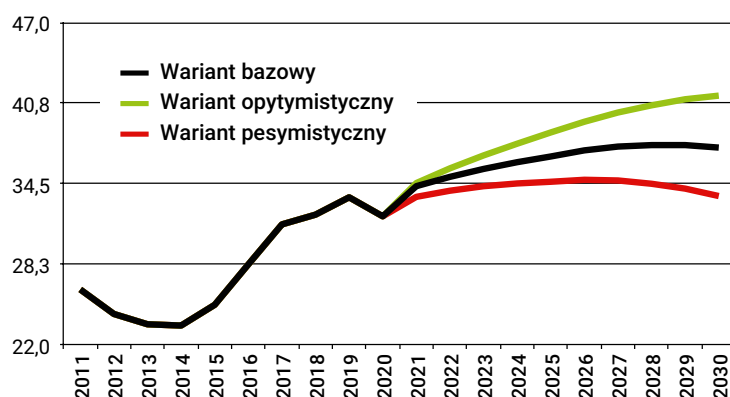
rejestracji niż w roku poprzednim – to jednak też wzrosła. Przybyło około 1,2 mln samochodów zakupionych z salonów i sprowadzonych z zagranicy. Podczas prac analitycznych nad obecną wersją scenariuszy starano się uwzględnić – poza implikacjami pandemicznymi – najnowsze zmiany zachodzące w gospodarce zarówno pod kątem zapotrzebowania na paliwa, transformacji energetycznej i nowych realiów wymuszanych w coraz większym stopniu przez europejski Zielony Ład. Zachowano wariantowość scenariuszy uwzględniającą możliwe trendy w gospodarce krajowej i zakupach polskich kierowców.

W nowym wariantcie scenariusza bazowego i optymistycznego przyjęto skuteczne ograniczenie rozmiarów działań przeciwepidemicznych poprzez upowszechnienie szczepień i zwiększenie naturalnej odporności społeczeństwa na COVID-19 już w 2021 r. Założono też, że w najbliższej przyszłości notowania ropy i produktów gotowych na rynkach międzynarodowych będą oczywiście wyższe niż w 2020 r., ale na w miarę stabilnych i zbliżonych do stanu z końca 2020 r. poziomach. Przyjęto, że kurs złotego w stosunku do dolara US będzie zbliżony do obserwowanego w roku poprzednim. W kraju postawiono na odbudowę gospodarki po pandemii z użyciem środków krajowych i europejskich w ramach Europejskiego Planu Odbudowy oraz z nowej perspektywy budżetowej na lata 2021 – 2027. Powinno to skutkować wzrostem nowych zadań inwestycyjnych w infrastrukturę i transformację polskiej gospodarki w kierunku zeroemisyjności. Utrzymano założenie, że w perspektywie kilku najbliższych lat zmienią się preferencje kierowców przy zakupie samochodów i większy nacisk będzie położony na pojazdy z silnikami benzynowymi, hybrydowe i elektryczne kosztem samochodów zasilanych olejem napędowym. Przyjęto, że utrzymane zostaną programy społeczne, jak choćby 500+, średnia płaca krajowa będzie sukcesywnie wzrastała, a poziom bezrobocia będzie na niskim poziomie. Założono też, że paliwa alternatywne w kilku najbliższych latach nie będą istotnie wpływały na krajowy rynek paliw tradycyjnych.

Scenariusz bazowy został przygotowany w oparciu o założenia, że polska gospodarka od 2021 r. będzie ponownie rozwijała się w tempie ponad 4% PKB rocznie, skuteczność walki z szarą strefą w najbliższych latach zostanie podtrzymana, a zakres zmian kursu złotego do dolara US nie przekroczy 10% od poziomu 3,7 zł obserwowanego w końcówce 2020 r. Wariant ten zakłada, że notowania ropy naftowej mogą utrzymać się w dłuższym czasie na poziomie między 50 a 70 USD/bbl. Wprowadzić nieprzewidywalne dziś wydarzenia – co obserwowano chociażby w związku z pandemią – mogą znacznie zmienić popyt międzynarodowy na surowce energetyczne, ale zakłada się, że spadek popytu na ropę z tego tytułu nie powinien być wyższy niż 20 – 30%, co oczywiście przełoży się na notowania, ale – jak robiono to w dwóch poprzednich latach – może być szybko zrekomensowane cięciami produkcji w krajach OPEC+. Przyjęto zatem, że założony poziom notowań ropy powinien pozostać stabilny w okresie około 2 lat. Po tym terminie możliwe są wzrosty do poziomu około 80 USD/bbl w układzie średniorocznym. Dodatkowo, zakładane działania w Europie i w Stanach Zjednoczonych

RYS. 26 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA PŁYNNE W LATACH 2020 – 2030 (w mln m³)

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



Fot.: SLOVNAFT-MOL GROUP



Ameryki, a także w Chinach mające na celu odejście od paliw naftowych na rzecz innych, bardziej ekologicznych nośników energii powinny wymusić stabilną sytuację na międzynarodowym rynku ropy. Za takim stanem przemawia też elastyczne uruchamianie wydobycia ze złóż łupkowych w USA w sytuacji wysokich wzrostów notowań surowca. Oczekuje się, że 2021 r. będzie już okresem wzrostu konsumpcji paliw po pandemii z wyrównaniem popytu do stanu z 2019 r. Trend ten powinien zostać utrzymany, choć z nieco mniejszą dynamiką, również po 2021 r. i przełoży się na przyrosty niezbędnych wolumenów paliw, które będą musiały być dostarczone do kraju głównie z zagranicy. Efekt wzrostu powinien zostać osiągnięty poprzez jeszcze wciąż (przez najbliższe 3-4 lata) rosnący popyt na olej napędowy i benzyny silnikowe. Benzyny silnikowe – wykorzystywane we flocie pojazdów czysto benzynowych oraz hybrydowych – powinny zyskiwać na rynku transportu indywidualnego kosztem pojazdów osobowych zasilanych olejem napędowym. Ze względu na rosnące koszty zakupu autogazu oraz nieuwzględnienie tego paliwa w wykazie paliw alternatywnych zapewniających możliwość wjazdu do stref czystego powietrza w miastach, założono w perspektywie kilku najbliższych lat stopniowe odchodzenie od pojazdów zasilanych tym gatunkiem paliwa na rzecz pojazdów hybrydowych i elektrycznych (taksówki, zaopatrzenie miast, wynajem samochodów). Mimo już dużego nasycenia rynku, oczekuje się dalszego zwiększenia ilości samochodów poruszających się po Polsce, co będzie związane z rosnącą zamożnością społeczeństwa, nawykami popandemicznymi do unikania poruszania się komunikacją publiczną, budową nowych dróg i brakiem zachęt promujących komunikację zbiorową. Prawdopodobnie nawyki po pandemii będą przez jakiś czas promowały wyjazdy na wakacje czy podróże biznesowe samochodami osobowymi. W dłuższej perspektywie, zgodnie z zaleceniami unijnymi, oczekuje się jednak wzrostu

znaczenia – szczególnie w dużych i średnich miastach, a także w ruchu dalekobieżnym – roli komunikacji zbiorowej. Będzie to zapewne związane z wprowadzanymi, szczególnie w centrach miast, ograniczeniami poruszania się pojazdami indywidualnymi, ograniczaniem ilości miejsc do parkowania i wzrostem opłat za to parkowanie, a także limitowaniem przestrzeni miejskiej pod potrzeby zmotoryzowanych. Komunikacja publiczna, a także carsharing będą coraz bardziej ekologiczne poprzez zastosowanie coraz szerszej gamy pojazdów na paliwa alternatywne. W ruchu dalekobieżnym będzie promowana komunikacja pociągami i samolotami również zasilanymi bardziej ekologicznymi paliwami. Zakłada się – podobnie jak w poprzednich scenariuszach – kontynuację trendu spadkowego dla popytu na lekki olej opałowy, związaną z przejściem na inne nośniki energetyczne (prąd z fotowoltaiki, gaz ziemny, biogaz). W tym wariancie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa płynne w 2030 r. ocenia się obecnie na około 37 mln m³, a więc około 1 mln m³ mniej niż w poprzedniej wersji z 2020 r.

Przy opracowywaniu wariantu optymistycznego, oprócz głównych założeń wariantu bazowego, przyjęto dodatkowo szybsze wyjście z ograniczeń pandemicznych, nieco niższy poziom notowań ropy i paliw gotowych (o około 20% w stosunku do wartości przedstawionych powyżej) i wolniejsze tempo rozwoju sektora pojazdów na paliwa alternatywne – szczególnie rynku aut elektrycznych – co przy naszym poziomie wynagrodzeń i cen tych pojazdów w kraju jest wielce prawdopodobne. Założono też możliwe zwiększenie tempa rozwoju krajowej gospodarki z PKB na poziomie powyżej 5% rocznie, co znacznie zwiększyłoby konieczność wykorzystania wyższych wolumenów oleju napędowego. W tym wariancie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w 2030 r. wyniosłoby około 41 mln m³, a więc również o około 2 mln m³ mniej niż wynikało z poprzedniej prognozy.

Wariant pesymistyczny zakłada przewlekłą walkę z pandemią i jej skutkami, obniżoną perspektywę rozwoju polskiej gospodarki na poziomie PKB poniżej 3%, spowolnienie gospodarcze na rynku europejskim, a także znaczną utratę wartości złotego w stosunku do innych walut, co skutkowałoby wzrostem cen dla odbiorców końcowych. Wariantowo, ale ze skutkiem podobnym, można założyć destabilizację sytuacji międzynarodowej i istotne wzrosty notowań ropy naftowej, powodujące znaczne wzrosty kosztów funkcjonowania gospodarki krajowej. Rosnąca inflacja wewnętrzna przekładać się może na wzrost cen paliw i większy fiskalizm sięgający – jak to zwykle bywało w przeszłości – w pierwszej kolejności do sektora paliwowego, czego skutkiem może być obniżenie popytu. Wzrost obciążeń fiskalnych i wysokie ceny paliw mogłyby spowodować powrót szarej strefy paliwowej na rynek. Przy tych wariantowo pesymistycznych założeniach popyt na paliwa płynne w 2030 r. szacowany jest na 33,5 mln m³, a więc sporo niższe niż dla wariantu bazowego.

Rok 2020 zapisze się w historii światowej jako pierwszy od wielu lat, kiedy zapotrzebowanie na paliwa naftowe zdecydowanie się obniżyło, przerywając ciągle trend wzrostowy. W skali świata popyt na ropę naftową obniżył się prawdopodobnie o około 6%. Pandemia zaskoczyła całą gospodarkę, w tym również firmy z sektora paliwowego. Nadrzędnym celem stała się walka o utrzymanie działania firm – szczególnie w pierwszym etapie wprowadzenia ograniczeń związanych z przemieszczaniem się i wymuszonym lockdownem społeczeństwa oraz w końcówce roku, kiedy nadeszła druga fala pandemii. Spadki sprzedaży paliw w pierwszym etapie epidemii w większości krajów – w tym w Polsce – wynosiły nawet kilkadziesiąt procent i to zarówno w skali miesiąca do miesiąca, jak i miesiąc do miesiąca z roku poprzedniego. Firmy paliwowe musiały przystosować się do działania w tych trudnych warunkach. Równolegle z troską o jak najmniejsze obniżenie sprzedaży prowadzono działania dla zachowania zdrowia wśród pracowników i klientów. Wdrożono plany kryzysowe mające utrzymać ciągłość produkcji, logistyki i sprzedaży. I chyba się udało. Kierowcy nie zostali ani na godzinę pozbawieni zaopatrzenia w paliwa silnikowe czy grzewcze.

W momencie pisania tego materiału wydaje się, że w 2021 r. świat powinien powrócić do sytuacji z 2019 r. kiedy potrzebował około 100 mln bbl ropy naftowej dziennie. Tak przynajmniej analitycy oceniają zbawieniny skutek działania szczepionki. To jeszcze nie koniec ery paliw tradycyjnych. Część krajów już opanowała pandemię i wychodzi z kryzysu w tempie nawet większym niż rozwijały się przed wykryciem COVID-19. Chińczycy szacują, że szczyt zapotrzebowania na ropę naftową osiągną w 2025 roku. Międzynarodowa Agencja Energii i OPEC również prognozują odbudowę światowego rynku naftowego w 2021 r. Przedstawione prognozy POPiHN zakładają, że w Polsce powinniśmy mieć do czynienia z zatrzymaniem wzrostu zapotrzebowania na klasyczne paliwa dopiero po roku 2027/2028. Zatem jeśli uda się powstrzymać pandemię i gospodarka wróci do normalnych trybów (choć pewnie będzie już nieco inaczej niż dotychczas), sektor naftowy w kraju też się odbuduje, a być może nawet wzmocni. Będzie to skutek tego, że przybyło pojazdów, zmieniają się sposoby podróżowania Polaków, a straty gospodarcze trzeba będzie szybciej nadrobić. Dziś możemy pewnie rzeczy tylko zakładać, ponieważ nikt jeszcze nie zna dalszego

ciągu trwania i ostatecznych skutków epidemii. Jedno jest pewne – świat bez energii istnieć nie może, a tym bardziej się rozwijać, a nowych – innych niż ropa – źródeł jest wciąż w skali światowej zbyt mało, by wyeliminować ten surowiec z gry.

Przed branżą naftową stają kolejne wyzwania związane z transformacją obecnego przemysłu paliwowego na niskoemisyjny, zgodny z nowymi wymogami „Zielonego Ładu”. Cele zrównoważonej polityki środowiskowej są możliwe do osiągnięcia przy rozsądnym wykorzystaniu wiedzy oraz kapitału firm paliwowych. Budowanie gospodarki niskoemisyjnej będzie w ciągu najbliższych lat definiowało nową tożsamość sektora transportowego, a tym samym wyznaczało nowe cele dla branży naftowej. Z dnia na dzień nie można zastąpić miliardów litrów oleju napędowego i benzyn, które napędzają miliony pojazdów na polskich drogach. Dziś najważniejszymi paliwami alternatywnymi są LPG i gaz ziemny. Docelowo paliwem przyszłości ma szansę zostać „zielony” wodór, najbardziej niskoemisyjny ze sposobów napędzania pojazdów. Istotną rolę do odegrania w kolejnych dekadach będą miały też bio-metan, paliwa syntetyczne oraz energia elektryczna pochodząca ze źródeł odnawialnych. Świat jutra jest światem zielonym i właśnie ten cel już dziś musi przyświecać firmom związanym z wydobyciem i przetwórstwem ropy naftowej. Od tego kierunku nie ma już odwrotu. Przepisy unijne i pieniądze zainwestowane przez koncerny samochodowe pieniądze w szeroko rozumianą elektromobilność nie dają już szansy odwrotu. Dziś wygląda na to, że Europa skieruje się ku osobowym samochodom elektrycznym i pojazdom wodorowym w transporcie ciężkim i kolejowym. Transport lotniczy to raczej paliwa syntetyczne lub biopaliwa, a transport morski – gaz ziemny lub też wodór. Na pewno przed nami okres, w którym do dyspozycji kierowców i przedsiębiorców transportowych będzie cała gama paliw, a paliwa naftowe będą tylko jednymi z nich.

W nowej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej i w planie odbudowy po pandemii programy dotyczące ochrony środowiska będą odgrywały ogromną rolę. Na transformację energetyczną do 2027 r. mają być przeznaczone ogromne sumy pieniędzy. W tej transformacji swój udział muszą znaleźć również polskie rafinerie i sprzedawcy paliw. W warunkach naszego rynku dotychczasowe klasyczne paliwa – benzyna, olej napędowy i autogaz – będą stanowić podstawę w transporcie drogowym jeszcze kilkanaście lat. Zamożniejsze kraje kierują się ku energii elektrycznej, upatrując w niej paliwa przyszłości dla transportu. W Polsce na razie pojazdy elektryczne stanowią jedynie ułamek w całej flocie samochodowej i ta sytuacja w najbliższych, a nawet w nieco bardziej odległych latach, najprawdopodobniej się nie zmieni. Również inne paliwa alternatywne, jak wodór, biopaliwa, czy gaz CNG/LPG muszą jeszcze poczekać na szerokie zastosowanie. Chyba, że rewolucja technologiczna znacznie przyspieszy i zaskoczy nas swoimi możliwościami. Obecna perspektywa już uwiadamia, że nawet przy założeniu, iż klasyczne silniki na paliwa konwencjonalne wciąż jeszcze mają spory potencjał techniczny i mogą spełniać rosnące wymagania środowiskowe, to z czasem będą one z rynku skutecznie eliminowane – przez technikę albo przez działania fiskalne.

INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

Prognozy POPiHN na 2020 r. zakładały nieznaczne wzrosty cen detalicznych głównych gatunków paliw silnikowych w stosunku do 2019 r. oraz wyższą średnią cenę detaliczną oleju napędowego od ceny benzyny 95. Sprawdziło się tylko to drugie założenie. Pandemia odcisnęła swoje piętno na popycie na paliwa i tym samym na cenach paliw obserwowanych w hurcie i na stacjach paliw. Marcowe tąpnięcie notowań spowodowało, że ceny na polskich stacjach paliw wróciły do poziomu z początku 2016 roku. Od połowy maja zaczął się czas podwyżek, ale w wolnym tempie i na poziomie wciąż niższym niż przed rokiem. Druga połowa roku to stopniowe, choć powolne, wzmocnienie cen benzyn i oleju napędowego, a także autogazu. Od początku roku do połowy czerwca ceny oleju napędowego były w Polsce wyższe od cen benzyny 95, ale ta różnica ceny cały czas się zmniejszała. Druga połowa roku przyniosła zmianę trendu i dominację cen benzyny, choć też na minimalnym poziomie. Podsumowując 2020 r. można stwierdzić, że omawiany okres był dość korzystny dla kierowców tankujących swoje pojazdy na stacjach paliw. Za paliwa płacono średnio w roku mniej o 12% niż w roku poprzednim. Jednocześnie, poziomy cen detalicznych pozwoliły operatorom stacji paliw na utrzymanie marży na dość wysokim – biorąc pod uwagę wyniki historyczne – poziomie. Dodatkowo, producenci paliw również wypracowali marże na przyzwoitym poziomie, ponieważ spadki notowań surowca były wyższe od ruchów cenowych w hurcie i detalu. Korzystne ceny detaliczne stymulowały – nawet w okresie największego lockdownu – popyt krajowy, wpływając na ograniczenie skali jego spadku. Popyt był podtrzymywany również przez niechęć do korzystania z komunikacji zbiorowej w okresie pandemii i zastąpienie jej pojazdami indywidualnymi.

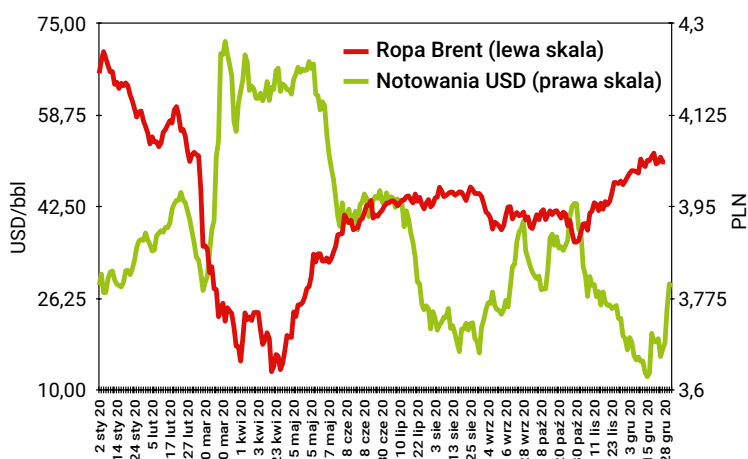
Od początku marca 2020 r. do końca roku ceny oleju napędowego na stacjach paliw nie przekraczały poziomu 5 zł/litr. Dla benzyny 95 taka sytuacja miała miejsce przez cały rok. Litry benzyny 95 był w roku ubiegłym tańszy średnio o 59 gr, a oleju napędowego o 63 gr niż w roku 2019. Potaniał za to autogaz i to o 11 gr/l, co nieco obniżyło opłacalność wykorzystywania tego paliwa zamiast benzyny w pojazdach wyposażonych w instalacje, które to umożliwiały. Cena detaliczna oleju napędowego była wyższa od ceny benzyny 95 od początku roku do połowy czerwca, a następnie górowała już cena paliwa do silników iskrowych. Tym samym w okresie wakacyjnym ceny tego paliwa przewyższały poziom cen oleju napędowego, aczkolwiek różnica w cenie obu gatunków paliw nie była zbyt duża. Średnioroczna różnica ceny detalicznej obu gatunków paliwa wyniosła 2 gr, ale na korzyść oleju napędowego. Podobnie, choć z różnicą 6 gr/l było w 2019 roku. W omawianym 2020 r. widełki cenowe dla benzyny 95 obejmowały zakres między 4,98 a 3,84 zł/litr. Dla oleju napędowego ten przedział wynosił od 5,19 do 3,96 zł/litr w okresie największych obniżek, czyli w połowie maja. Tym samym różnica pomiędzy najniższą a najwyższą ceną benzyny 95 w ciągu roku wyniosła 1,14 zł/l, a dla oleju napędowego 1,23 zł/l. Mimo niższych kosztów zakupu konsumpcja paliw w kraju nie rosła, co było naturalną konsekwencją obostrzeń pandemicznych. Ceny paliw zadziałały nieco stabilizująco na poziom zakupów, ale

nie były elementem decydującym. Jednocześnie pozwoliły operatorom stacji wypracować – licząc średnio w roku – marże ze sprzedaży paliw na poziomie wyższym od roku poprzedniego, ale wciąż niewystarczającym do utrzymania stacji wyłącznie ze sprzedaży paliw.

Ceny na polskich stacjach paliw były odzwierciedleniem zmian zachodzących na międzynarodowych rynkach naftowych i paliwowych, a także zmian kursu polskiej waluty w stosunku do dolara US. W obu przypadkach ogromny wpływ miały obostrzenia związane z ograniczeniem przemieszczania, stosowane praktycznie we wszystkich krajach świata. Na niekorzyść dla polskich kierowców kurs złotego w stosunku do dolara US średniorocznie się nieco osłabił, co obniżało tempo większych obniżek cen. Osłabienie osiągnęło poziom 2%. Główny element wpływający na poziom ceny w naszym obszarze geograficznym – średnie roczne notowania ropy naftowej gatunku Brent – osiągnął poziom 41,7 USD/bbl i było to o 35% mniej niż w 2019 r. Na początku 2020 r. notowania ropy kształtowały się na poziomie prawie 69 USD/bbl, a potem – wraz z postępowaniem wojny cenowej producentów surowca i następnie narastaniem skutków pandemii – nastąpiła seria obniżek aż do poziomu około 13 USD/bbl w końcówce kwietnia. Po osiągnięciu tego szczytu surowiec zaczął drożeć – z lekką obniżką w okresie wystąpienia drugiej fali pandemii po wakacjach – aby ostatecznie na koniec roku osiągnąć wartość 51 USD/bbl. Na sytuację w sektorze naftowym od marca 2020 r. najważniejszy wpływ miały już wydarzenia związane z pandemią koronawirusa. Jednak rozwój pandemii był ważnym, choć nie jedynym czynnikiem, kształtującym koszty zakupu paliw. Wpłynął tak znacząco na rynek paliw, że wszyscy już zapomnieli o pierwszym impulsie do wprowadzenia obniżek cen, którym była wojna cenowa pomiędzy największymi graczami na rynku ropy. Wirus tylko pogłębił kryzys na rynku ropy oraz paliw i doprowadził do przyspieszenia podjęcia decyzji o wprowadzeniu przez kraje producenckie z grupy OPEC+ ograniczeń w limitach wydobycia. Powrót cen ropy do poziomów z 2016 r. wymusił

RYS. 27 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2020 R.

Źródło: e-petrol.pl, POPiHN



działania redukcyjne u największych producentów ropy naftowej, a to miało skutki globalne – również dla rynku polskiego. Początek roku zdominowany był przez sygnały mówiące o możliwości obniżenia cen w stosunku do roku poprzedniego na skutek ruchów na giełdach międzynarodowych, związanych z wojną cenową pomiędzy OPEC a Rosją, a także tłącym się w tle, ale utrzymującym wciąż, choć z różnym natężeniem w omawianym okresie, konfliktem handlowym pomiędzy USA a Chinami. Prawdziwe załamanie notowań nastąpiło jednak dopiero od połowy marca, gdy na rynek zaczęły się przekładać ograniczenia ruchu drogowego i lotniczego, związane z rozprzestrzenianiem się pandemii. Spadki nieco wyhamowały, gdy było już wiadomo, że zawarte zostanie porozumienie o ograniczeniu wydobycia w ramach OPEC+. Ceny zaczęły rosnąć i ten wzrost trwał do końca lipca. Po nim nastąpił okres względnej stabilizacji – zadziałał mechanizm zmniejszania redukcji wydobycia ropy, ale też na rynek zaczęła w większej ilości docierać ropa z USA, Nigerii czy Iranu. Wyraźniejsze podwyżki notowano w końcówce roku, kiedy pojawiły się sygnały o możliwości przedłużenia ograniczeń produkcji ropy przez kraje OPEC+ i informacje od firm farmaceutycznych o skutecznych szczepionkach przeciw COVID-19. Relacje z rynku ropy przeniosły się na rynek paliw gotowych, którymi handlowano na giełdach międzynarodowych. Warto podkreślić, że dynamika notowań gotowych paliw była bardzo zbliżona do dynamiki notowań ropy. Spadek notowań oleju napędowego był o 2 punkty procentowe większy od spadku notowań ropy, a benzyny Premium o 3 punkty procentowe. Te wyższe spadki wymuszone przez nadmiar paliw gotowych na rynkach międzynarodowych „podciągały” notowania ropy w skali globalnej w dół. Na rynku polskim ceny netto w handlu hurtowym były kształtowane przez zmiany giełdowych notowań paliw gotowych i zmiany kursu złotego w stosunku do dolara US, a także działania przeciwepidemiczne podejmowane przez rząd RP. Należy też odnotować podwyżki opłaty paliwowej nie do końca zrekomensowane obniżeniem stawki akcyzy. Na obniżce średnich cen rocznych zyskali kierowcy i firmy transportowe, ale dochody do budżetu państwa z tytułu podatku VAT i dodatkowych opłat spadły.

Tak jak w latach poprzednich, ceny na rynku polskim ustalane były przez producentów i handlowców, w głównej mierze, w oparciu o tzw. parytet importowy, którego głównymi elementami są notowania giełdowe gotowych paliw i kurs złotego w stosunku do dolara US. Istotne były też opłaty fiskalne, jakie należało odprowadzić do budżetu państwa. Zmiany poziomu parytetu wyznaczały kierunek zmian cen hurtowych, a te kształtowały ceny detaliczne.

Notowania ropy Brent, która jest wyznacznikiem cenowym dla rynku europejskiego zostały przedstawione na Rys. 27.

Wprowadzone w 2017 r. i kontynuowane w latach 2018 – 2020 ograniczenia w produkcji ropy naftowej przez kraje OPEC+ były dość rygorystycznie przestrzegane. Jednocześnie spadła produkcja amerykańskiej ropy łupkowej. Jak pokazują wyniki roczne, redukcja wydobycia przez OPEC+ przyniosła oczekiwany skutek w postaci obniżenia nadpodaży ropy na rynkach międzynarodowych i stabilizacji jej ceny po pierwszym szoku pandemicznym, a w końcówce roku nawet skutkowało wzrostami notowań.

Według najnowszych prognoz EIA oraz OPEC, znacząca poprawa popytu na ropę naftową oczekiwana jest dopiero w II półroczu 2021 r. i to w przypadku skutecznego działania szczepionki przeciw COVID-19 na populację światową. Przy przedłużającym się okresie niskich cen i braku wzrostu popytu firmy wydobywcze będą koncentrowały swoją działalność na najbardziej efektywnych złożach. Ostatnio jednak poinformowano o odkryciu nowych pokładów ropy ich ewentualnym uruchomieniu w przypadku wzrostu popytu. Na poprawę warunków czekają też amerykańscy producenci łąpkowi, którzy w 2020 r. znacznie ograniczyli liczbę czynnych wiertni.

Wyniki ekonomiczne, przedstawione przez krajowych producentów paliw, świadczą o tym, że mimo ograniczeń pandemicznych, podmioty te zrobiły wszystko aby nie dopuścić do niedoborów paliw na rynku. Na niższych wpływach z podatków pośrednich i bezpośrednich stracił za to budżet państwa, choć w Polsce w 2020 r. w cenie detalicznej paliw znacznie ponad 50% stanowiły podatki, co zwykle gwarantowało wysokie przychody z sektora naftowego do bilansu krajowego.

Czynniki wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) kształtowały się w 2020 r. tak, jak przedstawiono to na Rys. 28.

Relacje notowań ropy naftowej i kursu dolara US dla rynku polskiego przedstawia Rys. 29.

Porównanie trendów dla ropy naftowej i gotowych paliw silnikowych przedstawiono na Rys. 30.

Wyraźny trend spadkowy notowań ropy trwał od początku roku do maja. Później nastąpiło wyhamowanie i następnie obserwowano stabilizację dynamiki spadków w stosunku do porównywalnych okresów z roku poprzedniego. Identyczne trendy, jak dla surowca obserwowano też dla oleju napędowego i benzyny Premium (Rys. 30).

RYS. 28 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US W LATACH 2019 I 2020

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

Wyszczególnienie	ROK 2019		ROK 2020		Wskaźnik 2020 do 2019 2019=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Notowania ropy Brent	64,38	USD/bbl	41,71	USD/bbl	65
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	619,1	USD/t	392,3	USD/t	63
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	598,8	USD/t	373,6	USD/t	62
Kurs US Dolara	3,8399	zł	3,9046	zł	102

Wydarzenia na rynkach międzynarodowych ropy naftowej i paliw przeniosły się prawie automatycznie na rynek polski. Prawie, ponieważ w Polsce obowiązuje waluta krajowa i na poziom cen, w pewien sposób, wpływa też relacja złotego do dolara US. Średnio w 2020 r. – w stosunku do roku poprzedniego – zmalały notowania paliw, ale jednocześnie osłabieniu uległa polska waluta. Rosły obciążenia podatkowe z tytułu zmiany opłaty paliwowej. Zmiany średnich cen rocznych dla transakcji zakupu typu spot w polskich rafineriach zamieszczono w tabelach (Rys. 31 i 32).

Ceny netto benzyny 95 u polskich producentów, powiązane w sposób bezpośredni z notowaniami giełdowymi, zmalały jednak mniej niż notowania tego gatunku paliwa na świecie (Rys. 30). Częściowo było to spowodowane osłabieniem wartości polskiej waluty, ale też cenami transakcyjnymi na ropę, kosztami logistycznymi i wielkością popytu.

Relacje cenowe na polskim rynku zaopatrzeniowym dla oleju napędowego przedstawia Rys. 32.

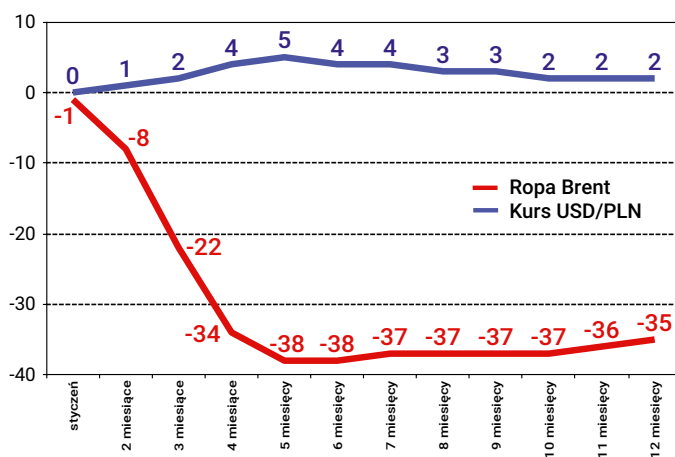
Podobnie jak w przypadku benzyn, również olej napędowy potaniał w kraju, w stopniu mniejszym niż wskazywałyby notowania giełdowe (Rys. 32).

W 2020 r. do połowy czerwca benzyna 95 w detalu kosztowała mniej od oleju napędowego, a w kolejnych miesiącach była już od niego droższa, ale z niewielką przewagą. Ostatecznie, w całym roku, to jednak średnie ceny paliwa do silników Diesla były wyższe od cen paliwa do silników iskrowych.

Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2019-2020 przedstawiono w tabeli (Rys. 33).

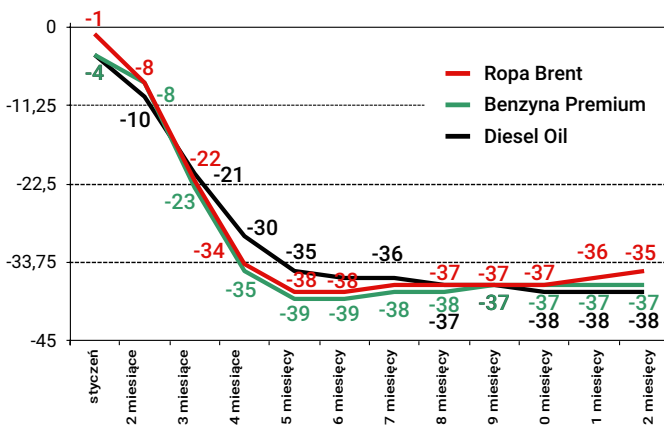
RYS. 29 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W 2020 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2019 R. [%]

Źródło: POPiHN i e-petrol.pl



RYS. 30 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W 2020 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2019 R. [%]

Źródło: POPiHN i e-petrol.pl



RYS. 31 PORÓWNIANIE CEN HURTOWYCH BENZYN SILNIKOWYCH U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Źródło: PKN ORLEN SA, Grupa LOTOS SA, POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2019		ROK 2020		Wskaźnik 2020 do 2019 2019=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Benzyna EU95 brutto (bez VAT)	3 914	zł/1000 l	3 386	zł/1000 l	87
Akcyza	1 540	zł/1000 l	1 523	zł/1000 l	99
Opłata paliwowa	133	zł/1000 l	153	zł/1000 l	115
Opłata emisyjna	80	zł/1000 l	80	zł/1000 l	100
Benzyna EU95 netto	2 161	zł/1000 l	1 630	zł/1000 l	75

RYS. 32 PORÓWNIANIE ŚREDNICH ROCZNYCH SKŁADNIKÓW CEN HURTOWYCH OLEJU NAPĘDOWEGO U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Źródło: Opracowanie własne na bazie danych PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A.

Wyszczególnienie	ROK 2019		ROK 2020		Wskaźnik 2020 do 2019 2019=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
ON o zaw. S 0,001% (bez VAT)	4 31	zł/1000 l	3 410	zł/1000 l	85
Akcyza ON o zaw. S 0,001%	1 171	zł/1000 l	1 154	zł/1000 l	99
Opłata paliwowa	298	zł/1000 l	321	zł/1000 l	108
Opłata emisyjna	80	zł/1000 l	80	zł/1000 l	100
ON o zaw. S 0,001% netto	2 482	zł/1000 l	1 855	zł/1000 l	75

RYS. 33 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH
Źródło: Opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP

Wyszczególnienie	ROK 2019		ROK 2020		Wskaźnik 2020 do 2019 2019=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	5,00	zł/litr	4,41	zł/litr	88
Średnia cena detaliczna ON	5,06	zł/litr	4,43	zł/litr	88
Średnia cena detaliczna autogazu	2,14	zł/litr	2,03	zł/litr	95

Relacje cenowe benzyna 95/autogaz kształtowały się podobnie jak w latach ubiegłych na korzyść autogazu, choć opłacalność zamiany paliwa nieco zmalała. Stosunek ceny autogazu do ceny benzyny 95 był średnio w 2020 r. na poziomie około 46%, a rok wcześniej wynosił 43%. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (Rys. 34 i 35).

Zapoczątkowany w 2013 r. trend obniżek krajowych średniorocznych cen detalicznych paliw został zatrzymany w 2017 r. i od tego czasu obserwowano tendencję wzrostową cen, która ponownie uległa odwróceniu w 2020 r. Obecne realia rynkowe sugerują, że jeśli z jednej strony uda się dotrzymać nowych obostrzeń w produkcji ropy naftowej, a z drugiej jednocześnie uda się pobudzić gospodarkę światową przy zahamowaniu rozwoju pandemii, to najprawdopodobniej 2021 r. będzie można zamknąć cenami nieco wyższymi od tych z roku poprzedniego.

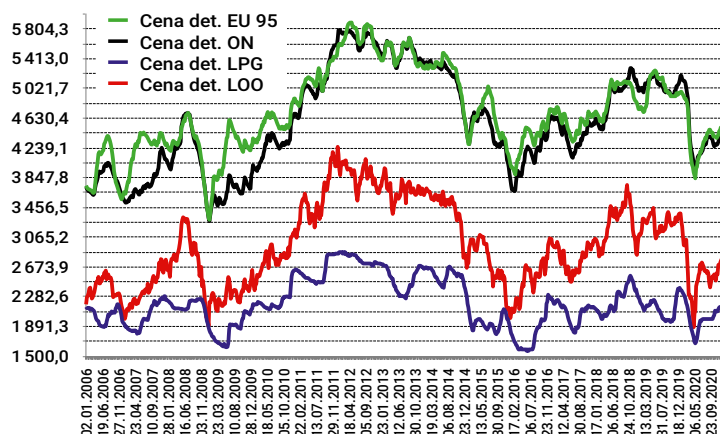
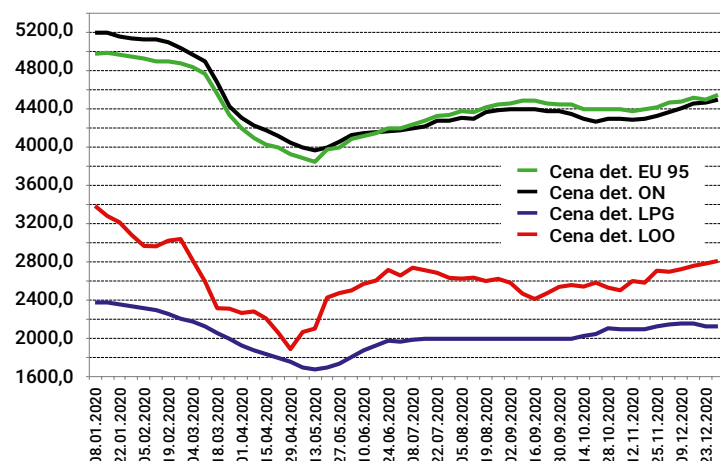
Wykres 36 obrazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce.

Marże na sprzedaży paliw były w 2020 r. na wyższym poziomie niż ubiegłoroczne. Jednak poziomy te były nadal na tyle niskie, iż rentowność stacji paliw opierała się wciąż w dużym stopniu na sprzedaży towarów pozapaliwowych i na świadczeniu różnych usług dodatkowych. Niestety, obostrzenia związane z pandemią obniżyły również ten kanał dochodów dla stacji paliw.

O poziomach cen detalicznych w różnych rejonach kraju decydował popyt, skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, ale też zakres oferowanych towarów w sklepach i świadczonych usług dodatkowych dostępnych w tym trudnym dla gospodarki i dla kierowców okresie. Swoje akcenty dołożyły też – różne w początkowej fazie epidemii – obostrzenia w poszczególnych regionach kraju.

W ostatnich latach obserwowano rosnące zakupy paliw na stacjach przy drogach szybkiego ruchu i autostradach. Rok 2020 nieco ten trend zahamował i kierowcy zaczęli tankować swoje pojazdy częściej w pobliżu miejsca zamieszkania. Wpłynęło na to ograniczenie ruchu, ale też odejście z powodu możliwości zakażenia od podróżowania komunikacją publiczną na rzecz transportu indywidualnego samochodami osobowymi, a także różnego rodzaju jednośladami. Można było dostrzec, że różnica cen pomiędzy stacjami w miastach czy przy drogach krajowych – w stosunku do cen na stacjach przy drogach szybkiego ruchu – znacznie się zmniejszyła. Nie dziwi też już utrzymująca się sezonowo duża rozpiętość cenowa między niektórymi rejonami kraju. Szczególnie w realiach krótkich wakacji tegorocznych drożej sprzedawano paliwo przy głównych trasach tranzytowych i w samych kurortach nad morzem czy w górach. Województwami, gdzie kupowano najdroższe paliwa były w 2020 r. – podobnie, jak w latach poprzednich – mazowieckie, małopolskie, podkarpackie, pomorskie i zachodniopomorskie.

W Polsce podatki, jakimi obłożone są paliwa, determinują poziom cen detalicznych. Rys. 37 przedstawia średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w 2020 r.

RYS. 34 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2006-2020 [zł/1000 litrów]
Źródło: Opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP

RYS. 35 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2020 R. [zł/1000 litrów]
Źródło: Opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP i ARE


Fot.: SHELL POLSKA

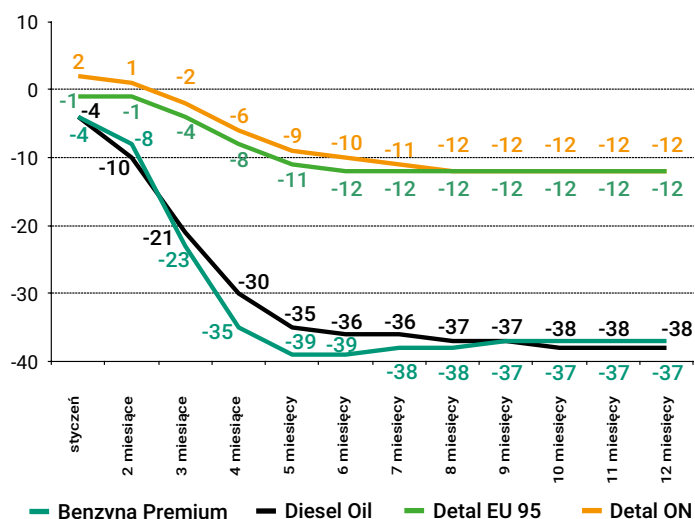


W omawianym roku – w przypadku wszystkich paliw silnikowych – podwyższeniu uległa opłata paliwowa i to dwukrotnie. Jednocześnie – w tym samym momencie – obniżono dwukrotnie wysokość stawki podatku akcyzowego. Nie zmieniły się stawki opłaty emisyjnej dla benzyn i oleju napędowego. Nie zmieniono też stawki podatku VAT, która pozostała na poziomie 23%. VAT jest w przypadku paliw podatkiem od ceny netto powiększonej o podatki kwotowe (akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna). Średnio w roku zapłacone obciążenia podatkowe, zawarte w cenie paliw, zmalały w porównaniu z 2019 r. W ujęciu kwotowym było to o 108 zł dla benzyny 95 i 111 zł dla oleju napędowego mniej do zapłacenia fiskusowi za każde 1000 litrów sprzedanego paliwa.

Przy cenie netto mniejszej o 25% w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosły udziały podatków zawartych w cenie paliw płynnych dla odbiorcy końcowego. Wzrost ten wyniósł po 9% dla benzyny 95 i oleju napędowego. W 2020 r. podatki stanowiły średnio 59% ceny detalicznej benzyny 95 i 54% ceny detalicznej oleju napędowego. To o 5 punktów procentowych więcej, niż w 2019 r. dla benzyny 95 i tyleż samo dla oleju napędowego.

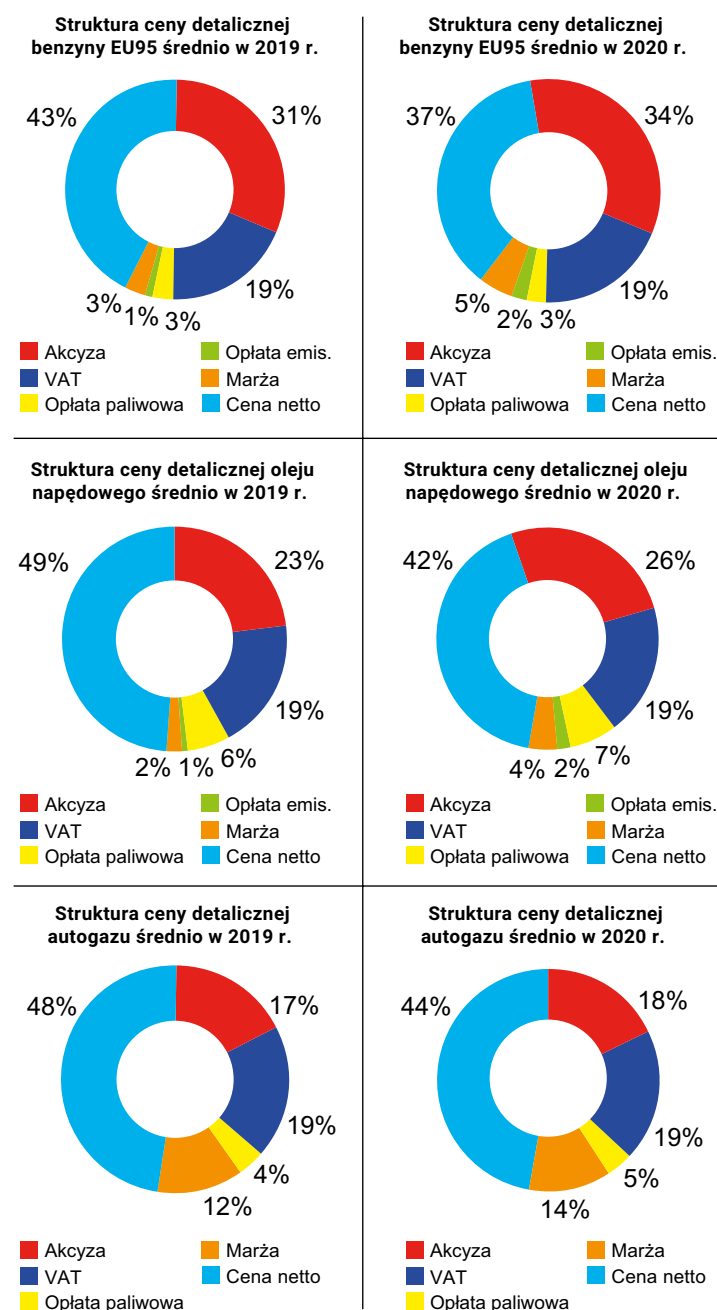
RYS. 36 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ PALIW NA GIEŁDACH MIĘDZYNARODOWYCH ORAZ CEN DETALICZNYCH EU 95 I ON W POLSCE W 2020 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2019 R. [%]

Źródło: POPiHN, epetrol.pl



RYS. 37 PORÓWNANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2019 I 2020 [w tys. m³]
Źródło: Opracowanie własne POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2019		ROK 2020		Wskaźnik 2020 do 2019 2019=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opł.pal.)	2 688	zł/1000 l	2 580	zł/1000 l	96
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opł.pal.)	2 494	zł/1000 l	2 383	zł/1000 l	96
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	54	%	59	%	109
% udział podatków w cenie detalicznej ON	49	%	54	%	109

RYS.38 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH W 2019 I 2020 R.
Źródło: Obliczenia własne POPiHN


Struktura średnich rocznych cen detalicznych dla benzyny 95 i oleju napędowego kształtowała się w sposób przedstawiony na wykresach (Rys. 38).

W ujęciu wartościowym struktury cen zostały przedstawione na wykresie (Rys. 39).

W tabeli (Rys. 40) przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2020 r.

Analizując poziomy cen w Polsce i w innych państwach Unii Europejskiej oraz w Wielkiej Brytanii od lat widać, że ceny w naszym kraju są – po przeliczeniu na EURO – jednymi z najniższych na terenie Wspólnoty. Dokładnie taką samą sytuację zaobserwowano w 2020 r., a potwierdzeniem tego są zamieszczone w tabeli ceny z końca grudnia. Taka relacja wystąpiła zarówno dla benzyny silnikowej, jak i dla oleju napędowego. W ostatnim miesiącu 2020 r. detaliczna średnia cena krajowa benzyny 95 była o 19%, a oleju napędowego o 12% niższa od średniej ceny dla całego analizowanego rynku europejskiego. To, w stosunku do grudnia 2019 r., różnica większa o 7 punktów procentowych dla benzyny 95 i o 3 punkty procentowe dla oleju napędowego. Relatywnie więc różnice powiększyły się na korzyść kierowców w Polsce.

Krajowe ceny netto (bez podatków) – w przeliczeniu na euro – benzyny 95 na koniec roku były niższe od średniej europejskiej o 7%, a oleju napędowego o 8%. Ceny netto we wszystkich omawianych krajach są dość zbliżone, a więc różnice w cenach detalicznych wynikają głównie z wysokości podatków obowiązujących w poszczególnych krajach oraz wysokości marży.

W grudniu 2020 r. dla benzyny 95 różnica między najwyższą i najniższą ceną netto, obserwowaną w państwach europejskich, wyniosła 210 euro (o 30 euro więcej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 664 euro/1000 l (o 113 euro więcej niż przed rokiem). To oznacza, że wzrosła rozpiętość cen netto i cen bezpośrednio przy dystrybutorze. Dla oleju napędowego ceny netto różniły się o 249 euro/1000 litrów (o 17 euro więcej, niż przed rokiem), a ceny detaliczne o 514 euro/1000 litrów (o 67 więcej niż przed rokiem). Tu także różnica w obu przypadkach wzrosła. W większej skali podniosły się różnice cen detalicznych niż cen netto obu gatunków paliw, a to oznacza, że wzrosły marże, które dało się osiągnąć na ich sprzedaży. Niewątpliwie przyczyniły się do tego, w znacznej mierze, obniżki notowań paliw gotowych na giełdach międzynarodowych.

Obowiązująca w Polsce stawka podatku VAT od paliw należy do najwyższych w Europie, ale dzięki relatywnie (po przeliczeniu na euro) niskim cenom netto płacony realnie podatek VAT lokuje się wciąż – mniej więcej – w środku stawki europejskiej. Na koniec grudnia 2020 r. różnica pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95 – w stosunku do średniej unijnej – wyniosła 13%, czyli o 5 punktów procentowych więcej niż rok wcześniej. Dla oleju napędowego ta sama różnica zwiększyła się do 8%, czyli o 7 punktów procentowych. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na euro i uwzględnieniu opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej) była dla benzyny 95 i oleju napędowego odpowiednio o 31 % i 25 % niższa od średniej europejskiej. To o 5 punktów procentowych więcej dla benzyny i o 6 dla oleju napędowego niż przed rokiem.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że we wszystkich krajach europejskich oraz w Wielkiej Brytanii udział

podatków w cenie benzyny 95 i oleju napędowego przekracza poziom 50% ceny detalicznej. W roku poprzednim w niektórych krajach tej granicy nie przekraczał, ale znaczne spadki cen netto tę zależność zmieniły. Z przedstawionych wykresów wynika, że Polacy odprowadzają ze swoich kieszeni do budżetu państwowego w ramach podatków nieco mniejsze wielkości procentowe ceny detalicznej niż kierowcy w większości krajów europejskich, ale są też takie państwa, gdzie jest to mniej niż w Polsce. Dodatkowo, wielkość widełek udziałów podatków w cenie detalicznej w całej Unii dla benzyny 95 nieco się zwiększyła. Różnica w grudniu 2020 r. w stosunku do grudnia 2019 r. między udziałem największym a najmniejszym wyniosła 16,8 punktu procentowego, co oznacza wzrost o 1,2 punktu procentowego. Dla oleju napędowego ta relacja wyniosła 15,5 punktu procentowego, co świadczy o spadku o 2,7 punktu procentowego. Najniższy udział podatków

RYS. 39 STRUKTURA CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2019 I 2020 (w zł/l)

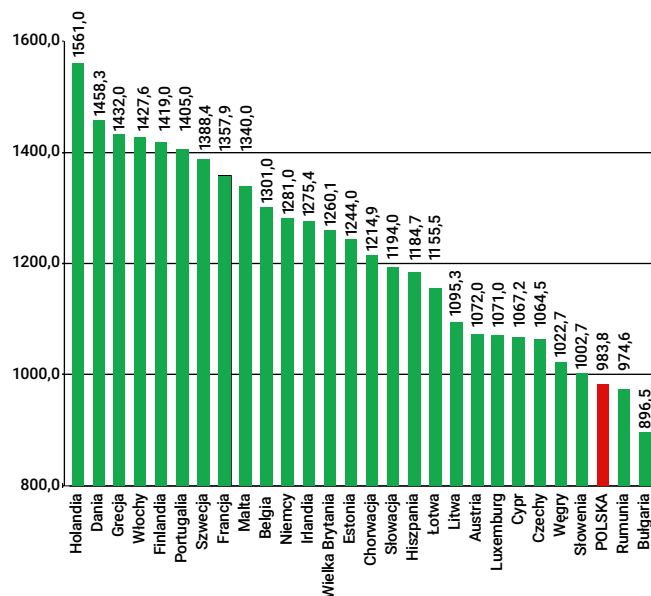
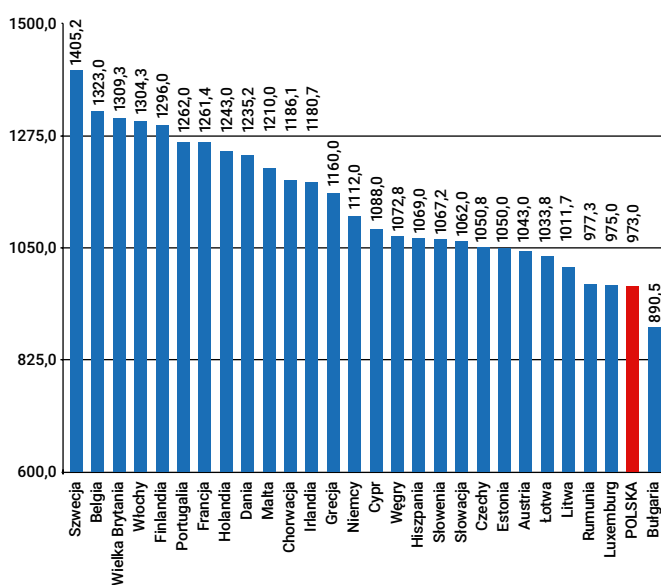
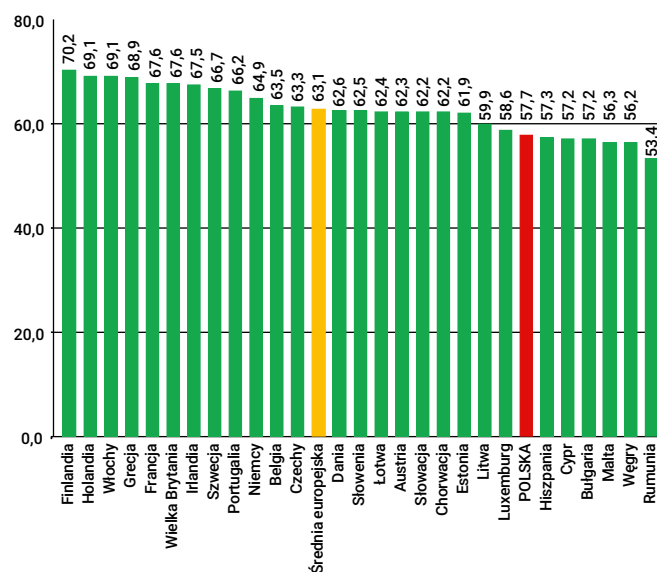
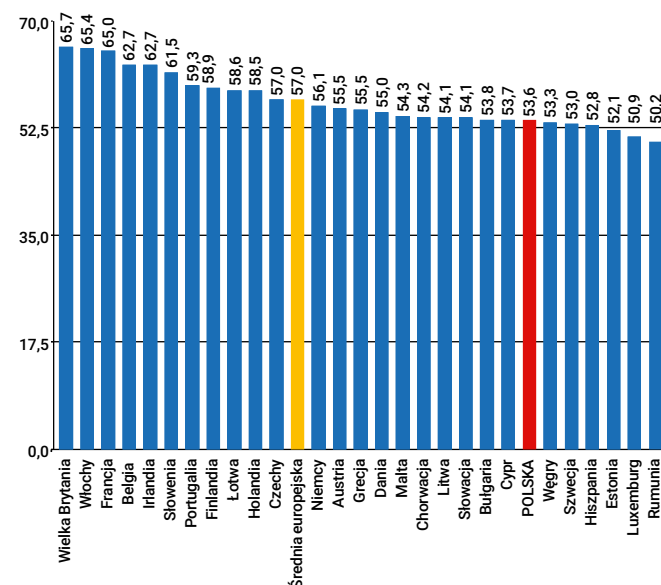
Źródło: Obliczenia własne POPiHN

	Benzyna Eurosuper 95							Olej napędowy							Autogaz						
	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Opłata emis.	Marża	Cena netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Opłata emis.	Marża	Cena netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Marża	Cena netto	
Średnia rok 2019 12 mies.	5,00	1,54	0,94	0,13	0,08	0,15	2,16	5,06	1,17	0,95	0,30	0,08	0,09	2,48	2,14	0,38	0,40	0,09	0,25	1,02	
rok 2020	4,41	1,52	0,82	0,15	0,08	0,21	1,63	4,43	1,15	0,83	0,32	0,08	0,21	1,85	2,03	0,37	0,38	0,10	0,28	0,90	
% zmiany	-11,8	1,3	-11,8	12,6	0,0	35,3	-24,5	-12,5	-1,8	-12,5	5,8	0,0	142,6	-25,4	-5,1	-1,9	-5,1	8,7	11,7	-11,8	

RYS. 40 CENY DETALICZNE I PODATKI W PAŃSTWACH UE I W W. BRYTANII NA KONIEC GRUDNIA 2020 R. (w EURO / 1000 litrów) 1 EUR = 4,6148 PLN

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

	Benzyna Eurosuper 95				Olej napędowy (EN 590)					
	Cena sprzedaży	Cena bez podatków	akcyza	VAT kwotowo		Cena sprzedaży	Cena bez podatków	akcyza	VAT kwotowo	VAT [%]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Austria	1 072,0	404,1	489,2	178,7	Austria	1 043,0	464,0	405,2	173,8	20
Belgia	1 301,0	475,0	600,2	225,8	Belgia	1 323,0	493,2	600,2	229,6	21
Bułgaria	896,5	384,1	363,0	149,4	Bułgaria	890,5	411,8	330,3	148,4	20
Chorwacja	1 214,9	495,8	512,1	243,0	Chorwacja	1 186,1	542,9	406,0	237,2	25
Cypr	1 067,2	457,1	439,7	170,4	Cypr	1 088,0	503,6	410,7	173,7	19
Czechy	1 064,5	391,1	588,7	184,7	Czechy	1 050,8	451,7	416,7	182,4	21
Dania	1 458,3	546,1	620,5	291,7	Dania	1 235,2	556,0	432,2	247,0	25
Estonia	1 244,0	473,7	563,0	207,3	Estonia	1 050,0	503,0	372,0	175,0	20
Finlandia	1 419,0	422,4	722,0	274,6	Finlandia	1 296,0	532,3	512,9	250,8	24
Francja	1 357,9	440,3	691,3	226,3	Francja	1 261,4	442,1	609,1	210,2	20
Grecja	1 432,0	445,4	709,4	277,2	Grecja	1 160,0	516,6	418,9	224,5	24
Hiszpania	1 184,7	506,4	472,7	205,6	Hiszpania	1 069,0	504,5	379,0	185,5	21
Holandia	1 561,0	481,7	808,4	270,9	Holandia	1 243,0	515,6	511,7	215,7	21
Irlandia	1 275,4	414,7	622,2	238,5	Irlandia	1 180,7	440,4	519,5	220,8	23
Litwa	1 095,3	439,2	466,0	190,1	Litwa	1 011,7	464,1	372,0	175,6	21
Luxemburg	1 071,0	443,3	472,1	155,6	Luxemburg	975,0	478,3	355,0	141,7	17
Łotwa	1 155,5	435,0	520,0	200,5	Łotwa	1 033,8	428,4	426,0	179,4	21
Malta	1 340,0	586,2	549,4	204,4	Malta	1 210,0	553,0	472,4	184,6	18
Niemcy	1 281,0	449,8	626,7	204,5	Niemcy	1 112,0	488,2	446,3	177,5	19
Portugalia	1 405,0	475,0	667,3	262,7	Portugalia	1 262,0	513,4	512,6	236,0	23
Rumunia	974,6	454,1	364,9	155,6	Rumunia	977,3	486,9	334,4	156,0	19
Słowacja	1 194,0	451,3	543,7	199,0	Słowacja	1 062,0	487,3	397,7	177,0	20
Słowenia	1 002,7	376,4	445,5	180,8	Słowenia	1 067,2	410,9	463,9	192,4	22
Szwecja	1 388,4	462,2	648,5	277,7	Szwecja	1 405,2	660,2	464,0	281,0	25
Węgry	1 022,7	447,5	357,8	217,4	Węgry	1 072,8	500,6	344,1	228,1	27
Wielka Brytania	1 260,1	408,9	641,2	210,0	Wielka Brytania	1 309,3	448,5	642,6	218,2	20
Włochy	1 427,6	441,7	728,5	257,4	Włochy	1 304,3	451,7	617,4	235,2	22
POLSKA	983,8	416,5	380,4	186,9	POLSKA	973,0	451,3	336,8	184,9	23
Średnia europejska	1 219,6	449,6	554,1	216,0	Średnia europejska	1 137,6	489,3	446,8	201,5	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	81%	93%	69%	87%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	86%	92%	75%	92%	

RYS. 41 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE I W W. BRYTANII NA KONIEC GRUDNIA 2020 R.
Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

RYS. 42 CENY EX POMPA OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE I W W. BRYTANII NA KONIEC GRUDNIA 2020 R.
Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA

RYS. 43 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH I W W. BRYTANII NA KONIEC GRUDNIA 2020 R.
Źródło: Opracowanie własne POPiHN

RYS. 44 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH I W W. BRYTANII NA KONIEC GRUDNIA 2020 R.
Źródło: Opracowanie własne POPiHN


w cenie benzyny 95 notowano w Rumunii, tak samo, jak w przypadku oleju napędowego. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec 2020 r. przedstawiają Rys. 43 i 44.

W grudniu 2020 r. najtaniej w Unii Europejskiej sprzedawano benzynę 95 na stacjach w Bułgarii, Rumunii, i w Polsce. Olej napędowy tańszy niż w Polsce był tylko na stacjach paliw w Bułgarii. Tym samym, wszystkim naszym bezpośrednim unijnym sąsiadom opłacało się przyjechać do Polski i zatankować pojazd do pełna. Niestety, sytuacja pandemiczna mocno skomplikowała takie wyjazdy i w ciągu roku były tylko krótkie okresy, kiedy były one możliwe. Tradycyjnie paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach niebędących członkami

Unii, były tańsze niż w Polsce, ale podróże po nie też były mocno limitowane obostrzeniami.

Z powyższych opisów wynikać może, że polscy kierowcy płacą nieco mniej za paliwo do swoich pojazdów niż zdecydowana większość przedstawicieli innych państw członkowskich UE. Podkreślić jednak należy zależność pomiędzy ceną paliwa a średnimi zarobkami w poszczególnych krajach. Tu sytuacja jest już dla nas mniej korzystna, choć z roku na rok się poprawia. Warto jednak przed opuszczeniem naszego kraju samochodem – jeśli już będzie taka możliwość – zatankować do pełna, a wracać do niego na oparach paliwa w zbiorniku. No chyba, że podróżuje się na wschód do krajów spoza Unii. W takim przypadku kierowcy postępują zupełnie odwrotnie.

Fot.: GRUPA LOTOS



RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Wyniki przedstawione za 2019 r. odbiegają od tych zaprezentowanych w raporcie rocznym 2019. Wynika to z faktu zmiany metodologii szacowania rynku olejów smarowych poza POPIHN. Aktualizacja metodologii pozwoliła na lepsze odwzorowanie zmian zachodzących na rynku. W oszacowaniu uwzględniono również wpływ zmian prawnych, jakie miały miejsce w listopadzie 2019 r., w zakresie stawek podatku akcyzowego.

Druga dekada XXI wieku była okresem, w którym wypracowane zostały plany i zapadły decyzje określające priorytety europejskiej gospodarki na najbliższe dziesięciolecie. Kierunek: ekologia. Elektryfikacja transportu, widmo nadchodzących norm emisji spalin tak rygorystycznych w swych założeniach, że praktycznie uniemożliwiających dalsze wykorzystanie w motoryzacji silników spalinowych, wszystko to stawia pod znakiem zapytania przyszłość branży olejowej. Czy wyznaczony kierunek oznacza wyrok?

Bez wątplenia oznacza zmiany. Jednakże, zakres i dynamika tych zmian wydają się być wyolbrzymiona. Elektryfikacja transportu to proces, który potrwa dekady, uzależniony jest nie tylko od upodobań konsumentów, ale również dostępności infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Należy pamiętać, że możliwości techniczne elektrycznych układów napędowych wciąż obciążone są wieloma ograniczeniami, co na ten moment wyklucza masową elektryfikację transportu ciężarowego. Również przemysł wciąż będzie potrzebował szerokiego zakresu środków smarnych, zwłaszcza w obliczu ciągłego nastawienia na wzrost konsumpcji.

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w 2020 r. wielkość 219 270 ton, co w porównaniu do wyniku 235 241 ton z 2019 r. oznacza spadek ogólnego poziomu sprzedaży o 6,79% r/r.

Wśród przyczyn skurczenia się rynku wskazać można przede wszystkim obostrzenia wprowadzone w związku z pandemią COVID-19. Ograniczenie przemieszczania się wpłynęło na spadek ruchu samochodów osobowych, co widoczne było zarówno w wynikach branży paliwowej, jak i segmentu olejów motoryzacyjnych. Ucierpiał również segment olejów przemysłowych, ze względu na nadzwyczajne warunki działalności obiorców tych olejów. Szczególnym przykładem jest okresowe wstrzymanie produkcji w branżach samochodowej oraz meblarskiej, co w związku z zapaścią na rynku niektórych usług przełożyło się na ogólny spadek polskiego PKB w 2020 r. o 2,8%. Wśród czynników pozapandemicznych, należy wskazać wprowadzone w listopadzie 2019 r. zmiany w prawie podatko-

wym, w zakresie ujednolicenia stawek akcyzy na oleje, bez względu na kody CN, co dla niektórych podmiotów, które opierały swoją sprzedaż o klasyfikację CN 3403, okazało się problematyczne. Rosnąca liczba formalności wymaganych wobec przedsiębiorstw działających w segmencie olejów smarowych spowodowała wzrost kosztów działalności, co miało szczególnie niekorzystny wpływ zwłaszcza na mniejszych uczestników rynku.

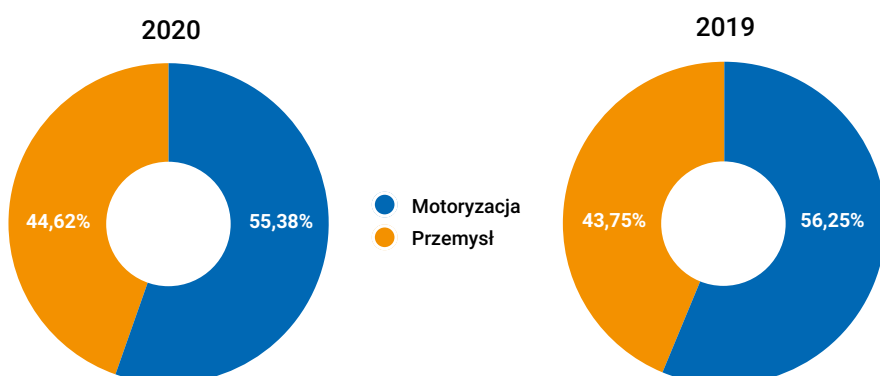
Dane za 2020 r. wskazują na nieznaczny spadek udziału segmentu motoryzacyjnego na rzecz segmentu przemysłowego względem proporcji odnotowanych w 2019 r.

Analizując przesunięcia w strukturze rynku, wyróżnia się znaczący spadek udziału olejów przeznaczonych do aut osobowych. Segment ten skurczył się w 2020 r. o ponad 10%. Zmiany udziałów zaobserwowane w segmencie olejów silnikowych doskonale wpisują się w dotychczasowy trend. Wśród olejów silnikowych do aut osobowych, oleje syntetyczne konsekwentnie zwiększają swój udział w segmencie i stanowią obecnie ponad ¾ całego rynku olejów przeznaczonych do aut osobowych. Udział olejów silnikowych dla aut osobowych w strukturze całego rynku olejów smarowych skurczył się o 1,08 p.p., natomiast w strukturze rynku olejów segmentu motoryzacji spadek wyniósł 3,85 p.p. Zupełnie inaczej wyglądała sytuacja rynkowa olejów silnikowych do aut ciężarowych, które w 2020 r. odnotowały wzrost sprzedaży o 3,59% r/r. Szczególną uwagę w tym segmencie zwracają oleje syntetyczne, których sprzedaż wzrosła o ponad 22%, co przełożyło się na wzrost ich udziału w strukturze całego rynku olejów smarnych o ponad 0,5 p.p.

W segmencie olejów o zastosowaniach przemysłowych wciąż widoczna była dominacja olejów hydraulicznych, których wzrost sprzedaży w 2020 r. o 2,19% r/r przełożył się na zwiększenie udziału w strukturze całego rynku o 1,52 p.p. Zróżnicowana kategoria „inne przemysłowe”, odnotowała w 2020 r. spadek sprzedaży o 1,42% r/r, jednak ich udział w strukturze rynku zwiększył się o 0,73 p.p. i wynosi 13,47%.

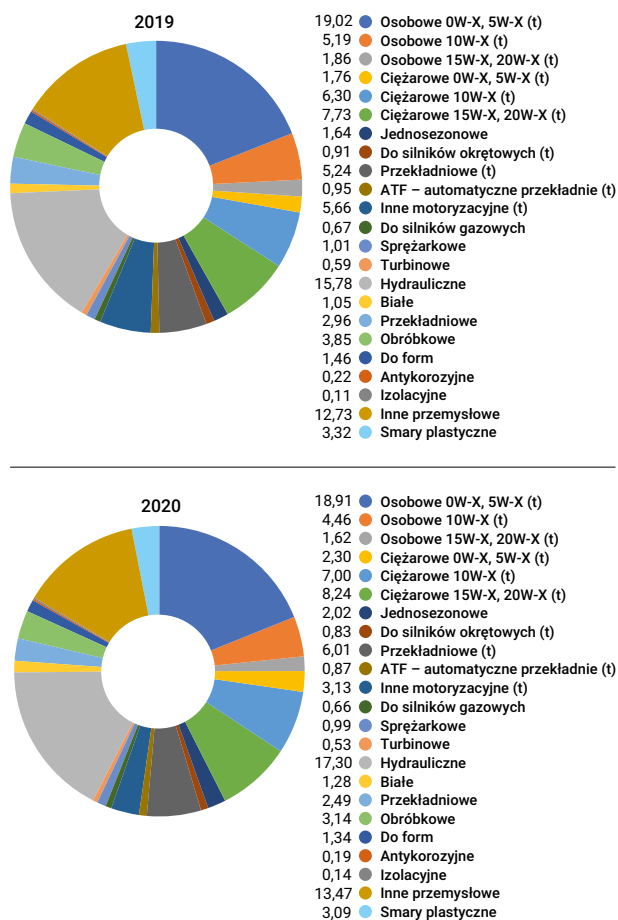
RYN. 45 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W 2020 R.

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



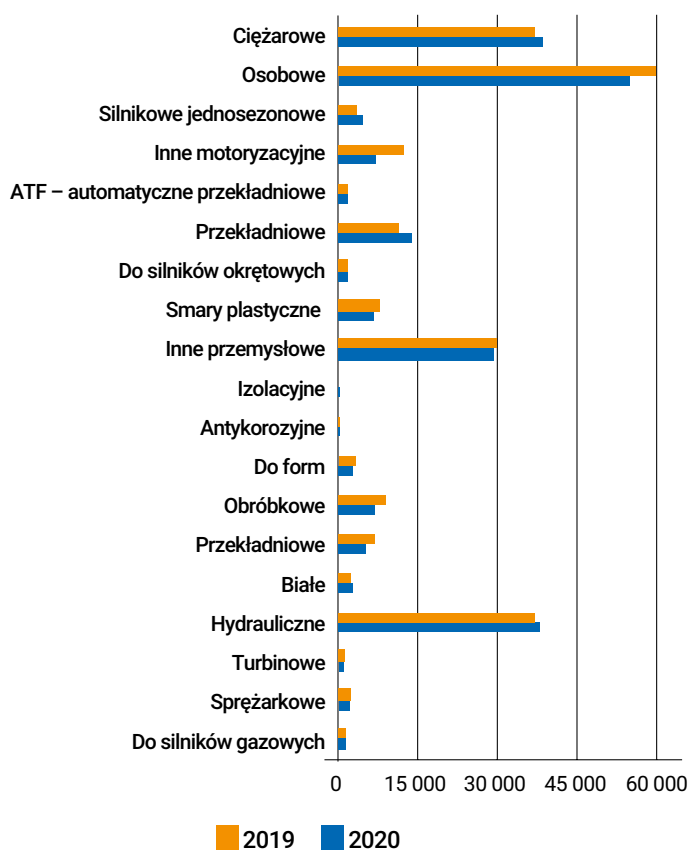
RYS. 46 PORÓWNANIE STRUKTURY RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2019 I 2020 [%]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



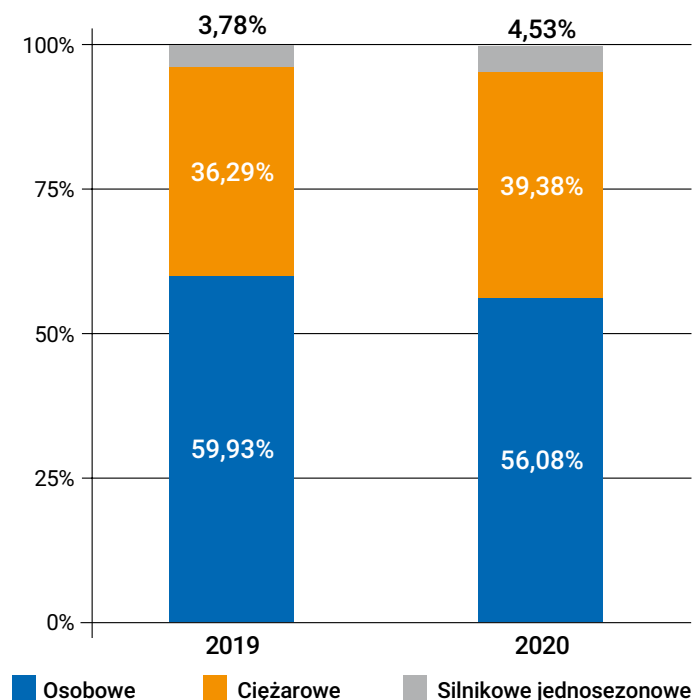
RYS. 47 PORÓWNANIE POZIOMU SPRZEDAŻY WYBRANYCH TYPÓW OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2019 I 2020

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



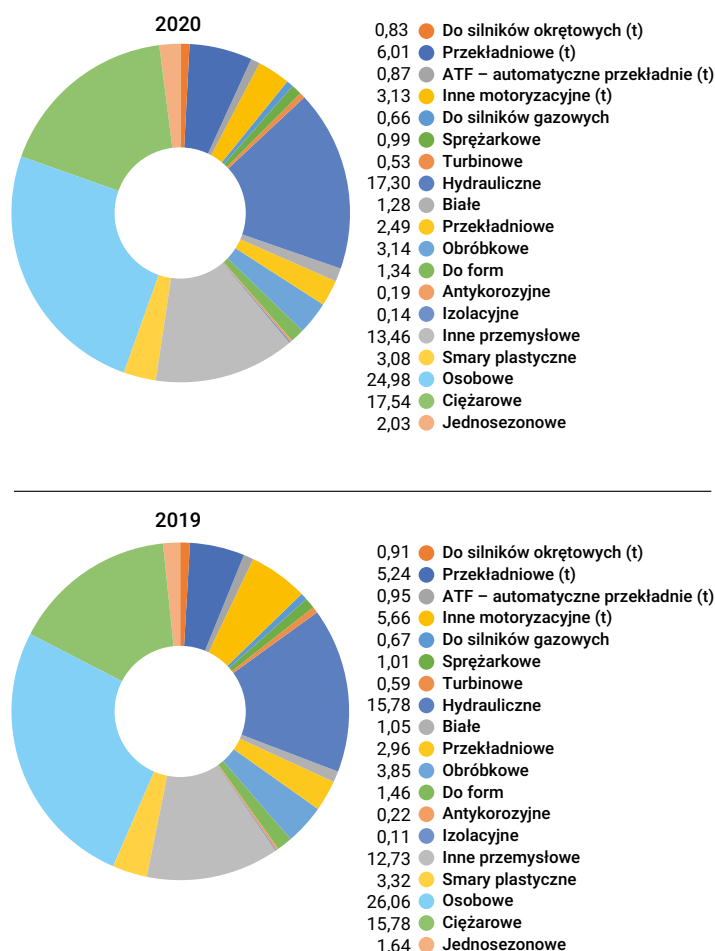
RYS. 48 OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



RYS. 49 OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI NA TLE CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH [%]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI

Oleje silnikowe dla motoryzacji stanowią niecałe 45% wszystkich sprzedawanych w Polsce olejów smarowych, odpowiadając za 80% sprzedaży w ramach segmentu motoryzacyjnego.

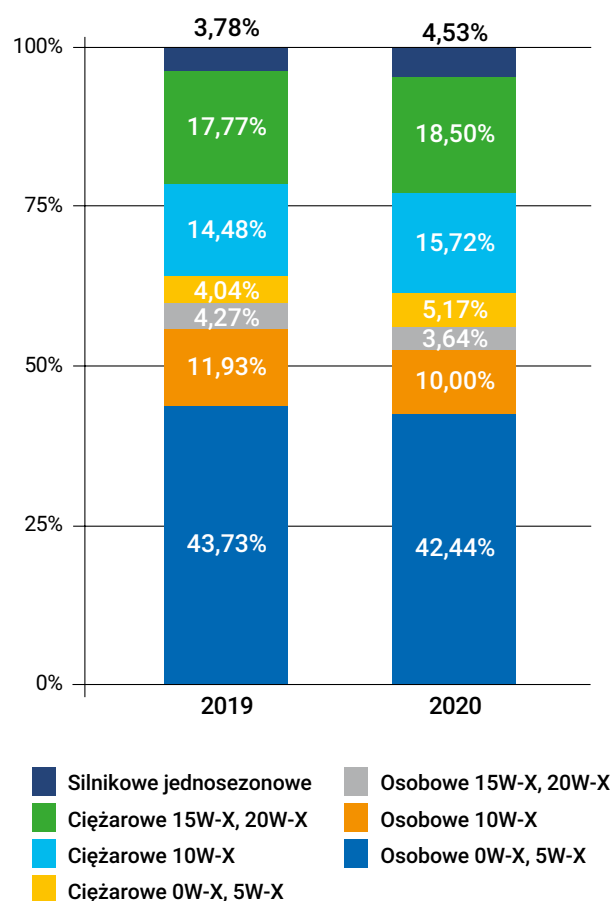
W 2020 r. sprzedano w Polsce 97 675 ton olejów silnikowych dla pojazdów. Rok wcześniej było to około 102 309 ton, zatem spadek wyniósł 4,53% w ujęciu rocznym.

Zaobserwowany w 2020 r. spadek niemal w całości można przypisać olejom silnikowym do aut osobowych, które odnotowały zmniejszenie sprzedaży o 10,65% r/r. Jednocześnie, zauważono wzrost sprzedaży olejów silnikowych do aut ciężarowych o 3,59%. Zaskakująco, wzrost sprzedaży (14,45%) odnotowały również oleje jednosezonowe, jednakże w połączeniu z niskim (4,5%) udziałem tych olejów w segmencie olejów silnikowych dla motoryzacji wzrost ten miał niewielki wpływ na wynik całego segmentu.

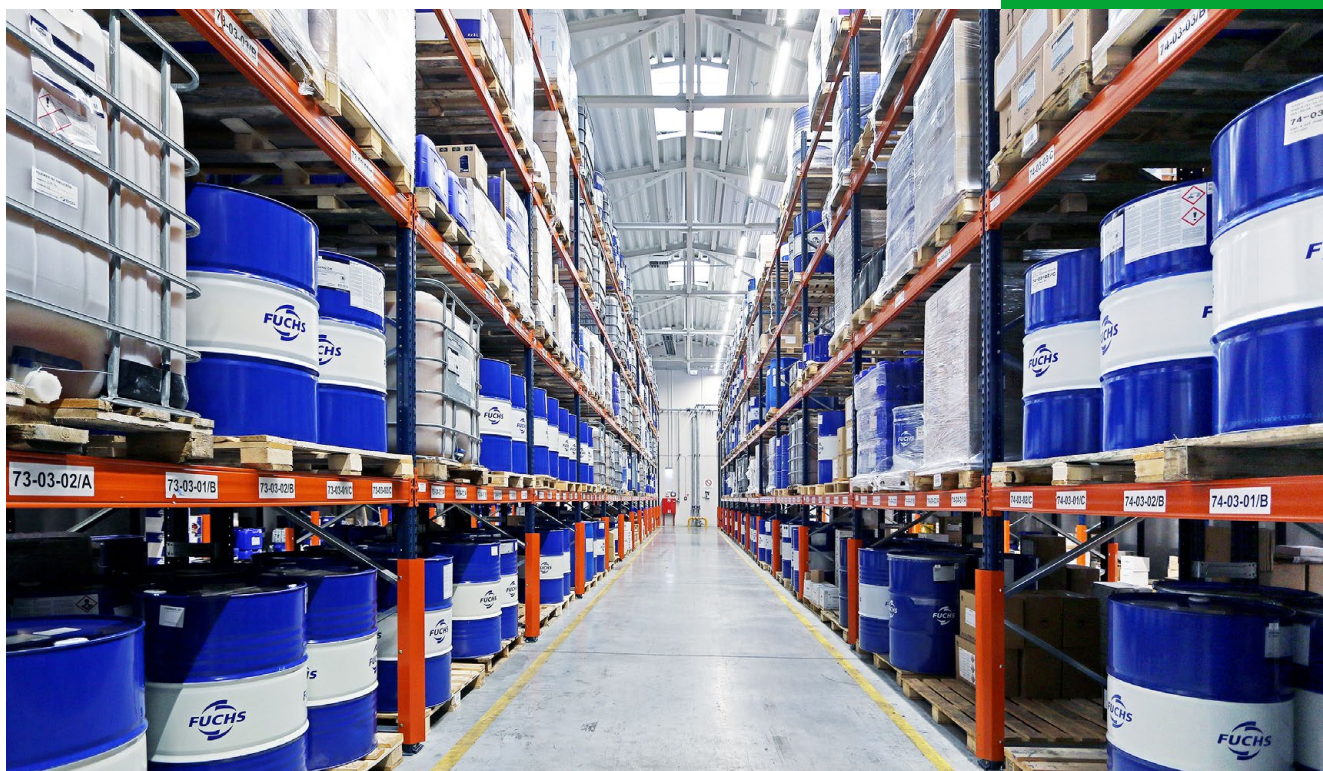
W ujęciu szerszym niż jedynie oleje silnikowe, sprzedaż wszystkich olejów dla motoryzacji wyniosła w 2020 r. 121 435 ton. Oznacza to spadek o 8,23% w porównaniu z 2019 r. Jediną podgrupą spoza olejów silnikowych, której sprzedaż wzrosła (6,88%), są oleje przekładniowe. Największy spadek sprzedaży (-48,49%) odnotowano dla olejów sklasyfikowanych jako „inne motoryzacyjne”.

RYS. 50 STRUKTURA W SEGMENTCIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI W LATACH 2019, 2020

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



Fot.: FUCHS OIL CORPORATION



OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH

Segment olejów silnikowych dla pojazdów osobowych skurczył się w 2020 r. o 10,65%. Tak duży spadek jest bezpośrednim następstwem niespotykanych wcześniej ograniczeń w przemieszczaniu się, co znacząco wpłynęło na zmniejszenie ruchu samochodów osobowych. W obserwowanym okresie maj-grudzień 2020 r., liczba pojazdów osobowych na drogach w Polsce spadła o 8,42% r/r (opracowanie własne, dane: GDDKiA). Uwzględniając rygorystyczny lockdown ogłoszony w połowie marca 2020 r., utrzymany również w maju, szacuje się, że spadek ruchu pojazdów osobowych w całym 2020 r. wyniósł około 10% r/r.

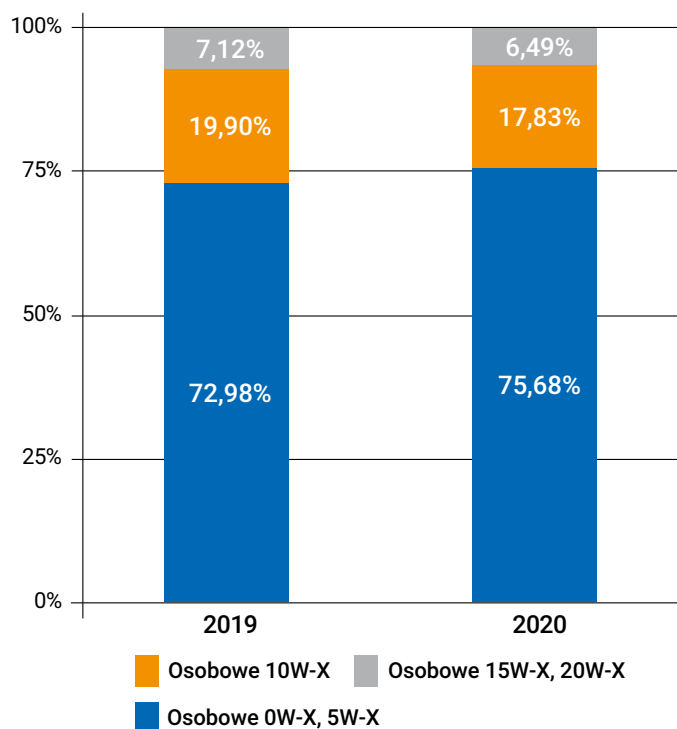
Należy zauważyć, że spadek sprzedaży odnotowano dla wszystkich kategorii, również dla olejów syntetycznych (-7,34%), których sprzedaż rokrocznie rosła z uwagi na postępującą wymianę aut na polskich drogach na bardziej zaawansowane technologicznie. Oleje semi-syntetyczne oraz mineralne wciąż notują spadki sprzedaży – w zeszłym roku było to kolejno (-19,94%) oraz (-18,58%).

W kolejnych latach spodziewać się można dalszej tendencji spadkowej w ujęciu tonażowym, co wynika z zastępowania starszej generacji produktów nowymi, które nie wymagają tak częstej wymiany.

To był trudny rok dla rynku olejów silnikowych dla aut osobowych. Roczne wyniki sprzedaży wyraźnie obrazują wpływ ograniczeń w ruchu związanych z pandemią. Jednakże, należy mieć na uwadze również inne czynniki. W tym segmencie obserwuje się znaczący wpływ regulacji prawnych na strukturę sprzedaży. Dotychczas, prognozowany był wpływ przepisów środowiskowych funkcjonujących jako tzw. „Zielony Ład” na redukcję zapotrzebowania na oleje silnikowe. Obecnie, najpoważniejszym zagrożeniem dla tego segmentu są prace Komisji Europejskiej nad normą Euro 7, która

RYG. 51 OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) – STRUKTURA RYNKU W LATACH 2019, 2020

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



z uwagi na swój wyjątkowo rygorystyczny charakter może być w praktyce rozumiana jako swoisty zakaz produkcji pojazdów z silnikami spalinyowymi, co skutkowałoby wymuszoną elektryfikacją segmentu aut osobowych i drastycznym spadkiem sprzedaży olejów silnikowych.

OLEJE SILNIKOWE DO POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH I SPRZĘTU POMOCNICZEGO

W 2020 r. sprzedano w Polsce 38 466 ton olejów silnikowych do pojazdów ciężarowych, co oznacza wzrost o 3,59% względem 2019 r.

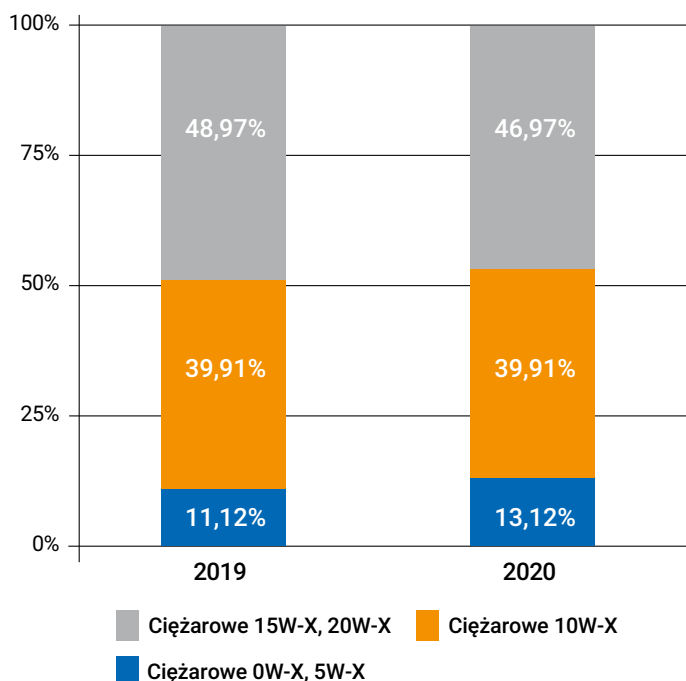
Paradoksalnie, w osiągnięciu tego poziomu sprzedaży mogła pomóc pandemia COVID-19. Miała ona bowiem znaczny wpływ na ograniczenie transportu osobowego, jednak wraz z prężnym rozwojem branży e-commerce dała impuls rozwojowy dla branży TSL. Uwzględniając znaczącą pozycję polskich firm transportowych w transporcie drogowym w Europie, zaobserwowany w 2020 r. wzrost sprzedaży olejów silnikowych do aut ciężarowych wydaje się w pełni uzasadniony. Widać to również w liczbach: obserwowany ruch ciężarowy na polskich drogach, w okresie maj-grudzień 2020, wzrósł o 4,33% r/r.

Oleje mineralne o najwyższych lepkościach (15W, 20W) wciąż mają dominujący udział w tym segmencie, jednak od lat spada on systematycznie, z czego w 2020 r. o 2 p.p. Udział olejów o lepkościach średnich pozostał bez zmian w skali roku, mimo że pod względem tonażu odnotowano wzrost sprzedaży o 3,60%. Oleje syntetyczne osiągnęły znaczny wzrost (22,21%) pod względem tonażu, co przełożyło się na wzrost udziału w segmencie o 2 p.p.

Specyficzne warunki pracy pojazdów ciężarowych stawiają pod znakiem zapytania elektryfikację tego segmentu transportu. Uwzględniając nadal istniejące poważne ograniczenia technologiczne w obszarze baterii elektrycznych dla pojazdów ciężarowych, w najbliższym czasie nie prognozuje się znaczącego wpływu elektryfikacji na strukturę segmentu olejów silnikowych dla aut ciężarowych.

RYS. 52 OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) – STRUKTURA RYNKU W LATACH 2019, 2020

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



OLEJE DLA PRZEMYSŁU

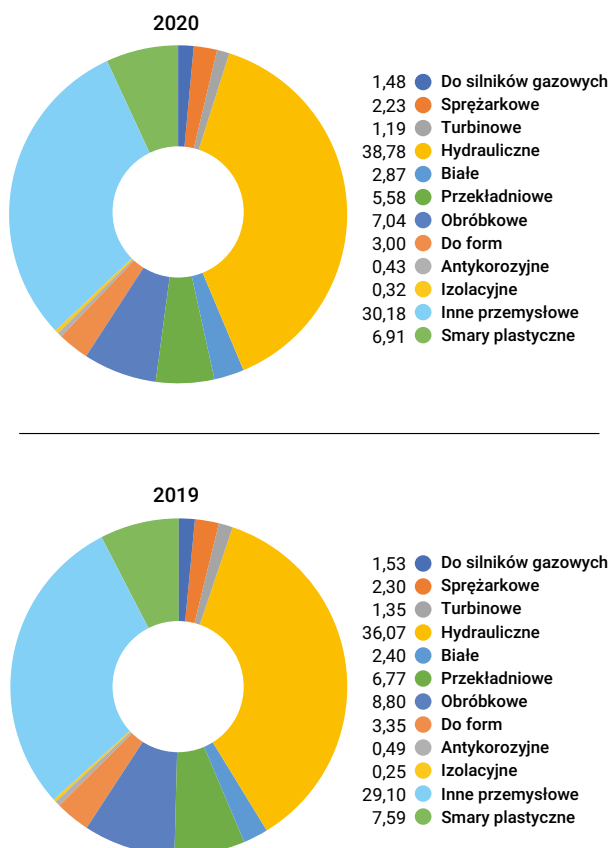
W ubiegłym roku sprzedano w Polsce 97 835 ton olejów smarowych dla przemysłu, co stanowi spadek o 4,93% w stosunku do 102 912 ton sprzedanych w 2019 r.

Wśród głównych czynników mających wpływ na skurczenie się rynku olejów przemysłowych, kluczowe były obostrzenia związane z pandemią COVID-19. Niektóre branże, takie jak np. samochodowej czy meblarska, czasowo wstrzymały produkcję w 2020 r. Zastój ten nie był możliwy do odrobienia w trakcie roku.

W 2020 r. odnotowano wzrost (2,19%) sprzedaży olejów hydraulicznych, co przełożyło się na zwiększenie ich udziału w segmencie przemysłowym o 2,7 p.p. Druga największa grupa w segmencie – „inne przemysłowe” – skurczyła się o 1,42%, jednak zwiększyła swój udział w segmencie przemysłowym o 1 p.p. Uwzględniając zmiany z 2020 r., oleje hydrauliczne oraz „inne przemysłowe” stanowią ponad 2/3 całego segmentu olejów przemysłowych. Oprócz olejów hydraulicznych, wzrost sprzedaży odnotowano również w przypadku olei izolacyjnych (22,99%) oraz olei białych (13,97%), jednak z uwagi na ich niewielki udział w segmencie, wzrosty te nie wpłynęły znacząco na wynik segmentu olejów przemysłowych.

RYS. 53 OLEJE PRZEMYSŁOWE – STRUKTURA RYNKU W LATACH 2019, 2020

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



Fot.: FUCHS OIL CORPORATION



INFORMACJA O RYNKU LOGISTYKI ROPY NAFTOWEJ I PALIW PŁYNNYCH

PERN utrzymał tempo nawet w czasie pandemii. Firma zachowała ciągłość działania dostaw surowców i paliw dla klientów.

2020 r. był kolejnym testem dla spółek zarządzających infrastrukturą krytyczną – w tym dla PERN. Epidemia koronawirusa spowodowała wprowadzenie szeregu obostrzeń sanitarnych i konieczność dostosowania działalności operacyjnej do nowych wytycznych. Podstawowym celem było – i wciąż pozostaje – utrzymanie ciągłości działania oraz minimalizowanie zagrożeń wynikających z rozprzestrzeniania się epidemii.

PERN WDROŻYŁ PROCEDURY SANITARNE, DZIĘKI CZEMU ZWIĘKSZONO BEZPIECZEŃSTWO PRACOWNIKÓW I PARTNERÓW BIZNESOWYCH

Dzięki wdrożonym procedurom zachowana została zarówno ciągłość dostaw surowca do rafinerii, jak i ciągłość dostaw paliw na stacje benzynowe.

W dalszym ciągu realizowano program inwestycyjny spółki, a kolejne zbiorniki przekazywano do eksploatacji. Szereg z nich – np. zbiornik o pojemności 10 tys. m³ w bazie paliw w Boronowie, dwa zbiorniki o pojemności po 10 tys. m³ w bazie paliw w Emilianowie czy zbiornik o pojemności 32 tys. m³ w bazie paliw w Małaszewiczach – zostały ukończone przed zaplanowanym terminem pomimo przypadków zakażeń na terenie budowy. Realizowano zakrojone na szeroką skalę inwestycje w zbiorniki surowcowe w Bazie Gdańsk i Terminalu Naftowym w Gdańsku. One również zakończyły się bez większych odchyleń od harmonogramu.

1,2 MLN ZŁ PRZEKAZAŁA FUNDACJA GRUPY PERN NA WALKĘ Z EPIDEMIA

Jako firma odpowiedzialna za infrastrukturę krytyczną, spółka jest skoncentrowana przede wszystkim na zapewnieniu płynnych dostaw surowca do rafinerii oraz paliw na stacje benzynowe. Jednak obok realizacji założeń strategicznych w trudnym otoczeniu wynikającym z pandemii, PERN niósł także pomoc finansową i materialną potrzebującym i poszkodowanym w wyniku zakażenia koronawirusem, wspierając szpitale finansowo i rzeczowo.

Wykonawcy inwestycji PERN otrzymali możliwość skorzystania z pakietu antykryzysowego, który zawierał skrócenie terminów płatności faktur, maksymalne przyspieszenie przelewów, pomoc w płatnościach za dostarczane maszyny i urządzenia. W sumie z programu w różnym zakresie skorzystało 56 firm.

56 firm

**skorzystało z tarczy
antykryzysowej PERN**

Dwa zbiorniki paliwowe w bazie paliw w Emilianowie po 10 tys. m³ każdy – trafiły do eksploatacji na przełomie 2020 i 2021 r. Oddano je przed terminem mimo pandemii.



Fot.: PERN

Fot.: PERN



W 2020 r. PERN oddał do eksploatacji 5 zbiorników surowcowych o pojemności 100 tys. m³ każdy oraz jeden o pojemności 45 tys. m³ każdy. Są one zlokalizowane u wybrzeży Bałtyku – w Bazie Gdańsk i Terminalu Naftowym w Gdańsku.

PERN W CZASIE PANDEMII SKUTECZNIE REALIZUJE AMBITNY PLAN ROZWOJOWY – HASŁO „NIEPODLEGŁOŚĆ ENERGETYCZNA W ZAKRESIE ROPY I PALIW” NABRAŁO KONKRETNÝCH Kształtów.

Bezpieczeństwo energetyczne to dziś jeden z najważniejszych obszarów, który wpływa na suwerenność kraju. Kryzys z zanieczyszczoną ropą z Rosji z 2019 r. potwierdził, że działania podejmowane przez Rząd RP i spółki naftowe stanowią bezpieczną polisę na wypadek tego typu sytuacji. Kluczowym zagadnieniem jest dywersyfikacja źródeł i tras dostaw ropy naftowej do Polski.

Polskie rafinerie coraz częściej kupują ropę w różnych regionach świata. Sprowadzamy ją już nie tylko z Rosji, lecz także z Morza Północnego, Arabii Saudyjskiej czy USA. W zależności od tego, jaka ropa dociera do Polski – a docierają bardzo różne gatunki – PERN jest przygotowany, by zapewnić jej elastyczny transport do rafinerii i zachować jakość surowca.

Biorąc pod uwagę zmiany trendów rynkowych i oczekiwania klientów, PERN rozpoczął realizację ambitnego programu MEGAINWESTYCJI, który jest odpowiedzią na te wyzwania.

MEGAINWESTYCJE PERN

PERN w większości sfinalizował już rozbudowę zbiorników magazynowych na ropę naftową. W 2020 r. w Bazie Gdańsk i Terminalu Naftowym w Gdańsku powstało łącznie 6 zbiorników o pojemności prawie 550 tys. m³. Ostatni zbiornik o pojemności 45 tys. m³ w Terminalu Naftowym w Gdańsku trafi do eksploatacji w połowie 2021 r. Inwestycja w znaczącym stopniu poprawia elastyczność systemu logistycznego PERN i pozwala na przyjmowanie dowolnych gatunków ropy z morza i separowanie ich w wydzielonych zbiornikach.

Fot.: PERN



”

PERN po raz kolejny udowodnił, że wywiązuje się z obowiązków wynikających ze strategii Spółki, a przede wszystkim z realizacji celu nadrzędnego, jakim jest zapewnienie naszemu krajowi swobodnych dostaw ropy naftowej z dowolnego kierunku na świecie. Infrastruktura, którą dziś posiadamy, pozwala zatem na skuteczną dywersyfikację, a dzięki temu stabilny rozwój gospodarki.”

Igor Wasilewski, prezes PERN

NAKŁADY INWESTYCYJNE PERN W LATACH 2016–2020 WYNIOSŁY PRAWIE 1,6 MLD ZŁ

W 2020 ROKU – PRAWIE 550 TYS. M³ NOWYCH POJEMNOŚCI NA ROPĘ NAFTOWĄ U WYBRZEŻY BAŁTYKU, CO OZNACZA 6 NOWYCH ZBIORNIKÓW

W segmencie paliwowym już w 2019 r. został sfinalizowany I etap rozbudowy pojemności (128 tys. m³ – w eksploatacji są 4 zbiorniki w bazie paliw w Koluszkach i Nowej Wsi Wielkiej). W II etapie kolejne zbiorniki są sukcesywnie oddawane do eksploatacji. Na przełomie 2020/2021 r. do eksploatacji trafiły zbiorniki w Boronowie, w Emilianowie, w Małaszewiczach, a w połowie 2020 r. zbiornik w Koluszkach – łącznie to blisko 100 tys. m³. Finalizowane są prace w dwóch bazach paliw – w Dębogórze i Rejowcu, gdzie już w II kwartale 2021 roku klienci będą mogli skorzystać łącznie z dodatkowych 128 tys. m³ nowych pojemności.

PERN w ramach Programu MEGAINWESTYCJE realizuje także dwie inwestycje liniowe. Pierwszą jest rurociąg produktowy z Boronowa do Trzebini o długości około 100 km. Magistrala połączy bazę paliw PERN

w Boronowie z Terminalem Paliw PKN Orlen w Trzebini. Celem budowy rurociągu jest poprawa bezpieczeństwa zaopatrzenia południa Polski w paliwa poprzez zwiększenie zasięgu transportu rurociągowego z PKN Orlen. Rurociąg Boronów–Trzebinia to ekologiczna forma transportu paliw, która poza ograniczeniem transportu produktów naftowych drogami lokalnymi oznacza również inne korzyści dla miast i gmin na trasie przebiegu rurociągu. W styczniu 2021 r. PERN wyłonił wykonawcę realizacji tej inwestycji.

Drugą inwestycją liniową jest II nitka Odcinka Pomorskiego – rewersyjnego rurociągu ropy naftowej na odcinku Gdańsk–Płock. To projekt strategiczny dla bezpieczeństwa energetycznego kraju. Celem jest stworzenie również dodatkowej infrastruktury, która zapewni bezpieczeństwo tłoczeń i stanie się zabezpieczeniem dla transportu na Odcinku Pomorskim. Rurociąg będzie miał długość prawie 240 km.

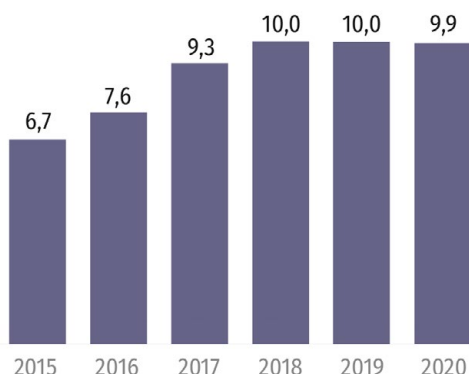
Obecnie trwają prace projektowe a decyzja o rozpoczęciu budowy będzie możliwa po poznaniu partnerów PKN Orlen w procesie fuzji PKN Orlen z Grupą LOTOS, oczywiście biorąc pod uwagę bezpieczeństwo energetyczne państwa.

STRATEGICZNA INFRASTRUKTURA PERN



MODERNIZACJA BAZ PALIW JAKO ODPOWIEDŹ NA OCZEKIWANIA KLIENTÓW

Działania rządu doprowadziły do radykalnego ograniczenia szarej strefy w handlu paliwami. To z kolei pociąga za sobą konieczność zbudowania dodatkowych magazynów, by to paliwo mogło być legalnie przechowywane.

WYDANIA PALIW NA TRANSPORT DROGOWY
Z BAZ PERN W LATACH 2015-2020 [w mln m³]I ETAP ROZBUDOWY POJEMNOŚCI
PALIWOWYCH ZAKOŃCZONY W 2019 R.
TO 4 ZBIORNIKI O ŁĄCZNEJ
POJEMNOŚCI 128 TYS. M³

PERN realizuje program rozbudowy pojemności magazynowych na paliwa, który został podzielony na trzy etapy. Obecnie spółka z sukcesem finalizuje etap drugi, część zbiorników oddając przed terminem mimo panującej pandemii koronawirusa. Do 2020 r. pojemność spółki zwiększyła się o ponad 220 tys. m³. W tym ostatnie trzy zbiorniki o łącznej pojemności ponad 50 tys. m³ trafiły do eksploatacji na początku 2021 roku.

II ETAP ROZBUDOWY POJEMNOŚCI
PALIWOWYCH JEST FINALIZOWANY.
ŁĄCZNIE PERN DZIĘKI NIEMU
ODDA DO DYSPOZYCJI KLIENTÓW
222 TYS. M³ – 9 ZBIORNIKÓW.

PERN GWARANTEM BEZPIECZEŃSTWA RYNKOWEGO

Laboratoria PERN pod koniec 2020 roku otrzymały pozytywną ocenę Polskiego Centrum Akredytacji. To potwierdzenie, że analizy wykonywane przez ekspertów Spółki spełniają wysokie standardy, a to ma kluczowe znaczenie dla klientów i jakości paliw tankowanych na stacjach. Laboratoria posiadają nowoczesne wyposażenie oraz doświadczoną kadrę, co daje gwarancję, że produkty, które trafiają z PERN na stacje paliw, spełniają wymagania jakościowe. Ma to kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa konsumentów.

BAZA PALIW W DĘBOGÓRZU – PALIWOWE
OKNO NA ŚWIAT

Terminal produktów naftowych w Dębogórze stanowi aktualnie jeden z filarów zdywersyfikowanego systemu zaopatrywania Polski w paliwa płynne. Jest jedynym w kraju terminalem przeładunkowym, który umożliwia na znaczną skalę import paliwa drogą morską z dowolnego regionu świata. Realizowane przez PERN inwestycje pozwolą bazie paliw w Dębogórze zwiększyć potencjał tzw. Paliwowego Hubu Morskiego. Kompleksowy plan rozwoju bazy obejmuje m.in. rozbudowę pojemności magazynowych, modernizację i rozbudowę instalacji transportu rurociągowego oraz rozbudowę frontu kolejowego.

PERN WSPIERA FIRMY W REALIZACJI NCW

PERN modernizuje swoje bazy paliw, by umożliwić klientom realizację Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW), czyli osiągnięcia 14% udziału energii odnawialnej w transporcie w perspektywie 2030 roku.

PERN realizuje już prace związane z rozbudową pojemności magazynowych na biokomponenty – estry wyższych kwasów tłuszczowych (FAME) oraz bioetanol. Dotychczas rozstrzygnięte postępowania przetargowe dotyczą rozbudowy magazynów estrów o łącznej pojemności 2,8 tys. m³ w pięciu lokalizacjach – w Bazach Paliw w: Koluszkach, Emilianowie, Woli Rzędzińskiej, Kawicach, Małaszewiczach oraz pojemności na bioetanol o pojemności 300 m³ w Bazie Paliw w Nowej Wsi Wielkiej.

Obecnie trwają postępowania przetargowe na rozbudowę pojemności magazynowych do przechowywania estrów w Bazach Paliw w Nowej Wsi Wielkiej oraz Rejowcu.

PERN prowadzi aktywne działania zmierzające do zwiększenia efektywności energetycznej własnej infrastruktury oraz utrzymuje wysoki standard infrastruktury, prowadząc szereg działań proekologicznych – m.in. modernizację oczyszczalni, kanalizacji, oświetlenia, instalacji odzysku par benzyn.

SZYBKA OBSŁUGA KIEROWCÓW NA BAZACH

PERN zakończył zadania związane z modernizacją frontów autocysternowych w bazach paliw w Koluszkach i Kawicach. Prace w tym zakresie kontynuowane są w kolejnych czterech lokalizacjach: w Nowej Wsi Wielkiej, Boronowie, Rejowcu oraz Woli Rzędzińskiej.

Celem jest budowa stanowisk „multiproduktowych”, co umożliwia kierowcom odebranie dowolnej kompozycji paliw oraz dodatków uszlachetniających przy jednym stanowisku, bez konieczności przejazdu autocysterny na inną wyspę nalewczą. W ramach modernizacji frontów autocysternowych linie nalewcze wyposażane są w najnowocześniejsze moduły dozowania dodatków firmowych.

Pod koniec 2020 r. spółka wdrożyła także nowoczesny Portal Przewoźnika, oferujący w trybie online szereg narzędzi firmom przewozowym, które przyspieszają i ułatwiają korzystanie z usług PERN. Portal w czasie rzeczywistym podaje informacje o liczbie transportów oczekujących lub odbierających paliwo w danym obiekcie, jest bazą danych o kierowcach i pojazdach przewoźnika oraz o aktualnie realizowanych transportach – wszystko w trybie on-line. Z portalu w ciągu kilku pierwszych tygodni zaczęło korzystać ponad 100 przewoźników. Dzięki nowemu rozwiązaniu czas niezbędny na rejestrację kierowcy

i pojazdu odbierającego paliwo na danej bazie PERN znacznie się skrócił. Wyeliminowane zostały zgłoszenia papierowe drogą pocztową, które zabierały kilka dni na rzecz obrotu elektronicznego. Ta zmiana pozwala uprościć proces rejestracji, weryfikacji i udzielenia zgody na wjazd na bazę kierowcy i pojazdu do 30 minut.

INWESTYCJE W AUTOMATYKĘ

W bazach PERN prowadzony jest także szereg inwestycji mających na celu wdrożenie nowych rozwiązań z obszaru automatycznego prowadzenia procesów technologicznych, a także dostosowanie systemów sterowania i wizualizacji w bazach do najnowszych światowych standardów w zakresie przemysłowych systemów sterowania.

Celem jest jeszcze wyższy poziom bezpieczeństwa pracy poszczególnych instalacji, między innymi przez monitorowanie i sygnalizowanie w systemie nadrzędnym stanu poszczególnych elementów wykonawczych i pomiarowych. Przyspieszy to podejmowanie decyzji przez operatorów poprzez łatwy dostęp do kluczowych parametrów technologicznych oraz znacząco zmniejszy udział czynnika ludzkiego w przepływie informacji o aktualnym statusie pracy poszczególnych instalacji.

W 2018 r. PERN rozpoczął kompleksową modernizację systemów automatyki. Jednym z pierwszych modernizowanych systemów jest Centralny System Dyspozytorski wraz z Systemem Wykrywania Wycieków. Proces ten zakończy się w 2021 r. Modernizacja

systemów automatyki jest inwestycją w jeszcze wyższy poziom niezawodności i bezpieczeństwa, a także oferuje możliwość bezawaryjnego działania w reżimie 24 godziny na dobę przez siedem dni w tygodniu. System jest zaprojektowany dla wszystkich baz PERN – zarówno paliwowych, jak i surowcowych, a także dla rurociągów.

Również same zbiorniki są wyposażane w najnowocześniejsze systemy automatyki. Zbiorniki surowcowe i paliwowe z dachem pływającym zostały wyposażone w system do monitoringu, który kontroluje położenie dachów pływających oraz alarmuje o incydentach i ewentualnych awariach urządzeń. Nowobudowane zbiorniki, jak i modernizowane zbiorniki na bazach surowcowych i paliwowych wyposażane są w dodatkowe systemy bezpieczeństwa – awaryjnego wyłączenia, które zapewnia bezpieczne zatrzymanie procesów na wypadek awarii lub błędu ludzkiego.

PILOTAŻ FOTOWOLTAIKI W PERN

Jesienią 2020 r. PERN rozpoczął pilotażowo korzystanie z pierwszej instalacji fotowoltaicznej. Instalacja powstała w bazie paliw w Boronowie jako efekt wdrożenia jednej z prac dyplomowych przygotowanych przez zespół pracowników PERN w ramach Akademii Menedżera. Instalacja przyniesie kilkuprocentowe oszczędności w wydatkach na energię elektryczną. Od efektywności tego projektu będą zależały kolejne wdrożenia.

PERN – LIDER LOGISTYKI NAFTOWEJ I PALIWOWEJ W POLSCE – PODSUMOWANIE

PERN jest liderem logistyki surowcowej i paliwowej oraz spółką strategiczną, gwarantującą bezpieczeństwo energetyczne Polski, a tym samym także Unii Europejskiej, w zakresie dostaw ropy do największych producentów paliw w Polsce oraz w Niemczech.

Spółka zarządza siecią rurociągów naftowych i paliwowych, posiada 4 bazy ropy naftowej i 19 baz paliwowych w całym kraju. Dzięki temu PERN gwarantuje sprawną logistykę naftową i dostępność paliw na terenie całego kraju. Na koniec 2020 r. w spółce było zatrudnionych 1629 osób.

STRATEGICZNY POTENCJAŁ PERN



W segmencie paliwowym
**o 8% wzrosła pojemność
zbiorników w 2020 roku
w porównaniu z rokiem 2015**



W segmencie naftowym
**o 29% wzrosła pojemność
zbiorników w 2020 roku
w porównaniu z rokiem 2015**



75 zbiorników
ropy naftowej i **379**
zbiorników na paliwa



172 stanowisk
rozładunkowo-
załadunkowych
na kolei

W 2020 ROKU SPÓŁKA WDROŻYŁA ZINTEGROWANY SYSTEM ZARZĄDZANIA DLA PIĘCIU NORM ISO

System zarządzania ciągłością działania i system zarządzania bezpieczeństwem informacji – to nowe elementy Zintegrowanego Systemu Zarządzania Spółki, wdrożone i certyfikowane przez Urząd Dozoru Technicznego (UDT-CERT). Tym samym PERN posiada aż pięć obszarów działających w oparciu o międzynarodowe normy ISO – w tej grupie jest także zarządzanie jakością, zarządzanie środowiskowe oraz bezpieczeństwo i higiena pracy. Certyfikaty UDT-CERT są potwierdzeniem, że PERN wdrożył i stosuje wymagania międzynarodowych norm ISO.

Zintegrowany System Zarządzania PERN spełnia wymagania następujących norm:

- ISO 9001** – Systemy zarządzania jakością,
- ISO 14001** – Systemy zarządzania środowiskowego,
- ISO 22301** – Systemy zarządzania ciągłością działania,
- ISO 27001** – Systemy zarządzania bezpieczeństwem informacji,
- ISO 45001** – Systemy zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy.

System obejmuje wszystkie jednostki organizacyjne spółki. Zawiera uregulowania dotyczące zarówno procesów podstawowych, jak i procesów zarządczych oraz pomocniczych, które razem pozwalają niezawodnie i bezpiecznie realizować kluczowe działalności: transport rurociągowy, magazynowanie i przeładunek ropy naftowej i paliw płynnych.

W 2021 R. PERN PRZYGOTOWUJE SIĘ DO CERTYFIKACJI ISO 50001 – SYSTEMY ZARZĄDZANIA ENERGIA

UPORZĄDKOWANA STRUKTURA GRUPY KAPITAŁOWEJ

W latach 2016–2020 PERN uporządkował strukturę Grupy Kapitałowej PERN. W skład Grupy Kapitałowej PERN wchodzi pięć spółek.

Naftoport Sp. z o.o. – 66,67% udziałów PERN.

Wykonuje przeładunki ropy naftowej i produktów naftowych w Porcie Gdańsk. Spółka stanowi istotny element logistyki dostaw ropy dla polskich i niemieckich rafinerii oraz jej tranzytu, a także lądowo-morskiego przeładunku produktów naftowych.

Naftoserwis Sp. z o.o. – 100% udziałów PERN.

Jest największą firmą w Polsce świadczącą specjalistyczne usługi technicznego utrzymania baz paliwowych (w tym usługi serwisowe i remontowe na bazach, czyszczenie zbiorników) oraz usługi diagnostyki rurociągów.

Naftor Sp. z o.o. – 100% udziałów PERN.

Jest spółką operującą w obszarze bezpieczeństwa, przygotowaną do realizacji przedsięwzięć z zakresu bezpieczeństwa fizycznego i zabezpieczenia technicznego obiektów o szczególnym znaczeniu dla interesu ekonomicznego państwa.

„Siarkopol” Gdańsk S.A. – 100% akcji PERN.

Realizuje obsługę eksportu drogą morską polskiej siarki kopalnej na rynki światowe. Poza obsługą siarki granulowanej Spółka świadczy usługi przeładunkowo-magazynowe produktów płynnych: petrochemicznych, chemicznych oraz pochodzenia roślinnego.

MPR Sarmatia Sp. z o.o. – 28,8% udziałów PERN.

Jest spółką celową, założoną w 2004 r. przez dwóch udziałowców: PERN S.A. oraz ukraińską S.A. „Ukrtransnafta” w celu przygotowania projektu Euro-Azjatyckiego Korytarza Transportu Ropy Naftowej. Obecnie udziałowcami (oprócz założycieli) są także: Państwowa Spółka Naftowa Republiki Azerbejdżanu (SOCAR), Gruzjińska Korporacja Naftowo-Gazowa (GOGC) Spółka Akcyjna oraz litewska AB „Klaipėdos Nafta”.



23 bazy magazynowe,
w tym: **4** bazy ropy naftowej
i **19** baz magazynowych paliw



345 stanowisk
nalewczych
na autocysterny



4,2 mln m³ pojemności
magazynowej
dla ropy naftowej



2,2 mln m³ pojemności
magazynowej dla paliw



1843 km rurociągów ropy naftowej
+ **240** km rurociągu (projektowany)
i **636** km rurociągów paliwowych
+ **97** km rurociągu (w trakcie realizacji)



ul. Rejtana 17 lok. 36, 02-516 Warszawa,
tel/fax: 22 848 36 05, popihn@popihn.pl

www.popihn.pl