

Konsumpcja paliw ciekłych w I kwartale 2013 roku

Niestety I kwartał 2013 roku nie odwrócił trendu spadkowego w popycie na paliwa ciekłe. Spowolnienie gospodarcze, rosnąca szara strefa – głównie w rynku oleju napędowego – oraz przeciągająca się zimowa aura spowodowały, iż na rynku krajowym udało się ulokować o wiele mniej paliw niż w tym samym okresie przed rokiem. Wprawdzie rafinerie produkowały paliwa w ilości zbliżonej do roku poprzedniego, to jednak wyprodukowały mniej oleju napędowego niż przez 3 miesiące 2012, reagując w ten sposób na mniejszy popyt. Dodatkowo nadwyżki tego co wyprodukowano i nie udało się sprzedać w kraju trzeba było sprzedać za granicą. Handlu nie ułatwiały też wysokie ceny.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po I kwartale 2013 w odniesieniu do I kwartału 2012.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po I kwartale 2013 roku w porównaniu do I kwartału 2012 roku.

Wyszczególnienie		I kwartał 2012		I kwartał 2013		Wskaźnik 3 mies. 2012=100
		tys. m3	udział w konsumpcji %	tys. m3	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	1 189		1 122		94
	w tym całkowity import	140	12	125	11	89
Olej napędowy	Konsumpcja	3 191		2 948		92
	w tym całkowity import	297	9	226	8	76
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	969		921		95
	w tym całkowity import	866	89	838	91	97
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	5 349		4 991		93
	w tym całkowity import	1 303	24	1 189	24	91
Paliwo JET	Konsumpcja	116		123		106
	w tym całkowity import	5	4	14	11	280
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	369		350		95
	w tym całkowity import	91	25	20	6	22
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	182		157		86
	w tym całkowity import	46	25	19	12	41
OGÓLEM	Konsumpcja	6 016		5 621		93
	w tym całkowity import	1 445	24	1 242	22	86

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

I choć były relatywnie niższe niż nawet średnio w roku 2012, to ogólna drożyzna w kraju i wzrost bezrobocia nie generowały popytu. Obserwacje rynku skłaniają do stwierdzenia, że szara strefa nadal miała się dobrze, a wręcz zwiększała swój obszar działania oferując paliwa po atrakcyjnych, w stosunku do rynkowych, cenach. Na wzroście tej nielegalnej działalności tracił budżet państwa, a więc my – wszyscy obywatele – ale też traciły spółki paliwowe usiłujące legalnie sprzedawać swoje paliwa. Szacuje się, że rozmiar szarej strefy przekroczył już granicę 13% rynku oleju napędowego, a można przypuszczać, że nie jest to zapewne koniec jej wzrostu. Jeśli szybko nie zostaną wdrożone przepisy mogące ograniczyć rozmiar tego procederu może nas czekać efekt śnieżnej kuli na innych gatunkach paliw, którego zatrzymanie potrwa lata. Pamiętać należy, iż najnowsze prognozy zakładają dalsze zwalnianie gospodarki, czego skutkiem będzie ograniczanie inwestycji i tym samym poszukiwanie przez firmy wykorzystujące paliwa do swojej działalności tańszych źródeł zaopatrzenia w celu ograniczenia kosztów funkcjonowania. Rozmiar zmniejszania rynku powiększa też kolejny kwartał spadku sprzedaży benzyn silnikowych i spadek popytu na autogaz. W tym przypadku ceny i zimowa pogoda zmniejszyły wykorzystanie pojazdów do celów transportowych. Ostatecznie konsumpcja paliw ciekłych wykazała po 3 miesiącach 2013 wynik o 7% niższy niż przed rokiem.

Konsumpcja oleju napędowego w I kwartale 2013 br. spadła o 8% w stosunku do I kwartału 2012. Tak więc wraz ze spowolnieniem gospodarczym i wzrostem szarej strefy trend spadkowy w konsumpcji paliwa do silników Diesla został utrzymany.

Zanotowany spadek procentowy przekłada się na obniżenie dostaw rynkowych na poziomie 243 tys. m³. Import uzupełniający wyniósł 8% całości dostaw. To wynik o 1 punkt procentowy niższy niż po I kwartale 2012. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 2,9 mln m³ przy 3,2 mln m³ przed rokiem.

O 6% - w stosunku do I kwartału 2012 – zmalała, z przyczyn opisanych powyżej, konsumpcja benzyn silnikowych. Wzrost produkcji krajowej i mniejszy popyt spowodowały zmniejszenie importu o 11%. Udział importu w krajowym rynku benzyn wyniósł 11% przy 12% w I kwartale 2012.

Ograniczeniu o 5% uległ też rynek gazu płynnego LPG. Produkt ten wykorzystywany jest do celów grzewczych i - w znacznie większej części (ok. 73%) - do zasilania samochodów jako substytut benzyn silnikowych. W I kwartale 2013 konsumpcja autogazu osiągnęła poziom ponad 756 tys. m³ podczas, gdy cały rynek LPG szacowany był na 921 tys. m³. Rynek autogazu po 3 miesiącach 2013 roku osiągnął wielkość 68% rynku benzyn silnikowych. To nieco mniej niż było w roku 2012. Gaz płynny LPG w znakomitej części pochodzi z importu, a po I kwartale br udział importu w zaopatrzeniu tego rynku wyniósł 91%. To o 2 pp więcej niż przed rokiem.

Rozwojowy jest rynek sprzedaży paliwa lotniczego JET. W I kwartale 2013 sprzedano o 6% więcej tego gatunku paliwa niż przed rokiem. Dotychczasowych uczestników rynku wzmocnił Shell, który rozpoczął sprzedaż na południu Polski. Pojawiło się też paliwo JET z importu i jego udział w konsumpcji krajowej wyniósł 11%. Wciąż jednak krajowy rynek paliwa JET jest mniejszy, niż sprzedaż tego paliwa poza Polskę realizowana przez rafinerie.

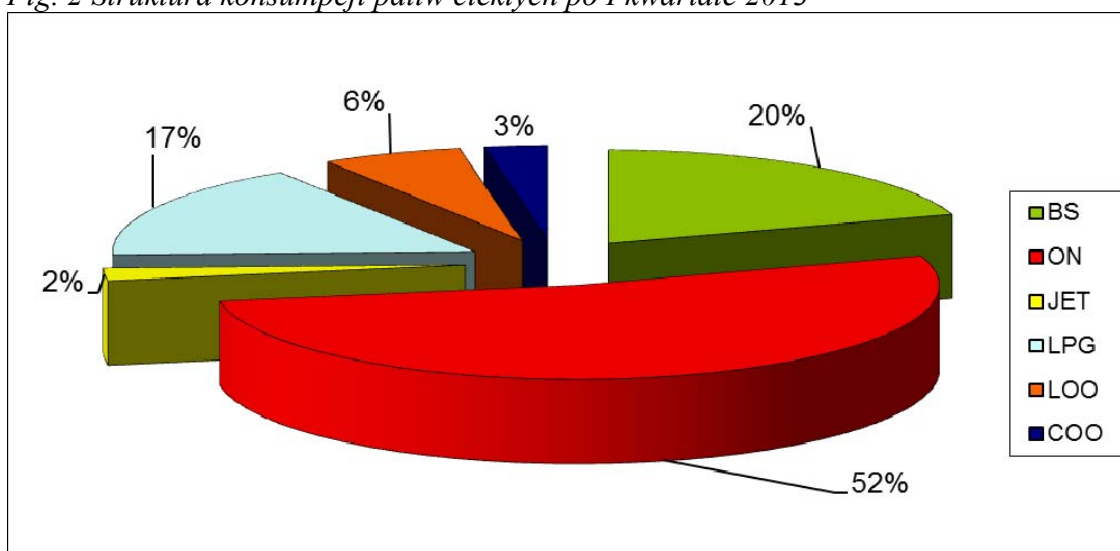
Początek roku 2013 mimo zimowej pogody nie przyniósł wzrostu rynku lekkiego oleju opałowego. Nadal więc mieliśmy do czynienia z trendem spadkowym, aczkolwiek dynamika spadku była nieco mniejsza niż w końcówce roku 2012. Tym razem zmniejszenie

zapotrzebowania wyniosło 5%. Udział importu w zaopatrzeniu rynku grzewczego wyniósł 6% podczas, gdy przed rokiem wynosił 25%.

Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie niższym o 7% od konsumpcji po 3 miesiącach 2012, przy czym import tych paliw zaspokajał 22% potrzeb – przy 24% po 3 miesiącach 2012.

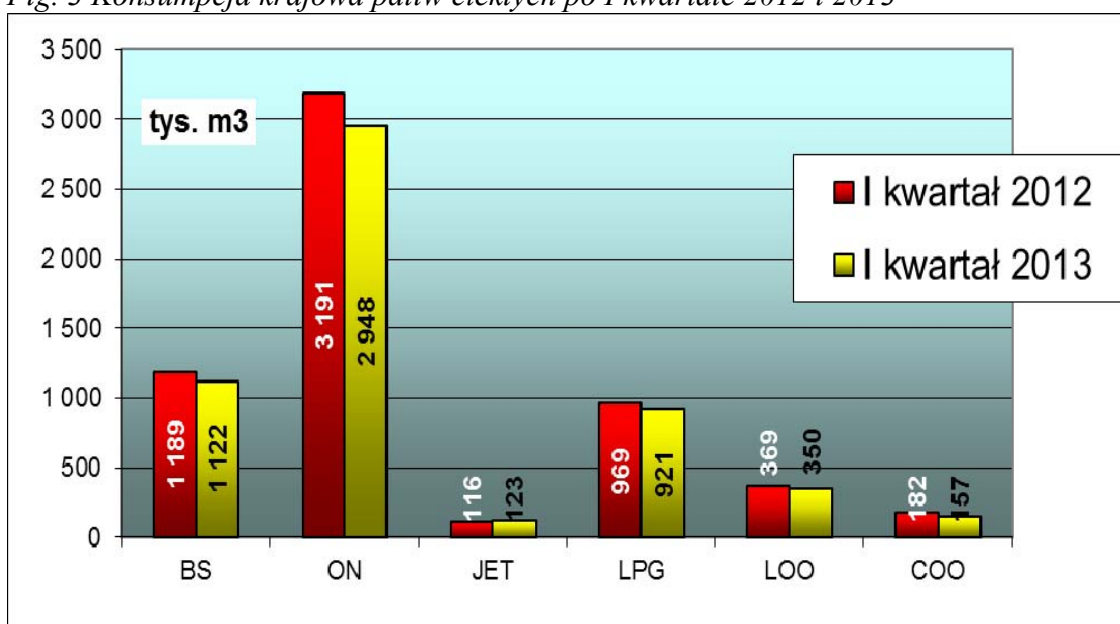
Po I kwartale br można powtórzyć informacje z II półrocza roku 2012, iż zwykle pierwsza połowa roku jest okresem mniejszego zapotrzebowania na paliwa, jednak w roku bieżącym wszystko wygląda na to, iż również druga połowa roku będzie równie słaba, jeśli nie słabsza. Gospodarka wyraźnie zwalnia, a szara strefa kwitnie. Gdyby uwzględnić ją w oficjalnych statystykach wynik byłby wprawdzie nieco lepszy, ale wciąż ujemny w stosunku do wolumenów z roku poprzedniego.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I kwartale 2013



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig. 3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po I kwartale 2012 i 2013



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Przy zmniejszonym zapotrzebowaniu na paliwa wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych w kraju jest prawie identyczny, jak dla I kwartału 2012 roku. Mimo znacznego zmniejszenia popytu na olej napędowy jego pozycja w konsumpcji wszystkich paliw ciekłych pozostała prawie niezmienną (-1pp).

Konsumpcja 3 głównych paliw trakcyjnych (benzyna, oleju napędowego oraz LPG) zmalała o 7% przy uzależnieniu od importu na poziomie 24%. Pojazdy zużyły 5 mln m³ paliw ciekłych, z czego z importu pochodziło 1,2 mln m³.

Konsumpcja wszystkich 6 gatunków paliw wyniosła 5,6 mln m³ i było to o 7% mniej niż przed rokiem. Konieczna dla zaspokojenia potrzeb krajowych wielkość importu wyniosła 1,2 mln m³, co stanowiło 22% wielkości rynku.

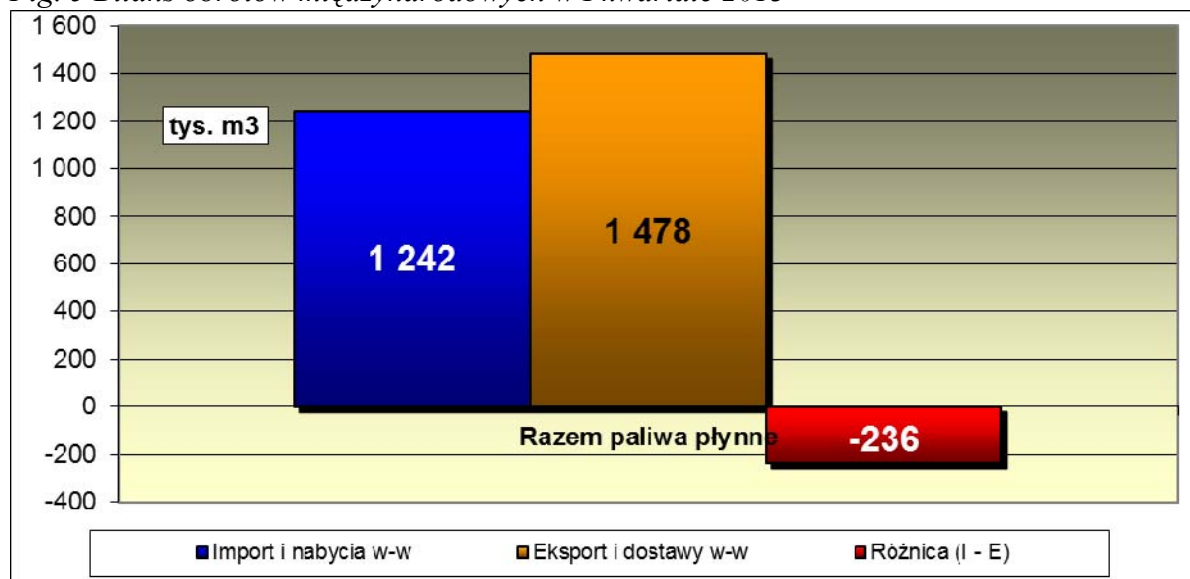
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I kwartale 2013

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyzny silnikowe	125	297	(-172)
Olej napędowy	226	240	(-14)
Paliwo lotnicze JET	14	161	(-147)
LPG	838	17	821
Lekki olej opałowy	20	0	20
Ciężki olej opałowy	19	763	(-744)
Razem	1 242	1 478	(-236)

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych w I kwartale 2013



Źródło: dane MF i POPiHN

Utrzymanie produkcji krajowej, redukcja importu i spadek popytu krajowego na paliwa płynne doprowadziły do sytuacji, kiedy z Polski więcej paliw się wywozi, niż do niej przywozi. Zwykle ten bilans wyglądał odwrotnie, ale obecnie rafinerie krajowe ratując się przed znacznymi redukcjami produkcji muszą więcej paliw kierować na rynek zagraniczne. Znamiennym jest, iż jeszcze do niedawna olej napędowy był jednym z głównych (poza LPG) gatunków paliw, które masowo sprowadzano do Polski – również przez

największych operatorów rynku - w celu zaspokojenia popytu. Powszechnie wiadomo jest, iż część popytu zaspokajają obecnie szara strefa. Legalnie działające firmy muszą ratować się wysyłkami zagranicznymi. W I kwartale 2012 import netto paliw do Polski wynosił 354 tys. m³. Po I kwartale 2013 nadwyżka eksportu paliw nad ich importem wyniosła 236 tys. m³. Różnica to 590 tys. m³.

Obecnie więcej sprowadza się z zagranicy, niż za nią wywozi, jedynie gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego. Tradycyjne paliwa polskiego eksportu, jak JET i ciężki olej opałowy, nadal nimi pozostają, a dodatkowo wysłano ich więcej niż w I kwartale 2012.