PARTNER MERYTORYCZNY:
PRICEWATERHOUSECOOPERS

RAPORT
POLSKI RYNEK PALIW 2007
www.e-petrol.pl

e-petrol.pl

NR 1 (2)| ROK 2



POLSKI DETALICZNY RYNEK PALIW

kontekst roku 2007 i szerzej[1]

Konsolidacja, zmiany w prawie, nowe oferowane klientom usługi, nowy charakter prowadzenia działalności – to tylko nieliczne z haseł, charakteryzujących w 2007 r. polski rynek paliw. Był to kolejny ciekawy rok, poniższy tekst ma na celu syntetyczny opis najważniejszych wydarzeń, których byliśmy świadkami lub uczestnikami.

Tekst skupia się głównie na opisie sytuacji w segmencie detalicznym. Kwestiom prawnym poświęcony jest osobny podrozdział, więc zostaną one tutaj ograniczone do niezbędnego minimum.

Ogólna liczba stacji paliw w Polsce na koniec 2007 r. wynosiła 6887[2]. Dla porównania, w czerwcu 2006 r. było to 6861 obiektów, a w 2005 r. – 6729. Ilość stacji w Polsce można więc uznać ogólnie od pewnego czasu za praktycznie stałą. Największym operatorem na rynku wśród sieci detalicznych pozostawał w 2007 r. PKN Orlen, z 1897 stacjami na koniec roku, ponad 200 spośród nich stanowiły stacje taniej marki w ramach Orlenu – sieci „Bliska". Na drugim miejscu był gdański Lotos. Wicelidera goniły i pewnie gonić będą dalej koncerny zagraniczne – tzw. „wielka trójka" BP, Shell, Statoil. Swój stan posiadania na naszym rynku zwiększał też powoli rosyjski Łukoil. Rynek w grudniu 2006 dowiedział się, że Łukoil przejmuje stacje Jet w Polsce, spółka dołączyła do nich też w zeszłym roku obiekty we własnych barwach.

Od kilku lat ważnym uczestnikiem rynku paliw w Polsce są stacje przy hipermarketach. Część kierowców wybiera je, bo oferują z reguły najtańsze paliwo w swojej najbliższej okolicy. Sieć Tesco np. w ramach swojej strategii gwarantuje, że jej stacje będą najtańsze w promieniu 3 km. W sektorze stacji przymarketowych ubiegły rok upływał też pod znakiem rozbudowywania stanu posiadania istniejących graczy oraz konsolidacji – stacje firmy Hypernova, razem ze sklepami tej marki, trafiły do Carrefour'a, a stacje Geant przejął Statoil.

Na rynku paliw cały czas obserwujemy procesy konsolidacyjne. W ostatnich latach z detalicznego rynku polskiego, w rozmaitych okolicznościach, zniknęły np. marki Esso (stacje przejął Lotos), Preem (stacje przeszły pod logo Statoil) czy DEA (trafiły do Shell). Także wśród operatorów prywatnych widać tendencje konsolidacyjne: rozwijają się niektóre prywatne sieci stacji (w 2007 r. przyrost liczby obiektów odnotowała np. sieć WW Energy, która zapowiada, że ma w planach dalszy rozwój) oraz sieci łączące prywatnych operatorów (np. sieć Huzar).

Pewną popularnością cieszą się w Polsce tzw. tanie marki (można wyróżnić ogólnie dwa segmenty stacji, premium i ekonomiczny). Oferują one tańsze paliwa, często rezygnując z proponowania niektórych usług, charakterystycznych dla segmentu premium. Oprócz wspomnianej powyżej sieci Jet/Łukoil, tanią marką jest też Bliska, oraz stacje samoobsługowe, takie jak sieć należąca do fińskiego koncernu Neste czy sieć 1-2-3 Statoila, jak i prywatne stacje bezzałogowe (np. można na takiej prywatnej stacji tankować w Nowym Sączu).

Franchising na rynku paliw

Rozważania wypadałoby zacząć od uściślenia pojęcia, które będzie za chwilę omawiane, gdyż funkcjonuje ono w języku polskim w trzech formach: franchising, franczyza i franszyza. Określenie „franszyza" znaczy „zastrzeżone przez zakład ubezpieczeń ograniczenie sumy odszkodowania ubezpieczeniowego", czyli nie ma związku z rozwojem usług na rynku paliwowym i jego stosowanie w określeniu do sieci stacji jest błędne. Natomiast „sposób współpracy pomiędzy firmami, sprzyjający tworzeniu się sieci" to, wg słownika PWN, *franchising* i tego pojęcia będziemy używać w tej publikacji[2]. Przy franchisingu mamy do czynienia z dwoma stronami: dawcą i biorcą. Dawca pozwala biorcy używać swojego znaku handlowego, za opłatą, umowa dotyczy też pomocy prawnej, korzystania z promocji określonej marki, „know-how" w zakresie działalności operacyjnej, itp.

1. W tekście używane będą następujące określenia typów stacji: sieciowa, koncernowa – stacja działająca pod marką jednego z koncernów, polskich lub międzynarodowych (jako koncern rozumiana jest firma działająca w kilku segmentach rynku naftowo-paliwowego, zarówno w Polsce, jak i za granicą); prywatna, niezależna – stacja lub sieć należąca do właściciela nie związanego z koncernami; przymarketowa – stacja należąca do którejś z sieci hipermarketów i przy takim hipermarkecie zlokalizowana; samoobsługowa, bezzałogowa – stacja, gdzie proces sprzedaży paliw jest zautomatyzowany i nie wymaga stałej obecności personelu.
2. Wg danych POPiHN.
3. Słownik Języka Polskiego, http://sjp.pwn.pl



RYNEK PALIW PŁYNNYCH
– PUNKT ZWROTNY

Rynek paliw dziś
Konsumpcja paliw

Pojęcie „dieselizacji gospodarki" na stałe zagościło w nomenklaturze gospodarek europejskich i nikogo już nie dziwi wzrastająca konsumpcja oleju napędowego na Starym Kontynencie. Podobnie jak w krajach Europy Zachodniej, w Polsce olej napędowy cieszy się coraz większym powodzeniem. Rok 2007 był kolejnym o rekordowej konsumpcji tego paliwa w naszym kraju, a dynamika konsumpcji diesla w Polsce w istotny sposób przekroczyła nawet najbardziej odważne prognozy analityków rynkowych. W 2007 roku szacunkowa wielkość konsumpcji oleju napędowego w Polsce wyniosła blisko 10,5 mln ton, co w porównaniu do roku poprzedzającego oznacza blisko 22% wzrost. Tak znaczny wzrost konsumpcji oleju napędowego wynika ze wzrostu gospodarczego, jak również ze zwiększonego zainteresowania klientów samochodami napędzanymi silnikami diesla, które pod względem dynamiki jazdy nie odbiegają już od tych napędzanych silnikami benzynowymi, przy równoczesnej niższej konsumpcji paliw. Mając powyższe na uwadze również w 2008 roku nie należy spodziewać się odejścia od trendu wzrostowego konsumpcji diesla, jednakże dynamika wzrostu nie będzie najprawdopodobniej tak spektakularna, jak w latach 2006-2007 i nie będzie już miała wartości dwucyfrowej.

Analizując rynek paliw w Polsce należy zwrócić uwagę na pełne wykorzystanie zdolności produkcyjnych polskich rafinerii.

Podaż paliw

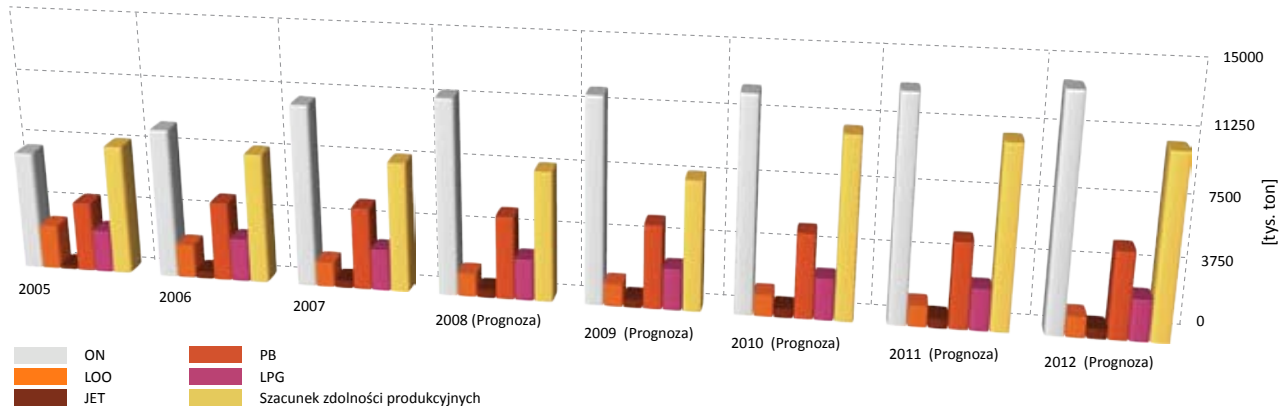
W 2007 roku przy pełnym wykorzystaniu mocy przerobowych, rafinerie wytworzyły nieco ponad 7,4 mln ton oleju napędowego, co naświetla skalę nadwyżki popytu na ten rodzaj paliwa w stosunku do posiadanych przez polskie rafinerie zdolności produkcyjnych. W długim okresie czasu występowanie istotnej luki podażowej może skutkować rozbudową mocy produkcyjnych z nastawieniem na maksymalny uzysk średnich destylatów. Jako przykład tego typu przedsięwzięć inwestycyjnych wskazać należy program 10+ realizowany przez Grupę LOTOS, który wpłynie na wzrost zdolności produkcyjnych Rafinerii w Gdańsku z obecnych 6,0 mln ton ropy do 10,5 mln ton, przy zwiększeniu uzysku średnich destylatów. Realizacja programu zapewni dodatkową podaż średnich destylatów na poziomie około 3 mln ton w 2010 roku.

W krótkim okresie, tj. do czasu zrealizowania inwestycji rozwojowych przez PKN ORLEN i Grupę LOTOS, popyt na olej napędowy będzie musiał zostać zabezpieczony zwiększonym importem paliw płynnych.

Bilansowanie rynku – import paliw

W 2007 roku import (z uwzględnieniem dostaw wewnątrzwpólnotowych) benzyn silnikowych oraz średnich destylatów zabezpieczał blisko 29% krajowej konsumpcji tych paliw, na który w przeszło 75% składał się import oleju napędowego. W rezultacie przeszło 36% diesela zużytego w Polsce w 2007 roku pochodziło

WYKRES 3: **KONSUMPCJA PALIW PŁYNNYCH W POLSCE**



ŹRÓDŁO: WYKONANIE POPIHN, SZACUNEK PWC



ANALIZA CEN NA RYNKU DETALICZNYM

Średnie detaliczne ceny paliw w Polsce zmieniały się, podążając za trendami wahań na rynku hurtowym. Po uśrednieniu danych z dwunastu miesięcy za litr benzyny bezołowiowej 95 płacono w 2007 roku 4,20 zł, olej napędowy kosztował 3,74 zł, a autogaz 2,04 zł. Najtaniej można było tankować na początku roku, w pierwszym kwartale, kiedy benzyna kosztowała 3,80 zł, a diesel 3,55 zł/l. Ceny paliw nie kształtowały się identycznie we wszystkich regionach Polski. O 5-15 gr mniej za paliwa wydawali mieszkańcy Katowic, Bydgoszczy czy Zielonej Góry, cenę o ok. 5-10 gr wyższą płacili tankujący w Olsztynie, Warszawie czy Białymstoku.

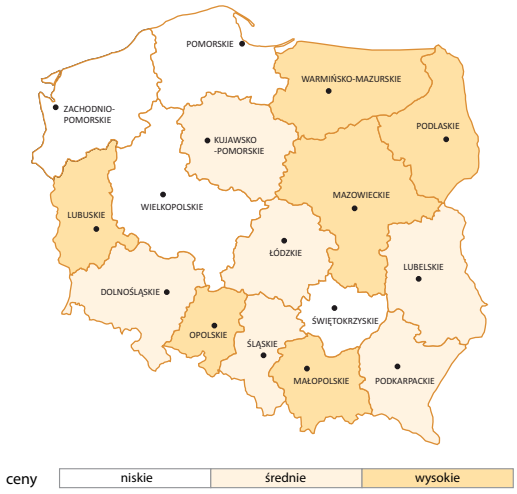
Wiosna 2007 roku przynosiła gorsze informacje dla kierowców – z tygodnia na tydzień, rachunki za paliwo były coraz wyższe. W porównaniu z początkiem roku litr benzyny podrożał o ponad 50 gr – kosztował 4,31 zł, a oleju napędowego o 9 gr (3,64 zł/l). Powody do zadowolenia mieli natomiast tankujący autogaz, paliwo to w II kwartale nieznacznie potaniało – za litr płacono 1,89 zł. Wiosenna drożyzna była najsłabiej odczuwalna w województwie śląskim i kujawsko-pomorskim, gdzie benzyna 95 kosztowała 4,23 zł, a diesel 3,54 zł. Do dużo wyższych cen musieli się przyzwyczaić, oprócz mieszkańców stolicy, także mieszkańcy Podlasia oraz województwa świętokrzyskiego, gdzie olej napędowy kosztował nawet 3,77 zł, a benzyna powyżej 4,40 zł/l.

Początek wakacji po raz kolejny przyniósł falę spekulacji, że będziemy płacić 5 zł za litr popularnej benzyny – na szczęście obawy te nie sprawdziły się. Tempo podwyżek zdecydowanie wyhamowało – średnia cena benzyny w okresie od lipca do września wynosiła w omawianym okresie 4,35 zł. Olej napędowy kosztował 3,73 zł/l. Zdecydowanie natomiast podrożał autogaz – za litr LPG kierowcy płacili średnio 2,11 zł. Podczas wakacji tanio można było zatankować paliwa w województwach kujawsko-pomorskim, wielkopolskim czy łódzkim, w których benzyna kosztowała 4,20 zł. Tankujący olej napędowy mogli zaoszczędzić kupując diesel w okolicach Bydgoszczy (3,57 zł/l). Ok. 15 gr powyżej wakacyjnej średniej kosztowały paliwa w Warszawie i Białymstoku.

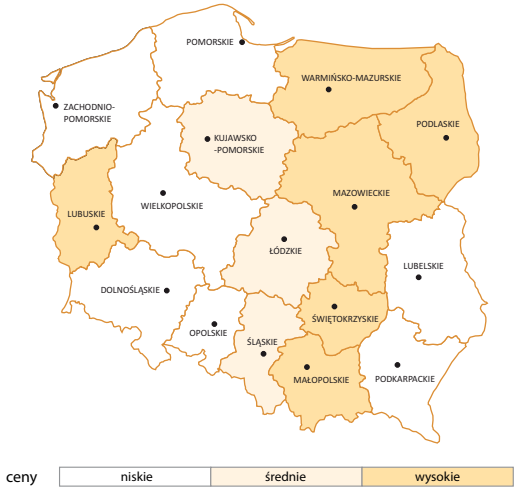
Ostatnie miesiące 2007 roku przyniosły wyhamowanie wzrostów cen benzyn i skokową podwyżkę ceny oleju napędowego, którego średnia cena trwale przekroczyła 4 zł za litr. Z analizy cen w IV kwartale wynika, że tanio oferowano paliwa w okolicach Łodzi, Poznania czy Bydgoszczy, podczas gdy najdroższymi regionami były już tradycyjnie województwa: mazowieckie, warmińsko-mazurskie czy podlaskie, gdzie kierowcy za litr oleju napędowego płacili 4,11-4,17 zł.

(GKO)

RYSUNEK 2: **KSZTAŁTOWANIE SIĘ DETALICZNYCH CEN PALIW W 1 KWARTALE 2007.**



RYSUNEK 3: **KSZTAŁTOWANIE SIĘ DETALICZNYCH CEN PALIW W 2 KWARTALE 2007.**





PROGNOZA CEN PALIW SILNIKOWYCH NA ROK 2008

Zanim zajmiemy się przygotowaniem prognozy cen benzyn i oleju napędowego, warto przyjrzeć się prognozom cen paliw przygotowywanych przez e-petrol.pl do ubiegłorocznego raportu wydanego w 2007 r. Pozwoli nam to z jednej strony określić na ile prognozy okazały się trafne, z drugiej strony da nam to możliwość zweryfikowania przejętych uprzednio założeń i wprowadzenie niezbędnych korekt, tak, aby uzyskać lepszą aproksymację prognoz na rok 2008.

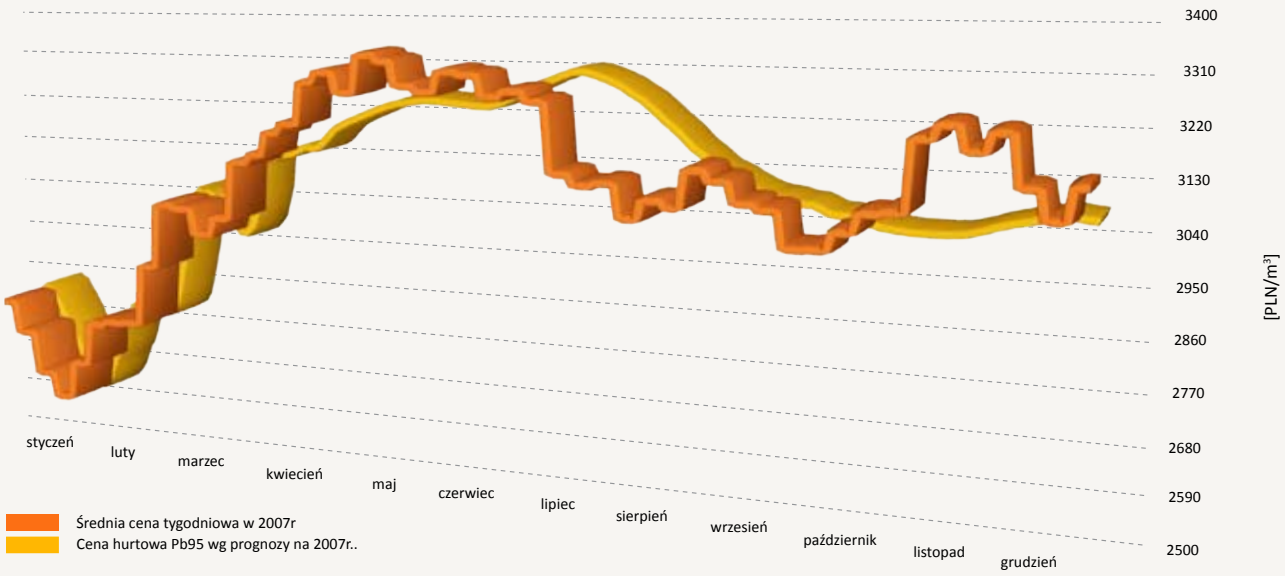
W pierwszych trzech kwartałach 2007 r. rzeczywiste hurtowe ceny benzyn nie odbiegały od wartości prognozowanych, co pozwala nam sądzić, iż przyjęte do prognoz założenia były słuszne.

Czwarty kwartał 2007 r. okazał się wyłamać z założenia dotyczącego sezonowości cen, wynikającej z rocznych zmian popytu na paliwa płynne. O ile wczesną jesienią nie odnotowano zwiększonej dynamiki wzrostu cen, która pojawia się w okresie huraganów nękających platformy wydobywcze zlokalizowane u wybrzeży Stanów Zjednoczonych, o tyle nikt nie spodziewał się, że koniec roku przyniesie nam sytuację, w której brokerzy będą musieli zmierzyć się z rekordowymi cenami ropy na poziomie 100 USD/bbl. W efekcie ceny produktów gotowych, idąc za zmianami cen ropy w ostatnim kwartale 2007, praktycznie tylko rosły, zamiast stabilizować się na poziomie nieco niższym od maksymalnych wartości występujących zwykle pod koniec wakacji. W tym zakresie rok 2007 był pierwszym od kilku lat, kiedy to najwyższe ceny produktów odnotowane były z końcem roku.

Dla prognoz cen paliw opracowywanych na rok 2008 oznacza to konieczność zweryfikowania metodologii wyznaczania wartości dla cen produktów gotowych na rynku ARA i wprowadzenie modyfikacji polegającej na przyjęciu dwóch niezależnych scenariuszy: optymistycznego, który podąża za sezonowością zmian, na którą nałożono dynamikę wzrostu wyliczaną rok do roku oraz pesymistycznego, który uwzględnia anomalie cenowe, jakie wystąpiły z końcem roku 2007.

Ze względu na różne prawdopodobieństwo powyższych scenariuszy należy również oszacować dla nich odpowiednie współczynniki, które w efekcie pozwolą nam wyliczyć wartości prognozowane, jako średnią ważoną wynikającą z dwóch możliwych scenariuszy.

WYKRES 11: **ZESTAWIENIE ŚREDNIEJ HURTOWEJ CENY TYGODNIOWEJ WRAZ Z WARTOŚCIĄ PROGNOZOWANĄ BENZYNY BEZOŁOWIOWEJ PB95 NA ROK 2007**



Spis rysunków

Rysunek 1: Infrastruktura paliwowa w Polsce. 19
Rysunek 2: Kształtowanie się detalicznych cen paliw w 1 kwartale 2007. 25
Rysunek 3: Kształtowanie się detalicznych cen paliw w 2 kwartale 2007. 25
Rysunek 4: Kształtowanie się detalicznych cen paliw w 3 kwartale 2007. 26
Rysunek 5: Kształtowanie się detalicznych cen paliw w 4 kwartale 2007. 26
Rysunek 6: Średnie ceny paliw w wybranych państwach UE. 29

Spis wykresów

Wykres 1: Wskaźniki nieprawidłowości w poszczególnych okresach kontroli 15
Wykres 2: Porównanie miesięcznych zmian cen ropy Brent dated w latach 2006-2007 17
Wykres 3: Konsumpcja paliw płynnych w Polsce 20
Wykres 4: Deficyt pojemności magazynowych na zapasy interwencyjne (szacunek) 22
Wykres 5: NCW (wg wartości opałowych) 23
Wykres 6: Średnie detaliczne ceny paliw w Polsce w 2007 r. 27
Wykres 7: Kurs dolara w 2007 r. 30
Wykres 8: Cena baryłki ropy Brent w 2007 r. 31
Wykres 9: Wpływy do budżetu państwa z tytułu akcyzy od paliw. 32
Wykres 10: Wysokość stawek akcyzy od paliw w latach 2004-2008. 33
Wykres 11: Zestawienie średniej hurtowej ceny tygodniowej z wartością prognozowaną benzyny bezołowiowej Pb95 na 2007 r. 36
Wykres 12: Zestawienie średniej hurtowej ceny tygodniowej z wartością prognozowaną oleju napędowego eko na 2007 r. 38
Wykres 13: Cena benzyny bezołowiowej Premium NWE ARA w 2007 r. wraz z prognozą na rok 2008 38
Wykres 14: Prognoza ceny benzyny bezołowiowej Premium NWE ARA na 2008 r. 39
Wykres 15: Cena oleju napędowego NWE ARA w 2007 r. wraz z prognozą na rok 2008. 39
Wykres 16: Prognoza ceny oleju napędowego 10ppm NWE ARA na rok 2008 40
Wykres 17: Prognoza hurtowej ceny benzyny bezołowiowej Pb95 na rok 2008. 40
Wykres 18: Prognoza hurtowej ceny oleju napędowego na rok 2008. 41

Spis tabel

Tabela 1: Ilość stacji koncernowych i przymarketowych w latach 2006-2007. 12
Tabela 2: Stacje franchisingowe w poszczególnych sieciach na koniec 2007 r. 12
Tabela 3: Użytkownicy programów lojalnościowych. 12
Tabela 4: Zestawienie średnich miesięcznych cen ropy Brent dated w latach 2006-2007. 17
Tabela 5: Zestawienie średnich miesięcznych cen paliw gotowych na rynku ARA w roku 2007 19
Tabela 6: Średnie tygodniowe ceny detaliczne paliw w 2007 r. 26
Tabela 7: Ceny paliw w wybranych państwach UE. 28
Tabela 8: Obciążenia podatkowe paliw w Europie. 29
Tabela 9: Wpływy do budżetu państwa z tytułu akcyzy paliw silnikowych, gazu LPG i oleju opałowego. 32
Tabela 10: Stawki akcyzy od paliw obowiązujące w latach 2004-2007 33
Tabela 11: Średnie tygodniowe ceny produktów gotowych na rynku ARA w 2007 r. 37