





Szanowni Państwo,

Mam przyjemność przekazać w Państwa ręce kolejną, siedemnastą już edycję Raportu Rocznego Polskiej Organizacji Gazu Płynnego.

Rok 2013 potwierdził, że polski rynek skroplonego gazu LPG jest rynkiem w pełni dojrzałym. O jego stabilności świadczą niewielkie tendencje wzrostowe lub malejące, zależnie od segmentu. Jednocześnie sprzyjające regulacje prawne z zeszłego roku zapewniają nam dalsze możliwości rozwoju.

Na szczególne podkreślenie zasługuje nowelizacja ustawy o podatku akcyzowym, w której gaz LPG używany do łącznego wytwarzania ciepła i energii elektrycznej jest zwolniony od akcyzy. Dzięki tej zmianie LPG ma szansę stać się konkurencyjnym i ekologicznym źródłem energii.

Drugą ważną zmianą przepisów było dopuszczenie kierowców do samodzielnego tankowania LPG. W ten sposób dołączyliśmy do krajów, w których takie rozwiązanie funkcjonuje już od wielu lat.

Gaz skroplony LPG bez wątplenia można nazwać Wyjątkową Energią. Wytwarza on mniej zanieczyszczeń powietrza niż węgiel, drewno, olej opałowy lub napędowy oraz emituje o 17 % mniej CO<sub>2</sub> od oleju opałowego i prawie o 50% mniej niż węgiel. Dodatkowo jest łatwy w transporcie, a tym samym dostępny natychmiast i wszędzie. Jego jak najszerze wykorzystanie sprzyja realizacji ambitnego wyzwania związanego z ochroną środowiska jakim jest zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> o 20% do roku 2020.

Znając powyższe walory LPG liczymy na systematyczne zwiększanie udziału LPG w bilansie energetycznym kraju (w 2012 r. zaledwie 2,2%) i dalsze wsparcie ze strony instytucji państwowych, w tym m.in. nie zwiększanie obciążeń branży z tytułu tworzenia i utrzymywania dodatkowych zapasów obowiązkowych, jak również wprowadzenie uproszczeń w przepisach uwzględniających pozytywne doświadczenia ostatniego 20-lecia branży LPG w Polsce i w Europie. Zmiany te umożliwią szerszy dostęp do LPG nowym konsumentom, a zwłaszcza tym bez dostępu do sieci gazu ziemnego. Wierzę, że rok 2014 jeszcze bardziej wzmocni pozycję LPG w Polityce Energetycznej Polski i przyniesie nam kolejne pozytywne zmiany. Zależy nam, aby kierunek i tempo rozwoju były równie wyjątkowe jak Wyjątkowa jest nasza Energia i nasze aspiracje, by stała się ona jak najszerzej dostępna.

Z poważaniem

**JERZY SZABLEWSKI**

PRZEWODNICZĄCY POLSKIEJ ORGANIZACJI GAZU PŁYNNEGO

Wydawca:

**POGP**  
Polska Organizacja Gazu Płynnego

Zespół redakcyjny:

Andrzej Olechowski  
Magdalena Szozda

# spis treści

➤	POLSKA ORGANIZACJA GAZU PŁYNNEGO .....	4
➤	RYNEK GAZU PŁYNNEGO LPG W POLSCE.....	6
	Rynek gazu płynnego LPG w Polsce w 2013 .....	7
	Ceny gazu płynnego w Polsce w 2013 roku.....	13
	Możliwe scenariusze rozwoju polskiego rynku LPG w kolejnych latach.....	18
➤	WYBRANE PROBLEMY BRANŻY LPG W POLSCE.....	24
➤	ŚWIATOWY I EUROPEJSKI RYNEK GAZU PŁYNNEGO LPG.....	33
➤	RYNEK GAZU PŁYNNEGO LPG W POLSCE - TŁUMACZENIE ENG.....	41
	Polish LPG market in 2013 .....	42
	LPG prices in Poland, 2013 .....	47

Wersja elektroniczna Raportu Roczne go dostępna jest na [www.pogp.pl](http://www.pogp.pl)



# POLSKA ORGANIZACJA GAZU PŁYNNEGO

Polska Organizacja Gazu Płynnego została założona w 1996 roku i od tego momentu aktywnie uczestniczy w promocji LPG jako dostępnego, bezpiecznego, ekonomicznego oraz ekologicznego źródła energii.

Członkami Organizacji są jednostki produkcyjno-handlowe zajmujące się zakupem, rozlewem i dystrybucją gazu skroplonego LPG, a także produkcją i obrotem urządzeniami służącymi do jego transportu, magazynowania i eksploatacji.

POGP należy do Światowej Organizacji Gazu Płynnego (WLPGA) wraz z którą realizuje globalny projekt proprodukcyjny LPG - Wyjątkowa Energia.



## MISJA

Misją POGGP jest podejmowanie działań wspólnie z decydentami krajowymi oraz kręgami politycznymi i naukowymi w celu zwiększenia roli LPG - ekologicznego i natychmiast dostępnego źródła energii – w realizacji wyzwań energetycznych i środowiskowych w Polsce. Reprezentując liderów branży jesteśmy gwarantem najwyższych standardów etyki i bezpieczeństwa.

## WIZJA

Dzięki swym zaletom gaz LPG powinien stać się idealnym - popieranym przez władze - wsparciem zrównoważonego rozwoju energetycznego, szczególnie na obszarach bez dostępu do sieci gazowej, wybieranym świadomie jako źródło energii łatwo dostępne dla wszystkich i korzystne dla środowiska.





# RYNEK GAZU PŁYNNEGO LPG W POLSCE

## Rynek gazu płynnego LPG w Polsce w 2013 roku

### Ceny LPG w Polsce w 2013 roku

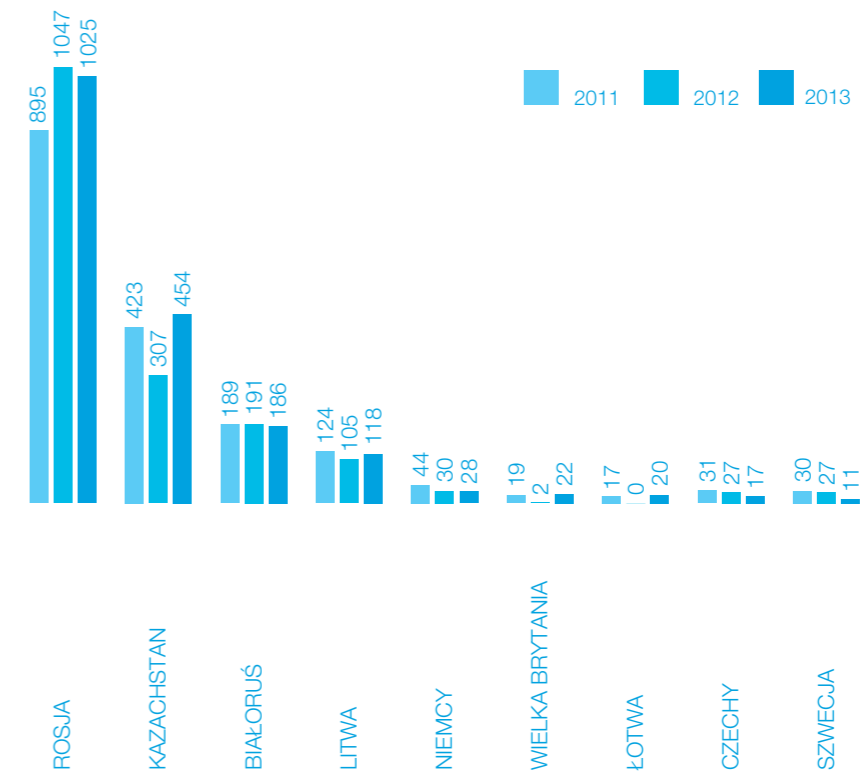
### Możliwe scenariusze rozwoju polskiego rynku LPG w kolejnych latach

## Rynek gazu płynnego LPG w Polsce w 2013 roku

Całkowita sprzedaż gazu płynnego LPG w Polsce w roku 2013 wyniosła 2 150 tys. ton, co oznacza, że w stosunku do roku 2012 nastąpił spadek o 1,4%. Utrzymanie zbliżonej wielkości konsumpcji przy niezmiennych zasadniczo obciążeniach fiskalnych ponownie potwierdziło tezę o dojrzałym etapie rozwoju rynku LPG w Polsce.

Z uwagi na ograniczone możliwości technologiczne polskich producentów oraz globalną wielkość popytu, polski rynek bazuje na dostawach zewnętrznych. Poziom produkcji LPG z przeznaczeniem na rynek do sektorów autogazu, gazu w zbiornikach oraz gazu w butlach wyniósł 340 tys. ton i spadł o 5% w stosunku do roku poprzedniego. Polscy producenci (PKN Orlen S.A., GK LOTOS S.A., PGNiG S.A) ze swoich zakładów w Polsce dostarczyli łącznie 15,8% krajowego zapotrzebowania na ten produkt. Pomimo zmiany struktury dostaw od poszczególnych producentów globalna wielkość produkcji krajowej zmieniła się tylko o w/w 5%.

Dostawy produktu z importu wyniosły 2 080 tys. ton, co oznaczało zwiększenie dostaw o 135 tys. ton tj. 6,9% wzrostu do roku poprzedniego. Firmy z branży LPG, tak jak w latach ubiegłych, nie odnotowały zakłóceń w zaopatrzeniu produktu na rynek. Utrzymująca się od wielu lat stosunkowo wysoka zależność od importu jest trwałą cechą naszego rynku. Z uwagi na dywersyfikację oraz rozwiniętą infrastrukturę logistyczną sytuacja nie budzi jednak obaw w branży. Na **wykresie nr 1** przedstawiono główne kierunki importu do Polski w okresie 11 miesięcy w latach 2011 - 2013.



**1** GŁÓWNE KIERUNKI IMPORTU LPG DO POLSKI W LATACH 2011 - 2013  
(ZA 11 MIESIĘCY W TYS. TON)

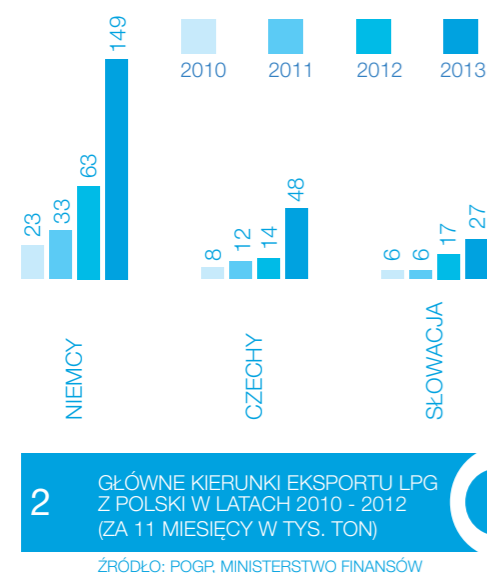
ŹRÓDŁO: POGP, MINISTERSTWO FINANSÓW

W stosunku do roku 2012 kierunki dostaw nie uległy istotnym zmianom. Głównymi dostawcami produktu do Polski są takie kraje jak Rosja, Kazachstan i Białoruś. Tak jak w latach ubiegłych największym dostawcą w 2013 roku była Rosja, której udział w imporcie wyniósł 53,6% (rok wcześniej 59,3%). Spadek udziału Rosji w całym imporcie wynikał przede wszystkim ze zwiększenia dostaw produktu z Kazachstanu, skąd dostarczono 23% całego wolumenu importowanego produktu. W ciągu 11 miesięcy 2013 roku z Kazachstanu przywieziono 454 tys. ton LPG, a więc o prawie 150 tys. ton więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Dostawy z Białorusi, stanowiące 9,7% w 2013 całego importu, oscylują w ciągu ostatnich lat w przedziale 180 - 190 tys. ton rocznie.

Z uwagi na czas publikacji raportu jak również pozyskiwanie danych celnych POGP publikuje szczegółowe i potwierdzone dane za 11m-cy w poszczególnych latach. Ostateczne dane za cały rok sprawozdawczy nie różnią się istotnie co do wielkości globalnej importu i struktury kierunków zaopatrzenia. Znaczącym dostawcą produktu w roku 2013 pozostaje nadal Litwa z udziałem w wysokości 6,2%. Można stwierdzić, że polski rynek bazuje na dostawach z czterech krajów. Dostawy z Niemiec (1,5%), Republiki Czeskiej (0,8%) oraz innych państw można traktować jako dostawy uzupełniające podstawowy strumień produktu. Warto odnotować dostawy z Łotwy (19 tys. ton), Holandii (12 tys. ton), Szwecji (11 tys. ton), oraz Rumuni (1,7 tys. ton) jak również dostawy poniżej tysiąca ton z Belgii, Włoch, Austrii i Ukrainy.

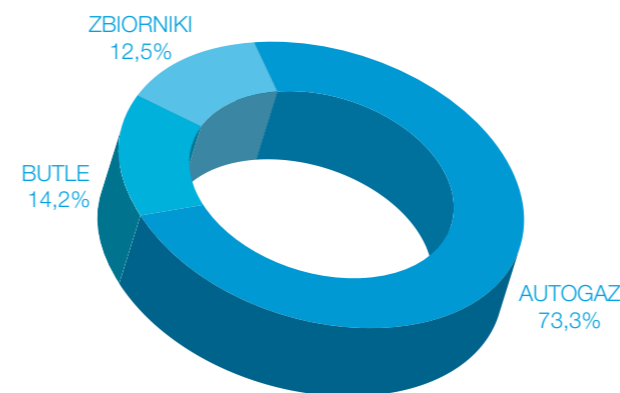
Według deklaracji celnych łączna wartość importu wyniosła niewiele ponad 1 mld 100 mln euro. Średnia cena produktu z importu wyniosła 0,53 euro za 1 kg, co stanowiło równowartość 2,21 PLN za 1 kg. Średnia cena wyrażona w euro była niższa o 13,4% od ceny z roku 2012, a w PLN odpowiednio o 15,1%. Łącznie za produkt zapłaciliśmy mniej o prawie 150 milionów euro.

Pewnym zaskoczeniem dla branży może być bardzo istotny wzrost eksportu gazu płynnego z Polski, który osiągnął już poziom 270 tys. ton czyli niewiele poniżej poziomu całej produkcji krajowej w roku 2011. Ponad dwukrotny wzrost eksportu w stosunku do roku 2012 wydaje się być tendencją trwałą z racji położenia geograficznego, naszych możliwości logistycznych, długoletnich kontaktów z partnerami ze wschodu jak również dużej operatywności firm z branży. Głównym odbiorcą produktu są Niemcy, dokąd skierowano 149 tys. ton (w 2012 r. 63 tys. ton), a następnie Czechy (48 tys. ton), oraz Słowacja (27 tys. ton). Kolejne pozycje to Serbia (14 tys. ton), Austria (11 tys. ton) oraz takie kraje jak Węgry, Dania, Wielka Brytania czy Maroko, do których dostarczono od 3,5 do 5 tys. ton LPG. Na **wykresie nr 2** przedstawiono wielkość eksportu do trzech głównych odbiorców w latach 2010 - 2013.



Struktura sektorowa sprzedaży LPG w roku 2013 wyglądała podobnie jak w roku 2012. Dominuje sprzedaż w sektorze autogazu (73,3%), następnie butle (14,2%) oraz gaz w zbiornikach (12,5%). **Wykres nr 3** obrazuje strukturę sprzedaży według wielkości sprzedaży w roku 2013.

Struktura sektorowa sprzedaży LPG w roku 2013 wyglądała podobnie jak w roku 2012. Dominuje sprzedaż w sektorze autogazu (73,3%), następnie butle (14,2%) oraz gaz w zbiornikach (12,5%). **Wykres nr 3** obrazuje strukturę sprzedaży według wielkości sprzedaży w roku 2013.



3 STRUKTURA RYNKU LPG W POLSCE W ROKU 2013

ŹRÓDŁO: POGP



4 SPRZEDAŻ AUTOGAZU W POLSCE (W TYS. TON)

ŹRÓDŁO: POGP



5 ILOŚĆ STACJI AUTOGAZU W POLSCE (W SZTUKACH)

ŹRÓDŁO: POGP



6 LICZBA SAMOCHODÓW ZASILANYCH AUTOGAZEM W POLSCE (W TYS. SZTUK)

ŹRÓDŁO: POGP

Od kilku lat obserwuje się niewielkie wahania udziałów poszczególnych sektorów w globalnej sprzedaży gazu. Wielkość sprzedaży w sektorze autogazu powoduje, że sektor ten charakteryzowany jest jako mający największy wpływ na postrzeganie całego rynku pod względem łącznej konsumpcji. Zmiana sprzedaży w tym sektorze o 1% oznacza wzrost lub spadek rzędu około 16 tys. ton w skali roku. Jednocześnie zmiana o taką wielkość w innych sektorach oznacza zmiany na poziomie kilku procent.

Sektor autogazu, w którym sprzedaje się prawie ¾ produktu, odnotował spadek sprzedaży o 1,6% i osiągnął wielkość 1 575 tys. ton **wykres nr 4**. Na globalne wyniki sprzedaży w tym segmencie ma wpływ ogólna sytuacja społeczno - gospodarcza w tym wzrost stopy zamożności społeczeństwa, optymalizacja kosztów w przedsiębiorstwach, poprawa infrastruktury drogowej oraz stosunkowo wysokie ceny paliw. Każdy z tych czynników wpływa na zużycie paliw do napędu pojazdów. Liczba wszystkich zarejestrowanych samochodów wzrosła o kilka procent, ale w tym samym czasie spadła konsumpcja autogazu jak i nieznacznie konsumpcja benzyny. Pod koniec roku 2012 na 1000 mieszkańców przypadało 486 samochodów (w 2011r. 474). Wskaźnik ten był nadal poniżej średniej dla UE, który w 2011 wyniósł 484. Samochód w naszym społeczeństwie nie jest już dobrem rzadkim, choć postrzegany był tak całkiem niedawno.

Na **wykresach nr 5 i 6** przedstawiono podstawowe zbiorcze dane o ilości stacji paliwowych oferujących autogaz oraz ilości samochodów z zamontowaną instalacją gazową LPG. Na koniec 2013 roku łączna ilość stacji spadła o 80 i wyniosła 5 520 sztuk. Sprawdziły się przewidywania o zmniejszającej się ilości funkcjonujących na rynku stacji LPG. Według ekspertów ta tendencja utrzyma się w najbliższych latach. Pomimo relatywnie niskich kosztów budowy nowej stacji autogazu nie należy

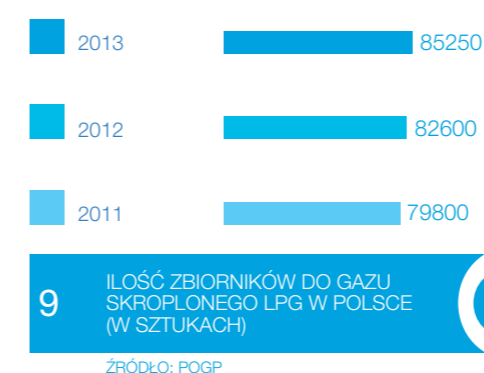
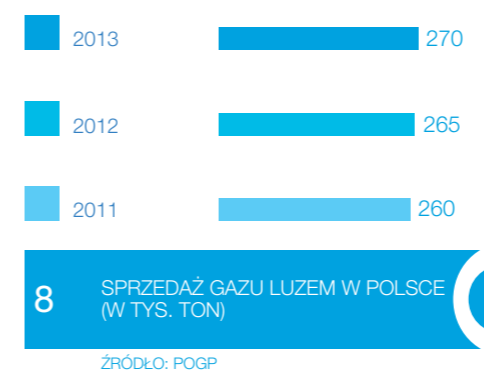
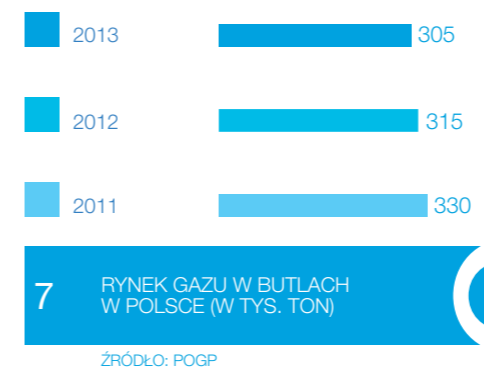
spodziewać się wzrostu liczby tzw. modułów samodzielnych. W wyniku dynamicznego rozwoju sektora do roku 2008 powstało prawie 6 800 punktów sprzedaży. W ciągu ostatnich pięciu lat obserwowano optymalizację sieci sprzedaży wymuszoną kalkulacją efektywności ekonomicznej.

Według ostatnich danych szacuje się, że w roku 2013 ogólna ilość samochodów osobowych zasilanych gazem skroplonym LPG w Polsce wyniosła 2 757 tys. sztuk, co oznacza wzrost o 142 tys. sztuk. Pod względem rodzajów stosowanego paliwa udział samochodów osobowych z silnikami dostosowanymi do LPG wyniósł 14,7% w łącznej liczbie samochodów osobowych na początku 2013 roku, podczas gdy udział samochodów z silnikami benzynowymi wynosił 57,7%, a z silnikami wysokoprężnymi 25,8%. Wśród pojazdów z instalacją LPG dominują pojazdy o pojemności silnika w przedziale 1400 -1999 cm<sup>3</sup> - 62%. Pojazdy o pojemności silnika do 1399 cm<sup>3</sup> to 30,5% ogólnej liczby samochodów z instalacją LPG. Należy pamiętać, że na rynku nie funkcjonują pojazdy z silnikami przystosowanymi do spalania wyłącznie LPG. Wyodrębnienie kategorii pojazdów z instalacją LPG ma znaczenie przy analizach dotyczących całego rynku pojazdów, producentów silników oraz zużywanego paliwa. Jeśli uwzględnimy łącznie samochody z silnikami benzynowymi oraz z silnikami benzynowymi dostosowanymi do gazu płynnego, to okaże się, że w co piątym samochodzie (19,8%) kierowcy mogą zmieniać rodzaj nośnika napędu. W powyższej statystyce nie uwzględniono samochodów z silnikami wysokoprężnymi, ponieważ w kategorii samochodów osobowych, szczególnie o pojemności do 1999 cm<sup>3</sup>, mają marginalne znaczenie. Pomimo nieznacznej tendencji spadkowej sprzedaży autogazu w ostatnich latach istnieje jeszcze pole do zagospodarowania przez firmy z sektora autogazu: montaż instalacji LPG typu dual – fuel do silników wysokoprężnych w samochodach ciężarowych czy też oferta nowych fabrycznie samochodów wyposażonych od razu w instalację LPG.

W ostatnich latach obserwuje się w Polsce niekorzystną tendencję w zakresie grup wiekowych samochodów osobowych. Pojazdy w przedziale wiekowym 12 - 25 lat stanowią prawie 53% wszystkich pojazdów, a wiek ponad 25 lat ma prawie 18% naszych samochodów osobowych. Oznacza to, że prawie co szósty samochód został wyprodukowany jeszcze przed zmianą systemu polityczno-gospodarczego. Tylko około 10% samochodów jest w wieku do 5 lat. Taka struktura wiekowa ma istotne znaczenie przy podejmowaniu decyzji o rodzaju paliwa do napędu oraz odpowiednią generację montowanej instalacji LPG. Podobnie jak w latach poprzednich, pomimo wzrostu ilości liczby samochodów z instalacją LPG, globalna sprzedaż autogazu nieznacznie spadła. Podobna sytuacja występuje w odniesieniu do samochodów z silnikami benzynowymi. Analizując dane sprzedażowe benzyny i autogazu w latach 2007 - 2012 zaobserwowano, że pomimo znacznego wzrostu ilości samochodów zmniejszyła się sprzedaż każdego z tych paliw o około 12%. Pomimo komplementarności tych paliw twierdzenie, że spadek konsumpcji benzyn był spowodowany konkurencją ze strony autogazu, wydaje się zbyt śmiałe.

Publikowane przez Ministerstwo Finansów dane o wpływach do budżetu z tytułu podatku akcyzowego od autogazu pokazują w poszczególnych latach mniejszą konsumpcję w tym sektorze w porównaniu z danymi POGP. Szacunki POGP dokonywane są w oparciu o wszechstronną analizę rynkową a tzw. strefa w tym sektorze w roku 2013 wyniosła 6%. Problemem całej branży paliwowej w naszym kraju, jak również w wielu innych państwach europejskich, jest funkcjonowanie szarej strefy. Według wszelkich opracowań, opinii ekspertów i specjalistów zajmujących się gospodarką paliwową, nie ma idealnych rozwiązań eliminujących nie-

opodatkowany obrót. Do organów administracji państwowej należy wdrażanie mechanizmów kontrolnych ograniczających skalę tych zjawisk. Wydaje się, że rozwiązania o solidarnej odpowiedzialności w zakresie VAT-u, wprowadzone w roku ubiegłym, stanowią dobry krok w tym kierunku i prawdopodobnie wpłynęły w jakimś stopniu na zachowania niektórych przedsiębiorców na rynku.



W roku 2013 utrzymała się tendencja spadku globalnej sprzedaży gazu w butlach, jednak tym razem spadek ten wyniósł 3,2% w stosunku do roku poprzedniego. Globalna sprzedaż gazu w tym sektorze wyniosła 305 tys. ton (**wykres nr 7**). Zmniejszające się zużycie gazu w butlach jest cechą charakterystyczną dla większości rynków europejskich, a odnotowane spadki są rzędu od kilku do kilkunastu procent w skali roku. Omawiane we wcześniejszych raportach zjawisko konkurencyjności ze strony gazu ziemnego, jak również marginalne już znaczenie ogrzewania gazem w butlach oraz powolny wzrost nowych zastosowań typu sezonowe grille czy parasole grzewcze powodują, że sektor charakteryzuje się powolnym spadkiem. Na jego rozwój nie wpływają warunki pogodowe, które mają większe znaczenie w sektorze gazu w zbiornikach, a w szczególności gazu używanego do ogrzewania pomieszczeń. Sprzedaż gazu skroplonego LPG w zbiornikach wyniosła 270 tys. ton, co oznacza wzrost o kolejne 1,9% w stosunku do roku poprzedniego (**wykres nr 8**). Niewielki przyrost wynika z bardzo podobnych warunków pogodowych w 2012 roku, co w rezultacie przyczyniło się do utrzymania poziomu sprzedaży gazu do celów komunalnych. Wzrosła również sprzedaż gazu do celów technologicznych tj. w przemyśle i rolnictwie. W roku 2013 odnotowano wzrost ilości zamontowanych zbiorników o 2 650 szt. Łączna ilość zamontowanych zbiorników (poza autogazem) do gazu płynnego wyniosła 85 250 sztuk (**wykres nr 9**).

W ostatnich latach zaobserwowano, że zwiększa się ilość zbiorników kupowanych lub montowanych przez osoby indywidualne. Wzrost zamożności społeczeństwa powoduje, że pomimo wzmoczonych akcji ofertowych firm profesjonalnie zajmujących się kompleksową obsługą klientów (od projektu do ukończenia montażu i załatwiania wszelkich formalności związanych z odbiorem technicznym instalacji) systematycznie rośnie ilość instalacji indywidualnych. W odpowiedzi m.in. na to zjawisko producenci zbiorników reagują tworzeniem odpowiedniej sieci dystrybucji swoich wyrobów. Operatorzy LPG aktywni w sektorze gazu do zbiorników w działaniach uwzględniają również sytuację rotacji klientów, w tym zakończenie umów współpracy z uwagi na np. przyłączenia do sieci gazu ziemnego. Po odpowiednich działaniach

technicznych, zbiornik wycofany z eksploatacji u danego klienta może być wykorzystany u innego klienta.

Przyszłość rynku gazu płynnego zależy od wielu czynników. Kluczową rolę w tym zakresie odgrywa polityka fiskalna władz państwowych, jak również strategiczne decyzje umożliwiające rozwój poszczególnych sektorów określane polityką energetyczną kraju. Rozwiązania systemowe w zakresie tworzenia zapasów i rezerw obowiązkowych, konkretne regulacje ułatwiające prowadzenie działalności gospodarczej, mechanizmy eliminujące występowanie szarej strefy, jednoznaczne zaliczenie LPG do niskoemisyjnych nośników energii wspomagających rozwój OZE to tylko niektóre z zagadnień, które mogą wpłynąć na przyszłą pozycję tego produktu w mikście energetycznym kraju.

Szczegółowe dane dotyczące struktury dostaw, sprzedaży w poszczególnych segmentach oraz zużycia gazu z uwagi na przeznaczenie przedstawiono w **tabeli I**.

	2012	2013	DYNAMIKA
<b>RYNEK LPG</b>			
<b>POCHODZENIE GAZU</b>			
PRODUKCJA KRAJOWA	358	340	-5,0%
IMPORT	1 945	2 080	6,9%
RAZEM	2 303	2 420	5,1%
EKSPORT	123	270	119,5%
<b>KONSUMPCJA LPG W POLSCE</b>	<b>2 180</b>	<b>2 150</b>	<b>-1,4%</b>
<b>SPRZEDAŻ W POSZCZEGÓLNYCH SEKTORACH RYNKU</b>			
<b>SEKTOR RYNKU</b>			
AUTOGAZ ( ZUŻYCIE W POJAZDACH )	1 600	1 575	-1,6%
GAZ W BUTLACH	315	305	-3,2%
GAZ W ZBIORNIKACH POZA AUTOGAZEM	265	270	1,9%
<b>RAZEM</b>	<b>2 180</b>	<b>2 150</b>	<b>-1,4%</b>
<b>ZUŻYCIE GAZU W PODZIALE NA SEKTORY GOSPODARKI</b>			
<b>ZUŻYCIE NA POTRZEBY</b>			
KOMUNALNE	295	285	-3,4%
PRZEMYSŁOWE	139	140	0,7%
ROLNICZE	78	85	9,0%
AUTOGAZU	1 600	1 575	-1,6%
INNE	68	65	-4,4%
<b>RAZEM</b>	<b>2 180</b>	<b>2 150</b>	<b>-1,4%</b>

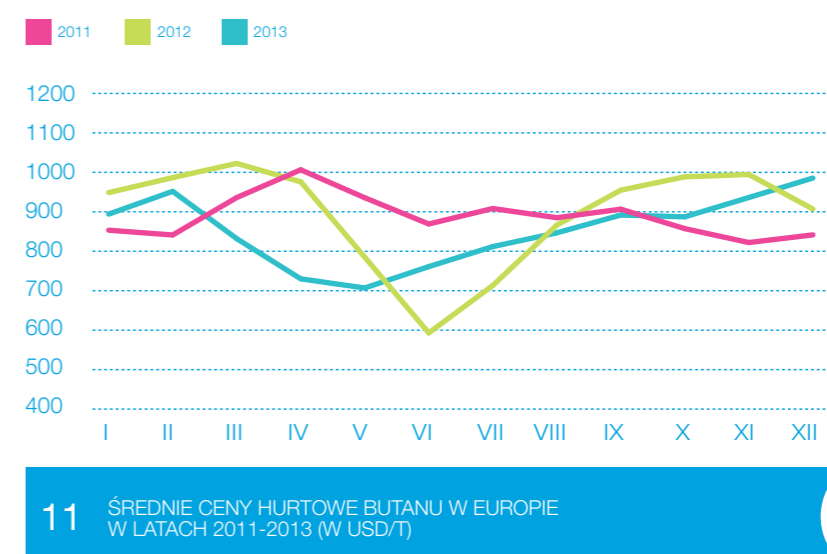
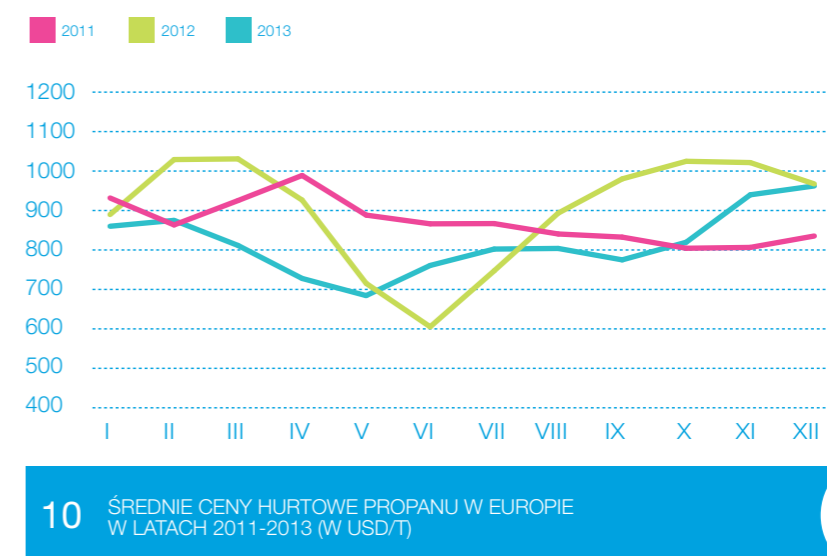
**TABELA I**

RYNEK GAZU PŁYNNEGO LPG W POLSCE W 2012 I 2013 ROKU (W TYS. TON)

ŹRÓDŁO: POGP

## Ceny gazu płynnego w Polsce w 2013 roku.

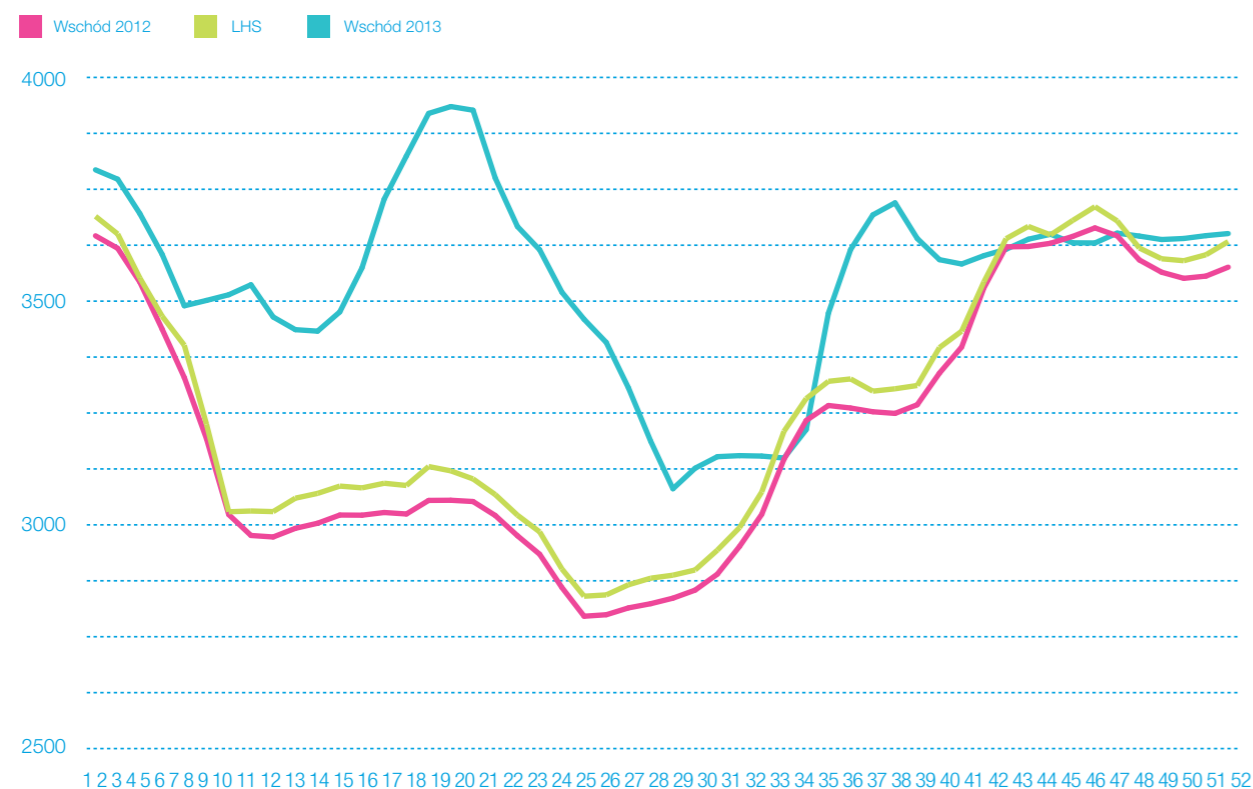
Polski rynek gazu płynnego oparty jest na dostawach produktu przede wszystkim z kierunku wschodniego. Notowania cen na rynkach zachodnioeuropejskich nie mają istotnego znaczenia z uwagi na wielkość dostaw. Jakkolwiek polscy importerzy bazują na notowaniach na bazie DAF Brest, które często są również podstawą do ustalania formuł w kontraktach na dostawy do krajów Europy Środkowej, to notowania cen na rynkach zachodnich mają również zastosowanie w niektórych transakcjach importowych. Należy zauważyć, że metodyka ustalania ciał eksportowych w Rosji uwzględnia również sytuację cenową w Europie zachodniej. Na **wykresach nr 10 i nr 11** przedstawiono średnie ceny hurtowe propanu i butanu w Europie w latach 2011 - 2013. Poziom średniorocznych cen hurtowych tak propanu jak i butanu był niższy w roku 2013 w stosunku do roku 2012 o 9,3% w przypadku propanu,





a o 4,1% w przypadku butanu. Średnioroczna cena hurtowa propanu wynosiła około 820 USD/t, a butanu 850 USD. Według notowań międzynarodowych (Argus) na bazie DAF Brest średnioroczna cena mieszanki na granicy wschodniej wynosiła prawie 700 USD /t. W roku 2013 zaobserwowano mniejszą niż w roku 2012 bezwzględną różnicę między najwyższą a najniższą hurtową ceną średniomiesięczną obu produktów. Dla propanu i butanu różnica ta wynosiła około 275 USD za tonę produktu i bardzo podobna wielkość została odnotowana w przypadku mieszanki.

Na **wykresie nr 12** przedstawiamy porównawczo notowania na granicy wschodniej oraz LHS w latach 2012 i 2013.



**12** CENY HURTOWE GAZU NA GRANICY WSCHODNIEJ I LHS W LATACH 2012-2013 (ZŁ/T)

ŹRÓDŁO: E-PETROL

Rok 2013 był okresem, w którym propan - butan był produktem odczuwalnie tańszym, aniżeli w roku 2012. Porównując średnie roczne notowania hurtowych cen na granicy wschodniej, realizowane przez e-petrol.pl widzimy, że całoroczna wartość uśredniona dla tony mieszanki to 3 549 zł, podczas gdy w roku 2013 cena spadła i oscylowała w granicach 3 213 zł/t. Należy dodać, że analizowane ceny to wartości netto, dotyczące gazu propan - butan 50/50% i zawierają koszty przeladunku, cła i są powiększone o podatek akcyzowy oraz opłatę paliwową. Omawiana średnia to przeciętna cena danego dnia, obliczona metodą średniej ważonej spośród wszystkich podanych.

Warto zauważyć, że w roku 2013 nie było okresów dłuższej stabilności cenowej na rynku mieszanki, co z całą pewnością nie ułatwiało funkcjonowania wielu operatorom na rynku.

Już w styczniu dało się zobaczyć na rynku propanu – butanu znaczny spadek, a jego drugim akordem, choć mniejszym w skali, był ruch na wiośnię. Następny okres (od czerwca aż po grudzień) stanowił czas mniej lub bardziej dynamicznej wspinaczki wykresu cen średnich mieszanki. Dla porównania w roku 2012 (od września aż do końca roku) zmienność cen była stosunkowo niska. Styczeń 2013 roku przyniósł spadek, który zdaniem wielu operatorów miał podstawy przede wszystkim w dużej podaży towaru, która nie do końca przekładała się na zapotrzebowanie. Jednocześnie, z uwagi na silne mrozy, początek roku można określić jako czas dobrej sprzedaży propanu przede wszystkim na cele grzewcze. Dla mieszanki propan - butan zmiana między początkiem roku a połową lutego była kolosalna – spadek zbliżał się do poziomu 700 zł/t, a więc niemal 20%. Drugi istotny spadek nastąpił między marcem a początkiem czerwca, kiedy cena znów obniżyła się do około 250 zł/t. Tym samym w 23 tygodniu zobaczyliśmy najniższą cenę w 2013 roku. Średnia tygodniowa notowań FCA na granicy wschodniej wynosiła wówczas 2 798,33 zł/t, podczas gdy średnia notowana dla Linii Hutniczej Szerokotorowej 2 843 zł/t. Od tego momentu, niemal do końca roku, notujemy powolne wznoszenie się cenowego wykresu. Początkowo tona gazu podrożała o mniej więcej 300 zł – miało to miejsce pod koniec sierpnia. Kolejna dużawyżka wyniosła około 35 zł i trwała do października. Finał roku przyniósł nieduży spadek do poziomu 3 578 zł/t. Porównanie lat 2012 i 2013 pod względem cen na granicy wschodniej wskazuje na zdecydowanie trudniejszą sytuację w roku 2012. Ceny wówczas były wyższe, częściej pojawiały się informacje o problemach z rytmicznością dostaw i zagwarantowaniem wystarczającego zaopatrzenia wskutek przestoju remontowych rafinerii. Porównanie cen dwóch minionych lat na granicy wschodniej RP wskazuje wyraźnie, że tylko w dwóch momentach w roku 2013 ceny były wyższe niż rok wcześniej. Rok 2013 był pierwszym, w którym portal e-petrol.pl realizował notowanie cen mieszanki propan - butan na terminalach przy LHS, co pozwala na porównanie cenowej zbieżności na szlaku komunikacyjnym z granicą wschodnią RP. Średnia roczna różnica cen wynosiła w tym wypadku ok. 46 zł/t, chociaż były okresy w ciągu roku, kiedy tona propanu - butanu była droższa nawet o ponad 70 zł w terminalach Polski południowej.

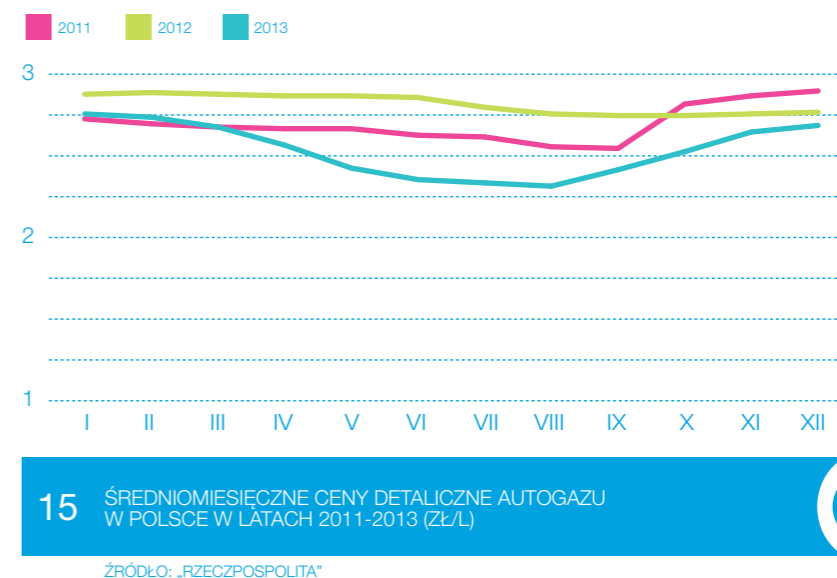
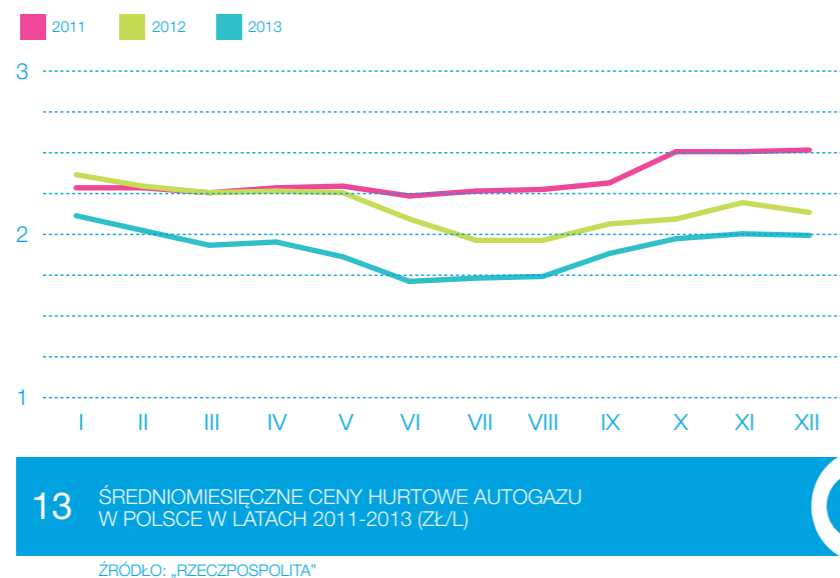
Wśród odczuwalnych problemów, wpływających również na kształtowanie cen propanu - butanu w roku 2013, niewątpliwie ważne miejsce zajmowały obawy o przesunięcie głównego ciężaru dostaw i priorytetów eksportowych na kraje czarnomorskie i Ukrainę. Sytuacja mogła budzić zrozumiały niepokój naszych importerów w drugiej połowie roku. Zwłaszcza w październiku i listopadzie trudno osiągalne były transakcje spotowe dlatego realizowano najczęściej wyłącznie kontrakty długoterminowe. Dopiero końcówka roku z obniżką o ok. 50 - 60 zł na tonie przyniosła pewną normalizację sytuacji w tym zakresie.\*

Średnioroczna hurtowa cena autogazu w roku 2013 wyniosła około 1,91 zł/l i była niższa o 11,5% wobec ceny w 2012 roku (**wykres nr 13**). Kierowców oraz zarządzających flotami pojazdów bardziej niż ceny hurtowe interesują ostateczne ceny detaliczne paliw.

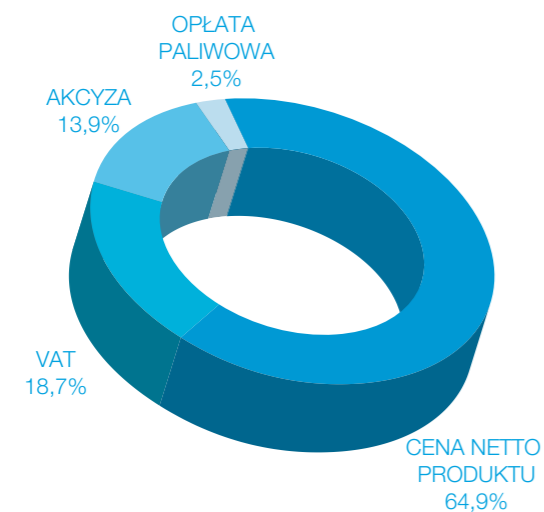
W roku 2013 nie było zmiany stawki podatku akcyzowego dla autogazu, a opłata paliwowa wzrosła o 1%. Obciążenia podatkowe dla autogazu w roku 2013 wyniosły odpowiednio:

podatek akcyzowy - 695 zł/t  
opłata paliwowa - 133,10 zł/t  
podatek VAT - 23%

\* Cytat za: Jakub Bogucki, Information Market.

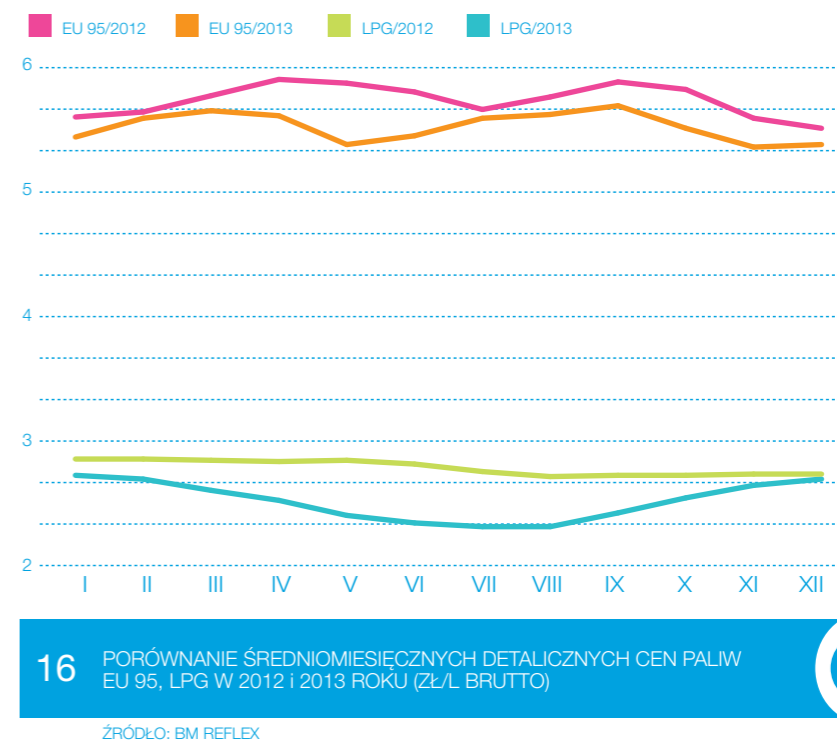


Średnioroczna cena detaliczna autogazu, według notowań firmy, wyniosła 2,51 zł za 1 litr, co oznacza, że średnie obciążenia podatkowe dla autogazu wynosiły 37,1%. W stosunku do roku poprzedniego był to wzrost rzędu 2 punktów procentowych. Przy stałej stawce podatku akcyzowego oraz nieznacznie podwyższonej opłacie paliwowej wzrost ten wynikał przede wszystkim ze spadku ceny detalicznej. Na **wykresie nr 14** zaprezentowano strukturę średniorocznej ceny detalicznej autogazu w 2013 roku. Według analiz wynika, że przy założeniu niezmienności stawki podatku akcyzowego, nieznacznej zmianie opłaty paliwowej, utrzymaniu stawki VAT oraz niezmienności cen zaopatrzeniowych (gdyby cena detaliczna wahała się od 2 zł/l do 3 zł/l) udział obciążeń podatkowych wynosiłby od 34% do 41% ceny detalicznej. Pomimo utrzymania stawki podatku akcyzowego w roku 2013 na niezmiennym poziomie odnotowano spadek globalnego poziomu sprzedaży w sektorze autogazu. Według średnioważonego kursu wymiany NBP w roku 2013 stawka podatku akcyzowego wyniosła 165,57 euro/t i była wyższa o 32,5% w stosunku do wymaganego przez Unię minimum. Średnie ceny detaliczne autogazu w roku 2013 były niższe od cen w roku poprzednim o około 10%.



(**wykres nr 15**) Według notowań, publikowanych w licznych portalach branżowych, średniomiesięczne ceny detaliczne były również niższe w poszczególnych miesiącach 2013 roku w porównaniu do analogicznych miesięcy w roku 2012. Mniejsza była również amplituda wahań cenowych. W roku 2013 różnica między najwyższą a najniższą średniomiesięczną ceną w Polsce wynosiła 14 gr, podczas gdy rok wcześniej było to odpowiednio 42 gr. Na przestrzeni obu lat identyczna była tendencja kierunku zmian cen. Zaobserwowano spadek od stycznia do sierpnia włącznie, a następnie wzrost cen od września do końca roku. Okres wczesnej jesieni to początek sezonu grzewczego, wzrost notowań hurtowych na zachodzie Europy,

następnie wzrost cen rosyjskich w trybie decyzji administracyjnych władz tego kraju, a w rezultacie wzrost cen hurtowych i wzrost cen detalicznych na rynku polskim. Początek roku to ceny na poziomie 2,73-2,75 zł/l autogazu, a następnie spadek do poziomu 2,31-2,34 zł/l w lipcu – sierpniu i powolny wzrost do poziomu 2,68-2,69 zł/l. Rok 2013 charakteryzował się też wyjątkowo korzystną relacją cenową autogazu w stosunku do cen detalicznych benzyny oraz oleju napędowego. Na **wykresie nr 16** przedstawiono porównanie cen detalicznych autogazu i benzyny EU 95 w latach 2012 i 2013. O ile w roku 2012 średnioroczna cena autogazu stanowiła 48,7% ceny benzyny EU 95, to w roku 2013 było to 45,7%. W czerwcu i lipcu 2013 proporcja ta wyniosła nawet 41,3 - 41,4%, ale w styczniu i grudniu było to ponad 50%. Porównując poziom bezwzględnych średniorocznych cen autogazu i benzyny EU 95, kierowca samochodu z instalacją paliwową w roku 2013 płacił średnio mniej o 2,99 zł/l autogazu, podczas gdy w roku 2012 różnica ta wynosiła 2,93 zł. Jeśli w 2013 roku kierowca



zdecydowałby się na instalację gazową LPG za 2 500 złotych w swoim samochodzie, który spalałby 8 l benzyny na 100 km (9,2 litra gazu) oraz przejeżdżałby miesięcznie tylko 1 000 km, to taka instalacja zamortyzowałaby się po 14 miesiącach od daty zainstalowania. W ciągu 4 lat, przy założeniu niezmienności cen detalicznych, oszczędności wyniosłyby prawie 7 500 zł. Jak jednak wspomniano wcześniej, pomimo tak korzystnej relacji cen odnotowano spadek konsumpcji w segmencie autogazu.

W segmencie gazu w butlach 11 kg w roku 2013 zaobserwowano spadek średniomiesięcznych cen detalicznych o 7,8%, a cena wyniosła prawie 56 zł za jedną sztukę, co oznaczało wzrost o 2% w stosunku do roku 2011, a tym samym powrót do cen z tamtego okresu. Najniższe ceny odnotowano we wrześniu i październiku, kiedy to oscylowały na poziomie 51,79 - 52,14 zł za gaz w butli o pojemności 11 kg. Spadkowa tendencja cen zaopatrzeniowych znalazła swoje odzwierciedlenie w cenach detalicznych z pewnego rodzaju opóźnieniem, charakterystycznym zresztą dla tego segmentu rynku. Powszechnie znane są realia funkcjonowania tego segmentu w tym inna amplituda wahań cenowych z uwagi m.in. na stosunkowo długi łańcuch logistyczny. Pomimo, że różnica pomiędzy najwyższą a najniższą średniomiesięczną ceną wynosiła ponad 19%, była to tendencja w jednym kierunku tj. odnotowano powolny spadek z poziomu 63,3 zł do poziomu 51,79 zł za jedną butlę. W roku 2012 mieliśmy do czynienia z bardziej stabilną sytuacją w odniesieniu do średniomiesięcznych cen detalicznych gazu w butlach, a analogiczna różnica nie przekraczała 5%.

Na bardzo zbliżonym poziomie do roku 2012 kształtowały się ceny propanu do instalacji grzewczych i technologicznych. Według notowań „Rzeczpospolitej” średnioroczna cena propanu wyniosła 3,05 zł za 1 litr, podczas gdy w roku 2012 było to 3,03 zł za 1 litr. Stosunkowo niewielki wzrost cen tj. o 1% nie znalazł swojego przełożenia na zmiany tendencji. Pierwsza połowa roku to spadki cen zaopatrzeniowych, w lipcu utrzymanie poziomu oraz powolny wzrost od sierpnia do końca roku. Bardzo podobne warunki pogodowe w roku 2013 i roku 2012 spowodowały powtórzenie trendów cenowych w ciągu roku.

## Możliwe scenariusze rozwoju polskiego rynku LPG w kolejnych latach

**Szymon Araszkiewicz**

**Dyrektor Działu Consultingu, Information Market S.A.**

Okres gwałtownego wzrostu polski rynek LPG ma (przynajmniej na razie) za sobą. Kilka lat temu wkroczył w fazę stabilizacji i w takiej się nadal utrzymuje. Przyjmując, że nie nastąpią żadne przełomowe wydarzenia, mogące silniej nim wstrząsnąć (choć nie jest to oczywiście zupełnie wykluczone), najbliższe lata większych zmian nie powinny przynieść. Firmy działające w tym sektorze powinny zatem skupić się na rozpoznaniu szans i zagrożeń, z jakimi przyjdzie im się mierzyć, w zależności od konkretnej specyfiki ich działalności.

Druga połowa lat 90. i lata 2000. to czas szybkiego wzrostu zapotrzebowania na propan-butan w Polsce. Koniec pierwszej dekady obecnego stulecia i początek drugiej to już jednak zatrzymanie wzrostu, od kilku lat występują nawet ciągle niewielkie spadki konsumpcji rok do roku. Niniejszy tekst ma na celu przedstawienie możliwych scenariuszy dalszego rozwoju rynku przede wszystkim w latach 2014-2016 (powstawał w połowie lutego 2014 r.) oraz

ogólne zasygnalizowanie możliwych tendencji na kolejne, oraz określenie kluczowych dla tych potencjalnych zmian czynników i ich możliwego wpływu na konsumpcję w Polsce czy też na strukturę rynku. Zawiera podsumowanie tez zawartych w zaplanowanym na marzec 2014 r. wystąpienia autora na międzynarodowej konferencji „LPG – Wyjątkowa Energia” w Warszawie.

Tworząc prognozę Dział Consultingu firmy Information Market opracował trzy jej warianty – ekspansywny (zakładający zrealizowanie się pozytywnych dla rynku LPG wydarzeń, a nie wystąpienie, lub słaby wpływ, czynników potencjalnie negatywnych), „kryzysowy” (stanowiący, w uproszczeniu, odwrotność ekspansywnego) oraz referencyjny – w którym różne wydarzenia przyjmują obrót najbardziej, wg nas, prawdopodobny, czyli w niektórych przypadkach korzystny z punktu widzenia branży, w niektórych – negatywny. Celem działań firm sektora LPG na najbliższe lata powinno być zatem wprowadzenie rynku na tor rozwoju przynajmniej „ekspansywny”.

Od kilku lat w Polsce głośno mówi się o możliwościach eksploatacji złóż gazu ziemnego zawartego w formacjach tzw. „łupkowych”. Zachętą do prowadzenia prac w tym zakresie są obserwowane już od kilku lat rezultaty tzw. „rewolucji łupkowej” w USA. Podaż kopalnych nośników energii w Stanach Zjednoczonych wzrasta, co oznacza między innymi że z importera LPG państwo to przekształca się w eksportera. Różne szacunki wskazują ostrożnie na możliwość występowania także na terenie Polski bogatych zasobów „błękitnego paliwa” i ropy naftowej, w pokładach które wydobywać trzeba metodami określanymi jako niekonwencjonalne. Oczywiście w taki sposób pozyskiwany też może być LPG, jednak w momencie pisania niniejszego tekstu nie da się w żaden możliwie precyzyjny sposób określić jego ilości, ani w jakiej perspektywie czasowej mogłoby to się rozpocząć. Potencjalnie wpływ surowców z łupków (i innych źródeł niekonwencjonalnych) dla całej polskiej energetyki może być niewątpliwie znaczący, również dla sektora LPG wystąpienie dodatkowej podaży ze źródeł krajowych byłoby silnym impulsem do zmian, ale ze względu na wspomniany niski na razie stan wiedzy i pewności w tym zakresie, w tym artykule zjawisko to jest tylko sygnalizowane, z zaznaczeniem że możliwe konsekwencje mogłyby stać się potencjalnie silniejsze w znacznie dłuższym horyzoncie czasowym. W miarę pojawiania się kolejnych informacji co do faktycznych polskich zasobów, ich dostępności i opłacalności stosowania, wszelkie prognozy dotyczące też LPG będą oczywiście aktualizowane.

Przy pisaniu niniejszego tekstu przyjęto klasyczną segmentację polskiego rynku LPG na gaz zużywany do napędu samochodów (autogaz), gaz do butli i gaz w zbiornikach. Dla każdego z segmentów określono grupę czynników istotnych w kontekście jego dalszego rozwoju, zarówno te o potencjalnie silnym wpływie na zachowanie się konsumpcji w danym podsektorze, jak i te których wpływ wydaje się być mniej znaczący. Sprzedaż w latach 2011-2013 oraz prognozę konsumpcji w latach 2014-2016 w poszczególnych segmentach rynku przedstawiono na **wykresach nr 17-19**.

### Autogaz

Relacje cenowe autogazu wobec innych paliw mają kluczowe znaczenie dla jego konkurencyjności, a co za tym idzie dla zapotrzebowania. Jeśli chodzi o dostosowywanie aut do spalania propan-butanu, to zdecydowanie LPG walczy przede wszystkim o auta jeżdżące na benzynie,



a tzw. „gazodiesle” to zagadnienie wiążące się na razie głównie z taborem ciężarowym i tego typu konwersje nie są jeszcze w Polsce zbyt popularne (ze względu na liczne wątpliwości natury prawnej co do kwalifikowania ciężarówek już konwertowanych czy też co do gwarancji, napraw itp.). Autogaz konkuruje też jednak z olejem napędowym na etapie wyboru samochodu przez kupującego. Nie należy raczej spodziewać się w najbliższym czasie poważnego pogorszenia konkurencyjności cenowej autogazu, nawet mimo zapowiadanego zwiększenia obciążenia firm z tego sektora z tytułu tworzenia i utrzymywania rezerw obowiązkowych, choć mniej prawdopodobne jest by długookresowo i permanentnie (abstrahując od zjawisk krótkookresowych) cena autogazu zeszła do poziomu np. 30-40 proc. cen benzyny i oleju, co samo w sobie byłoby bardzo silnym impulsem rozwojowym. Nie oczekujemy więc, w wariantie podstawowym prognozy, by relacje cenowe poszczególnych paliw dawały szczególnie wyraźny sygnał do znacznego wzrostu konsumpcji LPG w najbliższych latach.

Podstawowe ryzyko dla branży wiąże się ze wzrostem akcyzy na autogaz, czy to ze względu na decyzję władz w Polsce, czy to z uwagi na politykę Unii Europejskiej (UE). Jest raczej mało prawdopodobne by faktyczna podwyżka nastąpiła w najbliższych latach, ale nawet za twierdzenie takiej decyzji i ogłoszenie jej wejścia w życie w dalszym horyzoncie będzie miało negatywny wpływ na kalkulacje opłacalności instalowania LPG w samochodach. W wariantie podstawowym zakładamy utrzymywanie się w przewidywanym okresie stawek na niezmiennych poziomach, lub tylko kosmetyczne ich ruchy, każda radykalniejsza zmiana w tym zakresie może jednak podważyć te obliczenia i przyczynić się do przesunięcia rynku w stronę realizacji wariantu „kryzysowego”.

Drugi ważny element to liczebność floty samochodów napędzanych autogazem w Polsce. Jakkolwiek prognozy sporządzone przez analityków rynku motoryzacyjnego wskazują, że będzie ona systematycznie do roku 2020 wzrastać, to tempo tego wzrostu może być, w opinii Information Market, dość wolne – rynek wygląda na nasycony, rosną koszty montażu instalacji LPG w samochodach nowszego typu, brakuje dodatkowych ekonomicznych zachęt dla

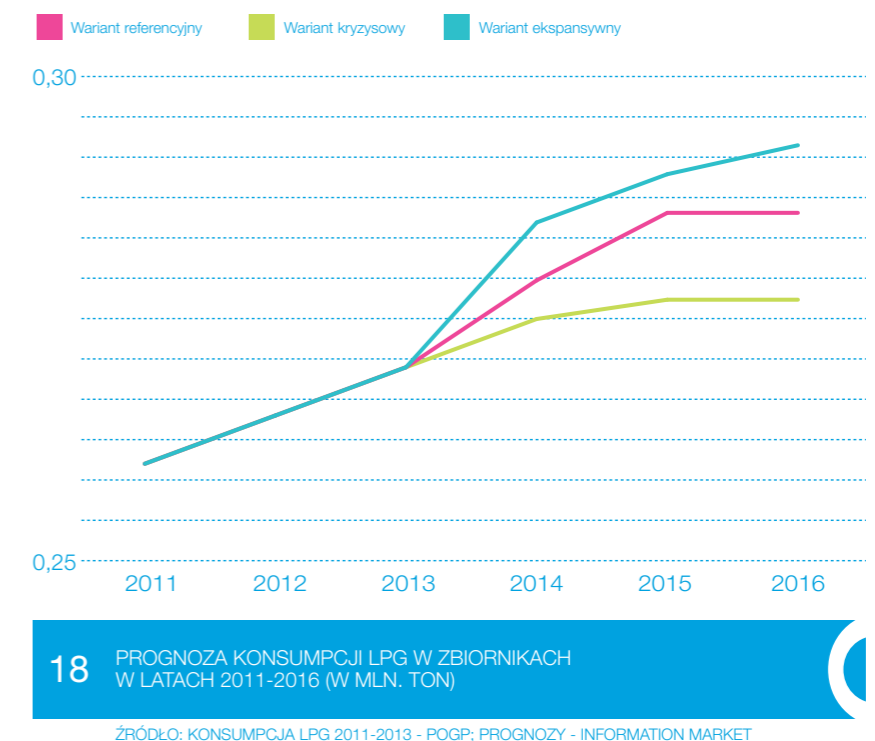
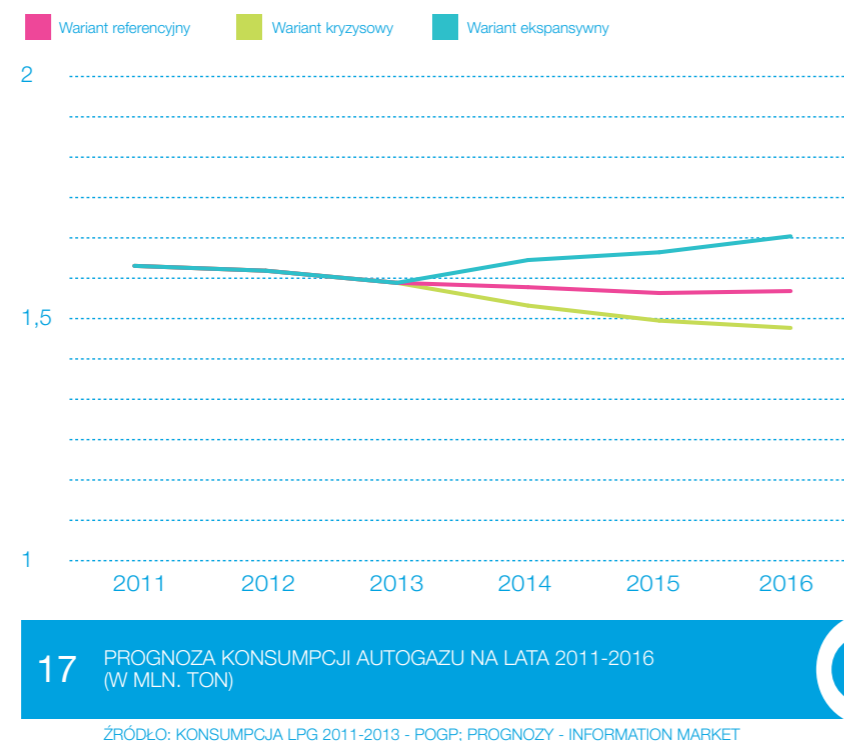
kupujących samochody by wybierali instalacje gazowe. Ten czynnik powinien w nadchodzących latach wpływać pozytywnie na sytuację branży, lecz nie na tyle by (w wariantie referencyjnym) przełamać stagnację tego podsektora.

By dla autogazu zrealizował się wariant ekspansywny konieczne będzie znaczące, długotrwałe zwiększenie opłacalności tankowania LPG kosztem innych paliw oraz spadek kosztu samochodów zasilanych gazem.

### Zbiorniki gazowe

Dla rozwoju tego segmentu kluczowe znaczenie mieć będzie konkurencja pomiędzy propanem i propan-butanem a innymi nośnikami ciepła, zarówno cenowa, jak i związana szerzej z ogólną wygodą i komfortem korzystania z paliwa. LPG na pewno umieścić należy wśród paliw które są dość wygodne w stosowaniu, łatwo dostępne (instalacja, dostawy) dla właściciela domu chcącego zamontować ogrzewanie, nie oczekujemy też poważniejszych zagrożeń podażowych, jednakże jego użytkowanie ma pewne minusy (np. zajmowanie przez zbiornik części terenu działki należącej do użytkownika). Wg obliczeń portalu cdc24.pl, LPG wygrywa cenowo z olejem opałowym, ale jest droższym nośnikiem ciepła od np. pelletu czy ekogroszku. Branża LPG powinna w kolejnych latach skoncentrować się na aktywnej penetracji potencjalnego rynku i na dotarciu do odbiorców na obszarach nie objętych siecią gazociągów gazu ziemnego.

W wariantie referencyjnym prognozy nie zakładamy niestety szczególnie mocnego wzrostu zainteresowania LPG w zbiornikach w porównaniu do sytuacji obecnej. Podkreślamy, że ewentualne wprowadzenie akcyzy na LPG do celów grzewczych może znacząco zwiększyć prawdopodobieństwo zrealizowania się wariantu pesymistycznego dla tego segmentu. Rynek jest też bardzo mocno podatny na czynniki pogodowe, a łagodna zima mocno uderza w zapotrzebowanie na propan i propan-butan do celów opałowych, nie podejmujemy się



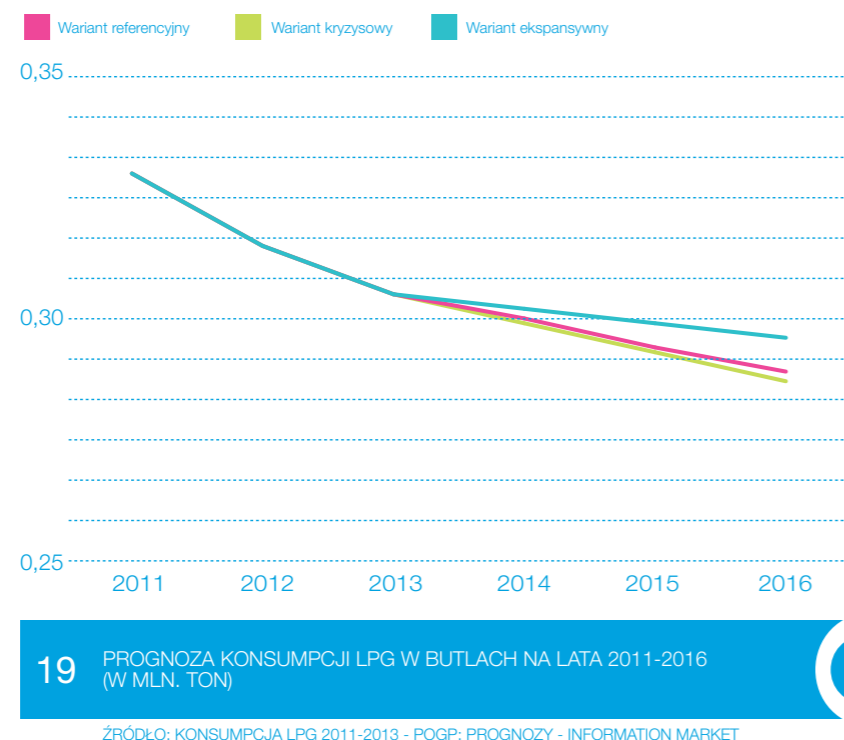


prognozować zjawisk pogodowych na kolejne lata i przyjmujemy zimy o typowych dla Polski warunkach, jednak czytelnik musi mieć świadomość zagrożeń dla poziomu konsumpcji związanych z aurą. Jako szansę branża widzi wykorzystywanie LPG do wytwarzania ciepła i energii elektrycznej (kogeneracja), ale upowszechnienie tego na szeroką skalę wymaga czasu i aktywnych działań zarówno na rzecz tworzenia korzystnych rozwiązań prawnych, jak i rozpropagowania takiego zastosowania.

## Butle

Ten segment jest od dłuższego czasu w trendzie spadkowym i zakładamy, że to się utrzyma w nadchodzących latach, choć tempo spadku może nie być tak zauważalne, jak w ostatnich kilku latach. Zakładany rozwój sieci zaopatrzenia w gaz ziemny, wzrost zamożności społeczeństwa i penetracja nowoczesnych technologii, oraz kontrowersje związane z bezpieczeństwem korzystania z butli wpłyną na stopniowe wypieranie butli z tradycyjnych zastosowań komunalnych. Oczywiście nie mówimy tu o pełnym zniknięciu butli gazowych w dającej się przewidywać przyszłości, co raczej o dalszym poszukiwaniu poziomu ich zużycia aktualnie dobrze oddającego rzeczywiste zapotrzebowanie konsumentów.

Szansą dla branży na przynajmniej częściowe skompensowanie strat jest promowanie nowych zastosowań butli, np. w turystyce i rekreacji (grille gazowe) czy też w biznesie (parasole grzewcze, maszyny i pojazdy, itp.). W wariantie referencyjnym przyjęliśmy jednak, że nie będzie możliwe zatrzymanie tendencji spadkowej. Aby to osiągnąć, potrzebna byłaby nastawiona na szeroką skalę akcja promocyjna nowych zastosowań butli połączona z poprawą ich konkurencyjności cenowej.



## Struktura rynku

Zmiany w obrazie rynku dotyczą też oczywiście jego uczestników, ich charakterystyki i układu. Kurczyć się powinna nadal, w kolejnych latach, ilość stacji tankowania autogazu – kierowcy, mając teraz już powszechnie możliwość kupowania LPG na stacjach paliwowych, nie muszą korzystać z usług specjalnych obiektów modułowych, oczekują też często szerokiej i bogatej oferty dodatkowej, której nie może dać im prosty „punkt tankowania paliwa”. Stacje autogazu nie mają też realnych możliwości konkurencji ceną ze stacjami paliwowymi. W ciągu kolejnych lat najpewniej utrzymają się w grze tylko te stacje autogazu, które dla swoich właścicieli stanowią jeden z wielu biznesów i ich wyniki wchodzi w skład ogólnego rezultatu całej „grupy”, lub te które wciąż jeszcze będą korzystać z dobrej lokalizacji (przede wszystkim brak bezpośredniej konkurencji). Część punktów sprzedaży autogazu zostanie zamknięta, część rozbudowana przez właścicieli do pełnej stacji paliwowej.

Zwiększona konkurencja w walce o podział nie rosnącego już rynku sprawia, że niektóre firmy będą musiały zmierzyć się z malejącą opłacalnością prowadzonych działań. Dotyczy to zwłaszcza tych, którzy nie mają stabilnej i rozbudowanej sieci odbiorców, czy też tych którym brakuje solidnego zaplecza infrastrukturalnego do prowadzonej działalności (np. w zakresie butli). Nie będzie zatem niespodzianką stopniowe wychodzenie z handlu LPG przynajmniej kilku obecnie działających przedsiębiorców, na rzecz np. zajęcia się inną działalnością gospodarczą, czy też odchodzenie przez graczy od samodzielnych działań na rzecz prac usługowych dla czołowych firm branży.

## Zakończenie

Wariant referencyjny prognozy zakłada utrzymywanie się stabilnego rozmiaru polskiego rynku LPG, z nieznacznym spadkiem popytu rokrocznie. Segmentem, który notować może wzrost, jest gaz do zbiorników, natomiast w przypadku gazu w butlach i autogazu oczekiwać wypada obniżek zapotrzebowania. Branża szczególnie powinna zwrócić uwagę na sektor autogazu, który odpowiada w przybliżeniu za trzy czwarte całej konsumpcji LPG w Polsce. Porównując sytuację w Polsce z innymi wyróżniającymi się, zdominowanymi przez autogaz rynkami propan-butanu o zbliżonych charakterystykach (Turcja, Korea Płd.) widać, że aby podtrzymać konsumpcję tego paliwa konieczne jest budowanie dobrego odbioru LPG w społeczeństwie, wśród kierowców, oraz praca z władzami państwowymi na rzecz tworzenia zachęt do wykorzystywania akurat tego paliwa. Inne branże paliwowe wcale nie muszą jednak patrzeć na to przychylnie ani pozostawać wobec tego obojętne.



# WYBRANE PROBLEMY BRANŻY LPG W POLSCE

## Zapasy obowiązkowe

W roku 2013 trwały intensywne prace legislacyjne, szczególnie w administracji państwowej, nad projektem nowelizacji ustawy o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym, stanowiącej implementację dyrektywy 2009/119/WE nakładającej na państwa członkowskie obowiązek utrzymywania minimalnych zapasów ropy naftowej lub produktów ropopochodnych.

W dniu 14 stycznia 2014 r. Rada Ministrów przyjęła ostatecznie w/w projekt nowelizacji oraz skierowała go do dalszych prac legislacyjnych. Główne zmiany dotyczą sposobu obliczania zapasów interwencyjnych ropy naftowej i produktów ropopochodnych oraz przejęcia przez Agencję Rezerw Materiałowych części obowiązku w tym zakresie. Oznacza to, że dotychczasowe 90 dniowe średnie dzienne zużycie ropy naftowej i produktów naftowych zostanie zastąpione ilością odpowiadającą 90 dniom średniego dziennego przywozu netto ropy naftowej i produktów naftowych wyrażoną w ekwiwalencie ropy naftowej.

Aktualnie podmioty z branży LPG zobowiązane są do tworzenia i utrzymywania zapasów w wysokości 30 dniowego średniego dziennego zużycia wewnętrznego. Z uwagi na sytuację m.in. w zakresie pojemności magazynowej praktycznie funkcjonuje system tzw. opłaty biletowej. Aktualne i przyszłe przepisy nie zmieniają tych uregulowań tak w zakresie obowiązku tworzenia zapasów jak i możliwości funkcjonowania opłaty biletowej.

Niestety, projekt przewiduje prawie trzykrotne podniesienie poziomu zapasów LPG z obecnych 30 do 90 dni, przy czym różnica pomiędzy tymi wielkościami ma być tworzona przez ARM w zamian za opłatę zapasową.

Zakłada się dwie stawki opłaty zapasowej tj. dla tony paliw wyrażonych w ekwiwalencie ropy naftowej oraz dla tony gazu płynnego (LPG). Według analizy opracowanej przez Ministerstwo Gospodarki w pierwszym roku funkcjonowania nowych regulacji (przyjmując stałe ceny ropy naftowej na poziomie 109,16 USD/baryłka oraz kurs dolara 3,237 zł) stawka opłaty zapasowej za ekwiwalent ropy naftowej powinna wynosić ok. 53 zł/t, natomiast dla gazu płynnego LPG wysokość opłaty ma wynosić aż 100 zł/t. W projekcie ustawy przyjmuje się jeszcze bardziej niekorzystną relację opłat zapasowych tj. maksymalnie 90 zł/t w wypadku ekwiwalentu ropy i 160 zł/t w wypadku LPG. Dla branży oznacza to konieczność wydatkowania około 200 milionów złotych rocznie. Cena, jaką klient końcowy będzie zmuszony zapłacić za autogaz czy gaz do gotowania, ogrzewania lub procesów przemysłowych w konsekwencji wpłynie na ograniczenie zużycia LPG w Polsce.

Można założyć, że z powodu braku pojemności magazynowych LPG, zapasy agencyjne utrzymywane będą w ropie naftowej lub w benzynie. W takiej sytuacji projektowana różnica w opłacie zapasowej nie znajduje żadnego przekonywującego uzasadnienia. Polska Organizacja Gazu Płynnego uważa, że bez problemu mogłoby nastąpić zrównanie stawek opłaty zapasowej dla wszystkich rodzajów paliw.

Ministerstwo szacuje, że w wyniku nowelizacji ustawy cena litra gazu płynnego wzrośnie o około 5 - 6 gr netto (o ile będzie przyjęta przez w/w Ministerstwo stawka opłaty zapasowej w wysokości 100 zł/t), według założeń ustawy może to być jednak nawet do

9 gr netto na litrze. W projekcie, wysokość stawek opłaty zapasowej nie może być jednak wyższa od górnych granic stawek tych opłat określonych w ustawie. Obowiązek zapłaty opłaty zapasowej ma powstawać u producentów z dniem wyprodukowania paliwa, zaś u handlowców z dniem przywozu paliwa.

Według bardzo ogólnego planu finansowego, który znajduje się w załącznikach do ustawy, wpływy z tytułu opłaty zapasowej za ropę i produkty naftowe (r i pn) oraz gaz płynny (LPG) mają wyglądać następująco:

2015 r. – około 764 mln zł r i pn plus około 185 mln zł LPG,  
2016 r. – około 1273 mln zł r i pn plus około 181 mln zł LPG,  
2017 r. – około 1310 mln zł r i pn plus około 191 mln zł LPG,  
2018 r. – około 122 mln zł r i pn plus około 187 mln zł LPG.

W pracach nad ustawą brakuje planu wydatkowania środków z opłaty zapasowej i planu fizycznego wykonania zobowiązań ustawowych, a w tym:

- struktury produktowej zapasów wyrażonej w jednostkach naturalnych,
- ilości i dostępności powierzchni magazynowej,
- uzasadnienia wysokości stawek maksymalnych i szacowanych,
- harmonogramu realizacji inwestycji magazynowych.

Proponowane rozwiązania są niezwykle restrykcyjne w porównaniu z rozwiązaniami przyjętymi w innych krajach Unii Europejskiej oraz wprowadzają dużo wyższe stawki opłaty zapasowej w porównaniu z paliwami tradycyjnymi. Zwiększenie ceny LPG w konsekwencji doprowadzi do spadku wykorzystania tego źródła energii.

Europejskie projekty CARS 2020 i Czysta energia dla transportu wymieniają LPG jako paliwo alternatywne i jednocześnie niskoemisyjny środek napędu. Projekt ustawy według Ministerstwa Gospodarki, to wyjątkowo niekorzystne rozwiązanie dla krajowej branży LPG i nazbyt restrykcyjne podejście do tego ekologicznego produktu w skali europejskiej.

Polska Organizacja Gazu Płynnego wielokrotnie wskazywała na niezasadność wprowadzenia tak restrykcyjnych przepisów. Marginalny udział LPG w całkowitej energii pierwotnej oraz powyższe argumenty wskazują na niecelowość utrzymywania strategicznych zapasów związanych z LPG. Potwierdza to praktyka zdecydowanej większości państw europejskich niezależnie od poziomu łącznego czy sektorowego zużycia LPG.

Przykładem mogą być takie kraje jak Francja - konsumpcja 3,2 mln ton, Wielka Brytania 3 mln ton, Niemcy 3,1 mln ton, czy Włochy z 3,1 mln ton na koniec 2012 roku.

W wymienionych krajach konsumpcja jest na znacznie wyższym poziomie niż w Polsce, a we Włoszech konsumpcja autogazu na zbliżonym do nas poziomie.

Uwzględniając specyfikę polskiego rynku paliwowego oraz argumenty związane z bezpieczeństwem zaopatrzenia tego rynku, Polska Organizacja Gazu Płynnego nie widzi potrzeby tworzenia zapasów 90 dniowych.

Na 27 państw członkowskich obowiązek utrzymywania zapasów LPG istnieje tylko w Hiszpanii, Portugalii (wprowadzono go w latach 70-tych ubiegłego wieku w związku z izolacją przez inne państwa europejskie) oraz w Bułgarii i odpowiada 20 lub 30 dniom, przy czym zapasy zarządzane przez handlowców stanowią tylko ich część. W Polsce takie zapasy są już utrzymywane.

Główne powody dla których nie istnieje obowiązek utrzymywania zapasów związanych z LPG w zdecydowanej większości państw członkowskich UE są następujące:

- istnieją bardzo dobre prognozy dotyczące dostępności LPG w Europie, co wynika z różnych źródeł pochodzenia LPG (wydobycie gazu ziemnego, rafinacja ropy naftowej) oraz dużej liczby dostawców z praktycznie każdego kierunku geograficznego,
- zaletą branży LPG jest elastyczność dostaw i dystrybucji wynikająca z braku uzależnienia od rurociągów,
- przewiduje się systematyczną nadwyżkę podaży LPG na poziomie światowym,
- specyfika konieczności przechowywania LPG pod ciśnieniem powoduje, że koszty przechowywania LPG są znacznie większe od kosztów magazynowania ropy i paliw tradycyjnych.

W trakcie dotychczasowej konsultacji i prac nad projektem tylko w niewielkim stopniu uwzględnione zostały uwagi podmiotów z branży gazu płynnego LPG. Pominięto między innymi inicjatywę powiązania opłaty uiszczanej na rzecz zapasów agencyjnych z poborem akcyzy, co znacząco uprościłoby system i zapewniłoby bardziej skuteczną ściągalność opłat. Doceniamy stworzenie systemu opłaty zapasowej w zamian za fizyczny obowiązek tworzenia zapasów, ale niezrozumiałe jest, dlaczego w innych krajach nie tworzy się zapasów LPG, a u nas obserwuje się tak restrykcyjne podejście rządu do tego tematu.

Mamy nadzieję na kompleksową analizę problemu oraz dokonanie odpowiednich korekt w projekcie w trakcie prac parlamentarnych. Projekt ustawy w obecnym kształcie ustanawia zdecydowanie nadmierne obciążenie użytkowników gazu płynnego w stosunku do zamierzonego celu i jako taki stanowi przeszkodę w dalszym rozwoju tego sektora w Polsce.

### **Podatek akcyzowy**

W roku 2013 trwały prace nad nowelizacją ustawy o podatku akcyzowym. POGP wniosła o uzupełnienie projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym z dnia 28 czerwca 2013 roku o analogiczne względem gazu ziemnego przepisy zwalniające od akcyzy gaz płynny (LPG) wykorzystywany do łącznego wytwarzania ciepła i energii elektrycznej.

Analizując katalog zwolnień dla gazu ziemnego, wynikający zarówno z obligatoryjnych jak i fakultatywnych przepisów unijnych oraz listę zwolnień dla tego nośnika energii zawartą w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 8 lutego 2013 roku w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego (Dz. U. 2013 Nr 0 poz. 212), uznaliśmy, iż gaz płynny i jego użytkownicy znajdują się w niewspółmiernie gorszej sytuacji niż osoby korzystające z gazu ziemnego oraz oleju opałowego.

Wnioski o dyskryminującym charakterze projektu wywodziliśmy także z faktu, iż obejmował on nie tylko obligatoryjne zwolnienia dla gazu ziemnego ale także te których wprowadzenie jest fakultatywne, jak to ma miejsce w przypadku gazu ziemnego wykorzystywanego do napędu urządzeń stacjonarnych. Możliwość tego zwolnienia wynika z art. 15 ust. 1 lit. i Dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz. Urz. L 283/51). Niezwykle istotny jest fakt, że przepis ten odnosi się do zwolnienia zarówno gazu ziemnego jak i gazu płynnego.

Zaobserwowano coraz większe zainteresowanie technologią mikrokogeneracji wśród małych i średnich przedsiębiorstw, głównie z obszarów nisko zurbanizowanych i rolniczych. Potencjał w urządzeniach mikrokogeneracji dostrzegły już dawno inne kraje UE, które z powodzeniem stosują specjalne, wielowymiarowe systemy wsparcia dla tej technologii. Wśród nich należy szczególnie wyróżnić systemy tzw. Generation/Feed-In Tariffs oparte na państwowych dopłatach do energii produkowanej przez podmioty niezajmujące się profesjonalnie wytwarzaniem i sprzedażą energii (głównie gospodarstwa domowe) oraz bardzo atrakcyjnych systemach ulg podatkowych na gaz zużywany w urządzeniach mikrokogeneracyjnych i zmniejszeniu VAT dla kosztów instalacji urządzeń tego typu.

Państwa takie jak Niemcy, Wielka Brytania i Hiszpania stosują ponadto uproszczone procedury podłączania wymienionych technologii do sieci. Wzorowane na tych państwach systemy wsparcia (głównie Feed-In Tariff), choć planowane w Polsce, z dużym prawdopodobieństwem nie będą dotyczyły mikrokogeneracji na LPG, a to ze względu na przyjętą w projekcie ustawy o odnawialnych źródłach energii definicję mikroinstalacji, która swym zakresem nie obejmuje mikrokogeneracji na gaz płynny.

Szansy na rozwój tej technologii upatrywaliśmy zatem w niwelacji barier fiskalnych. Dla przykładu w Austrii wsparciem dla mikrokogeneracji są zwolnienia od akcyzy dla LPG stosowanego do produkcji energii elektrycznej. Z kolei Wielka Brytania stosuje stawkę zerową dla gazu płynnego używanego do napędu silników stacjonarnych. Należy podkreślić, że skala stosowanych urządzeń kogeneracyjnych w Polsce z wykorzystaniem LPG aktualnie jest znikoma, ale stwarza to szanse na rozwój w przyszłości.

Przedstawiciele administracji państwowej oraz nasi parlamentarzyści, po wszechstronnej analizie zagadnienia, ostatecznie postanowili o uzupełnieniu projektu ustawy. W uchwalonym dokumencie pojawił nowy zapis o zwolnieniach:

art. 32 w ust.1 pkt 3

*„używane do napędu stacjonarnych urządzeń w procesie łącznego wytwarzania ciepła i energii elektrycznej pozostałe węglowodory gazowe o kodach 2711 12 11 do 2711 19 00 w przypadkach o których mowa w ust.3, jeżeli są spełnione warunki, o których mowa w ust.5 - 13,,*

Dodatkowo, w nowelizacji ustawy, która weszła w życie z dniem 1 listopada 2013 roku znajduje się zapis, że wartość opałowa dla gazu o w/w kodach wynosi 46 GJ/1000 kg.

### **Oplata paliwowa / podatek akcyzowy**

W związku z pracami nad projektem ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o podatku akcyzowym (projekt z 25 listopada 2013 roku) zawnioskowaliśmy o usunięcie punktu 3, a w konsekwencji całego nowo dodawanego art. 37r, dotyczącego zabezpieczenia opłaty paliwowej zabezpieczeniem, tak jak jest to stosowane w przypadku podatku akcyzowego. Projekt zakłada m.in. spadek podatku akcyzowego o 25 zł/1000 kg, ale jednocześnie wzrost opłaty paliwowej. W przypadku LPG to znaczny wzrost poziomu wymaganego zabezpieczenia. Proponowane wejście ustawy w życie ustalono na 01.01.2015 r.

Przyjmując określony w projekcie ustawy mechanizm, stawka opłaty paliwowej w roku 2015 wynosiłaby 162,63 zł/t, a stawka podatku akcyzowego 670 zł/t, przy czym zabezpieczeniu podlegałaby kwota 832,63 zł wobec 695 zł za 1 tonę aktualnie.

Dodatkowo uznaliśmy, że proponowane zmiany nie są neutralne dla branży pomimo występujących w projekcie tych samych wielkości wzrostu opłaty paliwowej i spadku akcyzy. Oplata paliwowa rośnie bardziej od akcyzy ze względu na istniejącą obecnie w ustawie formułę indeksacyjną opartą o wzrost inflacji i zamierzony sposób liczenia tego wzrostu przez władze państwowe. W projekcie powołano się na obecnie obowiązującą formułę, co może oznaczać, że będzie indeksowana stawka opłaty po zwiększeniu jej o 25 zł. Wystąpią także koszty ustanawiania większego zabezpieczenia od akcyzy i opłaty paliwowej.

W uzasadnieniu podaliśmy, że nie widzimy żadnych podstaw do wprowadzania kolejnych czasochłonnych, kosztownych i biurokratycznych rozwiązań, a ich pojawienie się będzie dużym utrudnieniem dla wszystkich podmiotów prowadzących działalność w tym zakresie. Spowoduje to konieczność zmian sposobów oraz wysokości zabezpieczeń składanych właściwym Naczelnikom Urzędów Celnych w momencie wejścia w życie ustawy oraz cyklicznie w każdym okresie waloryzacyjnym (cykl przedłużania lub zmiany wysokości zabezpieczenia przez Naczelnika UC trwa każdorazowo średnio około 3 miesięcy).

Według projektu „dodanie nowego przepisu ma na celu zminimalizowanie ryzyka powstawania nieściągalnych zaległości w opłacie paliwowej, co nabiera znaczenia w sytuacji wzrastających stawek tej opłaty”.

Zdaniem POGP, podmiot gospodarczy prowadzący działalność w zakresie obrotu paliw używanych do transportu jest jednocześnie zobowiązany do zapłaty opłaty paliwowej. Podmiot unikający zapłaty podatku akcyzowego unika jednocześnie zapłaty opłaty paliwowej, a więc żadnych zmian w zakresie uszczelnienia obrotu proponowane w tym zakresie rozwiązanie nie przyniesie.

W przypadku branży LPG objęcie opłaty paliwowej zabezpieczeniem akcyzowym spowoduje konieczność podwyższenia jego poziomu o ok.19% (według Oceny Skutków Regulacji). Do obsługi tych procedur konieczne stanie się wzmocnienie obsady kadrowej w firmach, jak również w administracji celnej, co przełoży się na zwiększenie kosztów obsługi. Mając na uwadze



powyższe argumenty, doświadczenia z dotychczasowego sposobu funkcjonowania systemu poboru i zabezpieczania podatku akcyzowego, opłaty paliwowej oraz efektywność prowadzonej działalności gospodarczej, uważamy wprowadzenie tej regulacji za zbędne.

### **Samoobsługa**

W dniu 18 i 19 września 2013 r. weszły w życie przepisy rozporządzenia Ministra Gospodarki z 20 sierpnia 2013 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 7 sierpnia 2013 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania. Dla przypomnienia, w związku ukazaniem się w dniu 15 lipca 2011 r. nowelizacji Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, według którego osoby obsługujące określone urządzenia techniczne, w tym napełniające zbiorniki na gaz LPG, mają posiadać zaświadczenia kwalifikacyjne potwierdzające umiejętność praktycznego wykonywania czynności skutecznie zablokowano wprowadzenie samoobsługi w naszym kraju. Rozpoczęte kilka lat wcześniej prace przez organizacje z branży paliwowej nad umożliwieniem samoobsługi doprowadziły ostatecznie do nowelizacji w/w rozporządzeń. W rozporządzeniu Ministerstwa Gospodarki o warunkach technicznych znalazły się uregulowania m.in. takich kwestii jak: obowiązek instalowania zaworów odcinających na rurociągu technologicznym, konstrukcja pistoletu, która powinna umożliwić tankowania tylko wtedy, gdy zostanie on prawidłowo zapięty, a ilość wypływającego podczas odpinania gazu będzie niższa niż 1 cm<sup>3</sup>. Jeśli operator stacji paliw chce wdrożyć samoobsługową formę sprzedaży jest to możliwe pod warunkiem spełnienia wymagań technicznych określonych w w/w rozporządzeniu. Oznacza to możliwość wyboru, a nie obowiązek tak dla właścicieli stacji jak i kierowców. W rozporządzeniu Ministra Transportu zrezygnowano z konieczności posiadania specjalnych uprawnień TDT do tankowania samochodowych zbiorników LPG. Nastąpiło prawne zrównanie autogazu z olejem napędowym i benzyną. Posiadanie określonych uprawnień zostało utrzymane dla m.in. napełniających cysterny samochodowe, kolejowe czy też stacjonarne zbiorniki na gaz. Po latach starań dołączyliśmy do innych państw Unii Europejskiej, gdzie samoobsługowe tankowanie jest prawnie dozwolone, a określone standardy techniczne nie odbiegają od uregulowań w innych krajach, a nawet wprowadzają bardziej bezpieczne dla klienta rozwiązania.

### **Szara strefa**

POGP szacuje szarą strefę w obrocie gazem płynnym LPG na ponad 6% segmentu autogazu. Oficjalne statystyki, dotyczące sektora, pokazują rozbieżności pomiędzy globalnym strumieniem produktu znajdującym się na rynku, a wpływami z tytułu opodatkowania tego produktu. Głównym problemem jest unikanie płacenia podatku akcyzowego czy też opłaty paliwowej. Sygnalizowane są też problemy związane wykorzystywaniem luk prawnych związanych z ustawą o zapasach obowiązkowych. Funkcjonowanie szarej strefy oprócz uszczuplenia dochodów budżetu państwa powoduje pogorszenie warunków funkcjonowania firm prowadzących działalność zgodną z prawem. Od wielu lat postulujemy podjęcie zdecydowanym działań przez odpowiednie organy państwowe w zakresie kontroli, zmian przepisów, jak również podjęcie kroków mogących umożliwić zdecydowaną poprawę w zakresie nadzoru nad gospodarką paliwową. Rozpoczęta przed laty próba stworzenia

centralnej bazy firm i stacji paliw nie została ostatecznie dokończona. Wydaje się również, że postulat zintegrowania odmierzaczy paliwowych oraz kas fiskalnych zdecydowanie ograniczyłby patologiczne zjawiska w sektorze autogazu. Odrębnym zagadnieniem jest funkcjonowanie sektora gazu w butlach, gdzie nadal problemem jest przestrzeganie przepisów prawa dotyczących prawa własności przemysłowej (ochrona znaków towarowych), jak i respektowanie przepisów technicznych w zakresie napełniania butli.

Solidarna odpowiedzialność nabywcy za rozliczenia VAT sprzedawcy, która została określona w Ustawie z 26 lipca 2013 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw z mocą obowiązującą od 1 października 2013 r. stanowi sygnał bardziej zdecydowanego podejścia władz państwowych w kierunku uszczelnienia obrotu paliwowego. Jeżeli dostawca towarów lub usług nie zapłaci należnego podatku, organy fiskalne mogą domagać się zapłaty zaległości podatkowych także od nabywcy. Ta solidarna odpowiedzialność dotyczy hurtowego handlu paliwami, stałą i złotem. W trakcie prac legislacyjnych POGP podejmowała różne kwestie związane z tym tematem wskazując np., że nie znane są przypadki tzw. obrotu karuzelowego w branży LPG. Wnioskowaliśmy również o nieujmowanie indywidualnych nabywców (kierowców) w tych przepisach. Ostatecznie osoby fizyczne, tankujące paliwa na stacji, zostały wyłączone z odpowiedzialności za zobowiązania podatkowe sprzedawcy.

### **Regulacje europejskie**

Lista zagadnień, którymi zajmują się instytucje europejskie i dotyczą bezpośrednio lub pośrednio branży gazu płynnego, jest bardzo rozległa. Poniżej prezentujemy tylko niektóre projekty uregulowań mające znaczenie dla rynku polskiego.

Temat polityki klimatycznej jak również efektywności energetycznej są przedmiotem debat i opracowań wielu instytucji. Pomimo, że mają bardzo duże znaczenie również dla naszej branży, w niniejszym raporcie nie poświęcamy tym problemom zbyt wiele miejsca.

 Dyrektywa w sprawie opodatkowania nośników energetycznych (Energy Taxation Directive).

Propozycja Komisji Europejskiej z 2009 r. w sprawie nowych zasad opodatkowania nośników energii, oznacza wzrost obciążeń dla sektora autogazu i wciąż jest przedmiotem obrad różnych organów unijnych. W 2013 r., w trakcie prezydencji irlandzkiej oraz litewskiej, wypracowano skorygowane zasady opodatkowania. Według ostatnich informacji, proponowane stawki spadają, wyeliminowana została zasada proporcjonalności oraz wypracowano niższe stawki za paliwa. Nowe propozycje uwzględniają cztery kluczowe okresy stosowania nowych minimalnych stawek (2015-2018-2021-2024), które mają być sukcesywnie zmieniane z korektą wskaźnika inflacji. Zakłada się, że minimalna stawka za autogaz wynosić będzie od 01.01.2015 roku łącznie ponad 160 euro/t, następnie od 01.01.2021 zakłada się sukcesywny wzrost do poziomu około 180 euro/t. LPG, jako paliwo do celów grzewczych, ma być opodatkowany stawką w wysokości 33,96 euro/t, podczas gdy poprzednio było to 41,73 euro/t. Należy podkreślić, że są to wyłącznie propozycje, a zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, tego typu decyzje wymagają jednomyślności wszystkich państw. Stanowisko polskiego rządu w sprawie zapisów w propozycji dyrektywy pozostaje niezmiennie sceptyczne, szczególnie mając na uwadze elementy kalkulacji dotyczące emisji CO<sub>2</sub> i wartości energetycznej, uwzględniającej specyfikę naszego przemysłu elektroenergetycznego opartego w dużej mierze na wykorzystaniu węgla.

- Dyrektywa w sprawie infrastruktury dla paliw alternatywnych (Directive on the deployment of Alternative Fuels Infrastructure).

Propozycja Komisji wymaga zbudowania infrastruktury dla paliw alternatywnych (z wyjątkiem LPG i biopaliw) i zobowiązuje państwa członkowskie do utworzenia ram dla polityki paliw alternatywnych (łącznie z LPG). Wobec rozwiniętej sieci infrastrukturalnej LPG, dyrektywa ma dla nas mniejsze znaczenie (zapisy mogą mieć wpływ na konkurencyjność sektora i zawierać pewne minimalne standardy techniczne co do infrastruktury sieci stacji, wyposażenia technicznego).

- Projektowanie ekologiczne / Eco-design Directive/.

Proponowane przepisy dotyczą m.in. projektowania i etykietowania różnych produktów oraz wielu aspektów związanych z efektywnością energetyczną i emisyjnością urządzeń. Według wstępnej wersji projektu nie było pełnej jasności co do zapisów dotyczących urządzeń do przyrządzania posiłków na wolnym powietrzu oraz urządzeń do przygotowywania posiłków wykorzystujących wyłącznie gaz LPG. W wyniku starań wielu organizacji uzyskano wyłączenie takich urządzeń, mając na uwadze istniejące przepisy techniczne, które zawierają już odpowiednie uregulowania w tym zakresie.

- Dyrektywa w sprawie efektywności energetycznej/Energy Efficiency Directive/.

Trwają prace nad wyłączeniem branży jak i sektorów małej energetyki, co w skali europejskiej przyniosłoby potencjalne roczne oszczędności ponad 300 mln euro.

- Przepisy techniczne

We wrześniu 2013 w Genewie odbyło się wspólne spotkanie przedstawicieli RID-ADR. Tematem wzbudzającym wiele kontrowersji była sprawa dodatkowego płaszcza dla cystern przewożących LPG. Koszty przyjęcia takiego rozwiązania byłyby bardzo duże, a dotychczas przedstawiana argumentacja (w tym dane o wypadkach typu BLEVE) wymaga dokładnej analizy.

Trwają również prace nad min. takimi normami jak EN 14912: Kontrola i konserwacja zaworów butli LPG podczas kontroli okresowej butli, EN 14893: Stalowe spawane zbiorniki ciśnieniowe do przewozu LPG o pojemności od 150 do 1 000 l) czy EN 12493: Spawane zbiorniki stalowe na LPG – Cysterny drogowe, projektowanie i produkcja, EN 14334: Kontrola i badania cystern drogowych na LPG.

EN 14140: Spawane stalowe butle gazowe do transportu LPG – Alternatywne projekty i konstrukcje, EN 14334: Kontrola i badania cystern drogowych na LPG.

W odniesieniu do przepisów technicznych należy zauważyć, że brak jest odpowiednich regulaminów, zapisów w istniejących dyrektywach itp. umożliwiających instalacje gazowe (LPG i CNG) do traktorów rolniczych. Temat jest przedmiotem zainteresowania m.in. w Irlandii i w Polsce. Mamy nadzieję na wsparcie przedstawicieli sektora rolniczego w pracach nad uregulowaniem tej kwestii.



# ŚWIATOWY I EUROPEJSKI RYNEK GAZU PŁYNNEGO LPG

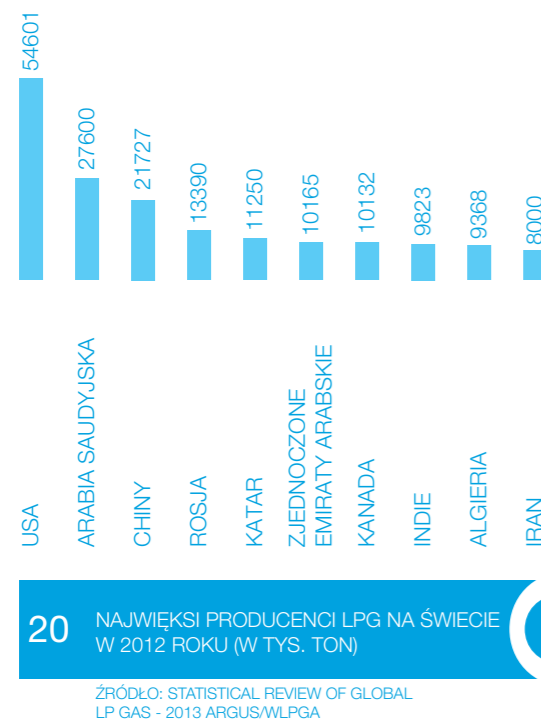
## Światowy i europejski rynek gazu płynnego LPG

W roku 2012 zaobserwowano kontynuację charakterystycznej dla światowego rynku LPG nadwyżki produkcji nad konsumpcją, która tym razem wyniosła około 10 mln ton w skali globalnej. Nadwyżka była rezultatem wzrostu produkcji na Bliskim Wschodzie, Rosji oraz w Ameryce Północnej.

Po raz pierwszy odnotowano tak znaczący wpływ wzrostu produkcji z gazu łupkowego w USA na globalny rynek LPG oraz fakt, że państwo to zmierza w kierunku osiągnięcia statusu największego eksporterem LPG na świecie (jeszcze w 2010 roku import gazu LPG przewyższał eksport).

W 2012 r. produkcja globalna gazu skroplonego LPG wyniosła 273,7 mln ton, o 3,1% więcej niż w 2011 r., podczas gdy globalna konsumpcja wyniosła 263,9 mln ton, co stanowiło wzrost o 1,8% w stosunku do roku poprzedniego.

Na **wykresie nr 20** przedstawiono czołowych producentów gazu LPG w 2012 roku.



Podobnie jak rok wcześniej, największym producentem okazały się Stany Zjednoczone, których produkcja w wysokości 54,6 mln ton była o 8% wyższa niż rok wcześniej i stanowiła blisko 20% produkcji światowej. Drugie miejsce przypadło Arabii Saudyjskiej 27,6 mln ton, trzecie zajęły Chiny z produkcją 21,7 mln ton wykazując tym razem spadek o 3,5% z poziomu 22,5 mln ton w roku 2011. We wskazanych powyżej krajach wyprodukowano łącznie 103,9 mln ton produktu tj. prawie 38% całej światowej produkcji. Dziesięciu największych producentów dostarczyło ponad 176 mln ton produktu, co stanowi 64,3% światowej produkcji LPG. Są to w kolejności: USA 20%, Arabia Saudyjska 10,1%, Chiny 7,9%, Rosja 4,9%, Katar 4,1%, Zjednoczone Emiraty Arabskie 3,7%, Kanada 3,7%, Indie i Algieria po 3,5% oraz Iran ze wskaźnikiem poniżej 3%. Katar oraz Zjednoczone Emiraty Arabskie to kraje w których utrzymuje się znaczący poziom produkcji (jeszcze niecałą dekadę temu produkcja w Katarze wynosiła niecałe 1,5 mln ton).

Katar pozostaje największym światowym eksporterem LPG wysyłając około 10,7 mln ton głównie na rynki północnowschodniej Azji. Arabia Saudyjska wyeksportowała 7,4 mln ton i nie jest już światowym liderem w tym zakresie (znaczna część produkcji przeznaczona jest na rynek wewnętrzny – przemysł petrochemiczny).

Zjednoczone Emiraty Arabskie, eksportując ponad 8,2 mln ton, co stanowi ponad 80% produkcji w tym kraju, plasują się w ścisłej czołówce największych światowych eksporterów LPG. Do istotnych graczy na rynku handlu międzynarodowego należy Kuwejt 4 mln, którego

eksport poziomem zbliżony jest do eksportu z Rosji. Inni, znaczący na rynku światowym eksporterzy to wspomniane wcześniej USA 6,2 mln ton oraz Kanada 3 mln ton.

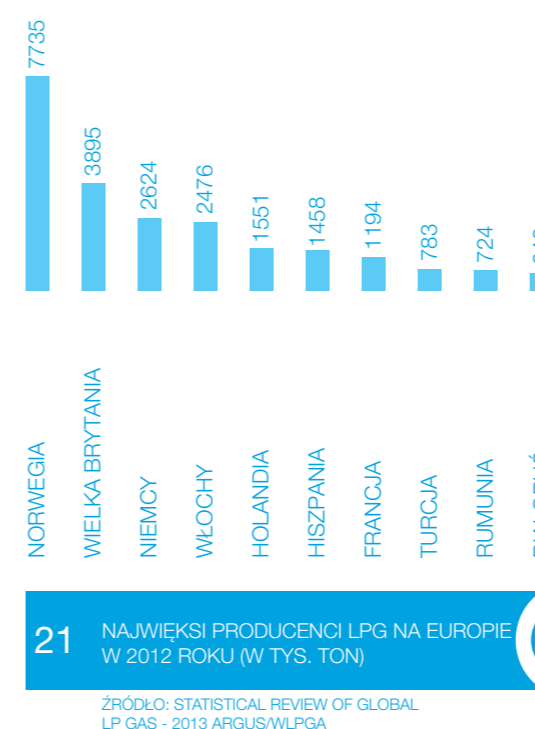
Analizując kierunki handlu międzynarodowego zauważa się wzrost eksportu z USA o 33%, przy blisko 15% spadku importu, wzrost eksportu z regionu Bliskiego Wschodu z przeznaczeniem do np. Japonii (wzrost importu o 10%), Indii (wzrost importu o 15%), czy też do Indonezji i Tajlandii (wzrost importu o 35%).

W latach 2002 - 2012 Ameryka Północna z importera netto w wysokości około 0,8 mln ton, a więc nadwyżką importu nad eksportem, stała się eksporterem LPG z nadwyżką 3,5 mln ton eksportu nad importem. Nie zmieniły się zasadniczo globalne cechy takich regionów jak: Bliski Wschód (eksport 32 mln ton, wcześniej 21 mln ton) czy kraje azjatyckie (Pacyfik), tradycyjnie importujących duże ilości produktu.

Produkcja w Afryce Północnej wykazuje pewnego rodzaju stabilizację. Odnotowany wzrost o 2,5% w Algierii 9,4 mln ton jest zbliżony z poziomem osiągniętym w 2005 roku. Po stabilizacji sytuacji politycznej w Libii kraj ten osiągnął poziom produkcji na poziomie 863 tys. ton, podczas gdy rok wcześniej było to tylko 522 tys. ton. Mając na uwadze rynek polski należy też podkreślić wzrost produkcji o 3,1% w Kazachstanie 2,2 mln ton.

Produkcja europejska (włączając Turcję i Ukrainę) wyniosła w 2012 r. 27,2 mln ton. Oznacza to minimalny wzrost o 0,7% w stosunku do roku poprzedniego oraz stanowi niecałe 10% globalnej produkcji.

Na **wykresie nr 21** przedstawiono największych producentów LPG w Europie.



Liderem pozostaje Norwegia 7,7 mln ton (spadek o 0,1%), następnie Wielka Brytania 3,9 mln ton (spadek o 7%). Kolejne kraje to Niemcy 2,6 mln ton (wzrost o 0,5%), Włochy 2,4 mln ton (wzrost o 17,6%). Biorąc pod uwagę dojrzała fazę rozwoju rynku LPG w Europie nie należy spodziewać się znaczących wzrostów produkcji w najbliższym czasie. W odróżnieniu od reszty świata, gdzie 60% gazu jest pochodzenia naturalnego, produkcja LPG w Europie pochodzi z procesów rafineryjnych, a ta gałąź przemysłu boryka się z wieloma problemami ekonomicznymi. W Europie ponad 34% produktu pochodzi z wydobycia, a prawie 66% z procesów rafineryjnych. Największym producentem gazu pochodzenia naturalnego jest niezmiennie Norwegia 7,3 mln ton, a następnie Wielka Brytania 1,4 mln ton. Pozostałe kraje takie jak Białoruś 278 tys. ton, Węgry 115 tys. ton czy Ukraina 388 tys. ton w których również uzyskiwany jest taki gaz

LPG, nie oferują dużych ilości tego produktu na eksport. Kilka państw producentów, które odgrywają znaczącą rolę na europejskim rynku LPG jak Niemcy, Francja czy Holandia oraz



Hiszpania, pozyskuje gaz w swoich rafineriach przy zerowej produkcji pochodzącej z wydobycia. Dla rynku europejskiego, a w szczególności dla Europy Środkowo - Wschodniej, ważne są proporcje źródeł pochodzenia gazu dotyczące Rosji i Kazachstanu (gdzie gaz z procesów rafineryjnych to 26,5% całej produkcji w Rosji, a w Kazachstanie odpowiednio 22,3%). Taka wielkość oznacza, że w krajach, będących znaczącymi eksporterami produktów w ten rejon Europy oraz do Turcji, prawie ¾ produktu jest pochodzenia naturalnego.

Dziesięciu największych konsumentów zużywa prawie dwie trzecie światowej konsumpcji LPG i są to: USA 20,4%, Chiny 9%, Arabia Saudyjska 8,1%, Japonia 6,6%, Indie 5,8%, Rosja 3,4%, Meksyk 3,3%, Korea Południowa 3,1%, Kanada 2,9%, Brazylia 2,7% – razem 172,4 mln ton (**wykres nr 22**).

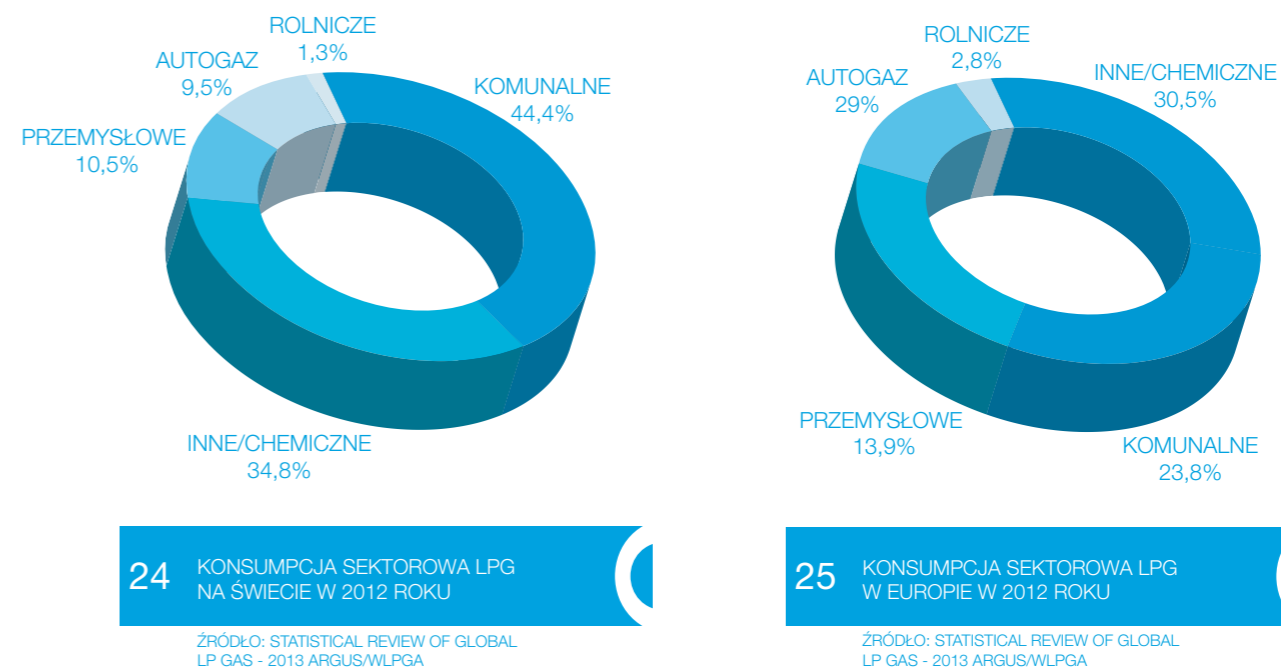
Na **wykresie nr 23** przedstawiono zaś największych konsumentów LPG w Europie w 2012 roku.



Strukturę konsumpcji na świecie oraz w Europie w podziale na poszczególne sektory przedstawiają **wykresy nr 24 i 25**.

W skali globalnej LPG zużywane jest w największej ilości na potrzeby komunalne 44,4%, na potrzeby rafineryjne/petrochemiczne 34,4% (z czego w przemyśle petrochemicznym 27,2%). W innych gałęziach przemysłu zużywane jest 10,5%, a w transporcie 9,5%. Mniejszymi odbiorcami są rafinerie 7,2% i rolnictwo 1,3%.

Na potrzeby sektora komunalnego przeznaczono łącznie ponad 117 mln ton, co praktycznie oznaczało stabilizację na poziomie 2012 roku. Regionem o dużym potencjale wzrostu jest Afryka oraz niektóre kraje azjatyckie. Jakkolwiek główną cechą rynku w 2013 roku był wzrost produkcji, to po stronie konsumpcji w niektórych rejonach świata zaobserwowano istotne i pozytywne zmiany dla rozwoju działań.



Programy promocji zastosowania LPG do celów komunalnych (w zakresie wielkości konsumpcji) mają szczególne znaczenie dla takich potentatów jak: Indie (13,3 mln ton z 5,4 mln ton globalnej konsumpcji), Chiny (16,2 z 23,8 mln) czy Indonezja (4,9 mln z 5 mln). Program zmiany oleju opałowego na LPG promowany i popierany przez rząd indonezyjski, czy też znajdujący powszechne uznanie światowy projekt „Cooking for life” pod auspicjami Światowej Organizacji Gazu Płynnego (WLPGA) to niektóre z działań stymulujących wzrost konsumpcji w tym sektorze w ujęciu globalnym i regionalnym. Wzrost konsumpcji w sektorze komunalnym w Indonezji o 1,4 mln ton w ciągu roku to przykład wręcz niezwykły w skali światowej. Pozytywne dla tego sektora zjawiska zachodzą również m.in. w Tajlandii, gdzie poziom konsumpcji przekroczył 3 mln ton.

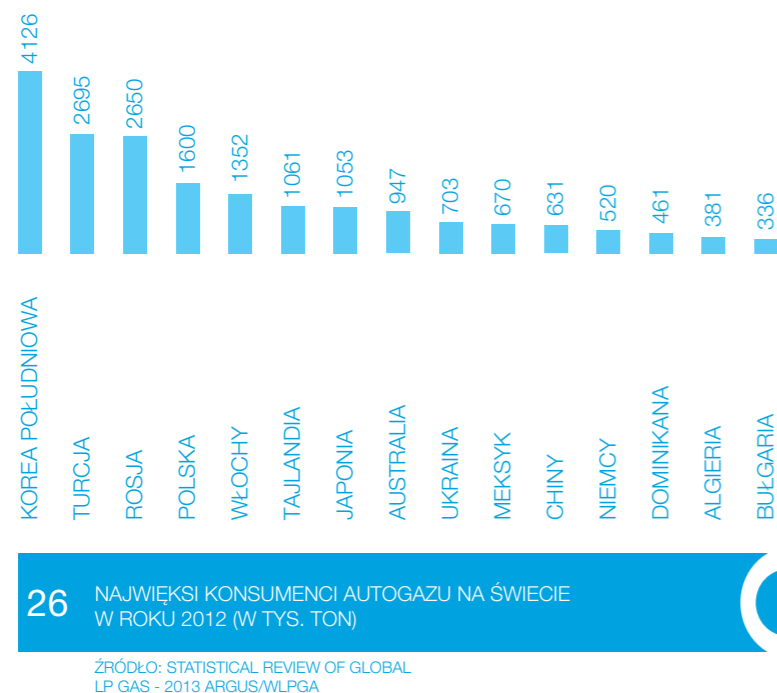
Analizując inne sektory warto podkreślić wzrost zużycia w sektorze chemicznym - szczególnie w USA i Arabii Saudyjskiej. Wymienione kraje są największymi konsumentami w skali światowej. Z 72,6 mln ton zużywanych przez sektor petrochemiczny 26,9 mln ton przypadło na USA, a 20,2 mln ton na Arabię Saudyjską. Oznacza to udział rządu 64,8% globalnego zużycia.

Rynek europejski charakteryzował się inną strukturą sektorową. Z globalnej konsumpcji w Europie (razem z Turcją i Ukrainą) w wysokości 30,5 mln ton (spadek o 3,2%) na sektor komunalny przypadło 23,8%, autogaz 29%, zastosowania przemysłowe 13,9%, transport 29%, a na potrzeby rafineryjne i chemiczne 30,5%. Po raz pierwszy w historii udział autogazu był wyższy od udziału sektora petrochemicznego (28,4%). Jeszcze dziesięć lat temu autogaz stanowił tylko około 15% konsumpcji, a sektor petrochemiczny około 23%. Największe spadki konsumpcji odnotowano w sektorze komunalnym, a w szczególności w takich dużych państwach jak Niemcy, Hiszpania, Włochy czy Turcja.

Największych konsumentów autogazu na świecie w roku 2012 przedstawia **wykres nr 26**.

Globalna konsumpcja autogazu na świecie w roku 2012 wyniosła 23,8 mln ton (w Europie 8,78 mln ton). Liderami autogazu na świecie są Korea Południowa 17,3%, Turcja 11,3%, Rosja 11,1%, Polska 6,7%, Włochy 5,6%, Tajlandia 4,5%, Japonia 4,4% oraz Australia,





w ujęciu bezwzględnym odnotowano w takich krajach jak Tajlandia 141 tys. ton, Hong-Kong 104 tys. ton, Turcja 43 tys. ton, Włochy 80 tys. ton oraz w Grecji 64 tys. ton. Jednocześnie odnotowano spadki konsumpcji w Korei Południowej (o 123 tys. ton), Pakistanie (o 236 tys. ton), czy też w Australii (o 84 tys. ton).

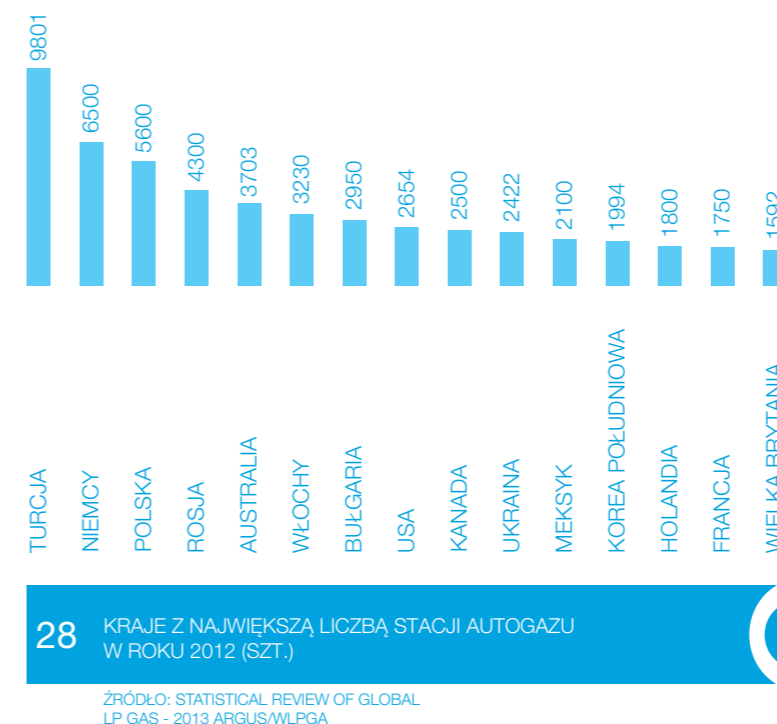
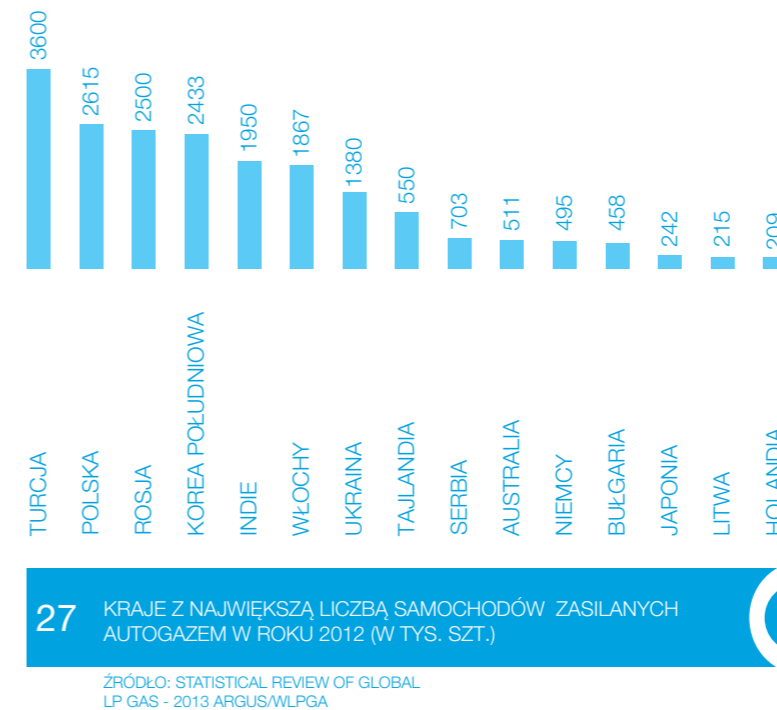
Na wykresach nr 27 i nr 28 przedstawiamy kraje z największą liczbą samochodów z instalacją LPG oraz kraje z największą liczbą stacji autogazu według stanu na koniec 2012 roku. Najwięcej samochodów posiadają takie kraje jak: Turcja, Polska, Rosja oraz Korea Południowa. Łącznie po świecie jeździ 23,2 mln sztuk pojazdów z instalacjami LPG, z czego w czterech wspomnianych wyżej krajach 11,2 mln sztuk pojazdów (46,8%). Można stwierdzić, że co szósty samochód z napędem LPG jeździ w Turcji, a co dziesiąty w Polsce, Rosji czy Korei Południowej. W krajach uwidocznionych na wykresie nr 27 jeździ łącznie ponad 20 milionów samochodów, co stanowiło ponad 84% wszystkich pojazdów z LPG na świecie. W roku 2012 przybyło łącznie 574 tys. szt. Do wzrostu przyczyniły się przede wszystkim takie kraje jak Turcja 265 tys., Indie 236 tys., Tajlandia 171 tys. oraz Polska 138 tys. W czołowej piętnastce rankingu światowego spadek liczby samochodów odnotowano w Korei Południowej 22 tys. oraz minimalnie w Australii i Japonii.

Na rynku europejskim (z uwzględnieniem Turcji i Ukrainy) dominują dwa kraje tj. Turcja i Polska (lider w UE). Łączna liczba aut z LPG w Europie wyniosła 12 623 tys. szt. na koniec 2012 roku. Wzrost o 650 tys. w stosunku do roku 2011 spowodowany był rejestracjami w Turcji, Polsce i we Włoszech. Warto odnotować wzrost w Niemczech o 40 tys. szt. czy w Grecji o 20 tys. szt. W zależności od regionu geograficznego oraz poszczególnych krajów, występują duże różnice w średnim zużyciu autogazu przez jeden samochód czy też średniej rocznej sprzedaży przez jedną stację.

W roku 2012 na świecie średnio jedna stacja sprzedawała rocznie 351 t gazu, podczas gdy dwa lata wcześniej było to 400 t gazu. Na stację przypada statystycznie 340 samochodów z instalacją LPG. Jeden pojazd zużywa rocznie 1 030 kg gazu.

Ukraina, Meksyk, Chiny, Niemcy, Dominikana, Algieria i Bułgaria. Kraje te zużywają łącznie 19,2 mln ton gazu do napędu pojazdów, co stanowi 80,5% globalnej sprzedaży na świecie w tym segmencie.

Łącznie zużycie w sektorze transportu w roku 2012 wzrosło o prawie 600 tys. ton. Podkreślenia wymaga fakt, że wg skorygowanych, dostępnych statystyk w roku 2012 odnotowano wzrost konsumpcji w Rosji o 650 tys. ton w stosunku do roku 2011. Największe wzrosty



W Australii jeden samochód spala średniorocznie 1,85 t gazu, w Rosji 1,06 t, w Meksyku 3,56 t. We Włoszech jest to odpowiednio 419 t na stację i zużycie rzędu 578 kg przez jeden samochód (wskaźnik niższy niż w Polsce).

W Europie średnioroczne dane w tym zakresie dla 2012 roku przedstawiają się następująco: 1 samochód zużywa 700 kg gazu (spadek aż o 17% w stosunku do roku 2010), a stacja sprzedaje 213 t rocznie i obsługuje średnio 304 samochody. Tak na świecie, jak i w krajach europejskich nie ma praktycznie kraju, którego wskaźniki odpowiadałyby średnim wyliczonym dla świata czy też Europy. W Korei Południowej jedna stacja sprzedaje średniorocznie 2 069 t gazu, obsługuje 1 220 samochodów, przy czym każdy z nich spala średnio 1,70 t gazu w ciągu roku. W Turcji stacje sprzedają 367,7 t gazu rocznie, podczas gdy w Polsce jest to 286 t. Średnioroczne zużycie gazu na samochód w Turcji wynosi 750 kg, a w Polsce 610 kg, co oznacza około 90 l autogazu zużycia średniomiesięcznego.

Liderami średniego rocznego zużycia LPG na samochód są: Japonia, gdzie pojazd samochodowy spala ponad 4,35 t produktu rocznie, przy czym jedna stacja sprzedaje średnio 669 t gazu rocznie oraz Chiny ze zużyciem 4,48 t gazu przez jeden samochód oraz sprzedają roczną przez jedną stację w wysokości 2 026 t.

Średnioroczna konsumpcja w przeliczeniu na samochód w Niemczech wynosi 1 050 kg, ale stacja sprzedaje tylko 80 t rocznie i obsługuje średnio 76 samochodów. Dla porównania w Tajlandii zużycie przez samochód wynosi dokładnie tyle samo co w Niemczech, ale stacja sprzedaje 895 t rocznie i obsługuje 856 samochodów (to ponad dziesięciokrotnie wyższy wskaźnik).

W odniesieniu do stacji autogazu liderami były takie kraje jak Turcja, Polska, Niemcy i Australia. W skali globalnej w roku 2012 przybyło łącznie 1 785 stacji autogazu, a globalna ilość tych stacji wyniosła 67 926 sztuk. Do wzrostu ilości stacji przyczyniły się takie kraje jak Turcja (więcej o 382 szt.), Niemcy 300 szt., Włochy 275 szt., Wielka Brytania 156 szt., jak również Tajlandia 285 szt. i Hiszpania 120 szt.. Polska, Rosja, Bułgaria, Holandia oraz Francja i Japonia to kraje gdzie zamknięto lub zlikwidowano wiele stacji autogazu. W pierwszej piętnastce krajów funkcjonuje prawie 55 tys. szt. stacji (ponad 80% wszystkich modułów autogazowych). W samej Europie (uwzględniając Turcję i Ukrainę) autogaz można zatankować w 41 589 punktach (wzrost o 1 202 stacje autogazu wobec 2011 r.). Z powyższych zestawień wynika jednoznacznie, że liderem światowym w segmencie autogazu jest Turcja. Pod względem wielkości konsumpcji kraj ten wciąż ustępuje Korei Południowej, jednak rozwój rynku autogazu świadczy o tym, że w przyszłości będzie to również lider światowy we wszystkich kategoriach związanych z sektorem LPG w transporcie. Aktualnie w Turcji cztery samochody osobowe z każdej dziesiątki funkcjonujących na rynku mają możliwość używania tego ekonomicznego i ekologicznego nośnika energii.



## POLISH LPG MARKET IN 2013

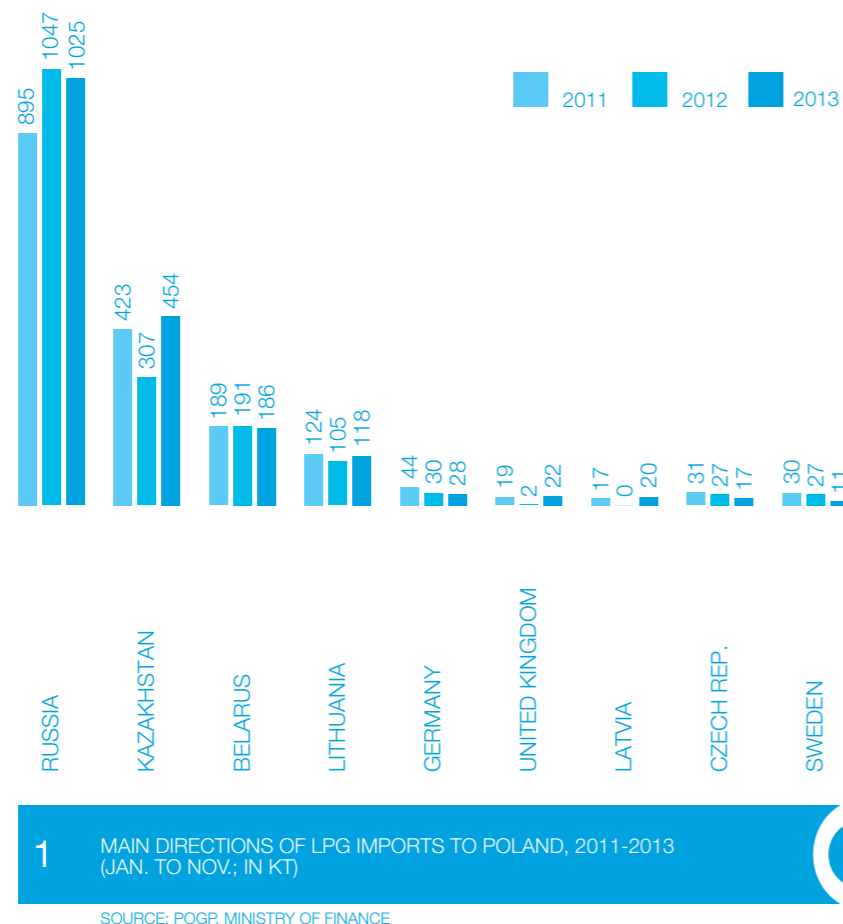
## Polish LPG market in 2013

The 2013 sales of LPG totalled 2,150 tonnes, this making a 1.4% drop as versus the 2012 figure. A similar consumption rate maintained against the basically unchanged fiscal burdens once again confirms that the Polish LPG market has entered a mature phase.

Due to limited technological potential of Polish producers and the global demand volume, the Polish market is based throughout upon external supplies. The LPG output devised for autogas, tank-stored gas and cylindered gas market segments amounted to 340,000 tonnes and dropped by 5% compared to the previous year. The Polish producers (PKN Orlen SA, GK LOTOS SA, PGNiG SA) delivered out of their establishments within Poland a total of 15.8% of domestic demand for the product. The change in the supply mix from individual producers has only made a 5% change in the domestic output.

The supplies of imported product totalled 2,080 thousand tonnes, this standing for increase in the supplies by 135,000 t, i.e. 6.9% growth as versus 2012. Like in the previous years, LPG businesses have not seen any disturbances in delivering the product to the market. A relatively high dependence upon imports, observed for a number of years now, proves to be a permanent trait of the Polish marketplace. Due to the diversification and expanded logistical infrastructure, the situation arouses no concerns amongst the industry players.

**Diagram no. 1** shows the main directions of imports to Poland for the eleven months of 2011 to 2013, respectively.

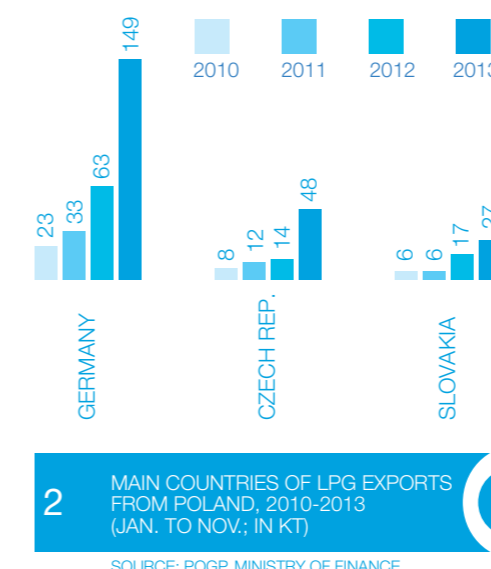


Seen against the year 2012, the delivery directions have not essentially changed. The main suppliers to Poland include Russia, Kazakhstan and Belarus. Similarly to the previous years, Russia came to the fore in 2013, with the import share of 53.6% (59.3% as for the preceding year). The decrease of Russia's share in the total imports was mainly due to increased supplies from Kazakhstan, the country that has supplied 23% of the total volume of imported product. Within the eleven months of 2013, Kazakhstan supplied 454,000 tonnes of LPG, this being almost 150,000 t in excess of the corresponding period in 2012. The supplies from Belarus, amounting to 9.7% of the total 2013 imports, have fluctuated in the recent years at 180,000 to 190,000 tonnes.

Due to the date this Report series is published, and owing to the acquisition of customs data, the POGP publishes detailed and confirmed data for the eleven months' periods in the individual years. The final data for the entire reporting year are not substantially different as regards the global imports and the supply directions mix. Lithuania remained the significant supplier in 2013, with a share of 6.2%. The Polish market is arguably founded on the supplies from these four countries. The supplies from Germany (1.5%) and Czech Republic (0.8%) can be regarded as complementary to the primary flow of the product. The deliveries from Latvia (19,000 tonnes), the Netherlands (12,000 t), Sweden (11,000 t) and Romania (1,700 t) are worth noting, along with those of Belgium, Italy, Austria, and Ukraine, all below 1,000 t.

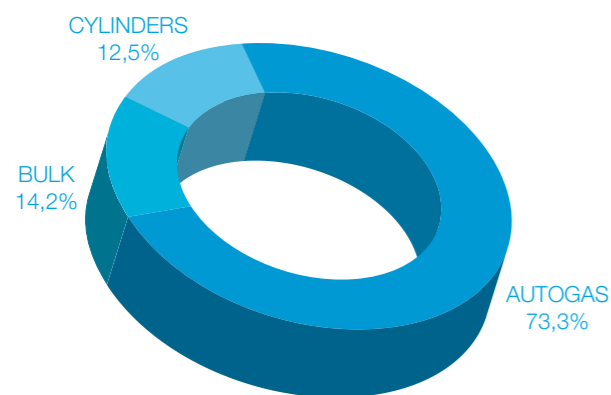
As per the customs declarations, the imports totalled slightly less than EUR 1.1bn. The average price of the imported product equalled EUR 0.53 per 1 kg, an equivalent of PLN 2.21/kg. The average EUR-denominated price proved lower by 13.4% than the 2012 price, the figure for PLN being 15.1%. In total, we have paid EUR 150,000 less for LPG.

The industry may have been somewhat surprised by quite a substantial increase in the LPG exports from Poland, which amounted to 270,000 tonnes – not much lower than the domestic output as for 2011, in its entirety. The more than double increase in the exports, as versus 2012, seems to be a permanent trend due to the geography, Poland's logistics potential, the country's long-term contacts with our partners in the East, as well as considerable efficiency of the sector's businesses. Germany is the main client, having absorbed 149,000 tonnes of LPG (63,000 t as for 2012); Czech Republic and Slovakia come second and third, with



48,000 t and 27,000 t purchased, respectively. The subsequent clients volume-wise are Serbia (14,000 t), Austria (11,000 t); these are followed by Hungary, Denmark, the UK, and Morocco, each having received 3,500 to 5,000 t. The exports to the three main clients between 2010 and 2013 are pictured in **Diagram no. 2**.

The 2013 sales structure by sector proved similar to that of 2012, with the predominant autogas sales (73.3%), the subsequent item being cylindered LPG (14.2%) and LPG in tanks (12.5%). **Diagram no. 3** illustrates the sales mix by volume as for 2013.



### 3 POLISH LPG MARKET STRUCTURE IN 2013

SOURCE: POGP



### 4 AUTOGAS SALES IN POLAND (IN KT)

SOURCE: POGP



### 5 AUTOGAS FILLING STATIONS IN POLAND (UNITS)

SOURCE: POGP



### 6 LPG FUELLED CARS IN POLAND (IN THOUSAND OF UNITS)

SOURCE: POGP

Slight fluctuations have been seen in individual sectors in the global sales of LPG over the last few years. The sales in LPG sector make the sector the most influential, in the perception of the entire market, as regards the total consumption. A change in the sales by 1% in this sector means an increase or decrease of circa 16,000 tonnes annually. Such a change in any of the other sectors entails an alteration of a few per cent.

The autogas sector, selling almost 75% of the product, has seen a 1.6% decrease in the sales, amounting to 1,575 thousand tonnes (**Diagram no. 4**). The segment's global sales have been informed by the overall social and economic circumstances, including the society's increased wealth, optimised costs and expenses in the enterprises, improved road infrastructure and relatively high prices of fuel. Each of these drivers has a bearing on consumption of vehicle fuels. With the number of all registered vehicles having increased by a few per cent, the consumption of autogas has decreased, the same being true – to a not-quite-significant extent – for petrol. At the end of 2012, Poland featured 486 cars per 1,000 inhabitants (474 as for 2011). The ratio continued to perform below the EU average, i.e. 484. Not any more a rare merchandise, car had been perceived as such by Polish society until quite recently.

**Diagrams nos. 5 and 6** show the basic group data for the number of fuelling stations offering LPG and the numbers of cars with LPG installation fixed. As at the late 2013, the total number of stations decreased by eighty, totalling 5,520. The expectations of decreasing number of LPG stations operational in the market have turned true; the trend will be maintained over the years to come, experts say. In spite of the relatively low costs of construction of new LPG station, the number of so-called standalone modules ought not to be expected to increase. Resulting from a dynamic,

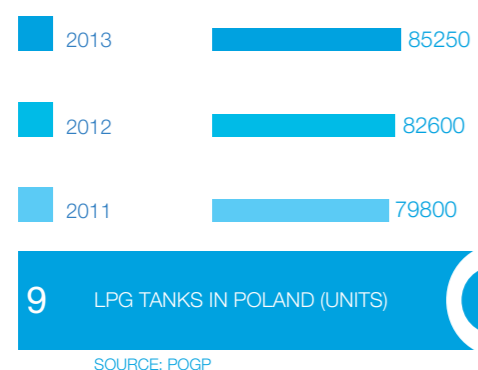
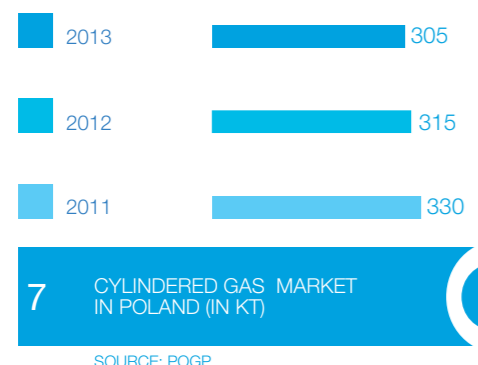
outright elemental, development of the sector, almost 6,800 points of sale had emerged by 2008. Within the last five years, optimisation of the sales network, enforced by calculated economic efficiency, has been observed.

According to the recent data, it is estimated that the total number of LPG-fuelled passenger cars in Poland equalled 2,757 thousand, an increase by 142,000. In terms of the types of fuel applied, the share of motor cars equipped with LPG-customised engines in the total number of such cars was 14.7% as at the beginning of 2013, the proportion of petrol-engine cars being 57.7%; of those with diesel engine, 25.8%. Among LPG-equipped vehicles, those with the engine volume of 1400 ccm to 1999 ccm are dominant, at 62%. Cars of up to 1399 ccm amount to 30.5% of the total number of LPG-system-equipped cars. It has to be borne in mind that there are vehicles with combined systems functioning in the market, rather than LPG-dedicated ones. The LPG category singled out as such is of significance for analyses concerning the entire market of vehicles, engine manufacturers, and fuels consumed. Taking into account petrol-engine cars and those furnished with LPG-adapted petrol engines, every fifth car (19.8%) may have the type of drive carrier altered. This statistics ignores diesel-engine cars, as their share is marginal in the passenger cars category, particularly if up to 1999 ccm. In spite of a slightly dropping trend in the sales of autogas in the recent years, there is still a space to be managed by autogas businesses, such as fixing dual-fuel LPG systems with diesel engines in trucks, or the offer of brand new cars equipped with LPG system out-of-hand.

Observable in the last years in Poland has been an adverse trend regarding the motor-car age groups. Vehicles aged twelve to twenty-five amount to less than 53% of all the vehicles; almost 18% of passenger cars used in Poland are aged above 25. What it means is that roughly every sixth car was manufactured before the country's political-economic transition. A mere ten-or-so per cent of cars are aged five years or below. This age structure is essential for the user making the decision as to the type of fuel and the appropriate generation of the LPG system to be fixed. As was the case in the previous years, in spite of growing number of cars equipped with LPG systems, the global sales of autogas have slightly decreased. A similar situation is the case with cars equipped with petrol engines. Analysis of sales data for petrol and autogas for 2007–2012 has observed that, in spite of considerable increase in the number of cars, the sales of each of these fuels have dropped by ca. 12%. In spite of these fuels being mutually complementary, to say that the decreased consumption of petrol was caused by the competition from autogas seems to be much of an overstatement.

The data of State-budgetary receipts from excise tax on autogas, as published by the Ministry of Finance, have shown a smaller consumption in this sector for the individual years compared to the POGP data. Our estimates are founded upon comprehensive market analysis; the so-called grey zone amounted to 6% for the sector in 2013. Of an issue to the fuel sector in this country overall, which is no less true for many a European country, is the grey zone operating. According to any study and opinion expressed by experts dealing with fuel management, there is no ideal solution that would eliminate untaxed trading. It is responsibility of public administration bodies to implement control mechanisms to limit the range of such dealings. It seems that the joint-and-several responsibility solution launched last year with respect to VAT is a proper step to this end, which has probably exerted some impact on the way certain entrepreneurs behave in the market.





The year 2013 saw a decreasing trend in the global sales of cylindered gas; this time, the drop was at 3.2% compared to 2012. The sales namely totalled 305,000 tonnes (**Diagram no. 7**). A decreasing trend in the consumption of cylindered gas is characteristic to most European markets, the recorded decreases being a few to a dozen-or-so per cent per annum. The competition from natural gas, as discussed in the previous reports, as well as the now marginal importance of cylindered gas as a heating agent, combined with gradual increase of new applications such as seasonal barbecuing devices or heating umbrellas, all contribute to a general decrease trend in this sector. Weather conditions are not a crucial factor – as opposed to gas stored in tanks and, particularly, gas used for internal space heating purposes. The sales of LPG in tanks amounted to 270,000 tonnes, an increase by another 1.9% as versus the preceding year (**Diagram no. 8**). The slight increase is due to very similar weather conditions in 2012, which finally resulted in maintained volumes of LPG sales for municipal purposes. The sales of gas for technological uses, i.e. industrial and agricultural, has also increased. 2013 saw the number of fixed tanks increased by 2,650. Apart from autogas, the number of fixed LPG tanks totalled 85,250 (**Diagram no. 9**).

Observed in the last years was an increasing number of tanks purchased/fixing by individuals. The growing affluence of Polish society results in increased number of systems installed, in spite of inten-

sified offering actions of companies that professionally deal with comprehensive customer service (system design through to completed fixing and attending all the formalities related to technological acceptance of the system). Those active with the sector of LPG stored in tanks take customer rotation into consideration, which includes situations such as conclusion of cooperation agreements due to e.g. coupling a system fixed on the user's own. In response to such developments, among other factors, tank manufacturers develop relevant distribution networks for their products. LPG operators active in the tank-stored gas also take customer rotation into account, including e.g. cooperation agreements coming to an end due to connection to a natural gas grid. With an appropriate technological action taken, the tank decommissioned at a client's location can be reused with another client.

The tomorrow of LPG market is dependent on a number of factors. The key factor is the State authorities' fiscal policy, along with strategic decisions enabling the development of individual sectors, determined by the country's power engineering policy. Systemic solutions with respect to amassing replenishments and obligatory reserves, specific regulations enabling pursuance of business operations, mechanisms enabling to eliminate the grey zone, LPG

being unanimously classed as low-emission carrier of energy supporting the development of renewable sources of energy – are just a few of the many issues that have a bearing on the product's future position in the country's energy mix.

For more detailed data on the structure of supplies, sales by segment and consumption of LPG with respect to purpose, see **Table no. I**.

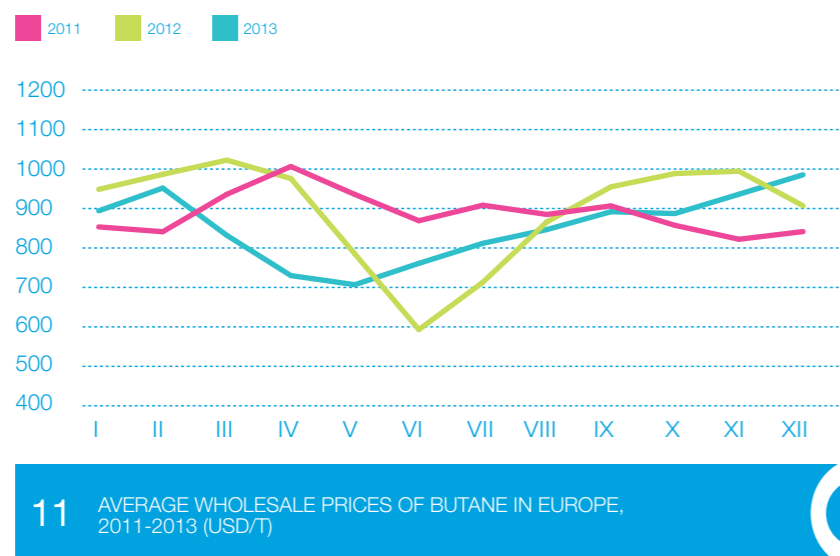
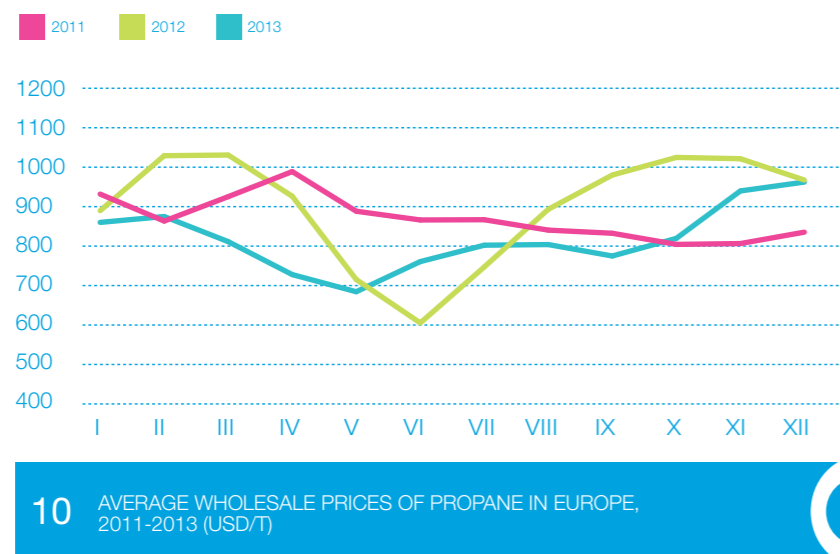
	2012	2013	% CHANGE
<b>LPG MARKET</b>			
<b>ORIGIN OF GAS</b>			
FROM LOCAL PRODUCTION	358	340	-5,0%
FROM IMPORTS	1 945	2 080	6,9%
TOTAL	2 303	2 420	5,1%
EXPORTS	123	270	119,5%
LPG CONSUMPTION IN POLAND	<b>2 180</b>	<b>2 150</b>	<b>-1,4%</b>
<b>LPG SALES AS PER MARKET SECTOR</b>			
<b>MARKET SECTOR</b>			
AUTOGAS (AUTOMOTIVE)	1 600	1 575	-1,6%
GAS IN CYLINDERS	315	305	-3,2%
BULK/GAS IN TANKS/WITHOUT AUTOGAS	265	270	1,9%
TOTAL	<b>2 180</b>	<b>2 150</b>	<b>-1,4%</b>
<b>LPG CONSUMPTION BY ECONOMY SECTOR</b>			
<b>PURPOSE OF CONSUMPTION</b>			
DOMESTIC	295	285	-3,4%
INDUSTRIAL	139	140	0,7%
AGRICULTURAL	78	85	9,0%
AUTOGAS	1 600	1 575	-1,6%
OTHER USES	68	65	-4,4%
TOTAL	<b>2 180</b>	<b>2 150</b>	<b>-1,4%</b>

**TABELA I** LPG MARKET IN POLAND, 2012/2013 (IN KT)  
SOURCE: POGP

## LPG prices in Poland, 2013

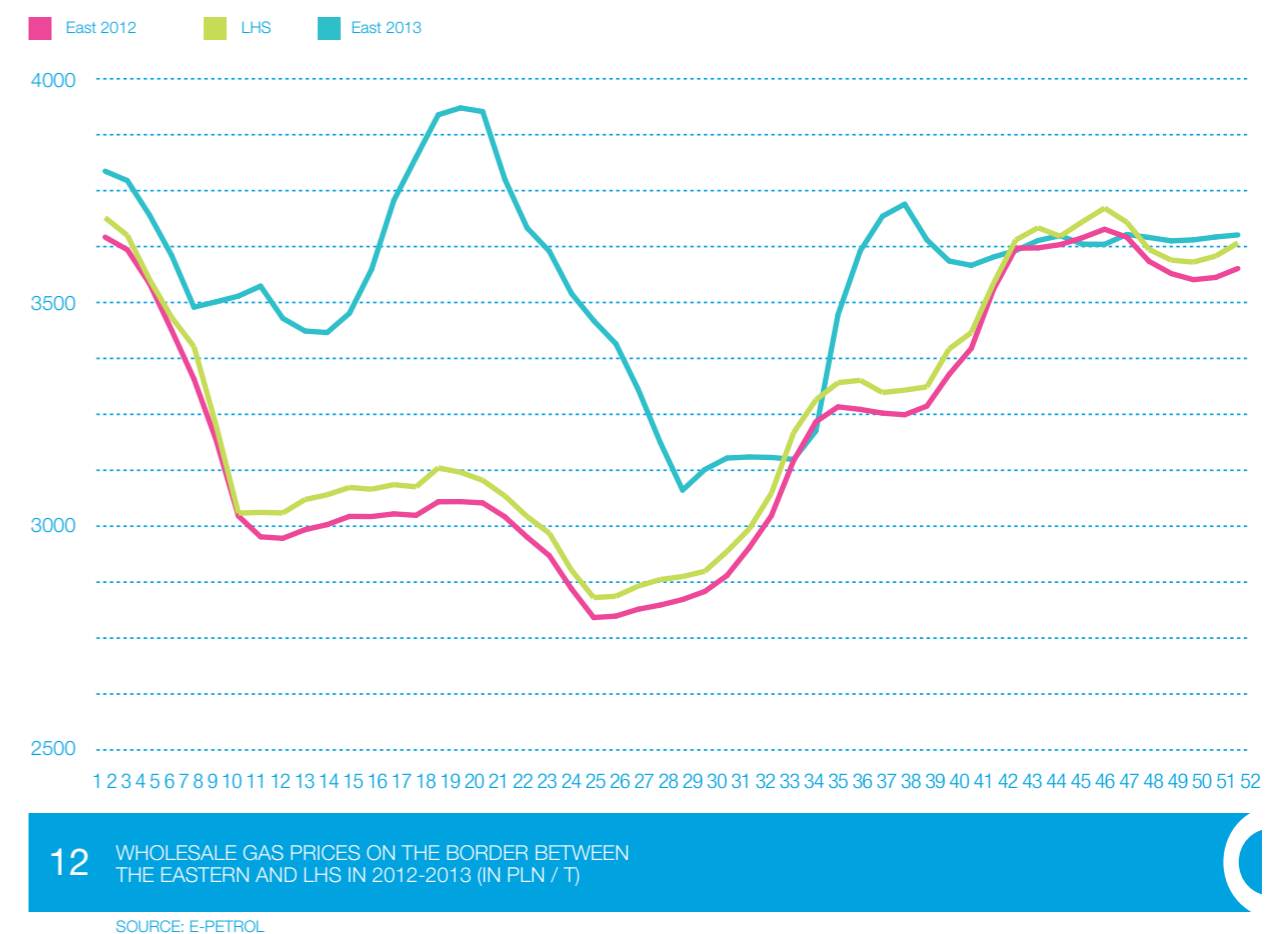
The Polish LPG market is based on supplies primarily from the East. The West-European quotations bear no essential significance volume-wise. Although Polish importers use DAF Brest quotations as the reference – the source being frequently used in establishing the formulas in contracts for supplies to the Central-European countries – the quotations in the Western markets are applicable also in some import transactions. Noticeably, Russia's methodology of establishing export duties takes into account the pricing in Western Europe.

**Diagrams nos. 10 and 11** detail average wholesale prices of propane and butane for Europe, 2011–2013. The average annual wholesale prices for these gases performed lower in 2013 than in 2012 by 9.3% for propane and by 4.1% for butane. The average annual price of



propane and butane was ca. USD 820 per tonne and USD 850/t, respectively. According to international (Argus/DAF Brest-based) quotations, the average annual price for the blend at the Polish eastern border was less than USD 700/t. Observed in 2013 was a lesser than the 2012 figure absolute difference between the top and the lowest average annual wholesale price for both products. For propane and butane, the difference was about USD 275 per tonne of the product, the amount for the blend performing very close thereto. **Diagram no. 12** compares the quotations at the eastern border and those for the Wide-gauge Metallurgical Line (abbr. LHS), for the years 2012 and 2013.

2013 was a period for propane-butane to be clearly less expensive than in 2012. Comparison of the e-petrol.pl average annual quotations of wholesale prices at the eastern frontier makes it apparent that the annual amount averaged for 1 tonne of the blend equals PLN 3,549, whereas the price decreased in 2013 and oscillated around PLN 3,213/t. Let us remark that the prices under analysis are net prices of propane-butane 50/50, inclusive of reloading, customs duties, excise tax and fuel charge. The average price in question is the average price of a given day, calculated using the average weighted amount based on all the quoted prices. It is worth



noticing that 2013 did not see long periods of price stability in the blend market, which certainly did not facilitate the functioning for many operators in the market. A considerable drop was observable in the propane-butane market in as early as January, the second episode, at a lesser scale, was the move observed in the spring. The following period, June until December, marked a more or less dynamically climbing curve of the average prices of blend. To compare, 2012 saw a relatively insignificant variability in the prices. January 2013 marked a decrease, which, in the opinion of many operators, was primarily rooted in a considerable supply of the commodity that did not fully translate into the demand. At the same time, due to strong frost conditions, the beginning of the year is describable in terms of well-performing sales of propane, mainly for heating purposes. For the propane-butane blend, the switch from the early days of the year and the middle of February was dramatic, with the drop nearing PLN 700/t, i.e. almost 20%. The other significant drop was seen between March and early June, seeing the price going down again, to ca. PLN 250/t. Thereby, week 23 disclosed the lowest price of 2013 as a whole. The average weekly FCA quotations at the eastern border amounted then to PLN 2,798.33/t, whereas the average quotation for the LHS was PLN 2,843/t. Ever since then, almost until the year's end, we have seen a gradual move-up of the pricing curve. Initially, in late August, 1 tonne of the gas grew in price by, more-or-less, PLN 300. The following large upward trend made ca. PLN 35, and lasted until October. The final days of the year saw a slight decrease, down to PLN 3,578/t. The comparison of 2012 vs. 2013 between the prices at the eastern frontier attests a much more difficult situation for 2012. The prices fared higher then; problems were more frequently reported as regards the regular deliveries and ensured satisfactory supply resulting from overhaul stoppages in the refineries. When comparing the prices of the two last years at Poland's eastern border clearly indicates that only two moments

within 2013 saw prices higher than those a year earlier. 2013 was the first year for the e-petrol.pl portal to quote the prices of propane-butane blend at the LHS terminals, which enables to compare the pricing convergence along the transport route linking to Poland's eastern frontier. The average annual difference in the prices equalled in this case ca. PLN 46/t, although there occurred periods within the year when the price of 1 tonne of propane-butane was more expensive by over PLN 70 at terminals in the south of Poland.

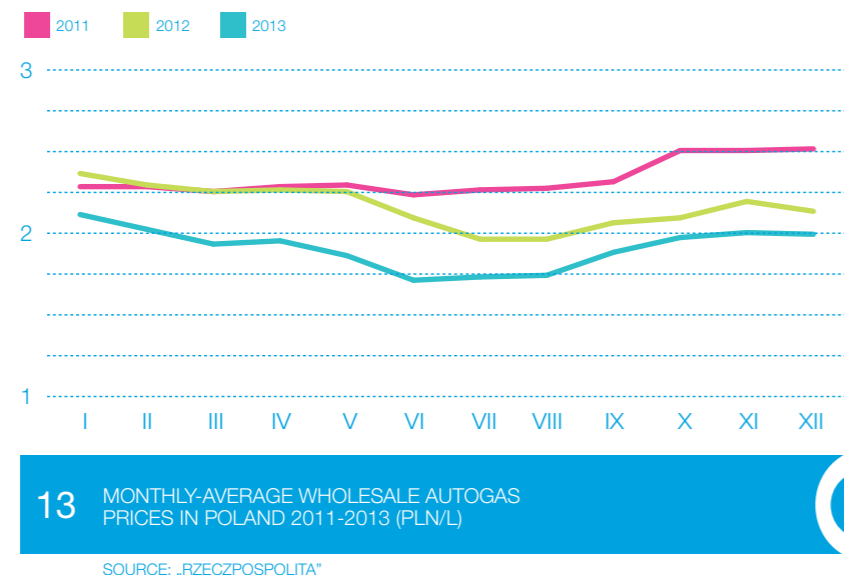
Among the gnawing problems that contributed to the propane-butane pricing in 2013, definitely important were the concerns about the main burden of deliveries and exportation priorities being shifted to Black Sea countries and the Ukraine. This situation could arouse comprehensible concerns amongst our importers in the latter half of the year. Especially in October and November, spot transactions were not easy to attain, hence long-term contracts were in most cases implemented as the only option. It was only at the end of 2013 that a decrease of about PLN 50–60 per tonne resulted in a somewhat normalised situation in this respect.\*

The annual-average wholesale price equalled PLN 1,91 per litre, a drop by 11,5% versus 2012 (**Diagram no 13**). More than the wholesale prices, the drivers and vehicle fleet managers were more interested in final retail prices of fuels.

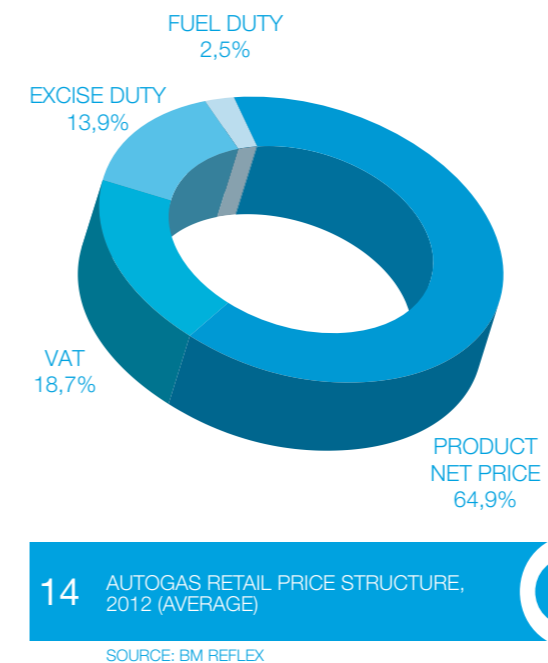
The year 2013 saw no change in the excise tax rate on autogas, whilst the fuel charge increased by 1%. The 2013 taxation encumbrances for the autogas were as follows:

- Excise Tax – PLN 695/t
- Fuel Charge – PLN 133.10/t
- VAT – 23%

As per the enterprise quotations, the average annual retail price equalled PLN 2.51 per 1 litre, which means that the average tax charge for autogas totalled 37.1%, an increase of the order of 2 percentage points as versus the preceding year. Given the fixed excise tax rate and slightly increased fuel charge, the increase was mainly due to a decreased retail price.

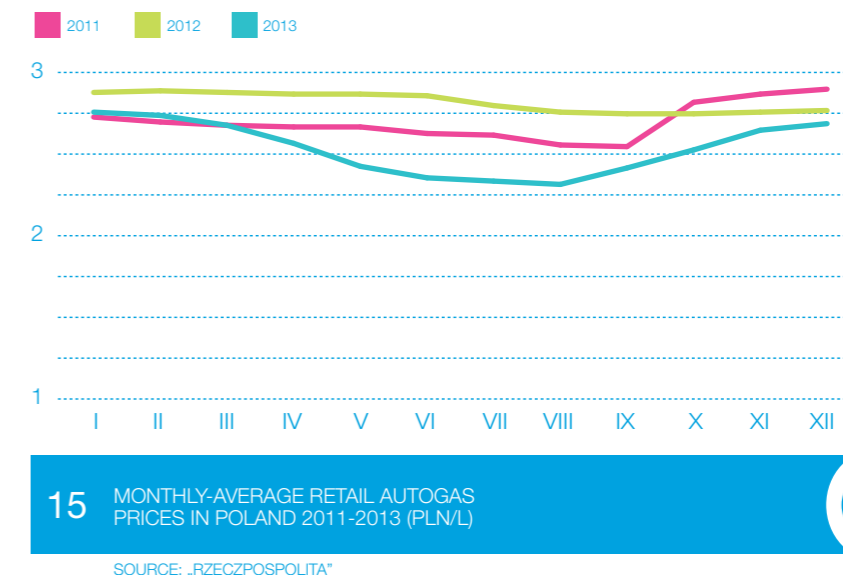


\* Citation: Jakub Bogucki, Information Market.



**Diagram no. 14** shows the structure of the 2013 average annual price for autogas. Assuming that the excise tax has remained fixed, the fuel charge has slightly been altered, VAT rate maintained and delivery prices unchanged (in case the retail price has fluctuated between PLN 2 per litre and PLN 3/l), analyses have shown that the share of tax charges would equal 34% to 41% of the retail price. In spite of the excise tax rate in 2013 remaining unaltered, a decrease has been observed in the global sales for the autogas sector. At the average weighted exchange rate as quoted by the National Bank of Poland for 2013, the excise tax rate was EUR 165.57 per tonne, proving higher by 32.5% with respect to the EU-imposed minimum rate. The average retail prices of

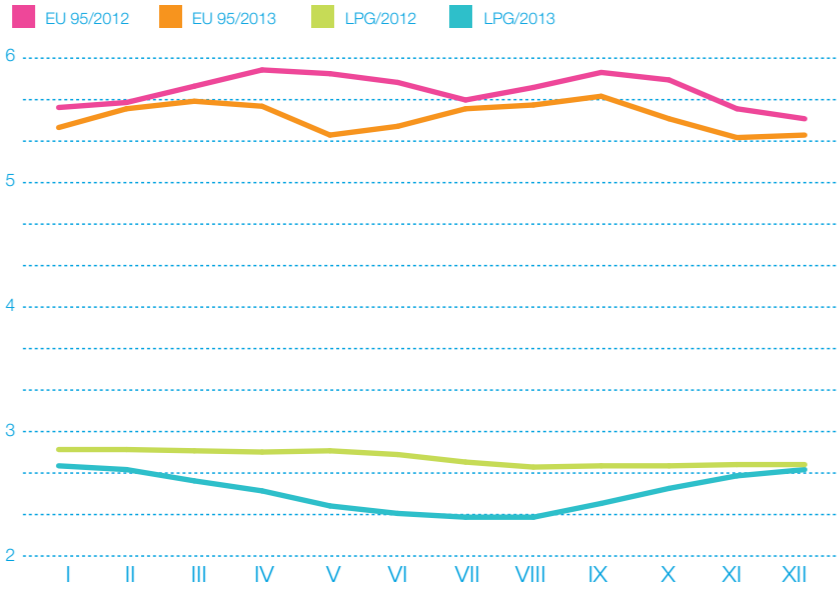
autogas in 2013 fared lower than those in 2012 by ca. 10% (**Diagram no. 15**). According to the quotations published in a number of industry portals, the monthly average retail prices were also lower for the individual months of 2013, compared to the respective months of 2012. The pricing amplitude was flatter: the difference between the highest and the lowest average monthly price for Poland was PLN 0.14 in 2013 and PLN 0.42 in 2012. Over these two years, the change trend in the pricing was identical. A drop was observed between January and August inclusive, followed with an increase trend from September onwards, till the year's end. The early spring marked the beginning of the heating season, increased wholesale quotations in the west of Europe and, subsequently, a growth in the Russian prices, stemming from administrative decisions of the country's authorities – with the resultant increase in wholesale prices as well as retail prices in the Polish market. The year's beginning was marked by prices at PLN 2.73–2.75 per litre of autogas, with the following drop down to PLN 2.31-2.34/l as of July/August, and then



a gradual increase up to PLN 2.68-2.69/l. The year 2013 was also characterised by an extremely advantageous ratio of autogas prices versus retail prices of petrol and diesel fuel. **Diagram no. 16** compares retail prices of autogas and EU 95 petrol for the years 2012 and 2013. Insofar as the annual price of autogas averaged 48.7% of EU 95 price in 2012, the 2013 figure was 45.7%. Albeit the proportion for June and July 2013 was 41.3–41.4%, the rate for January and December exceeded 50%. To compare the absolute average annual prices for autogas and EU 95, the user of a car furnished with LPG system paid, on average, PLN 2.99 less in 2013, whereas the difference in 2012 was PLN 2.93. For a user resolving to have an LPG system fixed in their car at the charge of PLN 2,500, with the fuel consumption rate of 8 litres of petrol per 100 km (i.e. 9.2 l of LPG), the system would be depreciated fourteen months of the fixing date, with the actual monthly mileage of just 1,000 km. Assuming the retail prices remaining identical, the savings would reach almost PLN 7,500 within four years. As mentioned earlier, however, in spite of the thus advantageous price ratio, a decrease has been observed for the autogas segment, effectively.

As for the cylindered LPG segment (cylinders vol. 11 kg), 2013 observed a decrease in the average monthly retail prices by 7.8%, the price averaging less than PLN 56 per piece, thus marking a 2% increase compared to 2011 – and so resuming the prices of that period. The lowest prices were seen in September and October, oscillating around PLN 51.79 to PLN 52.14 for 11 kg-per-piece cylindered gas. The dropping trend in the delivery prices was effectively reflected in the retail prices, with a delay that proves characteristic to the related market segment, in any case. The realities in which this segment functions, including a different amplitude of hesitant prices – occurring owing to a relatively long logistics chain, among other factors – are commonly known. Although the difference between the top and the lowest average monthly price amounted to over 19%, the trend appeared to be one-way, i.e. a slow decrease to PLN 51.79, down from PLN 63.3, per cylinder was observed. In 2012, we faced a more stable situation with respect to average monthly retail prices of cylindered gas, the analogous difference being not in excess of 5%.

The prices for propane used in heating and technological systems proved to be very close to their 2012 peers. As quoted by Rzeczpospolita daily, the average annual price of propane equalled PLN 3.05 per 1 litre, the 2012 figure being PLN 3.03/l. A rather slight increase in the prices, of a mere 1%, has not made the trend reverse. The first half of 2013 saw decreasing delivery prices; the pricing level was maintained into July, whilst between August and the year's end, a gradual increase was recorded. The very like weather conditions appearing in 2013 and 2012 caused repeated pricing trends in the course of the year.



**16** RETAIL PRICES OF FUELS EU95, AND LPG IN 2012 AND 2013 (IN PLN/L)  
SOURCE: BM REFLEX



notatki

notatki

# AmeriGas

JAKOŚĆ, RZETELNOŚĆ, BEZPIECZEŃSTWO



Współlider rynku  
LPG w Polsce.

Najdynamiczniej  
rozwijająca się  
firma w branży.

[www.amerigas.pl](http://www.amerigas.pl) 801 11 77 11



## Największy wybór zbiorników LPG na świecie

**Polki  
Produkt  
Przyszłości**

Laureat Konkursu  
Polki Produkt Przyszłości

**Mniejszy ciężar  
5-10 kg**

**Większa pojemność LPG  
dla zbliżonych wymiarów**

**Różne pozycje montażu  
leżący, podwieszany, stojący  
poziomy, pionowy**

**Hit  
LPG**

Gwarancja najwyższej jakości  
potwierdzona Medalem Europejskim

**ELPIGAZ** ELPIGAZ Sp. z o. o.  
ul. Perseusza 9, 80-299 Gdańsk, Poland

tel. +48 58 349 49 40, fax. +48 58 348 12 11,  
info@elpigaz.com, www.elpigaz.com

### INSTALACJE LPG I CNG

Technologia ukryta pod maską

**Instalacje gazowe  
do każdego samochodu**

**DIESEL NA GAZ**

**ELPIGAZ** ELPIGAZ Sp. z o. o.  
ul. Perseusza 9, 80-299 Gdańsk, Poland

tel. +48 58 349 49 40, fax. +48 58 348 12 11,  
info@elpigaz.com, www.elpigaz.com



Oferujemy pełen zakres amatury i urządzeń do LPG: wyposażenie zbiorników stacjonarnych i autocystem oraz instalacji przeładunkowych i napełniania butli



We supply the complete LPG equipment for stationary tanks and road tankers, as well as complete bulk plants and cylinder filling stations



**REGO**  
PRODUCTS

RegO GmbH  
Industriestr. 9  
D - 35075 Gladenbach  
Tel.: +49 (0) 6462 - 9147 - 10  
Fax: +49 (0) 6462 - 9147 - 29  
E-mail: info@rego-europe.de  
Website: www.regoproducts.com



Certified according to:  
DIN EN ISO 9001:2008  
PED 97/23/EC  
ATEX 94/9/EC



**FAS**  
Poland Sp. z o.o.

FAS Poland Sp. z o.o.  
Ul. Żeligowskiego 32/34  
PL-90-643 Łódź  
Tel.: +48 (0) 42 - 6336072  
Fax: +48 (0) 42 - 6304876  
E-mail: info@faspoland.pl  
Website: www.faspoland.pl



WWW.INFORMATIONMARKET.PL



DBAMY  
O RELACJE  
BRANŻOWE



DOSTARCZAMY  
KLUCZOWE  
INFORMACJE  
DLA BIZNESU



POMAGAMY  
ODNIEŚĆ  
SUKCES  
W BRANŻY



*morze  
czystej  
energii*



BAŁTYKGAZ Spółka z o.o.  
ul. Sobieskiego 5, 84-230 Rumia  
Tel.: +48 58 677 77 77 | Fax: +48 58 677 77 09 | www.baltykgaz.pl

**BAŁTYKGAZ**  
morze czystej energii





WWW.HADEX-GAZ.PL  
INFOLINIA: 801 011 118

WYJĄTKOWE  
ŹRÓDŁO  
ENERGII



jeszcze więcej energii



Komponenty | Rozwiązania | Systemy



LPG ciśnienie pod kontrolą



LPG w czasie wolnym

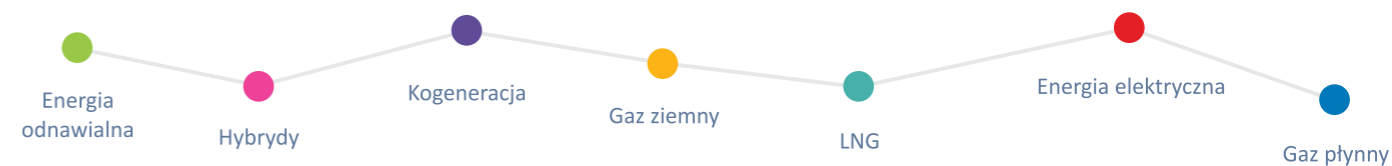


... dla przemysłu, gospodarstw domowych i wypoczynku.



GOK Regler- und Armaturen-Gesellschaft mbH & Co. KG • Web: www.gok-online.de

Przedstawiciel w Polsce: GOK Regler- und Armaturen Polska Sp. z o.o. • ul. Traugutta 126 • 63-400 Ostrów Wielkopolski  
Telefon: +48 062 735 84 08 • Telefax: +48 062 735 84 09 • E-mail: gok@gok.pl • Web: www.gok.pl



Jesteśmy firmą multienergetyczną.





**LPG**

WYJĄTKOWA ENERGIA

**POGP**  
Polska Organizacja Gazu Płynnego

[www.pogp.pl](http://www.pogp.pl)

[www.exceptionalenergy.com](http://www.exceptionalenergy.com)