

Ceny paliw – tragiczna sytuacja rynku detalicznego, Warszawa 12.09.2011
Sztuczne podtrzymywanie niskich cen benzyny i oleju napędowego na koncernowych stacjach własnych stawia prywatne firmy branży paliwowej na skraju bankructwa, bo one nie mogą sprzedawać taniej niż kupiły. Z mapy Polski może zniknąć ok. 3000 takich niezależnych placówek. Będzie to tragedią dla wielu kierowców, którzy będą musieli pokonywać dużo większe odległości, by zatankować swe pojazdy.

W nawiązaniu do informacji medialnych dotyczących dyskusji odnośnie cen na stacjach paliw, w której Polska Izba Paliw Płynnych (dalej: PIPP) zajęła stanowisko, należy zauważyć, co następuje.

PIPP jest organizacją samorządu gospodarczego działającą na podstawie ustawy z 30 maja 1989 r. o izbach gospodarczych, której podstawowymi celami zgodnie ze Statutem PIPP są m.in. ochrona interesów zrzeszonych podmiotów przed działaniami monopolistycznymi i dumpingowymi oraz dążenie do stworzenia płaszczyzny równoprawnej współpracy wszystkich podmiotów uczestniczących w produkcji i obrocie paliwami płynnymi.

Biorąc pod uwagę powyższe, PIPP zobligowana jest do podejmowania wszystkich dopuszczalnych prawem działań zmierzających do ochrony interesów członków, którzy ją tworzą, włącznie z kierowaniem stosownych pism i zawiadomień do właściwych organów administracji państwowej.

Tymczasem ustalenie sztywnych cen detalicznych na stacjach własnych koncernów uniemożliwia jakiegokolwiek działanie rynkowe niezależnym podmiotom z branży paliwowej.

Wobec napływających skarg swych członków Polska Izba Paliw Płynnych musiała zająć jednoznaczne stanowisko i zwrócić się o wyjaśnienia do stosownych czynników. Z napływających sygnałów wynika, że paliwa na stacjach własnych koncernów sprzedawane są poniżej ceny zakupu. Wypracowanie przez PKN Orlen zysku jest w tym wypadku możliwe tylko i wyłącznie, że stacje własne nie muszą kupować paliw w cenie której koncern żąda od pozostałych uczestników rynku, lecz mogą stosować tzw. przesunięcia magazynowe.

Tak uprzywilejowanej sytuacji nie mają niezależni właściciele stacji paliw. W posiadaniu Polskiej Izby Paliw jest np. faktura VAT ze stacji PKN z 5 września 2011 r. Uwidoczniona w tym dokumencie cena brutto wynosi 4,95 zł za litr zakupionej benzyny Eurosuper95. Cena hurtowa netto ogłoszona przez koncern tego dnia wynosiła 4,98 zł/l. Innymi słowy, jeśli prywatny przedsiębiorca miałby zaopatrzyć się w paliwo, to lepiej by kupował je na stacji jako osoba prywatna – w cenach detalicznych, niż w hurcie rafineryjnym. W przeciwnym wypadku do każdego sprzedawanego litra paliwa musiałby dołożyć z własnej kieszeni 3 grosze. „Jak w takich warunkach prowadzić działalność gospodarczą?” – pytają członkowie Izby.

Warto podkreślić, że ostatnie zamrożenie cen na koncernowych stacjach własnych nie jest pierwszą tego typu sytuacją. Już w marcu br. Polska Izba Paliw Płynnych wystosowała do Prezesa PKN Orlen pismo w sprawie cen dumpingowych, metody „margin squeeze”. Korespondencję w tej sprawie można prześledzić na internetowej stronie organizacji: paliwa.pl. Z sytuacją zaniżania marż nie mamy zatem do czynienia po raz pierwszy i nie jest to sytuacja krótkotrwała, wręcz przeciwnie – sytuacja ta z każdym miesiącem się pogarsza, stawiając prywatne stacje paliw na skraju bankructwa.

Utrzymanie stacji paliw wymaga, aby minimalna marża w detalu wynosiła co najmniej 5% od każdego sprzedanego litra produktu. Inaczej jej właściciel nie tylko nie spełni wymogów stawianych stacjom paliw przez organy państwowe, ale nie będzie miał z czego zapłacić swym pracownikom i będzie musiał zamknąć firmę. Warto przy tym zauważyć, że placówki niezależne, których to dotyczy – zarówno tzw. stacje prywatne, jak i franszysowe czy patronackie – to większości przedsiębiorstwa rodzinne, obsługujące rynki lokalne, gdzie nie opłaca się inwestować dużym graczom, więc powstałej luki nie wypełnią ani stacje własne koncernów, ani hipermarketowe. W takiej sytuacji korzystający z nich dotychczas kierowcy – zarówno prywatni, jak i właściciele przedsiębiorstw – nie tylko będą zmuszeni pokonywać większe odległości, by zatankować swoje pojazdy, ale również płacić cenę ustaloną przez pozostałego na rynku monopolistę, który będzie miał w tym względzie zupełną swobodę działania.