



Raport roczny

POPiHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

PRZEMYSŁ I HANDEL NAFTOWY 2023



© Copyright by Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2024

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 2022 r., uwzględniono zmiany wynikające z aktualizacji danych importowych i reeksportu za 2022 r. pozyskanych w 2023 r.

SZANOWNI PAŃSTWO,

za nami bardzo trudny rok dla branży paliwowej. Przedłużająca się wojna rosyjsko-ukraińska destabilizowała rynek paliw na całym świecie. Kluczową rolę w zmniejszeniu zależności energetycznej państw Unii Europejskiej od Rosji odegrało embargo na import gotowych paliw, które weszło w życie 5 lutego ubiegłego roku. Dzięki dobremu przygotowaniu przedsięwzięciom sektora paliwowego wprowadzone sankcje nie wpłynęły negatywnie na bilans rynku i nie spowodowały wzrostu cen. Wcześniejsze medialne zapowiedzi dotyczące nadchodzących braków paliw i wysokich cen detalicznych przekraczających granicę 10 zł za litr, na szczęście nie spełniły się. Udało się uruchomić nowe kierunki importu ropy naftowej i paliw gotowych. W pierwszych miesiącach roku zanotowaliśmy nawet spadki cen paliw dzięki wysokim stanom zapasów zgromadzonych w bazach paliw i na stacjach pod koniec 2022 r.

Chociaż VI pakiet sankcji Unii Europejskiej nie dotyczył LPG, to jednak część firm paliwowych dobrowolnie zaprzestała handlu autogazem importowanym z Rosji. Doprowadziło to do dużych różnic w rentowności tej części rynku paliwowego. Stacje sprzedające droższy zachodni gaz nie były w stanie konkurować z tymi, którzy oferowali gaz z Rosji tańszy o kilkadziesiąt groszy na litrze. Dopiero w grudniu udało się uzgodnić unijne sankcje na LPG. Wejdą one w życie 20 grudnia br. Czy grozi nam z tego powodu kryzys paliwowy? Naszym zdaniem Polska może poradzić sobie bez rosyjskiego LPG. Należy jednak dobrze wykorzystać czas na przygotowanie rynku do sankcji, ze szczególnym uwzględnieniem optymalizacji logistyki kolejowej łączącej rynek ARA i krajowe porty morskie z terminalami wewnątrz kraju.

W okresie od września do listopada minionego roku polski rynek paliw doświadczył zaburzeń, zarówno w segmencie hurtowym jak i detalicznym. Deficyt paliw spowodowany został dużą dysproporcją pomiędzy lokalnymi cenami hurtowymi a notowaniami produktów naftowych na światowych giełdach. W związku z tym import paliw konieczny do bilansowania rynku został ograniczony do minimum, gdyż stał się nieopłacalny. Polskie stacje paliw oferowały paliwa po cenach znacznie niższych niż w krajach sąsiednich, co doprowadziło do dużej „turystyki paliwowej” i wzrostu sprzedaży detalicznej. W bazach paliwowych wprowadzono liczne ograniczenia w bezpośrednich dostawach dla firm z obszaru ciężkiego transportu, rolnictwa i budownictwa, co dodatkowo zwiększyło sprzedaż na stacjach

paliw i naruszyło bilans rynku. Wzrostu zapotrzebowania na paliwa okresowo nie były w stanie zaspokoić niektóre bazy. W takiej sytuacji wydłużyły się łańcuchy logistyczne z powodu odbioru paliw z odleglejszych terminali. Utrudniło to planowanie dostaw i wydłużyło czas oczekiwania na dowóz do stacji. W konsekwencji paliw zaczęło okresowo brakować zarówno w bazach, jak i na stacjach. Wiele firm paliwowych z tego powodu poniosło wymierne straty finansowe.

Mimo trudnej sytuacji gospodarczej, wyżej opisanych zaburzeń oraz znacznego eksportu paliw z Polski do Ukrainy, w 2023 r. krajowa sprzedaż paliw wzrosła o ok. 6,5% względem 2022 r. Wzrost legalnej sprzedaży przełożył się m.in. na rekordowe wpływy, jakie branża wpłaciła do systemu finansów publicznych. Łącznie daniny od sprzedaży paliw w minionym roku wyniosły ponad 94 mld zł (nie licząc 13 mld zł wpłaconych przez ORLEN na Fundusz Wyплаты Różnicy Ceny). Przy strategicznym planowaniu transformacji energetycznej warto już dziś zastanowić się, skąd państwo będzie miało czerpać wpływy, gdy zabraknie ich z tytułu sprzedaży paliw kopalnych. Nowe technologie „zielonego” napędzania transportu są możliwe do rozwoju pod warunkiem, że nie będą wysoko opodatkowane. Poza tym na badania i rozwój gospodarki niskoemisyjnej firmy potrzebują dużych inwestycji. Łatwo ustalać nowe, ambitne cele redukcji emisji. Trudniej jest opracować konkretne plany osiągnięcia tych celów, zapewnić im odpowiednie finansowanie oraz je wdrożyć.

W takich warunkach przyjęto większość pakietu Fit for 55. W kwietniu zmieniono rozporządzenie dotyczące poziomów emisji dwutlenku węgla w samochodach osobowych i vanach. Ustalono, że od 2035 r. poziom redukcji emisji wprowadzanych na unijny rynek samochodów wynosić będzie 100%. W maju uchwalono reformę systemu handlu emisjami, który ma objąć m.in. paliwa w sektorze transportu (EU ETS II). Natomiast w październiku przyjęto rewizję zasad dotyczących odnawialnych źródeł energii (RED III). Jednocześnie przyjęto rozporządzenie w sprawie zapewnienia warunków rozwoju zrównoważonego transportu lotniczego (RefuelEUAviation). Wspomniane zmiany mają przyspieszyć odejście od paliw kopalnych.

Raport „Przemysł i handel naftowy 2023” jest właśnie o tym, jak zmienia się branża paliwowa i sektor olejów smarowych oraz jakie stoją przed nimi wyzwania. Zapraszamy do zapoznania się z raportem i życzymy miłej lektury.

Leszek Wiwała
Prezes-Dyrektor Generalny

Krzysztof Starzec
Przewodniczący Rady Dyrektorów

CZŁONKOWIE POPIHN W 2023 R.



STRUKTURA ORGANIZACJI

RADA DYREKTORÓW

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.

Paweł Stańczyk – PERN S.A. (do lipca 2023 r).

Ireneusz Nieznański – Shell Polska Sp. z o.o.

Katarzyna Mazurek – Sloznaft Polska S.A.

Rafał Galli – TotalEnergies Marketing Polska Sp. z o.o.

Robert Brzozowski – UNIMOT S.A.

ZARZĄD

Leszek Wiwała – Prezes-Dyrektor Generalny

BIURO

Krzysztof Romaniuk – Dyrektor ds. analiz rynku paliw

Jan Strubiński – Dyrektor ds. regulacji

Joanna Lewandowska – Kierownik biura

Nadia Rybczyńska – Starszy Specjalista ds. komunikacji, bezpieczeństwa i środowiska (do czerwca 2023 r.)

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 2023:

Benzyny silnikowe..... 0,741 Mg/m³
Olej napędowy..... 0,833 Mg/m³
Lekki olej opałowy..... 0,828 Mg/m³
LPG 0,539 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA III KWARTAŁU 2023:

Benzyny silnikowe..... 0,748 Mg/m³
Olej napędowy..... 0,834 Mg/m³
Lekki olej opałowy..... 0,828 Mg/m³
LPG 0,533 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA II KWARTAŁU 2023:

Benzyny silnikowe..... 0,738 Mg/m³
Olej napędowy 0,831 Mg/m³
Lekki olej opałowy..... 0,830 Mg/m³
LPG 0,541 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE DLA IV KWARTAŁU 2023:

Benzyny silnikowe..... 0,744 Mg/m³
Olej napędowy..... 0,837 Mg/m³
Lekki olej opałowy..... 0,829 Mg/m³
LPG 0,530 Mg/m³

SPIS TREŚCI

6. WYZWANIA STOJĄCE PRZED BRANŻĄ PALIWOWĄ W POLSCE
16. DZIAŁAŃNOŚĆ FIRM CZŁONKOWSKICH POLSKIEJ ORGANIZACJI PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO (POPIHN) W OBSZARZE DETALICZNEJ SPRZEDAŻY PALIW W 2023 R.
22. PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ
23. PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH
25. IMPORT PALIW PŁYNNYCH
27. EKSPORT PALIW PŁYNNYCH
28. KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2023 R.
31. STACJE PALIW W POLSCE
34. PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO 2030 R.
37. INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH
46. RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH
50. PERN – INFRASTRUKTURA KRYTYCZNA A NOWA ARCHITEKTURA DOSTAW ROPY NAFTOWEJ I PALIW

WYZWANIA STOJĄCE PRZED BRANŻĄ PALIWOWĄ W POLSCE

BEZPIECZEŃSTWO PALIWOWE

Wojna w Ukrainie zdestabilizowała światowy rynek ropy, paliw i innych nośników energii. Od ponad dwóch lat w krajowej debacie publicznej często poruszane są kwestie bezpieczeństwa paliwowego. W tym kontekście warto zwrócić uwagę na definicję tego terminu w krajowym porządku prawnym. **Bezpieczeństwem paliwowym państwa jest stan umożliwiający bieżące pokrycie zapotrzebowania odbiorców na ropę naftową i produkty naftowe, w określonej wielkości i czasie, w stopniu umożliwiającym prawidłowe funkcjonowanie gospodarki**¹. Przytoczona treść mocno podkreśla znaczenie paliw kopalnych na obecnym etapie rozwoju społecznego. Czy tego chcemy, czy też nie, dziś od sprawnego działania przedsiębiorstw z sektora naftowego zależy rozwój społeczno-gospodarczy.

Istotny wpływ na kształtowanie nowej praktyki w obszarze bezpieczeństwa paliwowego miały sankcje gospodarcze nałożone na Rosję. Warto wspomnieć, że członkowie POPiHN odstąpili od dostaw morskich ropy z Rosji na długo przed 5 grudnia 2022 r., kiedy to weszły w życie unijne sankcje. Równocześnie dostawy rurociągiem zostały ograniczone do kontraktowego minimum. 5 lutego 2023 r. zostały wstrzymane wszelkie dostawy oleju napędowego z Rosji, a od 25 lutego 2023 r. doszło do niezapowiedzianego wstrzymania dostaw przez ropociąg z Rosji. To, co przed kilkoma laty było trudne do wyobrażenia, stało się faktem. Dzięki dużym nakładom pracy udało się zabezpieczyć polski rynek paliw, unikając terapii szokowej dla gospodarki i dla społeczeństwa.

W kontekście sankcji warto przytoczyć wcześniejsze obawy dotyczące spodziewanych skutków ich wprowadzenia. Jeszcze w styczniu 2023 r. media straszyły, że wkrótce litr oleju napędowego będzie kosztował nawet 10 zł²; tymczasem nic takiego nie miało miejsca. Branża paliwowa stanęła na wysokości zadania, utrzymano stabilność dostaw paliw oraz ich ceny. Dostępność paliwa dla polskiego konsumenta była zagwarantowana, zadbano o wysoki stan zapasów w bazach paliw i zbiornikach na stacjach, realizowano produkcję w krajowych rafineriach oraz dostawy z zagranicy, głównie drogą morską. Wypracowane nowe

kierunki importu ropy i paliw gotowych pozwoliły na utrzymanie łańcuchów logistycznych. Nie odbyło się bez zawirowań. W pierwszej połowie ubiegłego roku doszło do sytuacji, że część zagranicznych dostaw paliw trzeba było wstrzymać m.in. z uwagi na brak miejsca w magazynach. Nadwyżka podaży nad popytem sprawiła, że w II kwartale ceny paliw, zwłaszcza oleju napędowego, znacząco spadły.

W kolejnych miesiącach, w szczególności w okresie wrzesień-listopad, doszło do pełnego odwrócenia sytuacji. Jak wspomniano na wstępie do niniejszego Raportu, znacznie niższe ceny paliw w Polsce w porównaniu do sąsiednich państw doprowadziły do nadwyżki popytu nad podażą. Sprzedaż na stacjach paliw, nie tylko w obszarach przygranicznych, była tak duża, że firmy transportowe nie nadążały z dowozem paliw. W takiej sytuacji należało się spodziewać wzrostu cen w rafineriach i w detalu. Niestety, mechanizmy rynkowe nie zadziałały, a ceny paliw na stacjach dalej spadały. Dwie krajowe rafinerie nie mogły pokryć tak dużego zapotrzebowania. Import paliw niezbędny do pokrycia niedoborów rynkowych, przy wyjątkowo niskich cenach w kraju, stał się nieoptymalny. Rozbieżności cenowe dodatkowo wzrosły po 21 września, kiedy to w Rosji wprowadzono zakaz eksportu paliw gotowych³. Na taki rozwój sytuacji nie było gotowych wiele polskich firm transportowych, budowlanych i rolnych, które, licząc na obniżkę cen paliw w hurcie po wakacjach, nie zawarły wcześniej odpowiednich kontraktów terminowych. Dla tych przedsiębiorstw niespodziewanie dostawy paliw okazały się być znacznie droższe niż to wynikało z cen oferowanych w sprzedaży detalicznej. Kierowcy z tych firm skierowali swoje zapotrzebowanie na stacje paliw, co dodatkowo zaburzało łańcuch dostaw. W rafineriach i w bazach paliwa były dostępne, ale nie wszędzie w wystarczającej ilości. Kolejny raz logistyka kolejowa napotykała na trudności. Opóźnienia pociągów towarowych doprowadzały do tego, że niektóre bazy przechodziły na awaryjny tryb realizacji wydań. Powodowało to konieczność odbiorów paliw w bardziej odległych bazach, co z kolei skutkowało zatorami w terminalach oraz dodatkowym zbędnym wydłużeniem czasu pracy kierowców. W efekcie okresowo część stacji paliw doświadczyła braków benzyn i oleju napędowego.

¹ Definicja legalna „bezpieczeństwa paliwowego państwa” została zawarta w art. 2 ust. 1. pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1650).

² <https://energia.rp.pl/paliwa/art37728681-nawet-10-zl-za-litr-moze-kosztowac-diesel-w-i-kwartale-2023-w-polsce> (dostęp: 20.02.2024), <https://www.tokfm.pl/Tokfm/7,103085,29435149,zla-wiadomosc-dla-kierowcow-ekspert-wskazuje-jak-wysokie-ceny.html> (dostęp: 20.02.2024).

³ Unijni importerzy musieli konkurować o gotowe paliwa na światowym rynku z Brazylią czy Turcją i innymi państwami, które wcześniej zaopatrywały się w rosyjskie paliwa. Działania Kremla należy odczytać jako próbę nacisku na UE. Brak rosyjskiego oleju napędowego na światowym rynku paliw tuż przed rozpoczęciem przygotowań do sezonu zimowego miał zaburzyć dostawy i wywindować ceny oleju napędowego; A. Fedorska, W. Jakóbiak, „Rosja wstrzymuje eksport paliw. Polska ma zapasy”, <https://biznesalert.pl/rosja-eksport-paliw-zakaz-dekret-polska-zapasy-strategiczne/> (dostęp 26.02.2024).

Fot.: ORLEN S.A.



Powyższe okoliczności powinny być pilnie wzięte pod uwagę w ramach prac przygotowawczych do wdrożenia sankcji na rosyjskie LPG, które udało się uchwalić w UE w grudniu 2023 r., a które wejdą w życie 10 dni przed końcem br. Warto uczyć się na wcześniejszych doświadczeniach, zwłaszcza że media już zaczynają straszyć, że czeka nas kryzys paliwowy⁴. Polska może poradzić sobie bez rosyjskiego LPG. Należy dobrze wykorzystać czas na przygotowanie rynku do sankcji, ze szczególnym uwzględnieniem planów optymalizacji logistyki kolejowej, a w dłuższej perspektywie pilnej budowy magazynów na benzynę oraz rozbudowy morskich terminali do obsługi dostaw benzyn.

Polski system zapasów interwencyjnych na razie się sprawdził, jednak konieczne są prace nad jego usprawnieniem. Przede wszystkim konieczny jest powrót do przerwanej w 2017 r. procesu zmiany struktury zapasów. Docelowo podział obowiązku utrzymywania fizycznych zapasów paliw pomiędzy Rządową Agencją Rezerw Strategicznych a przedsiębiorstwami paliwowymi powinien kształtować się w proporcji 2:1. Innymi słowy strona państwowa powinna odpowiadać za 60 dni zapasów, a przedsiębiorcy

POLSKI SYSTEM ZAPASÓW INTERWENCYJNYCH NA RAZIE SPRAWDZIŁ SIĘ, JEDNAK KONIECZNE SĄ PRACE NAD JEGO USPRAWNieniem.

za 30 dni. O takim podziale była mowa przy tworzeniu systemu zapasów, jednak harmonogram zmian został zapisany w przepisach jedynie do 2017 r. Od 7 lat przedsiębiorcy odpowiadają za 53 dni, co sprawia, że przy braku odpowiednich zdolności magazynowych oraz dynamicznie rosnącym rynku przedsiębiorcy próbują z nadwyżkami zabezpieczyć objętości pod przyszłe zapasy. W efekcie nie jest wykorzystywany optymalny potencjał polskich magazynów.

⁴ M. Kubicki, „Polska walka o LPG. Przez sankcje może zabraknąć benzyn”, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Polska-walka-o-LPG-Przez-sankcje-moze-zabraknac-benzyny-8693648.html> (dostęp 24.02.2024).

RYNKI ENERGETYCZNE SĄ ZE SOBĄ MOCNO POWIĄZANE, DLATEGO WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ NA SZERSZĄ OPTYKĘ KWESTII „BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO”.

Chociaż podczas kilku minionych lat zrealizowano w kraju znaczące inwestycje w infrastrukturę naftową, o czym jest mowa w ostatnim rozdziale raportu, to jednak są one daleko niewystarczające na potrzeby polskiej gospodarki. Duże tempo rozwoju gospodarczego oraz ograniczenie przestępczości w obrocie paliwami doprowadziły do niespodziewanych wzrostów dostaw benzyn i oleju napędowego. Dodatkowo w związku z przygotowaniem Ukrainy do członkostwa w Międzynarodowej Agencji Energetycznej parlament w Kijowie ustanowił system zapasów ropy i paliw ropopochodnych. W czasie trwania wojny z Rosją dopuszcza on utrzymywanie 50% zapasów paliw płynnych na terytorium sąsiadujących państw członkowskich UE. Wiele wskazuje, że ten konflikt będzie się ciągnął przez lata, a to oznacza konieczność utrzymywania na potrzeby ukraińskiego rynku dużych zapasów w państwach sąsiednich. Polska jako jeden z najważniejszych dostawców paliw na Ukrainę jest naturalnym miejscem, gdzie takie zapasy można byłoby przechowywać. Taka sytuacja może znacząco pogłębić deficyt pojemności magazynowych w naszym kraju.

Warto dodać, że ukraińskie przepisy dopuszczają, by po zakończeniu działań wojennych udział zapasów utrzymywanych w sąsiednich państwach członkowskich UE zmniejszył się do 25%. Przedsiębiorcy z sektora paliwowego Ukrainy już poszukują dostępu do mocy magazynowych znajdujących się w pobliżu swego terytorium, w tym także w Polsce. W praktyce rodzi to konieczność ciągłego balansowania pomiędzy stabilizacją dostaw paliw ciekłych na krajowy rynek a potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa paliwowego Ukrainy. Mając na uwadze potrzebę zabezpieczenia dostaw paliw dla Ukrainy oraz bezpieczeństwo energetyczne całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej, członkowie POPIHN uznają za dopuszczalne, by część zapasów paliw przeznaczonych na rynek ukraiński była przechowywana w Polsce. Równocześnie konieczna jest jednak reforma systemu przez stopniowe zwiększenia roli RARS w utrzymywaniu zapasów agencyjnych do poziomu 60 dni.

OCHRONA ŚRODOWISKA

Skutki rosyjskiej agresji pokazały, że rynki energetyczne są ze sobą mocno powiązane, dlatego warto zwrócić uwagę na szerszą optykę kwestii „bezpieczeństwa energetycznego”. Termin ten oznacza stan gospodarki umożliwiający pokrycie bieżącego i perspektywicznego zapotrzebowania odbiorców na paliwa i energię w sposób technicznie i ekonomicznie uzasadniony, **przy zachowaniu wymagań ochrony środowiska**⁵. Chodzi o to, że konieczne jest dynamiczne podejście do zmian zachodzących w naszym otoczeniu. Zapewnienie dostaw paliw i energii nie może odbywać się kosztem dobrostanu przyszłych pokoleń czy też otaczającej nas przyrody. Na ten ostatni element warto zwrócić szczególną uwagę. Ograniczenie negatywnych skutków ocieplenia klimatu oraz zanieczyszczenia środowiska są obecnie jednymi z największych wyzwań stojącymi przed mieszkańcami Ziemi. Jednocześnie należy pamiętać, że prawie każda ludzka działalność ma wpływ na nasze środowisko.

W zeszłym roku Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (*Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC*) opublikował *Synthesis Report Climate Change 2023 (AR6)*. Zostały w nim przedstawione najnowsze wyniki badań, które jasno pokazują, że działalność człowieka, przede wszystkim poprzez emisję gazów cieplarnianych, bezdyskusyjnie spowodowała globalne ocieplenie⁶. Naukowcy szczegółowo opisali wiele negatywnych skutków ocieplenia klimatycznego, takich jak częstsze i bardziej intensywne ekstremalne zjawiska pogodowe. Najnowsze badania zaprezentowane przez IPCC wskazały, że wpływ zmian klimatu na życie ludzi oraz środowisko jest większy, bardziej powszechny oraz dotkliwszy niż to było zakładane. Negatywne skutki dotyczą ludzi we wszystkich regionach świata. Ponadto zaktualizowane prognozy pokazują, że przyszłe zagrożenia będą szybko rosnąć z każdym ułamkiem stopnia ocieplenia. POPIHN w pełni podziela wnioski wyrażone w opracowaniu autorstwa IPCC. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, dekarbonizacja przemysłu oraz zielone inwestycje to strategiczne priorytety członków POPIHN, którzy podejmują działania na rzecz realizacji celów zawartych w Porozumieniu Paryskim (Paris Agreement).

Efekty zmian klimatu nie są łatwo dostrzegalne czy odczuwalne przez indywidualne osoby, a na pewno nie we wszystkich regionach świata. Można spotkać się z opiniami, że negatywne skutki ocieplenia klimatu nie dotyczą Polski. Nic bardziej mylnego. Straty społeczno-ekonomiczne, których już doświadczamy w kraju, są wysokie⁷. Jednym z takich przykładów są susze w naszym regionie Europy Centralnej, o czym mówią wprost od kilku lat przedstawiciele

⁵ Definicja legalna „bezpieczeństwa energetycznego” została zawarta w art. 3 pkt 16 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. z 2022 r. poz. 1385 z późn. zm.).

⁶ AR6 Synthesis Report Climate Change 2023 <https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/> (dostęp: 28.07.2023).

⁷ Bardziej kompleksowo ekonomiczne aspekty ocieplenia zostały przedstawione w raporcie Polskiej Izby Ubezpieczeń oraz firmy doradczej EY pt. „Klimat rosnących strat. Rola ubezpieczeń w ochronie klimatu i transformacji energetycznej”, z którego wynika, że w przez ostatnie 40 lat Polska straciła ok 16 mld euro z powodu ocieplenia klimatu, a wartość strat z tego tytułu dynamicznie wzrasta!

Fot.: UNIMOT S.A.



Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej⁸. Problem ten może mieć negatywny wpływ również na dekarbonizację przemysłu – dostęp do dużych ilości wody jest jednym z kluczowych elementów rozwoju technologii wodorowych w energetyce.

Warto pamiętać, że liczba ludności na świecie stale rośnie, równolegle rosną też energetyczne aspiracje konsumentów. Zapotrzebowanie na energię jest tak duże, że nawet w bogatych krajach w efekcie wojny rosyjsko-ukraińskiej powróciły do łask inwestycje w wydobycie energetycznych surowców kopalnych. To pokazuje jasno, że żaden kraj nie jest w stanie samodzielnie przeciwstawić się zagrożeniom klimatycznym. Należy je potraktować jako wyzwania stojące przed całą ludzkością, którym może sprostać jedynie zbiorowy wysiłek polityków, przedsiębiorców i konsumentów. Podkreślał to w swoim wystąpieniu dr Fatih Birol, podczas

spotkania Grupy Roboczej G20 na Goa w lipcu 2023 r.⁹ Szef MAE postulował pilną potrzebę przyspieszenia inwestycji w niskoemisyjne źródła energii na całym świecie. Dzięki temu ma być zapewniony zrównoważony rozwój światowej gospodarki, który umożliwi realizację celów klimatycznych oraz rozpoczęcie budowy nowej światowej gospodarki energetycznej, a także **poprawi poziom bezpieczeństwa energetycznego**.

W swoim wystąpieniu na Goa dr Birol podkreślił, że najbogatsze kraje powinny zobowiązać się, by do 2030 r. zostało osiągnięte podwojenie poziomu efektywności energetycznej oraz potrojenie światowych mocy odnawialnych źródeł energii. Zdaniem Szefa MAE są to konieczne warunki, by ograniczyć proces światowego wzrostu średnich temperatur do 1,5°C. Do wypełnienia apelu dr. Birola konieczne są gigantyczne nakłady finansowe. Niestety, światowi przywódcy nie mogą się

⁸ Według ekspertów z IMGW długoletnia susza trwa w Polsce od 2014 r. <https://www.farmer.pl/produkcja-roslinna/susza-2023-jest-bardzo-sucho-a-bedzie-jeszcze-gorzej,133675.html> (dostęp: 20.02.2024); podobnie „Sytuacja hydrologiczna w Polsce – SUSZA”, komunikat IMGW-PIB 15.05.2020 r., <https://imgw.pl/wydarzenia/imgw-pib-sytuacja-hydrologiczna-w-polsce-susza> (dostęp 20.02.2024).

„Susze w XXI wieku różnią się od tych w poprzednich stuleciach. Trwają zwykle dłużej, obejmują większe przestrzenie i towarzyszą im wyższe temperatury. Naturalny przebieg susz uległ znacznemu zaostreniu w wyniku rosnącego zapotrzebowania na wodę, postępującej antropopresji oraz zmiany klimatu. Projekcje Europejskiej Agencji Środowiska wskazują, że w latach 2041-2070 częstotliwość susz meteorologicznych wzrośnie w niemal całej Europie – również w Polsce”, Gazeta Obserwator IMGW, Wydanie specjalne 2020, s. 7.

⁹ <https://www.g20.org/en/media-resources/press-releases/july-2023/etwgm-concludes/> (dostęp 29.02.2024)



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

porozumieć w sprawie działań koniecznych do zaprzestania wojny w Ukrainie czy też zamrożenia konfliktu na Bliskim Wschodzie. Świat jest pełen napięć geopolitycznych, co najbardziej widać w napiętych relacjach chińsko-amerykańskich. Ponadto ataki Huti na Morzu Czerwonym zaburzają większość międzynarodowego transportu morskiego, który do niedawna korzystał z Kanału Sueskiego. Dotyczy to także w dużej mierze transportu ropy i gotowych paliw z państw leżących nad Zatoką Perską. Bogate państwa tzw. Zachodu zamiast walczyć o wspólną przyszłość i rozwój czystych technologii zmuszone są ponosić coraz większe wydatki na zbrojenia. Mimo tego międzynarodowy dialog dotyczący przyspieszenia transformacji energetycznej trwa, chociaż budzi też wiele kontrowersji społecznych. Najlepszym tego przykładem są protesty unijnych rolników przeciwko niektórym elementom „Europejskiego Zielonego Ładu”.

NORMY EMISJI SPALIN POWSTAJĄCYCH W SAMOCHODACH OSOBOWYCH

Sektor transportu odpowiada za prawie 25% emisji gazów cieplarnianych wytwarzanych w Unii Europejskiej, z czego większość przypada na samochody osobowe¹⁰. Wobec tego nie powinno dziwić, że jedna

z najważniejszych zmian przyjętych w ramach pakietu Fit for 55 było rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 2023/851 z 19 kwietnia 2023 r. w sprawie zmiany rozporządzenia 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii¹¹. Zgodnie z treścią tej regulacji, wprowadzane na unijny rynek nowe samochody będą musiały od początku 2035 r. spełnić wymóg 100% redukcji. Oznacza to, że za niespełna 11 lat producenci będą mogli wprowadzać na Wspólny Rynek tylko pojazdy bezemisyjne. Wymóg ten przede wszystkim będą spełniały samochody elektryczne (w tym wodorowe).

Do końca 2025 r., a następnie co dwa lata, Komisja ma przedkładać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w zakresie dążenia do bezemisyjnej mobilności drogowej. Sprawozdanie ma służyć monitorowaniu i ocenie konieczności wprowadzenia ewentualnych dodatkowych środków, które ułatwią sprawiedliwą transformację (art. 14a ust 1). We wspomnianym dokumencie Komisja ma uwzględnić wszystkie czynniki, które racjonalnie przyczyniają się do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Dotyczy to m.in.: możliwości wykorzystania innowacyjnych technologii i zrównoważonych paliw alternatywnych

¹⁰ <https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/> (dostęp 28.02.2024).

¹¹ Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 110/5 z 25.04.2023.

(w tym paliw syntetycznych) do osiągnięcia mobilności neutralnej dla klimatu (art. 14 a ust 1 lit. j).

Warto zwrócić uwagę na trudności w praktycznym wdrażaniu tych przepisów. Samochody osobowe z silnikiem spalinowym już dziś są często przystosowane do korzystania z benzyny syntetycznej czy też zaawansowanych biopaliw. Dopuszczenie możliwości wykorzystania samochodów spalinowych na paliwa spełniające wymóg 100% redukcji emisji wiąże się z koniecznością wprowadzenia do pojazdów urządzeń, które będą miały rozróżnić rodzaj paliw. Ten problem techniczny może zobrazować przykład bio-LNG. Jest to paliwo, które powstaje z fermentacji metanowej odpadów z produkcji rolnej lub spożywczej tudzież z odpadów komunalnych. Po kilkukrotnym oczyszczeniu biogazu jest on skraplany. W efekcie otrzymujemy ciekły metan, którego parametry chemiczne niczym nie różnią się od LNG uzyskanego z gazu ziemnego. Pomiedzy LNG a bio-LNG jest jednak zasadnicza różnica. To drugie paliwo może mieć nawet ujemny wskaźnik redukcji emisji CO₂ w całym cyklu „życia”. Co prawda bio-LNG jest wykorzystywany głównie do zasilania silników ciągników siodłowych, jednak wyzwanie techniczne stojące przed producentami jest takie samo. Na podstawie analizy chemicznej nie można na obecnym etapie rozwoju nauki rozróżnić, czy węglowodory są pochodzenia organicznego, czy też pochodzą z przerobu ropy naftowej lub gazu ziemnego.

Za odejściem od silników spalinowych w samochodach osobowych napędzanych paliwami kopalnymi przemawia ich niska efektywność energetyczna. Pomimo dużego postępu technologicznego w tym zakresie nowoczesne silniki spalinowe osiągają do 45% sprawności. Innymi słowy większość energii jest tracona w postaci ciepła. Natomiast efektywność silników elektrycznych jest ponad dwukrotnie wyższa i sięga nawet 95%. Elektromobilność, zwłaszcza w sektorze samochodów osobowych, ma długofalowy sens. Poza ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych oraz likwidacją zanieczyszczeń zawartych w spalinach, jej rozwój będzie oznaczał także zwiększenie poziomu bezpieczeństwa energetycznego. Niskoemisyjną produkcję prądu można znacznie rozbudowywać, podczas gdy na odkrycie nowych złóż ropy w Polsce nie powinniśmy liczyć. Do tego konieczna jest rozbudowa istniejącej sieci przesyłowej prądu wg nowej architektury dwustronnych przepływów. Jeżeli liczba samochodów elektrycznych znacząco wzrośnie, to będą one mogły być wykorzystywane jako jeden z elementów stabilizujących system elektroenergetyczny w postaci magazynów energii. Niestety, chociaż ich liczba z roku na roku rośnie, to jest ich ciągle niewiele. Pojazdy napędzane prądem stanowią mniej niż pół procenta wszystkich samochodów w Polsce.

Poważną przeszkodą w rozwoju e-mobilności, zwłaszcza w uzyskaniu efektu skali, jest ciągle wysoka cena samochodów elektrycznych. Jednocześnie należy pamiętać, że każda produkcja prądu generuje

NA CAŁYM ŚWIECIE PROWADZONE SĄ PROJEKTY BADAWCZE, KTÓRE MAJĄ ZA ZADANIE WYNALEŹĆ NOWE TECHNOLOGIE MAGAZYNOWANIA PRĄDU.

emisję gazów cieplarnianych, podobnie jak samo wytwarzanie pojazdów elektrycznych. Niemniej ważny wydaje się fakt, że do wytworzenia elektryka potrzeba dużo więcej miedzi i metali ziem rzadkich niż do produkcji auta z napędem spalinowym. Na całym świecie prowadzone są projekty badawcze, które mają za zadanie wynaleźć nowe technologie magazynowania prądu, które będą wydajniejsze niż baterie litowo-jonowe, a także niezależną ludzkość od metali ziem rzadkich.

Warto też pamiętać, że samo odejście od rejestracji nowych aut spalinowych napędzanych benzyną albo olejem napędowym nie spowoduje skokowego spadku popytu na paliwa płynne, zwłaszcza w mniej zamożnych krajach Wspólnoty. Proces popularyzacji aut elektrycznych w Polsce potrwa jeszcze wiele lat z wyraźnym opóźnieniem w porównaniu do państw zachodnich. Wynika to też z różnic w zamożności społeczeństw. Pojazdy spalinowe będą eksploatowane w Polsce jeszcze długo po 2035 r. Duży wpływ na odchodzenie od aut spalinowych będą miały też bieżące koszty eksploatacyjne, które w dużej mierze będą zależały od sposobu wdrożenia w przepisach krajowych obowiązków wynikających z innych regulacji będących częścią Fit for 55. Równolegle pojawią się narzędzia podnoszące koszt posiadania własnego auta wynikające z realizacji zobowiązań uwzględnionych w KPO. Opłata rejestracyjna ma zostać wprowadzona do końca 2024 r., a podatek od posiadania pojazdu do końca II kwartału 2026 r.

ETS 2, CZYLI TRANSPORT W SYSTEMIE HANDLU EMISJAMI

Jednym z filarów regulacyjnych transformacji energetycznej, który będzie miał przełożenie na koszty ponoszone przez konsumentów, jest rewizja europejskiego systemu handlu emisjami. Została ona wprowadzona Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z 10 maja 2023 r. zmieniającą dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych¹².

¹² Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L. 130/134 z 16.05.2023.

Dyrektywa wprowadziła nowy, odrębny system handlu uprawnieniami do emisji dla budynków, transportu drogowego i sektorów dodatkowych (tzw. ETS 2). System ten jest odseparowany od dotychczasowego ETS 1, z oddzielnym limitem uprawnień i celem redukcji emisji (o 42% do 2030 r. vs. 2005 r.). Tempo spadku puli uprawnień do emisji wynosi 5,10% rocznie od 2024 r. oraz 5,38% od 2028 r.

Sprzedaż aukcyjna uprawnień do emisji w ramach ETS 2 ma rozpocząć się 1 stycznia 2027 r. Przepisy zakładają jednak możliwość zastosowania jednorazowego hamulca awaryjnego. Jeżeli ceny ropy i gazu będą zbyt wysokie, ETS 2 w zakresie umarzania uprawnień do emisji zostanie wprowadzony z rocznym przesunięciem (2028 r.). Dodatkowe zabezpieczenie w formie mechanizmu stabilizacji cen przewiduje przeniesienie ograniczonego wolumenu uprawnień z Rezerwy Stabilności Rynkowej¹³, jeżeli ceny uprawnień przekroczą 45 EUR/t CO₂e.

System nakłada obowiązki na dostawców paliw, a nie konsumentów, którzy jednak finalnie ponoszą koszty reformy. Począwszy od 2025 r. monitorowaniu i raportowaniu będą podlegać emisje odpowiadające ilościom paliw „dopuszczonych do konsumpcji” przez „podmioty objęte regulacją” (odpowiedzialne za opłaty akcyzowe, np. składy podatkowe czy dostawcy paliw), wykorzystywane do spalania w sektorach:

- budowlanym (ogrzewanie pomieszczeń lub wody, gotowanie, napędzanie pojazdów i maszyn terenowych używanych w budownictwie),

- transportu drogowego (z wyjątkiem korzystania z pojazdów rolniczych na drogach utwardzonych), w tym paliwa do transportu CO₂ w celu ich geologicznego składowania,
- dodatkowych – energetycznym (elektrociepłowni, ciepłowni) i przemysłowym (w tym instalacje dotychczas wyłączone z ETS 1).

Wyłączeniu z ETS 2 podlegają emisje ze spalania paliw wykorzystywanych w działaniach objętych ETS 1, paliwa o współczynniku emisji równym zero i spełniające wymogi zrównoważoności (określone w RED II), odpady niebezpieczne lub komunalne wykorzystywane jako paliwo oraz paliwa, które nie są spalane, ale wykorzystywane jako surowiec w procesach przemysłowych.

Dyrektywa 2023/959 została uzupełniona kilkoma aktami wykonawczymi¹⁴, które precyzują zasady sprawozdawcze, techniczne wymogi sprzedaży, rozliczania i umarzania uprawnień oraz różne inne kwestie finansowe. Ponadto urzędnicy Komisji pracują nad szeregiem uzupełniających regulacji¹⁵.

W powyższej dyrektywie przewidziano różne sposoby wdrażania reformy systemu handlu emisjami. Konieczne jest zatem dokonanie wyboru na poziomie państw członkowskich oraz przyjęcie stosownych regulacji ustawowych w krajowych porządkach prawnych. Co istotne, termin na implementację ETS 2 **upływa 30 czerwca 2024 r.** Warto mieć na uwadze, że opracowanie koncepcji reformy i przeprowadzenie procesu legislacyjnego może zająć nawet kilka lat.

¹³ Rezerwa Stabilności Rynkowej EU ETS (ang. Market Stability Reserve) została utworzona decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. UE L 264, z 9.10.2015). Ma ona na celu dostosowywanie rocznych wolumenów sprzedawanych na aukcjach uprawnień do emisji.

¹⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) 2023/2122 z 12 października 2023 r. zmieniające rozporządzenie 2018/2066 w odniesieniu do aktualizacji monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych. Wprowadziło ono nowe wymagania dotyczące sprawozdawczości wielkości emisji przez podmioty objęte regulacją. Emisje będą ustalane pośrednio poprzez wprowadzane do obrotu ilości strumieni paliw, które określone są na bazie typu paliwa oraz środków jego transportu, dzięki którym podmioty regulowane dopuszczają je do konsumpcji, a także kategorii finalnych konsumentów w sektorach objętych ETS 2. Wymagane jest odpowiednie rozbięcie strumieni paliw na potrzeby weryfikacji oraz raportowania przez administracje krajów członkowskich.

Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/2830 z 17 października 2023r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady przez ustanowienie przepisów dotyczących harmonogramu, kwestii administracyjnych oraz pozostałych aspektów sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji gazów cieplarnianych. Rozporządzenie odnosi się do harmonogramu, administracji i innych aspektów aukcji uprawnień do emisji. Zmiany przepisów dotyczą szczegółowych przepisów związanych z wprowadzeniem ETS 2 oraz licytacji uprawnień w ramach ETS 2 przeznaczonych dla Socjalnego Funduszu Klimatycznego (SCF).

Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/2904 z 25 października 2023 r. zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2019/1122 uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do funkcjonowania rejestru Unii. Rozporządzenie odzwierciedla zmiany dyrektywy ETS w zakresie aktualizacji rejestru i ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących rachunków posiadania, umarzania uprawnień w odniesieniu do podmiotów regulowanych prowadzących działalność objętą ETS 2. Wprowadzono datę zgodności umorzenia uprawnień dla podmiotów regulowanych w ramach ETS 2 - 31 maja każdego roku.

¹⁵ Akty prawne, które mają być jeszcze wydane na podstawie Dyrektywy 2023/959:

- Zasady dotyczące szczegółowych przepisów służących unikaniu podwójnego liczenia i umarzania uprawnień do emisji nieobjętych ETS2, a także zapewnianiu konsumentom końcowym paliw rekompensaty finansowej w przypadkach, gdy nie można uniknąć takiego podwójnego liczenia lub umorzenia
- Raportowanie poziomu kosztów ETS2 przenoszonych na klientów (ang. cost pass-through). Począwszy od 1 stycznia 2028 r., do 30 kwietnia każdego roku podmiot regulowany podaje średni udział kosztów związanych z umorzeniem uprawnień ETS 2, który został przeniesiony na konsumentów w poprzednim roku.



Prędzej czy później przepisy Dyrektywy 2023/959 będą jednak musiały zostać wdrożone do krajowego porządku prawnego. Podstawowym skutkiem ich wejścia w życie będzie wzrost cen oleju napędowego i benzyn. Zgodnie z założeniami Komisji, wzrost cen paliw kopalnych ma zwiększyć zainteresowanie napędami o niższych wskaźnikach emisyjności (przy czym pojazdy elektryczne są z definicji uznawane za zeroemisyjne). Problem w tym, że takie zmiany wymagają czasu. Statystycznego użytkownika samochodu osobowego nie stać na zmianę tradycyjnego auta na pojazd elektryczny, ale przynajmniej część kierowców ma możliwość wyboru. Większe wyzwania stoją przed firmami transportowymi, gdyż ceny ciągników siodłowych na wodór i na prąd są bardzo wysokie. Poza tym infrastruktura do tankowania wodoru jest na wczesnym etapie rozwoju, natomiast szybkich ładowarek dostosowanych do elektrycznych ciężarówek nie ma wcale¹⁶.

W kwestii cen pojazdów niskoemisyjnych znacznie lepiej prezentuje się oferta samochodów ciężarowych na LNG, przystosowanych do jazdy na bio-LNG; problem w tym, że takiego zmrożonego czystego metanu z odpadów jeszcze długo w Polsce nie będzie można zakupić na stacjach benzynowych. Inwestycje w produkcję i dystrybucję bio-LNG czy wodoru, a nawet budowa sieci ultraszybkich ładowarek o dużej mocy wymaga czasu i dużych nakładów finansowych. Mając na uwadze przewlekłość procedur administracyjnych dotyczących wydawania decyzji środowiskowych czy też pozwoleń na budowę wydaje się, że w ciągu 3 lat niewiele się zmieni. Wobec tego wejście w życie ETS 2 może być bolesne dla koncernów paliwowych i ich klientów. Pewnym pozytywnym jest fakt, że środki zebrane z zakupu uprawnień do emisji w transporcie będą zasilają Spółeczny Fundusz Klimatyczny, z którego mają być finansowane projekty na obniżenie emisji. Osiągnięcie zakładanych efektów działania takiego mechanizmu (rozbudowa infrastruktury i obniżenie kosztów technologii niskoemisyjnej z uwagi na masową skalę jej wdrożenia) może zająć dekadę, a koszty będą ponoszone już od początku 2027 r.

RED III

Dla całego sektora energetycznego, w tym dla rynku paliw, jedną z fundamentalnych zmian ram regulacyjnych była Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2413 z 18 października 2023 r. zmieniająca dyrektywę (UE) 2018/2001, rozporządzenie (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylająca dyrektywę Rady (UE) 2015/652 (tzw. RED III)¹⁷.

Ten akt prawny stanowi rewizję i aktualizację rozwiązań przyjętych w ramach dyrektywy RED II. Zakłada on m.in.:

- podniesienie wymaganego, minimalnego udziału energii ze źródeł odnawialnych w transporcie w 2030 r. z przewidzianego w dyrektywie RED II udziału 14% do poziomu:

1) 29% udziału energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii w sektorze transportu lub
 2) zapewniającego redukcję intensywności emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 14,5 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem bazowym określonym zgodnie z dyrektywą; wybór jednego z wymienionych rozwiązań został pozostawiony państwu członkowskiemu.

- łączny udział zaawansowanych biopaliw/biogazu oraz paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w energii dostarczonej do sektora transportu w wysokości co najmniej 1% w 2025 r. i 5,5% w 2030 r., w tym udział paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w wysokości co najmniej 1 punktu procentowego w 2030 r.;
- wymóg dążenia przez państwa członkowskie posiadające porty morskie do tego, aby od 2030 r. udział paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w całkowitej ilości energii dostarczanej do sektora transportu morskiego wynosił co najmniej 1,2%;
- wprowadzenie wymaganego udziału paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w ramach wodoru wykorzystywanego w przemyśle na poziomie 42% w 2030 r. i 60% w 2035 r.;
- zasady zoptymalizowania procedur w zakresie wytwarzania energii z odnawialnych źródeł energii;
- uchylenie przepisów unijnych stanowiących podstawę dla polskiej regulacji Narodowego Celu Redukcyjnego.

Dyrektywa RED III stanowi wyraz coraz większych wymagań i aspiracji w zakresie tempa i sposobu dekarbonizacji gospodarek, w tym sektora transportu państw członkowskich Unii Europejskiej. Dyrektywa ta ponad dwukrotnie zwiększa ogólny wymagany udział paliw alternatywnych w sektorze transportu na 2030 r. względem wymagań dyrektywy RED II, jak również wprowadza dodatkowo udział paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, opartych o tzw. zielony wodór z elektrolizy zasilanej OZE.

Państwa członkowskie powinny implementować przepisy RED III do krajowych porządków prawnych do 21 maja 2025 r. (w odniesieniu do wybranych przepisów wyjątkowo do dnia 1 lipca 2024 r.), na co w polskich warunkach raczej nie ma zbyt dużych szans. Do takiego wniosku można dojść, gdy weźmie się pod uwagę, że chociaż termin na wdrożenie RED II upłynął

¹⁶ Sytuacja ma ulec zmianie na skutek realizacji celów ujętych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (rozporządzenie AFIR), które wchodzi w życie już 13 kwietnia 2024 r. W przypadku infrastruktury ładowania dla pojazdów ciężarowych, w 2025 r. kierowcy mają mieć możliwość skorzystania ze stacji ładowania w 29 lokalizacjach (moc strefy HDV 1 400 kW), w 2027 r. ma to być już 77 lokalizacji (moc strefy HDV 2 800 kW), a w 2030 r. 166 lokalizacji (moc strefy HDV 3 600 kW).

¹⁷ Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L. z 31.10.2023.



Fot.: ORLEN S.A.

1 lipca 2022 r., to do tej pory nie nastąpiła implementacja w zakresie paliw płynnych¹⁸. W związku z powyższym Komisja Europejska wszczęła przeciwko Polsce postępowania w sprawie naruszenia prawa UE. Jeśli w ciągu kilku najbliższych miesięcy odpowiednie przepisy nie zostaną przyjęte, Komisja pozwie Polskę do Trybunału Sprawiedliwości UE za naruszenie prawa. Jednocześnie przedstawiciele Komisji stoją na stanowisku, że wdrożenie RED III nie może się odbyć bez wcześniejszej implementacji RED II, gdyż obie regulacje są względem siebie komplementarne.

Spełnienie wymagań zawartych w dyrektywie RED III w naszych krajowych warunkach będzie bardzo trudne. Wyzwania stojące przed Polską mają zróżnicowany charakter. W pierwszej kolejności wynikają z ograniczonego wykorzystania surowców zaawansowanych do produkcji biopaliw. Sama dostępność dużej ilości odpadów rolno-spożywczych czy komunalnych nie jest wystarczająca, by osiągnąć sukces. Na wykorzystanie tych substratów i przetworzenie ich w zrównoważone paliwa potrzeba wiele kosztownych inwestycji, wiele pracy na poziomie lokalnym oraz dużo energii pochodzącej z odnawialnych źródeł. Konieczne jest także zbudowanie nowej sieci elektro-energetycznej o dużej mocy przesyłowej i elastyczności. Konieczne jest też systemowe rozwiązanie kwestii magazynowania nadwyżek energii elektrycznej z OZE, niezbędnych do ekonomicznej produkcji zielonego wodoru i jego pochodnych. Na końcu warto podkreślić, że inwestycje w zrównoważone biopaliwa zaawansowane

(w tym bio-LNG, czy też HVO), produkcję zielonego wodoru czy rozbudowa OZE, magazynów i sieci przesyłowych, wymagają stabilnych ram regulacyjnych. Jest to element konieczny, by pozyskać źródła finansowania tych projektów. Niestety, w Polsce doświadczaliśmy niestabilności regulacyjnej oraz opóźnień we wdrażaniu prawa unijnego, co dość skutecznie zniechęcało inwestorów. Na to jeszcze nakładają się ogólne problemy dotyczące funkcjonowania administracji, w szczególności procesów dotyczących decyzji środowiskowych oraz decyzji o pozwoleniu na budowę. Łatwo jest zadeklarować gotowość poprawy standardów w tych obszarach, jednak przeprowadzenie realnej zmiany wymaga zmian prawnych, a może także społeczno-kulturowych.

REFORMA OPODATKOWANIA ENERGII

Ostatnim ważnym elementem regulacyjnym zawartym w pakiecie Fit for 55, który jeszcze nie został przyjęty, jest zmiana dyrektywy dotyczącej opodatkowania energii (ang. *European Tax Directive*). Prace nad nią toczą się powoli. Jak każda zmiana dotycząca bezpośrednio zagadnień polityki fiskalnej, również i ta wymaga jednomyślności na poziomie Rady UE. Warunek ten sprawia, że szanse na rychłe przyjęcie reformy są nikłe.

Projekt Komisji zakłada, że wszelkie nośniki energii będą opodatkowane w zależności od ich zawartości energetycznej oraz wpływu na środowisko. Obecnie, zgodnie z zasadami przyjętymi jeszcze przed przystą-

¹⁸ MKiŚ w poprzedniej kadencji parlamentarnej prowadziło prace legislacyjne nad projektem projektu UC 110, który miał za zadanie wdrożyć Dyrektywę RED II w Polsce w sektorze paliw płynnych. W połowie 2023 r. resort kilkakrotnie zgłaszał projekt na Radę Ministrów z sugestią podjęcia szybkich prac parlamentarnych, jednak wniosek ten nie został uwzględniony.

pieniem Polski do UE, akcyza jest naliczana od ilości produktów energetycznych (do których dookreślenia stosowana jest terminologia Nomenklatury Scalonej – kody CN). Ponadto funkcjonuje szereg zwolnień z akcyzy, chociażby na potrzeby żeglugi, lotnictwa czy rolnictwa. Komisja Europejska doszła do wniosku, że istniejące ulgi są w istocie subsydiami dla paliw kopalnych. Mając to na uwadze, Komisja zaproponowała likwidację wszystkich tych zwolnień.

Komisarz Wopke Hoekstra (następca Fransa Timmermansa, odpowiedzialny za DG CLIMA) zadeklarował, że jego priorytetem jest, by do końca kadencji Komisji (maj 2024 r.) została uchwalona reforma opodatkowania energii. Ma w tym mocne wsparcie ze strony prezydencji belgijskiej, która zaproponowała mechanizmy mitygujące wzrost cen (np. dopuszczenie tymczasowego zwolnienia z akcyzy konkretnych kategorii wyrobów energetycznych, jeśli ich cena w skali roku zbyt gwałtownie wzrosnie). Ponadto szukając politycznych kompromisów, złożono wiele propozycji, które łagodzą skutki wprowadzenia regulacji. Belgowie podnosili kwestie bezpieczeństwa, wskazując na potrzebę stosowania korzystniejszych sposobów opodatkowania energii wykorzystywanej do celów wojskowych, gaszenia pożarów, ratownictwa lotniczego itp.

Odrębnie negocjowane są też terminy przejściowe dla poszczególnych państw członkowskich.

Mając na uwadze, że rewizja ETD zakładała likwidację preferencyjnego opodatkowania energii wykorzystywanej w rolnictwie, w kontekście przetaczających się po całej UE fal protestów rolniczych trudno sobie wyobrazić, by przed wyborami do Parlamentu Europejskiego udało się osiągnąć kompromis. Nie zmienia to faktu, że w kolejnej kadencji Komisji Europejskiej należy się spodziewać powrotu do prac nad rewizją. Wejście w życie pomysłów zawartych w propozycji Komisji będzie oznaczało duże wpływy do budżetu wynikające z likwidacji zwolnień oraz wzrostów minimalnych stawek opodatkowania paliw kopalnych. Nowe obciążenia oznaczają duże koszty społeczne, które będą dotyczyły nie tylko kierowców, lecz wszystkich użytkowników energii (w tym ciepłownictwa i elektro-energetyki), co może zwiększyć skalę zjawiska ubóstwa energetycznego. Według założeń Komisji wzrost cen paliw i energii dla odbiorców końcowych powinien być złagodzony wsparciem dla odbiorców wrażliwych. Dziś trudno sobie wyobrazić znaczące wzrosty opodatkowania energii, jednak przyjdzie taki czas, kiedy propozycje zostaną uzgodnione i trzeba będzie je wdrożyć.

WNIOSKI:

W wielu krajach są realizowane inwestycje w rozwój niskoemisyjnych paliw alternatywnych oraz efektywnych sposobów magazynowania i przesyłania energii. Projekty te wymagają dużych nakładów finansowych, a w warunkach destabilizacji światowego rynku surowców energetycznych i przy zmiennych unijnych ramach prawnych, trudno jest realnie określić termin zwrotu z takich inwestycji. Stanowi to poważną barierę w rozwoju gospodarki niskoemisyjnej. Nowoczesne biopaliwa czy paliwa syntetyczne o wysokim współczynniku redukcji emisji przez lata były rekomendowane przez Brukselę, a obecnie urzędnicy unijni stawiają na elektryfikację, która ma stać się najważniejszym instrumentem ograniczenia emisji przez sektor transportu.

Dekarbonizacja gospodarki jest koniecznością, jednak jest to proces trudny, długotrwały i kosztowny, szczególnie jeśli chodzi o transport. Użytkownicy pojazdów w dużej mierze korzystają dziś z produktów pochodzących z ropy naftowej. Wszystkie koncerny paliwowe mają świadomość, że od paliw kopalnych należy odchodzić. Wojna w Ukrainie dostarczyła dodatkowych argumentów w obszarze bezpieczeństwa energetycznego, potwierdzających słuszność tego kierunku. Węgiel, ropa, a nawet gaz ziemny, chociaż przez najbliższe dekady będą dominowały w światowym miksie pierwotnych źródeł energii, to z roku na rok będą tracić na znaczeniu.

Na obecnym etapie rozwoju technologicznego nie mamy wystarczających alternatyw dla tradycyjnych

paliw. Na szeroką skalę prowadzone są projekty badawczo-rozwojowe, które w najbliższej dekadzie mogą przyspieszyć odchodzenie od ropy i gazu. Rozwoju technologicznego nie można przewidzieć ani tym bardziej zadekretować nawet najlepszymi przepisami. Najprawdopodobniej szczyt zużycia paliw kopalnych jest jeszcze przed nami. W ambitnym scenariuszu powinien on nastąpić w ciągu najbliższej dekady. Odchodzenie od węgla, ropy i gazu będzie procesem trwającym kilka dekad.

Tradycyjnie rozumiany sektor paliw (ropy i gazu) stoi przed największym wyzwaniem w swojej historii. Kształtujące się nowe europejskie ramy prawne prowadzenia działalności gospodarczej będą fundamentem środowiska biznesowego, w którym odnajdą się jedynie przedsiębiorstwa odpowiedzialne społecznie, wykazujące poparcie dla kierunku zmian opartego o dostępną naukową wiedzę o wpływie działalności człowieka na klimat. Z uwagi na punkt startowy, w jakim znajduje się Polska na tle Europy, czeka nas znacznie więcej pracy i zaangażowania w przeprowadzenie zmian. Rozumiejąc odpowiedzialność jaka na nich spoczywa, członkowie POPIHN pozostaną aktywnymi uczestnikami transformacji energetycznej, jednocześnie zapewniając konsumentom bezpieczeństwo paliwowe zgodnie z przytoczoną na wstępie definicją: *pokrywając zapotrzebowanie w określonej wielkości i czasie, w stopniu umożliwiającym prawidłowe funkcjonowanie gospodarki.*

DZIAŁANOŚĆ FIRM CZŁONKOWSKICH POLSKIEJ ORGANIZACJI PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO (POPIHN) W OBSZARZE DETALICZNEJ SPRZEDAŻY PALIW W 2023 R.

Podstawą do systematycznego analizowania rynku paliw w Polsce jest działalność handlowa w obszarze detalicznym przedsiębiorstw zrzeszonych w Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego. Organizacja w swoich opracowaniach wykorzystuje dane uzyskane od firm członkowskich oraz informacje z innych źródeł – w tym z Ministerstwa Finansów i Krajowej Administracji Skarbowej w celu określenia pozostałej części rynku dotyczącej sprzedaży dla ostatecznych odbiorców. Pozwala to na coroczne określenie 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 przyłączeniem do Organizacji nowych firm członkowskich oraz z rozbudową sieci stacji paliwowych administrowanych przez te firmy. W 2023 r. liczba takich obiektów wzrosła do 4568 – o 80 obiektów w stosunku do roku poprzedniego. W bieżącym opracowaniu uwzględniono dane sprzedażowe ze stacji partnerskich Slovnaft udostępnione dzięki firmie MOL. Tym samym na koniec omawianego roku 58% wszystkich stacji paliwowych działających w Polsce – ogólnodostępnych i sprzedających co najmniej 2 rodzaje paliw (benzyny silnikowe oraz olej napędowy) zostało sklasyfikowanych jako stacje firm członkowskich POPiHN. Spółki te zyskały tym samym 1 punkt procentowy w całkowitej strukturze rynku stacji paliw w kraju.

W odróżnieniu od 2022 r., kiedy dla oszacowania zbliżonej do rzeczywistej liczby punktów sprzedaży wykorzystano informacje dostarczone przez spółki członkowskie POPiHN i aktualizowaną na bieżąco bazę

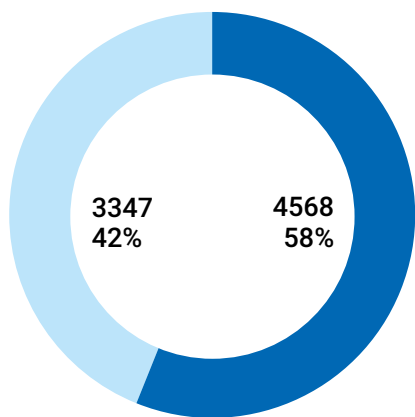
infrastruktury paliw płynnych, prowadzoną przez Urząd Regulacji Energetyki, w 2023 r. również wykorzystano dane ze spółek członkowskich POPiHN, a pozostałą część rynku – ze względu na niedostępność kompletnych danych z URE – wyszacowano z dostępnych danych pozyskanych przez Organizację. Z doświadczeń historycznych wynika, że 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. 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 2023 r. około 7,9 tys. miejsc zaopatrzenia w paliwa naftowe. Oprócz tego segmentu działają też stacje, które sprzedają np. tylko autogaz lub wyłącznie olej napędowy, ale tych nie brano pod uwagę w analizie, choć lokalnie mogą one oddziaływać na rynek.

Szczegółowa analiza obejmuje 58% krajowego rynku stacji, a więc zdecydowaną większość pozwalającą na wysnucie wniosków adekwatnych dla wszystkich stacji paliw. 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 poprzez przeniesienie wyników i doświadczeń największych operatorów na pozostałą część rynku i odzwierciedla trendy w działaniu również mniejszych operatorów, szczególnie tych, którzy nie są powiązani w alianse czy grupy zakupowe.

Firmy członkowskie POPiHN sprzedały w kraju w 2023 r. poprzez swoje sieci stacji paliw około 70% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych, około 54% oleju napędowego oraz 45% autogazu. To o 4 punkty procentowe mniej niż w 2022 r. w przypadku benzyn silnikowych i podobną ilość paliwa do silników wysokoprężnych oraz o 3 punkty procentowe więcej 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 ostatnia działalność, to – ze względu na niskie marże ze sprzedaży samych paliw – coraz ważniejsza dla operatorów sprzedaż w sklepach umiejscowionych na stacjach paliw oraz 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.

RYN. 1 RYNEK STACJI PALIW W POLSCE [LICZBA ORAZ % UDZIAŁU]

Źródło: dane URE i własne POPiHN



- Firmy członkowskie POPiHN
- Pozostali operatorzy

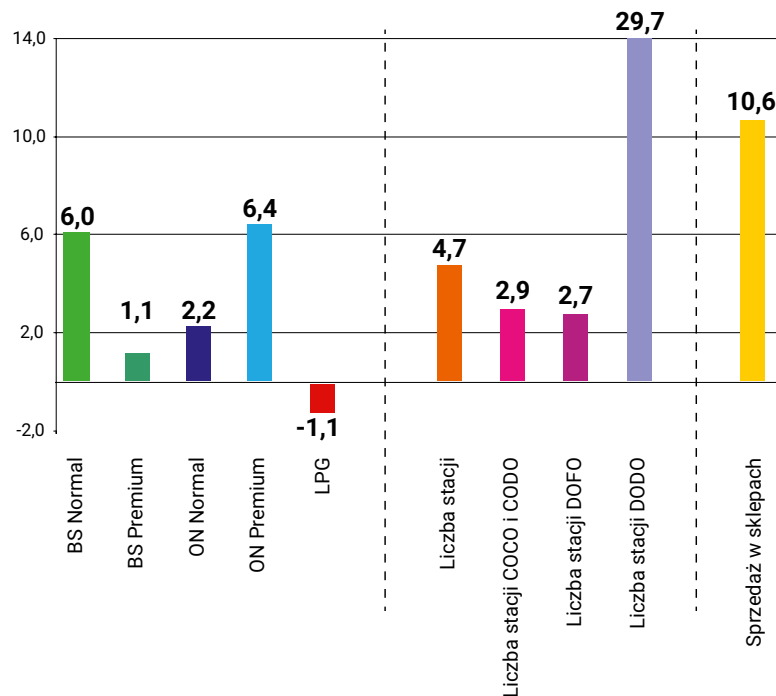
Zmiany zaobserwowane w 2023 r. na rynku detalicznej sprzedaży paliw i w działalności stacji w sieciach firm członkowskich POPiHN pokazuje Rys. 2. W stosunku do poprzedniego roku zanotowano wzrost sprzedaży benzyn silnikowych i oleju napędowego oraz spadek sprzedaży autogazu. Uwagę zwraca wyraźnie lepszy wynik dla standardowego gatunku benzyny i gatunku premium oleju napędowego, który procentowo osiągnął najlepszą sprzedaż w porównaniu z innymi gatunkami paliw. Dla firm nienależących do POPiHN sprzedaż autogazu zwiększyła się, co można powiązać z wykorzystaniem przez tych operatorów niższych cen i mniejszej marży na jego sprzedaży. Kontynuowano przebudowę rynku pod kątem właścicielskim w obszarze stacji i to w znacznie większym stopniu niż przed rokiem. 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. Wzrosła też bardzo wyraźnie liczba stacji w formule DODO, ale jest to tylko i wyłącznie skutek włączenia stacji SLOVNAFT PARTNER do sprawozdawczości POPiHN. Wykres wskazuje, że była kontynuowana konsolidacja rynku wokół największych operatorów – koncernów paliwowych, ale też największych operatorów niezależnych, jak brand MOYA, AVIA, czy Moc Jakość i Zysk.

Segment sklepów przy stacjach paliw zwiększał się ilościowo i jednocześnie rosła wartość operacji realizowanych przez kasy w tych obiektach. Wzrost obrotów spowodowany był coraz większym asortymentem towarów FMCG i tych najbardziej potrzebnych kierowcom i innym klientom w codziennych zakupach. Wynikał również z rosnących cen towarów i usług nadążających za inflacją. Rozbudowywano segment gastronomiczny, ale też inne usługi skierowane do coraz szerszego kręgu odbiorców, np.: instalację ładowarek do aut elektrycznych. Nowe inwestycje mają na celu zapewnienie utrzymania 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.

W 2023 r. ponownie dobrze sprzedawały się paliwa premium. Liderami sprzedaży tego typu paliw były największe koncerny paliwowe. Posiadały zarówno prawo do ich nazwy, jak i do składu chemicznego. Taką działalność prowadziła też część operatorów niezależnych, sprzedając benzyny wysokooktanowe oraz przygotowując własne gatunki oleju napędowego o wyższych parametrach eksploatacyjnych. Znamiennym faktem jest, że w 2023 r. dynamika sprzedaży oleju napędowego premium była najwyższa spośród wszystkich gatunków paliw silnikowych. Trochę pomogła tu zimowa aura skłaniająca do zakupów takich paliw przy niskich temperaturach. Sprzedaży paliw uszlachetnionych nie sprzyjają duże różnice cen pomiędzy typem standardowym i premium, ale w omawianym roku poziomy cen w zdecydowanej części roku były na tyle akceptowalne przez kierowców (szczególnie w przypadku oleju napędowego), że zakupy tego typu paliw wzrosły. Jak już wspomniano, w przypadku diesla efekt paliw typowo zimowych ze specjalną formułą chemiczną ułatwiającą rozruch przy niskich temperaturach był impulsem do zakupów. Średniorocznie, ceny tych

■ RYS. 2 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW ORAZ SPRZEDAŻ W SKLEPACH NA STACJACH FIRM POPiHN W 2023 R. W STOSUNKU DO 2022 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN



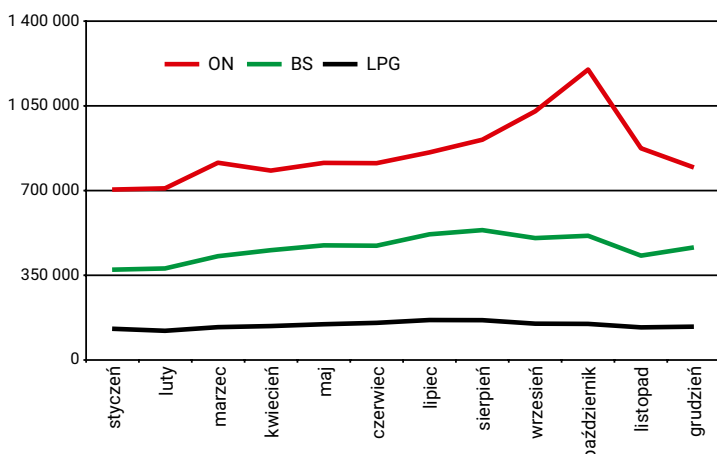
paliw były wyższe od gatunków standardowych o 25 – 50 gr/l. Udział gatunku premium w całości sprzedaży benzyn silnikowych firm członkowskich POPiHN wyniósł około 7%, a w całości rynku krajowego benzyn na poziomie 5%. Dla oleju napędowego te wyniki wyniosły około 11% w rynku sprzedaży firm POPiHN i 6% w całości rynku krajowego. W stosunku do roku poprzedniego, dla firm członkowskich POPiHN wyniki te są bardzo zbliżone. Mimo wyższych cen, jest grupa kierowców, którzy doceniają aspekty eksploatacyjne uszlachetnionych paliw i są skłonni je kupować nawet kosztem większych wydatków niż w przypadku zakupu tej samej ilości paliwa standardowego.

Prognozy POPiHN na 2023 r. zakładały wzrost sprzedaży standardowej benzyny 95 i podstawowego oleju napędowego. Dla całego roku wyniki okazały się zgodne z planami. 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 około 6-procentowy wzrost wolumenu sprzedaży podstawowych benzyn silnikowych i ponad 2-procentowe zwiększenie sprzedaży standardowego oleju napędowego. Dla paliw premium wzrosły ilościowo wyniosły: dla benzyn silnikowych ponad 1 procent i dla oleju napędowego ponad 6%. Sprzedaż autogazu dla firm POPiHN spadła o około 1%.

W 2023 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

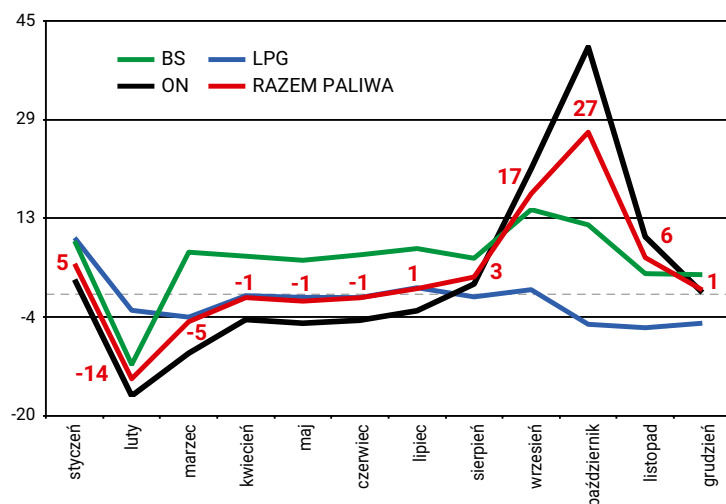
RYŚ. 3 SPRZEDAŻ PALIW SILNIKOWYCH NA STACJACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W 2023 R. [M³]

Źródło: dane własne POPiHN



RYŚ. 4 DYNAMIKA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ NA STACJACH PALIW W 2023 R. [M-C/M-C W %]

Źródło: dane własne POPiHN



stacji paliw znaczenie miała też 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 ilości posiadanych sklepów działających w ramach tych stacji o 4,9%. Wzrostowi ilości placówek towarzyszyła też wyższa sprzedaż w tych obiektach. Podniesienie skali obrotów dotyczyło łącznej ilości sklepów, jak również statystycznego pojedynczego sklepu.

Sprzedaż sumaryczna w segmencie obrotu sklepów na stacjach paliw firm POPiHN wzrosła o prawie 11%, a pojedynczy sklep średnio podniósł obroty o 6,5%. Wyższe przychody były skutkiem głównie wzrostu cen oferowanych artykułów, ale też rozbudową asortymentu i większym zainteresowaniem usługami gastronomicznymi.

Rys. 3 przedstawia sprzedaż detaliczną stacji paliw firm członkowskich POPiHN w układzie mie-

sięcznym. To, co od razu rzuca się w oczy, to bardzo wyraźny wzrost sprzedaży oleju napędowego na przełomie III i IV kwartału, a więc w okresie przedwyborczym w Polsce ze wszystkimi obserwowanymi w tym czasie zawirowaniami rynkowymi. Ponadto, o ile dynamika sprzedaży paliwa do silników Diesla w kolejnych miesiącach do sierpnia 2023 r. była ujemna, to w kolejnych miesiącach przyrosty sprzedaży były dwucyfrowe, a w końcówce roku przewyższały lekko sprzedaż z roku poprzedniego. Oczywiście wpływ na to miały poziomy sprzedaży oleju napędowego w końcowych miesiącach 2022 r. kiedy ceny tego gatunku paliwa zdecydowanie rosły. Dla benzyn silnikowych dynamika sprzedaży była dodatnia już od marca 2023 r. i na podobnym poziomie utrzymała się już do końca roku. Sprzedaż autogazu była przez cały rok na podobnych poziomach miesięcznych jak rok wcześniej.

W 2023 r. największą dynamikę wzrostu sprzedaży, w stosunku do roku poprzedniego, zanotowały stacje firm członkowskich POPiHN działające w formule DODO, co – jak wyjaśniano na początku tego tekstu – zostało nieco zniekształcone przez dołączenie wolumenów sprzedanych przez stacje SLOVNAFT PARTNER, które nie były objęte monitorowaniem w poprzednim roku. Dla trzech gatunków paliw (benzyny, oleju napędowego i autogazu) dla stacji DODO ten wzrost wyniósł 24%, a dla DOFO 8%. Dla stacji COCO i CODO wzrost określono na 1%, choć wolumenowo to właśnie te stacje sprzedawały najwięcej paliw. Podobne relacje wzrostowe, jak dla wszystkich gatunków paliw łącznie, obserwowano dla poszczególnych gatunków paliw.

Średnioroczne marże osiągnęte 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 wypracowanych dochodów przez operatorów stacji. To wymuszało intensyfikowanie w obiektach działalności pozapaliwowej. Była ona skierowana do kierowców i podróżnych oraz coraz częściej do osób niezwiązanych z motoryzacją (szczególnie w miastach). 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 2023 r. przedstawiono na wykresie (Rys. 4).

Najwyższą dynamikę sprzedaży paliw spółek członkowskich POPiHN odnotowano w październiku z powodów opisanych wcześniej, a najniższą w lutym, kiedy porównywano sprzedaż do okresu wybuchu wojny w Ukrainie i związanym z tym faktem masowym wykupem paliw w kraju. Końcówka roku to ponowny okres wyższej sprzedaży niż przed rokiem.

Dla całego roku średni wzrost dynamiki sprzedaży paliw na wszystkich stacjach firm członkowskich POPiHN wyniósł 3,2%, a więc o około 5 punktów procentowych mniej niż wynosiło to porównanie w roku poprzednim do 2021 r. Benzyn silnikowych sprzedano łącznie o 6% więcej niż w roku poprzednim, oleju napędowego o 3% więcej, a autogazu sprzedano o 1% mniej.

Analiza danych dotyczących dynamiki handlu detalicznego paliwami silnikowymi realizowanego przez spółki członkowskie Organizacji oraz dynamiki

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



łączonej oficjalnej konsumpcji tych paliw, dokonywanej przez wszystkie podmioty w kraju wskazuje, że wzrosty są wyższe dla niezależnej grupy operatorów.

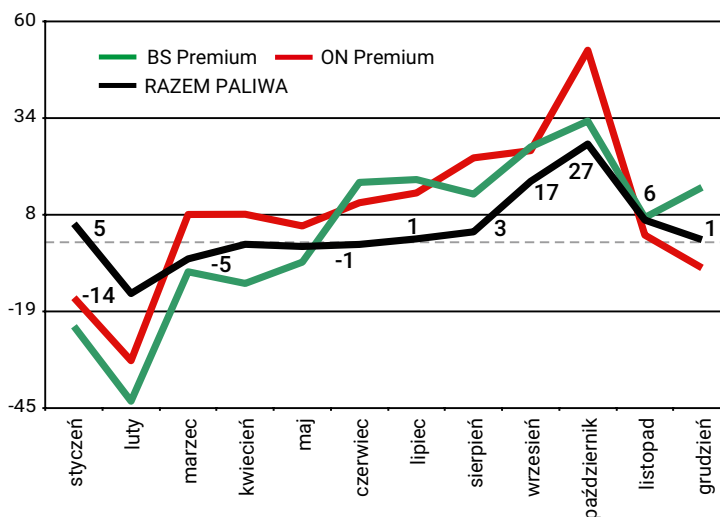
Jak już wspomniano wcześniej, w 2023 r. sprzedaż paliwa premium osiągnęła lepsze wyniki niż przed rokiem. Zakup tych paliw przez kierowców jest mocno określany przez poziom ich cen, a te w ubiegłym roku były na poziomach niższych niż przed rokiem. Wzrost zakupów w segmencie benzyn wyniósł 1%, a w części oleju napędowego 6%. Co ciekawe, w październiku te wzrosty były kilkudziesięciu procentowe.

Tendencje zakupowe obserwowane jeszcze przed pandemią przy ówczesnych poziomach cen wskazywały, że poziom rejestracji nowych i używanych samochodów powinien sprzyjać wzrostowi rynku paliw uszlachetnionych. Potwierdzenie tego założenia zanotowano dopiero w 2023 r. Zaważyły tu tendencje cenowe obserwowane zwłaszcza dla oleju napędowego, którego ceny spadły znacznie bardziej niż dla benzyn silnikowych. Nadziei na dalszy wzrost tego segmentu paliw można upatrywać w sytuacji, gdy do Polski powrócą ostre zimy lub w fakcie wprowadzenia do obrotu paliwa w standardzie E10 ze zwiększoną zawartością alkoholu w paliwie standardowym.

W Polsce na koniec 2023 r. – według informacji zebranych przez POPiHN – działało około 7,9 tys. stacji paliw ogólnodostępnych i sprzedających co najmniej 2 gatunki paliw (BS, ON). Logo firm członkowskich Organizacji uwzględnionych w tej analizie było umieszczone na 4571 obiektach, z czego 4521 prowadziło na koniec roku sprzedaż paliw. Pozostała część była w trakcie remontów lub modernizacji. Liczba stacji aktywnych zwiększyła się zatem, w porównaniu do

RYŚ. 5 DYNAMIKA ZMIAN SPRZEDAŻY PALIWA PREMIUM W 2023 R. [M-C/M-C W %]

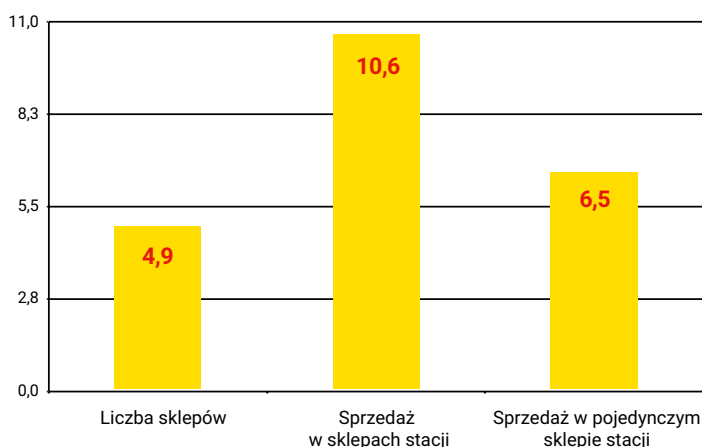
Źródło: dane własne POPiHN



grudnia 2022 r., o 4,7%. Ten przyrost to skutek nowych inwestycji, uruchomienia części stacji po okresie modernizacji i przejęcia części stacji od sektora niezależnego. W grupie reprezentowanej przez POPiHN trwały prace nad optymalizacją lokalizacji stacji i nową polityką sprzedażową uwzględniającą już pojawienie się na rynku nowego operatora, jakim był węgierski MOL. W tych firmach nastąpił wzrost liczby stacji własnych działających w formule COCO+CODO o 2,9%

RYŚ. 6 RYNEK SKLEPÓW PRZY STACJACH PALIW FIRM CZŁONKOWSKICH POPIHN W 2023 R. [%]

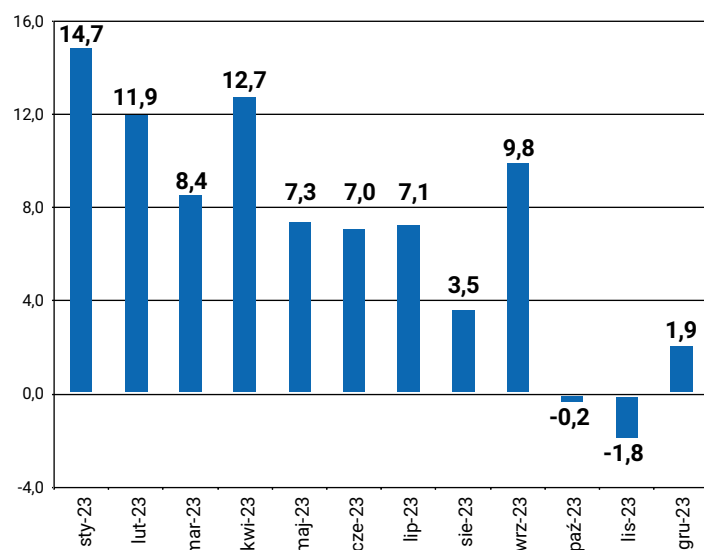
Źródło: dane własne POPIHN



Fot.: MOL GROUP

RYŚ. 7 ZMIANA WARTOŚCI SPRZEDAŻY W STATYSTYCZNYM SKLEPIE STACJI PALIW FIRM POPIHN W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH 2023 R. W STOSUNKU DO 2022 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN



W POLSCE NA KONIEC 2023 R. DZIAŁAŁO OKOŁO 7,9 TYS. STACJI PALIW OGÓLNODOSTĘPNYCH I SPRZEDAJĄCYCH CO NAJMNIEJ 2 GATUNKI PALIW (BS, ON).

do 3045 i stacji działających w ramach franczyzy DOFO o 2,8% do 1087. Format DODO – z powodu objęcia monitoringiem stacji SLOVNAFT PARTNER – wzrósł o 30% do 389 obiektów (o 89).

Równolegle postępował rozwój sklepów działających w obiektach firm członkowskich POPIHN. Na koniec 2023 r. działało 3395 sklepów skojarzonych ze stacjami firm członkowskich Organizacji (o 120 więcej, niż w 2022 r.). Z tej liczby 3362 (o 156 więcej, niż w 2022 r.) prowadziło działalność handlową na koniec roku. Wraz 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. Ścisłe i jednolite zasady sprzedaży dotyczą stacji CODO+COCO 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 2023 r. Sprzedaż tej grupy placówek handlowych wzrosła łącznie o 10,6% i wyniosła około 8,6 mld zł. W odniesieniu do 12 miesięcy 2022 r. był to wzrost o około 0,8 mld zł. Obroty pojedynczego statystycznego sklepu powiększyły się o 6,5% i kształtowały się średnio na poziomie około 2,6 mln zł. (o około 0,1 mln zł więcej niż w 2022 r.).

Wzrosty były skutkiem zwiększenia obrotów, wzrostu cen i częstszych wizyt klientów na stacjach paliw, również tych, którzy nie dokonywali tankowania pojazdów. Istotnym elementem zwiększenia ruchu na stacjach, a tym samym w sklepach na nich zlokalizowanych, był fakt, że w kraju znajdowało 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. Gotówkę zostawili też klienci z ościennych państw Unii Europejskiej, którzy w ramach turystyki pa-

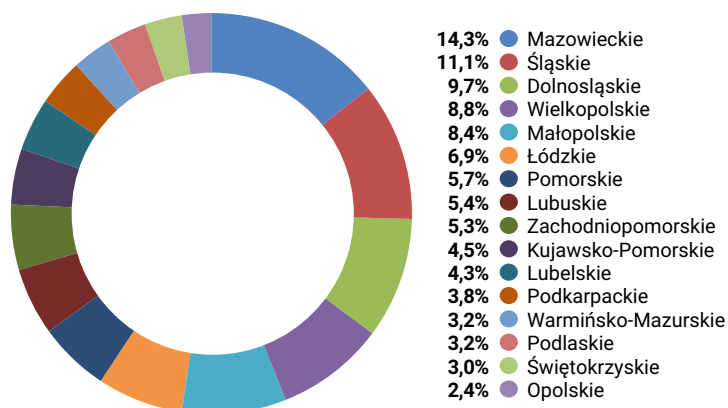
liwowej przyjeżdżali do Polski zatankować swoje pojazdy z uwagi na niższe ceny niż w ich krajach. Przy okazji realizowali zakupy w sklepach na stacjach paliw i często korzystali z małej gastronomii. W zdecydowanej większości stacje i zlokalizowane na nich sklepy działały w reżimie 24-godzinnym, pozwalając na realizowanie najpotrzebniejszych zakupów również wówczas, gdy inne placówki handlowe pozostawały zamknięte.

Rys. 7 obrazuje łączną sprzedaż sklepów na stacjach paliw w poszczególnych miesiącach roku w porównaniu do analogicznych miesięcy 2022 r. Widoczny jest wzrost sprzedaży we wszystkich miesiącach poza październikiem i listopadem, ale w tych miesiącach w roku poprzednim obroty w sklepach były rekordowe. Porównanie tych dwóch miesięcy pod względem sprzedaży paliw i obrotów w sklepach jest nieco zaskakujące. Wskazuje bowiem, że ważniejsze były zakupy paliw po niskich cenach niż zakupy w sklepach po cenach wyższych z uwagi na inflację.

Ze względu na konieczność obsługi zwiększonego ruchu przy granicy wschodniej, a także wystąpienie okresowo znaczącej turystyki paliwowej przy zachodniej i południowej granicy kraju, zmieniła się nieco geograficzna mapa sprzedaży paliw silnikowych w Polsce. Zyskały jeszcze więcej takie województwa jak małopolskie, lubelskie, zachodniopomorskie czy lubuskie. 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, najczęściej 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. Na Mazowszu kierowcy

RYŚ. 8 ROZKŁAD SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH FIRM POPIHN W POLSCE W 2023 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN



kupili na stacjach firm organizacji 2,5 mln m³ paliw, a w województwie opolskim było to tylko 0,4 mln m³. W tych województwach, gdzie sprzedaż całkowita była największa, najczęściej też sprzedano paliw premium.

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.



Fot.: ANWIM S.A.

PODSUMOWANIE KRAJOWEGO RYNKU PALIW PŁYNNYCH W 2023 R.

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

Krajowe rafinerie przerobiły w 2023 r. podobną ilość ropy naftowej jak w roku 2022. Przetworzono prawie 27 mln ton. Niemal całą produkcję rafineryjną kierowano na rynek krajowy, co jednak nie wystarczało do pokrycia zapotrzebowania krajowego. Konieczny był import uzupełniający gotowych głównych paliw transportowych, większy niż w latach poprzednich. Na skutek wprowadzonego w grudniu 2022 r. przez Unię Europejską embarga na dostawy ropy naftowej drogą morską, a następnie kolejnych sankcji wprowadzonych 5 lutego 2023 r. na dostawy paliw z Federacji Rosyjskiej oraz ze względu na fakt, że w końcówce lutego 2023 r. Rosja wstrzymała rurociągowo dostawy ropy naftowej do Polski, udział ropy REBCO w całkowitym przerobie rafineryjnym polskich rafinerii zmalał w całym roku do 2%. Ropę z kierunku wschodniego zastąpiły dostawy z Arabii Saudyjskiej, Norwegii, USA i Nigerii. Uzupełniająco kupowano też surowiec z takich krajów, jak Azerbejdżan, Wielka Brytania czy Gujana. Wysoki popyt na paliwa gotowe przyczynił się do wypracowania marży rafineryjnych przekraczających wymiar ubiegłoroczny. Brak dostaw z Rosji sprawił, że dostawy z morza z wykorzystaniem Naftoportu stały się głównym źródłem zaopatrzenia krajowych instalacji

rafineryjnych. Wysokość przerobu w I i II półroczu 2023 r. była na zbliżonych poziomach.

Głównym dostawcą surowca rafineryjnego do polskich rafinerii w wymiarze ponad 11 mln ton została Arabia Saudyjska. Pozycję wicelidera wypracowała Norwegia z wolumenem prawie 9 mln ton. Kierunkami, z których dostawy przekroczyły 1 mln ton, były Nigeria i USA. W bilansie dostaw ropy do kraju zmarginalizowała się rola rurociągu „Przyjaźń”. Wzrosły za to bardzo wymiennie dostawy drogą morską i wykorzystanie zbiorników magazynowych PERN na wybrzeżu, a także rurociągu Pomorskiego z Gdańska do Płocka. Uzupełnieniem dostaw zagranicznych było 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. Zmieniły się też uzyski poszczególnych gatunków paliw z przerabianego surowca.

W całym 2023 r. ropa inna niż REBCO stanowiła w strukturze przerobu 99%. Udziały dostaw poszczególnych gatunków ropy naftowej do rafinerii krajowych przedstawiono na Rys. 10.

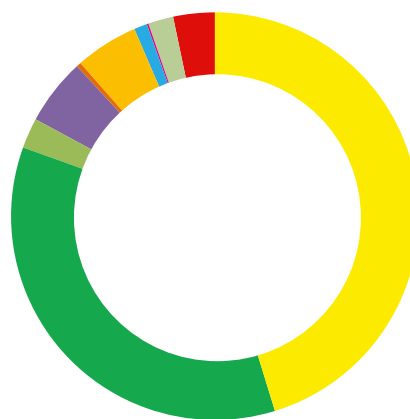
RYŚ. 9 PRZERÓB ROPY – DANE ZA 2022 I 2023 R. [W MLN TON]

Źródło: dane własne POPIHN

	ROK 2022	ROK 2023	Wskaźnik 2022=100
OGÓŁEM	26,9	26,7	99

RYŚ. 10 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2023 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN



45,2%	Arabia Saudyjska
35,2%	Norwegia
2,4%	W. Brytania
5,3%	USA
0,4%	Azerbejdżan
5,0%	Nigeria
1,0%	Gujana
0,1%	Litwa
2,0%	Rosja
3,3%	Polska

W BILANSIE DOSTAW ROPY DO KRAJU ZMARGINALIZOWAŁA SIĘ ROLA RUROCIĄGU „PRZYJAŹŃ”. WROSŁY ZA TO BARDZO WYMIERNIE DOSTAWY DROGĄ MORSKĄ I WYKORZYSTANIE ZBIORNIKÓW MAGAZYNOWYCH PERN NA WYBRZEŻU, A TAKŻE RUROCIĄGU POMORSKIEGO Z GDAŃSKA DO PŁOCKA.

Fot.: MOL GROUP



PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH

Produkcja paliw płynnych realizowana w krajowych rafineriach jest głównym źródłem zaopatrzenia rynku. W 2023 r. w ramach rafinacji ropy naftowej oraz z wykorzystaniem blendowania (które w polskich warunkach również jest traktowane jako produkcja) wytworzono łącznie 28,1 mln m³ (Rys. 11) benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO). Spadek w stosunku do roku poprzedniego wyniósł 1%, co przełożyło się na wolumen wielkości 0,4 mln m³. Nadwyżkę w stosunku do roku poprzedniego notowano dla lekkich i ciężkich destylatów, a spadki produkcji dla średnich destylatów jak olej napędowy i lekki olej opałowy.

Zdecydowana większość produkcji przeznaczona była na zaspokojenie rynku wewnętrznego, ale trzeba też zauważyć, że znaczne ilości produktów – głównie oleju napędowego oraz benzyn silnikowych – kierowano na eksport, głównie do Ukrainy. Do zaspokojenia krajowego popytu sama produkcja polskich rafinerii nie wystarczyła i konieczne były znaczące ilości paliw kupowane za granicą.

Potrzeby logistyczne gospodarki, rosnąca mobilność Polaków i konieczność dostarczenia większych ilości paliw skierowanych do obsługi ruchu związanego z działaniami wojennymi w Ukrainie określiły strukturę produkcji krajowej. Krajowe zakłady przetwórcze realizowały swoją działalność, maksymalizując uzyskanie najbardziej potrzebnych gatunków paliw. Dodatkowo konieczność zmiany kierunków zaopatrzeniowych w ropę naftową wpłynęła na uzyski poszczególnych gatunków paliw z różnych gatunków ropy. Wzrosła produkcja benzyn silnikowych, paliwa lotniczego Jet oraz gazu

RYŚ. 11 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2022 I 2023 R. [W TYS. M³]

Źródło: dane własne POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2022	ROK 2023	Wskaźnik 2022=100
Benzyny silnikowe	5 856	6 141	105
Olej napędowy	18 517	17 223	93
Gaz płynny LPG	780	816	105
Paliwo JET	1 426	1 499	105
Lekki olej opałowy	639	609	95
Ciężki olej opałowy	1 253	1 825	146
OGÓŁEM	28 471	28 113	99

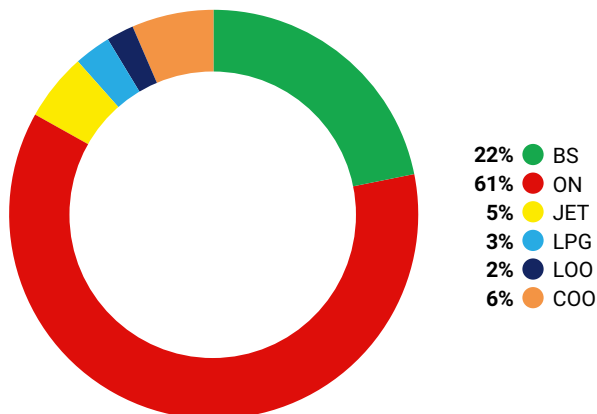
płynnego LPG. Więcej niż przed rokiem wytworzono też ciężkiego oleju opałowego, a mniej oleju napędowego i lekkiego oleju opałowego.

Produkcja krajowa w II półroczu 2023 r. przewyższyła poziom z I półrocza o około 0,6 mln m³. Tym samym dynamika produkcji dla II półrocza była wyższa niż w I półroczu, gdy notowano spadek do tych samych miesięcy w poprzednim roku na poziomie 2%.

Swoją rolę w wyniku ostatecznym produkcji miało blendowanie paliw, które – powtórzmy – jest w Polsce traktowane jako produkcja. W 2023 r. duża ilość benzyn silnikowych i oleju napędowego z produkcji rafinerijnej 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

RYŚ. 12 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2023 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN



polepsza efekt środowiskowy spalania paliw ale, niestety, pogarsza wynik ekonomiczny producentów paliw ze względu na fakt, że biokomponenty są znacznie droższe od paliw tradycyjnych wytwarzanych z ropy naftowej. Wzrosły też koszty realizacji NCW, gdyż cel wskaźnikowy został podniesiony z 8,8 do 8,9% 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 i w większości trafia za granicę.

W 2023 r. spadła produkcja średnich destylatów: oleju napędowego o 1,3 mln m³ (o 7%) oraz lekkiego oleju opałowego o 30 tys. m³ (o 5%). Wzrosło za to kolejny rok po pandemii zapotrzebowanie na wysokomarżowy produkt, jakim jest paliwo lotnicze Jet. W 2023 r. jego produkcja powiększyła się o kolejne 5% i bez pro-

blemów znalazła nabywców na odbudowującym się rynku lotów pasażerskich i towarowych. Dodatkowo, w stosunku do roku poprzedniego, sprzedany wolumen wyniósł 73 tys. m³. O 5% zwiększyła się produkcja benzyn silnikowych. Wzrost produkcji wykazano też dla gazu płynnego LPG i ciężkiego oleju opałowego. Dla benzyn silnikowych wzrost przełożył się na 285 tys. m³, a gazu LPG wytworzono o 36 tys. m³ więcej. Strukturę produkcji paliw w 2023 r. przedstawiono na Rys. 12.

W ostatecznym ujęciu, choć przy innych wolumenach, bilans produkcyjny tylko niewiele różnił się od zeszłorocznego. Praktycznie benzyny silnikowe, gaz płynny LPG, Jet oraz lekki olej opałowy utrzymały swoje udziały, a o 4 punkty procentowe zmalał udział oleju napędowego na korzyść ciężkiego oleju opałowego. Nadal, tak jak w latach poprzednich, olej napędowy dominował w bilansie wytwarzania paliw w kraju. Jego udział w całkowitym spektrum produkcyjnym wyniósł 61%, o 4 punkty procentowe mniej niż przed rokiem.

Jak wspomniano powyżej, do produkcji paliw ciekłych zalicza się także proces mieszania (blendowania) paliw tradycyjnych z biokomponentami i dodatkami uszlachetniającymi. Wstępne dane wskazują, że spółki należące do POPIHN, a praktycznie też zdecydowana większość pozostałych podmiotów operujących na rynku polskim, wykonały nałożone na nie obowiązki. Szacuje się, że w 2023 r. najwięksi operatorzy rynkowi do paliw silnikowych dodali około 368 tys. m³ etanolu (liczonego razem z eterami) i około 1,3 mln m³ estrów metylowych. Jest to nieco więcej alkoholu i nieco mniej estrów w stosunku do roku poprzedniego. Konieczna dodatkowa sprzedaż bezpośrednia paliwa B100 oszacowana została na około 166 tys. m³. Bezpośrednio za granicę spółki wysłały około 61 tys. m³. Paliwo to było niedostępne w handlu detalicznym, a w handlu hurtowym cieszyło się bardzo małą popularnością. Znakomita większość trafiła za granicę, często z wykorzystaniem operatorów pośredniczących.



Fot.: BP EUROPA SE

IMPORT PALIW PŁYNNYCH

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

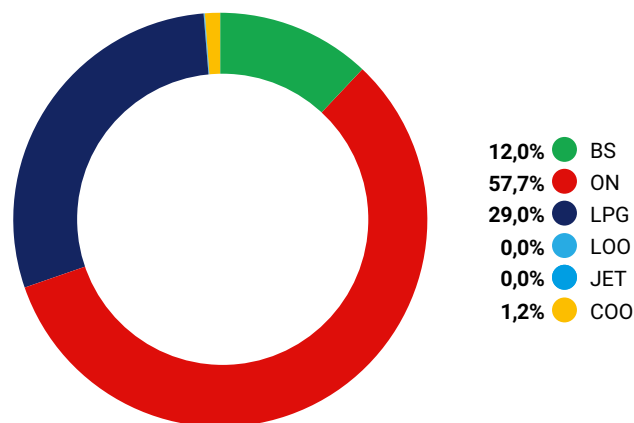
Zdecydowana większość produkcji paliw naftowych wytworzonych w krajowych rafineriach trafiała w 2023 r. na rynek wewnętrzny. Wyjątkiem był ciężki olej napędowy kierowany w większości na eksport. Dla zbilansowania rynku było to jednak zbyt mało i operatorzy paliwowi musieli posiłkować się importem i nabyciami wewnątrzspółnotowymi. Do tego wzrostu znacząco przyczyniła się wciąż trwająca wojna w Ukrainie i związane z nią potrzeby energetyczne, a także duży popyt na rynku rodzimym wspomagany turystyką paliwową. Unijne embargo na import paliw z Rosji zmieniło kierunki zaopatrzenia polskiego sektora naftowego w paliwa. Pojawiły się zupełnie nowe, często odległe, źródła dostaw, co wiązało się ze wzrostem kosztów logistycznych. Powiększenie importu i nabyć wewnątrzspółnotowych dotyczyło wszystkich gatunków paliw. Wolumenowo dominował olej napędowy. Import w zwiększonym wymiarze realizowali zarówno główni krajowi gracze rynkowi (rafinerie, koncerny międzynarodowe działające na rynku polskim), jak i tzw. niezależni importerzy. Na uwagę zasługuje fakt, że znacznie zwiększył się tzw. reeksport, czyli wysyłki produktów kupionych poza Polską i kierowanych również poza nasz kraj – głównie do Ukrainy. Z danych dostępnych podczas przygotowywania tego raportu wynika, że w 2023 r. zakupy zagraniczne paliw wyniosły prawie 17 mln m³, czyli o około 3 mln m³ ponad poziom ubiegłoroczny. To 22% wzrostu i kolejny, trzeci z rzędu, rok wzrostów tego sposobu bilansowania rynku. Jak wspomniano wcześniej, duża ilość importowanego paliwa trafiała na rynek ukraiński. Znaczący jednak czynnik rosnącego popytu krajowego stanowiły ceny paliw silnikowych w Polsce, które były niższe niż u unijnych sąsiadów, co skłaniało do turystyki paliwowej. W odróżnieniu od trzech głównych paliw transportowych, import olejów opałowych i paliwa Jet był na niskim poziomie. Od 2016 r. największą pozycją importową pozostaje olej napędowy i tak było też w 2023 r. Podobnie jak w roku poprzednim – import łączny benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego, zrealizowany przez tzw. niezależnych operatorów (firmy inne niż członkowie POPiHN) w ujęciu wolumenowym był mniejszy aniżeli import największych operatorów rynkowych, mimo że podmioty te nadrabiały wynik bardzo mocno importem gazu płynnego LPG. Główni gracze realizowali natomiast duże zakupy benzyn silnikowych i oleju napędowego. W całym 2023 r. łącznie dla 4 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO) dynamika zakupów zagranicznych największych operatorów polskiego rynku była o 31% wyższa niż w roku poprzednim, a dla niezależnych operatorów wynik ten powiększył się o 11%. To o 2 punkty procentowe mniej niż przed rokiem.

Import oleju napędowego w 2023 r. powiększył się o 2,4 mln m³. W przypadku benzyn silnikowych było to prawie 300 tys. m³, prawie identycznie, jak dla gazu płynnego LPG. O 8 tys. m³ wzrosły nabycia zagraniczne lekkiego oleju opałowego i o 49 tys. m³ dla gatunku ciężkiego.

Oficjalny import paliw płynnych wzrósł w stosunku do 2022 r. o 22% i łącznie dla 6 gatunków paliw zaspo-

■ RYS. 13 STRUKTURA IMPORTU PALIW PŁYNNYCH W 2023 R. [%]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



■ RYS. 14 PORÓWNIANIE IMPORTU I NABYĆ

WW. PALIW PŁYNNYCH W 2022 I 2023 R. [W TYS. M³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2022	ROK 2023	Wskaźnik 2022=100
Benzyny silnikowe	1 732	2 030	117
Olej napędowy	7 324	9 722	133
Gaz płynny LPG	4 571	4 894	107
Lekki olej opałowy	1	7	700
Paliwo JET	-	9	-
Ciężki olej opałowy	152	201	132
OGÓLEM PALIWA PŁYNNE	13 780	16 863	122

kajał 40% potrzeb rynku (o 3 punkty procentowe więcej w stosunku do 2022 r.).

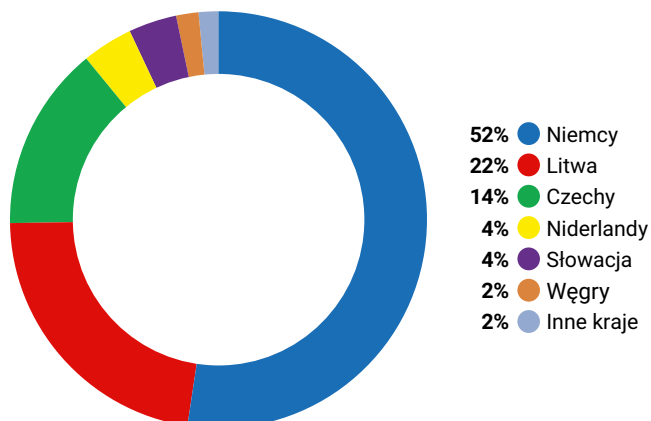
W strukturze nabyć zagranicznych w 2023 r. praktycznie nie zmienił się udział benzyn silnikowych, ale za to wzrósł o 5 punktów procentowych udział oleju napędowego kosztem udziału gazu płynnego LPG.

W grupie opisywanych 4 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO) firmy członkowskie POPiHN sprowadziły około 10 mln m³ paliw. W stosunku do całego 2022 r. było to w granicach 2,4 mln m³ więcej niż przed rokiem. Operatorzy niezależni też podnieśli swoje nabycia importowe o około 0,7 mln m³ i przywieźli do kraju około 6,6 mln m³ paliw z omawianej grupy produktowej.

Kierunki importu benzyn silnikowych obrazuje wykres 15. Głównym kierunkiem zaopatrzenia w ten produkt były Niemcy i Litwa. Znaczne ilości sprowadzono też z Czech i z Niderlandów. Uzupełnieniem były zakupy na Słowacji i Węgrzech. Import z innych krajów pokrył około 2% dostaw. Na znaczeniu zyskały nabycia w Niemczech, na Litwie i w Czechach – kosztem głównie Niderlandów i Słowacji.

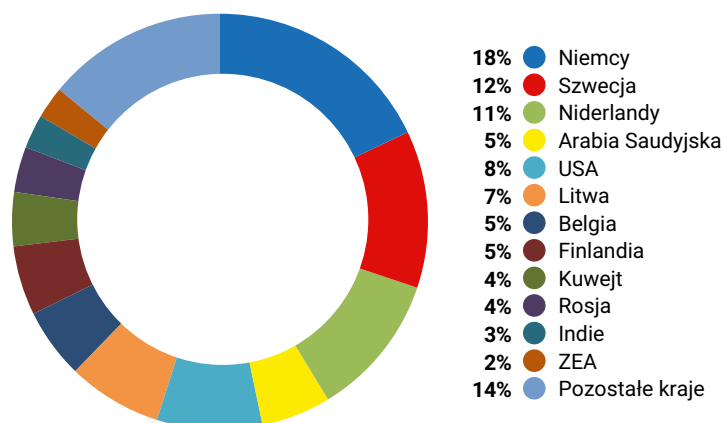
RYŚ. 15 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN



RYŚ. 16 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN



KONIECZNOŚĆ REZYGNACJI Z KIERUNKU WSCHODNIEGO STAWIA PRZED KRAJOWYMI OPERATORAMI DUŻE WYZWANIE W KWESTII ZAOPATRZENIA RYNKU W OLEJ NAPĘDOWY.

Wprowadzone restrykcje na zakup oleju napędowego w Rosji spowodowały, że ten kierunek po 5 lutego 2023 r. został wyeliminowany z zakupów, a jego miejsce zajęły nabycia w Niemczech, Szwecji, Niderlandach czy tak odległych krajach, jak Arabia Saudyjska, Indie i Kuwejt. Olej napędowy kupowano tradycyjnie w dużo większej ilości krajów niż benzyny. Zza naszej wschodniej granicy zaimportowano jedynie około 11% produktu. 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 – już zapewne na stałe – musiał być realizowany głównie drogą morską, a tu rezerw logistycznych wciąż brakuje. Jednak, jak pokazał 2023 r., firmy paliwowe dały radę i z wykorzystaniem transportu kolejowego popyt udało się zaspokoić.



Fot.: TanQuid Polska Sp. z o.o.

EKSPORT

Eksport rozumiany jako eksport właściwy i dostawy wewnątrzwspólnotowe również z uwzględnieniem reeksportu (taką zasadę POPiHN wprowadziła do swoich obliczeń od 2023 r., weryfikując jednocześnie dane za rok poprzedni) – Rys. 17 wyniósł w całym 2023 r. 5,2 mln m³ i tym samym wzrósł w porównaniu do wyniku z 2022 r. o 1,2 mln m³. Procentowo przyrost wyniósł 30%. Zwyżka to głównie skutek dużego eksportu i reeksportu (skierowania bezpośrednio za granicę produktów dostarczonych do kraju spoza Polski) na rynek ukraiński dla zaspokojenia potrzeb wojennych.

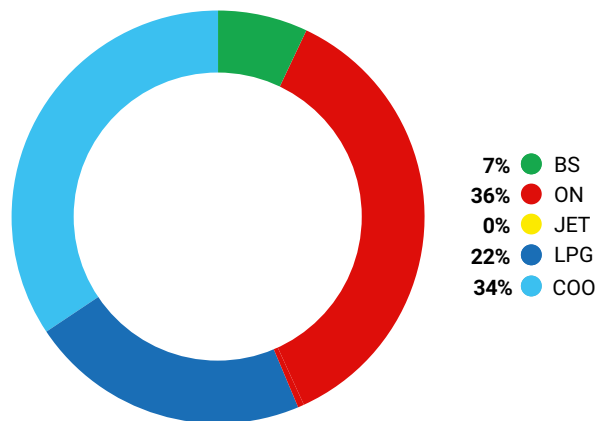
W opisywanym okresie produkcja krajowa była kierowana w pierwszej kolejności na zaspokojenie popytu ze strony polskiej gospodarki. Sytuacja wojenna w Ukrainie wzmogła jednak dostawy realizowane przez polskich przedsiębiorców na tamtejszy rynek, również w ramach znacznych rozmiarów reeksportu, głównie oleju napędowego, benzyn silnikowych oraz gazu płynnego LPG. W warunkach wojennych tego typu operacje są zwykle bardzo opłacalne, o czym świadczy ich wysoki wymiar wolumenowy rosnący praktycznie od czerwca 2022 r. Za granicę wysłano więcej poszczególnych produktów niż w roku poprzednim. Wyjątkiem było paliwo Jet kierowane głównie na rynek wewnętrzny dla zaopatrzenia lotów krajowych i zagranicznych. Wysyłki eksportowe najbardziej zwiększono procentowo w przypadku benzyn silnikowych, a wolumenowo dla ciężkiego oleju opałowego.

Podobnie jak w latach poprzednich, nie notowano eksportu lekkiego oleju opałowego. Cała jego produkcja (o nieco mniejszym wolumenie w porównaniu do wyniku z roku poprzedniego) trafiła do odbiorców na rynku wewnętrznym. Wielkość wysyłek zagranicznych oleju napędowego przekroczyła rozmiar dla szeroko rozumianego eksportu ciężkiego oleju opałowego. Wychodzenie rynku lotniczego w skali globalnej z zapaści 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.

Pokazywane w tabeli Rys. 17 dostawy eksportowe paliwa JET to dostawy zrealizowane 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

RYŚ. 18 STRUKTURA EKSPORTU (Z UWZGLĘDNIENIEM REEKSPORTU) W 2023 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN



krajowych i międzynarodowych. Wielkość tych dostaw w 2023 r., wyniosła ponad 1,3 mln m³, czyli o około 88 tys. m³ więcej niż w roku poprzednim (o 7%) i praktycznie zrównała się z wielkością 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 2023 r. przekroczył 1 mln m³. Oznacza to, że wolumen tej działalności zwiększył się o kolejne 30% w stosunku do i tak bardzo wysokiego poziomu z roku poprzedniego.

Głównym kierunkiem eksportu benzyn silnikowych była w 2023 r. Ukraina (około 90%). Paliwo trafiało też, w dużo mniejszych ilościach, do Estonii i Litwy. Olej napędowy w około 70% wysyłek zagranicznych z Polski trafił do Ukrainy. Był też wysyłany w znaczących ilościach do Szwajcarii i do Czech. Paliwo B100 – traktowane również jako olej napędowy w statystykach POPiHN – znalazło nabywców w Niderlandach, Belgii i na Litwie. Ciężki olej opałowy w największych ilościach wysyłano do Niderlandów (79%), a także do Belgii i Danii. Paliwo Jet w małych wolumenach trafiło do Estonii i Szwecji.

RYŚ. 17 STRUKTURA EKSPORTU (Z UWZGLĘDNIENIEM REEKSPORTU) I DOSTAW W-W W 2022 I 2023 R. [W TYS. M³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2022	ROK 2023	Wskaźnik 2022=100
Benzyny silnikowe	202	366	181
Olej napędowy	1 626	1 880	116
LPG	872	1 143	131
Paliwo lotnicze	178	25	14
Lekki olej opałowy	0	0	-
Ciężki olej opałowy	1 112	1 788	161
OGÓŁEM	3 990	5 202	130

■ KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2023 R.

W tabeli Rys.19 przedstawiono wstępne porównanie oficjalnej konsumpcji krajowej paliw płynnych w 2023 r. do oficjalnej konsumpcji osiągniętej w 2022 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 2024 r. Z tego powodu przedstawiane wyniki dla 2023 r. należy traktować nadal jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych.

Dynamika polskiej gospodarki, wojna w Ukrainie, konieczność zmiany kierunków zaopatrzenia w ropę i gotowe paliwa po wprowadzeniu sankcji na zakupy ropy i paliw w Rosji oraz wysokie ceny paliw w I kwartale 2023 r. (szczególnie oleju napędowego) to główne elementy określające rynek paliw płynnych w Polsce w minionym roku. Dodatkowo na wielkość zakupów paliw wpłynęła w III kwartale br. polityka cenowa największych operatorów rynkowych. Obiektywne porównanie wyników 2023 r. do roku poprzedniego utrudniają zaburzenia spowodowane agresją Rosji na Ukrainę w 2022 r. Na przełomie lutego i marca tegoż roku obserwowano masowe zakupy paliw w hurcie i na stacjach paliw, co mocno zaważyło na wyniku całorocznym. W 2023 r. sytuacja się ustabilizowała, ale ceny paliw w I półroczu pozostały na wysokich

poziomach – choć zdecydowanie niższych niż w II półroczu 2022 r. – wpływając na zakupy Polaków na stacjach paliw. Działania wojenne w Ukrainie wymagają dużych ilości paliwa, głównie oleju napędowego, a Polska jest głównym hubem przerzutowym dla tego rodzaju zaopatrzenia. Skutkowało to tym, że eksport i reeksport paliw płynnych realizowany przez polskich przedsiębiorców był w omawianym czasie na rekordowych poziomach. Konsumpcję paliw w kraju w znaczących okresach wspomagała turystyka paliwowa na zachodnich i południowych granicach. Niższe ceny w Polsce niż w sąsiednich krajach europejskich zachęcały do przyjazdu w celu napełnienia baków i kanistrów. W ostatecznym rozrachunku wynik 2023 r. dla konsumpcji paliw płynnych przewyższał znacząco wynik z 2022 r. Produkcja krajowych rafinerii była nieznacznie niższa niż rok wcześniej i popyt na paliwa w kraju musiał zostać zaspokojony większym niż w poprzednim roku importem. Zapotrzebowanie na paliwa płynne w Polsce rośnie głównie dzięki zakupom benzyn silnikowych i gazu płynnego LPG. Wyjazdy wakacyjne rodaków (głównie krajowe) stabilizowały wysoki poziom sprzedaży. Wynik wzmacniała też, szczególnie w II połowie roku, rosnąca sprzedaż oleju napędowego – oraz paliwa lotniczego dla odradzającej się turystyki lotniczej.

■ RYS. 19 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH W KRAJU W 2023 R. W PORÓWNANIU DO 2022 R. [W TYS. M³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie		ROK 2022		ROK 2023		Wskaźnik 2022=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	7 107		8 025		113
	w tym import (bez reeksportu)	1 646	23	1 924	24	117
Olej napędowy	Konsumpcja	22 206		23 303		105
	w tym import (bez reeksportu)	6 874	31	9 200	39	134
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 315		4 621		107
	w tym import (bez reeksportu)	3 750	87	3 846	83	103
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	33 628		35 949		107
	w tym import (bez reeksportu)	12 270	36	14 970	42	122
Paliwo JET	Konsumpcja	1 235		1 326		107
	w tym import (bez reeksportu)	–	–	9	1	–
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	655		610		93
	w tym import (bez reeksportu)	1	–	7	1	700
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	249		204		82
	w tym import (bez reeksportu)	152	61	201	99	132
OGÓŁEM	Konsumpcja	35 767		38 089		106
	w tym import (bez reeksportu)	12 423	35	15 187	40	122

Wynik konsumpcji wszystkich gatunków paliw płynnych razem po 12 miesiącach 2023 r. przewyższał wyniki z tego samego okresu poprzedniego roku o 6%. Sprzedaż paliw silnikowych w II połowie roku była zauważalnie wyższa niż w tych okresach w roku poprzednim. Ważnym elementem wpływającym na popyt na paliwa w kraju była wciąż znaczna liczba samochodów poruszających się po polskich drogach na ukraińskich tablicach rejestracyjnych. 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. Kupujący paliwa korzystali z systematycznie malejących cen hurtowych i detalicznych paliw oraz z podtrzymujących popyt ograniczeń marży przez operatorów stacji paliw. W stosunku do 2022 r. sumaryczny popyt na paliwa płynne w Polsce wzrósł o wspomniane już powyżej 6%, przy czym popyt na główne paliwa transportowe (BS, ON, LPG) powiększył się o 7%.

W 2023 r. polski rynek zaopatrywały przede wszystkim firmy członkowskie POPiHN. Pozostali operatorzy tradycyjnie ulokowali na rynku mniej paliw od głównych dostawców, ale jednocześnie o około 11% więcej niż w poprzednim roku. Ich udział był nadal znaczący na rynku gazu płynnego LPG, ale też wzrastał w rynku benzyn silnikowych i oleju napędowego.

Podobnie, jak to obserwowano w 2022 r., również w 2023 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, a także na gaz płynny LPG i paliwo lotnicze Jet. Porównywalnie do lat ubiegłych, na rynku polskim najwięcej sprzedano oleju napędowego. Benzyn silnikowych ulokowano na rynku około 3 razy mniej, ale ich dynamika sprzedaży była wyższa. Dobre wyniki wykazał rynek gazu płynnego LPG, którego sprzedaż stanowiła prawie połowę wolumenu sprzedaży benzyn silnikowych.

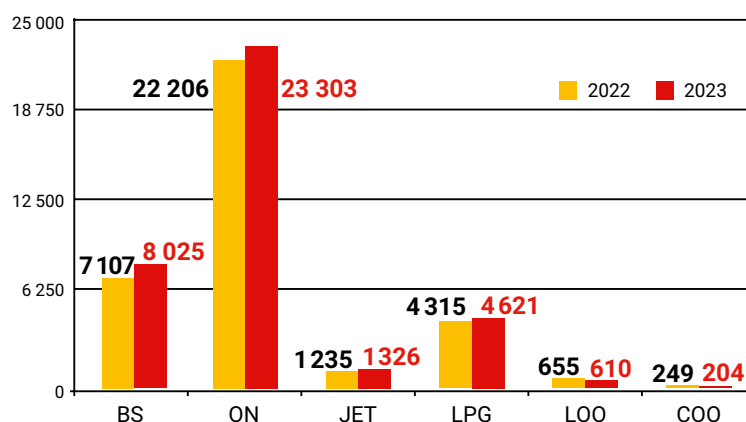
W 2023 r. potrzeby krajowe na paliwa płynne zostały w całości zaspokojone i poza krótkimi sytuacjami krytycznymi, spowodowanymi nieopłacalnością przywozu paliw z zagranicy, nie notowano przypadków zawirowań. Sytuacje kryzysowe zostały szybko zażegnane, potwierdzając przygotowanie sektora paliwowego do ich szybkiego neutralizowania. 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 urosła o 5% w stosunku do 2022 r. i przekroczyła poziom 23 mln m³. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego paliwa wyniósł 39%, o 8 punktów procentowych więcej niż w roku poprzednim. Dynamika dostaw rynkowych realizowanych przez firmy POPiHN wzrosła o 2%. Import dokonywany przez firmy członkowskie Organizacji wykazał poziom 7,5 mln m³ i tym samym urosł o 38% w stosunku do 2022 r. Import uzupełniający realizowany przez niezależnych importerów poprawił się o 18% i osiągnął poziom 2,3 mln m³. Część tego paliwa trafiła do odbiorców poza Polską. Łącznie na potrzeby kraju wykorzystano około 9,2 mln m³ produktu sprowadzonego z zagranicy.

Procentowo bardziej niż dla oleju napędowego wzrósł popyt na benzyny silnikowe. Zakupy tego ga-

■ RYS. 20 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2022 I 2023 R. [TYS. M³]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



tunku paliwa pokazały wynik o 13% lepszy od ubiegłorocznego. Warto jeszcze raz podkreślić, że ważnymi czynnikami wpływającymi na rynek były: powiększenie ilości samochodów poruszających się po polskich drogach w skali około 1 mln, zwiększonej na stałe przez pojazdy z ukraińskimi tablicami rejestracyjnymi (a okresowo było to jeszcze więcej, bo takie pojazdy masowo przekraczały polsko-ukraińską granicę i za każdym razem tankowane były do pełna), nowe rejestracje na rynku krajowym w wymiarze większym niż w roku poprzednim, zdominowane przez pojazdy inne niż z silnikami Diesla oraz turystyka paliwowa. W 2023 r. kierowcy zakupili w Polsce około 8 mln m³ benzyn, z czego około 1,9 mln m³ pochodziło z importu. Import zaopatrywał 24% rynku benzynowego – o 1 punkt procentowy więcej niż rok wcześniej.

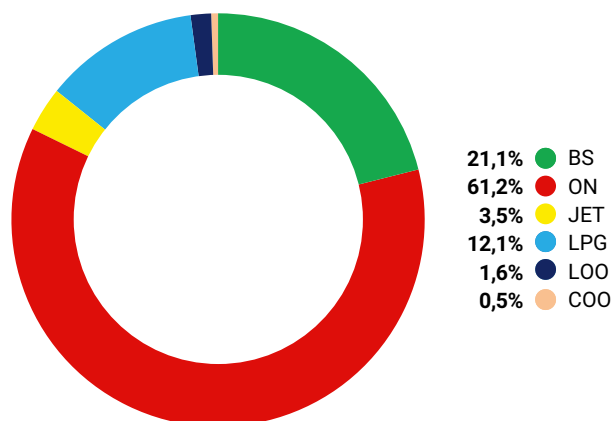
Wzrosło zainteresowanie gazem płynnym LPG. Wynik wykazał wzrost o 7% w stosunku do roku poprzedniego. Obecnie szacuje się, że dla całego roku konsumpcja gazu LPG wyniosła około 4,6 mln m³. Reeksport tego gatunku paliwa przekroczył 1 mln m³ i był o prawie 240 tys. m³ większy niż w 2022 r. Import na zaopatrzenie kraju stanowił 83% zaopatrzenia rynku i urosł o 3% w stosunku do roku poprzedniego. W tym celu sprowadzono około 3,8 mln m³. W zestawieniach POPiHN nie uwzględnia się wykorzystania na rynku krajowym importowanego paliwa o kodzie CN 29 01 w ilości ponad 200 tys. ton, z których około połowa pozostała w kraju, zwiększając jeszcze konsumpcję.

Popyt na lekki olej opałowy jest już w kraju w miarę stabilny, a w ubiegłym roku ze względu na wysokie ceny zaopatrzeniowe oraz łagodną zimę uległ jeszcze obniżeniu o 7%. Rynek potrzebował 610 tys. m³, czyli o 45 tys. m³ mniej niż rok wcześniej. 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 wyniósł jedynie 7 tys. m³.

Krajowy rynek paliwa lotniczego Jet zanotował kolejne zwiększenie sprzedaży. Tym razem wyniosło

RYŚ. 21 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W 2023 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



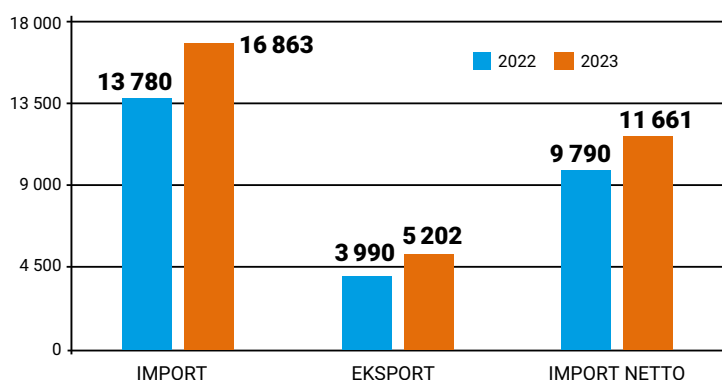
RYŚ. 22 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW PŁYNNYCH W 2023 R. [W TYS. M³]

Na bazie danych Ministerstwa Finansów, danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
1	2	3	4
Benzyny silnikowe	2 030	366	1 664
Olej napędowy	9 722	1 880	7 842
Paliwo lotnicze JET	9	25	(-16)
LPG	4 894	1 143	3 751
Lekki olej opałowy	7	0	7
Ciężki olej opałowy	201	1 788	(-1 587)
RAZEM	16 863	5 202	11 661

RYŚ. 23 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH DLA PALIW PŁYNNYCH W 2023 R. [W TYS. M³]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



ono 7% z wolumenem na poziomie nieco ponad 1,3 mln m³. To wzrost na poziomie 91 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego. Wyższy popyt zaspokojono wykorzystując głównie produkcję krajową, bowiem importu praktycznie nie było.

W 2023 r. spadało też krajowe zapotrzebowanie na ciężki olej opałowy i było o 18% mniejsze od poziomu z roku poprzedniego. Rynek potrzebował 204 tys. m³ tego gatunku paliwa grzewczego. Paliwo to jest wytwarzane w polskich rafineriach w ilości

dalece przekraczającej krajowe potrzeby i dlatego od lat nadwyżki wysyła się w dużych ilościach poza Polskę.

Łączna oficjalna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw płynnych przekroczyła nieznacznie 38 mln m³ i była wyższa o około 2,3 mln m³ od konsumpcji z 2022 r. Import potrzebny do zbilansowania rynku wewnętrznego określono na 40% udziału w całości rynku przy wzroście na poziomie 22%. Wolumen wykorzystanego w kraju paliwa spoza Polski wyniósł ponad 15 mln m³, czyli o około 2,8 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 2022 r. są niewielkie – z lekkim zwiększeniem udziału benzyn silnikowych i paliwa lotniczego Jet. Zmiana dokonała się kosztem niewielkiej utraty udziałów przez gaz płynny LPG oraz lekki i ciężki olej opałowy. Olej napędowy pozostał na stabilnym poziomie z poprzedniego roku.

Zaopatrzenie polskiego rynku w paliwa płynne dokonywane jest głównie poprzez produkcję w krajowych rafineriach, ale ich moce wytwórcze nie wystarczają do zaspokojenia całkowitego popytu. Konieczne jest więc uzupełnienie z importu. W 2023 r. ten kierunek zaopatrzenia rynku jeszcze wzrósł w stosunku do wysokiego poziomu z roku poprzedniego. Przyczynił się do tego również wzrost eksportu i reeksportu na kierunku ukraińskim, co było skutkiem kontynuowanej 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 2023 r. przewaga szeroko rozumianego importu nad eksportem i reeksportem paliw była ponad trzykrotna. Zwiększenie importu o 22% mimo uaktywnienia eksportu o 30% spowodowało, że różnica w wielkości przywozu i wywozu paliw z kraju wyniosła 11,7 mln m³. To nowy rekord przewyższający wynik ubiegłoroczny o około 1,9 mln m³.

W imporcie, tak jak w latach poprzednich, dominował olej napędowy i gaz płynny LPG. Eksport 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. Poziom wysytek zagranicznych utrzymywał też gaz płynny LPG. Zakłada się, że obecne trendy utrzymają się w najbliższych latach. Oznacza to, 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 i z innych kierunków niż do 2022 r. W perspektywie najbliższych lat raczej nie zmieni tego też efektywny wzrost liczby samochodów elektrycznych, które pojawiają się z dużą dynamiką na polskich drogach. Ilościowo wciąż są wielkością marginalną w całej flocie pojazdów mechanicznych. Polski bilans obrotów międzynarodowych sektora paliwowego będzie nadal kształtowany głównie przez import oleju napędowego i gazu płynnego LPG. Jak jednak pokazał 2022 i 2023 r., może zaistnieć konieczność importu również większych ilości benzyn silnikowych, na które popyt będzie wzrastał ze względu na coraz bardziej widoczny trend odejścia od pojazdów zasilanych olejem napędowym.

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



STACJE PALIW W POLSCE

Do przedstawienia rynku stacji paliw w Polsce na koniec 2023 r. wykorzystano informacje pozyskane od firm członkowskich Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, dane ogólnie dostępne oraz rejestr infrastruktury paliwowej prowadzony przez Urząd Regulacji Energetycznej. Wobec faktu, że sieć obiektów sprzedających paliwa płynne podlega ciągłej modyfikacji, brak stuprocentowo wiarygodnych informacji z URE na koniec 2023 r. stanowi poważny problem przy wszelkiego rodzaju analizach. Niemniej jednak bazując na doświadczeniach z lat ubiegłych oraz na dostępnych informacjach POPIHN podjęta się zadania wyszacowania tego rynku.

Obecne szacunki Organizacji pokazują, że krajowa sieć stacji paliw – obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy – liczyła na koniec 2023 r. 7915 punktów. Oznacza to, że w stosunku do stanu z końca 2022 r. liczba ta zwiększyła się o 17 obiektów. Wzrost liczby stacji paliw był efektem dostosowywania się rynku do nowych realiów działania poprzez modyfikację struktury sieci stacji, nowe inwestycje, uruchamianie obiektów po przeprowadzonych remontach, czy też porządkowania koncesji na sprzedaż paliw.

Na rynku następowały przekształcenia wynikające z nowych inwestycji oraz ze zmiany brandu stacji – głównie dotychczas tzw. niezależnych, czyli będących własnością operatorów niezrzeszonych z większymi jednostkami operującymi pod wspólnym

znakiem firmowym. Analogicznie do lat poprzednich, trwał proces przejmowania obiektów mniejszych operatorów do większych sieci zarówno koncernowych, jak i niezależnych z wykorzystaniem franczyzy. Stacje w każdym z sektorów rynku pogłębiały proces dostosowywania swojej działalności w stronę modelu convenience store z maksymalizacją dostępnych usług innych niż sprzedaż paliw, choć ta też znacznie wzrosła w stosunku do roku poprzedniego. Zauważalny był związany z tym procesem wzrost obrotów na stacjach paliw w zakresie małej i dużej gastronomii, obrotów w sklepach na stacjach z coraz większą gamą

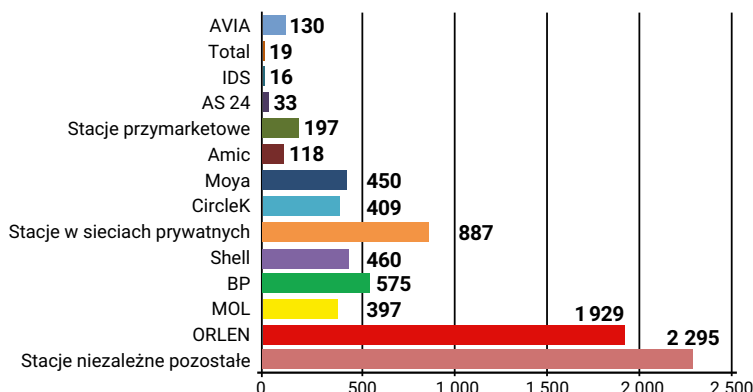
RYŚ. 24 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2021-2023

Źródło: dane własne POPIHN

	2021 31.12.2021	2022 31.12.2022	2023 31.12.2023
Sieci stacji paliw			
KONCERNY KRAJOWE			
(2022 i 2023 bez LOTOS Paliwa)	2 339	1 920	1 929
KONCERNY ZAGRANICZNE			
(2022 razem z LOTOS Paliwa, od 2023 z MOL)	1 581	2 024	2 027
SIECI NIEZALEŻNE			
(operujące pod wspólnym brandem)	1 339	1 411	1 467
POZOSTALI OPERATORZY			
NIEZALEŻNI (około)	2 414	2 372	2 295
SKLEPY	178	171	197
OGÓŁEM (około)	7 851	7 898	7 915

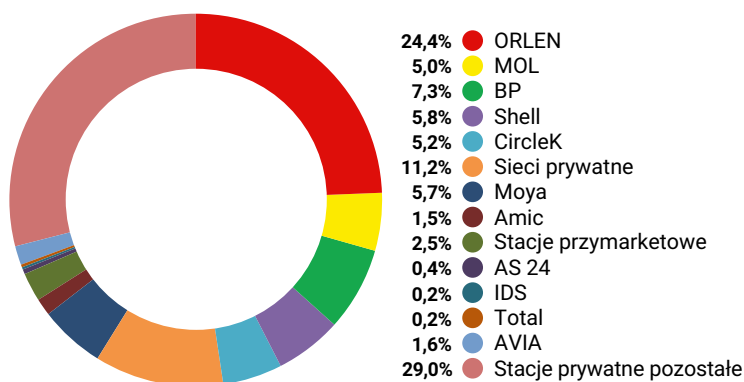
RYŚ. 25 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC 2023 R. [W SZT.]

Źródło: URE i dane własne POPIHN



RYŚ. 26 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC 2023 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPIHN



dostępnych towarów. Rosło zainteresowanie ładowarkami dla samochodów elektrycznych. Rozwijano też usługi związane z wypoczynkiem podczas podróży, realizacją usług finansowych czy wykonaniem prostych czynności serwisowych przy pojeździe. Na coraz szerszą skalę wykorzystywano możliwość dokonywania zakupów paliw – ale nie tylko – przy zastosowaniu aplikacji, pozwalających finalizować transakcje bez konieczności odwiedzania budynku stacji paliw lub korzystania z kasy w sklepie. Mimo że od wybuchu pandemii minęły już 2 lata, to nadal na stacjach paliw zachowywano podstawowe zasady reżimu sanitarnego.

Firmy paliwowe należące do Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego na koniec 2023 r. posiadały już 58% udziału w rynku stacji paliw. Oznacza to, że przez rok ten udział powiększył się o kolejny 1 punkt procentowy. Do spółek członkowskich Organizacji należało 4568 stacji, a do pozostałych operatorów 3347. W podziale na kategorie właścicielskie w ogólnej liczbie stacji 24,4% należało do ORLEN-u, 25,6% do koncernów międzynarodowych, 2,5% do hipermarketów i 47,5% do właścicieli prywatnych niezależnych od innych grup. W tej ostatniej grupie 1467 stacji paliw należało do operatorów posiadających minimum 10 obiektów w swoich sieciach operujących pod jednym logo. W ca-

łym rynku stacji paliw udział tych operatorów osiągnął poziom 18,5%, co oznacza, że cały czas ten segment rynku ulega powiększeniu i stanowi już trzecią pozycję w ramach poszczególnych sektorów stacji paliw operujących na rynku krajowym. Proces zmiany barw przez stacje opierał się – tak jak w latach poprzednich – w głównej mierze na umowach franczyzowych 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.

ORLEN w 2023 r. posiadał największą liczbę stacji. 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. Firma powiększyła swoją sieć o 9 obiektów. Nieco wzrosła też liczba stacji pod logo koncernów zagranicznych działających w Polsce. Na koniec 2023 r. w ich barwach pracowało 2027 obiektów. W segmencie niezależnym najlepszą dynamikę rozwoju utrzymała, w porównaniu z rokiem poprzednim, sieć MOYA, należąca do firmy ANWIM. Dobrze rozwijały się również inne sieci prywatne takie jak AVIA – znak przynależny do firmy UNIMOT, czy Grupa Pieprzyk.

Wstępne szacunki wartości sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w 2023 r. wyznaczyły kwotę około 190 mld zł, czyli zbliżoną do roku poprzedniego. Wolumen sprzedanych paliw na stacjach określono wstępnie na około 31 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 83 mld zł, o około 27 mld zł więcej niż przed rokiem. Wzrost wysokości przychodów budżetowych był związany ze wzrostem konsumpcji paliw, ale też z wygaśnięciem tarcz antyinflacyjnych. Przede wszystkim od początku 2023 r. nastąpił powrót do podstawowej stawki VAT w wysokości 23%. Ponadto od połowy roku przywrócono opodatkowanie obrotu paliwami płynnymi podatkiem od sprzedaży detalicznej. Szacuje się, że łączna wartość wpływów do systemu finansów publicznych z sektora paliwowego w minionym roku przekroczyła 94 mld zł.

Do przemieszczania się po kraju przy użyciu samochodu osobowego, busa lub autobusu zachęca Polaków coraz bardziej kompletna sieć krajowych autostrad i dróg szybkiego ruchu. Rośnie też liczba stacji paliw przy tego typu drogach, a przy nich nowych Miejsc Obsługi Podróżnych. Można na nich już nie tylko zatankować pojazd, ale też wykorzystać przerwę w podróży na posiłek, zakupy czy ładowanie pojazdu elektrycznego. W 2023 r. przy drogach oznaczonych symbolem „A” funkcjonowało 86 stacji paliw. ORLEN posiadał 38 punktów tankowania pojazdów, MOL 16, BP 16, SHELL 12 i Circle K 4. Budowie i rozbudowie podlegały też MOP-y przy drogach szybkiego ruchu typu „S”. W tym przypadku – w odróżnieniu od wysokokosztowych realizacji przy autostradach, które są domeną największych operatorów rynkowych: ORLEN-u i koncernów zagranicznych – swoje realizacje miały również firmy spoza grona czempionów.

Największy polski operator detaliczny ORLEN na koniec 2023 r. posiadał w swojej sieci 1929 stacji paliw. Sieć ekonomiczna pod logo BLISKA zachowała jedynie 20 stacji. Większość obiektów, które w przeszłości funkcjonowały w zielonych barwach, dziś ma logo firmy matki.

MOL – sieć dawnych stacji LOTOS PALIWA, obecnie w rękach węgierskiego operatora – posiadała na rynku stacji paliw szóstą pod względem wielkości pozycję, operując na 397 obiektach. Firma zaopatruje też i kontroluje stacje paliw SLOVNAFT PARTNER w liczbie 85 sztuk. Proces rebrandingu objął już około połowy stacji przejętych po fuzji ORLEN-u i LOTOS-u..

W minionym roku nieznacznie zwiększył stan posiadania sektor stacji koncernów międzynarodowych operujących na rynku polskim. Wicelider rynku, firma BP, zwiększyła swoją sieć o 1 obiekt i posiadała na koniec roku 575 stacji. Shell Polska przejął 5 dodatkowych stacji i rozbudował swój obszar działania do 460. Circle K na koniec roku administrował 409 stacjami i tym samym dołączył do swojego grona kolejnych 16 obiektów. Amic Polska powiększył sieć o jedną stację do poziomu 118 obiektów. Marka TOTAL była obecna na 19 stacjach paliw, tracąc znak firmowy na 4 stacjach. Dynamicznie rozbudowywała swoją sieć w roku ubiegłym firma ANWIM, której stacje działają w barwach MOYA. Firmie przybyło 49 obiektów i kończyła rok z ich liczbą na poziomie 450. UNIMOT, posiadający stacje w barwach AVIA, dodał do ich grona 24 miejsca i zakończył rok z wynikiem 130 stacji. Jak widać z powyższego, niekwestionowanym liderem w rozbudowie marki została firma ANWIM, a jej sieć MOYA jest coraz bardziej aktywna na terenie całego kraju.

Obszarem, z którego pozyskuje się stacje do rozbudowy sieci firmowych, jest 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 2023 r. ten proces również miał miejsce, uszczuplając liczbę stacji działających samodzielnie. W ramach tej działalności przebrandawiano istniejące obiekty lub rewitalizowano starsze. Grupa operatorów niezależnych liczyła na koniec 2023 r. około 2295 obiektów, czyli o około 80 mniej niż rok wcześniej.

Klasyfikowanych przez POPIHN do sieci stacji niezależnych (przynajmniej 10 stacji pod wspólnym logo) na koniec 2023 r. było około 1467 obiektów. Z tej grupy największe przejścia notowały firmy z grona POPIHN takie jak 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 operatorów wciąż operujących samodzielnie do tego typu aliansów. Dodatkowym impulsem wyboru sieci niezależnej, a nie koncernowej, może być fakt, że w tego typu zrzeszeniach obowiązują nieco luźniejsze reguły działania aniżeli w sieciach największych operatorów krajowych. W 2023 r. stacje zgrupowane w sieciach niezależnych operatorów były drugą pod względem ilości 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

FIRMY PALIWOWE NALEŻĄCE DO POLSKIEJ ORGANIZACJI PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO NA KONIEC 2023 R. POSIADAŁY JUŻ 58% UDZIAŁU W RYNKU STACJI PALIW.

droższy, stają się one coraz bardziej realną alternatywą dla kierowców kupujących paliwa w stosunku do dużych koncernów paliwowych.

W opisywanym roku zwiększył się stan posiadania stacji przez super i hipermarkety. Ogólna liczba stacji przy tego typu obiektach handlowych, które udało się zlokalizować, zwiększyła się o 26. Sieci sklepowe stanowią niewielki procent w całym rynku stacji paliw, ale poprzez atrakcyjną ofertę cenową sprzedają duże ilości paliw i tym samym ich udział w rynku sprzedaży detalicznej paliw jest znaczący. Liderem w tej grupie operatorów jest nadal Intermarché.

W opisywanych statystykach skupiono się głównie na ogólnodostępnych stacjach, sprzedających co najmniej 2 gatunki paliw (BS i ON). Oprócz nich funkcjonowała na rynku jeszcze pewna liczba stacji, które sprzedają wyłącznie autogaz lub wyłącznie olej napędowy. Powoli ich liczba maleje i stanowią one coraz bardziej wyraźną mniejszość w stosunku do opisywanych powyżej i dlatego nie zostały uwzględnione 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 grupy definiowanej jako „Stacje prywatne pozostałe” – o 1 punkt procentowy. Zauważalną zmianę zanotował kawałek tortu reprezentujący sieć MOYA (ok. 1 punkt procentowy), stacje AVIA i Circle K. Pozostali najwięksi operatorzy sieciowi praktycznie utrzymali swoją pozycję i udziały z roku poprzedniego w wymiarze bardzo zbliżonym.

Na rynku polskim instalowanych jest coraz więcej ładowarek do pojazdów elektrycznych, głównie w miejscach niezwiązanych z tankowaniem paliw klasycznych, ale rośnie też ich liczba na właśnie tego typu obiektach. Wzrost ilości rejestracji nowych samochodów zasilanych prądem z baterii wymusza tego typu działania. Dla klasycznych stacji paliw tego typu inwestycje są rozszerzeniem usług dodatkowych i przygotowaniem do wyzwań rynkowych, z którymi sektor paliwowy będzie miał do czynienia w nieodległej przyszłości. Według danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych w kraju na koniec 2023 r. funkcjonowały 5933 punkty ładowania, z czego 1543 oferowały ładowanie szybkie (DC), a 4390 ładowanie wolne (AC). POPIHN udało się zlokalizować 450 ładowarek szybkich i 230 wolnych zainstalowanych na stacjach sprzedających paliwa silnikowe. Jak widać, tego typu inwestycje nabierają tempa, jednak wydaje się, że jeszcze długo klasyczne paliwa będą stanowiły podstawę sprzedaży.

PROGNOZY POPYTU DLA RYNKU POLSKIEGO DO 2030 R.

Nowa sytuacja zaopatrzeniowa spowodowana wprowadzeniem sankcji na rosyjską ropę naftową oraz paliwa z niej wytwarzane zmieniły podejście do formułowania prognoz zapotrzebowania na paliwa płynne w Polsce. Po doświadczeniach z pandemią, która odcisnęła swoje piętno na całej gospodarce światowej i dotknęła również Polskę, od 2021 r. rynki zaczęły się odradzać, a popyt na surowce energetyczne razem z nimi. 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. Wprowadzone w końcówce 2022 r. i na początku 2023 r. zakazy zakupów ropy i paliw z Rosji wpłynęły na zmianę projekcji scenariuszy popytowych przygotowywanych corocznie przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego. Obecna wersja prognozy uwzględnia nowe trendy światowe, ale też sytuację gospodarczą w Polsce – państwa obecnie przyfrontowego z całą gamą problemów związanych z konfliktem za naszą wschodnią granicą.

Do przygotowania scenariuszy wykorzystano wiedzę ekspertów firm członkowskich i biura Organizacji. Wzięto pod uwagę wstępne dane o konsumpcji paliw w kraju za 2023 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 2023 r. i związane z nią ewentualne możliwości zakłóceń dostaw paliw lub komponentów do ich produkcji. Dobre wyniki rynku krajowego w zakresie benzyn silnikowych oraz nieco gorsze w przypadku oleju napędowego oraz autogazu, a także uwzględnienie realiów rynkowych przekładających się obecnie oraz w przyszłości na wysokość cen paliw spowodowały zmiany w podejściu do tworzenia scenariuszy. Obserwowane zmiany na rynkach międzynarodowych wskazują, że jak zmienną materią mamy do czynienia w przypadku rynku paliw ropopochodnych. W tym kontekście trzeba zaznaczyć, że POPIHN udawało się

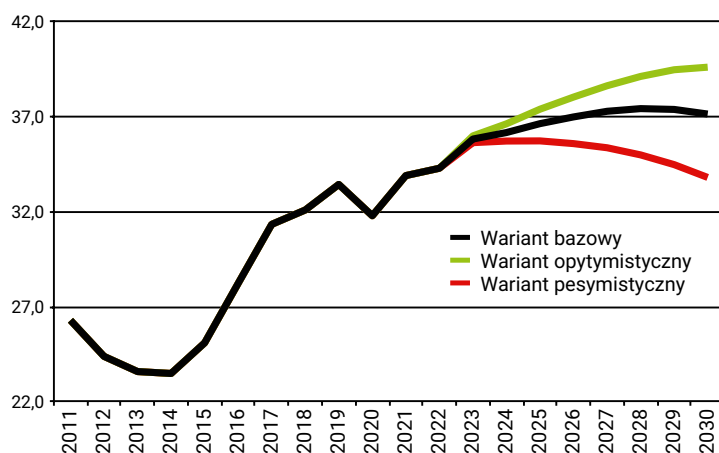
w latach ubiegłych trafnie przewidywać obserwowane na rynku trendy. Zakładano odbudowę rynku benzyn silnikowych, oleju napędowego i autogazu, a dodatkowo słusznie przyjęto, że wraz z odbudową gospodarek światowych ceny ropy naftowej i gotowych paliw będą musiały wzrastać, aczkolwiek w stopniu niewpływającym drastycznie na poziomy cen dla ostatecznych odbiorców. Sprawdżyły się też założenia, że mimo licznych zachęt elektryfikacja floty samochodowej nie zmieniła zbyt wiele chęci zakupów pojazdów spalinowych.

W 2023 r. w Polsce przybyło około miliona samochodów zakupionych z salonów i sprowadzonych z zagranicy. Po kraju poruszały się też znaczne ilości pojazdów na ukraińskich tablicach rejestracyjnych – jeśli nie na stałe umieszczonych w Polsce, to przynajmniej na długie okresy. Znaczne rozmiary przybrała też turystyka paliwowa z krajów ościennych UE, której skala ze względu na korzystne ceny w Polsce w stosunku do innych krajów unijnych będzie raczej kontynuowana w przyszłości. 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 uwzględniając różne trendy w gospodarce krajowej i potrzeby polskich kierowców.

W nowym wariantcie scenariusza bazowego i optymistycznego założono skuteczne działania państwa, zmniejszające rozmiary obserwowanego w 2023 r. spowolnienia gospodarczego i ograniczenia skali inflacji. Dodatkowo przyjęto, że zdolności rafinacji ropy naftowej w UE są niewystarczające do zaspokojenia popytu na naszym kontynencie, co wymusza zakupy w odległych krajach Ameryki oraz z Bliskiego Wschodu. Ponadto embargo na rosyjską ropę (od 5 grudnia 2022 r.) oraz paliwa (od 5 lutego 2023 r.) sprawi, że wzrośnie konkurencja w dostępie do paliw pomiędzy państwami UE. Uniezależnienie Polski od dostaw ropy i oleju napędowego z Rosji to obecnie trwałe wyzwanie logistyczno-techniczne dla branży paliwowej w kraju. Przejście na inne gatunki ropy niż REBCO najprawdopodobniej spowoduje zmianę struktury uzysków i komplikacje logistyczne dostaw morskich z odległych kierunków. Może się to przełożyć na spadek optymalizacji funkcjonowania krajowych rafinerii. Trudno dokładnie prognozować, co wydarzy się w najbliższych latach, gdyż jest wiele istotnych i nieprzewidywalnych zmiennych (możliwy ponowny stan zagrożenia epidemiologicznego, sytuacja makro- i mikroekonomiczna, zapotrzebowanie na energię przez sektor ciepłowniczy w nadchodzącym okresie grzewczym, inflacja, zmiany opodatkowania paliw naftowych, transformacja energetyczna, itp.). Zaburzenia rynku mogą być zarówno po stronie podaży, jak i popytowej. Założono, że w najbliższej przyszłości notowania ropy i produktów gotowych na rynkach międzynarodowych będą w kolejnych dwóch, trzech latach na poziomie zbliżonym do 2023 r., ale w miarę upływu czasu ich wyceny rynkowe będą raczej rosły niż malały. Wpłyną na to m. in. braki w podaży ropy naftowej spowodowane małą realizacją odnowy źródeł pozyskiwania surowca, a także prawdopodobne regulacje podatkowe ukierunkowane

RYŚ. 27 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA NA PALIWA PŁYNNIE W LATACH 2023 – 2030 (W MLN M³)

Źródło: opracowanie własne POPIHN





Fot.: UNIMOT S.A.

na promocję pojazdów zero i niskoemisyjnych, a więc innych niż pojazdy z klasycznymi silnikami spalinyowymi. Przyjęto, że kurs złotego w stosunku do dolara US będzie zbliżony do obserwowanego na koniec roku poprzedniego. Założono też wzrost gospodarki polskiej 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. Podtrzymano założenie, że w perspektywie kilku najbliższych lat zmienia się preferencje kierowców przy zakupie samochodów i zostanie położony większy nacisk na pojazdy z silnikami benzynowymi, hybrydowe i elektryczne kosztem samochodów zasilanych olejem napędowym. Zachowano pogląd, że transport ciężki do 2030 r. będzie w zdecydowanej przewadze obsługiwany przez samochody zasilane olejem napędowym. Przyjęto założenie, że inflacja w Polsce będzie malała. Nie będzie to jednak oznaczało obniżenia cen, a jedynie ich wolniejszy wzrost. Założono także kontynuację obecnych świadczeń społecznych, jak również wzrost średniej płacy Polaków oraz niski poziom bezrobocia. Podtrzymano pogląd, że wpływ paliw alternatywnych na rynek krajowy w najbliższych kilku latach będzie wciąż mało istotny w porównaniu z rynkiem paliw tradycyjnych.

Oprócz założeń przedstawionych powyżej dla scenariusza bazowego przyjęto jeszcze elementy dodatkowe takie jak niewielkie osłabienie polskiej waluty, wzrost tempa wzrostu gospodarczego, możliwy niedobór paliw na rynku europejskim, kontynuowanie znacznych rozmiarów eksportu paliw do Ukrainy, niewielkie osłabienie rynku LPG, wzmocnienie popytu krajowego przez pojazdy z Ukrainy. Przyjęto, że szara strefa w najbliższych latach nie będzie rosła dzięki działaniom odpowiednich służb państwowych. Wariant ten zakłada, że notowania ropy naftowej mogą utrzymać się w dłuższym czasie na poziomie między 80 a 100 USD/bbl. Tak zwane „czarne łabędzie”, czyli nieprzewidywalne dziś wydarzenia, obserwowane chociażby w związku z wybuchem wojny w Ukrainie, czy możliwe zagrożenia militarne w różnych obszarach świata (Morze Czerwone, Strefa Gazy), mogą znacznie zmienić podaż i popyt międzynarodowy na surowce energetyczne. Zakłada się jednak, że zawirowania popytu na ropę z 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 producenckich. Deklarowane odejście od paliw kopalnych na rzecz innych, bardziej ekologicznych nośników energii w Europie, Stanach Zjednoczonych Ameryki, a także w Chinach, powinno wymusić dość stabilną sytuację na międzynarodowym rynku ropy. Możliwe są oczywiście

zawierania na rynkach nośników energetycznych, jednakże trend wzrostu zapotrzebowania na paliwa naftowe powinien zostać utrzymany również po 2023 r. i z perspektywą do 2028-2029 r. W kraju efekt wzrostu powinien zostać osiągnięty poprzez jeszcze nadal (przez najbliższe 3-4 lata) rosnący popyt na olej napędowy i benzyny silnikowe. Benzyny silnikowe, wykorzystywane we flocie pojazdów czysto benzynowych oraz hybrydowych, powinny zyskiwać na rynku transportu indywidualnego kosztem pojazdów osobowych zasilanych olejem napędowym. Ze względu na rosnące koszty zakupu autogazu oraz nieuwzględnienie tego paliwa w wykazie paliw alternatywnych zapewniających możliwość wjazdu do stref czystego transportu w miastach, w perspektywie kilku najbliższych lat założono stopniowe odchodzenie od pojazdów zasilanych tym gatunkiem paliwa na rzecz pojazdów hybrydowych i elektrycznych (taksówki, zaopatrzenie miast, wynajem samochodów). 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 ilości miejsc do parkowania i wzrostem opłat za to parkowanie, a także limitowaniem przestrzeni miejskiej pod potrzeby zmotoryzowanych. Komunikacja publiczna będzie stawała się 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 wariancie 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, 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). W perspektywie wprowadzenia ograniczeń rejestracji pojazdów z silnikami klasycznymi założono większe tempo importu aut używanych zasilanych tradycyjnymi paliwami. W tym wariancie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w 2030 r. wyniosłoby około 40 mln m³, a więc także wynik bardzo zbliżony do poprzedniej prognozy.

Wariant pesymistyczny zakłada recesję gospodarki w Polsce związaną z wysokimi kosztami energii elektrycznej i ciepłej, pogłębienie niedoboru paliw na rynku europejskim, zmniejszenie produkcji w rafineriach w całej UE, ograniczenia logistyczne związane z sytuacją na rynkach bliskowschodnich, duży wzrost eksportu paliw do Ukrainy, załamanie rynku LPG w Polsce w związku z wprowadzeniem sankcji od 2025 r. na dostawy tego paliwa z Rosji. Założono też możliwy 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 funkcjonowania gospodarki krajowej i wyraźne wzrosty cen paliw, a także wzmożony fiskalizm sięgający – jak to zwykle bywało w przeszłości – w pierwszej kolejności do sektora paliwowego z następstwem obniżenia popytu. W tym wariancie popyt na paliwa płynne w 2030 r. szacowany jest na poziomie 34 mln m³, a więc o około 1 mln m³ więcej niż w scenariuszu ubiegłorocznym.

W stosunku do prognoz przygotowanych przed rokiem nie wystąpiła znacząca zmiana oczekiwanych pułapów zużycia paliw w 2030 r. Apogeum zapotrzebowania krajowego przypadnie na lata 2027-2028. W momencie pisania tego materiału już wiadomo, że świat będzie potrzebował w najbliższych latach ponad 100 mln bbl ropy naftowej dziennie. I szacuje się, że zapotrzebowanie na surowiec rafineryjny będzie nadal wzrastało – szczególnie na rynkach azjatyckich i afrykańskich. Widać, że to jeszcze nie koniec ery paliw tradycyjnych. Świat ciągle 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”. Budowanie gospodarki niskoemisyjnej będzie w ciągu najbliższych lat wyznaczało nowe cele dla branży naftowej, tym bardziej, że Komisja Europejska dąży do skrócenia okresów osiągnięcia znacznych redukcji emisji. Utrzymany ma być zakaz rejestracji pojazdów osobowych z silnikami spalinowymi od 2035 roku, a objęcie od 2026 r. transportu samochodowego, morskiego oraz lotniczego systemem handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, a także likwidacja obecnych ulg podatkowych ma tym nowym celem redukcyjnym sprzyjać.

Transformacja energetyczna będzie miała olbrzymi wpływ zarówno na społeczeństwo, jak i gospodarkę. Dziś w Polsce, UE i na całym świecie korzystanie z ropy naftowej odgrywa kluczową rolę, jako najważniejszego źródła energii pierwotnej wykorzystywanej do zasilania transportu. Jest to wciąż najważniejszy czynnik umożliwiający rozwój gospodarczy. Relatywnie niedrogie paliwa i ich niezawodne dostawy są niezbędnymi elementami wizji przyszłości. Płynne węglowodory pozostają 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 naftowej. Mimo tego udział paliw alternatywnych (w tym energii elektrycznej) będzie stopniowo wzrastać. W perspektywie długoterminowej sektor transportu będzie w dużej mierze napędzany energią elektryczną z rozproszonych OZE, powiązanych z różnymi formami magazynowania energii, uzupełnianych systemowo przez siłownie jądrowe. Zmian takich należy jednak oczekiwać raczej w perspektywie długookresowej, a nie w najbliższych latach.

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



INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

Miniony 2023 r. zostanie zapamiętany najprawdopodobniej jako czas w miarę stabilnych cen detalicznych benzyn silnikowych i autogazu oraz malejących sukcesywnie cen oleju napędowego. Ceny paliw związane są z sytuacją geopolityczną na świecie, co pokazały wydarzenia związane z pandemią czy wojną w Ukrainie i w Strefie Gazy. W mijającym roku sytuacja była stabilna, a na dystrybutorach paliwowych obserwowano znacznie częściej obniżki cen niż ich podwyżki. Wprawdzie na początku roku sankcje wprowadzone na import rosyjskiego oleju napędowego znacząco podniosły jego ceny, ale już w końcówce I półrocza były one znacznie niższe. W miarę upływu czasu ceny paliwa do silników Diesla zbliżyły się do cen podstawowego gatunku benzyny silnikowej. Od początku roku stawki podatku VAT powróciły do poziomu 23%, a stawki akcyzy i opłaty paliwowej z ustaniem tarcz antyinflacyjnych wydatnie wzrosły. Obserwowana na początku 2023 roku drożyzna na stacjach paliw przyczyniała się do rozwoju wskaźników inflacyjnych, jednak spadki cen w pozostałych kwartałach br. wpływały na spowolnienie tempa wzrostu inflacji. Po wprowadzeniu w grudniu 2022 r. sankcji na rosyjską ropę transportowaną tankowcami, a potem od 5 lutego 2023 r. na gotowe paliwa pochodzące z Rosji, obawiano się możliwej destabilizacji rynku. Firmy paliwowe zdołały nie dopuścić do kryzysu. Duże zapasy i spowolnienie popytu wymusiły wręcz stopniowe obniżki notowań, co następnie przekładało się na ceny oferowane na stacjach paliw. Zahamowano spadek światowych poziomów zapasów ropy i paliw gotowych. Liczono na to, że gospodarka chińska po pandemii będzie motorem napędowym zapotrzebowania na ropę naftową, ale państwo środka nie zdołało powrócić do dynamiki wzrostu

gospodarki sprzed epidemii. Kraje producenckie podjęły działania służące ratowaniu opłacalnych dla nich poziomów notowań surowca, wprowadzając nowe ograniczenia w produkcji ropy. Świat wciąż boi się znacznego spowolnienia gospodarczego, co nie służy rynkowi ropy, ale za to ceny na stacjach paliw nie rosą. Na ostateczny poziom średnich cen paliw w Polsce wpływ miały też decyzje cenowe podejmowane od początku września przez największych operatorów rynkowych. Redukcje cen detalicznych poniżej 6 zł/l dla obu głównych gatunków paliw skorygowały średnie ceny rynkowe dla całego roku mocno w dół. Znacznie też obniżyły się średnie ceny hurtowe. Wprowadziło to czasowe zawirowania w logistyce dostaw paliw wewnątrz kraju, ale też przywożonych spoza Polski, dla których parytet importowy był mocno powyżej cen krajowych. Wyzwaniem dla operatorów krajowych stały się marże, których poziomu trudno było uznać za zadowalające. Dopiero w końcówce roku ten trend udało się zmienić. Warto podkreślić, że odbyło się to bez uszczerbku dla portfeli kierowców. Światowy rynek paliwowy działa na zasadzie naczyń połączonych. Oznacza to, że zmiany na nim zachodzące dotyczą w podobnym stopniu wszystkich krajów. W Polsce obserwowano to w poziomach cen w hurcie i na stacjach paliw. Założenia przyjęte w końcówce 2022 r. przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego odnośnie do spadków cen detalicznych paliw silnikowych w 2023 r. znalazły potwierdzenie w praktyce. Zakładano średnioroczne obniżki cen paliw silnikowych i ceny oleju napędowego wyższe od cen standardowej benzyny 95. Kolejny raz życie pokazało, że na rynku naftowym wszystko jest możliwe i zmienne w bardzo krótkim czasie.

ŚWIATOWY RYNEK PALIWOWY DZIAŁA NA ZASADZIE NACZYŃ POŁĄCZONYCH. OZNACZA TO, ŻE ZMIANY NA NIM ZACHODZĄCE DOTYKAJĄ W PODOBNYM STOPNIU WSZYSTKICH KRAJÓW.

Od momentu wybuchu wojny w Ukrainie na pylonach stacji paliw wyświetlano ceny wyższe niż było to przed tym wydarzeniem. Na początku 2023 r. roku wzrosty cen były następstwem wprowadzonych w końcu 2022 r. sankcji na rosyjską ropę dostarczaną transportem morskim oraz wprowadzonym 5 lutego zakazem importu paliw silnikowych z Rosji (z wyjątkiem gazu płynnego LPG). Ponadto na poziomy cen paliw silnikowych miały wpływ ceny paliw gazowych wykorzystywanych do celów energetycznych i grzewczych, które w miarę upływu czasu stabilizowały się, ale na wysokich poziomach. To powodowało, że produkty naftowe były nadal wykorzystywane do celów energetycznych. Stabilizowały się poziomy światowych zapasów ropy i paliw gotowych, a kraje producenci nie zwiększały istotnie wydobycia, otrzymując za swoje produkty sówite dochody. Wprowadzone w poprzednich latach redukcje limitów produkcyjnych OPEC+ były utrzymywane, a z czasem jeszcze zwiększane, co jednak nie powodowało istotnych wzrostów notowań produktów gotowych. Zmiany na rynkach międzynarodowych powodowały, że w Polsce kolejne miesiące 2023 r. były coraz bardziej korzystne dla portfeli kierowców tankujących swoje pojazdy.

Światowy rynek paliwowy działa na zasadzie naczyń połączonych. Oznacza to, że zmiany na nim zachodzące dotyczą w podobnym stopniu wszystkich krajów. Kupno oleju napędowego w kraju było w I i IV kwartale droższe od zakupu benzyny 95, przy czym na początku roku różnica ceny wynosiła aż 1,12 zł/l a na końcu roku było to już tylko 21 gr/l. Ceny detaliczne obu gatunków paliw zrównały się na początku

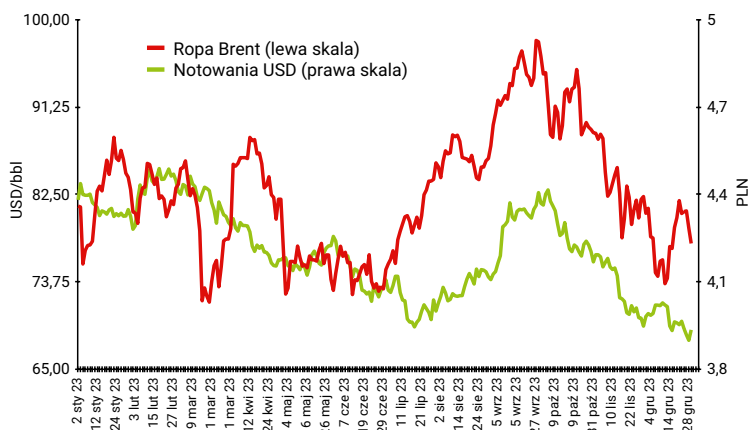
kwietnia, następnie benzyna 95 była nieco droższa aż do września, kiedy to znów olej napędowy przewyższał swoją cenę cenę podstawowego gatunku paliwa do silników z zapłonem iskrowym. W rozliczeniu rocznym za paliwo do silników Diesla płacono średnio 8%, a za podstawowy gatunek benzyny do silników o zapłonie iskrowym o 2% mniej niż w roku poprzednim. Ceny hurtowe tylko okresowo (w tym głównie w końcu roku) pozwoliły wszystkim operatorom stacji paliw na utrzymanie marż na zadowalającym poziomie. W przeważającej części roku zarobki na samej sprzedaży paliw dla większości operatorów 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. Na początku roku wysokie ceny detaliczne (szczególnie oleju napędowego) wpływały hamująco na popyt krajowy. 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 nie odczuł tego spowolnienia zbyt mocno, a ostateczny wynik konsumpcji wyszedł na dodatnim poziomie.

Górne limity krajowych cen oleju napędowego plasowały się w okolicach 7,7 zł/l, a benzyna 95 w okolicach 7 zł/l. Dla autogazu było to prawie 3,5 zł/l. Litru oleju napędowego był w roku ubiegłym droższy średnio o 10 gr od litra benzyny 95. Przypomnijmy, że w roku poprzednim ta różnica wynosiła 55 gr/l. W stosunku do średnich za 2022 r. za litr benzyny 95 płacono mniej o 13 gr, a oleju napędowego o 58 gr. O 23 gr/l potaniał średnio w roku autogaz. W omawianym 2023 r. widełki cenowe dla benzyny 95 obejmowały zakres między 5,99 a 6,82 zł/litr. Dla oleju napędowego ten przedział wynosił od 7,69 zł/litr. Tym samym, różnica pomiędzy najniższą a najwyższą ceną obu gatunków paliw w ciągu roku wyniosła odpowiednio dla EU95 i ON około 0,83 zł/l i 1,7 zł/l.

Początek roku w aspekcie cenowym został zdominowany przez obawy o skutki wprowadzenia sankcji na ropę naftową i paliwa z Rosji. Swoja cegiełkę do wahań rynkowych dołożyły też działania krajów OPEC+, które zmniejszyły limity produkcyjne, chcąc osiągnąć bardzo wysokie dochody ze sprzedaży ropy naftowej i produktów ropopochodnych. Trwała wojna w Ukrainie generująca duże potrzeby w zakresie zaopatrzenia w paliwa transportowe. Ważnym czynnikiem, wpływającym stabilizująco na cenę ropy na rynkach międzynarodowych, było systematyczne odbudowywanie światowych zapasów surowca i powrót do wydobycia instalacji na amerykańskich złożach łupkowych. Sytuacja międzynarodowa wymusiła ograniczenie sankcji dla niektórych krajów wydobywających ropę, co wzmocniło bilans światowy po ograniczeniu dostaw z Rosji. Zmieniono na alternatywne do rosyjskiego kierunki dostaw surowca dla rafinerii europejskich. W warunkach chwiejnego zbilansowania rynku takie działania musiały na początku roku 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

RYŚ. 28 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS DOLARA US W 2023 R.

Źródło: e-petrol.pl, POPIHN



■ RYS. 29 PORÓWNIANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ, PALIW CIEKŁYCH I KURSU DOLARA US W LATACH 2022 I 2023

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

Wyszczególnienie	ROK 2022		ROK 2023		Wskaźnik 2023 do 2022 2022=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Notowania ropy Brent	101,15	USD/bbl	82,66	USD/bbl	82
Notowania benzyny Premium 10 ppm S	1 057,6	USD/t	910,2	USD/t	86
Notowania oleju napędowego 10 ppm S	1 067,0	USD/t	837,8	USD/t	79
Kurs dolara US	4,4568	zł	4,2011	zł	94

surowca. Gdy okazało się, że Europa i świat radzą sobie w nowej sytuacji, ceny surowca, a następnie paliw gotowych, zaczęły systematycznie spadać. Trendy zimowych cen światowych tradycyjnie przekładały się na poziomy cen w kraju. Zyskiwał też w miarę upływu czasu polski złoty w stosunku do dolara US, co sprzyjało obniżkom cen dla kierowców.

Główny element wpływający na wysokość cen paliw naftowych w naszym obszarze geograficznym – średnie roczne notowania spot ropy naftowej gatunku Brent – osiągnął poziom 82,7 USD/bbl. Było to o 18% mniej niż dla tych samych notowań rok wcześniej wynoszących ponad 101 USD/bbl. Najwięksi producenci ropy naftowej, czyli kraje OPEC+, regulowały rynek, zmniejszając limity produkcyjne. Utrzymywały jednocześnie te limity na takich poziomach, aby ceny surowca rafineryjnego zbyt mocno nie spadały. Relacje z rynku ropy, wzmocnione jeszcze w początkowym okresie roku sytuacją z dużymi zapasami oleju napędowego zgromadzonego na wypadek mocnych ograniczeń produkcji w Rosji, przeniosły się na rynek paliw gotowych, którymi handlowano na giełdach międzynarodowych. Spadek średnich rocznych notowań oleju napędowego był o 3 punkty procentowe wyższy od spadku notowań ropy. Dla benzyny premium zaś poziom dynamiki ropy przewyższono o 4 punkty procentowe. Cyfry te pokazują, że to zapotrzebowanie na paliwa, w szczególności na olej napędowy, w znacznej mierze wpływało na sytuację na rynkach giełdowych, wymuszając obniżki notowań. Na rynku polskim ceny netto w handlu hurtowym kształtowały zmiany giełdowych notowań paliw gotowych i zmiany kursu złotego w stosunku do dolara US. Okazało się, że kierowcy nie musieli sięgnąć tak głęboko do kieszeni, jak rok wcześniej.

Tak jak w latach poprzednich, przez większość roku to poziom paritetu importowego wyznaczał kierunek zmian cen hurtowych, a te kształtowały ceny detaliczne. Spadek cen netto – przy wzroście stawek podatkowych – spowodował, że udział obciążeń podatkowych w każdym litrze paliw silnikowych wzrósł.

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

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 logistycznych i obaw o nadmiarowy wykup paliw.

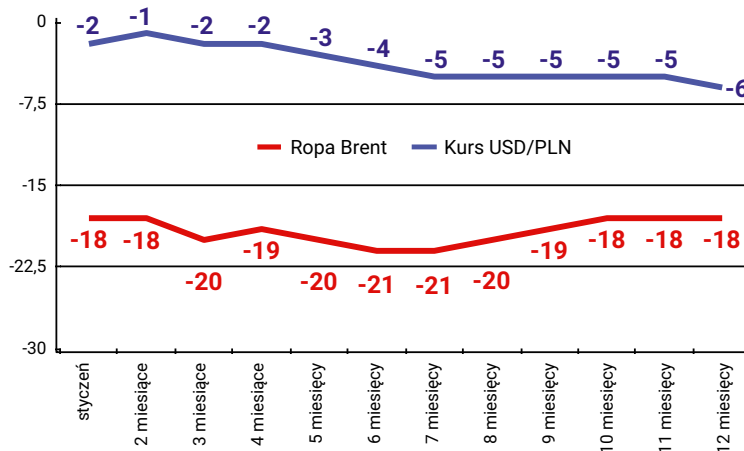
Czynniki wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) kształtowały się w 2023 r. tak, jak przedstawiono to na Rys. 29.

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.

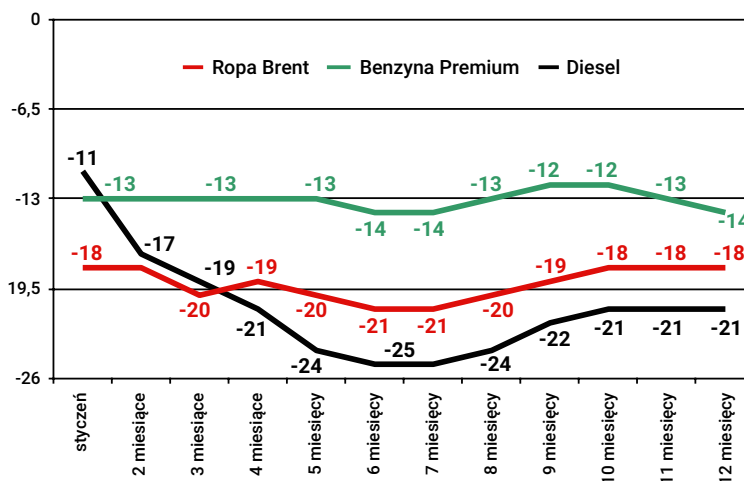
■ RYS. 30 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU DOLARA US W 2023 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2022 R. [%]

Źródło: POPIHN i e-petrol.pl



■ RYS. 31 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W 2023 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2022 R. [%]

Źródło: POPIHN i e-petrol.pl



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

Źródło: ORLEN S.A., AFP Sp. z o.o., POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2022		ROK 2023		Wskaźnik 2023 do 2022 2022=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Benzyna EU95 brutto (bez VAT)	5 985	zł/1000 l	5 128	zł/1000 l	86
Akcyza	1 413	zł/1000 l	1 529	zł/1000 l	108
Opłata paliwowa	153	zł/1000 l	173	zł/1000 l	113
Opłata emisyjna	80	zł/1000 l	80	zł/1000 l	100
Benzyna EU95 netto	4 339	zł/1000 l	3 346	zł/1000 l	77

RYŚ. 33 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH SKŁADNIKÓW CEN HURTOWYCH OLEJU NAPĘDOWEGO U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Źródło: ORLEN S.A., AFP Sp. z o.o., POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2022		ROK 2023		Wskaźnik 2023 do 2022 2022=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
ON o zaw. S 0,001% (bez VAT)	6 543	zł/1000 l	5 234	zł/1000 l	80
Akcyza ON o zaw. S 0,001%	1 104	zł/1000 l	1 160	zł/1000 l	105
Opłata paliwowa	329	zł/1000 l	373	zł/1000 l	113
Opłata emisyjna	80	zł/1000 l	80	zł/1000 l	100
ON o zaw. S 0,001% netto	5 030	zł/1000 l	3 621	zł/1000 l	72

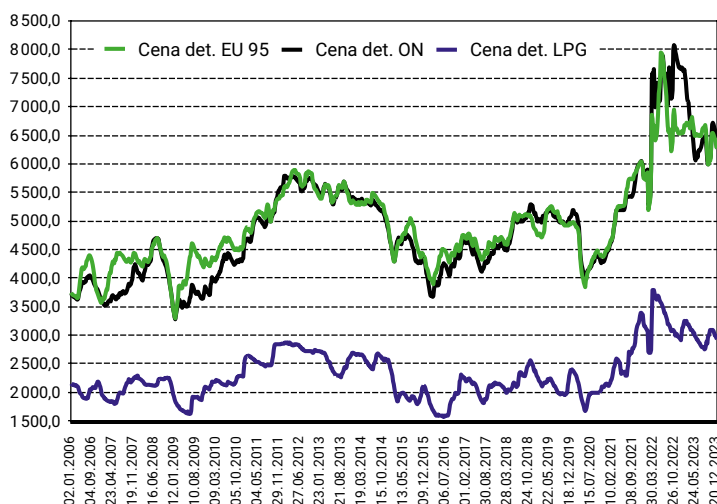
RYŚ. 34 PORÓWNANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

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

Wyszczególnienie	ROK 2022		ROK 2023		Wskaźnik 2023 do 2022 2022=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	6,64	zł/litr	6,51	zł/litr	98
Średnia cena detaliczna ON	7,19	zł/litr	6,61	zł/litr	92
Średnia cena detaliczna autogazu	3,24	zł/litr	3,01	zł/litr	93

RYŚ. 35 CENY DETALICZNE EU 95, ON I LPG W LATACH 2006-2023 [ZŁ/1000 LITRÓW]

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



Wyraźny spadek notowań ropy w ujęciu narastającym trwał od początku roku do końca I półrocza. Potem trend uległ odwróceniu. Podobny kierunek jak dla surowca obserwowano też dla oleju napędowego, ale w jeszcze większej skali procentowej. Natomiast notowania benzyny silnikowej w trakcie roku utrzymywały się na procentowo stałym poziomie, sporo niższym niż w roku poprzednim (Rys. 31).

Wydarzenia na międzynarodowych rynkach ropy naftowej i paliw gotowych tradycyjnie przeniosły się prawie automatycznie na rynek polski, aczkolwiek z większą siłą zniżek. W dużej mierze to skutek wzmocnienia wartości złotego do dolara US. W Polsce kurs waluty krajowej w odniesieniu do waluty USA zawsze w pewien sposób wpływa na ceny u naszych producentów i na stacjach paliw. W 2023 r. zanotowano 6% wzmocnienie wartości złotego do USD. Wzrosły za to obciążenia podatkowe z tytułu zmiany stawki akcyzy i opłaty paliwowej oraz powrotu stawki VAT do 23%. 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, spadły bardziej niż notowania tego gatunku paliwa na świecie. Częściowo było to spowodowane wzrostem wartości polskiej waluty, ale dodatkowy wpływ miały także wynegocjowane ceny transakcyjne na ropę, koszty logistyczne, wysokość popytu krajowego i polityka sprzedażowa firm paliwowych.

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

Również olej napędowy potaniał w kraju, w stopniu większym niż wskazywałyby notowania giełdowe, ale różnica była tu mniejsza niż w przypadku standardowej benzyny (Rys. 33).

W 2023 r. od stycznia do kwietnia oraz od końca września do zakończenia roku benzyna 95 w detalu kosztowała mniej od oleju napędowego. W ostatecznym rozliczeniu różnica ceny pomiędzy tymi dwoma gatunkami paliw była o wiele mniej znacząca niż w 2022 r.

Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2022-2023 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 podobnym jak w 2022 r., aczkolwiek nieco niższym. Stosunek ceny autogazu do ceny benzyny 95 był średnio w 2023 r. na poziomie około 46%, a rok wcześniej było to 49%. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (Rys. 35 i 36).

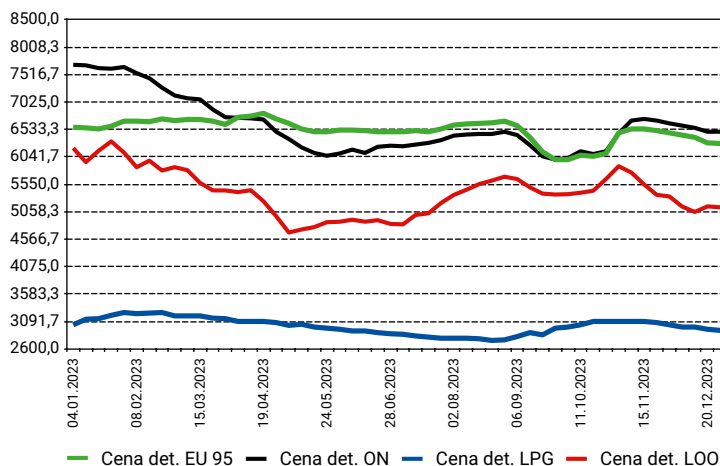
Ostatni bardzo znaczący wzrost cen paliw trwał od maja do września 2022 r. Po tym okresie ceny zaczęły spadać. Było to szczególnie widoczne w przypadku oleju napędowego. Rok 2023 nie obfitował w zaskakujące wydarzenia i dlatego w przypadku benzyn silnikowych od początku roku, a dla oleju napędowego od kwietnia ceny zachowywały się w miarę stabilnie.

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

Przy w miarę stabilnych cenach paliw średnie marże na sprzedaży oleju napędowego i benzyny 95 były w 2023 r. na poziomach nieco niższych niż w 2022 r.

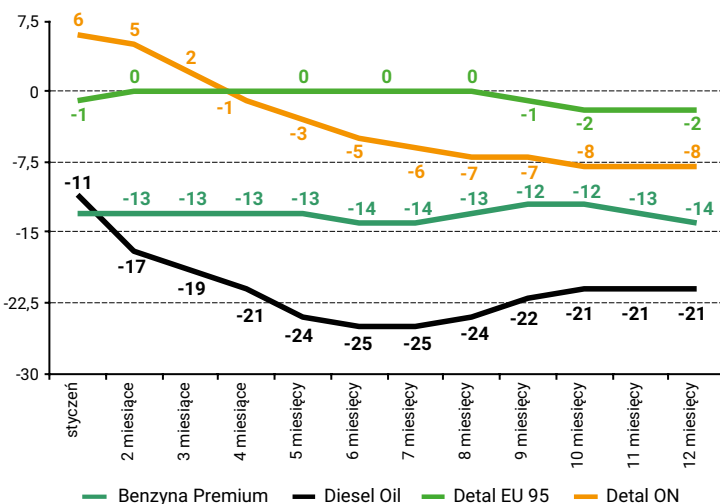
■ RYS. 36 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2023 R. [ZŁ/1000 LITRÓW]

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



■ RYS. 37 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ PALIW NA GIEŁDACH MIĘDZYNARODOWYCH ORAZ CEN DETALICZNYCH EU 95 I ON W POLSCE W 2023 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2022 R. [%]

Źródło: POPiHN, epetrol.pl



■ RYS. 38 PORÓWNIANIE OBCIĄŻEŃ PODATKOWYCH DLA PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2022 I 2023

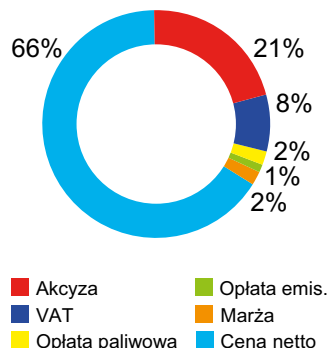
Źródło: opracowanie własne POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2022		ROK 2023		Wskaźnik 2023 do 2022 2022=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Razem podatki dla EU95 (VAT+akcyza+opł. pal.+opł. emisyjna)	2 192	zł/1000 l	3 000	zł/1000 l	137
Razem podatki dla ON (VAT+akcyza+opł. pal.+opł. emisyjna)	2 101	zł/1000 l	2 848	zł/1000 l	136
% udział podatków w cenie detalicznej EU95	33	%	46	%	140
% udział podatków w cenie detalicznej ON	29	%	43	%	148

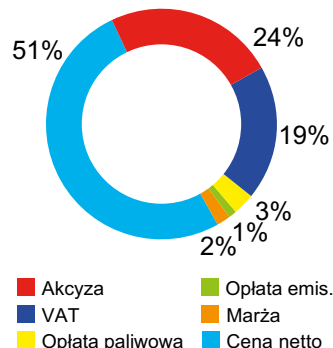
RYŚ. 39 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PALIW SILNIKOWYCH W 2022 I 2023 R. [%]

Źródło: obliczenia własne POPIHN

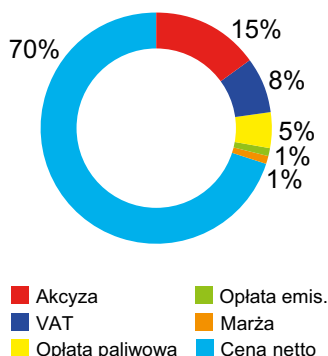
Struktura ceny detalicznej benzyny EU95 średnio w 2022 r.



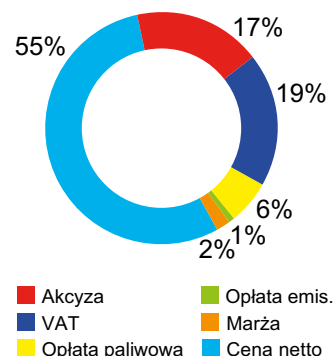
Struktura ceny detalicznej benzyny EU95 średnio w 2023 r.



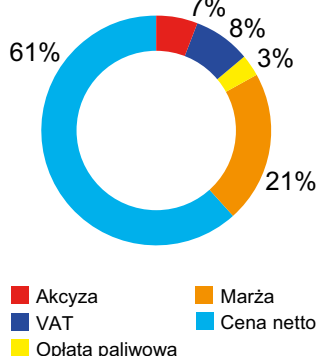
Struktura ceny detalicznej oleju napędowego średnio w 2022 r.



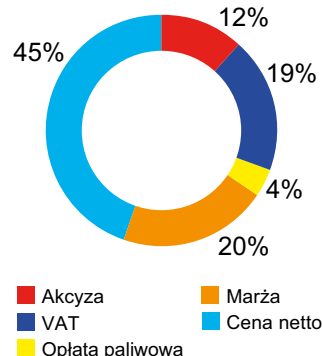
Struktura ceny detalicznej oleju napędowego średnio w 2023 r.



Struktura ceny detalicznej autogazu średnio w 2022 r.



Struktura ceny detalicznej autogazu średnio w 2023 r.



Wielkości te powodowały, że operatorzy stacji paliw, poza ostatnimi miesiącami ubiegłego roku, kiedy pułapy marż były ponadstandardowe, jak dla rynku polskiego, nie zaliczą tego okresu do udanych. W znaczących okresach czasu niektóre stacje paliw utrzymały się na rynku tylko dzięki możliwości handlu w sklepach i prowadzenia małej i dużej gastronomii. 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.

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. Dzięki wolnej konkurencji udało się zapobiec brakom na rynku i ograniczyć znaczne wahania cen paliw.

W latach poprzednich normą stało się utrzymywanie zróżnicowanych cen między niektórymi rejonami kraju w sezonach wakacyjnych czy weekendowych wyjazdów oraz w zależności od kategorii drogi, przy której stacja się znajduje. Podobnie było też w 2023 r. Należy jednak zaznaczyć, że w tej kategorii działań operatorów stacji paliw doszło zjawisko zaspokojenia potrzeb turystyki paliwowej, która dobrze się utrwaliła w Polsce zachodniej i południowej, a ruch związany z działaniami wojennymi w Ukrainie wzmacniał presję cenową w pobliżu naszej granicy z tym krajem.

W Polsce podatki, jakimi obłożone są paliwa, determinują poziom cen detalicznych. Rys. 38 przedstawia średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w 2023 r.

Dane w tabeli wskazują, że w ubiegłym roku kwotowa średnia wysokość płaconych podatków dla obu gatunków paliw była zdecydowanie wyższa od wartości z całego 2022 r. Udział podatków w cenie benzyny 95 i oleju napędowego z powodu większej ceny netto oraz rezygnacji z tarcz antyinflacyjnych wzrósł i osiągnął poziom odpowiednio 46% i 43%. To o 13 punktów procentowych więcej dla paliwa do silników iskrowych i o 14 punktów procentowych więcej dla paliwa do silników Diesla niż średnio w całym 2022 r. Kwota podatków płaconych fiskusowi za każde 1000 litrów sprzedanego paliwa podatków wyniosła średnio więcej o około 800 zł dla podstawowego gatunku benzyny i o około 750 zł dla oleju napędowego. Dla obu gatunków paliw wzrost płaconych podatków wynikał głównie z tytułu rezygnacji z tarcz antyinflacyjnych obowiązujących w 2022 r. oraz przywrócenia obowiązywania stawki podatku VAT na paliwa do 23%. Nie uległa w tym czasie 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 Rys. 40.

W tabeli (Rys. 41) przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2023 r.

Analiza poziomów cen w Polsce i w innych państwach Unii Europejskiej od lat wskazywała, że po przeliczeniu na euro ceny w naszym kraju były jednymi z najniższych na terenie UE, ale też w kolejnych latach przesuwały się w kierunku średniej europejskiej. Tak też było w minionym roku. Sytuację dla cen detalicznych w grudniu 2023 r. przedstawiają dane zamieszczone w tabeli Rys. 40, dotyczące zarówno benzyny silnikowej, jak i oleju napędowego. W przypadku cen netto (bez obciążeń podatkowych) tę średnią europejską już przekroczyliśmy, jak dla benzyny 95, lub bardzo się do niej zbliżyliśmy, jak w przypadku oleju napędowego. W końcu 2023 r. detaliczna średnia cena krajowa benzyny 95 była o 8%, a oleju napędowego o 6% niższa od średniej ceny dla całego analizowanego rynku 27 państw europejskich. To w stosunku do grudnia 2022 r. różnica mniejsza o 3 punkty procentowe dla benzyny 95 i o 2 punkty procentowe dla oleju napędowego.

Krajowe ceny netto (bez podatków) – w przeliczeniu na euro – benzyny 95 na koniec grudnia 2023 r. były wyższe od średniej europejskiej o 2%, a oleju napędowego niższe o 4%.

RYS. 40 STRUKTURA CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2022 I 2023 (W ZŁ/L)
Źródło: obliczenia własne POPIHN

	Benzyna Eurosuper 95						Olej napędowy						Autogaz							
	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Opłata emis.	Marża netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Opłata emis.	Marża netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata paliwowa	Marża netto			
12 mies. 2022	6,64	1,41	0,55	0,15	0,08	0,11	4,34	7,19	1,10	0,59	0,33	0,08	0,06	5,03	3,24	0,21	0,27	0,10	0,68	1,98
12 mies. 2023	6,51	1,53	1,23	0,17	0,08	0,15	3,35	6,61	1,16	1,25	0,37	0,08	0,12	3,63	3,01	0,35	0,57	0,11	0,62	1,36
% zmiany	-2,0	8,5	123,6	13,3	0,0	36,4	-22,8	-8,1	5,5	111,9	12,1	0,0	100,0	-27,8	-7,1	66,7	111,1	10,0	-8,8	-31,3

RYS. 41 CENY DETALICZNE I PODATKI W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2023 R.
(w EURO/1000 litrów) 1 EUR = 4,3480 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	1 478,0	668,0	563,7	246,3	Austria	1 594,0	841,3	487,0	265,7	20
Belgia	1 604,9	726,2	600,2	278,5	Belgia	1 737,8	836,1	600,1	301,4	21
Bułgaria	1 331,9	746,9	363,0	222,0	Bułgaria	1 342,7	788,6	330,3	223,8	20
Chorwacja	1 485,0	732,0	456,0	297,0	Chorwacja	1 592,0	890,6	383,0	318,4	25
Cypr	1 348,4	763,4	369,7	215,3	Cypr	1 469,3	894,0	340,7	234,6	19
Czechy	1 462,9	686,8	522,2	253,9	Czechy	1 485,4	822,9	404,7	257,8	21
Dania	1 845,5	840,4	636,0	369,1	Dania	1 663,1	887,5	443,0	332,6	25
Estonia	1 619,0	786,2	563,0	269,8	Estonia	1 524,0	898,0	372,0	254,0	20
Finlandia	1 793,0	723,6	722,4	347,0	Finlandia	1 889,0	1 012,9	510,5	365,6	24
Francja	1 799,0	807,9	691,3	299,8	Francja	1 742,2	842,9	608,9	290,4	20
Grecja	1 820,0	752,4	715,3	352,3	Grecja	1 653,0	908,7	424,4	319,9	24
Hiszpania	1 531,9	793,4	472,6	265,9	Hiszpania	1 493,0	854,8	379,0	259,1	21
Niderlandy	1 888,0	763,2	797,1	327,7	Niderlandy	1 711,0	889,8	524,2	297,0	21
Irlandia	1 715,7	768,5	626,4	320,8	Irlandia	1 717,6	849,6	546,8	321,2	23
Litwa	1 438,9	723,1	466,1	249,7	Litwa	1 493,7	862,5	372,0	259,2	21
Luksemburg	1 460,0	720,6	527,3	212,1	Luksemburg	1 499,0	863,5	417,7	217,8	17
Łotwa	1 584,0	748,7	560,4	274,9	Łotwa	1 584,0	838,9	470,2	274,9	21
Malta	1 340,0	760,0	375,6	204,4	Malta	1 400,0	890,0	296,4	213,6	18
Niemcy	1 773,0	767,0	722,9	283,1	Niemcy	1 697,0	880,9	545,2	270,9	19
Portugalia	1 641,0	756,0	578,1	306,9	Portugalia	1 574,0	836,9	442,8	294,3	23
Rumunia	1 331,3	761,4	357,3	212,6	Rumunia	1 411,1	857,3	328,5	225,3	19
Słowacja	1 529,0	730,5	543,7	254,8	Słowacja	1 521,0	869,8	397,7	253,5	20
Słowenia	1 415,4	631,2	529,0	255,2	Słowenia	1 468,2	742,1	461,3	264,8	22
Szwecja	1 668,0	763,7	570,7	333,6	Szwecja	2 047,6	1 269,7	368,4	409,5	25
Węgry	1 429,8	801,1	324,7	304,0	Węgry	1 522,9	899,7	299,4	323,8	27
Włochy	1 765,9	719,1	728,4	318,4	Włochy	1 732,1	802,3	617,5	312,3	22
POLSKA	1 444,3	760,1	409,8	274,4	POLSKA	1 492,7	838,1	371,0	283,6	23
Średnia europejska	1 575,7	748,2	547,9	279,6	Średnia europejska	1 594,7	876,6	434,9	283,2	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	92%	102%	75%	98%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	94%	96%	85%	100%	

* - w przypadku Polski akcyza = akcyza + opłata paliwowa + opłata emisyjna * - dla pozostałych krajów akcyza = Indirect Taxes
 1 EUR = 4,3480 PLN

W grudniu 2023 r. dla benzyny 95 różnica między najwyższą i najniższą ceną netto, obserwowaną w państwach europejskich, wyniosła 209 euro (o 81 euro mniej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 557 euro/1000 l (o 7 euro mniej niż przed rokiem). Oznacza to zmniejszenie się rozpiętości cen detalicznych i znaczne zmniejszenie różnicy cen przed opodatkowaniem. Dla oleju napędowego ceny netto różniły się o 528 euro/1000 litrów (o 89 euro więcej, niż przed rokiem), a ceny detaliczne o 705 euro/1000 litrów (o 111 więcej niż przed rokiem). W tym przypadku wydatnie podniosły się różnice cen netto i cen detalicznych w poszczególnych krajach UE.

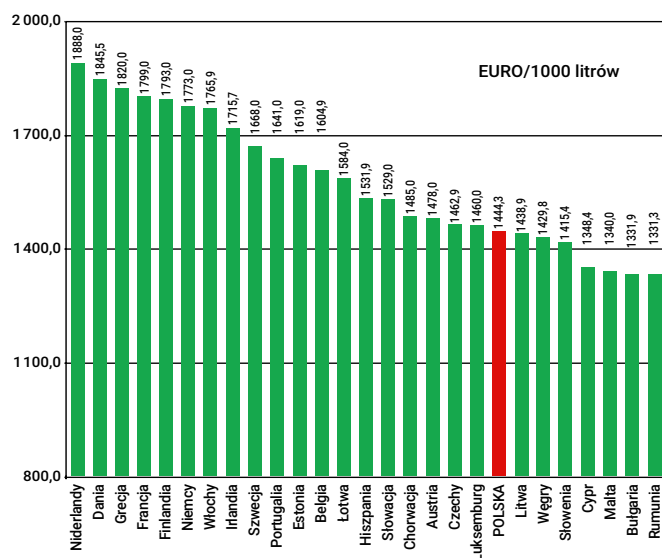
Od początku 2023 r. przywrócono obowiązującą w Polsce stawkę podatku VAT od paliw z 8% do 23%. Na koniec grudnia 2023 r. różnica pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95 – w stosunku do średniej unijnej – była o 2% niższa. Rok wcześniej było to 64%. Dla oleju napędowego wielkość ta dla Polski

była tożsama ze średnią europejską, a rok wcześniej była niższa o 61%. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na euro i uwzględnieniu opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej) była dla benzyny 95 i oleju napędowego odpowiednio o 25% i 15% niższa od średniej europejskiej. To o 7 punktów procentowych mniej dla benzyny i o 5 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 8 państwach, w tym w Polsce, a to o 4 mniej niż przed rokiem. Średni udział podatków w cenie benzyny zwiększył się w grudniu 2023 r. do poziomu 52,5% z 50,5% w grudniu 2022 r. W przypadku oleju napędowego 4 kraje ten 50% limit przekroczyły. To o 3 więcej niż rok wcześniej. Średnia wartość udziału podatków w cenie detalicznej dla tego gatunku paliwa to 45% przy 41% przed rokiem. W grudniu 2023 r. wielkość widać udziałów podatków w cenie detalicznej pomiędzy

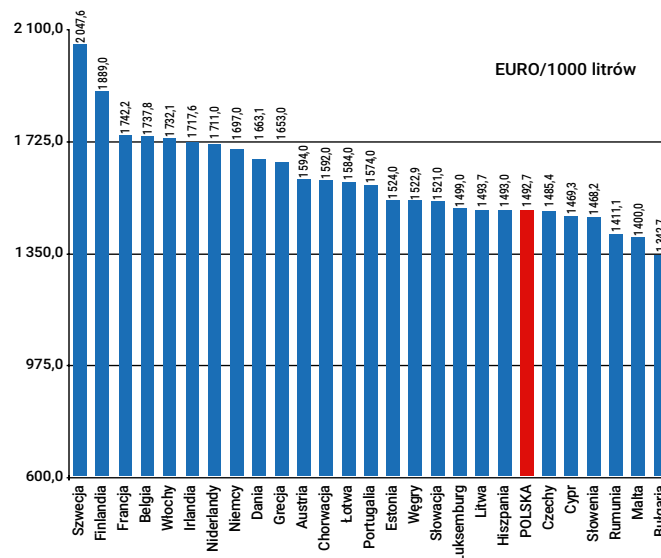
RYŚ. 42 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2023 R.

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



RYŚ. 43 CENY DETALICZNE OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2023 R.

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



najbardziej obciążoną Finlandią a najmniej Rumunią dla benzyny 95 wyniosła 17 punktów procentowych. Przed rokiem było to 26 punktów i ta różnica była efektem bardzo niskiej stawki dla Polski. Dla oleju napędowego, pomiędzy Włochami a ostatnią Maltą, ta relacja wyniosła 17 punktów procentowych, co świadczy o spadku o 8 punktów procentowych. Tu również najniższy wynik przed rokiem należał do Polski. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec 2023 r. przedstawiają Rys. 44 i 45.

W grudniu 2023 r. najtaniej w Unii Europejskiej sprzedawano benzynę 95 – tak jak w grudniu 2022 r. – na stacjach w Bułgarii i Rumunii. Olej napędowy był

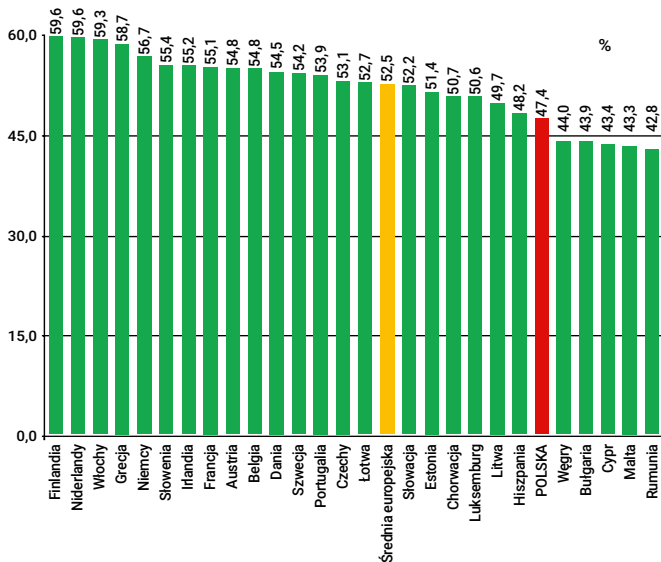
najtańszy w tych samych krajach i jeszcze na Malcie. Ceny w Polsce też były znacznie poniżej średniej unijnej i zdecydowanie poniżej cen naszych bezpośrednich unijnych sąsiadów. Oznacza to, że kierowcom z tych krajów opłacało się przyjechać do Polski i zatankować pojazd do pełna – a czasem także kilka dodatkowych kanistrów. 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 praktycznie niemożliwe, mocno limitowane sytuacją wojenną w Ukrainie, w której zakup paliw był rzeczą niezmiernie trudną i drogą.



Fot.: ANWIM S.A.

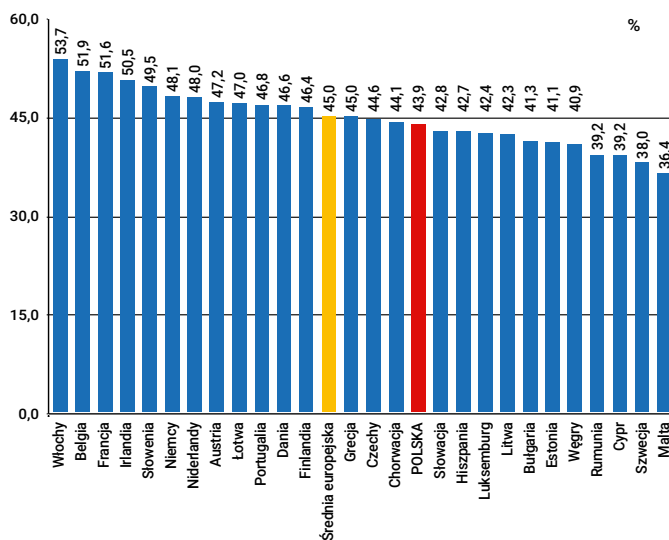
RYŚ. 44 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2023 R.

Źródło: opracowanie własne POPIHN



RYŚ. 45 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2023 R.

Źródło: opracowanie własne POPIHN



Fot.: BP EUROPA SE

RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

2023 r. zostanie zapamiętany jako czas stagnacji gospodarczej UE, kiedy to kwartalna dynamika PKB była zbliżona do zera. W dwóch pierwszych kwartałach odnotowano wzrost o symboliczne 0,1% kdk, w trzecim kwartale było to już -0,1% kdk, natomiast w czwartym kwartale dynamika wyniosła zero. Na tle krajów UE Polska wychodzi na „0+”, ze wzrostem PKB o 0,2% r/r¹. Jednocześnie w 2023 r. zakończono legislację większości regulacji zaproponowanych w ramach pakietu Fit for 55, jedynie rewizja dyrektywy w sprawie opodatkowania energii nie została ukończona z uwagi na trudny do zrealizowania warunek jednomyślności. Pewnym zaskoczeniem okazał się nagły zwrot w sprawie nowych, rygorystycznych norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych. Przyjęta regulacja zakłada 100% redukcji emisji dwutlenku węgla w przypadku nowych pojazdów po 2035 r. Nie oznacza to jednak definitywnego końca pojazdów z silnikiem spalinowym. Na skutek interwencji Niemiec pozostawiono furtkę w postaci możliwości rejestracji po 2035 r. aut zasilanych paliwami syntetycznymi, rozpoznawanymi przez pojazd. Z pewnością poprawia to wieloletnią perspektywę branży olejów smarowych, podobnie jak fakt, że samochody z silnikiem spalinowym pozostaną na drogach jeszcze przez wiele lat po wejściu w życie nowych rygorystycznych przepisów dot. emisji CO₂.

Aktualny pozostaje problem z realizacją obowiązku odzysku i recyklingu², nałożony na przedsiębiorstwa wprowadzające oleje smarowe na rynek. Kryzys energetyczny spotęgował zjawisko nielegalnego spalania olejów odpadowych. Organizacje odzysku, recyklerzy, mają poważny problem z pozyskaniem surowca z rynku. Nie pomogły nawet atrakcyjne ceny skupu. Przekłada się to na koszt realizacji obowiązku ponoszony przez podmioty wprowadzające oleje smarowe na rynek – w ciągu ostatnich trzech lat wzrósł on kilkukrotnie. W 2023 r. kryzys energetyczny właściwie został zażegnany, ceny gazu i energii elektrycznej wróciły do poziomu „przedwojennego”, ale, niestety, nie przełożyło się to na znaczącą poprawę dostępności olejów odpadowych. POPiHN sygnalizowała problem nielegalnego spalania olejów odpadowych poszczególnym organom, postulując kontrolę zakładów naprawy pojazdów, w których wytwarzane i przechowywane są odpady powstałe ze zużytych produktów, jakimi są oleje silnikowe, jednakże nie poskutkowało to większym zaangażowaniem w zwalczanie tego szkodliwego procederu.

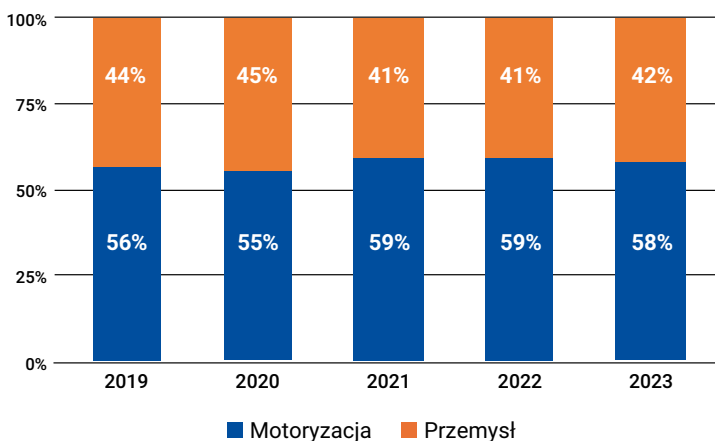
Polski rynek olejów smarowych osiągnął w 2023 r. wielkość 234 742 ton, co w porównaniu do wyniku 237 219 ton z 2022 r. oznacza spadek ogólnego poziomu sprzedaży o 1,0% r/r.

Spadek zapotrzebowania na oleje smarowe wynika przede wszystkim z trudnej sytuacji branży TSL, największego konsumenta olejów silnikowych dla pojazdów ciężarowych. Negatywna ocena koniunktury w tym sektorze utrzymuje się praktycznie od grudnia 2021 r. Podstawowym problemem był znaczny spadek zapotrzebowania na usługi transportowe: wedle niektórych źródeł w 2023 r. było ich niemal o połowę mniej niż w analogicznych okresach w 2022 r.³, chociaż częściej wskazywano skalę spadku popytu na 15-20%. Wyraźny był również spadek stawek w transporcie. W III kwartale 2023 r. rynek transportowy w Polsce znalazł się w tak trudnej sytuacji, że stawki spotowe były niższe niż stawki kontraktowe. Przedsiębiorcy wskazywali, że z uwagi na brak zleceń auta stały na placach. Miało to bezpośrednie przełożenie na spadek zapotrzebowania na oleje silnikowe dla pojazdów ciężarowych.

Lepiej prezentują się perspektywy dla przemysłu. Poprawa warunków wynika m.in. ze spadku cen energii elektrycznej oraz gazu ziemnego, które wróciły do poziomów obserwowanych przed rosyjską inwazją na Ukrainę. Jest to szczególnie ważne w przypadku przemysłu energochłonnego, który w trakcie kryzysu energetycznego musiał ograniczać produkcję lub w ogóle ją przerwać⁴. Prognozy na najbliższe lata sygnalizują ożywienie gospodarcze. W latach 2024-2026 możemy spodziewać się rocznie wzrostu PKB o ponad 3%⁵.

RYN. 46 STRUKTURA RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W LATACH 2019-2023

Źródło: opracowanie własne POPiHN



¹ Szacunek wstępny, GUS.

² 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, 2361, z 2023 r. poz. 877)

³ <https://logistyka.rp.pl/drogowy/art39319181-maleje-liczba-zleceń-na-przewozy-drogowe> [dostęp 29 lutego 2024 r.]

⁴ Na tle krajów regionu CEE, polski przemysł poradził sobie stosunkowo dobrze. Raport „Kondycja branż energochłonnych w Europie Środkowej i Wschodniej dwa lata po szoku energetycznym”, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa, grudzień 2023 r.

⁵ NBP, Projekcja inflacji i PKB opublikowana 11 marca 2024 r. Właściwy wydaje się scenariusz wycofania antyinflacyjnych działań osłonowych w zakresie cen żywności i energii, mając na uwadze, że Ministerstwo Finansów ogłosiło decyzję o nieprzedłużeniu zerowej stawki VAT na artykuły spożywcze.

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



Europejskie scenariusze dla branży olejów smarowych ukierunkowane są na powolny spadek zapotrzebowania na środki smarne, ze stagnacją w poszczególnych krajach wspólnoty⁶. Wśród przyczyn wskazuje się kryzys energetyczny, ukierunkowanie na gospodarkę zeroemisyjną, elektryfikację transportu. Lepsze perspektywy można wskazać jedynie dla nowoczesnych, wysoce wyspecjalizowanych środków smarnych, podnoszących efektywność energetyczną oraz wspierających realizację niskoemisyjnych celów.

W 2023 r. udział segmentu motoryzacyjnego skurczył się o 1 p.p. na rzecz segmentu przemysłowego. Na przestrzeni ostatnich pięciu lat struktura rynku uległa niewielkim zmianom.

OLEJE SILNIKOWE DLA MOTORYZACJI

Oleje silnikowe dla motoryzacji stanowią 47,1% wszystkich sprzedawanych w Polsce olejów smarowych, odpowiadając za 81,5% sprzedaży w ramach segmentu motoryzacyjnego. Ich sprzedaż w 2023 r. wyniosła 110 622 ton, czyli o 4,1% mniej niż w 2022 r.

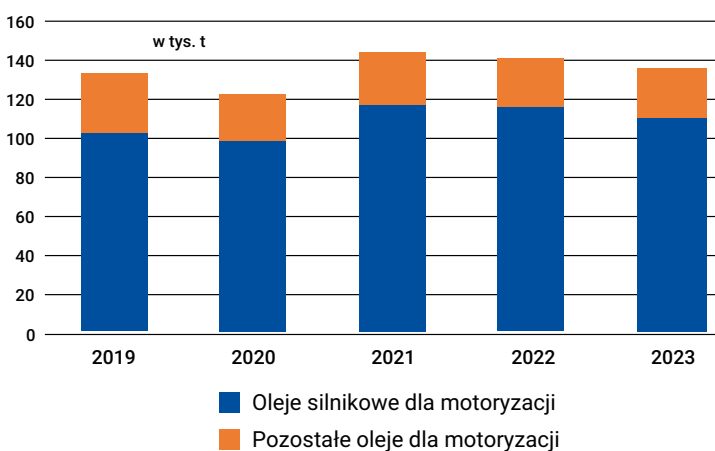
W tym segmencie odnotowano spadki popytu dla każdej z kategorii; wyjątek stanowią oleje jednosezonowe (+1,5% r/r) oraz oleje silnikowe dla pojazdów ciężarowych 0W-X, 5W-X (+4,7% r/r). Konsekwentnie rośnie znaczenie olejów silnikowych dla samochodów osobowych. W 2023 r. stanowiły one ponad połowę całego rynku olejów dla motoryzacji, ze sprzedażą na poziomie 68 506 ton, co oznacza spadek o 2,2% r/r. O wiele gorzej wygląda sytuacja w przypadku olejów silnikowych do samochodów ciężarowych, których dostarczono na rynek 37 701 ton, czyli o 8,1% mniej niż w 2022 r.

W szerszym ujęciu całość rynku olejów smarowych dla motoryzacji wyniosła w 2023 r. 135 749 ton, co oznacza spadek sprzedaży o 3,1% w porównaniu do 140 115 ton sprzedanych w 2022 r.

Wśród olejów dla motoryzacji innych niż oleje silnikowe wzrósł popyt na oleje do silników okrętowych (+1,6% r/r) i oleje przekładniowe (+16,2% r/r), gorzej sprzedawały się oleje ATF do automatycznych przekładni (-6,1%).

RYŚ. 47 POPYT NA OLEJE DLA MOTORYZACJI W LATACH 2019-2023

Źródło: opracowanie własne POPIHN



Pozycja „Oleje silnikowe dla motoryzacji” zawiera oleje silnikowe dla samochodów osobowych i samochodów ciężarowych oraz oleje jednosezonowe. Pozycja „Pozostałe oleje dla motoryzacji” zawiera oleje przekładniowe, oleje ATF do automatycznych przekładni, oleje do silników okrętowych oraz inne motoryzacyjne.

⁶https://www.lubesngreases.com/lubereport-emea/6_48/slow-decline-forecast-for-european-market/ [dostęp 4.03.2024 r.]

OLEJE SILNIKOWE DO POJAZDÓW OSOBOWYCH

Sprzedaż olejów silnikowych do pojazdów osobowych wyniosła w 2023 r. 68 506 ton, czyli o 2,2% mniej niż w 2022 r. Spadek popytu dotyczy wszystkich klas olejów, nawet 0W-X oraz 5W-X (-0,4%). Konsekwentnie zmniejsza się sprzedaż olejów silnikowych do samochodów osobowych 10W-X (-11,0% r/r), a także 15W-X oraz 20W-X (-6,8% r/r), co jest naturalną konsekwencją wymiany parku samochodowego w Polsce.

W ostatnich latach jednym z największych ryzyk regulacyjnych dla segmentu olejów silnikowych do pojazdów osobowych był projekt nowej normy emisji CO₂ zakładający 100% redukcję emisji dwutlenku węgla, co miało w praktyce wyeliminować od 2035 r. możliwość rejestracji nowych samochodów osobowych i furgonetek z silnikiem spalinowym. Ostatecznie przyjęta forma nowych norm emisji CO₂ pozostawiła taką możliwość, ale warunki skorzystania z tej furtki są skomplikowane. Od takiego pojazdu będzie wymagane rozpoznanie, że dostarczone paliwo jest w istocie paliwem syntetycznym, spełniającym wymogi redukcji emisji CO₂. To poważne wyzwanie dla producentów aut.

Zeroemisyjny kierunek wskazany europejskiej motoryzacji będzie realizowany powoli. Nie ulega wątpliwości, że kraje o mniej zamożnych społeczeństwach znacznie dłużej będą wymieniać swój park pojazdów na zeroemisyjne, korzystając z używanych aut, które trafią do nich z krajów bogatszych. Do rezygnacji z samochodów z silnikiem spalinowym mają skłaniać rosnące koszty ich używania. W Polsce jeszcze w 2024 r. ma zostać wprowadzona opłata rejestracyjna, natomiast do końca II kwartału 2026 r. planowane jest wdrożenie podatku od posiadania auta, co wynika z krajowych zobowiązań zapisanych w KPO. Na podstawie powyższych czynników należy spodziewać się spadku popytu na środki smarowe dla motoryzacji.

OLEJE SILNIKOWE DO POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH I SPRZĘTU POMOCNICZEGO

W 2023 r. sprzedano w Polsce 37 701 ton olejów silnikowych do pojazdów ciężarowych, co oznacza spadek o 8,1% w stosunku do 41 040 ton sprzedanych w 2022 r.

Kontynuacja spadku popytu na oleje silnikowe do pojazdów ciężarowych w 2023 r. to efekt kumulujących się problemów branży TSL, będącej dużym konsumentem tych środków smarnych. Obok dotychczasowych trudności związanych z transportem na wschód pojawiła się konkurencja ze strony ukraińskich przewoźników, którzy na skutek umowy Unii Europejskiej z Ukrainą mogli realizować przewozy bilateralne bez zezwoleń. Doszło do protestów polskich przewoźników na przejściach granicznych z Ukrainą.

Jednocześnie komplikuje się sytuacja za naszą zachodnią granicą. W grudniu 2023 r. zostały podniesione opłaty drogowe w Niemczech⁷, będących dla polskich przedsiębiorców transportowych ważnym krajem tranzytowym, stanowiącym okno na pozostałe kraje Europy Zachodniej.

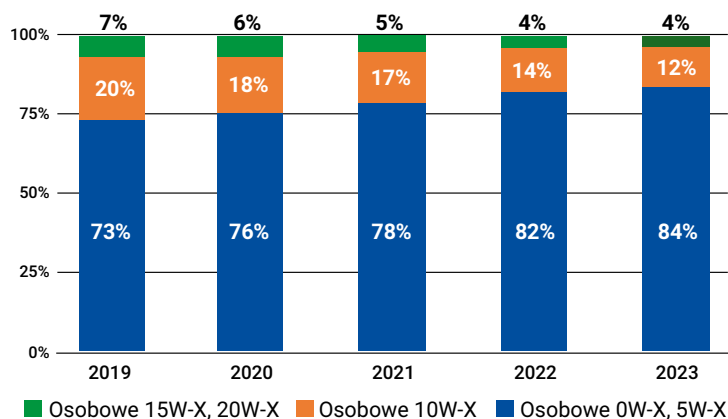
Warunki prowadzenia działalności gospodarczej w przewozach towarów są coraz trudniejsze. Przedsiębiorcy muszą się zmierzyć z koniecznością dostosowania do nowych przepisów i wytycznych związanych z Pakietem Mobilności oraz zrównoważonym rozwojem. Coraz większego zaangażowania wymagają kwestie środowiskowe. Zgodnie z dyrektywą o raportowaniu w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSR) już w 2025 roku pojawią się pierwsze raporty zawierające dane za 2024 r. Firmy transportowe, nawet jeśli nie są bezpośrednio objęte CSR, będą musiały uwzględnić wymagania ze strony swoich kontrahentów, raportujących w ramach CSR.

Wszystkie wymienione wyżej czynniki skutkują mniejszą ilością realizowanych przewozów, co bezpośrednio wpływa na popyt na oleje silnikowe do pojazdów ciężarowych, jednocześnie wskazując negatywną perspektywę na kolejne lata.

Pomimo ogólnych problemów tego segmentu olejów smarowych w 2023 r., oleje 0W-X oraz 5W-X kontynuowały wieloletni wzrostowy trend, odnotowując sprzedaż o 4,7% wyższą niż w 2022 r. Oleje 10W-X odnotowały spadek sprzedaży o 6,7% r/r, jednak był to wystarczający poziom, aby osiągnąć największy udział w segmencie, ponieważ popyt na oleje 15W-X i 20W-X skurczył się aż o 13,5% r/r.

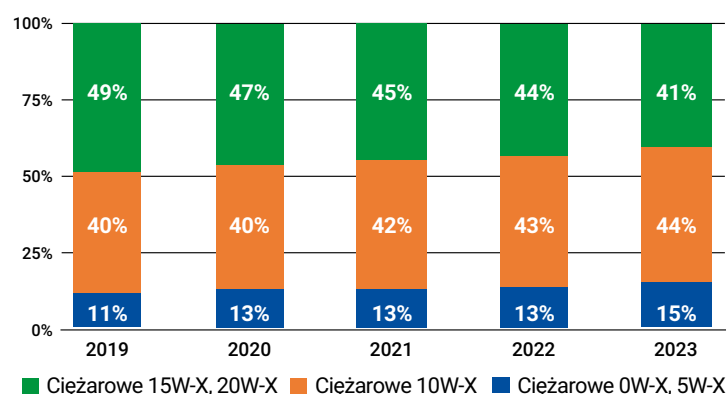
RYŚ. 48 OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW OSOBOWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) – STRUKTURA RYNKU W LATACH 2019-2023

Źródło: opracowanie własne POPiHN



RYŚ. 49 OLEJE SILNIKOWE DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH POD KĄTEM KLAS LEPKOŚCI (BEZ JEDNOSEZONOWYCH) – STRUKTURA RYNKU W LATACH 2019-2023

Źródło: opracowanie własne POPiHN



⁷ Nowe opłaty drogowe są wprowadzane na podstawie Dyrektywy o Eurowiniecie, czyli dyrektywy 2022/362 w sprawie zmiany dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy.

OLEJE DLA PRZEMYSŁU

W 2023 r. w Polsce sprzedano 98 994 ton olejów smarowych dla przemysłu, co stanowi wzrost o 2,0% w stosunku do 97 103 ton sprzedanych w 2022 r.

W ciągu ostatnich czterech lat sektor przemysłowy funkcjonował w wyjątkowo trudnych, nieprzewidywalnych warunkach. Od spadku aktywności gospodarczej na skutek kolejnych lockdownów podczas pandemii COVID-19, przez kryzys energetyczny, który rozpoczął się w drugiej połowie 2021 r., aż do rosyjskiej agresji na Ukrainę i kolejnych wprowadzanych sankcjach oraz embargach, a to wszystko z szalejącą inflacją w tle. Obecnie sytuacja uległa poprawie. W 2023 r. inflację udało się opanować, ceny energii elektrycznej znacząco spadły – zarówno w przypadku rynku spot, jak i kontraktów z dostawą za rok – do poziomów obserwowanych przed wybuchem wojny w Ukrainie, ale wciąż daleko im do stawek widzianych przed pandemią. Ma to pewne odniesienie na rynku olejów smarowych dla przemysłu, wolumen sprzedaży wciąż nie wrócił do poziomu odnotowanego w 2019 r.

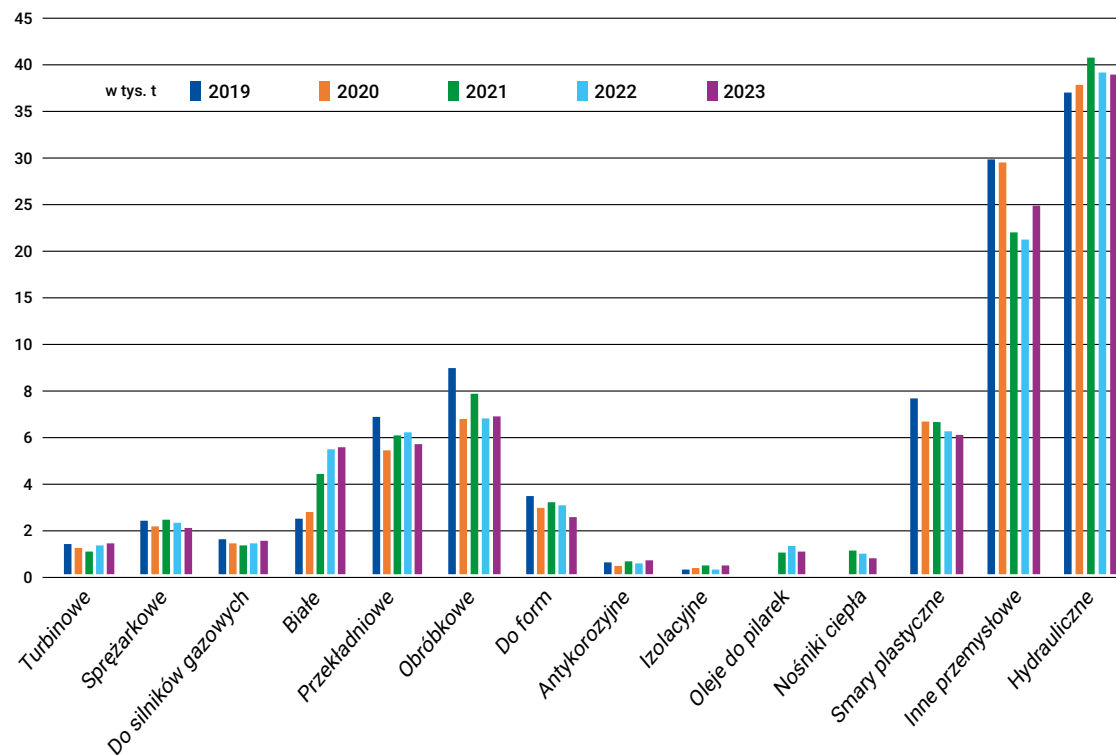
W perspektywie najbliższych lat środki z KPO są wskazywane jako mocny impuls dla gospodarki, co przekłada się na optymistyczne prognozy dla wzrostu PKB. Jednakże nie każda branża na tym skorzysta. Europejska Izba Producentów Stali w swojej prognozie na rok 2024 r.⁸ wskazała, że spodziewa się osłabienia produkcji w segmencie motoryzacyjnym na skutek m.in. słabej aktywności eksportowej koncernów europejskich, szczególnie na rynki takie jak USA czy Chiny.

W CIĄGU OSTATNICH CZTERECH LAT SEKTOR PRZEMYSŁOWY FUNKCJONOWAŁ W WYJĄTKOWO TRUDNYCH, NIEPRZEWIDYWALNYCH WARUNKACH.

Rynek olejów przemysłowych zachował się bez związku do dynamiki polskiego PKB, która w 2023 r. spadła do zaledwie 0,2% proc. z 5,3% w 2022 r., tymczasem zapotrzebowanie na oleje smarowe dla przemysłu wzrosło o 2,0 % r/r. Trudno jest wskazać obszar odpowiedzialny, ponieważ największy wolumen wzrostu odnotowano w grupie produktów „Inne przemysłowe”. Sprzedaż najważniejszej grupy olejów przemysłowych, czyli olejów hydraulicznych, zmniejszyła się o 0,9% r/r, natomiast wspomnianej wyżej grupy „Inne przemysłowe” wzrosła aż o 16,9% r/r. W znaczących wolumenowo grupach przeważały spadki: oleje przekładniowe (-8,8% r/r), smary plastyczne (-3,2% r/r), oleje do form (-17,6% r/r). Wśród grup, które zwiększyły sprzedaż, można wskazać oleje obróbkowe, gdzie popyt wzrósł o 1,0% r/r, a także oleje białe, które ze wzrostem o 1,6% r/r znacząco wyhamowały swój kilkuletni rajd (14,0% r/r w 2020; 60,1% r/r w 2021 r.; 22,7% r/r w 2022 r.).

RYŚ. 50 POPYT NA OLEJE DLA PRZEMYSŁU W LATACH 2019-2023

Źródło: opracowanie własne POPIHN



Brak danych za rok 2019 oraz 2020 dla grup oleje do pilarek oraz nośniki ciepła – ich wyodrębnienie w monitoringu miało miejsce dopiero w 2021 r.

⁸EUROFER, Economic and steel market outlook 2023-2024

https://www.eurofer.eu/assets/publications/economic-market-outlook/economic-and-steel-market-outlook-2023-2024-third-quarter-2/Eurofer_Quarter_4_2023-2024.pdf [Dostęp 12.03.2024 r.]

INFRASTRUKTURA KRYTYCZNA A NOWA ARCHITEKTURA DOSTAW ROPY NAFTOWEJ I PALIW

Ubiegły rok był ważnym okresem dla działania polskiej infrastruktury krytycznej w obszarze ropy naftowej i paliw. Był też dużym wyzwaniem dla Naftoportu z grupy PERN i bazy paliw w Dębogórze, które zanotowały rekordowe obroty w związku z reorientacją kierunków dostaw ropy naftowej i paliw do Polski.

Naftoport w całym 2023 r. przeładował prawie 37 mln ton ropy naftowej i paliw płynnych. Oznacza to wzrost aż o połowę w stosunku do 2022 r. Natomiast baza paliw PERN w Dębogórze w analogicznym okresie przyjęła 3 mln ton oleju napędowego dostarczonego tankowcami do Portu Gdynia – także o połowę więcej niż w 2022 r. To efekt reorientacji kierunków dostaw surowca i paliw do Polski wywołany toczącą się na Ukrainie wojną i odejściem od rosyjskich węglowodorów, co jest zjawiskiem ogólnoeuropejskim.

W ubiegłym roku w Naftoporcie przyjęto i obsłużono 471 statków, w porównaniu z 363 tankowcami rok wcześniej. Baza w Dębogórze rozładowała z kolei 93 tankowce – o 26 więcej niż w 2022 r.

ROPA I PALIWA Z MORZA

Naftoport funkcjonuje obecnie na pełnych obrotach. Dlatego już teraz prowadzi intensywne prace zmierzające do rozbudowy terminala o kolejne stanowisko do obsługi największych tankowców. Spółka jest





w trakcie prac projektowych inwestycji i pozyskiwania niezbędnych pozwoleń. To ważny kamień milowy na drodze do zwiększenia efektywności operacyjnej i przepustowości Naftoportu, a tym samym wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa.

PERN i Naftoport podpisały także umowę serwisową, w zakresie technicznego utrzymania urządzeń i instalacji. Dzięki temu Naftoport i PERN zwiększą bezpieczeństwo technologiczne kluczowych dla Polski operacji, związanych z przeładunkiem surowca i paliw.

W Dębogórze w 2023 r. oddano do eksploatacji dwa zbiorniki na olej napędowy – po 32 tys. m³ każdy. Jednocześnie PERN planuje wybudować tu jeszcze trzy znacznie większe magazyny – bo o pojemności aż 50 tys. m³ każdy. Dodatkowo realizowana jest rozbudowa nalewni bramowej oraz bocznicy kolejowej co pozwoli znacząco zwiększyć możliwości dystrybucji paliw na transport kolejowy.

NADMORSKIE BAZY SUROWCOWE W CENTRUM UWAGI

Kluczowa infrastruktura PERN na pomorzu to także 2 bazy ropy i rurociąg pomorski. W Bazie Gdańsk i Bazie TNG przyjmowane są poprzez Naftoport z tankowców różne gatunki ropy naftowej z całego świata. Surowiec następnie jest transportowany rurociągami zgodnie z zapotrzebowaniem klientów do polskich rafinerii w Gdańsku i Płocku oraz do rafinerii niemieckich w Schwedt i Leuna.

Potencjał PERN nad morzem to łącznie 31 zbiorników w Bazie Gdańsk i Bazie TNG o łącznej pojemności 1,86 mln m³, co stanowi blisko 50% całej pojemności magazynowej PERN na ropę naftową.

POTENCJAŁ PERN NAD MORZEM TO ŁĄCZNIE 31 ZBIORNIKÓW W BAZIE GDAŃSK I BAZIE TNG O ŁĄCZNEJ POJEMNOŚCI 1,86 MLN M³, CO STANOWI BLISKO 50% CAŁEJ POJEMNOŚCI MAGAZYNOWEJ PERN NA ROPĘ NAFTOWĄ.

W 2023 r. PERN zakupił i zastosował w rurociągu pomorskim w obiektach w Gdańsku, Pelplinie, Łasinie i Rypinie środek DRA (Drag Reduction Additive), który pozwolił zredukować opory tłoczenia ropy i zwiększyć wydajność rurociągu pomorskiego.

INWESTYCJE W DŁUGIM HORYZONCIE

W 2023 r. PERN oddał do dyspozycji klientów ćwierć miliona nowych pojemności magazynowych na paliwo. Firma zakończyła projekt budowy ośmiu nowych zbiorników na olej napędowy zlokalizowanych w czterech kluczowych bazach – Dębogórze, Rejowcu, Nowej Wsi Wielkiej i Boronowie.

W tym samym roku PERN ukończył budowę strategicznej inwestycji, którą jest rurociąg produktowy Boronów-Trzebinia. 97-kilometrowy odcinek prowadzi od Bazy Paliw PERN w Boronowie do Terminala Paliw PKN ORLEN w Trzebinie. Dzięki niemu paliwa docierają szybciej i bezpieczniej do południowej części naszego kraju.



**OBECNIE W SKŁAD KRAJOWEJ INFRA-
STRUKTURY NAFTOWEJ, KTÓRĄ ZAWIADUJE
PERN, WCHODZI DZIŚ 19 BAZ PALIWOWYCH,
KTÓRYCH POJEMNOŚĆ WYNOŚI PONAD
2,65 MLN M³ ORAZ 4 BAZY ROPY NAFTOWEJ
O ŁĄCZNEJ POJEMNOŚCI PONAD 4,1 MLN M³.**

Instytut Polityki Energetycznej im. Ignacego Łukasiewicza w swoim raporcie dotyczącym kierunków rozwoju infrastruktury krytycznej Polski wobec wyzwań dla bezpieczeństwa regionu i transformacji energetycznej zwraca uwagę, że Grupa PERN w latach: 2013-2023 przeprowadziła szereg inwestycji dążąc do wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego Polski, państw regionu Europy Środkowej w obszarze dostaw ropy naftowej i produktów naftowych silnikowych. Przeprowadzonym inwestycjom sprzyjał konsensus polityczny w sprawie konieczności poprawy bezpieczeństwa energetycznego w zakresie niezawodności dostaw ropy i paliw. Istnieje głębokie uzasadnienie dla kontynuowania i wzmocnienia tej strategii bezpieczeństwa ponad podziałami. Powodem jest wzrost zagrożenia w związku z agresją militarną Rosji na Ukrainę¹.

Obecnie w skład krajowej infrastruktury naftowej, którą zawiaduje PERN, wchodzi dziś 19 baz paliwowych, których pojemność wynosi ponad 2,65 mln m³ oraz 4 bazy ropy naftowej o łącznej pojemności ponad 4,1 mln m³.

STAN TECHNICZNY INFRASTRUKTURY

W planach na rok 2024 PERN ma łącznie około 400 nowych zadań z Planu Inwestycyjnego oraz Planu Remontów, w tym kilka kluczowych inwestycji takich jak budowa nowych pojemności zbiornikowych w Bazie Paliw w Dębogórze. Planowane nakłady inwestycyjne PERN na 2024 r. wynoszą prawie 450 mln zł a remonty około 90 mln zł. Kluczową inwestycją realizowaną przez spółkę Naftoport będzie budowa kolejnego stanowiska do przeładunku ropy naftowej.

PERN będzie się koncentrował także na budowie i modernizacji kolejowej infrastruktury załadunkowej w kluczowych obiektach m.in. w bazach paliw w Dębogórze i Nowej Wsi Wielkiej. Rozwój infrastruktury kolejowej stanowi prawie 12% wszystkich wydatków inwestycyjnych przeznaczonych na przyszły rok. Największą pozycją są natomiast inwestycje związane z szerokokorzystnym bezpieczeństwem infrastruktury – około 17%.

¹https://www.institutpe.pl/wp-content/uploads/2023/12/Analiza-IPE-4_2023_www.pdf



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

www.popihn.pl