POLSKI RYNEK PALIW
RAPORT 2013 2014



INFORMATION MARKET
WYDAWCA

Sygnity
PARTNER RAPORTU

coface FOR SAFER TRADE
PARTNER RANKINGU

RANKING FIRM PALIWOWYCH

Wychodzimy na prostą – czy polski rynek paliw sprostał wyzwaniom?

TOP 5 rozwiązań dla branży paliwowej

Rok na rynku paliw – analizy, szanse i prognozy

Biopaliwa - realizacja zasad zrównoważonego rozwoju w Polsce

Park motoryzacyjny a krajowy rynek LPG

Raport

Polski Rynek Paliw

W Raporcie

4 Od Redakcji
5 Kalendarium
14 Ranking firm paliwowych
22 Akcenty 2013
24 **Paliwa Płynne**
65 TOP 5
76 **Biopaliwa**
94 **LPG**
119 e-petrol.pl

RAPORT - POLSKI RYNEK PALIW nr 1 (7)/Rok 7
ISSN 1898-4479
Nakład 4.000
WYDAWCA
Information Market S.A.
ul. Legnicka 46a/10, 53-674 Wrocław
tel. +48 71 787 69 70
fax +48 71 787 69 96
e-mail: biuro@e-petrol.pl, www.e-petrol.pl
www.informationmarket.pl
NIP: 897-16-58-284
REGON: 932650021
KRS: 0000394474

REDAKCJA
Information Market S.A.
ul. Legnicka 46a/10, 53-674 Wrocław
tel. +48 71 787 69 70
fax +48 71 787 69 96
e-mail: redakcja@e-petrol.pl
SKŁAD REDAKCJI
Gabriela Kozan - redaktor naczelna
dr Szymon Araszkiewicz
dr Jakub Bogucki
Arkadiusz Godlewski
Grzegorz Maziak

WSPÓŁPRACA REDAKCYJNA
Maksymilian Biernacki
Michał Cierpiałowski
Beata Pustuła
LAYOUT, SKŁAD DTP
CSK Studio, www.cskstudio.pl

OD REDAKCJI

GABRIELA KOZAN
REDAKTOR WYDANIA

Rok 2013 wiele firm z polskiej branży paliw będzie mogło zaliczyć do udanych, inni natomiast zapamiętają ten rok jako czas pożegnania z biznesem. Z końcem roku bowiem przestały obowiązywać przepisy modernizacyjne, co dla wielu stacji benzynowych na mapie Polski oznaczało zamknięcie. Rok przyniósł też niezbyt optymistyczne informacje na temat zużycia paliw. Rynek paliw płynnych w Polsce w roku 2013 zmniejszył się o kolejne 4 proc. przede wszystkim za sprawą spadku zużycia oleju napędowego, co jest wyraźnym dowodem pogorszenia koniunktury na całym rynku paliw lub – co równie prawdopodobne – głównie wciąż silnej działalności szarej strefy, która wg niektórych szacunków sięga nawet 10 proc. dostaw na ten rynek. Skuteczna walka z tym problemem w branży paliwowej wymaga uszczelnienia systemu, dlatego ważnym krokiem w walce z firmami, nielegalnie handlującymi paliwami w 2013 roku podjęło Ministerstwo Gospodarki, wprowadzając przepisy o solidarnej odpowiedzialności za zobowiązania z tytułu VAT. To jednak czy nowe przepisy rozwiążą problem szarej strefy w branży paliwowej będzie można ocenić za kilka lub kilkanaście miesięcy. Co prawda szara strefa i jej działalność w na rynku paliw w sposób bezpośredni nie przekłada się na ceny paliw, ale jej skutkiem są niskie marże przedsiębiorców działających w branży. Wspominając kwestię cen paliw, to kierowcy rok 2013 mogą zapamiętać jako czas, kiedy udało się uniknąć rekordów cenowych - koszty tankowania na stacjach benzynowych w drugiej połowie roku systematycznie malały, kierując się ku granicy 5 zł za litr popularnej benzyny bezołowiowej 95. Trzeba też pamiętać, że rok 2013 był już szóstym, kiedy na szeroką skalę funkcjonował w Polsce handel biopaliwami, ale rynek ten ze względu na legislacyjny marazm, brak szerokiej promocji tych paliw wśród kierowców i stabilizację biznesową wciąż nie może poważnie zaistnieć. Takie zestawienie czynników sprawiło, że zainteresowanie klientów tankowaniem paliw pochodzenia roślinnego, można by na razie – optymistycznie - nazwać umiarkowanym. W sektorze polskiego rynku LPG rok 2013 był czasem dalszej konsolidacji, wciąż w tej branży zachodziły zmiany własnościowe, które w konsekwencji wzmocniły największych graczy oraz wskazywały na możliwość dalszego wzrostu znaczenia wiodących operatorów gazowych.

Raport, który trzymają Państwo w rękach, jest skierowany do osób, które działają w sektorze paliw płynnych, rozważają inwestycję w ten biznes lub interesują się zjawiskami i zależnościami zachodzącymi na tym rynku w Polsce. Jestem przekonana, że zawarte w nim treści, podzielone na segmenty: tradycyjnych paliw płynnych, biopaliw i LPG pozwolą w łatwy oraz przystępny sposób dotrzeć do interesujących danych. Niewątpliwą wartością raportu rocznego „Polski Rynek Paliw 2013/2014” są zawarte w nim analizy rynkowe a także prognozy cen benzyny, oleju napędowego, biopaliw oraz gazu płynnego.

W imieniu własnym i wszystkich autorów tegorocznego raportu zapraszam do jego lektury oraz zachęcam do kontaktu – jesteśmy otwarci na Państwa opinie i sugestie a także propozycje tematów analiz do opracowania, które wykorzystamy w kolejnym wydaniu raportu.

KALENDARIUM 2013

Styczeń



Zgodnie z zapowiedziami do końca 2013 roku **przedłużono ostateczny termin modernizacji zbiorników na stacjach paliw** i dostosowanie ich do wymogów środowiskowych.

PKN Orlen zapewnił sobie przychody o wartości 10,6 mld zł – spółka podpisała trzy duże kontrakty na sprzedaż paliw z koncernami: Lukoil, Shell i BP Europe.

Firma Shell rozszerza ofertę w Polsce – spółka planuje dostawy paliw dla Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach. Tymczasem Grupa Lotos zaopatrzy w paliwo samoloty z warszawskiego lotniska na Okęciu.

Spółka Statoil Poland Sp. z o.o., która prowadzi w Polsce liczącą 356 obiektów sieć stacji benzynowych, 14 stycznia 2013 roku zmieniła nazwę na Statoil Fuel & Retail Polska Sp. z o.o.

Grupa Lotos zapowiedziała, że pomimo spowolnienia gospodarczego planuje w 2013 roku utrzymać ubiegłoroczny poziom sprzedaży i jednocześnie utrzymać się powyżej trendu rynkowego.

Souz Petrolium nie dostarczył ropy naftowej z Rosji do swoich środkowoeuropejskich klientów za pomocą rurociągu Przyjaźń. Ta szwajcarska spółka to jeden z najważniejszych dostawców PKN Orlen.

UOKiK wyjaśnia, czy doszło do złamania prawa i tzw. zmowy przetargowej pomiędzy koncernami PKN Orlen, Lotos, BP oraz Shell. Koncerny zbojkotowały udział w przetargach na 15 MOP-ów ze względu na nieatrakcyjne warunki zaproponowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

W ciągu pięciu najbliższych lat spółka **Lotos Geonafta**, wydobywająca na Litwie ok. 100 tys. ton ropy naftowej rocznie, będzie dostarczać surowiec do rafinerii w Gdańsku. Wartość umowy to 822 mln zł.

Luty



W najbliższych 3 latach rosyjski **Rosnieft dostarczy 18 mln ton ropy** do PKN Orlen. Dostawy surowca o wartości 46 mld zł mają być realizowane rurociągiem Przyjaźń i drogą morską.

Ministerstwo Gospodarki poinformowało, iż rząd wkrótce zajmie się dokumentem, który ma dać zielone światło biopaliwom II generacji. Ich wkład w realizację NCW będzie liczony podwójnie.

PKN Orlen poinformował o podjęciu decyzji w sprawie zamknięcia swoich najstarszych i jednocześnie najmniejszych stacji benzynowych, przy których nie działają sklepy samoobsługowe. Decyzja jest podyktowana czynnikami ekonomicznymi i lokalizacyjnymi.

Zmarł znany biznesmen na rynku energii i paliw – **Aleksander Gudzowaty.** Po jego śmierci rodzina zamierza sprzedać gazowy biznes, który był podwaliną imperium biznesmena, i postawić na biopaliwa, czyli rozwój spółek Wratislavia-Bio i Akwawit-Polmos.

Spółka Orlen Gaz ogłosiła przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej w sprawie planowanej modernizacji największego lądowego terminalu w Polsce, czyli terminalu LPG w Sokółce.

Spółka Unimot Gaz zanotowała 21-procentowy wzrost przychodów ze sprzedaży. Zarząd spółki przyjął politykę dywidendową, zgodnie z którą w przypadku osiągnięcia zysku będzie rekomendował wypłatę dywidendy w wysokości 30 proc. z tego zysku.

Marzec



Shell Polska otrzymał zgodę Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na przejęcie spółki Neste Polska.

Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo poinformowało, że spółka rozpocznie poszukiwania ropy w Libii. Ma to nastąpić już w kwietniu 2013 roku.

Końca dobiegają **prace nad projektem nowelizacji ustawy o zapasach obowiązkowych ropy i paliw.** Państwo stopniowo ma przejmować od firm obowiązek gromadzenia zapasów. Skorzystają firmy paliwowe, które dzięki temu będą mogły uwolnić nawet 6 mld zł uwięzionych w zapasach obowiązkowych.

Koncern PKN Orlen podpisał umowę z konsorcjum Orlen Projekt i Fisia Babcock Environment GmbH na wykonanie instalacji odsiarczania spalin w płockiej elektrociepłowni. Wartość tej inwestycji wyniesie ok. 410 mln zł. Instalacja ma być gotowa pod koniec 2015 r.

Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo zamiast wypłacić dywidendę akcjonariuszom, chce wydać 5 mld zł na inwestycje, m.in. w segment poszukiwań i wydobycia.

Ministerstwo Gospodarki zakończyło prace nad zmianami przepisów dotyczących samoobsługi tankowania LPG. Jeśli Komisja Europejska nie będzie miała żadnych uwag do nowych przepisów, wówczas będą one mogły wejść w życie nawet w połowie 2013 roku.

Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych Przyjaźń wybrało konsorcjum, którego liderem jest firma IDS-Bud z Warszawy, jako generalnego wykonawcę pierwszego etapu budowy terminalu naftowego w Gdańsku. Koszt inwestycji to 415 mln zł.

Kwiecień

Shell obok Petrolotu i litewskiego Baltic Ground Services będzie zaopatrywać w paliwo samoloty na Międzynarodowym Porcie Lotniczym Kraków-Balice.

Resort finansów popiera wprowadzenie rekomendowanego przez Unię Europejską mechanizmu szybkiego reagowania, którego celem jest zwalczanie nieprawidłowości związanych z podatkiem VAT.

Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych Przyjaźń podpisało umowę z generalnym wykonawcą na wykonanie pierwszego etapu budowy terminalu naftowego w Gdańsku.

E. Leclerc i Intermarché planują uruchomienie stacji paliw z dala od własnych sklepów, francuskie marki rozważają wejście do mniejszych miast.

Grupa Lotos, podsumowując swoją sprzedaż w pierwszym kwartale, podała, że na rynek trafiło mniej produktów z rafinerii, głównie za sprawą zwiększenia zapasów i spadku eksportu.

Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych podało, że zgodnie ze swoją nową strategią w ciągu najbliższych 5 lat zamierza przeznaczyć na inwestycje 2,5 mld zł.

Wratislavia-Bio, wrocławska spółka z grupy Bartimpex, planuje emisję obligacji, za pomocą których zdobędzie dodatkowe fundusze rozwojowe.

Rząd pracuje nad zmianami podatkowymi – projekt ustawy wprowadzającej solidarną odpowiedzialność za zaległy podatek VAT może zostać przyjęty przez rząd na początku czerwca.

W drugim i trzecim kwartale tego roku **PKN Orlen** planuje przeprowadzić pierwsze dwa szczelinowania hydrauliczne na poziomych odcinkach otworów na koncesjach Wierzbica i Lubartów.

Pod koniec kwietnia **Gaspol** zrealizował w Polsce pierwszą dostawę skroplonego gazu ziemnego. Paliwo zostało dostarczone z terminalu LNG w Zeebrugge do klienta z branży spożywczej.

Maj

Grupa Lotos odnotowała w pierwszym kwartale stratę netto na poziomie 147 milionów złotych. W ocenie analityków był to wynik słabszy od oczekiwań.



Talisman Energy rezygnuje z poszukiwania gazu z łupków w Polsce. Wyjście spółki z Polski jest związane z globalną strategią firmy. Polskie aktywa Talisman Energy przejmuje San Leon Energy. Z polskich projektów wydobycia łupkowego zrezygnował także Marathon Oil, firma oceniła, że nie znalazła złóż zdatnych do komercyjnej eksploatacji.

14 maja weszły w życie **nowe przepisy odnoszące się do obowiązkowych zapasów paliw**, konkretnie chodzi o rozporządzenie Ministra Gospodarki z 12 kwietnia 2013 r. w sprawie szczegółowego wykazu surowców oraz produktów naftowych objętych systemem zapasów interwencyjnych (Dz. U. z 29 kwietnia 2013 r., poz. 515).

PKN Orlen zawarł kontrakty typu spot z OW Supply & Trading A/S, spółką należącą do grupy Wrist, na sprzedaż ciężkiego oleju opałowego. Łączna szacunkowa wartość netto umów wynosi ok. 104 mln USD (czyli ok. 338 mln zł).

Czerwiec

Rada nadzorcza spółki **Unimot Gaz** powołała nowego prezesa zarządu. Od 1 lipca funkcję tę będzie pełnił Bogusław Satława.

Niespodziewanie **duże zainteresowanie nabywców emisją obligacji Orlenu** spowodowało, że spółka ogranicza czas sprzedaży papierów do 12 czerwca.

Sondaż Edelman Trust Barometer odnośnie do zaufania do branż gospodarki w Polsce pokazał, że zaufanie do segmentu naftowego szacuje się na 33 proc.



Statoil Fuel & Retail zostaje w Polsce i będzie rozwijać swoją działalność. Zdaniem szefa spółki polski rynek jest bardzo interesujący, a udział, jaki ma w nim Statoil, jest za mały – koncern chce awansować do pierwszej trójki największych detalicznych sprzedawców paliw.

San Leon Energy, poszukujący surowców ze skał łupkowych, uzyskał zgody potrzebne do rozpoczęcia zabiegu szczelinowania na koncesji Gdańsk W. Firma planuje przeprowadzić stymulację odwiertu Lewino-1G2.

Kulczyk Oil Ventures przygotowuje się do debiutu na giełdzie w Toronto. Spółka zmieni też nazwę na Serinus Energy.

Bertrand Le Guern został mianowany na następne trzy lata na stanowisko prezesa Petrolinvestu. Priorytetem spółki ma być zamknięcie i rozliczenie transakcji sprzedaży udziałów w spółce Emba oraz sfinalizowanie rozmów w sprawie pozyskania partnera dla koncesji OTG w Kazachstanie.

Grupa Lotos i Air BP utworzyły spółkę joint-venture. Nowy podmiot Lotos-Air BP Polska będzie zarządzać dostawami, logistyką i sprzedażą paliw lotniczego w Polsce.

Kamlesh Parmar został wybrany na prezesa Zarządu Organizacji Polskiego Przemysłu Poszukiwawczo-Wydobywczego. Do tej pory stanowisko to zajmował Wiesław Prugar, który w maju zrezygnował z pełnionej funkcji.

PKN Orlen kontynuuje prace w zakresie poszukiwania gazu z łupków. Pod koniec czerwca spółka rozpoczęła wiercenie ósmego już otworu.

Lipiec



Rząd przyjął projekt zmian w Ordynacji podatkowej i Ustawie o VAT, mający ograniczyć wyłudzenia podatku VAT, m.in. w obrocie paliw. W projekcie uwzględniono również solidarną odpowiedzialność podatkową nabywcy za zobowiązania podatkowe po stronie sprzedawcy w transakcjach paliwami.

Przejęte za 80 mln euro 106 samoobsługowych stacji paliw należących do fińskiego koncernu **Neste już niedługo będzie działać pod marką Shell.**

Unijna polityka biopaliw ma zostać poddana korekcie już we wrześniu. Bruksela chce wprowadzić limity na produkcję biokomponentów I generacji, czyli tych produkowanych z żywności.

Grupa Lotos planuje przeznaczyć na inwestycje wydobycia ropy i gazu na Bałtyku niemal 8 mld zł. Przedsięwzięcie będzie realizowane w ramach programu Efektowność i Rozwój założonego na lata 2013–2015.

Z rozporządzenia przyjętego przez Radę Ministrów wynika, że **Narodowy Cel Wskaźnikowy** do końca 2017 r. pozostanie na poziomie 7,10 proc.

Novatek Polska podpisał ze Statoil Fuel & Retail Polska umowę o nabyciu segmentu instalacji zbiornikowych gazu LPG do celów grzewczych i przemysłowych.

Sierpień



Firma OPN24 podpisała umowę z sieciami supermarketów Kaufland i Stokrotka. Operator paliwowy postawi stacje przy Kauflandzie w Białej Podlaskiej, Bielsku Podlaskim, Hajnówce oraz Zamościu.

PKN Orlen będzie inwestować w petrochemię – koncern planuje zbudować instalację do produkcji fenolu w Płocku. Całkowitą wartość inwestycji szacuje się nieoficjalnie na ok. 1 mld zł. Plan zakłada, że instalacja ruszy w 2017 r.

PKN Orlen podpisał umowę typu spot ze szwajcarską firmą Devonoil na dostawę ropy naftowej. Wartość kontraktu to około 80 mln USD netto, czyli około 254 mln zł. Płocki koncern w ciągu pięciu lat zamierza zwiększyć liczbę stacji w Niemczech do 750 obiektów, obecnie poszukuje atrakcyjnych obiektów do przejęcia – szczególnie w Bawarii.

Stacje przy sklepach stanowią już 6–7 proc. rynku paliw. Sieć Intermarché ma ich w tej chwili najwięcej, bo 45 obiektów.

Lane Energy Poland wydobywa ok. 8 tysięcy metrów sześciennych gazu łupkowego z odwiertu w pobliżu Lęborka na Pomorzu.

Prezydent Bronisław Komorowski podpisał nowelizację Ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy Ordynacja podatkowa. Przepisy mają pomóc ograniczyć zjawisko nadużyć podatkowych w obrocie m.in. paliwami.

Wrzesień



Samoloty na warszawskim lotnisku będzie mógł tankować kolejny gracz. Działający tam obecnie Petrolot udostępni bazę paliwową przy warszawskim Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina firmie Shell Polska.

Resorty skarbu i środowiska mają odmienne wizje funkcjonowania Narodowego Operatora Kopalin Energetycznych. Różnice dotyczą m.in. kontroli nad spółką, która ma być udziałowcem w koncesjach na wydobycie ropy i gazu. Spór pomiędzy resortami może opóźnić nowelizację prawa geologicznego i górniczego, która ma ułatwić prace nad poszukiwaniem gazu ze źródeł niekonwencjonalnych.

Za paliwo płacimy najwięcej od października ub.r., nic więc dziwnego, że sprzedaż znacząco spadła. Stacje paliw już nie po raz pierwszy muszą ograniczać marże, by nie stracić klientów.

PKN Orlen za 753 mln zł zdecydował się przejąć spółkę wydobywczą TriOil Resources z kanadyjskiej prowincji Alberta.

Program Efektywność i Rozwój 2013–2015, jaki będzie realizowany w Grupie Lotos, zakłada m.in. znaczące zwiększenie wydobycia ropy naftowej, budowę nowych instalacji w gdańskiej rafinerii oraz dalszy dynamiczny rozwój sieci stacji paliw.

19 września weszły w życie przepisy umożliwiające utworzenie stanowisk przeznaczonych do **samodzielnego tankowania samochodów autogazem na stacjach paliw**, ale kierowcy będą mogli sami zatankować gaz wyłącznie na tych stacjach, które zostały do tego przystosowane.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego na koniec września podała, że łączna liczba stacji paliw wyniosła ok. 6705 wobec 6756 na koniec 2012 roku.

Październik



Od 1 października obowiązuje **nowelizacja Ustawy o VAT**, która wprowadza instytucję tzw. odpowiedzialności podatkowej nabywcy za zobowiązania podatkowe w podatku VAT sprzedawcy, m.in. od paliw. Ministerstwo Finansów opublikowało na swoich stronach internetowych wykaz podmiotów, które złożyły kaucję gwarancyjną.

Działająca dotychczas głównie na rynku LPG firma **Unimot Gaz** otrzymała z URE koncesję na obrót gazem ziemnym z zagranicą. Dzięki temu spółka będzie mogła dokonywać zakupu gazu ziemnego, w tym LNG, od zagranicznych dostawców.

Komisja Europejska zgodziła się na sprawowanie wspólnej kontroli nad Lotos Tank – spółką specjalizującą się w sprzedaży paliwa lotniczego – przez BP Europa oraz Grupę Lotos, która posiada 100 proc. akcji Lotos Tank.

Grupa Lotos na swoich stacjach zaczęła udostępniać stanowiska do samodzielnego tankowania LPG przez kierowców.

Przewozowa spółka z grupy PKN Orlen – **KolTrans** – przeprowadza wewnętrzną restrukturyzację, w związku z czym proces sprzedaży spółki nie został uruchomiony.

Grupa Lotos zapowiedziała, że nie będzie kontynuowała współpracy z Petraco Oil Company Ltd. Spółka wypowiedziała umowę także firmie Mercuria Energy Trading.

Listopad

PERN Przyjaźń i Naftoport podpisały umowę z włoskim koncernem Eni Trading and Shipping na przeładunek, magazynowanie i transport ok. 100 tys. ton ropy naftowej.

Orlen Upstream poinformował, że przejmie TriOil. Akcjonariusze kanadyjskiej spółki TriOil Resources zaakceptowali umowę przejęcia. Transakcja ma wartość ok. 549,2 mln zł.

Nowa instalacja rafinerii Grupy Lotos, zbudowana w ramach Programu 10+, produkuje więcej wysokiej jakości paliw w porównaniu z tym, co przewidywano w jej projekcie. Rocznie na rynek może dodatkowo trafić 70 tys. ton paliw o wartości ok. 400 mln zł.

PKN Orlen rozpoczął wiercenie kolejnego pionowego odwiertu poszukiwawczego. Prace są prowadzone na koncesji Wodynie-Łuków na terenie gminy Stoczek Łukowski. Wyniki laboratoryjnej analizy skał z odwiertu będą podstawą do podjęcia przez koncern decyzji o kolejnych etapach prac w ramach tej koncesji.



Na terenie Grupy Lotos **spółka Azoty Puławy** zainwestuje ok. 120 mln zł w linię do produkcji tiosiarczanu amonu, wykorzystywanego przy produkcji nawozów azotowych. Koszt inwestycji to ponad 120 mln zł.

Z rządowego projektu nowelizacji Ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw wynika obowiązek nowego oznakowania dystrybutorów paliw z większym dodatkiem biokomponentów. Na stacjach paliwowych ma być umieszczona informacja o zawartości dodatków metalicznych w benzynach silnikowych.

Rząd przyjął projekt nowelizacji Ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw. Nowela wprowadzi obowiązek monitorowania i redukcji emisji gazów cieplarnianych z paliw i energii elektrycznej w transporcie.

Statoil Aviation i Warter Aviation podpisały umowę o współpracy w dziedzinie sprzedaży i promocji na rynku skandynawskim benzyn lotniczych wytwarzanych przez OBR Płock. Współpraca między firmami ma na celu dystrybucję i promocję na rynkach Danii, Finlandii, Norwegii i Szwecji benzyn lotniczych produkowanych przez OBR Płock.

Firma Statoil Fuel & Retail Polska rozpoczęła program pilotażowy związany z samoobsługą tankowania autogazu. W pierwszym etapie uczestniczy w nim siedem stacji firmy w Warszawie i Olsztynie.

Grudzień

Spółka Unimot Gaz intensyfikuje działania na rynku gazu ziemnego, realizując pierwszy transport LNG. Na początku grudnia Unimot Gaz przeprowadził pierwszą transakcję w zakresie obrotu gazem ziemnym.

Tatneft Europe AG z siedzibą w Zug w Szwajcarii będzie przez najbliższe trzy lata dostawcą ropy naftowej dla Grupy Lotos. Szacowana wartość umowy wynosi około 18 mld zł.

Shell Polska – obecny od wielu lat na polskim paliwowym – wycofywał się z segmentu sprzedaży hurtowej. Spółka wygasza swoją aktywność w tym obszarze w związku z optymalizacją modelu biznesowego.

Lotos Petrobaltic kupił platformę wiertniczą, która na razie jeszcze pracuje na Atlantyku u zachodnich wybrzeży Afryki. Jednostka będzie czwartą platformą spółki Lotos Petrobaltic.

Z końcem roku wchodzą w życie **zaostrzone normy środowiskowe dla zabezpieczeń zbiorników paliw**. Oznacza to, że te obiekty, które nie są zmodernizowane, będą musiały zostać zamknięte.

KALENDARIUM 2014

Styczeń



Grupa Lotos na początku roku zapowiedziała, że planuje konsekwentnie realizować swojej założenia strategii, aby w 2015 osiągnąć 10-proc. udział na tym rynku.

PKN Orlen przejął od Petrolotu sprzedaż paliw lotniczych. Orlen będzie realizował umowy na zaopatrzenie w paliwo lotnicze, jakie wcześniej Petrolot zawarł z portami lotniczymi i przewoźnikami.

Najwyższa Izba Kontroli krytycznie oceniła działania administracji publicznej oraz przedsiębiorców podejmowane w związku z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż gazu łupkowego w Polsce.

Przyjęty przez rząd projekt Ustawy o zapasach ropy naftowej zakłada, że większość obowiązków zarządzania rezerwami przejmie **Agencja Rezerw Materiałowych.**

Modernizacja zbiorników to efekt wejścia w życie rozporządzenia resortu gospodarki w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne do transportu ropy naftowej. Od początku roku pracownicy Urzędu Dozoru Technicznego odwiedzili kilkaset obiektów.

Luty

Firma Citronex, do tej pory działająca w branży spożywczej, stawia na sprzedaż paliw pod własnym szyldem. W ciągu pięciu lat sieć stacji ma liczyć 20 punktów.

Lotos Kolej zawarł do 2022 roku umowę na usługi kolejowe z Grupą Lotos na łączną kwotę 3 mld zł.

Grupa Lotos prowadzi prace nad finansowaniem projektu koksowania. Inwestycja, której koszt szacowany jest na 400–450 mln euro, ma poprawić marżę rafineryjną o 1 euro na baryłce.

Z projektu uchwały rządu w sprawie finansowania infrastrukturalnych inwestycji kolejowych wynika, że w latach 2016–19 ponad 18 proc. dochodów z akcyzy od paliw rocznie trafi do **PKP PLK.**

Wpływy do budżetu państwa z tytułu paliwowych podatków były w 2013 r. mniejsze, niż zakładał rząd. Co więcej, w tym roku sytuacja może się powtórzyć.

Na koncesji, której udziałowcem jest **Lotos Norge**, potwierdzono występowanie ropy naftowej. Według wstępnych ocen, zasoby wydobywalne złoża mieszczą się w przedziale 0,5-2 mln m sześć.

Do Polski dotarła czwarta platforma **Lotos Petrobaltic**, będzie pracowała na koncesji Gotlandia. Urządzenie, kupione od firmy Transocean Offshore Gulf of Guinea Ltd, jest samopodnośną platformą typu jack-up, która może prowadzić wiercenia na wodach o głębokości 350 ft. (105 m).

Marzec

Na przychody polskich producentów paliw wciąż cień rzuca **szara strefa**. W 2013 roku Grupa Lotos zanotowała 28,6 mld zł skonsolidowanych przychodów ze sprzedaży, czyli o 13,6 proc. mniej niż w 2012 r.



Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych zajmowało się rozbudową i zarządzaniem krajową siecią rurociągów, teraz za granicę chce sprzedawać usługi związane z obsługą rurociągów.

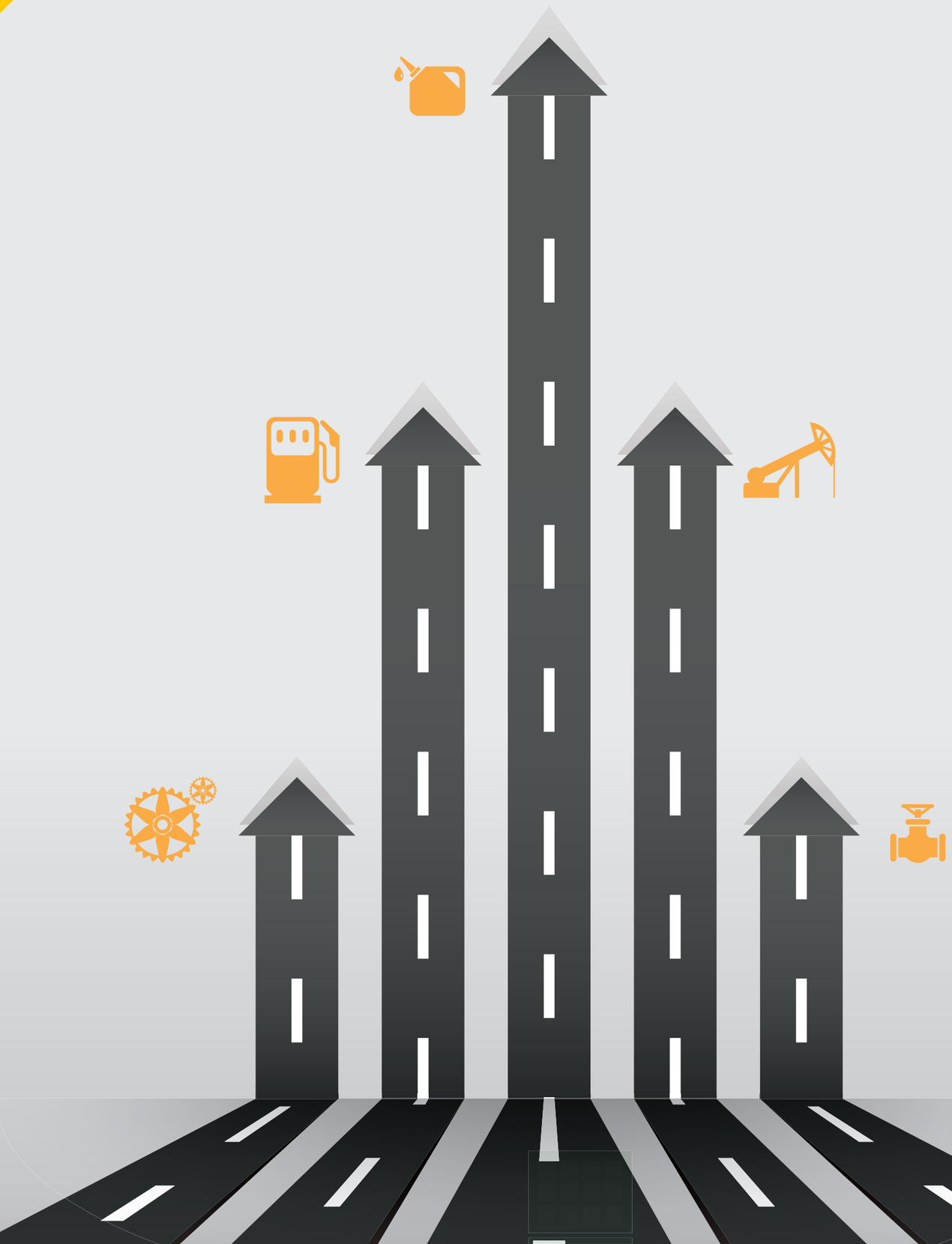
W gdańskim Naftoporcie rozpoczyna się budowa piątego stanowiska do obsługi statków, które będzie przeznaczone do przeładunku gotowych paliw płynnych.

Byłe stacje **Neste** zmienią właściciela. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) wydał zgodę na przejęcie przez BM Reflex części mienia Shell Self Service – chodzi o kilkadziesiąt automatycznych stacji Neste.

W Porcie Północnym w Gdańsku wmurowano kamień węgielny, który symbolicznie rozpoczyna budowę terminalu naftowego firmy PERN Przyjaźń. Terminal ma służyć do magazynowania i przeładunku ropy naftowej oraz paliw płynnych.

Kontrola Inspekcji Handlowej wykazała, że w 2013 r. 3,92 proc. próbek paliw pochodzących ze stacji benzynowych nie spełniało norm. Statystycznie jest poprawa – w 2012 roku Inspekcja Handlowa zakwestionowała 4,14 proc. próbek.

IM
INFORMATION
MARKET



TOP200
firm paliwowych

GRZEGORZ MAZIAK

Drugi raz w ręce naszych czytelników oddajemy ranking firm paliwowych, przygotowany przez analityków i konsultantów Information Market, przy wsparciu specjalistów z firmy Coface. Pierwsza edycja tego zestawienia, którą zamieściliśmy w ubiegłorocznym wydaniu Raportu Polski Rynek Paliw, potwierdziła że informacje w niej zawarte są cenną wiedzą poszukiwaną przez uczestników rynku paliw.

Lista firm, które były brane pod uwagę przy tworzeniu rankingu dwustu największych podmiotów operujących w 2012 r. na ryku paliw płynnych w Polsce została przygotowana przez zespół ekspertów z firmy Information Market, wydawcy branżowego portalu e-petrol.pl. Znalazły się na niej firmy zajmujące się obrotem tradycyjnymi paliwami płynnymi, biopaliwami i gazem płynnym.

Kryterium decydującym o miejscu w zestawieniu była wielkość przychodów ze sprzedaży osiągniętych w 2012 r. Dane finansowe dostarczyła firma Coface, która jest partnerem rankingu. W zestawieniu – pod warunkiem że udało się realnie oszacować, jaką część wpływów osiągają z handlu produktami naftowymi – znalazły się też firmy, które istotną część swoich przychodów generują poza działalnością paliwową. W rankingu, poza nielicznymi wyjątkami, nie znalazły się firmy działające jako zakłady osób fizycznych, które nie wyraziły zgody na publikację danych.

Trudny rok, niezłe wyniki

Postępujący w 2012 r. rozwój szarej strefy w obrocie paliwami, która zdecydowanie utrudniała funkcjonowanie legalnie działającym firmom, nie znalazł wyraźnego przełożenia na finansowe wyniki spółek z naszej listy TOP200. Na kurczącym się rynku dwie trzecie firm w porównaniu z poprzednim rokiem zwiększyło swoje przychody, choć nie bez znaczenia były tu z pewnością odnotowywane w 2012 r. wyższe ceny paliw.

Co ciekawe, w porównaniu z poprzednim rokiem, mniej podmiotów niż w 2011 r. zanotowało stratę, ale wysokość średniego zysku dla dwustu uczestników naszego zestawienia w 2012 r. była nieco mniejsza i wyniosła 16 mln 667 tys. złotych. Dla porównania w 2011 r. było to 18 mln 396 tys. złotych.

W czołówce zestawienia nie odnotowaliśmy żadnych zmian i miejsca na podium przypadły tym samym firmom co przed rokiem. Pierwsza dziesiątka także nie uległa zauważalnym modyfikacjom. Nadal dominują w niej duże krajowe i zagraniczne koncerny oraz ich spółki zależne, ale największą grupę firm w TOP200 branży paliw stanowią mniejsze przedsiębiorstwa, konkurujące z największymi graczami na rynku hurtowym i detalicznym w skali ogólnopolskiej lub regionalnej.

Zapraszamy do lektury rankingu TOP200 firm paliwowych.

TOP200 FIRM PALIWOWYCH

POZ.	NAZWA	WOJE-WÓDZTWO	2012 OD	2012 DO	PRZYCHODY 2012	ZYSK NETTO 2012	2011 OD	2011 DO	PRZYCHODY 2011	ZYSK NETTO 2011
1	Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.	mazowieckie	01.01.	31.12	88 348 971 000,00	2 127 798 000,00	01.01.	31.12	79 037 121 000,00	3 270 795 000,00
2	GRUPA LOTOS S.A.	pomorskie	01.01.	31.12	31 071 896 000,00	836 431 000,00	01.01.	31.12	27 287 946 000,00	306 205 000,00
3	LOTOS PALIWA Sp. z o.o.	pomorskie	01.01.	31.12	19 530 162 000,00	37 070 000,00	01.01.	31.12	18 656 017 000,00	27 282 000,00
4	BP EUROPA SE Spółka Europejska Oddział w Polsce	małopolskie	01.01.	31.12	13 458 535 000,00	4 130 000,00	01.01.	31.12	12 798 245 000,00	-36 876 000,00
5	ORLEN Paliwa Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	9 033 353 000,00	8 495 000,00	01.01.	31.12	8 328 687 569,49	7 038 623,77
6	STATOIL FUEL & RETAIL POLSKA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	5 529 004 000,00	-13 191 000,00	01.01.	31.12	5 179 902 000,00	-23 081 000,00
7	SHELL POLSKA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	5 363 533 300,00	-94 664 600,00	01.01.	31.12	4 806 045 600,00	-125 509 900,00
8	ORLEN PETRO TANK Sp. z o.o.	podkarpackie	01.01.	31.12	3 296 320 000,00	7 870 000,00	01.01.	31.12	3 122 991 116,55	6 095 387,86
9	ANWIM S.A.	mazowieckie	01.01.	31.12	2 505 214 259,17	2 179 497,44	01.01.	31.12	2 355 702 189,37	-2 670 897,81
10	TOTAL POLSKA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	2 476 026 100,00	25 706 900,00	01.01.	31.12	2 871 226 200,00	3 804 400,00
11	SLOVNAFT-POLSKA S.A.	małopolskie	01.01.	31.12	2 343 677 174,00	-2 532 574,00	01.01.	31.12	3 051 387 579,00	7 990 213,00
12	ORLEN Gaz Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	2 034 922 110,00	16 796 495,00	01.01.	31.12	1 766 604 960,00	6 102 999,00
13	PETROLOT Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	1 520 075 000,00	9 526 000,00	01.01.	31.12	1 363 163 000,00	18 297 000,00
14	Rafineria TRZEBINIA S.A.	małopolskie	01.01.	31.12	1 264 250 000,00	33 883 000,00	01.01.	31.12	1 202 863 000,00	-61 796 000,00
15	BARTER S.A.	podlaskie	01.01.	31.12	1 112 496 755,14*	7 528 261,65**	01.01.	31.12	1 091 263 184,31*	5 546 394,87**
16	GASPOL S.A.	mazowieckie	01.01.	31.12	1 060 067 908,00	23 196 484,00	01.01.	31.12	1 077 151 000,00	22 288 672,00
17	SHELL SELF SERVICE Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	1 005 289 200,00	-31 608 800,00	01.01.	31.12	1 023 777 200,00	-23 195 600,00
18	AMERIGAS POLSKA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	30.09. 2013	976 462 300,00	9 193 900,00	01.01.	31.12	546 759 000,00	-17 807 100,00
19	POL-OIL-CORPORATION Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	924 294 451,76	469 435,80	01.01.	31.12	1 043 494 210,17	712 178,02
20	PetroDom VENNA Sp. z o.o. Sp.K.	lubelskie	01.01.	31.12	921 709 753,89	1 807 765,62	01.01.	31.12	b.d	b.d
21	KOMAGRA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	834 277 842,02	13 242 415,77	01.01.	31.12	544 885 582,75	-17 744 913,21
22	OKTAN ENERGY & V/L SERVICE Sp. z o.o.	zachdniopo-morskie	01.01.	31.12	831 342 911,67	4 090 898,29	01.01.	31.12	1 050 873 197,01	2 850 304,39
23	TEZET S.A.	lubelskie	01.01.	31.12	824 847 527,65	546 702,26	01.01.	31.12	915 649 433,29	9 263 163,50
24	BIOAGRA-OIL S.A.	śląskie	01.01.	31.12	772 523 222,12	11 533 226,33	01.01.	31.12	381 510 072,36	125 353,34
25	NOVATEK Polska Sp. z o.o.	małopolskie	01.01.	31.12	709 729 304,00	4 868 383,00	01.01.	31.12	625 715 736,35	-2 565 375,49
26	ADM MALBORK S.A.	pomorskie	01.01.	31.12	657 138 402,11	12 596 559,05	01.01.	31.12	227 839 031,16	1 966 418,92
27	Sieć Intermarche	wielkopolskie	01.01.	31.12	636 182 874,00***	b.d	01.01.	31.12	570 275 743,00***	b.d
28	POLMAX S.A. S.K.A.	wielkopolskie	01.01.	31.12	614 006 876,21	27 264 825,60	01.01.	31.12	557 640 639,87	4 178 254,11
29	PETRAX Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	608 813 891,62	11 522 250,39	01.01.	31.12	309 107 970,87	4 352 707,65
30	REAL GAS Sp. z o.o.	lubelskie	01.01.	31.12	602 906 588,77	141 927,37	01.01.	31.12	602 682 857,08	-85 395,17
31	Lotos BIOPALIWA Sp. z o.o.	śląskie	01.01.	31.12	551 669 560,24	48 308 159,69	01.01.	31.12	530 422 143,65	61 312 054,17
32	ARGE PALIWA Sp. z o.o.	małopolskie	01.01.	31.12	536 730 474,51	-1 414 220,24	01.01.	31.12	584 028 565,75	-2 350 433,22
33	BELOIL POLSKA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	515 137 196,53	511 326,06	01.01.	31.12	170 751 068,99	261 180,08
34	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe PIEPRZYK Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.01.	31.12	499 067 000,00	487 000,00	01.01.	31.12	426 708 534,48	329 986,86
35	FALCO Mazurkiewicz, Gwiazda Sp.J.	warmińsko-mazurskie	01.01.	31.12	487 724 666,77	3 159 488,84	01.01.	31.12	454 057 825,37	4 915 116,11
36	WRATISLAVIA-BIO Sp. z o.o.	dolnośląskie	01.01.	31.12	478 164 000,00	27 621 000,00	01.01.	31.12	29 823 830,33	-6 941 932,73
37	POLSKI GAZ S.A.	mazowieckie	01.01.	31.12	443 127 976,52	995 499,90	01.01.	31.12	346 266 698,40	1 633 338,04
38	Rafineria Nafty JEDLICZE S.A.	podkarpackie	01.01.	31.12	415 062 000,00	-8 154 000,00	01.01.	31.12	380 450 000,00	4 678 000,00
39	PETROLIS Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	376 097 949,21	968 032,02	01.01.	31.12	344 889 161,00	475 736,20
40	KORMEX OIL Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.01.	31.12	366 391 857,00	-3 482 267,03	01.01.	31.12	235 014 405,59	1 004 189,53
41	Przedsiębiorstwo Prywatne Handlowo-Usługowe PETROL-HAWEN Jerzy Zmyślony, Aleksandra Zmyślona Sp.J.	wielkopolskie	01.01.	31.12	366 340 468,73	1 773 585,10	01.01.	31.12	395 798 097,56	2 184 199,48
42	ARCTURUS Sp. z o.o.	zachdniopo-morskie	01.01.	31.12	362 501 381,21	1 087 298,81	01.01.	31.12	279 137 659,25	-186 851,94
43	BM REFLEX Sp. z o.o. i Wspólnicy S.K.A.	łódzkie	01.01.	31.12	357 331 952,58	13 272 462,51	01.01.	31.12	308 896 783,41	5 090 192,07
44	UNIMOT EXPRESS Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	339 889 716,14	2 044 127,73	01.01.	31.12	362 710 286,59	2 048 934,34
45	AKWAWIT-POLMOS S.A.	dolnośląskie	01.01.	31.12	332 157 000,00	6 126 000,00	01.01.	31.12	200 672 040,21	-18 191 570,06
46	IMSO KI Sp. z o.o.	zachdniopo-morskie	01.01.	31.12	329 394 307,69	1 084 069,55	01.01.	31.12	290 066 559,23	4 038 207,28
47	Sp.J. T & J Tyrakowski, Jachnik	wielkopolskie	01.01.	31.12	328 856 727,85	1 072 570,28	01.01.	31.12	338 212 617,42	636 364,55
48	PETROL Sp. z o.o.	dolnośląskie	01.01.	31.12	301 612 951,65	2 172 685,27	01.01.	31.12	257 134 055,50	763 123,92
49	POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o.	dolnośląskie	01.01.	31.12	298 324 277,91*	7 862 650,63**	01.01.	31.12	283 794 590,25*	5 055 313,53**
50	Firma TANK Sp.J. W.Konczalski, M.Konczalski	kujawsko-pomorskie	01.01.	31.12	297 072 939,36	6 096 072,09	01.01.	31.12	302 408 282,50	3 134 064,50
51	OKTAN Brzeski, Grzenkowicz Sp.J.	pomorskie	01.01.	31.12	291 009 294,28	8 629 160,37	01.01.	31.12	257 150 209,94	7 408 588,32
52	Dystrybutor Paliw MAANTE w Leżajsku Sp. z o.o.	podkarpackie	01.01.	31.12	289 449 432,80	-748 449,04	01.01.	31.12	329 726 138,68	-201 373,91
53	EKO-TANK Sp. z o.o.	kujawsko-pomorskie	01.01.	31.12	287 177 567,85	945 065,78	01.01.	31.12	270 311 175,31	2 818 925,15
54	ESPPOL S.A.	mazowieckie	01.01.	31.12	284 072 430,38	727 197,39	01.01.	31.12	277 273 391,06	-315 033,05
55	K.J.G. COMPANY Sp. z o.o.	śląskie	01.01.	31.12	257 020 288,66	-2 192 713,09	01.01.	31.12	174 539 534,17	-2 772 809,30
56	ONICO S.A.	mazowieckie	01.01.	31.12	245 922 270,51	1 086 067,24	01.01.	31.12	101 063 311,17	8 034 178,59
57	GALON Sp. z o.o.	śląskie	01.01.	31.12	230 234 659,11	172 341,99	01.01.	31.12	283 757 684,43	524 991,15
58	PORT 2000 Marcinkiewicz Sp.J.	lubuskie	01.01.	31.12	227 681 380,54	5 460 465,91	01.01.	31.12	245 755 996,02	7 478 955,27
59	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe Dariusz Bobryk, Dorota Bobryk Sp.J.	zachdniopo-morskie	01.01.	31.12	226 843 353,49	725 106,75	01.01.	31.12	222 676 866,72	-363 344,57
60	WATIS Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.01.	31.12	226 571 980,24	1 507 199,81	01.01.	31.12	154 627 651,93	855 276,98
61	NAFTAN Sp. z o.o.	podlaskie	01.01.	31.12	224 979 062,61	2 812 993,02	01.01.	31.12	249 392 812,04	2 866 568,88
62	BIO DIDI OIL & GAS TRADE GROUP Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	218 840 686,58	509 826,69	26.05.	31.12	0,00	-1 357,92
63	UNIMOT GAZ S.A.	opolskie	01.01.	31.12	218 007 299,25	1 540 832,85	14.01.	31.12	67 611 070,43	-325 415,94
64	TANKPOL R.Mosio i Wspólnicy Sp.J.	małopolskie	01.01.	31.12	216 173 247,37	11 399 537,00	01.01.	31.12	203 332 911,23	8 569 560,20
65	PEGAS GRUPA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	215 921 814,77	865 580,28	01.01.	31.12	111 578 651,82	190 359,74
66	MARCO-OIL Blanka Kotkiewicz	mazowieckie	01.01.	31.12	214 472 275,86	673 882,48	01.01.	31.12	209 830 272,28	436 348,06
67	HAWA Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.06.	31.12	205 190 378,14	2 221 981,40	01.01.	31.12	b.d.	b.d.
68	SAD-OIL FHU Janusz Sadecki	pomorskie	01.01.	31.12	203 502 745,00	2 498 508,00	01.01.	31.12	184 034 823,00	2 254 138,00
69	PH CONKRET Sp. z o.o.	lubelskie	01.01.	31.12	201 828 709,42	533 766,49	01.01.	31.12	71 572 522,32	72 482,17
70	PW PRO-SERVICE Sp. z o.o.	opolskie	01.01.	31.12	200 568 286,37	2 800 460,82	01.01.	31.12	134 774 382,47	1 405 981,33
71	BEMAR Sp. z o.o.	śląskie	01.01.	31.12	195 790 328,83	1 000 837,67	01.01.	31.12	179 130 456,90	2 481 817,23
72	Centrum Motoryzacji P.Czyżycki Sp.J.	małopolskie	01.01.	31.12	192 845 000,00	2 852 000,00	01.01.	31.12	233 838 207,32	4 575 733,08
73	BORIM Sp. z o.o.	śląskie	01.01.	31.12	187 166 686,62	884 211,36	01.01.	31.12	176 285 268,47	957 226,61
74	H.B. CRAB Sp.J. Stacja Paliw Adam Zając, Paweł Bąk, Krzysztof Piestrak	śląskie	01.01.	31.12	178 635 084,79	3 296 850,35	01.01.	31.12	158 205 564,50	3 187 413,17
75	BAŁTYKGAZ Sp. z o.o.	pomorskie	01.04.	31.03. 2013	176 576 026,17	615 731,34	01.04.	31.03. 2012	189 775 044,14	-1 402 101,05

TOP200 FIRM PALIWOWYCH

POZ.	NAZWA	WOJE-WÓDZTWO	2012 OD	2012 DO	PRZYCHODY 2012	ZYSK NETTO 2012	2011 OD	2011 DO	PRZYCHODY 2011	ZYSK NETTO 2011
76	FAST OIL Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	166 487 039,75	2 477 236,15	01.01.	31.12	162 078 003,06	2 256 541,91
77	Przedsiębiorstwo Handlowo-Transportowe TRACOM Sp. z o.o.	warmińsko-mazurskie	01.01.	31.12	162 680 729,72	626 503,56	01.01.	31.12	171 842 898,95	699 984,48
78	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe ETOLL Sp.J. Janusz Tatarski, Zbigniew Tatarski, Adam Jaworski	dolnośląskie	01.01.	31.12	162 283 801,76	1 844 897,93	01.01.	31.12	170 660 460,99	2 269 316,24
79	EUROSERVICE Zakłady Przemysłu Tłuszczowego w Surochowie Sp. z o.o.	podkarpackie	01.01.	31.12	159 514 296,41	2 337 622,52	01.01.	31.12	88 016 972,15	2 412 890,93
80	DESTYLACJE POLSKIE Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.01.	31.12	159 311 721,51	2 765 219,09	01.01.	31.12	141 263 591,96	-2 271 695,57
81	Przedsiębiorstwo Handlowe PADER Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	158 121 847,33	724 492,28	01.01.	31.12	159 235 407,36	148 037,32
82	Zakłady Tłuszczowe w Bodaczowie Sp. z o.o.	pomorskie	01.01.	31.12	156 292 176,68	-28 276 700,83	01.01.	31.12	173 067 645,27	-65 812 040,39
83	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe BIS Sp.J. Józef Szyszka i Jerzy Szyszka	wielkopolskie	01.01.	31.12	150 841 926,31	1 222 564,19	01.01.	31.12	140 702 500,34	603 782,55
84	WASBRUK Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	150 575 665,96	439 470,41	01.01.	31.12	156 777 010,09	-482 781,91
85	EKOIL Sp. z o.o.	podlaskie	01.01.	31.12	149 773 178,73	139 502,89	01.01.	31.12	99 763 151,22	-4 260 423,88
86	GROSAR Sp. z o.o.	podkarpackie	01.01.	31.12	147 773 876,67	98 635,37	01.01.	31.12	161 959 359,65	102 994,14
87	BIOENCO Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	147 663 095,46	2 700 808,68	01.01.	31.12	95 096 420,17	1 098 182,03
88	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe Stacja Paliw DUET M.Anaczkowski, K.Filarski Sp.J.	warmińsko-mazurskie	01.01.	31.12	143 482 947,25	315 028,87	01.01.	31.12	167 702 862,68	890 268,19
89	BENZOL Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	142 641 120,57	-1 502 749,42	01.01.	31.12	126 178 246,24	653 787,58
90	BDG Sp. z o.o.	małopolskie	01.01.	31.12	140 990 970,68	288 458,86	01.01.	31.12	151 720 763,64	502 037,22
91	PPHU WAGAT Sp.J. Wielogórscy	mazowieckie	01.01.	31.12	134 886 428,59	1 978 551,06	01.01.	31.12	113 556 827,63	1 527 219,17
92	HOREX A. i E.Horoszkiewicz Sp.J.	lubuskie	01.01.	31.12	134 690 120,78	3 033 232,72	01.01.	31.12	141 399 991,55	4 302 375,18
93	TRANSPETROL-BIS Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.01.	31.12	131 847 507,67	2 900 733,00	01.01.	31.12	107 513 978,76	2 162 039,52
94	GALON POLSKA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	131 204 228,92	4 245 184,94	01.01.	31.12	102 857 820,32	2 751 910,56
95	ARON Sp. z o.o.	świętokrzy-skie	01.01.	31.12	129 494 051,17	421 015,05	01.01.	31.12	138 841 342,59	1 335 073,16
96	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe MARES Sp. z o.o.	kujawsko-pomorskie	01.01.	31.12	129 492 999,05	187 395,97	01.01.	31.12	122 486 907,08	-1 488 342,59
97	EKONAFT-BOLESŁAWIEC Sp. z o.o.	dolnośląskie	01.01.	31.12	127 885 319,93	217 166,86	01.01.	31.12	131 968 562,23	-158 905,68
98	BIALCHEM GROUP Sp. z o.o.	podlaskie	01.01.	31.12	119 993 298,64*	-1 563 917,62**	01.01.	31.12	104 993 074,00*	310 413,98**
99	POLPETRO S.A.****	mazowieckie	01.01.	31.12	116 264 872,31	4 392,75	01.01.	31.12	116 165 536,31	260 844,35
100	Stacja Paliw TARPAL J.Krawczyk, J.Tyndel, J.Chrzan, A.Durbas, K.Durbas Sp.J.	małopolskie	01.01.	31.12	116 081 155,45	787 069,97	01.01.	31.12	102 561 865,04	443 552,18
101	CEPEN WĄGROWIEC Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.01.	31.12	113 435 015,27	329 790,52	01.01.	31.12	104 781 646,72	68 983,27
102	TANK Sp. z o.o.	dolnośląskie	01.01.	31.12	112 193 000,00	503 000,00	01.01.	31.12	103 689 000,00	476 000,00
103	MAR-ROM Marian Janiszek i Wspólnicy Sp.J.	mazowieckie	01.01.	31.12	112 159 465,80	241 120,39	01.01.	31.12	95 188 115,44	116 369,81
104	MĄDEL Sp. z o.o.	małopolskie	01.01.	31.12	111 738 838,01	17 281,79	01.01.	31.12	121 078 524,33	47 946,27
105	KRYPTON Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	110 786 219,00	513 976,67	01.01.	31.12	80 217 575,52	306 579,22
106	RAVEX TRADE Sp. z o.o.	zachdniopo-morskie	01.01.	31.12	106 469 940,04	14 433,65	01.01.	31.12	0,00	-1 657,89
107	WATKEM Sp. z o.o.	podkarpackie	01.01.	31.12	105 166 394,98	1 721 966,09	01.01.	31.12	103 425 981,22	562 894,65
108	EKOPOL Górnośląski Holding S.A.	śląskie	01.01.	31.12	104 925 621,15	83 016,18	01.01.	31.12	118 075 867,26	408 487,36
109	PETROMONT Sp. z o.o.	lubelskie	01.01.	31.12	104 367 142,67	93 130,02	01.01.	31.12	169 100 586,71	143 290,21
110	KONKRET Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	103 487 074,55	100 104,94	01.01.	31.12	100 811 239,26	-259 502,86
111	PHU MULLER-BHR Muller, U.Jarosz Sp.J.	dolnośląskie	01.01.	31.12	103 052 151,12	-842 560,67	01.01.	31.12	109 139 603,65	363 782,40
112	Paliwa i Produkty Naftowe Marian Pastuszak Sp.J.	zachdniopo-morskie	01.01.	31.12	101 397 574,37	258 736,00	01.01.	31.12	121 567 004,49	-672 132,90
113	TOMSOL Sp. z o.o.	zachdniopo-morskie	01.01.	31.12	98 649 504,71	655 995,55	01.01.	31.12	104 374 719,06	968 640,82
114	GAS TRADING PODKARPACIE Sp. z o.o.	podkarpackie	01.01.	31.12	98 008 059,11	60 111,24	01.01.	31.12	99 420 282,15	236 804,24
115	Przedsiębiorstwo Handlowo-Transportowe BESPOL Sp. z o.o.	kujawsko-pomorskie	01.01.	31.12	95 605 363,01	54 267,85	01.01.	31.12	83 848 399,24	364 743,63
116	Firma Handlowo-Usługowa PAPI SERVICE Bartłomiej Dyka & Andrzej Bachleda Curuś Sp.J.	małopolskie	01.01.	31.12	93 425 091,74	1 578 163,27	01.01.	31.12	63 019 000,00	505 062,84
117	PPHU D & D W.Dzwonek, Z.Dawidowicz Sp.J.	łódzkie	01.01.	31.12	89 185 940,82	824 843,60	01.01.	31.12	79 201 567,35	270 628,42
118	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe MARKO Sp.J. Mirosław Firganek, Iwona Kasjaniuk	śląskie	01.01.	31.12	88 767 578,13	531 448,05	01.01.	31.12	65 278 099,11	486 705,69
119	SIWIK INTERTRADE Sp. z o.o.	warmińsko-mazurskie	01.01.	31.12	88 389 433,85	374 818,81	01.01.	31.12	91 972 782,24	1 927 652,17
120	BOR-OLE Henryk Borkowicz	kujawsko-pomorskie	01.01.	31.12	87 110 718,73	714 218,52	01.01.	31.12	81 553 486,04	242 871,97
121	HIGHFINGER INDUSTRIAL SERVICES Sp. z o.o.	podlaskie	01.01.	31.12	85 532 372,69	-806 576,77	01.01.	31.12	60 487 175,36	456 826,06
122	EKOPOL Górnośląski Holding S.A.	śląskie	01.01.	31.12	85 122 855,00*	83 016,18**	01.01.	31.12	b.d.	408 487,36**
123	AXAN Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	84 356 424,72	1 195 244,06	01.01.	31.12	46 341 530,97	976 318,67
124	HESSO-OIL Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	83 373 936,84	90 220,49	01.01.	31.12	78 520 832,19	415 667,96
125	W.Ciurko, W.Ciurko, R.Ciurko CIURKO Sp.J.	opolskie	01.01.	31.12	80 635 092,10	354 686,75	01.01.	31.12	67 791 730,88	805 093,78
126	BLUMAR Sp. z o.o.	podkarpackie	01.01.	31.12	79 259 095,23	6 353,05	01.01.	31.12	101 347 398,02	18 606,02
127	NOVA OIL Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	76 949 563,04	453 303,48	01.01.	31.12	63 160 318,90	41 745,28
128	BGW Wielobranżowe Przedsiębiorstwo Handlowe Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.01.	31.12	76 517 443,29*	2 690 908,06**	01.01.	31.12	b.d.	b.d.
129	Stacje Paliw LAMPA Sp. z o.o.	małopolskie	01.01.	31.12	76 228 376,02	485 331,14	01.01.	31.12	66 713 777,34	43 211,99
130	KOMPAN Sp. z o.o.	łódzkie	01.01.	31.12	76 027 476,12	405 326,00	01.01.	31.12	62 026 840,38	221 924,30
131	MAT-OIL Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.01.	31.12	73 794 035,85	302 424,43	01.01.	31.12	69 145 851,14	468 523,77
132	INTEROIL Sp.J. Kameccy, Galuba	łódzkie	01.01.	31.12	73 419 420,03	499 631,31	01.01.	31.12	63 162 935,21	378 854,44
133	DRAGONGAZ Sp. z o.o.	dolnośląskie	01.01.	31.12	73 276 092,02	323 008,53	01.01.	31.12	59 494 410,87	647 507,30
134	BETA PRIM Sp. z o.o.	lubelskie	01.01.	31.12	73 217 531,65	110 303,12	01.01.	31.12	68 724 631,94	187 530,20
135	PETROACTIV Sp. z o.o.	małopolskie	01.01.	31.12	70 993 990,82	139 990,39	01.01.	31.12	20 501 864,01	71 636,32
136	KARES Świętochowscy Sp.J.	mazowieckie	01.01.	31.12	70 768 958,16	2 133 987,12	01.01.	31.12	11 537 552,39	614 791,72
137	Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe PAK Sp. z o.o.	śląskie	01.01.	31.12	70 551 252,61	159 254,71	01.01.	31.12	71 878 430,79	-240 087,48
138	KDM Sp. z o.o.	dolnośląskie	01.01.	31.12	69 603 081,43	237 278,62	01.01.	31.12	68 870 824,04	604 258,33
139	DULCET Sp.J.	kujawsko-pomorskie	01.01.	31.12	69 145 308,39	-266 349,42	01.01.	31.12	69 521 367,97	42 794,04
140	SETON K.Cichocki, R.Matusiewicz Sp.J.	warmińsko-mazurskie	01.01.	31.12	67 683 601,34	308 862,83	01.01.	31.12	61 925 342,82	-632 501,99
141	OLBENZ Sp. z o.o.	lubelskie	01.01.	31.12	67 392 313,85	538 998,05	01.01.	31.12	85 348 907,19	-1 034 871,69
142	CHEM-GAZ Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	67 161 305,37	1 055 428,52	01.01.	31.12	55 699 979,87	580 017,25
143	PETRO-NAFT Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	66 855 893,93	286 275,84	01.01.	31.12	69 484 217,63	615 564,04
144	CZECH-OIL Sp. z o.o.	łódzkie	01.01.	31.12	66 534 656,09	352 469,52	01.01.	31.12	62 296 386,85	252 085,33
145	GAZGROD Sp.J. Rzeski, Piasecki	mazowieckie	01.01.	31.12	65 482 389,07	400 377,84	01.01.	31.12	66 308 499,38	301 085,67
146	PLUS Sp.J. Jurkiewicz i Syn	podlaskie	01.01.	31.12	63 942 339,76	1 285 443,88	01.01.	31.12	84 637 982,86	1 916 223,22
147	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe ART-ZBYT Sp.J. Andrzej Wojtyczka, Bogdan Michalak	dolnośląskie	01.01.	31.12	62 664 339,41	1 053 314,80	01.01.	31.12	70 180 002,44	1 487 780,32

TOP200 FIRM PALIWOWYCH

POZ.	NAZWA	WOJE-WÓDZTWO	2012 OD	2012 DO	PRZYCHODY 2012	ZYSK NETTO 2012	2011 OD	2011 DO	PRZYCHODY 2011	ZYSK NETTO 2011
148	SOMBIN Stanisław Tyrała Sp.J.	dolnośląskie	01.01.	31.12	60 636 816,64	685 211,52	01.01.	31.12	84 214 230,78	3 150 673,57
149	ANIN Sokołowscy Sp.J.	podlaskie	01.01.	31.12	60 387 309,66	465 518,23	01.01.	31.12	48 754 080,81	247 277,97
150	Firma Transportowo-Handlowo-Usługowa EURO-DOREX B.K.Czechowscy, D.A.Zglec Sp.J.	mazowieckie	01.01.	31.12	59 801 000,00	457 000,00	01.01.	31.12	63 069 000,00	602 000,00
151	EKOOPAŁ Ossowski, Stenka Sp.J.	pomorskie	01.01.	31.12	59 481 003,83	393 014,78	01.01.	31.12	61 244 965,62	148 408,06
152	Stacja Paliw PETROL Sp. z o.o.	lubelskie	01.01.	31.12	59 150 093,01	375 549,79	01.01.	31.12	59 582 019,18	349 921,39
153	GAL-GAZ Galewice Sp. z o.o. Sp.K.	łódzkie	01.01.	31.12	58 565 749,95	2 250 536,90	01.01.	31.12	47 783 638,56	1 431 140,04
154	TYCZKA POLSKA Sp. z o.o.	opolskie	01.01.	31.12	57 922 629,64	524 126,61	01.01.	31.12	50 797 982,92	432 920,20
155	CITRONEX I Sp. z o.o.	dolnośląskie	01.01.	31.12	55 285 362,00*	15 896 283,17**	01.01.	31.12	b.d	b.d
156	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe MALNAFT Sp. z o.o.	pomorskie	01.01.	31.12	54 768 527,38	269 362,45	01.01.	31.12	48 496 530,71	228 506,36
157	APEXIM AB Sp. z o.o. S.K.A.	lubuskie	01.01.	31.12	54 489 876,93	833 887,98	01.01.	31.12	16 793 897,63	84 124,44
158	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe WALOR Agencja Ochrony Osób i Mienia Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	53 706 813,76*	167 500,22**	01.01.	31.12	31 976 083,29*	58 545,74**
159	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe L.K.R.Nowakowscy Sp.J.	mazowieckie	01.01.	31.12	53 571 421,29	30 400,82	01.01.	31.12	59 934 669,75	332 571,42
160	Q9 Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	53 378 861,18	221 660,42	01.01.	31.12	66 472 306,12	-427 640,35
161	Centrum Dystrybucji Gazu Sp. z o.o.	pomorskie	01.01.	31.12	51 927 323,40	77 899,31	01.01.	31.12	48 683 898,92	930 404,37
162	BIOETANOL AEG Sp. z o.o.	kujawsko-pomorskie	01.01.	31.12	51 677 761,00	1 034 691,00	01.01.	31.12	39 668 815,00	-1 293 374,00
163	Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe LTL Sp. z o.o.	podlaskie	01.01.	31.12	50 523 027,59	44 389,96	01.01.	31.12	61 916 015,24	-212 721,12
164	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe BAAG Renchen, Jończyk Sp.J.	opolskie	01.01.	31.12	49 541 581,71	771 769,98	01.01.	31.12	51 870 514,56	560 624,35
165	UNIGAZ Marczak i Przybysz Sp.J.	mazowieckie	01.01.	31.12	46 907 287,42	2 546 491,53	01.01.	31.12	40 777 640,72	2 011 815,01
166	MARCO-OIL POLSKA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	46 895 944,08	78 378,09	01.01.	31.12	31 890 792,49	18 986,21
167	EKO-TRANS A.Rafalik, J.Rafalik, A.Budziński Sp.J.	podlaskie	01.01.	31.12	46 556 669,23	509 260,73	01.01.	31.12	35 421 866,35	1 012 886,56
168	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe DEKAL Wiesław Deć i Wspólnicy Sp.J.	lubelskie	01.01.	31.12	43 735 655,66	601 397,16	01.01.	31.12	41 961 450,16	408 012,35
169	Międzynarodowy Transport Drogowy i Spedycja OLMA Elżbieta Mastalerz, Marek Mastalerz Sp.J.	małopolskie	01.01.	31.12	43 122 351,76*	257 093,90**	01.01.	31.12	38 031 927,17*	594 573,63**
170	GAS-TRADING S.A.	mazowieckie	01.01.	31.12	42 304 121,91	-640 339,14	01.01.	31.12	44 059 882,58	-814 589,88
171	Ryszard Domżalski PALIWEX Sp.J.	mazowieckie	01.01.	31.12	41 560 243,19	52 856,32	01.01.	31.12	54 650 204,34	270 094,59
172	CENTRUMGAZ Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	41 031 931,78	166 576,85	01.01.	31.12	30 781 880,77	14 578,01
173	POL-DAW Sp. z o.o.	kujawsko-pomorskie	01.01.	31.12	40 769 643,33	326 342,89	01.01.	31.12	37 419 597,98	328 283,08
174	ECOL Sp. z o.o.	śląskie	01.01.	31.12	40 508 588,55	1 524 415,18	01.01.	31.12	36 440 436,11	1 589 426,68
175	KWITOWSKI Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.01.	31.12	40 079 000,00	-31 000,00	01.01.	31.12	38 767 000,00	85 000,00
176	Przedsiębiorstwo Robót Sanitarno-Porządkowych SANIPOR Sp. z o.o. +	pomorskie	01.01.	31.12	40 059 263,57*	6 628 740,34**	01.01.	31.12	26 649 346,29*	2 125 157,39**
177	SILESIA OIL Sp. z o.o.	śląskie	01.01.	31.12	39 700 205,01	545 113,75	01.01.	31.12	51 776 681,00	148 324,02
178	PETRO-PAL Maciej Sołtysiak Sp.J.	wielkopolskie	01.01.	31.12	39 557 476,17	882 793,13	01.01.	31.12	35 939 990,35	589 218,00
179	GF ENERGIA Sp. z o.o.	zachdniopo-morskie	01.01.	31.12	38 984 143,64	94 805,33	01.01.	31.12	35 832 154,53	26 648,24
180	ORLE MONT-BUD Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.01.	31.12	38 305 346,86	1 415 088,81	01.01.	31.12	50 167 754,38	517 068,39
181	ESKA Sp. z o.o.	kujawsko-pomorskie	01.01.	31.12	38 043 119,20	-268 447,95	01.01.	31.12	44 502 000,00	-767 000,00
182	NAFTOMAX Sp. z o.o.	warmińsko-mazurskie	01.01.	31.12	37 811 543,68	8 372,13	01.01.	31.12	37 563 962,65	-54 409,65
183	AD TRADE S.A.	mazowieckie	16.07.	31.12	36 975 860,94	191 128,15	01.01.	31.12	b.d.	b.d.
184	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe ROLBUD Sp. z o.o.	podlaskie	01.01.	31.12	36 384 973,99	413 913,19	01.01.	31.12	49 548 832,33	61 005,49
185	PETROTRANS POLSKA Sp. z o.o.	lubelskie	01.01.	31.12	35 846 049,53	466 054,35	01.01.	31.12	40 852 131,59	116 231,28
186	PPHU OKTAN Andrzej Miodek, Małgorzata Miodek Sp.J.	łódzkie	01.01.	31.12	35 655 089,37	159 376,96	01.01.	31.12	38 589 973,93	127 440,26
187	AZAREX Sp. z o.o.	dolnośląskie	19.01.	31.12	34 180 101,80	96 469,80	01.01.	31.12	b.d.	b.d.
188	DELTA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01.	31.12	31 018 814,12	213 528,13	01.01.	31.12	28 690 422,15	165 872,67
189	Dystrybutor Produktów Naftowych CEPEN Sp. z o.o.	pomorskie	01.01.	31.12	30 850 104,75	-588 934,23	01.01.	31.12	33 967 942,14	-278 317,67
190	Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe MAT Sp.J. Adam i Mirosław Topyła	lubelskie	01.01.	31.12	30 642 649,11	650 756,35	01.01.	31.12	17 327 255,28	-428 791,11
191	ROD-NIK LPG Trading Sp. z o.o.	dolnośląskie	03.11. 2011	31.12	30 524 830,98	14 431,53	01.01.	02.11.	b.d.	b.d.
192	EDEN PLUS M.Zachwieja, P.Zachwieja Sp.J.	wielkopolskie	01.01.	31.12	29 566 319,14	512 063,07	01.01.	31.12	35 861 545,20	576 836,38
193	Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe PLACZYŃSKI Sp. z o.o.	śląskie	01.01.	31.12	28 810 633,40	205 516,81	01.01.	31.12	25 290 436,89	9 021,70
194	ELKOM GAZ Zygmunt Sobieralski	opolskie	01.01.	31.12	28 695 900,00	115 700,00	01.01.	31.12	28 357 400,00	84 600,00
195	Podlaskie Gorzelnie SURWIN Sp. z o.o.	lubelskie	01.01.	31.12	28 460 838,47	411 627,90	01.01.	31.12	25 776 913,92	1 034 256,87
196	Zakład Dystrybucji Gazu GRADER Jerzy Grabowski, Szczepan Derejczyk, Adam Derejczyk Sp.J.	śląskie	01.01.	31.12	28 087 000,00	-105 000,00	01.01.	31.12	27 122 000,00	74 000,00
197	KOMTEX Sp. z o.o.	warmińsko-mazurskie	01.01.	31.12	27 283 905,34	155 200,37	01.01.	31.12	22 407 903,88	119 369,84
198	EURO-TYTAN Sp. z o.o.	małopolskie	01.01.	31.12	26 897 779,76	95 120,24	16.02.	31.12	22 386 124,65	33 172,16
199	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe PETROL Sp. z o.o.	wielkopolskie	01.01.	31.12	24 186 383,28	-40 662,82	01.01.	31.12	24 649 231,23	30 045,00
200	TANK-ROM Kaźmierowscy Sp.J.	wielkopolskie	01.01.	31.12	22 180 283,37	251 894,26	01.01.	31.12	21 948 603,61	79 202,39

Legenda:

* szacowany procent przychodów z obrotu paliwami płynnymi
** zysk z całej działalności
*** szacowany obrót sieci Intermarche w paliwach
**** 05.02.2014 ogłoszono upadłość likwidacyjną

Źródło: Coface, Information Market

Akcenty 2013

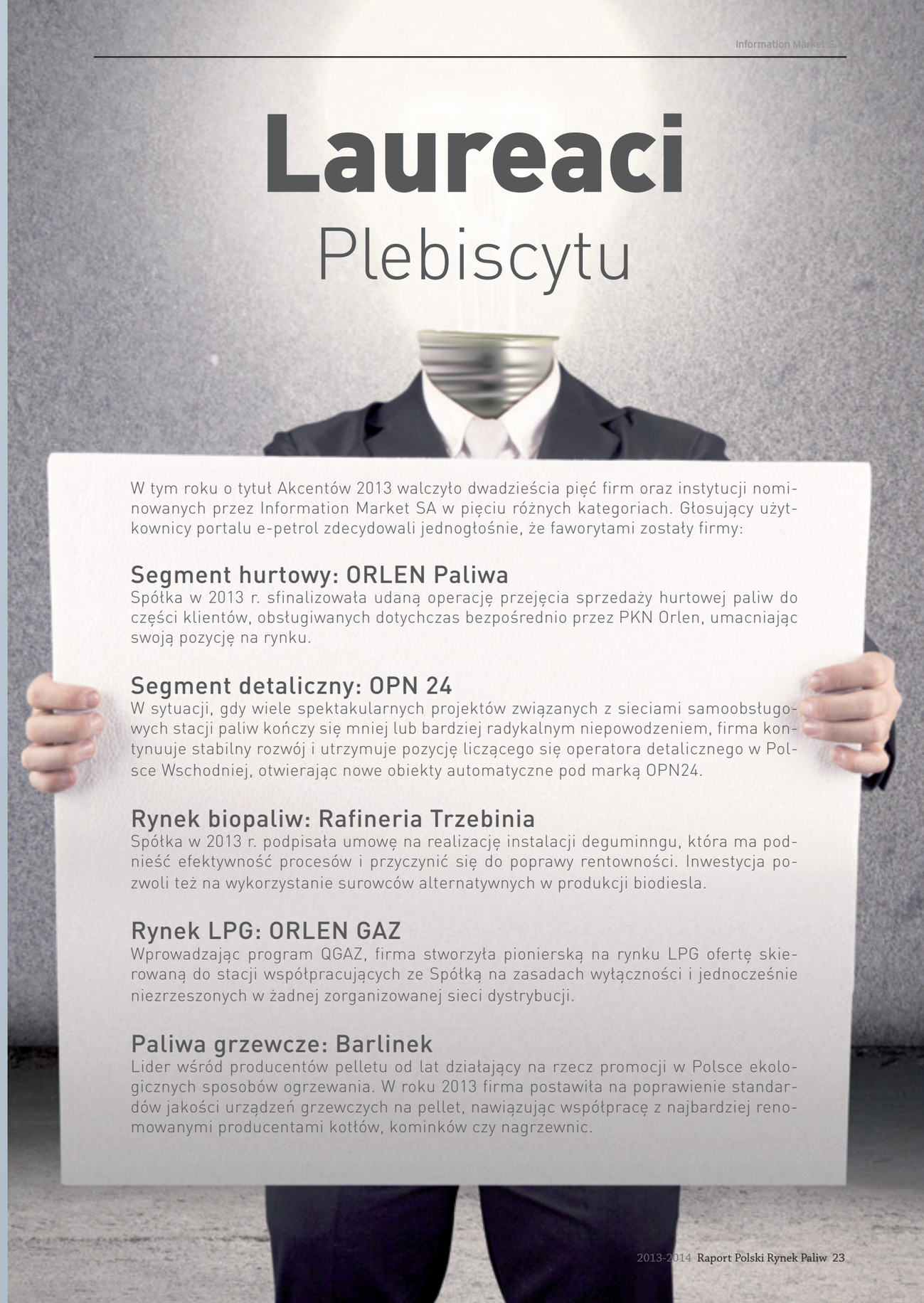


Za nami druga już edycja branżowego plebiscytu Akcenty 2013, który dzięki głosom oddanym przez internautów w ramach portalu e-petrol.pl pozwolił wyłonić nam spośród dwudziestu pięciu nominowanych firm oraz instytucji piątkę laureatów. Zwycięzców prezentujemy Państwu na łamach Raportu.

NASZA IDEA

Idea naszego plebiscytu jest prosta – chcemy wskazać te firmy oraz instytucje, które poprzez swoje działania zaznaczyły swoją obecność na polskim rynku paliw i wpłynęły na jego funkcjonowanie w danym roku.

Laureaci Plebiscytu



W tym roku o tytuł Akcentów 2013 walczyło dwadzieścia pięć firm oraz instytucji nominowanych przez Information Market SA w pięciu różnych kategoriach. Głosujący użytkownicy portalu e-petrol zdecydowali jednogłośnie, że faworytami zostały firmy:

Segment hurtowy: ORLEN Paliwa

Spółka w 2013 r. sfinalizowała udaną operację przejęcia sprzedaży hurtowej paliw do części klientów, obsługiwanych dotychczas bezpośrednio przez PKN Orlen, umacniając swoją pozycję na rynku.

Segment detaliczny: OPN 24

W sytuacji, gdy wiele spektakularnych projektów związanych z sieciami samoobsługowych stacji paliw kończy się mniej lub bardziej radykalnym niepowodzeniem, firma kontynuuje stabilny rozwój i utrzymuje pozycję liczącego się operatora detalicznego w Polsce Wschodniej, otwierając nowe obiekty automatyczne pod marką OPN24.

Rynek biopaliw: Rafineria Trzebinia

Spółka w 2013 r. podpisała umowę na realizację instalacji deguminngu, która ma podnieść efektywność procesów i przyczynić się do poprawy rentowności. Inwestycja pozwoli też na wykorzystanie surowców alternatywnych w produkcji biodiesla.

Rynek LPG: ORLEN GAZ

Wprowadzając program QGAZ, firma stworzyła pionierską na rynku LPG ofertę skierowaną do stacji współpracujących ze Spółką na zasadach wyłączności i jednocześnie niezrzeszonych w żadnej zorganizowanej sieci dystrybucji.

Paliwa grzewcze: Barlinek

Lider wśród producentów pelletu od lat działający na rzecz promocji w Polsce ekologicznych sposobów ogrzewania. W roku 2013 firma postawiła na poprawienie standardów jakości urządzeń grzewczych na pellet, nawiązując współpracę z najbardziej renomowanymi producentami kotłów, kominków czy nagrzewnic.

PALIWA PŁYNNE

Czas stabilizacji – rynek naftowy w 2013 roku
Sytuacja w segmencie hurtowego handlu paliwami w Polsce
Polska ropą płynąca – realna perspektywa czy marzenia?
Nowy rok przyniósł koniec dla niemal 800 stacji
Giełdowe spółki paliwowe – szanse i wyzwania
Polski rynek detaliczny – znane problemy i nowe wyzwania
Hurtowe i detaliczne ceny paliw w Polsce – analiza i prognoza
Polski rynek paliw na tle innych państw regionu Europy Środkowej
Liczy się nie tylko sprzedaż hurtowa



Czas stabilizacji

rynek naftowy w 2013 roku

GRZEGORZ MAZIAK

Postępujący spadek zmienności i utrzymujące się na wysokim poziome ceny surowca – tak w dużym skrócie można scharakteryzować sytuację na globalnym rynku ropy w 2013 roku. Warto jednak pamiętać, że średnioroczna cena surowca na londyńskiej giełdzie spadła pierwszy raz od kilku lat i nie jest wykluczone, że ta obniżkowa tendencja będzie kontynuowana także w tym roku.

Wśród czynników, które miały decydujący wpływ na notowania ropy, jak zwykle należy wymienić sytuację na Bliskim Wschodzie oraz perspektywy rozwoju globalnej gospodarki. Ciągle nowym zjawiskiem dla rynku naftowego jest postępująca w USA rewolucja łupkowa, dzięki której Stany Zjednoczone już za kilka lat mają stać się największym producentem surowca na świecie.

STABILNIEJ I TANIEJ

Rok 2013 przyniósł dalszy spadek zmienności notowań ropy Brent. Różnica pomiędzy rocznym maksimum i minimum baryłki w cenach zamknięcia na giełdzie w Londynie wyniosła 21,21 USD. Dla porównania w 2012 r. osiągnęła poziom 36,99 USD, a w 2011 r. aż 50,73 USD.

Najdroższym miesiącem roku był luty i w nim też odnotowane zostało rekordowo wysokie zamknięcie na poziomie 118,90 USD. Cenowe minimum, wynoszące 97,69 USD, ropa Brent ustanowiła już dwa miesiące później, w kwietniu, ale to maj charakteryzowała najniższa średnia cena surowca.

Rok 2013 notowania ropy zaczęły na poziomie 112 dolarów i przez większą część dwóch pierwszych miesięcy pozostawały powyżej 110 dolarów. Wsparciem dla drogiej ropy były zakończone sukcesem negocjacje amerykańskich polityków, odsuwające w czasie groźbę podwyżki podatków i cięć wydatków na łączną sumę około 600 mld dolarów, określane mianem „klifu fiskalnego", oraz zwiększenie przez bank centralny USA programu skupu obligacji. Dobre nastroje podtrzymywały też



optymistyczne dane makroekonomiczne wskazujące na ożywienie gospodarcze w Chinach i USA, czyli krajach będących największymi konsumentami produktów naftowych na świecie. W efekcie w lutym notowania ropy na giełdzie w Londynie ustanowiły szczyt, który nie został przekroczony do końca roku.

W ciągu kilku kolejnych tygodni na rynku naftowym w Londynie obserwowaliśmy dynamiczną przecenę, która w połowie kwietnia sprowadziła ceny ropy do dwucyfrowych poziomów. Na zamknięciu sesji z 17 kwietnia baryłka ropy Brent była wyceniana na jedyne 97,69 USD. Przyczyną pogorszenia nastrojów na rynku były obawy o bankructwo Cypru i plan ratunkowy dla tego kraju zakładający straty finansowe właścicieli prywatnych depozytów bankowych. Spadkom sprzyjały też słabsze dane makro, które stawiały pod znakiem zapytania spodziewane ożywienie w gospodarce globalnej, utrzymujące się na wysokim poziomie wydobycie w krajach OPEC i mocny dolar.

W drugiej połowie kwietnia rozpoczęło się odbicie i przez okres dwóch miesięcy ceny ropy poruszały się w trendzie bocznym, wahając się w paśmie 100–106 dolarów. W powrocie do trzycyfrowych poziomów notowaniom surowca pomogła decyzja Europejskiego Banku Centralnego, który obniżył stopy procentowe, oraz napięta sytuacja w Syrii, której wewnętrzny konflikt stawał się coraz większym zagrożeniem dla stabilności na całym Bliskim Wschodzie.

Końcówka czerwca – po zapowiedziach amerykańskich władz monetarnych o gotowości do ograniczania i docelowo wygaszenia programu luzowania ilościowego – przyniosła jeszcze jedną próbę powrotu notowań baryłki ropy do dwucyfrowych wartości, ale zakończyła się niepowodzeniem.

"Rozwiązanie problemu syryjskiego arsenału chemicznego na drodze dyplomatycznej otworzyły drogę do wrześniowej przeceny na rynku naftowym w Londynie."

Argumentów dla skutecznej obrony poziomu 100 dolarów dostarczyły wydarzenia w Egipcie i Libii, które postawiły pod znakiem zapytania stabilność globalnych dostaw ropy. Europejskiemu rynkowi szczególnie dały się we znaki niepokoje społeczne w tej ostatniej, w wyniku których zablokowane zostały terminale przeładunkowe w portach na wschodzie kraju, co przełożyło się na niemal całkowite wstrzymanie eksportu libijskiego surowca. W sierpniu na dalszy wzrost cen ropy, które zbliżyły się do rekordowo wysokich poziomów z lutego, wpłynęła eskalacja napięcia w Egipcie i groźba międzynarodowej interwencji w Syrii, której władze oskarżano o użycie broni chemicznej w walce z rebeliantami.

Rozwiązanie problemu syryjskiego arsenału chemicznego na drodze dyplomatycznej i częściowo przywrócone po ponownym uruchomieniu wydobycie na polu El Sharara dostawy z Libii otworzyły drogę do wrześniowej przeceny na rynku naftowym w Londynie. Notowania ropy Brent w ciagu zaledwie trzech tygodni spadły o blisko 10 dolarów. Spadków nie była w stanie zatrzymać nawet zaskakująca decyzja amerykańskich władz monetarnych, które wbrew powszechnym oczekiwaniom na wrześniowym posiedzeniu nie zdecydowały o rozpoczęciu ograniczania programu skupu obligacji.

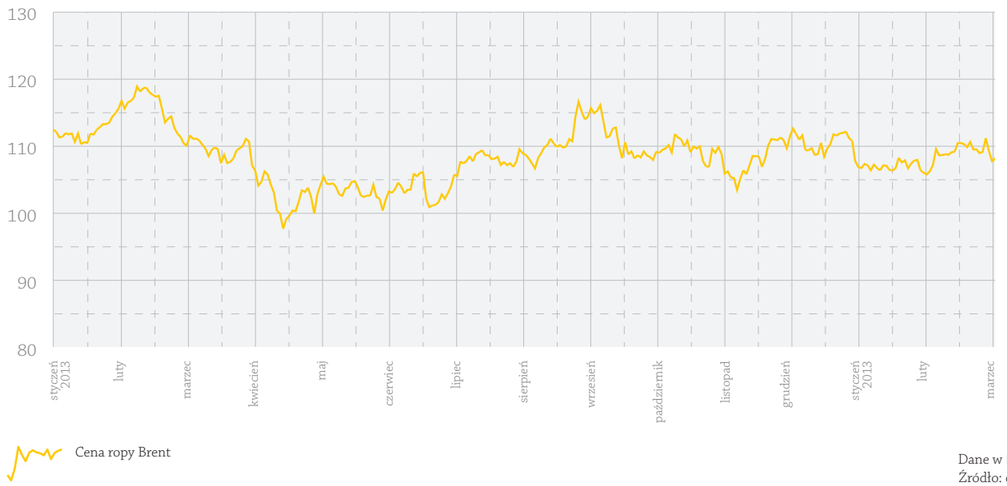
Pod koniec września pojawiły się też oznaki ocieplenia na linii Iran–USA. Telefoniczna rozmowa nowego prezydenta Hassana Rouhaniego z Barackiem Obamą była pierwszym od 30 lat kontaktem dyplomatycznym między tymi państwami na tak wysokim szczeblu. W połączeniu z powracającym problemem limitu amerykańskiego zadłużenia, który wobec impasu w politycznych negocjacjach poskutkował w październiku wstrzymaniem prac administracji państwowej w USA, nadzieje na rozwiązanie problemu programu atomowego realizowanego przez władze w Teheranie ograniczały wzrostowy potencjał na rynku ropy.

Podpisane pod koniec listopada tymczasowe porozumienie z Iranem w sprawie ograniczenia jego programu atomowego nie stało się jednak mocnym impulsem spadkowym dla rynku naftowego. Przyniosło ono co prawda częściowe ograniczenie sankcji nałożone na reżim w Teheranie, ale nie wpłynęło na zwiększenie globalnej podaży irańskiej ropy.

Ponowne pogorszenie sytuacji w Libii, której władze centralne nie były w stanie skutecznie poradzić sobie ze zbrojnymi grupami blokującymi pola naftowe i infrastrukturę eksportową, oraz problemy z dostawami z Sudanu w ostatnich tygodniach roku wywierały presję na wzrost cen ropy Brent i na zamknięciu sesji kończącej 2013 r. baryłka surowca w Londynie była wyceniana na 110,80 USD.

Pierwsze miesiące 2014 r. wskazują na to, że stabilizacja zagości na rynku naftowym na dłużej,

Wykres 1. Cena zamknięcia ropy Brent na giełdzie ICE w Londynie



Dane w [USD/bbl]
Źródło: e-petrol.pl

a tendencja spadkowa może zostać utrzymana. W okresie od początku stycznia do połowy marca amplituda wahań notowań ropy na giełdzie w Londynie tylko nieznacznie przekroczyła pięć dolarów.

Nowy rok zaczął się od spadku cen ropy w reakcji na częściowe przywrócenie wydobycia w Libii. Argumentów do obniżki notowań surowca dostarczyła też styczniowa decyzja Fed o zmniejszeniu programu skupu obligacji, ograniczająca działania stymulujące gospodarkę. Spokój w Libii nie trwał jednak długo, co w połączeniu z zamieszaniem na Ukrainie i rosyjskim zaangażowaniem na Krymie dało solidne wsparcie wysokim cenom ropy, które na przełomie lutego i marca chwilowo wspięły się ponad poziom 110 dolarów.

NIŻSZE CENY TAKŻE Z POLSKIEJ PERSPEKTYWY

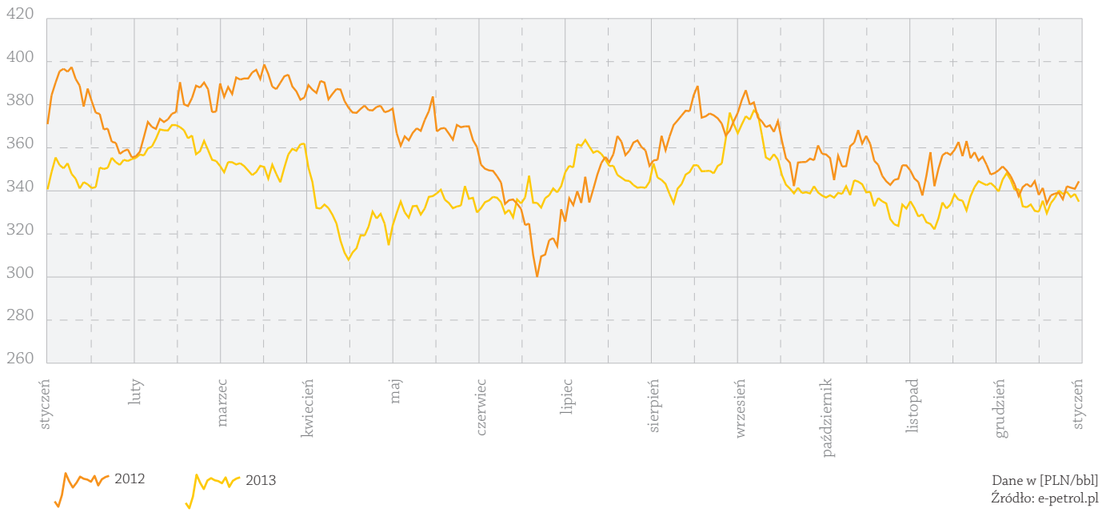
Oba elementy kluczowe dla kształtowania się cen paliw w Polsce, tj. zachowania się notowań ropy i kurs złotówki w relacji do dolara amerykańskiego, sprzyjały w 2013 r. obniżkom na stacjach w Polsce. Oprócz spadku cen surowca, którego wymiar był co prawda symboliczny, odnotowane zostało też umocnienie naszej waluty. Średnioroczny kurs NBP na poziomie 3 złotych 16 groszy dla pary USD/PLN w 2013 r. był wyraźnie niższy niż rok wcześniej, kiedy średnio za dolara trzeba było płacić blisko 3 złote 26 groszy. Dzięki temu koszt zakupu surowca z polskiej perspektywy niemal przez cały rok utrzymywał się poniżej poziomu z 2012 r. Porównanie ceny baryłki ropy Brent w latach 2012 i 2013 wyrażonej w złotówkach ilustruje wykres 2.



NAFTOWE TEORIE POD ZNAKIEM ZAPYTANIA

Rewolucja łupkowa w USA w ostatnich latach poważnie zakwestionowała założenia teorii „peak oil", wieszczącej bliski szczyt globalnego wydobycia surowca. Pokazała, że innowacyjne technologie przy odpowiednio wysokim poziomie cen surowca są w stanie doprowadzić do dynamicznego wzrostu

Wykres 2. Cena ropy Brent wyrażona w złotówkach przeliczona według kursu NBP



Dane w [PLN/bbl]
Źródło: e-petrol.pl



wydobycia poprzez sięgnięcie do zasobów dotychczas uznawanych za niedostępne lub nieopłacalne.

Ostatnie miesiące sygnalizują, że szczyt wydobycia może nie być jedyną teorią, która wymaga ponownej weryfikacji. Publikowane w USA na początku 2014 r. rządowe dane na temat konsumpcji paliw zaczęły pokazywać zwiększone zużycie produktów naftowych za oceanem. Stany Zjednoczone, podobnie jak inne rozwinięte gospodarki, były uznawane za rynki, na których mamy do czynienia ze strukturalnym spadkiem zapotrzebowania na ropę. W odniesieniu do tego zjawiska, napędzanego głównie stosowaniem bardziej wydajnych energetycznie technologii, pojawiało się nawet określenie „szczyt popytu".

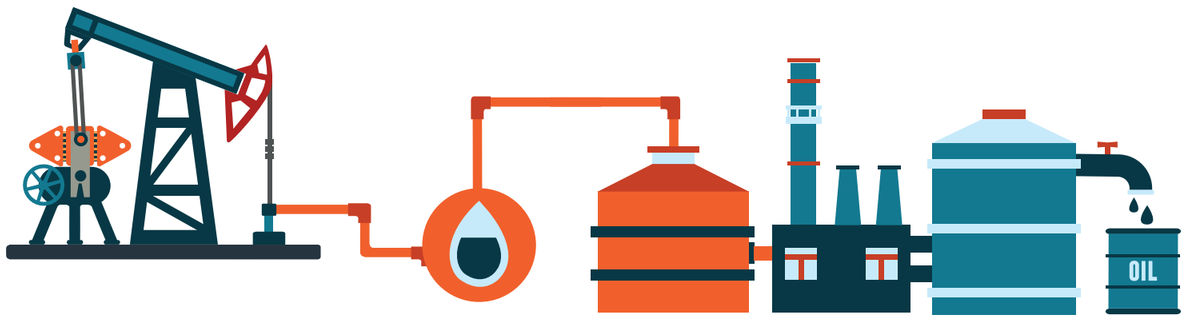
Obecnie wygląda na to, że konsumpcja ropy w USA rośnie i to zarówno za sprawą większego zapotrzebowania ze strony przemysłu i rolnictwa, jak i kierowców. Według przywoływanych przez internetowe wydanie „Financial Times" analiz[1], dystans pokonywany na jednym galonie paliwa przez amerykańskiego kierowcę spadł w drugiej połowie 2013 r. Może to oznaczać, że Amerykanie przyzwyczaili się do wysokich cen na stacjach i zaczynają powracać do paliwożernych samochodów.

Międzynarodowa Agencja Energetyczna szacuje, że w efekcie tych zmian w 2013 r. tempo wzrostu konsumpcji ropy w USA – pierwszy raz w tym wieku – było wyższe niż w Chinach. Jeśli ten trend się utrzyma, to rosnący popyt ze strony dojrzałych gospodarek w połączeniu z zapotrzebowaniem ze strony krajów rozwijających się może zmniejszyć znaczenie, jakie dla rynku naftowego ma rewolucja łupkowa.

CO NAS CZEKA W 2014 R.?

Sytuacja fundamentalna na rynku ropy, szczególnie w optymistycznym scenariuszu, który zakłada ustabilizowanie się sytuacji w Libii oraz dalszy postęp w rozmowach z Iranem, skutkujący wzrostem eksportu surowca z tego kraju, wskazuje na dalszy spadek notowań ropy. Rosnące wydobycie w USA w połączeniu z niepewną sytuacją gospodarczą w Chinach i w borykającej się od dłuższego z problemami Europą powinno w pełni zaspokoić globalne zapotrzebowanie na surowiec. To ograniczy presję na wzrost jego cen. Warto jednak pamiętać o wspomnianych wcześniej zmianach w zakresie popytu w USA czy choćby prognozach wzrostu liczby samochodów w Chinach, które będąc solidnym wsparciem dla drogiej ropy, nie pozwolą raczej na wyraźne obniżki.

Z perspektywy europejskich producentów paliw na uwagę zasługiwać będzie też zmieniająca się geografia międzynarodowego handlu naftowego i rosnący w nim – kosztem surowca – udział obrotu produktami gotowymi. Amerykańskie rafinerie wykorzystują dostęp do taniej ropy i zwiększają eksport paliw na globalne rynki, wypierając innych graczy, którzy nie są w stanie skutecznie przeciwstawić się przewadze, wynikającej z rewolucji łupkowej. Do tego konkurencja ze strony zwiększających się mocy przerobowych bliskowschodnich rafinerii będzie wywierać dalszą presję na sektor rafineryjny w Europie, w tym także producentów paliw w Polsce.



1 'Peak demand' oil theory fails scrutiny test, ,http://www.ft.com/intl/cms/s/0/24ad9f8a-7950-11e3-b381-00144feabdc0.html#axzz2vpPsSvbG, 3 marca 2014 r.

Sytuacja w segmencie hurtowego handlu paliwami w Polsce



DR SZYMON ARASZKIEWICZ

Rok 2013 i pierwsze miesiące 2014 r. w znacznym stopniu przypominały 2012 r., ale zdecydowanym błędem byłoby mówienie, że sytuacja jest stabilna czy też spokojna – uczestnicy rynku doznawali wciąż wielu wrażeń, niekoniecznie pozytywnych.

Niniejszy tekst powstał na początku marca 2014 r. i przedstawia stan w momencie pisania. Mogły pojawić się zatem pewne zmiany w okresie między jego powstaniem a ostatecznym dotarciem „Raportu" do czytelnika. Artykuł nie obejmuje w ogóle zagadnień związanych z obrotem LPG – będzie im poświęcona osobna część „Raportu".

Kolejny rok z rzędu spadła w Polsce konsumpcja paliw. Wg obliczeń na podstawie danych Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego oraz PKN ORLEN popyt na benzynę w skali roku spadł o 3 proc., a na olej napędowy o 7 proc. W przypadku benzyn jest to kontynuacja trendu z ostatnich kilku lat – łagodnego stopniowego zmniejszania się rynku. Dla oleju – po długiej serii wzrostów w pierwszej dekadzie XXI w. – jest to drugi rok z rzędu obniżek zapotrzebowania. Rynek paliw wciąż odczuwał skutki trwającego w Polsce spowolnienia gospodarczego, które odbiło się na zapotrzebowaniu na paliwa, swój udział w tym ma też fakt utrzymywania się cen paliw na poziomach

niewiele poniżej rekordów. Pojawiają się jednak głosy mówiące, że tak naprawdę popyt, zwłaszcza na olej, wcale się nie zmniejszył, tylko po prostu znacząca część sprzedaży nie jest rejestrowana i wymyka się oficjalnym statystykom, innymi słowy, że ten handel odbywa się w tzw. szarej strefie.

Tabela 1. Konsumpcja paliw w Polsce, 2012–2013, w [mln t]

Paliwo/Rok	2012	2013	zm. proc.
benzyny	3,8	3,7	-3%
olej napędowy	12,1	11,2	-7%

Źródło: źródło: POPiHN, PKN ORLEN

Pojęcie „szarej strefy" rozumieć można wielorako, najszerzej rzec z ujmując, jest to działalność gospodarcza, przy której łamane są obowiązujące przepisy prawne. S. Piocha i R.B. Dylkiewicz rozumieją szarą strefę jako działalność niezarejestrowaną lub jako uchylanie się w działalności od wypełniania określonych obowiązków nałożonych przez prawo, w tym osiąganie dochodów wprawdzie nie z działalności przestępczej, ale bez uiszczania odpowiednich opłat, płacenia podatków, za to z naginaniem norm prawnych. Właśnie to drugie rozumienie najlepiej odpowiada temu, co dzieje się w branży paliwowej. Od około trzech lat na rynku paliwowym działa cały czas rosnąca grupa firm, które oferują sprzedaż benzyn i oleju napędowego na warunkach cenowych wyraźnie lepszych od standardu rynkowego (różnice wynoszą od kilkudziesięciu do nieco ponad stu złotych na m^3 w zależności od okoliczności, dostawcy itp.). Nawet doskonale ustawiona logistyka, wysoki poziom operacyjny czy też kupowanie na atrakcyjnych warunkach od firm zagranicznych nie uzasadniają takich przewag. Przyczyna tkwi gdzie indziej – w wielu wypadkach w niepłaceniu podatku VAT przez niektórych importerów paliw, a także w unikaniu kosztów związanych z tworzeniem zapasów obowiązkowych czy realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego w zakresie biopaliw i biokomponentów (są to wymagania ciążące na producentach i importerach paliw w Polsce). Duża część „nowych" graczy to niewielkie firmy, często jednoosobowe lub przedsiębiorstwa dotąd aktywne w zupełnie innych branżach. Do prowadzenia działalności paliwowej tworzone są całe łańcuchy firm, tzw. słupów, między którymi przechodzi towar, często wyłącznie na papierze. Na którymś z etapów łańcucha nie zostaje odprowadzony należny podatek VAT, co pozwala firmom z kolejnego etapu oferować paliwa znacznie tańsze w stosunku do średniej rynkowej. Zdarzają się również firmy handlujące z kontrahentami zagranicznymi, z różnych państw, różnymi towarami, opodatkowanymi innymi stawkami VAT, co też ułatwia oferowanie paliw w niskich cenach. W 2013 r. dotarły na rynek informacje o przynajmniej trzech aresztowaniach władz i pracowników firm parających się sprzedażą paliw i znanych z wysokiej konkurencyjności. Aresztowania przeprowadzono w efekcie skoordynowanych działań różnych organów ścigania pod zarzutem unikania płacenia podatków – potwierdza to opisany powyżej tok rozumowania na temat powstawania szczególnie korzystnych ofert.



Branża paliwowa – firmy działające od lat – apelowała od dawna do władz Polski o zajęcie się sprawą szarej strefy – zarówno aktywne ściganie podejrzanych, jak i tworzenie rozwiązań mających zablokować możliwości oszustw. Jesienią 2013 r. weszły w życie nowelizacje odpowiednich ustaw podatkowych, mające w swym założeniu rozwiązać tę kwestię. Wprowadzono do systemu prawnego tzw. odpowiedzialność solidarną, tzn. możliwość zmuszenia kupującego „towary wrażliwe" w rozumieniu przepisów prawa (m.in. paliwa, ale również stal – w kilku innych branżach, np. na rynku metali, występuje ponoć ten sam problem) do zapłacenia podatku VAT, którego nie zapłacił jego dostawca, jeśli okoliczności transakcji, w szczególności wyjątkowo atrakcyjna cena, powinny były wzbudzać podejrzenia. Aby jednak nie uderzyć w legalnie działających i nie doprowadzić do swoistej paranoi, w której np. stacje paliw kupowałyby od najdroższych oferentów, chcąc uniknąć oskarżeń o zaopatrywanie się w szarej strefie (co jest zupełnym zaprzeczeniem logiki działalności biznesowej czy uczciwej konkurencji), są wyłączenia odpowiedzialności solidarnej. Stworzono tzw. białą listę, gdzie wpisywane są firmy, które wpłaciły specjalną kaucję gwarancyjną do Ministerstwa Finansów. Jeśli zatem dostawca paliw na liście jest, a wysokość zapłaconej przez niego kaucji spełnia pewne kryteria szczegółowe, jego klienci nie muszą bać się ewentualnych konsekwencji z powodu problemów sprzedawcy z organami kontroli skarbowej czy służbami podatkowymi. Pomysł, skądinąd bardzo słuszny, walki z nieuczciwym procederem, jak pokazuje już kilkumiesięczna historia obowiązywania nowych ustaw, niestety nie spełnił swojej funkcji – na liście znalazł się cały szereg „nowych" firm paliwowych, a kupujący w hurcie wyspecjalizowali się w stosowaniu rozwiązań wyłączających ich ewentualną solidarną odpowiedzialność (zbieranie

Branża z niepokojem przygląda się zapowiedziom wprowadzenia tzw. Narodowego Celu Redukcyjnego

odpowiedniej dokumentacji itp.). Po rynku nadal krążą wyjątkowo atrakcyjne oferty, co więcej – wiele „nowych" firm zaczyna konkurować między sobą, co dodatkowo obniża ceny, jeszcze mocniej uderzając w tradycyjnych graczy. Spotkać jednak można wiele głosów, głównie ze strony kupujących na końcowych etapach łańcucha logistycznego, że sytuacja, jakkolwiek niezręczna, ma też pozytywne aspekty. Dała im ona bowiem okazję do korzystnego kupowania paliw, na które nie mieliby szans u dotychczasowych dostawców, a co za tym idzie powalczenia o rynek. Jest to zrozumiałe choćby w wypadku stacji paliw, które nie mogły walczyć o klienta ze stacjami dużych operatorów sieciowych (marże na detalicznej sprzedaży paliw od kilku lat są na niskich poziomach, niedających długookresowej gwarancji powodzenia biznesu, więc tylko korzystny zakup daje możliwość walki o klienta w najskuteczniejszy sposób – ceną czy też uzbierania środków na przeprowadzenie inwestycji koniecznych do budowania szeroko rozumianej konkurencyjnej oferty całej stacji). Sytuacja w kontekście szarej strefy jest obecnie patowa i rozwiązać mogłyby ją tyko dalsze modyfikacje przepisów, zmieniające system pobierania podatku VAT w taki sposób, by technicznie trudne do wykonania były próby jego ominięcia. Tymczasem działania oparte na unikaniu płacenia podatku VAT, pewien ich określony schemat, można łatwo powielać w różnych branżach, obawiamy się też zatem, czy podobna sytuacja nie zacznie wkrótce występować np. w obrocie LPG. Przy braku postawienia im zdecydowanej tamy byłoby to jeszcze bardziej prawdopodobne.

Ostra konkurencja na rynku wewnętrznym stymuluje też proponowanie rozwiązań mających optymalizować działalność przedsiębiorstw paliwowych w poszukiwaniu zysków. Grupa firm skupionych wokół Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie ogłosiła w omawianym okresie plany udostępnienia narzędzia do przeprowadzania transakcji paliwowych w systemie elektronicznym, co miałoby uprościć obrót, przyspieszyć go i umożliwić szybsze docieranie do najkorzystniejszych ofert. Polska zawsze była raczej kojarzona z importem paliw, uzupełniającym lukę między zapotrzebowaniem a produkcją krajową (dotyczy to oleju napędowego), tymczasem lata 2013 i 2014 to ekspansja głównie Grupy LOTOS na rynki zagraniczne. Koncern, korzystając ze swojego położenia na wybrzeżu Morza Bałtyckiego, na dość dużą skalę prowadzi eksport benzyn i oleju napędowego (w sumie kilkaset tysięcy w samym 2013 r., wg danych Information Market), za granicą szukając odbiorców na nadwyżki produkcyjne na możliwie jak najkorzystniejszych warunkach.

W sferze rozwiązań prawnych, oprócz opisanych kwestii podatkowych, omawiany czas to prace legislacyjne nad dwoma zagadnieniami ważnymi dla sektora naftowego: zapasami obowiązkowymi ropy i paliw gotowych oraz obowiązkiem sprzedaży biopaliw i biokomponentów. Branża z niepokojem przygląda się zapowiedziom wprowadzenia tzw. Narodowego Celu Redukcyjnego w zakresie emisji dwutlenku węgla, co wynika z prawodawstwa Unii Europejskiej, bez zmian pozostały natomiast zapisy dotyczące poziomu Narodowego Celu Wskaźnikowego czy też stosowania współczynnika redukcyjnego, premiującego wykorzystywanie przez firmy paliwowe biokomponentów wyprodukowanych w Polsce. Z nadzieją natomiast od dawna branża oczekiwała rozwiązań mających zmniejszyć finansowe i operacyjne obciążenia z tytułu magazynowania rezerw obowiązkowych i o takowe apelowała. Nowe zapisy ustawy o zapasach, które w styczniu 2014 r. przyjęła Rada Ministrów, wprawdzie stopniowo w ciągu kilku lat faktycznie zdejmą z firm paliwowych obowiązek fizycznego tworzenia części rezerw, ale zastąpią go opłatą celową, którą rządowa Agencja Rezerw Materiałowych ma spożytkować na tworzenie i utrzymywanie tychże rezerw. Kontrowersje towarzyszą np. metodyce obliczania zapasów, jak również utrzymaniu samej filozofii składania ciężaru kosztów systemu na przedsiębiorstwa (system nie będzie finansowany bezpośrednio z budżetu). Biorąc pod uwagę obecną sytuację finansów publicznych bardzo wątpliwe wydaje się jednak przejęcie przez państwo polskie tego wymogu od firm, a jedynie ewentualnie dalsza dyskusja i modelowanie proponowanych rozwiązań ustawowych.

Najbardziej potrzebnym branży hurtowego handlu paliwami rozwiązaniem jest w tej chwili zredukowanie rozmiarów szarej strefy i przywrócenie możliwie uczciwej konkurencji, co byłoby dobrym punktem wyjścia do pracy nad kolejnymi krokami, poprawiającymi szeroko rozumianą wygodę działań i dającymi szansę płynnego rozwoju firm.



Polska ropą płynąca
realna perspektywa czy marzenia?

GRZEGORZ MAZIAK

Wydobycie ropy naftowej w Polsce oraz produkcja naszych koncernów poza granicami kraju są dalekie od zaspokojenia potrzeb energetycznych rodzimej gospodarki. Czy taki stan rzeczy może się zmienić w niedalekiej przyszłości? Zdecyduje o tym skuteczność realizacji planów nakreślonych przez kluczowych graczy na polskim rynku poszukiwania i wydobycia ropy.

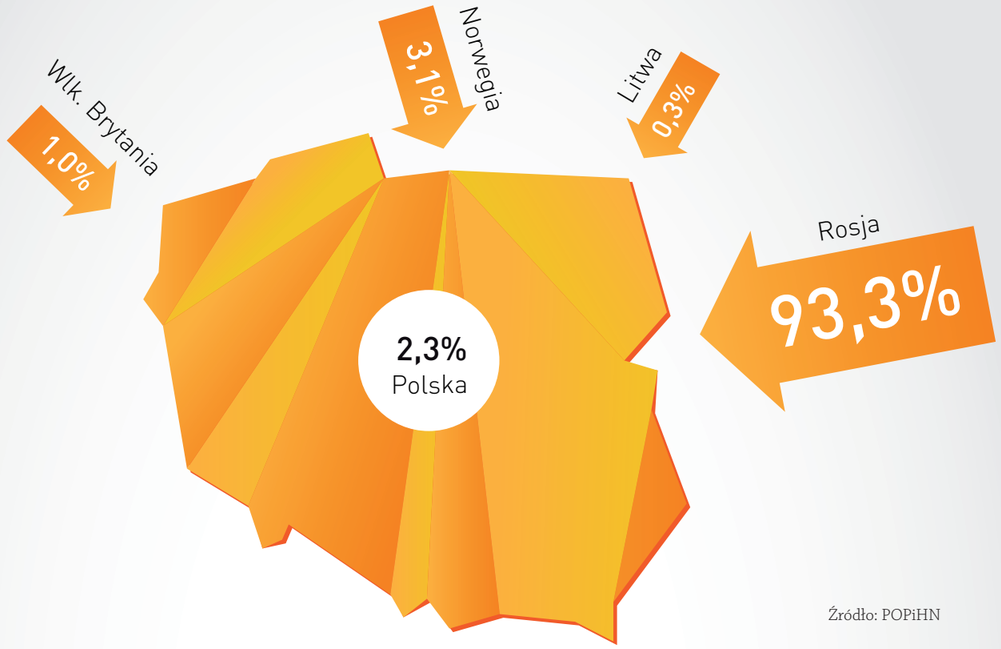
Przerób ropy naftowej w krajowych rafineriach, według danych Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, w 2013 r. wyniósł 24,3 mln ton. Aż 97,7 proc. surowca pochodziło spoza Polski, a głównym kierunkiem importu ropy, z udziałem na poziomie 93,3 proc., była Rosja. To oznacza, że na sprowadzenie potrzebnych 172 mln baryłek surowca, przy średniej cenie ropy Brent w 2013 r. na poziomie 108,70 USD, wydaliśmy blisko 19 miliardów dolarów.

Dla zobrazowania skali odpływu kapitału, jaki ma miejsce w związku z importem ropy , może posłużyć zestawienie kosztów sprowadzenia surowca z przychodami państwa. W 2013 r. do państwowej kasy wpłynęło w sumie 279 miliardów złotych. Na import ropy, przy uśrednionym kursie dolara na poziomie 3,1609 zł, wydaliśmy ponad 59 miliardów złotych. To więcej niż deficyt budżetowy, który wniósł „jedyne" 42 miliardy złotych.

Liczby te pokazują, jakie znaczenie dla naszej gospodarki, i co równie ważne – energetycznego bezpieczeństwa państwa – ma sukces w dziedzinie poszukiwania dostępu do złóż ropy.

moya
sieć stacji paliw
WKRÓTCE 100 STACJI W CAŁEJ POLSCE
PODŁĄCZ SIĘ DO SIECI!
Wygląd zewnętrzny stacji paliw, jej estetyka, czystość i nowoczesność często decydują o tym, czy Kierowca zatrzyma się na niej, zatankuje i skorzysta z oferty gastronomicznej. Elegancki, sieciowy wygląd stacji MOYA oraz ciekawa oferta Caffe Moya to najlepsza wizytówka obiektu, ale także magnes, który przyciąga Kierowców.
CZAS NA ZMIANY. CZAS NA MOYA.
INFOLINIA: 505.182.414
Produkty MOYA
Sieć stacji paliw MOYA oferuje produkty sklepowe sprzedawane pod własną marką. Uznani wytwórcy gwarantują wysoką jakość asortymentu, a Klienci ostateczni doceniają jego przyjazną cenę.
TankQ
Najwyższa jakość sprzedawanego paliwa to konieczny warunek pozyskania zaufania Klientów. To dlatego wszystkie stacje sieci MOYA objęte są programem laboratoryjnego badania jakości paliwa TankQ.
Karty flotowe i rabatowe
MOYA traktuje Kierowców fair. Stali Klienci mogą skorzystać z programu lojalnościowego Moya VIP opartego na rabatach na paliwo, a dla Klientów flotowych Moya przygotowała korzystne warunki zakupów i możliwość bezgotówkowego rozliczania transakcji.
Paliwo ON POWER
ON Moya Power to:
- zmniejszenie zużycia paliwa
- wzrost mocy silnika
- utrzymanie układu paliwowego w czystości
Potwierdzone laboratoryjnie!
www.moyastacja.pl
polub nas na Facebook | www.facebook.com/moyastacja

Mapa 1. Przerób ropy naftowej w krajowych rafineriach wg pochodzenia surowca [%]



Źródło: POPiHN

MODA NA UPSTREAM

Koncentracja na segmencie poszukiwań i wydobycia ropy, znanym też jako upstream, w ostatnich latach jest kierunkiem strategicznego rozwoju – zintegrowanych do tej pory pionowo – największych graczy światowego rynku paliwowo-naftowego. Wiele koncernów pozbywa się mniej rentownych części biznesu, odpowiedzialnych za przerób ropy i sprzedaż produktów naftowych, skupiając swoją uwagę na ryzykownej, ale dającej szanse na największe zyski działalności poszukiwawczej.

Tego światowego trendu nie widać jednak w Polsce. Działalność krajowych koncernów paliwowych opiera się cały czas na przerobie ropy i sprzedaży produktów naftowych, choć trzeba przyznać, że w strategiach zarówno PKN Orlen, jak i Grupy Lotos poszukiwania ropy i gazu są jednym z najważniejszych priorytetów.

Fakty są jednak takie, że w 2013 r. największym wydobyciem ropy mogło pochwalić się Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo, którego produkcja sięgnęła poziomu 1,1 mln ton surowca. Grupa Lotos zbliżony poziom, tj. 1,2 mln ton rocznie, ale łącznie węglowodorów (gazu i ropy) planuje osiągnąć w 2015 r. W 2013 r. wydobycie koncernu z Gdańska wyniosło około 220 tys. ton surowca, ale już w tym roku inwestycja na złożach Heimdal w Norwegii przyniesie skokowy wzrost produkcji (jego potencjał to ok. 240 tys. ton ropy i gazu).

Ambitne cele stawia sobie też PKN Orlen. Płocki koncern, który w 2012 r. nie wydobywał ropy, zgodnie ze strategią na najbliższe lata w 2017 r. ma produkować milion ton surowca. Ważnym krokiem na drodze do osiągnięcia tego celu było przejęcie przez Orlen kanadyjskiej spółki TriOil, która ze 159 produkcyjnych odwiertów na koniec 2013 r. według danych koncernu wydobywała 3,9 tys. baryłek ekwiwalentu ropy naftowej dziennie przy udziale węglowodorów ciekłych na poziomie 58 proc. To daje potencjał produkcyjny na poziomie nieznacznie przekraczającym 100 tys. ton surowca rocznie.

Obecność krajowych koncernów paliwowych w sektorze upstream szczególnie blado wygląd na tle lokalnej konkurencji operującej w Europie Środkowej. Dla porównania wydobycie austriackiego koncernu OMV w 2013 r. osiągnęło poziom 14,4 mln ton ropy. Grupa MOL w tym okresie wyprodukowała ponad 5 mln ton surowca.

Na bazie dotychczasowych doświadczeń trudno być też optymistą co do szybkiej zmiany sytuacji w zakresie znaczącego zwiększenia wydobycia ropy przez polskich producentów. Problemy Grupy Lotos ze złożem Yme, nieudane próby PKN Orlen na łotewskim szelfie Morza Bałtyckiego czy spisana na straty inwestycja Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa w Libii mogą budzić obawy o skuteczność działań w zakresie poszukiwania węglowodorów.

Warto jednak zwrócić uwagę na globalny klimat wokół segmentu upstream. Według doniesień agencji Reutera rok 2013 mógł być dla branży poszukiwań

ropy i gazu najsłabszy od dziesięciu lat, a najwięksi globalni gracze mogą ograniczać swoją aktywność w tym obszarze[2]. To może być szansa dla polskich firm, dopiero szukających dla siebie miejsca na tym rynku

Szanse na to, że w kolejnych latach krajowe wydobycie ze złóż konwencjonalnych będzie rosło w szybkim tempie, są niewielkie.

DRUGIM KUWEJTEM NIE BĘDZIEMY?

Rok 2013 przyniósł za to wyraźny wzrost wydobycia ropy na terenie Polski, głównie za sprawą uruchomienia przez PGNiG kopalni Lubiatów-Międzychód-Grotów. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za pierwszych jedenaście miesięcy 2013 r. wydobycie ropy naftowej w Polsce sięgnęło poziomu 849,2 tys. ton i na tym etapie było już o 181 tys. ton wyższe niż rok wcześniej. Za zdecydowaną większość krajowej produkcji surowca odpowiada PGNiG. W 2013 r. wydobycie ropy w Grupie Kapitałowej PGNiG w Polsce osiągnęło poziom 815 tys. ton. Do krajowej produkcji dołożyła się też Grupa Lotos ze 145 tys. ton wydobytego w Polsce surowca.

Szanse na to, że w kolejnych latach krajowe wydobycie ze złóż konwencjonalnych będzie rosło w szybkim tempie, są jednak niewielkie. Najwięksi gracze na rynku poszukiwań ropy nie stawiają w swoich planach na Polskę. Zainteresowania krajowymi zasobami nie widać też choćby ze strony mniejszych podmiotów z sektora upstream notowanych na giełdzie w Warszawie.

PGNiG prowadzi co prawda prace poszukiwawcze na posiadanych koncesjach, m.in. w Wielkopolsce i na Podkarpaciu, ale celem działań w Polsce jest utrzymanie produkcji. Wzrost wydobycia, który jest jednym z priorytetów koncernu, ma się realizować poprzez produkcję zagraniczną – z Norwegii oraz innych projektów międzynarodowych.

PKN Orlen – za pośrednictwem spółki zależnej Orlen Upstream – poszukuje węglowodorów ze złóż konwencjonalnych w ramach dwóch projektów zlokalizowanych na terenie basenu lubelskiego oraz w Wielkopolsce. Ten drugi realizowany jest wspólnie z PGNiG. Ważną rolę w rozwoju segmentu upstream w planach płockiego koncernu odgrywa jednak Ameryka Północna i Kanada. To w tym regionie poszukiwane są okazje do akwizycji, na które Orlen zgodnie ze strategią na lata 2013–2017 jest gotowy wydać dodatkowo nawet 2,7 mld zł.

Na polski kierunek poszukiwań stawia za to Grupa Lotos, która obok aktywności na obszarze norweskiego szelfu kontynentalnego, eksploruje zasoby surowca na Morzu Bałtyckim. Jej spółka zależna Lotos Petrobaltic planuje pod koniec 2015 r. na Bałtyku uruchomić produkcję ze złoża B8 z potencjałem ocenianym na 220 tys. ton surowca rocznie. Ponadto na początku 2014 r. Grupa Lotos pozyskała nową platformę, która będzie jej czwartą jednostką pracującą nad rozpoznaniem potencjału Morza Bałtyckiego.

KONWENCJONALNE VS NIEKONWENCJONALNE

Poszukiwanie węglowodorów to działalność bardzo kapitałochłonna, a możliwości inwestycyjne polskich firm są ograniczone. Dlatego mocne zaangażowanie PGNiG i PKN Orlen w poszukiwanie gazu ze źródeł niekonwencjonalnych może wpłynąć na tempo prac związanych z pozyskiwaniem dostępu do własnych zasobów ropy.

PGNiG nie widzi jednak zagrożenia dla ropy ze strony łupków, wskazując na to, że poszukiwania węglowodorów konwencjonalnych i niekonwencjonalnych są prowadzone równolegle.

Na polski kierunek poszukiwań stawia za to Grupa Lotos, która obok aktywności na obszarze norweskiego szelfu kontynentalnego, eksploruje zasoby surowca na Morzu Bałtyckim.

W przywoływanej wcześniej strategii płockiego koncernu na lata 2013–2017 podstawowa pula w nakładach inwestycyjnych na upstream w wysokości 2,4 mld złotych jest jednak dedykowana przede wszystkim na odwierty poszukiwawcze i produkcyjne gazu łupkowego. Dodatkowo Orlen jest gotowy na cele związane z poszukiwaniem i rozpoczęciem wydobycia węglowodorów wydać nawet 2,7 mld zł, m.in. na potencjalne akwizycje. Według informacji pozyskanych ze spółki decyzje o alokacji środków na poszczególne projekty, konwencjonalne i niekonwencjonalne, podejmowane są w oparciu o wyniki prac poszukiwawczych i analizy ekonomiczne.

2. Oil firms seen cutting exploration spending, http://www.reuters.com/assets/print?aid=USL3N0LJ38A20140217, 13 marca 2014 r.

Nowy rok przyniósł koniec dla niemal 800 stacji



MAKSYMILIAN BIERNACKI

Po blisko 18 latach oczekiwań i kilku prolongatach z początkiem 2014 roku weszły wreszcie w życie przepisy obligujące operatorów stacji paliw do modernizacji zbiorników. Kosztownej inwestycji nie przeprowadziła co dziesiąta stacja.

Minister gospodarki Janusz Piechociński był pierwszym od 1995 roku szefem tego resortu, który powiedział właścicielom stacji: koniec z taryfą ulgową. To właśnie prawie 18 lat temu, jeszcze rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu, wprowadzono przepisy w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi dalekosiężne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych. Nakazywały one dodatkowe zabezpieczenie zbiorników przed przenikaniem paliw. Rozpoczęło to wielki proces modernizacji stacji w Polsce. W ciągu kolejnych lat operatorzy mieli unowocześnić infrastrukturę magazynową. Proces okazał się jednak na tyle dużym wyzwaniem, zwłaszcza z finansowego punktu widzenia, że wiele stacji nie podjęło się niezbędnych prac. W efekcie resort gospodarki w 2000 roku odroczył ten obowiązek o następne parę lat. Jednak i w dodatkowym okresie operatorzy nie podołali wyzwaniu. Koszty modernizacji szły bowiem nawet w setki tysięcy złotych. Kolejni ministrowie ulegali więc apelom branży paliwowej i przedłużali moment wejścia nowych regulacji w życie. Tak było w 2005 i 2007 roku. Uległ też minister Piechociński. Na ostatnią prolongatę zdecydował się z końcem 2012 roku, zastępując wówczas na stanowisku szefa resortu Waldemara Pawlaka. Oblig przełożył o rok. Tym razem dotrzymał słowa. Właściciele stacji na niezbędne prace mieli czas do końca grudnia 2013 r. Ci, którzy nie zdążyli, od nowego roku nie mogą wykorzystywać niezmodernizowanych zbiorników. W wielu wypadkach oznacza to konieczność zamknięcia stacji. Nie ma dokładnych danych, jakiej grupy stacji problem może dotyczyć, ale z szacunków Urzędu Dozoru Technicznego wynika, że może chodzić o 11,5 proc. placówek. Biorąc pod uwagę fakt, że – według Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego – w naszym kraju działa w sumie 6745 tego typu obiektów, to do zamknięcia od 2014 roku kwalifikuje się nawet 775 stacji benzynowych. Liczba ta robi wrażenie, ale w resorcie gospodarki podkreślają, że nie można było po raz kolejny odraczać zbiornikowych regulacji. – Obowiązek przystosowania stacji do zaostrzonych norm nie był dla operatorów nowością – tłumaczą w biurze prasowym Ministerstwa Gospodarki. Również w UDT podkreślają, że stacyjnicy mieli wystarczająco dużo czasu. – W okresie od kwietnia do czerwca zeszłego roku przeprowadziliśmy kontrole wszystkich niezmodernizowanych zbiorników. Ich właściciele otrzymali protokół inspekcyjny z wpisem o konieczności modernizacji w przypadku planowanej dalszej ich eksploatacji – zaznacza Przemysław Ligenza, wiceprezes UDT.

Eksperci uspokajają ponadto, że w praktyce zamkniętych zostało prawdopodobnie kilkaset stacji mniej. Powód? Stacje mają z reguły po kilka zbiorników, zatem jeśli tylko jeden nie był zmodernizowany, to tylko on zostanie wyłączony, a stacja nadal będzie mogła handlować paliwem. Ze statystyk UDT wynika, że na stacjach w Polsce działało w ubiegłym roku 19,5 tys. zbiorników. Wymogów nie spełniło 15 proc. z nich, czyli prawie 3 tys.

Zdaniem Marka Pietrzaka, prezesa Stowarzyszenia Niezależnych Operatorów Stacji Paliw Delfin, ci, którzy przez prawie 18 lat nie zmodernizowali stacji, nie zrobiliby tego również w innym terminie. – Kolejne prolongaty nic by nie zmieniły. Właściciele takich obiektów założyli sobie, że nie wydadzą pieniędzy na zbiorniki i będą ciągnąć ten biznes do momentu, w którym wejdzie wreszcie rozporządzenie – przekonuje. Jak dodaje, większość członków SNOSP wykonała niezbędne prace.

Od początku tego roku to, czy stacje przygotowały się zgodnie z wymogami rozporządzenia, sprawdzają Urząd Dozoru Technicznego oraz Urząd Regulacji Energetyki. Kontrole potrwają co najmniej kilka miesięcy. Problem w tym, że UDT przeprowadza inspekcje zbiorników na stacjach paliw zgodnie z planem okresowych badań technicznych, które dla zbiorników podziemnych eksploatowanych dłużej niż 20 lat przeprowadzane są raz do roku. W praktyce oznacza to, że niektóre zbiorniki mogą być sprawdzane dopiero pod koniec tego roku. Do tego czasu nieuprawnione stacje mogą działać bez przeszkód. Operatorom takich stacji, którzy mimo niespełnienia wymogów tzw. rozporządzenia technicznego będą prowadzić działalność, grozi jednak odebranie koncesji, a także kary finansowe.

Eksperci spodziewają się, że większość obiektów, które zostaną zamknięte, to placówki należące do operatorów prywatnych. Koncerny i większe sieci z modernizacjami z reguły problemów nie miały. Do nowych norm dostosowały się m.in. sieci BP i Shell. Również Lotos poradził sobie z inwestycjami w zbiorniki. – Nasze stacje spełniały wymogi już od 2011 roku – zapewnia Krzysztof Kopeć z biura prasowego gdańskiej spółki.

Według Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego – w naszym kraju działa w sumie 6745 stacji paliw. Do zamknięcia od 2014 roku kwalifikuje się nawet 775 z nich

Od początku tego roku to, czy stacje przygotowały się zgodnie z wymogami rozporządzenia, sprawdzają Urząd Dozoru Technicznego oraz Urząd Regulacji Energetyki. Kontrole potrwają co najmniej kilka miesięcy.

W sieci Moya z modernizacją nie zdążyła tylko jedna stacja. Statoil zamknął cztery stacje. Z Orlenu wypadło ich jednak kilkadziesiąt. Płocka spółka wykorzystała jednak ten moment do optymalizacji swojej sieci. Mówi się nawet o 75 obiektach. W koncernie przyznają, że chodzi o placówki nierentowne lub w złym stanie technicznym, dla których koszty modernizacji przewyższały stopę zwrotu zainwestowanego kapitału. Zatem one i tak miały być wycofywane z sieci.

Dane UDT wskazują, że największy odsetek stacji, których właściciele nie dokonali modernizacji zbiorników, zanotowano w regionie lubelskim (powyżej 20 proc.). Najmniejszy problem z dostosowaniem się do przepisów miały placówki w regionach bydgoskim, krakowskim oraz tarnowskim (poniżej 10 proc.).



Giełdowe spółki paliwowe

szanse i wyzwania

MAKSYMILIAN BIERNACKI

Na głównym oraz alternatywnym parkiecie warszawskiej Giełdy Papierów Wartościowych spółek z sektora paliwowego jest jak na lekarstwo. Branża bardzo ostrożnie podchodzi do wszystkich niezbędnych wymogów, jakie wiążą się z obecnością na giełdzie. Jednak – jak podkreślają eksperci – wiele firm nie ma powodu do obaw i oczywiste minusy związane z upublicznieniem spółki nie powinny przykrywać licznych zalet, jakie wiążą się z notowaniem jej akcji.

PALIWA NA PARKIECIE

Wbrew pozorom giełda nie jest wcale zarezerwowana wyłącznie dla największych firm. Obecność na GPW koncernów takich, jak PKN Orlen czy Grupa Lotos, jest oczywista, ale z drugiej strony trzeba pamiętać, że na drugim parkiecie – New Connect – są też znacznie mniejsze spółki o profilu paliwowym, np. Unimot czy Momo. Przetarły one drogę dla kolejnych przedsiębiorstw z branży i niewykluczone, że już wkrótce notowanych będzie znacznie więcej podmiotów tego typu. Jak ustaliliśmy, do debiutu przygotowuje się m.in. Polski Gaz, jeden z liczących się dystrybutorów LPG w naszym kraju. 19 marca 2014 r. spółka zdecydowała się zadebiutować na rynku obligacji Catalyst. – Postawiliśmy na takie rozwiązanie, by pozyskać środki na rozbudowę naszego terminala LPG w Sosnowcu – mówi Paweł Bielski, prezes Polskiego Gazu. Jak wyjaśnia, decydując się na emisję obligacji, firma ma osiągnąć jednak de facto dwa cele. – Poza pozyskaniem pieniędzy liczymy, że pokażemy się rynkowi finansowemu jako wiarygodny partner. Nie ukrywam, że to ruch w kierunku upublicznienia naszej spółki. Myślę, że debiut giełdowy byłby możliwy w ciągu paru najbliższych lat – zdradza w rozmowie z e-petrol.pl.

Plany związane z GPW miały również inne firmy sektora paliwowego, m.in. Anwim i Barter. W 2007 roku ta pierwsza spółka poszukiwała inwestora, na poważnie mówiła również o debiucie. Planowała, że pieniądze ze sprzedaży akcji wyda na budowę własnej sieci detalicznej. Ostatecznie niekorzystna w tamtym okresie sytuacja na rynkach kapitałowych skutecznie zniechęciła lidera rynku hurtowego paliw płynnych w Polsce do obecności na giełdzie. Z planów upublicznienia wycofała się też spółka Barter, działająca m.in. w segmencie gazu płynnego, choć była już na etapie przygotowywania prospektu emisyjnego. Początkowo debiut zapowiadany był na koniec 2010 r., potem na I kwartał 2011 roku. Plany jednak do tej pory nie zostały zrealizowane.

PLUSY I MINUSY

Eksperci wyjaśniają, że wejście na parkiet dla firm może być korzystną opcją, ale przed podjęciem ostatecznej decyzji należy rozważyć wszystkie za i przeciw. – Wejście na parkiet ma zarówno swoje plusy, jak i minusy. Na pewno giełda nie jest dla tych przedsiębiorców, którzy nie lubią ujawniać wyników finansowych swojej firmy, zdarzeń bieżących, a także odsłaniać informacji na temat akcjonariatu – tłumaczy Marcin Wyszyński, prezes Capital One Advisers.

Spółki, które chcą być notowane na GPW czy NC, muszą podać takie informacje do publicznej wiadomości. – Nie trzeba natomiast ujawniać strategii działania na najbliższych kilka lat. To może być cenna informacja dla tych, którzy akurat tego się obawiają ze względu na konkurencję – podkreśla Wyszyński. Wśród minusów upublicznienia można też wskazać koszty, z którymi trzeba się liczyć, będąc na giełdzie. – Debiut to nic innego, jak kupienie biletu wstępu do elitarnego klubu. To wiąże się z opłatami za przeprowadzenie emisji czy po prostu bycie na parkiecie. Trzeba też zatrudnić osobę do obsługi relacji inwestorskich. Jeśli ktoś boi się tego typu dodatkowych kosztów, nie powinien myśleć o giełdzie – radzi prezes Capital One Advisers. W przypadku firm notowanych na giełdzie istnieje ponadto ryzyko, że ktoś może skupić większość akcji spółki i w ten sposób przejąć nad nią kontrolę. – Osobiście jednak życzyłbym takiego scenariusza, bo to niesamowicie wpływa na podniesienie wartości akcji takiej spółki – dodaje Marcin Wyszyński.

Część przedstawicieli firm z branży paliwowej przekonuje, że mimo potencjalnych zagrożeń warto wiązać się z rynkiem kapitałowym. – Wejście na parkiet w naszej branży to rozwiązanie, o którym powinno się myśleć na poważnie. Dla firm to sposób, by stawały się bardziej profesjonalne oraz mogły skutecznie się rozwijać i konkurować – wyjaśnia Paweł Bielski.

KREDYTY, FUNDUSZE ALBO GIEŁDA

Giełda ma swoje zalety. – Tych jest równie dużo, jak minusów, z którymi trzeba się liczyć. Na pewno spółka notowana na parkiecie może spodziewać się, że jej obecność na GPW czy NC pozytywnie przełoży się na reputację firmy – tłumaczy Marcin Wyszyński. – Spółki giełdowe są transparentne, bardziej przejrzyste. Częściej też pisze się o nich w prasie oraz mówi w telewizji, co działa jak reklama, o której mogą tylko pomarzyć spółki prywatne – kontynuuje. Według niego spółkom, które są na parkiecie, poprawia się dostęp do kapitału, w tym też do finansowania dłużnego, które zdecydowanie łatwiej zdobyć notowanym na giełdzie firmom niż prywatnym – zauważa i dodaje, że banki mają świadomość, iż takie przedsiębiorstwa w razie kłopotów finansowych zawsze mogą przeprowadzić nową emisję akcji i w ten sposób pozyskać środki na spłatę zadłużenia.

Potwierdza to Jacek Malec, prezes Momo, spółki mającej ambicję budowy sieci stacji benzynowych. – Dla nas New Connect był sposobem na pozyskanie pieniędzy na inwestycje. Wcześniej trzykrotnie staraliśmy się o dotacje z UE. Pieniędzy nie otrzymaliśmy, bo byliśmy w ocenie eksperta zbyt dobrze prosperującą firmą. Z kolei banki niechętnie patrzą na małe firmy, szczególnie na te z branży paliwowej, i nie chcą udzielać im kredytów na inwestycje – mówi szef Momo. Jak zaznacza, dlatego uznał, że najlepszym rozwiązaniem będzie wejście na NC i emisja akcji. – Parkiet dał nam dostęp do kapitału, którego potrzebowaliśmy. I z perspektywy czasu oceniam, że była to bardzo dobra decyzja. Dzięki temu wybudowaliśmy pierwszą stację. Teraz w planach mamy kolejne – wyjaśnia Jacek Malec. Jak podkreśla, wejście na parkiet spowodowało też, że EFL zdecydował się przyznać firmie leasing na połowę pierwszej stacji. – Uznał, że jesteśmy bardziej przewidywalni – potwierdza. Według niego obecność na NC ułatwiła kontraktowanie z Momo. – Nie trzeba przygotowywać tony papierów i przesyłać ich partnerom. Wystarczy spojrzeć na stronę internetową firmy i tam sprawdzić, w jakiej kondycji się znajduje, jak sobie aktualnie radzi oraz jakie ma plany – dodaje szef Momo.

Poprawa wizerunku spółki to kolejna z zalet. Ale – jak wskazuje Marcin Wyszyński – nie można pominąć faktu, że właścicielom spółki giełdowej łatwiej z niej wyjść. – Mogą bowiem zrobić to przez sprzedaż swoich akcji. W prywatnej firmie trzeba znaleźć inwestora, co wymaga nie tylko więcej czasu, ale i pieniędzy – kończy prezes Capital One Advisers.



Polski rynek detaliczny
znane **problemy** i nowe **wyzwania**

DR JAKUB BOGUCKI

Podsumowanie zmian na rynku stacyjnym w Polsce w roku 2013 przynosi wiele interesujących obserwacji. Liczebność podmiotów na rynku – według Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego – zmniejszyła się o 11. Rok wcześniej liczba stacji wynosiła 6756, a w 2013 – 6745.

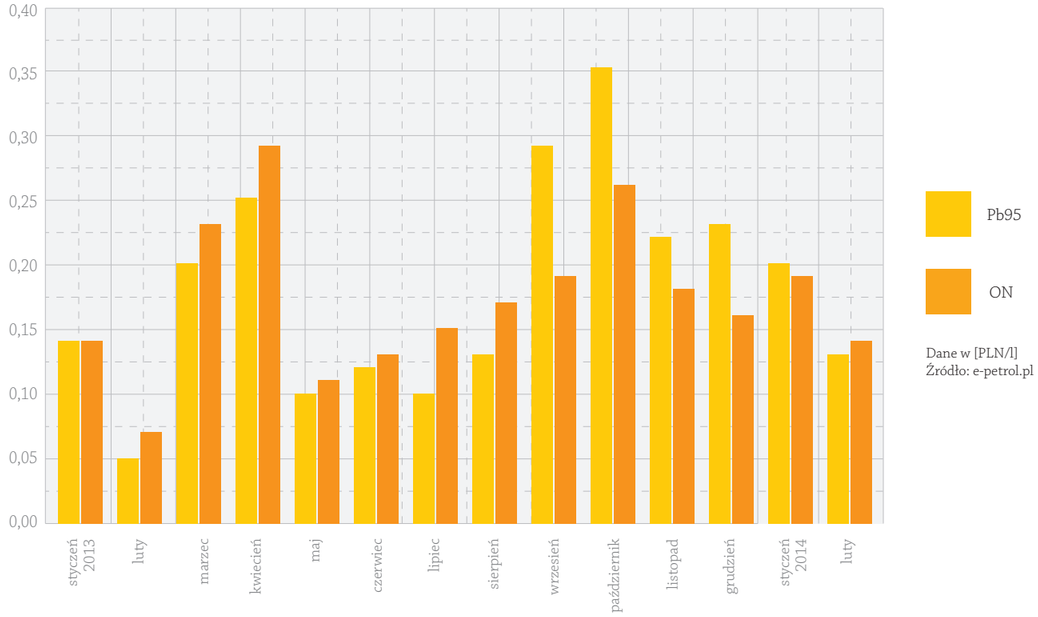
Nie można pominąć milczeniem trudnej sytuacji związanej ze spadkiem konsumpcji obydwu paliw podstawowych. Według danych POPiHN spadek o 110 tys. metrów sześc. dotyczył benzyn, a o 826 tys. metrów sześc. oleju napędowego. Taki kierunek zmian z pewnością był twardym orzechem do zgryzienia dla właścicieli stacji w roku 2013.

OSIĄGNIĘCIA I PLANY WIELKICH ORAZ MNIEJSZYCH

Największym operatorem na rynku detalu w Polsce był PKN Orlen, administrujący stacjami Orlen i Bliska. Łącznie krajowa sieć liczyła 1778 stacji, spośród których 1338 to obiekty własne, a 440 franczyzowe. Warto zauważyć, że wśród stacji płockiego koncernu 358 funkcjonowało pod marką Bliska, niebagatelna zaś liczba – 157 – w brandzie uproszczonym. Ostatnia grupa w największym stopniu uległa uszczupleniu z powodu braku realizacji rozporządzenia technicznego Ministra Gospodarki. W latach 2012–2013 Orlen zlikwidował 63 obiekty w brandzie uproszczonym (a ponadto 6 stacji Orlen i 6 Bliska). Koncern jednak przyznał, że tam, gdzie było takie zapotrzebowanie, pojawiły się nowe placówki. Ważnym pytaniem, które pojawia się w kontekście największego operatora, jest kwestia pozostawienia marki na rynku. Przekształcenie obiektów Bliska na stacje pod szyldem Orlenu wiązać się będzie z realizacją strategii zakładającej zwiększanie efektywności poprzez adaptację do otoczenia rynkowego oraz potencjału stacji – informuje koncern. Tym samym wzrastać będzie ilość obiektów wielofunkcyjnych i nieograniczonych w czasie pracy.

Inni najwięksi gracze także nie mogą narzekać na słaby okres: stacje Shell Polska (375 placówek w całym kraju) w tym roku wykonują adaptację przejętych stacji Neste. Jak informuje Shell, zakończenie planowane jest na koniec 2014 r., do tej pory zaś otwarto 7 obiektów (do końca roku dołączyć ma do nich 58 stacji).

Wykres 3. Szacunki poziomu średnich marż detalicznych w Polsce w roku 2013/14



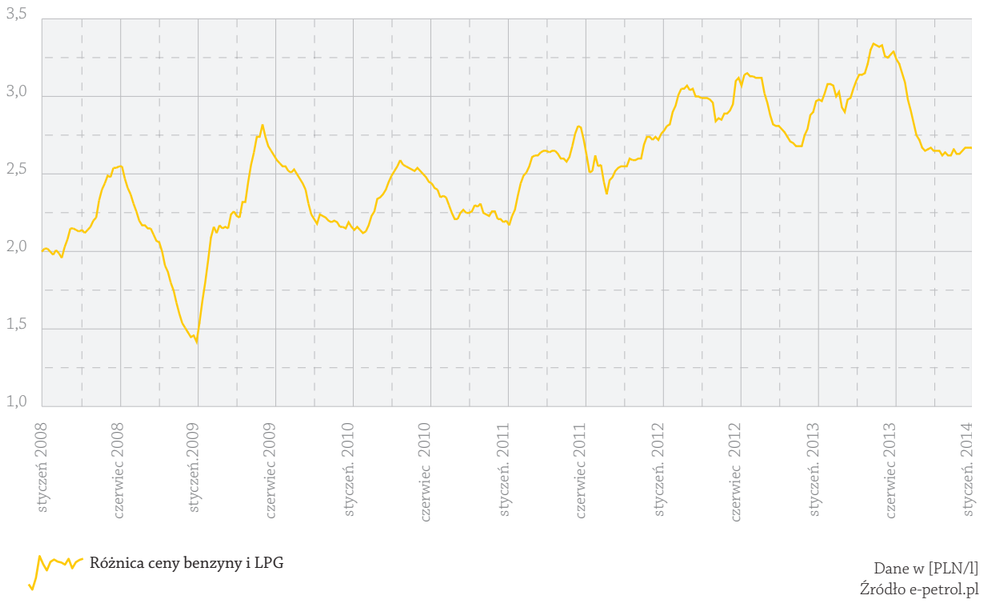
W przypadku sieci BP jednym z ważniejszych celów na rok 2013 była dalsza walka o pozycję lidera w branży. BP zaplanował otwarcie około 50 nowych stacji, w tym 7 przyautostradowych. Koncern pytany o przystosowanie stacji do samoobsługi tankowania LPG informował o kończeniu testów na kilkunastu stacjach w Polsce. Chodziło o kontrolę dystrybutorów, pistoletów i specjalnych zaworów zabezpieczających. Sieć stacji Lotos w roku 2013 przyrosła o 57 obiektów do poziomu 439 placówek. Jeśli chodzi o przyszłość stacji z segmentu ekonomicznego (Lotos Optima), sami zainteresowani informują, że ekonomiczny brand Optima rozwija się głównie w sposób organiczny. Stanowi on uzupełnienie oferty segmentu premium. Celem koncernu na rok 2015 jest osiągnięcie 10-procentowego udziału na rynku sprzedaży detalicznej. Wśród graczy rynku stacji przysklepowych warto wspomnieć o zmianie na stanowisku lidera – Intermarché z 47 obiektami wyprzedził Carrefour. „Stacje przy sklepach stanowią już 6–7 proc. rynku paliw" – pisaliśmy na portalu e-petrol.pl w sierpniu 2013 roku.

Warto także odnotować wzrost nowych czy mniejszych marek na polskim rynku stacyjnym. W przypadku sieci OPN 24 warto posłużyć się uzasadnieniem nominacji tej spółki do nagrody Akcenty 2013 przez Information Market S.A.: „w sytuacji gdy wiele spektakularnych projektów związanych z sieciami samoobsługowych stacji paliw kończy się mniej lub bardziej radykalnym niepowodzeniem, firma kontynuuje stabilny rozwój i utrzymuje pozycję liczącego się operatora detalicznego w Polsce wschodniej". Nie można także nie wspomnieć o nowym projekcie BM Reflex, którym jest plan budowy sieci stacji eMila w centralnej Polsce (do 2020 ma ich być 50). Sygnały o rozwoju graczy lokalnych mogą świadczyć o potencjale i sile rynku stacyjnego w Polsce, a także o otwierających się zupełnie nowych możliwościach dostrzeganych przez mniejsze podmioty.

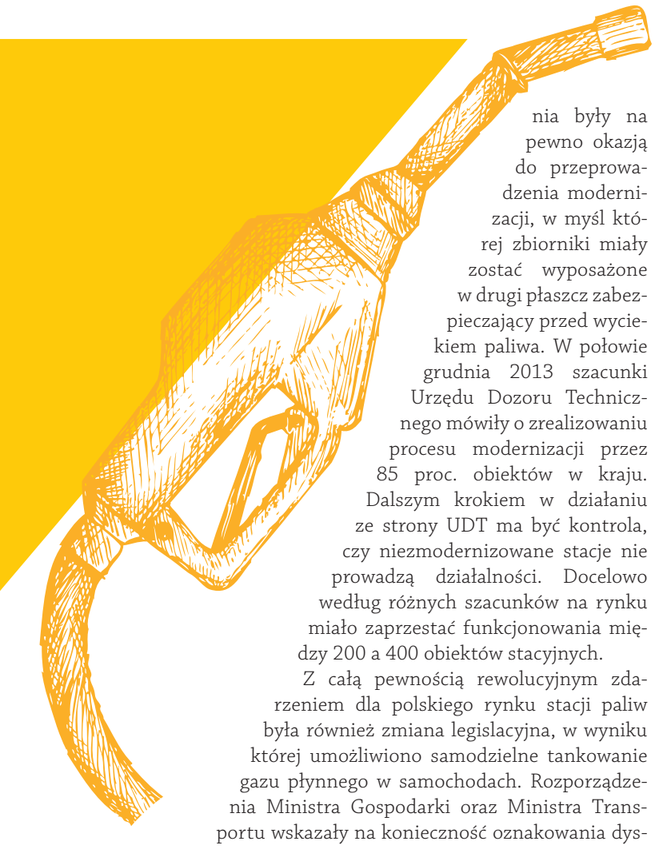
DWIE REWOLUCJE I KOPA PROBLEMÓW PRZED NAMI

Wiele zjawisk, które do tej pory miały ograniczony zasięg, wraz z końcem 2013 roku staje się zjawiskiem ogólnopolskim, np. deklarowany przez większość dużych operatorów stacyjnych wzrost znaczenia stacji premium. Dwie rewolucje dla detalu to zmiany dotyczące samodzielnego tankowania autogazu i ostateczne wejście w życie przepisów dotyczących modernizacji stacji paliw. Rok 2014 jest niezwykle znaczący z uwagi na wejście w życie przepisów dotyczących modernizacji zbiorników, które po raz pierwszy zostały wprowadzone rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z 30 sierpnia 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi dalekosiężne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych. Wieloletnie odrocze-

Wykres 4. Wielkość różnicy cen LPG i benzyny Pb95 na przestrzeni ostatnich lat



Dane w [PLN/l]
Źródło e-petrol.pl



nia były na pewno okazją do przeprowadzenia modernizacji, w myśl której zbiorniki miały zostać wyposażone w drugi płaszcz zabezpieczający przed wyciekiem paliwa. W połowie grudnia 2013 szacunki Urzędu Dozoru Technicznego mówiły o zrealizowaniu procesu modernizacji przez 85 proc. obiektów w kraju. Dalszym krokiem w działaniu ze strony UDT ma być kontrola, czy niezmodernizowane stacje nie prowadzą działalności. Docelowo według różnych szacunków na rynku miało zaprzestać funkcjonowania między 200 a 400 obiektów stacyjnych.

Z całą pewnością rewolucyjnym zdarzeniem dla polskiego rynku stacji paliw była również zmiana legislacyjna, w wyniku której umożliwiono samodzielne tankowanie gazu płynnego w samochodach. Rozporządzenia Ministra Gospodarki oraz Ministra Transportu wskazały na konieczność oznakowania dystrybutorów, poinstruowania tankujących za pomocą opisów i piktogramów, montażu na przewodzie pomiędzy zbiornikiem a odmierzaczem zaworu, otwierającego się automatycznie w trakcie tankowania, wyposażenie odmierzaczy w wyłączniki awaryjne. Tego rodzaju zmiany zapewne wielu obserwatorów uznało za szansę obniżenia cen paliw, jednak taki kierunek zmian wydaje się nieprawdopodobny, ponieważ wciąż utrzymuje się duża dysproporcja między cenami benzyny i autogazu. Jeśli paliwo LPG jest około 50 proc. tańsze od benzyny bezołowiowej 95 – stanowi ono wystarczającą alternatywę, a wszelkie ewentualne redukcje są stosunkowo mało prawdopodobne.

Poza dwoma rewolucjami, o których wspomnieliśmy powyżej, trzeba jeszcze zwrócić uwagę na stare czy, rzec można, dobrze znane problemy, związane choćby z płatnościami kartami na stacjach. Warto pamiętać, że od 1 stycznia 2014 r. zaczęła obowiązywać nowelizacja Ustawy o usługach płatniczych. Jej zasługą jest ograniczenie wysokości prowizji, jaką odprowadzają sklepy z tytułu rozliczonych transakcji bezgotówkowych. W przypadku sprzedaży stacyjnej nie można także zapomnieć o podsumowaniu roku 2013 zrealizowanym przez POPiHN. Dane organizacji wskazały, że sprzedaż w sklepach stacji paliw firm członkowskich wzrosła o 1,8 proc., sprzedaż zaś w pojedynczym sklepie o 0,8 proc. To należy wiązać z od dawna obserwowaną i sygnalizowaną tendencją wzrostu znaczenia kompleksowej obsługi, w której paliwa stają się tylko jednym z elementów oferty stacji paliw.

Petrodom

Petrodom jest liderem w dystrybucji paliw płynnych w Polsce. Oferuje swoim klientom paliwa:

- z odbiorem własnym z baz OLPP i innych na terenie całego kraju (83) 342-65-39
- z dostawą do klienta (83) 344-44-04
- na stacjach paliw (83) 344-44-80





Warsztat ADR

- Naprawy, modernizacje cystern klas 2, 3 i 9 wg. ADR
- Przygotowanie do badań dozorowanych cystern i zbiorników do materiałów sypkich rozładowanych ciśnieniowo
- Badanie zbiorników LPG na stacjach paliw
- Naprawy mechaniczne pojazdów

tel. (83) 311-31-44
e-mail: warsztat@petrodom.pl

www.petrodom.pl
ul. Sidorska 61, 21-500 Biała Podlaska, Tel. (83) 344-44-07,
fax (83) 342-65-38, kom. +48 725-344-404 e-mail: biuro@petrodom.pl

PRZY DYSTRYBUTORACH NIE ZAPŁACZEMY...

O czym jeszcze będzie się mówić w roku 2014? Na pewno dla rynku detalicznego wielkie znaczenie będzie mieć kształtowanie się marż, na które w ostatnich latach narzekali przedstawiciele sektora. Wielkim wyzwaniem może być przystosowywanie stacji do możliwości samodzielnego tankowania LPG, które na razie jest wprawdzie dopuszczone, ale nie weszło „szerokim frontem" na rodzime stacje paliw. Jeśli realnie pojawiłaby się możliwość sprzedaży na stacjach benzyn silnikowych zawierających do 10 proc. bioetanolu – tzw. benzyn silnikowych E10 – wydaje się, że taka szansa realnie mogłaby pojawić się pod koniec roku. Oczywiście problemem będzie tu wyposażenie w odpowiednią infrastrukturę (zbiorniki czy dystrybutory – według ministerialnych szacunków koszt znakowania odmierzaczy paliwowych miał wstępnie wynieść ok. 3,7 mln zł). Warto jednak pamiętać, że taka zmiana uprościłaby realizację NCW za pomocą paliw normatywnych. Ten czynnik mógłby wpłynąć na kształtowanie się cen paliw, jednak najpierw branżę czeka legislacyjna batalia.

Rok 2014 będzie zatem okresem potencjalnie ciekawych zmian w zakresie przebudowy infrastrukturalnej. Z pewnością wielkie znaczenie dla segmentu detalicznego będzie mieć walka z szarą strefą i pojawianie się paliw z podejrzanych źródeł i atrakcyjną ceną. Nie można zapominać o ważnych zmianach w geografii paliwowej, związanych z powstawaniem stacji przy autostradach, które generują potężne nakłady, ale także są istotnym źródłem prestiżu i dość wyjątkową okazją do zaznaczenia własnej pozycji na polskim rynku detalicznym. Cały czas przedmiotem troski będą zapewne kwestie jakościowe, choć na podstawie badań z ostatnich latach trudno mówić o dużej skali problemów czy zasadniczych trudnościach z jakością paliw. Biorąc pod uwagę wszystkie wyzwania, przed jakimi stoi polski segment detaliczny, a także prognozy cenowe dla paliw, wydaje się, że rok 2014 nie będzie szczególnie dotkliwy dla indywidualnych klientów. Może natomiast oznaczać istotne zmiany, ale i szanse rozwoju dla wielu operatorów. Rok 2013 dopiero je zapoczątkował, dał impuls, był po trosze okresem wdrażania wielkich zmian rynkowych – takich jak choćby praktycznej realizacji przejęcia Neste przez Shella. Na pewno jednak nie można uznać, że rok 2013 był dotkliwy czy nieudany dla detalu.

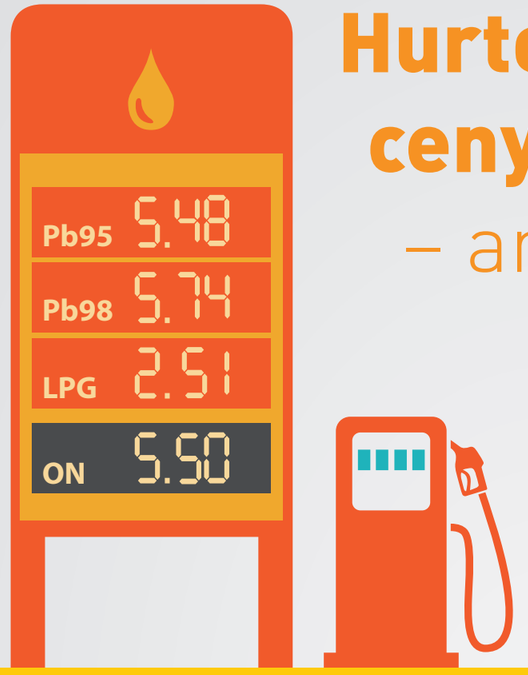


Tabela 2. Ranking sieci stacji z pełnym asortymentem paliw – min. 5 obiektów działających pod własną marką

Lp.	Sieć stacji	2013	2012
1	ORLEN	1778	1767
2	BP	459	443
3	LOTOS	439	405
4	SHELL (w tym SHELL Self Service)	375	374
5	STATOIL	357	355
6	LUKOIL	116	115
7	HUZAR	89	120
8	MOYA	82	70
9	Slovnaft	70	68
10	Intermarche	46	41
11	Moc Jakość Zysk (Grupa Pieprzyk)*	45	b.d.
12	Carrefour	43	43
13	Olkop	33	30
14	Tesco	29	b.d
15	Poczta	26	25
16	Wasbruk	24	b.d.
17	Auchan	22	22
18	Grosar	21	21
19	Arge	19	17
	Watis	19	b.d
20	Oktan	17	16
	Pronar	17	17
21	Apexim	15	14
22	Bobryk	12	12
	E.Leclerc	12	11
	Hawa	12	7
23	Polmax	11	11
	Witospol	11	11
24	HL	9	b.d.
	Horex	9	9
25	Muller	8	8
	OPN24	8	7
26	Elprom	7	7
	KJG	7	7
	Benzol	7	7
	Rolmasz	7	6
27	Wtórmex	6	5
	AdRem	6	6
28	Makro	5	5
	Tomsol	5	5
	Mixpol	5	5

* źródło danych POPiHN

źródło: e-petrol.pl



Hurtowe i detaliczne ceny paliw w Polsce – analiza i prognoza

Rok 2013 był okresem znacznie dogodniejszym dla kierowców niż poprzedzający go 2012 – przede wszystkim dlatego że dla żadnego z paliw podstawowych nie zobaczyliśmy zbliżenia do granicznego poziomu 6 zł/l. Również na rynku hurtowym nie wystąpiły zjawiska mogące zaskoczyć obserwatorów.

DR JAKUB BOGUCKI,
ARKADIUSZ GODLEWSKI

Na rynku hurtowym paliw płynnych w Polsce w roku 2013 najważniejsze było obniżenie się średniej rocznej ceny dla każdego z gatunków. Uśrednienie rafineryjnych cenników dla benzyny bezołowiowej 95 pokazało, że cena 4278,95 zł/m sześc. była o 3,67 proc. niższa niż przed rokiem. Odmiana 98-oktanowa kosztowała średnio 4377,03 zł/m sześc. – o 3,31 proc. mniej. Zmiana o 3,4 proc. w dół widoczna była w średniej cenie oleju napędowego, która wyniosła 4296,17 zł/m sześc. Największą zmianę procentową zaobserwowaliśmy w przypadku oleju opałowego. Potaniał on o 5,11 proc. r./r. – jego średnia cena w 2013 wyniosła 3006,59 zł/m sześc.

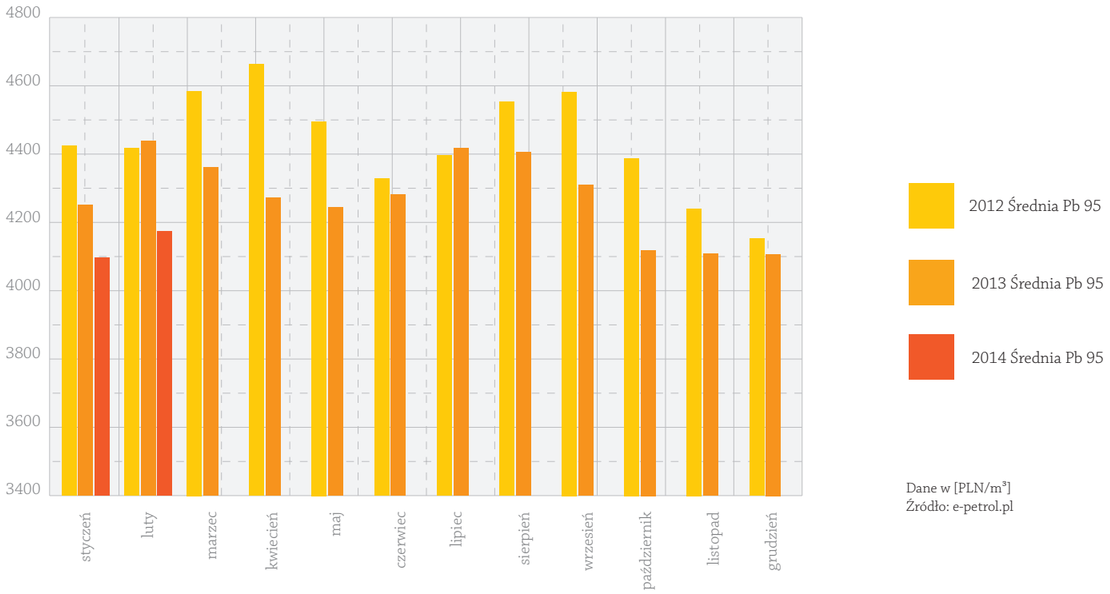
BENZYNY

Konsumpcja benzyn silnikowych wg Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) w 2013 roku nieznacznie spadła i wyniosła 4926 tys. metrów sześciennych. Rok wcześniej było to 5036 tys. metrów sześc. Benzyna cenowy szczyt roku 2013 osiągnęła w lutym, kiedy to lokowała się na poziomie 4442 zł/m sześc. Warto zwrócić uwagę, że w średnich miesięcznych dwukrotnie przekroczone zostały wyniki roku poprzedniego – w lutym i w lipcu. Przez resztę okresu ceny utrzymywały się istotnie poniżej wyników z 2012 r. W 2013 roku średnia cena metra sześciennego benzyny wynosiła 4279 zł, a przed rokiem – 4438 zł/m sześc. Spadkowy kierunek cen nie spowodował jednak istotnego wzrostu konsumpcji w roku 2013.

OLEJE

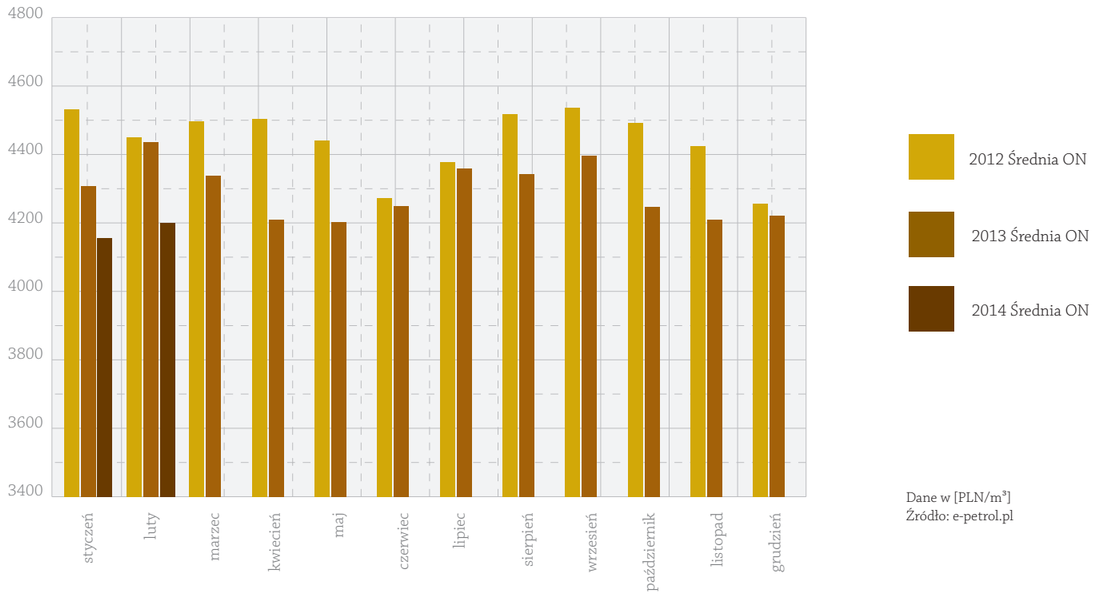
Konsumpcja oleju napędowego wg POPiHN w 2013 roku wyniosła 13426 tys. metrów sześciennych i była istotnie niższa od wyników z roku 2012, kiedy to zbliżała się do pułapu 14300 tys. metrów sześc. Ta informacja to niestety także diagnoza stanu całej gospodarki, dla której popyt na paliwo podstawowe transportu stanowi jeden z najważniejszych mierników dynamiki. Olej napędowy (ON) ani razu nie przekroczył w średnich miesięcznych poziomu cenowego, który osiągał w 2012 roku. Średnia roczna cen tego paliwa ulokowała się na poziomie 4297 zł za metr sześc., czyli o niemal 150 zł mniej niż w roku 2012. Najdroższym miesiącem roku 2013 był luty, kiedy to za ON płacono niemal 4450 zł/m sześc.

Wykres 5. Hurtowe ceny benzyny bezołowiowej 95 na rynku polskim w latach 2012–2014



Dane w [PLN/m³]
Źródło: e-petrol.pl

Wykres 6. Hurtowe ceny oleju napędowego na rynku polskim w latach 2012–2014



Dane w [PLN/m³]
Źródło: e-petrol.pl

Tabela 3. Zestawienie średnich tygodniowych cen produktów gotowych na rynku ARA w 2013 roku z cenami hurtowymi paliw w Polsce

Tydzień	Benzyna NWE ARA [USD/t]	Olej napędowy NWE ARA [USD/t]	Kurs dol. wg NBP [USD/PLN]	Benzyna Pb 95 [PLN/m³]	Olej napędowy [PLN/m³]
Tydzień 1	995,33	959,00	3,11	4188,77	4267,67
Tydzień 2	1003,50	970,10	3,13	4285,92	4312,72
Tydzień 3	989,80	973,95	3,09	4206,60	4283,04
Tydzień 4	1025,05	982,35	3,13	4239,02	4320,44
Tydzień 5	1072,15	1002,20	3,10	4351,22	4361,92
Tydzień 6	1082,50	1023,80	3,08	4397,94	4400,06
Tydzień 7	1096,80	1027,65	3,12	4435,22	4453,64
Tydzień 8	1097,95	1014,80	3,14	4481,30	4472,98
Tydzień 9	1053,75	980,30	3,17	4465,70	4433,62
Tydzień 10	1011,60	960,50	3,17	4363,08	4357,32
Tydzień 11	1004,70	952,00	3,19	4309,44	4346,78
Tydzień 12	1031,55	932,95	3,22	4357,16	4326,14
Tydzień 13	1054,69	938,69	3,24	4426,40	4320,18
Tydzień 14	1003,13	933,94	3,26	4495,65	4368,50
Tydzień 15	970,15	902,90	3,17	4358,46	4320,50
Tydzień 16	941,35	863,75	3,15	4186,74	4156,12
Tydzień 17	955,65	883,70	3,17	4139,56	4068,94
Tydzień 18	941,05	880,65	3,17	4201,98	4157,80
Tydzień 19	960,75	900,75	3,17	4182,55	4158,68
Tydzień 20	964,20	894,45	3,23	4208,70	4198,60
Tydzień 21	971,55	893,00	3,24	4310,24	4250,66
Tydzień 22	972,69	889,38	3,27	4300,40	4229,20
Tydzień 23	974,95	892,25	3,26	4305,14	4231,96
Tydzień 24	977,50	903,30	3,20	4280,68	4236,46
Tydzień 25	977,75	916,05	3,21	4272,64	4259,90
Tydzień 26	946,85	896,50	3,31	4276,74	4281,60
Tydzień 27	976,00	915,50	3,33	4316,94	4334,64
Tydzień 28	1020,40	934,60	3,35	4439,64	4417,54
Tydzień 29	1048,90	949,45	3,26	4520,90	4400,80
Tydzień 30	1019,75	941,55	3,20	4433,52	4340,34
Tydzień 31	1031,85	944,80	3,19	4378,94	4288,60
Tydzień 32	1015,35	936,80	3,16	4401,18	4313,28
Tydzień 33	1034,65	956,60	3,16	4358,44	4290,38
Tydzień 34	1040,35	967,85	3,17	4402,04	4365,18
Tydzień 35	1069,81	999,44	3,20	4495,35	4462,90
Tydzień 36	1044,45	993,70	3,24	4481,44	4495,08
Tydzień 37	985,20	983,00	3,20	4404,62	4483,54
Tydzień 38	961,45	958,00	3,13	4230,54	4374,72
Tydzień 39	957,45	944,40	3,13	4158,14	4265,28
Tydzień 40	945,75	946,70	3,11	4166,34	4274,64
Tydzień 41	952,45	956,75	3,10	4119,82	4266,22
Tydzień 42	968,25	956,71	3,07	4157,22	4269,77
Tydzień 43	944,20	940,15	3,04	4122,92	4233,32
Tydzień 44	925,65	943,55	3,05	4031,86	4194,68
Tydzień 45	906,75	910,25	3,10	4021,14	4164,44
Tydzień 46	947,45	919,40	3,13	4135,64	4194,68
Tydzień 47	959,65	937,40	3,10	4147,22	4221,44
Tydzień 48	962,10	959,35	3,09	4150,76	4268,64
Tydzień 49	966,70	962,45	3,09	4152,02	4272,20
Tydzień 50	943,10	946,95	3,04	4107,82	4225,60
Tydzień 51	954,05	956,75	3,04	4051,86	4181,96
Tydzień 52	990,25	969,00	3,03	4114,27	4220,53
Tydzień 53	982,00	962,00	3,02	4146,35	4215,55
Średnia					

Źródło: e-petrol.pl

PROGNOZA DLA CEN HURTOWYCH

W aspekcie metodologicznym zaznaczyć należy, że dla przygotowanej prognozy poczyniono następujące założenia wstępne: przyjęty średni wzrost średniej ceny benzyny dla rynku ARA rok do roku to 4 proc., a dla ON – 5 proc. Prognoza cen paliw na krajowym rynku została przygotowana metodą regresji liniowej na podstawie wyników prognozy dla rynku międzynarodowego. Do przeliczeń przyjęto – w prognozowanym okresie – stałe wartości: dolara (3,15 zł), obowiązujące stawki akcyzy dla poszczególnych rodzajów paliw, opłaty paliwowej oraz stałą wysokość marży rafineryjnej.
Dla wartości średnich ważonych, wyznaczających prognozy cen hurtowych na 2014 r., 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.

Tabela 4. Prognoza średnich cen benzyny i diesla na rynku światowym w poszczególnych miesiącach 2014-2015 r.

Miesiąc	Cena benzyny			Cena diesla		
	Min. [USD/t]	Średnia [USD/t]	Maks. [USD/t]	Min. [USD/t]	Średnia [USD/t]	Maks. [USD/t]
styczeń 2014	925,95	969,41	1015,95	879,09	918,16	969,09
luty	930,13	982,09	1020,13	861,48	909,62	951,48
marzec	964,84	999,69	1054,84	927,60	963,66	1017,60
kwiecień	1019,20	1063,49	1109,20	985,62	1034,56	1075,62
maj	1011,52	1064,36	1101,52	957,48	1004,50	1047,48
czerwiec	990,47	1033,40	1080,47	913,64	956,21	1003,64
lipiec	1005,48	1051,66	1095,48	938,64	981,15	1028,64
sierpień	1056,18	1100,36	1146,18	1011,51	1061,65	1101,51
wrzesień	1061,43	1106,16	1151,43	1035,80	1077,39	1125,80
październik	992,96	1036,12	1082,96	1035,91	1083,78	1125,91
listopad	957,18	1005,83	1047,18	1020,98	1074,28	1110,98
grudzień	962,96	1015,39	1052,96	993,44	1029,34	1083,44
styczeń 2015	945,35	978,10	1035,35	1015,23	1064,50	1105,23
luty	979,44	1031,22	1069,44	1030,32	1071,72	1120,32

Źródło: e-petrol.pl

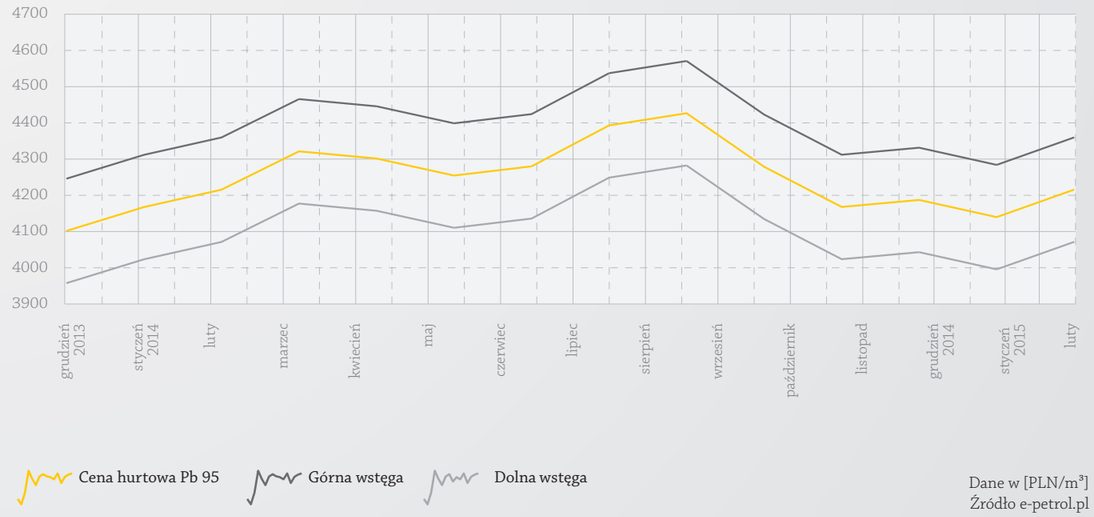
W roku 2014 szczytów cenowych na rynku międzynarodowym spodziewać się należy we wrześniu w przypadku cen benzyny oraz w październiku – dla oleju napędowego. Rekord cenowy prognozowany dla benzyny ma wynieść 1106 USD, natomiast dla diesla rekordy październikowe zbliżałyby się do poziomu 1083 USD.

Tabela 5. Prognoza średnich cen hurtowych benzyny bezołowiowej 95 na rynku krajowym w poszczególnych miesiącach 2014-2015 r.

Miesiąc	Min. [PLN/m³]	Średnia [PLN/m³]	Maks. [PLN/m³]
styczeń 2014	3958,52	4102,52	4246,52
luty	4024,26	4168,26	4312,26
marzec	4072,17	4216,17	4360,17
kwiecień	4177,95	4321,95	4465,95
maj	4158,15	4302,15	4446,15
czerwiec	4111,20	4255,20	4399,20
lipiec	4136,55	4280,55	4424,55
sierpień	4249,40	4393,40	4537,40
wrzesień	4282,96	4426,96	4570,96
październik	4135,36	4279,36	4423,36
listopad	4024,61	4168,61	4312,61
grudzień	4043,93	4187,93	4331,93
styczeń 2015	3996,57	4140,57	4284,57
luty	4072,43	4216,43	4360,43

Źródło e-petrol.pl

Wykres 7. Prognoza średnich cen hurtowych benzyny bezołowiowej 95 na rynku krajowym



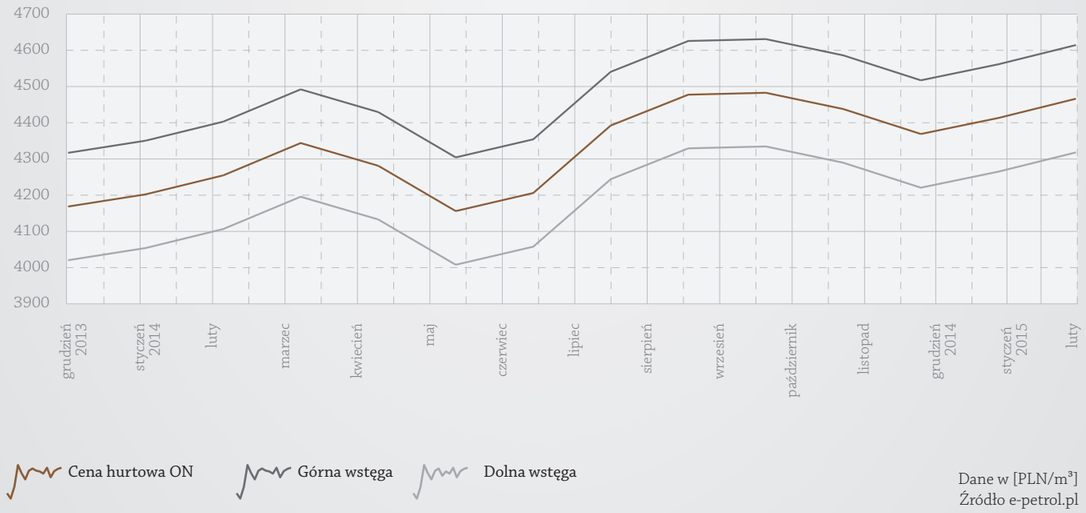
Dane w [PLN/m³]
Źródło e-petrol.pl

Tabela 6. Prognoza średnich cen hurtowych oleju napędowego na rynku krajowym w poszczególnych miesiącach 2014-2015 r.

Miesiąc	Min. [PLN/m³]	Średnia [PLN/m³]	Maks. [PLN/m³]
styczeń 2014	4016,35	4164,35	4312,35
luty	4049,91	4197,91	4345,91
marzec	4102,19	4250,19	4398,19
kwiecień	4191,33	4339,33	4487,33
maj	4128,76	4276,76	4424,76
czerwiec	4003,79	4151,79	4299,79
lipiec	4053,60	4201,60	4349,60
sierpień	4239,77	4387,77	4535,77
wrzesień	4324,74	4472,74	4620,74
październik	4329,94	4477,94	4625,94
listopad	4285,04	4433,04	4581,04
grudzień	4216,32	4364,32	4512,32
styczeń 2015	4260,49	4408,49	4556,49
luty	4313,53	4461,53	4609,53

Źródło e-petrol.pl

Wykres 8. Prognoza średnich cen hurtowych oleju napędowego na rynku krajowym



Dane w [PLN/m³]
Źródło e-petrol.pl

RYNEK DETALICZNY

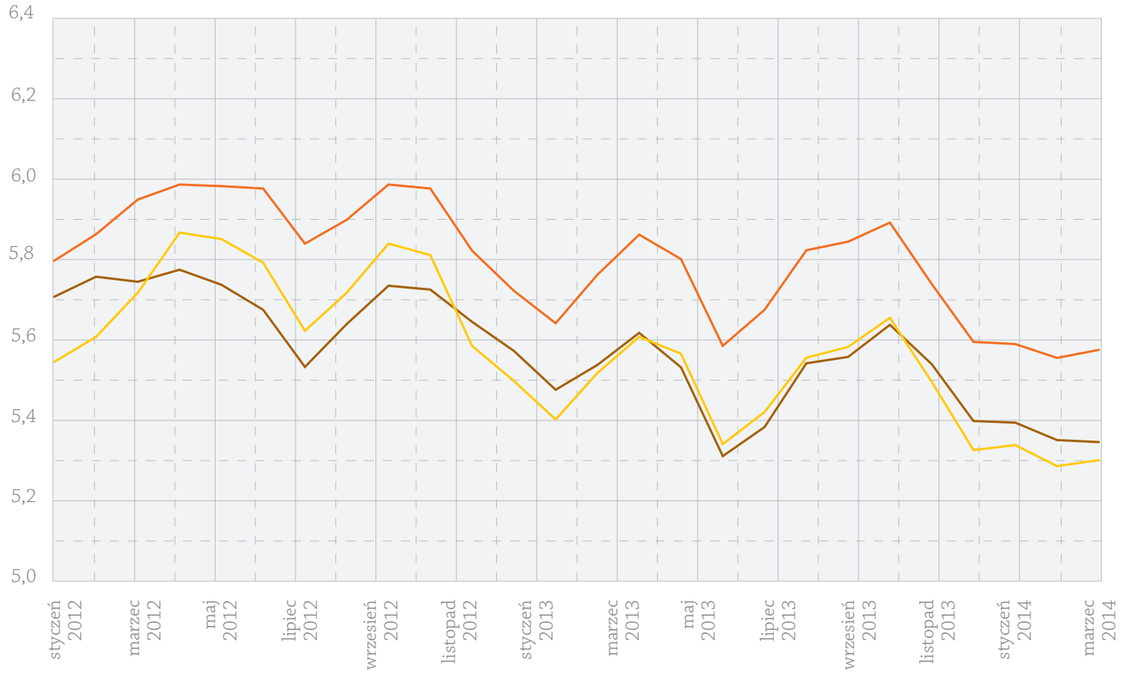
W roku 2013 ceny paliw nie były wysokie – przynajmniej w porównaniu z ostatnimi latami. Średnia roczna dla Pb 95 była o 23 grosze na litrze niższa niż w 2012 r., a w przypadku oleju napędowego porównanie rok do roku wskazuje, że był o 19 groszy tańszy. Znacznie mniej kosztował również autogaz, który ze średnią ceną 2,51 PLN był o 27 groszy tańszy niż w 2012 roku. Co warto podkreślić, miniony rok miał także inną cechę charakterystyczną: średnia całoroczna była wyższa dla cen oleju napędowego niż dla benzyny. W roku 2011 różnica ta wynosiła 7 gr na korzyść Pb 95, rok później 2 gr. Rok 2013 przyniósł zmianę w tym zakresie – diesel kosztował średnio o 2 gr więcej niż benzyna. Tego rodzaju sytuacja może odzwierciedlać znaczenie szczególnego trendu, zauważalnego w ostatnich latach na rynku, czyli sezonowej zamiany cen detalicznych, następującej zwykle jesienią i trwającej do wczesnej wiosny. Prognozy na najbliższy rok wskazują, że okres cenowej dominacji benzyny będzie mógł się jeszcze skracać.

Tabela 7. Średnie ceny detaliczne na rynku polskim w 2013 r.

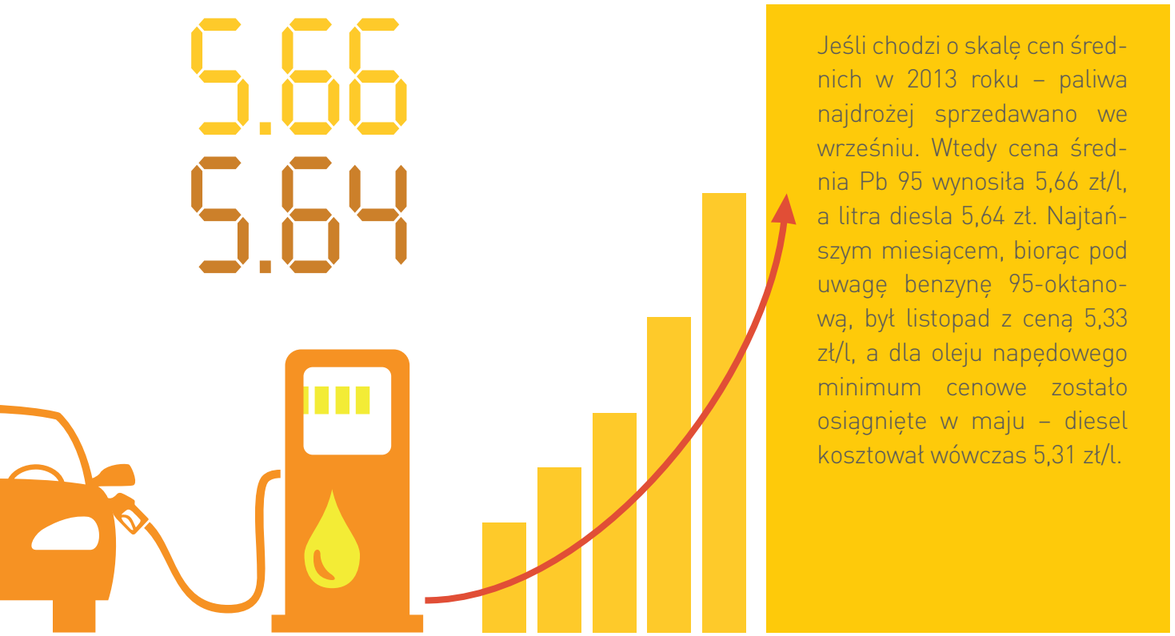
2013	Pb 98 [PLN/l]	Pb 95 [PLN/l]	ON [PLN/l]	LPG [PLN/l]
styczeń	5,64	5,40	5,48	2,71
luty	5,77	5,52	5,54	2,69
marzec	5,87	5,61	5,62	2,63
kwiecień	5,80	5,57	5,53	2,52
maj	5,59	5,34	5,31	2,39
czerwiec	5,68	5,42	5,39	2,32
lipiec	5,83	5,56	5,54	2,29
sierpień	5,85	5,59	5,56	2,30
wrzesień	5,90	5,66	5,64	2,41
październik	5,74	5,50	5,54	2,51
listopad	5,60	5,33	5,40	2,63
grudzień	5,59	5,34	5,40	2,68
średnia	5,74	5,48	5,50	2,51

Źródło e-petrol.pl

Wykres 9. Średnie ceny detaliczne benzyn i oleju napędowego na rynku polskim w latach 2012–2014 r.



Dane w [PLN/l]
Źródło e-petrol.pl



Jeśli chodzi o skalę cen średnich w 2013 roku – paliwa najdrożej sprzedawano we wrześniu. Wtedy cena średnia Pb 95 wynosiła 5,66 zł/l, a litra diesla 5,64 zł. Najtańszym miesiącem, biorąc pod uwagę benzynę 95-oktanową, był listopad z ceną 5,33 zł/l, a dla oleju napędowego minimum cenowe zostało osiągnięte w maju – diesel kosztował wówczas 5,31 zł/l.

PROGNOZA DLA CEN DETALICZNYCH

Rok 2014 i początek 2015 rysują się optymistycznie, jeśli chodzi o prognozy dla cen detalicznych paliw gotowych. Nie trzeba już obawiać się do niedawna sygnalizowanych przewidywań, że ceny paliw podstawowych, jakimi są benzyna bezołowiowa 95 czy olej napędowy, przekroczą na stacjach 6 zł/l. Prawdopodobnie będziemy również świadkami sytuacji widocznej w ostatnich latach – to znaczy sezonowej zamiany cen oleju napędowego i benzyny. Spodziewamy się, że w maju (a więc nieco później niż zazwyczaj) benzyna ponownie stanie się paliwem droższym i będzie wyprzedzać diesla aż do końca wakacji letnich. W prognozach na wrzesień olej napędowy znów będzie notować wyższe o 5 gr poziomy cenowe. Generalnym wnioskiem na rok 2014 jest ten, że paliwa będą zauważalnie tańsze na naszych stacjach, na horyzoncie bowiem nie rysują się zmiany polityczne czy gospodarcze, które mogłyby spowodować zawirowania znaczące dla produkcji i sprzedaży surowej ropy i produktów pochodnych, a w dalszej perspektywie mogących zaburzyć kształtowanie cen na rodzimym rynku paliw płynnych.

Tabela 8. Prognoza średnich cen detalicznych benzyny bezołowiowej 95 na rynku krajowym

Miesiąc	Pb 95 min. [PLN/l]	Pb 95 [PLN/l]	Pb 95 max [PLN/l]
marzec 2014	5,31	5,39	5,62
kwiecień	5,44	5,52	5,75
maj	5,41	5,49	5,72
czerwiec	5,36	5,43	5,66
lipiec	5,39	5,46	5,70
sierpień	5,53	5,60	5,83
wrzesień	5,57	5,65	5,88
październik	5,39	5,46	5,69
listopad	5,25	5,33	5,56
grudzień	5,27	5,35	5,58
styczeń 2015	5,22	5,29	5,52
luty	5,31	5,39	5,62

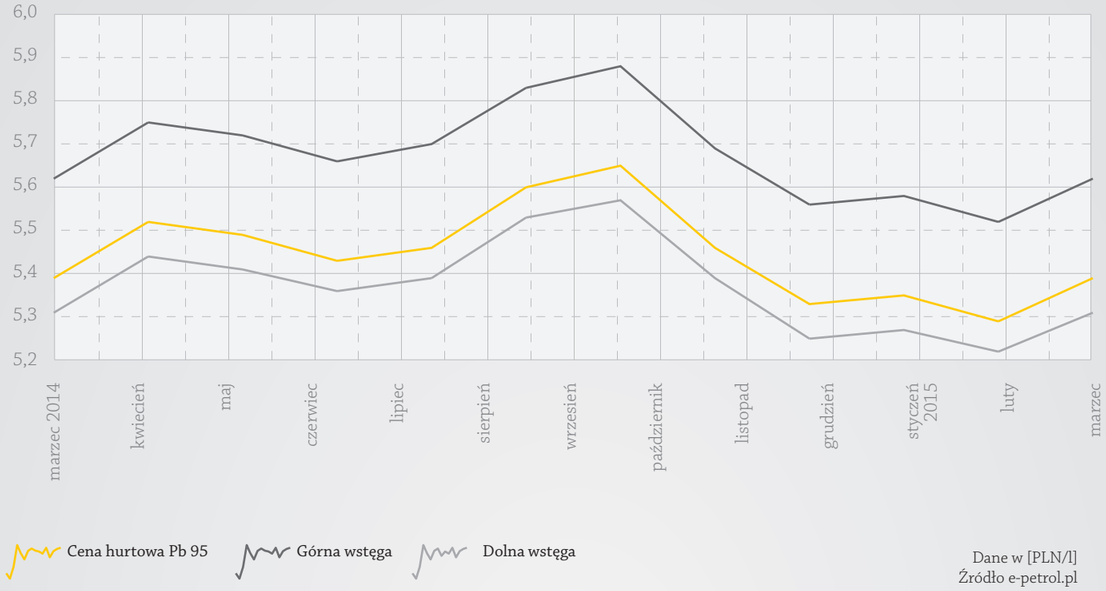
Źródło e-petrol.pl

Tabela 9. Prognoza średnich cen detalicznych oleju napędowego na rynku krajowym

Miesiąc	ON min. [PLN/l]	ON [PLN/l]	ON max [PLN/l]
marzec 2014	5,35	5,43	5,66
kwiecień	5,46	5,54	5,77
maj	5,38	5,46	5,69
czerwiec	5,23	5,31	5,54
lipiec	5,29	5,37	5,60
sierpień	5,52	5,60	5,83
wrzesień	5,62	5,70	5,93
październik	5,63	5,71	5,94
listopad	5,58	5,65	5,88
grudzień	5,49	5,57	5,80
styczeń 2015	5,55	5,62	5,85
luty	5,61	5,69	5,92

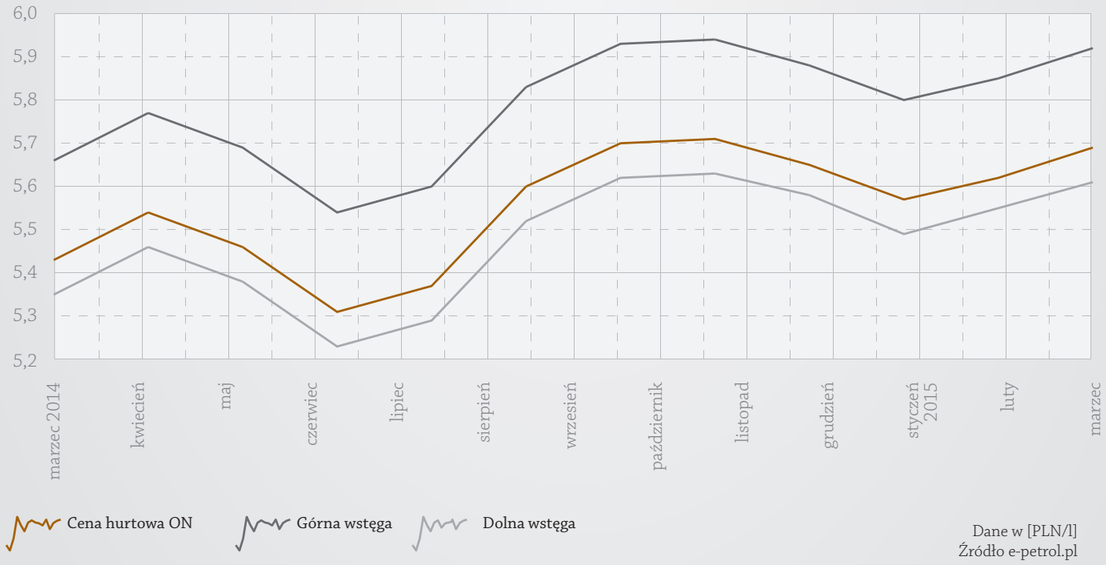
Źródło e-petrol.pl

Wykres 10. Prognoza średnich cen hurtowych benzyny bezołowiowej 95 na rynku krajowym



Dane w [PLN/l]
Źródło e-petrol.pl

Wykres 11. Prognoza średnich cen hurtowych oleju napędowego na rynku krajowym



Dane w [PLN/l]
Źródło e-petrol.pl



Polski rynek paliw
na tle innych państw regionu Europy Środkowej

DR SZYMON ARASZKIEWICZ

Parafrazując słowa Mikołaja Reja, można napisać, że Polacy swój rynek paliwowy mają. Na tle innych państw Europy Środkowej jest on zresztą i znaczny rozmiarem, i ma całkiem rozwiniętą strukturę[3].

Polska zużywa ponad pół miliona baryłek ropy naftowej dziennie. Daje to nam zdecydowany prymat w Europie Środkowej.

Niniejszy tekst ma za zadanie w możliwie syntetyczny sposób nakreślić ogólny obraz zagadnienia, co dla zainteresowanych może stać się wstępem do prowadzenia dalszych, bardziej szczegółowych prac analitycznych.

„Europę Środkową" definiować można rozmaicie, a omówienie mnogości koncepcji kryjących się za tym pojęciem po pierwsze nie mieści się w obszarze zainteresowań „Raportu", po drugie – przekracza znacznie ramy przeznaczone na ten tekst. Dla potrzeb niniejszego artykułu przyjmujemy rozumienie Europy Środkowej jako rozległego obszaru państw między Niemcami a Rosją, od północy ograniczonego Morzem Bałtyckim, na południe zaś sięgającego do granic byłej Jugosławii (tam mówimy już o Europie Południowej). Państwa położone w Europie Środkowej to zatem albo byli satelici ZSRR, albo wręcz dawne republiki sowieckie, często relatywnie nowi członkowie NATO i Unii Europejskiej (przyjęci do tych ugrupowań na przełomie XX i XXI w.). W przeszłości obszar ten był terenem aktywnej penetracji politycznej, gospodarczej i zbrojnej Niemców i Rosjan, łączy zatem państwa Europy Środkowej swoista wspólnota doświadczeń historycznych, zarówno z dziejów najnowszych, jak i dawniejszych; można mówić o podobnych bieżących wyzwaniach politycznych i ekonomicznych. Wszystko to pomaga wyodrębnić ten obszar, mimo braku dającego się przywołać jednoznacznie kryterium czysto geograficznego.

Wg danych zarówno amerykańskiego Departamentu Energii, jak i koncernu BP, Polska zużywa ponad pół miliona baryłek ropy naftowej dziennie. Daje to nam zdecydowany prymat w Europie Środkowej; dla porównania kolejne na liście Ukraina

[3] Niniejszy tekst powstał z wykorzystaniem materiałów zebranych przy okazji innego projektu przez zespół pracowników Information Market S.A, w skład którego oprócz autora weszli dr Jakub Bogucki i Grzegorz Maziak.

i Czechy policzone razem w sumie i tak spożywają jej nieco mniej, Białoruś ponaddwukrotnie mniej, a np. Litwa – około pięciokrotnie mniej. Polska zajmuje dość wysokie, ósme miejsce pod względem konsumpcji ropy naftowej wśród wszystkich państw Unii Europejskiej; na pierwszym miejscu są Niemcy, zużywające ponad dwa miliony baryłek dziennie, drugie miejsce zajmuje Francja, a trzeci stopień podium przypada Wielkiej Brytanii (oba państwa ze zużyciem w okolicach półtora miliona baryłek dziennie)[4].

Ciekawy obraz daje jednak zużycie ropy naftowej w przeliczeniu na mieszkańca. W tej klasyfikacji Polska zajmuje bardzo odległe miejsce w Unii Europejskiej, pod koniec drugiej dziesiątki. Na tzw. przeciętnego Polaka przypada konsumpcja ropy ponadczterokrotnie mniejsza niż na przewodzących pod tym względem Holendrów i Belgów. W porównaniu z ekonomicznymi liderami UE, jak Niemcy, Francja, Włochy czy Hiszpania, zużycie w Polsce jest niższe o około połowę. Znacząco wyższe spożycie per capita odnotowuje natomiast, co ciekawe, wiele państw środkowoeuropejskich, jak Litwa, wyżej od Polski w tym zestawieniu lądują też Czechy, Słowacja czy Bułgaria. Na podobnym poziomie jak Polska są Węgry, słabiej wypada Rumunia[5].

Dwie czołowe polskie rafinerie – Orlenu w Płocku i Lotosu w Gdańsku – mają w sumie zdolności przerobu na poziomie ok. 375 tys. baryłek ropy dziennie. Również dwiema rafineriami dysponują

Ciekawy obraz daje zużycie ropy naftowej w przeliczeniu na mieszkańca. W tej klasyfikacji Polska zajmuje bardzo odległe miejsce w Unii Europejskiej, pod koniec drugiej dziesiątki.

Czechy (Kralupy i Litvinov), ale ich skumulowane moce przerobowe to niecałe 200 tys. baryłek dziennie (są poza tym kontrolowane przez polski Orlen). Tylko jeden zakład istnieje na Słowacji, jest to rafineria Slovnaftu w Bratysławie, która ma zdolności przerobowe na poziomie 110–120 tys. baryłek, czyli mniej niż każda z jednostek polskich. Jedna rafineria jest też na Węgrzech, w miejscowości Szazhalombatta, zdolna do przerobienia 160 tys. baryłek dziennie i w Bułgarii – w Burgas (posiada ją rosyjski koncern Lukoil; 115 tys. baryłek). Do Orlenu należy rafineria w litewskich Możejkach, która ma porównywalne parametry z Gdańskiem. Widać więc, że w porównaniu ile i jakich rafinerii mają poszczególne państwa regionu, Polska wypada całkiem korzystnie. Same zdolności produkcyjne to jedno; drugim istotnym parametrem z punktu widzenia oceny sprawności rafinerii jest tzw. wskaźnik Nelsona (odnoszący się do kompleksowości przerobu surowca możliwego w danym zakładzie). Dla rafinerii w Gdańsku i Płocku wynosi on ok. 10, co jest wynikiem dobrym (najlepsze zakłady na świecie notują wskaźnik na poziomie 14–15, ale zdarza się to rzadko). Rafineria w Mozyrze na Białorusi jest wprawdzie zakładem o większej zdolności przerobu niż polskie, ale znacznie niższej kompleksowości (poniżej 5). Niższy wskaźnik Nelsona mają zakłady na Ukrainie, w Czechach czy w Austrii, porównywalne – na Węgrzech, wyższy ma z kolei Bratysława. Polskie rafinerie wypadają pod tym względem, co ciekawe, lepiej od niektórych zakładów także w Niemczech.

Jeżeli chodzi o rynek detaliczny, to Polska na tle bliskiego sąsiedztwa prezentuje się wręcz imponująco. Co prawda ok. 6 700 stacji działających na naszym rynku wypada dość blado w porównaniu z ponad 14 000 w Niemczech, ale inne państwa środkowoeuropejskie raportują znacznie skromniejszy stan posiadania. W Czechach stacji paliw jest ok. 3700, w Bułgarii ponad 3000, Rumunii ok. 2000, na Węgrzech ok. 1600, a na Słowacji ledwie nieco ponad 700. Polski segment sprzedaży paliw na stacjach wciąż cechuje się dużym udziałem (prawie 50 proc.) operatorów niezależnych –niepowiązanych z dużymi sieciami czy to krajowymi, czy zagranicznymi. W państwach naszego regionu nie jest to regułą. O zauważalnym udziale graczy niezależnych można mówić w Czechach czy też na Węgrzech, natomiast znacznie słabszy jest on na Słowacji czy w Rumunii.

Jak widać z powyższych danych, polski rynek paliwowy na tle rynków sąsiednich w Europie Środkowej wypada całkiem korzystnie, nawet jeśli porównujemy Polskę z państwami o wyższym poziomie ogólnego rozwoju. Z jednej strony to pochodna wielkości samego państwa i liczby ludności czy też stanu całej gospodarki, z drugiej jednak – zasługa podmiotów ten rynek tworzących.

[4] BP, Statistical Review of World Energy, http://www.bp.com/en/global/corporate/about bp/energy-economics/statistical-review-of-world-energy-2013.html
por. US Department of Energy, International Energy Statistics, http://www.eia.gov/cfapps/ipdbproject/IEDIndex3.cfm.

[5] Obliczenia na podstawie danych Eurostat za rok 2012, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/

OCHRONA I FINANSOWANIE NALEŻNOŚCI

coface
FOR SAFER TRADE



Coface jest światowym liderem w zakresie ochrony, finansowania i zarządzania należnościami.

Jako jedyna firma w Polsce świadczy kompleksową obsługę w oparciu o cztery grupy zintegrowanych usług.

Coface wspiera przedsiębiorców w minimalizowaniu ryzyka handlowego poprzez:

- ochronę transakcji handlowych w kredycie kupieckim – UBEZPIECZENIE NALEŻNOŚCI
- zdynamizowanie bezpiecznej sprzedaży i zachowanie płynności finansowej – FAKTORING
- identyfikowanie zagrożeń i wyszukiwanie szans rozwoju sprzedaży – INFORMACJA GOSPODARCZA
- skuteczne odzyskiwanie należności – WINDYKACJA NALEŻNOŚCI B2B

www.coface.pl **sales@coface.pl** **22 465 00 22**

Coface – Partner rankingu firm paliwowych przy Raporcie Polski Rynek Paliw



MATERIAŁ PROMOCYJNY

Nowość od Sygnity

PetroRetail więcej czasu dla klienta

Sygnity wprowadza na rynek nowe oprogramowanie dla stacji paliw. PetroRetail redukuje czas potrzebny na czynności niezwiązane bezpośrednio ze sprzedażą, umożliwiając pracownikom lepszą obsługę klientów i wykorzystanie okazji do sprzedaży. System umożliwia obsługę klientów nawet w czasie awarii automatyki stacji. Pozwala także na ściślejszą kontrolę obrotu paliwem i towarami.

BARTOSZ BIM, DYREKTOR HANDLOWY, RYNEK PALIW/ HANDEL DETALICZNY, SYGNITY SA



Personel stacji paliw powinien zajmować się głównie sprzedażą i obsługą klientów. To jednak tylko teoria. W praktyce pracownicy stacji zajmują się mnóstwem czasochłonnych spraw związanych z dostawami, rozliczeniami, dokumentami, uzgodnieniami, raportowaniem itd. Nawet jeśli na stacji jest kilka kas, klienci obsługiwani są zwykle przy jednej. Długie kolejki nie sprzyjają zwiększaniu sprzedaży, ani budowaniu dobrych relacji z klientami. Sygnity postanowiło temu zaradzić.

Nowa wersja systemu PetroRetail do zarządzania stacją paliw upraszcza i automatyzuje czynności związane z obsługą procesów innych niż sprzedaż. W rezultacie pracownicy mogą poświęcać więcej czasu klientom, podnosząc ich zadowolenie z obsługi, a także wykorzystując je do proponowania dodatkowych zakupów. System wspiera przy tym możliwość sugerowania klientom dodatkowych zakupów na podstawie centralnie prowadzonych analiz rekomendacyjnych.

Nowy PetroRetail znacząco zwiększa kontrolę obrotu paliwem i towarami. Dzięki niezależnej integracji z automatyką stacji, zbiorników i dystrybutorów system bardzo precyzyjnie rozlicza dostawy i sprzedaż paliw. Ponadto, rejestruje różnice między zamówieniami i dostawami, zarządza zwrotami towarów uszkodzonych i opakowań wielorazowych. System skraca i upraszcza inwentaryzacje, dzięki czemu można je prowadzić częściej.

MNIEJ CZASU NA ZAPLECZU

PetroRetail umożliwia przyjmowanie dostaw na podstawie awiza elektronicznego, dzięki któremu nie ma potrzeby przepisywania do komputera danych z dokumentów papierowych. Przyjęcia nadal można wykonywać tradycyjnie, na podstawie dokumentów, jak i dostarczonych ilości rzeczywistych. W trakcie przyjęć można dokonywać zwrotów towarów uszkodzonych lub przeterminowanych. System rejestruje i automatycznie rozlicza opakowania zwrotne, np. palety czy butle. System pozwala na zbiorowe importowanie dokumentów elektronicznych oraz automatycznie parowanie zamówień, faktur i dokumentów PZ, co zwalnia pracowników z ich parowania ręcznego. Wszystko to zmniejsza obciążenia pracą na zapleczu.

Biblioteka kodów towarów nowego systemu synchronizuje się z systemem centralnym. Zawiera ona zarówno kody towarowe dostawców, jak i odpowiadające im kody własne sieci. Sytuacje, w których towaru nie można sprzedać ze względu na problemy z kodem zostają w rezultacie wyeliminowane. System ułatwia sprzedaż towarów nie posiadających kodów EAN, jak żetony do myjni, pieczywo, kawa z ekspresu itp. Pozycje te można grupować na tematycznych listach towarowych. Nowy PetroRetail obsługuje także ekrany dotykowe. Ich wykorzystanie przyspiesza proces sprzedaży, pozostawiając pracownikom stacji czasu na interakcje z klientem.

SPRAWNIEJSZA OBSŁUGA FLOT

Podczas synchronizacji z centralnym systemem sprzedaży PetroRetail sprawdza saldo rozliczeń z klientami flotowymi. Bieżące wpłaty natychmiast odnawiają dostępne limity, dzięki czemu klienci flotowi są zawsze sprawnie obsługiwani. Sprzedaż paliwa jest możliwa nawet wtedy, gdy nastąpi uszkodzenie serwera. Dopóki system kasowy może komunikować się z dystrybutorem, sprzedaż może przebiegać bez zakłóceń.

Dla wszystkich klientów, istotna jest informacja, że blokujące sprzedaż czynności niezbędne do zamknięcia dnia, zostały w nowym systemie ograniczone do ok. 2 minut. Pełne zamknięcie nie przekracza 5 minut. Zmiany nocne na stacjach paliw kosztują więcej, niż dzienne, a jednocześnie przynoszą znacznie mniejszy przychód. PetroRetail rozwiązuje ten problem, umożliwiając sieciom nocną sprzedaż paliwa za pomocą samoobsługowych tankautomatów. Dzięki temu sieci wywiązują się ze zobowiązań wobec klientów flotowych, ale obniżają wynikające z nich koszty.

NOWA TECHNOLOGIA, NOWE MOŻLIWOŚCI

Większość funkcji nowego systemu podlega parametryzacji z poziomu panelu administratora. Pozwala to na łatwe dostosowanie ich działania do specyficznych oczekiwań sieci bez potrzeby modyfikacji kodu oprogramowania. Istotną nowością jest nadawanie użytkownikom uprawnień do poszczególnych funkcji systemu, co praktycznie eliminuje potencjalne manipulacje na poziomie stacji. System został wyposażony w możliwość automatycznego pobierania i instalowania nowych wersji – bez jakiegokolwiek udziału pracowników stacji. Każdy dokument handlowy, raport czy zestawienie można jednym kliknięciem wyeksportować do pliku pakietu Microsoft Office.

KONKURENCJA NA RYNKACH LOKALNYCH

PetroRetail umożliwia partnerom sieci stacji rejestrację stałych odbiorców poza systemem flotowym i przypisywanie ich do grup rabatowych. W ten sposób sieci mogą skutecznie konkurować na rynkach lokalnych, nawiązując i utrzymując relacje z miejscowymi przedsiębiorcami – nawet jeśli nie dysponują oni dużymi flotami pojazdów.



Nowa wersja systemu PetroRetail do zarządzania stacją paliw upraszcza i automatyzuje czynności związane z obsługą procesów innych niż sprzedaż. W rezultacie pracownicy mogą poświęcać więcej czasu klientom.

Sygnity

INFORMATION MARKET
WWW.INFORMATIONMARKET.PL



DBAMY O RELACJE BRANŻOWE



DOSTARCZAMY KLUCZOWE INFORMACJE DLA BIZNESU

POMAGAMY ODNIEŚĆ SUKCES W BRANŻY



Liczy się nie tylko sprzedaż hurtowa



Branża paliwowa w 2013 roku musiała radzić sobie na rynku, na którym wciąż - pomimo wprowadzenia przepisów o solidarnej odpowiedzialności - obecne były firmy działające w szarej strefie. Redakcja portalu paliwowego e-petrol.pl poprosiła Pawła Domańskiego, prezesa spółki Petrodom, o rozmowę na temat oceny stanu polskiego rynku paliw oraz strategicznych planów spółki w najbliższym czasie.

Jak oceniają Państwo sytuację na rynku paliw w 2013 roku? W jaki sposób nowe przepisy dot. solidarnej odpowiedzialności i kaucji gwarancyjnej wpłynęły na branżę i czy – Państwa zdaniem – są skutecznym instrumentem ograniczającym „szarą strefę" w paliwach?

Paweł Domański: W roku 2013 postępowała trwająca już od kilku lat destabilizacja - rynek paliw wykonał krok w tył. Biorąc pod uwagę fazy rozwoju rynku i ich charakterystykę, powinien on teraz zmierzać do fazy dojrzałej, cechującej się stabilizacją i przewidywalnością, z określonym miejscem poszczególnych grup przedsiębiorstw operujących na rynku. Tymczasem obserwowaliśmy natomiast coś zupełnie innego, tj. cechy typowe dla fazy początkowej rynku - takie jak rozdrobnienie konkurencji, agresywna walka ceną, duża ilość podmiotów rywalizujących, czyli to wszystko co z dojrzałością nie ma nic wspólnego. Przepisy dotyczące solidarnej odpowiedzialności i kaucji gwarancyjnej nie zatrzymały degradacji rynku której oczekują podmioty najdłużej działające w branży, wśród których jest również firma Petrodom, która rozpoczęła swoją działalności paliwową tuż po transformacji w 1991 roku.

Co Państwo sądzą o propozycji wprowadzenia obligatoryjnej kaucji gwarancyjnej i podniesieniu jej progu do poziomu min. 5-10 mln zł?

To dość świeży pomysł który rodzi jeszcze dużo wątpliwości. Cieszy już jednak sam fakt podejmowanych działań w zakresie eliminacji szarej strefy i mamy nadzieję na sukces. Istotne jest również w tej kwestii uczenie się na błędach i konsekwentne doskonalenie przepisów. Obawiam się jednak, czy nie ma tu chęci ze strony krajowych producentów na całkowite wyeliminowanie importu paliwnowa kaucja bowiem ma dotyczyć przede wszystkim importerów.

Z danych POPOHN wynika, że spadek sprzedaży oleju napędowego jest najbardziej zauważalny w obrocie poza stacjami paliw. Czy z perspektywy firmy Petrodom, tendencja ta jest zauważalna i jaki jest pomysł Państwa Firmy na poradzenie sobie ze zmniejszającym się udziałem sprzedaży diesla do przenośnych zbiorników?

Petrodom skupia się na budowaniu trwałej, partnerskiej i odpowiedzialnej współpracy z kontrahentami i w ten sposób stara się przeciwdziałać tendencji spadku sprzedaży oleju napędowego. Wnosimy nową jakość na rynek, którą cechuje indywidualna relacja z Klientem, sprawna logistyka i rzetelna obsługa posprzedażowa. Spółka wdraża w 2014 roku innowacyjne oprogramowanie, które udoskonali i znacznie przyspieszy procesy sprzedażowe. To wszystko oczywiście opiera się na dobrej jakości produkcie i pełnej odpowiedzialności ze strony Petrodomu za bezpieczeństwo transakcji dokonywanych ze Spółką w świetle ustawy o solidarnej odpowiedzialności.

Planują Państwo rozwój detalicznej sprzedaży paliw. Czy przedłużenie łańcucha dystrybucji (o segment stacyjny) jest Państwa odpowiedzią na problemy generowane przez działalność firm działających w szarej strefie w obszarze hurtu paliw.

Petrodom obecnie sprzedaje paliwa trzema kanałami. Pierwszym jest sprzedaż bezpośrednio z pojemności magazynowych z załadunkiem na autocysternę klienta. Oferujemy paliwa codziennie na kilkunastu bazach paliw w całej Polsce. Drugim kanałem jest sprzedaż z dostawą naszym transportem do klienta. W ten sposób dystrybuujemy paliwa również w całym kraju. Autocysterny spółki Petrodom można spotkać najczęściej na wschód od linii Śląsk – Trójmiasto. Trzecim jest natomiast

sprzedaż poprzez własne stacje paliw. Jest to kanał najsłabiej doinwestowany przez Spółkę i właśnie w tym obszarze odczuwamy naturalną potrzebę rozwoju. Poza tym - jak słusznie zauważono – jest to w pewnym sensie również odpowiedź na to, co dzieje się na rynku handlu hurtowego. Segment stacji paliw jest znacznie bardziej stabilny i wciąż dojrzewa – przeciwnie do rynku sprzedaży hurtowej, który co zaskakujące cofa się w swoim rozwoju, o czym już wcześniej wspomniałem.

Zaostrzająca się konkurencja na rynku paliw sprawia, że firmy muszą agresywniej walczyć o klienta. Co – Państwa zdaniem - poza ceną paliw może stanowić przewagę konkurencyjną w segmencie sprzedaży hurtowej?
Ludzie. Przede wszystkim pracownicy Petrodomu zaangażowani w budowę sukcesu Spółki oraz własnego. To dzięki nim wciąż się rozwijamy, stawiamy sobie nowe wyzwania, budujemy jakość. Dzięki wspólnej pracy jesteśmy znaczącym graczem na rynku paliw ze stabilną pozycją opartą na kilku filarach działalności. Prym wiedzie oczywiście działalność paliwowa. Spółka ma do zaoferowania współpracę na wielu płaszczyznach, na których można budować wspólny rozwój. Wiele rzeczy udało się wspólnie zrobić, wiele mamy zaplanowanych jak też pewnie wiele dotychczas nieodkrytych inicjatyw przed nami.

Jakie są główne bariery w rozwoju logistyki transportowej paliw w Polsce? Czy są rozwiązania lub punkty logistyczne, których brakuje na polskim rynku paliwowym?
Główne bariery logistyki paliw w Polsce stanowią praktyki monopolistyczne głównego operatora baz paliw [red. Operatora Logistycznego Paliw Płynnych (OLPP)]. Pomimo faktu, iż bardzo dobrze współpracuje się nam z OLPP operacyjnie w trakcie roku, to zawsze drażniące jest „negocjowanie" warunków na kolejny okres współpracy. Staramy się jednak reagować na ograniczenia jakie - bądź co bądź - posiada większość gigantów operujących na rynku paliw, tzn. szukamy alternatyw.

Jaka jest strategia rozwoju firmy w najbliższych latach i jakie wyzwania czekają firmę w 2014 roku? Czy planują Państwo rozszerzenie oferty o dodatkowe usługi dla rynku paliw w Polsce?
Chcemy utrzymać obecny poziom przychodów ze sprzedaży i zwiększać go w kolejnych latach wraz z rzeczywistym wskaźnikiem wzrostu konsumpcji paliw w Polsce. Mamy konkretne zamierzenia budżetowe, marketingowe, personalne i finansowe. Naszym zadaniem jest przede wszystkim sprawne poruszanie się po wymagającym i dynamicznym rynku paliw, myślę że mamy ku temu wszelkie predyspozycje.

Dziękujemy za rozmowę.

IM
INFORMATION
MARKET

TOP 5 ROZWIĄZAŃ DLA BRANŻY PALIW

W tegorocznej edycji Raportu po raz pierwszy znajduje się zestawienie, w którym wytypowaliśmy pięć firm, oferujących najbardziej innowacyjne rozwiązania dla branży paliwowej:

- BC-LDS Bobkiewicz, Cholewiński Sp. J. konstruuje nowoczesne cysterny, reagując na zapotrzebowanie rynku paliwowego na środki transportu o zwiększonych możliwościach przewozowych
- Bureau Veritas Certification analizuje i certyfikuje systemy zarządzania energetycznego zgodnie z normą ISO 50001, zmierzające do zmniejszenia kosztów zakupu energii elektrycznej
- Orlen Laboratorium Sp. z o.o. – opracowuje metody diagnozowania skażenia mikrobiologicznego zbiorników, gwarantujące ochronę jakości magazynowanych w nich paliw
- Petronova Sp. z o.o. oferuje efektywne ekonomicznie i kompaktowe myjnie zasilane energią elektryczną, które umożliwiają uruchomienie myjni w miejscach, w których dotychczas nie było to możliwe
- Sygnity S.A. wdraża systemy informatyczne dla sieci paliwowych, ułatwiające kontrolę łańcucha logistycznego oraz optymalizację kosztów

Każde z tych rozwiązań pomaga zoptymalizować działalność firm w branży paliwowej, dlatego zachęcamy do zapoznania się z nimi.

MATERIAŁ PROMOCYJNY

BC-LDS Bobkiewicz, Cholewiński S. J.
to firma specjalizująca się w produkcji oraz serwisie specjalistycznych środków transportu przeznaczonych do przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.
Firma BC-LDS zajmuje się produkcją cystern od 2000 roku. Od roku 2011produkcja odbywa się we własnej hali w Ostrowcu Świętokrzyskim, z którego to pochodzą właściciele: Stanisław Bobkiewicz i Wojciech Cholewiński. Zatrudnienie większej liczby wysoko wykwalifikowanej kadry pracowniczej oraz inwestycje w dodatkowe środki produkcji pozwoliło na zwiększenie ilości i jakości wytwarzanych pojazdów cysternowych.
Firma BC-LDS ma ugruntowaną pozycję na rynku polskim i europejskim jako producent naczep cystern i autocystern do transportu i dystrybucji LPG. Jednakże w latach ubiegłych firma z sukcesem wprowadziła na rynek kilka nowych projektów cystern do transportu i dystrybucji paliw takich jak:

- naczepa cysterna NCP-37,
- autocysterny przeznaczone do tankowania statków powietrznych.
- nadwozia wymienne do przewozu i dystrybucji paliw.
- mobilne stacje paliw do tankowania samochodów

Cysterna NCP-37 to odpowiedź BC-LDS na zapotrzebowanie rynku na środki transportu o zwiększonych możliwościach przewozowych.
Ideą przyświecającą konstruowaniu w/w naczepy cysterny było stworzenie maksymalnie ekonomicznego w użyciu środka transportu paliw na długich dystansach. Podstawową zaletą cysterny jest lekki zbiornik naczepy który uzyskano poprzez:

- zastosowanie kształtu cylindrycznego z przewężeniem „łabędzia szyja" ø 1900/2200 mm pozwalającego na znaczne obniżenie środka ciężkości cysterny oraz dającego najkorzystniejszy stosunek uzyskanej pojemności masy zbiornika .
- zastosowanie minimalnej dopuszczalnej przez ADR ilości wewnętrznej przegród
- zastosowanie aluminiowej ramy podwozia spawanej bezpośrednio do płaszcza zbiornika.

Te rozwiązania pozwoliły zwiększyć pojemność w stosunku do konstrukcji wcześniejszych przy jednoczesnym obniżeniu masy cysterny.

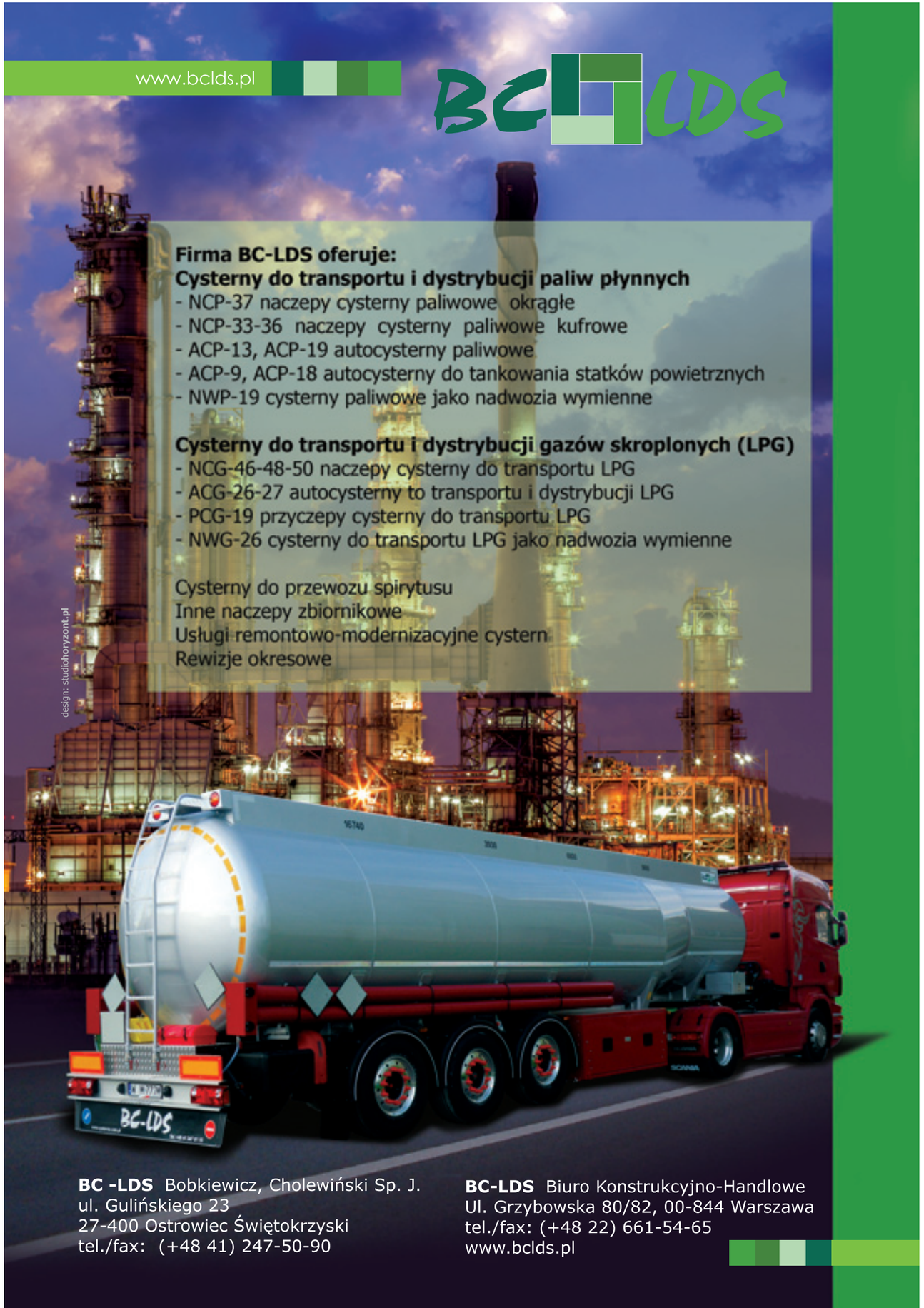
Drugim nowym produktem proponowanym klientom przez firmę BC-LDS jest typoszereg autocystern przeznaczonych do tankowania statków powietrznych. Są to konstrukcje nietypowe powstające pod ściśle określoną specyfikę pracy jaką jest obsługa na dużych lotniskach samolotów pasażerskich bądź też tankowanie małych samolotów i helikopterów. Przykładem jest tu zabudowa ACP-9 na podwoziu dwuosiowym RENAULT, przeznaczona do tankowania helikopterów. Prototyp tej cysterny został pokazany na Międzynarodowych Targach Stacja Paliw 2013 i zdobył dwie główne nagrody targów.

Trzecią nowością firmy BC-LDS jest nadwozie wymienne NWP-19. Cysterna skonstruowana wg. normy dla nadwozi wymiennych umożliwia transport i dystrybucje paliw jak zwykła autocysterna z tym że w razie konieczności możliwe jest zdjęcie zbiornika z podwozia w celu np. serwisu samochodu lub wykorzystywania danego podwozia do przewozu innego nadwozia wymiennego. Zaletą tej konstrukcji jest łatwy montaż i demontaż na podwoziu. Dodatkową zaletą jest to że wykorzystywane w takim przypadku podwozie może być stosowane zamiennie do dystrybucji paliwa NWP-19 a także gazu NWG-26.

Bardzo ciekawym rozwiązaniem są produkowane zabudowy cysternowe typu ACP-14 spełniające funkcję mobilnej stacji tankowania samochodów. Jest to rozwiązanie powstałe ze względu na duże zapotrzebowanie na tego typu urządzenia w krajach, w których nie jest rozwinięta stacjonarna sieć stacji paliw. Dużą zaletą firmy BC-LDS jest to że, posiada własne biuro konstrukcyjne, co pozwala każdorazowo dostosowywać sprzedawane wyroby do indywidualnych potrzeb klientów w zakresie zarówno rozwiązań konstrukcyjnych zbiorników pojazdów-cystern jak i szczegółów w zakresie ich wyposażenia np. konfiguracji instalacji załadowczo-spustowych, układów pomiarowych czy zawieszeń.
BC-LDS posiada szereg certyfikatów i dopuszczeń do wytwarzania i sprzedaży wyrobów na rynki zagraniczne, także poza UE jak np. Białoruś, Rosja czy Ukraina.

BC -LDS Bobkiewicz, Cholewiński Sp. J.
ul. Gulińskiego 23
27-400 Ostrowiec Świętokrzyski
+48 41/247-50-90

Biuro Konstrukcyjno-Handlowe BC - LDS Sp. J.
Ul. Grzybowska 80/82 pok. 457
00-844 Warszawa
+48 22/661-54-65
www.bclds.pl



MATERIAŁ PROMOCYJNY

ISO 50001 - ZARZĄDZAJ ENERGIĄ I TNIJ KOSZTY

PIOTR KOSZNIK
BUREAU VERITAS POLSKA
PIOTR.KOSZNIK@PL.BUREAUVERITAS.COM

"Oszczędzaj energię i redukuj emisję gazów cieplarnianych" to jedno z kluczowych przesłań walki z globalnym ociepleniem. Wiemy już, że ograniczenie emisji gazów cieplarnianych to kluczowy krok w kierunku zapewnienia stabilnego środowiska naturalnego. Poprawa efektywności energetycznej powinna być jednym z priorytetowych działań podejmowanych w duchu zrównoważenia naszych gospodarek. Najwięksi konsumenci energii muszą odegrać w tym procesie kluczową rolę. W Polsce, w ciągu ostatnich 10. latach dokonał się ogromny postęp w zakresie efektywności energetycznej. Energochłonność Produktu Krajowego Brutto spadła blisko o 1/3. Nadal jednak efektywność energetyczna polskiej gospodarki jest około:
- 3 razy niższa niż w najbardziej rozwiniętych krajach europejskich
- 2 razy niższa niż średnia w krajach Unii Europejskiej.

Dodatkowo, zużycie energii pierwotnej w Polsce, odniesione do liczebności populacji, jest niemal 40 % niższe niż w krajach „starej 15". Powyższe świadczy o ogromnym potencjale w zakresie oszczędzania energii w Polsce; potencjale, który jest charakterystyczny dla gospodarki intensywnie rozwijającej się.
Pamiętajmy, że odpowiedzialne zarządzanie energią to nie tylko ograniczenie zużycia energii i wynikające z tego zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. To również oszczędności finansowe i, coraz częściej, bardzo ważny element wizerunku firmy lub narzędzie realizacji polityki odpowiedzialnego biznesu. Te właśnie elementy integruje międzynarodowa norma ISO 50001 - nowe podejście do skutecznego zarządzania energią, które ma zastosowanie w każdej organizacji, niezależnie od lokalizacji, wielkości i branży.
W branży paliwowej od wielu lat przykłada się bardzo dużą wagę do odpowiedzialnego rozwoju, czego dowodem jest m.in. dbałość o środowisko naturalne i środowisko pracy. Największe firmy z branży wdrażają i certyfikują systemy zarządzania środowiskowego oraz bhp. Można potraktować to jako podstawowy, pierwszy etap demonstrowania zaangażowania w odpowiedzialny rozwój tego sektora. Na podstawie bieżących informacji z kontaktów z największymi producentami wynika, iż kolejnym etapem na drodze odpowiedzialnego rozwoju jest zwrócenie uwagi na efektywne wykorzystywanie energii, a co za tym idzie - związane z tym oszczędności finansowe. Narzędziem do optymalizacji zużycia energii jest właśnie wspomniana norma ISO 50001. Standard ten jest szczególnie istotny dla firm, które prowadzą procesy energochłonne. Czego wymaga od organizacji?

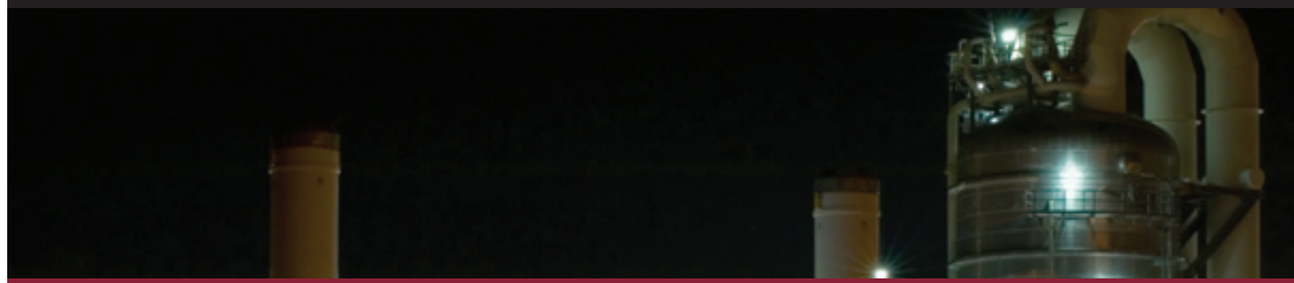
- wprowadzenia polityki energetycznej,
- identyfikacji odpowiednich regulacji prawnych i innych wymagań specyficznych dla danej branży,
- przeprowadzenia szczegółowej analizy przeszłego i obecnego zużycia i wykorzystania energii,
- zdefiniowania priorytetów i ustalenia mierzalnych celów energetycznych, biorąc pod uwagę wskaźniki wyniku energetycznego,
- ustalenia odpowiedniej struktury w orga¬nizacji oraz programu wdrażania polityki energetycznej – na poziomie operacyjnym i kierowniczym,
- monitorowania prowadzonych działań, zgodnie z ustalonym planem mierzenia energii.

ISO 50001 proponuje praktyczne i systematyczne podejście, którego stosowanie bezpośrednio przekłada się na korzyści biznesowe, w tym:

- zmniejszenie kosztów zakupu energii,
- redukcję emisji gazów cieplarnianych,
- zapewnienie zgodności z wymaganiami prawnymi,
- zmniejszenie ryzyka związanego z bez¬pieczeństwem energetycznym,
- jasne określenie polityki dotyczącej zużycia energii.

ISO 50001 jest skonstruowana na podstawie modelu znanego z ISO 14001 – popularnej normy regulującej systemy zarządzania środowiskowego, co ułatwia wykorzystanie wcześniej wdrożonych mechanizmów doskonalenia i integrację z innymi systemami zarządzania. Certyfikacja także może zostać przeprowadzona w połączeniu z certyfikacją innego systemu (np. ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001).
Bureau Veritas Certification jest jedną z pierwszych na świecie jednostek certyfikacyjnych, która podjęła się promocji i certyfikacji systemu zarządzania energetycznego. Na podstawie doświadczeń firm, które zdecydowały się wprowadzić i certyfikować system ISO 50001 we współpracy z nami, z pełną świadomością mogę potwierdzić, że wynikiem tego są konkretne i rzeczywiste oszczędności finansowe.

BUREAU VERITAS
1828
BUREAU
VERITAS



Inspekcje

Certyfikacja

Szkolenia



www.bureauveritas.pl

MATERIAŁ PROMOCYJNY

ORLEN Laboratorium

CZY WIESZ CO ŻYJE W PALIWIE?

Procesy związane z rozwojem mikroorganizmów w paliwach niejednokrotnie były omawiane w literaturze fachowej. Najwięcej badań poświęcono procesowi biodeterioracji, czyli mikrobiologicznemu rozkładowi surowców i materiałów, który prowadzi do strat ekonomicznych dla człowieka. W nielicznych pracach udokumentowano procesy związane z rozwojem mikroorganizmów w benzynach. W opinii światowych ekspertów, w ostatnich latach niekorzystne procesy mikrobiologiczne w paliwach nasilają się i prowadzą do wzrostu liczby przypadków skażenia produktów naftowych przez mikroorganizmy. Uważa się, iż jest to związane m.in. ze wzrostem możliwości adaptacyjnych bakterii i grzybów skażających paliwa, ale również dłuższym czasem nieodpowiedniego magazynowania, koniecznością stosowania biokomponentów oraz wzrastającą świadomością dotyczącą skażenia mikrobiologicznego produktów naftowych.

Jak wynika z badań przeprowadzonych przez specjalistów ORLEN Laboratorium, zachowanie czystości mikrobiologicznej paliw osiąga się tylko dzięki stałej trosce o cały proces dystrybucji i magazynowania oraz użytkowania systemów paliwowych. Zachowanie osiągniętego stanu wymaga więc systematycznych zabiegów prewencyjnych. Działania te niestety nie są zbyt powszechne wśród wszystkich uczestników rynku paliwowego. Sytuacja taka daje więc podstawę do założenia, że duża część krajowego systemu dystrybucji wciąż pozostaje skażona mikrobiologicznie i stanowi źródło dalszego rozprzestrzenia się mikroorganizmów.

Szczególne znaczenie w rozwoju drobnoustrojów w produktach naftowych ma wprowadzenie biopaliw opartych na estrach oleju rzepakowego, które są znacznie bardziej podatne na rozkład mikrobiologiczny. Sprawia to, że są one bardziej wrażliwe na działanie mikroorganizmów podczas magazynowania czy użytkowania i wymagają większej intensywności zabiegów prewencyjnych.

Mikroorganizmy, które są odpowiedzialne za szkodliwe procesy zachodzące w zbiornikach magazynowanych paliw, mogą pozostawać przez dłuższy czas w stanie nieaktywnym. Gdy pojawią się korzystne warunki, przechodzą natychmiast do fazy aktywnego rozwoju. Niezależnie od rodzaju magazynowanego paliwa, rozwój mikroorganizmów w zbiornikach przebiega w zbliżony sposób i wywołuje podobne skutki, a mianowicie:

- Zawilgocenie paliwa w wyniku uwalniania biosurfaktantów (związków powierzchniowo czynnych), tworzenie się zemulgowanej warstwy paliwa w obszarze granicy faz paliwo-woda,
- Obecność śluzu na granicy faz, składającego się z nierozpuszczalnych związków o charakterze polimerów, wytwarzanych przez niektóre rozkładające paliwa bakterie, śluz ten zawiera również fragmenty grzybów,
- Migrację wydzielin bakteryjnych o charakterze polimerów do magazynowanego produktu, mętnienie i ciemnienie paliwa,
- Wzrost lepkości szczególnie w niskich temperaturach,
- Zapychanie filtrów, zaworów, wtryskiwaczy i pomp paliwowych,
- Intensyfikację procesów korozyjnych przez tworzenie kwasów organicznych i powstawanie tlenowych ogniw stężeniowych,
- Mikrobiologiczną degradację wykładzin zbiorników na skutek rozwoju mikroorganizmów beztlenowych (głównie bakterii redukujących siarczany),
- Zaczernienie warstwy wody na dnie zbiorników spowodowane osadzaniem się siarczków,
- Zakwaszenie paliwa przez wytwarzane siarczki,
- Intensyfikację procesów korozyjnych przez tworzenie się siarczków oraz depolaryzację,
- Wydzielanie niebezpiecznego dla zdrowia siarkowodoru.

Duże ryzyko skażenia zbiorników przez mikroorganizmy powinnno mobilizować do dbałości o stan techniczny i higieniczny zbiorników, a tym samym o jakość magazynowanego paliwa. Opracowanie zasad profilaktyki wymaga bardzo dobrej znajomości zachodzących procesów, źródeł ich powstawania, czynników sprzyjających ich zachodzeniu, kierunków rozprzestrzeniania się. Opracowanie zasad profilaktyki powinno być poprzedzone przeprowadzeniem monitoringu zanieczyszczenia mikrobiologicznego, które określi skalę zagrożenia mikrobiologicznego w sposób indywidualny dla każdego rozpatrywanego przypadku.

Brak jakichkolwiek środków i działań prewencyjnych ograniczających niekontrolowany rozwój mikroorganizmów pociąga za sobą nie tylko ryzyko utraty jakości paliw czy problemy w funkcjonowaniu stacji (częste zapychanie filtrów dystrybutora z koniecznymi przestojami na ich wymianę), ale również ponoszenie ogromnych kosztów związane z usunięciem występującego już skażenia (konieczną dezynfekcję).

Dlatego też warto pamiętać, aby powierzyć właściwą ochronę jakości oferowanych paliw fachowcom z doświadczeniem. Z pewnością do grupy tej należą specjaliści ORLEN Laboratorium, którzy opracowali metody diagnozowania stanu higienicznego zbiorników. Bazując na badaniach i doświadczeniu oferują wsparcie w przeciwdziałaniu temu zjawisku. Poprzez współpracę oferują także kompleksową usługę stałego nadzoru i kontroli poziomu skażenia mikrobiologicznego oraz dostosowanie wszelkich środków zapobiegawczych do indywidualnych potrzeb klientów.



MATERIAŁ PROMOCYJNY

MYJNIE NA PRĄD EKONOMICZNIE I EKOLOGICZNIE

MAREK CIEŚLA

Ostatnimi czasy nastąpił dynamiczny wzrost zainteresowania myjniami bezdotykowymi. Dlaczego cieszą się one coraz większą popularnością?

- Dają możliwość wyboru jakości mycia, czasu i przede wszystkim ceny.
- Myjnie bezdotykowe są czynne zazwyczaj całą dobę, a koszt usługi jest o około 40-60 procent niższy w porównaniu do myjni szczotkowej.
- Nie rysują lakieru pojazdu jak myjnie szczotkowe starszej generacji, które są obecne na rynku od lat.

W przypadku myjni samoobsługowej ważna jest lokalizacja. Największym zainteresowaniem klientów cieszą się bezpośrednie okolice ruchliwych szlaków komunikacyjnych, tras prowadzących do przejść granicznych, dużych zakładów przemysłowych czy centrów handlowych. Rozsądnym wydaje się też łączenie myjni pojazdów ze stacją benzynową lub warsztatem samochodowym.

Biorąc pod uwagę jednostkowy koszt zakupu, to najkorzystniej prezentuje się myjnia zasilana tylko energią elektryczną i to zarówno jeśli chodzi o zakup urządzenia jak i koszt przyłącza energetycznego. Unikamy inwestycji związanych z przyłączem gazowym, kosztownymi rurociągami gazowymi lub olejowymi oraz dodatkowym zbiornikiem. Wystarczy doprowadzić napięcie, które i tak jest konieczne w przypadku pozostałych sposobów zasilania myjni.

Opierając się na danych producentów dotyczących zużycia energii, mitem powszechnym na polskim rynku jest to, iż zasilanie prądem jest najdroższe. Koszt zużycia poszczególnych nośników energii – czyli oleju opałowego, gazu ziemnego i energii elektrycznej – na jedno mycie jest podobny, a różnice mieszczą się w kwocie 5 gr. Według naszych badań najtańsza w użytkowaniu (zużycie energii na jedno mycie) przy zastosowaniu tych samych kryteriów jest myjnia zasilana olejem opałowym i prądem, druga pozycja należy do myjni zasilanej tylko energią elektryczną, a najdroższa jest myjnia zasilana gazem i prądem. Istotne różnice w cenach pojawiają się jednak w momencie analizy jednostkowych kosztów zakupu urządzeń, które potrafią być o 30% niższe w przypadku zakupu urządzeń zasilanych tylko prądem.
Następnym ważnym dla inwestora wskaźnikiem powinna być jakość mycia. To ona stanowi o popularności i dobrej opinii myjni. Dla jakości mycia kluczowe jest używanie wyłącznie chemikaliów płynnych. Tylko one skutecznie usuwają brud i jednocześnie nie niszczą lakieru. Detergenty w postaci proszku zapewniają wprawdzie czystość, ale regularnie stosowane prowadzą do uszkodzenia lakieru. Nieodzownym atrybutem myjni bezdotykowej powinna być dodatkowa lanca szczotkowa i odpowiedni dla niej program mycia.

Dla usługodawcy istotny jest niski koszt eksploatacji myjni (czyli małe zużycie wody i energii) oraz jej duża niezawodność. Ważną cechą dobrej myjni bezdotykowej jest więc jej prostota obsługi. Pod tym względem bezkonkurencyjna wydaje się również myjnia zasilana tylko energią elektryczną. Zwykły bojler, który zapewnia ciepłą wodę, jest praktycznie bezobsługowy w porównaniu z kotłem gazowym lub olejowym. Znacząca jest też przestrzeń konieczna dla kotłów na gaz/olej i bojlera elektrycznego. Myjnie zasilane tylko prądem elektrycznym są najbardziej uniwersalne. Ich kompaktowe wymiary pozwalają na umiejscowienie inwestycji w miejscach nawet o bardzo małej powierzchni. Powszechność dostępu do zasilania energią elektryczną nie ogranicza wyboru miejsca inwestycji do lokalizacji z dostępem do wszystkich mediów.

Lokalizacje szczególnie w mniejszych miejscowościach oraz na obrzeżach miast, gdzie do tej pory wybudowanie myjni ze względu na dostęp do gazu było ograniczone, zyskują w przypadku takiego zasilania nowe możliwości.

Kompaktowe, łatwe w obsłudze, tanie w eksploatacji i zakupie urządzenia elektryczne wydają się przyszłością dla mniejszych miejscowości, myjni osiedlowych oraz myjni zlokalizowanych na stacjach benzynowych czy przy stacjach obsługi samochodów. Rozwiązania tego rodzaju stwarzają szansę na udział w rynku nawet inwestorom dysponującym ograniczonym budżetem.

W Polsce tylko niewielka liczba producentów oferuje urządzenia zasilane tylko energią elektryczną. Traktowane one są tradycyjnie jako mniej efektywne ekonomicznie. Lektura powyższego tekstu zadaje temu kłam! A urządzenia typu SuperJet IV bronią się efektami pracy. Warto zainteresować się ofertą firmy Petronova, która z sukcesami proponują powyższe rozwiązania na polskim rynku.

PETRONOVA Sp. z o.o. Ostrów Wielkopolski
ul. Krotoszyńska 35 tel. 627375980, 627375981
www.petronova.pl ; biuro@petronova.zapr.pl

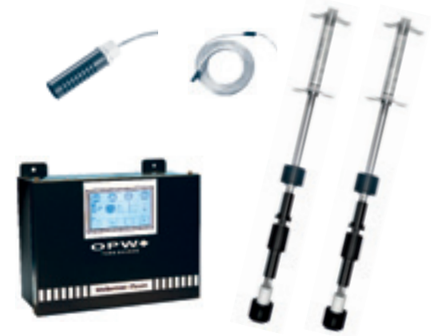


Terminale płatnicze i flotowe



Dystrybutory paliw i LPG

Petrotec



Systemy pomiarowe do zbiorników



Zbiorniki paliwowe



Zestawy do Ad Blue

... i wiele innych urządzeń dla stacji paliw

MATERIAŁ PROMOCYJNY

Sygnity

PETRO.BIZ ZWIĘKSZA EFEKTYWNOŚĆ SIECI PALIWOWYCH

Sygnity oferuje rozwiązanie dla sieci paliwowych pozwalające kontrolować cały łańcuch logistyczny, od zakupu po sprzedaż detaliczną. Mając informację o zapasach całej sieci dystrybucji firmy mogą lepiej optymalizować zakupy i dostawy, unikając nadmiernych zapasów oraz związanych z nimi opłat i podatków.

Dystrybucja paliw to dziedzina, w której nawet niewielkie optymalizacje przynoszą bardzo wymierne korzyści. Sygnity przygotowało rozwiązanie, dzięki któremu sieci paliwowe mogą znacząco poprawić efektywność logistyki i sprzedaży, osiągając w rezultacie pokaźne oszczędności. System pomaga sieciom wykorzystać informacje na temat sprzedaży do uzyskiwania lepszych warunków handlowych od dostawców i maksymalizacji zysku z programów lojalnościowych. Podnosi także rentowność dystrybucji przez wykorzystanie nowoczesnych modeli sprzedaży.

PRZEJRZYSTOŚĆ TO OSZCZĘDNOŚĆ

Petro.Biz wyróżnia to, że w jednym systemie obsługiwany jest cały łańcuch logistyczny dystrybutora paliw: zakupy, zarządzanie bazami paliwowymi, sprzedaż hurtowa, dystrybucja oraz sprzedaż detaliczna. Mając informacje o bieżących cenach paliw oraz zapasach i dostępnej dla niego pojemności w bazach paliwowych dystrybutor może lepiej wykorzystywać wahania cen hurtowych i zwiększać rentowność działalności.

System wprowadza w skali całej sieci jednolite metody przeliczeń objętościowo-wagowych z uwzględnieniem temperatury. Dzięki temu dystrybutor dysponuje bardzo precyzyjną informacją o zapasach, a jednocześnie może lepiej kontrolować ubytki i straty powstające w procesach logistycznych i sprzedaży. Kontrola ta jest przydatna szczególnie w kontekście rozwijającego się modelu sprzedaży „prosto z cysterny", obsługiwanego przez Petro.Biz.

ZYSK Z CENTRALIZACJI

Petro.Biz śledzi poziom zapasów towarów handlowych i wspiera proces przygotowania zamówień na dostawy uzupełniające od dostawców. Dzięki temu sklepy na stacjach stale dysponują zapasem towarów, które przynoszą sieci zysk. Zawarta w systemie centralna kartoteka dostawców i centralna baza asortymentu daje sieci pewność, że zamawiany jest właściwy towar. Dzięki centralizacji informacji oraz zawartym Petro.Biz funkcjom raportowania sieci są w stanie łatwo ocenić, jaki zysk przynoszą firmie poszczególne grupy towarowe.

System centralizuje zarządzanie polityką sprzedaży, dając sieciom pełną kontrolę nad grupami i progami rabatowymi. Dzięki temu sieci unikają podpisywania umów, które nie zapewniają ustalonej marży. Petro.Biz pozwala definiować i równolegle uruchamiać wiele promocji obejmujących całą sieć lub tylko wybrane regiony. Dzięki tej elastyczność sieci mogą maksymalnie wykorzystać lokalne lub okresowe okazje do zwiększenia zysku, uwzględniając jednocześnie działania konkurencji.

REDUKCJA KOSZTÓW SPRZEDAŻY

Zmiany nocne na stacjach paliw kosztują więcej, niż dzienne, a jednocześnie przynoszą znacznie mniejszy przychód. Petro.Biz rozwiązuje ten problem, umożliwiając sieciom nocną sprzedaż paliwa za pomocą samoobsługowych tankautomatów. Dzięki temu sieci wywiązują się ze zobowiązań wobec klientów flotowych, ale obniżają wynikające z nich koszty.

Oprócz zbiorników paliw na stacjach Petro.Biz gromadzi informacje z systemów telemetrycznych monitorujących przydomowe i przemysłowe zbiorników gazu płynnego. Zamiast uzupełniać zbiorniki relatywnie niewielkimi ilościami gazu na żądanie klientów, dystrybutorzy mogą dostarczać klientom całe zbiorniki z mniejszą częstotliwością, obciążając ich za faktyczne zużycie. Dzięki temu dystrybutor dostarcza tę samą ilość gazu przy niższym sumarycznym koszcie transportu – zachowując oszczędzone środki jako dodatkowy zysk.

WIEDZA TO PIENIĄDZ

Za pomocą Petro.Biz zarządzający siecią stacji uzyskują systematyczne informacje o sprzedaży paliwa i towarów w całej sieci. Analizy tych danych umożliwiają konstruowanie zyskownych promocji, optymalizowanie cen i dostosowywanie programów flotowych i lojalnościowych do różnych segmentów rynku.

Petro.Biz umożliwia ponadto komunikację systemów kasowych z aplikacją centralną w trybie online. Otwiera to możliwość wykorzystania analiz – prowadzonych w czasie rzeczywistym – do zwiększania sprzedaży poprzez trafne rekomendacje w trakcie obsługi klientów.

Nasze rozwiązania IT napędzają biznes paliwowy



Jesteśmy wiodącym polskim integratorem IT.

Branżę paliwową znamy od A do Z. Od lat tworzymy dla sektora paliwowego dedykowane rozwiązania.

Jesteśmy autorem unikatowego, modułowego systemu Petro.Biz, który wprowadza nową jakość zarządzania i rozliczania procesów sprzedaży na stacjach paliw. Petro.Biz wspiera również działania zwiększające sprzedaż. Tworzymy rozbudowane systemy informatyczne dla firm. Dołącz do nich i poznaj nowe możliwości rozwoju Twojego biznesu dzięki rozwiązaniom Sygnity.

10 lat doświadczenia na rynku paliw

25 branżowych konsultantów

950 stacji z aplikacją Sygnity

PALIWA · TELEKOMUNIKACJA · UTILITIES I ODBIORCY MEDIÓW · ADMINISTRACJA CENTRALNA I SAMORZĄDOWA · BANKOWOŚĆ I FINANSE

sygnity.pl

Sygnity

BIOPALIWA

Obraz rynku biopaliw i biokomponentów w 2013 r.

Sytuacja na rynku czystego biodiesla w 2013 r.

Realizacja zasad zrównoważonego rozwoju w Polsce

Wywiad z prezesem Krajowej Izby Biopaliw oraz spółki Bioagra – Zygmuntem Gzyrą

Obraz rynku

biopaliw i biokomponentów w 2013 r.



GRZEGORZ MAZIAK

Gdyby nie dyskusje na poziomie europejskim, rok 2013 na rynku biopaliw w Polsce szybko poszedłby w zapomnienie. Brak przełomowych zmian w krajowych przepisach i biznesowa stabilizacja nie wpłynęły znacząco na zmianę obrazu rynku.

Wobec problemów, z jakimi od lat boryka się branża biopaliw, optymizmem napawać może kolejny rok wzrostu krajowej produkcji biokomponentów. Ta statystyka pozostaje jednak w cieniu dyskusji na temat propozycji zmian w unijnej polityce wobec paliw odnawialnych stosowanych w transporcie, która w 2013 r. wywołała wiele emocji wśród przedstawicieli branży.

Z DUŻEJ CHMURY MAŁY DESZCZ?

Motywem przewodnim dyskusji na temat biopaliw w 2013 r. były unijne propozycje ograniczenia wykorzystania biopaliw z surowców spożywczych – w ramach realizacji celu 10-procentowego udziału energii ze źródeł odnawialnych w transporcie do 2020 r. – do poziomu 5 procent. Równolegle toczyły się debaty na temat współczynnika ILUC, czyli dodatkowej emisji gazów cieplarnianych przypisanej surowcom do produkcji biopaliw.

W tym miejscu warto przypomnieć, że rozwój całego rynku transportowych paliw odnawialnych w Europie jest w głównej mierze efektem unijnych przepisów. Jego funkcjonowanie zależy od regulacji, które na poziomie krajowym wprowadzają rozwiązania przyjęte w Europie. Dlatego prace nad zmianą założeń kluczowej Dyrektywy 2009/28/WE, odnoszącej się do promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, wywołały wiele emocji.

Kierunek zmian zaproponowany przez Komisję Europejską pod koniec 2012 r., czyli próba ograniczenia wykorzystania surowców spożywczych w produkcji paliw odnawialnych, został źle odebrany przez branżę. Funkcjonujący obecnie w Europie przemysł biopaliwowy był bowiem tworzony na podstawie obowiązujących regulacji i swoją działalność opiera na surowcach rolniczych. Co wprowadzenie 5-procentowego limitu dodatków pochodzenia spożywczego oznaczałoby dla producentów biokomponentów w Polsce? Biorąc pod uwagę fakt, że w 2013 r. nasz Narodowy Cel Wskaźnikowy wynosił 7,1 proc., a po obniżeniu o współczynnik korekcyjny – 6,035 proc., proponowane pierwotnie przez Komisję Europejską ograniczenie doprowadziłoby do spadku produkcji przez krajowych wytwórców i należałoby się liczyć z ograniczeniem liczby podmiotów funkcjonujących rynku.

W trakcie dyskusji na temat nowego podejścia do biopaliw na poziomie różnych instytucji unijnych pojawiały się zmodyfikowane propozycje zmian,

które podniosły limit udziału biopaliw pochodzenia spożywczego. Parlament Europejski opowiedział się za ograniczeniem, ale na poziomie 6 proc.; jeszcze dalej szła propozycja litewskiej prezydencji, która zakładała limit wykorzystania biopaliw wytwarzanych z surowców rolnych na poziomie 7 proc. Ostatecznie do końca 2013 r. konkretny projekt zmian nie wykrystalizował się. Wobec zaplanowanych na maj wyborów do Parlamentu Europejskiego na żadne decyzje w tej kwestii w pierwszej połowie 2014 r. nie ma co liczyć, a dalsze losy tego pomysłu będą zależeć od układu sił politycznych w nowym unijnym rozdaniu.

CELNA OCHRONA PRZED NIEUCZCIWĄ KONKURENCJĄ

Poza niepokojącymi sygnałami na temat możliwych zmian w polityce unijnej wobec biopaliw ze strony administracji europejskiej pojawiły się też działania, które korzystnie wpłynęły na kondycję branży w Europie. W 2013 r. Komisja Europejska wprowadziła cła antydumpingowe na bioetanol z USA i biodiesla z Argentyny i Indonezji.

W obu wypadkach w wyniku przeprowadzonego śledztwa zdecydowano się na wprowadzenie barier celnych, które dla etanolu weszły w życie w lutym 2013 r., a dla biodiesla w maju najpierw ustalono tymczasowe stawki, a od listopada zaczęły obowiązywać ostateczne pięcioletnie cła.

LEGISLACYJNY MARATON NA FINISZU

W Polsce w 2013 r. nadal nie udało się wprowadzić zmian w przepisach, wdrażających unijne dyrektywy dotyczące biopaliw m.in. w zakresie kryteriów zrównoważonego rozwoju. W 2013 r. poznaliśmy za to ustaloną rządowym rozporządzeniem z 23 lipca wysokość Narodowych Celów Wskaźnikowych na lata 2013–2018. Do 2016 r. NCW zostało utrzymane na niezmienionym poziomie z 2013 r., czyli 7,10 proc. W 2017 r. cel ma wzrosnąć i wynieść 7,80 proc., a rok później osiągnąć wysokość 8,50 proc. Warto też przypomnieć o ustalonej w sierpniu wysokości współczynnika redukcyjnego NCW na lata 2014–2015, który został utrzymany na poziomie 0,85.

Prace legislacyjne nad regulacjami odnoszącymi się do unijnych dyrektyw, które powinny być przyjęte do końca 2010 r., także w 2013 r. nie zostały sfinalizowane. Trzeba jednak przyznać, że zdecydowanie posunęły się do przodu i na początku 2014 r. projekty nowelizacji Ustawy o biokomponentach i biopaliwach oraz Ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw trafiły do Sejmu.

To oznacza, że rok 2014 przyniesie istotne zmiany na rynku biopaliw w Polsce. Cała branża i związane z nią podmioty – zaczynając od dostawców surowców rolnych, na producentach paliw kończąc – muszą przygotować się na nową rzeczywistość związaną z obowiązkiem poświadczenia spełnienia kryteriów zrównoważonego rozwoju biokomponentów zaliczanych do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Projekt ustawy nie rozwiewa wszystkich wątpliwości związanych z certyfikacją i dopiero pierwsze miesiące po wejściu w życie nowych przepisów pokażą, jak będą one działać w praktyce.

Kolejnym przełomem na rynku biopaliw powinno być wprowadzenie do obrotu paliw E10, czyli benzyn z 10-procentową domieszką bioetanolu. Takie paliwo na stacjach teoretycznie może pojawić się pod koniec 2014 r. W czasie obowiązywania okresu przejściowego, czyli do 2020 r., ma ono być sprzedawane na stacjach, na których dostępna będzie też benzyna z 5-procentową domieszką biokomponentów. Biorąc pod uwagę choćby doświadczenia rynku niemieckiego, koncerny paliwowe powinny przygotować się na walkę o świadomość kierowców, którzy mogą sceptycznie podchodzić do benzyny ze zwiększoną ilością bioetanolu.

Nowelizacja ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, która dopuści do sprzedaży paliwo E10, nałoży też nowy obowiązek na podmioty zajmujące się wytworzeniem, importem lub nabyciem wewnątrzwspólnotowym m.in. paliw i biopaliw ciekłych oraz gazu płynnego. Będą one zobowiązane do realizacji Narodowego Celu Redukcyjnego, czyli redukcji emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw.

KOLEJNY ROK WZROSTU KRAJOWEJ PRODUKCJI

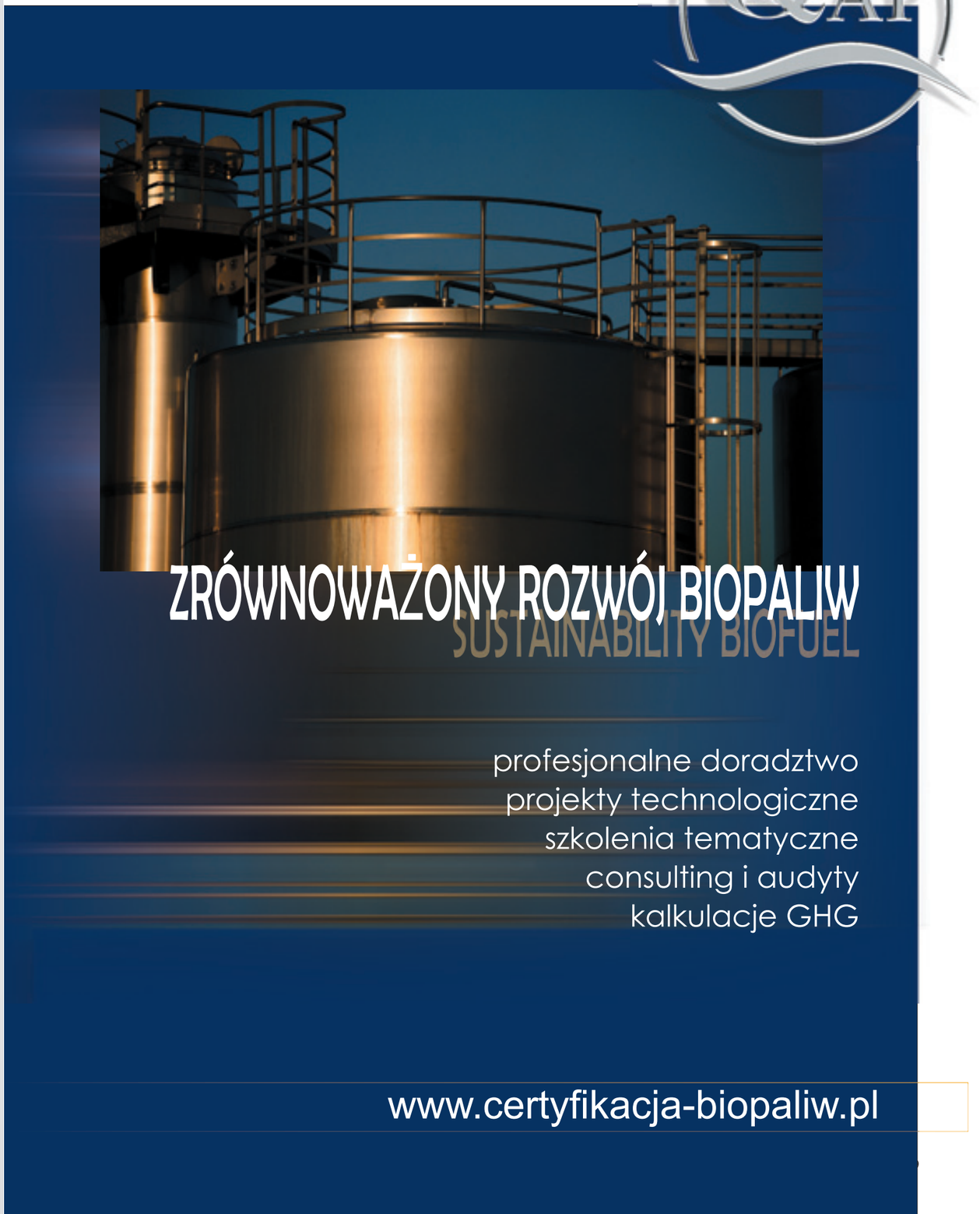
Postępujący spadek oficjalnej konsumpcji paliw, która bezpośrednio wpływa na zapotrzebowanie na biokomponenty i biopaliwa ciekłe, nie przeszkodził krajowym wytwórcom tych pierwszych w poprawie wyników produkcji. Ta według danych Urzędu Regulacji Energetyki po czterech kwartałach 2013 r. wyniosła w sumie 833 tys. ton i była o blisko 9 proc. wyższa niż przed rokiem. Bioetanol odnotował dynamikę wzrostu na poziomie 9,62 proc. Nieco wolniej rosła za to produkcja estrów, która zwiększyła się o 8,65 proc.

Tabela 10. Ilość biokomponentów wytworzonych przez ogół wytwórców [tony]

Rok	Ilość wytworzona ogółem	Ester	Bioetanol
2013	833 673	648 004	185 669
2012	759 760	591 957	167 802

Źródło: URE

Gorzej, według danych Urzędu Regulacji Energetyki, wyglądała sytuacja po stronie krajowej sprzedaży biokomponentów, która w każdym z trzech pierwszych kwartałów 2013 r. była niższa niż przed rokiem. Na taki stan rzeczy wpływ miało nie do końca dające się wyjaśnić raportowane przez URE załamanie sprzedaży bioetanolu. W porównaniu



z rokiem 2012 ostatnie dwanaście miesięcy według urzędowych statystyk przyniosło spadek sprzedaży tego biokomponentu sięgający 162 proc.! Nieco lepiej wyglądała sytuacja w przypadku estrów – tu także odnotowano spadek, choć jego skala była symboliczna i wyniosła niecały procent.

Tabela 11. Ilość biokomponentów sprzedanych przez wytwórców na terytorium kraju [tony]

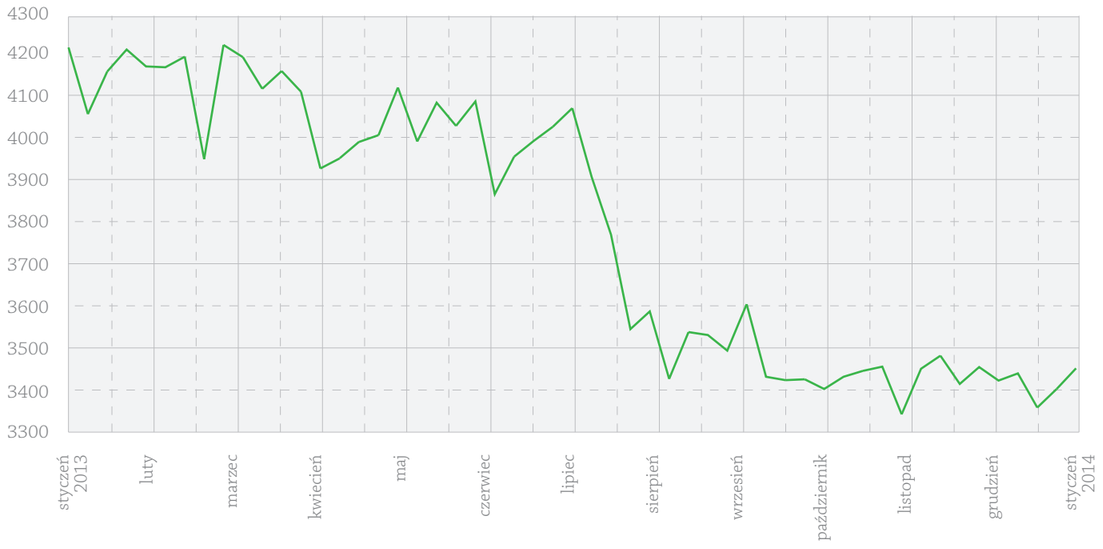
Rok	Ilość sprzedana ogółem	Ester	Bioetanol
2013	586 309	548 609	37 700
2012	652 221	553 375	98 847

Źródło: URE

Przyglądając się sytuacji wytwórców biokomponentów, warto zwrócić uwagę na korzystną dla producentów estrów metylowych kwasów tłuszczowych tendencję – spadające ceny oleju rzepakowego. Średnia cena skupu oleju rzepakowego rafinowanego w zakładach tłuszczowych według danych Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi w 2013 r. była na tonie produktu o ponad 600 złotych niższa niż przed rokiem. Spadek cen oleju rzepakowego w Polsce, który jest odzwierciedleniem sytuacji na rynku europejskim, obrazuje wykres 12.

Umiarkowanie optymistyczne wyniki sprzedaży oraz niepewność co do unijnej polityki wobec biopaliw nie zniechęcają jednak wytwórców biokomponentów do inwestycji. Rafineria Trzebinia w 2013 r. podpisała umowę na realizację instalacji degummingu, która ma podnieść efektywność procesów i przyczynić się do poprawy rentowności spółki. Według zebranych przez Ministerstwo Gospodarki informacji inwestycje planuje też m.in. Przedsiębiorstwo Handlowo-Produkcyjne Wiesław Wawrzyniak, które chce rozbudować instalację w Zbiersku (szacowany koszt to 40 mln zł), oraz Bioagra-Oil, która kosztem 20 mln zł chce dostosować swoją produkcję estrów do wykorzystania surowców odpadowych w celu produkcji biopaliw tzw. II generacji.

Wykres 12. Średnie krajowe ceny sprzedaży oleju rzepakowego rafinowanego



Dane w [PLN/t]
Źródło: Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi



Sytuacja na rynku czystego biodiesla w 2013 r.

Rok 2013 nie przyniósł istotnych zmian na rynku B100 w Polsce. Charakteryzowała go stabilna sytuacja po stronie produkcji i wyników sprzedaży. Spokojnie zachowywały się też notowania biopaliwa na rynku hurtowym – jego ceny spadły, ale zmienność była mniejsza niż rok wcześniej.

GRZEGORZ MAZIAK

Przedłużające się prace nad wdrożeniem unijnych dyrektyw do polskiego prawodawstwa spowodowały, że czysty bioester wykorzystywany na cele paliwowe nadal był narzędziem niezbędnym do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego.

WIĘKSZA PRODUKCJA, WIĘKSZA SPRZEDAŻ

Według danych publikowanych przez Urząd Regulacji Energetyki ilość wyprodukowanego w postaci estrów biopaliwa osiągnęła w 2013 r. poziom 44 863 ton. To zdecydowanie więcej niż rok wcześniej, ale nadal znacznie poniżej ilości wytwarzanej przed wprowadzeniem współczynnika redukcyjnego i dopuszczeniem do sprzedaży oleju napędowego z 7-procentową domieszką biokomponentów. Dla przypomnienia – w 2011 r. produkcja estru jako samoistnego paliwa wyniosła 138 tys. ton. Za wzrostem produkcji, według danych URE, szła też wyższa krajowa sprzedaż B100. W 2013 r. osiągnęła ona poziom blisko 83 tys. ton.

Te zmiany był wynikiem rosnącego poziomu NCW, który przy braku innych możliwości realizacji obowiązku zapewnienia minimalnego udziału biokomponentów i innych paliw odnawialnych w ogólnej ilości paliw i biopaliw ciekłych zużywanych w ciągu roku kalendarzowego w transporcie – wpłynął na większe zapotrzebowanie na czysty biodiesel. W osiągnięciu wyższego wolumenu sprzedaży nie przeszkodził nawet odnotowany w 2013 r. spadek konsumpcji paliw.

CENOWA STABILIZACJA NA NIŻSZYCH POZIOMACH

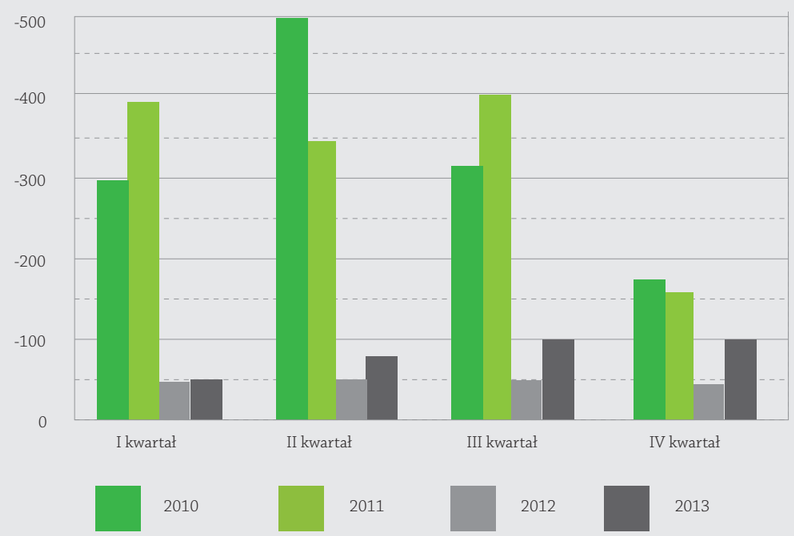
W ujęciu cenowym rok 2013 na rynku B100 charakteryzował spadek zmienności i obniżka cen. Zakres wahań hurtowych notowań biopaliwa oferowanego przez PKN Orlen tylko nieznacznie przekroczył 400 złotych, a średnioroczna cena biopaliwa na poziomie 4212,50 zł/metr sześc. była o ponad 185 złotych niższa niż w 2012 r.

W przypadku notowań B100 kluczowe znaczenie ma jednak nie cena samego paliwa, ale jej różnica w stosunku do oleju napędowego. Subsydiowanie sprzedaży czystego estru ma na celu realizację Narodowego Celu Wskaźnikowego, bo jego niższa cena jest zachętą do zakupu biopaliwa. W 2013 r., podobnie jak rok wcześniej, widać było, że koncerny oferujące B100 w hurtowej sprzedaży nie są zmuszone do radykalnych obniżek. Różnica w cenie B100 i diesla w ofercie PKN Orlen nie przekroczyła w tym okresie 100 złotych na metrze sześciennym, gdy we wcześniejszych latach potrafiła okresowo sięgać nawet 500–600 złotych. Średnie kwartalne różnice w cenach B100 i oleju napędowego obrazuje wykres 13.

Realna szansa na zmiany w przepisach, dzięki czemu jeszcze w 2014 r. na rynku powinna się pojawić benzyna z 10-procentową domieszką bioetanolu oraz biokomponenty, których wkład do realizacji NCW będzie liczony podwójnie, nie pozostaje bez wpływu na perspektywy dla rynku czystego biodiesla. Szczególnie że wysokość Narodowego Celu Wskaźnikowego do 2016 r. została utrzymana na obowiązującym obecnie poziomie. Przy zachowanej możliwości zastosowania współczynnika redukcyjnego oraz wspominanych powyżej zmianach prawnych realizacja NCW będzie teoretycznie możliwa bez wykorzystania paliwa B100. To oznacza, że popyt na czysty biodiesel będzie spadać, a gotowość koncernów do subsydiowania sprzedaży B100 będzie ograniczona.

Ten scenariusz odnosi się jednak do lat kolejnych i w prognozie cen bioestru sprzedawanego jako samoistne paliwo na rok 2014 [Wykres 14] nowa rzeczywistość prawna nie będzie odgrywać jeszcze kluczowej roli. Niezmieniona wysokość NCW i to, że nowe instrumenty jego realizacji nie będą dostępne w pierwszej połowie roku, powodują, że z założenia prognoza jest zbliżona do ubiegłorocznej. Spodziewamy się stabilnej relacji cenowej pomiędzy olejem napędowym i B100, która w ciągu 2014 r. nie powinna przekroczyć poziomu z poprzednich dwunastu miesięcy, a w ostatnim kwartale roku może dojść do wyrównania notowań obu gatunków paliw.

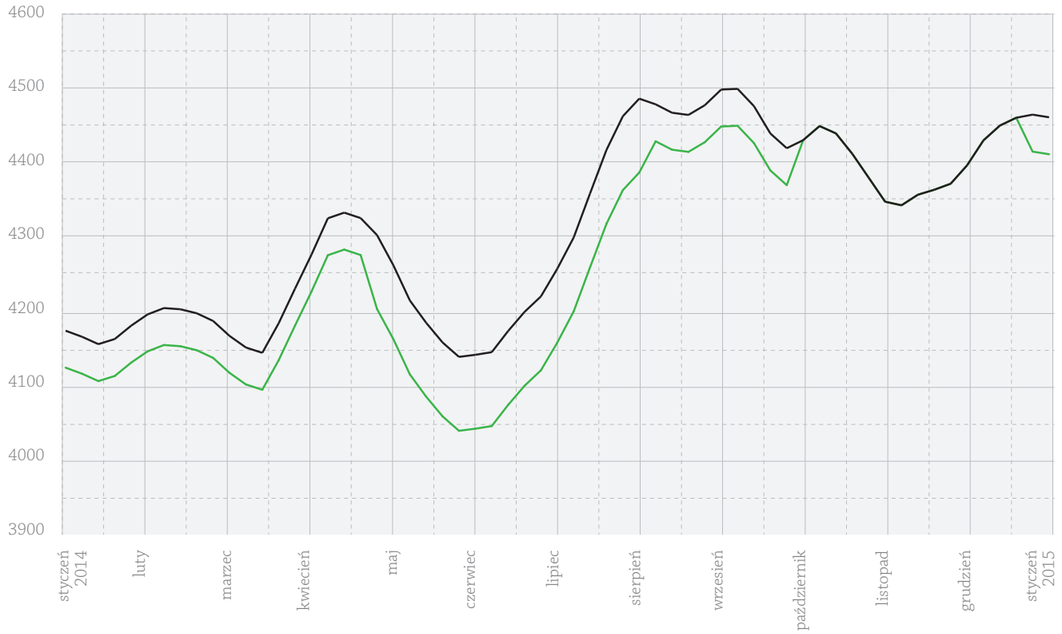
Wykres 13. Porównanie średnich kwartalnych różnic w hurtowych cenach oleju napędowego i paliwa B100 oferowanych przez PKN Orlen w latach 2010–2013



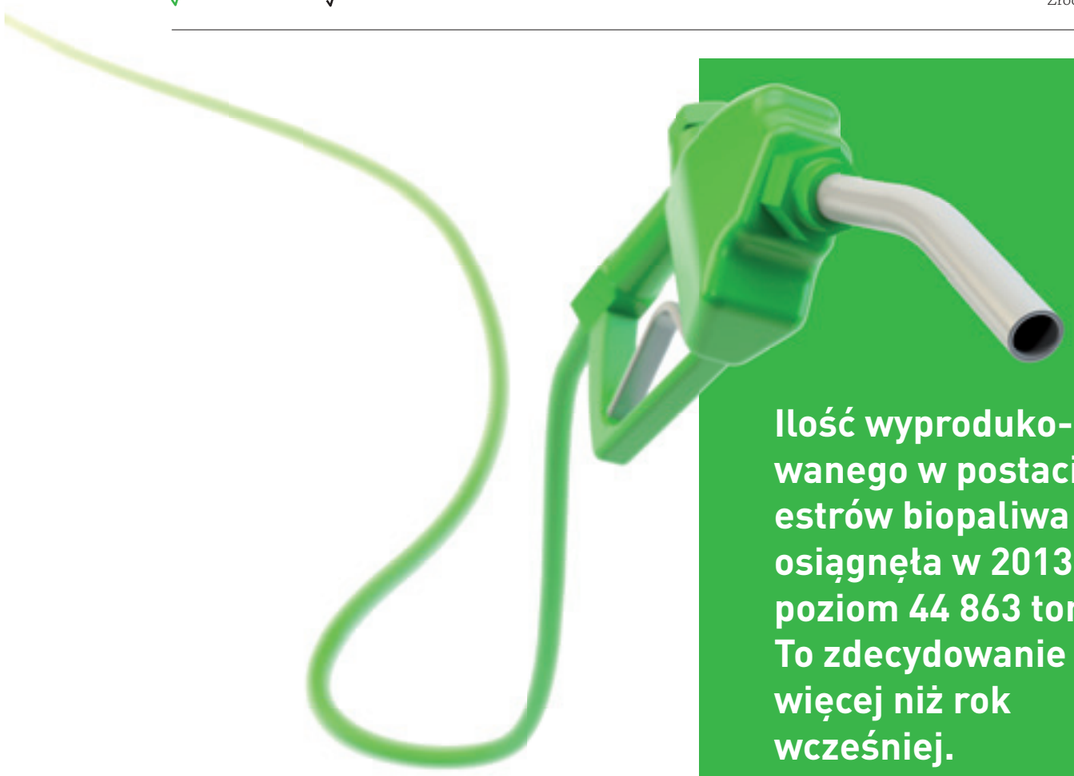
Dane w [PLN/m³]
Źródło: e-petrol.pl

e-petrol.pl
Inspirujemy Twój biznes
Wspieraj swoje transakcje i zwiększaj zyski
SERWISY INFORMACYJNE E-PETROL.PL
Bo każda Twoja transakcja potrzebuje wsparcia
elektroniczna giełda paliw
butli LPG 11 kg
OLEJE OPAŁOWE
RAPORTY
„tydzień na rynku paliw”
WIADOMOŚCI
cenowe
BIONOTOWANIA
publikacje
PROGNOZY CEN PALIW
ceny paliw
oleje
LPG
ELEKTRONICZNA GIEŁDA PALIW
komentarz
TYDZIEŃ NA RYNKU PALIW
codzienny komentarz do rynku ropy i paliw
BIULETYN INFORMACYJNY
SPRAWDŹ BEZ ZOBOWIĄZAŃ!
Zarejestruj się i przez
2 TYGODNIE
korzystaj z naszych usług
BEZ ZOBOWIĄZAŃ
ZESKANUJ KOD

Wykres 14. Prognoza hurtowych cen paliwa B100 na 2014 r.



Dane w [PLN/m³]
Źródło: e-petrol.pl



Ilość wyprodukowanego w postaci estrów biopaliwa osiągnęła w 2013 r. poziom 44 863 ton. To zdecydowanie więcej niż rok wcześniej.



Realizacja zasad zrównoważonego rozwoju w Polsce

Artykuł opisuje wymagania zrównoważonego rozwoju zgodnie z uchwaloną w 2014 r. zmianą Ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, która wdraża wymagania Dyrektywy 2009/28/WE. W ramach ustawy realizacja NCW jest możliwa wyłącznie w oparciu o biopaliwa spełniające kryteria zrównoważonego rozwoju (KZR).

MICHAŁ CIERPIAŁOWSKI
QUALITY ASSURANCE POLAND

Polska jako jeden z ostatnich krajów wdrożyła wymagania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych w zakresie obejmującym wykorzystanie biokomponentów i biopaliw ciekłych w transporcie. Termin wdrożenia minął w grudniu 2010 roku, a długi okres bez wdrożenia dyrektywy spowodował groźbę nałożenia kar przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości. Jednocześnie producenci biokomponentów z powodu braku odpowiednich przepisów zobligowani byli do szukania rozwiązań pozwalających na ułatwienie handlu biopaliwami poza granicami Polski. Szczególne zainteresowanie w poprzednich latach wykazywały rafinerie produkujące estry metylowe kwasów tłuszczowych (FAME), a także duże i średnie firmy skupujące biomasę roślinną z przeznaczeniem na biopaliwa, tj. rzepak lub kukurydzę. Spełnienie kryteriów zrównoważonego rozwoju (KZR) bez właściwych

przepisów krajowych było możliwe wyłącznie dzięki dobrowolnym schematom certyfikacji zatwierdzonym przez Komisję Europejską. Przedsiębiorstwa w Polsce od co najmniej 2011 roku utrzymują certyfikaty zrównoważonego rozwoju w oparciu o europejskie dobrowolne schematy certyfikacji. Komisja Europejska do końca lutego 2014 roku zatwierdziła 14 schematów certyfikacji oraz 1 kalkulator przeznaczony do obliczeń emisji gazów cieplarnianych (GHG) w łańcuchu produkcji biopaliw i biopłynów. Zgodnie z wytycznymi schematy te na podstawie decyzji zatwierdzającej mogą funkcjonować przez 5 lat. Po tym czasie Komisja Europejska ponownie wydaje decyzję zatwierdzającą. Należy dodać, że schematy te mają za zadanie ułatwiać handel pomiędzy krajami, w których kryteria zrównoważonego rozwoju zostały wdrożone na poziomie krajowym i mogą być nieakceptowane w innych krajach. Wykaz systemów znajduje się poniżej:

- **ISCC**
  (International Sustainability and Carbon Certification)
- **Bonsucro EU**
- **RTRS EU RED**
  (Round Table on Responsible Soy EU RED)
- **RSB EU RED**
  (Roundtable of Sustainable Biofuels EU RED)
- **2BSvs**
  (Biomass Biofuels voluntary scheme)
- **RBSA**
  (Abengoa RED Bioenergy Sustainability Assurance)
- **Greenergy**
  (Greenergy Brazilian Bioethanol verification programme)
- **Ensus voluntary scheme under RED**
  for Ensus bioethanol production
- **Red Tractor**
  (Red Tractor Farm Assurance Combinable Crops & Sugar Beet Scheme)
- **SQC**
  (Scottish Quality Farm Assured Combinable Crops (SQC) scheme)
- **Red Cert**
- **NTA 8080**
- **RSPO RED**
  (Roundtable on Sustainable Palm Oil RED)
- **Biograce GHG calculation tool**
- **HVO Renewable Diesel Scheme**
  for Verification of Compliance with the RED sustainability criteria for biofuels

Najbardziej popularnymi systemami w Polsce są REDcert EU, ISCC EU, RSPO oraz 2BSvs, które dla znaczącej części branży związanej z produkcją lub handlem biomasą i biokomponentami wydały ok. 400 certyfikatów. W dających się zaobserwować trendach system REDcert EU wybierają głównie firmy, które zajmują się skupem i handlem zbożami, a system ISCC EU – firmy produkujące lub wprowadzające do obrotu biokomponenty i biopaliwa.

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ NA GRUNCIE POLSKIM

W Polsce ustawodawca przewidział, że wykazanie spełnienia kryteriów zrównoważonego rozwoju powierzy dobrowolnym systemom certyfikacji zatwierdzonym przez Komisję Europejską. Można by było przejść nad tym do porządku dziennego, jednak z zapisów definicji art. 2 ust. 1 pkt. 34) do Ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych wynika, że schematy te oprócz posiadania tytułu prawnego do systemu muszą prowadzić również działalność gospodarczą na podstawie przepisów z 2 lipca 2004 r. Ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Takie rozwiązanie nie zostało wprowadzone w żadnym innym kraju członkowskim, dlatego istnieje duże ryzyko, że na dzień wejścia w życie ustawy, tj. 1.10.2014 r., żaden ze schematów nie wypełni tego obowiązku. Jak wynika z decyzji zatwierdzających poszczególne schematy certyfikacji, w wypadku gdy podmiot gospodarczy przedstawia dowód lub dane uzyskane w ramach dobrowolnego systemu zatwierdzonego przez Komisję, państwo członkowskie nie powinno wymagać od dostawcy – w granicach objętych decyzją zatwierdzającą – przedstawiania dalszych dowodów zgodności z kryteriami zrównoważonego rozwoju.

Dość istotnym elementem jest również zapisany w ustawie wymóg przekazywania informacji przez poszczególne ogniwa łańcucha zrównoważonego rozwoju. Jednym z nich jest brak danych na poświadczeniach wystawianych zgodnie z uznanym schematem certyfikacji, które obejmują m.in. informacje o dacie utworzenia instalacji produkującej biokomponenty. Dane te były wymagane przy zastosowaniu grandfathering clause i będą obligatoryjne od 2017 roku dla nowo powstałych instalacji produkcji biokomponentów. Poświadczenia dodatkowo nie będą miały rejestru, w związku z tym nadzór ze strony państwa będzie się ograniczał do weryfikacji jednostkowej, zabraknie więc poglądu globalnego na rynek biokomponentów i biopaliw w Polsce. Świadectwa wystawiane przez podmioty realizujące NCW mogą tym samym być niekompletne ze względu na brak danych dostarczonych przez producentów lub firmy handlowe. Informacji tych nie przewidują poświadczenia wystawiane w ramach dobrowolnych schematów certyfikacji.

CERTYFIKACJA NA WSZYSTKICH ETAPACH ŁAŃCUCHA PRODUKCJI BIOPALIW

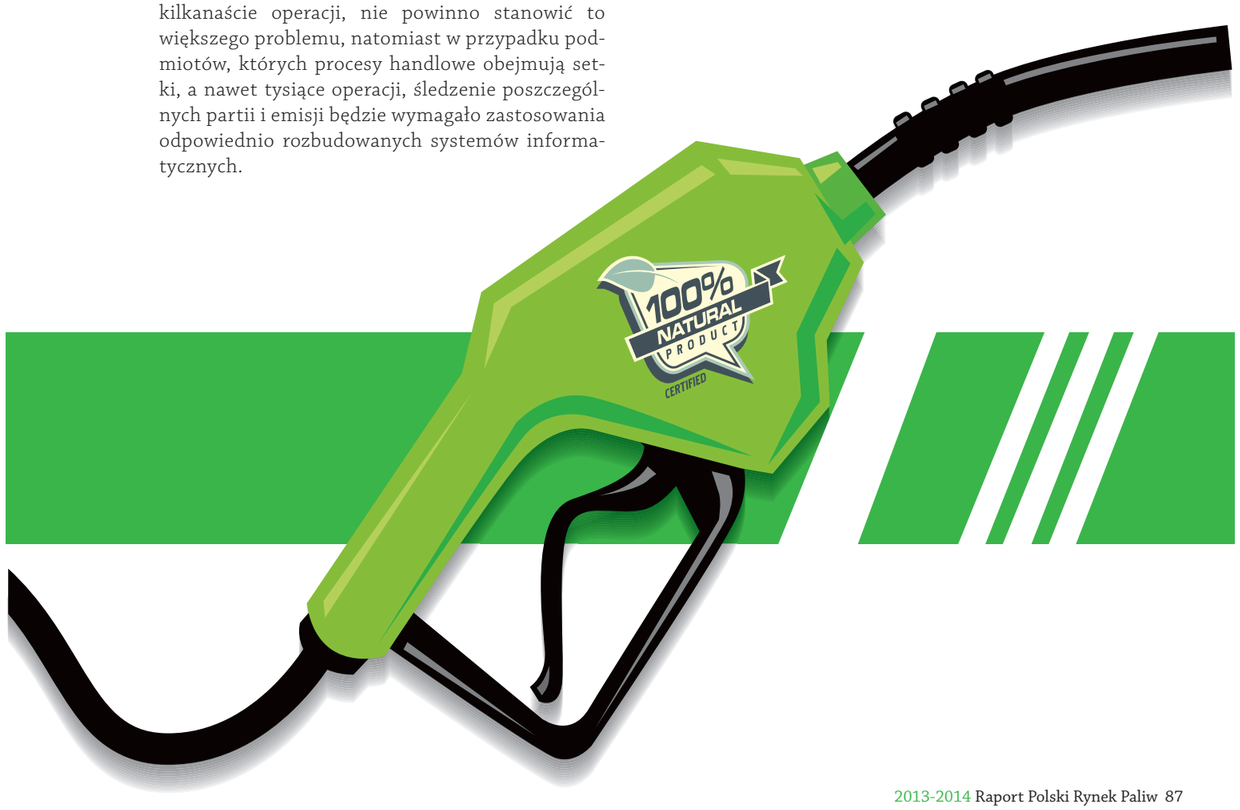
Ustawa o biokomponentach i biopaliwach ciekłych w art. 28e wprowadza również obligatoryjność certyfikacji dla podmiotów w całym łańcuchu produkcji biopaliw i biomasy, rozpoczynając od pierwszego ogniwa, jakim są punkty skupu zbóż. Łańcuch ten obejmuje następnie magazyny, producentów oleju roślinnego, alkoholu etylowego surowego, rafinerie produkujące estry, zakłady produkujące bioetanol oraz podmioty realizujące NCW. W przypadku podmiotów realizujących NCW ustawa przewiduje certyfikację, chociaż systemy traktują to jako dobrowolne przystąpienie na życzenie podmiotu. W tym zakresie ustawodawca wyszedł znacząco poza ramy dobrowolnych systemów certyfikacji, narzucając obowiązek certyfikacji podmiotom realizującym NCW.

Ustawa dodatkowo utrudnia funkcjonowanie firmom, ponieważ nie uwzględnia możliwości zastosowania średnich ważonych dla rzeczywistych emisji gazów cieplarnianych (GHG). Tym samym każda partia biomasy lub biokomponentów/biopaliw posiadająca wyliczone rzeczywiste wartości emisji GHG w celu uśrednienia tych emisji nie może być wiązana z inną partią biomasy lub biokomponentów/biopaliw. Zasady te spowodują ogromne utrudnienia wymuszone pełną identyfikacją biomasy lub biokomponentów/biopaliw otrzymywanych lub wydawanych przez podmioty. Na poziomie małych przedsiębiorstw, których działania handlowe będą obejmowały wyłącznie kilkanaście operacji, nie powinno stanowić to większego problemu, natomiast w przypadku podmiotów, których procesy handlowe obejmują setki, a nawet tysiące operacji, śledzenie poszczególnych partii i emisji będzie wymagało zastosowania odpowiednio rozbudowanych systemów informatycznych.

CO W PRZYPADKU GDY FIRMA JUŻ POSIADA CERTYFIKAT?

Założenia Ustawy o biokomponentach nie regulują sytuacji, gdy podmiot już posiada certyfikat zgodny z systemem zatwierdzonym przez Komisję Europejską, a wydany przez akredytowaną jednostkę certyfikującą. Jego ważność w momencie wejścia w życie ustawy stoi pod znakiem zapytania, ponieważ tylko biokomponenty wytworzone lub importowane przez firmy z certyfikatami wydanymi w oparciu o ustawę będą mogły być zaliczone do realizacji NCW. Brak jasnych zapisów powoduje, że wiele firm nie wie, jak postąpić: czy prowadzić recertyfikację w oparciu o obecny stan, czy też wstrzymać się do momentu wejścia w życie ustawy. Należy też dodać, że ustawa w zakresie KZR wejdzie w życie 1.10.2014 r., więc czasu, aby zapewnić sobie surowce, biokomponenty spełniające KZR będzie naprawdę mało. Dodatkowo okres żniw między lipcem a październikiem nie będzie objęty uchwaloną ustawą. Ustawodawca również w tej kwestii nie przewidział okresu przejściowego, pozwalającego na zaliczenie tych upraw jako spełniających KZR, tak jak to zrobiono w Niemczech w 2010 roku.

Brak surowca zrównoważonego może pociągnąć za sobą obniżkę cen zbóż, a z drugiej strony wyższe ceny importowanych surowców. Sytuacja taka po spadkach cen zbóż w 2013 roku może się pogłębić.



SYTUACJA FIRM HANDLOWYCH ORAZ IMPORTERÓW

W ramach przepisów prawa można wydzielić dwa rodzaje firm handlowych. Pierwsze z nich, czyli te zajmujące się handlem biomasą przeznaczoną do produkcji biokomponentów, nie są zobligowane do certyfikacji, która w ich wypadku jest dobrowolna. Jednak tę sytuację weryfikuje rynek, który wymaga posiadania przez te podmioty certyfikatów zrównoważonego rozwoju. Szczególnie istotne będzie zapewnienie rzetelności danych przez firmy handlowe, ponieważ poważnym problemem może być wiarygodność pojedynczych podmiotów. Po uzyskaniu certyfikatu wydawanego na jeden rok firmy mogą dokonać kilkunastu operacji handlowych, a następnie – przed kolejną certyfikacją – zlikwidować działalność. W tym zakresie ryzyko dla podmiotów wykorzystujących surowce do produkcji biokomponentów może być bardzo duże. Drugi typ firm handlowych to firmy, które sprzedają biokomponenty/biopaliwa. Podmioty te – zgodnie z ustawą – muszą dokonać wpisu do rejestru prowadzonego przez ARR.

DOUBLE COUNTING W POLSCE

Bardzo ważnym założeniem ustawy jest wprowadzenie tzw. double counting – podwójnego zaliczania biopaliw wytworzonych z biomasy odpadowej. Do produkcji biopaliw drugiej generacji przewidziano surowce spełniające kryteria Ustawy o odpadach, a definiowane jako biomasa biodegradowalna. Nie znajdziemy jednak uszczegółowienia tych wymagań oraz mechanizmów kontroli. Przy tak skonstruowanych przepisach korzyści i zachęta do stosowania w produkcji biopaliw stają się bardzo ważne. Oczywiście w takiej sytuacji można się liczyć z nadużyciami na rynku, gdy nadzór będzie się sprowadzał jedynie do rocznych kontroli podmiotów skupujących czy też handlowych. Niemiecki rząd wypracował bardzo szczegółowe wymagania dla biomasy zaliczanej w ramach double counting, tworząc listę kodów odpadów oraz wymuszając częste kontrole podmiotów skupowych m.in. raz na miesiąc. Przy tych wymaganiach polska Ustawa o biokomponentach i biopaliwach w zakresie podwójnego zaliczania biopaliw jest jak sito. Dodatkową nierozwiązaną kwestią jest brak określenia limitu zastosowania biokomponentów pod double counting, co może zachęcać do ich zakupu, a tym samym zmniejszenia zapotrzebowania na ich konwencjonalne odpowiedniki. Opóźnienie we wprowadzeniu rozporządzenia wykonawczego spowoduje, że przez kolejny okres 1-2 lat nie będzie można produkować w Polsce biokomponentów z biomasy odpadowej.

CO NIESIE ZE SOBĄ NOWA USTAWA?

Skutki tej regulacji w początkowej fazie na pewno przyniosą duże zamieszanie, szczególnie na rynku producentów zbóż i firm skupowych, gdyż właśnie to ogniwo łańcucha KZR odkłada na ostatnią chwilę certyfikację systemów. Przyczyn takiego postępowania jest wiele, ale do głównych zaliczyć można: brak wiedzy na temat wymagań systemu oraz wysokie koszty certyfikacji. Od 2015 roku brak certyfikatu zrównoważonego rozwoju spowoduje ograniczenie w handlu, szczególnie wśród firm skupujących zboża na cele produkcji biokomponentów, co może skutkować ich likwidacją.

JAK WYGLĄDA PROCES CERTYFIKACJI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU?

Jednostki certyfikujące, aby mogły wydawać honorowane w Polsce certyfikaty zrównoważonego rozwoju, są zobligowane do uzyskania zgody na korzystanie z zatwierdzonego schematu, a następnie dokonać wpisu do rejestru jednostek certyfikujących prowadzonego przez urzędowego rejestratora. Podmiot zainteresowany certyfikacją występuje do zatwierdzonej jednostki certyfikującej upoważnionej do wydawania certyfikatów KZR. Następnie po wdrożeniu we własnym zakresie lub przy pomocy konsultanta wymagań wybranego zatwierdzonego system certyfikacji firma poddawana jest audytowi certyfikującemu, którego zadaniem jest potwierdzenie wdrożonego systemu. Kryterium audytu w tym przypadku będzie zatwierdzony system certyfikacji zrównoważonego rozwoju oraz wymagania prawne. W przypadku pojawienia się niezgodności systemowych firma otrzymuje dodatkowy czas w celu uzupełnienia/eliminacji niezgodności. Dopiero po usunięciu wszystkich niezgodności stwierdzonych w trakcie audytu certyfikującego certyfikat może być wydany. Każdy z certyfikatów jest wydawany na maksymalny czas określony przez dany schemat (REDcert oraz ISCC – 1 rok, RSPO, 2BSvs – maks. 5 lat), przy czym kontrole prowadzone są w cyklu jeden raz na rok.

KARY WYNIKAJĄCE Z BRAKU REALIZACJI NCW

W tym zakresie ustawa nie przyniosła przełomu. Kary pozostały na wysokim poziomie, a ponadto systemowi związanemu z realizacją NCW na etapach przed wytworzeniem biokomponentów brakuje szczelności. Firmy importujące biomasę roślinną lub produkty pochodne mogą bez większych problemów uzyskać certyfikat i wprowadzać do obrotu surowce, którym przypisane zostaną kryteria zrównoważonego rozwoju. Nadzór nad taką firmą ogranicza się jedynie do corocznych audytów, co pozwala na duże nadużycia.

Dodatkowo kary nakładane zgodnie z art. 33 ust. 1 pkt 8e są niewspółmierne do wymagań przykładowo systemu ISCC EU, w którym różnice pomiędzy ilością biomasy wchodzącą do podmiotu, a tą, która jest fizycznie przyjęta, mogą wynosić ok. 0,5 proc. Jeżeli różnica jest mniejsza, tym samym podmiot przyjmuje na stan fizyczny wartość według własnych wartości. W przypadku ilości przekraczającej powyższy limit system wymaga wyjaśnień powstałych różnic. Ryzyko przenoszone na podmioty realizujące NCW działaja na ich niekorzyść.

Wywiad z prezesem Krajowej Izby Biopaliw oraz spółki Bioagra – **Zygmuntem Gzyrą**

ROZMAWIAŁA BEATA PUSTUŁA

Jak Pan ocenia - z perspektywy producenta etanolu - fakt wprowadzenia standardu E10.

Zygmunt Gzyra: Ocena wprowadzenia w Polsce standardu E10 w segmencie benzyn silnikowych z perspektywy producenta etanolu może być tylko pozytywna. W kontekście dysproporcji na całym rynku paliw silnikowych w kraju, gdzie w pełni dominującą pozycję zajmuje olej napędowy, a sprzedaż benzyn dodatkowo ogranicza duże zużycie LPG, E10 to szansa na podwojenie obecnego poziomu zużycia etanolu w transporcie. W szczególności, że brak jest na rynku biopaliw ciekłych na bazie etanolu takich jak E85 czy ED95. Oczywiście musimy wziąć pod uwagę doświadczenia niemieckie i początkowe problemy z akceptacją benzyny z 10% udziałem etanolu przez tamtejszych kierowców. Podkreślam w tym miejscu słowo „początkowe", ponieważ opór konsumentów, wprost związany z brakami informacyjnymi, nie ma obecnie praktycznie miejsca.

Bardzo długi, bo aż do 2020 roku, okres przejściowy jednoczesnej sprzedaży E5 i E10 przewidziany projektem nowelizacji ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw z pewnością będzie miał tutaj znaczenie dla przebiegu procesu konwersji i wzrostu udziału rynkowego E10. Mam zasadnicze wątpliwości co do ustanowienia tak długiego okresu przejściowego. Takiemu rozwiązaniu powinny towarzyszyć szczegółowe analizy dotyczące rynku samochodowego w Polsce, ponieważ średni wiek auta z początku obecnej dekady nie wydaje się zbyt mocnym uzasadnieniem dla takiego wydłużenia okresu przejściowego. Przewrotnie można byłoby zapytać kto z nas lub naszego otoczenia jeździ samochodem benzynowym starszym niż 14 lat? E10 wejdzie w praktyce zapewne na stacje dopiero w 2015 roku, a przypomnę, że jest to powszechnie akceptowalne paliwo dla samochodów produkowanych od 2011 roku.

Jak branża widzi promocję tego paliwa, także wobec doświadczeń Niemiec: „nein tanke"?

E10 zostało wprowadzone na stacje paliw w Niemczech z początkiem 2011 roku i w pierwszym półroczu faktycznie sytuacja nie wyglądała najlepiej. Szeroka kampania informacyjna spowodowała jednak, że pierwsze obawy znacznie osłabły, a sprzedaż E10 nabrała rozpędu. W 2012 roku sprzedano w Niemczech łącznie 2,7 mln ton tego paliwa, co oznaczało wzrost jego udziału w sprzedaży benzyn o 43%, przy generalnym spadku sprzedaży wszystkich rodzajów benzyn na poziomie 6%. Oczywiście mamy do czynienia ze znacznie większym niż polski rynkiem paliw w sensie generalnym, więc porównanie liczbowe nie ma tu może większego znaczenia, ale faktem jest, że udział E10 w 2013 roku w Niemczech wyniósł już ponad 15%, a w przypadku niektórych sieci paliwowych znacznie przekroczył 20%. To pokazuje, że akceptacja tam dla E10 szybko rośnie i nie widzę powodów, aby ta sytuacja miałaby w sposób drastyczny odbiegać po wdrożeniu nowego standardu w Polsce.

Jakie są perspektywy rynku biopaliw w Polsce w kontekście kierunków dyskusji UE (paliwa II generacji)?

Dyskusja na temat zmian w unijnej polityce względem biopaliw zapoczątkowana została wnioskiem legislacyjnym KE z października 2012 roku i trwa nadal. Niemniej jednak już obecnie obowiązujące przepisy w tym zakresie w sposób partykularny promują biopaliwa tzw. II generacji, zarówno poprzez mechanizm podwójnego naliczania w ramach realizacji obligatoryjnych celów dla biopaliw, jak również poprzez ustanowienie zasady, zgodnie z którą surowce odpadowe nie obarczone są żadnymi emisjami gazów cieplarnianych. To powoduje, że takie biopaliwa będą coraz bardziej pożądane na rynku, ponieważ dają szansę na realizację celów mniejszymi ilościami,

a ich stosowanie wydatnie przyczyniać się będzie do osiągnięcia przez rafinerie wymaganej redukcji emisji na poziomie 6% w perspektywie 2020 roku.

Czy Pan Prezes i branża - w perspektywie KIB - widzi szanse na upowszechnienie paliw II generacji w Polsce?

Nie jest tak, jak czasem niektórzy zdają się twierdzić, że Krajowa Izba Biopaliw sprzeciwia się rozwojowi technologicznemu sektora promując niejako jedynie I generację biopaliw. Jest wręcz odwrotnie, niemniej jednak zwracamy uwagę na pewne zagrożenia z tym związane, a których nie powinniśmy pomijać wdrażając przepisy dyrektywy RED do prawodawstwa krajowego. Mówię to w szczególności o oleju posmażalniczym jako surowcu do produkcji „biodiesla II generacji". Skala patologii na tym rynku, jaka miała miejsce po wdrożeniu podwójnego naliczania choćby we Francji czy Niemczech doprowadziła do istotnych zmian w tamtejszym prawodawstwie ukierunkowanych na mitygację oszustw polegających w szczególności na fałszowaniu faktycznego zużycia tego oleju. Nowelizacja ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych daje prawne i faktyczne możliwości upowszechniania biopaliw z surowców odpadowych w Polsce, ale trudno obecnie powiedzieć czy jest to wystarczający przyczynek do szybkiego rozwoju sektora wytwórczego.

Ogromne koszty inwestycyjne związane z budową instalacji produkujących faktycznie nową generację biopaliw muszą mieć uzasadnienie w długoterminowych ramach prawnych, a przypomnę, że na chwilę obecną nieznana jest trajektoria polityki klimatyczno-energetycznej Unii Europejskiej po 2020 roku. To więc czy i w jakiej skali nastąpi konwersja przemysłu biopaliw we Wspólnocie w kierunku surowców odpadowych, na której tak zależy KE, zależy w ogromnej mierze od samej Komisji. Po wniosku legislacyjnym opublikowanym zaledwie 3 lata od ustanowienia Dyrektywy RED, potencjalni inwestorzy, wśród których najszersze grono tworzą dotychczasowi rynkowi gracze biopaliwowi, nie zapomnieli, że prawo UE w tym zakresie nie musi być czymś, na czym mogą w 100% opierać swoje plany. Oczywiście nie twierdzę, że żadnych zmian nie powinno się dokonywać choćby po przeprowadzeniu szczegółowej oceny średniookresowej w ramach zaplanowanych przeglądów, ale totalna wolta nie służy budowania zaufania przedsiębiorców. Generalnie stawiam tezę, że najlepszą bazą dla drugiej generacji są wytwórcy z pierwszej generacji, którzy mają najlepsze know how do zajmowania się drugą generacją.

Na co należy zwrócić uwagę przy implementacji przepisów dotyczących tzw. podwójnego naliczania?

Jak już wcześniej wspomniałem, kluczowym elementem związanym z wdrożeniem w Polsce mechanizmu podwójnego naliczania jest optymalizacja systemu w zakresie promowania biopaliw wytwarzanych z surowców faktycznie odpadowych. Zużyty jedynie „na papierze" olej roślinny jest tutaj jednym z najbardziej transparentnych przykładów, że i w naszym kraju z pewnością znaleźliby się tacy, którzy ewentualne luki będą skłonni wykorzystać w nie do końca uczciwy sposób. Stąd właśnie w Niemczech krajowe systemy certyfikacji biopaliw pod kątem zrównoważania objęły również swym zakresem kolekcjonowanie UCO. W Polsce póki co nie mówi się nawet o możliwości zbudowania krajowego systemu certyfikacji, a uznane przez KE systemy, na których bazie funkcjonować ma polski rynek biopaliw po wejściu w życie nowelizacji ustawy, nie przewidują kontroli łańcucha pozyskiwania surowców odpadowych. Tym bardziej należy cieszyć się z poprawki wprowadzonej do projektu już na poziomie parlamentarnym, dotyczącej konieczności wydania przez Ministra Gospodarki rozporządzenia określającego rodzaje surowców odpadowych predestynujących biopaliwa do podwójnego naliczenia w ramach realizacji NCW wraz z określeniem limitów ilościowych. Jest to rozwiązanie analogiczne do zastosowanego chociażby we Francji. Równie istotne pozostaje praktyczna realizacja zapisów dotyczących wyłączenia z premiowania surowców, które stały się odpadami przez specjalnie nieodpowiednie postępowanie z nimi np. złe przechowywanie ziarna zbóż. Podwójne naliczanie ma w swej istocie promować również najnowsze technologie produkcji biopaliw, a nie wprowadzać ryzyko, że w przypadku powstania nowych instalacji wytwarzany z nich produkt będzie musiał konkurować z biopaliwami pozornie jedynie wyglądającymi na II generację.

Jakie są możliwe scenariusze dla krajowej branży biopaliw w perspektywie utworzenia strefy wolnego handlu UE-USA?

- Trudno pisać obecnie potencjalne scenariusze dla europejskiej czy krajowej branży biopaliw z perspektywy porozumienia o wolnym handlu ze Stanami Zjednoczonymi. Umowa nie zostanie zapewne podpisana w tym roku, a pełny zakres produktów pozbawionych barier celnych nie został jeszcze określony. Co niezwykle istotne i co musi zostać wzięte pod uwagę w trakcie szczegółowych negocjacji to fakt, że z perspektywy sektora bioetanolu mamy do czynienia ze światowym gigantem z produkcją 10-krotnie przewyższającą skalę wytwarzania tego biokomponentu w całej Wspólnocie. Potencjał ten nie powstał od razu - jego budowie do obecnej skali towarzyszył prawie 30-letni okres silnego subsydiowania na poziomie inwestycyjnym, produkcyjnym i eksportowym. W ostatnich latach bardzo dynamicznie rozwija się także sektor wytwórczy biodiesla w USA. Produkcja przeznaczona jest głównie na potrzeby własne związane z koniecznością realizacji Renewable Fuels Standard stanowiącym odpowiednik naszego NCW. Produkt ten jednak z pewnością byłby niezwykle atrakcyjny dla amerykańskiego eksportu bez jakichkolwiek osłon celnych, w szczególności mając na względzie skalę zużycia biodiesla w Unii. Musimy zwrócić szczególną uwagę na obowiązujące już porozumienia handlowe zawarte przez USA, jak chociażby porozumienie z pozostałymi krajami Ameryki Północnej czy niektórymi państwami południowoamerykańskimi i azjatyckimi. Mówię o tym w kontekście konieczności wdrożenia zabezpieczeń związanych z pochodzeniem produktów podlegających wolnemu handlowi. Z perspektywy sektora biopaliw mamy już kilka przykładów wykorzystania relacji z innymi krajami przez USA w celu eksportu do UE z pominięciem obowiązujących stawek celnych. Ceny zużywanych w przemyśle surowców energetycznych w USA są kilkukrotnie niższe o tych, jakie musimy płacić w Europie. Ma to bezpośrednie przełożenie na możliwości konkurencji pomiędzy podmiotami wytwórczymi po obu stronach Atlantyku i nie dotyczy to jedynie sektora biopaliw. Dlatego KIB jest zdania, że oba rodzaje biokomponentów powinny zostać wyłączone z katalogu produktów podlegających pełnej liberalizacji stosunków handlowych na linii UE-USA. Ze względu na swój charakter i specyfikę rynku etanol z pewnością możemy zaliczyć do produktów wrażliwych. Takie podejście powinno mieć praktyczne przełożenie na finalny kształt negocjowanej obecnie umowy.



TOP10 FIRM OBECNYCH W BRANŻY BIOPALIW

POZ.	NAZWA	WOJEWÓDZTWO	PRZYCHODY 2012	ZYSK NETTO 2012	PRZYCHODY 2011	ZYSK NETTO 2011
1	RAFINERIA TRZEBINIA S.A.	małopolskie	1 264 250 000,00	33 883 000,00	1 202 863 000,00	-61 796 000,00
2	KOMAGRA Sp. z o.o.	mazowieckie	834 277 842,02	13 242 415,77	544 885 582,75	-17 744 913,21
3	BIOAGRA-OIL S.A.	śląskie	772 523 222,12	11 533 226,33	381 510 072,36	125 353,34
4	ADM MALBORK S.A.	pomorskie	657 138 402,11	12 596 559,05	227 839 031,16	1 966 418,92
5	LOTOS BIOPALIWA Sp. z o.o.	śląskie	551 669 560,24	48 308 159,69	530 422 143,65	61 312 054,17
6	WRATISLAVIA-BIO Sp. z o.o.	dolnośląskie	478 164 000,00	27 621 000,00	29 823 830,33	-6 941 932,73
7	AKWAWIT-POLMOS S.A.	dolnośląskie	332 157 000,00	6 126 000,00	200 672 040,21	-18 191 570,06
8	EUROSERVICE ZAKŁADY PRZEMYSŁU TŁUSZCZOWEGO W SUROCHOWIE Sp. z o.o.	podkarpackie	159 514 296,41	2 337 622,52	88 016 972,15	2 412 890,93
9	DESTYLACJE POLSKIE Sp. z o.o.	wielkopolskie	159 311 721,51	2 765 219,09	141 263 591,96	-2 271 695,57
10	ZAKŁADY TŁUSZCZOWE W BODACZOWIE Sp. z o.o.	pomorskie	156 292 176,68	-28 276 700,83	173 067 645,27	-65 812 040,39

Źródło: Coface, Information Market

IM
INFORMATION
MARKET



LPG

Rok 2013 na polskim rynku LPG – stan faktyczny, oczekiwania, zmiany

Ceny LPG w 2013 r. w Polsce i prognoza na rok 2014

Wywiad z Prezesem Zarządu Novatek Polska – Dariuszem Bratoniem

Rozwój LNG w Polsce – szanse i zagrożenia dla krajowej branży gazu płynnego

Park motoryzacyjny a rynek LPG w Polsce – wywiad z Tomaszem Zyśkiem z Landi Renzo Polska



Rok 2013
na polskim rynku LPG
stan faktyczny, oczekiwania, zmiany

Mocnym akcentem roku 2013 na polskim rynku gazu płynnego były przede wszystkim zmiany własnościowe, które przeobraziły charakter działań niektórych firm, wzmacniały i tak już silnych graczy oraz wskazywały na możliwość dalszego wzrostu znaczenia największych operatorów.

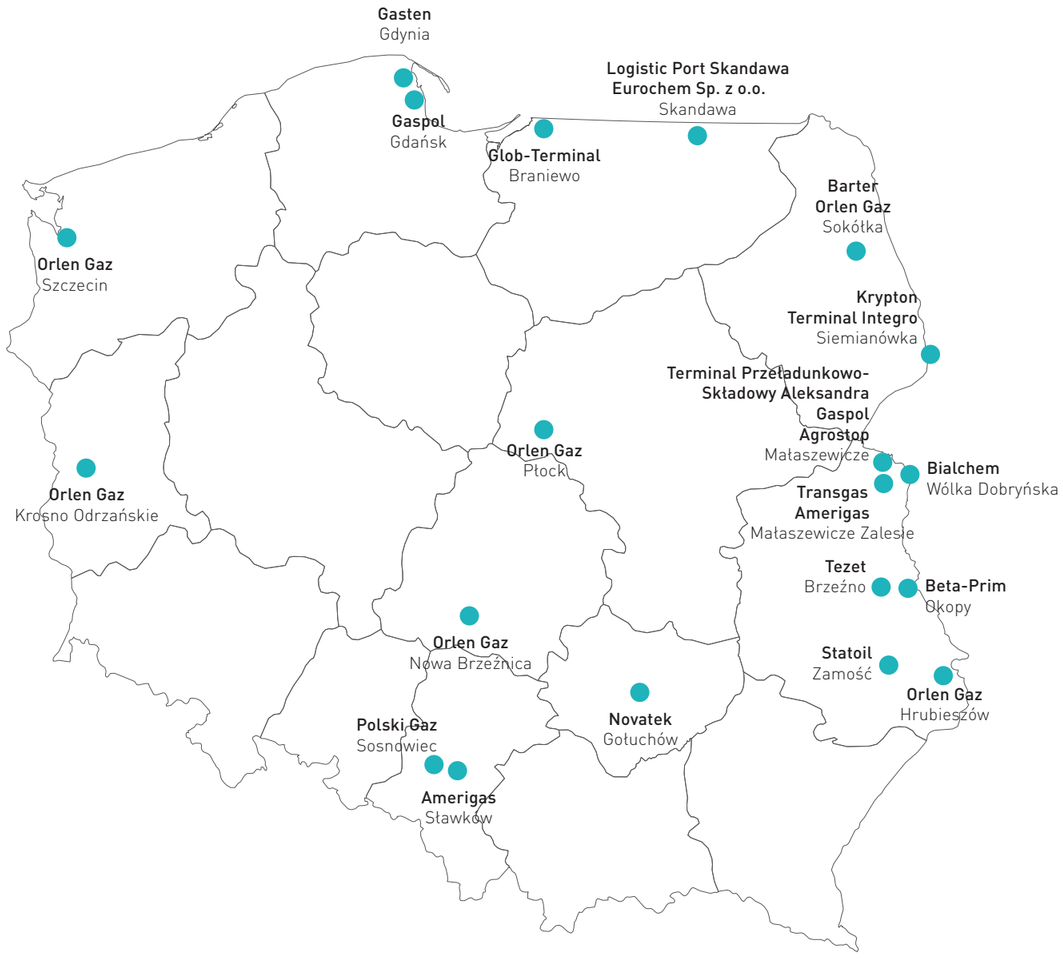
DR JAKUB BOGUCKI

Trzy kwartały roku 2013 na polskim rynku przyniosły zwyżkę konsumpcji autogazu – takie dane podała Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego. Można to wiązać z malejącymi cenami paliw tradycyjnych, zwłaszcza benzyny bezołowiowej 95 – głównej konkurentki LPG. Nie tylko z tego powodu nie powinniśmy uznawać roku 2013 za rok stracony dla polskiego rynku gazu płynnego. Widzieliśmy bowiem ważne konsolidacje i istotne zmiany w zakresie legislacji, które mogą zmienić obraz całości rynku, a dodatkowo wpisać się w postrzeganie przez kierowców autogazu jako paliwa – tak chyba można określić oczekiwaną od dawna nowelizację przepisów, umożliwiającą samodzielne tankowanie pojazdów gazem płynnym.

INWESTYCJE, INICJATYWY I INNOWACJE

Na początku roku 2013 istotnym zdarzeniem dla rynku było rozpoczęcie działalności przez Polski Klaster Innowacji LPG. Na razie jednak trudno ocenić skuteczność tego gremium, nie ma bowiem zbyt wielu doniesień na ten temat; wiadomo jednak, że za cel postawiono sobie realizację projektów badawczych i rozwojowych dla rozwoju branży gazu płynnego.

Mapka nr 2. Wybrane terminale gazu płynnego w Polsce



Taki projekt oznacza niewątpliwie uświadomienie sobie przez branżę znaczenia wspólnego działania nauki i biznesu dla popularyzacji paliwa tak swoistego, jak LPG. W tym roku również rozwijały się inne inicjatywy promujące LPG, np. realizowany przez Orlen Gaz program QGAZ czy zainicjowany przez Novatek Polska program partnerski – Klub Zwolenników Naturalnego LPG.

Na początku roku 2013 istotnym zdarzeniem dla rynku było rozpoczęcie działalności przez Polski Klaster Innowacji LPG.

Jeśli chodzi o istotne inwestycje, należy wspomnieć, że w lutym 2013 roku spółka Orlen Gaz ogłosiła przetarg, który ma być początkiem projektowanej modernizacji terminalu LPG w Sokółce. W ramach projektu przewidziano m.in. posadowienie nowych zbiorników, a także rozbudowę i unowocześnienie istniejącej instalacji technologicznej. Modernizacja miała także objąć instalację dodatkowego rurociągu pomiędzy stanowiskami przeładunkowymi autocystern a pompownią gazu. W kwietniu 2014 według danych ze strony Orlen Gaz terminal dysponuje 4 zbiornikami o pojemności 300-500 m sześc.

W roku 2013 także białostocka spółka Barter S.A. realizowała poważne inwestycje w park samochodowy – rozbudowała flotę autocystern. Według podawanych informacji modernizacja miała kosztować około 10 mln zł. Barter zrealizował także uruchomienie nowej rozlewni w Żarach. To ważny element obecności spółki w południowo-zachodniej Polsce.

Nie można także zapomnieć o dokonaniach spółki Unimot Gaz, która uruchomiła centrum dystrybucji butli gazowych na Podkarpaciu. To już szósta tego rodzaju placówka Unimotu na terenie naszego kraju. W kontekście tej firmy należy dodać, że intensyfikuje ona działania na rynku gazu ziemnego, a w grudniu zrealizowała pierwszy transport LNG. Jest to zgodne ze strategią spółki i ma w przyszłości stanowić jeden z elementów jej stałej działalności. Rok 2013 dla Unimot Gazu miał również znaczenie ze względu na pojawienie się w grudniu dwóch nowych akcjonariuszy: zostały nimi spółki Incogas oraz Moka Consulting S.L. Uzyskały one po 5 proc. udziału w kapitale zakładowym: pierwsza z nich zajmuje się obrotem gazem ziemnym, w tym LNG, druga zaś – Moka Consulting S.A. – jest spółką konsultingową w sektorze naftowym i gazowym.

Istotnym ruchem na rynku może być również decyzja z czerwca 2013 r. o przekształceniu spółki Petrolinvest Trade S.A. na nowy brand – Gasten S.A., który zajmuje się dystrybucją gazu płynnego w województwach: podlaskim, mazowieckim, warmińsko-mazurskim, pomorskim, zachodniopomorskim, kujawsko-pomorskim, wielkopolskim, świętokrzyskim. Jak informuje sama spółka, jej cele to m.in. objęcie dystrybucją gazu całego kraju oraz eksport do Czech, Słowacji i Niemiec. Spółka posiada rozlewnie gazu płynnego w Suwałkach i w Łubianie koło Kościerzyny oraz morski terminal gazowy w Gdyni.

Jeśli chodzi o innowacje w minionym roku, ważnym krokiem dla rynku LPG było z pewnością otwarcie przez firmę Gaspol instalacji mikrokogeneracyjnej w Pleszewie. Tego rodzaju instalacje nie są jeszcze szczególnie popularne nad Wisłą, a z pewnością mogą wyznaczać nowy kierunek rozwoju rodzimego rynku gazu płynnego, zwłaszcza przy niezbyt optymistycznych prognozach, dotyczących dalszego rozwoju rynku gazu jako paliwa pędnego dla samochodów. Nie można też nie wspomnieć o motoryzacji, która dla polskiego gazu płynnego wciąż pozostaje kluczowa: otóż w 2013 roku sprzedawcy samochodów mieli obserwować rosnące zainteresowanie klientów pojazdami z fabryczną instalacją LPG. Kolejna marka – tym razem Hyundai – wprowadziła do sprzedaży dwa modele z instalacją LPG. Biorąc pod uwagę zainteresowanie klientów flotowych, samochody z autogazowym napędem już niedługo mają realną szansę stanowić 30-proc. udział w sprzedaży Huyndaia.

Rewolucyjną z zmianą są obowiązujące od 19 września 2013 r. przepisy, które pozwalają na samodzielne tankowanie LPG.

MOCNI SIĘ WZMACNIAJĄ

W lipcu 2013 pisaliśmy m.in. o podpisaniu przez Novatek Polska umowy ze Statoil Fuel & Retail Polska. Dotyczyła ona sprzedaży segmentu instalacji zbiornikowych gazu LPG dla celów grzewczych i przemysłowych. Tym samym Novatek przejął prawa i obowiązki wypływające z umów dzierżawy instalacji oraz dostawy gazu LPG zawartych z dotychczasowymi klientami Statoil Fuel & Retail Polska. Tego rodzaju zmiana istotnie wzmacnia pozycję Novatek Polska, a jednocześnie pokazuje, że spółka ma daleko idące ambicje na polskim rynku LPG. Jednym ze skutków zmiany może być obecność ofert na terminalu w Zamościu-Bortatyczach, co wcześniej nie było ogłaszane.

Drugą wielką zmianą w 2013 roku (choć zasygnalizowaną już pod koniec 2012) było zakupienie przez AmeriGas Polska od BP Europa SE segmentu dystrybucji gazu płynnego LPG w Polsce. W dziale LPG spółki BP Europa SE w Polsce pracowało ponad 100 pracowników, a sama firma ma terminale i rozlewnie gazu płynnego w całym kraju i dystrybuuje ponad 300 tys. ton LPG rocznie. Dla AmeriGas Polska taka zmiana oznaczała wejście do absolutnej czołówki polskiego rynku, co powoduje, że przejęcie od BP sprzedaży hurtowej autogazu, butli oraz instalacji zbiornikowych w Polsce może pretendować do miana najistotniejszej zmiany własnościowej na rynku. Niewątpliwie w tej chwili zasadnicza walka konkurencyjna będzie toczyć się między najpotężniejszymi firmami, a wydaje się, że w najbliższych latach – ze względu na wspomniane już zmniejszanie konsumpcji – może ona być wyjątkowo zacięta.

ZMIANY W PRAWIE – REWOLUCJA NA RYNKU GAZU?

Pierwszą istotną zmianą legislacyjną – wprawdzie przyjętą przez Radę Ministrów w styczniu 2014 r., ale gorąco dyskutowaną w roku 2013 – była nowelizacja Ustawy o zapasach ropy naftowej. W kwietniu, kiedy zaczęto poważnie omawiać problemy legislacji dotyczącej zapasów obowiązkowych gazu płynnego, szacowano, że wskutek dwukrotnego wzrostu kosztu 1 tony ostateczne przełożenie na handel detaliczny miało wynieść około 4–5 gr/l. Wydaje się jednak, że szacunki odnośnie do przyjętego projektu nie budzą znaczących kontrowersji u odbiorcy ostatecznego, natomiast niewątpliwe mogą być trudne dla handlujących.

Drugą rewolucyjną wręcz zmianą z perspektywy przeciętnego Kowalskiego są obowiązujące od

19 września 2013 r. przepisy, które pozwalają na samodzielne tankowanie LPG. Oczywiście teraz stacje czeka cały proces dostosowawczy, związany z minimalnymi wymogami bezpieczeństwa, które muszą spełniać placówki oferujące możliwość samodzielnego tankowania gazu LPG. Pojawiają się oznaczenia o możliwości samoobsługowego tankowania, odpowiednie instrukcje, przyciski bezpieczeństwa, instalowane są też odpowiednie dysze wlewowe (tzw. pistolety). Nie należy jednak przeceniać wpływu tej decyzji na ceny – te się bowiem nie obniżą. Ważne, że w kontekście autogazu znika aura „paliwa szczególnie niebezpiecznego", co ma ogromne znaczenie dla jego dalszej popularyzacji.

DOKĄD DALEJ?

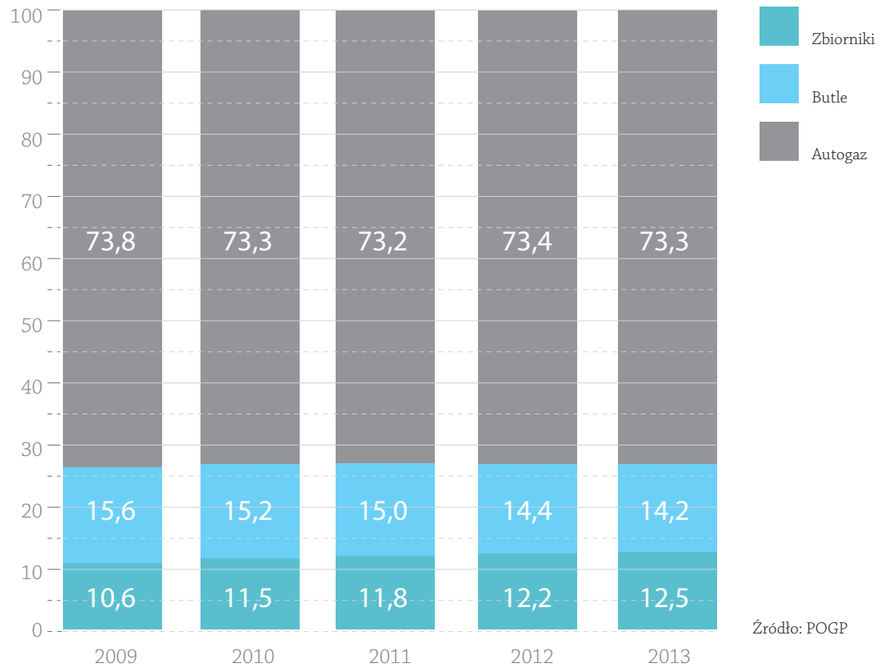
Polski rynek LPG zaznał w roku 2013 istotnych zmian, które można uznać za początek kształtowania zupełnie nowego obrazu branży. Z jednej strony firmy decydują się na wyjście z rynku, aby skupić się na innego rodzaju działalności, z drugiej zaś te, które dokonują ekspansji, poszukują nowych rozwiązań i metod zastosowania gazu płynnego.

Wiele mówi się m.in. o włączeniu LPG w realizację Narodowego Celu Redukcyjnego, mającego na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych – tego rodzaju zmiana z pewnością wpłynęłaby na kształtowanie cen autogazu. To tylko jedna ze spodziewanych zmian, które zaciemniają optymistyczną perspektywę, jaka według niektórych miałaby rysować się przed branżą.

Zaskakującej aktualności nabierają zapowiedzi sprzed kilku lat, kiedy dało się (m.in. na Spotkaniach Branży Petrochemicznej – Polski Rynek LPG, organizowanych corocznie przez Information Market S.A.) słyszeć głosy o zmianach, które spowodują, że na rynku pozostanie kilku znaczących graczy i zasadniczo skurczy się grupa firm średniej wielkości i o znaczeniu regionalnym, obsługujących tak różne gałęzie, jak: stacje paliw, instalacje grzewcze i przemysłowe oraz butle gazowe. Ważnym kierunkiem rozwoju – choć wciąż hasło to można różnie rozumieć – jest dywersyfikacja zastosowań gazu płynnego w perspektywie osiągnięcia przez rynek autogazowy optymalnego nasycenia i braku możliwości ekspansji w zakresie dystrybucji paliwa dla stacji.

Warto także przyjrzeć się ewolucji struktury polskiego rynku gazu płynnego, ponieważ może to co nieco powiedzieć o jego kierunkach zmian i rozwoju. Trzeba też pamiętać, że wielkie znaczenie może mieć (zwłaszcza w kontekście początku roku 2014) sytuacja polityczna w krajach Europy Wschodniej, skąd w głównej mierze importowany jest gaz do Polski. Jeśli tutaj nie pojawią się zaburzenia, wtedy z pewnością największym wyzwaniem dla firm w najbliższych latach będzie znalezienie innowacyjnych zastosowań LPG przy jednoczesnym zachowaniu mocnej pozycji w dotychczas kluczowych segmentach.

Wykres 15. Procentowy udział poszczególnych segmentów LPG w całości rynku



Źródło: POGP



Ceny LPG w 2013 r. w Polsce i prognoza na rok 2014

DR JAKUB BOGUCKI

Rok 2013 na rodzimym rynku był rokiem tańszego gazu. Czy taki trend powtórzy się w 2014? Prognozy e-petrol.pl mogą zaskoczyć obserwatorów rynku...

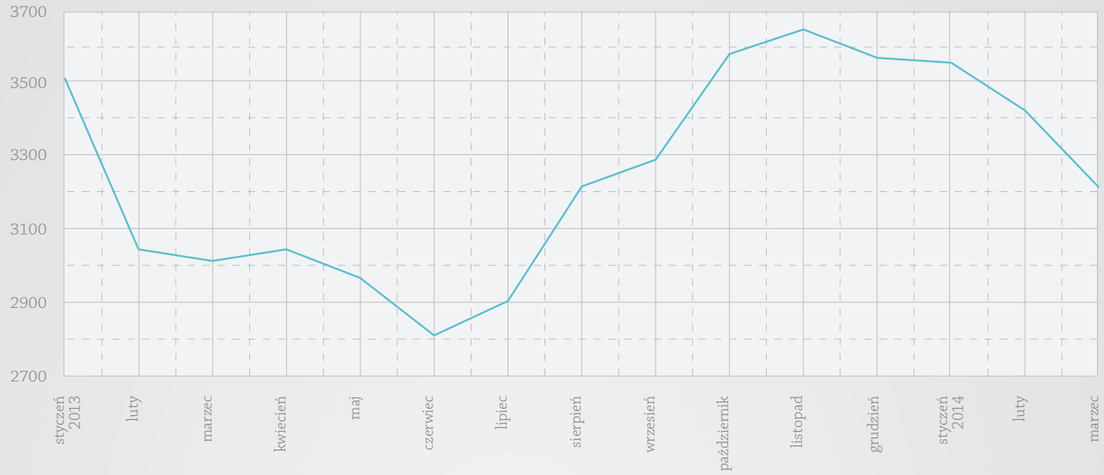
RYNEK HURTOWY – JAK BYŁO I JAK BĘDZIE?

Obserwowane przez e-petrol.pl ceny gazu płynnego na granicy wschodniej były w roku 2013 istotnie niższe niż rok wcześniej. W 2012 średnia cena tony mieszanki propan-butan lokowała się na poziomie 3549 zł, rok później zaś – na poziomie 3213 zł/t. Jeśli chodzi o kształtowanie cen hurtowych na granicy wschodniej RP, notowania e-petrol.pl odzwierciedliły istotny spadek w styczniu, a następnie na początku wiosny. Przez drugą połowę roku ceny stopniowo wzrastały. Analizując początek roku, należy zaznaczyć, że przyczyną spadków było bardzo dobre zaopatrzenie polskiego rynku. Czynnik pogodowy w tym okresie zadziałał wprawdzie mocno i zdynamizował sprzedaż propanu, jednak tyleż silnie, co krótkotrwale. W rezultacie średnia cena w lutym 2013 r. była o blisko 500 złotych niższa niż w styczniu. Spadki wiosenne miały również wyraźny charakter – ruch w dół między marcem a czerwcem to około 200 zł na tonie mieszanki. Druga połowa roku to odbicie – między czerwcem a listopadem cena wzrosła 800 zł na tonie, minimalny zaś spadek zauważalny był dopiero w grudniu 2013 roku. Całoroczna średnia wyniosła 3213 zł za tonę, co stanowi wynik o 9 proc. niższy niż rok wcześniej.

Nie zobaczyliśmy również rewolucji w cenach przy Linii Hutniczej Szerokotorowej. Korelacja cen z granicą wschodnią była wysoka, podobnie jak tam – maksima roku 2013 pojawiały się w listopadzie i o kilkanaście złotych przekraczały poziom 3700 zł za tonę mieszanki propan-butan.

Jak co roku, e-petrol.pl pokusił się o stworzenie prognozy, poziomu cen na wschodniej granicy RP,

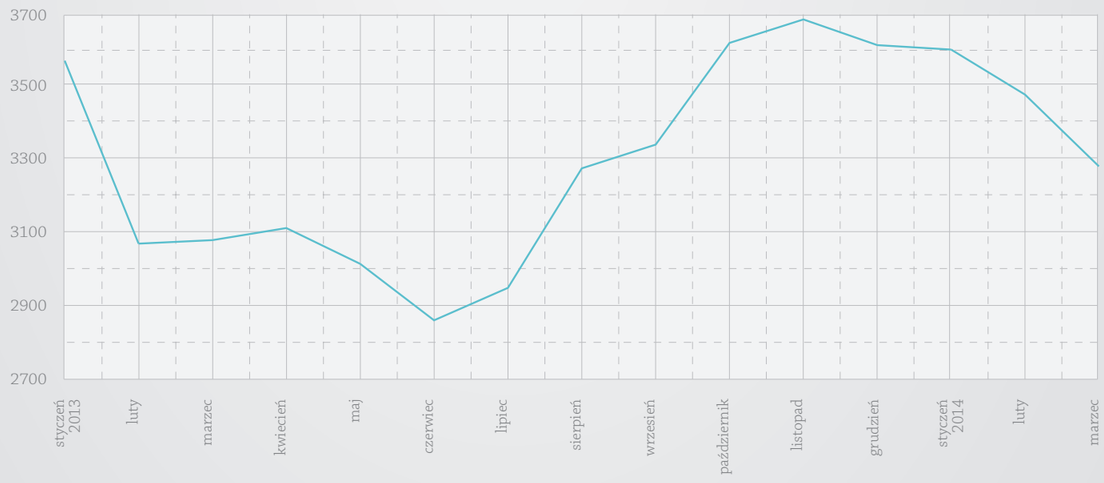
Wykres 16. Średnie ceny mieszanki propan-butan w terminalach na polskiej granicy wschodniej



ceny średnie miesięczne

Dane w [PLN/t]
Źródło: e-petrol.pl

Wykres 17. Średnie ceny mieszanki propan-butan w terminalach przy LHS



ceny średnie miesięczne

Dane w [PLN/t]
Źródło: e-petrol.pl

uwidocznionej na wykresie 18. Dalszy rozwój sytuacji na rynku polskim jest uzależniony od sytuacji międzynarodowej i kształtowania się cen w notowaniach zagranicznych, stąd niezbędnym elementem prognozy było odniesienie do rynku światowego. Prognozując zachowania mieszanki propan-butan w roku 2014 na rynku międzynarodowym, zaznaczyć trzeba, że wahania marży hurtowej, która stanowi składnik ceny FCA, ujęte zostały przez wstęgi Bollingera. Przy założeniach prognozy trzeba wspomnieć, że 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 6 kolejnych notowań, co odpowiada średniej dwutygodniowej.

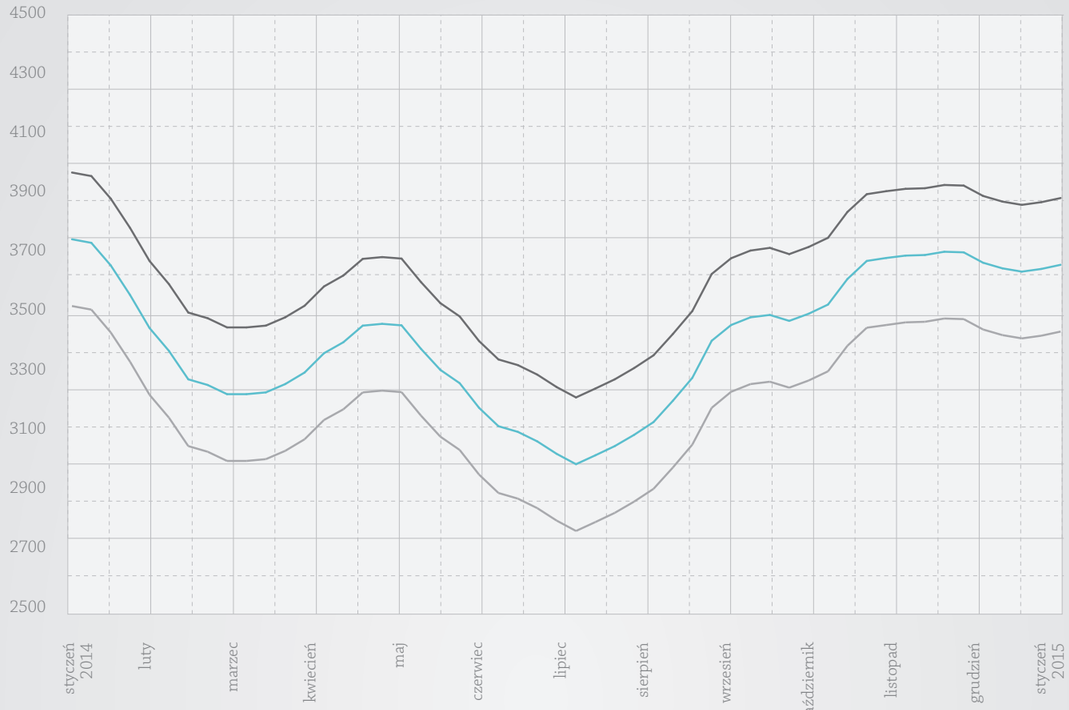
Tabela 12. Średnie ceny miesięczne mieszanki propan-butan w formule FCA, granica wschodnia w latach 2010–2013 wraz z prognozą na rok 2014

Miesiąc	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 (prognoza zaznaczona kursywą)
styczeń	2804	3370	3702	3507	3613
luty	2840	2995	3507	3044	3285
marzec	2692	2967	3480	3012	3247
kwiecień	2577	3210	3860	3044	*3453*
maj	2652	3201	3668	2966	*3301*
czerwiec	2814	3126	3331	2811	*3073*
lipiec	2770	3245	3133	2904	*3021*
sierpień	2764	3270	3344	3214	*3281*
wrzesień	3026	3681	3663	3286	*3476*
październik	3014	3828	3617	3572	*3595*
listopad	2946	3789	3641	3639	*3640*
grudzień	3406	3788	3644	3562	*3602*
średnia	**2859**	**3372**	**3549**	**3213**	***3382***

Wartości w [PLN/t]
Źródło e-petrol.pl

W prognozie na rok 2014 w oczy rzuca się znaczne podobieństwo trendów z rokiem 2013. Również w roku 2014 najwyższe ceny mieszanki propan-butan przypadną na listopad, kiedy to mogą znaleźć się w rejonie 3640 zł/t. Raczej nie powinniśmy się spodziewać zejścia średnich cen mieszanki poniżej granicznego poziomu 3000 złotych, który w roku 2013 został przełamany w czerwcu i lipcu. Tegoroczne minima powinny raczej zbliżyć się do poziomu 3020 zł/t. Na podkreślenie zasługuje obserwacja, że średnia w roku 2014 będzie o ponad 150 zł wyższa, niż miało to miejsce w roku 2013.

Wykres 18. Prognoza cen mieszanki propan-butan na polskiej granicy wschodniej w poszczególnych miesiącach 2014 r.



Dane w [PLN/t]
Źródło e-petrol.pl

DETAL – NIE ZASKOCZYŁ I RACZEJ NIE ZASKOCZY

Amplituda wahań cen detalicznych autogazu na polskich stacjach nie była szczególnie duża – między minimum a maksimum w roku 2013 mieliśmy różnicę zaledwie 42 gr na litrze. O 27 groszy spadła również roczna średnia cen autogazu. Co interesujące, najniższe ceny autogazu przypadły na okres wakacji letnich, kiedy to sprzedaż ze względu na zapotrzebowanie indywidualnych użytkowników wyjeżdżających na urlopy zwykle była dość duża. Autogaz najdroższy był w miesiącach zimowych – w styczniu i grudniu.

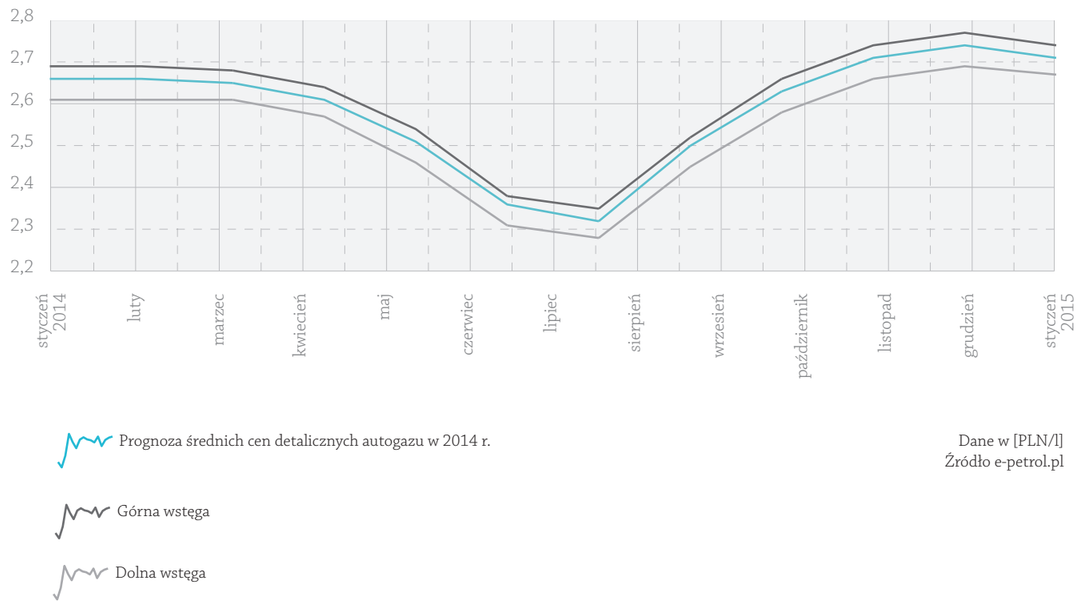
W prognozach cen detalicznych, przygotowanych przez e-petrol.pl na rok 2014, nie spodziewamy się szczególnej dynamiki zmian. Około 42 groszy wyniesie spodziewana amplituda cen detalicznych na polskich stacjach paliw. Całoroczna średnia będzie prawodopobnie lokować się na poziomie 2,57 zł/l, a więc nieznacznie wyżej niż w roku 2013. Co zasługuje na szczególne podkreślenie, to fakt, że cena gazu znacząco się nie obniży – czego spodziewano się w związku z wprowadzeniem możliwości samodzielnego tankowania. Nie przeskoczy także ponad 3 zł za litr, zachowując się stabilnie, jak w przypadku benzyny bezołowiowej 95, która dla autogazu na polskim rynku stanowi istotny punkt odniesienia.

Tabela 13. Prognoza średnich miesięcznych cen detalicznych autogazu na polskich stacjach paliw w 2014 r.

Miesiąc	Autogaz Min	Autogaz Max	Autogaz
styczeń	2,61	2,69	2,66
luty	2,61	2,69	2,66
marzec	2,61	2,68	2,65
kwiecień	2,57	2,64	2,61
maj	2,46	2,54	2,51
czerwiec	2,31	2,38	2,36
lipiec	2,28	2,35	2,32
sierpień	2,45	2,52	2,50
wrzesień	2,58	2,66	2,63
październik	2,66	2,74	2,71
listopad	2,69	2,77	2,74
grudzień	2,67	2,74	2,71

Dane w [PLN/l]
Źródło e-petrol.pl

Wykres 19. Prognoza średnich miesięcznych cen detalicznych autogazu na polskich stacjach paliw



Dane w [PLN/l]
Źródło e-petrol.pl



Wywiad z Prezesem Zarządu Novatek Polska – Dariuszem Bratoniem

ROZMAWIAŁA BEATA PUSTUŁA

W styczniu 2012 roku według prestiżowego rankingu PFC Energy NOVATEK OAO został uznany za najszybciej rozwijający się koncern energetyczny świata. Czy rok 2013 był równie udany dla firmy?

Rok 2013 zakończył się sukcesem zarówno dla firmy Novatek Polska, jak i dla spółki Novatek OAO, która jest największym niezależnym producentem gazu w Rosji. Firma wciąż dynamicznie się rozwija, czego dowodem są doskonałe wyniki. W porównaniu z rokiem 2012 produkcja gazu ziemnego wzrosła do 62,22 mld metrów sześciennych, czyli o 8,5%, a produkcja węglowodorów płynnych zwiększyła się do 4,77 mln ton, czyli aż o 11,4%. Novatek jest przedsiębiorstwem kompleksowo zajmującym się poszukiwaniem, wydobyciem, przetwarzaniem i sprzedażą gazu ziemnego oraz ciekłych węglowodorów, a swoje produkty dostarcza zarówno w kraju, jak i na rynki międzynarodowe. Swój sukces spółka zawdzięcza między innymi dużym możliwościom dopasowania ilości najwyższej jakości produktów do potrzeb rynku. Wysoka wydajność produkcyjna pozwala bowiem firmie na zwiększenie wydobycia gazu w celu uzyskania większych ilości kondensatu gazowego oraz gazu płynnego. Ponad 50% gazu LPG sprzedawanego przez spółkę jest eksportowane, z czego ponad połowa trafia do Polski. Poza Polską gaz płynny Novatek wysyłany jest do klientów w Finlandii, na Węgry, Litwę, Łotwę, Słowację oraz do Rumunii i Turcji.

Jak Pan ocenia miniony rok działalności firmy w Polsce?

W minionym roku firma Novatek Polska umocniła swoją pozycję na polskim rynku LPG, zarówno hurtowym, jak i detalicznym, odnotowując 19-proc. wzrost

NOVATEK
Gaz z gruntu doskonały

Innowacyjność i jakość
na miarę światowego lidera

Novatek OAO, jako firma o zasięgu globalnym, wydobywa i przetwarza najwyższej jakości produkty gazowe i dostarcza je Klientom na całym świecie. Wysokiej klasy specjaliści są w stanie przygotować profesjonalnie dobrane i wyselekcjonowane mieszanki gazu, co ma kluczowe znaczenie w dobie dynamicznie rozwijających się technologii i coraz bardziej zróżnicowanych potrzeb odbiorców.



www.novatek.pl

sprzedaży w porównaniu z rokiem poprzednim. Jest to istotne osiągnięcie w odniesieniu do odnotowanego w Polsce w 2013 roku ogólnego spadku sprzedaży LPG o 1,4 proc. Taka sytuacja zdarza się już po raz kolejny, co pokazuje, że klienci chętnie zaopatrują się w gaz bezpośrednio u producenta; ważne jest dla nich także naturalne pochodzenie gazu oraz ciągłość dostaw. Ma to szczególne znaczenie w przypadku klientów hurtowych lub przedsiębiorców, dla których LPG jest paliwem kluczowym do prowadzenia działalności. Zgodnie z naszą strategią rozwoju w roku 2013 doszło do kilku ważnych wydarzeń. Novatek Polska nabył m.in. dział instalacji zbiornikowych LPG od firmy Statoil Fuel & Retail Polska Sp. z o.o., co zyskało duży rozgłos medialny zarówno w Polsce, jak i za granicą. Spółka wprowadziła również dwa nowe programy dotyczące współpracy z partnerami oraz klientami detalicznymi w zakresie instalacji zbiornikowych. Ponadto Novatek, zgodnie z duchem czasu i oczekiwaniami klientów, stworzył internetową platformę komunikacji pod nazwą Strefa Klienta. Umożliwia ona przede wszystkim szybkie i sprawne składanie zamówień i awizacji oraz pozwala śledzić na bieżąco ich stan. Łatwa nawigacja oraz duże możliwości w zakresie wyszukiwania i sortowania pomagają naszym klientom szybko i łatwo odnaleźć dokumenty lub dokonane zamówienia i awizacje. Dzięki tym wszystkim zmianom spółka Novatek Polska wkroczyła w rok 2014 z nowymi narzędziami współpracy, które z pewnością czynią ją jeszcze bardziej innowacyjną i profesjonalną.

> ***W bieżącym roku, jak i w kolejnych latach, Novatek Polska będzie realizował strategię umacniania swojej pozycji zarówno na rynku hurtowym, jak i w sektorze instalacji zbiornikowych LPG.***

Jakie cele stawia przed sobą firma na ten rok? Jakie są priorytety Państwa działalności?

W bieżącym roku, jak i w kolejnych latach, Novatek Polska będzie realizował strategię umacniania swojej pozycji zarówno na rynku hurtowym, jak i w sektorze instalacji zbiornikowych LPG. Z uwagi na możliwości, które otrzymuje dzięki wsparciu ze strony spółki matki, będzie skutecznie zaspokajać coraz bardziej zróżnicowane potrzeby polskich odbiorców w zakresie gazu płynnego. Spółka Novatek Polska – będąc częścią prężnie rozwijającej się spółki energetycznej – ma nie tylko bardzo duże możliwości w zakresie utrzymania płynności dostaw, ale przede wszystkim w zakresie rozszerzenia oferty i jej idealnego dopasowania do coraz bardziej specyficznych wymagań rynku, zmieniających się w związku z dynamicznym rozwojem technologii. Dzięki globalnym możliwościom całej grupy Novatek i kolejnym innowacyjnym projektom spółki jesteśmy w stanie sprostać tym potrzebom. Uważamy, iż poszukiwanie nowych rynków zbytu, na których gaz LPG – dzięki swej wyjątkowej czystości – mógłby mieć zastosowanie, powinno wyznaczać trendy rozwoju naszej branży. Wciąż rozwijający się rynek instalacji zbiornikowych oraz jego rozwój prognozowany na dalsze lata pokazuje, że jest jeszcze dużo do zrobienia, zwłaszcza w dobie propagowania w Polsce rozwiązań proekologicznych. Świetnym przykładem takiej działalności jest GoKarting Center – pierwszy w Polsce tor kartingowy otwarty w drugiej połowie ubiegłego roku w Krakowie. Użytkowane tam gokarty zasilane są gazem płynnym pochodzącym z naszej firmy. Naturalny gaz płynny wykorzystywany jest w GoKarting Center również do ogrzewania hali o powierzchni 3600 mkw. Dział instalacji zbiornikowych Novatek Polska pozwolił właścicielom obiektu stworzyć tu komfortowe i ekologiczne warunki dla dzieci i ich rodziców, uniezależniając rozrywkę od warunków pogodowych. Wierzę, że rozwój kartingu w Polsce sprzyja nam wszystkim, bo przecież każdy z nas jest uczestnikiem ruchu drogowego i chciałby na swej drodze spotykać wyłącznie profesjonalnych kierowców. Ponadto ucząc jazdy na gokartach zasilanych LPG, pokazujemy kierowcom nieograniczone możliwości, jakie daje autogaz, co w połączeniu z jego wyjątkową czystością czyni go paliwem przyszłości. Dobrze więc, że Novatek ma swój udział w tym ważnym projekcie. Wyedukowane ekologicznie społeczeństwo to świadomi użytkownicy gazu. Rozwijanie tej strategii zaprocentuje nam w kolejnych latach.



Budowa terminala LNG w Świnoujściu

Rozwój LNG w Polsce

Szanse i zagrożenia dla krajowej branży gazu płynnego

GRZEGORZ MAZIAK

Polski rynek gazu płynnego jest jednym z największych w Europie, a samo paliwo znalazło w Polsce szerokie zastosowanie w różnych obszarach gospodarki. Na horyzoncie pojawia się jednak mocny konkurent – gaz skroplony (LNG), który może w przyszłości zagrozić rynkowej pozycji LPG.

Pod pojęciem gazu skroplonego kryje się naturalny gaz ziemny, sprowadzony przy odpowiednim ciśnieniu i temperaturze do postaci ciekłej. W trakcie procesu skraplania zostaje on oczyszczony m.in. z dwutlenku węgla i wilgoci. Ponad 600 razy zmniejsza się też jego objętość, dzięki temu LNG (ang. Liquified Natural Gas) jest bardzo czystym paliwem, które w stanie ciekłym, podobnie jak LPG, nadaje się do transportu drogą morską, koleją czy też cysternami samochodowymi.

Stosowanie technologii skraplania gazu, która umożliwia jego swobodny transport niezależnie od systemu gazociągów, nadaje rynkowi LNG prawdziwie globalny charakter. To paliwo, korzystając z ogólnego trendu wzrostu zużycia gazu, odgrywa też coraz ważniejszą rolę na światowym rynku surowców energetycznych.

GAZ ZIEMNY PALIWEM PRZYSZŁOŚCI

W okresie minionych trzydziestu lat konsumpcja gazu ziemnego na świecie zwiększyła się trzykrotnie. Ro-

śnie też jego udział w „energetycznym miksie". Konsumpcja błękitnego paliwa, liczona jako tzw. ekwiwalent energii, trzydzieści lat temu stanowiła jedynie 45 proc. zużycia ropy – dzisiaj jest to już około 70 proc.[6]
Popularność gazu ziemnego wiąże się z jego coraz większą dostępnością m.in. za sprawą rozwoju technologii wydobycia czy rewolucji łupkowej. Wpływa na nią także rozwój alternatywnych kierunków dostaw, który zapewnia globalny rynek LNG. Gaz jest przy tym uznawany za czyste źródło energii, przy spalaniu którego emisja gazów cieplarnianych – w porównaniu z innymi paliwami kopalnymi – jest niewielka.
Szczególnie ten ostatni argument znajduje uznanie w oczach administracji europejskiej, która chce promować wykorzystanie gazu ziemnego w transporcie. I to właśnie wsparcie ze strony Unii Europejskiej może mieć kluczowe znaczenie dla upowszechnienia się LNG w Europie.

Za sprawą napiętych stosunków z Rosją w Europie coraz głośniejsze stają się nawoływania do dywersyfikacji źródeł energii.

LNG KONKURENCJĄ DLA GAZU PŁYNNEGO?

Za sprawą napiętych stosunków z Rosją w Europie coraz głośniejsze stają się nawoływania do dywersyfikacji źródeł energii. Dzięki temu ofensywa LNG na Starym Kontynencie może nabrać rozpędu. Europa jest w znaczącym stopniu uzależniona od dostaw gazu z Rosji, bez możliwości szybkiego przestawienia się na dostawy gazociągami z innych kierunków. W tej sytuacji elastyczność, jaką dzięki opcji odbioru surowca z różnych kierunków w oparciu o transakcje spotowe daje gaz skroplony, może przesądzić o wzroście znaczenie LNG jako gwarancji europejskiego bezpieczeństwa energetycznego.
Rozbudowa infrastruktury potrzebnej do odbioru, transportu i korzystania z gazu skroplonego ze wsparciem Unii Europejskiej może niedługo przyspieszyć, ułatwiając dostęp do tego paliwa nowym grupom odbiorców. Tym samym LNG, który tak jak gaz płynny nie wymaga inwestycji w infrastrukturę przesyłową i też może być stosowany w transporcie, przynajmniej częściowo zacznie rywalizować z LPG o tych samych klientów.

TERMINAL W ŚWINOUJŚCIU POLSKIM OKNEM NA ŚWIAT

W Polsce rynek LNG jest jeszcze w bardzo wczesnej fazie rozwoju. Tę sytuację powinno zmienić uruchomienie terminalu skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu. Inwestycja warta trzy miliardy złotych, która ma zostać ukończona w 2014 roku, w pierwszym etapie eksploatacji pozwoli na odbiór 5 mld metrów sześc. gazu. Docelowo może to być nawet 7,5 mld sześc. paliwa.
Obecne wykorzystanie mocy terminalu w ok. 60 proc. zostało zakontraktowane w umowie między Polskim LNG i PGNiG. Pozostała część jest dostępna dla każdego podmiotu na równych zasadach. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że minimalna wielkość jednostki, do jakiej przystosowane jest nabrzeże w Świnoujściu, to 120 tys. metrów sześc. LNG, można ocenić, że usługi terminalu będą dedykowane dla dużych graczy.

W terminalu mają znaleźć się trzy stanowiska do przeładunku LNG na cysterny samochodowe, w tym jedno tzw. stanowisko awaryjne. Będą one w stanie przeładować do 95 tys. ton skroplonego gazu rocznie. Przeładunek na cysterny samochodowe będzie dostępny od momentu uruchomienia terminalu jako usługa dodatkowa dla firm, które zawrą umowę regazyfikacji. Warto jednak zaznaczyć, że wolumen LNG, który będzie mógł być przeładowany na cysterny, jest ograniczony do 5 proc. całkowitego wolumenu LNG dostarczonego w ciągu tzw. roku gazowego. Spółka Polskie LNG, która odpowiada za budowę i będzie zajmować się eksploatacją terminalu, w najbliższej przyszłości nie planuje za to uruchomienia instalacji przeładunku do cystern kolejowych.

PERSPEKTYWY RYNKU LNG W POLSCE

Przed upowszechnieniem się w Polsce na masową skalę LNG czeka z pewnością długa droga, ale liczba białych plam na mapie naszego kraju bez dostępu do sieciowego gazu ziemnego oraz postępująca liberalizacja rynku gazowego powinny przesądzić o powodzeniu inwestycji w obrót gazem skroplonym. W tym kierunku swoją działalność planuje rozwijać duża grupa firm obecnych już na rynku gazu płynnego, m.in. Gaspol, Barter czy Unimot Gaz. Ta ostatnia poza obrotem LNG chce też inwestować w infrastrukturę i planuje uruchomienie własnej skraplarni gazu ziemnego.
LNG już zdobywa pierwszych klientów w przemyśle. Trafia też do odbiorców korzystających z gazu do ogrzewania, w miejscach bez infrastruktury dystrybucyjnej, które do tej pory były zarezerwowane dla takich paliw, jak LPG, lekki olej opałowy czy węgiel. W tych obszarach ekspansja skroplonego gazu może przebiegać naprawdę szybko, szczególnie po uruchomieniu terminalu w Świnoujściu.

Prawdziwym wyzwaniem dla rodzącego się rynku

[6] Daniel Yergin, „The Quest. W poszukiwaniu energii", Kurhaus Publishing Warszawa 2013, str. 317

ZWYCIĘZCA PLEBISCYTU AKCENTY 2013
W KATEGORII RYNEK LPG

ORLEN GAZ

ORGANIZATOR PROGRAMU QGAZ

www.orlengaz.pl

LNG będzie jednak wejście na większą skalę w sektor transportowy, choć i tu nie można wykluczać, że to paliwo odniesie sukces. Choć będzie on raczej ograniczony do ciężkiego transportu.
– Od pewnego czasu obserwujemy coraz większe zainteresowanie skroplonym gazem ziemnym (LNG) jako paliwem do napędu pojazdów. Zgłaszają się do nas firmy zainteresowane zakupem gazu LNG i budową stacji tankowania – mówi Grzegorz Jurga z Grupy Duon S.A. – W naszej ocenie początkowo rynek ten ma szansę rozwoju głównie w długodystansowym transporcie ciężarowym oraz jako paliwo dla pojazdów komunalnych (np. autobusy) lub flotowych (np. samochody dostawcze).

W opinii większości firm zainteresowanych LNG barierą, z jaką zmierzy się rynek skroplonego gazu w transporcie, będzie mała dostępność infrastruktury do tankowania paliwa.

Potencjał dla rozwoju rynku LNG w segmencie transportu widzi też firma Unimot Gaz. – W Stanach Zjednoczonych oraz niektórych krajach Europy paliwo LNG stało się równoprawną alternatywą dla oleju napędowego, jeśli chodzi o zasilanie ciężkiego transportu. Wierzymy, że ze względu na korzystną relację cenową LNG do oleju napędowego oraz aspekt ekologiczny tego typu rozwiązania mają przyszłość – przekonuje Adam Sikorski, przewodniczący Rady Nadzorczej Unimot Gaz.
W opinii większości firm zainteresowanych LNG barierą, z jaką zmierzy się rynek skroplonego gazu w transporcie, będzie mała dostępność infrastruktury do tankowania paliwa. Według informacji publikowanych przez Komisję Europejską, która uznaje gaz ziemny za jedno z paliw przyszłości w transporcie, na początku 2013 r. na terenie Unii działało zaledwie 38 stacji tego typu.
Wyrwać się z zaklętego kręgu braku infrastruktury, który przekłada się na brak zainteresowania ze strony klientów, uniemożliwiający z kolei rozwój infrastruktury, pomóc LNG może jednak unijne wsparcie.
– Czynnikiem, który powinien sprzyjać rozwojowi tego rynku (skroplonego gazu w transporcie – przyp. red.) są wytyczne Komisji Europejskiej, która chce doprowadzić do powstania stacji tankowania pojazdów napędzanych LNG co 400 km na wszystkich transeuropejskich sieciach transportowych (TEN-T) oraz dąży do znacznego zwiększenia udziału paliw metanowych w ogólnym rynku paliw – przypomina Grzegorz Jurga z Grupy Duon.
Skroplony gaz i tworzący się rynek obrotu tym paliwem jest nowością w Polsce i do tego, aby częściowo kosztem LPG – znalazło powszechne zastosowanie, potrzebne będą czas i pieniądze. Kosztowna infrastruktura niezbędna do transportu i odbioru LNG, w początkowej fazie będzie pewnie spowalniać rozwój tego rynku, ale w perspektywie kilku, kilkunastu lat widok instalacji przemysłowych czy kompleksów mieszkalnych zasilanych LNG lub dużych ciężarówek napędzanych tym paliwem nie powinien nikogo dziwić.



MATERIAŁ PROMOCYJNY

WYKORZYSTUJEMY SWÓJ POTENCJAŁ I NOWE MOŻLIWOŚCI

Do niedawna UNIMOT GAZ S.A. specjalizował się w obrocie gazem płynnym. Obecnie intensyfikuje swoje działania na rynku gazu ziemnego. W ciągu najbliższych lat Spółka zamierza osiągnąć znaczącą pozycję w tym segmencie. Planuje m.in. wytwarzać skroplony gaz ziemny oraz zbudować i rozwijać własną sieć dystrybucyjną.

UNIMOT GAZ S.A. to spółka giełdowa, zajmująca się obrotem gazem płynnym (LPG), gazem ziemnym (w tym LNG) oraz biopaliwami. Oferuje surowce najwyższej jakości i doskonałej energetyczności, zaopatrując w energię sektory: usług, rolnictwa, przemysłu oraz odbiorców indywidualnych i hurtowych.

LIDER RYNKU LPG

Działalność UNIMOT GAZ S.A. została zainicjowana w 2011 r. W tym samym roku Spółka uzyskała koncesję URE na obrót paliwami płynnymi, a rok później zadebiutowała na rynku NewConnect. UNIMOT GAZ S.A. był pierwszą firmą z sektora dystrybucji gazu płynnego, która wprowadziła swoje akcje do alternatywnego obrotu GPW.
Tradycje UNIMOT GAZ S.A. sięgają 1992 r. i bazują na doświadczeniach Unimot Express Sp. z o.o. - specjalisty w międzynarodowym obrocie produktami petrochemicznymi. Z czasem Spółka stała się jednym z największych dostawców autogazu na terenie południowej Polski, oferując odbiorcom LPG z renomowanej rozlewni w Zawadzkiem (woj. opolskie).
Obecnie UNIMOT GAZ S.A. prowadzi hurtową sprzedaż gazu płynnego z własnej rozlewni oraz za pośrednictwem terminali przeładunkowych, obsługując klientów krajowych i zagranicznych. Dzięki wieloletniemu doświadczeniu w obrocie produktami energetycznymi i doskonałej infrastrukturze (własna bocznica kolejowa, nowoczesny tabor samochodowy), Spółka zapewnia swoim klientom szybkość i terminowość dostaw oraz najwyższą jakość obsługi. W oparciu o kolejne centra dystrybucyjne UNIMOT GAZ S.A. dynamicznie rozwija też sprzedaż butli z gazem, zwiększając jej zakres o nowe regiony Polski.
Spółka planuje umacniać swoją pozycję jako dystrybutora LPG w rejonie Polski południowej i utrzymać czołowe miejsce wśród importerów i dostawców hurtowych. Plany strategiczne w tym zakresie przewidują m.in. intensyfikację sprzedaży do odbiorców zagranicznych oraz zwiększenie wykorzystania własnej bazy magazynowo-przeładunkowej.

NOWE CELE I WYZWANIA

W 2013 r. UNIMOT GAZ S.A. rozpoczął działania w segmencie gazu ziemnego. Po uzyskaniu koncesji URE na prowadzenie działalności w zakresie obrotu



Konferencja prasowa UNIMOT GAZ S.A., poświęcona prezentacji strategii Spółki na lata 2014-16
(od lewej: Małgorzata Garncarek – Dyrektor Finansowy UG, Isaac Querub - Członek Rady Nadzorczej UG, Adam Sikorski – Przewodniczący Rady Nadzorczej UG, Thomas Borchert - Prezes Incogas, Bogusław Satława – Prezes Zarządu UG, Przemysław Podgórski – Członek Zarządu UG)

paliwami gazowymi (OPG) i w zakresie obrotu gazem ziemnym (OGZ) oraz po zwolnieniu z utrzymywania rezerw obowiązkowych, Spółka podjęła działalność handlową. Pod koniec roku zrealizowała pierwsze transporty LNG z Odolanowa.

- W ciągu najbliższych dwóch lat UNIMOT GAZ S.A. planuje wykorzystać nowe możliwości, jakie stwarza liberalizacja rynku gazu ziemnego. Spółka chce się rozwijać wielokierunkowo, dynamicznie dostosowując się do sytuacji na rynku energii – twierdzi Adam Sikorski, Przewodniczący Rady Nadzorczej UNIMOT GAZ S.A.

Projekt obrotu gazem ziemnym, zaprezentowany podczas konferencji prasowej w lutym 2014 r., przewiduje m.in.: akwizycję innych sieci dystrybucji na terenie kraju, wykorzystanie możliwości samodzielnego importu gazu ziemnego, gazyfikację w oparciu o technologię LNG przez obsługę przedsiębiorstw, podmiotów instytucjonalnych i indywidualnych oraz popularyzację wykorzystania LNG jako paliwa do samochodów ciężarowych.

W zakresie działalności na rynku gazu ziemnego Spółka liczy na wsparcie i know-how nowych inwestorów – spółek INCOGAS i MOKA CONSULTING, którzy uczestniczyli w liberalizacji rynku gazu ziemnego w Hiszpanii. Cenne doświadczenie obu tych partnerów z pewnością przyspieszy i usprawni realizację zamierzeń.

GAZYFIKACJA BIAŁYCH PLAM

W lutym 2014 r. UNIMOT GAZ S.A. podpisał z partnerem biznesowym umowę inwestycyjną w sprawie zawiązania Spółki Celowej. Działalność zależnej od UNIMOT GAZ S.A. Spółki Celowej zakłada wytwarzanie skroplonego gazu ziemnego oraz budowę sieci dystrybucji gazu ziemnego na wybranych, niezgazyfikowanych terenach. Obecnie ok. 48 procent ludności w Polsce jest pozbawionych dostępu do gazu ziemnego. Celem działalności UNIMOT GAZ S.A. w tym segmencie jest gazyfikacja obszarów oddalonych od sieci przesyłowych i dystrybucyjnych. Na tych terenach Spółka planuje zbudować lokalne sieci dystrybucyjne zasilane ze stacji regazyfikacyjnych LNG.

W celu realizacji założonej strategii, zależna od UNIMOT GAZ S.A. Spółka Celowa w kwietniu 2014 r. nabyła nowy podmiot. Umożliwi to szybszą realizację działań związanych z budową własnej instalacji, składającej z sieci gazowej oraz stacji regazyfikacyjnej LNG w jednej z gmin województwa podlaskiego.

Oferta UNIMOT GAZ S.A. w zakresie gazu ziemnego jest skierowana w pierwszej kolejności do przemysłu oraz odbiorców wykorzystujących surowiec do celów grzewczych. Duży potencjał Spółka dostrzega też w segmencie transportu ciężkiego, gdzie gaz ziemny znajduje zastosowanie jako paliwo.

- W Stanach Zjednoczonych oraz niektórych krajach Europy paliwo LNG stało się równoprawną alternatywą dla oleju napędowego jeśli chodzi o zasilanie ciężkiego transportu – komentuje Adam Sikorski. - Wierzymy, że ze względu na korzystną relację cenową LNG do ON oraz aspekt ekologiczny (spalanie gazu ziemnego nie emituje pyłów, dwutlenku siarki, metali ciężkich), tego typu rozwiązania mają przyszłość także w Polsce.



Jako aktywny uczestnik rynku gazu ziemnego do 2016 r. UNIMOT GAZ S.A. chce zająć pozycję w pełnym łańcuchu produktów gazowych – od produkcji, przez dystrybucję, aż do odbiorcy końcowego. Działania te mają podnieść wartość Spółki i przyspieszyć jej uplasowanie na rynku głównym GPW.

UNIMOT GAZ

źródło ekologicznej energii

- gaz płynny
- gaz ziemny
- biopaliwa



UNIMOT GAZ S.A.
ul. Świerklańska 2 a
47-120 Zawadzkie

infolinia:
800 143 737

unimotgaz.pl



Park motoryzacyjny a rynek LPG w Polsce – stan faktyczny i perspektywy



Na potrzeby niniejszego „Raportu" o podstawowe problemy z zakresu motoryzacji, które mogą wpływać na funkcjonowanie rynku autogazu w Polsce, redakcja portalu e-petrol.pl postanowiła zapytać **TOMASZA ZYŚKA**, odpowiadającego w firmie **LANDI RENZO POLSKA** za analitykę rynkową i szkolenia sieci warsztatów montażowych. Tomasz Zyśk ma 20 lat doświadczenia zawodowego w branży motoryzacyjnej, a od 5 lat związany jest z Landi Renzo Polska. Ponadto piastuje godność członka Zarządu Koalicji na Rzecz Autogazu.

IM: Jak kształtuje się w Polsce park samochodów zasilanych LPG?

Obecnie liczba samochodów LPG w Polsce przekroczyła już 2.850.000 szt. i należy przypuszczać, że w roku 2016 osiągnie 3 mln. Jesteśmy niekwestionowanym liderem w liczbie zarejestrowanych samochodów LPG nie tylko na terenie Unii Europejskiej, ale też całej Europy. Niestety w ponad 70% są to samochody zarejestrowane jeszcze w XX wieku, pod tym względem nie odbiegają wiekowo od parku samochodów benzynowych i z silnikami Diesla. W związku z tym w ostatnich latach bardzo szybko narasta złomowanie samochodów LPG i dlatego rzeczywisty przyrost parku wynosi obecnie mniej niż 100 tys. samochodów rocznie, chociaż liczba zgłoszonych samochodów po dokonanym montażu instalacji LPG od kilku lat niezmiennie utrzymuje się na poziomie ok. 200 tys. sztuk. W ostatnich latach zauważalnie rośnie również ilość nowych samochodów z instalacją gazową zakupionych w salonach. Jednakże udział tych montaży w ogólnej liczbie montowanych instalacji LPG nie przekracza 5%. Ogólnie park samochodów LPG to nadal ok. 15% wszystkich samochodów osobowych w Polsce, park samochodów benzynowych to ok. 60%,

POGP
Polska Organizacja Gazu Płynnego

AEGPL EUROPE



Aktywnie zmieniamy branżę gazu płynnego LPG - dołącz do nas!

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI:

ul. Czackiego 3/5, 00-043 Warszawa,
tel: +48 22 336 12 32,
biuro@pogp.pl www.pogp.pl

POGP Polska Organizacja Gazu Płynnego · LPG WYJĄTKOWA ENERGIA · WLPGA

> *W ostatnich latach zauważalnie rośnie również ilość nowych samochodów z instalacją gazową zakupionych w salonach. Jednakże udział tych montaży w ogólnej liczbie montowanych instalacji LPG nie przekracza 5%.*

udział diesla na poziomie 25% może okazać się pożyteczny ze względu na wdrażanie w ostatnich latach systemów gazo-diesla, które swój okres świetności mają jeszcze przed sobą, tak więc potencjał do adaptacji samochodów na gaz jest.

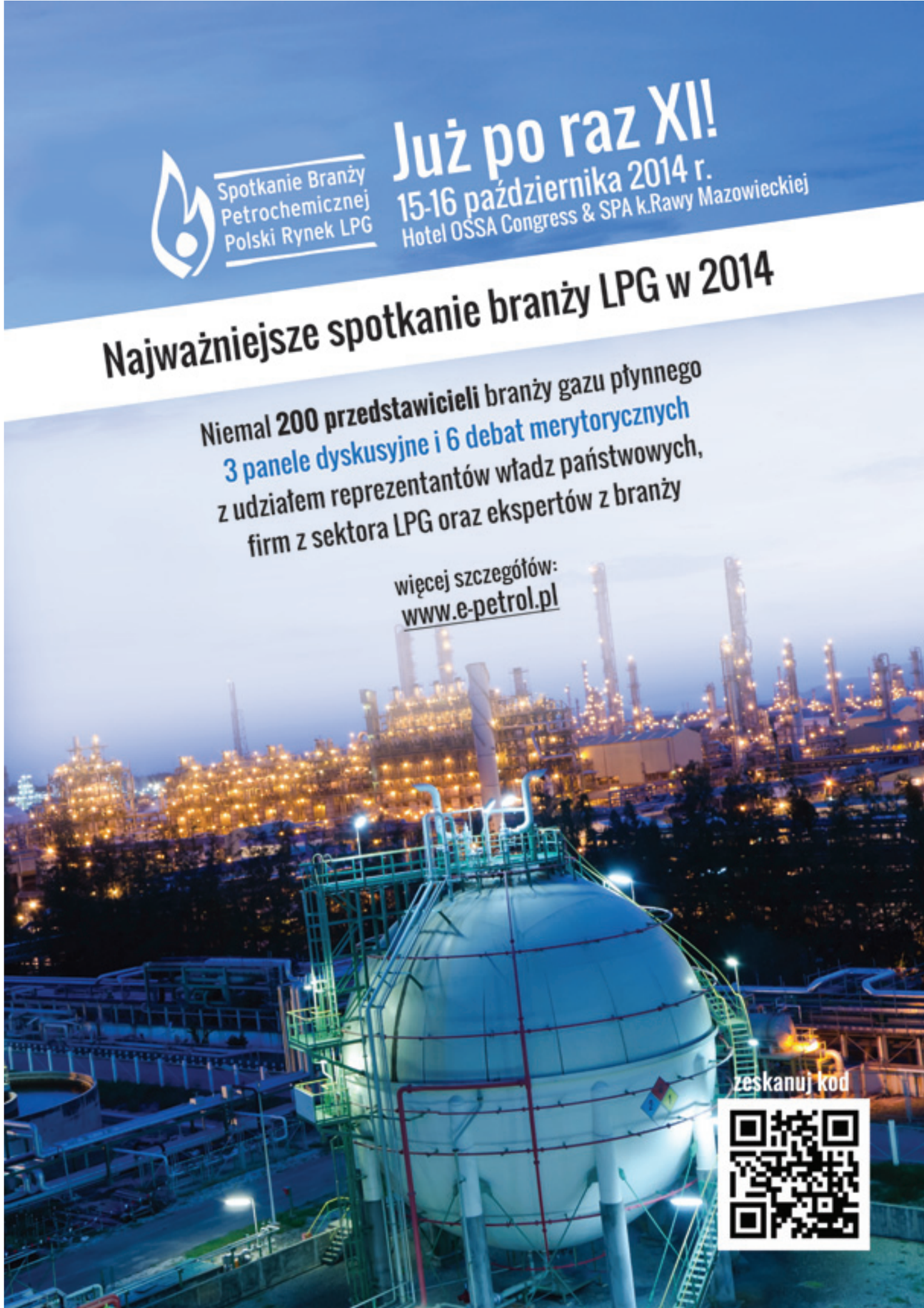
W jakich regionach Polski zauważalna jest największa liczba samochodów LPG?
Największa liczba samochodów LPG jest odzwierciedleniem stopnia rozwoju motoryzacji w regionach oraz pochodną liczby ludności. Dlatego oczywiste jest, że prym wiodą województwa mazowieckie i śląskie, zaskakująco dużo samochodów LPG jest w Łódzkiem i Lubelskiem. Ponadto sporo samochodów zarejestrowano w województwach małopolskim i wielkopolskim.

Jak ceny paliw wpływają na wzrost liczby samochodów LPG, jaka jest opłacalność użytkowania takiego samochodu?
W ostatnich latach (2010–2013) ceny jednego litra LPG wahały się od 2,19 do 2,83 PLN. Niestety często dzieje się tak, że klienci na podstawie bieżącej ceny podejmują decyzję o montażu instalacji, chociaż opłacalność montażu od kilku lat gwałtownie wzrasta, ponieważ wartość kwotowa różnicy pomiędzy LPG a benzyną to już nie np. 2 zł, a ok. 3 zł, czyli mamy 50% wzrost. Oznacza to, że instalacja zamontowana do samochodu klasy średniej nie zwraca się po przejechaniu 25 tys. km, ale już po 15 tys. Oczywiście należy doliczyć koszty droższych obowiązkowych przeglądów diagnostycznych, kosztów serwisowania instalacji gazowej, zwiększonego zużycia paliwa LPG w stosunku do benzyny. Uczciwie zawsze oszczędzamy minimum 40% kosztów przejechania każdego kilometra.

Co skłania kierowców do adaptacji samochodów na gaz?
Oczywiście nie jest zaskoczeniem, że są to czynniki ekonomiczne. Państwo dzisiaj nie promuje samochodów LPG ze względów ekologicznych, a szkoda. Nadal bazę klientów stanowią kierowcy o nie najwyższych dochodach, zmienia się to jednak w ostatnich latach. Ze względu na znaczny kwotowy wzrost cen benzyny, które są już obecnie odczuwalne, częściej niż dawniej montażu dokonują osoby o średnich i wysokich dochodach. Ponieważ są to bardziej wymagający klienci, nasza firma Landi Renzo Polska, która posiada w swojej ofercie dwie światowe marki Landi Renzo i Lovato, zyskuje nowych klientów.

Jak wyglądają zagrożenia dla rozwoju rynku samochodów na LPG w Polsce?
Ewentualne zagrożenia należy podzielić na zewnętrzne i wewnętrzne. Zewnętrzne to z pewnością niestabilność polityczna na wschód od Polski. Przecież z kierunku wschodniego importujemy większość paliwa LPG do Polski. Konieczność importu większej ilości LPG z kierunku zachodniego odbiłoby się z pewnością na cenie. Drugie zewnętrzne zagrożenie to polityka UE względem opodatkowania paliw. Obecna korzystna dla LPG dyrektywa obowiązuje do 2018 roku. Wewnętrzne zagrożenia to, analogicznie, polityka rządu dotycząca opodatkowania paliw. Przypomnę, że w ubiegłym roku nie przedłużono stawki 0 podatku akcyzowego na gaz CNG do napędu samochodów. Wprawdzie obowiązuje dyrektywa UE do roku 2018, ale mamy ostatnio przykład uzyskania zgody przez nasz rząd na deregulację w sprawie podatku VAT od Komisji Europejskiej. Idąc tym tropem, nie można wykluczyć powtórki. Ponadto do zagrożeń zaliczyć należy ewentualną próbę ograniczenia importu samochodów używanych z krajów UE lub przepisów związanych z rejestracją tych samochodów, które stanowią znaczącą liczbę adaptowanych samochodów na gaz.

Jak Pana zdaniem na rynku samochodów zasilanych LPG będzie wyglądać rok 2014?
Pomimo wspomnianych zagrożeń rynek rozwija się znakomicie. Przykładem tego są rosnące w siłę targi GAS SHOW, które odbywają się w marcu każdego roku. Prognozowane jest również przyspieszenie w gospodarce o ok. 3–3,5% PKB. Wzrost gospodarczy oczywiście też wpływa korzystnie na wzrost montażu samochodowych instalacji LPG. Dlatego też kończę optymistycznie, czeka nasz dalsza stabilizacja, nie spadek montaży, z ewentualnym lekkim przyspieszeniem w drugiej połowie roku 2014. Oczywiście aby to osiągnąć, potrzebujemy stabilizacji politycznej na wschód od Polski.



TOP30 BRANŻY LPG

POZ.	NAZWA	WOJE-WÓDZTWO	2012 OD	2012 DO	PRZYCHODY 2012	ZYSK NETTO 2012	2011 OD	2011 DO	PRZYCHODY 2011	ZYSK NETTO 2011
1	ORLEN Gaz Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01	31.12	2 034 922 110,00	16 796 495,00	01.01	31.12	1 766 604 960,00	6 102 999,00
2	BARTER S.A.	podlaskie	01.01	31.12	1 112 496 755,14*	7 528 261,65**	01.01	31.12	1 091 263 184,31*	5 546 394,87**
3	GASPOL S.A.	mazowieckie	01.01	31.12	1 060 067 908,00	23 196 484,00	01.01	31.12	1 077 151 000,00	22 288 672,00
4	AMERIGAS POLSKA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01	30.09. 2013	976 462 300,00	9 193 900,00	01.01	31.12	546 759 000,00	-17 807 100,00
5	TEZET S.A.	lubelskie	01.01	31.12	824 847 527,65	546 702,26	01.01	31.12	915 649 433,29	9 263 163,50
6	NOVATEK Polska Sp. z o.o.	małopolskie	01.01	31.12	709 729 304,00	4 868 383,00	01.01	31.12	625 715 736,35	-2 565 375,49
7	POLSKI GAZ S.A.	mazowieckie	01.01	31.12	443 127 976,52	995 499,90	01.01	31.12	346 266 698,40	1 633 338,04
8	ONICO S.A.	mazowieckie	01.01	31.12	245 922 270,51	1 086 067,24	01.01	31.12	101 063 311,17	8 034 178,59
9	UNIMOT GAZ S.A.	opolskie	01.01	31.12	218 007 299,25	1 540 832,85	14.01	31.12	67 611 070,43	-325 415,94
10	PEGAS GRUPA Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01	31.12	215 921 814,77	865 580,28	01.01	31.12	111 578 651,82	190 359,74
11	BAŁTYKGAZ Sp. z o.o.	pomorskie	01.04	31.03. 2013	176 576 026,17	615 731,34	01.04	31.03	189 775 044,14	-1 402 101,05
12	EKOIL Sp. z o.o.	podlaskie	01.01	31.12	149 773 178,73	139 502,89	01.01	31.12	99 763 151,22	-4 260 423,88
13	BIALCHEM GROUP Sp. z o.o.	podlaskie	01.01	31.12	119 993 298,64*	-1 563 917,62**	01.01	31.12	104 993 074,00*	310 413,98**
14	MAR-ROM Marian Janiszek i Wspólnicy Sp.J.	mazowieckie	01.01	31.12	112 159 465,80	241 120,39	01.01	31.12	95 188 115,44	116 369,81
15	KRYPTON Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01	31.12	110 786 219,00	513 976,67	01.01	31.12	80 217 575,52	306 579,22
16	GAS TRADING PODKARPACIE Sp. z o.o.	podkarpackie	01.01	31.12	98 008 059,11	60 111,24	01.01	31.12	99 420 282,15	236 804,24
17	PPHU D & D W.Dzwonek, Z.Dawidowicz Sp.J.	łódzkie	01.01	31.12	89 185 940,82	824 843,60	01.01	31.12	79 201 567,35	270 628,42
18	HIGHFINGER INDUSTRIAL SERVICES Sp. z o.o.	podlaskie	01.01	31.12	85 532 372,69	-806 576,77	01.01	31.12	60 487 175,36	456 826,06
19	AXAN Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01	31.12	84 356 424,72	1 195 244,06	01.01	31.12	46 341 530,97	976 318,67
20	DRAGONGAZ Sp. z o.o.	dolnośląskie	01.01	31.12	73 276 092,02	323 008,53	01.01	31.12	59 494 410,87	647 507,30
21	BETA PRIM Sp. z o.o.	lubelskie	01.01	31.12	73 217 531,65	110 303,12	01.01	31.12	68 724 631,94	187 530,20
22	CHEM-GAZ Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01	31.12	67 161 305,37	1 055 428,52	01.01	31.12	55 699 979,87	580 017,25
23	GAZGROD Sp.J. Rzeski, Piasecki	mazowieckie	01.01	31.12	65 482 389,07	400 377,84	01.01	31.12	66 308 499,38	301 085,67
24	GAL-GAZ Galewice Sp. z o.o. Sp.K.	łódzkie	01.01	31.12	58 565 749,95	2 250 536,90	01.01	31.12	47 783 638,56	1 431 140,04
25	TYCZKA POLSKA Sp. z o.o.	opolskie	01.01	31.12	57 922 629,64	524 126,61	01.01	31.12	50 797 982,92	432 920,20
26	Centrum Dystrybucji Gazu Sp. z o.o.	pomorskie	01.01	31.12	51 927 323,40	77 899,31	01.01	31.12	48 683 898,92	930 404,37
27	UNIGAZ Marczak i Przybysz Sp.J.	mazowieckie	01.01	31.12	46 907 287,42	2 546 491,53	01.01	31.12	40 777 640,72	2 011 815,01
28	EKO-TRANS A.Rafalik, J.Rafalik, A.Budziński Sp.J.	podlaskie	01.01	31.12	46 556 669,23	509 260,73	01.01	31.12	35 421 866,35	1 012 886,56
29	GAS-TRADING S.A.	mazowieckie	01.01	31.12	42 304 121,91	-640 339,14	01.01	31.12	44 059 882,58	-814 589,88
30	CENTRUMGAZ Sp. z o.o.	mazowieckie	01.01	31.12	41 031 931,78	166 576,85	01.01	31.12	30 781 880,77	14 578,01

Źródło: Coface, Information Market

Legenda:

* szacowany procent przychodów z obrotu paliwami płynnymi

** zysk z całej działalności



Serwisy informacyjne e-petrol.pl

Jak nikt inny rozumiemy Wasz biznes

Firmy działające na rynku obrotu paliwami oraz specyfikę ich pracy znamy już od ponad 14 lat. Od 2001 roku jesteśmy czołowym dostawcą wysokospecjalistycznych usług informacyjnych oraz nowoczesnych narzędzi dla branży, które ułatwiają przedstawicielom rynku codzienne podejmowanie decyzji biznesowych.

Stawiamy na konkurencyjność, rentowność i potencjał

Właśnie te trzy cechy biznesu mamy na względzie, dostarczając usługi informacyjne e-petrol.pl. Każdego dnia nasze notowania i raporty cenowe, prognozy cen paliw, analizy niestandardowe oraz komentarze pozwalają naszym odbiorcom sprawniej poruszać się w paliwowym biznesie. Wysoka jakość dostarczanych przez nas informacji wpływa bezpośrednio na poprawę jakości podejmowanych przez uczestników rynku decyzji biznesowych. To sprawia, że zwiększa się potencjał handlowy firm, które stają sie bardziej konkurencyjne i rentowne.

Tylko użyteczne informacje są dźwignią wzrostu

Jesteśmy świadomi, że usługi, które dostarczamy w ramach serwisów informacyjnych e-petrol.pl należą do usług niestandardowych. Informacja sama w sobie jest niematerialnym aktywem, która choć trudno mierzalna, może zwiększyć przewagę konkurencyjną. Dla nas liczy się przede wszystkim nieszablonowość, oryginalność i użyteczność. Dlatego też dostarczane przez nas dane w ramach serwisów informacyjnych e-petrol.pl znane są w branży paliw z wysokiej jakości i są autorskim dziełem naszego profesjonalnego Zespołu Analiz i Redakcji serwisów.

Poznaj nasze wszystkie usługi, które rozwijamy z myślą o branży paliw od 2001 roku.

Prognozy cen paliw

Prognozy cen paliw to specjalistyczne narzędzie, które pozwala naszym Klientom optymalizować proces zakupów paliwa. Dział Analiz e-petrol.pl przygotowuje dla Państwa jedno- i dwudniowe prognozy hurtowych cen paliw w PKN Orlen i Grupie Lotos. Analitycy na bieżąco śledzą notowania cen na europejskich giełdach ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia), które są uzupełniane o szereg zmiennych wpływających na cenę końcową produktu na polskim rynku, takich jak waluta, koszty transportu, umowy długoterminowe i sytuacja na świecie. Wychodząc naprzeciw Państwa oczekiwaniom prognozy dostarczamy za pośrednictwem serwisów informacyjnych, na stronie internetowej www.e-petrol.pl, a także za pośrednictwem wiadomości SMS na wskazany numer telefonu.

Notowania i raporty cenowe

Regularnie aktualizowane, przedstawione w formie tabel i wzbogacone wykresami, zestawienia krajowych, hurtowych cen paliw napędowych i grzewczych. Notowania obejmują także zestawienia detalicznych cen paliw zarówno w Polsce, jak i innych krajach Europy. Wiele notowań realizowanych przez analityków e-petrol.pl ma charakter autorski. Niezależność pozycji firmy Information Market S.A. wobec uczestników rynku paliw i renoma marki e-petrol.pl sprawiają, że notowania te traktowane są, jako ceny wyznacznikowe – indeksy do kontraktów handlowych dla firm z branży petrochemicznej. W ramach serwisu dostępne są też: indeks skrótów, Incoterms 2000 oraz notowania kursów walut NBP.

BIOnotowania

Serwis cenowy poświęcony notowaniom biopaliw, komponentów niezbędnych do ich produkcji oraz paliw mineralnych, oprócz cen biodiesla z krajowych rafinerii prezentuje monitorowane na bieżąco ceny płodów rolnych i produktów petrochemicznych z międzynarodowych giełd w Londynie, Paryżu, Sao Paulo, Amsterdamie, Rotterdamie oraz Antwerpii, między innymi:

- Nasiona rzepaku LIFFE
- Olej rzepakowy FOB Rotterdam
- Kukurydza Giełda Paryska
- Olej palmowy CIF Rotterdam
- Zboża FOB Argentyna
- Rynek rzepaku w Polsce

Notowania LPG

Notowania LPG e-petrol.pl odzwierciedlają aktualne tendencje cenowe i pozwalają optymalizować zakupy lub konstrukcje cenowe. Dają gwarancję jasnych zapisów kontraktowych i wprowadzenie przejrzystości relacji handlowych.

Notowania LPG to:

- Ceny FCA granica wschodnia - notowania gazu propan, butan oraz propan-butan na granicy wschodniej RP
- DAF index zakupowy - ceny LPG po wschodniej stronie granicy, obliczone przez e-petrol.pl na podstawie cen FCA obowiązujących na polskim rynku wewnętrznym, z uwzględnieniem innych czynników (popytowo-podażowych) oddziałujących na handel
- Ceny LPG do instalacji przemysłowych - notowania propanu i mieszanki LPG dla dostaw o wielkości ok. 5-10 tys. litrów
- Ceny FCA LHS - notowania gazu propan-butan na terminalach Linii Hutniczej Szerokotorowej
- Ceny autogazu – hurt - ceny dostaw autogazu do stacji w poszczególnych miastach wojewódzkich
- Ceny autogazu – detal - średnie detaliczne ceny na stacjach paliw w poszczególnych miastach wojewódzkich
- SMSinfoLPG - informacja o cenach hurtowych autogazu w poszczególnych regionach wysyłana na telefon gsm

Analizy niestandardowe

Analizy e-petrol.pl to elastyczne, dopasowane do Państwa potrzeb i wymagań dane statystyczne, analizy, prognozy i komentarze. Pokazują one pełny obraz sytuacji rynkowej, układ sił pomiędzy graczami, podsumowują minione i aktualne wydarzenia, a także przedstawiają wnioski na przyszłość. Dzięki danym e-petrol.pl prowadzenie Państwa biznesu staje się prostsze, a rynek łatwiejszy do opanowania. W zakres usług wchodzą m.in.:

- Dedykowane raporty sektorowe i komentarze rynkowe
- Prognozy cen i sytuacji rynkowej
- Archiwalne zestawienia cenowe paliw tradycyjnych i LPG
- Statystyki rynkowe
- Pomoc przy opracowywaniu biznesplanów
- Materiały i pomoc techniczna w opracowywaniu prezentacji, wystąpień, referatów

Upusty na bazach

Upusty w bazach paliw to kompleksowa usługa informacyjna pozwalająca Klientom poznać oferty handlowe obowiązujące na bazach paliw w całej Polsce. W jej ramach, nasi odbiorcy otrzymują informację o wysokości upustów dla metra sześciennego dwa razy dziennie - pierwszy raz o godzinie 10.30 i 12.00 jeśli pojawi się aktualizacja.
Dane aktualizowane są każdego dnia roboczego i dotyczą poziomów rabatów oferowanych przez wiodących operatorów rynku hurtowego. Informacja podawana jest w postaci minimów i maksimów cenowych z rozbiciem na poszczególne bazy.
Lista lokalizacji obejmuje najważniejsze dla funkcjonowania krajowego rynku terminale paliw, m.in.:

- Małaszewicze
- Narewka
- Emilianów
- Radzionków
- Koluszki
- Nowa Wieś Wielka
- Płock
- Rejowiec
- Mościska
- Boronów
- Kawice
- Dębogórze
- Ostrów Wielkopolski
- Wrocław

Codzienny Komentarz do Rynku Ropy i Paliw

To autorski materiał przygotowywany przez Dział Analiz e-petrol.pl, który zawiera najważniejsze informacje na temat notowań ropy i kontraktów terminowych produktów paliwowych na europejskim rynku. Komentarz dostarcza informacji na temat bieżącej sytuacji na międzynarodowych giełdach paliw, rynkach finansowych i rynku walutowym. To narzędzie, które pozwala zwiększyć skuteczność i efektywność procesu planowania w firmach operujących na rynku petrochemicznym.

Sekcja Prawna

Serwis jest poświęcony w całości najważniejszym przepisom prawnym, obowiązującym w branży tradycyjnych paliw płynnych i gazu. Dla wygody użytkowników został dokonany podział, dzięki któremu łatwiej dotrzeć do interesujących tematów, treści ustaw czy formularzy.

Każdą z kategorii tworzą trzy integralne części: opracowania tematyczne zaprezentowane w formie przystępnych artykułów, interaktywny blok pytań i odpowiedzi (FAQ) na tematy najbardziej nurtujące branżę paliw, a całość uzupełnia baza aktów prawnych powiązanych z danym tematem. Dzięki zebraniu dokumentów w jednym miejscu można oszczędzić czas w poszukiwaniu interesującego aktu prawnego, tekstu ustawy czy rozporządzenia.

Elektroniczna Giełda Paliw

Elektroniczna Giełda Paliw e-petrol.pl to usługa, która już od 2001 r. pozwala zwiększyć sprzedaż dowolnego rodzaju paliwa oraz umożliwia odnalezienie najkorzystniejszej oferty innych przedsiębiorców na rynku.

Każda oferta, dodawana do giełdy, jest rozsyłana mailowo do zainteresowanych osób, wybranych na podstawie kryteriów obszaru oraz produktu. Dzięki temu w ciągu nawet kilkunastu minut o możliwości kupna paliwa dowiaduje się kilkaset firm z polskiego rynku paliw. Dodatkowo ogłoszenie jest wyświetlane na stronie www.e-petrol.pl przez cały tydzień. Elastyczne możliwości wyboru obszaru działania oraz produktów wystawianych na giełdzie sprawiają, iż jest to usługa dla małych, średnich i dużych firm gwarantująca, iż każda z nich znajdzie dla siebie klienta.

e-petrol.pl

Spis tabel

Tabela 1. Konsumpcja paliw w Polsce, 2012–2013 32
Tabela 2. Ranking sieci stacji z pełnym asortymentem paliw 46
Tabela 3. Zestawienie średnich tygodniowych cen produktów gotowych na rynku ARA w 2013 roku z cenami hurtowymi paliw w Polsce 48
Tabela 4. Prognoza średnich cen benzyny i diesla na rynku światowym w poszczególnych miesiącach 2014-2015 r. 50
Tabela 5. Prognoza średnich cen hurtowych benzyny bezołowiowej 95 na rynku krajowym w poszczególnych miesiącach 2014-2015 r. 51
Tabela 6. Prognoza średnich cen hurtowych oleju napędowego na rynku krajowym w poszczególnych miesiącach 2014-2015 r. 52
Tabela 7. Średnie ceny detaliczne na rynku polskim w 2013 r. 53
Tabela 8. Prognoza średnich cen detalicznych benzyny bezołowiowej 95 na rynku krajowym 55
Tabela 9. Prognoza średnich cen detalicznych oleju napędowego na rynku krajowym 55
Tabela 10. Ilość biokomponentów wytworzonych przez ogół wytwórców 78
Tabela 11. Ilość biokomponentów sprzedanych przez wytwórców na terytorium kraju 80
Tabela 12. Średnie ceny miesięczne mieszanki propan-butan w formule FCA, granica wschodnia w latach 2010–2013 wraz z prognozą na rok 2014 101
Tabela 13. Prognoza średnich miesięcznych cen detalicznych autogazu na polskich stacjach paliw w 2014 r. 103

Spis wykresów

Wykres 1. Cena zamknięcia ropy Brent na giełdzie ICE w Londynie 27
Wykres 2. Cena ropy Brent wyrażona w złotówkach przeliczona według kursu NBP 28
Wykres 3. Szacunki poziomu średnich marż detalicznych w Polsce w roku 2013/14 43
Wykres 4. Wielkość różnicy cen LPG i benzyny Pb95 na przestrzeni ostatnich lat 44
Wykres 5. Hurtowe ceny benzyny bezołowiowej 95 na rynku polskim w latach 2012–2014 48
Wykres 6. Hurtowe ceny oleju napędowego na rynku polskim w latach 2012–2014 48
Wykres 7. Prognoza średnich cen hurtowych benzyny bezołowiowej 95 na rynku krajowym 51
Wykres 8. Prognoza średnich cen hurtowych oleju napędowego na rynku krajowym 52
Wykres 9. Średnie ceny detaliczne benzyn i oleju napędowego na rynku polskim w latach 2012–2014 r. 54
Wykres 10. Prognoza średnich cen hurtowych benzyny bezołowiowej 95 na rynku krajowym 56
Wykres 11. Prognoza średnich cen hurtowych oleju napędowego na rynku krajowym 56
Wykres 12. Średnie krajowe ceny sprzedaży oleju rzepakowego rafinowanego 80
Wykres 13. Porównanie średnich kwartalnych różnic w hurtowych cenach oleju napędowego i paliwa B100 oferowanych przez PKN Orlen w latach 2010–2013 82
Wykres 14. Prognoza hurtowych cen paliwa B100 na 2014 r. 84
Wykres 15. Procentowy udział poszczególnych segmentów LPG w całości rynku 98
Wykres 16. Średnie ceny mieszanki propan-butan w terminalach na polskiej granicy wschodniej 100
Wykres 17. Średnie ceny mieszanki propan-butan w terminalach przy LHS 100
Wykres 18. Prognoza cen mieszanki propan-butan na polskiej granicy wschodniej w poszczególnych miesiącach 2014 r. 102
Wykres 19. Prognoza średnich miesięcznych cen detalicznych autogazu na polskich stacjach paliw 103

Notatki

Notatki

Notatki

O INFORMATION MARKET S.A.

Od 13 lat tworzymy i stale udoskonalamy rozwiązania wspierające i ułatwiające codzienną pracę ludzi z branży paliw. Jesteśmy polską firmą, która w ramach zarządzanych przez siebie marek oferuje usługi informacyjno-doradcze w modelu B2B dla firm działających w istotnych dla gospodarki sektorach, takich jak: petrochemia, energetyka czy ciepłownictwo.

W ramach naszego portfolio zarządzamy obecnie pięcioma profesjonalnymi markami: e-petrol.pl, Centrum Domowego Ciepła (CDC24), Spotkania Branży Petrochemicznej, Information Market Consulting oraz Polskie Łupki.

Information Market S.A. powstała w 2011 r. w wyniku przekształcenia e-petrol.pl sp. z o.o. - firmy analityczno-doradczej, działającej od 2001 r. i świadczącej profesjonalne usługi dla sektora paliwowego w Polsce.

www.informationmarket.pl

INFORMATION MARKET

ISSN 1898-4479
Cena 199 zł brutto (w tym 5 proc. VAT)