



Raport roczny

2022

POPiHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego



PRZEMYSŁ I HANDEL NAFTOWY

© Copyright by Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2023.

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 2021 r., uwzględniono zmiany wynikające z aktualizacji danych importowych za 2021 r. pozyskanych w 2022 r.

SZANOWNI PAŃSTWO,

miniony rok był jednym z najtrudniejszych dla branży paliwowej od lat. Przedsiębiorcy funkcjonowali w nowym otoczeniu regulacyjnym, m.in. w związku z wdrożeniem obligatoryjnego elektronicznego dokumentu dostawy czy też Polskiego Ładu. Równocześnie prowadzono przygotowania do wyzwań o charakterze systemowym, jak obowiązek korzystania z Krajowego Systemu e-Faktur, Centralnej Ewidencji Wyrobów Akcyzowych, rozbudowanego systemu SENT itp. Jednakże, żadna legislacja nie miała takiego wpływu na biznes paliwowy, co wojna za naszą wschodnią granicą.

24 lutego 2022 r. atak na Ukrainę sprawił, że Rosja straciła resztki wiarygodności jako partner gospodarczy. Porozumienie na poziomie unijnym w przedmiocie sankcji było utrudnione, z uwagi na uzależnienie od surowców energetycznych ze Wschodu.

Znacznie szybciej udało się wprowadzić restrykcje w ramach prawa krajowego. Pod koniec kwietnia na podstawie polskiej ustawy firma Novatek Green Energy Sp. o.o., istotny dostawca autogazu w Polsce, została objęta sankcjami wymierzonymi w podmioty wspierające agresję na Ukrainie. W efekcie zostało zablokowanych wiele cystern kolejowych z gazem należącym do tej firmy. Spowodowało to zawirowania rynkowe, które udało się uspokoić dopiero po kilku miesiącach.

W czerwcu, w ramach VI pakietu unijnych sankcji, uchwalono embargo na import ropy i paliw z Rosji, przy czym ich wejście w życie było opóźnione w czasie. 5 grudnia 2022 r. zostały wstrzymane morskie dostawy ropy, co nie wpłynęło negatywnie na globalny rynek. 5 lutego br. weszło w życie unijne embargo na import paliw, co również nie zaburzyło podaży w Unii.

Wojna w Ukrainie spowodowała w sektorze naftowym przede wszystkim zmianę kierunku dostaw ropy i paliw gotowych, co znacząco wpłynęło na ceny tych paliw. Szczególnie dotkliwie odczuły to kraje europejskie, gdyż znajdujące się w nich rafinerie nie były w stanie zaspokoić całości zapotrzebowania na paliwa w regionie. Na dodatek w ubiegłym roku mieliśmy do czynienia z wyjątkowo licznymi przestojami oraz nieplanowanymi awariami, a jesienią cała Europa mogła odczuć skutki strajków pracowników sektora energetycznego we Francji. W efekcie w Unii Europejskiej wystąpił deficyt paliw i coraz większe ich wolumeny były sprowadzane z odległych państw.

Na szczęście poza Europą rafinerie produkują dostateczne ilości paliw, które mogą być do nas dostarczane. Chociaż globalny rynek pozwala na łatwy zakup dużej ilości ropy i paliw, to jednak ich

transport oraz wprowadzenie do obrotu detalicznego stanowią poważne wyzwania logistyczne. O ile większość europejskich terminali morskich ma odpowiednią infrastrukturę do przyjmowania i rozładunku dużych statków z ropą i gotowymi paliwami, to niestety w Polsce występują pod tym względem istotne ograniczenia.

Należy jednak podkreślić, że produkcja obu rafinerii w Płocku i Gdańsku nie jest w stanie zaspokoić całości krajowych potrzeb paliwowych. Oznacza to konieczność sprowadzania gotowych paliw z zagranicy. Jedynie połowę brakującego wolumenu można sprowadzić drogą morską. Kluczową rolę odgrywa tu terminal w Dębogórze, znajdujący się w porcie w Gdyni, do którego na razie nie mogą wpływać duże tankowce z paliwem. Dodatkowo pełnych możliwości terminali nie można wykorzystać z uwagi na uwarunkowania logistyczne, a w szczególności „wąskie gardła” w ruchu kolejowym oraz brak odpowiedniej liczby cystern kolejowych. Pozostała część deficytu paliw gotowych musi zostać dostarczona kolejną i transportem drogowym z krajów sąsiednich, przede wszystkim z Niemiec, gdzie również zdarzają się niedobory oleju napędowego.

Ważnym czynnikiem wpływającym na bilans paliw w Polsce, a w konsekwencji na ich ceny na rynku krajowym, będzie rozwój sytuacji w Ukrainie, której rynek w dużej mierze jest zaopatrywany w paliwo pochodzące z Polski.

Doświadczenia ostatniego roku potwierdziły konieczność dalszych inwestycji w infrastrukturę paliwową w Polsce oraz racjonalność decyzji o dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia. Orientacja branży na bezpieczeństwo energetyczne kraju poskutkowało minimalnym wpływem następstw wojny u naszego wschodniego sąsiada na polskiego konsumenta. Aktualne pozostają wyzwania związane z transformacją energetyczną, a w szczególności przygotowanie do wdrożenia Europejskiego Zielonego Ładu. Branża jest świadoma postępujących zmian, nawet jeśli ze względu na obecną sytuację geopolityczną rola paliw kopalnych chwilowo wzrosła. Wojna w Ukrainie dała dodatkowe argumenty uzasadniające rozwój zielonego transportu i stopniowe odchodzenie od paliw kopalnych w perspektywie długoterminowej. Transformacja energetyczna będzie miała olbrzymi wpływ na społeczeństwo, a także gospodarkę. Warto zatem prowadzić międzysektorowy dialog, aby wypracować optymalne sposoby przeprowadzenia zmian.

Życzymy interesującej lektury raportu „Przemysł i handel naftowy 2022”.

Leszek Wiwała
Prezes-Dyrektor Generalny

Krzysztof Starzec
Przewodniczący Rady Dyrektorów

CZŁONKOWIE POPiHN W 2022 R.



STRUKTURA ORGANIZACJI

WALNE ZGROMADZENIE

RADA DYREKTORÓW

Organ nadzorczy, wybierany przez Walne Zgromadzenie na trzyletnią kadencję.

Obecna kadencja obejmuje okres: czerwiec 2022 r. – czerwiec 2025 r.

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.
Armen Konrad Artwich	– PKN ORLEN S.A.
Rafał Miland	– PERN S.A.
Ireneusz Nieznański	– Shell Polska Sp. z o.o.
Katarzyna Mazurek	– Slovnaft 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

WARTOŚCI PRZELICZENIOWE WYKORZYSTANE W RAPORCIE:

1 baryłka ropy naftowej (1 bbl) = 159 litrów
1 tona ropy naftowej = 7,26 bbl

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA I KWARTAŁU 2022:

Benzyny silnikowe.....	0,743 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,833 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,830 Mg/m ³
LPG	0,543 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA III KWARTAŁU 2022:

Benzyny silnikowe.....	0,748 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,834 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,829 Mg/m ³
LPG	0,540 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA II KWARTAŁU 2022:

Benzyny silnikowe.....	0,741 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,832 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,829 Mg/m ³
LPG	0,544 Mg/m ³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA IV KWARTAŁU 2022:

Benzyny silnikowe.....	0,748 Mg/m ³
Olej napędowy.....	0,834 Mg/m ³
Lekki olej opałowy.....	0,827 Mg/m ³
LPG	0,532 Mg/m ³

SPIS TREŚCI

- 6. ZNACZENIE SEKTORA PALIWOWEGO DLA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO POLSKI W DOBIE WOJNY W UKRAINIE ORAZ TRANSFORMACJI ENERGETYCZNEJ
- 16. DZIAŁALNOŚĆ FIRM CZŁONKOWSKICH POLSKIEJ ORGANIZACJI PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO (POPIHN) W OBSZARZE DETALICZNEJ SPRZEDAŻY PALIW W 2022 R.
- 22. PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ
- 23. PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH
- 25. IMPORT PALIW PŁYNNYCH
- 27. EKSPORT PALIW PŁYNNYCH
- 28. KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH
- 31. STACJE PALIW W POLSCE
- 34. PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO 2030 R.
- 37. INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH
- 46. RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH
- 52. INWESTYCJE PERN POLSKA PO BEZPIECZNEJ STRONIE

ZNACZENIE SEKTORA PALIWOWEGO DLA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO POLSKI W DOBIE WOJNY W UKRAINIE ORAZ TRANSFORMACJI ENERGETYCZNEJ

Wojna w Ukrainie sprawiła, że w 2022 r. światowy rynek ropy i europejski rynek paliw były niestabilne. Notowania ulegały dużym i częstym wahaniom, związanym ze spekulacjami dotyczącymi przyszłych sankcji na Rosję, zrywane były łańcuchy dostaw, a w niektórych państwach Unii Europejskiej występowały niedobory paliw na stacjach. Światowe wydobycie ropy balansowało na poziomie popytu. Członkowie Międzynarodowej Agencji Energetycznej w sytuacjach kryzysowych bilansowali rynek z zapasów strategicznych. Szczególną rolę w stabilizacji rynku surowca rafineryjnego odegrały Stany Zjednoczone Ameryki, które w ubiegłym roku ze swoich rezerw dostarczyły aż 180 mln baryłek ropy. Dzięki temu udało się obniżyć ceny tego surowca, a konsumenci na całym świecie w mniejszym stopniu odczuli skutki wojny w Ukrainie.

5 grudnia 2022 r. Unia Europejska wstrzymała morskie dostawy ropy z Rosji. Równocześnie wprowadzono maksymalny limit cenowy na ropę transportowaną tankowcami z państw trzecich (spoza UE i G7). 5 lutego 2023 r. weszło w życie unijne embargo na import paliw naftowych z Rosji. Obecnie sytuacja sektora naftowego jest stabilna, mimo prognozowanych wzrostów zużycia ropy na świecie. Wbrew obawom branża paliwowa w UE dobrze przygotowała się na wdrożenie sankcji. Polski rynek ropy i paliw również jest w dobrej sytuacji. Na początku lutego 2023 r. dostawy rosyjskiej ropy północną odnogą rurociągu „Przyjaźń” spadły do tak niewielkiego poziomu, że można je było zastąpić kilkoma tankowcami w ciągu miesiąca. Przy istniejącej infrastrukturze nie stanowi to większego wyzwania logistycznego. Gdy 25 lutego 2023 r. doszło do niezapowiedzianego wstrzymania dostaw przez ropociąg z Rosji, na polskim rynku nie doszło do żadnych zawirowań.

O nadwyżce podaży paliw (zwłaszcza oleju napędowego) nad popytem w Polsce świadczą trendy cenowe w lutym. W ciągu miesiąca od wejścia w życie embargo na paliwa, średnia cena detaliczna ON spadła o ponad 0,5 zł na litrze. Obecnie nie ma podstaw, by w najbliższych tygodniach spodziewać się poważnych zaburzeń rynkowych czy też gwałtownych wzrostów cen. Branża na bieżąco podejmuje działania, które zwiększają poziom bezpieczeństwa energetycznego kraju. W debacie publicznej stawiane jest pytanie, kiedy możemy się ewentualnie spodziewać pogorszenia warunków funkcjonowania rynku paliwowego w Polsce.

Najnowsze prognozy Międzynarodowej Agencji Energetycznej przewidują, że dzienne zapotrzebowanie na ropę w bieżącym roku może wzrosnąć aż o 2 mln baryłek względem minionego roku, a dzienna podaż prawdopodobnie zwiększy się jedynie o 1,2 mln baryłek. Ekspert MAE nie prognozuje jednak problemów z bilansem popytu i podaży ropy, przynajmniej w I połowie 2023 r. Dalszy rozwój sytuacji na światowym rynku w dużej mierze będzie zależał od stopnia rozwoju potężnego konsumenta ropy, jakim jest chińska gospodarka, której kondycja stoi pod znakiem zapytania.

ROSJA ZAGROŻENIEM DLA POKOJU

Prowadząc analizy dotyczące sfery bezpieczeństwa (także energetycznego), w pierwszej kolejności warto omówić działania Federacji Rosyjskiej. To największe terytorialnie państwo świata, mocarstwo atomowe, posiadające m.in. bardzo bogate zasoby surowców naturalnych oraz dużą liczebnie armię. Do niedawna Rosja była dla wielu zachodnich przedsiębiorstw ważnym parterem gospodarczym, mimo mocno nadszarpniętej reputacji przez agresję na Ukrainę w lutym 2014 r. oraz przeprowadzone ataki na ludność cywilną w Syrii od 2015 r. **Wojna tocząca się od ponad roku za naszą wschodnią granicą sprawiła, że świat zmienił się bezpowrotnie i trudno dziś przewidzieć wszystkie następstwa tego konfliktu.** Bez wątplenia Rosja straciła już resztki wiarygodności jako partner gospodarczy.

Zerwać z Rosją relacje gospodarcze nie było łatwe ze względu na jej znaczenie na światowym rynku surowców energetycznych. Wielu decydom z różnych państw wydawało się niemożliwe wstrzymanie relacji gospodarczych z tym krajem. Rosja przed wybuchem wojny w Ukrainie była trzecim pod względem wielkości producentem ropy na świecie

5 GRUDNIA 2022 R. UNIA EUROPEJSKA WSTRZYMAŁA MORSKIE DOSTAWY ROPY Z ROSJI

Fot.: BP EUROPA SE



(po Stanach Zjednoczonych i Arabii Saudyjskiej). Jej dzienne wydobycie wynosiło ponad 10 mln baryłek, z czego połowa była przeznaczona na eksport. Dawało to jej drugie miejsce na liście eksporterów ropy (po Arabii Saudyjskiej). 27% unijnego importu ropy pochodziło właśnie z Rosji. Jednocześnie była ona również na drugim miejscu pod względem ilości eksportu paliw gotowych, z ponad 21% udziału w imporcie oleju napędowego na wspólnotowy rynek. Dodatkowo rosyjski gaz ziemny odpowiadał za ponad 45% unijnego importu, a węgiel za blisko połowę.

Do tak wysokiego stopnia uzależnienia Unii Europejskiej od rosyjskich surowców energetycznych doszło m.in. dzięki konsekwentnie realizowanej od kilkunastu lat strategii Kremla. Rozbudowywano infrastrukturę przesyłową ropy i gazu. Jednocześnie Federacja dbała o swój wizerunek rzetelnego dostawcy tanich surowców, które bez większych problemów logistycznych mogły być w dużych ilościach sprowadzane do Unii. Dzięki temu wpływy finansowe sektora naftowo-gazowego stanowiły ponad 40% rosyjskiego budżetu. Jednocześnie sterowanie kierunkiem dostaw surowców oraz punktowe inwestycje w elementy unijnej infrastruktury krytycznej dały władzom w Moskwie narzędzia do wywierania wpływu politycznego na niektóre państwa europejskie.

W ramach rosyjskiej strategii wybudowano dwie nitki Gazociągu Północnego na dnie Bałtyku (tzw. Nordstream I i Nordstream II), rozbudowano Gazociąg Południowy oraz Turecki Potok. Dzięki tym inwestycjom Rosja zyskała możliwość bezpośrednich dostaw gazu do Europy Zachodniej z pełnym pominięciem części centralnej kontynentu. Równocześnie rozbudowane zostały terminale służące do wysyłki ropy i paliw gotowych w nadbałtyckich portach Primorska i Ust-Ługi oraz w czarnomorskim Noworosyjsku. Te trzy porty były w stanie obsłużyć cały eksport paliw w kierunku zachodnim, bez wykorzystania systemu rurociągów „Przyjaźń”.

Federacja nie miała skrupułów, by wykorzystywać swoją pozycję w Europie. Za przykład takich działań można uznać zaburzenie przez Rosję europejskiego rynku gazu, które miało miejsce w II połowie 2021 r. W tym kontekście wydaje się, że zanieczyszczenie chlorkami ropy w rurociągu „Przyjaźń” w kwietniu 2019 r. to nie był nieszczęśliwy wypadek. Wówczas Rosjanie po prostu sprawdzili funkcjonowanie polskiego systemu rezerw obowiązkowych. Przez 46 dni rurociągiem zupełnie nie płynęła ropa. Przywracanie dostaw odbywało się stopniowo. Rezerwy wystarczyły, by kierowcy tankujący na polskich stacjach paliw nie odczuli kryzysu chlorkowego.

ZESZŁOROCZNE ZMAGANIA BRANŻY POKAZUJĄ ZNACZENIE LOGISTYKI

Znaczenie transportu i logistyki dla rynku widać wówczas, gdy pojawiają się zaburzenia płynności popytu lub podaży. W zeszłym roku wielu kierowców w obawie przed skokowym wzrostem cen lub niedoborem paliw, kupowało paliwo na zapas, często tankując do zbiorników niespełniających podstawowych wymogów technicznych magazynowania paliw płynnych. Owego feralnego czwartku sprzedaż na większości stacji w Polsce była kilkukrotnie większa niż średnia z poprzedzającego tygodnia.

Panika zakupowa sprawiła, że zerwane zostały łańcuchy dostaw. Choć paliw było pod dostatkiem w rafineriach i w bazach, to nie było fizycznej możliwości, by przewieźć całość brakujących wolumenów do punktów sprzedaży detalicznej. Dopiero nadzwyczajne środki, takie jak okresowe wydłużenie czasu pracy kierowców, optymalizacja i intensyfikacja dostaw paliw, w tym sprowadzenie dodatkowych kierowców oraz ciężarówek-cystern z zagranicy i wsparcie logistyczne ze strony wojska, pozwoliły opanować sytuację. Równocześnie zwiększono produkcję paliw w rafineriach, a na niektórych stacjach wprowadzono limity sprzedaży. Mimo, że w kolejnych dniach sprzedaż detaliczna była rekordowo wysoka, to dostępność benzyn i oleju napędowego na stacjach paliw została utrzymana.

ZABURZENIA NA RYNKU LPG

Na podstawie ustawy z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego (Dz.U. poz. 835), Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji wpisał firmę Novatek Green Energy na listę podmiotów objętych sankcjami. Oznaczało to, że jeden z czołowych dostawców autogazu do Polski z dnia na dzień stracił prawo prowadzenia działalności na terenie

naszego kraju. Wspomniana decyzja weszła w życie z dniem jej opublikowania. Choć innych dostawców LPG można było znaleźć bez większego problemu, to jednak rynek boleśnie odczuł brak kilkuset kolejowych cystern gazowych, które zawierały gaz należący do sankcjonowanej firmy.

Wprawdzie Szef Krajowej Administracji Skarbowej dość szybko wydał decyzję, która miała umożliwić rozładunek gazu należącego do firmy Novatek, to jednak wykonanie jej rozpoczęło się z ponad miesięcznym opóźnieniem – w połowie czerwca. Operacja ta trwała blisko trzy miesiące, po których rynek się ustabilizował. W międzyczasie w Polsce pojawiło się wiele ofert na gaz LPG z różnych kierunków.

RYNEK KOLEJOWY

Dla stabilności rynku paliwowego kluczową rolę odgrywa logistyka kolejowa. Obsługuje ona import paliw z państw ościennych oraz większość dostaw z rafinerii i terminali paliwowych do baz magazynowych, a nawet dostawy do niektórych stacji paliw. Jednym ze skutków wojny za naszą wschodnią granicą było zaburzenie funkcjonowania przewozów kolejowych w Polsce. Część pomocy humanitarnej dla Ukrainy oraz dostaw różnego rodzaju sprzętu i materiałów, w tym paliw, była realizowana pociągami. Ponadto wysyłka ukraińskiego zboża do polskich portów oraz transporty węgla z importu były również realizowane przez kolej z bardzo wysokim priorytetem. Miało to negatywny wpływ na zdolności operacyjne firm, które obsługiwały rynek paliw.

W połowie roku znaczna część oleju napędowego dostarczanego na rynek ukraiński pochodziła z Polski (34% dostaw). To wsparcie odbywało się kosztem dużych opóźnień w transportach kolejowych w Polsce, gdzie brakowało nie tylko cystern gazowych (w związku z sankcjami na Novatek), ale także cystern do transportu paliw i biopaliw. Warto podkreślić, że w tym samym czasie sprzedaż detaliczna paliw w Polsce była rekordowo wysoka. Na szczęście cały wzmożony popyt udało się obsłużyć. Pod koniec sierpnia sytuacja uległa poprawie m.in. dzięki temu, że inne państwa członkowskie zwiększyły swoje wsparcie dla Ukrainy.

W zeszłym roku krajowy rynek paliw kilkakrotnie odczuwał znaczenie logistyki kolejowej. Najtrudniejsza sytuacja była na początku października. Wówczas z remontami ważnych linii kolejowych, będącymi trasami dojazdowymi do baz paliw, zbiegło się kilka nieszczyśliwych okoliczności. Tankowce z olejem napędowym musiały czekać na redzie, a cysterny kolejowe na bocznicach. Poziom paliw w niektórych bazach niepokojąco spadł, ale udało się dostarczyć paliwo z innych źródeł i kierowcy nie mieli powodów do obaw. Zeszlone doświadczenia pokazują, jak ważne dla sektora jest sprawne zarządzanie logistyką kolejową, zwłaszcza że wyzwania w tym obszarze jest wciąż sporo.

**W ZESZŁYM ROKU KRAJOWY
RYNEK PALIW KILKAKROTNI
ODCZUWAŁ ZNACZENIE
LOGISTYKI KOLEJOWEJ**



Fot.: ANWIM S.A.

NIESTABILNE OTOCZENIE REGULACYJNE

Napięta sytuacja geopolityczna i makroekonomiczna stwarza ryzyko legislacyjne w postaci nagłych i niekonsultowanych z rynkiem działań regulacyjnych, mogących generować znaczne koszty dla przedsiębiorstw. Nie sposób jest przewidzieć, jak długo potrwa wojna w Ukrainie i jak głęboki będzie kryzys gospodarczo-energetyczny z nią związany. Wobec ryzyka stagflacji w Polsce i innych krajach Europy, władze czasami podejmują działania legislacyjne, które nie zawsze uwzględniają złożoność rynku paliwowego.

Jednym w ważnych przykładów takiej legislacji, która ostatecznie nie została przyjęta, była opłata od nadmiarowych zysków. Pod koniec września 2022 r. wicepremier Jacek Sasin poinformował, że zostanie ona wprowadzona. Media podawały, że miała stanowić aż 50% nadmiarowych zysków, w różnych konfiguracjach. Ostatecznie rząd zdecydował się na przyjęcie rozwiązań o adekwatnym skutku, którymi nie objęto wprost branży paliwowej. Debata na ten temat ciągle się pojawia, a przedsiębiorcy nie mają poczucia pewności prawa i polityki fiskalnej.

Jest wiele innych obszarów legislacyjnych, które mają znaczący wpływ na funkcjonowanie rynku paliwowego. W tej grupie warto wspomnieć o zmiennych zasadach rozliczania biokomponentów, które z racji wysokich kar za niezrealizowanie Narodowego Celu Wskaźnikowego mają istotny wpływ na przedsiębiorstwa sektora paliwowego. Przedstawiony przez stronę rządową tuż przed wybuchem wojny w Ukrainie, projekt ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (UC110), wdrażający Dyrektywę RED II, zawierał wiele propozycji, których realizacja byłaby bardzo kosztowna dla branży, a finalnie też dla konsumentów. Z jednej strony próba kompleksowego uzgodnienia wszystkich koniecznych elementów regulacyjnych okazała się zbyt dużym wyzwaniem dla projektodawców. Z drugiej strony brak zmian legislacyjnych oznaczałby negatywne konsekwencje dla rolnictwa, producentów biopaliw oraz branży paliwowej¹. Wykonanie poziomu obowiązkowego udziału biokomponentów byłoby teoretycznie możliwe wyłącznie przy wykorzystaniu znacznych ilości biokomponentów zaawansowanych, umożliwiających naliczanie podwójnego wskaźnika wykonania NCW, które trzeba byłoby sprowadzić z zagranicy. Dla sektora byłby to koszt kilku mld zł.

¹ Brak zmian przepisów oznaczałby zmniejszenie skali wykorzystania mechanizmu opłaty zastępczej w NCW (z 20% w 2022 r. do 15% w 2023 r.), przy wygaśnięciu współczynników redukcyjnych wspierających krajowe rolnictwo, co sprawiłoby, że realizacja celów prawnie wiążących będzie w zasadzie niemożliwa. Rzeczywisty poziom obowiązkowego NCW ma wzrosnąć z 5,7% w 2022 r. do ponad 7,5% w 2023 r. (byłby to największy skokowy wzrost tego obowiązku w historii).



Na szczęście Ministerstwo Klimatu i Środowiska przeprowadziło proces legislacyjny tzw. ustawy pomostowej (druk sejmowy nr 2541), która wprowadziła mechanizmy urealnijające obowiązki dotyczące biokomponentów na 2023 r. Takie działanie było konieczne na dany moment, jednakże branża potrzebuje rozwiązań wieloletnich, które uwzględnią realia prowadzenia biznesu w Polsce przez branżę paliwową, w tym skalę kosztów, jakie przedsiębiorstwa paliwowe ponoszą każdego roku z tytułu kolejnych wymogów ustawowych.

Ku przestrodze warto wspomnieć, że rekordowo wysokie ceny paliw sprawiają, że do głosu dochodzą zwolennicy urzędowego ograniczania cen. Takie rozwiązanie wprowadzono na Węgrzech i doprowadziło ono do kryzysu paliwowego. Chociaż teoretycznie węgierska rafineria była w stanie zaspokoić potrzeby tamtego kraju, wzmożona turystyka paliwowa znacznie podniosła popyt na paliwa, co doprowadziło do ich braku na stacjach. Ostatecznie limit cen na paliwo został zniesiony. W efekcie ceny benzyny i oleju napędowego wzrosły praktycznie z dnia na dzień o ok. 40%. Również w Polsce pojawiły się postulaty wdrożenia takich rozwiązań, także na poziomie sejmowym, które nie zostały zrealizowane.

SANKCJE

Ze wszystkich regulacji mających istotny wpływ na sektor paliwowy bez wątpienia najważniejszymi w zeszłym roku były przepisy dotyczące sankcji nałożonych na Rosję.

W pierwszych miesiącach agresji brak porozumienia na poziomie UE i G7 w zakresie embarga na rosyjską ropę i paliwa sprawił, że rynki były bardzo wrażliwe na spekulacje. Wkrótce po wybuchu wojny wiele państw Zachodu zrezygnowało z zakupów rosyjskiej ropy. W kwietniu uczyniła to Litwa, w maju Wielka Brytania, w sierpniu Finlandia, a we wrześniu Francja. Decyzje o rezygnacji z importu podjęto także kilka państw azjatyckich² oraz Australia. Wiele koncernów paliwowych zakończyło współpracę z rosyjskimi dostawcami.

5 czerwca 2022 r. Rada UE podjęła decyzję o zakazie zakupu, importu i transferu ropy naftowej oraz niektórych produktów ropopochodnych z Rosji do UE. Termin na uniezależnienie się krajów unijnych od rosyjskiej ropy wyznaczono na 5 grudnia 2022 r., a w przypadku rafinowanych produktów ropopochodnych był to 5 lutego 2023 r. Jednocześnie wprowadzono tymczasowe odstępstwo dotyczące ropy naftowej sprowadzanej rurociągami do państw UE, które z powodu położenia geograficznego

² W kwietniu Tajlandia, w lipcu Malezja i Singapur.

są szczególnie uzależnione od dostaw z Rosji i nie mają realnych opcji zapewnienia alternatywnych dostaw tego surowca. Bułgaria uzyskała tymczasowe odstępstwo na import rosyjskiej ropy transportowanej drogą morską, a Chorwacja na import oleju napędowego.

Ponadto 2 grudnia 2022 r. Rada UE podjęła decyzję o wdrożeniu limitu cen na rosyjską ropę na poziomie 60 USD za baryłkę. Została ona tego samego dnia zatwierdzona przez państwa grupy G7 oraz Australię. Limit zaczął obowiązywać od 5 grudnia i dotyczy właścicieli tankowców oraz firm ubezpieczających, którzy mają siedziby w Unii i państwach grupy G7. Podmioty te kontrolują ponad 90% światowego rynku frachtu i jego ubezpieczeń. Według Międzynarodowej Agencji Energetycznej, mechanizm ten spowodował w styczniu spadek rosyjskich przychodów o 30%³.

Dziesięć unijnych pakietów sankcyjnych jest już mocno odczuwalnych przez rosyjski sektor naftowy, a znaczenie gospodarcze tych ograniczeń z biegiem czasu może wzrosnąć. Obejmują one zakaz inwestowania w rosyjski sektor energetyczny oraz dostarczania technologii ważnych dla rozwoju przemysłu rafineryjnego.

Międzynarodowe sankcje i decyzje biznesowe poszczególnych koncernów paliwowych wpłynęły na zmianę kierunków rosyjskiego eksportu. Nastąpił spadek sprzedaży do Unii Europejskiej⁴ oraz wzrost do krajów pozaunijnych. Głównym odbiorcą ropy Urals stały się Indie, w dalszej kolejności jest Turcja i Chiny. Sama wymiana handlowa potrafi stwarzać nietypowe problemy rosyjskim eksporterom. Przykładowo, 33-krotny wzrost dostaw ropy do Indii rozliczany jest w rupiach, zgodnie z polityką Kremla, który zrezygnował z dokonywania transakcji w dolarach. Problem polega na tym, że rozliczenia w rupiach poza Indiami są mocno ograniczone. W tej sytuacji, rosyjskie firmy nie mają możliwości efektywnego wykorzystania pieniędzy zarobionych na handlu z Indiami.

Należy wziąć pod uwagę, że w perspektywie długookresowej, nowe kierunki eksportu nie będą w stanie przyjąć całości rosyjskiej ropy. Co ważniejsze, z tego surowca będą produkowane paliwa, które będą konkurowały z rosyjskim olejem napędowym. Dodatkowo warto mieć na uwadze, że rosyjska tzw. flota widmo złożona z przestarzałych tankowców jest w stanie przewozić ropę, ale nie jest przystosowana do transportu gotowych paliw. Oznacza to, że sektor rafineryjny w Rosji będzie musiał ograniczyć swoją produkcję, co pogorszy jego już nadwątloną kondycję finansową.

MIĘDZYNARODOWE SANKCJE I DECYZJE BIZNESOWE KONCERNÓW PALIWOWYCH WPŁYNĘŁY NA ZMIANĘ KIERUNKÓW ROSYJSKIEGO EKSPORTU

WOJNA A POLITYKA KLIMATYCZNA

W związku z wybuchem wojny i wzrostem cen energii, w wielu państwach UE podnoszone były głosy, by wstrzymać prace nad Zielonym Ładem. Komisja Europejska wraz z większością państw członkowskich postanowiła jednak konsekwentnie realizować raz obrany kierunek, gdyż nie tylko służy on walce z globalnym ociepleniem, lecz także ma być korzystny dla bezpieczeństwa energetycznego UE.

Pod koniec 2022 r. Parlament Europejski i Rada uzgodniły nowy kształt unijnego systemu handlu emisjami (EU ETS). Gałęzie gospodarki dotychczas objęte systemem do 2030 r. powinny zredukować emisje CO₂ aż o 62%. Mechanizmem służącym zwiększonym ambicjom redukcji emisji ma być większa liczba darmowych uprawnień wycofywanych co roku z rynku. Dla sektora paliwowego kluczowe jest to, że w 2027 r. powstanie nowy system handlu emisjami (ETS II), którym będą objęte mieszkalnictwo oraz transport. W praktyce będzie to oznaczało wzrost kosztów dla sektora paliwowego.

W październiku Komisja Europejska, Rada Unii Europejskiej oraz Parlament Europejski osiągnęły porozumienie w sprawie norm emisji dwutlenku węgla dla pojazdów osobowych oraz dostawczych. Uzgodniono, że od 2035 r. samochody osobowe i dostawcze będą mogły być wprowadzane na rynek unijny jedynie przy spełnieniu wymogu 100% redukcji emisji. W praktyce oznacza to zakaz sprzedaży nowych samochodów z silnikiem spalinowym⁵. Zgodnie z planami KE, po kilkunastu latach od wprowadzenia tego mechanizmu znaczenie gospodarcze rynku paliw płynnych będzie mocno zmarginalizowane.

³ <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Szef-Międzynarodowej-Agencji-Energii-Limit-cen-na-ropę-uderzył-finansowo-w-Rosje-8484355.html> (dostęp: 9.03.2023).

⁴ Unia Europejska była największym rynkiem zbytu rosyjskiej ropy przed wybuchem wojny w Ukrainie. Według danych za 2021 r. łączna sprzedaż rosyjskiej ropy do państw unijnych wyniosła 105 mln ton. Było to blisko 50% eksportu tego surowca z Rosji.

⁵ Do formalnego przyjęcia przepisów jednak ciągle nie doszło. Z medialnych informacji wynika, że rząd niemiecki mógł wycofać poparcie dla kontrowersyjnego pomysłu – T. Sewastianowicz, Silnik Diesla i benzyny zostają? Sensacyjna wolta w Brukseli, 4 marca 2023 r. <https://auto.dziennik.pl/artykuly/8673705,silnik-diesla-benzyny-zakaz-sprzedazy-samochodow-spalinowych-2035.html> (dostęp: 8.03.2023).

INWESTYCJE W PALIWA NISKOEMISYJNE BĘDĄ MIAŁY TAKŻE PRZEŁOŻENIE NA BEZPIECZEŃSTWO ENERGETYCZNE

Innym istotnym elementem legislacyjnym, który ma w zasadniczy sposób przyspieszyć odchodzenie od paliw kopalnych, jest rewizja dyrektywy dotyczącej opodatkowania energii. Z deklaracji rządu hiszpańskiego, który od 1 lipca br. będzie przewodził Radzie, wynika, że porozumienie w tej sprawie powinno być zawarte do końca 2023 r. Komisja chce zlikwidować wszelkie zwolnienia akcyzowe dla paliw kopalnych, co będzie miało wpływ na ceny paliw lotniczych i żeglugowych. Z uwagi na to, że dla rynku polskiego autogaz ma wyjątkowo duże znaczenie, prawdopodobnie w ramach negocjacji na poziomie unijnym polski rząd będzie próbował uzyskać odpowiednie okresy przejściowe na jego opodatkowanie. Podobne postulaty będą też dotyczyły przesunięcia w czasie likwidacji zwolnień podatkowych dla paliw lotniczych i żeglugowych.

Warto zauważyć, że chociaż prace nad projektami legislacyjnymi wdrażającymi politykę klimatyczną na poziomie UE postępują, to jednocześnie na całym świecie rosną dotacje do paliw kopalnych. Międzynarodowa Agencja Energetyczna podnosi, że wbrew ustaleniom z konferencji klimatycznej COP w Glasgow, państwa na całym świecie nieefektywnie wspierają paliwa wysokoemisyjne, zamiast ograniczyć interwencje publiczne jedynie do pomocy osobom najuboższym. W obliczu globalnego kryzysu energetycznego wywołanego rosyjską inwazją na Ukrainę, suma zeszlorzonych dotacji finansowych dla paliw kopalnych sięgnęła blisko 110 mld dolarów amerykańskich. Było to dwukrotnie więcej niż w 2021 r. oraz prawie pięciokrotnie więcej niż w 2020 r. Te rosnące nakłady były w kontraście do założeń globalnej polityki klimatycznej, budowanej w oparciu o Porozumienie Paryskie czy Europejski Zielony Ład. Nakłady te pokazują prawdziwe wyzwanie stojące przez polityką klimatyczną. Trudno realizować długofalowe pakiety legislacyjne, zakładające ograniczenie konsumpcji tanich, łatwo dostępnych surowców energetycznych, gdy w bardzo wielu państwach na świecie ludzie nie mają zaspokojonych podstawowych potrzeb energetycznych.

Inwestycje w budowę gospodarki niskoemisyjnej wymagają stabilnych ram prawnych. Bez finansowego wsparcia trudno będzie rozwinąć technologię paliw alternatywnych. Dotychczasowa duża zmienność prawa

UE w tym zakresie utrudnia strategiczny rozwój tego sektora. Inwestycje w nowoczesne biopaliwa czy paliwa syntetyczne o wysokim współczynniku redukcji emisji, przez lata rekomendowane przez Brukselę, dziś wydają się być w dużej mierze nieaktualne. Obecnie według założeń Komisji Europejskiej to właśnie elektryfikacja ma być głównym narzędziem „zazielenienia” transportu. Oznacza to, że Polska o „czarnym” (węglowym) miksie energetycznym ma w tym wyścigu więcej do nadrobienia.

Polityka klimatyczna jest budowana w oparciu o aktualny stan wiedzy w zakresie badań zmian klimatu. Proponowana legislacja długofalowo ma doprowadzić do wzrostów cen paliw kopalnych, w szczególności benzyn, oleju napędowego czy LPG. Kryzys energetyczny związany z działaniami Rosji, dysproporcja w poziomach zamożności społeczeństw wewnątrz UE, duży udział węgla w bilansie energetycznym oraz nadchodząca prawdopodobnie recesja sprawią, że rozwój gospodarki niskoemisyjnej w Polsce może nastąpić z opóźnieniem w porównaniu do państw zachodnich. Przed kierunkiem zmian nie ma jednak odwrotu. Co ważne, inwestycje w paliwa niskoemisyjne będą miały także przełożenie na bezpieczeństwo energetyczne. Efektów tych nie osiągnie się z dnia na dzień, trzeba na nie pracować latami. Wojna w Ukrainie jest kolejnym argumentem za tym, że należy odjechać od technologii napędzających transport kopalnymi węglowodorami, których odpowiednich zasobów nie posiadamy.

SEKTOR PALIWOWY W POLSCE UZALEŻNIONY OD ZAGRANICZNYCH DOSTAW

Polska ma niewielkie złoża ropy naftowej. Jej krajowe wydobycie zaspokaja niewiele ponad 3% surowca przerabianego przez rafinerie w Płocku i Gdańsku, a pozostałe blisko 97% jest sprowadzane z zagranicy. Chociaż światowe zużycie ropy naftowej jest rekordowo wysokie i nadal rośnie, to jest kilka państw, które są w stanie relatywnie szybko dostarczyć na rynek wolumenty tego surowca łagodzące skutki spadku jego wydobycia w Rosji. Od 2023 r. głównym dostawcą ropy do Polski jest Arabia Saudyjska, która w 2021 r. odpowiadała za ok. 16% dostaw tego surowca do naszego kraju – w zeszłym roku było to już 28%. Udział ten stale rośnie w związku z rozszerzeniem długoterminowego kontraktu PKN Orlen z Saudi Aramco. Zwiększone też zostały dostawy surowca z Norwegii, Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Nigerii.

Bardziej złożona jest sytuacja na rynku paliw, których ceny w Europie w zeszłym roku wzrosły bardziej niż ceny ropy. Przyczyna była dość oczywista. 67 największych rafinerii w UE (w tym zakłady w Płocku i Gdańsku), nie było w stanie pokryć zapotrzebowania unijnej gospodarki na paliwa. Ponadto mieliśmy do czynienia z licznymi przestojami i nieplanowanymi awariami tego typu zakładów, a jesienią cała Europa mogła odczuć skutki strajków pracowników sektora

Fot.: PKN ORLEN S.A.



energetycznego we Francji. W efekcie paliwa w Unii były towarem deficytowym i coraz większe ich wolumeny były sprowadzane z odległych państw. Również moce produkcyjne polskich rafinerii są niewystarczające, aby pokryć nasze zapotrzebowanie na paliwa. W 2022 r. do zbilansowania krajowego rynku konieczny był import, który dla oleju napędowego wynosił 32% sprzedaży, dla benzyn 24%, a dla LPG aż 89%. Na szczęście w różnych częściach świata uruchamiany jest szereg nowych rafinerii, które chętnie dostarczą swoje wyroby do Europy.

Tak duża zależność Polski od importu ropy i paliw kopalnych to ekspozycja na ryzyko, które można ograniczyć. Ze strategicznej perspektywy stopniowa elektryfikacja transportu oraz rozwój paliw niskoemisyjnych, zwłaszcza tych, które możemy produkować własnymi zasobami, leżą w interesie Polski. Branża paliwowa jest świadoma postępujących zmian – nawet jeśli ze względu na obecną sytuację geopolityczną rola paliw kopalnych chwilowo wzrosła, to w perspektywie długoterminowej

proces zazielenia transportu i odejścia od paliw kopalnych właśnie znalazł dodatkowe uzasadnienie i należy spodziewać się przyśpieszenia jego realizacji. Skala wpływu, jaki ta zmiana będzie miała na społeczeństwo i gospodarkę, jest dziś trudna do oszacowania, w związku z czym tak ważne jest, aby to zagadnienie pozostało w obszarze zainteresowania ekspertów. Przykładem aktywnego udziału w debacie nad nowym modelem transportu jest raport „Zielony transport. Stan obecny i perspektywy”, przygotowany przez POPIHN we współpracy z partnerami branżowymi oraz ośrodkami naukowymi.

SYTUACJA NASZEGO KRAJU A PAŃSTWA SĄSIEDNIE

Na międzynarodowym rynku z łatwością można zakupić duże ilości ropy i paliw, jednak ich transport oraz wprowadzenie do obrotu detalicznego stanowi



Fot.: RAFINERIA W GDAŃSKU

poważne wyzwanie logistyczne. Przy dużych odległościach najbardziej opłaca się sprowadzać ropę i paliwa największymi tankowcami (o pojemności minimum 100 tysięcy ton). Ma to szczególne znaczenie, gdy koszty frachtu istotnie wzrosły. W tym kontekście trzeba wspomnieć, że europejskie porty mają odpowiednią infrastrukturę, by rozładować duże tankowce z ropą.

Polska jest w wyjątkowo korzystnym położeniu dzięki wybudowanemu w 1975 r. terminalowi naftowemu w Gdańsku (Naftoport). Prace nad dywersyfikacją

dostaw ropy w Polsce prowadzono od końca lat 80. Służyła temu rozbudowa portu w Gdańsku, w efekcie której Naftoport jest w stanie przyjąć 36 mln ton ropy rocznie. Obecnie całość surowca dla rafinerii w Gdańsku oraz Płocku jest sprowadzana drogą morską. Jego nadwyżki mogą być też wysyłane do rafinerii na wschodzie Niemiec (Schwedt i Leuna). Naftoport jest też wyposażony w infrastrukturę do rozładunku tankowców z paliwami o łącznej możliwości rozładunkowej do 4 mln ton produktów. Ponadto w Polsce mamy jeszcze 5 terminali paliwowych (1 w Gdyni połączony z bazą paliw w Dębogórze, 1 w Świnoujściu oraz 3 w Szczecinie).

Teoretycznie łączne moce przeładunkowe samych terminali paliwowych bez problemu powinny wystarczyć, by wypełnić lukę pomiędzy krajową produkcją a zapotrzebowaniem. W praktyce nie jest to takie łatwe, gdy w bilansie krajowego rynku uwzględnimy duży eksport paliw z Polski do Ukrainy. Po uwzględnieniu infrastrukturalnych ograniczeń (w tym wąskich gardel kolejowych), tylko połowę brakującego wolumenu można realnie sprowadzić drogą morską. Reszta jest sprowadzana koleją lub cysternami kołowymi.

Warto zwrócić uwagę, że Polska ma dość rozbudowaną sieć rurociągów przesyłowych ropy oraz gotowych produktów o łącznej długości blisko 2,5 tysiąca km. Dla bezpieczeństwa sektora paliwowego kluczowa

POLSKA MA DOŚĆ ROZBUDOWANĄ SIEĆ RUROCIĄGÓW PRZESYŁOWYCH ROPY ORAZ GOTOWYCH PRODUKTÓW O ŁĄCZNEJ DŁUGOŚCI BLISKO 2,5 TYSIĄCA KM

okazała się jednak rozbudowa pojemności magazynowych w ciągu ostatnich lat. Szczególną uwagę warto zwrócić na realizowany od czterech lat program „Megainwestycje PERN”, dotyczący magazynów o pojemności aż 830 tys. m³.

Jeżeli Polska ma pełnić rolę hubu paliwowego i w dalszym ciągu wspierać aktywnie Ukrainę, to wskazana jest dalsza rozbudowa pojemności magazynowych dla paliw gotowych i inwestycje w połączenia kolejowe.

Warto rozważyć powrót do pomysłu budowy rurociągu Odessa-Brody-Gdańsk. Zniszczenie ukraińskich rafinerii przez agresora w pierwszych dniach wojny sprawia, że poza ropociągami można również zbudować rurociąg paliwowy oraz bazy paliw we wschodniej Polsce na potrzeby ukraińskiego rynku. Tu dużo zależy od decyzji politycznych. Podstawowym problemem jest jednak czas oraz źródła finansowania tych inwestycji. Ropociągów, rurociągów produktowych ani baz paliw nie można wybudować na zawołanie. To inwestycje wymagające wielu lat.

WNIOSKI:

W Polsce, UE i na całym świecie ropa naftowa odgrywa obecnie kluczową rolę jako najważniejsze źródło energii pierwotnej wykorzystywanej do napędzania transportu. Jest to czynnik umożliwiający rozwój gospodarczy. Relatywnie niedrogie paliwa i ich niezawodne dostawy są niezbędnymi elementami wizji przyszłości. Płynne węglowodory są produktami o unikalnej gęstości energii, są łatwe i bezpieczne w magazynowaniu, transporcie oraz wykorzystaniu. Wydaje się, że w krótkiej perspektywie nie ma jednej technologii, która, zwłaszcza w warunkach polskich, mogłaby zastąpić paliwa otrzymane w procesie przetwarzania ropy. Mimo tego udział paliw alternatywnych (w tym energii elektrycznej) powinien wzrastać. Trudno będzie jednak zastąpić olej napędowy wykorzystywany w transporcie morskim, lotnictwie i pojazdach ciężkich.

Ostatnie lata obfitowały w wyzwania, z których branża paliwowa wychodziła obronną ręką. Pozwala to wyciągnąć pozytywne wnioski o poprawności działających procesów i sprawności wdrożonych mechanizmów zabezpieczających stabilność rynku. Doświadczenia ostatniego roku potwierdziły zasadność każdej złotówki zainwestowanej w infrastrukturę paliwową oraz racjonalność decyzji o dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia. Orientacja branży na bezpieczeństwo energetyczne kraju poskutkowała minimalnym wpływem skutków wojny u naszego wschodniego sąsiada na polskiego konsumenta.

Strategicznym celem Polski nadal powinna być dywersyfikacja źródeł zaopatrzenia w surowce energetyczne oraz technologie produkcji, przetwarzania, magazynowania energii, by uzyskać niezależność od jakiegokolwiek jednego źródła oraz zachować

elastyczność technologiczną. W ciągu minionych ponad 20 lat podjęto wiele działań, aby temu sprostać. Rosja od kilkunastu lat dążyła do takiego uzależnienia Europy Zachodniej od swoich surowców energetycznych, by uzyskać realną możliwość wpływu na politykę unijną. Planu tego na szczęście nie udało się do końca zrealizować, m.in. dlatego, że czas paliw kopalnych może skończyć się szybciej niż przewidywano. Walka o bezpieczeństwo energetyczne ciągle trwa i wymaga wiele pracy, żeby skutecznie zerwać zależność od gospodarki rosyjskiej, zwłaszcza od dostaw surowców energetycznych.

Najbliższych kilka lat będzie bardzo trudne dla wielu państw członkowskich Unii Europejskiej, w tym także Polski. Geny ogrzewania, energii elektrycznej oraz paliw transportowych będą znacząco wyższe niż przed rokiem. Droga energia wymusi pewne zmiany w zachowaniu konsumentów, a tym samym w średniej perspektywie czasowej może przyczynić się do przyspieszenia transformacji energetycznej. Najboleśniej odczują to najubożsi, a presja społeczna zapewne wymusi na rządzących mechanizmy rekompensujące czy też ograniczające skalę ubóstwa energetycznego.

Strategicznym wyzwaniem stojącym przed Polską będzie osiągnięcie wysokiego stopnia dywersyfikacji surowców energetycznych, w tym także ropy naftowej, która jeszcze przez długie lata będzie odgrywała istotną rolę, jako surowiec wykorzystywany do produkcji paliw. Docelowo sektor transportu będzie w dużej mierze napędzany energią elektryczną z rozproszonych OZE (powiązanych z różnymi formami magazynowania energii), uzupełnianych systemowo przez siłownie jądrowe. Zmiany takie zajmą jednak raczej kilka dekad.

DZIAŁALNOŚĆ FIRM CZŁONKOWSKICH POLSKIEJ ORGANIZACJI PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO (POPiHN) W OBSZARZE DETALICZNEJ SPRZEDAŻY PALIW W 2022 R.

Działalność handlowa w obszarze detalicznym przedsiębiorstw zrzeszonych w POPiHN stanowi podstawę do systematycznej analizy rynku paliw w Polsce. Organizacja wykorzystuje w tym celu dane uzyskane od firm członkowskich oraz informacje z innych źródeł – w tym z Ministerstwa Finansów i administracji celnej – o pozostałej części rynku dotyczącej sprzedaży dla ostatecznych odbiorców. Pozwala to na coroczne określenie zmian i trendów zachodzących w segmencie hurtowej i detalicznej sprzedaży paliw płynnych. Reprezentatywność próby, na podstawie której oceniane są zmiany zachodzące na rynku detalicznym, zwiększa się wraz z przyłączaniem do organizacji nowych firm członkowskich oraz z rozbudową sieci stacji paliwowych administrowanych przez te firmy. W 2022 r. liczba takich obiektów wzrosła do 4488. Uwzględniono w tej liczbie stacje partnerskie Slovnaft. Stacje firmy LOTOS Paliwa, wydzielonej z Grupy LOTOS – przejęte w końcówce roku przez firmę MOL – również zostały potraktowane jako stacje firmy z grona POPiHN. W sumie stanowiły one na koniec omawianego roku 57% wszystkich stacji paliwowych działających w Polsce – ogólnodostępnych i sprzedających co najmniej 2 rodzaje paliw (benzyny silnikowe oraz olej napędowy). Spółki z grupy POPiHN zyskały tym samym 1 punkt procentowy w całkowitej strukturze rynku stacji paliw w kraju.

Dla oszacowania zbliżonej do rzeczywistej liczby punktów sprzedaży, wykorzystano informacje dostarczone przez spółki członkowskie POPiHN i aktualizowaną na bieżąco bazę infrastruktury paliw płynnych prowadzoną przez Urząd Regulacji Energetyki. Zwykle trendy obserwowane u największych operatorów rynku stacji paliw przenoszone są na obiekty pozostałych operatorów rynkowych i na tej podstawie można prześledzić zmiany dla

całego rynku sprzedaży detalicznej sektora. Założono, że pewne niewielkie różnice występują w politykach sprzedażowych poszczególnych operatorów, ale generalne trendy są raczej zgodne, niezależnie od wielkości sieci detalicznej. Mniejsze sieci stacji paliw, czy też nawet pojedynczy operatorzy, chcąc utrzymać się na rynku i konkurować z największymi muszą podążać za zmianami narzucanymi przez tych ostatnich. W formule przyjętej do analizy – stacje ogólnodostępne i sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy – funkcjonowało w Polsce na koniec 2022 r. prawie 7,9 tys. stacji paliw. Oprócz tego segmentu działają też stacje, które sprzedają np. tylko autogaz albo tylko olej napędowy, ale tych nie brano pod uwagę w analizie, choć lokalnie mogą one oddziaływać na rynek.

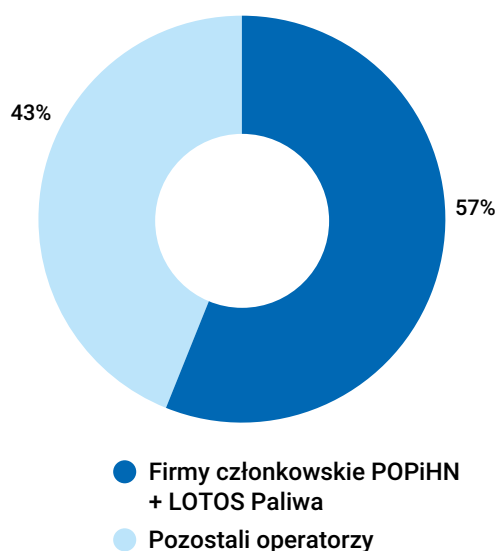
Próba wybrana do analizy obejmuje 57% krajowego rynku stacji. Pozostałe obiekty funkcjonujące na rynku polskim należą do operatorów niezrzeszonych w POPiHN. Uzyskanie od nich jakichkolwiek informacji o wynikach rynkowych jest dość trudne, a często niemożliwe. Ocena całego rynku jest więc szacunkiem dokonany przez przeniesienie wyników i doświadczeń największych operatorów na pozostałą część rynku i bardziej odzwierciedla trendy niż rzeczywiste działania mniejszych operatorów, szczególnie tych, którzy nie są powiązani w alianse czy grupy zakupowe.

Firmy członkowskie POPiHN (z wyłączeniem stacji partnerskich SLOVNAFT PARTNER) zbyły w kraju w 2022 r. poprzez swoje sieci stacji paliw około 74% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych, około 54% oleju napędowego oraz 42% autogazu. To o 1 punkt procentowy więcej niż w 2021 r. w przypadku benzyn silnikowych, o 3 punkty procentowe więcej paliwa do silników wysokoprężnych oraz o 2 punkty procentowe mniej dla autogazu. Takie poziomy udziałów pozwalają na pokazanie zasadniczych trendów i zmian zachodzących na całym rynku detalicznej sprzedaży paliw oraz działalności pozapaliwowej realizowanej w obiektach obsługujących kierowców i podróżnych. Ta działalność, to coraz bardziej znacząca dla operatorów sprzedaż w sklepach umiejscowionych na stacjach paliw. To również różnego rodzaju usługi dodatkowe, jak: mała i duża gastronomia, wypoczynek w trakcie podróży, ładowanie pojazdów elektrycznych, usługi finansowe, podstawowe czynności związane z utrzymaniem i serwisowaniem pojazdów samochodowych. Standardy sprzedaży i obsługi oraz zakres usług dodatkowych wprowadzanych przez liderów rynku z czasem powielają inne firmy z sektora. Dla operatorów niezrzeszonych w dużych sieciach koncernowych ceniona jest pewnego rodzaju niezależność w zakresie źródeł zakupów, formy obsługi i dostosowania do oczekiwań lokalnych klientów. Dla franczyzobiorców takie rozluźnienie zasad jest trudniejsze, a często wręcz wykluczone.

Najistotniejsze zmiany zaobserwowane w 2022 r. na rynku detalicznej sprzedaży paliw i w działalności stacji w sieciach firm członkowskich POPiHN pokazuje rys. 2. W stosunku do poprzedniego roku sprzedaż paliw standardowych wykazała istotnąwyżkę.

RYS. 1 RYNEK STACJI PALIW W POLSCE [%]

Źródło: dane URE i własne POPiHN



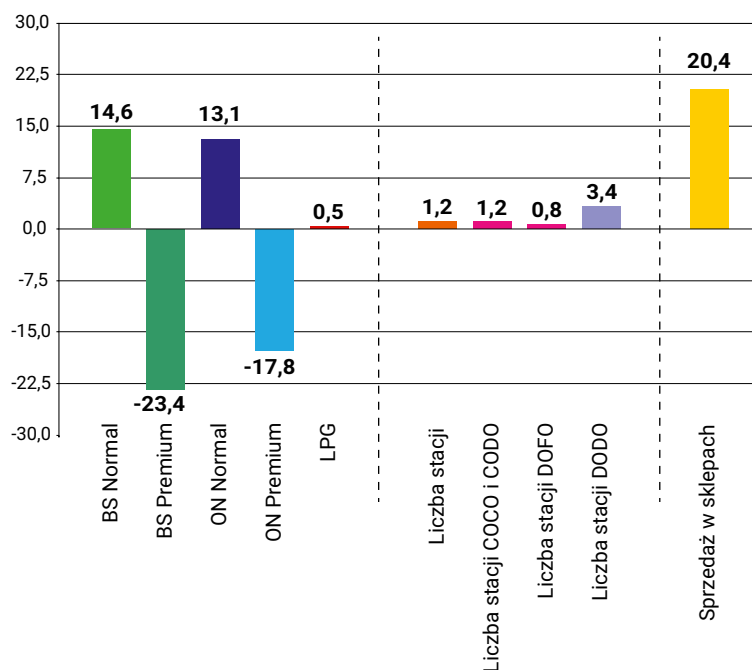
Odwrotnie do wielkości obrotu paliwami typu premium, dla których wysokość cen była znaczącym hamulcem przy zakupach, powodując mocno ujemne wyniki sprzedaży. Dla firm członkowskich POPIHN wyniki sprzedaży autogazu przyrosły nieznacznie. Dla firm niezależnych ten rynek zwiększył się dużo bardziej z wykorzystaniem niższych cen i mniejszej marży na jego sprzedaży. Kontynuowano przebudowę rynku pod kątem właścicielskim w obszarze stacji, choć w znacznie mniejszym stopniu niż przed rokiem, kiedy liczba stacji pobierających franczyzę o wiele bardziej wzrosła. Jednak i tak przybyło stacji pod znakami firmowymi spółek członkowskich POPIHN. Firmy te rozbudowywały formułę franczyzy (DOFO), ale powiększono też liczbę stacji własnych, często zupełnie nowych i w nowych lokalizacjach. Tym samym, trwała konsolidacja rynku wokół największych operatorów. Podobne zależności notowano też w segmencie niezależnych operatorów stacji wokół jego największych przedstawicieli.

Nadal rozwijał się segment sklepów przy stacjach paliw. Wzrosła liczba dostępnych obiektów oraz ich obroty. W ofercie pojawiał się coraz większy asortyment towarów FMCG i tych najbardziej potrzebnych kierowcom i innym klientom w codziennych zakupach. Rozbudowywano segment gastronomiczny, który wracał do normalnej działalności po okresie ograniczeń pandemicznych z coraz bardziej atrakcyjną ofertą. Realizowane inwestycje mają za zadanie zapewnić utrzymanie stacji paliw i godziwe zarobki dla pracowników w przyszłości, kiedy sprzedaż paliw będzie coraz bardziej ograniczana na skutek prowadzonej transformacji energetycznej i zastępowania paliw tradycyjnych alternatywnymi.

Mimo znacznej redukcji spowodowanej cenami, to jednak największe koncerty paliwowe były liderem sprzedaży paliw premium. Posiadały zarówno prawo do ich nazwy, jak i do składu chemicznego. Taką działalność prowadzi też część operatorów niezależnych, sprzedając benzyny wysokooktanowe oraz przygotowując własne gatunki oleju napędowego o wyższych parametrach eksploatacyjnych. W 2022 r. dynamika sprzedaży benzyn silnikowych typu premium w stacjach firm członkowskich POPIHN spadła znacznie bardziej niż dynamika sprzedaży paliwa do silników wysokoprężnych. Jak wspomniano wcześniej, sprzedaż paliw uszlachetnionych nie sprzyjały duże różnice cen pomiędzy typem standardowym i premium. W przypadku diesla spadek łagodził efekt sprzedaży paliw typowo zimowych ze specjalną formułą chemiczną ułatwiającą rozruch przy niskich temperaturach. Średniorocznie, paliwa te były droższe od standardowych o 25 – 35 gr/l, ale już wysokość cen paliw standardowych była wystarczającym elementem zniechęcającym do zakupu typu premium. Udział gatunku premium w całości sprzedaży benzyn silnikowych firm członkowskich POPIHN wyniósł około 7%, a w całości rynku krajowego benzyn był na poziomie 5%. Dla oleju napędowego te wyniki wyniosły około 11% w rynku sprzedaży firm POPIHN i 5% w całości rynku krajowego. W stosunku do roku poprzedniego, dla firm członkowskich POPIHN, sprzedaż tych paliw – łącznie BS i ON – zmniejszyła się o około 344 tys. m³ przy łącznej ich sprzedaży na poziomie około 1,5 mln m³. Mimo rosnących cen, jest jednak grupa kierowców, którzy, doceniając aspekty eksploatacyjne uszlachetnionych paliw, są skłonni je kupować nawet kosztem

RYS. 2 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, LICZBA STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻ W SKLEPACH NA STACJACH DLA FIRM POPIHN W 2022 R. W STOSUNKU DO 2021 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN



większych wydatków niż w przypadku zakupu tej samej ilości paliwa standardowego.

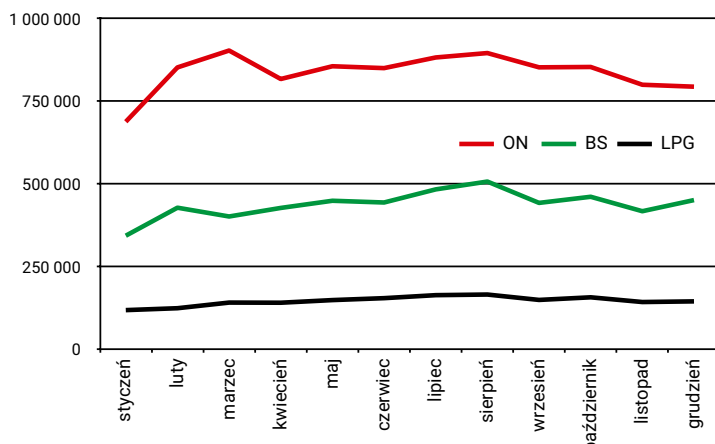
Prognozy POPIHN na 2022 r. zakładały wzrost sprzedaży standardowej benzyny 95 i podstawowego oleju napędowego. Dla całego roku wyniki okazały się słuszne, aczkolwiek warto zaznaczyć, że wynik ostateczny został osiągnięty dzięki dodatniemu wynikowi w miesiącach z I połowy roku i w samej końcówce roku. W 2022 r. na stacjach firm członkowskich organizacji sprzedano więcej paliw standardowych niż rok wcześniej. Podobny trend zanotowano też na pozostałych stacjach w kraju. Dla firm zrzeszonych w POPIHN odnotowano prawie 15. procentowy wzrost wolumenu sprzedaży podstawowych benzyn silnikowych i lekko ponad 13. procentowe zwiększenie sprzedaży standardowego oleju napędowego. Dla paliw premium spadki ilościowe wyniosły: dla benzyn silnikowych ponad 23% i dla oleju napędowego prawie 18%. Sprzedaż autogazu dla firm POPIHN wzrosła jedynie o 0,5%.

W 2022 r. firmy członkowskie POPIHN rozbudowywały swoje sieci stacji paliw głównie poprzez segment COCO + CODO oraz przez stacje patronackie DODO (które przez niektóre firmy również są traktowane jako stacje franczyzowe). W przeobrażeniach całego rynku stacji paliw dominowała jednak franczyza. Obiekty budowane od podstaw zwiększyły liczbę stacji działających w formule COCO i CODO w sieciach koncernowych i sieciach operatorów niezależnych.

Zwiększona liczba stacji paliw firm członkowskich POPIHN wpłynęła na powiększenie liczby posiadanych sklepów działających w ramach tych stacji o około 2,5%. Wzrostowi liczby placówek towarzyszyła też wyższa sprzedaż w tych obiektach. Podniesienie skali obrotów dotyczyło łącznej liczby sklepów, jak również statystycznego pojedynczego sklepu.

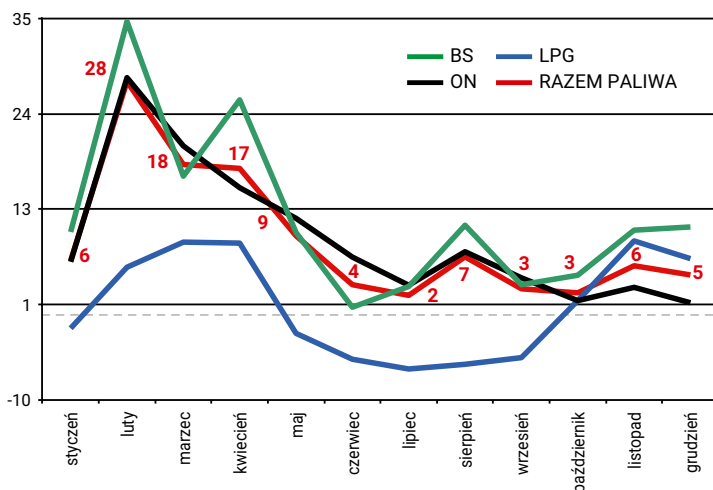
RYS. 3 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W 2022 R. [M³]

Źródło: dane własne POPIHN



RYS. 4 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W 2022 R. [M-C/M-C W %]

Źródło: dane własne POPIHN



Sprzedaż sumaryczna w segmencie obrotu sklepów na stacjach paliw firm POPIHN wzrosła o ponad 20%, a pojedynczy sklep średnio podniósł obroty o około 16,5%. Wyższe przychody były skutkiem głównie wzrostu cen oferowanych artykułów, ale też rozbudowy asortymentu i większym zainteresowaniem usługami gastronomicznymi. Skuteczność działania sklepu zależy w dużej mierze od częstotliwości odwiedzin stacji paliw z powodu tankowania pojazdu. Taka aktywność w 2022 r., w stosunku do roku poprzedniego, wzrosła.

Rys. 3 przedstawia sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPIHN w układzie miesięcznym. Wyraźnie widać okresowość wzrostów sprzedaży. Ponadto, była ona wyższa niż w poszczególnych miesiącach 2021 r. Największą dodatnią dynamikę notowano w lutym, marcu i kwietniu, a następnie w sierpniu i listopadzie. Najmniejsza była w lipcu i czerwcu, gdyż i baza z poprzedniego roku w tych miesiącach była najwyższa. Rynek podobnie zachowywał się w przypadku oleju napędowego i benzyn silnikowych. Sprzedaż autogazu rosła systematycznie do sierpnia. Potem trend uległ odwróceniu z lekką stabilizacją w końcówce roku.

W 2022 r. największą dynamikę wzrostu sprzedaży, w stosunku do roku poprzedniego, zanotowały stacje firm członkowskich POPIHN działające w formule COCO+CODO. Dla trzech gatunków paliw (benzyny, oleju napędowego i autogazu) było to 10%. Dla stacji DOFO ten wzrost wyniósł 4%, a dla DODO 7%. W roku poprzednim pod względem wzrostu wolumenu sprzedaży dominowały stacje DOFO. Pewien wpływ na taki wynik miał większy przyrost liczby stacji własnych niż stacji w pozostałych grupach, a także oferowane głównie przez stacje własne okresowe bonusy cenowe. Podobne relacje wzrostowe, jak dla wszystkich gatunków paliw łącznie, obserwowano dla poszczególnych gatunków paliw. Również w takim podziale największe przyrosty notowano dla stacji własnych.

Średnioroczne marże osiągane z samej tylko detalicznej sprzedaży paliw (liczone łącznie dla wszystkich firm członkowskich POPIHN) były na niższym poziomie niż w roku poprzednim. Zwiększenie obrotu paliwowego tylko w niewielkim stopniu wpływało na rekompensatę tych spadków. Sytuacja ta odbiła się na wielkości dochodów wypracowanych przez operatorów stacji – nawet mimo dobrych zysków na sprzedaży paliw w ostatnich miesiącach roku. To wymuszało intensyfikowanie działalności pozapaliwowej w obiektach. Była ona skierowana do kierowców i podróżnych oraz coraz częściej do osób niezwiązanych z motoryzacją (szczególnie w miastach). Wpływ na poziom marż miały częste zmiany cen zaopatrzeniowych. W celu utrzymania klientów musiały one być rekompensowane niższymi marżami. Sklep i usługi gastronomiczne na stacji już od wielu lat są głównymi elementami wypracowywania zysków z działalności całego obiektu.

Dynamikę zbytu paliw na stacjach firm członkowskich POPIHN w poszczególnych miesiącach 2022 r. przedstawiono na wykresie (rys. 4).

Najwyższą dynamikę sprzedaży paliw spółek członkowskich POPIHN odnotowano w lutym 2022 r. Było to następstwem masowych zakupów po inwazji Rosji na Ukrainę. Rynek polski zareagował lekką paniką, którą udało się szybko opanować, ale wzmożona sprzedaż, w stosunku do tych samych miesięcy 2021 r., utrzymała się również w marcu i kwietniu. W następnych miesiącach dynamika była już jednocyfrowa, ale cały czas pozostawała na dodatnim poziomie. Dobry wynik zanotowano też w sierpniu – tradycyjnym miesiącu wyjazdów wakacyjnych. Końcówka roku to znów znaczne przyrosty popytu, spowodowane w znacznym stopniu zakupami na zapas przed spodziewanymi podwyżkami cen po zniesieniu tarcz antyinflacyjnych.

Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na wszystkich stacjach firm członkowskich POPIHN wyniósł 8,4%, a więc o prawie 0,5 punktu procentowego więcej niż w roku poprzednim. Benzyn silnikowych sprzedano łącznie o 11% więcej niż w roku poprzednim (taki sam wzrost, jak w 2021 r.), oleju napędowego o 9% (o 2 punkty procentowe więcej niż w roku poprzednim) i autogazu o 1% (o 1 punkt procentowy mniej niż przed rokiem).

Analiza danych dotyczących dynamiki handlu paliwami silnikowymi realizowanego przez spółki członkowskie organizacji oraz wyników łącznej oficjalnej konsumpcji tych paliw dokonywanej przez wszystkie podmioty w kraju wskazuje, że wyniki dla firm POPIHN są dla benzyn silnikowych i oleju napędowego znacznie wyższe niż u pozostałych operatorów detalicznych.

Dla autogazu wynik jest odwrotny. Tę paliwa więcej sprzedały firmy spoza POPiHN. Do takiego wyniku znacznie przyczyniło się okresowe obniżenie cen paliw poprzez udostępnienie przez największych operatorów rynkowych możliwości skorzystania z bonów paliwowych obniżających cenę paliwa.

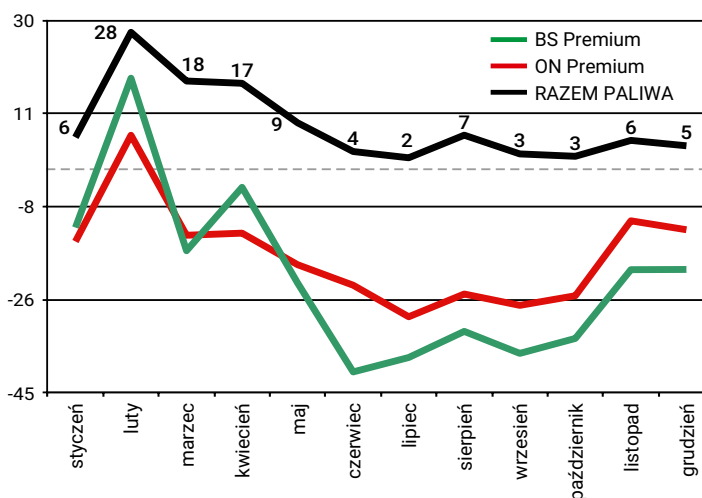
Jak już wspomniano wcześniej, w 2022 r. sprzedaż paliwa premium osiągnęła znacznie gorsze wyniki niż przed rokiem. Zakup tych paliw przez kierowców jest mocno określany przez poziom ich cen, a te w ubiegłym roku były na rekordowo wysokich poziomach. Spadek zakupów w segmencie benzyn wyniósł 23,4%, a w części oleju napędowego 17,8%. Zakupy w tym segmencie, w stosunku do roku poprzedniego, zostały zastąpione zakupami paliw standardowych.

Tendencje zakupowe obserwowane jeszcze przed pandemią przy tamtych poziomach cen wskazywały, że na rynku zakupu nowych i używanych samochodów dynamika wzrostu rynku paliw uszlachetnionych powinna corocznie przyspieszać. Niestety, najpierw pandemia, potem duży wzrost zapotrzebowania na paliwa przez gospodarkę wychodzące z epidemii, a ostatecznie wybuch wojny w Ukrainie wszystko zmieniły. Ceny paliw poszybowały do nowych rekordów, a to musiało się przełożyć na popyt na paliwa premium, które z reguły są sporo droższe. Nadziei na odbudowę tego rynku można upatrywać jedynie wtedy, kiedy do Polski powrócą ostre zimy lub do obrotu zostanie wprowadzone paliwo w standardzie E10 ze zwiększoną zawartością alkoholu w paliwie standardowym. Na odbicie tego rynku paliw można mieć też nadzieję w sytuacji, gdy ceny znacząco spadną, ale tego światła w tunelu na razie nie widać.

W Polsce na koniec 2022 r. – według informacji uzyskanych z firm członkowskich POPiHN oraz z oficjalnej bazy logistyki paliwowej URE – działało około

RYS. 5 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIW PREMIUM W 2022 R. [M-C/M-C W %]

Źródło: dane własne POPiHN



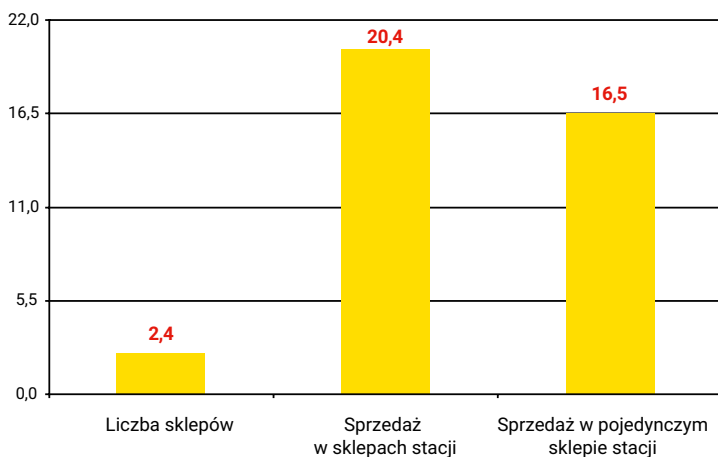
7,9 tys. stacji paliw ogólnodostępnych i sprzedających co najmniej 2 gatunki paliw (BS, ON). Logo firm członkowskich organizacji uwzględnionych w tej analizie (z wyłączeniem stacji partnerskich Slovnaft – bo z tej sieci POPiHN nie posiada danych sprzedażowych) było umieszczone na 4401 obiektach, z czego 4317 prowadziło na koniec roku sprzedaż paliw. Pozostała część była w trakcie remontów lub modernizacji. Liczba stacji aktywnych zwiększyła się zatem, w porównaniu do grudnia 2021 r., o 1,2%. Ten przyrost to skutek nowych inwestycji, uruchomienia części stacji po okresie



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

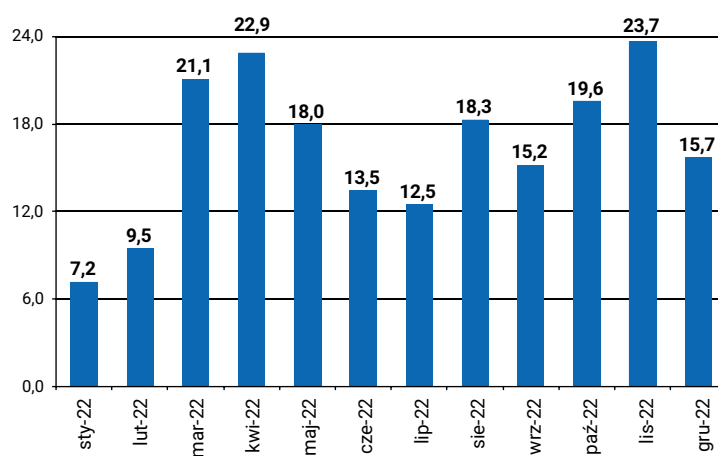
RYS. 6 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W 2022 R. W STOSUNKU DO ROKU 2021 [%]

Źródło: dane własne POPIHN



RYS. 7 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W STATYSTYCZNYM SKLEPIE STACJI PALIW FIRM POPIHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2022 R. W STOSUNKU DO 2021 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN



WRAZ Z ROZWOJEM SIECI STACJI PALIW NALEŻĄCYCH DO FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN POSTĘPOWAŁ WZROST LICZBY SKLEPÓW DZIAŁAJĄCYCH NA TYCH OBIEKTACH

modernizacji i przejęcia części stacji od sektora niezależnego. W grupie trwały prace nad optymalizacją lokalizacji stacji i nową polityką sprzedażową uwzględniającą już pojawienie się na rynku nowego operatora, jakim będzie węgierski MOL przejmujący większą część stacji należących poprzednio do Grupy LOTOS. Rezultatem zmian był w grupie POPIHN (z uwzględnieniem jeszcze stacji należących do LOTOS Paliwa) wzrost liczby stacji własnych działających w formule COCO+CODO o 1,2% do 2959 i stacji działających w ramach franczyzy DOFO o 0,8% do 1058. Format DODO wzrósł o 3,4% do 300 obiektów (o 10).

Wraz ze wzrostem liczby sklepów rosły też ich obroty. Na koniec 2022 r. POPIHN dysponował wiedzą o działalności sklepów skojarzonych ze stacjami firm członkowskich organizacji w liczbie 3275 (o 100 więcej niż w 2021 r.), a z tej liczby 3206 (o 76 więcej niż w 2021 r.) prowadziło działalność handlową na koniec roku. Z liczbą sklepów rosły 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 paliw i artykułów do sklepu. Ścisłe i jednolite zasady sprzedaży dotyczą stacji COCO+CODO i tylko pewnej części stacji franczyzowych. Wobec tego, franczyzodawcy, a w następnej kolejności sprawozdawczość POPIHN, nie mają pełnych danych o sprzedaży sklepowej w obiektach innych niż stacje własne. Do analiz sprzedażowych użyto zatem tylko informacji z tych sklepów, do obrotów których firmy mają dostęp i które były aktywne na koniec 2022 r. Sprzedaż tej grupy placówek handlowych wzrosła łącznie o 20,4% i wyniosła około 7,8 mld zł. W odniesieniu do 12 miesięcy 2021 r. był to wzrost o około 1,3 mld zł. Obroty pojedynczego statystycznego sklepu powiększyły się o 16,5% i kształtowały się średnio na poziomie około 2,5 mln zł. (o około 0,4 mln zł więcej niż w 2021 r.).

Wzrosty były skutkiem zwiększenia obrotów, wzrostu cen i częstszych wizyt klientów na stacjach paliw – również tych, którzy w ubiegłym roku zakupili nowe lub używane pojazdy. Istotnym elementem zwiększenia ruchu na stacjach był fakt, że w kraju pojawił się na stałe około 1 mln samochodów na ukraińskich tablicach rejestracyjnych, a także spora część pojazdów, które z takimi samymi tablicami pojawiały się w kraju okresowo. Sporo gotówki zostawili też klienci z ościennych krajów Unii Europejskiej, którzy w ramach turystyki paliwowej przyjeżdżali do Polski zatankować swoje pojazdy z uwagi na niższe ceny niż w ich państwach. Przy okazji realizowali zakupy w sklepach na stacjach paliw i często korzystali z małej gastronomii. W zdecydowanej większości stacje i zlokalizowane na nich sklepy działały bez przerw w reżimie 24. godzinnym, pozwalając na realizowanie najpotrzebniejszych zakupów również wtedy, kiedy inne placówki handlowe pozostawały zamknięte. Klient przywiązuje się do miejsc, gdzie otrzymuje to, na czym mu najbardziej zależy – bezpieczeństwo, szybkość i kompleksowość obsługi.

Wykres 7 obrazuje sprzedaż sklepów na stacjach paliw w poszczególnych miesiącach roku w porównaniu do analogicznych miesięcy 2021 r. Wyraźnie widać wzrost sprzedaży w okresach zwiększonego wykupu paliw związanego z wybuchem wojny w Ukrainie

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

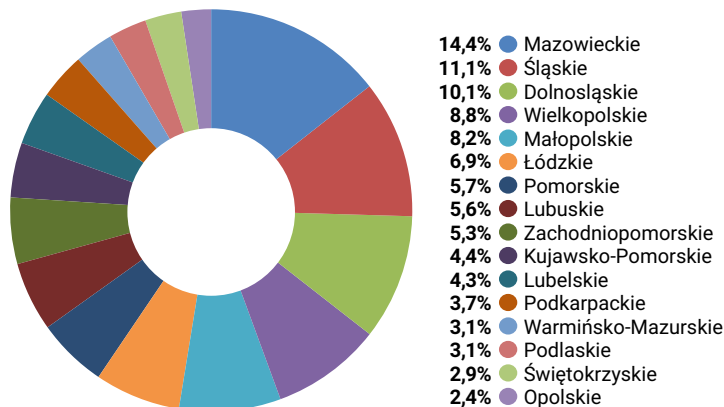


i z zapowiedzią wycofania tarcz antyinflacyjnych. We wszystkich miesiącach 2022 r. sprzedaż sklepowa była znacznie wyższa niż w tych samych miesiącach roku poprzedniego. W odróżnieniu od 2021 r. również w miesiącach wakacyjnych dynamika sprzedaży była znacznie wyższa od ubiegłorocznej.

Ze względu na konieczność obsługi zwiększonego ruchu przy granicy wschodniej, a także okresowe występowanie znaczącej turystyki paliwowej przy zachodniej i południowej granicy kraju, zmieniła się nieco geograficzna mapa sprzedaży paliw silnikowych w Polsce. Zyskały takie województwa jak małopolskie, lubelskie, zachodniopomorskie, lubuskie, czy dolnośląskie. Informacje do tego zestawienia pochodzą od firm członkowskich POPiHN, ale można je z dużym prawdopodobieństwem przenieść na całą sprzedaż detaliczną realizowaną przez wszystkich operatorów stacji paliw w Polsce. Tradycyjnie, najwięcej paliw samochodowych sprzedano w województwie mazowieckim, a najmniejszy popyt notowano w województwie opolskim. Nadal sprzedaż w 5 województwach wciąż przekracza wielkość sprzedaży w pozostałych 11. Stacje firm członkowskich POPiHN w województwie mazowieckim, gdzie sprzedaż była największa, sprzedały 2,5 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. Wielkość spadku tej sprzedaży obrazuje województwo mazowieckie, gdzie ulokowano 223 tys. m³ benzyny i oleju napędowego premium i było to o prawie 60 tys. m³ mniej niż w roku poprzednim. Z kolei skalę zmian sprzedaży paliw ogółem – na skutek wydarzeń opisanych powyżej – obrazują przykłady województw: lubuskiego (+20%), podkarpackiego i podlaskiego (po +15%), lubelskiego (+13%), czy zachodniopomorskiego

RYS. 8 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPiHN W POLSCE W 2022 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN



(+12%) gdzie sprzedaż rosła znacząco. W tym samym czasie w mazowieckim wzrost wyniósł jedynie 7%, a dla całego kraju było to 8%.

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

PODSUMOWANIE KRAJOWEGO RYNKU PALIW PŁYNNYCH W 2022 R.

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

Rafinerie krajowe przerobiły ropy naftowej w 2022 r. o 8% więcej niż w 2021 r. Przetworzono prawie 27 mln ton – o ponad 2 mln ton przekraczając wynik z roku poprzedniego. Niemal całą produkcję rafineryjną kierowano na rynek krajowy, ale – jak w latach poprzednich – nie wystarczało to jednak na pokrycie popytu, dlatego konieczny był import uzupełniający. Bardziej zdecydowanie niż w latach poprzednich kontynuowano dywersyfikację zakupów ropy do rafinerii krajowych pod względem kierunków dostaw, jak i gatunków wykorzystywanego do przerobu surowca. Dobitnie przyczyniły się do tego sankcje nałożone na ropę rosyjską po wybuchu wojny w Ukrainie. Wysoki popyt na paliwa gotowe przyczynił się do wypracowania marży rafineryjnych przekraczających wymiar ubiegłoroczny. Postępująca systematycznie dywersyfikacja zakupów ropy wzmocniła jeszcze bardziej niż w latach poprzednich rolę Naftoportu w zaopatrzeniu kraju w surowiec. Dostawy z morza stały się głównym źródłem zaopatrzenia krajowych instalacji rafineryjnych. Pod względem wysokości przerobu drugie półrocze było lepsze od pierwszych 6 miesięcy 2022 r. Krajowe rafinerie przetworzyły w II półroczu o ponad 1 mln ton ropy więcej niż przez pierwszych 6 miesięcy roku.

W II połowie roku doszło do połączenia PKN ORLEN z Grupą LOTOS, a udziałowcem w byłej już Rafinerii Gdańskiej stał się koncern Aramco Fuels Poland.

Ropę dla krajowych rafinerii kupowano głównie z kierunku wschodniego. W miarę upływu czasu dostawy te malały. W trakcie roku na coraz bardziej znaczącego dostawcę wybiła się Arabia Saudyjska, a w IV kwartale stała się już miejscem skąd kupowano najwięcej surowca. Uzupełniająco surowiec pochodził głównie z Norwegii,

Wielkiej Brytanii, USA i Kazachstanu. Mniejsze ilości kupiono również w Nigerii i Gujanie. Udział ropy REBCO w zaopatrzeniu kraju wyniósł 42% przy 61% w 2021 r. W bilansie dostaw ropy do kraju, wraz z dywersyfikacją dostaw, malała rola rurociągu „Przyjaźń”. Zwiększyły się natomiast dostawy drogą morską i wykorzystanie zbiorników magazynowych PERN na wybrzeżu. Uzupełnieniem dostaw zagranicznych było też wykorzystanie do przerobu ropy, pochodzącej z wydobycia krajowego (Petrobaltic, PGNiG). Jej ilość wciąż pozostawała na niskim poziomie. Zmiana gatunków przerabianej ropy wymusiła dostosowanie technologiczne rafinerii do gatunków innych niż REBCO.

Ropa inna niż REBCO stanowiła w strukturze przerobu coraz większy procent. W I półroczu było to 45%, po 3 kwartałach już 50%, a w całym 2022 r. 58%. **W samym IV kwartale 2022 r. gatunek REBCO stanowił już tylko 22% przerabianej w kraju ropy.** Po wprowadzeniu sankcji na dostawy ropy rosyjskiej tankowcami, takie dostawy do polskich portów ustały.

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 2022 r. zaimportowano 11,5 mln ton ropy REBCO i było to około 3,5 mln ton mniej niż w roku poprzednim. Około 10 mln ton (w przybliżeniu 1 mln ton więcej niż rok wcześniej) przetransportowano wschodnim odcinkiem rurociągu „Przyjaźń” należącym do PERN S.A. Pozostałe gatunki ropy dotarły do krajowych rafinerii z wykorzystaniem instalacji portowych w Gdańsku, a w przypadku ropy wydobywanej wewnątrz kraju – przy udziale transportu kolejowego.

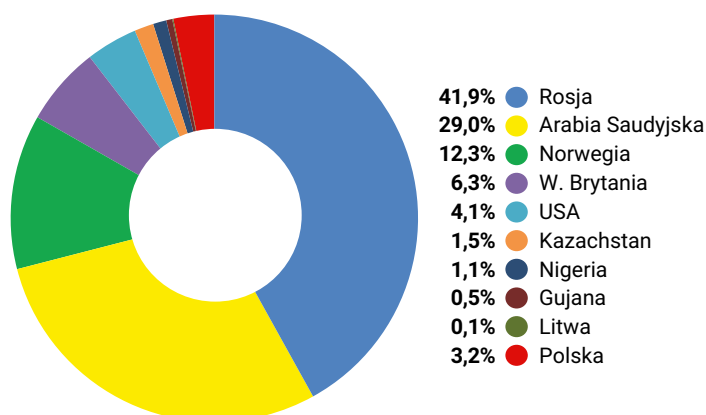
RYS. 9 PRZERÓB ROPY – DANE ZA LATA 2021-2022 [w mln ton]

Źródło: dane własne POPIHN

	ROK 2021	ROK 2022	Wskaźnik 2021=100
OGÓLEM	24,8	26,9	108

RYS. 10 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2022 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN



W SAMYM IV KWARTALE 2022 R. GATUNEK REBCO STANOWIŁ JUŻ TYLKO 22% PRZERABIANEJ W KRAJU ROPY

Fot.: SLOVNAFT POLSKA S.A. – MOL GROUP



PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH

Produkcja paliw płynnych w 2022 r. – benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu Jet oraz oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) wyniosła 28,5 mln m³ (rys. 11). Jest to wynik uwzględniający produkcję rafineryjną oraz blendowanie paliw, które w polskich warunkach również jest traktowane jako produkcja. Wzrost w stosunku do roku poprzedniego wyniósł 5%, co przełożyło się na wolumen wielkości 1,3 mln m³. Nadwyżka wynikała głównie ze zwiększenia wytwarzania oleju napędowego, paliwa lotniczego Jet oraz benzyn silnikowych.

Zdecydowana większość produkcji przeznaczona była na zaspokojenie rynku wewnętrznego. Jednak spore ilości oleju napędowego oraz benzyn silnikowych kierowano też na eksport, głównie do Ukrainy. Popyt krajowy wymagał większych ilości paliw niż mogły dostarczyć krajowe rafinerie i tę różnicę zaspokajały dostawy spoza Polski.

Rozwijająca się gospodarka, rosnąca mobilność Polaków, a także konieczność dostarczenia większych ilości paliw skierowanych do obsługi ruchu związanego z uchodźcami z Ukrainy i działaniami militarnymi na wschodnich rubieżach kraju, wymusiła ukierunkowanie produkcji krajowej. Struktura produkcji wskazuje, że krajowe zakłady przetwórcze oraz produkcja wynikająca z blendowania paliw sprostają zadaniom tego trudnego okresu, maksymalizując uzyskanie najbardziej potrzebnych gatunków paliw. Wzrosła produkcja oleju napędowego, paliwa lotniczego Jet oraz benzyn silnikowych. Mniej wytworzono gazu płynnego LPG oraz lekkiego i ciężkiego oleju opałowego. Na te dwa ostatnie produkty popyt był słabszy niż w 2021 r., a zapotrzebowanie na gaz płynny LPG zaspokojono większymi dostawami importowymi.

RYS. 11 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W LATACH 2021-2022 [w tys. m³]

Źródło: dane własne POPIHN

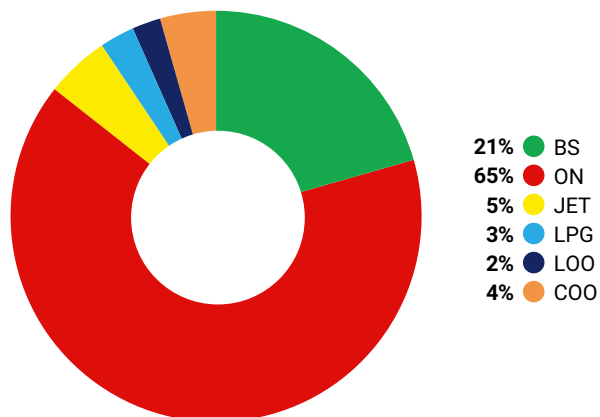
Wyszczególnienie	ROK 2021	ROK 2022	Wskaźnik 2021=100
Benzyny silnikowe	5 699	5 856	103
Olej napędowy	17 630	18 517	105
Gaz płynny LPG	846	780	92
Paliwo Jet	912	1 426	156
Lekki olej opałowy	718	639	89
Ciężki olej opałowy	1 374	1 253	91
OGÓŁEM	27 179	28 471	105

Produkcja krajowa w I i II półroczu pozostawała na bardzo zbliżonych poziomach. Należy jednak zaznaczyć, że wysokość dynamiki przyrostu była w II półroczu na niższym poziomie niż dla pierwszych 6 miesięcy roku, gdy notowano wzrost do tych samych miesięcy w poprzednim roku na poziomie 13%. Dał o sobie znać efekt wyższej bazy w II półroczu 2021 r.

Blendowanie paliw przy użyciu biokomponentów, ale też innych dodatków, jest w Polsce traktowane jako produkcja. W 2022 r. 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 taki był realizowany w omawianym roku. Stosowanie biokomponentów polepsza efekt środowiskowy spalania paliw, ale niestety pogarsza wynik ekonomiczny producentów paliw ze względu na fakt, iż biokomponenty są znacznie droższe od paliw tradycyjnych wytwarzanych z ropy naftowej, a w 2022 r.

RYS. 12 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2022 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN



dotąd jeszcze doszły okresowe problemy z pozyskaniem estrów metylowych koniecznych do blendowania oleju napędowego. Wzrosły też koszty realizacji NCW, bo cel wskaźnikowy został podniesiony z 8,7 do 8,8% według wartości opałowej sprzedanych paliw. Jest to limit niemożliwy do realizacji tylko za pomocą stosowania biokomponentów w paliwach standardowych i tym samym nadal konieczna była produkcja i sprzedaż paliwa B100, które w kraju jest ciężko zbywalne.

W 2022 r. produkcja oleju napędowego wzrosła o 887 tys. m³ (o 5%). Tyle samo przyrosła produkcja tego gatunku paliw w 2021 r. Wytwórców cieszy nasilenie się zapotrzebowania na wysokomarżowy produkt, jakim jest paliwo lotnicze Jet. W 2022 r. jego produkcja wrosła o 56% i bez problemów znalazła nabywców na odbudowującym się rynku lotów pasażerskich i towarowych. Dynamika wzrostu dla tego paliwa była najwyższa, a dodatkowy sprzedany wolumen wyniósł ponad 500 tys. m³. O 3% zwiększyła się produkcja benzyn silnikowych. Spadek produkcji wykazano za to dla gazu płynnego LPG oraz lekkiego i ciężkiego oleju opałowego. Dla benzyn silnikowych wzrost przełożył się

na 157 tys. m³, a gazu LPG wytworzono o 66 tys. m³ mniej. Strukturę produkcji paliw w 2022 r. przedstawiono na rys. 12.

W ostatecznym rozrachunku, choć przy innych wolumenach, bilans produkcyjny niewiele się zmienił w stosunku do zeszłorocznego. Benzyny silnikowe, olej napędowy i gaz płynny LPG utrzymały swoje udziały, a o 2 punkty procentowe wzrósł udział paliwa Jet kosztem 1 punktu procentowego dla lekkiego oleju opałowego i 1 punktu procentowego dla oleju ciężkiego. Nadal, tak jak w latach poprzednich, olej napędowy dominował w bilansie wytwarzania paliw w kraju. Jego udział w całkowitym spektrum produkcyjnym wyniósł 65%, a drugą pozycję zajęły benzyny silnikowe z udziałem 21%.

Jak wspomniano powyżej, do produkcji paliw ciekłych zalicza się także proces mieszania (blendowania) paliw tradycyjnych z biokomponentami i dodatkami uszlachetniającymi. W 2022 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 praktycznie całej ilości wprowadzanych na rynek wewnętrzny benzyn silnikowych i oleju napędowego. Dodawano też uszlachetniacze do produkcji paliw typu premium. Zaspokojenie wymogów prawnych wymusiło na podmiotach zobowiązanych konieczność sprzedaży paliwa B100, ponieważ samo dodawanie biokomponentów do paliw normalnych nie wystarczyło do osiągnięcia celu. Wstępne dane wskazują, że spółki należące do POPiHN wykonały nałożone na nie obowiązki. Szacuje się, że w 2022 r. do paliw silnikowych podmioty te dodały około 358 tys. m³ etanolu i około 1,4 mln m³ estrów metylowych. To kwoty zbliżone do wyników ubiegłorocznych. Konieczna dodatkowa sprzedaż bezpośrednia paliwa B100 oszacowana została na około 256 tys. m³. Bezpośrednio za granicę spółki wysłały 111 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 pośredniczących.



Fot.: TOTALENERGIES MARKETING POLSKA SP. Z O.O.

IMPORT PALIW PŁYNNYCH

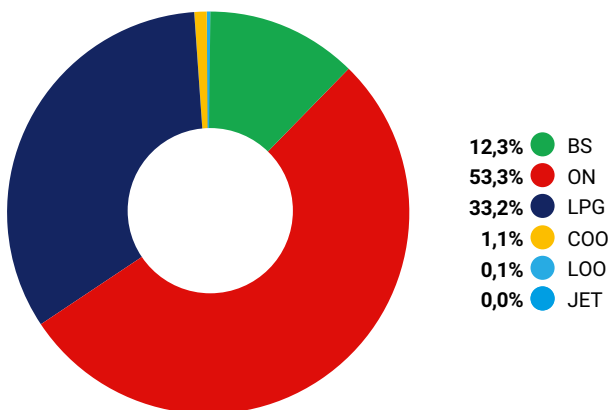
(rozumiany jako suma importu właściwego i nabyć wewnątrzspółnotowych) (rys. 13 i 14).

Rafinerie krajowe, poza znaczącymi wolumenami ciężkiego oleju opałowego, praktycznie cały strumień swojej produkcji paliw kierowały na rynek wewnętrzny. Nie wystarczyło to jednak do zbilansowania rynku. Tak jak w latach poprzednich, konieczne były dodatkowe zakupy paliw za granicą. Dodatkowo, import był większy niż w roku poprzednim za sprawą rosnącej gospodarki i potrzeb związanych z sytuacją wojenną za naszą wschodnią granicą. Wzrost importu i nabyć wewnątrzspółnotowych dotyczył głównych gatunków paliw – poza lekkim olejem opałowym i paliwem lotniczym Jet, którego zza granicy w ogóle nie sprawdzono. Największe procentowe przyrosty notowano dla benzyn silnikowych i gazu płynnego LPG, dla którego również wolumenowo wynik był najwyższy. Import w zwiększonym wymiarze realizowali zarówno główni krajowi gracze rynkowi (rafinerie, koncerny międzynarodowe działające na rynku polskim), jak i tzw. niezależni importerzy. Warto zwrócić uwagę na fakt, że do kraju trafiło więcej niż przed rokiem gazu płynnego LPG, którego głównym źródłem wzrostu był import firm innych niż członkowie POPIHN, ale też znacznie zwiększył się tzw. reeksport, czyli wysyłki kupionego poza Polską gazu LPG znów poza nasze granice. Z danych dostępnych podczas przygotowywania tego raportu wynika, że w 2022 r. zakupy zagraniczne paliw wyniosły około 13,7 mln m³, czyli prawie o 1,2 mln m³ ponad poziom ubiegłoroczny. To 9% wzrostu. 2022 r. był drugim z kolei rokiem wzrostowym w zakresie importu, w odróżnieniu od trzech lat poprzednich, gdy import spadał corocznie. Było to spowodowane likwidacją obostrzeń pandemicznych hamujących rozwój gospodarki i mobilność Polaków, ale też dużymi potrzebami transportowymi związanymi z uchodźcami ukraińskimi czy potrzebami paliwowymi Ukrainy dla zmagających się zbrojnych. Na popyt wpłynęły też okresowo ceny w Polsce, które były niższe niż u unijnych sąsiadów, co skłaniało do turystyki paliwowej. W odróżnieniu od trzech głównych paliw transportowych, import olejów opałowych był na niskim poziomie, a paliwa Jet w ogóle nie kupowano poza Polską. Od 2016 r. największą pozycją importową pozostaje olej napędowy i tak było też w 2022 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) w ujęciu wolumenowym, był mniejszy, aniżeli import największych operatorów rynkowych mimo, że podmioty te nadrobiły bardzo mocno wynik importem gazu płynnego LPG. Główni gracze realizowali za to duże zakupy benzyn silnikowych i oleju napędowego. W całym 2022 r. łącznie dla 4 głównych gatunków paliw dynamika zakupów zagranicznych największych operatorów polskiego rynku była o 7% wyższa niż w roku poprzednim, a dynamizm zakupów zagranicznych dla tej grupy produktowej niezależnych operatorów wzrósł o 13%.

Import oleju napędowego w 2022 r. powiększył się o 351 tys. m³. W przypadku benzyn silnikowych było to 248 tys. m³, a gazu płynnego LPG 598 tys. m³. O 22 tys. m³ spadły nabycia zagraniczne lekkiego oleju opałowego, a o 19 tys. m³ wzrosły dla gatunku ciężkiego.

RYŚ. 13 STRUKTURA IMPORTU PALIW PŁYNNYCH W 2022 R. [%]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



RYŚ. 14 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYĆ

WW. PALIW PŁYNNYCH W LATACH 2021-2022 [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2021	ROK 2022	Wskaźnik 2021=100
Benzyny silnikowe	1 443	1 691	117
Olej napędowy	6 979	7 330	105
Gaz płynny LPG	3 971	4 569	115
Lekki olej opałowy	23	1	4
Paliwo Jet	3	-	-
Ciężki olej opałowy	133	152	114
OGÓŁEM	12 552	13 743	109

Oficjalny import paliw płynnych wzrósł w stosunku do 2021 r. o 9% i łącznie dla 6 gatunków paliw zaspokajał 37% potrzeb rynku (o 1 punkt procentowy więcej w stosunku do 2021 r.).

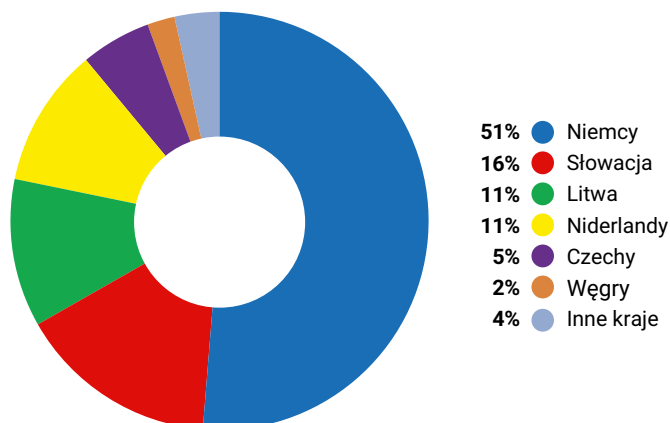
W strukturze nabyć zagranicznych w 2022 r. istotnie, bo o ponad 2 punkty procentowe, wzrósł udział benzyn silnikowych i o 1 punkt procentowy gazu płynnego LPG. O 3 punkty zmalał udział oleju napędowego.

W grupie opisywanych 4 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO) firmy członkowskie POPIHN sprowadziły około 7,6 mln m³ paliw. W stosunku do całego 2021 r. było to w granicach 0,5 mln m³ więcej niż przed rokiem. Operatorzy niezależni też podnieśli swoje nabycia importowe o prawie 0,7 mln m³ i przywieźli do kraju około 6 mln m³ paliw z omawianej grupy produktowej.

Kierunki importu benzyn silnikowych obrazuje wykres 15. Głównym kierunkiem zaopatrzenia w ten produkt były Niemcy i Słowacja. Znaczne ilości sprowadzono też z Litwy i z Niderlandów. Uzupełnieniem były zakupy w Czechach i na Węgrzech. Import z innych krajów pokrył około 4% dostaw. Na znaczeniu (kosztem Słowacji i Czech) zyskały nabycia w Niemczech.

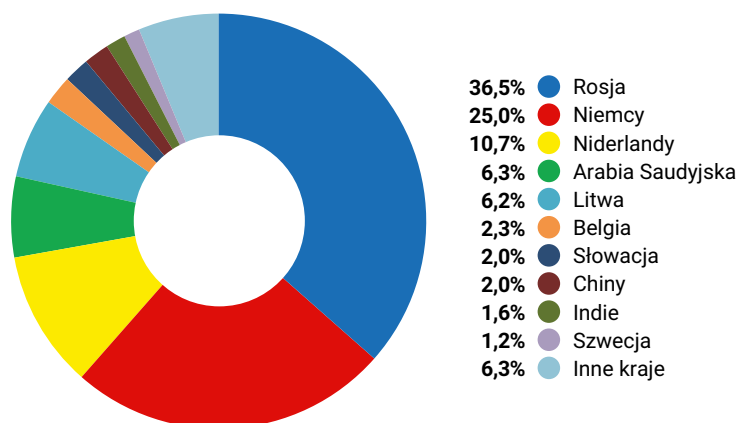
RYS. 15 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN



RYS. 16 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN



Olej napędowy nabywano w zdecydowanie większej liczbie krajów niż benzyna. Na skutek zapowiadanych i realizowanych sankcji zmieniły się też kraje, z których dokonywano importu. Głównym kierunkiem pozostała Rosja, ale wolumeny dostaw z tego kraju znacznie zmalały. W całości importu udział Rosji zmniejszył się o 30 punktów procentowych. Zaprzestano importu z Białorusi. Zyskały dostawy z Niemiec, Niderlandów i z Litwy. Pojawiły się nowe kierunki zakupów, jak Arabia Saudyjska, Chiny, Belgia, Indie, Szwecja, czy nawet Tajwan, Bahrajn oraz Zjednoczone Emiraty Arabskie. Zza naszej wschodniej granicy, z terytorium państw nienależących do UE, zaimportowano około 37% produktu (o 33 punkty procentowe mniej niż w roku poprzednim). Swoją pozycję procentową w puli poprawiły o 5 punktów procentowych Niemcy, potwierdzając znaczenie tego kierunku nabyć dla naszej gospodarki. Konieczność rezygnacji z kierunku wschodniego stawia przed krajowymi operatorami duże wyzwanie w kwestii zaopatrzenia rynku w olej napędowy. Konieczny import zastępujący ten z Rosji będzie musiał być zrealizowany głównie drogą morską, a tu rezerw logistycznych praktycznie nie ma. Transport kolejowy będzie się łączył z wyższymi kosztami, a to przełoży się na ceny paliw i tym samym wysokość popytu w kolejnych latach.



Fot.: UNIMOT S.A.

EKSPORT (rozumiany jako suma eksportu właściwego i dostaw wewnątrzspółnotowych)

Eksport paliw płynnych (rys. 17) wyniósł w 2022 r. ponad 2,6 mln m³. To o 43% więcej niż w roku poprzednim. Jest to jednocześnie odwrócenie trendu z lat 2017 – 2021, kiedy eksport stale malał w stosunku do wyników z roku poprzedniego. Powodem była konieczność dostarczenia paliw dla walczącej z Rosją Ukrainy, odciętej od tradycyjnych dostaw paliw z Białorusi i Rosji. Kierunek ukraiński był dominującym zarówno dla głównego paliwa wojennego jakim jest olej napędowy, jak również dla benzyn silnikowych zasilających transport do i z frontu walk oraz transportu uchodźców i przesiedleńców. Istotną rolę w zaopatrzeniu walczącego kraju odegrał też reeksport gazu płynnego LPG, realizowany przez polskich przedsiębiorców. Dla pozostałych gatunków paliw (paliwo Jet, lekki i ciężki olej opałowy) notowano niższe wysyłki za granicę Polski niż w roku poprzednim. Wychodzenie rynku lotniczego w skali globalnej z pałki spowodowanej epidemią, obniżyło też polskie wysyłki tego produktu za granicę, kierując go głównie na lotniska krajowe. Sytuacja za naszymi wschodnimi granicami spowodowała też zmianę struktury produktowej paliw wysyłanych poza Polskę.

Największy ilościowy i procentowy wzrost wysyłek zagranicznych notowano dla oleju napędowego – odpowiednio prawie 900 tys. m³ i ponad czterokrotny wzrost. Znacząco, bo o 66% wzrosły wysyłki zagraniczne benzyn silnikowych. Eksport paliwa Jet zmalał o 5%. Ciężki olej opałowy, chyba po raz pierwszy w historii, stracił pozycję lidera wysyłek zagranicznych. Tym razem w strukturze eksportu wyprzedził go olej napędowy. Udział w eksporcie ciężkiego oleju opałowego zmniejszył się z ubiegłorocznych 66% do 42%. Udział benzyn nie zmienił się, a paliwa lotniczego Jet zmalał o 3 punkty procentowe.

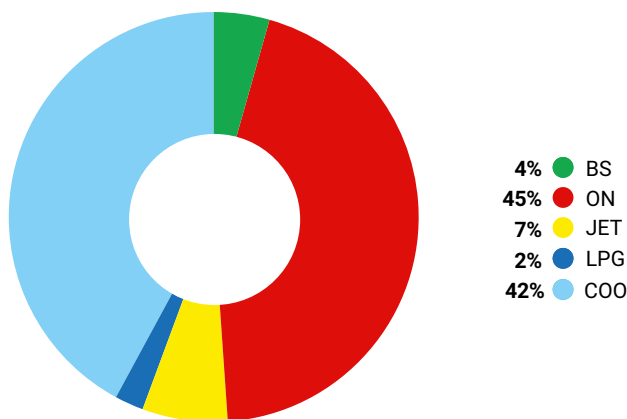
Pokazywane w tabeli (rys. 9) dostawy eksportowe paliwa Jet to dostawy realizowane bezpośrednio przez krajowych producentów do odbiorców poza Polską. Znaczna część produkcji tego paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują dostawy lotniskowe do samolotów przewoźników krajowych i międzynarodowych. Wielkość tych dostaw w 2022 r., wyniosła ponad 1,2 mln m³, czyli o około 500 tys. m³ więcej niż w roku poprzednim (o 67%) i mocno zbliżyła się do wielkości sprzed pandemicznego 2019 r. (1,35 mln m³).

Przy rozliczaniu rynku gazu płynnego LPG należy podkreślić, że tzw. reeksport tego gatunku paliwa (zakup za granicą Polski i dostawy również poza nasze granice) w 2022 r. wyniósł około 800 tys. m³. Oznacza to, że wolumen tej działalności zwiększył się 2,5-krotnie w stosunku do roku poprzedniego.

Głównym kierunkiem eksportu benzyn silnikowych była w 2022 r. Ukraina (86%), a dostaw wewnątrzspółnotowych Niderlandy (14%). Olej napędowy w ilości 853 tys. m³ (73% wysyłek zagranicznych z Polski) trafił do Ukrainy, a w pojedynczych procentach również do Szwajcarii, Wielkiej Brytanii i na Cypr. Paliwo B100 – traktowane też jako olej napędowy w statystykach POPiHN – znalazło zbyt w Belgii, Niderlandach i na Litwie. Ciężki olej opałowy w największych ilościach wysyłano do Niderlandów (60%), a także do Belgii (22%) i Danii (18%). Paliwo Jet trafiło głównie do Szwecji (43%), a także do Danii (29%) i Estonii (28%).

RYŚ. 18 STRUKTURA EKSPORTU PALIW CIEKŁYCH W 2022 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN



RYŚ. 17 WYNIKI EKSPORTU I DOSTAW W-W W 2021 I 2022 R. [w tys. m³]

Źródło: Dane własne POPiHN *) eksport bezpośredni bez reeksportu

Wyszczególnienie	ROK 2021	ROK 2022	Wskaźnik 2021=100
Benzyny silnikowe	70	116	166
Olej napędowy	277	1 176	425
Paliwo lotnicze Jet	188	178	95
LPG*)	92	60	65
Ciężki olej opałowy	1 223	1 112	91
OGÓŁEM	1 850	2 642	143

KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2022 R.

W tabeli 19 przedstawiono wstępne porównanie oficjalnej konsumpcji krajowej paliw płynnych w 2022 r. do oficjalnej konsumpcji osiągniętej w 2021 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 2023 r. Z tego powodu przedstawiane wyniki dla 2022 r. należy traktować nadal jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

W 2022 r. polska gospodarka rosła mimo napiętej sytuacji międzynarodowej i wysokiej inflacji ograniczającej wydatki Polaków. Ten fakt oraz wojna w Ukrainie i wysokie ceny paliw były głównymi elementami określającymi rynek paliw płynnych w Polsce. Zwiększyła się mobilność Polaków, a działania wojenne za naszą wschodnią granicą wymagały znacznych ilości paliw dla służb obsługujących uchodźców i dostawy militarne. Na granicy zachodniej i południowej, ze względu na znaczne różnice cenowe, okresowo rosło zjawisko turystyki paliwowej. Nie pozostało to bez wpływu na wyniki całkowitego popytu krajowego. Kierowcy z innych krajów Unii Europejskiej sąsiadujących z Polską masowo pojawiali się na stacjach po naszej stronie granicy, tankując paliwa po niższych cenach niż w ich państwach.

Wynik konsumpcji paliw płynnych po 12 miesiącach 2022 r. przewyższał wyniki z tego samego okresu

ubiegłego roku o 5%. Popyt wzrósł mimo cen paliw znacznie wyższych niż w 2021 r. Sprzedaż paliw silnikowych w I połowie roku i w końcowych miesiącach była znacznie wyższa niż w tych okresach w roku poprzednim. W końcówce roku bodźcem zakupowym były zapowiedzi wzrostu cen z powodu likwidacji tarcz antyinflacyjnych i wprowadzenia sankcji na rosyjską ropę i paliwa gotowe.

Ważnym elementem wpływającym na zwiększenie zapotrzebowania na paliwa w kraju była znaczna liczba samochodów poruszających się po polskich drogach na ukraińskich tablicach rejestracyjnych. Ruch wakacyjny pokazał też kontynuację trendu spędzania (w większym stopniu niż było to jeszcze kilka lat temu) wakacji i czasu wolnego przez rodaków w kraju. W tym trudnym dla operatorów rynkowych czasie skutecznie działała kontrola nielegalnego handlu paliwami, co w okresach niepewności rynkowej zwykle w przeszłości skutkowało wzrostem szarej strefy. Na niekorzyść kupujących działały rosnące systematycznie ceny hurtowe i detaliczne paliw, ale operatorzy rynkowi starali się podtrzymać popyt poprzez ograniczanie marży. Ważną rolę przy stymulacji popytu odegrały też tarcze antyinflacyjne tonujące wzrosty cen na stacjach paliw. W 2022 r. popyt na paliwa w kraju został zaspokojony większą od ubiegłorocznej produkcją krajową, mocno uzupełnioną jeszcze wyższym importem – w porównaniu z i tak już wysokim zeszłorocznym. W stosunku do 2021 r. popyt na paliwa płynne w Polsce

RYS. 19 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH W KRAJU W 2022 R. W PORÓWNANIU DO 2021 R. [w tys. m³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie		ROK 2021		ROK 2022		Wskaźnik 2021=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	6 780		7 152		105
	w tym całkowity import	1 443	21	1 691	24	117
Olej napędowy	Konsumpcja	21 978		22 662		103
	w tym całkowity import	6 979	32	7 330	32	105
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 722		5 125		108
	w tym całkowity import	3 971	84	4 569	89	115
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	33 480		34 939		104
	w tym całkowity import	12 393	37	13 590	39	110
Paliwo Jet	Konsumpcja	720		1 235		172
	w tym całkowity import	3	–	–	–	–
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	729		655		90
	w tym całkowity import	23	3	1	–	4
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	301		249		83
	w tym całkowity import	133	44	152	61	114
OGÓŁEM	Konsumpcja	35 230		37 078		105
	w tym całkowity import	12 552	36	13 743	37	109

wzrósł o wspomniane już 5%, przy czym popyt na paliwa samochodowe powiększył się o 4%. Różnica wynikała z dużego wzmocnienia segmentu pozasamochodowego, będącego następstwem rosnącej sprzedaży paliwa lotniczego dla odradzającego się – po załamaniu w czasie pandemii – transportu lotniczego.

Warto zaznaczyć, że przy wysokich cenach paliw przez długie okresy operatorzy stacji paliw wspomagali wzrost konsumpcji poprzez ograniczanie swoich marż. Odbiło się to na ich wynikach ekonomicznych, ale pozwoliło utrzymać wysoki poziom zakupów dokonywanych przez kierowców.

W 2022 r. rynek polski był zaopatrywany przede wszystkim przez firmy członkowskie POPiHN. Pozostali operatorzy tradycyjnie ulokowali na rynku mniej paliw od głównych dostawców, ale jednocześnie o około 13% więcej niż w poprzednim roku. Ich udział był nadal znaczący na rynku gazu płynnego LPG, ale też, co jest nowym trendem, wzrastał w rynku benzyn silnikowych. W rynku oleju napędowego ich udział wyniósł, podobnie jak w roku poprzednim, około 8%.

W 2022 r. ze wszystkich paliw jedynie wyniki sprzedaży lekkiego i ciężkiego oleju opałowego były niższe niż przed rokiem. Wzrosło zapotrzebowanie na benzyny silnikowe i olej napędowy. Najbardziej spektakularny był jednak wzrost popytu na paliwo lotnicze Jet, którego sprzedaż w poprzednich latach najbardziej ucierpiała wskutek restrykcji pandemicznych. Podobnie jak w latach poprzednich najwięcej sprzedano na rynku polskim oleju napędowego. Benzyn silnikowych ulokowano na rynku około 3 razy mniej, ale ich dynamika sprzedaży była wyższa. Dobre wyniki wykazał rynek gazu płynnego LPG, który osiągnął największy procentowy wzrost z puli paliw silnikowych.

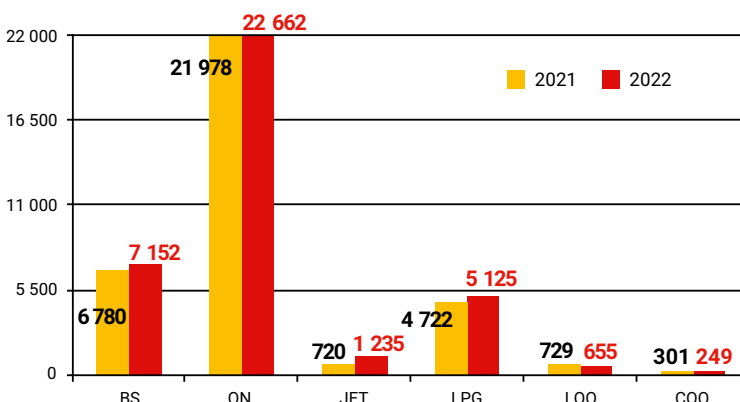
W 2022 r. potrzeby krajowe na paliwa płynne zostały w całości zaspokojone i poza sytuacjami wyjątkowo krytycznymi – wybuch wojny w Ukrainie i masowe zakupy na krajowych stacjach paliw – nie notowano przypadków zawirowań na rynku. Sytuacje kryzysowe zostały szybko zażegnane, potwierdzając przygotowanie sektora paliwowego na takie właśnie wydarzenia. Rafinerie, hurtownie i stacje paliw pracowały dla skutecznego zaopatrzenia rynku, wykorzystując paliwa wytworzone w kraju i uzupełnione dla zaspokojenia popytu zakupami z zagranicy.

Oficjalna konsumpcja oleju napędowego podskoczyła o 3% w stosunku do 2021 r. i osiągnęła poziom prawie 23 mln m³. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego paliwa wyniósł 32%, tj. tyle samo, co przed rokiem. Dynamika dostaw rynkowych realizowanych przez firmy POPiHN wzrosła o 3%, a więc porównywalnie z całym rynkiem. Import dokonywany przez firmy członkowskie organizacji wykazał poziom 5,4 mln m³ i tym samym urósł o 2% w stosunku do 2021 r. Import uzupełniający realizowany przez niezależnych importerów poprawił się o 13% i osiągnął poziom 1,9 mln m³. Łącznie do kraju sprowadzono z zagranicy około 7,3 mln m³ tego gatunku paliwa.

Wymiernie i procentowo bardziej niż dla oleju napędowego wzrósł popyt na benzyny silnikowe. Zakupy tego gatunku paliwa pokazały wynik o około 5% lepszy od ubiegłorocznego. Powody tego wzrostu opisano powyżej. Warto jeszcze raz podkreślić, że czynnikiem wpływającym na rynek było powiększenie liczby samochodów poruszających się po polskich drogach w skali około 1 mln zwiększonej na stałe przez pojazdy z ukraińskimi

RYS. 20 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W LATACH 2021-2022 [tys. m³]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



tablicami rejestracyjnymi. Okresowo było to jeszcze więcej, bo takie pojazdy masowo przekraczały polsko-ukraińską granicę i za każdym razem tankowane były do pełna. Dodatkowo, przy nowych rejestracjach na rynku krajowym dominowały pojazdy inne niż z silnikami Diesla. W ubiegłym roku polscy kierowcy zużyli w swoich pojazdach około 7,2 mln m³ benzyn, z czego około 1,7 mln m³ pochodziło z importu. Import zaopatrywał 24% rynku benzynowego – o 3 punkty procentowe więcej niż w 2021 r.

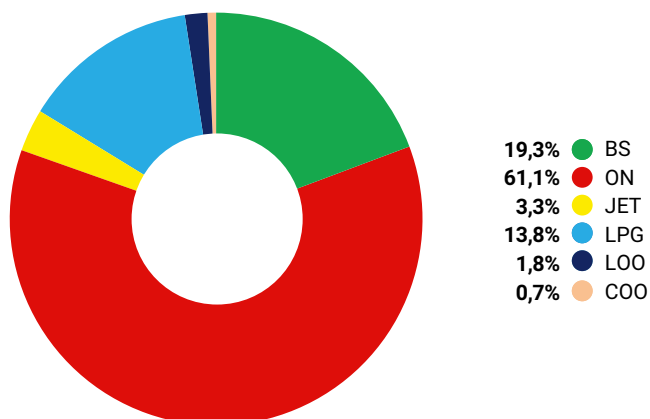
Wzrosło i to bardziej niż dla benzyn silnikowych zainteresowanie gazem płynnym LPG, liczone według metodologii POPiHN (bez uwzględniania reeksportu). Wynik wykazał wzrost o 8% w stosunku do roku poprzedniego. Obecnie szacuje się, że dla całego roku konsumpcja gazu LPG wyniosła około 5,1 mln m³. Reeksport tego gatunku paliwa wyniósł około 811 tys. m³, czyli o prawie 0,5 mln m³ więcej, niż w 2021 r. Import stanowił 89% zaopatrzenia rynku i urósł o 5% w stosunku do roku poprzedniego. Z zagranicy sprowadzono około 4,6 mln m³. Wyliczenia POPiHN dla LPG zwyczajowo nie uwzględniają tzw. reeksportu (eksport gazu poprzednio kupionego poza granicami Polski), który w 2022 r. był 2,5 razy większy niż w 2021 r. Uwzględniając tę zależność można ocenić, że rynek tego gatunku paliwa wykazał nieco mniejszą dynamikę krajową aniżeli pokazano w tabeli konsumpcji paliw. Z drugiej jednak strony, przy uwzględnieniu wykorzystania na rynku krajowym importowanego paliwa o kodzie CN 29 01 w ilości ponad 200 tys. ton, jako substytutu gazu płynnego, wynik ostateczny nieco bardziej przybliży się do wielkości pokazanej w tabeli.

Popyt na lekki olej opałowy jest już w kraju w miarę stabilny, a w ubiegłym roku ze względu na wysokie ceny zaopatrzeniowe uległ obniżeniu o 10%. Rynek potrzebował 655 tys. m³ – o 74 tys. m³ mniej niż przed rokiem. Zakłada się, że w kolejnym roku wynik dla tego gatunku będzie się nadal obniżał. Praktycznie całość dostaw tego paliwa do krajowych odbiorców zaspokoiła produkcja krajowa. Oficjalny import uzupełniający w 2022 r. wyniósł jedynie 1 tys. m³.

Najbardziej doświadczony obostrzeniami pandemicznymi krajowy rynek paliwa lotniczego Jet zanotował sprzedaż prawie dwukrotnie lepszą od ubiegłorocznej. Wyniosła ona 1 235 tys. m³. To wzrost na poziomie 515 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 2022 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPIHN



RYS. 22 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW PŁYNNYCH W 2022 R. [w tys. m³]

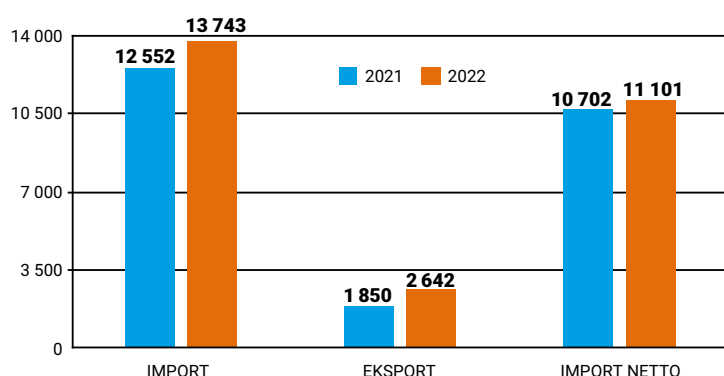
Na bazie danych Ministerstwa Finansów, danych własnych POPIHN

*) – obrót realizowany przez producentów krajowych

Wyszczególnienie	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
1	2	3	4
Benzyny silnikowe	1 691	116	1 575
Olej napędowy	7 330	1 176	6 154
LPG	4 569	60 *)	4 509
Paliwo lotnicze Jet	-	178 *)	(-178)
Lekki olej opałowy	1	0	1
Ciężki olej opałowy	152	1 112	(-960)
RAZEM	13 743	2 642	11 101

RYS. 23 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW PŁYNNYCH W 2022 R. [w tys. m³]

Źródło: opracowanie własne POPIHN



Zapotrzebowanie krajowe na ciężki olej opałowy nadal spadało i w 2022 r. było o 17% mniejsze od poziomu z roku poprzedniego. Rynek potrzebował 249 tys. m³ tego gatunku paliwa grzewczego, z czego około 61% 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 37 mln m³

i była wyższa o około 2 mln m³ od konsumpcji z 2021 r. Wzrost popytu wyniósł 5%, w tym import określono na 37% udział w całości rynku przy wzroście na poziomie 9%. Oficjalnie do Polski sprowadzono prawie 14 mln m³ paliw, czyli o około 1,2 mln m³ więcej niż w roku poprzednim.

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

Różnice w zestawieniu udziałów w stosunku do 2021 r. są niewielkie z lekkim zwiększeniem udziału benzyn silnikowych, gazu płynnego LPG (po około 0,5 punktu procentowego) oraz paliwa lotniczego Jet (o około 1,5 punktu procentowego). Zmiana została dokonana kosztem niewielkiej utraty udziałów przez olej napędowy oraz lekki i ciężki olej opałowy.

Zaopatrzenie polskiego rynku w paliwa płynne dokonywane jest głównie poprzez produkcję w krajowych rafineriach, ale ich moce wytwórcze mimo corocznego wzrostu nie wystarczają do zaspokojenia całkowitego popytu. Konieczne jest więc uzupełnienie z importu. W 2022 r. ten kierunek zaopatrzenia rynku jeszcze wzrósł w stosunku do wysokiego poziomu z roku poprzedniego. Przyczynił się do tego też wzrost eksportu na nowym kierunku ukraińskim, co było skutkiem rozpoczętej w tym kraju wojny. Dla rafinerii sprzedaż na rynku wewnętrznym jest bardziej opłacalna od eksportu. Dostarcza też większych wpływów do budżetu krajowego. Jednak paliwa wytworzone w kraju nie zaspokajają popytu w całości – szczególnie na takie produkty jak olej napędowy czy gaz płynny LPG, a w ostatnim czasie również na benzyny silnikowe. Bilans obrotów międzynarodowych dla Polski w paliwach naftowych został przedstawiony na rys. 22.

W 2022 r. przewaga szeroko rozumianego importu nad eksportem paliw była pięciokrotna. To też nowy rekord importu netto do Polski. Zwiększenie importu o 9%, mimo uaktywnienia eksportu o 43% spowodowało, że różnica w wielkości przywozu i wywozu paliw z kraju wyniosła 11,1 mln m³. To nowy rekord przewyższający wynik ubiegłoroczny o około 0,5 mln m³.

W imporcie dominował wciąż olej napędowy i gaz płynny LPG. Ekspert określano głównie przez olej napędowy, choć dotychczasowy lider – ciężki olej opałowy – trzymał się mocno mimo uruchomienia głębszego przerobu w kierunku średnich destylatów w krajowych rafineriach. W przypadku utrzymania obecnych trendów w wykorzystaniu paliw krajowych i importowych można ponownie założyć, że obecne proporcje między importem i eksportem paliw będą się zwiększać na rzecz importu. Rosnący rynek i potrzeby eksportowe związane z wojną w Ukrainie będą wymagały większej ilości paliw, dostarczanych zapewne tylko poprzez import (i z powodu nakładanych sankcji na Rosję) z innych kierunków niż w poprzednich latach. Można założyć, że pewne spowolnienie wzrostu popytu może być skutkiem rosnących cen paliw, ale, jak pokazał obraz rynku z 2022 r., nie będzie to wpływ znaczący. W perspektywie najbliższych lat raczej nie zmieni tego też nawet efektywny wzrost liczby 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 2022 r., po powrocie gospodarki do wzrostów, może być konieczność importu również większych ilości benzyn silnikowych, na które popyt będzie większy ze względu na coraz bardziej widoczny trend odejścia od pojazdów zasilanych olejem napędowym.

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



STACJE PALIW W POLSCE

Do zbilansowania rynku stacji paliw w Polsce na koniec 2022 r. wykorzystano rejestr infrastruktury paliwowej prowadzony przez Urząd Regulacji Energetycznej oraz informacje pozyskane od firm członkowskich Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego. Sieć obiektów sprzedających paliwa płynne podlega ciągłej modyfikacji, czego przykładem jest chociażby sprzedaż części stacji należących poprzednio do Grupy LOTOS węgierskiemu MOL-owi. Formalnie Grupa MOL jest reprezentowana w POPIHN przez SLOVNAFT Polska S.A. Na potrzeby tegorocznego opracowania przyjęto zatem, że stacje należące do LOTOS Paliwa (spółki, która docelowo ma się przekształcić w MOL Polska) traktowane będą jako stacje firm należących do POPIHN.

Najnowsze szacunki organizacji pokazują, że krajowa sieć stacji paliw – obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy – liczyła na koniec 2022 r. 7898 punktów. Oznacza to, że w stosunku do stanu z końca 2021 r. liczba ta zwiększyła się o 46 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 porządkowanie koncesji na sprzedaż paliw.

Na rynku następowały przekształcenia wynikające z nowych inwestycji czy zmiany brandu stacji. Podobnie jak w latach poprzednich, trwał proces przejmowania

obiektów mniejszych operatorów do większych sieci zarówno koncernowych, jak i niezależnych. Stacje w każdym z sektorów rynku podążały w stronę modelu convenience store z maksymalizacją dostępnych usług innych niż sprzedaż paliw, choć ta też znacznie wzrosła w stosunku do roku poprzedniego. Najbardziej zauważalny był wzrost obrotów na stacjach paliw w zakresie małej i dużej gastronomii, obrotów w sklepach na stacjach z coraz większą gamą dostępnych towarów oraz chęć skorzystania z ładowarek dla samochodów elektrycznych. Rozwijano też usługi związane z wypoczynkiem podczas podróży, realizacją usług finansowych, czy wykonaniem prostych

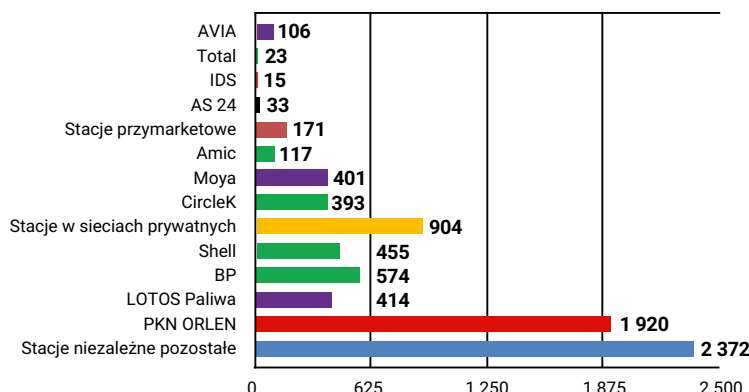
RYS. 24 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2020-2022

Źródło: dane własne POPIHN

	2020 31.12.2020	2021 31.12.2021	2022 31.12.2022
Sieci stacji paliw			
KONCERNY KRAJOWE (2022 bez LOTOS Paliwa)	2 324	2 339	1 920
KONCERNY ZAGRANICZNE (2022 razem z LOTOS Paliwa)	1 569	1 581	2 024
SIECI NIEZALEŻNE (operujące pod wspólnym brandem)	1 181	1 339	1 411
POZOSTALI OPERATORZY			
NIEZALEŻNI (około)	2 478	2 414	2 372
SKLEPY	187	178	171
OGÓŁEM (około)	7 739	7 852	7 898

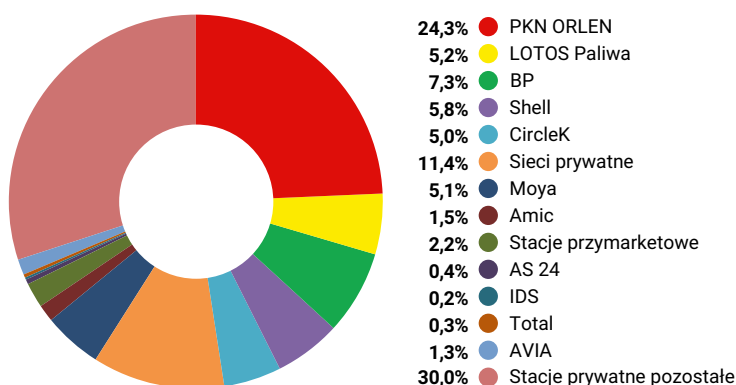
RYS. 25 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC 2022 R. [w szt.]

Źródło: URE i dane własne POPiHN



RYS. 26 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC 2022 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



czynności serwisowych przy pojeździe. Coraz szerzej wykorzystywano możliwość dokonywania zakupów paliw – ale nie tylko – dzięki stosowaniu specjalnych aplikacji, pozwalających finalizować transakcje bez konieczności odwiedzania budynku stacji paliw lub korzystania z kasy w sklepie. Warto podkreślić działanie stacji paliw z większą swobodą, przy zachowaniu reguł reżimu sanitarnego w odniesieniu do kupujących i pracowników. To pozostałość po pandemii, ale istotna dla wielu klientów stacji paliw.

Firmy paliwowe należące do Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego na koniec 2022 r. posiadały już 57% udziału w rynku stacji paliw. Oznacza to, że przez rok ten udział powiększył się o 1 punkt procentowy. Do spółek członkowskich organizacji należało 4488 stacji, a do pozostałych operatorów 3410. W podziale na kategorie właścicielskie (przy uwzględnieniu sprzedaży części stacji Grupy LOTOS) w ogólnej liczbie stacji, 24,3% należało do PKN ORLEN, 25,6% do koncernów międzynarodowych + stacje LOTOS sprzedane do MOL, 2,2% do hipermarketów i 47,9% do właścicieli prywatnych niezależnych od innych grup. W tej ostatniej grupie 1411 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 17,9%. Proces zmiany barw przez stacje opierał się – tak, jak w latach poprzednich – w głównej mierze o umowy franczyzowe zarówno w odniesieniu do firm członkowskich POPiHN (największych operatorów rynkowych), jak i mniejszych sieci prywatnych. Nowe obiekty były uruchamiane praktycznie we wszystkich grupach rynkowych, choć skala tych przedsięwzięć nie była zbyt duża. Część operatorów, dysponująca dobrymi lokalizacjami stacji, wciąż działała samodzielnie, mimo że wymogi konkurencji były dla niej coraz trudniejsze do spełnienia.

PKN ORLEN w 2022 r. posiadał największą liczbę stacji, powiększoną jeszcze o część stacji przejętych od Grupy LOTOS po przeprowadzeniu fuzji obu firm. Pozycję wicelidera rynku stacji utrzymała sieć BP, a kolejne miejsce należało do firmy Shell. Na stacjach krajowego lidera postępował proces ujednoczenia barw i oferowania tego samego standardu obsługi na wszystkich obiektach sieciowych. Ubywało stacji spod brandu ekonomicznego Bliska i OPTIMA. PKN ORLEN powiększył swoją sieć o 101 obiektów. Urosła liczba stacji pod logo koncernów zagranicznych działających w Polsce. Na koniec 2021 r. w ich barwach (łącznie ze stacjami LOTOS Paliwa) pracowało 2024 obiektów. W segmencie niezależnym najlepszą dynamikę rozwoju notowała sieć MOYA, należąca do firmy ANWIM. Dobrze rozwijały się również inne sieci prywatne, jak Grupa Pieprzyk czy AVIA.

Wstępne szacunki wartości sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w 2022 r. wyznaczyły kwotę około 194 mld zł. Wolumen sprzedanych paliw na stacjach określono wstępnie na 29,8 mld litrów (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz). Wpływy do budżetu państwa z tytułu zapłaconych od tej sprzedaży podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna) wyniosły około 57 mld zł.

Coraz bardziej kompletna sieć krajowych autostrad i dróg szybkiego ruchu powoduje, że kierowcy w Polsce chętnie z niej korzystają i nie muszą już w zdecydowanej większości odcinków poszukiwać stacji poza tymi drogami. Nowych Miejsc Obsługi Podróżnych przybywa i można na nich nie tylko zatankować pojazd, ale też zrobić sobie przerwę w podróży wykorzystaną na posiłek czy zakupy. W 2022 r. przy drogach oznaczonych symbolem „A” funkcjonowało (po ostatecznej weryfikacji pod kątem rzeczywistej lokalizacji przy autostradzie) 85 stacji paliw. PKN ORLEN posiadał 38 punktów tankowania pojazdów, LOTOS Paliwa 16, BP 16, SHELL 12 i Circle K 3. Firmy posiadające stacje przy autostradach rozbudowywały też sieć swoich MOP-ów przy drogach szybkiego ruchu typu „S”.

Największy polski operator detaliczny PKN ORLEN na koniec 2022 r. miał w swojej sieci 1920 stacji paliw. Firma systematycznie zmniejsza liczbę stacji operujących pod logo BLISKA. Na koniec ub. r. było ich już tylko 20, a kolejne 2 obiekty mniej niż na koniec 2021 r. Większość obiektów, które w przeszłości funkcjonowały w zielonych barwach, dziś ma logo firmy matki. Firma powiększyła sieć po przejęciu części stacji Grupy LOTOS.

LOTOS Paliwa – firma powstała na skutek fuzji PKN ORLEN i Grupy LOTOS – posiadała na rynku stacji paliw czwartą pod względem wielkości pozycję, operując na 414 obiektach. Niedługo stacje te będą funkcjonowały na rynku polskim pod logo MOL. Proces rebrandingu już się rozpoczął.

W minionym roku umocnił się sektor stacji koncernów międzynarodowych operujących na rynku polskim. Pozycję krajowego wicelidera nadal dzierżyła firma BP, zwiększając swoją sieć o 11 stacji i posiadając na koniec 2022 r. 574 obiekty. Shell Polska pozyskał dodatkowe 18 stacji i rozbudował swój obszar działania do 455. Circle K na koniec roku administrował 393 stacjami i tym samym dołączył 16 obiektów do swojego grona. Amic Polska powiększył sieć o jedną stację do poziomu 117 obiektów. Marka TOTAL była obecna na 23 stacjach paliw, co oznacza, że firmie ubyło kolejnych 15 obiektów franczyzowych. Dynamicznie rozbudowywała swoje zasoby w roku ubiegłym firma ANWIM, której stacje działają w barwach MOYA. Firmie przybyły 33 obiekty i kończyła rok z ich liczbą na poziomie 401. Firma UNIMOT, posiadająca stacje w barwach AVIA, dodała do ich grona 21 miejsc i zakończyła rok z wynikiem 106 stacji.

Przestrzenia, z której pozyskuje się stacje do rozbudowy sieci firmowych jest tradycyjnie sektor stacji tzw. niezależnych operatorów, którzy w przeszłości nie byli związani z żadną z większych sieci krajowych – koncernowych lub pozakoncernowych. Główną metodą pozyskiwania nowych obiektów jest umowa franczyzowa. W 2021 r. ten proces również miał miejsce, uszczuplając liczbę stacji działających samodzielnie. Niektóre firmy uruchomiły nowe obiekty lub rewitalizowały starsze. Przyjmując nomenklaturę POPIHN (sieci firmowe to takie, w których pod wspólnym logo występuje co najmniej 10 stacji), grupa operatorów niezależnych liczyła na koniec 2022 r. około 2370 obiektów, czyli o około 40 mniej niż rok wcześniej. Skorzystały z tego również sieci niezależne, które rozbudowywały swoje stany posiadania, rozszerzając jednocześnie obszar działalności operacyjnej. Klasyfikowanych przez POPIHN do sieci stacji niezależnych na koniec 2022 r. było około 1400 obiektów. Jak wspomniano powyżej, największe przyrosty w ramach sieci prywatnych w 2022 r. uzyskali najmłodszy członkowie POPIHN (ANWIM i UNIMOT), ale aktywni byli też tacy operatorzy jak Grupa Pieprzyk czy WATIS. Stale powiększająca się sieć brandów niezależnych oraz zwiększanie obszaru, na którym działają czyni je coraz bardziej atrakcyjnymi w kontekście ewentualnego przystępowania do tego typu aliansów operatorów wciąż działających samodzielnie. Dodatkowym impulsem wyboru sieci niezależnej, a nie koncernowej, może być fakt, że w tego typu zrzeszeniach obowiązuje nieco luźniejsze reguły działania aniżeli w sieciach największych operatorów krajowych. Na koniec 2022 r. stacje zgrupowane w sieciach niezależnych operatorów były drugą pod względem liczby formacją zorganizowanych obiektów, realizujących detaliczną sprzedaż paliw. Z uwagi na fakt, że obiekty te zwykle oferują paliwa po nieco niższych cenach niż stacje w pozostałych segmentach rynku, w obliczu rosnących cen paliw i wszechobecnej drożyzny, stają się coraz bardziej realną alternatywą dla dużych koncernów paliwowych.

W opisywanym roku postępował proces ubywania stacji będących własnością super i hipermarketów, choć niektóre sieci zwiększyły swoją obecność na rynku paliwowym. Efekt zmiany „in minus” jest spowodowany ostatecznym wycofaniem się z polskiego rynku firmy Tesco, która operowała na znacznej liczbie stacji paliw przy swoich sklepach. Nowy właściciel sklepów nie przejął z nimi stacji paliw i trafiły one do innych

FIRMY PALIWOWE NALEŻĄCE DO POLSKIEJ ORGANIZACJI PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO NA KONIEC 2022 R. POSIADAŁY JUŻ 57% UDZIAŁU W RYNKU STACJI PALIW

operatorów. Tym samym, ogólna liczba stacji przy tego typu obiektach handlowych zmniejszyła się o kolejne 8. Sieci sklepowe, choć stanowią niewielki procent w całym rynku stacji paliw, to jednak, poprzez ofertę atrakcyjnych cen, sprzedają duże ilości paliw i tym samym ich udział w rynku sprzedaży detalicznej paliw jest znaczący. Liderem w tej grupie operatorów jest nadal Intermarché, który zapowiedział dalsze inwestycje w nowe obiekty. Stany posiadania utrzymała sieć Carrefour oraz E.Leclerc, a Auchan nawet nieco, bo o 3 stacje, swój stan powiększył.

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

Wykres (rys. 26) przedstawia procentowy podział rynku dla stacji paliw z uwzględnieniem poszczególnych grup operatorów detalicznych. W stosunku do roku poprzedniego nie zanotowano w tym zestawieniu znaczących zmian. Najbardziej zauważalną jest pomniejszenie udziału przez stacje z logo LOTOS (1,5 punktu procentowego) i powiększenie o 1 punkt procentowy kawałka pokazującego segment zajmowany przez PKN ORLEN. „Stacje prywatne pozostałe” też utraciły jeden punkt procentowy na rzecz pozostałych firm. Najwięksi operatorzy sieciowi praktycznie utrzymali swoją pozycję i udziały z roku poprzedniego w wymiarze bardzo zbliżonym.

Na rynku polskim, w tym również na stacjach paliw, instalowanych jest coraz więcej ładowarek do pojazdów elektrycznych. Od trzech lat ich liczba systematycznie się zwiększa wraz z liczbą rejestracji nowych samochodów zasilanych prądem z baterii. Dla stacji sprzedających dotychczas tylko paliwa naftowe jest to rozszerzenie wachlarza usług i przygotowanie do nowych wyzwań rynkowych. Według danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych w kraju na koniec 2022 r. funkcjonowało 2565 punktów ładowania, z czego 752 oferowało ładowanie szybkie (DC), a 1813 ładowanie wolne (AC). Z tej liczby, jak udało się ustalić POPIHN, 212 ładowarek szybkich i 167 wolnych było zainstalowanych na stacjach sprzedających paliwa silnikowe. Ładowarki są inwestycją w przyszłość stacji paliw, ale wydaje się, że jeszcze długo klasyczne paliwa będą stanowiły podstawę sprzedaży.

PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO 2030 R.

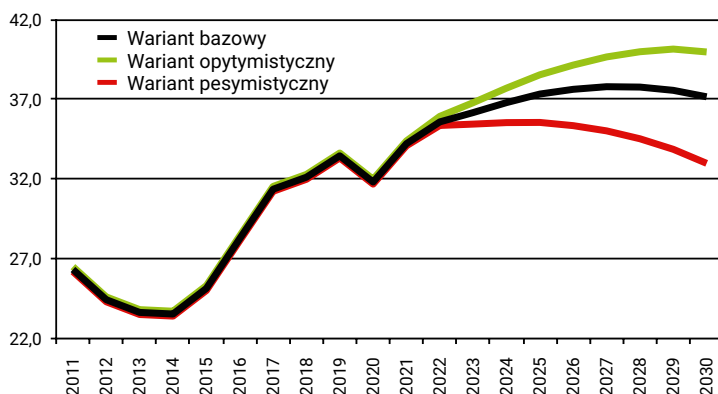
Obraz rynku paliwowego w kraju obserwowany po pandemii COVID-19 i wybuchu wojny w Ukrainie, a następnie wprowadzeniu całej serii sankcji przeciwko rosyjskiemu agresorowi przemodelował podejście do formułowania prognoz zapotrzebowania na paliwa płynne w Polsce. Pandemia odcisnęła swoje piętno na całej gospodarce światowej i dotknęła również Polskę. Od 2021 r. rynki zaczęły się odradzać i popyt na surowce energetyczne razem z nimi. Wydawało się, że w 2022 r. ten proces będzie kontynuowany i perspektywy rysowały się obiecująco. Niestety, 24 lutego 2022 r. wszystko znów uległo gwałtownej zmianie. Agresja Rosji na Ukrainę dokonała rozlicznych zmian i przesunęć na światowym rynku energii, w tym w sektorze ropy naftowej i gotowych produktów naftowych. Najnowsza projekcja scenariuszy popytowych przygotowywana przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego uwzględniła nowe trendy światowe, ale też sytuację gospodarczą w Polsce – państwa obecnie przyfrontowego z całą gamą problemów związanych z konfliktem za naszą wschodnią granicą. Aby przygotować nowe scenariusze wykorzystano wiedzę ekspertów firm członkowskich i biura organizacji. Wzięto pod uwagę dostępne dane o konsumpcji paliw w kraju za 2022 r. i uwzględniono trendy z lat poprzednich oraz czynniki kształtujące obecny rynek, w tym kontynuowaną politykę klimatyczną Unii Europejskiej. Przeanalizowano oddziaływanie sytuacji wojennej na rynek w 2022 r. i związane z nią ewentualne możliwości zakłóceń dostaw paliw lub komponentów do ich produkcji. Wzięto pod uwagę zaobserwowane po pandemii zmiany nawyków społeczeństwa i nowe elementy związane z koniecznością zaopatrzenia uchodźców i obsługą transportu służącego zaopatrzeniu wojennemu. Powrót rynku krajowego do wyników z 2019 r., a nawet ich wyraźne przekroczenie, a także uwzględnienie nowych realiów rynkowych, spowodował widoczne zmiany w podejściu do tworzenia scenariuszy. Znacznie wyższe od ubiegłorocznych wyniki konsumpcji benzyn silnikowych, oleju napędowego i gazu płynnego LPG wskazują, że jak zmienną materią mamy do czynienia w przypadku rynku paliw ropopochodnych. W tym kontekście trzeba zaznaczyć, że POPiHN udało się trafnie

przewidzieć trendy, jakie były obserwowane na rynku, a wybuch wojny jeszcze je uwypuklił. 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. Nie przewidziano trafnie jedynie skali tych zmian. Sprawdziły się też założenia, że flota pojazdów spalinowych będzie rosła, choć nie zakładano, że będzie się to głównie działo za sprawą nowych pojazdów poruszających się po kraju na ukraińskich tablicach rejestracyjnych. W 2022 r. przybyło w Polsce około miliona samochodów zakupionych z salonów i sprowadzonych z zagranicy, a kolejne około miliona pojazdów, to pojazdy ukraińskie, które uchodźcy sprowadzili do kraju – jeśli nie na stałe, to na długi okres. Nie doceniono też roli turystyki paliwowej, której skala ze względu na korzystne ceny w Polsce w stosunku do innych krajów unijnych, była chyba najwyższa w historii. Podczas prac analitycznych nad obecną wersją scenariuszy starano się uwzględnić najnowsze zmiany zachodzące w gospodarce, również te wymuszone przez postępującą transformację energetyczną. 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 spowolnienia gospodarczego i ograniczenia skali inflacji. Dodatkowo, ciągle spadają zdolności rafinacji ropy naftowej w UE w związku z wydłużającymi się przeglądami, nieplanowanymi awariami oraz strajkami. Ponadto embargo na rosyjską ropę (od 5 grudnia 2022 r.) oraz paliwa (od 5 lutego 2023 r.) sprawią, że wzrośnie konkurencja w dostępie do paliw pomiędzy państwami UE. Jednocześnie uniezależnienie się Polski od dostaw ropy i oleju napędowego z Rosji to największe wyzwanie logistyczno-techniczne stojące przed branżą paliwową. Rafinerie na terenach byłego bloku wschodniego były zoptymalizowane dla ropy REBCO. Przejście na inne gatunki najprawdopodobniej spowoduje zmianę struktury uzysków i komplikacje logistyczne dostaw morskich z odległych kierunków. Może się to przełożyć na spadek optymalizacji funkcjonowania krajowych rafinerii. Niektóre z zakładów europejskich, które przechodziły z kontraktów terminowych na zakupy spot ropy o różnych parametrach jakościowych, odnotowały spadki wydajności od 10 do 20%. Trudno dokładnie prognozować, co wydarzy się w 2023 r. gdyż jest wiele istotnych i nieprzewidywalnych zmiennych (stan zagrożenia epidemiologicznego, sytuacja makro i mikro-ekonomiczna, zapotrzebowanie na energię przez sektor ciepłowniczy w nadchodzącym okresie grzewczym, inflacja, itp.). Zaburzenia rynku mogą być zarówno po stronie podażowej, jak i popytowej. Założono, że w najbliższej przyszłości notowania ropy i produktów gotowych na rynkach międzynarodowych będą w kolejnych dwóch, trzech latach wyższe niż w 2022 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

RYS. 27 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA PŁYNNE W LATACH 2022-2030 (w mln m³)

Źródło: opracowanie własne POPiHN





Fot.: PKN ORLEN S.A.

poprzedniego roku. W kraju założono spowolnienie gospodarcze w 2023 r., a następnie 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. Przyjęto również, że inflacja w Polsce utrzyma się na wysokim poziomie do końca 2023 r., po czym będzie malała. Nie będzie to jednak oznaczało obniżenia cen, a jedynie wolniejszy ich wzrost. Założono także kontynuację obecnych świadczeń społecznych, jak również wzrost średniej płacy Polaków oraz niski poziom bezrobocia. 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 uzupełniono jeszcze elementy dodatkowe, jak niewielkie dalsze osłabienie polskiej waluty (nieprzekroczona granica 5.00 PLN dla € i \$), spadek tempa wzrostu gospodarczego (Agencja S&P Global Ratings obniżyła prognozę wzrostu PKB Polski w 2023 r. do 0,9%), niedobór paliw na rynku europejskim (zmniejszenie produkcji w rafineriach na wschodzie Niemiec, ograniczenie dostaw z południa – Czechy, Węgry, Słowacja), kontynuowanie eksportu paliw do Ukrainy, niewielkie osłabienie rynku LPG, wzmocnienie popytu krajowego przez pojazdy z Ukrainy oraz możliwe dostawy do Polski paliw z rosyjskiej ropy dostarczanej rurociągami do innych państw

członkowskich (głównie Słowacja, Węgry) pod warunkiem zachowania parytetu bilansu masy (produkcja z ropy rosyjskiej i nierosyjskiej), co jest zgodne z wytycznymi KE. Założono też skuteczną walkę z szarą strefą w najbliższych latach. Przyjęto, że 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. Nieprzewidywalne dziś wydarzenia, co obserwowano chociażby w związku z wybuchem wojny w Ukrainie, czy możliwe zagrożenia militarne w różnych obszarach świata, 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 producentekich.

Dodatkowo, deklarowana i wzmocniona jeszcze skutkami rosyjskiej agresji i ograniczeniami dostaw surowców rosyjskich na rynek europejski, 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 dość stabilną sytuację na międzynarodowym rynku ropy i neutralizować wzrosty zapotrzebowania na energię innymi jej źródłami. Możliwe są zawirowania na rynkach nośników energetycznych, jednak trend wzrostu zapotrzebowania na paliwa naftowe powinien zostać utrzymany (choć z nieco mniejszą dynamiką) również po 2022 r. z perspektywą do 2027-2028 r. W kraju efekt wzrostu powinien zostać osiągnięty poprzez jeszcze nadal (przez najbliższe 3-4 lata) rosący 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, zapotrzebowanie miast, wynajem samochodów). W dłuższej perspektywie, zgodnie z zaleceniami unijnymi, oczekuje się wzrostu znaczenia – szczególnie w dużych i średnich miastach, a także w ruchu dalekobieżnym – roli komunikacji zbiorowej. Będzie to zapewne związane z wprowadzanymi, głównie w centrach miast, strefami czystego transportu, 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 będzie coraz bardziej ekologiczna 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 37 mln m³ i jest to wynik bardzo zbliżony do poprzedniej prognozy.

Przy opracowywaniu wariantu optymistycznego, oprócz głównych założeń wariantu bazowego, przyjęto dodatkowo umocnienie polskiej waluty (kurs € i \$ w granicach 4.20 – 4.40 PLN), wzrost gospodarczy w Polsce powyżej 3% rocznie, zmniejszenie poziomu niedoboru paliw na rynku europejskim, stabilny eksport paliw do Ukrainy (ewentualny wzrost możliwy, po pełnym zaspokojeniu potrzeb krajowych) oraz wzrost rynku LPG w Polsce (skuteczne rozwiązanie wyzwań logistycznych dla ewentualnych trudności na rynku wschodnim). Z powodu trudności zakupu nowych samochodów obecnie, a w perspektywie wprowadzenia ograniczeń rejestracji pojazdów z silnikami klasycznymi, założono większe tempo importu aut używanych zasilanych tradycyjnymi paliwami. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w 2030 r. wyniosłoby około 40 mln m³, a więc o około 1 mln m³ mniej niż wynikało to z poprzedniej prognozy.

Wariant pesymistyczny zakłada recesję gospodarki w Polsce z ujemnym PKB, pogłębienie niedoboru paliw na rynku europejskim (zmniejszenie produkcji w rafineriach w całej UE, wstrzymanie dostaw z południa – Czechy, Węgry, Słowacja), duży wzrost eksportu paliw do Ukrainy, załamanie rynku LPG w Polsce w związku z wprowadzeniem krajowych sankcji lub zaprzestaniem sprzedaży przez Rosję, zmianę rekomendacji KE i wprowadzenie bezwzględnie zakazu pomiędzy państwami członkowskimi handlu paliwami wyprodukowanymi z ropy rosyjskiej, którą dostarczono do UE rurociągami. Założono też możliwy powrót ograniczeń związanych z pandemią i jej skutkami, a także znaczny wzrost inflacji i zasadniczą utratę wartości złotego w stosunku do innych walut, co skutkowałoby wzrostem cen w kraju. Z podobnym skutkiem można wariantowo założyć destabilizację sytuacji międzynarodowej i istotne wzrosty notowań ropy naftowej, powodujące znaczne podwyższenie kosztów funkcjo-

nowania gospodarki krajowej i wyraźne wzrosty cen paliw, a także wzmożony fiskalizm sięgający – jak to zwykle bywało w przeszłości – w pierwszej kolejności do sektora paliwowego z następstwem obniżenia popytu. W tym wariantcie popyt na paliwa płynne w 2030 r. szacowany jest na poziomie 33 mln m³, a więc podobnie jak w scenariuszu ubiegłorocznym i jednocześnie jest to znacząco mniej niż dla wariantu bazowego.

W stosunku do scenariuszy przygotowanych poprzednio nie wystąpiła znaczna zmiana oczekiwanych pułapów zużycia paliw w 2030 r. Apogeum zapotrzebowania nadal przypada na lata 2027/2028. W momencie pisania tego materiału już wiadomo, że świat praktycznie powrócił do sytuacji sprzed pandemii, gdy potrzebował około 100 mln bbl ropy naftowej dziennie. I szacuje się, że zapotrzebowanie na surowiec rafinerijny będzie nadal wzrastało – szczególnie na rynkach azjatyckich. Widać, że to jeszcze nie koniec ery paliw tradycyjnych. Świat, póki co, nie może rozwijać się bez ropy i paliw ropopochodnych, choć zapewne w najbliższych latach będzie się starał ten nośnik energetyczny coraz bardziej eliminować. 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. W sektorze transportu i komunikacji strategia dojścia do zeroemisyjności 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 rejestracji 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, włączenie transportu lotniczego do systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych oraz likwidację obecnych ulg podatkowych.

Przyjęcie przez kraje członkowskie UE strategii „Fit for 55” potwierdza aspiracje w dążeniu do systematycznej redukcji zużycia paliw kopalnych poprzez stopniowe wycofywanie ich z obrotu gospodarczego oraz zastępowanie tychże 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. Ich wdrożenie będzie skutkowało w dłuższej perspektywie spadkiem zużycia paliw naftowych i samej ropy naftowej. Wydaje się, że na obecną chwilę 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 i CNG w dużej mierze pozyskiwanych z biomasy lub z 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.

Fot.: BP EUROPA SE



INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

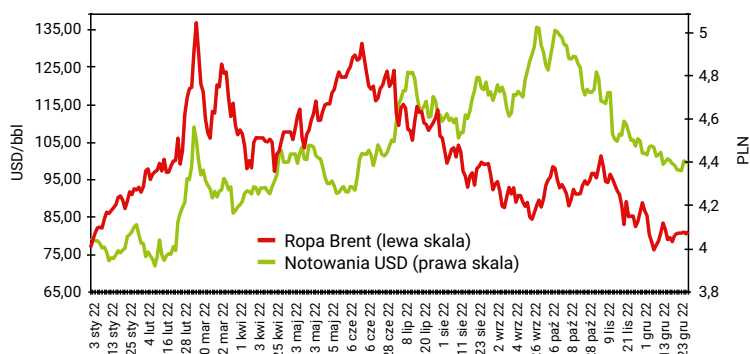
Rosyjska agresja na Ukrainę wyrzuciła do góry nogami sytuację zaopatrzeniową na rynku paliw płynnych. Niemniej jednak prognozy przyjęte w końcu 2021 r. przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego odnośnie do wzrostów cen detalicznych paliw silnikowych w 2022 r. znalazły potwierdzenie w praktyce. Zakładano podwyżki cen paliw silnikowych i wyższe ceny oleju napędowego od cen standardowej benzyny 95. Nie przewidziano jednak prawidłowo wysokości tych podwyżek. Kolejny raz życie pokazało, że na rynku naftowym wszystko jest możliwe i zmienne w bardzo krótkim czasie. Wydarzenia związane z pandemią pokazały, jak mocno ceny paliw związane są z sytuacją geopolityczną na świecie – z jednej strony, kiedy notowano rekordowe obniżki notowań ropy i paliw gotowych i z drugiej strony, gdy z powodu wojny w Ukrainie wzrosty tychże notowań były rekordowe. Oba te wydarzenia w ostatnich latach miały ogromny wpływ na rynek naftowy, a tym samym na ceny paliw na świecie i w Polsce. Obostrzenia stosowane dla stłumienia epidemii wywołały w 2020 r. załamanie cen ropy i paliw. W 2022 r. szybko zapomniano o poziomach cen obserwowanych na giełdach międzynarodowych i następnie na stacjach paliw w roku wybuchu epidemii, a nawet tych notowanych w 2021 r. Ceny w hurcie i na stacjach paliw praktycznie stale rosły, przyczyniając się do rozwoju wskaźników inflacyjnych. Wprowadzono tarcze antyinflacyjne, mające obniżyć drenaż portfeli kierowców, ale wybuch wojny w Ukrainie spowodował znaczące przyspieszenie podwyżek na giełdach międzynarodowych, a w konsekwencji również przy tankowaniu pojazdów. W naszych warunkach, kraju sąsiadującego bezpośrednio z obszarem, na którym prowadzone są działania wojenne, wartość polskiej waluty słabła, generując dodatkowe impulsy do podwyżek.

Od momentu wybuchu wojny w Ukrainie na pyłach stacji paliw wyświetlano coraz wyższe ceny, przekraczające kolejne granice psychologiczne. Wysokie poziomy cen utrzymały się do końca roku, pobudzone w zimowych miesiącach informacjami o planowanym zniesieniu tarcz antyinflacyjnych i wprowadzeniu nowych sankcji na dostawy ropy i paliw z Rosji. Na początku roku wzrosty cen były następstwem pobudzenia gospodarek światowych po okresie pandemii oraz pilnej potrzeby zaspokojenia nowych wymagań energetycznych. Ponadto, pojawiły się problemy z bardzo drogim gazem ziemnym. Spowodowały one powrót do wykorzystania w większym stopniu ropy naftowej oraz powstających z niej paliw do celów energetycznych. Mały poziom światowych zapasów ropy i paliw gotowych, a kraje producenckie nie zwiększały istotnie wydobycia, otrzymując za swoje produkty rekordowe dochody. Redukcje limitów produkcyjnych OPEC+ rosły powoli, a do tego nie były w pełni realizowane. W Polsce najwyższe wzrosty procentowe cen obserwowano dla oleju napędowego i autogazu, ale podwyżki dla benzyn też były niewiele niższe. Kolejne miesiące 2022 r. były coraz mniej korzystne dla portfeli kierowców tankujących swoje pojazdy. Wzrosty cen detalicznych nie wpłynęły korzystnie na marże ze sprzedaży paliw, gdyż operatorzy stacji starali się podtrzymać popyt poprzez redukcję tego składnika ceny.

Światowy rynek paliwowy działa na zasadzie naczyni 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. Po krótkim okresie spadku w końcu stycznia i na początku lutego ceny wystrzeliły po ataku Rosji na Ukrainę. Szybko trzeba było się przyzwyczajać do cen znacznie przekraczających 5, 6 a nawet

RYS. 28 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2022 R.

Źródło: e-petrol.pl, POPIHN



7 zł/l i to niezależnie czy była to benzyna 95, czy olej napędowy. Mocno wzrosły też ceny autogazu, osiągając nowe rekordy. Na tak wysokich poziomach ceny oleju napędowego pozostały do końca roku, a ceny benzyny 95 i autogazu lekko się obniżyły. Dla autogazu od kwietnia, dla benzyny 95 od lipca. Ceny były wysokie pomimo obowiązywania tarcz antyinflacyjnych obniżających opodatkowanie paliw. Kupno oleju napędowego było przez praktycznie cały rok droższe od zakupu benzyny 95, przy czym na początku roku różnica ceny wynosiła zaledwie 4 gr/l, a na końcu roku było to 1,13 zł/l. Różnica zaczęła wyraźnie wzrastać od początku sierpnia. Rekord średniej ceny krajowej oleju napędowego to 8,08 zł/l osiągnięty w połowie października, a benzyny 95 to 7,95 zł/l na początku czerwca. W rozliczeniu rocznym za paliwo do silników Diesla płacono średnio 34%, a za podstawowy gatunek benzyny do silników o zapłonie iskrowym o 22% więcej niż w roku poprzednim. Wysokie ceny hurtowe tylko okresowo (w tym głównie w końcówce roku) pozwoliły wszystkim operatorom stacji paliw na utrzymanie marż na zadowalającym poziomie. W przeważającej części roku zarobki na samej sprzedaży paliw nie pozwoliłyby na utrzymanie obiektów wyłącznie ze sprzedaży tychże paliw. Trochę lepsza była sytuacja producentów paliw, których łączne marże plasowały się na wyższym poziomie od operatorów strictly detalicznych. Rosnące ceny detaliczne wpływały na popyt krajowy hamująco, szczególnie w drugiej połowie roku. Aczkolwiek – wobec zwiększonej mobilności Polaków w kraju, koniecznej obsłudze ruchu związanego z działaniami militarnymi w Ukrainie, obsługą ruchu powiązanego z uchodźcami oraz okresowych dużych zakupach na stacjach przygranicznych na zachodzie i południu kraju przez kierowców z ościennych krajów UE sektor niespecjalnie to odczuł, a ostateczny wynik konsumpcji wyszedł na dodatnim poziomie.

Jak wspomniano powyżej, górne limity średnich krajowych cen oleju napędowego oraz benzyny 95 plasowały się w okolicy 8 zł/l. Dla autogazu było to prawie 3,8 zł/l. Litru oleju napędowego był w roku ubiegłym droższy średnio o 0,55 zł od litra benzyny 95. Przypomnijmy, że w roku poprzednim, to litr benzyny był droższy o 9 gr. od paliwa dieslowskiego. W stosunku do średnich za 2021 r. za litr benzyny 95 trzeba było zapłacić więcej o 1,2 zł, a oleju napędowego o 1,84 zł. Najmniej kwotowo podrożał średnio w roku autogaz, bo o 57 gr/l. W omawianym 2022 r. widełki cenowe dla benzyny 95 obejmowały zakres między 5,19 a 7,95 zł/litr.

Dla oleju napędowego ten przedział wynosił od 5,28 do 8,08 zł/litr. Tym samym, różnica pomiędzy najniższą a najwyższą ceną obu gatunków paliw w ciągu roku wyniosła około 2,8 zł/l. Szybko rosnące na początku roku, a potem długo utrzymujące się na wysokich poziomach ceny na stacjach powodowały, że ich operatorzy, chcąc podtrzymać wolumen sprzedaży, musieli redukować swoje marże i często zdarzało się, że sprzedawano paliwo z 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. Sytuację dla całego roku nieco poprawiło utrzymywanie wysokich marż detalicznych w końcowych miesiącach roku – szczególnie dla operatorów innych niż producenci paliw, którzy wcześniej w rozliczeniu swojej działalności rynkowej mogli posiłkować się jeszcze marżą hurtową.

Początek roku został zdominowany przez działania krajów OPEC+, które tylko nieznacznie luzowały limity produkcyjne, osiągając bardzo wysokie dochody ze sprzedaży ropy naftowej i produktów ropopochodnych. Trwał proces odmrażania gospodarki światowej po pandemii. Ważnym czynnikiem, wpływającym na cenę ropy na rynkach międzynarodowych, był również spadek światowych zapasów surowca i powolny powrót instalacji na amerykańskich złożach łupkowych do wydobycia. Wybuch wojny w Ukrainie dodatkowo skomplikował sytuację na rynku ropy. Podjęto działania mające doprowadzić do sankcji na import rosyjskiej ropy i produkowanych w tamtejszych rafineriach paliw gotowych. Różnica notowań pomiędzy Brent i REBCO, wynosząca zwyczajowo kilka dolarów, wzrosła do ponad 30 USD/bbl. Jednocześnie, prowadzono intensywne poszukiwania alternatywnych do rosyjskiego kierunków dostaw surowca dla rafinerii europejskich. W warunkach chwiejnego zbilansowania rynku takie działania musiały podnieść notowania surowca i wprowadzić niepokój w kontekście dostępności paliw gotowych. I to właśnie wysoki popyt na paliwa gotowe (inne niż z rynku rosyjskiego) był elementem windującym ceny surowca. Trendy zmian cen światowych tradycyjnie przekładały się na poziomy cen w kraju. Nie pomagał też tracący na wartości w stosunku do dolara US kurs złotego. Jednocześnie, rząd RP, próbując ulżyć kierowcom, wprowadził jeszcze w grudniu 2021 r. obniżki stawek podatków akcyzowych do minimalnych poziomów europejskich i równoległe od lutego 2022 r. obniżył stawkę podatku VAT z 23 do 8% dla paliw silnikowych. Zawieszono też podatek od sprzedaży detalicznej dla paliw samochodowych. Zapowiedziano, że tarcze będą działać do końca 2022 r.

Główny element wpływający na wysokość ceny w naszym obszarze geograficznym – średnie roczne notowania ropy naftowej gatunku Brent – przekroczył poziom 101 USD/bbl, co wyniosło o 43% więcej niż średnio w 2021 r. Na początku roku notowania ropy kształtowały się na poziomie około 77 USD/bbl, a potem, wraz z postępującą niepewnością na rynkach zaopatrzeniowych, nastąpiła seria podwyżek aż do poziomu ponad 138 USD/bbl w początkach marca. Po osiągnięciu tego szczytu surowiec zaczął tanieć, aby na koniec roku osiągnąć wartość około 81 USD/bbl. Najwięksi producenci ropy naftowej, czyli kraje OPEC+, regulowały rynek, ostrożnie podnosząc limity produkcyjne.

**RYS. 29 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY
 NAFTOWEJ, PALIW CIEKLYCH I KURSU DOLARA US W LATACH 2021-2022**

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

Wyszczególnienie	ROK 2021		ROK 2022		Wskaźnik 2022 do 2021 2021=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Notowania ropy Brent	70,72	USD/bbl	101,15	USD/bbl	143
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	685,5	USD/t	1 057,6	USD/t	154
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	589,6	USD/t	1 067	USD/t	181
Kurs dolara US	3,8614	zł	4,4568	zł	115

Utrzymywały jednocześnie te limity na takich poziomach, aby ceny surowca rafineryjnego zbyt mocno nie spadły. Problemy z zaopatrzeniem w gaz ziemny i wywindowanie cen tego nośnika energii do rekordowych poziomów też wpłynęły na popyt na ropę naftową, wykorzystywaną jako zamiennik za gaz do produkcji energii elektrycznej i ciepłej. Poszukiwania nowych kierunków dostaw do rafinerii europejskich – innych niż rosyjski – utrudniał fakt, że pandemia spowodowała zaległości w nowych inwestycjach przy wydobyciu ropy naftowej. Przekładało się to na niemożność zrealizowania przez część krajów producencich nawet ustalonych limitów produkcyjnych. Relacje z rynku ropy, wzmocnione jeszcze sytuacją z dużym zapotrzebowaniem na olej napędowy w gospodarce światowej, przeniosły się na rynek paliw gotowych, którymi handlowano na giełdach międzynarodowych. Wzrost notowań oleju napędowego był o 38 punktów procentowych wyższy od wzrostu notowań ropy. Dla benzyny Premium zaś poziom dynamiki ropy przekroczono o 11 punktów procentowych. Cyfry te pokazują, że to zapotrzebowanie na paliwa – a szczególnie na olej napędowy – w znacznej mierze wpływało na sytuację na rynkach naftowych. Na rynku polskim ceny netto w handlu hurtowym kształtowały zmiany giełdowych notowań paliw gotowych i zmiany kursu złotego w stosunku do dolara US, a także działania osłonowe związane z tarczami antyinflacyjnymi, podejmowanymi przez rząd RP w 2021 i 2022 r. Mimo tych działań, kierowcy i tak musieli sięgnąć głębiej do kieszeni.

Tak jak w latach poprzednich, poziom parytetu importowego wyznaczał kierunek zmian cen hurtowych, a te kształtowały ceny detaliczne. Znaczne wzrosty cen netto i obniżenie stawek podatków bezpośrednich i pośrednich spowodowały, że udział tych obciążeń w każdym litrze paliw silnikowych zmalał przy tak rekordowych cenach przy dystrybutorach.

Notowania ropy Brent, która jest wyznacznikiem cenowym dla rynku europejskiego, zostały przedstawione na rys. 28.

Początek działań wojennych w Ukrainie wzbudził obawy o dostępność paliwa na polskich stacjach. Wpłynęło to znacząco na wyraźne podniesienie poziomu ich sprzedaży w kraju i w okresie paniki musiało spowodować wzrost cen. Tak też się stało, tym bardziej, że również sytuacja zaopatrzeniowa (szczególnie w olej napędowy) w całej Unii Europejskiej uległa pogorszeniu ze względu na ograniczenia importu ze wschodu, ale też z powodu – z różnych przyczyn: strajki, remonty, pożary – zmniejszenia produkcji w europejskich rafineriach. Dla operatorów stacji paliw takie ruchy cenowe

nie były wcale okresem dobrych dochodów. Wręcz przeciwnie – przez wiele miesięcy ich marże ze sprzedaży samych paliw były nawet niższe w porównaniu ze średnimi za cały poprzedni rok. Było to skutkiem m.in. wzrostów cen zaopatrzeniowych w tempie, w którym detal nie nadążał ze sprzedażą zakupionego wcześniej tańszego towaru, a także konieczność podtrzymania popytu na paliwa na swoich obiektach stacyjnych przy tak wysokich pułapach cenowych. Na szczęście dla wielu operatorów, dobrze za to przebiegała sprzedaż w sklepach na stacjach paliw i rosła zyskowość oferowanych usług, głównie gastronomicznych. Działalność pozapaliwowa pozwoliła w trakcie roku osiągnąć zyski niezbędne do utrzymania obiektów i ich personelu.

Wyniki ekonomiczne, przedstawione przez krajowych producentów paliw, świadczą o tym, że podmioty te maksymalnie wykorzystały swoje możliwości produkcyjne dla zaopatrzenia rynku wewnętrznego, nie dopuszczając do niedoborów paliw na rynku, mimo występujących okresowo kłopotów z nadmiarowym wykupem paliw, czy problemami związanymi głównie z dodawanymi do tych paliw biokomponentami.

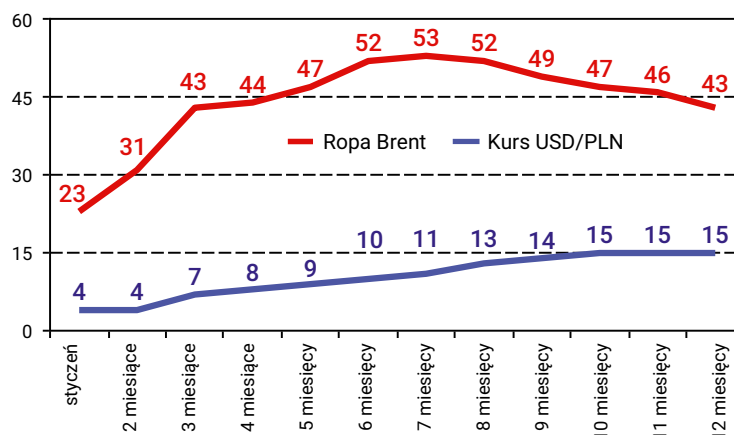
Czynniki wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) kształtowały się w 2022 r. tak, jak przedstawiono to na rys. 29.

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

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

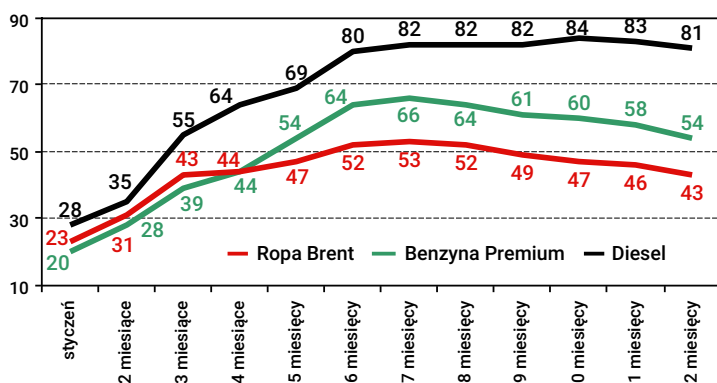
**RYS. 30 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU
 DOLARA US W 2022 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2021 R. [%]**

Źródło: POPiHN i e-petrol.pl



RYS. 31 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W 2022 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2021 R. [%]

Źródło: POPIHN i e-petrol.pl



Wyraźny wzrost notowań ropy w ujęciu narastającym trwał od początku roku do końca jego I półrocza. Potem trend uległ odwróceniu. Podobny kierunek jak dla surowca obserwowano też dla benzyny silnikowej, natomiast notowania oleju napędowego po osiągnięciu wysokiego pułapu po I półroczu już tam pozostały (rys. 31).

Wydarzenia na międzynarodowych rynkach ropy naftowej i paliw gotowych tradycyjnie przeniosły się

prawie automatycznie na rynek polski, aczkolwiek z większą siłą zwyżek ceny netto (bez obciążeń podatkowych). W dużej mierze to skutek obniżenia wartości złotego do dolara US. W Polsce waluta krajowa, a właściwie jej odniesienie do waluty północnoamerykańskiej zawsze w pewien sposób wpływa na ceny u naszych producentów i na stacjach paliw. W 2022 r. zanotowano 15% obniżenie złotego do USD. Spadły obciążenia podatkowe z tytułu zmiany stawki akcyzy i opłaty paliwowej w ramach tarczy antyinflacyjnej z roku 2021 i z tytułu obniżenia stawki VAT od lutego 2022 r. Zmiany średnich cen rocznych dla transakcji zakupu typu spot w polskich rafineriach zamieszczono w tabelach (rys. 32 i 33).

Jak wynika z tabeli (rys. 32) ceny netto, a więc bez obciążeń podatkowych, benzyny 95 u polskich producentów, powiązane w sposób bezpośredni z notowaniami giełdowymi, wzrosły bardziej niż notowania tego gatunku paliwa na świecie. Częściowo było to spowodowane osłabieniem wartości polskiej waluty, ale dodatkowy wpływ miały także 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.

Również olej napędowy podrożał w kraju, w stopniu większym niż wskazywałyby notowania giełdowe,

RYS. 32 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH SKŁADNIKÓW CEN HURTOWYCH BENZYN SILNIKOWYCH U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Źródło: PKN ORLEN SA, Grupa LOTOS SA, POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2021		ROK 2022		Wskaźnik 2022 do 2021 2021=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Benzyna EU95 brutto (bez VAT)	4 281	zł/1000 l	5 985	zł/1000 l	140
Akcyza	1 514	zł/1000 l	1 413	zł/1000 l	93
Opłata paliwowa	165	zł/1000 l	153	zł/1000 l	92
Opłata emisyjna	80	zł/1000 l	80	zł/1000 l	100
Benzyna EU95 netto	2 522	zł/1000 l	4 339	zł/1000 l	172

RYS. 33 PORÓWNANIE 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 2021		ROK 2022		Wskaźnik 2022 do 2021 2021=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
ON o zaw. S 0,001% (bez VAT)	4 270	zł/1000 l	6 543	zł/1000 l	153
Akcyza ON o zaw. S 0,001%	1 145	zł/1000 l	1 104	zł/1000 l	96
Opłata paliwowa	339	zł/1000 l	329	zł/1000 l	97
Opłata emisyjna	80	zł/1000 l	80	zł/1000 l	100
ON o zaw. S 0,001% netto	2 706	zł/1000 l	5 030	zł/1000 l	186

RYS. 34 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

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

Wyszczególnienie	ROK 2021		ROK 2022		Wskaźnik 2022 do 2021 2021=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	5,44	zł/litr	6,64	zł/litr	122
Średnia cena detaliczna ON	5,35	zł/litr	7,19	zł/litr	134
Średnia cena detaliczna autogazu	2,67	zł/litr	3,24	zł/litr	121

ale różnica była tu mniejsza niż w przypadku standardowej benzyny (rys. 33).

W 2022 r., poza krótkim okresem tuż przed wakacjami, benzyna 95 w detalu kosztowała mniej od oleju napędowego. W ostatecznym rozliczeniu różnica ceny pomiędzy tymi dwoma gatunkami paliw była o wiele bardziej znacząca niż przed rokiem.

Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2021-2022 przedstawiono w tabeli (rys. 34).

Relacje cenowe benzyna 95/autogaz kształtowały się podobnie jak w latach ubiegłych na korzyść autogazu, a opłacalność zamiany paliwa utrzymała się na poziomie ubiegłorocznym. Stosunek ceny autogazu do ceny benzyny 95 był średnio w 2022 r. na poziomie około 49%. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (rys. 35 i 36).

Od 2018 r. średnie ceny paliw silnikowych w Polsce rosły rok do roku, przy czym wyjątkiem był 2020 r., kiedy zaburzenia pandemiczne doprowadziły do obniżek. Nowe rekordy cen przyniósł 2022 r., a obecne realia rynkowe sugerują, że przed nami kolejny rok z prognozą rosnących cen paliw – chyba, że wydarzy się coś podobnego do pandemii, co załamałoby rynki paliwowe. Takie sytuacje na rynku paliwowym (tzw. „czarne tabędzie”) się zdarzają i są trudne do przewidzenia.

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

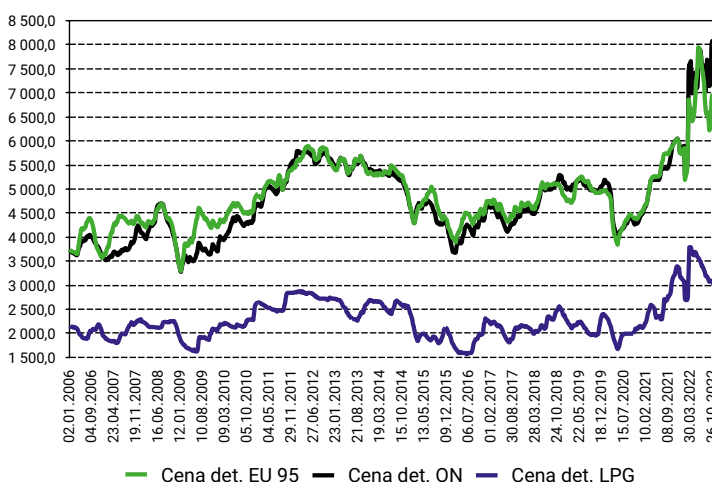
Wskutek powodów opisanych wcześniej, średnie marże na sprzedaży oleju napędowego i benzyny 95 były w 2022 r. na poziomach niższych niż ubiegłoroczne. Można śmiało założyć, że operatorzy stacji paliw, poza ostatnimi miesiącami ub. r., kiedy pułapy marży były ponadstandardowe jak dla rynku polskiego, nie zaliczą tego okresu do udanych. Wiele stacji paliw utrzymało się na rynku tylko dzięki możliwości handlu w sklepach, prowadzeniu małej i dużej gastronomii na stacjach. Szczególnie dotyczyło to mniejszych operatorów nieposiadających rozbudowanych sieci o zasięgu lokalnym lub krajowym. Sytuację ratowała też sprzedaż autogazu, dla którego marże detaliczne były wyższe od ubiegłorocznych. Drożyzna na rynku i drogie paliwa, a co za tym idzie, wzrost krajowej inflacji do poziomów dawno niewidzianych, zmusiły rząd do reakcji. Jeszcze w grudniu 2021 r. wprowadzono pierwszą tarczę antyinflacyjną, a w lutym 2022 r. następną, umożliwiającą obniżenie cen paliw i tym samym utrzymanie ruchu na stacjach.

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 dzięki wolnej konkurencji udało się zapobiec brakom na rynku i ograniczyć wzrost cen paliw do absolutnego minimum.

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 2022 r. – podobnie, jak w latach poprzednich – mazowieckie, małopolskie, podkarpackie, pomorskie i zachodniopomorskie. Nieco podniesiono ceny

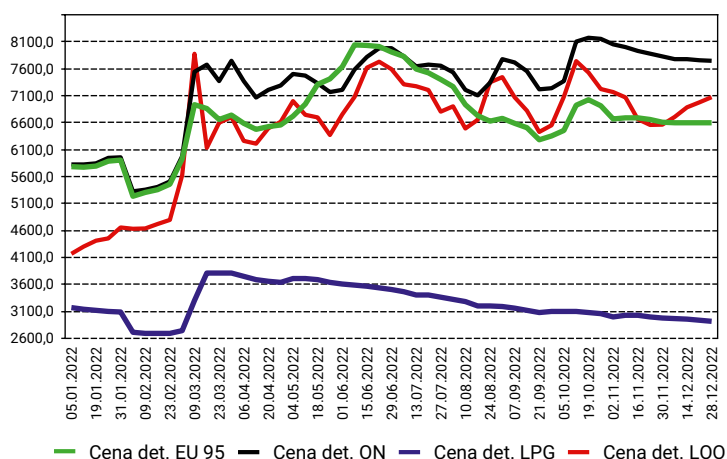
RYŚ. 35 CENY DETALICZNE EU 95, ON I LPG W LATACH 2006-2022 [zł/1000 litrów]

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



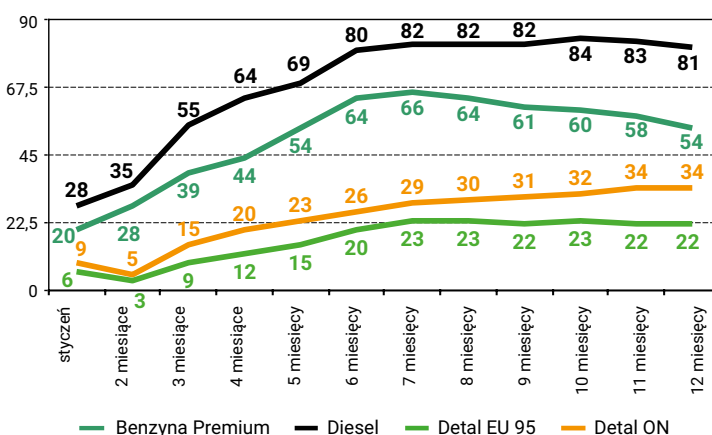
RYŚ. 36 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2022 R. [zł/1000 litrów]

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



RYŚ. 37 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ PALIW NA GIEŁDACH MIĘDZYNARODOWYCH ORAZ CEN DETALICZNYCH EU 95 I ON W POLSCE W 2022 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2021 R. [%]

Źródło: POPiHN, epetrol.pl



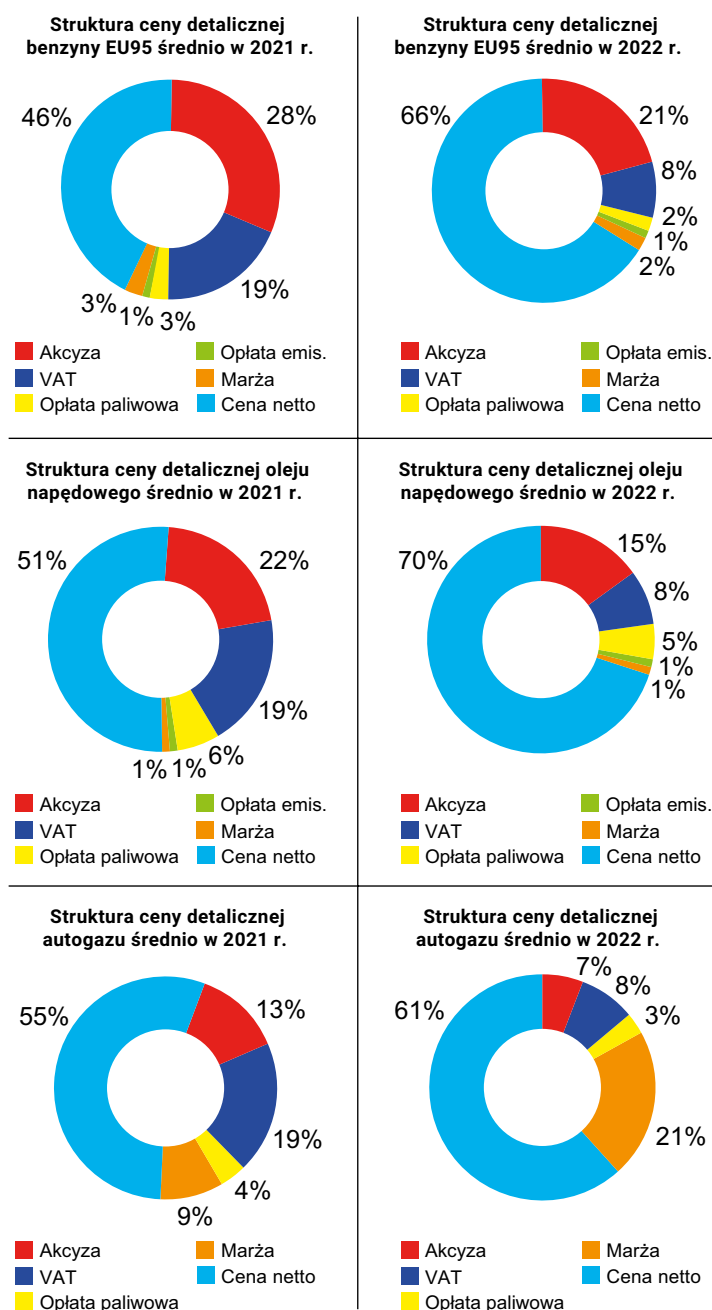
**RYS. 38 PORÓWNANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH
DLA PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2021-2022 [w tys. m³]**

Źródło: opracowanie własne POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2021		ROK 2022		Wskaźnik 2022 do 2021 2020=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Razem podatki dla EU95 (VAT+Akcyza+opł.pal.)	2 776	zł/1000 l	2 192	zł/1000 l	79
Razem podatki dla ON (VAT+Akcyza+opł.pal.)	2 565	zł/1000 l	2 101	zł/1000 l	82
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	51	%	33	%	65
% udział podatków w cenie detalicznej ON	48	%	29	%	61

**RYS. 39 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ
PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2021-2022**

Źródło: obliczenia własne POPiHN



na stacjach wzdłuż ściany wschodniej w związku z ograniczeniami przywozu paliw z Białorusi i wzmożonym ruchem powodowanym zaopatrzeniem rynku ukraińskiego i samochodów uchoźców poruszających się do i z Polski.

W Polsce podatki, jakimi obłożone są paliwa, determinują poziom cen detalicznych. Rys. 38 przedstawia średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w 2022 r.

Dane w tabeli wskazują, że w 2022 r. kwotowa średnia wysokość płaconych podatków dla obu gatunków paliw była niższa od wartości z całego ubiegłego roku. Udział podatków w cenie benzyny 95 i oleju napędowego z powodu większej ceny netto oraz tarcz antyinflacyjnych zmalał i osiągnął poziom odpowiednio 33% i 29%. To o 18 punktów procentowych mniej dla paliwa do silników iskrowych i o 19 punktów procentowych mniej dla paliwa do silników Diesla niż średnio w całym 2021 r. Kwota podatków płaconych fiskusowi za każde 1000 litrów sprzedanego paliwa wyniosła średnio mniej o 584 zł dla podstawowego gatunku benzyny i o 464 zł dla oleju napędowego. Dla obu gatunków paliw spadek płaconych podatków wynikał głównie z tytułu utrzymania, jak w grudniu 2021 r., zmniejszenia do możliwego minimum stawki akcyzy i opłaty paliwowej oraz od lutego 2022 r. zmniejszenia do 8% stawki podatku VAT, czyli wykorzystania obu tarcz antyinflacyjnych. W tym czasie nie uległa zmianie wysokość opłaty emisyjnej.

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 przedstawia tabela (rys. 40).

W tabeli (rys. 41) przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2022 r.

Obraz analizy poziomów cen w Polsce i w innych państwach Unii Europejskiej był od lat bardzo podobny i pokazywał, że po przeliczeniu na euro, ceny w naszym kraju są jednymi z najniższych na terenie UE. Taką też sytuację dla ostatecznych cen detalicznych zanotowano w grudniu 2022 r. Potwierdzają to dane zamieszczone w tabeli na rys. 40, dotyczące zarówno benzyny silnikowej, jak i oleju napędowego. Ceny prezentowane dla Polski zawierają obniżoną stawkę akcyzy i stawkę podatku VAT w przeliczeniu na euro, co miało przeciwdziałać nadmiernemu wzrostowi cen. W przypadku ceny netto (bez obciążeń podatkowych) sytuacja była odmienna, tzn. ceny w Polsce przewyższały ceny

RYS. 40 STRUKTURA CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2021-2022 (w zł/l)
Źródło: obliczenia własne POPiHN

	Benzyna Eurosuper 95						Olej napędowy						Autogaz							
	Cena det.	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Oplata emis.	Marża netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Oplata emis.	Marża netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża netto			
12 mies. 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
12 mies. 2022	6,64	1,41	0,55	0,15	0,08	0,11	4,34	7,19	1,01	0,59	0,33	0,08	0,06	5,03	3,24	0,21	0,27	0,10	0,68	1,98
% zmiany	22,1	-6,6	-45,9	-11,8	0,0	-22,9	72,2	34,4	-4,3	-41,0	-2,9	0,0	-13,7	85,6	21,3	-40,0	-45,9	-9,1	182,5	34,7

RYS. 41 CENY DETALICZNE I PODATKI W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2022 R.
(w EURO / 1000 litrów) 1 EUR = 4,6899 PLN
Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA, POPiHN

	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	1 454,0	654,3	557,4	242,3	Austria	1 654,0	898,1	480,2	275,7	20
Belgia	1 634,3	750,5	600,2	283,6	Belgia	1 736,6	979,7	455,5	301,4	21
Bułgaria	1 287,4	709,8	363,0	217,6	Bułgaria	1 524,7	940,3	330,3	254,1	20
Chorwacja	1 331,2	658,9	406,1	266,2	Chorwacja	1 595,1	923,1	353,0	319,0	25
Cypr	1 435,3	836,5	369,6	229,2	Cypr	1 663,7	1 057,3	340,8	265,6	19
Czechy	1 495,9	706,7	529,6	259,6	Czechy	1 559,5	940,4	348,4	270,7	21
Dania	1 824,1	830,6	628,7	364,8	Dania	1 810,7	1 010,8	437,8	362,1	25
Estonia	1 711,0	862,8	563,0	285,2	Estonia	1 712,0	1 054,7	372,0	285,3	20
Finlandia	1 851,0	770,3	722,4	358,3	Finlandia	1 985,0	1 090,3	510,5	384,2	24
Francja	1 655,1	688,0	691,3	275,9	Francja	1 749,4	848,7	609,1	291,6	20
Grecja	1 827,0	758,0	715,4	353,6	Grecja	1 791,0	1 020,0	424,4	346,6	24
Hiszpania	1 565,4	821,0	472,7	271,7	Hiszpania	1 643,3	979,1	379,0	285,2	21
Niderlandy	1 757,0	793,4	658,7	304,9	Niderlandy	1 754,0	1 024,1	425,5	304,4	21
Irlandia	1 569,2	791,4	484,4	293,4	Irlandia	1 693,2	950,1	426,5	316,6	23
Litwa	1 492,5	767,5	466,0	259,0	Litwa	1 654,5	995,4	372,0	287,1	21
Luksemburg	1 485,0	742,1	527,1	215,8	Luksemburg	1 597,0	948,4	416,6	232,0	17
Łotwa	1 599,1	797,8	523,8	277,5	Łotwa	1 643,3	927,9	430,2	285,2	21
Malta	1 430,0	830,2	381,7	218,1	Malta	1 660,0	1 050,8	356,8	253,2	18
Niemcy	1 747,0	813,6	654,5	278,9	Niemcy	1 818,0	1 057,3	470,4	290,3	19
Portugalia	1 600,0	786,6	514,2	299,2	Portugalia	1 607,0	964,3	342,2	300,5	23
Rumunia	1 296,2	703,4	385,8	207,0	Rumunia	1 532,8	934,5	353,6	244,7	19
Słowacja	1 487,0	695,5	543,7	247,8	Słowacja	1 616,0	949,0	397,7	269,3	20
Słowenia	1 318,3	701,1	379,5	237,7	Słowenia	1 545,0	916,4	350,0	278,6	22
Szwecja	1 695,0	774,2	581,8	339,0	Szwecja	2 118,3	1 297,4	397,2	423,7	25
Węgry	1 566,7	929,2	304,4	333,1	Węgry	1 778,4	1 120,2	280,1	378,1	27
Włochy	1 625,2	753,7	578,4	293,1	Włochy	1 689,8	917,7	467,4	304,7	22
POLSKA	1 392,4	944,0	350,9	97,5	POLSKA	1 633,2	1 196,3	322,6	114,3	8
Średnia europejska	1 560,5	773,0	516,8	270,6	Średnia europejska	1 695,0	999,7	401,8	293,5	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	89%	122%	68%	36%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	96%	120%	80%	39%	

w większości państw europejskich. Fakt wysokiej marży tłumaczony był przez sektor chęcią uniknięcia szoku cenowego i załamania rynku po likwidacji ulg tarcz antyinflacyjnych od 1 stycznia 2023 r. W końcówce 2022 r. detaliczna średnia cena krajowa benzyny 95 była o 11%, a oleju napędowego o 4% niższa od średniej ceny dla całego analizowanego rynku 27 państw europejskich. To, w stosunku do grudnia 2021 r., różnica mniejsza o 7 punktów procentowych dla benzyny 95 i o 8 punktów procentowych dla oleju napędowego.

Krajowe ceny netto (bez podatków) – w przeliczeniu na euro – benzyny 95 na koniec grudnia 2022 r. były wyższe od średniej europejskiej o 22%, a oleju napędowego o 20%.

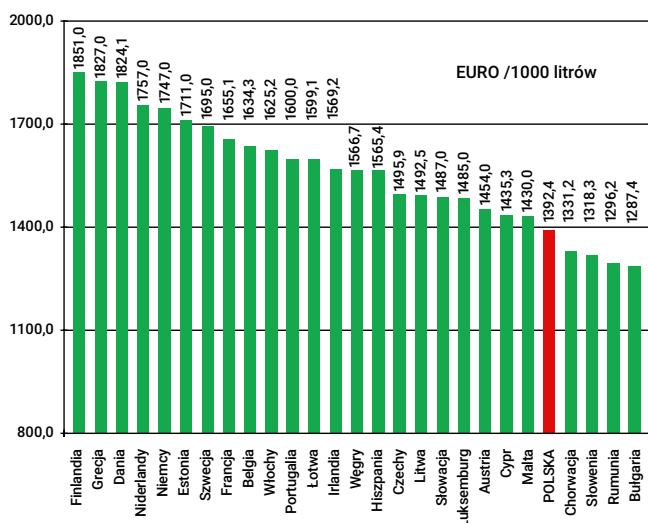
W grudniu 2022 r. dla benzyny 95 różnica między najwyższą i najniższą ceną netto, obserwowaną w państwach europejskich, wyniosła 290 euro (o 97 euro więcej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą

ceną detaliczną 564 euro/1000 l (o 206 euro mniej niż przed rokiem). Oznacza to zmniejszenie się rozpiętości cen detalicznych, ale za to wzrost różnicy cen przed opodatkowaniem. Widać, że niektóre kraje, jak np. Polska, wykorzystały redukcję części stawek podatkowych do obniżenia cen ostatecznych dla klienta. Dla oleju napędowego ceny netto różniły się o 439 euro/1000 litrów (o 55 euro więcej, niż przed rokiem), a ceny detaliczne o 594 euro/1000 litrów (o 21 mniej niż przed rokiem). W większej skali podniosły się różnice cen netto niż cen detalicznych obu gatunków paliw, a to oznacza, że spadły podatki, którymi w poszczególnych krajach regulowano cenę dla klientów detalicznych.

Od lutego 2022 r. obniżono obowiązującą w Polsce stawkę podatku VAT od paliw z 23% do 8%. Na koniec grudnia 2022 r. różnica pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95 – w stosunku do średniej unijnej – wyniosła 64%. Rok wcześniej

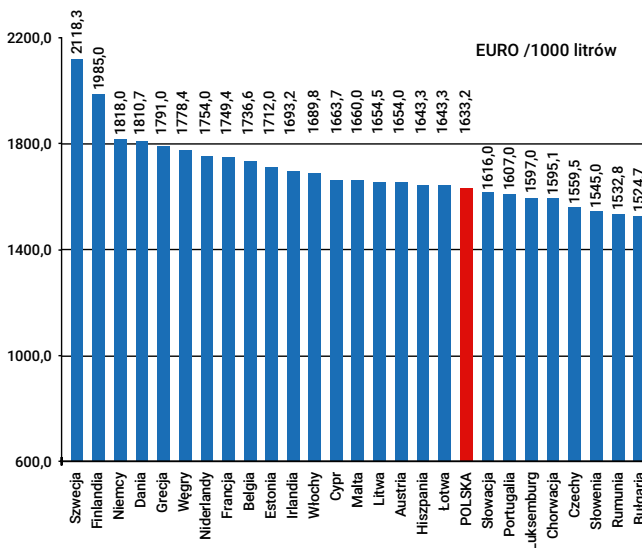
RYS. 42 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2022 R.

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



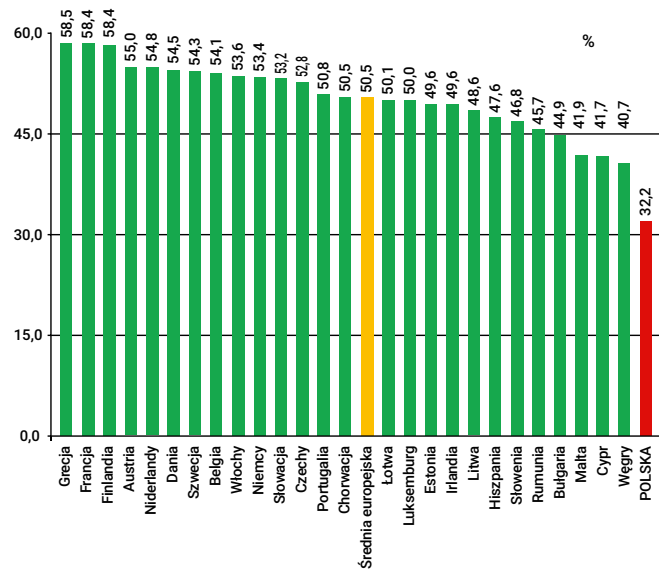
RYS. 43 CENY DETALICZNE OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2022 R.

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



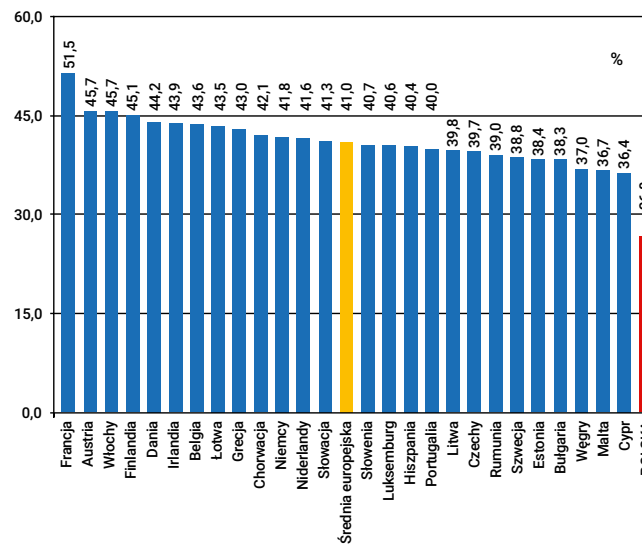
RYS. 44 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZyny 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2022 R.

Źródło: opracowanie własne POPiHN



RYS. 45 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2022 R.

Źródło: opracowanie własne POPiHN



było to 12%. Dla oleju napędowego ta sama różnica wyniosła 61%, podczas gdy przed rokiem wynosiła 6%. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na euro i uwzględnieniu opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej) była dla benzyny 95 i oleju napędowego odpowiednio o 32% i 20% niższa od średniej europejskiej. To o 4 punkty procentowe więcej dla benzyny i o 7 dla oleju napędowego niż przed rokiem.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że ze wszystkich krajów europejskich udział podatków w cenie benzyny 95 nie przekraczał poziomu 50% ceny detalicznej jedynie w 12 państwach – w tym w Polsce, a to o 5 więcej niż przed rokiem. Średni udział podatków w cenie

benzyny zmniejszył się w grudniu 2022 r. do poziomu 50,5% z 54,2% w grudniu 2021 r. W przypadku oleju napędowego tylko 1 kraj, Francja, ten 50% limit przekroczył. Średnia wartość udziału podatków w cenie detalicznej dla tego gatunku paliwa to 41% przy 48,4% przed rokiem. Zestawienie pokazuje, że Polacy płacili do budżetu państwowego w zakresie podatków najmniejsze wielkości procentowe ceny detalicznej w ramach krajów europejskich. Dodatkowo, w grudniu 2022 r. wielkość widełek udziałów podatków w cenie detalicznej pomiędzy najbardziej obciążoną Grecją a najmniej Polską dla benzyny 95 zwiększyła się o 12 punktów procentowych do 26. Dla oleju napędowego, pomiędzy pierwszą Francją a ostatnią



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

Polską, ta relacja wyniosła 25 punktów procentowych, co świadczy o wzroście o 11 punktów procentowych. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec 2022 r. przedstawiają rys. 44 i 45.

W grudniu 2022 r. najtaniej w Unii Europejskiej sprzedawano benzynę 95 na stacjach w Bułgarii i Rumunii. Niewiele drożej było też w Polsce. Olej napędowy był najtańszy w tych samych krajach, co benzyna, a Polska cena była bliżej środka stawki europejskiej. To oznacza, że wszystkim naszym bezpośrednim unijnym sąsiadom opłacało się przyjechać do Polski i zatankować pojazd do pełna. Szczególnie licznie polskie

stacje w minionym roku 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 sytuacją wojenną w Ukrainie, w której zakup paliw był rzeczą niezmiernie trudną i drogą. Każdy kierowca opuszczający Polskę powinien wyjeżdżać z pełnym bakiem i wracać do kraju z taką ilością paliwa, aby dojechać do najbliższej stacji po polskiej stronie granicy. Również turystyka paliwowa z krajów ościennych na pewno będzie się miała bardzo dobrze w najbliższej przyszłości.

RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Po chwili oddechu, jaką zapewnił 2021 r., polską gospodarkę czekały w 2022 r. kolejne trudności, związane z rosyjską agresją na Ukrainę. Galopująca inflacja, szokujące wzrosty cen energii oraz utrata poczucia bezpieczeństwa miały kluczowy wpływ na przedsiębiorstwa i konsumentów. Problemy związane z energią pozwoliły zaciągnąć hamulec awaryjny w procesie odchodzenia od paliw kopalnych, jednakże nie ulega wątpliwości, że jest to działanie mocno doraźne, natomiast proekologiczny kierunek obrany przez Unię Europejską jedynie przyspieszy. Potrzeba wytwarzania energii niezależnie od importu surowców energetycznych wpisuje się w założenia Europejskiego „Zielonego Ładu”. Nie zwalniają prace nad regulacjami zaproponowanymi w ramach pakietu Fit for 55. Projekty przepisów wprowadzających motoryzacyjną rewolucję w zakresie norm emisji spalin przechodzą kolejne etapy negocjacji i uzgodnień. Branża olejów smarowych jest świadoma zmian, jakie przyniesie zakaz rejestracji pojazdów spalinowych po 2035 r., jednakże już dziś boryka się z innymi, bieżącymi problemami.

Kryzys energetyczny stworzył grunt do rozwoju procederu nielegalnego rozporządzania olejami odpadowymi, które zamiast wrócić do obiegu poprzez organizację odzysku, trafiły do prowizorycznych pieców. Niewielkie prawdopodobieństwo wykrycia oraz niskie kary stanowiły akceptowalne ryzyko wobec potencjalnych korzyści finansowych. Taka toksyczna alternatywa dla legalnego opału jest nie tylko szkodliwa dla środowiska i ludzkiego zdrowia, ale też potęguje problemy branży olejów smarowych. Przedsiębiorstwa wprowadzające oleje smarowe na rynek są zobowiązane do realizacji obowiązku odzysku i recyklingu⁶. Powszechną praktyką jest realizacja tego obowiązku poprzez korzystanie z usług organizacji odzysku, recyklerów – przedsiębiorstw profesjonalnie realizujących odzysk i recykling odpadów. Nielegalne spalanie olejów odpadowych, a także ich magazynowanie jako prowizorycznego zapasu paliwa opałowego, znacząco

utrudnia działalność organizacji odzysku i recyklerów, którzy, nie mogąc pozyskać surowca z rynku, nie są w stanie zrealizować obowiązku odzysku zakontraktowanego z przedsiębiorstwami branży olejów smarowych. Trudnej sytuacji nie zaradziły atrakcyjne, wysokie ceny surowca w ofertach skupu. Ryzykowne otoczenie rynkowe, w jakim obecnie działają recyklerzy, zmusza do ograniczania tonażu, jaki są gotowi zakontraktować do realizacji odzysku. To skutkuje szczególnym utrudnieniem dla podmiotów wprowadzających na rynek oleje smarowe, które w obliczu braku możliwości realizacji obowiązku odzysku i recyklingu, czy to za pośrednictwem organizacji odzysku, czy też zasobami własnymi, będą zmuszone zapłacić opłatę produktową, która stanowi znaczne obciążenie finansowe. POPIHN sygnalizował ten problem na szczelnie ministerialnym, jednakże Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie planuje wprowadzania zmian w zakresie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, natomiast organy kontrolne wskazują na brak możliwości intensyfikacji kontroli z uwagi na ograniczone zasoby. Najbliższy rok nie daje większych szans na poprawę sytuacji.

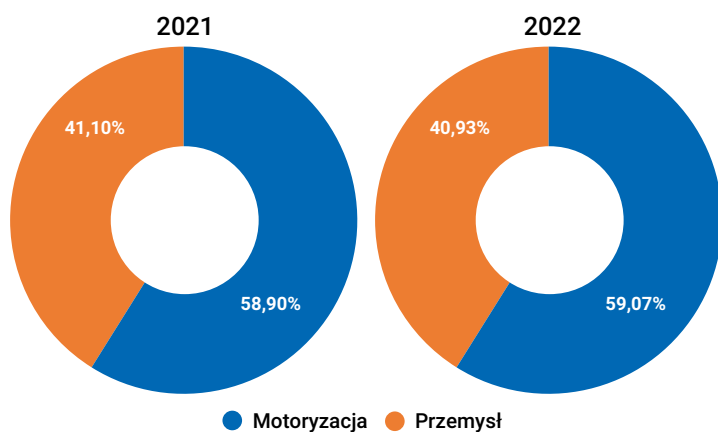
Polski rynek olejów smarowych osiągnął w 2022 r. wielkość 237 219 ton, co w porównaniu do wyniku 241 973 ton z 2021 r. oznacza spadek ogólnego poziomu sprzedaży o 1,96% r/r.

Wśród głównych przyczyn skurczenia się rynku olejów smarowych w 2022 r. wskazuje się kryzys energetyczny oraz zmianę praktyk zakupowych dużych konsumentów. Skokowy wzrost cen energii skłonił wiele przedsiębiorstw energochłonnych do poszukiwania oszczędności – doraźnie często było to ograniczenie produkcji lub w ogóle jej wstrzymanie. Skala podwyżek cen energii elektrycznej ukazana jest m.in. w rocznych statystykach przedstawionych przez Towarową Giełdę Energii⁷, gdzie średnioważona cena BASE na Rynku Dnia Następnego wyniosła w 2022 r. 796,17 zł/MWh, co oznacza wzrost o 98% względem 2021 r. Jeszcze większy wzrost zaobserwowano na rynku terminowym, gdzie średnioważona cena kontraktu rocznego z dostawą pasmową w 2023 r. (BASE_Y-23) ukształtowała się w 2022 r. na poziomie 1 110,04 zł/MWh co stanowi wzrost o 189% w stosunku do ceny z notowań kontraktu BASE_Y-22 w 2021 r. Ograniczenie bądź wstrzymanie produkcji przez przedsiębiorstwa energochłonne stanowiło czynnik zmniejszający popyt na środki smarne w przemyśle.

Wstępne szacunki GUS mówią o realnym wzroście polskiego PKB w 2022 r. o 4,9%. Oznacza to spadek dynamiki wobec 2021 r. (wzrost o 6,8%), jednak nie zmienia to faktu, że pomimo trudnych warunków, polska gospodarka się rozwijała. Spodziewany w takich warunkach wzrost popytu na oleje smarowe należy zestawić z zaobserwowaną zmianą polityki dot. zapasów u dużych odbiorców olejów smarowych. Wyciągnięto wnioski z przerwanego łańcuchów dostaw w 2020 r. i jeszcze w 2021 r. obserwowany był trend korzystania z dostępności środków smarnych i tworzenie zapasów, umożliwiających kontynuację procesów konsumujących środki smarne

RYS. 46 CAŁKOWITY RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2021-2022

Źródło: opracowanie własne POPIHN

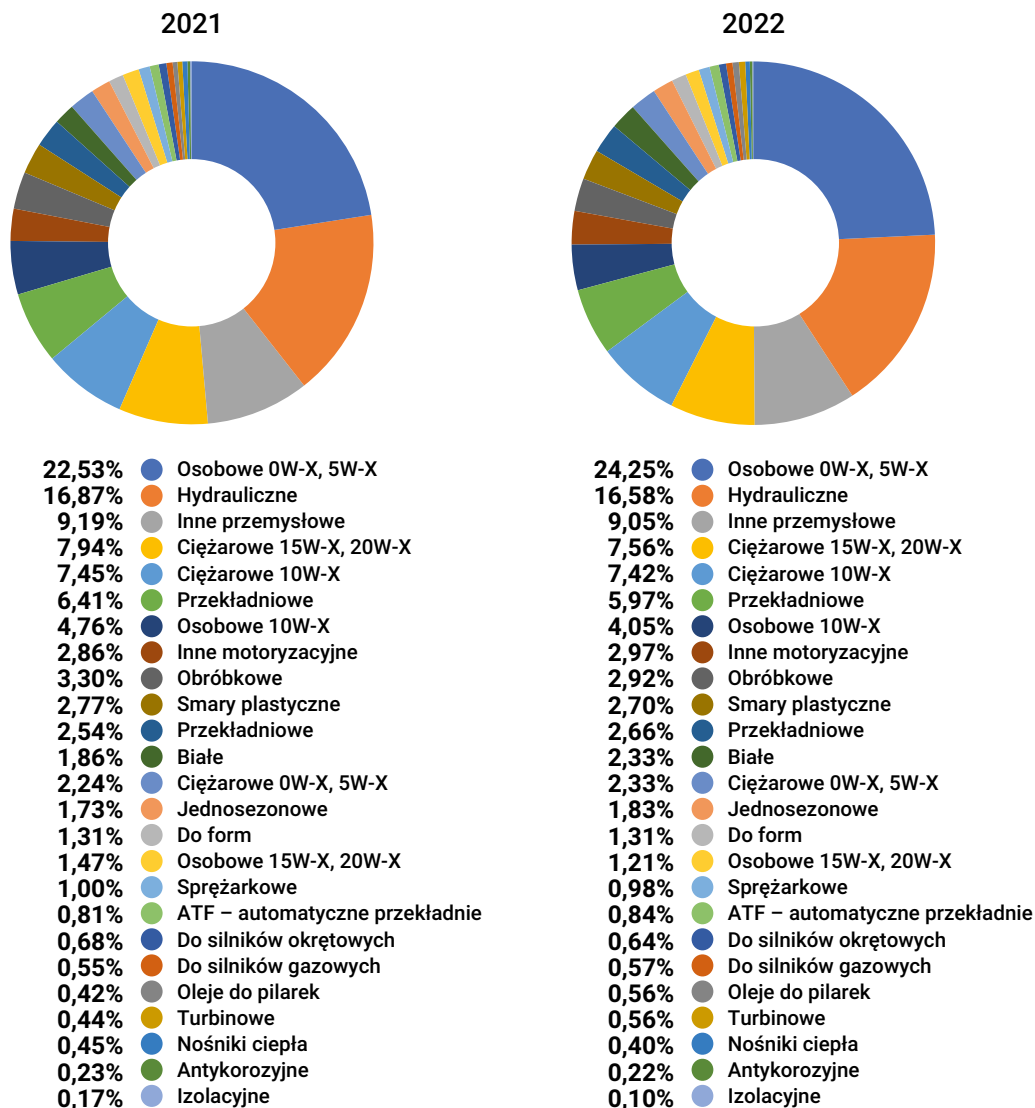


⁶ Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej (Dz.U. z 2020 r. poz. 1903 oraz z 2019 r. poz. 1403)

⁷ Informacja prasowa Podsumowanie działalności TGE w 2022 roku, Warszawa, 4 stycznia 2023 r.

RYS. 47 PORÓWNANIE STRUKTURY RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2021-2022 [%]

Źródło: opracowanie własne POPIHN



nawet w okresie ich rynkowej niedostępności. W 2022 r. oleje smarowe dostępne były na rynku przez cały rok, jednakże w obliczu pogarszającej się sytuacji rynkowej, przedsiębiorstwa posiadali zapasy, co negatywnie wpłynęło na rynkowy popyt na środki smarne.

Wśród czynników mających negatywny wpływ na branżę olejów smarowych w 2022 r. należy wymienić również znaczny wzrost cen olejów bazowych, widoczny szczególnie w okresie od marca do września. Jednakże, w przeciwieństwie do podobnego problemu zaobserwowanego w 2021 r., w zeszłym roku nie odnotowano utrudnień związanych z dostępnością baz olejowych.

Dane za 2022 r. wskazują na niewielki wzrost udziału segmentu motoryzacyjnego względem segmentu przemysłowego w porównaniu do proporcji odnotowanych w 2021 r.

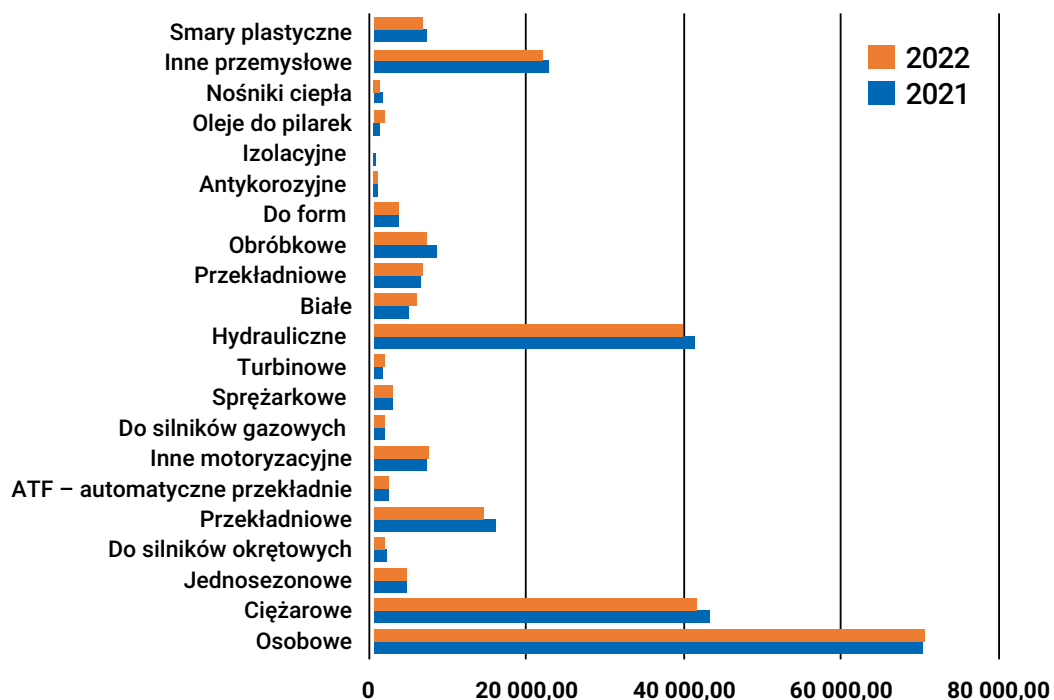
Struktura rynku uległa niewielkim zmianom. Zaobserwowane przesunięcia rzadko przekraczały 0,5 p.p. Udział olejów silnikowych dla samochodów osobowych odnotował wzrost o 0,74 p.p, zbliżając się do 30%

całego rynku olejów smarowych. Jest to zasługa konsekwentnie rosnącej sprzedaży olejów 0W-X oraz 5W-X, wspieranej przez postępującą wymianę parku samochodowego, dzięki czemu oleje te odpowiadają za 82,17% rynkowego zapotrzebowania na oleje silnikowe do samochodów osobowych i samodzielnie stanowią 24,25% (wzrost o 1,71 p.p.) całego rynku olejów smarowych. Oleje 10W-X, 15W-X oraz 20W-X kontynuują trend spadkowy, stanowiąc łącznie jedynie 5,26% (spadek o 0,97 p.p.) całości rynku olejów smarowych w 2022 r. O 0,34 p.p skurczył się udział olejów silnikowych dla samochodów ciężarowych i w zeszłym roku wyniósł 17,30%, głównie za sprawą spadku sprzedaży olejów 15W-X oraz 20W-X.

Najważniejszym typem olejów w segmencie przemysłowym pozostały oleje hydrauliczne, których udział w całości rynku wyniósł 16,58% (spadek o 0,28 p.p.). Największy wzrost udziału w rynku, o 0,47 p.p., odnotowały oleje białe i stanowią obecnie 2,33% rynku. Największy spadek udziału w rynku, o 0,38 p.p., odnotowały oleje obróbkowe, zmniejszając swój udział do 2,92% rynku.

RYS. 48 PORÓWNANIE POZIOMU SPRZEDAŻY WYBRANYCH TYPÓW OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2021-2022

Źródło: opracowanie własne POPiHN



Fot.: FUCHS OIL CORPORATION (PL) SP. Z O.O.

OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI

OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI stanowią 48,65% wszystkich sprzedawanych w Polsce olejów smarowych, odpowiadając za 82,36% sprzedaży w ramach segmentu motoryzacyjnego. Ich sprzedaż w 2022 r. wyniosła 115 399 ton, czyli o 0,93% mniej niż w 2021 r.

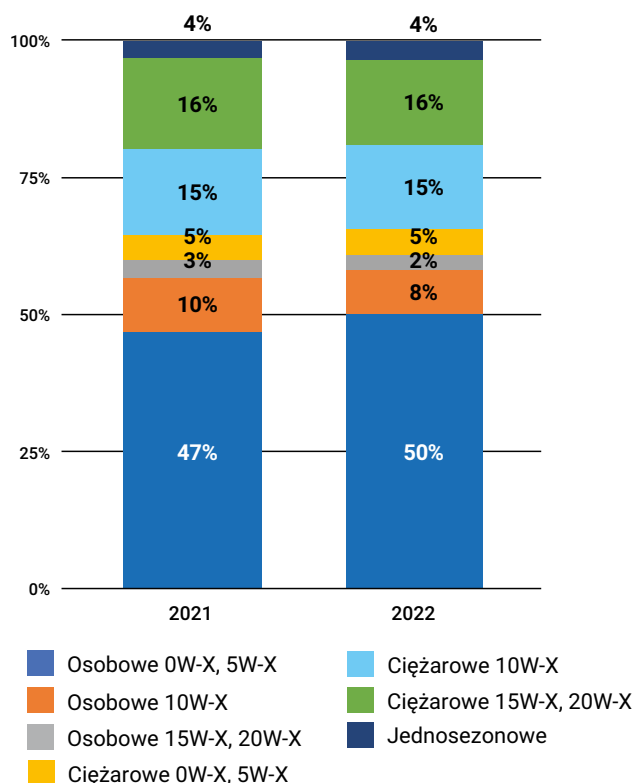
W tym segmencie, największy wzrost sprzedaży odnotowały oleje jednosezonowe (+4,19% r/r). Oleje silnikowe dla samochodów osobowych stanowiły niemal połowę całego rynku olejów dla motoryzacji. Ich sprzedaż wyniosła 70 010 ton, co oznacza wzrost o 0,56% r/r. Inaczej wygląda sytuacja w przypadku olejów silnikowych do samochodów ciężarowych, których dostarczone na rynek 41 040 ton, czyli o 3,86% mniej niż w 2021 r.

W szerszym ujęciu, całość rynku olejów smarowych dla motoryzacji wyniosła w 2022 r. 140 115 ton, co oznacza spadek sprzedaży o 1,69% w porównaniu do 2021 r.

Wśród olejów dla motoryzacji innych niż oleje silnikowe, przeważają spadki sprzedaży. W 2022 r. na rynek dostarczone o 8,73% mniej olejów przekładniowych niż w 2021 r. Dalszy spadek sprzedaży odnotowały oleje do silników okrętowych (– 8,35% r/r).

RYS. 49 STRUKTURA W SEGMENTCIE OLEJÓW SILNIKOWYCH DLA MOTORYZACJI W LATACH 2021-2022

Źródło: opracowanie własne POPiHN



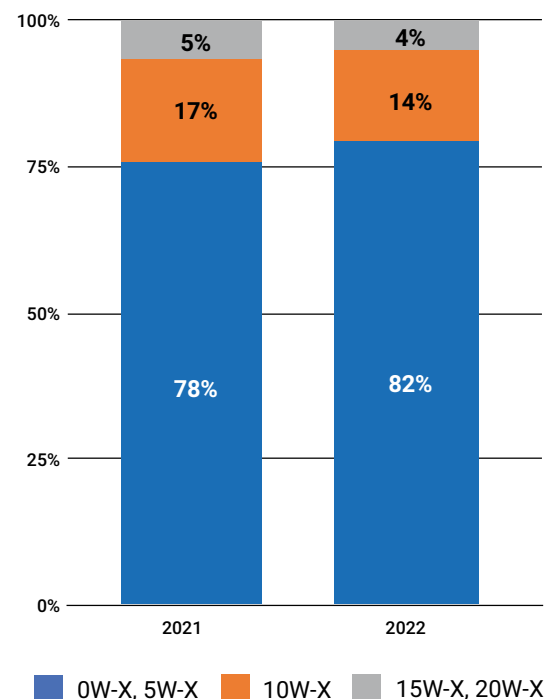
OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH

Sprzedaż olejów silnikowych dla pojazdów osobowych wyniosła w 2022 r. 70 010 ton, co oznacza wzrost o 0,56% r/r. Dalszy wzrost sprzedaży wynika z rosnącego zapotrzebowania na oleje 0X-W oraz 5X-W, których sprzedano o 5,5% więcej niż w 2021 r. Pozostałe klasy olejów silnikowych dla samochodów osobowych odnotowały dwucyfrowe spadki sprzedaży: oleje 10W-X o 16,66% r/r, natomiast oleje 15W-X oraz 20W-X o 19,28% r/r. Spodziewana jest kontynuacja tego trendu. Postępująca wymiana parku samochodowego w Polsce będzie napędzała popyt na nowoczesne środki smarne do samochodów osobowych.

Wysokie ceny energii elektrycznej zdezaktualizowały argument o ekonomicznej eksploatacji aut elektrycznych, jednakże legislacja mająca stanowić główne wsparcie w ich popularyzacji nie zwalnia. W październiku zeszłego roku Komisja Europejska, Rada Unii Europejskiej oraz Parlament Europejski osiągnęły porozumienie w kwestii norm emisji dwutlenku węgla dla pojazdów osobowych oraz dostawczych. Wypracowane ustalenia zakładają, że od 2035 r. samochody osobowe i dostawcze będą mogły być wprowadzane na rynek unijny jedynie przy spełnieniu wymogu 100% redukcji emisji. Do formalnego przyjęcia przepisów wciąż nie doszło, jednak postęp prac nad regulacją identyfikowaną jako jeden z największych czynników ryzyka dla branży olejów smarowych nie napawa optymizmem.

RYS. 50 OLEJE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) – STRUKTURA RYNKU W LATACH 2021-2022

Źródło: opracowanie własne POPiHN



OLEJE SILNIKOWE DO POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH I SPRZĘTU POMOCNICZEGO

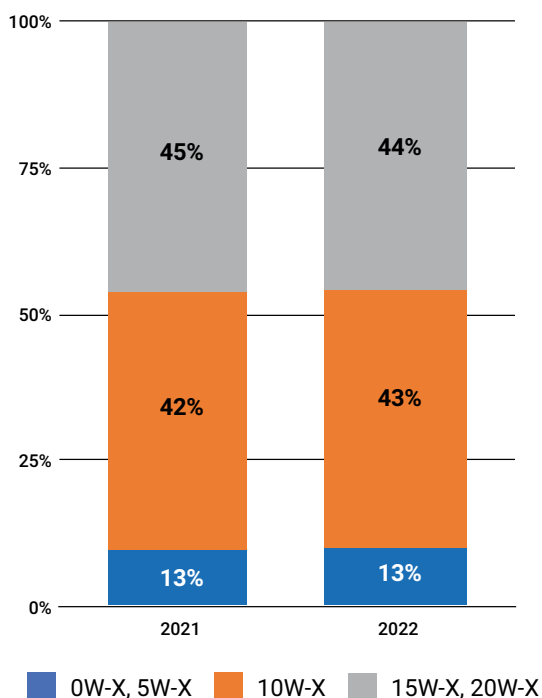
W 2022 r. sprzedano w Polsce 41 040 ton olejów silnikowych do pojazdów ciężarowych, co oznacza spadek o 3,86% względem 2021 r.

Spadek popytu na oleje silnikowe do pojazdów ciężarowych w 2022 r. wynika przede wszystkim z kryzysu w jakim znalazła się branża TSL, będąca dużym konsumentem tych środków smarnych. Rosyjska agresja na Ukrainę miała bardzo duży wpływ na przedsiębiorstwa transportowe. Szczególnie dotkliwe okazały się rosnące ceny paliw oraz zamknięcie rynków niektórych państw na usługi transportowe, co doprowadziło do rozpadu dotychczasowych łańcuchów dostaw. Najbardziej poszkodowane były przedsiębiorstwa zorientowane na innowacje i ekologię, które zainwestowały w ciężarówki napędzane LNG – z uwagi na odnotowany w 2022 r. kilkakrotny wzrost cen ciekłego gazu ziemnego, ekologiczny tabor został uzimiony na parkingach w celu minimalizacji strat. Kolejnym czynnikiem negatywnie oddziałującym na branżę TSL był nagły odpływ pracowników. Wielu obywateli Ukrainy, którzy pracowali w polskich firmach transportowych, na wieść o wybuchu wojny wróciło do ojczyzny, by bronić jej przed agresorem. Kumulacja tych niekorzystnych czynników zmniejszyła liczbę realizowanych przewozów, co znalazło odzwierciedlenie w mniejszym zapotrzebowaniu na środki smarne do pojazdów ciężarowych.

W ubiegłym roku jedynie oleje 0W-X oraz 5W-X odnotowały wzrost sprzedaży (o 1,57% r/r), jednak wciąż mają najmniejszy udział w rynku olejów silnikowych do samochodów ciężarowych. Oleje 10W-X odnotowały spadek sprzedaży o 2,44% r/r, natomiast popyt na oleje 15W-X i 20W-X skurczył się o 6,72% r/r. Tym samym rynkowy dystans między udziałami tych klas ponownie się zmniejszył i obecnie wynosi jedynie 0,80 p.p.

RYS. 51 OLEJE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) – STRUKTURA RYNKU W LATACH 2021-2022

Źródło: opracowanie własne POPIHN



Fot.: TANQUID POLSKA SP. Z O.O.

OLEJE DLA PRZEMYSŁU

W 2022 r. w Polsce sprzedano 97 103 ton olejów smarowych dla przemysłu, co stanowi spadek o 2,36% w stosunku do 99 455 ton sprzedanych w 2021 r.

Dane GUS o wstępnym szacunku wzrostu PKB w 2022 r. o 4,9% r/r nie znajdują odzwierciedlenia na rynku olejów dla przemysłu. Znacznie większe znaczenie miały warunki prowadzenia biznesu. Rekordowe wzrosty cen energii, zaburzone łańcuchy dostaw, całkowita zmiana priorytetów w transporcie kolejowym – to jedynie niektóre z czynników, które skłaniały do ograniczania, czy czasowego wstrzymania produkcji, zwłaszcza w przypadku przedsiębiorstw energochłonnych.

Sprzedaż najważniejszej grupy olejów przemysłowych, czyli olejów hydraulicznych, skurczyła się w zeszłym roku o 3,61% r/r. Podobny spadek sprzedaży, o 3,49% r/r, odnotowała druga największa grupa w segmencie, czyli „inne przemysłowe”. Popyt na oleje obróbkowe, po bardzo dobrym 2021 r., w zeszłym roku zmalał o 13,25% r/r.

W 2022 r. wzrost rynkowego zapotrzebowania dotyczył niewielu grup olejów przemysłowych. Oleje przekładniowe odnotowały wzrost sprzedaży o 2,64% r/r. Popyt na oleje do pilarek zwiększył się aż o 32,24% r/r. Oleje białe, po rekordowym 60-procentowym wzroście sprzedaży w 2021 r., również w 2022 r. odnotowały dwucyfrowy wzrost sprzedaży, aż o 22,72% r/r. Szczególną uwagę zwraca przypadek olejów turbinowych, które jako jedne z niewielu grup olejów przemysłowych odnotowały spadek sprzedaży w 2021 r. Tymczasem w znacznie trudniejszym gospodarczo 2022 r. ich sprzedaż wzrosła o 25,69% r/r, co silnie wskazuje, że ta grupa olejów nie śledzi głównych trendów rynkowych, kierując się raczej kalendarzem serwisowym dużych instalacji przemysłowych, które okresowo pochłaniają znaczne ilości tego środka.

RYS. 52 OLEJE PRZEMYSŁOWE – STRUKTURA RYNKU W LATACH 2021-2022

Źródło: opracowanie własne POPIHN



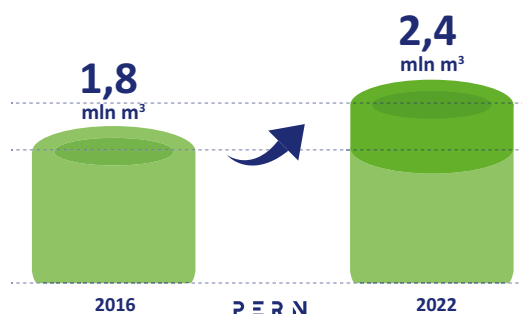
INWESTYCJE PERN

POLSKA PO BEZPIECZNEJ STRONIE

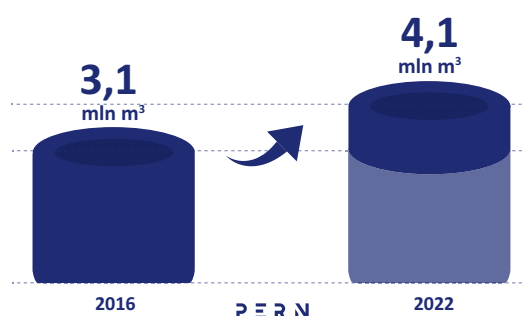
Poprzedni – 2022 r., w sposób wyjątkowy pretestował możliwości polskiego sektora naftowo-paliwowego, choć przecież wcześniejsze okresy pandemii czy kryzysu chłorkowego również stanowiły istotne wyzwania. Wojna w Ukrainie radykalnie zmieniła obraz energetyki w Europie. Polska jest po bezpiecznej stronie układanki m.in. za sprawą inwestycji PERN. Spółka w 2023 r. nadal będzie umacniała kluczowe filary stabilności w dziedzinie ropy naftowej i paliw.

W ciągu ostatnich sześciu lat, pojemności na paliwa wybudowane przez PERN, zwiększyły się o blisko 0,6 mln m³. PERN wybudował w tym czasie aż 20 nowych zbiorników paliwowych. W 2022 r. do eksploatacji trafiło siedem z nich, w tym jeden w bazie paliw w Dębogórz, której rola istotnie wzrosła w związku z sytuacją geopolityczną i koniecznością dostarczania paliw do Polski z innych kierunków niż z Rosji. Jednocześnie, pod koniec czerwca ubiegłego roku ruszyła budowa kolejnych ośmiu magazynów. Dzięki realizacji tej części projektu, PERN dostarczy swoim Klientom aż 256 tys. m³ nowych pojemności do magazynowania produktów naftowych. W ostatnich latach – o około 1 mln m³ zwiększyły się pojemności PERN na ropę naftową, co istotnie ułatwia Klientom dywersyfikowanie dostaw surowca.

WZROST POJEMNOŚCI NA PALIWA W LATACH 2016-2022



WZROST POJEMNOŚCI NA ROPĘ NAFTOWĄ W LATACH 2016-2022



Nowy zbiornik paliwowy w Dębogórz



Fot.: PERN

PERN dysponuje dziś 19 bazami paliwowymi w całym kraju, których potencjał po rozbudowie wynosi ok. 2,4 mln m³ produktów naftowych oraz czterema bazami ropy naftowej o łącznej pojemności ponad 4,1 mln m³. Firma ciągle rozwija swoją infrastrukturę magazynową, zwiększając możliwości przechowywania zapasów interwencyjnych oraz udostępniając pojemności do obrotu, a tym samym wzmacniając bezpieczeństwo energetyczne Polski.



Jesteśmy dziś bez wątpienia jednym z filarów bezpieczeństwa energetycznego Polski w zakresie ropy naftowej i paliw, ponieważ zapewniamy surowiec i paliwa naszym klientom. Będziemy kontynuowali nasze inwestycje, by jeszcze bardziej powiększać bufor bezpieczeństwa państwa. To historyczny moment, gdyż rynek energetyczny wygląda dziś zupełnie inaczej niż jeszcze kilkanaście miesięcy temu. Dołożymy wszelkich starań, aby wywiązać się ze strategicznych obowiązków spoczywających na spółce.



Paweł Stańczyk, prezes PERN.

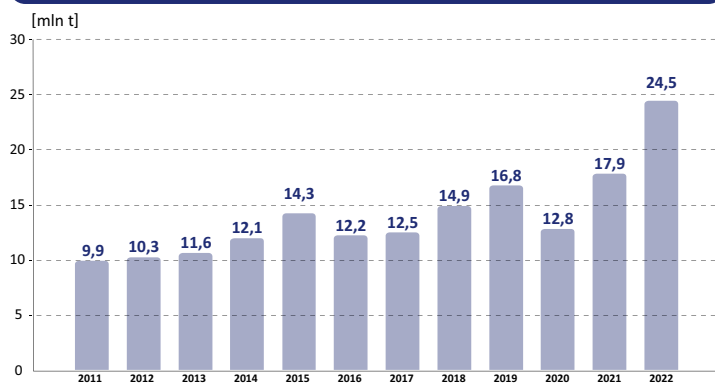
NAFTOWE OKNO NA ŚWIAT

Obecna sytuacja związana z bezpieczeństwem energetycznym i wojna w Ukrainie powodują, że kluczową rolę w obecnym systemie dostaw ropy naftowej do Polski odgrywa Naftoport z Grupy PERN. Reorientacja Klientów w kontekście wyboru alternatywnych dostawców surowca przybrała znacząco na sile, co potwierdzają obroty Naftoportu. Spółka po raz kolejny osiągnęła rekordowy wynik operacyjny. Przeladunki ropy naftowej i paliw wyniosły w 2022 r. 24,5 mln t i były o 37% wyższe niż w najbardziej dotąd intensywnym roku 2021. Naftoport obsłużył 363 tankowce, czyli o 36% więcej niż w 2021 r.

KLUCZOWE KIERUNKI DOSTAW

W 2022 r. pogłębiło się zjawisko dywersyfikacji dostaw surowca. Miało to związek z sankcjami wymierzonymi w rosyjski sektor naftowy w związku z wojną prowadzoną przez ten kraj w Ukrainie. Dwie trzecie wszystkich dostaw morskich do polskich Klientów stanowił surowiec pochodzący z Arabii Saudyjskiej i Norwegii. Znaczące ilości ropy trafiły do nas także z Wielkiej Brytanii i USA. W sumie już 87 proc. ropy naftowej dostarczonej drogą morską do naszego kraju pochodziło z innych kierunków niż rosyjski, który w trakcie minionego roku został porzucony.

PRZELADUNKI OGÓŁEM W TERMINALU NAFTOPORTU W LATACH 2011-2022



PERN

Naftoport jest dziś oknem na świat, jeśli chodzi o dostawy ropy naftowej do Polski. To skuteczne narzędzie, które pozwala nam być niezależnymi od dostaw surowca z Rosji. Przed Spółką stoi teraz kluczowe zadanie polegające na tym, by w jak najkrótszym czasie wybudować kolejne stanowisko do obsługi tankowców, dzięki czemu wzrośnie nie tylko efektywność dostaw, ale i bezpieczeństwo energetyczne kraju.

SZYBSZA LOGISTYKA NA ODCINKU POMORSKIM

Biorąc pod uwagę fakt, że dostawy ropy naftowej do Polski drogą morską są coraz większe, kluczowa wydaje się sprawna logistyka po odebraniu surowca ze statków. PERN obecnie testuje środek zmniejszający opory w tłoczeniu ropy naftowej, a przy tym zwiększający możliwości przesyłowe rurociągu na Odcinku Pomorskim. Drag Reducing Agent – DRA w efekcie umożliwi zwiększenie przepływu surowca magistralą nawet o około jedną trzecią w szczytowych momentach.



PERN analizuje także kolejne projekty inwestycyjne, które ułatwią zarządzanie morskimi dostawami surowca. Spółka rozważa m.in. dalszą rozbudowę bazy surowcowej w Miszewku Strzałkowskim pod Płockiem oraz w Gdańsku. Firma jest także przygotowana do budowy drugiej nitki rurociągu pomorskiego, który dostarcza surowiec z morza do Polski i Niemiec. Ostateczna decyzja w tej sprawie zależeć będzie jednak od Klientów Spółki.

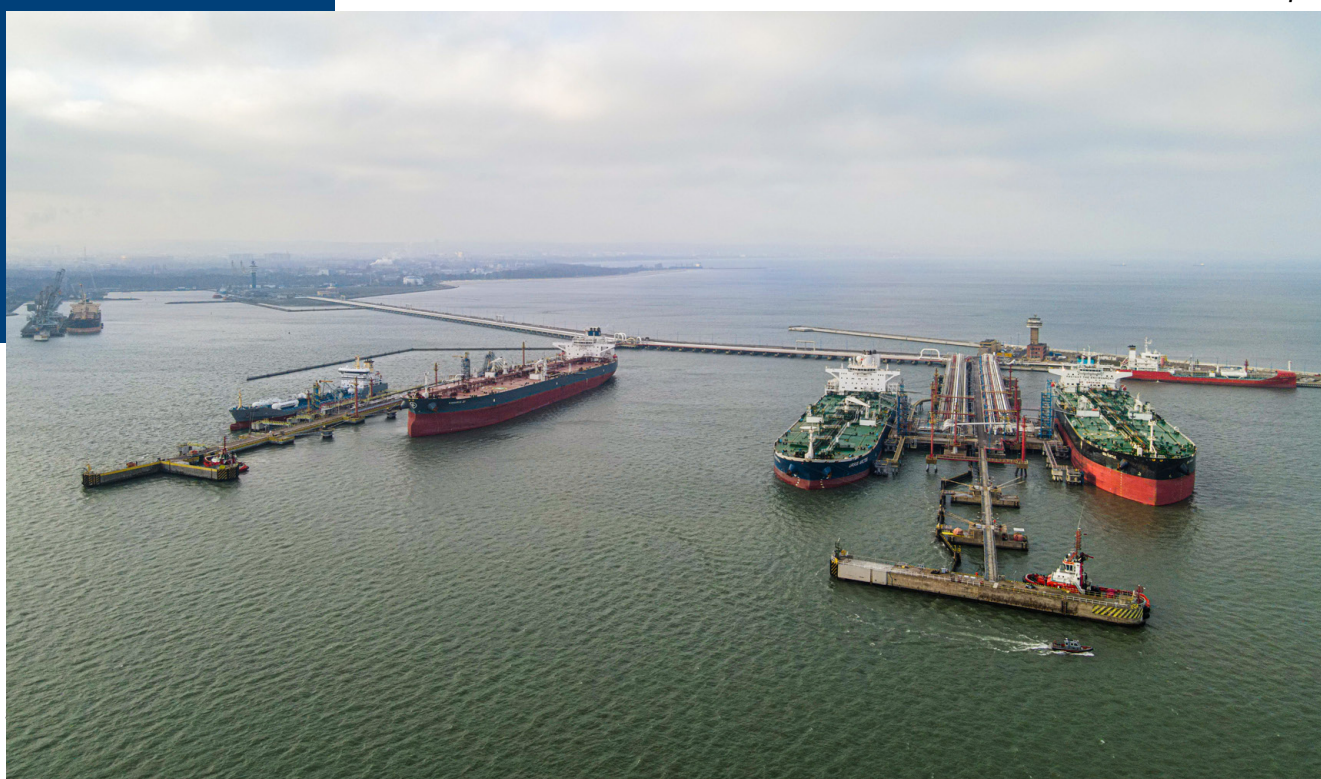
OBSŁUGA NAJWIĘKSZYCH JEDNOSTEK

W ubiegłym roku Naftoport obsłużył 363 statki. Do Naftoportu mogą dziś zawijać jednostki o długości przekraczającej 300 m (przy zanurzeniu do 15 metrów), klasy VLCC, co poprawia efektywność terminala. Do dyspozycji Klientów jest 5 stanowisk przeładunkowych

i coraz częściej występuje właśnie sytuacja jednoczesnej obsługi 5 statków. Obecnie rozpoczyna się proces inwestycyjny budowy nowego, szóstego stanowiska, które pozwoli zapewnić długoterminowe prowadzenie morskich dostaw surowca zgodnie z zapotrzebowaniem Klientów.

Obecnie potencjał Naftoportu umożliwia przeładunek ponad 36 mln ton ropy oraz 4 mln ton produktów naftowych w skali roku, zapewniając możliwość wywiązania się z zawartych kontraktów z Klientami PERN. W morskim terminalu Spółki prowadzone są przeładunki ropy naftowej oraz benzyny, paliwa lotniczego, oleju napędowego, oleju opałowego, kondensatów i komponentów. Uruchomienie nowego stanowiska przeładunkowego znacząco zwiększy możliwości przeładunkowe Spółki i wzmocni długoterminową sprawność operacyjną terminalu Naftoportu.

5 zbiornikowców w terminalu Naftoport





AGENDA BEZPIECZEŃSTWA NA 2023 ROK

2023 r. to finalizacja prac związanych z rurociągiem paliwowym z Boronowa do Trzebini, oddanie nowych zbiorników produktowych o łącznej pojemności 256 tys. m³, z których Klienci PERN skorzystają już jesienią i rozbudowa zdolności do przyjmowania paliw z morza w bazie w Dębogórze. Są to kluczowe projekty wzmacniające architekturę bezpieczeństwa państwa. Na inwestycje i remonty w 2023 r. Spółka przeznaczy blisko 0,7 mld zł. Cel? Jeszcze większe wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego Polski w obszarze ropy naftowej i paliw.

MEGAINWESTYCJE – KLUCZ DO BEZPIECZEŃSTWA

Rurociąg paliwowy z Boronowa do Trzebini zwiększa możliwości dostaw produktów naftowych m.in. dla południowej Polski, w tym zwłaszcza Aglomeracji Śląskiej. Z kolei jesienią 2023 r. do eksploatacji trafi także 8 nowych zbiorników na paliwa o łącznej pojemności 256 tys. m³. PERN buduje nowe magazyny m.in. w Bazie Paliw w Dębogórze, która już teraz pełni funkcję kluczowego ogniwa systemu zaopatrywania Polski w paliwa płynne. Dodatkowo w Dębogórze PERN planuje powstanie jeszcze trzech kolejnych zbiorników o pojemności 50 tys. m³ każdy, przeznaczonych do przechowywania produktów naftowych, które ułatwią obsługę Klientów zainteresowanych importem paliw przy wykorzystaniu coraz większych statków.

INWESTYCJE W KOLEJ

PERN w dalszym ciągu będzie inwestował w infrastrukturę kolejową w Dębogórze m.in. poprzez modernizację torów i stanowisk załadunkowych nalewni kolejowej, co umożliwi przemieszczanie cystem o większej ładowności i usprawni procesy logistyczne. PERN chce również rozbudować nalewnię kolejową o czwartą kabinę załadunkową, ze względu na zapotrzebowanie rynku. Działania te połączone z inwestycjami Portu w Gdyni, polegającymi na modernizacji Stanowiska Przeładunku Paliw Płynnych i pogłębieniu toru wodnego (obsługa większych tankowców) oraz z inwestycjami PKP związanymi z poprawą dostępu kolejowego do Portu w Gdyni, jak również bazy paliw w Dębogórze, pozwolą na zwiększenie wolumenów produktów naftowych, które są przyjmowane w Dębogórze i ekspediowane ich w głąb kraju.

EKOLOGIA I OZE

Zapewniając bezpieczeństwo dostaw ropy i paliw, PERN jednocześnie nadal modernizuje swoje instalacje, aby były one bardziej ekologiczne. Kontynuowany będzie także program rozwoju odnawialnych źródeł energii, ponieważ wpływają one na obniżenie kosztów zużycia prądu elektrycznego w Spółce oraz są elementem dywersyfikacji działalności.

PERN planuje zrealizować także inne programy w kierunku ekologii, między innymi programy modernizacji: zasilania i oświetlenia, wodociągów i kanalizacji ścieków. Dodatkowo Spółka będzie prowadzić modernizację i budowę instalacji odzysku par benzyn, które

powstają w czasie nalewania do zbiorników i autocystrern, by jak najmniej tych par ulatniało się do atmosfery.

W 2023 r. PERN ma zamiar zrealizować kolejne projekty związane z fotowoltaiką, energią wiatrową, a także wodorem. Do 2028 r. nakłady PERN na budowę portfela projektów B+R będą oscylowały wokół kwoty 1,5 mld zł.

**DO 2028 R. NAKŁADY
PERN NA BUDOWĘ PORTFELA
PROJEKTÓW B+R BĘDĄ
OSCYLOWAŁY WOKÓŁ KWOTY**

1,5 MLD ZŁ

CYFROWA OBSŁUGA KLIENTÓW PERN

Potrzeby rynku związane z digitalizacją relacji i ułatwieniem dostępu do informacji powodują, że PERN kładzie duży nacisk na rozwój narzędzi informatycznych usprawniających kontakt z partnerami Spółki.

W 2022 r. firma uruchomiła system eKiosk, czyli mobilną aplikację umożliwiającą kierowcom dostęp online do wybranych informacji dotyczących załadunku paliw (dyspozycje, podgląd aktualnej sytuacji w bazach). eKiosk to również możliwość rezerwacji godziny odbioru i przygotowania biletu wjazdowego z pominięciem stacjonarnych, multimedialnych kiosków rejestrujących przybycie kierowcy. Wszystkie operacje związane z przygotowaniem danych do nalewu można wykonać w telefonie bez wysiadania z kabiny.

Dla Klientów oraz właścicieli produktów przechowywanych w bazach paliw, Spółka uruchomiła także nowy system do zarządzania zapasami – Portal Klienta. Umożliwia on dostęp do najważniejszych informacji online w dowolnym czasie i miejscu. Jest doskonałym uzupełnieniem komunikacji elektronicznej, tj. interfejsów B2B. Portal Klienta to system zaprojektowany przez Pracowników PERN, pozwalający na generowanie raportów z przyjęć i wydań paliw, a dzięki zintegrowaniu z systemami biznesowymi Spółki, umożliwia pobieranie wystawionych przez PERN dokumentów, tj. dowodów składowych, wydania i świadectw laboratoryjnych. Dokumenty dostępne są w czasie rzeczywistym już kilka sekund po ich utworzeniu.

Kolejną nowością jest Portal Przewoźnika z dostępem do danych kluczowych z punktu widzenia firmy transportowej. Bezpośredni wgląd w informacje o przygotowanych dla kierowców dyspozycjach czy zgłoszonych do PERN kierowcach i pojazdach umożliwia wcześniejsze zaplanowanie odbioru i rozwiązanie ewentualnych problemów, zanim dojdzie do odbioru paliwa. Biorąc pod uwagę aktualną sytuację w poszczególnych bazach paliw, przewoźnikowi łatwiej jest również zaplanować logistykę.

Spółka analizuje także możliwości rozwoju pod względem wykorzystania nowoczesnych technologii w procesie logistyki oraz systemach zarządzania.



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

www.popihn.pl