

Wskaźniki ekonomiczne dla gospodarki światowej za 2009 r. wskazują, analogicznie jak w roku poprzednim, na silną zmienność otoczenia gospodarczego. O ile w całym 2009 r. gospodarka światowa skurczyła się o 0,8%, to specyfika tej zmiany nie była jednolita.

Silne zróżnicowanie zmian gospodarczych można było zaobserwować w ujęciu geograficznym. Z jednej strony - spośród kluczowych globalnych gospodarek - odnotowano znaczące spadki wartości PKB - 2,4% dla gospodarki USA, 5% w Japonii, 4,2% w krajach Unii Europejskiej oraz 7,9% w Rosji. Z drugiej strony w tempie 2,1% wzrosły gospodarki krajów rozwijających się, w tym Chin (8,7%) oraz Indii (7%).

Dynamika PKB w latach 2009-2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych IMF (styczeń 2010), Eurostat (marzec 2010)

Gospodarka światowa zakończyła 2009 r. z ujemną dynamiką PKB, jednak tempo spadku było niższe niż oczekiwano w 2008 r. Szybsza niż szacowano poprawa gospodarcza była odczuwalna szczególnie w drugim półroczu i była zauważalna głównie w USA oraz krajach Unii Europejskiej, czego efektem jest prognozowany wzrost gospodarki globalnej (o 3,9%) w 2010 r., włączając USA (2,7%) i UE (0,7%). Lepsza ocena oraz perspektywa makroekonomiczna z końca 2009 r. mogą być zagrożone szeregiem ryzyk gospodarczych, jak między innymi rosnące bezrobocie (kraje UE), wycofanie interwencyjnych programów rządowych oraz znaczna dysproporcja tempa wzrostu.

Polska – otoczenie makroekonomiczne

Gospodarka polska w 2009 r., w relacji do innych państw Unii Europejskiej, cechowała się dobrymi wynikami ekonomicznymi. Roczny wzrost PKB wyniósł 1,8% i rósł z kwartału na kwartał. Popyt krajowy zmniejszył się o 0,9%, jednak spożycie indywidualne wzrosło o 2,3% w relacji do 2008 r.

Sprzedaż detaliczna ogółem wzrosła w 2009 r. o 4,3%. Dobre wyniki sprzedażowe w kraju możliwe były do osiągnięcia dzięki względnie stabilnej sytuacji na rynku pracy. Zarejestrowana stopa bezrobocia wzrosła o 2,4 pkt proc. do 11,9%, a poziom płac w gospodarce ponownie był wyższy niż w roku poprzednim.

Sytuacja sektora rafineryjnego

W 2009 r. największy wpływ na sektor miał kryzys ekonomiczny na świecie, który spowodował zdecydowane zmniejszenie popytu na paliwa,

w szczególności na oleje napędowe, których zużycie zależy w dużym stopniu od kondycji gospodarczej przedsiębiorstw. Zmniejszenie popytu negatywnie odbiło się na marżach rafineryjnych, które spadły do poziomu nienotowanego od 2002 r.

Marże rafineryjne (USD/bbl)

Źródło: Międzynarodowa Agencja Energii

Spadek globalnego PKB przyczynił się bezpośrednio do zmniejszenia popytu na ropę naftową. Efekt ten kształtowany był głównie przez kraje rozwinięte, w krajach rozwijających się odnotowano natomiast wzrost konsumpcji. Oczekuje się, że w przyszłości to kraje rozwijające się w największym stopniu będą miały wpływ na wzrost konsumpcji (Oil Market Report, luty 2010 r., IEA).

Szacuje się, że w 2009 r. przeciętne światowe zapotrzebowanie na ten surowiec wyniosło około 84,4 mb/d, co oznacza spadek o około 1,7% wobec 2008 r. (przy średnim szacowanym popycie na 85,9 mb/d). Na rynku europejskim natomiast zgłaszane zapotrzebowanie na ropę naftową wyniosło około 15,3 mb/d w 2009 r., wobec 16,1 mb/d w 2008 r. Tempo spadku konsumpcji surowca w Europie było wyższe niż w ujęciu globalnym i wyniosło 4,7%. Należy zaznaczyć, że przy jednoczesnym spadku popytu ogółem zarówno globalnie, jak i w Europie odnotowywano kwartalną poprawę konsumpcji surowca - *Opracowanie własne na podstawie danych OPEC* - (Monthly Oil Market Report, luty 2010 r.), IEA (Oil Market Report, luty 2010 r.), EIA (Short Term Energy Outlook, styczeń 2010 r.) .

Kształtowanie się popytu na ropę w 2009 r. (mb/d)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych EIA, marzec 2010

Rok 2009 cechował się kwartalnymi wzrostami ceny ropy naftowej, chociaż średnia cena surowca była o niemal 37% niższa niż w roku poprzednim i wyniosła 62 USD/b. Wzrost ten uwarunkowany był z jednej strony słabnącą wartością dolara amerykańskiego, z drugiej wzrastającym popytem wynikającym z poprawy sytuacji gospodarczej. Zmiana cen ropy naftowej kształtowała się od poziomu nieco ponad 40 USD w styczniu, do niespełna 80 USD pod koniec roku. Trend ten stanowi jeden z czynników motywujących do podjęcia inwestycji w obszarze poszukiwania i wydobywania ropy naftowej.

Międzynarodowy rynek paliw

(Mid-Term Oil Market Outlook 2009-2014, JBC, październik 2009 r.)

Szacuje się, że 2009 r. cechował się niemal 1,8% spadkiem popytu na produkty rafinacji ropy. Największe zmiany odnotowano w zapotrzebowaniu na paliwo lotnicze JET (-5,3%) oraz na lekki olej opałowy (-4,9%). Globalny spadek konsumpcji oleju napędowego, według wstępnych szacunków, wyniósł 1,8%, natomiast konsumpcja benzyn odnotowała nieznaczny wzrost. Taki kształt globalnego popytu na paliwa jest efektem spadku zapotrzebowania w krajach rozwiniętych.

Konsumpcja paliw na świecie (tys. b/d)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych JBC, październik 2009 r.

Na rynku europejskim szacowany spadek popytu w 2009 r. wyniósł 3%, w tym zmniejszenie konsumpcji benzyn wyniosło 4%, paliwa JET 4% oraz oleju napędowego (ON) niecałe 3%. Oczekuje się odbicia zapotrzebowania na ON oraz paliwo lotnicze.

Polski rynek paliw

(Źródłem przedstawionych danych jest POPiHN)

Konsumpcja paliw płynnych w Polsce w 2009 r. cechowała się wysoką dynamiką wzrostu (5,3% wobec 2008 r.) – jej poziom wyniósł niemal 21,7 mln m³ produktów.

Konsumpcja paliw w Polsce (tys. m³)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych POPiHN

W Polsce największą popularnością cieszą się samochody zasilane benzyną, które stanowią około 65% rynku. Popyt na benzynę kształtowany jest przez klienta indywidualnego, dla którego istotnym czynnikiem pozostaje jednak zrównywanie się cen detalicznych benzyny oraz alternatywnego oleju napędowego. W porównaniu do 2008 r. na krajowym rynku paliw odnotowano wzrost konsumpcji benzyn o 4,8%. Wolumen zapotrzebowania na ten produkt osiągnął poziom z 2007 r. Biorąc pod uwagę dojrzałość rynku, należy uznać te wahania za duże.

Liczba samochodów z silnikiem diesla jest znacznie mniejsza niż z benzynowym, jednak z uwagi na przeznaczenie, pojazdy te generują wysoką konsumpcję ON. Na krajowym rynku systematycznie wzrasta udział samochodów zasilanych olejem napędowym zarówno w ujęciu globalnym, jak i w segmencie samochodów osobowych. Miniony rok był kolejnym okresem wzrostu konsumpcji oleju napędowego w Polsce. Przyrost zapotrzebowania na ten produkt był wyższy niż dynamika rynku paliw ogółem i wyniósł 6,4% wobec 4,3% rok wcześniej. Szacuje się, że trend wzrostowy konsumpcji ON utrzyma się w najbliższych latach, do czego przyczynić się powinien rozwój transportu drogowego i technologii silników diesla. Polscy producenci paliw, zgodnie z trendami światowymi, maksymalizują produkcję frakcji średnich, dzięki czemu możliwe będzie w znacznie większym stopniu zaopatrzenie rynku w produkt pochodzenia krajowego.

Sprzedaż paliwa lotniczego spadła w 2009 r. o 5% i wyniosła 0,5 mln m³. Zmniejszenie krajowego zużycia produktu było wynikiem gorszej sytuacji gospodarczej w kraju i na świecie. W porównaniu do roku poprzedniego w polskich portach lotniczych liczba obsługiwanych pasażerów zmniejszyła się o 8,2%, natomiast liczba wykonanych operacji pax (liczba odlotów i lądowań statków powietrznych) o 7,7%. Sytuacja ta była konsekwencją globalnego spadku przewozu osób (o 2,9% porównując do 2008 r.) oraz towarów (o 11,1%). Paliwo lotnicze jest produktem szczególnie wrażliwym na zmiany gospodarcze, dlatego przy poprawie warunków makroekonomicznych odbicie popytu może być silne. W 2009 r. przełamano monopol na polskim rynku paliwa lotniczego – spółka zależna LOTOS Tank uruchomiła własną bazę paliw na gdańskim lotnisku Rębiechowo.

Sprzedaż krajowa gazu [LPG](#) wyniosła w 2009 r. ponad 3,9 mln m³ i była o 6,1% mniejsza niż w 2008 r. Był to kolejny rok spadku konsumpcji tego paliwa, mimo wzrostu liczby pojazdów z instalacją gazową. Wzrost liczby samochodów zasilanych [LPG](#) nie przekłada się jednak na wzrost sprzedaży paliwa, ponieważ nowsze modele pojazdów cechują się mniejszym zużyciem produktu. Jednocześnie starsze pojazdy z instalacją gazową przeznaczone są na złomowanie. Kształt rynku [LPG](#) wskazuje na jego dojrzałość, co oznacza, że konsumpcja produktu nie powinna się znacznie zmieniać w najbliższych latach.

W 2009 r., podobnie jak w latach poprzednich, odnotowano spadek zużycia lekkiego oleju opałowego. Był on jednakże łagodniejszy niż w 2008 r., kiedy to wyniósł niemal 15%. Konsumpcja tego paliwa w 2009 r. wyniosła 1,4 mln m³ i była o 2,9% niższa niż w roku poprzedzającym. Mniejsze zapotrzebowanie na produkt wynika przede wszystkim ze wzrostu znaczenia innych źródeł energii, cechujących się relatywnie niższymi cenami.

Sytuacja na detalicznym rynku paliw w Polsce

W 2009 r. w Polsce kontynuowano działania mające na celu segmentację rynku detalicznego paliw oraz dostosowywanie oferty do oczekiwań klientów. Segmentacja rynku polegała na wyraźnym wyodrębnieniu stacji premium i ekonomicznych. Polskie sieci stacji paliw podlegały procesom optymalizacyjnym, polegającym między innymi na wygaszaniu umów patronackich. Szczególną aktywność można było zaobserwować w obszarze stacji autostradowych (Miejsca Obsługi Podróżnych, MOP), gdzie lokowane są stacje z segmentu premium. W ramach rozwoju sieci autostrad w Polsce, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zaplanowała do 2015 r. zagospodarowanie około 100 MOP. Zauważalnie zmniejszyła się natomiast aktywność dystrybutorów paliw w segmencie ekonomicznym, czyli dla klienta detalicznego najbardziej wrażliwego na cenę produktu. Choć cena paliw jest czynnikiem wpływającym na wybór stacji, to klienci kierują się przede wszystkim kryterium lokalizacyjnym. Ponadto ciągle niewielki odsetek deklaruje regularne korzystanie ze stacji bezobsługowych (3% klientów korzysta regularnie, 19% korzysta sporadycznie; 78% nie korzysta – źródło: Moto Scan 2009, Stacje benzynowe, grudzień 2009 r.).

Na koniec 2009 r. liczba stacji w Polsce wyniosła ponad 6,7 tys. obiektów i była o 138 punktów sprzedaży mniejsza niż w roku poprzedzającym. Zmiany na rynku detalicznym stacji paliw w Polsce można zdefiniować w trzech podstawowych obszarach:

- zmniejszenie liczby stacji wraz z reorganizacją sieci sprzedaży krajowych producentów paliw,
- wzrost liczby stacji koncernów zagranicznych,
- trwały spadek liczby niezależnych operatorów stacji paliw.

Liczba stacji paliw w Polsce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych POPiHN