

Sektor paliw płynnych zadowolony z wyników

data aktualizacji: 2018.04.19



Skuteczna walka z szarą i czarną strefą na rynku paliw płynnych zapoczątkowana została w roku 2016 wprowadzeniem pakietu paliwowego, a następnie pakietu energetycznego. Uzupełnieniem działań prawnych było wdrożenie w roku 2017 aktów wykonawczych do pakietu energetycznego i uruchomienie pakietu transportowego SENT. Swoje działania zintensyfikowały też służby skarbowe Ministerstwa Finansów, wspomagane przez działania innych służb kontrolnych operujących w sektorze paliwowym. Efektem tych czynności był znaczący wzrost oficjalnego rynku paliw płynnych w Polsce.

- Trudno jest precyzyjnie ocenić, o ile cały rynek wzrósł rzeczywiście, a na ile nastąpiła poprawa na skutek legalizacji dotychczas niewidzialnych dla oficjalnej statystyki szarej i czarnej strefy. W pewien sposób ten organiczny wzrost można określić na podstawie wyników konsumpcji paliw z ostatniego kwartału roku i oszacować go na kilka procent w stosunku do stanu z roku poprzedniego - ocenia Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego.

Głównymi czynnikami, które wpłynęły na większy popyt na paliwa - poza eliminacją szarej i czarnej strefy - były dobre wyniki polskiej gospodarki, korzystne dla kierowców - szczególnie w II i III kwartale roku - ceny paliw, a także podniesienie zamożności społeczeństwa i wzrost ilości samochodów poruszających się po kraju. Rynek paliw silnikowych (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz) zwiększył się w stosunku do roku 2016 o 11%. Taki sam wzrost zanotowano dla wszystkich 6 grup paliw płynnych - łącznie z paliwem JET i olejami opałowymi. Największy wzrost odnotowano w oficjalnej sprzedaży oleju napędowego, który wyniósł 15%. Łączna oficjalna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw płynnych wyniosła prawie 32,5 mln m³ i była wyższa o 3,2 mln m³ od konsumpcji z roku 2016. Oficjalny wzrost rynku wyniósł 11%, przy czym z importu dostarczono o 24% produktów, a jego udział w całości rynku został oszacowany na 35%.

Oznacza to, że oficjalnie do Polski sprowadzono 2,2 mln m³ paliw więcej, niż w roku poprzednim. Udział paliwa zagranicznego w zaopatrzeniu rynku był o 4 punkty procentowe większy, niż w roku 2016, a wolumenowo wyniósł 11,4 mln m³. Krajowa produkcja paliw została w znakomitej większości skierowana na rynek wewnętrzny, a przy tym wzrosła o 1% w stosunku do roku poprzedniego - głównie za sprawą wytworzenia większej ilości oleju napędowego i olejów opałowych.

Nieco mniej, niż w roku 2016, wyprodukowano benzyn silnikowych, gazu płynnego LPG i paliwa lotniczego JET. Całkowita produkcja paliw ciekłych w roku 2017 wyniosła 25,4 mln m³, a to oznacza, że na rynek trafiło o 0,3 mln m³ produktów więcej. Według obecnie dostępnych szacunków oficjalny import paliw ciekłych wyniósł 11,4 mln m³. Wynik jest korzystniejszy od ubiegłorocznego z powodu większych ilości, zakupionych za granicą i wykazanych w oficjalnych statystykach, oleju napędowego, benzyn silnikowych oraz gazu płynnego LPG. Mniej niż w roku poprzednim sprowadzono lekkiego i ciężkiego oleju opałowego oraz paliwa lotniczego JET. Drugi rok z rzędu sprowadzono więcej oleju napędowego, niż gazu płynnego LPG, który jeszcze do niedawna był największą pozycją importową. Paliwa, które z różnych względów nie zostały ulokowane na rynku krajowym (razem około 3,3 mln m³), sprzedano za granicę. To o 1,7 mln m³ mniej, niż w roku 2016. Polskie rafinerie przerobiły 25,3 mln ton ropy naftowej - o 2% mniej niż przed rokiem. Około 77% przerabianej ropy stanowiła ropa typu REBCO, dostarczana z kierunku wschodniego, głównie transportem rurociągowym. Wzrosła skala dywersyfikacji dostaw ropy do krajowych rafinerii, w których pojawiły się takie gatunki ropy, jak amerykańska czy kanadyjska.

Według szacunków Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego polska sieć stacji paliw, obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy, liczyła na koniec roku 2017 około 6,6 tys. obiektów. To o około 160 mniej niż notowano na koniec roku 2016. Spadek liczby stacji paliw można tłumaczyć przeprowadzoną w roku 2017 weryfikacją infrastruktury paliwowej, polegającą na odnawianiu koncesji przy okazji wprowadzania w życie nowych zapisów pakietu energetycznego z roku 2016. To narzędzie do walki z szarą i czarną strefą na rynku stacji paliw przyniosło oczekiwane rezultaty.

Podawana w tym opracowaniu liczba stacji paliw jest orientacyjna, aczkolwiek niedokładności dotyczą tylko segmentu stacji niezależnych, który podlega ciągłym przeobrażeniom. Oficjalna baza danych, zawierająca wiarygodne informacje o funkcjonującej w Polsce infrastrukturze paliwowej, nad którą do momentu składania tego raportu pracował URE powinna dać jeszcze bardziej wiarygodny obraz rynku. Firmy członkowskie POPiHN (koncerny krajowe i zagraniczne) obsługiwały 3 756 stacji, a około 2,9 tys. obiektów pozostawało w rękach operatorów niezależnych, w tym w ramach sieci hipermarketów pracowało 187 stacji. Koncerny krajowe i międzynarodowe powiększyły sieć swoich stacji o nowe obiekty, stosując formułę franczyzy lub budując nowe stacje - głównie przy drogach szybkiego ruchu i przy autostradach. Liderem rynku stacji paliw pozostał PKN ORLEN, posiadając na koniec roku 1 776 stacji. Grupa LOTOS kontynuowała program rozwoju sieci i na koniec roku obsługiwała 493 stacje. Liczba stacji będących własnością koncernów międzynarodowych zwiększyła się docelowo o 20 i na koniec roku wyniosła 1 487. O 4 wzrosła ilość stacji należących do sklepów wielkopowierzchniowych. Przy krajowych autostradach wybudowano 5 nowych stacji paliw i tym samym ilość Miejsc Obsługi Podróżnych z możliwością zatankowania pojazdu wzrosła do 86. Liczba pozostałych stacji paliw wyniosła około 2 700, z czego około 930 operowało pod logami sieci niezależnych.

Podobnie, jak w raporcie z poprzedniego roku, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego poprawnie przewidziała kierunek zmian średnich rocznych cen benzyn silnikowych i oleju napędowego w roku 2017. Zgodnie z oczekiwaniami ceny te były nieco

wyższe, niż w roku 2016. Litr benzyny 95 był średnio w roku droższy o 25 gr, a oleju napędowego o 31 gr. Podrożał też autogaz o 28 gr za liter. Cena detaliczna benzyny 95 była przez cały rok wyższa od ceny oleju napędowego. Średnioroczna różnica ceny obu gatunków paliwa wyniosła 16 gr/l, co oznacza, iż była mniejsza od takiej samej różnicy w roku 2016 o 6 gr/l. Do podwyżek cen paliw na polskich stacjach przyczyniły się wzrosty notowań ropy i produktów naftowych obserwowane na giełdach światowych. Skalę podwyżek łagodził nieco wzrost wartości złotego w stosunku do dolara US. W roku 2017 notowania ropy naftowej osiągnęły średni poziom 54,3 USD/bbl i był on o 24% wyższy niż w roku 2016. Podobnie, jak w latach poprzednich, również w omawianym roku średnie roczne marże, uzyskiwane ze sprzedaży samych tylko paliw, nie pokrywały kosztów związanych z utrzymaniem stacji tankowania, co zmuszało operatorów do rozwoju sprzedaży dodatkowych usług i asortymentów towarów.

W ubiegłym roku oficjalny popyt na paliwa w Polsce przekroczył prognozy prezentowane przed rokiem jako scenariusz bazowy dla polskiego rynku. Przewidywano wprawdzie jego wzrost, ale nowe rozwiązania prawne, takie jak pakiet paliwowy, pakiet energetyczny i pakiet transportowy oraz skuteczne działania służb kontrolnych, wykorzystujących nowe prawo, spowodowały znacznie większy wzrost konsumpcji paliw, niż przewidywano w scenariuszu bazowym. Skuteczne wyeliminowanie większości firm działających w szarej i czarnej strefie operujących głównie w segmencie oleju napędowego, zwiększenie popytu na benzyny silnikowe i relatywnie korzystne dla kierowców ceny paliw, to główne elementy, dzięki którym udało się na rynku uplasować większą ilość paliw, niż zakładano w scenariuszu podstawowym. Tym samym rynek dokonał większego przesunięcia w kierunku zeszłorocznego scenariusza optymistycznego. Obecne realia rynkowe skłaniają również do optymistycznego spojrzenia na przyszłość krajowego rynku paliw i pozwalają oczekiwać systematycznych wzrostów w kolejnych latach.

Można bez większych obaw zakładać, iż w kolejnych latach wyniki sprzedaży paliw transportowych będą z roku na rok rosły. Nadal pewną niewiadomą pozostaje skuteczność w walce z szarą i czarną strefą w najbliższych latach, choć obecna skuteczność służb dobrze rokuje na przyszłość. Trzeba jednak pamiętać, że oszuści nieustannie szukają nowych sposobów ominięcia prawa, dysponując przy tym znacznymi zasobami finansowymi. W polskiej gospodarce widać miejsce na solidny wzrost popytu na paliwa. Zmianie ulega struktura zakupów samochodów osobowych. Kierowcy wybierają coraz częściej auta benzynowe i hybrydy, a nie jak dotychczas te zasilane olejem napędowym. Wprowadzenie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zapewne też za kilka lat odcisnie swoje piętno na kształcie rynku paliwowego. Na razie sektor paliwowy nie ma się czego obawiać, choć trwają już intensywne prace nad opracowaniem strategii wyprzedzających nadejście nowych wyzwań. Wykorzystywanie energii elektrycznej w transporcie, czy zastosowanie innych paliw alternatywnych, ograniczania ruchu samochodowego w dużych aglomeracjach czy coraz szersze stosowanie car sharing-u to tylko niektóre z nich. Jak widać już dziś przyszłość wymusza na firmach naftowych szukanie nowych obszarów zapewniających im możliwość działania także w trochę bardziej odległej przyszłości.

Źródło: Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

Źródło: