

Cena nie gra roli, czyli rok 2010 na polskim rynku paliw

Taki wniosek można wysnuć, analizując wyniki badań MOTO SCAN firmy Qualifact, która od kilku lat bada preferencje użytkowników samochodów na polskich drogach. Wyniki badań są jednoznaczne, z roku na roku obserwujemy spadek znaczenia ceny paliwa oferowanego na danej stacji – w 2008 roku 17 proc. respondentów wskazywało niską cenę, jako główny czynnik wyboru danej stacji, w 2009 – 13 proc., a w 2010 roku już tylko 11 proc. badanych.

MACIEJ JURKOWSKI

Czynnikiem decydującym o wyborze stacji niezmiennie od lat jest jej lokalizacja, aż 50 proc. respondentów wskazało bliskość stacji od miejsca zamieszkania, jako najważniejsze. Co prawda w stosunku do lat ubiegłych czynnik ten traci na znaczeniu (w 2008 – 53 proc., w 2009 – 59 proc.) ale różnica ta została zapewne „skonsumowana" przez badanych (7 proc. respondentów), którzy na pierwszym miejscu, jako czynnik decydujący podali bliskość stacji od miejsca pracy.
W świetle znaczących podwyżek cen paliw, z którymi mamy do czynienia od połowy 2010 roku ciekawe mogą być wyniki badań MOTO SCAN z wiosny 2011.

Rynek koncernów w stabilizacji

Stabilizacja, optymalizacja sieci i powolny rozwój (z jednym wyjątkiem, ale o tym w następnym podrozdziale) to są adekwatne określenia dla opisania aktualnej sytuacji na rynku stacji paliw w Polsce. Lider naszego zestawienia, PKN Orlen stale zmniejsza liczbę obiektów, komentując spadek liczby posiadania, jako wypadkową procesu optymalizacji sieci. Analizując listę obiektów, z których płocki koncern rezygnuje, trudno nie zgodzić się z tym twierdzeniem. Na liście tej najczęściej znajdują się obiekty, które ze względu na wysoki koszt niezbędnej modernizacji uznane zostały za niepożądane. Wpływ na spadającą liczbę stacji ma również fakt, że z wieloma stacjami w niebieskich barwach Petrochemii Płock nie przedłużono wygasających umów patronackich (z tym zjawiskiem możemy mieć do czynienia do 2015 roku).

W końcu 2010 roku nasiliły się komunikaty dotyczące ujednolicenia brandów stacyjnych należących do PKN Orlen. Marka stacji Bliska miałaby zostać zastąpiona sprawdzonym na rynku niemieckim logo STAR. Docelowo na wszystkich rynkach detalicznych, na których obecna jest firma płocka, miałyby funkcjonować dwie marki: Orlen oraz STAR (w segmencie ekonomicznym). Ciekawe może być zestawienie spodziewanych zysków oraz kosztów tej operacji.
Numerem dwa na naszej liście jest sieć stacji BP, (chociaż sama firma lubi przedstawiać się, jako „Lider wśród zagranicznych koncernów paliwowych w Polsce").
Liczba stacji pod brandem BP stale rośnie i należy spodziewać się tego również w 2011 roku zgodnie z przyjętą i realizowaną strategią. Za zwiększanie stanu posiadania w przypadku brytyjskiego koncernu w niemalże połowie (na koniec grudnia 2010 roku sieć stacji partnerskich BP liczyła 195 obiektów) odpowiadają prywatni przedsiębiorcy, którzy chętnie korzystają z możliwości zostania Partnerem BP (w ramach programu franczyzowego).
Ostatnie miejsce na podium zajmuje, podobnie jak w roku ubiegłym, sieć stacji paliw firmy Shell. W przypadku tej firmy rok 2010 w porównaniu do lat ubiegłych, gdy uruchamiano średni około 30 – 40 nowych obiektów, był rokiem wyhamowania.
Tuż poza podium znalazła się sieć stacji Grupy Lotos, która podobnie jak PKN Orlen redukuje już kolejny rok liczbę posiadanych lokalizacji (wygasające umowy Rafinerii Gdańskiej, rezygnacja z mniej atrakcyjnych lokalizacji). Nadchodzący rok ma być jednak dla sieci detalicznej Lotosu przełomowy – zarządzający spółką z Gdańska zapowiadają uruchomienie pierwszych stacji w brandzie ekonomicznym i to od razu większej ilości. Dodatkowo wzrost liczby obiektów ma być generowany przez rozbudowę sieci stacji budowanych przy autostradach – wysoki koszt takiej inwestycji nie jest przeszkodą dla gdańskiego koncernu.

Gdyby nie komunikat z połowy grudnia 2010 roku trudno byłoby napisać nawet krótki komentarz odnośnie sieci stacji paliw firmy Statoil Poland.



Kształt i możliwości rozwoju logistyki paliwowej w Polsce

System obrotu paliwami płynnymi, jaki funkcjonuje na polskim rynku, wymusił stworzenie rozwiązań logistycznych, gwarantujących ciągłość dostaw i należyte zabezpieczenie rezerw zgodnie z przepisami o zapasach obowiązkowych czy Narodowym Celu Wskaźnikowym.

JAKUB BOGUCKI

Jakkolwiek oceny sprawności i spójności systemu logistyki paliwowej w Polsce są rozbieżne, to jednak w roku 2010 (poza transportem autogazu) nie dały się we znaki polskim uczestnikom rynku żadne większe trudności natury logistycznej.

Logistyka paliw tradycyjnych

Wśród zagadnień istotnych dla logistyki paliw tradycyjnych w Polsce należy wymienić:

- funkcjonowanie i plany rozwoju rurociągów produktowych w Polsce, zwłaszcza tych sprowadzających paliwo zza granicy – w kontekście bezpieczeństwa energetycznego kraju i możliwości działania rodzimych przetwórców ropy,
- liczebność i dostępność sieci baz paliwowych rozmaitych operatorów.

Wśród planów wzbogacenia sieci rurociągowej w Polsce pojawiają się już od kilku lat deklaracje dotyczące budowy połączenia Boronów – Trzebinia, a także analizy projektu rurociągu importowego z kierunku wschodniego. Pierwszy ze wspomnianych doczekał się studium wykonalności – jest to efekt porozumienia PERN Przyjaźń i PKN Orlen, które ma doprowadzić do współpracy w zakresie transportu i przesyłu ropy i paliw. Prace związane z linią Odessa – Brody nie zostały w minionym roku w widoczny sposób posunięte naprzód, a zdaniem wielu specjalistów decyzje podjęte w 2011 roku mogą mieć znaczenie dla kontynuowania lub zaprzestania przygotowań do budowy.

Rok 2010 był także ważny dla morskiego transportu paliw w Polsce. Naftoport gdański poważnie wzmógł obroty z uwagi na spór ukraińsko-kazachski i możliwość wysyłki ropy do Europy Zachodniej. Dla transportu tą drogą ma niewątpliwie znaczenie powstający rurociąg BTS-1, który mógłby spowodować zmniejszenie dostaw dotychczasową drogą (jego twórcom chodzi bowiem o ograniczenie liczby krajów tranzytowych), lecz może też przyczynić się do wzrostu znaczenia polskiej infrastruktury portowej.

Drugie zagadnienie dotyczące magazynowania paliw jest tematem budzącym od paru lat niesłabnące emocje. Ustalenie liczby baz magazynowych w Polsce, tudzież pełnej listy firm zajmujących się ich prowadzeniem jest zadaniem trudnym. Wynika to bowiem z dużej zmienności struktur własnościowych oraz trudności konkurowania z potentatami tego sektora, z powodu której nie można równorzędnie traktować wszystkich baz w kraju. Nie brak w Polsce firm używających określenia „baza paliw" dla swojej działalności magazynowej, jednakże niespełniających szeregu kryteriów oczekiwanych od tego rodzaju działalności. W raporcie za rok 2009 firma e-petrol.pl przygotowała orientacyjne zestawienie większych obiektów magazynowych. W niniejszej publikacji naszym zamiarem jest wskazanie na mapie obiektów należących do Operatora Logistycznego Paliw Płynnych (OLPP) wraz z szacunkowym zobrazowaniem ich znaczenia i pojemności magazynowych. Zamieszczona w niniejszym rozdziale mapa wskazuje na brak równomiernego zlokalizowania baz na terenie Polski oraz istnienie obszarów niskiego i bardzo wysokiego zagęszczenia baz OLPP.

Zagadnieniem, które w roku 2010 było często przedmiotem dyskusji specjalistów rynkowych jest optymalizacja logistyki paliwowej, zwłaszcza realizowanej przez OLPP. Nie brakowało zatem w roku 2010 doniesień dotyczących możliwych zmian w tym zakresie (chociażby dotyczących współpracy z firmą TanQuid w tworzeniu nowych lokalizacji czy innego rodzaju inwestycji mogących zwiększyć potencjał magazynowy).

Od pewnego czasu mówi się także o wykorzystaniu do magazynowania kawern, czyli naturalnych jam solnych,



Prognozy cen ropy na świecie i paliw w Polsce na rok 2011

W piątej edycji „Raportu – Polski Rynek Paliw 2010", przygotowywanej przez e-petrol.pl nie mogło zabraknąć prognozy cen paliw na świecie i w Polsce w roku 2011. Biorąc pod uwagę tendencje na rynkach światowych hurtowe ceny benzyny bezołowiowej 95, jak i oleju napędowego czeka nas okres systematycznych podwyżek.

ARKADIUSZ GODLEWSKI

W kolejnych wydaniach raportu metodologia przeprowadzenia prognozy stale była ulepszana, dzięki czemu możliwe było uzyskanie coraz lepszej dokładności wyników. Należy jednak pamiętać, że uzyskanie w wyniku analizy wartości prognozowane cen hurtowych na świecie i na polskim rynku opierają się określonym modelu, przyjętych założeniach i wrażliwych na zmiany wskaźnikach, zatem oddają rzeczywiste zmiany cen tylko z pewnym prawdopodobieństwem. Dodatkowo, jak wynika z analizy skuteczności prognoz przygotowanych w poprzednich latach, okazuje się, że długość okresu przyjętego dla prognozy długoterminowej ma istotny wpływ na różnicę pomiędzy wartościami prognozowanymi a cenami rzeczywistymi.

W latach 2007 – 2009 ostatni kwartał roku zaskakiwał rozbieżnościami wynikającymi przede wszystkim z gwałtownych zmian powodowanych przez czynniki makroekonomiczne, odzwierciedlające kondycję globalnej gospodarki. Rok 2010 również nie okazał się być modelowy. Dynamika zmian okazała się nieco mniejsza od zakładanej, jednocześnie po raz pierwszy w historii notowań, obejmującej ostatnie 6 lat, okres najwyższych cen produktów gotowych na światowym i krajowym rynku nie przypadł na sezon wakacyjny.

Przyjrzyjmy się celności rocznej prognozy cen hurtowych przygotowanej na początku 2010 roku. Pozwoli nam to zweryfikować przejęte do wyliczeń założenia i wprowadzić odpowiednie korekty do modelu obliczeniowego i wyznaczenia wartości prognozowanych na rok 2011.

Aby zweryfikować trafność założeń przyjętych do modelu prognozy cen hurtowych na rok 2010 i wprowadzić niezbędne korekty, przyjrzyjmy się im najbardziej wrażliwym parametrom:

1. Przyjęto, że ceny paliw na krajowym rynku odzwierciedlają zmiany cen na rynku światowym oraz roczną dynamikę wzrostu cen produktów gotowych na rynku międzynarodowym na poziomie 12 proc. dla benzyny i 10 proc. dla diesla.

2. Wartości prognozowane określono jako średnią ważoną wyników uzyskanych dla dwóch różnych scenariuszy: optymistycznego (waga 0,8) i pesymistycznego (waga 0,2). Wartości współczynników wagi scenariusza oszacowano na podstawie wcześniej przyjętej analizy jakościowej.

3. Dla wartości prognozowanych, obliczono σ – odchylenie standardowe i na tej podstawie wyznaczono przedziały ufności o szerokości +1×σ w górę i -1×σ w dół od wartości średniej kroczącej za 20 dni.

4. Do analizy krajowego rynku paliw przyjęto stałe wartości: dolara amerykańskiego (3,00 zł/dol.), wysokości podatku akcyzowego dla poszczególnych rodzajów paliw, opłaty paliwowej oraz marży rafineryjnej.

5. Średnia cena hurtowa benzyny oferowanej na rynku ARA w 2010 r. wyniosła 743 dol./t i wzrosła o 26 proc. w stosunku do roku poprzedniego. Dla oleju napędowego roczna średnia cena hurtowa wzrosła o 28 proc. do poziomu 697 dol./t. W ciągu całego roku nie zaobserwowano sytuacji, w której cena oleju napędowego byłaby wyższa niż cena benzyny. Różnica średnich miesięcznych cen najpopularniejszych produktów petrochemicznych wyniosła w całym roku ok. 46 dol./t.

W odniesieniu do analizy jakościowej, która była podstawą do scenariusza optymistycznego prognozy na 2010 r., rzeczywiste zmiany cen były wyższe od wartości przyjętych w prognozie o 40 dol./t dla benzyny (6 proc. w skali całego roku od prognozy) i o 73 dol./t (12 proc. w skali całego roku 2010) dla oleju napędowego. Warto również



Analiza cen detalicznych LPG

Gaz coraz droższy, lecz nadal konkurencyjny. Rok 2010 stał pod znakiem ciągłych, choć rozłożonych w czasie podwyżek cen wszystkich paliw. Cenowe rekordy pojawiły się także w sprzedaży detalicznej gazu już późną jesienią

JAKUB BOGUCKI

Roczna średnia cena autogazu w sprzedaży detalicznej wyniosła w 2010 r. 2,23 zł/l. Dla najpopularniejszej benzyny – 95, która stanowi najczęstszy punkt odniesienia dla konkurencyjności autogazu, cena ta wyniosła 4,56 zł/l. Różnica na przestrzeni całego roku nadal była dosyć wyraźna, choć nadal korzyści cenowe z LPG nie mogły zostać przyćmione (por. wykres i tabela 21.).

W roku 2009 najwyższa różnica między tradycyjną benzyną bezołowiową 95 a LPG wyniosła 2,74 zł. Ten wynik w roku 2010 nie został pobity – przypadająca na końcówkę maja najwyższa różnica między paliwami wyniosła 2,59 zł. Trend „zbliżania się" cen był widoczny szczególnie na początku i na końcu roku. Ostatnie tygodnie 2010 r. były czasem szczególnie wysokich cen paliw, a w przypadku LPG padły historyczne rekordy.

Autogaz w 2010 roku odnotował dwukrotnie zasadniczą podwyżkę cen średnich. Pierwszy trend zwyżkowy dotknął kieszeni polskich kierowców w okresie od stycznia do marca, kiedy za gaz płacić musieli 2,22 zł/l. Relacja z paliwem tradycyjnym w tym okresie była dosyć zbieżna – nie przekraczała 2,20 zł. Od marca rozpoczął się natomiast coraz wyraźniejszy rozziew między benzyną i autogazem. Wynikało to ze znacznie szybszego wzrostu cen benzyny i ich większej zmienności.

W okresie wakacyjnym ceny autogazu wykazywały mniejszą wrażliwość na sytuację rynkową i na stacjach nie zmieniały się – nawet pomimo istotnej płynności w hurcie – tak istotnie, jak np. benzyna 95. Szczególnym okresem, który zapewne zostanie na długo zapamiętany przez kierowców tankujących LPG była końcówka roku. Ostatni tydzień listopada na stacjach paliw w notowaniach firmy doradczej e-petrol.pl cechowały średnie ceny bliskie 2,30 zł/l. W przeciągu czterech tygodni cena autogazu sięgnęła 2,62 zł/l, a kilkunastoprocentowy wzrost oznaczał historyczne rekordy cen tego paliwa. Wiązało się to z trudnościami sprowadzania na polski rynek wystarczających ilości gazu i bardziej zdecydowanego niż w poprzednich miesiącach kalkulowania opłacalności przez sprzedawców detalicznych. Utrzymywanie wysokich cen trwało w szczycie wyjazdów świątecznych, a przeciągnęło się nawet na ostatnie dni roku, kiedy spodziewane były już obniżki. Oczekiwana nadpodaż, wynikająca z napływu gazu zablokowanego na wschodniej granicy Polski, a także m.in. z opanowania trudności, jakie przynosił elektroniczny system przemieszczania wyrobów akcyzowych zaczęła się realizować już po 1 stycznia 2011 r.

Tabela 21: Średnie ceny benzyny i autogazu w roku 2010

kwartał	Pb 95	LPG
I kwartał 2010	4,37	2,19
II kwartał 2010	4,65	2,16
III kwartał 2010	4,59	2,18
IV kwartał 2010	4,63	2,38

Ceny brutto w [zł/l]

Źródło: e-petrol.pl

8 września 2010 r. Warszawa, „Rzeczpospolita" przeprowadziła szkolenie z zakresu prawa i podatków pt. „Najnowsze zmiany w podatku akcyzowym dla branży paliwowo-energetycznej". Patronem medialnym tego wydarzenia była firma e-petrol.pl.

27 września 2010 r. Warszawa, e-petrol.pl objął patronatem medialnym konferencję poświęconą rynkowi biopaliw w unijnym pakiecie dotyczącym energii i klimatu, organizowaną przez dziennik „Rzeczpospolita".

3 listopada 2010 r. w Warszawie odbył się Kongres pt. „Strategie Polskich Koncernów w najbliższych latach na tle rynku europejskiego" organizowany przez Europejskie Centrum Biznesu. Wydarzenie to odbyło się pod patronatem medialnym m.in. firmy e-petrol.pl.

Rok 2010 – firma e-petrol.pl wsparła medialnie Ogólnopolski Program na rzecz Zrównoważonego Rozwoju Społeczności Lokalnych „Gaspol kibicuje klimatowi", w ramach którego zorganizowane zostały m.in. „Warsztaty Dobrego Klimatu", konkurs na „Gminę Przyszłości", jak również ranking „Dobrych Praktyk" gmin na rzecz poprawy klimatu.