Prezentacje i wywiady

2019-01-24

Polski rynek paliw w 2018 r. i prognozy na 2019 r. – z Haliną Pupacz, Prezes Polskiej Izby Paliw Płynnych rozmawia Zdzisław Pisiński



Pani Prezes, co w minionym roku było najważniejsze dla branży paliwowej?

Przede wszystkim kontynuacja wdrożenia szeregu zmian legislacyjnych, które po latach pozwoliły w końcu na uzyskanie stabilnej, konkurencyjnej pozycji rozwojowej krajowego rynku paliwowego.

Różnie ocenia się skalę i przyczynę nieprawidłowości w VAT. Nasza branża, paliwowa narażona była szczególnie, o czym na bieżąco informowaliśmy zarówno opinię publiczną, jak i decydentów. Uczciwym przedsiębiorcom trudno było bowiem konkurować z podmiotami gospodarczymi, które już na starcie oferowały klientom końcowym paliwo o 23% taniej – bo bez VAT, a często również innych danin publiczno-fiskalnych (jak m.in. akcyza, opłata paliwowa czy NCW), stanowiących obciążenie ceny końcowej naszych paliw.

Przełomowy był 2016 r., kiedy wprowadzono skuteczne zrazu rozwiązania zaradcze, zgrupowane w kompleksowe pakiety ustaw, tj. pakiety: paliwowy, energetyczny, a następnie transportowy (tzw. SENT).

Ten ostatni jest wciąż modyfikowany – obecnie np. przez sprzężenie GPS-ów systemów telematycznych zamontowanych na cysternach z systemami służb kontrolnych Ministerstwa Finansów. Na 2019 r. szykują się w nim kolejne zmiany. Monitoringiem ma zostać objęty obrót olejem opałowym. Nabywca, który nie złoży w elektronicznej bazie SENT oświadczenia o wykorzystaniu takiego oleju do celów grzewczych,

straci prawo do niższej akcyzy.

Długo by wymieniać wdrożone w ostatnim okresie zmiany w obszarze legislacyjnym, że wspomnę tylko reformę, skonsolidowanie służb skarbowych (w wyniku czego powstała Krajowa Administracji Skarbowa), powstanie i wdrożenie struktur JPK_VAT, STIR czy Centralne Repozytorium Kas.

W przyszłym roku szykuje się kolejnych kilka bardzo poważnych nowelizacji prawa dotyczącego przedsiębiorców. Najważniejszym pakietem regulacji, które wejdą wtedy w życie, jest „Konstytucja biznesu". Jej hasłem przewodnim jest: „Co nie jest prawem zabronione, jest dozwolone". Poza tym zapowiadane jest m.in. nowe prawo zamówień publicznych i powrót sądów gospodarczych. A to tylko najważniejsze zmiany. Czeka nas przecież również nowelizacja prawa zamówień publicznych i przywrócenie odrębności postępowań gospodarczych. W życie wejdą także kolejne ułatwienia z pakietu „100 zmian dla firm".

W tym kontekście istotne jest dla nas oczywiście powołanie posła Adama Abramowicza, dotychczasowego Przewodniczącego Parlamentarnego Zespołu na rzecz Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Ekonomicznego, na stanowisko Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców. Sektor MŚP zasila Budżet Państwa wypracowanymi przez siebie pieniędzmi, proporcjonalnie najwięcej, tymczasem jak do tej pory nie miał swego przedstawiciela przy rządzie.

Jak Izba realizuje swe statutowe zadania?

Działania, o których mówiłam, byłyby niemożliwe, a przynajmniej bardzo utrudnione bez mediów pozostających w gestii naszej Izby, jak drukowany miesięcznik „Paliwa Płynne", internetowy portal paliwa.pl czy wreszcie największe z nich: organizowane od 25 lat Międzynarodowe Targi STACJA PALIW, które stanowią dogodną okazję nie tylko do prezentacji oferty biznesowej, ale również spotkań, rozmów dyskusji i prezentacji. Dlatego też oprócz firm zapraszamy na nie ekspertów, naukowców, stowarzyszenia oraz przedstawicieli administracji publicznej urzędów centralnych – GUM, URE, UDT czy UOKiK. Tradycyjnie też naszym Targom towarzyszy Forum Dyskusyjne „Polski Rynek Paliw Płynnych".

Tu przy okazji chciałam gorąco podziękować Członkom Zarządu Polskiej Izby Paliw Płynnych, jak i wszystkim naszym Członkom – prywatnym przedsiębiorcom za pracę społeczną na rzecz polskiej gospodarki. Dzięki społecznemu zaangażowaniu przedsiębiorców z wszystkich rejonów naszego kraju spotykamy się w ministerstwach, urzędach, na różnych forach publicznych prezentujemy stanowisko branży paliwowej wobec planowanych zmian, zgłaszamy obserwacje ich efektów w codziennym funkcjonowaniu rynku.

Czy tylko legislacja wpływa na kierunek rozwoju branży paliwowej?

Oczywiście, że nie! Przed nami także szereg zmian technologicznych i w samym obszarze sprzedaży, handlu detalicznego i hurtowego, wsparcia sprzedaży, dotrzymującej tempa trendom zakupowym Polaków.

W dziedzinie samych paliw mamy konsultowaną właśnie Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu. Przed nami wymagana dyrektywą unijną budowa tzw. korytarzy TEN-T: Transeuropejskiej Sieci Transportowej, która określa wymogi infrastruktury napędów alternatywnych: przede wszystkim paliw metanowych (CNG/LNG) i punktów ładowania aut elektrycznych. Kwestią zasadniczą pozostaje logistyka - transport cysternowy i zapewnienie przesyłu mocy do ładowarek EV.

To także przede wszystkim szereg wyzwań związanych z nowymi technologiami, zwłaszcza dotyczącymi biopaliw – zarówno w obu naszych rafineriach, jak i staraniem prywatnych przedsiębiorców, działających w ścisłej kooperacji ze środowiskami naukowymi. Biopaliwa to kolejna okazja do współpracy biznesu i nauki. Nasze rafinerie mają doświadczenia z nowoczesnymi paliwami, ale ciekawych rozwiązań

dostarczają także mniejsze przedsiębiorstwa. Te sukcesy trzeba nagłaśniać, a my czynimy to m.in. przez wspomniane Targi STACJA PALIW.

Cyfrowa transformacja – zarówno w dziedzinie logistyki, sprzedaży, jak i fiskalnej, sprawozdawczej – wymaga z kolei zapewnienia cyberbezpieczeństwo. Nasza branża – branża paliwowa, jako integralna część sektora energetycznego, zapewnia tzw. infrastrukturę wrażliwą, bez której nie mogłaby funkcjonować gospodarka, a niejednokrotnie zagrożone byłoby też życie obywateli.

A co ze sprzedażą w sklepach przy stacjach paliw?

Oferta pozapaliwowa na stacjach jest rozwijana nie od dziś. Oczywiście jednak placówki te nie zastąpią sklepów tradycyjnych. Stacje tranzytowe mają zupełnie inną, czego innego oczekującą klientelę. Jako że są położone z dala od osiedli mieszkaniowych, nie mogą być stałym miejscem codziennych, drobnych zakupów domowych. Te zaś stacje, które położone są blisko skupisk ludzkich (miejskie, wiejskie) mają zaś za mało miejsca na ekspozycję, stąd też ich oferta nigdy nie dorówna sklepom tradycyjnym. A ponadto tego miejsca potrzeba im coraz więcej. Po pierwsze ze względu na nową infrastrukturę paliwową, która jak już wspomniałam, musi się tam pojawić: jak stanowiska ładowania samochodów elektrycznych, ale też tankowania nowych paliw alternatywnych – szczególnie metanowych: LNG/CNG. Na stacjach w lokalizacjach tranzytowych rozwijana jest z kolei oferta wypoczynkowa: siłownie plenerowe, miejsca piknikowe, parkingi, place zabaw itp. Jako że chodzi nie tylko o wygodę naszych klientów, ale również ich bezpieczeństwo, teren ten musi być też odpowiednio przygotowany i monitorowany.

Jakie były ceny paliw w 2018 r. i co możemy prognozować na 2019 r.?

Jeżeli chodzi o ceny paliw, warto zauważyć, że wyjątkowa zmienność na światowych rynkach (szczególnie silnym wahaniom podlegają ceny oleju napędowego – podstawowego na rynku europejskim paliwa transportu profesjonalnego), a tym samym w polskim hurcie paliwowym, w detalu, w cenach płaconych przez kierowców za tankowanie, łagodzona jest cięciem marż przez stacje. Wzrost ceny ropy w wyniku spekulacji co do zmian popytu i podaży oraz bardzo mocne osłabienie złotówki (w skali roku prawie -10% do dolara) spowodowały najpierw w początkach marca, a następnie października mocne podwyżki paliw w polskich rafineriach.

Ponadto w końcówce roku diesel stał się wyraźnie droższy od benzyny – we wrześniu w hurcie, a następnie w detalu, na stacjach. W chwili gdy rozmawiamy, jest to już różnica przeszło 40 gr/l, a są też stacje, gdzie różnica ta sięga 50 gr/l. To trend niepokojący, gdyż jak wspomniałam diesel to paliwo transportu profesjonalnego, a więc praktycznie cała gospodarka – zarówno w sferze przedsiębiorstw, przemysłu, handlu, jak i budżetów domowych, a przecież tworzona przez te ostatnie konsumpcja wewnętrzna to także istotna część PKB!

Trzeba też jednak pamiętać, że w ostatnich latach wzrosła także siła nabywcza Polaków. W 2018 r. za pensję minimalną (nie wspominając już o tzw. „średniej") polski kierowca mógł nabyć 312 litrów oleju napędowego (ON) lub 311 litrów benzyny (Pb95). To statystycznie ok. 120 litrów więcej niż w 2012 r., to jest. ok. 60% więcej!

Dziękuję za rozmowę!

Wywiad ukazał się w styczniowych numerze "Paliw Płynnych"

Źródło:
http://paliwa.pl/paliwa-plynne/czytelnia/prezentacje-i-wywiady/polski-rynek-paliw-w-2018-r-i-prognozy-

na-2019-r-z-halina-pupacz-prezes-polskiej-izby-paliw-plynnych-rozmawia-zdzislaw-pisinski