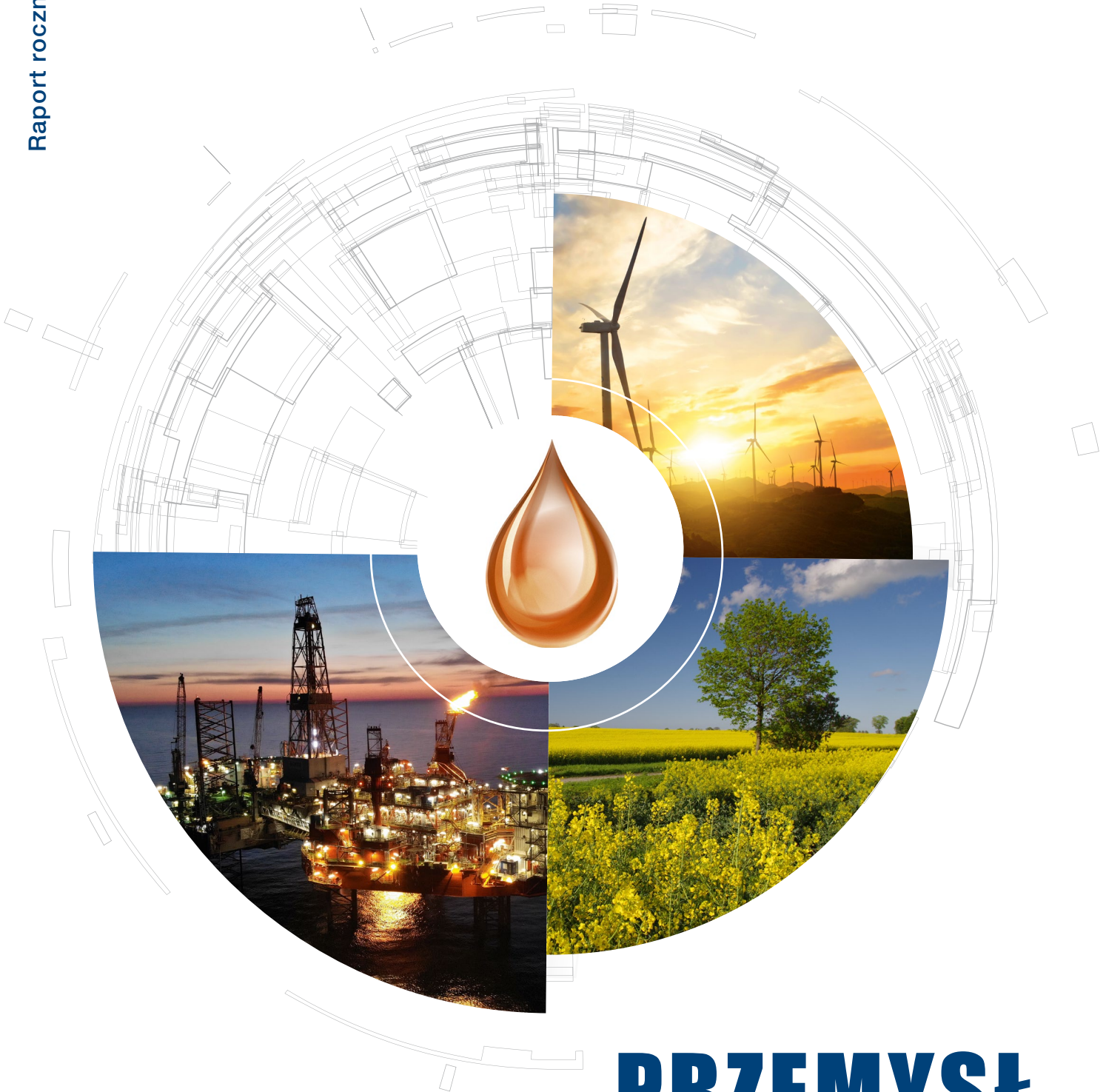


2021



PRZEMYSŁ I HANDEL NAFTOWY

OIL INDUSTRY AND TRADE

© Copyright by Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2022

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 2020 r., uwzględniono zmiany wynikające z aktualizacji danych importowych za 2020 r. pozyskanych w 2021 r.

SZANOWNI PAŃSTWO,

2021 r. obfitował w bardzo ważne wydarzenia gospodarcze dla sektora paliwowego. Ożywienie światowego popytu na ropę naftową po zniesieniu restrykcji pandemicznych, zakłócenia międzynarodowego łańcucha dostaw oraz czynniki geopolityczne spowodowały wzrost cen na światowych rynkach surowców energetycznych. Jednocześnie, w ramach unijnej polityki klimatycznej Komisja Europejska 14 lipca 2021 r. przedstawiła pakiet propozycji legislacyjnych „Fit for 55”, mających na celu przyspieszenie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz odejścia od paliw kopalnych.

Głównymi postulatami zaproponowanego pakietu, które mają przemodelować unijny rynek paliwowy w najbliższych dekadach są:

- wprowadzenie obowiązku 100% redukcji emisji netto dla nowych pojazdów osobowych i dostawczych od 2035 r., co jest równoznaczne z zakazem stosowania silnika spalinowego w UE dla pojazdów dominujących w produkcji sektora motoryzacyjnego,
- rewizja dyrektywy ds. opodatkowania energii, która oznacza wzrost obciążeń podatkowych dla paliw kopalnych, łącznie z mniej emisyjnymi paliwami gazowymi,
- objęcie sektora transportu europejskim systemem handlu emisjami, co w praktyce wiązałoby się ze znacznym wzrostem cen uprawnień do emisji, czyli wzrostem kosztów dla całej gospodarki.

Ambitne plany unijne to w praktyce wielkie wsparcie dla koncepcji elektryfikacji transportu. Gaz, biopaliwa czy wodór mają odgrywać pewną rolę tam, gdzie trudno z przyczyn technologicznych zastosować silnik elektryczny (np. w lotnictwie czy ciężkim transporcie).

Dla polskiej gospodarki takie podejście stanowi duże wyzwanie, gdyż krajowy miks energetyczny jest zdominowany przez węgiel, a inwestycje w odnawialne źródła energii czy technologie niskoemisyjne są niewystarczające. Ponadto, niska moc przesyłowa sieci elektro-energetycznych nie pozwala obecnie na bardziej dynamiczny rozwój elektromobilności. Poza tym, koszty zakupu samochodów elektrycznych są ciągle niekonkurencyjne w stosunku do cen samochodów z silnikami spalinowymi pomimo rządowego programu wsparcia.

Warto mieć na uwadze fakt, że relatywnie niska cena paliw w ostatnich latach była jednym z ważnych czynników prorozwojowych polskiej gospodarki. Było to możliwe dzięki niskim marżom stosowanym przez podmioty wytwarzające paliwa lub prowadzące ich sprzedaż w Polsce. W minionym roku wzrost cen ropy naftowej, biokomponentów, gazu i prądu oraz osłabienie złotego w stosunku do amerykańskiego dolara doprowadziły do wyjątkowo wysokich podwyżek cen hurtowych i detalicznych paliw. Jednakże od września wzrost cen detalicznych miał znacznie mniejszą dynamikę w porównaniu do wzrostu cen hurtowych, co doprowadziło do spadku marż detalicznych. Natomiast od października większość przedsiębiorstw w branży zaczęła ponosić straty na działalności operacyjnej. W celu poprawy sytuacji i obniżenia cen w grudniu rząd zdecydował o czasowych obniżkach stawek podatkowych.

Wpływ wspomnianych wydarzeń na rynek polski został opisany w kolejnym raporcie POPIHN, który Państwu przedkładamy.

Życzymy miłej lektury raportu „Przemysł i handel naftowy 2021 r.”

Leszek Wiwała
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
Krzysztof Strzelecki	– AMIC Polska Sp. z o.o.
Rafał Pietrasina	– ANWIM S.A.
Jan Tar	– Grupa LOTOS S.A.
Armen Konrad Artwicz	– PKN ORLEN S.A.
Rafał Miland	– PERN S.A.
Piotr Dziwok	– Shell Polska Sp. z o.o.
Katarzyna Mazurek	– Sloznaft Polska S.A.
Rafał Galli	– TotalEnergies Marketing Polska Sp. z o.o.
Robert Brzozowski	– UNIMOT S.A.

ZARZĄD

Prezes-Dyrektor Generalny – wybierany przez Radę Dyrektorów.
Leszek Wiwała – od 14 czerwca 2019 r.

BIURO

Krzysztof Romaniuk – Dyrektor ds. analiz rynku paliw
Joanna Lewandowska – Kierownik biura
Nadia Rybczyńska – Starszy Specjalista ds. komunikacji, bezpieczeństwa i środowiska
Jan Strubiński – Starszy Specjalista ds. podatkowych i rynku olejów smarowych

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 2021:

Benzyny silnikowe.....	0,737 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,831 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,827 Mg/m ³
LPG	0,545 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA III KWARTAŁU 2021:

Benzyny silnikowe.....	0,747 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,835 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,828 Mg/m ³
LPG	0,547 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA II KWARTAŁU 2021:

Benzyny silnikowe.....	0,737 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,831 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,827 Mg/m ³
LPG	0,545 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA IV KWARTAŁU 2021:

Benzyny silnikowe.....	0,747 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,835 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,829 Mg/m ³
LPG	0,539 Mg/m ³



SPIS TREŚCI

- 6. Polityka klimatyczna w kontekście suwerenności i bezpieczeństwa energetycznego >>>
- 14. Działaność firm członkowskich Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPIHN) w obszarze detalicznej sprzedaży paliw w 2021 r. >>>
- 20. Przerób ropy naftowej >>>
- 21. Produkcja paliw płynnych >>>
- 23. Import paliw płynnych >>>
- 25. Eksport paliw płynnych >>>
- 26. Konsumpcja krajowa paliw płynnych >>>
- 29. Stacje paliw w Polsce >>>
- 32. Prognozy popytu dla rynku polskiego do 2030 r. >>>
- 35. Informacje o cenach paliw silnikowych >>>
- 44. Rynek olejów smarowych >>>
- 50. PERN: ekologiczny partner transformacji >>>

POLITYKA KLIMATYCZNA W KONTEKŚCIE SUWERENNOŚCI I BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO, CZYLI STRATEGICZNE WYZWANIA STOJĄCE PRZED BRANŻĄ PALIWOWĄ W POLSCE I UE

Postępujące zmiany klimatu są efektem ludzkiej aktywności i wymagają podjęcia pilnych działań zaradczych. Naukowcy z całego świata (w tym z Polski) pracujący dla Organizacji Narodów Zjednoczonych w Międzyrządowym Zespole ds. Zmian Klimatu (*The Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC*) od lat dostrzegali zagrożenia oraz apelowali i nadal apelują o daleko idącą redukcję gazów cieplarnianych. Żeby zrozumieć ostatnie wydarzenia w polityce klimatycznej, trzeba cofnąć się kilka lat wstecz.

W 2025 r. wypracowano Konwencję Paryską, międzynarodowy plan długoterminowych działań mających spowolnić zmiany klimatyczne zgodnie ze wskazówkami IPCC. Konwencja nabrała mocy prawnej w 2016 r. W ramach jej wdrażania Komisja Europejska przyjęła pod koniec 2018 r. dokument strategiczny „Czysta planeta dla wszystkich”, który przedstawia długookresową wizję dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki unijnej. Komisja rekomendowała podjęcie działań w celu osiągnięcia zerowej emisji gazów cieplarnianych netto w 2050 r. Oznacza to, że emisje powinny być zbilansowane technologiami wychwytyjącymi dwutlenek węgla. Podstawowym narzędziem do osiągnięcia sukcesu miała być poprawa efektywności energetycznej w całej unijnej gospodarce. Jednym ze sposobów jego realizacji była rezygnacja ze spalania węgla w energetyce, ciepłownictwie i gospodarstwach domowych, a także odwołanie od korzystania z paliw ropopochodnych i gazu ziemnego w transporcie.

Kolejne raporty IPCC (ostatnie to „Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability”) wskazują, że szanse na uniknięcie ekstremalnych zjawisk pogodowych i niedoborów wody są bardzo niewielkie. Prognozy pokazują duże wzrosty zużycia energii oraz emisji CO₂ i innych gazów cieplarnianych. Zdaniem naukowców do końca stulecia przekroczenie wzrostu temperatury powyżej 1,5°C doprowadzi do „efektu kaskadowego”, czyli ciągu wydarzeń potęgujących

dalsze ocieplenie. Możliwości naszej planety do dostosowania się do nowych warunków nie będą nadążały, co będzie powodować dalszy niekontrolowany wzrost średnich temperatur i tragiczne w skutkach anomalie pogodowe. Do złagodzenia skutków zmian klimatu światowa gospodarka powinna ograniczyć emisje CO₂ o połowę do 2030 r., wyzerować je do połowy stulecia oraz zwiększyć działania adaptacyjne.

Swoistą odpowiedzią na diagnozy naukowców, a zarazem „kamieniem milowym” w polityce klimatycznej stał się Europejski Zielony Ład – zbiór legislacyjnych i politycznych działań przygotowanych przez Komisję Europejską z inicjatywy Przewodniczącej Ursuli von der Leyen. Bezdiskusyjne cele, jakimi są czyste powietrze i ochrona klimatu, miały być realizowane przy poszanowaniu zrównoważonego rozwoju oraz równego poziomu życia we wszystkich regionach UE. To bardzo słuszne założenie powtarzane na konferencjach prasowych ma (przynajmniej w teorii) uspokajać obawy społeczne związane ze wzrostem zagrożenia ubóstwem energetycznym, w praktyce jednak może okazać się trudne do zrealizowania.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, podobnie jak branżowe organizacje w innych państwach UE oraz federacja FuelsEurope, wspiera założenia porozumienia paryskiego oraz neutralności klimatycznej do 2050 r. dla UE. Ważne jest to, by ramy prawne uwzględniały podstawowe wymogi technologiczne i rynkowe.

„FIT FOR 55” – WIZJA PRZYSPIESZENIA TRANSFORMACJI ENERGETYCZNEJ

14 lipca 2021 r. Komisja Europejska ogłosiła pakiet „Fit for 55”, czyli propozycje nowych przepisów, które mają pomóc w przyspieszeniu tempa transformacji energetycznej, co ma zostać osiągnięte m.in. dzięki zwiększeniu redukcji emisji gazów cieplarnianych netto do 2030 r., o co najmniej 55 proc. w porównaniu z poziomem z 1990 r.

Projekty przedstawione przez Komisję są bardzo obszerne i złożone. Postulowane liczne rewolucyjne zmiany opodatkowania energii, w tym likwidacja wszelkich zwolnień akcyzowych dla paliw kopalnych, oznaczają duży wzrost obciążeń w relatywnie krótkim czasie. Przekształcenie całości sektora transportu na paliwa niskoemisyjne z perspektywy inżynierskiej jest kosztowne i trudne do wykonania. Zmiany te mogą być szczególnym wyzwaniem dla żeglugi morskiej i lotniczej – zapewne odczuwają utratę konkurencyjności względem przedsiębiorstw spoza UE.

Podobne kontrowersje mogą budzić propozycje nowych norm emisji spalin dla samochodów osobo-

„KAŻDY ROK MA ZNACZENIE, KAŻDY WYBÓR MA ZNACZENIE.”

Dr Valérie Masson-Delmotte, współprzewodnicząca grupy roboczej Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC).

Fot.: GRUPA LOTOS S.A.



wych i dostawczych. Wprowadzenie obowiązku 100% redukcji emisji netto od 2035 r. jest równoznaczne z zakazem stosowania silnika spalinowego w UE dla nowych pojazdów. Oznacza to, że wszystkie tego typu samochody, które będą wprowadzane za 13 lat na unijny rynek mają być napędzane silnikiem elektrycznym (głównie bateryjnym, w części także wodorowym). Produkcja takich pojazdów powoduje wyższe emisje i jest kosztowniejsza niż wytwarzanie tradycyjnych aut spalinowych. Nawet jeśli europejski sektor motoryzacyjny zdoła się do tego czasu zupełnie przestawić na produkcję aut elektrycznych, to nie wiadomo, czy taki wybór będzie do zaakceptowania przez konsumentów, na których finalnie spadną wszystkie koszty transformacji energetycznej wynikającej z wdrażania Zielonego Ładu.

Kompleksowa analiza pakietu „Fit for 55” znacząco wykracza poza kompetencje POPiHN. Z uwagi na to, że przedstawione przez Komisję Europejską projekty będą miały bezpośredni wpływ na daleko idące zmiany w sektorze transportu, ze szczególnym uwzględnieniem branży paliwowej, warto przyrzeć się przynajmniej niektórym brukselskim pomysłom.

REFORMA SYSTEMU HANDLU EMISJAMI

Jednym z najważniejszych i najbardziej złożonych procesów legislacyjnych w ramach pakietu jest propozycja **reformy systemu handlu emisjami (EU ETS)**. Zakłada ona znacząco wyższe ambicje ograniczenia emisji z obecnego poziomu 43% do 61% do 2030 r.

w porównaniu z 2005 r. Ma to być osiągnięte poprzez jednorazową redukcję rocznego limitu całkowitych emisji, prawie dwukrotne zwiększenie współczynnika liniowego redukcji tego limitu (tj. z 2,2% do 4,2%) oraz zaostrzenie parametrów rezerwy stabilności rynkowej (MSR). Dla uczestników rynku oznacza to drastyczne ograniczenie podaży uprawnień w okresie od 2024 r. Głównym efektem tego mechanizmu będzie znaczne podwyższenie kosztów ponoszonych przez operatorów oraz społeczeństwa krajów unijnych (co przeniesie się na cenę energii elektrycznej).

Pakiet znacząco wpływa na ceny uprawnień do emisji, które już w 2021 r. odnotowały rekordowe poziomy. Spekulacyjny charakter wzrostów prowadzi do zaburzeń na rynku i w nieuzasadniony sposób zwiększa koszty podmiotów, które potrzebują przewidywalnego i stabilnego rynku, by móc inwestować w niskoemisyjne technologie. Mechanizm transferów uprawnień do MSR jest idealnie stworzony do tego, aby pomimo redukcji emisji, systemowo utrzymywać ceny uprawnień na wysokich poziomach. Mimo uspokajających zapewnień ze strony Komisji Europejskiej taka konstrukcja sprzyja spekulacji ze strony instytucji finansowych.

Niestety, zaproponowana reforma nie przewiduje zmiany obecnie funkcjonującego, ale mocno wadliwego mechanizmu cenowego w EU ETS (art. 28a dyrektywy ETS). Mechanizm zabezpieczający przed zmiennością cen uprawnień na rynku powinien mieć charakter systemowy i długoterminowy.

Propozycja utrzymania 43% puli darmowych uprawnień dla przemysłu, przy ewentualnej modyfikacji

definicji i granic systemowych istniejących „benchmarków” produktowych, może prowadzić do pogorszenia międzynarodowej konkurencyjności unijnego przemysłu. Nie brane są pod uwagę różnice pomiędzy sektorami w możliwościach redukcji emisji. O ile energetyka dysponuje technologiami pozwalającymi na znaczącą redukcję emisji, o tyle w sektorach przemysłu energochłonnego brakuje wielkoskalowych rozwiązań. Główne możliwości w zakresie funkcjonowania bieżących aktywów w perspektywie do 2030 r. ograniczają się przede wszystkim do przedsięwzięć z zakresu poprawy efektywności energetycznej.

Jest to istotne z uwagi na propozycje objęcia części sektorów **mechanizmem dostosowywania cen na granicach (CBAM)**, które zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej muszą liczyć się ze zmniejszeniem liczby otrzymywanych bezpłatnych uprawnień do emisji corocznie o 10%, począwszy od 2026 r. Wycofanie darmowych uprawnień powinno nastąpić dopiero po sprawdzeniu praktycznego działania środka i pod warunkiem zminimalizowania ryzyka negatywnych skutków dla konkurencyjności i cen w łańcuchu wartości w sektorach eksportowych. CBAM i istniejące instrumenty mitygujące ryzyko ucieczki emisji w ramach EU ETS (darmowe alokacje i rekompensaty kosztów pośrednich) powinny być traktowane jako komplementarne, ponieważ ich cele są inne: zadaniem CBAM powinna być zachęta do zwiększania ambicji klimatycznych partnerów handlowych UE, a celem darmowych alokacji jest ochrona europejskiego przemysłu przed ryzykiem ucieczki emisji i zapewnienie równych warunków działania na rynkach eksportowych.

Kolejnym kluczowym elementem reformy ETS jest proponowane wsparcie redukcji emisji CO₂ z budynków i transportu. **Rozszerzenie systemu handlu emisjami na sektor transportowy i budynki** nie uwzględnia różnic w kosztach i różnic w sytuacji materialnej gospodarstw domowych w poszczególnych krajach UE. Chociaż budynki i transport odpowiadają za 1/3 emitowanych gazów cieplarnianych w Polsce, to w okresie ostatnich 30 lat emisje w budownictwie utrzymują się na zbliżonym poziomie, a w transporcie wzrosły ponad dwukrotnie. Redukcja emisji w obu sektorach wymaga dostępu do znacznych środków finansowych zarówno na elementy osłonowe jak i wymagane inwestycje infrastrukturalne.

PROPOZYCJA KOMISJI ZAKŁADA DODANIE DO DYREKTYWY ART. 22A, KTÓRY WPROWADZA WYMÓG, BY DO 2030 R. 50% WODORU WYKORZYSTYWANEGO W PRZEMYŚLE DO CELÓW ZWIĄZANYCH Z ENERGIĄ KOŃCOWĄ I CELÓW INNYCH NIŻ ENERGETYCZNE STANOWIŁ WODÓR ODNAWIALNY.

RED III

W ramach „Fit for 55” Komisja Europejska zaproponowała daleko idące zmiany w dyrektywie w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (RED II). Przedstawiono modyfikacje istniejących obowiązków oraz wprowadzono nowe wymagania w stosunku do odnawialnych ciekłych i gazowych paliw transportowych pochodzenia niebiologicznego. Komisja zaproponowała zmianę samej definicji takich paliw, przewidując, że **„paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego”** będą oznaczały paliwa ciekłe i gazowe, których wartość energetyczna pochodzi ze źródeł odnawialnych innych niż biomasa (dalej RFNBO).

Propozycja Komisji zakłada dodanie do dyrektywy art. 22a, który wprowadza wymóg, by **do 2030 r. 50% wodoru wykorzystywanego w przemyśle do celów związanych z energią końcową i celów innych niż energetyczne stanowił wodór odnawialny** (czyli RFNBO). W tym zakresie, paliwa te powinny więc zastąpić stosowany w przemyśle wodór nieodnawialny. Wymóg ten dotyczy m.in. przemysłu rafineryjnego i petrochemicznego. W zamysle projektodawców, przy obliczaniu wspomnianego udziału nie będzie uwzględniany ani wodór, ani RFNBO wykorzystywane jako produkty pośrednie w produkcji konwencjonalnych paliw transportowych. Oznacza to znaczne skrócenie czasu na to, by rozwinąć gospodarkę wodorową opartą o źródła odnawialne.

Warto zwrócić uwagę, że Komisja zaproponowała też zmianę art. 25 dyrektywy, przewidując m.in., że **każde państwo członkowskie nakłada na dostawców paliw obowiązek zapewnienia**, aby:

a) do sektora transportu dostarczano paliwa odnawialne i odnawialną energię elektryczną w ilości, która doprowadzi do redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 13% do 2030 r. w porównaniu z poziomem bazowym określonym w art. 27 ust. 1 lit. b) zgodnie z orientacyjną trajektorią określoną przez dane państwo członkowskie;

b) udział zaawansowanych biopaliw i biogazu wyprodukowanych z surowców wymienionych w załączniku IX część A w energii dostarczonej do sektora transportu wyniósł co najmniej 0,2 % w 2022 r., 0,5 % w 2025 r. i 2,2 % w 2030 r., a udział paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego (czyli RFNBO) wyniósł co najmniej 2,6 % w 2030 r.

Przytoczona propozycja wprowadza **cel RFNBO w transporcie na 2030 r.**, ustanowiony na poziomie **2,6%** energii dostarczonej do sektora transportu. Przewidziano również, że do celu obliczenia redukcji, o której mowa w lit. a), oraz udziału, o którym mowa w lit. b), państwa członkowskie uwzględniają paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego (RFNBO) również wtedy, gdy są one stosowane jako produkt pośredni w produkcji paliw konwencjonalnych.

Ponadto proponowany art. 29a stanowi, że **energię z RFNBO zalicza się na poczet ww. celów wyłącznie w przypadku, gdy ograniczenie emisji gazów cieplarnianych wynikające z wykorzystywania tych paliw wynosi co najmniej 70%**. W tym kontekście istot-



Fot.: SLOVNAFT

nym problemem jest brak aktów delegowanych, do których przyjęcia Komisja Europejska została upoważniona w art. 27 ust. 3 oraz art. 28 ust. 5 dyrektywy RED II. Powinny one odpowiednio uregulować wymogi, jakie podmioty gospodarcze mają obowiązek spełnić przy produkcji RFNBO, by produkowany przez nie wodór mógł zostać uznany za odnawialny w rozumieniu dyrektywy. W praktyce istotne jest też dookreślenie metodyki obliczania ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, uzyskanego dzięki RFNBO, która pozwoli zaliczyć te paliwa na poczet realizacji celów stawianych podmiotom z branży. Problemem jest także dostępność odnawialnego wodoru w ilości wystarczającej do spełnienia ww. wymagań. Nie bez znaczenia pozostają ewentualne wymagania stawiane energii z OZE używanej do produkcji takiego wodoru, wobec potencjalnych wymogów w zakresie „dodatkowości” takiej energii (na potrzeby realizacji wymogów uwzględniane będą zasadniczo tylko nowe instalacje OZE, uruchamiane w czasie zbliżonym do instalacji produkujących wodór), jak i korelacji czasowej oraz geograficznej pomiędzy produkcją wodoru a produkcją energii z OZE.

NOWE WYMOGI DLA LOTNICTWA

W ramach „Fit for 55” Komisja przedstawiła projekt **rozporządzenia w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu**

lotniczego. Rozporządzenie to wprowadzi obowiązkowe udziały tzw. zrównoważonych paliw lotniczych (*Sustainable Aviation Fuel – dalej SAF*), w tym syntetycznych paliw lotniczych (stanowiących RFNBO wykorzystywane w lotnictwie) we wszystkich rodzajach paliw lotniczych dostarczanych operatorom statków powietrznych w unijnych portach lotniczych.

Według propozycji Komisji, wymagana zawartość SAF w mieszance paliw lotniczych będzie stopniowo rosła. W 2025 r. powinna wynieść co najmniej 2%, aż do 63% w 2050 r., przy jednoczesnym uwzględnieniu celu cząstkowego dla paliw syntetycznych (udział RFNBO w paliwach lotniczych będzie rósł od 0,7% w 2030 r.). Obecnie dostępność tych paliw jest ograniczona, m.in. ze względu na znacznie wyższe koszty produkcji niż w przypadku konwencjonalnych paliw lotniczych.

Mając na uwadze zawarty w definicji SAF wymóg drop-in, na poczet realizacji ww. celów nie będzie można zaliczyć RFNBO stanowiącego produkt pośredni w produkcji konwencjonalnych paliw lotniczych. Niektóre propozycje zgłaszane w trakcie procesu legislacyjnego zmierzają do ograniczenia źródeł dwutlenku węgla wykorzystywanego do produkcji paliw syntetycznych jedynie do technologii Direct Air Capture. Pojawiają się również trudne do spełnienia propozycje w zakresie ograniczenia zawartości siarki i aromatów w paliwach lotniczych. Zgłaszane są propozycje wykorzystania mechanizmu „book and claim” w celu



Fot.: PKN ORLEN S.A.

realizacji obowiązków nałożonych na dostawców paliw lotniczych, w miejsce okresu przejściowego zaproponowanego we wniosku dotyczącym rozporządzenia.

Przedstawione przez Komisję Europejską nowe wymogi zrównoważonego transportu lotniczego mogą doprowadzić do pogorszenia się już i tak słabej po okresie ograniczeń pandemicznych kondycji branży lotniczej. Europejczycy przewoźnicy będą obciążeni wysokimi kosztami, a samoloty pasażerskie i transportowe będą na średnich dystansach tankowały paliwo lotnicze poza UE. Na krótkich dystansach samoloty mają być w całości zastąpione transportem kolejowym.

WYBRANE WYZWANIA STOJĄCE PRZED BRANŻĄ PALIWOWĄ PRZY REALIZACJI ZIEŁONEGO ŁADU

Ciągle otwarte jest pytanie, czy omówione elementy pakietu „Fit For 55” są optymalnie dostosowane do długich cykli inwestycyjnych sektora przemysłu i energetyki, nieliniowego charakteru rozwoju przemysłowych technologii czy potencjału modernizacji i rozbudowy infrastruktury? By zapewnić wiarygodność osiągnięcia tak ambitnego celu redukcji emisji w horyzoncie czasowym niecałej dekady, odgórnie narzucone cele regulacyjne w ramach propozycji „Fit for 55”, nie powinny być oderwane od realiów rynkowych i technologicznych.

Sukces osiągnięcia celu redukcji zależy od szeregu czynników i założeń, które na obecną chwilę trudno jest określić. Transformacja w jednym sektorze wpływa na możliwy rozwój innych gałęzi gospodarki, konsumpcję gospodarstw domowych i wartość PKB. Aby osiągnąć cel na 2030 r. konieczna jest intensyfikacja i strategiczna koordynacja działań w wielu obszarach gospodarki równocześnie, m.in. poprzez rozwój odnawialnych źródeł energii, poprawę efektywności energetycznej, elektryfikację, wykorzystanie paliw alternatywnych (wodór), wdrożenie systemowych rozwiązań w zakresie mobilności po zmianę struktury produkcji w sektorze rolnictwa.

Inwestycje w rozwój gospodarki niskoemisyjnej, w szczególności rozwój OZE czy też instalacji produkujących i magazynujących „zielony” wodór, wymagają przewidywalności i stabilnych ram prawnych. Bez dużego finansowego wsparcia dla zielonych technologii trudno będzie rozwinąć produkcję paliw niskoemisyjnych. Dotychczasowa duża zmienność prawa UE w tym zakresie utrudnia strategiczny rozwój sektora. Inwestycje w nowoczesne biopaliwa czy paliwa syntetyczne o wysokim współczynniku redukcji emisji, czyli kierunek przez lata rekomendowany przez Komisję Europejską, dziś wydają się być w dużej mierze nieaktualne. To elektryfikacja ma być głównym narzędziem zazielenienia transportu, przy czym kraje o „czarnym” (węglowym) miksie energetycznym są siłą rzeczy na gorszej pozycji.

W tym kontekście kluczowe jest prowadzenie odpowiednich działań edukacyjnych, ale także badania stopnia akceptowalności społecznej tempa i zakresu

zmian. Oczywiście jest, że polityki klimatycznej nie można robić pod sondaż opinii społecznej, ale konieczne jest uwzględnienie tego, na co obywatele Unii są gotowi. Podatkami i innymi kosztownymi wymogami można zniechęcać konsumentów do wybierania pojazdów zasilanych paliwami kopalnymi, ale nie oznacza to, że większość z nich sięgnie po bardziej ekologiczne rozwiązania. Jednym z deklarowanych przez przedstawicieli Komisji Europejskiej założeń transformacji energetycznej miał być przecież brak wzrostu ubóstwa energetycznego.

Wydaje się, że w ostatnich latach rośnie świadomość społeczna, iż planeta, na której żyjemy, jest naszym wspólnym domem. Ludzie na całym świecie, także w Polsce, chcą coraz lepszej ochrony klimatu, by Ziemia była przyjaznym miejscem do życia dla przyszłych pokoleń. Warto mieć na uwadze, że te pozytywne efekty mogą się skończyć, gdy w ramach wdrażania pakietu „Fit for 55” Europejczycy będą musieli coraz więcej wydawać na transport czy prąd. Istotnym jest, by wymogi zapisane w regulacjach prawnych były technologicznie możliwe do realizacji i by był zapewniony odpowiedni czas na ich wdrożenie.

Nie można ukrywać, że polityka klimatyczna to nie tylko troska o przyszłe pokolenia, lecz także walka o znaczenie gospodarcze Unii w świecie oraz rozkład wewnętrznych sił poszczególnych państw członkowskich. Z tej perspektywy warto mieć na uwadze, że zachowania niektórych państw członkowskich mogą spowodować wzrost negatywnych nastrojów społecznych.

MODEL NIEMIECKI

Dla Polski naturalnym punktem odniesienia jest polityka energetyczna naszego zachodniego sąsiada. Pod koniec 2021 r. z 6 działających w Niemczech reaktorów jądrowych została wyłączona połowa, a pozostałe mają zostać wyłączone pod koniec kolejnego roku. W efekcie, przy obecnym wzroście zapotrzebowania na energię, znacznie wzrosła produkcja energii elektrycznej z węgla, co bezpośrednio przełoży się na wzrost emisyjności całej gospodarki. Takie działania wydają się mocno niespójne z Zielonym Ładem.

W dotychczasowej niemieckiej doktrynie klimatyczno-gospodarczej dominującą rolę miała odgrywać morską energetykę wiatrową, a paliwem przejściowym, umożliwiającym sprawną i efektywną transformację energetyczną, miał być tani rosyjski gaz. Atak wojsk podległych Kremlowi na Ukrainę w 2022 r. zmienił sytuację, a w Berlinie trwają gorączkowe poszukiwania nowej strategii. Chociaż debata nad wykorzystaniem energii jądrowej w Niemczech została wznowiona, to wydaje się, że Robert Habeck, niemiecki minister gospodarki i klimatu (*Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz*), nie zezwoli na dłuższą eksploatację elektrowni jądrowych za Odrą. Jego resort stwierdził, że opóźnienie wyłączenia trzech ostatnich w tym kraju elektrowni jądrowych (o łącznej mocy 4,2 GW) nie spowodowałoby istotnej poprawy w bezpieczeństwie energetycznym Niemiec.

Niemcy należą do gospodarek europejskich najbardziej zależnych od rosyjskich surowców energetycznych, dlatego najmocniej sprzeciwiają się daleko idącym sankcjom gospodarczym. Jednocześnie Niemcy nie mają własnych technologii jądrowych. Do wydłużenia działania funkcjonujących elektrowni jądrowych konieczny byłby ich przegląd bezpieczeństwa, co zdaniem rządowych ekspertów byłoby czasochłonne i mogłoby okazać się zbyt kosztowne.

Równolegle, niemieckie Ministerstwo Gospodarki pracuje nad planem budowania niezależności energetycznej opartej na dywersyfikacji źródeł dostaw energii, stopniowym zmniejszaniu importu ropy i gazu z Rosji oraz przyspieszeniu rozwoju OZE. Władze w Berlinie mają wkrótce przedstawić nową strategię energetyczną Niemiec. Jeśli stanowisko przedstawione przez Ministerstwo Gospodarki uzyska akceptację niemieckiego rządu, to odejście zachodniego sąsiada od energii jądrowej stanie się faktem. Krótkookresowo rosyjski atak na Ukrainę może spowodować opóźnienie w zamknięciu elektrowni węglowych, przyspieszy inwestycje w farmy wiatrowe, a głównym paliwem przejściowym będzie prawdopodobnie gaz, z tym że sprowadzany spoza Rosji przy wykorzystaniu nowopowstałych gazoportów obsługujących transporty LNG.

MODEL BRYTYJSKI

Chociaż Wielka Brytania jest poza UE, to jednak warto zwrócić szczególną uwagę na ten kraj w świetle wyzwań stojących przed transformacją energetyczną branży paliwowej w Polsce. Brytyjczycy są w czółowce narodów zaangażowanych w przeciwdziałanie zmianom klimatycznym. Budowanie gospodarki niskoemisyjnej jest częścią konsensusu politycznego i społecznego. Już przygotowania do COP26 w Glasgow pokazały rozbieżności dotyczące optymalnego tempa i kosztów transformacji energetycznej. Francusko-brytyjskie napięcia, dotyczące dostaw prądu do Zjednoczonego Królestwa, a także wojna rosyjsko-ukraińska sprawiły, że pierwszoplanowe znaczenie w brytyjskiej debacie publicznej dotyczącej polityki klimatycznej odgrywa bezpieczeństwo energetyczne.

W minionym roku brytyjska branża paliwowa przeżywała poważne wyzwania logistyczne. Po upublicznieniu informacji o braku kierowców z uprawnieniami do przewozu paliw w pierwszej połowie września wybuchła panika. Kierowcy tankowali na zapas w obawie, że paliwa może zabraknąć. Momentalnie na stacjach paliw powstały długie kolejki pojazdów oczekujących na zatankowanie. Chociaż benzyn i oleju napędowego w rafineriach i bazach paliw było pod dostatkiem, to większość stacji paliw miała puste zbiorniki. Zwiokrotnionej sprzedaży nie nadążano uzupełniać przez dwa tygodnie w wielu stacjach. Ponadto, pod koniec roku spekulacje Gazpromu na europejskim rynku gazu ziemnego zaburzyły stabilność brytyjskiego rynku energii. W efekcie w debacie publicznej poddano w wątpliwość rolę gazu, jako paliwa przejściowego w trakcie transformacji energetycznej, a wahania cen

doprowadziły wielu pośredników sprzedających gaz na Wyspach Brytyjskich do bankructwa. Docelowy mikś energetyczny ma być oparty na morskich farmach wiatrowych oraz siłowniach jądrowych.

Ważnym elementem brytyjskiej polityki energetycznej jest wspieranie samowystarczalności oraz dywersyfikacji źródeł zaopatrywania w energię. Tuż przed atakiem rosyjskim na Ukrainę rząd w Londynie zapowiedział wydanie nowych koncesji na eksploatację złóż ropy naftowej i gazu ziemnego na Morzu Północnym. Ponadto, brytyjska strategia zakłada obniżanie cen energii elektrycznej, dzięki czemu ma być utrzymane wysokie poparcie dla transformacji energetycznej.

ATAK ROSJI NA UKRAINĘ A RYNEK PALIW W POLSCE

Atak Rosji na Ukrainę w lutym 2022 r. wywołał nagłą reakcję rynków na całym świecie. Kontrakty terminowe na ropę Brent odnotowały najwyższe ceny od kilku lat, zbliżając się do 130 USD za baryłkę. Było to skutkiem tego, że rynek zakładał wprowadzenie daleko idących sankcji na Rosję, które miały objąć też import surowców energetycznych. Warto zauważyć, że w 2020 r. rosyjska ropa odpowiadała za ok. 25% zapotrzebowania UE. W krótkiej perspektywie zastąpienie tych dostaw byłoby poważnym wyzwaniem logistycznym. Na całym świecie jest jednak wiele złóż ropy, z których w ciągu kilku miesięcy można zwiększyć wydobycie.

Rosja z państwami ościennymi (tzw. Wspólnota Niepodległych Państw) dysponuje złożami ropy o pojemności blisko 150 mld baryłek, tymczasem państwa Zatoki Perskiej są w posiadaniu złóż szacowanych na prawie 850 mld baryłek, a w Ameryce Północnej znajdują się złoża ok. 250 mld baryłek. Stany Zjednoczone Ameryki razem z OPEC są w stanie uspokoić rynek.

Z inicjatywy amerykańskiej zostały podjęte decyzje o zwiększeniu wydobycia w niektórych państwach (m.in. USA, Wielka Brytania, Norwegia). Ponadto, rozważane jest ponowne otwarcie światowego rynku na ropę z Iranu oraz Wenezueli. Takie działania wymagają jednak czasu. Rozmowy trwają, a ich wyniki będą odczuwalne przez konsumentów na całym świecie.

ZOSTAŁY WDROŻONE ŚRODKI ZARADCZE, URUCHOMIONO ZAPASY HANDLOWE, ZWIĘKSZONO PRODUKCJĘ W RAFINERIACH I ZINTENSYFIKOWANO DOSTAWY. DOSTĘPNOŚĆ BENZYN I OLEJU NAPĘDOWEGO NA STACJACH PALIW ZOSTAŁA UTRZYMANA.

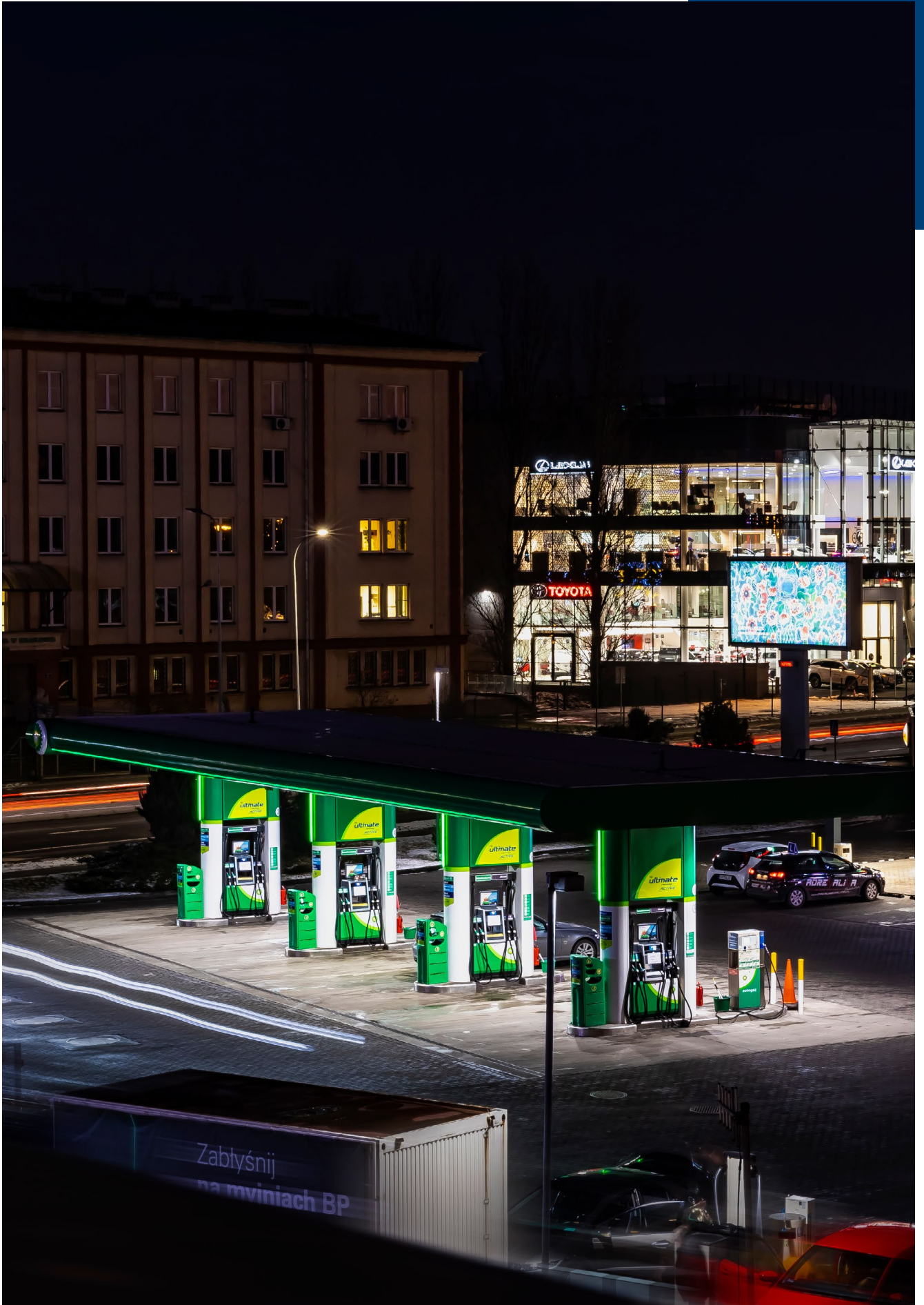
Opisane wydarzenia miały wyraźny wpływ na sytuację w Polsce. W pierwszych dniach po rozpoczęciu inwazji Rosji na Ukrainę, obserwowane było zjawisko nagłego wzrostu popytu na paliwa. Mieliśmy do czynienia z kolejkami, a nawet chwilowymi brakami benzyny i oleju napędowego na stacjach paliw. Zostały wdrożone środki zaradcze, uruchomiono zapasy handlowe, zwiększono produkcję w rafineriach i zintensyfikowano dostawy. Dostępność benzyn i oleju napędowego na stacjach paliw została utrzymana.

Rosyjski atak wywołał lęk u wielu kierowców. Przed stacjami paliw w całej Polsce powstały kolejki samochodów. Motywacją do spędzenia kilku godzin w oczekiwaniu na dostęp do dystrybutora była nie tylko obawa przed nagłą niedostępnością paliwa, ale też pogłoski o spodziewanym skokowym wzroście cen. W tym wyjątkowym przypadku plotki wyprzedziły fakty: nagły wzrost ceny kontraktów na ropę, przy jednoczesnym osłabieniu polskiej waluty względem dolara, złożyły się na błyskawiczny wzrost cen paliw w hurcie, co wywołało gwałtowne podniesienie cen paliw w obrocie detalicznym.

W obliczu narastającej paniki, niektórzy kierowcy podejmowali ryzykowne zakupy na zapas, często z naruszeniem przepisów dotyczących przewozu i magazynowania materiałów niebezpiecznych, do których zalicza się paliwo. Łańcuch dostaw paliw jest złożony i efekt masowej paniki krótkotrwale zaburzył rynek. Sytuację udało się szybko opanować. Podobne zachowania miały już miejsce podczas wzmożonej sprzedaży w 2020 r., jednak na znacznie mniejszą skalę. W celu zabezpieczenia dostępności paliwa dla wszystkich klientów, stacje paliw decydowały się na ograniczenie ilości litrów do zatankowania przez jednego kierowcę.

Zaobserwowana nagła panika wśród konsumentów wymaga stanowczego komentarza: wszelkie pogłoski o możliwym ograniczeniu dostępności paliwa są nieprawdziwe. Paliwa w Polsce mamy pod dostatkiem, magazyny w bazach paliw są pełne. Krajowe zapasy wystarczą na ponad 3 miesiące. Rurociągiem z kierunku wschodniego ciągle płynie surowiec, a dzięki naftoportowi jesteśmy w stanie pokryć całe krajowe zapotrzebowanie ropą dostarczaną przez tankowce.

Pojawiają się głosy, że z powodu wojny na Ukrainie należy zawiesić prace nad Zielonym Łądem. Bardziej zasadne wydaje się, by w pracach nad polityką energetyczną UE bardziej uwzględnić elementy dotyczące wspólnego bezpieczeństwa – również energetycznego. Do przytoczonych na początku tego tekstu słów dr Masson-Delmotte dziś można dodać, że każdy dzień ma znaczenie, może niekoniecznie w kontekście ochrony klimatu, ale z pewnością dla ochrony pokoju i naszego wspólnego bezpieczeństwa, o których nie można zapominać, planując politykę klimatyczną UE. Jak powiedział saudyjski szejik Ahmed Zaki Yamani – epoka kamienia łupanego nie skończyła się dlatego, że zabrakło kamieni, tak też i epoka paliw kopalnych nie skończy się dlatego, że ich zabraknie. Powody będą zdecydowanie inne. Czasu na zmiany mamy jednak coraz mniej.



Fot.: BP EUROPA SE

DZIAŁALNOŚĆ FIRM CZŁONKOWSKICH POLSKIEJ ORGANIZACJI PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO (POPiHN) W OBSZARZE DETALICZNEJ SPRZEDAŻY PALIW W 2021 R.

POPiHN, w oparciu o dane uzyskane od firm członkowskich organizacji oraz wyniki całego rynku sprzedaży dla ostatecznych odbiorców, corocznie analizuje zmiany i trendy zachodzące w segmencie detalicznej sprzedaży paliw płynnych. Reprezentatywność próby, na podstawie której oceniane są zmiany zachodzące na rynku zwiększa się wraz z przyłączaniem do organizacji nowych firm członkowskich oraz z rozbudową sieci stacji paliwowych administrowanych przez te firmy. W 2021 r. ilość takich obiektów wzrosła do 4404 (z uwzględnieniem stacji partnerskich Slovnaft) i stanowiła i stanowiła na koniec omawianego roku 56% wszystkich stacji paliwowych działających w Polsce – ogólnodostępnych i sprzedających co najmniej 2 rodzaje paliw (benzyny silnikowe oraz olej napędowy).

Głównym narzędziem prowadzonej analizy są informacje dostarczane przez spółki członkowskie POPiHN, a dopełnieniem całego obrazu rynku jest, aktualizowana na bieżąco, baza infrastruktury paliw płynnych prowadzona przez Urząd Regulacji Energetyki. Korzystając z tych dwóch źródeł dokonano w miarę dokładnego określenia rzeczywistej liczby punktów sprzedaży paliw. Pozwoliło to na odniesienie zaobserwowanych u największych operatorów rynku trendów na cały rynek stacji paliw w Polsce. Założono, że pewne niewielkie różnice występują w politykach sprzedażowych poszczególnych operatorów, ale generalne trendy są zgodne, niezależnie od wielkości sieci detalicznej. Jest to też spowodowane stałym podążaniem mniejszych sieci stacji paliw za zmianami zachodzącymi u największych udziałowców rynku detalicznego. W formule przyjętej do analizy – stacje ogólnodostępne i sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy – funkcjonowało w Polsce na koniec 2021 r. nieco ponad 7,8 tys. stacji paliw.

Próba wybrana do analizy obejmuje 56% rynku stacji. Pozostałe obiekty należą do operatorów niezrzeszonych w POPiHN i uzyskanie od nich jakichkolwiek informacji o wynikach rynkowych jest dość 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.

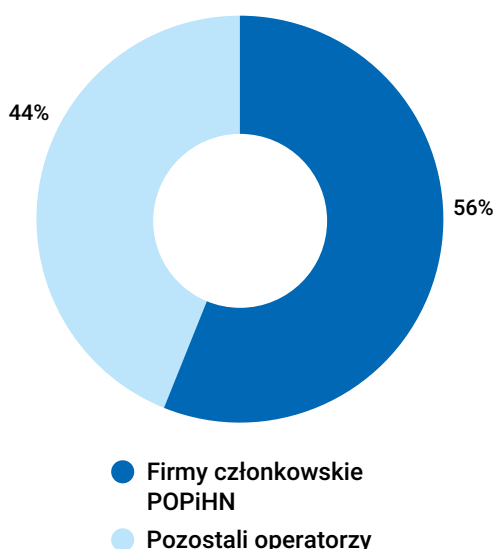
SPRZEDAŻ STACJI FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN ODPOWIADAŁA W 2021 R. W KRAJU ZA OKOŁO OKOŁO 73% CAŁKOWITEJ SPRZEDAŻY DETALICZNEJ BENZYN SILNIKOWYCH, OKOŁO 51% OLEJU NAPĘDOWEGO ORAZ 44% AUTOGAZU.

To o 1 punkt procentowy więcej niż w 2020 r. w przypadku benzyn silnikowych i paliwa do silników wysokoprężnych oraz o 1 punkt procentowy mniej dla autogazu. Takie poziomy udziałów w zupełnie dobrej skali pozwalają na pokazanie trendów i zmian zachodzących na całym rynku detalicznej sprzedaży paliw oraz działalności pozapaliwowej dla tych obiektów. Mowa tu o coraz bardziej znaczącej dla operatorów sprzedaży w sklepach działających na stacjach paliw, czy różnego rodzaju usługach dodatkowych jak: mała i duża gastronomia, wypoczynek w trakcie podróży, czy podstawowe czynności związane z utrzymaniem i serwisowaniem pojazdów samochodowych. Standardy sprzedaży i obsługi oraz zakres usług dodatkowych wprowadzanych przez liderów rynku są zwykle powielane przez inne firmy z sektora. Należy jednak zauważyć, że w tej grupie operatorów ceniona jest pewnego rodzaju dowolność i większe dostosowanie do oczekiwań lokalnych w zakresie oferty usługowej i sklepowej. Dla franczyzobiorców takie poluzowanie zasad jest trudniejsze, a często wręcz wykluczone.

Najistotniejsze zmiany zaobserwowane w 2021 r. na rynku detalicznej sprzedaży paliw i w działalności stacji paliw w sieciach firm członkowskich POPiHN pokazuje rys. 2. W stosunku do poprzedniego, kryzysowego z powodu rozwoju pandemii COVID-19 roku, sprzedaż paliw standardowych wykazała znacznąwyżkę. Wzrosła też sprzedaż paliw typu premium – szczególnie oleju napędowego, który był rekordzistą jeśli chodzi o procentowy wzrost popytu. Powodem były zapewne ceny tego gatunku paliwa, które przez długi okres czasu były bardzo zbliżone do cen paliwa standardowego. Najniższy postęp w odbudowywaniu rynku po kryzysowym 2020 r. zanotowano dla autogazu, który przed rokiem doświadczył największe spadki popytu. Przebudowę rynku pod kątem właścicielskim kontynuowano w obszarze stacji. Konsekwencją tego był wzrost liczby stacji pod znakami firmowymi firm członkowskich POPiHN. Firmy te rozbudowywały formułę franczyzy (DOFO), ale powiększono też ilość stacji własnych, często zupełnie nowych i w nowych lokalizacjach. Tym samym, nadal postępowała konsolidacja rynku wokół największych operatorów. Świadczy o tym

RYS. 1 RYNEK STACJI PALIW W POLSCE [%]

Źródło: dane URE i własne POPiHN



również zmniejszenie liczby stacji działających w formule DODO. Podobne ruchy notowano też w segmencie niezależnym wokół jego największych przedstawicieli.

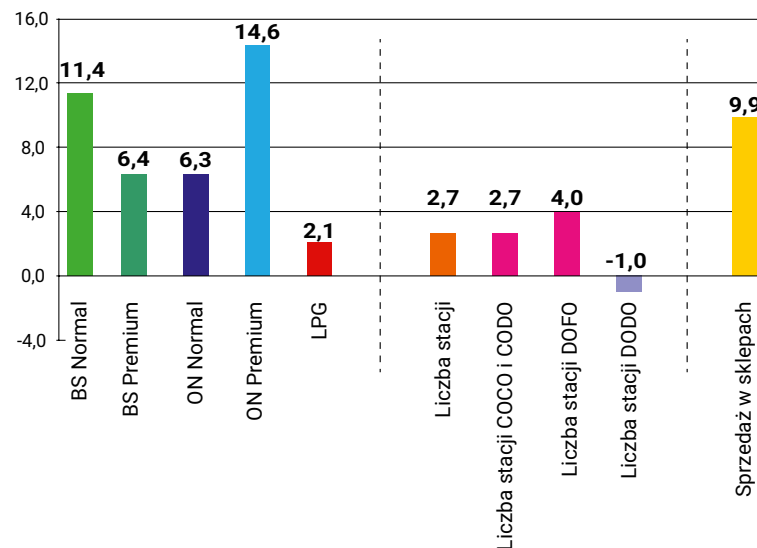
Dobrze rozwijał się segment sklepów przy stacjach paliw. Wzrosła liczba dostępnych obiektów oraz ich obroty. W ofercie oprócz akcesoriów samochodowych pojawiał się coraz większy asortyment towarów FMCG i tych najbardziej potrzebnych w życiu codziennym – szczególnie w okresie trwającego zagrożenia epidemiologicznego. Rozbudowie podlegał też segment gastronomiczny, który wracał do normalnej działalności po okresie ograniczeń w roku poprzednim. Kierowców, ale też coraz częściej klientów niezmotoryzowanych, przyciągała kompleksowa i dopasowana regionalnie oferta handlowa i usługowa, która podlegała ciągłej rozbudowie. Realizowane inwestycje powinny w przyszłości – jeszcze przez wiele lat, w których tradycyjne paliwa nie zostaną wyparte przez inne rodzaje napędów – zapewnić utrzymanie stacji paliw i godziwe zarobki dla pracowników.

Największe koncerny paliwowe sprzedawały na swoich stacjach znaczące ilości paliw premium. Były posiadaczami zarówno praw do ich nazwy, jak i składu chemicznego. Trzeba jednak nadmienić, że w ten segment sprzedaży wchodzi też firmy niezależne, sprzedając benzyny wysokooktanowe oraz przygotowując własne gatunki oleju napędowego o wyższych parametrach eksploatacyjnych. W 2021 r. dynamika sprzedaży oleju napędowego typu premium w stacjach firm członkowskich POPiHN wzrosła znacznie bardziej niż dynamika sprzedaży paliwa standardowego. W przypadku benzyn silnikowych relacje były odwrotne. Sprzedaży paliw uszlachetnionych sprzyjały mniejsze różnice cen pomiędzy typem standardowym i premium niż w poprzednich latach, a w przypadku diesla dochodził jeszcze efekt dłuższych niż w poprzednich latach okresów z obniżoną temperaturą w dni zimowe. Średniorocznie paliwa te były droższe od standardowych o 20 – 30 gr/l, ale utrzymujący się w początkowej części roku poziom ceny poniżej 5 zł/litr był dużą zachętą do ich kupowania. Udział gatunku premium w całości sprzedaży benzyn silnikowych firm członkowskich POPiHN wyniósł około 10%, a w całości rynku krajowego benzyn na poziomie 6,6%. Te wyniki dla oleju napędowego to ponad 14% w rynku sprzedaży firm POPiHN i 5,9% w całości rynku krajowego. W stosunku do roku poprzedniego, dla firm członkowskich POPiHN, zwiększyła się sprzedaż tych paliw (łącznie BS i ON o około 200 tys. m³) i wzrósł ich udział w ogólnej ilości sprzedanych paliw. Wygląda zatem, że mimo rosnących cen, kierowcy coraz bardziej doceniają aspekty eksploatacyjne uszlachetnionych paliw i są skłonni kupować ich coraz więcej, nawet kosztem większych wydatków niż w przypadku zakupu tej samej ilości paliwa standardowego.

Jako że 2020 r. był wybitnie kryzysowy z powodu COVID-19, przygotowane prognozy POPiHN na 2021 r. zakładały wzrost sprzedaży standardowej benzyny 95 i podstawowego oleju napędowego. Założenia okazały się słuszne, mimo że istniało realne ryzyko związane z okresowymi nawrotami kolejnych fal epidemii. Wprawdzie rok zaczął się okresem niższej sprzedaży, ale kolejne miesiące przynosiły coraz lepsze wyniki z rynku, porównywalne do wyników z przedkryzysowego 2019 r. W rezultacie, w całym 2021 r. na stacjach koncernowych sprzedano więcej paliw standardowych niż rok wcześniej. Podobny trend zanotowano też na

RYS. 2 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, LICZBY STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻY W SKLEPACH NA TYCH STACJACH W 2021 R. W STOSUNKU DO 2020 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN



pozostałych stacjach w kraju. Stacje firm członkowskich POPiHN odnotowały ponad 11-procentowy wzrost sprzedaży podstawowych benzyn silnikowych i ponad 6-procentowe zwiększenie sprzedaży standardowego oleju napędowego. W przypadku paliwa premium liderem był olej napędowy, dla którego popyt wzrósł o prawie 15%, podczas gdy dla benzyn premium wzrost procentowy był o połowę niższy. Firmy POPiHN sprzedały też więcej autogazu niż w roku poprzednim, ale w przypadku tego gatunku paliwa dynamika nie była już tak imponująca – tym bardziej, że w 2020 r. spadki zakupów wyniosły prawie 12%.

W 2021 r. firmy członkowskie POPiHN rozbudowywały segment franczyzowy i segment stacji własnych, rezygnując jednocześnie coraz bardziej z formuły DODO. Franczyza dominowała w sposobie pozyskiwania nowych obiektów. Do sieci włączono też nowe inwestycje, zwiększając stan stacji działających w formule COCO i CODO.

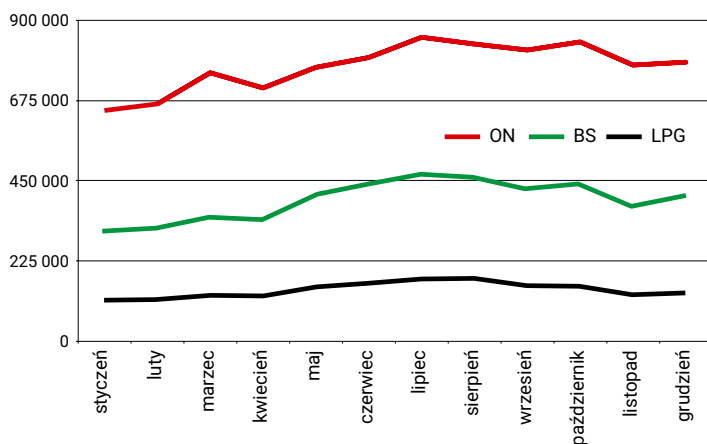
Dla pozostałych operatorów działających poza POPiHN franczyza – podobnie jak w latach poprzednich – była głównym sposobem rozbudowy marki, aczkolwiek w tej grupie firm notowano również realizację zupełnie nowych obiektów.

Zwiększona liczba stacji paliw firm członkowskich POPiHN wpłynęła na powiększenie ilości posiadanych sklepów działających w ramach tych stacji o około 3%. Wzrostowi liczby placówek towarzyszyła też wyższa sprzedaż w tych obiektach. Podniesienie skali obrotów dotyczyło łącznej ilości sklepów, jak też statystycznego pojedynczego sklepu.

Sprzedaż sumaryczna w segmencie obrotu sklepów na stacjach paliw firm POPiHN wzrosła o prawie 10%, a pojedynczy sklep średnio podniósł obroty o ponad 6%. Wyniki były skutkiem znoszenia restrykcji covidowych, jak również zakupów realizowanych na stacjach w dniach zamknięcia dużych obiektów handlowych. Pomogło też utrzymanie oferty na środki przeciwepidemiczne (np.: środki ochrony i higieny osobistej)

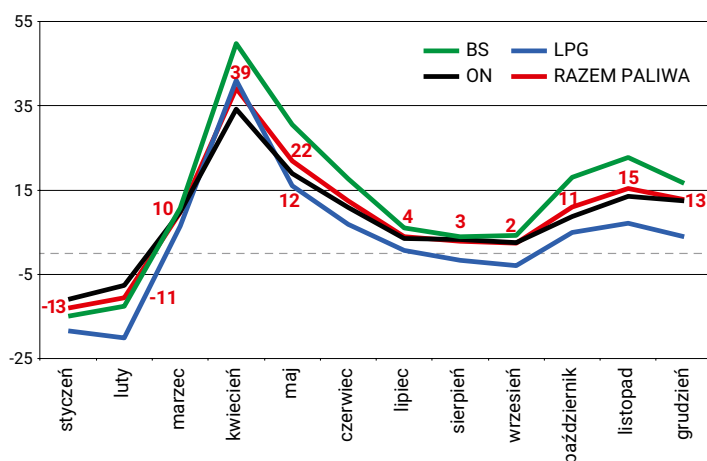
RYS. 3 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W 2021 R. [M³]

Źródło: dane własne POPiHN



RYS. 4 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W 2021 R. [M-C/M-C W %]

Źródło: dane własne POPiHN



i rozbudowa asortymentu oferowanych produktów. Skuteczność działania sklepu zależy w dużej mierze od częstotliwości odwiedzin stacji paliw z powodu tankowania pojazdu. Taka aktywność w 2021 r., w stosunku do roku poprzedniego, mocno wzrosła.

Rys. 3 przedstawia sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPiHN w układzie miesięcznym. Powrót sprzedaży był na poziomach zbliżonych do obserwowanych 2019 r. i znacznie przekraczających (poza styczniem i lutym) wielkość sprzedaży w poszczególnych miesiącach 2020 r. Dla przykładu – miesięczna sprzedaż ON w 2020 r. osiągnęła wysokość 800 tys. m³ jedynie w lipcu i sierpniu, a w 2021 r. taki popyt obserwowano już w czerwcu i utrzymał się ponad ten wymiar aż do października. Tożsamo rynek zachowywał się w przypadku benzyn silnikowych, chociaż był oczywiście na niższych poziomach. Podobnie natomiast kształtowała się w latach 2021 i 2020 (z wyjątkiem kryzysowego kwietnia w 2020 r.) sprzedaż autogazu. W wypadku tego paliwa korytarz popytu między 100 a 200 tys. m³ nie uległ zmianie.

W 2021 r. największą dynamikę wzrostu sprzedaży, w stosunku do roku poprzedniego, zanotowały stacje

firm członkowskich POPiHN działające w formule DOFO. Dla trzech gatunków paliw (benzyny, oleju napędowego i autogazu) było to 10%. Dla stacji OCO i CODO ten wzrost wyniósł 7%, a dla DODO 9%. Pewien wpływ na taki wynik miała większa liczba stacji franczyzowych niż stacji w pozostałych grupach. Podobne relacje wzrostowe, jak dla wszystkich gatunków paliw łącznie, obserwowano dla poszczególnych gatunków paliw. Również w takim podziale największe przyrosty notowano dla stacji franczyzowych.

Srednioroczne marże osiągnane z samej tylko detalicznej sprzedaży paliw były na niższym poziomie niż w roku poprzednim. Zwiększenie obrotu paliwowego nie zrekompensoowało tych spadków. Takie wyniki odbiły się na wielkości wypracowanych dochodów przez operatorów stacji i wymusiły konieczność intensyfikowania działalności pozapaliwowej w udostępnianych kierowcom obiektach. Wpływ na poziom marż miały wzrastające w ciągu roku ceny paliw, które – w celu zachowania klientów – musiały być rekompensowane niższymi marżami. Sklep na stacji paliw znów był głównym miejscem wypracowywania zysków z działalności całego obiektu, a zredukowane ograniczenia pandemiczne pozwoliły zwiększyć dochody w segmencie sklepu, małej i dużej gastronomii oraz usług dodatkowych.

Dynamikę zbytu paliw na stacjach firm członkowskich POPiHN w poszczególnych miesiącach 2021 r. przedstawiono na wykresie (rys. 4).

Po nieco gorszych, w odniesieniu do 2020 r., pierwszych dwóch miesiącach roku (przypomnijmy, że te w 2020 r. były historycznie rekordowe) nastąpił wzrost sprzedaży kwietniowej o 39% a dla niektórych paliw nawet o 50%. W miesiącach wakacyjnych dynamika spadła, ale wciąż była dodatnia w porównaniach r/r. Końcówka roku, to znów znaczące przyrosty popytu.

Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na wszystkich stacjach firm członkowskich POPiHN wyniósł prawie 8%, co zrekompensoowało spadki notowane w podobnym wymiarze w 2020 r. Benzyn silnikowych sprzedano łącznie o 11% więcej niż w roku poprzednim, oleju napędowego o 7% i autogazu o 2%.

Analiza danych, dotyczących dynamiki handlu paliwami silnikowymi w spółkach członkowskich organizacji oraz wyników łącznej oficjalnej konsumpcji tych paliw zrealizowanej przez wszystkie podmioty w kraju wskazuje na podobne poziomy wzrostu. Może jedynie autogaz nieco lepiej sprzedawał się w stacjach niezależnych niż u największych operatorów.

Jak już wspomniano wcześniej, w 2021 r. dobrze sprzedawały się paliwa premium. Ich wzrost zakupów w segmencie benzyn wyniósł 6%, a w segmencie oleju napędowego było to jeszcze więcej, bo 15%. Paliwa premium są zwykle droższe od standardowych i tym samym bardziej czułe na zmiany cen, stąd i zmiana dynamiki ich sprzedaży jest zawsze bardziej wyraźna niż paliw standardowych.

Jeszcze w Raporcie za 2019 r. POPiHN zakładała, że przy obserwowanych wówczas poziomach cen i trendach na rynku zakupu nowych i używanych samochodów dynamika wzrostu rynku paliw uszlachetnionych powinna przyspieszyć. Pandemia diametralnie zmieniła rynek w 2020 r., ale wyniki 2021 r. w pełni potwierdziły poprzednie oczekiwania. Można założyć, że po całkowitym opanowaniu pandemii i zdjęciu ograniczeń z nią związanych, a także na skutek oddziaływania tarcz

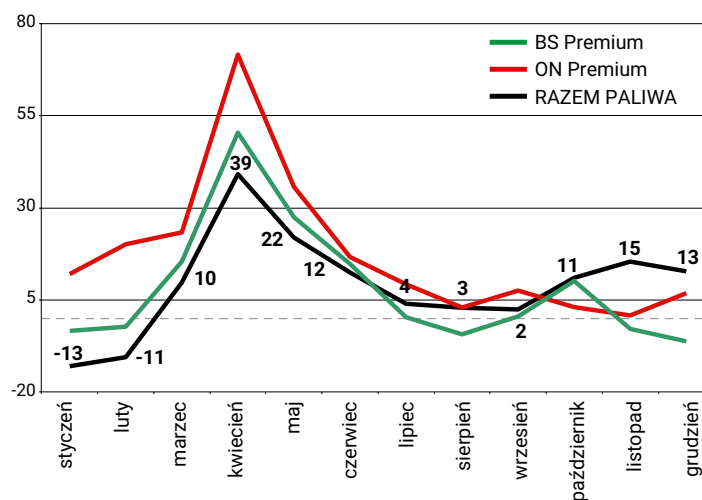
antyinflacyjnych, ceny paliw nie będą bardzo istotnie wzrastały, a to powinno prowadzić do powiększenia rynku paliw premium. Tym bardziej, że mogą powrócić do Polski ostre zimy, wprowadzenie do obrotu benzyny E10 ze zwiększoną zawartością alkoholu w paliwie standardowym jest coraz bliższe, a Polacy coraz większą uwagę zwracają na ekologię i ekonomikę użytkowanych pojazdów. Jeśli tylko będącym papierkiem lakmusowym dla sprzedaży paliw premium ceny znacząco nie wzrosną, to można założyć coraz bardziej okazały popyt na ten rodzaj paliw.

W Polsce na koniec 2021 r. – według informacji uzyskanych z firm członkowskich POPIHN oraz z oficjalnej bazy logistyki paliwowej URE – działało około 7,8 tys. stacji paliw ogólnodostępnych i sprzedających co najmniej 2 gatunki paliw (BS, ON). Logo firm członkowskich organizacji (z wyłączeniem stacji partnerskich sprzedażowych Slovnaft, bo z tej sieci POPIHN nie posiada danych) było umieszczone na 4323 obiektach, z czego 4264 prowadziły na koniec roku sprzedaż paliw. Pozostała część była w trakcie remontów lub modernizacji. Liczba stacji aktywnych zwiększyła się zatem, w porównaniu do grudnia 2020 r., o prawie 3%. Ten przyrost to skutek nowych inwestycji, uruchomienia części stacji po okresie modernizacji i przejście części stacji od sektora niezależnego. W grupie trwały prace nad optymalizacją lokalizacji stacji w sieciach i nową popandemiczną polityką sprzedażową. Rezultatem zmian był w grupie POPIHN wzrost liczby stacji własnych działających w formule COCO i CODO o 2,7% do 2924 i stacji działających w ramach franczyzy DOFO o 4% do 1050. Format DODO zmniejszył się o 1% do 290 obiektów.

Skutkiem zwiększenia liczby stacji paliw należących do firm członkowskich POPIHN był wzrost ilości sklepów działających na tych obiektach. Na koniec 2021 r. POPIHN dysponował wiedzą o działalności

RYŚ. 5 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W 2021 R. [M-C/M-C W %]

Źródło: dane własne POPIHN



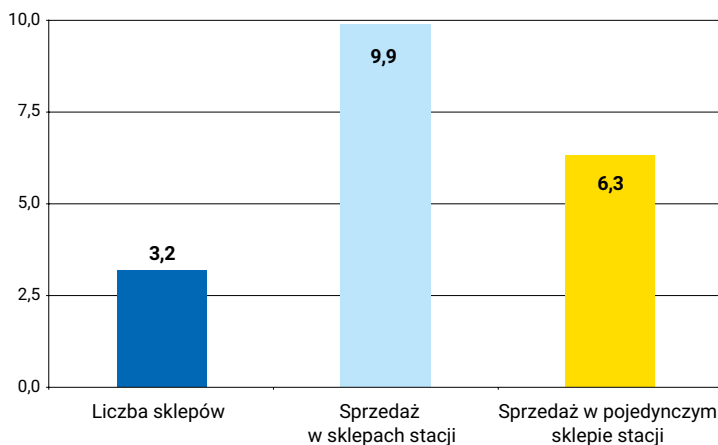
sklepów skojarzonych ze stacjami firm członkowskich organizacji w ilości 3175 (o 98 więcej, niż w 2020 r.), a z tej liczby 3130 (o 97 więcej, niż w 2020 r.) prowadziło działalność handlową na koniec roku. Wraz z większą liczbą sklepów wzrastały też ich obroty. Jak wspomniano powyżej, POPIHN nie dysponuje informacjami ze wszystkich sklepów, które działają przy stacjach z logo firm członkowskich organizacji, gdyż 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, francyzodawcy nie mają pełnych danych



Fot.: AMIC POLSKA SP. Z O.O.

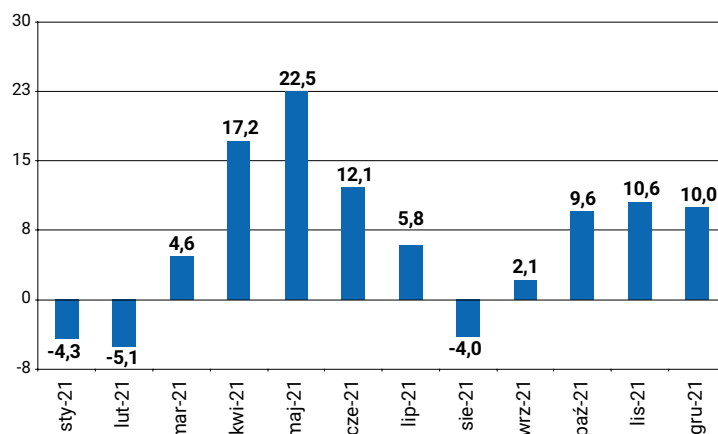
RYS. 6 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W 2021 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN



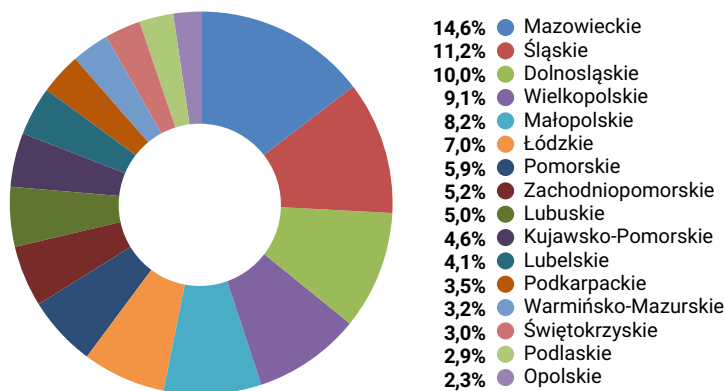
RYS. 7 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W STATYSTYCZNYM SKLEPIE STACJI PALIW FIRM POPIHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2021 R. W STOSUNKU DO 2020 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN



RYS. 8 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPIHN W POLSCE W 2021 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN



o sprzedaży sklepowej w obiektach innych niż stacje własne. Do analiz użyto zatem tylko informacji otrzymanych od spółek zrzeszonych z tych sklepów, do obrotów których firmy mają dostęp, i które były aktywne na koniec 2021 r. Sprzedaż tej grupy placówek handlowych wzrosła łącznie o 9,9% i wyniosła około 6,5 mld zł. Obroty pojedynczego statystycznego sklepu powiększyły się o 6,3% i kształtowały się średnio na poziomie około 2,1 mln zł.

Wyższa sprzedaż była skutkiem zniesienia ograniczeń epidemicznych (szczególnie w przypadku małej gastronomii), zwiększenia oferty handlowej i częstszych wizyt klientów na stacjach paliw – również tych, którzy przyczynili się do wzrostu floty samochodowej w Polsce poprzez zakup nowego lub używanego pojazdu. W okresie kumulacji ograniczeń pandemicznych stacje paliw – szczególnie w mniejszych miejscowościach – były jedynymi punktami zaopatrzenia ludności w najpotrzebniejsze artykuły, w tym do ochrony sanitarnej. 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. Te ówczesne działania przyniosły też efekty w 2021 r. kiedy ograniczenia epidemiczne były już znacznie mniej odczuwalne. Klient przywiązuje się do miejsc, gdzie otrzymuje to, na czym mu najbardziej zależy – bezpieczeństwo, szybkość i kompleksowość obsługi.

Rys. 7 obrazuje łączną sprzedaż sklepów przy stacjach paliw w poszczególnych miesiącach roku w porównaniu do analogicznych miesięcy 2020 r. Wyraźnie widać niezbyt dobry początek roku – w 2020 r. w tych dwóch miesiącach obroty były historycznie rekordowe, bardzo dobry okres w miesiącach porównania do I lockdown-u, nieco słabsze obroty w miesiącach wakacyjnych (w 2020 r. rodziny masowo podróżowali po kraju w ramach odreagowania ograniczeń) i bardzo dobrą końcówkę roku – w porównaniu do powrotu częściowych restrykcji covid-owych w 2020 r.

Odbudowa rynku po okresie ograniczeń epidemicznych tylko w niewielkim stopniu zmieniła geograficzny rozkład sprzedaży paliw silnikowych w Polsce. Informacje do tego zestawienia zostały pozyskane od firm członkowskich POPIHN, ale można je z dużym prawdopodobieństwem przenieść na całą sprzedaż detaliczną paliw silnikowych w Polsce. Tradycyjnie, najwięcej paliw samochodowych sprzedano w województwie mazowieckim, a najmniejszy popyt notowano w województwie opolskim. Sprzedaż w 5 województwach wciąż przekracza wielkość sprzedaży w pozostałych 11. Stacje firm członkowskich POPIHN w województwie mazowieckim, gdzie sprzedaż była największa, sprzedały 2,3 mln m³ paliw, a w opolskim – gdzie wolumen był najniższy – 0,4 mln m³. W tych województwach, gdzie sprzedaż całkowita była największa, najwięcej też sprzedano paliw premium. Rekord to Mazowsze z wynikiem 280 tys. m³. Dla porównania – w Opolskiem sprzedano takich paliw tylko 43 tys. m³.

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 rozkład detalicznej sprzedaży paliw silnikowych w kraju.



Fot.: UNIMOT S.A.

Podsumowanie krajowego rynku paliw płynnych w 2021 r.

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

W 2021 r. rafinerie krajowe przerobiły o 4% ropy mniej niż w 2020 r. Przetworzono prawie 25 mln ton – o 1 mln ton mniej niż w roku poprzednim. Głównym powodem obniżki był planowy remont instalacji produkcyjnych w Grupie LOTOS w I połowie roku. Niemal całą produkcję rafinerijną kierowano na rynek krajowy. Nie wystarczało to jednak na pokrycie popytu, dlatego konieczny był wyższy niż w roku poprzednim import uzupełniający. Kontynuowano dywersyfikację zakupów ropy do rafinerii krajowych pod względem kierunków dostaw, jak i gatunków wykorzystywanej do przerobu ropy naftowej. Marże rafinerijne kształtowały się na poziomach nieco niższych od ubiegłorocznych. Głównym tego powodem były stale rosnące notowania ropy na rynkach międzynarodowych. Wysoki poziom dywersyfikacji zakupów ropy wzmocnił rolę Naftoportu w zaopatrzeniu kraju w surowiec. Pod względem wysokości przerobu drugie półrocze było lepsze od pierwszych 6 miesięcy 2021 r. Krajowe rafinerie wykorzystywały w II półroczu 13,7 mln ton ropy, podczas gdy w I połowie roku tylko 11,1 mln ton.

PKN ORLEN w swoich instalacjach rafinerijnych przerobił w 2021 r 14,8 mln ton ropy (o 0,8 mln ton mniej niż w 2020 r.), a Grupa LOTOS potrzebowała 10 mln ton surowca (o 0,2 mln ton mniej niż w roku poprzednim).

Ropę dla krajowych rafinerii kupowano głównie z kierunku wschodniego. Uzupełniająco – oprócz Rosji – surowiec pochodził głównie z Arabii Saudyjskiej, Nigerii i Norwegii. Mniejsze ilości kupiono również w Kazachstanie, Iraku i w USA. Udział ropy REBCO w zaopatrzeniu kraju wyniósł 61% przy 70% w 2020 r. Postępująca dywersyfikacja ograniczyła wykorzysta-

nie rurociągów dalekosiężnych systemu „Przyjaźń” i wymusiła dostosowanie technologiczne rafinerii do gatunków ropy innych niż REBCO. W 2021 r. nie było kłopotów z zanieczyszczonym surowcem, ale zdarzały się czasowe przerwy w funkcjonowaniu rurociągów po stronie białoruskiej, co wpłynęło na obniżenie poziomu tłoczeń. Zwiększyło to dostawy drogą morską i wykorzystanie zbiorników magazynowych na wybrzeżu. Uzupełnieniem dostaw zagranicznych było wykorzystanie do przerobu ropy pochodzącej z wydobywania krajowego (Petrobaltic, PGNiG). Jej ilość wciąż pozostawała na niskim poziomie.

Ropa inna niż REBCO stanowiła w strukturze przerobu PKN ORLEN 45% (10 punktów procentowych więcej niż przed rokiem), a dla Grupy LOTOS było to około 16% (5 punktów procentowych więcej niż w 2020 r.). Dla obu polskich koncernów łącznie ropa inna niż REBCO stanowiła 37% przerobu.

Strukturę dostaw ropy naftowej do rafinerii krajowych przedstawiono na rys. 10. Rafinerie utrzymały wysoką skalę dywersyfikacji, wykorzystując do tego instalacje Naftoportu w Gdańsku.

Do Polski w 2021 r. zaimportowano prawie 15 mln ton ropy REBCO i było to około 3 mln ton mniej niż w roku poprzednim. Około 9 mln ton (w przybliżeniu 6 mln ton mniej niż rok wcześniej) 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.

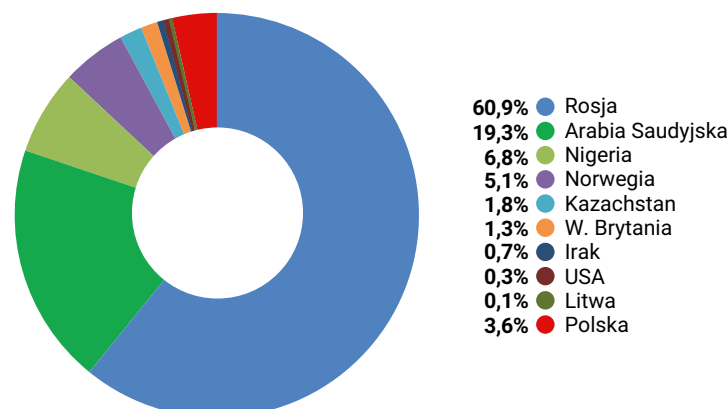
RYS. 9 PRZERÓB ROPY – DANE ZA 2020 I 2021 R. [w mln ton]

Źródło: dane własne POPiHN

	ROK 2020	ROK 2021	Wskaźnik 2020=100
OGÓŁEM	25,8	24,8	96

RYS. 10 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2021 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN



25
mln ton

ropy przetworzono w 2021 r.

Fot.: ANWIM S.A.



PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH

Produkcja paliw płynnych w 2021 r. – benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) wyniosła 27,2 mln m³ (rys. 11). Jest to wynik uwzględniający produkcję rafineryjną oraz blendowanie paliw, które w warunkach polskich też jest traktowane jako produkcja. Osiągnięto wzrost roczny na poziomie 3% w stosunku do wyniku z roku poprzedniego. Zwiększenie dostaw na rynek z tego źródła zaopatrzenia wyniosło prawie 870 tys. m³. Wychodzenie z pandemicznego osłabienia rynku w roku poprzednim skutkowało wzrostem produkcji głównych gatunków średnich destylatów.

Zasadniczo, cała produkcja krajowa najważniejszych dla gospodarki gatunków paliw trafiła na rynek krajowy, a jej niedobór uzupełniony był dostawami spoza Polski.

Rozkręcająca się gospodarka i większa mobilność Polaków potrzebowały więcej paliw. Struktura produkcji wskazuje, że krajowe zakłady przetwórcze oraz produkcja wynikająca z blendowania paliw były na te potrzeby ukierunkowane. Wzrosła produkcja oleju napędowego, paliwa lotniczego Jet oraz lekkiego oleju opałowego. Na poziomie z roku poprzedniego pozostała produkcja benzyn silnikowych. Mniej natomiast wytworzono gazu płynnego LPG oraz ciężkiego oleju opałowego, na które to gatunki popyt był słabszy niż w 2020 r. lub (jak dla gazu płynnego LPG) zaspokojony większymi dostawami importowymi. Dane dotyczące średnich destylatów wskazują wyraźnie na zwiększenie stopnia konwersji baryłki surowca na produkty naftowe o wyższej wartości handlowej.

RYS. 11 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2020 I 2021 R. [w tys. m³]

Źródło: dane własne POPIHN

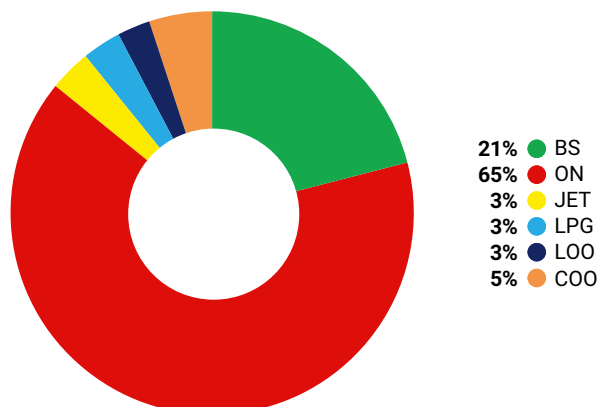
Wyszczególnienie	ROK 2020	ROK 2021	Wskaźnik 2020=100
Benzyny silnikowe	5 671	5 699	100
Olej napędowy	16 848	17 630	105
Gaz płynny LPG	898	846	94
Paliwo JET	738	912	124
Lekki olej opałowy	660	718	109
Ciężki olej opałowy	1 496	1 374	92
OGÓLEM	26 311	27 179	103

W II półroczu 2021 r. produkcja krajowa była o ponad 2 mln m³ wyższa niż w I półroczu. Niewielką część produktów wysyłano za granicę. Były to wolumeny znacznie mniejsze niż przed rokiem.

Blendowanie paliw przy użyciu biokomponentów, ale też innych dodatków, jest w Polsce traktowane jako produkcja. W omawianym roku duża ilość benzyn silnikowych i oleju napędowego z produkcji rafineryjnej oraz z importu, kierowana na rynek krajowy, została zmieszana z biokomponentami w celu realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Blendowanie zwiększa pulę produkcyjną w stosunku do paliw wytworzonych tylko z przerobu ropy naftowej w rafineriach, zwłaszcza w sytuacji znacznego importu, a z taką sytuacją mieliśmy do czynienia w 2021 r. Stosowanie biokomponentów polepsza efekt środowiskowy spalania paliw, ale niestety pogarsza wynik ekonomiczny producentów

RYŚ. 12 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2021 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN



paliw ze względu na fakt, iż biokomponenty są znacznie droższe od paliw tradycyjnych wytwarzanych z ropy naftowej. W 2020 r. koszty realizacji NCW jeszcze wzrosły, gdyż cel wskaźnikowy został podniesiony z 8,5 do 8,7% według wartości opałowej. Jest to wysoki limit i niemożliwy do realizacji tylko za pomocą stosowania biokomponentów w paliwach standardowych. Konieczna więc nadal była produkcja i sprzedaż paliwa B100, na które znalezienie klienta w kraju jest bardzo trudne.

W 2021 r. produkcja oleju napędowego, głównie paliwa polskiej gospodarki, wzrosła o 780 tys. m³ (o 5%). O 58 tys. m³ więcej wytworzono również lekkiego oleju opałowego. Szczególnie cieszy powrót na ścieżkę wzrostową produkcji paliwa do silników odrzutowych typu Jet. Tego zyskowego produktu wyprodukowano o 174 tys. m³ więcej niż w roku poprzednim. Tym samym, dynamika wzrostu dla tego paliwa była najwyższa i wyniosła 24%. Spadek produkcji wykazano dla gazu płynnego LPG oraz ciężkiego oleju opałowego. Tego pierwszego było mniej o 52 tys. m³ a drugiego o 122 tys. m³. Wzrost produkcji benzyn silnikowych był

niewielki i wyniósł tylko 28 tys. m³. Strukturę produkcji paliw w 2021 r. przedstawiono na rys. 12.

Bilans produkcyjny niewiele zmienił się w stosunku do obserwowanego przed rokiem. Benzyny silnikowe i ciężki olej opałowy straciły po 1 punkcie procentowym udziału i po tym jednym punkcie zyskał olej napędowy i lekki olej opałowy. Nadal, tak jak w latach poprzednich, olej napędowy dominował w bilansie wytwarzania paliw w kraju. Jego udział w całkowitym spektrum produkcyjnym wyniósł 65%. Drugą pozycję zajęły benzyny silnikowe z udziałem 21%.

Jak już wspomniano, do produkcji paliw ciekłych zalicza się także proces mieszania (blendowania) paliw tradycyjnych z biokomponentami i dodatkami uszlachetniającymi. W 2021 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. Dodawano też uszlachetniacze do produkcji paliw typu premium. Realizacja prawa wymusiła na podmiotach zobowiązanych sprzedaż koniecznej ilości paliwa B100, ponieważ samo dodawanie biokomponentów do paliw normatywnych wciąż nie wystarczyło do osiągnięcia celu. Wstępne dane sprzedażowe wskazują, że spółki należące do POPIHN wykonały cele nałożone na nie w tym zakresie. Szacuje się, że w 2021 r. do paliw silnikowych podmioty te dodały około 333 tys. m³ etanolu i około 1 440 tys. m³ estrów metylowych. To kwoty zbliżone do wyników ubiegłorocznych w przypadku alkoholu i o około 35% większe w przypadku estrów. Sprzedaż bezpośrednia paliwa B100 oszacowana została na około 270 tys. m³, co oznacza wzrost o około 54 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego. Bezpośrednio za granicę spółki wystąpiły 112 tys. m³. Paliwo to było niedostępne w handlu detalicznym, a w handlu hurtowym cieszyło się bardzo małą popularnością. Znakomita większość trafiła poza granice Polski, również z wykorzystaniem operatorów niezależnych.



Fot.: CIRCLE K POLSKA SP. Z O.O.

IMPORT PALIW PŁYNNYCH

(rozumiany jako suma importu właściwego i nabyć wewnątrzspółnotowych) (rys. 13 i 14).

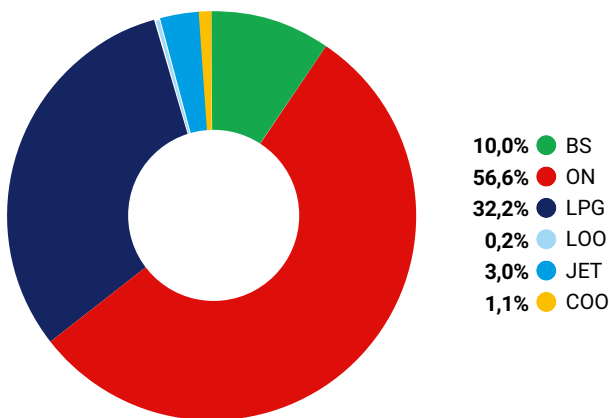
Rafinerie krajowe, poza sporym wolumenem ciężkiego oleju opałowego, praktycznie cały strumień swojej produkcji paliw kierowały na rynek wewnętrzny. Wzrost krajowego zapotrzebowania musiał być jednak dodatkowo zaspokojony importem i to większym niż w roku poprzednim. Był on na znacznie wyższym poziomie niż w 2020 r. – szczególnie dla benzyn silnikowych i oleju napędowego. Import w zwiększonym wymiarze głównego paliwa polskiej gospodarki – paliwa do silników Diesla – realizowali zarówno główni krajowi gracze rynkowi (rafinerie, koncerny międzynarodowe działające na rynku polskim), jak i tzw. niezależni importerzy. Wzrost importu benzyn był głównie konsekwencją większych zakupów poza granicami Polski, realizowanych przez członków POPiHN, a więc największych operatorów rynkowych. Do kraju trafiło też więcej niż przed rokiem gazu płynnego LPG, ale tu głównym źródłem wzrostu był import firm innych niż członkowie POPiHN. Z danych dostępnych podczas przygotowywania raportu wynika, że w 2021 r. zakupy zagraniczne paliw wyniosły około 12,3 mln m³ paliw, czyli prawie o 2,5 mln m³ ponad poziom ubiegłoroczny. To 25% wzrostu. Tym samym, po trzech latach z kolei, kiedy do kraju sprowadzono mniej paliw, trend uległ zmianie. Było to spowodowane likwidacją obstrzeżeń pandemicznych, hamujących przemieszczanie się Polaków i dobrą dynamiką wzrostu krajowej gospodarki. Dodatkowo, służby kontrolne skutecznie niwelowały próby nielegalnej sprzedaży i można zakładać, że zdecydowana większość produktów wchodzących do kraju była oficjalnie zgłoszona i zarejestrowana. Spadki nabyć zagranicznych zanotowano dla obu gatunków olejów opałowych, a import paliwa Jet był jedynie śladowy. Z grona głównych paliw najbardziej dynamicznie zwiększyły się poza Polską nabycia benzyn silnikowych. Jednakże wolumenowo liderem był olej napędowy. Od 2016 r. największą pozycją importową pozostaje olej napędowy i tak było też w 2021 r. W opisywanym roku – podobnie jak w 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 mniejszy, aniżeli import największych operatorów rynkowych. To skutek realizowanych przez tych ostatnich dużych zakupów oleju napędowego i benzyn silnikowych. W tym porównaniu nie pomógł nawet dużo większy import gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego dokonany przez niezależnych. W całym 2021 r., łącznie dla 4 głównych gatunków paliw, dynamika zakupów zagranicznych największych operatorów polskiego rynku była o 35 punktów procentowych wyższa niż w roku poprzednim, a dynamizm zakupów zagranicznych dla tej grupy produktowej niezależnych operatorów wzrósł o punktów 25.

Import oleju napędowego w 2021 r. powiększył się o 1,7 mln m³. W przypadku benzyn silnikowych było to 574 tys. m³, a gazu płynnego LPG 200 tys. m³. O 29 tys. m³ spadły nabycia zagraniczne lekkiego oleju opałowego i o 12 tys. m³ gatunku ciężkiego.

Oficjalny import paliw płynnych wzrósł w stosunku do 2020 r. o 25% i łącznie dla 6 gatunków paliw zaspoko-

RYŚ. 13 STRUKTURA IMPORTU PALIW PŁYNNYCH W 2021 R. [%]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



RYŚ. 14 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYC WĘWĄTRZSPÓLNOTOWYCH PALIW PŁYNNYCH W 2020 I 2021 R. [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2020	ROK 2021	Wskaźnik 2020=100
Benzyny silnikowe	655	1 229	188
Olej napędowy	5 284	6 983	132
Gaz płynny LPG	3 770	3 971	105
Lekki olej opałowy	52	23	44
Paliwo JET	0	3	–
Ciężki olej opałowy	145	133	92
OGÓŁEM	9 906	12 342	125

kajał 35% potrzeb rynku (o 5 punktów procentowych więcej w stosunku do 2020 r.)

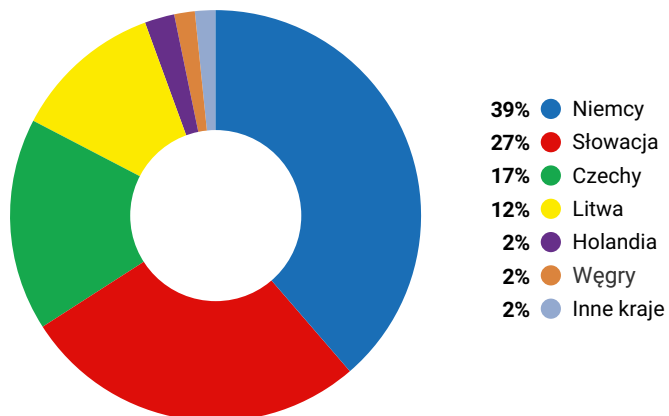
W strukturze zakupów zagranicznych w 2021 r. istotnie, bo o 3,5 punktu procentowego, wzrósł udział oleju napędowego i o 3,5 punktu udział benzyn silnikowych. Zrealizowało się to głównie kosztem udziału gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego.

W grupie opisywanych 4 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO) firmy członkowskie POPiHN sprowadziły około 7,2 mln m³ paliw i było to w granicach 2 mln m³ więcej niż przed rokiem. Operatorzy niezależni też podnieśli swoje zakupy importowe, ale tylko o 0,5 mln m³ i przywieźli do kraju około 5 mln m³ paliw z omawianej grupy produktowej.

Kierunki importu benzyn silnikowych obrazuje wykres 15. Najwięcej tego gatunku paliwa sprowadzono do Polski z Niemiec, ze Słowacji i z Czech. Uzupełniającymi kierunkami były Litwa, Holandia i Węgry. Import z innych krajów pokrył około 1% dostaw. Na znaczeniu – kosztem Niemiec i Słowacji – zyskały nabycia w Czechach i na Litwie.

RYS. 15 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]

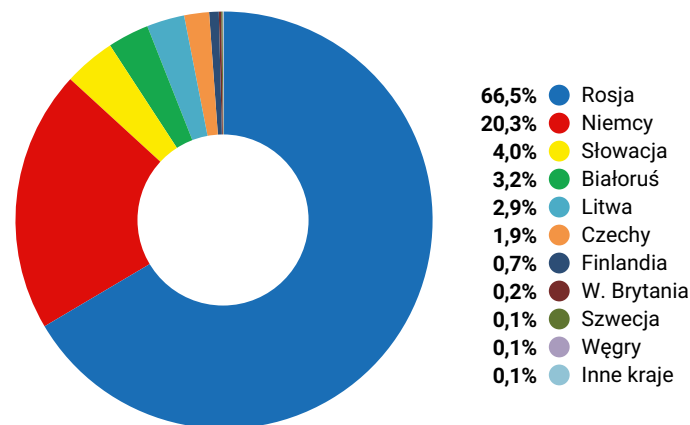
Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN



Olej napędowy nabywano tradycyjnie w większej ilości krajów niż benzyny. Głównymi dostawcami pozostały Rosja, Niemcy i Słowacja oraz Białoruś. Paliwo to kupowano też w znacznych ilościach na Litwie i w Czechach. Znacznie spadły – po wprowadzeniu sankcji ekonomicznych – zakupy na Białorusi. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nienależących do UE, zaimportowano około 70% produktu (o 2 punkty procentowe więcej niż w roku poprzednim). Łącznie z kierunku wschodniego, po uwzględnieniu jeszcze Litwy, zrealizowano około 73% całego importu oleju napędowego (o 1 punkt procentowy więcej niż przed rokiem). Swoją pozycję procentową w puli utrzymały Niemcy.

RYS. 16 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN



7,2
mln ton m³

Ilość paliwa sprowadzonego przez firmy członkowskie POPIHN w 2021 r.



Fot.: PKN ORLEN S.A.

EKSPORT (rozumiany jako suma eksportu właściwego i dostaw wewnątrzspółnotowych)

Eksport paliw płynnych (rys. 17) wyniósł w 2021 r. 1,85 mln m³. To mniej niż w roku poprzednim o 23% i kontynuacja trendu z lat 2017 – 2020, kiedy również eksport malał w stosunku do wyników z roku poprzedniego. W 2020 r. spadek ten wyniósł 30%. Generalnym powodem ograniczenia eksportu była sytuacja produkcyjna polskich rafinerii i znaczny wzrost popytu na główne paliwa silnikowe, związany ze znoszeniem ograniczeń uwarunkowanych pandemią, która zmniejszyła ruch krajowy i transgraniczny. Powolne wychodzenie rynku lotniczego w skali globalnej z zapaści spowodowanej epidemią obniżyło też polskie wysyłki tego produktu za granicę. W ostatnim roku ruch lotniczy zaczął się odbudowywać, ale strumień produkcji krajowej tego gatunku paliwa był w pierwszej kolejności kierowany do odbiorców z rynku wewnętrznego. Zresztą, tak samo jak dla pozostałych gatunków paliw. Dążenie do lokowania produkcji krajowej na rynku polskim i obniżka produkcji ciężkich olejów opałowych spowodowały też zmianę struktury produktowej wysyłanych za granicę paliw, choć należy zauważyć, że wolumen tych wysyłek był niewielki.

Ograniczaniu eksportu nadal sprzyjało skuteczne utrzymywanie w ryzach szarej strefy w paliwach, dla której sytuacja pandemiczna mogłaby w innych warunkach być dobrym czasem na zwiększenie udziału w rynku.

Największy ilościowy i procentowy spadek wysyłek zagranicznych notowano dla benzyn silnikowych – odpowiednio 217 tys. m³ i 76%. Znacząco, bo o 43% zmalały wysyłki zagraniczne oleju napędowego. To obniżka prawie dwukrotna. Najmniej uszczuplono eksport paliwa Jet, ale – jak opisano powyżej – już w roku poprzednim nastąpiło solidne tąpnięcie w wysyłkach poza Polskę tego gatunku paliwa. Mimo dalszego ograniczenia, ciężki olej opałowy pozostał największą pozycją eksportową w tej grupie wyrobów ropopochodnych. Jego udział w eksporcie wyniósł znaczące 66%, co oznacza, że przy ograniczeniu wysyłek zagranicznych innych paliw, wzrósł o 5 punktów procentowych. Udział benzyn zmniejszył się o 10 punktów procentowych do poziomu 4%. Udział oleju napędowego i paliwa Jet wzrósł odpowiednio o 1 punkt procentowy, a gazu płynnego LPG o 3 punkty procentowe.

Pokazywane w rys. 17 dostawy eksportowe paliwa JET to dostawy realizowane bezpośrednio przez krajowych producentów do odbiorców poza Polską. Znaczna część produkcji tego paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują

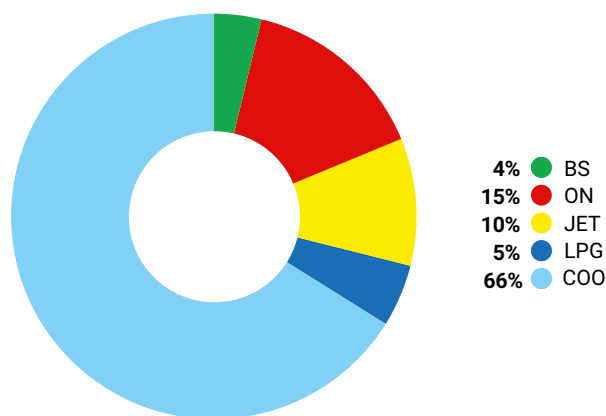
dostawy lotniskowe do samolotów przewoźników krajowych i międzynarodowych. Wielkość tych dostaw w 2021 r., wyniosła 720 tys. m³, czyli około 145 tys. m³ więcej niż w roku poprzednim (o 25%) i zbliżyła się do wyniku z 2019 r.

Przy rozliczaniu rynku gazu płynnego LPG należy zauważyć, iż tzw. reeksport tego gatunku paliwa (zakup za granicą Polski i dostawy również poza naszą granicę) w 2021 r. wyniósł około 315 tys. m³, a to oznacza, że wolumen tej działalności zwiększył się o około 29 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego.

Głównymi kierunkami eksportu i dostaw wewnątrzspółnotowych benzyn silnikowych były w 2021 r. Holandia (68%) i Belgia (21%). Olej napędowy w ilości 104 tys. m³ trafił w całości do Czech, a pozostałe 173 tys. m³, jako paliwo B100 – traktowane też jako olej napędowy w statystykach POPiHN – znalazło zbyt w Holandii, na Litwie, w Niemczech i na Słowacji. Ciężki olej opałowy w największych ilościach wysyłano do Holandii (55%) i Belgii (20%). Paliwo Jet trafiało głównie do Danii (45%) i Finlandii (21%).

RYŚ. 18 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W 2021 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN



RYŚ. 17 WYNIKI EKSPORTU I I DOSTAW WEWNĄTRZSPÓLNOTOWYCH PALIW PŁYNNYCH W 2020 I 2021 R. [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPiHN *) eksport bezpośredni bez reeksportu

Wyszczególnienie	ROK 2020	ROK 2021	Wskaźnik 2020=100
Benzyny silnikowe	287	70	24
Olej napędowy	487	277	57
Paliwo lotnicze JET	194	188	97
LPG*)	137	92	67
Ciężki olej opałowy	1 290	1 223	95
OGÓŁEM	2 395	1 850	77

KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2021 R.

W tabeli 19 przedstawiono wstępne porównanie oficjalnej konsumpcji krajowej paliw płynnych w 2021 r. do oficjalnej konsumpcji osiągniętej w 2020 r. Ostateczne dane, uwzględniające końcowe rozliczenie dokonane przez służby skarbowe Ministerstwa Finansów dla importu, eksportu oraz nabyć i dostaw wewnątrzspółnotowych, będą dostępne w II połowie 2022 r. Z tego powodu przedstawiane wyniki dla 2021 r. należy traktować wciąż jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

Trwający od czerwca 2020 r. trend powrotu gospodarki na tory wzrostu był kontynuowany w 2021 r., mimo wciąż obowiązujących reżimów epidemicznych, co wiązało się z większym zapotrzebowaniem na paliwa płynne. Dodatkowo – Polacy więcej podróżowali, a wakacje i dni wolne częściej spędzali w kraju niż było to przed wybuchem pandemii. Popyt na paliwa był znacznie większy aniżeli przed rokiem, mimo że ceny paliw systematycznie rosły. Obecne szacunki krajowej konsumpcji paliw wskazują, że wynik całoroczny był mocno zbliżony do stanu rynku paliwowego z 2019 r., a do pobicia rekordu sprzedaży zabrakło jedynie około 90 tys. m³ paliw płynnych. W 2021 r. zwiększenie oficjalnego popytu notowano dla wszystkich gatunków paliw tradycyjnych oraz dla lekkiego oleju opałowego. Jedynie wynik rynku

ciężkiego oleju opałowego zanotował obniżkę. Mocno wzrosło zapotrzebowanie na benzyny silnikowe i olej napędowy. Odbudowywał się też, choć jeszcze na niskim poziomie, rynek paliwa lotniczego Jet, który najbardziej ucierpiał w skutek restrykcji pandemicznych. Podobnie jak w latach poprzednich największej sprzedaży na rynku polskim oleju napędowego – głównego paliwa dla rosnącej gospodarki. Benzyn silnikowych ulokowano na rynku około 3,5 razy mniej, ale ich wzrost sprzedaży przewyższył znacząco zainteresowanie gazem płynnym LPG. Rynek tego gatunku paliwa narastał w najmniejszym stopniu w stosunku do pozostałych paliw silnikowych.

Dla wszystkich gatunków paliw samochodowych (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz) rynek wzrósł w stosunku do 2020 r. o 7%. Cały sektor paliw płynnych zanotował też dodatnią dynamikę na podobnym poziomie jak same paliwa transportowe. Dodatkowe wielkości sprzedaży paliw miały też swoje podstawy w powiększeniu floty pojazdów samochodowych – głównie używanych i z silnikami o zapłonie iskrowym i hybrydami. Znacząco, aczkolwiek w całej flocie samochodowej ciągle na małym poziomie, była też realizowana sprzedaż samochodów elektrycznych. Powrót do normalności w gospodarce spowodował,

RYS. 19 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH W KRAJU W 2021 R. W PORÓWNANIU DO 2020 R. [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

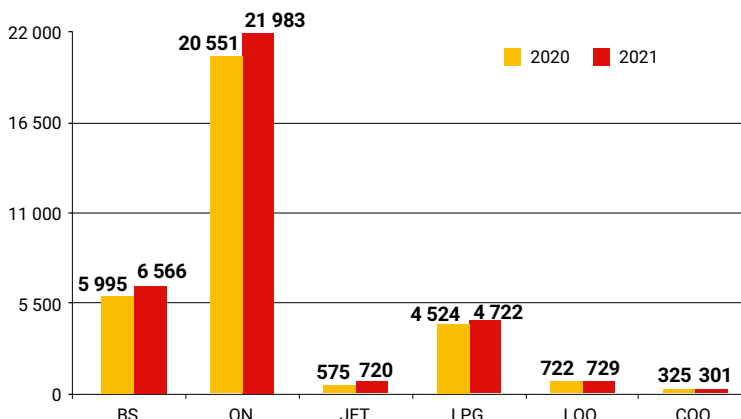
Wyszczególnienie		ROK 2020		ROK 2021		Wskaźnik 2020=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	5 995		6 566		110
	w tym całkowity import	655	11	1 229	19	188
Olej napędowy	Konsumpcja	20 551		21 983		107
	w tym całkowity import	5 284	26	6 983	32	132
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 524		4 722		104
	w tym całkowity import	3 770	83	3 971	84	105
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	31 070		33 271		107
	w tym całkowity import	9 709	31	12 183	37	125
Paliwo JET	Konsumpcja	575		720		125
	w tym całkowity import	0	–	3	–	–
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	722		729		101
	w tym całkowity import	52	7	23	3	44
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	325		301		93
	w tym całkowity import	145	45	133	44	92
OGÓŁEM	Konsumpcja	32 692		35 021		107
	w tym całkowity import	9 906	30	12 342	35	125

że rynek gazu płynnego LPG zanotował dodatnią dynamikę, ale w stopniu znacznie mniejszym niż pozostałe dwa gatunki paliw wykorzystywane do zasilania pojazdów. Trochę też pomogły niższe temperatury w miesiącach zimowych, intensyfikując dostawy tego gatunku paliwa dla celów grzewczych. Wyliczenia dla LPG zwyczajowo nie uwzględniają tzw. reeksportu (eksport gazu poprzednio kupionego poza granicami Polski), który w ubiegłym roku był o 12% większy, niż w 2020 r. Uwzględniając również tę zależność można ocenić, że rynek tego gatunku paliwa wykazał mniejszą dynamikę krajową niż pokazano w tabeli konsumpcji paliw.

Dane, którymi w momencie przygotowania tego opracowania dysponuje POPIHN, jednoznacznie wskazują, że największe przyrosty notowano w sprzedaży oleju napędowego i benzyn silnikowych, choć procentowo najkorzystniejszy wynik pokazano dla paliwa lotniczego Jet. Ten dobrze rozwijający się przed okresem pandemii rynek załamał się zupełnie na kilka miesięcy i w 2021 r. próbował powracać do poprzednich poziomów. Ten proces odzyskiwania popularności wśród osób podróżujących jeszcze jednak trochę potrwa, choć trzeba zaznaczyć, że rynek lotniczego transportu towarowego odbudowywał się znacznie szybciej. Popyt krajowy na paliwa płynne został w całości zaspokojony i nie notowano przypadków zawirowań na rynku. Zdarzały się jednak sytuacje niepokojące, jak trudności w pozyskaniu odpowiedniej ilości składników do biokomponentów, czy okresowe niedogodności związane z certyfikacją tych ostatnich. Rafinerie, hurtownie i stacje paliw ani na godzinę nie wstrzymały pracy, dostosowując swoją działalność do wciąż obowiązujących wymogów pandemicznych. Dla zaspokojenia popytu uzupełnieniem produkcji krajowej było paliwo sprowadzone z zagranicy, w ilościach większych niż w 2020 r., a dodatkowo też zmniejszono wysyłki eksportowe paliw z Polski.

Oficjalna konsumpcja oleju napędowego podskoczyła o 7% w stosunku do 2020 r. i osiągnęła poziom 22 mln m³. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego paliwa wyniósł 32%, tj. zwiększył się o 6 punktów procentowych w stosunku do stanu z roku poprzedniego. Dynamika dostaw rynkowych realizowanych przez firmy POPIHN wzrosła o 6%, a więc nieco mniej niż cały rynek. Import dokonywany przez firmy członkowskie organizacji wykazał poziom 5,3 mln m³ i tym samym urosł o 35% w stosunku do 2020 r. Import uzupełniający realizowany przez niezależnych importerów też się poprawił o 24% i osiągnął poziom 1,7 mln m³. Łącznie do kraju sprowadzono z zagranicy prawie 7 mln m³ tego gatunku paliwa.

Wymiernie i procentowo bardziej niż dla oleju napędowego wzrósł też popyt na benzyny silnikowe. Zainteresowanie zakupem tego gatunku paliwa pokazało wynik o 9,5% lepszy od ubiegłorocznego. Powody tego wzrostu opisano powyżej, aczkolwiek warto jeszcze raz podkreślić, że czynnikami wpływającymi na rynek były zmiany kierunków podróży Polaków na krajowe, a przy nowych rejestracjach dominowały pojazdy inne niż z silnikami Diesla. Przyczyną większego zainteresowania benzynami niż autogazem (przypominajmy, że ten ostatni jest często substytutem benzyn w silnikach z zapłonem iskrowym) były relacje cenowe. Drożący autogaz ukierunkowywał zainteresowanie kierowców posiadających podwójne systemy zasilania na benzyny.

RYS. 20 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2020 I 2021 R. [tys. m³]
Źródło: opracowanie własne POPIHN


W przypadku tych obu paliw relacje cenowe zawsze w pewnym stopniu stanowiły o proporcji zakupów. W ubiegłym roku polscy kierowcy zużyli w swoich pojazdach około 6,5 mln m³ benzyn, z czego nieco ponad 1,2 mln m³ pochodziło z importu. Import zaopatrywał 19% rynku benzynowego – o 8 punktów procentowych więcej niż w 2020 r.

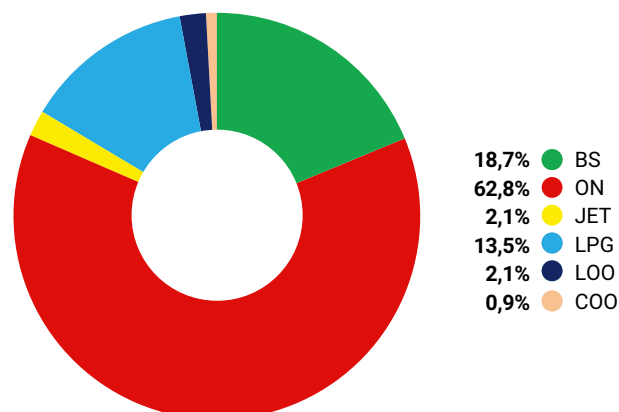
Wzrosło, ale z powodów opisanych powyżej, mniej niż dla benzyn silnikowych zainteresowanie gazem płynnym LPG, liczone według metodologii POPIHN (bez uwzględniania reeksportu). Wynik wykazał wzrost o 4,4% w stosunku do roku poprzedniego. Obecnie szacuje się, że dla całego roku konsumpcja gazu LPG wyniosła 4,7 mln m³. Reeksport tego gatunku paliwa wyniósł prawie 319 tys. m³, czyli o około 33 tys. m³ więcej, niż w 2020 r. Import stanowił 84% zaopatrzenia rynku i urosł o 5% w stosunku do roku poprzedniego. Z zagranicy sprowadzono prawie 4 mln m³.

Popyt na lekki olej opałowy jest już w kraju w miarę stabilny i w ubiegłym roku wykazał 1% wzrost. Rynek potrzebował 729 tys. m³ – jedynie o 7 tys. m³ więcej niż przed rokiem. Zakłada się, że w kolejnym roku wynik dla tego gatunku będzie się obniżał. Znakomitą większość dostaw tego paliwa do krajowych odbiorców (97%) zaspokoiła produkcja krajowa. Oficjalny import uzupełniający w 2021 r. zmalał o prawie 30 tys. m³ i wyniósł jedynie 23 tys. m³.

Najbardziej doświadczony obostrzeniami pandemicznymi krajowy rynek paliwa lotniczego Jet zanotował sprzedaż o 25% lepszą od ubiegłorocznej. Wyniosła ona 720 tys. m³. To wzrost na poziomie 145 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego. Wyższy popyt zaspokojono głównie wykorzystując produkcję krajową, bowiem importu praktycznie nie było.

RYS. 21 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W 2021 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



RYS. 22 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW PŁYNNYCH W 2021 R. [w tys. m³]

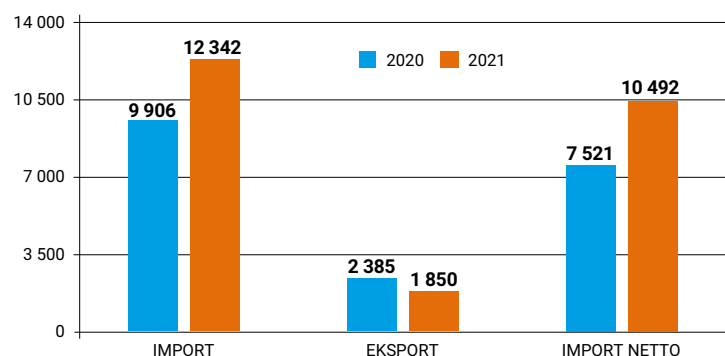
Na bazie danych Ministerstwa Finansów, danych własnych POPiHN

*) – obrót realizowany przez producentów krajowych

Wyszczególnienie	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
1	2	3	4
Benzyny silnikowe	1 229	70	1 159
Olej napędowy	6 983	277	6 706
LPG	3 971	92 *)	3 879
Paliwo lotnicze JET	3	188 *)	(-185)
Lekki olej opałowy	23	0	23
Ciężki olej opałowy	133	1 223	(-1 090)
RAZEM	12 342	1 850	10 492

RYS. 23 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW PŁYNNYCH W 2021 R. [w tys. m³]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



Zapotrzebowanie krajowe na ciężki olej opałowy nadal spadało i w 2021 r. było o 7% mniejsze od poziomu z roku poprzedniego. Rynek potrzebował 133 tys. m³ tego gatunku paliwa grzewczego, z czego około 44% pochodziło z importu. Paliwo to jest wytwarzane w polskich rafineriach w ilości dalece przekraczającej krajowe potrzeby i dlatego od lat nadwyżki wysyła się w dużych ilościach za granicę. Nie przeszkadza to jednak niezależnym importerom sprowadzać pewne ilości tego paliwa do kraju.

Łączna oficjalna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw płynnych przekroczyła nieznacznie 35 mln m³ i była wyższa o 2,3 mln m³ od konsumpcji z 2020 r. Wzrost popytu wyniósł 7%, w tym import określono na 35% udział w całości rynku przy wzroście na poziomie 25%. Oficjalnie do Polski sprowadzono 12,3 mln m³ paliw, czyli o prawie 2,5 mln m³ więcej niż w roku poprzednim.

Struktura konsumpcji paliw w Polsce została przedstawiona na wykresie (rys.21).

Różnice w stosunku do 2020 r. są niewielkie z lekkim zwiększeniem udziału benzyn silnikowych i paliwa lotniczego Jet (po około 0,5 punktu procentowego). Pozycja oleju napędowego pozostała praktycznie niezmienną i wciąż dominuje w całym rynku. Wśród pozostałych paliw notowano bardzo niewielkie przesunięcia.

Zaopatrzenie polskiego rynku w paliwa płynne dokonywane jest głównie poprzez produkcję w krajowych rafineriach, ale w 2021 r. popyt wymagał też zwiększenia importu i nabyć wewnątrzwspólnotowych oraz zmniejszenia eksportu i dostaw wewnątrzwspólnotowych. Dla rafinerii sprzedaż na rynku wewnętrznym jest opłacalna bardziej od eksportu. Dostarcza też większych wpływów do budżetu krajowego. Jednak nie zaspokajają popytu w całości – szczególnie na takie paliwa jak olej napędowy czy gaz płynny LPG. Bilans obrotów międzynarodowych dla Polski w paliwach naftowych został przedstawiony na rys. 22.

W 2021 r. przewaga szeroko rozumianego importu nad eksportem paliw była prawie siedmiokrotna. Warto przypomnieć, że w 2020 r. ta przewaga była tylko czterokrotna. Zwiększenie importu o 25% i zmniejszenie eksportu o 23% spowodowało, że różnica w wielkości przywozu i wywozu paliw z kraju wyniosła prawie 10,5 mln m³.

W imporcie dominował wciąż olej napędowy i gaz płynny LPG. Ekspert określano głównie przez ciężki olej opałowy, choć od momentu uruchomienia głębszego przerobu średnich destylatów w Grupie LOTOS na instalacji EFRA wysyłki zagraniczne tego gatunku paliwa spadały. W przypadku utrzymania wzrostu gospodarki polskiej na poziomie przynajmniej z 2021 r., braku nowych istotnych fal pandemii i kolejnym uzupełnieniu floty pojazdów poruszających się po polskich drogach w tempie z ostatnich lat, można ponownie założyć, że obecne proporcje między importem i eksportem paliw będą się zwiększać na rzecz importu. Rosnący rynek będzie wymagał większej ilości paliw, dostarczanej zapewne 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. Jak jednak pokazał 2021 r., 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.

Fot.: TOTAL ENERGIES MARKETING POLSKA SP. Z O.O.



STACJE PALIW W POLSCE

Podsumowania dla rynku stacji paliw w Polsce w 2021 r. dokonano wykorzystując statystykę prowadzoną przez Urząd Regulacji Energetycznej oraz informacje pozyskane od firm członkowskich Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego. Baza obiektów sprzedających paliwa płynne jest wciąż modyfikowana i z każdym rokiem coraz dokładniejsza. Wciąż jednak pojawiają się informacje o stacjach działających bez koncesji, choć z roku na rok ta liczba zdecydowanie maleje. 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 7852 punkty. W porównaniu do danych z końca 2020 r. liczba ta zwiększyła się o 113 obiektów. Wzrost liczby stacji paliw był efektem dostosowywania się rynku do nowych realiów działania poprzez modyfikację struktury sieci stacji, nowe inwestycje, uruchamianie obiektów po przeprowadzonych remontach, czy też porządkowania koncesji na sprzedaż paliw.

Rynek ponownie przystosowywał się do wymagań klientów po okresie ograniczeń związanych ze zmianą modelu sprzedaży, spowodowaną sytuacją epidemiologiczną w kraju. Następowaly przekształcenia wynikające z nowych inwestycji czy zmiany brandu stacji. Spektakularnym przykładem może być przystąpienie stacji Grupy Pieprzyk do aliansu AVIA i tym samym rozpoczęcie zmian logotypu tych stacji na brand rozpoznawany w całej Europie. Podobnie, jak w latach poprzednich, trwał proces przejmowania obiektów mniejszych operatorów do większych sieci zarówno koncernowych, jak i niezależnych operujących na

coraz większą skalę. Stacje w każdym z sektorów rynku podążały w stronę modelu convenience store, pozwalającego nie tylko zatankować paliwo, ale też skorzystać ze sklepu zlokalizowanego obok dystrybutorów robiąc podstawowe zakupy, wypocząć podczas podróży, zrealizować usługi finansowe, zjeść posiłek, czy wykonać proste czynności serwisowe przy pojeździe. Proces takich przekształceń nie zahamował nawet w trudnej sytuacji ograniczeń pandemicznych i w opisywanym roku można było odnotować dodatkowe dochody z wykonanej wcześniej pracy. Coraz szerzej wykorzystywano możliwość dokonywania zakupów paliw – ale nie tylko – dzięki stosowaniu specjalnych aplikacji, pozwalających finalizować transakcje bez konieczności odwiedzania budynku stacji paliw.

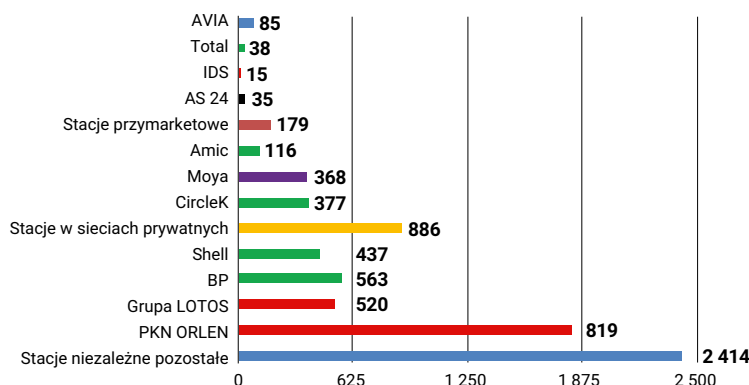
RYS. 24 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2019-2021 [w tys. m³]

Źródło: dane własne POPIHN

	2019	2020	2021
	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021
Sieci stacji paliw			
Koncerny krajowe	2 306	2 324	2 339
Koncerny zagraniczne	1 543	1 569	1 581
Sieci niezależne (operujące pod wspólnym brandem)	1 116	1 181	1 339
Pozostali operatorzy niezależni (około)	2 467	2 478	2 414
Sklepy	196	187	179
OGÓŁEM (około)	7 628	7 739	7 852

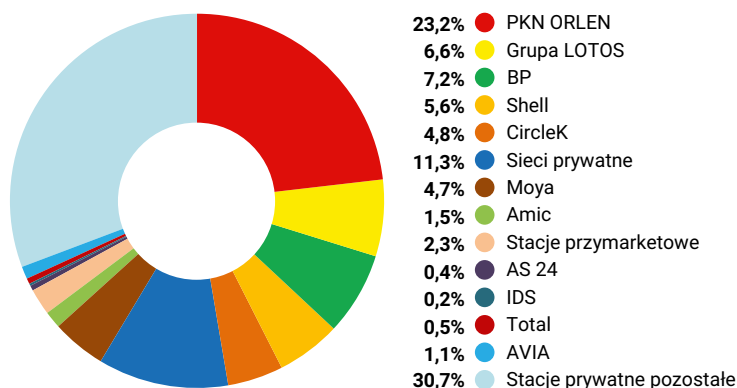
RYS. 25 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC 2021 R. [w szt.]

Źródło: URE i dane własne POPiHN



RYS. 26 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC 2021 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



Coraz większą popularnością – szczególnie w okresach dużych wzrostów cen – cieszyły się stacje całkowicie bezobsługowe, na których z reguły ceny były nieco niższe. Te nawyki wyniesione z okresu pandemii staną się zapewne codziennością. Do życia wracała też mała i duża gastronomia funkcjonująca na stacjach. Stacje paliw działały z większą swobodą, ale z zachowaniem reżimu sanitarnego w odniesieniu do kupujących i pracowników. Zapewniono dostępność niezbędnych środków dezynfekcyjnych w obiektach oraz w dystrybucji dla klientów stacji.

Firmy paliwowe należące do POPiHN na koniec 2021 r. posiadały już 56% udziału w rynku stacji paliw. Oznacza to, że przez rok ten udział powiększył się o 1 punkt procentowy. W gestii spółek członkowskich organizacji było 4404 obiekty, a pozostałych operatorów 3448. W podziale na kategorie właścicielskie, w ogólnej liczbie stacji, 29,8% należało do koncernów krajowych, 20,1% do koncernów międzynarodowych, a 2,3% do hipermarketów i 47,8% do właścicieli prywatnych. W tej ostatniej grupie 1390 stacji paliw należało do operatorów posiadających minimum 10 obiektów w swoich sieciach operujących pod jednym logo. W całym rynku stacji paliw udział tych operatorów osiągnął poziom prawie 18%. Proces zmiany barw przez stacje opierał się w głównej mierze o umowy franczyzowe zarówno w odniesieniu do członków POPiHN (największych operatorów rynkowych), jak i mniejszych sieci prywatnych.

Nowe obiekty były uruchamiane – choć skala tych przedsięwzięć nie była zbyt imponująca – praktycznie przez wszystkie sektory rynku. Spora grupa operatorów, dysponująca dobrymi lokalizacjami stacji, wciąż działała samodzielnie nie poddając się konsolidacji.

PKN ORLEN w 2021 r. posiadał największą liczbę stacji – podobnie jak wyglądało to w latach poprzednich. Drugie miejsce utrzymała sieć BP, a kolejne należało do Grupy LOTOS. W koncernach krajowych postępował proces ujednoczenia barw i oferowania jednolitego standardu obsługi na wszystkich stacjach sieciowych. Tzw. stacji brandu ekonomicznego było na rynku coraz mniej. Oba koncerny krajowe powiększyły swoje sieci – łącznie o 15 obiektów. Urosła liczba stacji pracujących pod logo koncernów zagranicznych działających w Polsce. Na koniec 2021 r. w ich barwach pracowało 1581 obiektów – o 12 więcej niż w roku poprzednim. W segmencie niezależnym najlepszą dynamikę rozwoju notowała sieć MOYA, należąca do firmy ANWIM, wchodzącej od połowy 2019 r. w skład firm członkowskich POPiHN. Dobrze rozwijały się również inne sieci prywatne, jak Grupa Pieprzyk, czy AVIA.

Wstępne szacunki wartości sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w 2021 r. pokazały kwotę około 142 mld zł. Wolumen sprzedanych paliw na stacjach określono wstępnie na 28,4 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 68,5 mld zł. Łącznie, po uwzględnieniu sprzedaży bezpośredniej do sektora przedsiębiorstw, szacunkowa wielkość tych danin uiszczonych przez branżę paliwową osiągnęła poziom ponad 75,1 mld zł.

Polacy coraz chętniej korzystają z krajowych autostrad i dróg szybkiego ruchu, a na tych drogach przybywa też nowych miejsc, gdzie można zatankować pojazd lub zrobić sobie przerwę w podróży. W 2021 r. przy drogach oznaczonych symbolem „A” funkcjonowały 92 stacje paliw, czyli o 2 więcej niż w roku poprzednim. Te dwa nowe obiekty uruchomił PKN ORLEN i finalnie posiadał 38 punktów tankowania pojazdów zlokalizowanych głównie przy Miejscach Obsługi Podróżnych (MOP). Pozostali operatorzy autostradowi nie dokonali nowych inwestycji, zachowując następujące ilości MOP-ów: Grupa LOTOS 23, BP 16, SHELL 12 i CircleK 2. Rozwój dróg szybkiego ruchu i coraz większa liczba stacji przy nich zlokalizowana zmieniają geografie tankowania pojazdów. Kierowcy krajowi i tranzytowi nie chcąc tracić czasu w podróży wolą nieco drożej zapłacić, niż poszukiwać alternatywnych (tańszych) punktów zlokalizowanych w pobliżu drogi głównej. Tracą klientów te stacje, które jeszcze do niedawna były naturalnym punktem tankowania uzupełniającym braki stacji na autostradach i funkcjonujące na drogach alternatywnych, gdy szlaki ekspresowe były jeszcze niekompletne.

Największy polski operator detaliczny PKN ORLEN w 2021 r. sumarycznie powiększył swoją sieć stacji paliw o 8 obiektów i na koniec roku miał ich 1819. Firma systematycznie zmniejsza ilość stacji operujących pod logo BLISKA – na koniec ub. r. było ich już tylko 22, o kolejne 3 obiekty mniej niż na koniec 2020 r. Większość obiektów, które w przeszłości funkcjonowały w zielonych barwach dziś ma logo firmy matki. Firmie przybyły 2 stacje zlokalizowane przy autostradowych MOP-ach.

Drugi koncern krajowy – Grupa LOTOS – posiadał na rynku stacji paliw trzecią pod względem wielkości pozycję operując na 520 obiektach, czyli powiększył swoje zasoby o 7 stacji paliw w stosunku do stanu z końca 2020 r. Również ta firma zastępuje logo ekonomiczne LOTOS OPTIMA barwami firmy głównej. Z tej grupy stacji ubyły w trakcie roku 3 obiekty i ostatecznie stare logo było widoczne jeszcze na 183.

W minionym roku umocnił się sektor stacji koncernów międzynarodowych operujących na rynku polskim. Pozycję krajowego wicelidera nadal dzierżyła firma BP mimo, że zmniejszyła swoją sieć o 7 stacji posiadając na koniec 2021 r. 563 obiekty. Tymczasem, Shell Polska pozyskał dodatkowe 14 stacji i rozbudował swój obszar działania do 437 stacji, z czego 14 działało w formacie bezobsługowym. Circle K na koniec roku administrował 377 stacjami i tym samym dołączył do swojego grona 9 obiektów. Amic Polska utrzymał stan z lat poprzednich zarządzając wciąż jedynie 116 stacjami. Marka TOTAL była obecna na 38 stacjach paliw, a to oznacza, że ubyło firmie 5 obiektów franczyzowych. Najbardziej dynamiczną rozbudowę swoich zasobów zaprezentował w roku ubiegłym ANWIM, którego stacje działają w barwach MOYA. Firmie przybyło 65 obiektów i kończyła rok z 368 obiektami pod swoim logo. Kolejny członek POPIHN, firma UNIMOT, posiadająca stacje w barwach AVIA, dodała do ich grona 24 miejsca, gdzie kierowcy mogli uzupełnić baki w swoich pojazdach i zakończyła rok z wynikiem 85 stacji.

Obszarem, z którego pozyskuje się stacje do rozbudowy sieci firmowych z wykorzystaniem transakcji franczyzowych jest tradycyjnie sektor stacji tzw. niezależnych operatorów, którzy w przeszłości nie byli związani z żadną z większych sieci krajowych – koncernowych lub pozakoncernowych. W 2021 r. ten proces również miał miejsce uszczuplając liczbę stacji działających samodzielnie. Dodatkowo, pewna ilość tego typu firm uległa likwidacji. Części z nich zweryfikowano pozytywnie lub negatywnie koncesje. Niektóre firmy uruchomiły nowe obiekty lub rewitalizowały starsze. Zmiany barw – często na sieciowe – nie były niczym nadzwyczajnym. Przyjmując nomenklaturę POPIHN (sieci firmowe to takie, w których pod wspólnym logo występuje co najmniej 10 stacji), grupa operatorów niezależnych liczyła w 2020 r. około 2480 obiektów. Na koniec 2021 r. ich stan zmniejszył się do 2410. Zmiana dotknęła więc około 70 obiektów. Zmieniała się też sytuacja w samych sieciach niezależnych, które rozbudowywały swoje stany posiadania, zwiększając jednocześnie obszar, na którym prowadziły działalność operacyjną. Dla niektórych to już terytorium całego kraju lub jego sporej części. Klasyfikowanych przez POPIHN do sieci stacji niezależnych na koniec 2021 r. było około 1340 obiektów, czyli posiadanie tej grupy powiększyło się o około 160 lokalizacji. Jak wspomniano powyżej, największe przyrosty w ramach sieci prywatnych w 2021 r. uzyskali najnowsi członkowie POPIHN (ANWIM i UNIMOT), ale aktywni byli też tacy operatorzy jak Grupa Pieprzyk, WATIS czy OLKOP. Rozbudowa niezależnych brandów czyni je coraz bardziej atrakcyjnymi w kontekście ewentualnego przystępowania do tego typu aliansów operatorów wciąż działających niezależnie. Dodatkowym impulsem wyboru sieci niezależnej, a nie koncernowej, może być fakt, że w tego typu zrzeczeniach obowiązują nieco luźniejsze reguły działania niż w sieciach największych operatorów krajowych. Dla wielu operatorów

prywatnych może to stanowić istotną przesłankę przy zmianie barw na swojej stacji. Na koniec 2021 r. stacje zgrupowane w sieciach niezależnych operatorów stanowiły drugą pod względem liczby formację zorganizowanych obiektów, realizujących detaliczną sprzedaż paliw. W obliczu rosnących cen paliw i wszechobecnej drożyzny ich stacje stają się coraz bardziej rzeczywistą alternatywą dla dużych koncernów paliwowych – tym bardziej, że zwykle oferują paliwa po nieco niższych cenach niż w pozostałych segmentach tego rynku.

Ubywa stacji będących własnością super i hipermarketów. Zmiana in minus w 2021 r. to 8 obiektów i stan na koniec roku na poziomie 179. To skutek wycofywania się z rynku polskiego firmy TESCO, której sieć została już częściowo przejęta przez innych operatorów, a dla pozostałych stacji poszukiwani są nowi właściciele. Sieci sklepowe, choć stanowią niewielki procent w całym rynku stacji paliw, to jednak, oferując kierowcom niższe ceny niż u konkurencji, sprzedają duże ilości paliw i tym samym ich udział w tym rynku sprzedaży detalicznej jest znaczący. W 2020 r. znaczenie tych obiektów – w związku z licznymi i długotrwałymi ograniczeniami pandemicznymi dotyczącymi sprzedaży w dużych obiektach handlowych – nieco spadło, ale w 2021 r., kiedy ograniczenia zostały znacznie złagodzone – ponownie wzrosło. Liderem w tej grupie operatorów jest nadal Intermarche, ale swoje stany posiadania utrzymała też sieć Carrefour, Auchan czy E. Leclerc.

W opisywanych statystykach skupiono się głównie na ogólnodostępnych stacjach, sprzedających co najmniej 2 gatunki paliw (BS i ON). Oprócz takich obiektów funkcjonuje też na rynku jeszcze pewna ilość stacji, które sprzedają wyłącznie autogaz lub wyłącznie olej napędowy. Stanowią one jednak znaczącą mniejszość w stosunku do opisywanych powyżej i dlatego nie zostały uwzględniane w przedstawionych analizach.

Rys. 26 przedstawia procentowy podział polskiego rynku stacji paliw na poszczególne grupy operatorów detalicznych. Nie zanotowano na nim znaczących zmian w odniesieniu do roku poprzedniego, a najbardziej zauważalną zmianą jest powiększenie o 2,5 punktu procentowego kawałka pokazującego segment „Stacje prywatne pozostałe” odbierając drobne wartości punktu procentowego kilku pozostałym firmom. Najwięksi operatorzy sieciowi praktycznie utrzymali swoją pozycję i udziały z roku poprzedniego w wymiarze niezmiennym.

Na stacjach paliw instalowanych jest coraz więcej ładowarek do pojazdów elektrycznych. Od dwóch lat ich liczba systematycznie się zwiększa wraz z ilością rejestracji nowych samochodów zasilanych prądem z baterii. Dla stacji sprzedających dotychczas tylko paliwa naftowe to rozszerzenie wachlarza usług i przygotowanie do nowych wyzwań rynkowych. Według danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych w kraju na koniec 2021 r. funkcjonowały 1932 punkty ładowania, z czego 587 oferowało ładowanie szybkie (DC), a 1345 ładowanie wolne (AC). Z tej liczby, jak udało się ustalić POPIHN, 159 ładowarek szybkich i 75 wolnych było zainstalowanych na stacjach sprzedających paliwa silnikowe. To w skali kraju 27% ładowarek szybkich i 6% wolnych. Ładowarki generują nowe możliwości w funkcjonowaniu obiektów obsługujących kierowców, ale wydaje się, że jeszcze długo sprzedaż klasycznych paliw będzie ich podstawowym zajęciem.

PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO 2030 R.

Rzeczywisty obraz rynku paliwowego w kraju obserwowany po pandemii COVID-19 w 2021 r., wymusił zmiany w podejściu do formułowania prognoz zapotrzebowania na paliwa płynne w Polsce. Pandemia odcisnęła swoje piętno na całej gospodarce światowej, ale w 2021 r. rynki odbiły i popyt na surowce energetyczne razem z nimi. Dotyczyło to też rynku ropy naftowej i gotowych produktów naftowych. Coroczna projekcja scenariuszy popytowych przygotowywana przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego uwzględniła nowe trendy światowe, ale też sytuację gospodarczą w Polsce. Wykorzystano do tego wiedzę ekspertów firm członkowskich i biura organizacji. Wzięto pod uwagę dostępne dane o konsumpcji paliw w kraju za 2021 r. i uwzględniono trendy z lat poprzednich oraz nową politykę klimatyczną Unii Europejskiej. Przeanalizowano oddziaływanie pandemii na rynek w 2020 r. i ewentualne możliwości zakłóceń dostaw paliw lub komponentów do ich produkcji, a także wzięto pod uwagę zmiany nawyków społeczeństwa, które mogą się utrwalić nawet przy braku zagrożeń epidemicznych. Powrót rynku krajowego do warunków z 2019 r., a także uwzględnienie nowych realiów rynkowych spowodował widoczne zmiany w podejściu do tworzenia scenariuszy. Znacznie wyższe od ubiegłorocznych wyniki konsumpcji benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG oraz lekkiego oleju opałowego wskazują, że jak zmienną materią mamy do czynienia w przypadku rynku paliw ropopochodnych. POPiHN trafnie przewidziała jeszcze w ubiegłym roku trendy, jakie powinny nastąpić po opłaceniu rozwoju pandemii. Przepowiedziano zatem odbudowę rynku benzyn silnikowych, oleju napędowego i autogazu, a dodatkowo słusznie przyjęto, że wraz z odbudową gospodarek światowych ceny ropy naftowej i gotowych paliw będą musiały wzrastać. Sprawdziły się też założenia, że flota pojazdów spalinowych będzie rosła. W 2021 r. przybyło w Polsce około miliona samochodów zakupionych z salonów i sprowadzonych z zagranicy. Podczas prac analitycznych nad obecną wersją scenariuszy starano się uwzględnić najnowsze zmiany zachodzące w gospodarce, wymuszone przez postępującą transformację energetyczną i nowe realia związane z europejskim Zielonym Ładem. Zachowano

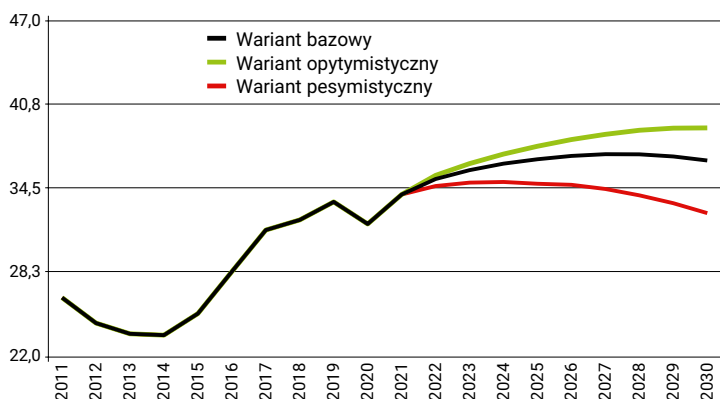
wariantowość scenariuszy uwzględniającą różne trendy w gospodarce krajowej i potrzeby polskich kierowców.

W nowym wariantcie scenariusza bazowego i optymistycznego założono skuteczne działania zmniejszające rozmiary ograniczeń pandemicznych i zwiększenie odporności społeczeństwa na COVID-19. Założono też, że w najbliższej przyszłości notowania ropy i produktów gotowych na rynkach międzynarodowych będą w kolejnych dwóch, trzech latach wyższe niż w 2021 r., ale w miarę upływu czasu ich wyceny rynkowe będą malały. Wpłyną na to m. in. prawdopodobne regulacje podatkowe ukierunkowane na promocję pojazdów zero i niskoemisyjnych, a więc innych, niż pojazdy z klasycznymi silnikami spalinowymi. Przyjęto, że kurs złotego w stosunku do dolara US będzie zbliżony do obserwowanego na koniec roku poprzedniego. W kraju postawiono na wzrost gospodarki z użyciem środków krajowych i europejskich w ramach Europejskiego Planu Odbudowy oraz z nowej perspektywy budżetowej na lata 2021 – 2027, skutkujący 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 zostanie położony większy nacisk na pojazdy z silnikami benzynowymi, hybrydowe i elektryczne kosztem samochodów zasilanych olejem napędowym. Przyjęto też, że transport ciężki do 2030 r. będzie w zdecydowanej przewadze obsługiwany przez samochody zasilane olejem napędowym. Utrzymano podejście, że obecne świadczenia społeczne będą kontynuowane, a średnia płaca Polaków będzie sukcesywnie wzrastała oraz że poziom bezrobocia będzie na niskim poziomie. Nowym elementem koniecznym do uwzględnienia był prognozowany na najbliższe lata poziom inflacji, która według informacji NBP może początkowo przekroczyć 10% w skali r/r, ale z biegiem czasu ma ulec ograniczeniu. To wróży możliwe wzrosty cen paliw krajowych. Wpływ paliw alternatywnych na rynek krajowy w najbliższych kilku latach przyjęto jako wciąż mało istotny w porównaniu z rynkiem paliw tradycyjnych.

Oprócz założeń przedstawionych powyżej dla scenariusza bazowego dodano jeszcze elementy dodatkowe, jak ten, 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, zakres zmian kursu złotego do dolara US nie przekroczy 10% poziomu obserwowanego w końcu 2021 r. i inflacja krajowa od 2024 r. zacznie się zmniejszać. Wariant ten zakłada, że notowania ropy naftowej mogą utrzymać się w dłuższym czasie na poziomie między 80 a 100 USD/bbl. Wprawdzie nieprzewidywalne dziś wydarzenia, co obserwowano chociażby w związku z pandemią, czy możliwymi zagrożeniami militarnymi w różnych obszarach świata, w tym w Europie, mogą znacznie zmienić popyt międzynarodowy na surowce energetyczne. Zakłada się jednak, że zawirowania popytu na ropę z tego tytułu nie powinny być wyższe niż 20 – 30% podaży obecnej, co oczywiście przełoży się na notowania, ale może być w miarę szybko zrekompensowane działaniami krajów produkcyjnych. Przyjęto zatem, że założony poziom notowań ropy powinien pozostać stabilny w okresie około 2 lat.

RYS. 27 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA PŁYNNIE W LATACH 2021 – 2030 (w mln m³)

Źródło: opracowanie własne POPiHN



Fot.: SHELL POLSKA SP. Z O.O.



Po tym terminie możliwe są wzrosty wartości średniorocznych do poziomu około 80 USD/bbl. Dodatkowo, deklarowana transformacja energetyczna w Europie, Stanach Zjednoczonych Ameryki, a także w Chinach, mająca na celu odejście od paliw kopalnych na rzecz innych, bardziej ekologicznych nośników energii powinna wymusić stabilną sytuację na międzynarodowym rynku ropy i neutralizować wzrosty zapotrzebowania na energię innymi jej źródłami. Jednak trend wzrostu zapotrzebowania na paliwa naftowe powinien zostać utrzymany, choć z nieco mniejszą dynamiką, również po 2022 r. z perspektywą do 2030 r. W kraju 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, w perspektywie kilku najbliższych lat założono stopniowe odchodzenie od pojazdów zasilanych tym gatunkiem paliwa na rzecz pojazdów hybrydowych i elektrycznych (taksówki, zaopatrzenie miast, wynajem samochodów). 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 liczby miejsc do parkowania i wzrostem opłat za to parkowanie, a także limitowaniem przestrzeni miejskiej pod potrzeby zmotoryzowanych. Komunikacja publiczna, jak

również carsharing będzie coraz bardziej ekologiczny poprzez zastosowanie coraz szerszej gamy pojazdów na paliwa alternatywne. W ruchu dalekobieżnym będzie promowana komunikacja kolejowa i odchodzenie od podróży lotniczych na krótkich trasach. Zakłada się dalsze zmniejszanie zapotrzebowania na oleje opałowe, związane z przejściem na inne nośniki energetyczne (prąd z fotowoltaiki i wiatru, gaz ziemny, biogaz). W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa płynne w 2030 r. ocenia się obecnie na około 36,5 mln m³, a więc około 1 mln m³ mniej niż w poprzedniej wersji scenariusza z 2021 r.

Przy opracowywaniu wariantu optymistycznego, oprócz głównych założeń wariantu bazowego, przyjęto dodatkowo pełne odejście od ograniczeń pandemicznych, nieco niższy poziom notowań ropy i paliw gotowych (o około 20% w stosunku do wartości przedstawionych powyżej) i – z powodu trudności zakupu nowych samochodów – większe tempo importu aut używanych zasilanych tradycyjnymi paliwami. Założono też możliwe zwiększenie tempa rozwoju krajowej gospodarki ze wzrostem PKB na poziomie powyżej 5% rocznie, co znacznie zwiększyłoby konieczność wykorzystania wyższych wolumenów oleju napędowego. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w 2030 r. wyniosłoby około 39 mln m³, a więc o około 2 mln m³ mniej niż wynikało z poprzedniej prognozy.

Wariant pesymistyczny zakłada możliwy powrót ograniczeń związanych z pandemią i jej skutkami, obniżoną perspektywę rozwoju polskiej gospodarki ze wzrostem na poziomie PKB poniżej 3%, spowolnienie gospodarcze na rynku europejskim, a także znaczny wzrost inflacji i zasadniczą utratę wartości złotego w stosunku do innych walut, co skutkowałoby wzrostem cen w kraju. Wariantowo, ale ze skutkiem podobnym, można założyć destabilizację sytuacji międzynarodowej i istotne wzrosty notowań ropy naftowej, powodujące znaczne podwyższenie kosztów funkcjonowania gospodarki krajowej i wyraźne wzrosty cen paliw, a także wzmożony

fiskalizm sięgający – jak to zwykle bywało w przeszłości – w pierwszej kolejności do sektora paliwowego ze skutkiem obniżenia popytu. Wzrost obciążeń fiskalnych i wysokie ceny paliw mogłyby spowodować powrót na rynek szarej strefy paliwowej. Przy tych wariantowo pesymistycznych założeniach popyt na paliwa płynne w 2030 r. szacowany jest na 32,6 mln m³, a więc o 1 mln m³ niżej niż w scenariuszu ubiegłorocznym i jednocześnie sporo mniej niż dla wariantu bazowego.

W odniesieniu do scenariuszy przygotowanych w 2020 r. wystąpiło znaczne obniżenie oczekiwanych pułapów zużycia paliw w 2030 r. Jednakże punkt apogeum zapotrzebowania nadal przypada na lata 2027/2028. W momencie pisania tego materiału już wiadomo, że w 2021 r. świat praktycznie powrócił do sytuacji z 2019 r. gdy potrzebował około 100 mln bbl ropy naftowej dziennie. I szacuje się, że zapotrzebowanie na surowiec rafinerijny będzie nadal wzrastało. Tym samym, to jeszcze nie koniec ery paliw tradycyjnych. Świat bez energii istnieć nie może, a tym bardziej się rozwijać, a nowych – innych niż paliwa kopalne – źródeł jest wciąż w skali światowej zbyt mało, by wyeliminować ropę z rynku. 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. Istotnym czynnikiem, który będzie kształtował krajowy rynek paliw jest polityka środowiskowa UE i Polski. Została ona określona na poziomie krajów Unii Europejskiej m.in. *Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, [...] oraz Dyrektywą 2001/81/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie krajowych poziomów emisji niektórych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego*, mającymi na celu realizację działań ograniczających zanieczyszczenie powietrza. W treści tej ostatniej zdefiniowano tzw. limity emisji będące podstawą krajowych zobowiązań w zakresie redukcji szkodliwych emisji. Dodatkowo, przyjęte w ramach pakietu „The Clean Air Policy Package” (Czyste Powietrze) akty prawne określiły długofalowe cele i instrumenty polityki Unii Europejskiej w zakresie poprawy jakości powietrza do takiego stanu, który nie będzie powodować znacznych negatywnych skutków ani zagrożeń dla zdrowia ludzkiego i środowiska.

Strategia UE przewiduje również odpowiednie działania legislacyjne, mające na celu zaostrzenie dotychczasowych norm emisji i pułapów zanieczyszczenia powietrza. W ramach krajowych limitów, Polska zobowiązała się do 2029 roku do redukcji emisji, w stosunku do 2005 roku m.in.: tlenków azotu, niemetanowych lotnych związków organicznych, czy cząstek stałych PM_{2.5}. Na poziomie krajowym osiągnięcie redukcji emisji ww. związków będzie możliwe poprzez realizację m.in. „Krajowego programu ograniczania zanieczyszczenia powietrza”, uchwalonego przez Radę Ministrów 29 kwietnia 2019 r. W grudniu 2019 r. Komisja Europejska przedstawiła sygnały „Europejski Zielony Ład”, a w kwietniu 2020 r. Parlament Europejski i państwa członkowskie osiągnęły porozumienie w sprawie wejścia w życie europejskiego prawa o klimacie, które stało się podstawowym

aktem prawnym umożliwiającym rozpoczęcie zaawansowanych prac nad kompleksową strategią klimatyczną.

Komisja Europejska ogłaszając w lipcu 2021 r. strategię klimatyczną Unii Europejskiej pod nazwą „Fit for 55”, podjęła decyzję o przyspieszeniu i zwiększeniu wysiłków na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. W ramach przedstawionego dokumentu uległ m.in. zmianie podstawowy cel walki z ociepleniem klimatycznym jakim jest przyspieszenie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% w stosunku do emisji gazów cieplarnianych emitowanych przez kraje UE w 1990 r. W sektorze transportu i komunikacji strategia zakłada szereg nowych celów, w tym: m.in.: ograniczenie o 55% emisji z pojazdów osobowych do 2030 r., ograniczenie o 50% emisji z pojazdów dostawczych do 2030 r., zakaz rejestrowania pojazdów osobowych z silnikami spalinowymi od 2035 roku, objęcie od 2026 r. transportu samochodowego systemem handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, włączenie transportu morskiego do systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, czy włączenie transportu lotniczego do systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz likwidację obecnych ulg podatkowych.

W ocenie Komisji Europejskiej zaproponowana koncepcja walki z ociepleniem klimatu stanowi jednocześnie fundament nowego modelu rozwoju gospodarki unijnej opartej o zeroemisyjność. Realizacja założonych celów ma zapewnić rozwój nowych sektorów i dziedzin gospodarki. Przyjęcie przez kraje członkowskie strategii „Fit for 55” potwierdza aspiracje KE w dążeniu do systematycznej redukcji zużycia paliw kopalnych poprzez stopniowe wycofywanie ich z obrotu gospodarczego oraz zastępowanie ich nowymi nośnikami energii, których spalanie nie będzie zwiększało emisji gazów cieplarnianych. Do rozstrzygnięcia pozostaje kierunek i określenie priorytetów, a także preferencji w zakresie rozwoju alternatywnych źródeł energii i ich rynków.

Uwzględniając przyjęte w „Fit for 55” cele w zakresie transportu i komunikacji zakłada się, że ich wdrożenie będzie skutkowało w dłuższej perspektywie spadkiem zużycia paliw kopalnych i samej ropy naftowej. Zakłada się też, że do utrzymania obecnego poziomu i jakości życia mieszkańców UE spadek zużycia tradycyjnych paliw i ropy naftowej powinien być kompensowany proporcjonalnym wzrostem zużycia innych, alternatywnych nośników energii, których wykorzystanie nie będzie przyczyniało się do emisji gazów cieplarnianych i zapewni przynajmniej porównywalną wartość energetyczną. Najbardziej prawdopodobną alternatywą zastąpienia paliw kopalnych w transporcie i komunikacji, jest rozwój elektromobilności z wykorzystaniem energii elektrycznej pochodzącej z OZE, a także zwiększenie zastosowania niskoemisyjnych paliw tj. gazu LNG, CNG, czy też wodoru. Przed nami okres, w którym do dyspozycji kierowców i przedsiębiorców transportowych będzie cała gama paliw, a paliwa naftowe będą tylko jednymi z nich, aczkolwiek bez nich jeszcze długo nie będzie można się obejść. Przyszłość transportu rysuje się więc coraz bardziej zielona, ale koszty tej transformacji będą ogromne. Cała nadzieja w tym, że będą rozłożone w czasie i wyliczone proporcjonalnie dla państw członkowskich UE z zachowaniem zabezpieczeń finansowych dla społeczeństwa w celu uniknięcia wykluczenia energetycznego i transportowego. Z czasem silniki na paliwa naftowe zostaną z rynku skutecznie wyeliminowane przez technikę albo przez rozwiązania fiskalne.

Fot.: GRUPA LOTOS S.A.



INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

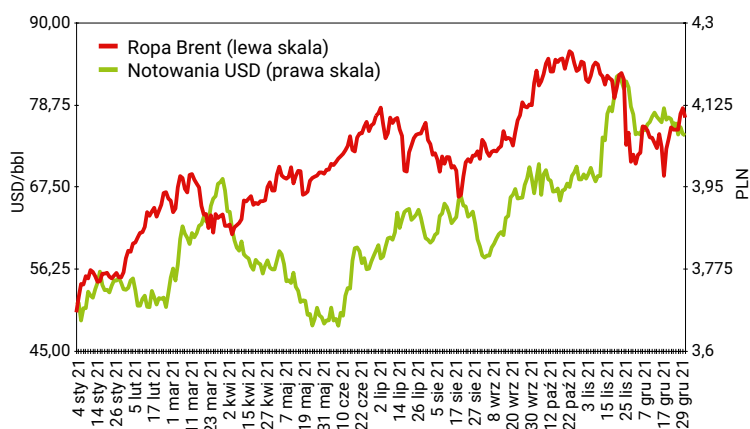
Szacunki cenowe Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego na 2021 r. zakładały wzrosty cen detalicznych paliw silnikowych w stosunku do 2020 r. oraz wyższą średnią cenę detaliczną benzyny 95 od podstawowego gatunku oleju napędowego. Oba założenia znalazły potwierdzenie w rzeczywistości, aczkolwiek w nieco wyższej skali niż prognozowała Organizacja. Odbudowywanie rynku paliwowego na świecie po ograniczeniach pandemicznych musiało wpłynąć na notowania ropy naftowej i gotowych paliw na rynkach międzynarodowych. Światowy rynek paliwowy działa na zasadzie naczyń połączonych. Oznacza to, że zmiany na nim zachodzące dotyczą w podobnym stopniu wszystkie kraje. W Polsce obserwowano to w poziomach cen w hurcie i na stacjach paliw. Proces podwyżek na rynku krajowym zaczął się od połowy maja 2020 r. i trwał praktycznie przez cały 2021 r. Jedynie w okresie od marca do czerwca ubiegłego roku ceny zachowywały się stabilnie, nie zmieniając praktycznie poziomu. Potem nastąpiła kolejna fala podwyżek, która została zatrzymana dopiero wprowadzonymi w ramach I tarczy antyinflacyjnej obniżkami akcyzy do poziomów najniższych możliwych. Spowodowało to znaczne obniżenie poziomów cen w samej końcówce roku. Od początku roku do połowy października ceny detaliczne benzyny 95 były wyższe od cen oleju napędowego, ale od początku roku do końca czerwca różnica pomiędzy cenami tych dwóch gatunkami paliw była minimalna. Od rozpoczęcia wakacji różnica zaczęła wzrastać i najbardziej wyraźna była w końcówce sierpnia. Następnie, znowu ulegała zmniejszeniu, a od połowy października olej napędowy był już droższy od podstawowej benzyny, ale znowu różnica cen była minimalna. Od połowy listopada za litr obu gatunków paliw trzeba było

już zapłacić powyżej 6 zł. W rozliczeniu rocznym za paliwa płacono średnio ponad 20% więcej niż w roku poprzednim. Ciągłe rosnące ceny hurtowe tylko okresowo pozwoliły operatorom stacji paliw na utrzymanie marży na zadowalającym poziomie. W przeważającej części roku zarobki na sprzedaży paliw nie pozwoliłyby na utrzymanie obiektów wyłącznie ze sprzedaży paliw. Trochę lepsza była sytuacja producentów paliw, których marże plasowały się na nieco wyższym poziomie od operatorów strictly detalicznych. Rosnące ceny detaliczne wpływały na popyt krajowy hamująco – szczególnie w końcówce roku, kiedy pylony stacji paliw pokazały przekroczenie kolejnej psychologicznej granicy na poziomie 6 zł/l – ale wobec zwiększonej mobilności Polaków w kraju, przez sektor nie było to szczególnie odczuwalne. Popyt podtrzymywała również trwająca niechęć do korzystania z komunikacji zbiorowej i zastąpienie jej pojazdami indywidualnymi.

Od początku 2021 r. do końca marca ceny na stacjach paliw nie przekraczały poziomu 5 zł/litr. Dalsze podwyżki zatrzymały się w końcówce roku dopiero na poziomie – średnio w kraju – 6,05 zł/l jedynie z powodu wprowadzenia tarczy antyinflacyjnej w postaci obniżki akcyzy, a co za tym idzie także niżej naliczanego VAT. Litr benzyny 95 był w roku ubiegłym droższy średnio o 1,03 zł, a oleju napędowego o 0,92 zł niż w 2020 r. Najmniej podrożał średnio w roku autogaz, bo o 64 gr/l, za to pod koniec roku jego wzrosty procentowe były najwyższe, co skutecznie hamowało kierowców przed kolejnymi zakupami. Średnioroczna różnica ceny detalicznej litra benzyny 95 i oleju napędowego wyniosła 9 gr na korzyść benzyny. W 2020 r. średniorocznie olej napędowy był droższy od benzyny 95 o 2 gr/l. W omawianym 2021 r. widełki cenowe dla benzyny 95 obejmowały zakres między 4,54 a 6,05 zł/litr.

RYS. 28 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2021 R.

Źródło: e-petrol.pl, POPIHN



Dla oleju napędowego ten przedział wynosił od 4,49 do 6,05 zł/litr. Tym samym, różnica pomiędzy najniższą a najwyższą ceną obu gatunków paliw w ciągu roku przekroczyła 1,5 zł/l. Szybko i stale rosnące ceny na stacjach powodowały, że ich operatorzy chcąc podtrzymać wolumen sprzedaży musieli redukowac swoje marże i często zdarzało się, że sprzedawano paliwo za marżą minimalną, a czasem nawet i bez niej. Takie działania mocno wpłynęły na dochody firm paliwowych i doprowadziły do sytuacji, w której utrzymanie obiektów było możliwe tylko dzięki działającym przy nich sklepom i oferowanym usługom dodatkowym.

Ceny paliw w kraju były następstwem zmian zachodzących na międzynarodowych rynkach naftowych i paliwowych, a także zmian kursu polskiej waluty w stosunku do dolara US. W obu przypadkach obserwowano skutki wychodzenia gospodarek światowych z okresu ograniczeń pandemicznych i zwiększone zapotrzebowania na nośniki energii, w tym na ropę naftową. Na niekorzyść polskich kierowców działał fakt znacznych podwyżek notowań ropy i gotowych paliw na rynkach międzynarodowych. Niewielkie umocnienie wartości złotego do dolara US też nie pomogło i w kraju występował trend w kierunku podwyżek. Główny element wpływający na wysokość ceny w naszym obszarze geograficznym – średnie roczne notowania ropy naftowej gatunku Brent – osiągnął poziom 70,7 USD/bbl i było to o 70% więcej niż w 2020 r. Na początku 2021 r. notowania ropy kształtowały się na poziomie 50 USD/bbl, a potem – wraz z postępującym wzrostem zapotrzebowania światowego – nastąpiła seria podwyżek aż do poziomu około 86 USD/bbl w końcówce

października. Po osiągnięciu tego szczytu surowiec zaczął tanieć, aby w połowie grudnia osiągnąć wartość 69 USD/bbl, po czym kolejna fala podwyżek wywindowała cenę na koniec roku do poziomu 78 USD/bbl.

Najwięksi producenci ropy naftowej – kraje OPEC+ – regulowały rynek dopuszczając do comiesięcznych wzrostów limitów produkcyjnych, ale jednocześnie utrzymując te limity na takich poziomach, aby ceny surowca rafineryjnego zbyt mocno nie spadły. Hamująco na rynki działały też inicjatywy polegające na uwolnieniu części rezerw strategicznych przez największych konsumentów ropy, w tym USA, Chiny i Japonię. Zabiegi te tylko czasowo wstrzymywały proces podwyżek. W końcówce roku problemy z zaopatrzeniem w gaz ziemny i wywindowaniem cen tego nośnika energii do rekordowych poziomów wpłynęły też na popyt na ropę naftową, wykorzystywaną jako zamiennik za gaz do produkcji energii. Sytuacji nie ułatwiały również popandemiczne zaległości w nowe inwestycje przy wydobyciu ropy naftowej. Przekładało się to na niemożność zrealizowania przez część krajów producenckich ustalonych limitów produkcyjnych. Relacje z rynku ropy przeniosły się na rynek paliw gotowych, którymi handlowano na giełdach międzynarodowych. Wzrost notowań oleju napędowego był o 12 punktów procentowych niższy od wzrostu notowań ropy. Dla benzyny Premium zaś poziom dynamiki ropy przekroczone o 5 punktów procentowych. Sugeruje to, że zapotrzebowanie na ten gatunek paliwa w znacznej mierze wpływało na sytuację na rynkach naftowych.

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 w końcówce roku także działania osłonowe związane z tarczą antyinflacyjną, podejmowane przez rząd RP. Należy też odnotować podwyżki opłaty paliwowej nie do końca zrekompensowane obniżeniem stawki akcyzy. Na wzroście średnich cen rocznych zyskał budżet państwa, a kierowcy musieli niestety sięgnąć głębiej do kieszeni.

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, które należało wprowadzić 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. 28.

RYS. 29 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US W LATACH 2020 I 2021

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

Wyszczególnienie	ROK 2020		ROK 2021		Wskaźnik 2021 do 2020 2020=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Notowania ropy Brent	41,71	USD/bbl	70,72	USD/bbl	170
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	392,3	USD/t	685,4	USD/t	175
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	373,6	USD/t	589,6	USD/t	158
Kurs US Dolara	3,9046	zł	3,8614	zł	99

Wprowadzone w 2017 r. i kontynuowane w latach kolejnych ograniczenia w produkcji ropy naftowej przez kraje OPEC+ były przestrzegane dość rygorystycznie. W 2021 r. nastąpiło comiesięczne luzowanie tych limitów produkcyjnych i jednocześnie rosła produkcja amerykańskiej ropy łupkowej. Takie działania skutkowały zwiększeniem ilości dostępnej ropy na rynku, ale jednocześnie – po wcześniejszym zniwelowaniu nadwyżki rynkowej surowca – nie były wystarczające do ustabilizowania poziomu notowań.

Według najnowszych prognoz EIA oraz OPEC, znacząca poprawa podaży ropy naftowej oczekiwana jest dopiero w I półroczu 2023 r. Wtedy też można spodziewać się obniżenia notowań, ale pod warunkiem, że czynniki polityczno-ekonomiczno-militarne nie doprowadzą do znaczących zaburzeń na rynku.

Wyniki ekonomiczne, przedstawione przez krajowych producentów paliw, świadczą o tym, że podmioty te zrobiły wszystko, by nie dopuścić do niedoborów paliw na rynku, mimo występujących okresowo kłopotów, związanych głównie z dodawanymi do tych paliw biokomponentami. Na wyższych wpływach z podatków pośrednich i bezpośrednich zyskał budżet państwa.

Czynniki wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) kształtowały się w 2021 r. tak, jak przedstawiono to na rys. 29.

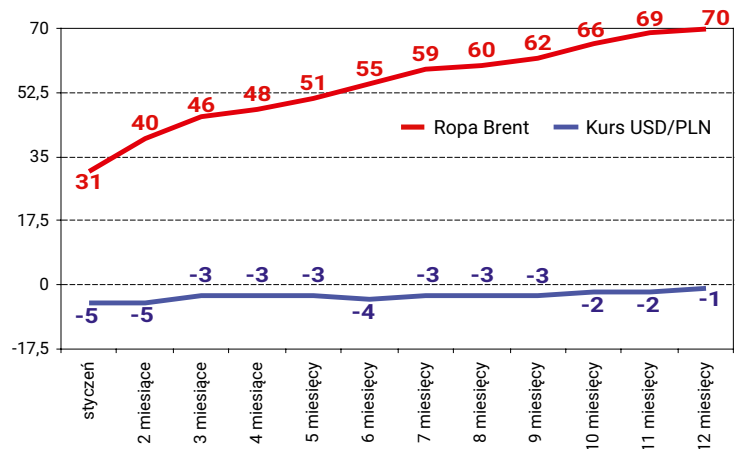
Relacje notowań ropy naftowej i kursu dolara US dla rynku polskiego przedstawia rys. 30.

Natomiast porównanie trendów dla ropy naftowej i gotowych paliw silnikowych przedstawiono na rys. 31.

Wyraźny wzrost notowań ropy w ujęciu narastającym trwał od początku do końca roku. Identyczne trendy jak dla surowca, obserwowano też dla oleju napędowego i benzyny Premium, przy czym dynamika wzrostu dla benzyn była większa od ropy, a oleju napędowego mniejsza (rys.31).

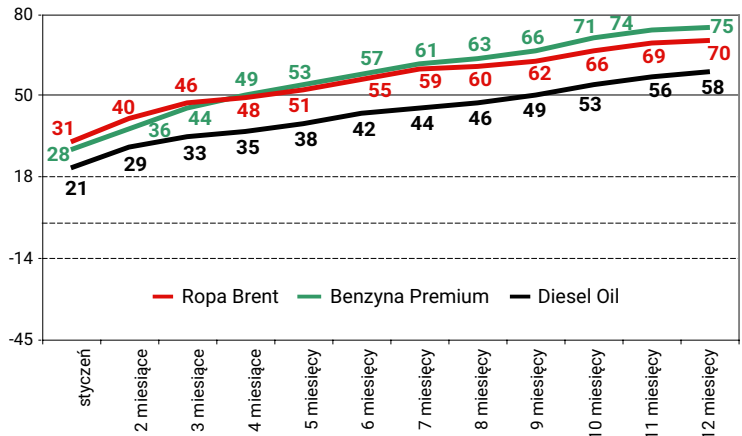
RYŚ. 30 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W 2021 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2020 R. [%]

Źródło: POPIHN i e-petrol.pl



RYŚ. 31 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W 2021 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2020 R. [%]

Źródło: POPIHN i e-petrol.pl



RYŚ. 32 PORÓWNIANIE CEN HURTOWYCH BENZYN SILNIKOWYCH U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Źródło: PKN ORLEN SA, Grupa LOTOS SA, POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2020		ROK 2021		Wskaźnik 2021 do 2020
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Benzyna EU95 brutto (bez VAT)	3 386	zł/1000 l	4 281	zł/1000 l	126
Akcyza	1 523	zł/1000 l	1 514	zł/1000 l	99
Opłata paliwowa	153	zł/1000 l	165	zł/1000 l	108
Opłata emisyjna	80	zł/1000 l	80	zł/1000 l	100
Benzyna EU95 netto	1 630	zł/1000 l	2 522	zł/1000 l	155

RYŚ. 33 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 2020		ROK 2021		Wskaźnik 2021 do 2020
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
ON o zaw. S 0,001% (bez VAT)	3 410	zł/1000 l	4 270	zł/1000 l	125
Akcyza ON o zaw. S 0,001%	1 154	zł/1000 l	1 145	zł/1000 l	99
Opłata paliwowa	321	zł/1000 l	339	zł/1000 l	106
Opłata emisyjna	80	zł/1000 l	80	zł/1000 l	100
ON o zaw. S 0,001% netto	1 855	zł/1000 l	2 706	zł/1000 l	146

RYS. 34 PORÓWNIANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

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

Wyszczególnienie	ROK 2020		ROK 2021		Wskaźnik 2021 do 2020 2020=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	4,41	zł/litr	5,44	zł/litr	123
Średnia cena detaliczna ON	4,43	zł/litr	5,35	zł/litr	121
Średnia cena detaliczna autogazu	2,03	zł/litr	2,67	zł/litr	132

Wydarzenia na międzynarodowych rynkach ropy naftowej i paliw gotowych przeniosły się prawie automatycznie na rynek polski, aczkolwiek z nieco mniejszą siłą zwyczaj. W Polsce waluta krajowa, a właściwie jej odniesienie do dolara US zawsze wpływa na ceny u naszych producentów i na stacjach paliw. W 2021 r. zanotowano 1% wzmocnienie złotego do USD, a to nieco przyhamowało skalę podwyżek na rynku wewnętrznym. Średnio w 2021 r. – w stosunku do roku

poprzedniego – wzrosły notowania paliw, ale jednocześnie – jak już wspomniano – trochę zyskała polska waluta. Rosły obciążenia podatkowe z tytułu zmiany opłaty paliwowej w pewnym stopniu skompensowane obniżeniem stawki podatku akcyzowego. Zmiany średnich cen rocznych dla transakcji zakupu typu spot w polskich rafineriach zamieszczono w tabelach (rys. 32 i 33).

Jak wynika z rys. 32 ceny netto, a więc bez obciążeń podatkowych, benzyny 95 u polskich producentów, powiązane w sposób bezpośredni z notowaniami giełdowymi, wzrosły jednak mniej niż notowania tego gatunku paliwa na świecie. Tylko w części było to spowodowane wzmocnieniem wartości polskiej waluty, a dodatkowy wpływ miały wynegocjowane ceny transakcyjne na ropę, koszty logistyczne, wysokość popytu krajowego i polityka sprzedaży firm paliwowych.

Relacje cenowe na polskim rynku zaopatrzeniowym dla oleju napędowego przedstawia rys. 33.

Podobnie, jak w przypadku benzyn, również olej napędowy podróżał w kraju, w stopniu mniejszym niż wskazywałyby notowania giełdowe (rys. 33).

W 2021 r. do połowy października benzyna 95 w detalu kosztowała więcej od oleju napędowego, a w kolejnych miesiącach aż do końca roku była już od niego tańsza. W ostatecznym rozliczeniu utrzymała jednak prymat cenowy nad paliwem do silników Diesla.

Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2020-2021 przestawiono w tabeli (rys. 34).

Relacje cenowe benzyna 95/autogaz kształtowały się podobnie jak w latach ubiegłych na korzyść autogazu, choć opłacalność zamiany paliwa jeszcze bardziej zmalała niż w roku poprzednim. Stosunek ceny autogazu do ceny benzyny 95 był średnio w 2021 r. na poziomie około 49%, a rok wcześniej wynosił 46%. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (rys. 35 i 36).

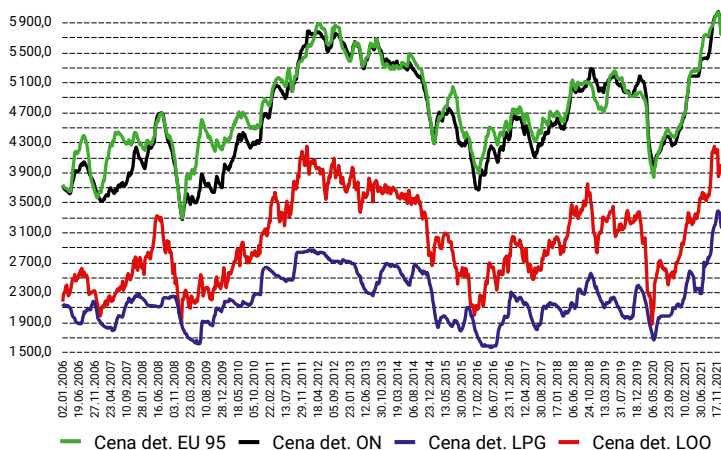
Od 2013 r. do 2017 r. średnie ceny paliw silnikowych malały rok do roku, po czym nastąpiło odwrócenie trendu na zwykły, obserwowany też w 2021 r. Wyjątkiem był 2020 r, kiedy zaburzenia pandemiczne doprowadziły do obniżek cen. Obecne realia rynkowe sugerują, że przed nami kolejny rok z prognozowaną rosnącymi cenami paliw – chyba, że wydarzy się coś podobnego do pandemii, co załamałoby rynki paliwowe.

Wykres rys. 37 obrazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce.

Wskutek powodów opisanych wcześniej, marże na sprzedaży paliw były w 2021 r. na poziomach zdecydowanie niższych niż ubiegłoroczne. Można śmiało założyć, że operatorzy stacji paliw nie zaliczą

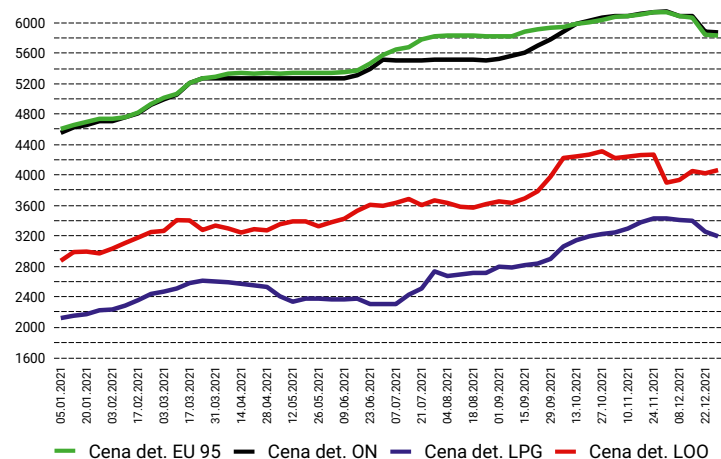
RYS. 35 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W LATACH 2006-2021 [zł/1000 litrów]

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



RYS. 36 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2021 R. [zł/1000 litrów]

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

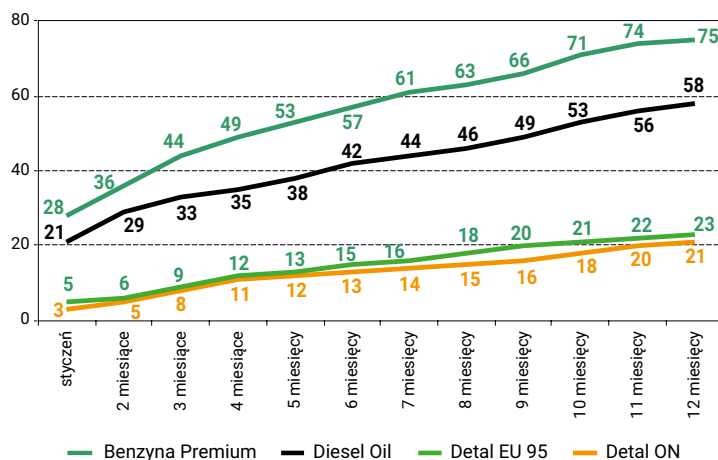


tego okresu do udanych. Dodatkowo, gdyby nie handel w sklepach przy stacjach paliw i ponowne uruchomienie małej i dużej gastronomii, zlokalizowanej na stacjach, utrzymanie obiektów dla kierowców graniczyłoby z cudem. Szczególnie dla mniejszych operatorów nieposiadających rozbudowanych sieci o zasięgu lokalnym lub krajowym. Drożyzna na rynku i drogie paliwa, a co za tym idzie wzrost krajowej inflacji do poziomów dawno nie widzianych, zmusiły rząd do reakcji. Wprowadzono pierwszą tarczę antyinflacyjną, umożliwiając obniżenie cen paliw i choć niewielkie odrobienie strat poniesionych przez właścicieli stacji paliw.

Z informacji medialnych wynika, że władze krajowe zastanawiały się nad wprowadzeniem cen urzędowych dla paliw w celu przeciwdziałania ich ciągłemu wzrostowi. Na szczęście dla rynku, ale też dla kupujących paliwa, o poziomach cen detalicznych w różnych rejonach kraju wciąż decydował popyt, skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, jak również zakres oferowanych towarów w sklepach i świadczonych usług dodatkowych dostępnych w tym trudnym dla operatorów i kierowców okresie. Tylko wolna konkurencja zapobiegła brakom na rynku i jednocześnie nadmiernemu wzrostowi cen paliw.

RYS. 37 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ PALIW NA GIEŁDACH MIĘDZYNARODOWYCH ORAZ CEN DETALICZNYCH EU 95 I ON W POLSCE W 2021 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2020 R. [%]

Źródło: POPIHN, epetrol.pl



Fot.: BP EUROPA SE

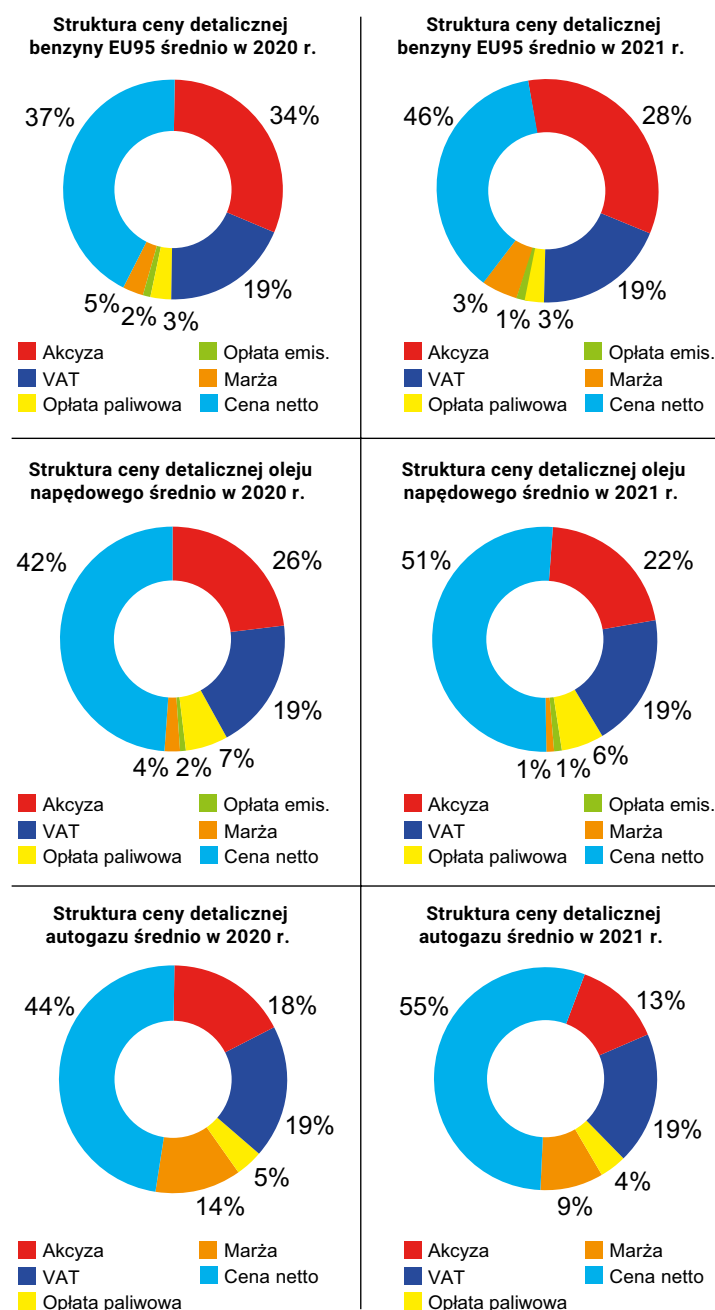
**RYS. 38 PORÓWNANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH
DLA PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2020 I 2021 [w tys. m³]**

Źródło: opracowanie własne POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2020		ROK 2021		Wskaźnik 2021 do 2020 2020=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opł.pal.)	2 580	zł/1000 l	2 776	zł/1000 l	108
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opł.pal.)	2 383	zł/1000 l	2 565	zł/1000 l	108
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	59	%	51	%	87
% udział podatków w cenie detalicznej ON	54	%	48	%	89

**RYS.39 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ
PALIW SILNIKOWYCH W 2020 I 2021 R.**

Źródło: obliczenia własne POPiHN



W poprzednich kilku latach wraz z rozwojem dróg szybkiego ruchu i autostrad obserwowano rosnące zakupy paliw na stacjach przy tych drogach. Czynniki epidemiczne w 2020 r. nieco ten trend zahamowały i kierowcy zaczęli tankować swoje pojazdy częściej w pobliżu miejsca zamieszkania, ale w 2021 r. znów obrót paliwami na tego typu obiektach zdecydowanie się odradzał, co pozwoliło podnieść ceny – w tych eksploatacyjnie najdroższych obiektach. Można było dostrzec, że zmniejszyła się różnica cen pomiędzy stacjami w miastach, czy przy drogach krajowych – w stosunku do cen na stacjach przy drogach szybkiego ruchu. Sprzyjała temu również odpowiednio ustawiona polityka sprzedażowa, w szczególności największych operatorów rynkowych. Normą stało się już utrzymywanie zróżnicowanych cen między niektórymi rejonami kraju w sezonach wakacyjnych czy weekendowych wyjazdów oraz w zależności od kategorii drogi, przy której stacja się znajduje. Województwami, gdzie kupowano najdroższe paliwa były w 2021 r. – podobnie, jak w latach poprzednich – mazowieckie, małopolskie, podkarpackie, pomorskie i zachodniopomorskie. Nieco podniesiono ceny na stacjach wzdłuż ściany wschodniej w związku z ograniczeniami przywozu paliw z Białorusi.

W Polsce podatki, jakimi obciążone są paliwa, determinują poziom cen detalicznych. Rys. 38 przedstawia średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w 2021 r.

W omawianym roku – w przypadku wszystkich paliw silnikowych – podwyższeniu uległa opłata paliwowa. Jednocześnie, w tym samym momencie, obniżono 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). Od 20 grudnia 2021 r. do końca roku, w ramach tarczy antyinflacyjnej, obniżono do poziomów minimalnych wymaganych przez Unię Europejską stawkę podatku akcyzowego. Średnio w roku zapłacone obciążenia podatkowe, zawarte w cenie paliw, wzrosły w porównaniu z 2020 r. W ujęciu kwotowym było to o 196 zł dla podstawowego gatunku benzyny i 182 zł dla oleju napędowego więcej do zapłacenia fiskusowi za każde 1000 litrów sprzedanego paliwa.

Przy cenie netto wyższej o około 50% w porównaniu z rokiem poprzednim obniżeniu uległy udziały

podatków zawartych w cenie paliw płynnych dla odbiorcy końcowego. Spadek ten wyniósł 8 punktów procentowych dla benzyny 95 i 6 punktów procentowych dla oleju napędowego. W 2021 r. podatki stanowiły średnio 51% ceny detalicznej benzyny 95 i 48% ceny detalicznej oleju napędowego.

Struktura średnich rocznych cen detalicznych dla benzyny 95 i oleju napędowego kształtowała się w sposób przedstawiony na wykresach (rys. 39).

W ujęciu wartościowym struktury cen przedstawiono na rys. 40.

W tabeli (rys. 41) przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2021 r.

Obraz analizy poziomów cen w Polsce i w innych państwach Unii Europejskiej jest od lat bardzo podobny i pokazuje, że po przeliczeniu na EURO, **cenę w naszym kraju są jednymi z najniższych na terenie UE.** Taką też sytuację zanotowano w grudniu 2021 r.

Potwierdzają to dane zamieszczone w tabeli rys. 41 dotyczące zarówno benzyny silnikowej, jak i oleju napędowego. Ceny prezentowane dla Polski zawierają już obniżoną stawkę akcyzy, co miało przeciwdziałać nadmiernemu wzrostowi cen. W końcu 2021 r. detaliczna średnia cena krajowa benzyny 95 była o 18%, a oleju napędowego o 12% niższa od średniej ceny dla całego analizowanego rynku europejskiego. To, w stosunku do grudnia 2020 r., różnica mniejsza o 1 punkt procentowy dla benzyny 95 i bez zmiany dla oleju napędowego.

Krajowe ceny netto (bez podatków) – w przeliczeniu na euro – benzyny 95 na koniec roku były niższe od średniej europejskiej o 5%, a oleju napędowego o 6%. 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.

RYS. 40 STRUKTURA CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2020 I 2021 (w zł/l)

Źródło: obliczenia własne POPiHN

	Benzyna Eurosuper 95						Olej napędowy						Autogaz							
	Cena det.	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Oplata emis.	Marża	Cena netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Oplata emis.	Marża	Cena netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto
Średnia rok 2020 12 mies.	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
rok 2021	5,44	1,51	1,02	0,17	0,08	0,14	2,52	5,35	1,15	1,00	0,34	0,08	0,07	2,71	2,67	0,35	0,50	0,11	0,24	1,47
% zmiany	234	-07	234	133	00	-305	546	208	00	208	79	00	-663	465	315	-49	315	100	-148	633

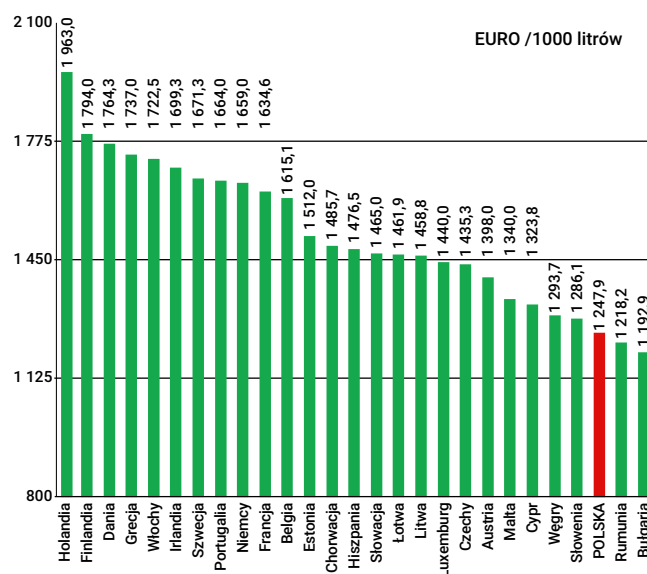
RYS. 41 CENY DETALICZNE I PODATKI W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2021 R. (w EURO / 1000 litrów) 1 EUR = 4,5994 PLN

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	1 398,0	675,7	489,3	233,0	Austria	1 389,0	752,4	405,1	231,5	20
Belgia	1 615,1	734,6	600,2	280,3	Belgia	1 627,0	744,4	600,2	282,4	21
Bułgaria	1 192,9	631,0	363,1	198,8	Bułgaria	1 216,4	683,3	330,4	202,7	20
Chorwacja	1 485,7	674,9	513,7	297,1	Chorwacja	1 478,0	775,2	407,2	295,6	25
Cypr	1 323,8	672,8	439,6	211,4	Cypr	1 423,1	785,2	410,7	227,2	19
Czechy	1 435,3	677,3	508,9	249,1	Czechy	1 398,6	761,5	394,4	242,7	21
Dania	1 764,3	785,2	626,2	352,9	Dania	1 535,7	792,5	436,1	307,1	25
Estonia	1 512,0	697,0	563,0	252,0	Estonia	1 333,0	738,8	372,0	222,2	20
Finlandia	1 794,0	724,4	722,4	347,2	Finlandia	1 651,0	820,9	510,6	319,5	24
Francja	1 634,6	670,9	691,3	272,4	Francja	1 531,6	667,3	609,0	255,3	20
Grecja	1 737,0	688,1	712,7	336,2	Grecja	1 477,0	769,4	421,7	285,9	24
Hiszpania	1 476,5	747,5	472,7	256,3	Hiszpania	1 344,4	732,0	379,1	233,3	21
Holandia	1 963,0	801,2	821,1	340,7	Holandia	1 597,0	790,1	529,7	277,2	21
Irlandia	1 699,3	724,8	656,7	317,8	Irlandia	1 597,7	743,5	555,4	298,8	23
Litwa	1 458,8	739,6	466,0	253,2	Litwa	1 359,8	751,8	372,0	236,0	21
Luxemburg	1 440,0	714,5	516,3	209,2	Luxemburg	1 338,0	739,2	404,4	194,4	17
Łotwa	1 461,9	689,8	518,4	253,7	Łotwa	1 302,2	651,9	424,3	226,0	21
Malta	1 340,0	586,2	549,4	204,4	Malta	1 210,0	553,0	472,4	184,6	18
Niemcy	1 659,0	739,6	654,5	264,9	Niemcy	1 518,0	805,2	470,4	242,4	19
Portugalia	1 664,0	704,9	647,9	311,2	Portugalia	1 503,0	718,6	503,4	281,0	23
Rumunia	1 218,2	654,5	369,2	194,5	Rumunia	1 214,9	682,5	338,4	194,0	19
Słowacja	1 465,0	677,2	543,6	244,2	Słowacja	1 369,0	743,2	397,6	228,2	20
Słowenia	1 286,1	608,7	445,5	231,9	Słowenia	1 397,5	681,6	463,9	252,0	22
Szwecja	1 671,3	732,8	604,2	334,3	Szwecja	1 829,0	1 035,8	427,4	365,8	25
Węgry	1 293,7	680,1	338,6	275,0	Węgry	1 288,1	702,7	311,6	273,8	27
Włochy	1 722,5	683,4	728,5	310,6	Włochy	1 587,1	683,5	617,4	286,2	22
POLSKA	1 247,9	659,9	350,9	237,1	POLSKA	1 256,7	695,4	322,5	238,8	23
Średnia europejska	1 517,0	695,4	552,4	269,2	Średnia europejska	1 436,0	740,8	440,3	255,0	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	82%	95%	64%	88%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	88%	94%	73%	94%	

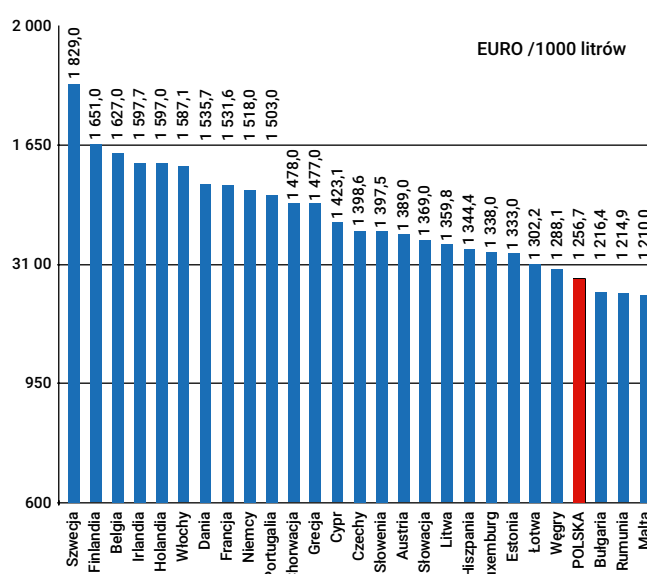
RYS. 42 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2021 R.

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



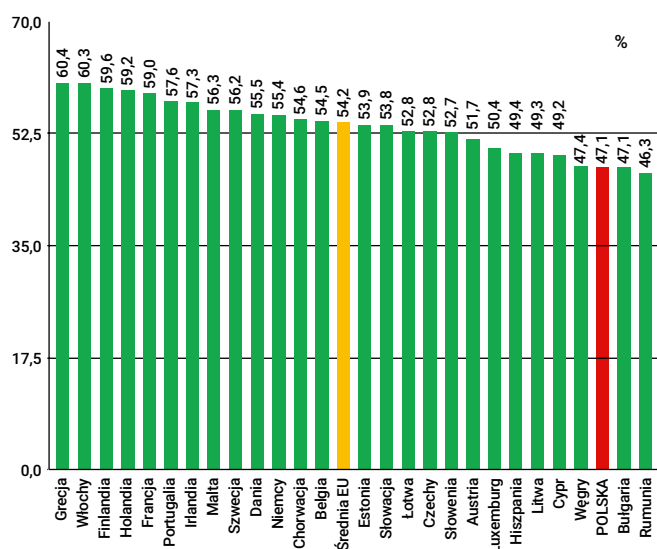
RYS. 43 CENY DETALICZNE OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2021 R.

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



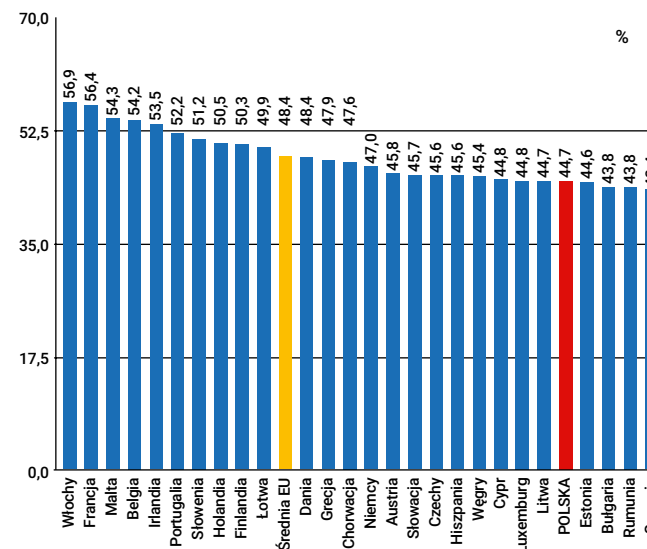
RYS. 44 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2021 R.

Źródło: opracowanie własne POPIHN



RYS. 45 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2021 R.

Źródło: opracowanie własne POPIHN



W grudniu 2021 r. dla benzyny 95 różnica między najwyższą i najniższą ceną netto, obserwowaną w państwach europejskich, wyniosła 193 euro (o 17 euro mniej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 770 euro/1000 l (o 106 euro więcej niż przed rokiem). Oznacza to zmniejszenie się rozpiętości cen netto, ale za to wzrosła różnica bezpośrednio przy dystrybutorze. Dla oleju napędowego ceny netto różniły się o 384 euro/1000 litrów (o 135 euro więcej, niż przed rokiem), a ceny detaliczne o 615 euro/1000 litrów (o 101 więcej niż przed rokiem). Tu dysproporcja wzrosła w obu przypadkach. W większej skali podniosły się różnice cen detalicznych niż cen netto obu gatunków paliw, a to oznacza, że wzrosły podatki, którymi w poszczególnych krajach obciążone są paliwa.

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 2021 r. różnica pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95 – w stosunku do średniej unijnej – wyniosła 12%, czyli o 1 punkt procentowy mniej niż rok wcześniej. Dla oleju napędowego ta sama różnica zmniejszyła się do 6% czyli o 2 punkty procentowe. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na euro i uwzględnieniu opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej) była dla benzyny 95 i oleju napędowego odpowiednio o 36% i 27% niższa od średniej europejskiej.



To o 5 punktów procentowych więcej dla benzyny i o 2 dla oleju napędowego niż przed rokiem.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że we wszystkich krajach europejskich udział podatków w cenie benzyny 95 nie przekracza poziomu 50% ceny detalicznej jedynie w 7 państwach – w tym w Polsce. W przypadku oleju napędowego takich krajów jest 18. Wśród nich oczywiście znajduje się również Polska. Zestawienie pokazuje, że Polacy płacą do budżetu państwowego w ramach podatków nieco mniejsze wielkości procentowe ceny detalicznej niż kierowcy w większości krajów europejskich, ale są też takie państwa, gdzie wynosi to mniej niż w Polsce. Dodatkowo, w grudniu 2021 r. wielkość widełek udziałów podatków w cenie detalicznej pomiędzy najbardziej obciążoną Grecją a najmniej Rumunią dla benzyny 95 zmniejszyła się o 3 punkty procentowe do 14 punktów procentowych. Dla oleju napędowego, pomiędzy pierwszymi Włochami a ostatnią Szwecją, ta relacja wyniosła 13,5 punktu procentowego, co świadczy o spadku o 2 punkty procentowe. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec 2021 r. przedstawiają rys. 44 i 45.

W grudniu 2021 r. najtaniej w Unii Europejskiej sprzedawano benzynę 95 na stacjach w Bułgarii, Rumunii i w Polsce. To te same kraje, co rok wcześniej. Olej napędowy tańszy niż w Polsce był tylko na stacjach paliw w Rumunii, Bułgarii i na Malcie. Tym samym, wszystkim naszym bezpośrednim unijnym sąsiadom opłacało się przyjechać do Polski i zatankować pojazd do pełna. Szczególnie licznie polskie stacje odwiedzali kierowcy z Niemiec. Tradycyjnie paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach niebędących członkami Unii Europejskiej, były tańsze niż w Polsce, ale podróże po nie były mocno limitowane obostrzeniami pandemicznymi. Wciąż warto przed opuszczeniem naszego kraju samochodem zatankować go do pełna, a wracać na oparach paliwa w zbiorniku. Z wykresów wynika, 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.

RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

2021 r. był czasem odbudowy gospodarki po szoku jakim była pandemia COVID-19. Wiele branż musiało odnaleźć się na nowo w postcovidowej rzeczywistości. Pandemia nie wpłynęła jednak na zmianę proekologicznego kierunku obranego przez Unię Europejską, ogłoszonego 11 grudnia 2019 r. jako Europejski Zielony Ład. Pomimo recesji, która dotknęła niemal wszystkie kraje Europy, Zielony Ład obronił się jako unijny priorytet, czego potwierdzeniem jest pakiet „Fit for 55”, zaprezentowany 14 lipca 2021 r. Wśród przygotowanych propozycji regulacji pojawiła się kwestia rygorystycznych norm emisji spalin, oznaczających w praktyce zakaz rejestracji pojazdów spalinowych po 2035 r. Dla branży olejów smarowych oznacza to powolną materializację czarnego scenariusza, gdzie stopniowa elektryfikacja transportu będzie konsekwentnie zmniejszać zapotrzebowanie na oleje smarowe stosowane w samochodach osobowych. Zanim to nastąpi, prognozuje się wzrost zapotrzebowania na zaawansowane środki smarne, pozwalające na redukcję emisji zanieczyszczeń w transporcie m.in. poprzez minimalizację strat energii w układzie napędowym oraz dłuższą eksploatację pojazdu bez konieczności wymiany pracujących w nim olejów smarowych.

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w 2021 r. wielkość 241 973 ton, co w porównaniu do wyniku 219 270 ton z 2020 r. oznacza wzrost ogólnego poziomu sprzedaży o 10,35% r/r.

Głównym czynnikiem napędzającym wzrost rynku olejów smarowych w 2021 r. był powrót społeczeństwa do zwiększonego korzystania z samochodów osobowych. W odróżnieniu od 2020 r., nie mieliśmy już do czynienia z rygorystycznymi ograniczeniami przemieszczania się i lockdownami gospodarki. Wiele osób, które zaniedbały coroczny serwis swoich samochodów w trakcie pandemii, postanowiło nadrobić zaległości i zleciło wymianę oleju silnikowego. Chłonny był również rynek olejów do pojazdów ciężarowych. Pandemia zmieniła zachowania konsumentów, prężnie rozwijał się rynek handlu internetowego. Bezpośrednio przełożyło się to na branżę przewozu towarów, wzrósł popyt na usługi kurierskie, a także na firmy przewozowe, które są w stanie współpracować z e-handlem.

Wzrost sprzedaży dotyczy również segmentu olejów przemysłowych. Wstępne szacunki GUS mówią o realnym wzroście polskiego PKB w 2021 r. o 5,7%. Biznes

odrabiał straty po trudnym 2020 r., kiedy to zerwane łańcuchy dostaw i gospodarczy lockdown powodowały nadzwyczajne sytuacje, takie jak wstrzymanie produkcji w niektórych branżach. Konsumenci ponownie realizowali wydatki, odłożone w czasie z uwagi na niepewną sytuację.

Jednym z gorących tematów gospodarczych w 2021 r. była rosnąca inflacja, która w drugiej połowie roku osiągnęła wartości nierejestrowane od lat. Zjawisko to miało miejsce również na rynku olejów smarowych – bazy olejowe odnotowały znaczący wzrost cen, obserwowano trudności z pozyskaniem surowców do produkcji środków smarnych.

Na cenę olejów smarowych miał wpływ jeszcze jeden czynnik, mianowicie koszty realizacji obowiązku odzyskowego. Branża sygnalizowała poważne utrudnienia związane z problematyczną interpretacją przepisów regulujących ten obowiązek, natomiast recykerzy informowali o wyczerpaniu mocy przerobowych w związku z ilością zgłoszonego zapotrzebowania na odzysk.

Dane za 2021 r. wskazują na niewielki wzrost udziału segmentu motoryzacyjnego względem segmentu przemysłowego w porównaniu do proporcji odnotowanych w 2020 r.

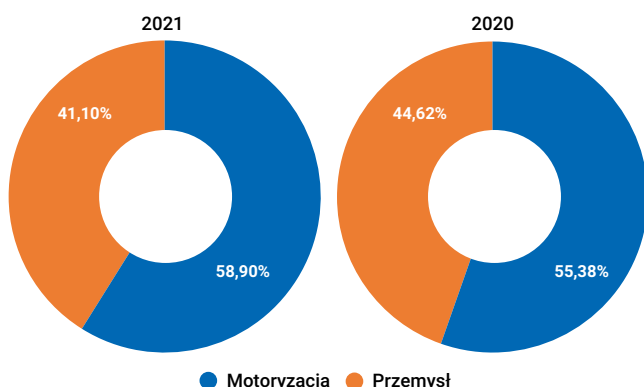
Analizując przesunięcia w strukturze rynku, wyróżnia się wzrost udziału olejów przeznaczonych do aut osobowych. W 2021 r. segment ten urósł o 27,09%. Należy wziąć pod uwagę, że tak duży wzrost jest po części uzasadniony efektem niskiej bazy – w 2020 r. to właśnie sprzedaż olejów do samochodów osobowych zanotowała największy spadek z uwagi na pandemiczne ograniczenia w przemieszczaniu się.

Zaobserwowane zmiany udziałów w segmencie olejów silnikowych stanowią kontynuację dotychczasowego trendu. 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 wzrósł o 3,79 p.p., natomiast w strukturze rynku olejów segmentu motoryzacji wzrost wyniósł 3,74 p.p. Dwucyfrowy wzrost sprzedaży odnotowano również w segmencie olejów silnikowych do aut ciężarowych, który w 2021 r. wyniósł 10,97% r/r. W tej grupie olejów najwyższy wzrost sprzedaży odnotowały oleje półsyntetyczne, o 17,49%, co przełożyło się na wzrost ich udziału w strukturze całego rynku olejów smarnych o 0,46 p.p.

Oleje hydrauliczne pozostały najważniejszym typem olejów w segmencie przemysłowym, ich sprzedaż w 2021 r. zwiększyła się o 7,58% r/r względem sprzedaży w 2020 r. Ich udział w segmencie olejów przemysłowych zanotował wzrost o 2,26 p.p i wynosi 41,04%. Jednocześnie, z uwagi na znaczny wzrost sprzedaży olejów do aut osobowych, udział olejów hydraulicznych w strukturze całego rynku zmniejszył się o 0,43 p.p. W 2021 r. POPiHN dokonała modyfikacji w sposobie monitorowania rynku olejów przemysłowych. Z kategorii „inne przemysłowe”, wyodrębniono dwie dodatkowe kategorie: „oleje do pilarek” oraz „nośniki ciepła”. Dla tych dwóch nowych kategorii nie jest możliwe przedstawienie zmiany sprzedaży r/r. Kategoria „inne przemysłowe” odnotowała największy spadek sprzedaży w 2021 r. spośród wszystkich wyszczególnionych kategorii olejów przemysłowych, aż o 17,56%¹.

RYS. 46 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W 2021 R.

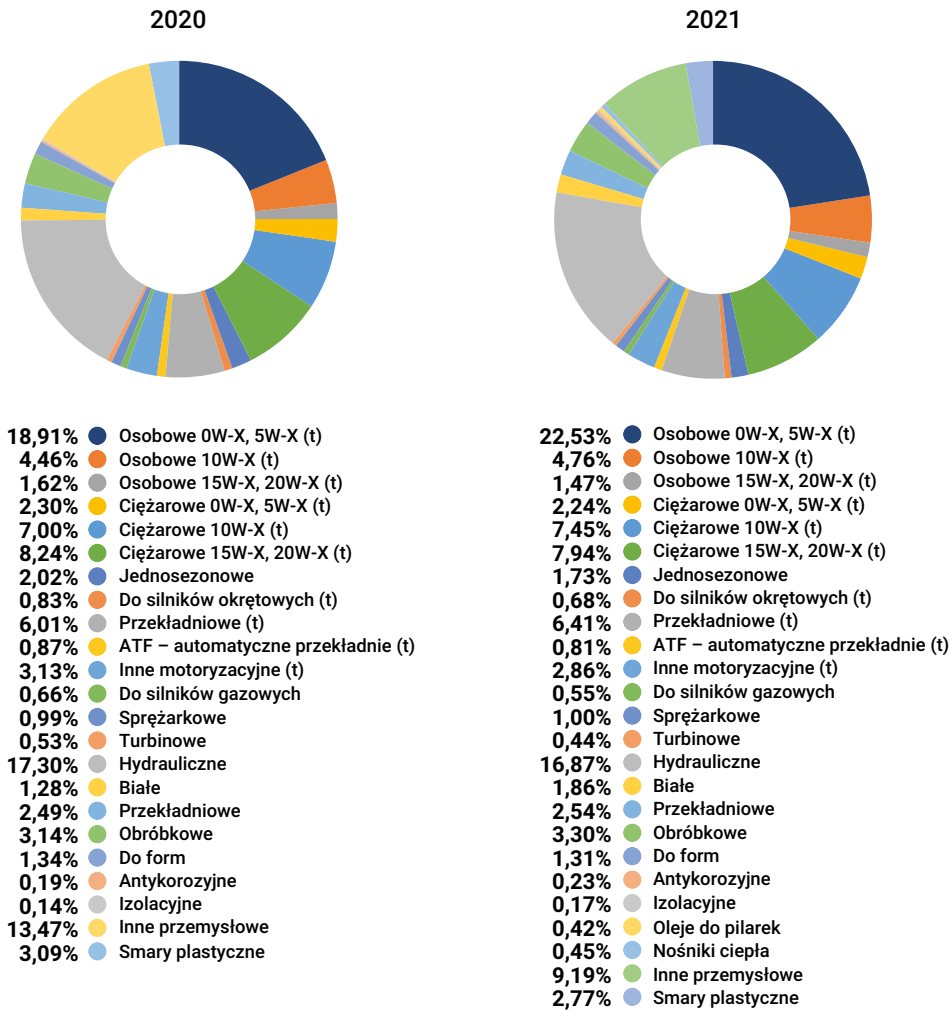
Źródło: opracowanie własne POPiHN



¹W celu poprawności kalkulacji zmiany sprzedaży r/r, do wartości „inne przemysłowe” doliczono sprzedaż wyodrębnionych w 2021 r. kategorii „oleje do pilarek” oraz „nośniki ciepła”, mając na uwadze, że znajdują się w wartości sprzedaży kategorii „inne przemysłowe” w 2020 r. W kolejnym raporcie, każda z tych kategorii będzie traktowana indywidualnie.

RYS. 47 PORÓWNANIE STRUKTURY RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2020 I 2021 [%]

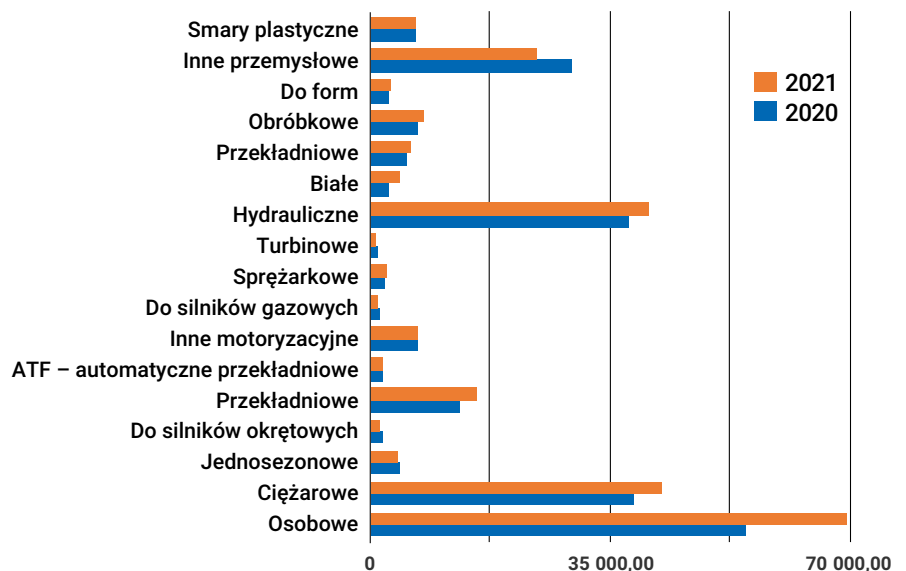
Źródło: opracowanie własne POPIHN



GŁÓWNYM CZYNNIKIEM NAPĘDZAJĄCYM WZROST RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W 2021 R. BYŁ POWRÓT SPOŁECZEŃSTWA DO ZWIĘKSZONEGO KORZYSTANIA Z SAMOCHODÓW OSOBOWYCH.

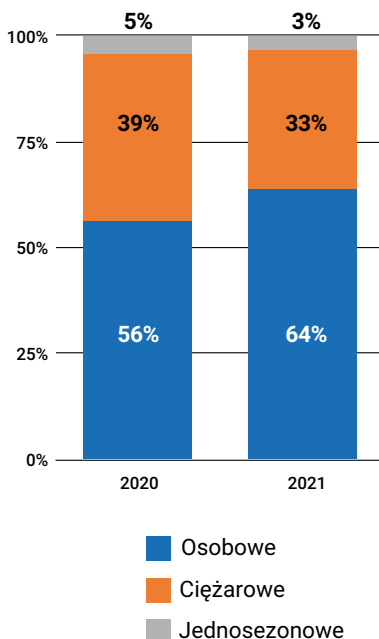
RYS. 48 PORÓWNANIE POZIOMU SPRZEDAŻY WYBRANYCH TYPÓW OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2020 I 2021

Źródło: opracowanie własne POPIHN



RYS. 49 OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI

Źródło: opracowanie własne POPIHN



OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI

Oleje silnikowe dla motoryzacji stanowią 48,14% wszystkich sprzedawanych w Polsce olejów smarowych, odpowiadając za 81,73% sprzedaży w ramach segmentu motoryzacyjnego.

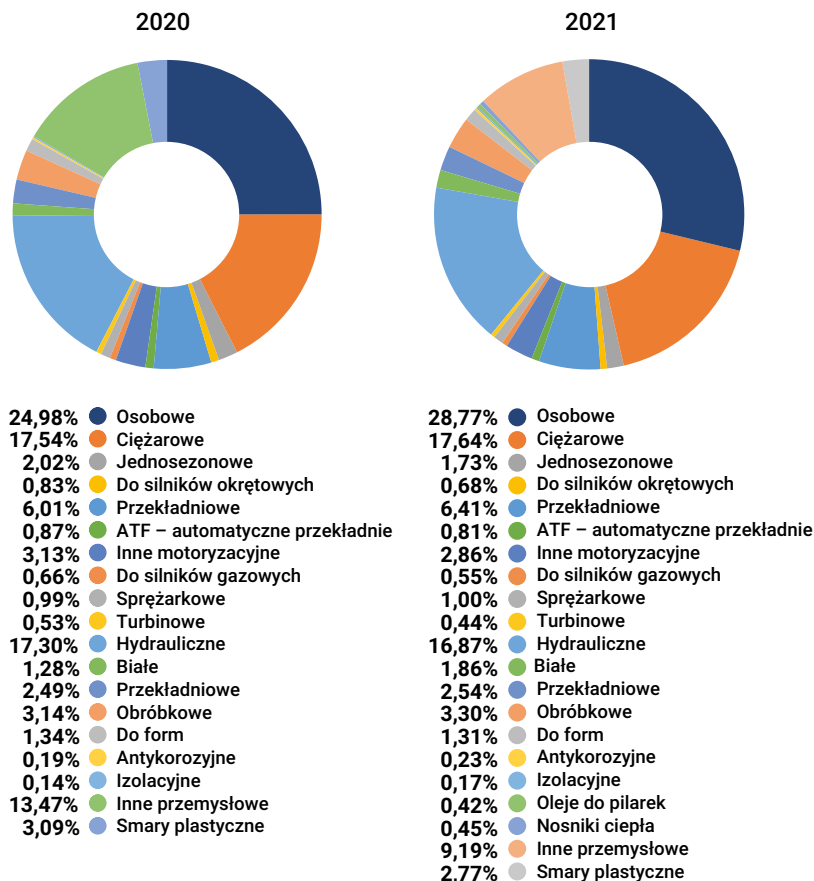
W 2021 r. sprzedano w Polsce 116 482 ton olejów silnikowych dla pojazdów. Rok wcześniej było to około 97 675 ton, zatem wzrost wyniósł 19,25% w ujęciu rocznym.

Największy wzrost sprzedaży w 2021 r. odnotowały oleje silnikowe do aut osobowych, aż o 27,09% r/r. Jednocześnie, odnotowano wzrost sprzedaży olejów silnikowych do aut ciężarowych o 10,97%. Obserwowana skala wzrostu jest po części uzasadniona efektem niskiej bazy, ponieważ w 2020 r., z uwagi na pandemiczne ograniczenia w przemieszczaniu się, na rynek trafiło o 10,65% mniej olejów silnikowych do aut osobowych.

W ujęciu szerszym niż jedynie oleje silnikowe, sprzedaż wszystkich olejów dla motoryzacji wyniosła w 2021 r. 142 517 ton. Oznacza to wzrost o 17,36% w porównaniu ze sprzedażą w 2020 r. Podgrupą spoza olejów silnikowych, która odnotowała najwyższy wzrost sprzedaży, są oleje przekładniowe. Trafiło ich na rynek o 17,86% więcej niż rok temu. Największy spadek odnotowano w przypadku olejów do silników okrętowych, których sprzedano o 9,67% mniej niż rok wcześniej.

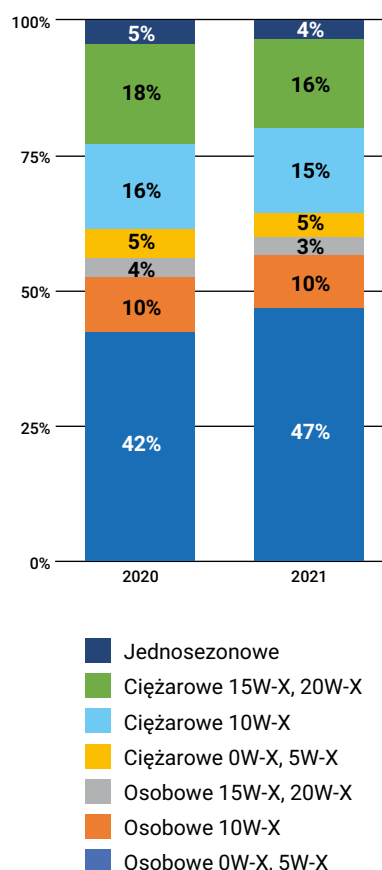
RYS. 50 OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI NA TLE CAŁKOWITEGO RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH [%]

Źródło: opracowanie własne POPIHN



RYS. 51 STRUKTURA W SEGMENTCIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI W 2020 R. I 2021 R.

Źródło: opracowanie własne POPIHN



Fot.: FUCHS-OIL



OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH

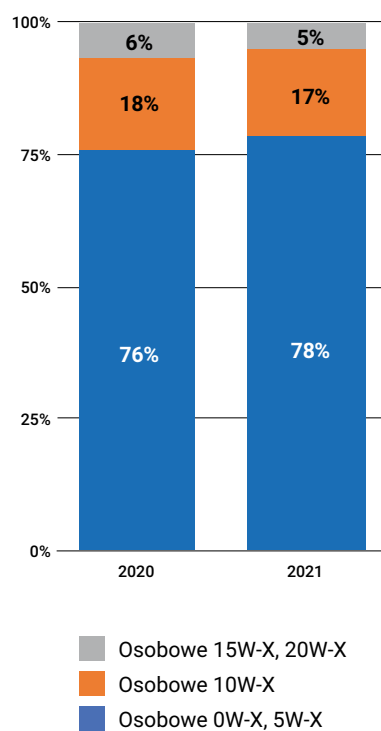
Segment olejów silnikowych dla pojazdów osobowych odnotował w 2021 r. wzrost o 27,09%, przy sprzedaży 69 621 ton. Tak duży wzrost jest uzasadniony m.in. nadrobieniem zaległości serwisowych z 2020 r., kiedy to ograniczenia w przemieszczaniu się oraz nagły wzrost popularności pracy zdalnej sprawiły, że znaczna liczba aut osobowych nie była używana. Potwierdzają to dane kwartalne, gdzie w drugim kwartale 2021 r. oleje syntetyczne odnotowały aż o 50,76% wyższą sprzedaż niż w analogicznym okresie 2020 r. Wzrost sprzedaży olejów syntetycznych o 31,53% r/r stanowi potwierdzenie postępującej wymiany aut na polskich drogach na bardziej zaawansowane technologicznie. Potwierdzają to również dane ze sprzedaży nowych aut osobowych i dostawczych do 3,5t, gdzie w 2021 r. odnotowano 6.5% wzrost sprzedaży względem 2020 r., mimo ograniczeń w dostępności podzespołów i opóźnień w produkcji pojazdów.

Znaczny wzrost sprzedaży odnotowały również oleje półsyntetyczne, których na rynek trafiło 18,00% więcej niż przed rokiem. Sprzedaż olejów mineralnych w 2021 r. była na zbliżonym poziomie do 2020 r., odnotowano symboliczny wzrost o 0,32% r/r.

Uwzględniając propozycje zawarte w pakiecie „Fit for 55”, spodziewany jest stopniowy spadek zapotrzebowania na oleje smarowe do aut osobowych. Konsumenty zmieniają swoje zachowania, coraz częściej zamiast decyzji o zakupie własnego auta wybierają alternatywne formy transportu. Na zachodzie Europy widoczny jest ciągle wzrost sprzedaży samochodów elektrycznych, kwestią czasu jest dotarcie tych aut do Polski w ramach rynku wtórnego. Elektryfikacja transportu będzie również motywowana wysokimi cenami paliw kopalnych.

RYS. 52 OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) –STRUKTURA RYNKU W 2020 R. I 2021 R.

Źródło: opracowanie własne POPIHN



OLEJE SILNIKOWE DO POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH I SPRZĘTU POMOCNICZEGO

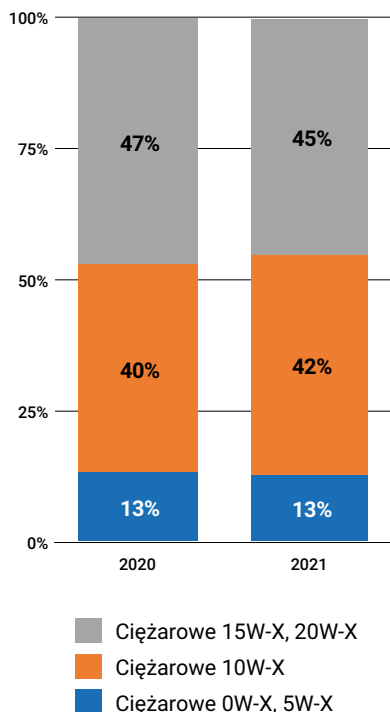
W 2021 r. sprzedano w Polsce 42 686 ton olejów silnikowych do pojazdów ciężarowych, co oznacza wzrost o 10,97% względem 2020 r.

Głównym czynnikiem odpowiadającym za ten wzrost jest dalszy dynamiczny rozwój branży TSL, która to od początku pandemii dostrzegła i zagospodarowała zmianę zachowań konsumentów, w szczególności zwiększenie zainteresowania usługami e-commerce. Problematiczny może być kolejny rok, kiedy to spodziewane jest wejście w życie przepisów związanych z pakietem mobilności. Będą to zmiany, które mają potencjał, by ograniczyć konkurencyjność firm transportowych z centralno-wschodniej części Unii Europejskiej. W związku z tym, na polskim rynku popyt na oleje silnikowe do pojazdów ciężarowych może się zmniejszyć. Jako niskie oceniane jest ryzyko związane z regulacjami o charakterze ekologicznym, ponieważ energetyczne alternatywy dla drogowego transportu towarów wciąż nie są w stanie sprostać wymaganiom tego segmentu transportu.

Oleje mineralne o najwyższych lepkościach (15W, 20W), notując wzrost sprzedaż o 6,37% r/r zachowały największy udział w segmencie, jednakże wzrost sprzedaży olejów o średnich lepkościach o 17,49% r/r zmniejszył dystans między nimi z 7,06 p.p w 2020 r. do 2,77 p.p w 2021 r. Oleje syntetyczne osiągnęły wzrost sprzedaży o 7,63% r/r pod względem tonażu, jednakże ich udział w segmencie pozostaje niewielki, na poziomie 12,72%.

RYS. 53 OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) – STRUKTURA RYNKU W 2020 R. I 2021 R.

Źródło: opracowanie własne POPiHN



Fot.: TANQUID

OLEJE DLA PRZEMYSŁU

W ubiegłym roku sprzedano w Polsce 99 455 ton olejów smarowych dla przemysłu, co stanowi wzrost o 1,66% w stosunku do 97 835 ton sprzedanych w 2020 r.

Wstępny szacunek wzrostu PKB w 2021 r. o 5,7% nie miał bezpośredniego odzwierciedlenia na rynku olejów dla przemysłu. Co prawda, wartość dodana brutto w przemyśle w 2021 r. wzrosła o 14,1% w porównaniu do 2020 r., jednakże sprzedaż olejów hydraulicznych, najważniejszej grupy olejów w tym segmencie, urosła o 7,58% r/r. Widoczna różnica może wynikać m.in. z efektu bazy. W 2020 r. wartość dodana brutto w przemyśle skurczyła się o 5,3%, natomiast w tym samym roku oleje hydrauliczne jako jedne z niewielu w segmencie odnotowały wzrost sprzedaży, w wysokości 2,19%.

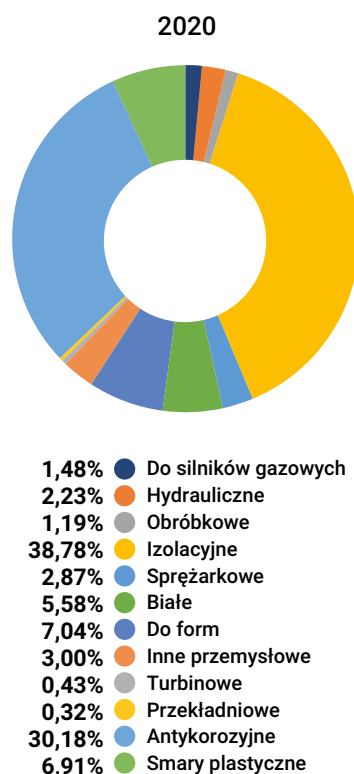
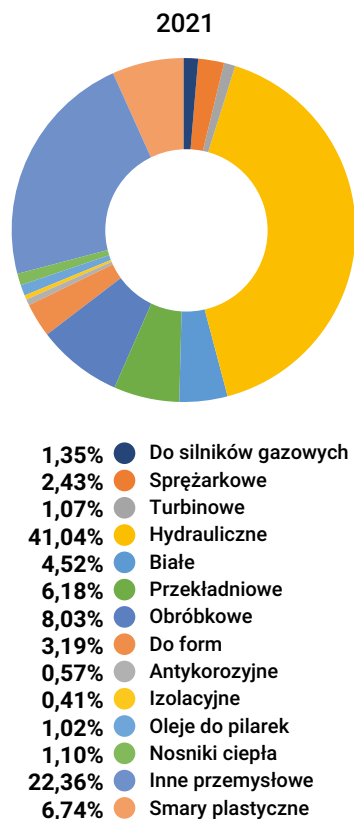
Druga największa grupa w segmencie – „inne przemysłowe” – skurczyła się w 2021 r. o 17,56% r/r. Rekordowy wzrost sprzedaży odnotowały oleje białe, aż o 60,08% r/r, jednak ich udział w segmencie wciąż jest nieznaczny, na poziomie 4,52%. Rośnie wpływ jaki na wynik segmentu mają oleje przekładniowe i oleje obróbkowe. Notując wzrost sprzedaży na poziomie 12,62% r/r oraz 15,95% r/r, zwiększyły swój udział w segmencie kolejno o 0,60 p.p oraz 0,99 p.p.

Analizując dysproporcje związane ze wzrostem segmentu olejów przemysłowych oraz PKB, należy uwzględnić czynniki, które miały znaczący wpływ na rynek olejów smarowych. Jednym z nich są nagłe wzrosty cen olejów bazowych, przez co krajowe produkty traciły na atrakcyjności po względem ceny, na rzecz rynków zagranicznych. Tak było np. w branży żeglugowej, gdzie zaobserwowano wzrost zainteresowania tańszymi olejami ze wschodu Europy. Zjawisko to było obserwowane również w podgrupie olejów do silników okrętowych.

Kolejnym czynnikiem o charakterze globalnym, który hamował rozwój rynku olejów przemysłowych, były zaburzone łańcuchy dostaw. Wyraźny wpływ tego czynnika widać było w branży motoryzacyjnej, która w 2021 r. notując wzrost sprzedaży aut osobowych i dostawczych do 3,5t DMC o 6,5% r/r, odrabiała straty po tragicznym dla tej branży 2020 r. Jednakże, sygnalizowany problem z dostawami półprzewodników, wymusił na innych dostawcach ograniczenie produkcji. Producenci aut dostosowali zamówienia pozostałych elementów i podzespołów, proporcjonalnie do wąskiego gardła wymuszonego przez niską dostępność półprzewodników, aby nie zalegać z zapasami. Odczuła to również branża przemysłowych olejów smarowych, notując niższe poziomy zamówień, np. ze strony branży gumowej – producentów opon, wycieraczek, gumowych dywaników.

RYS. 54 OLEJE PRZEMYSŁOWE – STRUKTURA RYNKU W 2020 R. I 2021 R.

Źródło: opracowanie własne POPIHN



PERN

EKOLOGICZNY PARTNER TRANSFORMACJI

Nowe pojemności na paliwa i ropę naftową dla Klientów PERN, rozpoczęcie budowy rurociągu produktowego Boronów – Trzebinia, konsekwentna rozbudowa paliwowego hubu w Dębogórze i rekordy przeładunków w Naftoporcie – tak w skrócie wyglądał 2021 r. w PERN. Spółka rozwijając biznes, coraz większy nacisk przykładła do ograniczania śladu węglowego, działań proekologicznych i inwestycji w OZE.

2021 R. – SKUTECZNA ODPOWIEDŹ NA OCZEKIWANIA KLIENTÓW

W 2021 r. PERN – mimo konieczności działania w zaostrzonym reżimie sanitarnym zakończył szereg inwestycji. Firma oddała do użytku Klientów 180 tys. m³ nowych pojemności na paliwa – 7 zbiorników w bazach: Małaszewicze, Emilianów, Dębogórze i Rejowiec. PERN rozpoczął także realizację kolejnego etapu rozbudowy pojemności na paliwa.






W 2021 r. ruszyła także budowa rurociągu Boronów – Trzebinia. W tym projekcie PERN prace są już zawansowane w około 50 %.

PERN zakończył także realizację jednego z kluczowych projektów, który radykalnie wzmocnił bezpieczeństwo energetyczne Polski w obszarze ropy naftowej. Klienci firmy mogą już bowiem w pełni

korzystać z możliwości Terminala Naftowego w Gdańsku, gdyż do eksploatacji trafił ostatni zbiornik wykonany w ramach II etapu rozbudowy. Dzięki temu, rafinerie są w stanie elastycznie sprowadzać surowiec do Polski z dowolnego zakątka świata. Możliwości magazynowe PERN tylko nad polskim morzem wzrosły dzięki temu do niemal 2 mln m³.

W sumie, w ciągu pięciu lat PERN rozbudował o prawie jedną piątą dostępne pojemności na paliwa i ropę naftową, ponieważ takie było zapotrzebowanie rynku.

SKUTECZNA REALIZACJA STRATEGII W 2021 ROKU.

-  180 tys. m³ nowych pojemności na paliwa
-  7 zbiorników w 4 bazach
-  Rozpoczęcie kolejnego etapu rozbudowy baz paliw
-  Start budowy rurociągu Boronów–Trzebinia
-  Zakończenie II etapu rozbudowy Terminala Naftowego w Gdańsku

Terminal Naftowy Gdańsk



Fot.: PERN



CYFRYZACJA PRZYSPIESZA KONTAKT Z KLIENTAMI

PERN wdrożył szereg rozwiązań, których celem jest przyspieszenie obsługi Klientów.

Już blisko 1000 użytkowników korzysta z Portalu Przewoźnika, gdzie w trybie online można otrzymać informacje o liczbie transportów oczekujących lub odbierających paliwo w danym obiekcie, mieć dostęp do własnej bazy danych o kierowcach i pojazdach czy uzyskać informacje o aktualnie realizowanych transportach.

Od niedawna poprzez ten portal można umówić się na dogodną godzinę odbioru paliwa, co znacznie skraca procesy po stronie Klientów. W tej formule odbyło się już ponad 10 tys. transportów. Z takiej opcji można korzystać już w sześciu największych naszych bazach: Koluszkach, Nowej Wsi Wielkiej, Rejowcu, Emilianowie, Kawicach i Boronowie.

PERN pracuje także nad tym, by w obiektach spółki było jak najwięcej stanowisk multiproduktowych, co również istotnie wpływa na czas obsługi. Dzięki takiemu rozwiązaniu kierowcy mogą dokonać załadunku potrzebnych paliw przy jednym stanowisku.

CYFRYZACJA I SZYBKA OBSŁUGA KLIENTÓW



Blisko 1000 użytkowników korzysta z Portalu Przewoźnika PERN



Ponad 10 tys. transportów na wybraną godzinę – nowy system awizacji



Awizacja już w sześciu bazach: Koluszkach, Nowej Wsi Wielkiej, Rejowcu, Emilianowie, Kawicach i Boronowie



Multiproduktowość na stanowiskach nalewczych autocystern

ROPA NAFTOWA I PALIWA Z MORZA

Baza paliw PERN w Dębogórze, która jest kluczowym ogniwem łączącym polski rynek paliwowy ze światem, zanotowała w 2021 r. rekordowe przeładunki. Przeładowała ponad 2,3 miliona ton paliw dostarczonych transportem morskim. Taki wynik zdarzył się po raz pierwszy w historii. Rozwój wynika ze wzrostu zapotrzebowania na paliwa płynne w kraju i jest możliwy dzięki ambitnym inwestycjom realizowanym przez PERN.

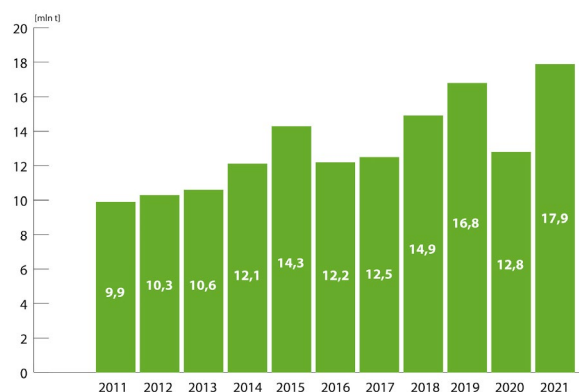
Inwestycje PERN w bazie paliw w Dębogórze do 2024 r. tylko w infrastrukturę kolejową przekroczyły 40 mln zł. Baza niedawno powiększyła się o dwa nowe zbiorniki o pojemności 32 tys. m³ każdy. Dzięki tej rozbudowie pojemność magazynowa bazy wzrosła do prawie 260 tys. m³. Obecnie realizowana jest budowa kolejnego zbiornika, który zostanie oddany do użytku jeszcze w tym roku. Jednocześnie trwa wybór wykonawcy kolejnych dwóch zbiorników.

PERN w bazie w Dębogórze intensywnie rozwija i modernizuje także front załadunkowy cystern kolejowych oraz zwiększa możliwości operacyjne frontu poprzez rozbudowę bocznicy kolejowej. W efekcie, baza ta uzyska możliwości zwiększenia liczby przeładunków cystern kolejowych prawie o połowę. Wzmocni to stabilność krajowego i międzynarodowego rynku logistyki produktów naftowych. Rozbudowa infrastruktury pozwoli również podnieść jakość świadczonych obecnie usług.

Dzięki dobrej współpracy PERN z Zarządem Morskiego Portu Gdynia stale modernizowane jest Stanowisko Przeładunku Paliw Płynnych, zlokalizowane w porcie gdyńskim. Baza w Dębogórze niebawem będzie mogła skorzystać z podwyższonego nalewaka do rozładunku dużych tankowców – powyżej 30 tys. ton. Jest to drugie urządzenie tego typu na wyposażeniu Stanowiska. Co więcej, w obecnym roku zostanie przeprowadzone pogłębienie podejścia do Stanowiska, dzięki czemu możliwa będzie obsługa tankowców o zanurzeniu do 15 m. Dzięki tym inwestycjom zwiększy się bezpieczeństwo ciągłości pracy instalacji przeładunkowej oraz umożliwiona będzie obsługa znacznie większych jednostek.

Bardzo dobre wyniki przeładunków zanotował także w 2021 r. Naftoport z Grupy PERN – prawie 18 mln ton ropy naftowej i paliw. To o ponad 6% więcej niż w rekordowym 2019 r. Wtedy jednostka działała na maksymalnych obrotach z powodu kryzysu chłorkowego, który na 46 dni zatrzymał tłoczenie rurociągiem „Przyjaźń”. Dziś już prawie dwie trzecie dostaw surowca do polskich rafinerii odbywa się drogą morską, głównie z kierunków innych niż wschodni.

PRZEŁADUNKI OGÓŁEM W TERMINALU NAFTOPORTU W LATACH 2011-2021



Naftoport jest dziś kluczową spółką zapewniającą dywersyfikację dostaw ropy naftowej do Polski. To jedyny w Polsce morski terminal przeładunku ropy naftowej i jeden z największych terminali przeładunku produktów jej rafinacji. To także jeden z największych przeładunkowych terminali na Bałtyku.

”

PERN bardzo dużą wagę przykłada do rozwoju infrastruktury zlokalizowanej nad Bałtykiem. Dzięki niej nasi Klienci mogą skutecznie dywersyfikować dostawy ropy naftowej tak aby otrzymywać najbardziej wydajne mieszanki i produkować najlepszej jakości paliwa oraz produkty petrochemiczne. W ciągu ostatnich dwóch lat radykalnie zwiększyliśmy potencjał magazynowy dedykowany ropie naftowej – właśnie na wybrzeżu. Zwiększyliśmy pojemność Bazy Gdańsk i zakończyliśmy II etap rozbudowy Terminalu Naftowego w Gdańsku, co zwiększyło nasz potencjał o prawie 600 tys. m³.

Igor Wasilewski, prezes Zarządu PERN

”

W 2021 r. PERN obsłużył blisko 270 tankowców. Do Naftoportu mogą dziś zawijać jednostki o długości przekraczającej 300 i zanurzeniu 15 metrów. Do dyspozycji Klientów jest aż 5 stanowisk przeładunkowych.

Potencjał Naftoportu umożliwia przeładunek ponad 36 mln ton ropy oraz 4 mln ton produktów naftowych w skali roku, zapewniając możliwość pełnego pokrycia potrzeb rafinerii podłączonych do systemu rurociągów PERN. W morskim terminalu spółki prowadzone są przeładunki ropy naftowej oraz benzyny, paliwa lotniczego, oleju napędowego, oleju opałowego, kondensatów i komponentów.

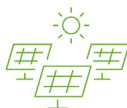
EKOLOGIA I OZE W CENTRUM UWAGI PERN

Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, obniżenie śladu węglowego i realizacja kluczowych inwestycji o wartości ponad 1 mld zł – to z kolei najważniejsze wyzwania dla PERN w 2022 r.

PERN jako firma działająca w obszarze paliw kopalnych przykłada coraz większą wagę do racjonalnego wykorzystania zasobów energetycznych, ale także wody czy plastiku. Firma chce również na większą skalę produkować własną energię elektryczną by obniżyć koszty energii elektrycznej związane z tłoczeniem surowca i paliw poprzez rurociągi. Dlatego w perspektywie do 2024 r. PERN zainwestuje 130 mln zł w farmy fotowoltaiczne, które będą zlokalizowane na terenach baz.

Docelowo PERN zamierza produkować 10% energii elektrycznej, którą wykorzystuje do tłoczeń surowca i paliw z fotowoltaiki, co powinno obniżyć bilans śladu węglowego spółki o 6%.

FOTOWOLTAIKA OBNIŻY KOSZTY TŁOCZEŃ



130 mln zł
na fotowoltaikę do 2024 roku



10%
energii elektrycznej potrzebnej do tłoczeń ropy i paliw z **własnych** źródeł



o **6%**
niższy ślad węglowy

Baza paliw Boronów



Fot.: PERN

W 2022 r. PERN przeznaczy prawie 40 mln zł na inwestycje poprawiające bezpieczeństwo ekologiczne i na inwestycje w ochronę środowiska. Firma zmodernizuje instalacje odzysku par benzyn w czterech bazach, zmniejszając istotnie emisje węglowodorów do atmosfery, a w trzech kolejnych unowocześni oczyszczalnie ścieków.

BIZNES I EKOLOGIA

40 mln zł w 2022 roku
na ochronę środowiska



Modernizacja instalacji odzysku par benzyn



Modernizacja oczyszczalni ścieków



Modernizacja oświetlenia

PERN ROZWIJA POJEMNOŚCI NA BIOKOMPONENTY

Dzięki inwestycjom pojemności na biokomponenty w PERN zwiększą się o 4350 m³

czyli aż o **dwie trzecie.**

Megainwestycje to nie jedyne działania rozwojowe podejmowane przez PERN. Firma unowocześni także swoje systemy automatyki, infrastrukturę kolejową, instalacje odzysku par benzyn i fronty zarówno kolejowe, jak i autocysternowe.

Zapotrzebowanie na ropę naftową będzie się utrzymywało z uwagi na jej kluczową rolę w przemyśle petrochemicznym. Półprodukty pochodzące z przetwórstwa ropy naftowej spotykamy prawie na każdym kroku. Obecne są wokół nas w kosmetykach i lekach, barwnikach, nawozach czy tworzywach sztucznych.

STRATEGICZNE INWESTYCJE DLA KLIENTÓW I BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA

2022 rok

1 miliard złotych
na nowe przedsięwzięcia



- 7 nowych zbiorników na paliwa – ponad 220 tys. m³
- Rurociąg paliwowy Boronów–Trzebinia – już 50% zrealizowane
- Rozwój hubu paliwowego w Dębogórze

Baza paliw Kolujski



Fot.: PERN



Koncentrujemy się na tym, aby nasze działania w PERN w coraz większym stopniu uwzględniały aspekty ekologiczne. Zmiana firmy w tym obszarze zaczyna się od zmian naszych nawyków – zmniejszania zużycia wody, papieru, ograniczenia wykorzystania plastiku i energii elektrycznej i większe wykorzystanie narzędzi cyfrowych. By sprostać zmianom na rynku rozwijamy kompetencje pracowników.

Igor Wasilewski, prezes Zarządu PERN



PERN systematycznie rozwija także infrastrukturę w obszarze biopaliw. Firma modernizuje swoje bazy, by umożliwić Klientom realizację Narodowego Celu Wskaźnikowego – NCW to obowiązek wynikający z ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych i jest jednym z kilku instrumentów realizacji celu osiągnięcia 14% udziału energii odnawialnej w transporcie do 2030 r.

Dzięki tym inwestycjom pojemności na biokomponenty w PERN zwiększą się o 4350 m³ czyli aż o dwie trzecie.

Wartość inwestycji PERN w 2022 r. jest wartością rekordową. Największa część przypada na Megainwestycje, które stanowią dwie trzecie całości wydatków. Chodzi m.in. o budowę kolejnych 7 zbiorników na paliwa i budowę rurociągu produktowego Boronów – Trzebinia, który istotnie poprawi bezpieczeństwo zaopatrzenia południa Polski w paliwa.

PERN NA STRAŻY BEZPIECZEŃSTWA KLIENTÓW

Kiedy tankujemy paliwo na stacji, zwykle nie zastanawiamy się jaką drogą musi ono wykonać by na nią trafić – ile operacji, ile osób, jaki łańcuch wartości za tym stoi.

Wszystko przecież zaczyna się od wydobycia surowca, który różnymi kanałami – ostatnio coraz częściej drogą morską - trafia do Polski. Następnie jest dystrybuowany przez PERN do rafinerii i tam przerabiany m.in. na paliwa. Po drodze cały czas jest monitorowany i badany – najpierw jako ropa naftowa, a później jako produkty jej rafinacji. Tutaj pojawia się ogromna rola laboratoriów PERN, które każdego dnia zapewniają bezpieczeństwo zarówno rafinerii jak i Klientów na stacjach paliw.

Laboratoria PERN to kluczowy element infrastruktury firmy, który odpowiada za bezpieczeństwo spółki i jej Klientów. Mając to na uwadze, PERN od lat prowadzi inwestycje w tym obszarze.

W laboratoriach PERN pracuje łącznie 95 osób. Każdy z pracowników jest specjalistą w dziedzinie badania jakości paliw i ropy. Aby zapewnić jak największe bezpieczeństwo jakościowe produktów, pracownicy laboratoriów nieustannie się doskonalą, podnoszą swoje kompetencje i wprowadzają do stosowania nowe metody badawcze zgodnie z pojawiającymi się potrzebami.

Dlatego też spółka nieustannie inwestuje w laboratoria. Wystarczy wspomnieć, że na przestrzeni ostatnich czterech lat inwestycje w tym obszarze wynosiły średnio 2,5 mln zł r/r.

Na system laboratoryjny PERN składa się łącznie z 11 laboratoriów – 8 laboratoriów paliw i 3 ropy.

Wyróżniamy:

- Laboratorium Paliw Płynnych w Koluszkach,
- Laboratorium Paliw Płynnych i Ochrony Środowiska w Nowej Wsi Wielkiej,
- Laboratorium Paliw Płynnych w Boronowie,
- Laboratorium Paliw Płynnych w Rejowcu,
- Laboratorium Paliw Płynnych w Emilianowie,
- Laboratorium Paliw Płynnych w Woli Rzędzińskiej,
- Laboratorium Paliw Płynnych w Kawicach,
- Laboratorium Paliw Płynnych w Małaszewiczach,
- Laboratorium Ropy w Adamowie,
- Laboratorium Ropy w Miszewku Strzałkowskim,
- Laboratorium Ropy w Gdańsku.



Fot.: PERN

TRZY FILARY – CZYLI LABORATORIA ROPY W PERN

Laboratoria ropy zlokalizowane są na terenach bazy w Adamowie i Miszewku Strzałkowskim oraz w Terminalu Naftowym w Gdańsku. Ich podstawową działalnością jest prowadzenie badań laboratoryjnych ropy naftowej, która jest transportowana i magazynowana w systemie PERN, w celu określenia jej parametrów fizykochemicznych, w szczególności wskaźników balastu zanieczyszczeń stosowanych do rozliczeń ilościowych z kontrahentami. Jakość ropy naftowej nie jest obszarem regulowanym prawnie według krajowych przepisów, tak jak to ma miejsce w przypadku paliw. Dlatego też badania laboratoryjne są realizowane w oparciu o metody badawcze określone w kontraktach handlowych.

Największym z laboratoriów ropy jest to w Adamowie. Sprawuje ono kontrolę nad jakością ropy REBCO przyjmowanej do systemu PERN transportem rurociągowym. Laboratorium w Miszewku Strzałkowskim bada ropę przed wydaniem jej w kierunku zachodnim do odbiorców w Niemczech oraz do zakładu PKN Orlen.

Od 2020 r. system kontroli jakości ropy naftowej został rozbudowany o laboratorium w Gdańsku, które bada ropę dostarczaną do systemu PERN transportem morskim oraz ropę wydawaną do rafinerii w Gdańsku.

NIEZASTĄPIONA ÓSEMKA – LABORATORIA PALIW PŁYNNYCH

Laboratoria Paliw Płynnych wykonują badania paliw, biopaliw i biokomponentów płynnych zgodnie z wymaganiami norm produktowych. Największym tego typu ośrodkiem w PERN jest Laboratorium Paliw Płynnych i Ochrony Środowiska w Nowej Wsi Wielkiej. Składa się ono z dwóch pracowni: Pracowni Paliw Płynnych i Pracowni Ochrony Środowiska, która wykonuje badania z zakresu środowiska naturalnego i środowiska pracy świadcząc swoje usługi na terenie całego kraju.

Aby zapewnić gwarancję jakości paliw dostarczanych głównym źródłem, czyli rurociągiem dalekosiężnym, na jego końcach zlokalizowane są laboratoria. Znajdują się one w bazach paliw w Nowej Wsi Wielkiej, Koluszkach, Boronowie, Rejowcu i Emilianowie. Badanie jakości produktów odbywa się w trakcie tłoczeń z Rafinerii w Płocku do baz paliw, a następnie po przyjęciu produktu do zbiornika.

Do baz paliw produkty dostarczane są również koleją i cysternami drogowymi. Ich badaniem zajmują się laboratoria zlokalizowane w Woli Rzędzińskiej, Kawicach i Małaszewiczach. Laboratoria również sprawują nadzór jakościowy nad produktami w bazach magazynowych. Dzięki rozmieszczeniu takich ośrodków na terenie całego kraju, nadzór jakościowy nad produktami magazynowanymi we wszystkich bazach odbywa się w sposób nieprzerwany i daje gwarancję jakości produktów Klientom PERN.



Fot.: PERN

PERN W DRODZE DO ENERGETYKI PRZYSZŁOŚCI

PERN przygotowuje się na wyzwania w energetyce dając napęd polskiej gospodarce, która potrzebuje ewolucyjnych zmian by zachować konkurencyjność. Jednak już dziś spółka kładzie coraz większy nacisk na ochronę środowiska aby ograniczyć swój ślad węglowy.

POPIHN
Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

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

www.popihn.pl