

Konsumpcja paliw ciekłych po 3 kwartałach 2012 roku

Najkrócej to, co dzieje się w krajowej konsumpcji paliw, można by skwitować krótkim stwierdzeniem: spadki, spadki, i jeszcze raz spadki. Po 3 kwartałach 2012 roku notowano zmniejszenie popytu krajowego dla większości gatunków paliw. Wyjątkiem był gaz płynny LPG i ciężki olej opałowy. Wszystko przez spowolnienie gospodarki i wysokie ceny paliw. Swoje „3 grosze” dołożyła też szara strefa, która w realiach spowolnienia gospodarczego wprost rozkwita. Przygotowując scenariusze na rok 2012 oczekiwano niewielkiego zmniejszenia rynku w I kwartale 2012 ze względu na zmianę stawki akcyzy na olej napędowy, wysokie ceny paliw oraz niskie temperatury w miesiącach zimowych, ale skala spadku konsumpcji możliwa już praktycznie do przewidzenia dla całego roku 2012 jest niemiłym zaskoczeniem.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po 3 kwartałach 2012 w odniesieniu do 3 kwartałów 2011.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po 3 kwartałach 2012 roku w porównaniu do 3 kwartałów 2011 roku.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2011		3 kwartały 2012		Wskaźnik 9 mies. 2011=100
		tys. m3	udział w konsumpcji %	tys. m3	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	3 977		3 803		96
	w tym całkowity import	562	14	463	12	82
Olej napędowy	Konsumpcja	11 663		10 718		92
	w tym całkowity import	2 380	20	1 072	10	45
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	2 900		2 979		103
	w tym całkowity import	2 602	90	2 531	85	97
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	18 540		17 500		94
	w tym całkowity import	5 544	30	4 066	23	73
Paliwo JET	Konsumpcja	452		446		99
	w tym całkowity import	0		8	2	-
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	879		756		86
	w tym całkowity import	435	49	161	21	37
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	491		509		104
	w tym całkowity import	74	15	97	19	131
OGÓLEM	Konsumpcja	20 362		19 211		94
	w tym całkowity import	6 053	30	4 332	23	72

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Wprawdzie PKB jeszcze utrzymuje się na plusie, ale systematycznie maleje z miesiąca na miesiąc. To przekłada się na redukcję popytu na olej napędowy i tym samym na spadek konsumpcji paliw w ogóle. Skalę spadku powiększa jeszcze malejące zapotrzebowanie na benzyny związane z ubożeniem społeczeństwa i obawami o przyszłość ekonomiczną posiadaczy samochodów. Ostatecznie konsumpcja paliw ciekłych wykazała po 9 miesiącach 2012 wynik o 6% niższy niż przed rokiem.

Najkrócej to, co dzieje się w krajowej konsumpcji paliw, można by skwitować krótkim stwierdzeniem: spadki, spadki, i jeszcze raz spadki. Po 3 kwartałach 2012 roku notowano zmniejszenie popytu krajowego dla większości gatunków paliw. Wyjątkiem był gaz płynny LPG i ciężki olej opałowy. Wszystko przez spowolnienie gospodarki i wysokie ceny paliw. Swoje „3 grosze” dołożyła też szara strefa, która w realiach spowolnienia gospodarczego wprost rozkwita. Przygotowując scenariusze na rok 2012 oczekiwano niewielkiego zmniejszenia rynku w I kwartale 2012 ze względu na zmianę stawki akcyzy na olej napędowy, wysokie ceny paliw oraz niskie temperatury w miesiącach zimowych, ale skala spadku konsumpcji możliwa już praktycznie do przewidzenia dla całego roku 2012 jest niemiłym zaskoczeniem. Wprawdzie PKB jeszcze utrzymuje się na plusie, ale systematycznie maleje z miesiąca na miesiąc. To przekłada się na redukcję popytu na olej napędowy i tym samym na spadek konsumpcji paliw w ogóle. Skalę spadku powiększa jeszcze malejące zapotrzebowanie na benzyny związane z ubożeniem społeczeństwa i obawami o przyszłość ekonomiczną posiadaczy samochodów. Ostatecznie konsumpcja paliw ciekłych wykazała po 9 miesiącach 2012 wynik o 6% niższy niż przed rokiem.

Nie pomogły ani inwestycje infrastrukturalne przed EURO 2012, ani możliwe do wykorzystania w roku 2012 środki pochodzące z Unii Europejskiej, ani wreszcie liczne akcje promocyjne realizowane przez koncerny w celu podtrzymania popytu – często kosztem własnych dochodów. Rynek paliw skurczył się. Nawet w przypadku autogazu – paliwa, którego sprzedaż w okresach kryzysowych zwykle rosła – dynamika wzrostu konsumpcji zmniejsza się z kwartału na kwartał. A porównanie wyników wrzesień 2012/wrzesień 2011 pokazuje już stagnację rynku autogazu. Mniejszym zaskoczeniem był słabszy wynik konsumpcji benzyn silnikowych, dla których cena jest elementem wprost oddziałującym na poziom zakupów, realizowanych prawie w 100% przez klientów indywidualnych. Podwyżka średniej ceny rzędu 12% w porównaniu do średniej z roku 2011 musiała zadziałać hamująco. Rynek oleju napędowego zwalniający praktycznie od początku roku (po wzroście obciążeń akcyzowych i okresie zimowym) został dobity zatrzymaniem inwestycji infrastrukturalnych i budowlanych na początku drugiej połowy roku. Również wyniki wrześniowej sprzedaży, a więc okresu kiedy zaczynał się szczyt konsumpcji oleju napędowego, nie napawają optymizmem. Spadki popytu są dla tego miesiąca dwucyfrowe.

Okres spowolnienia gospodarczego połączony z wysokimi cenami paliw skutkuje rozwojem szarej strefy w obrocie paliwami i wiele czynników świadczy o tym, iż z taką sytuacją mamy do czynienia w roku 2012. Szczególnie dotyczy to rynku oleju napędowego, a więc paliwa wykorzystywanego przez firmy infrastrukturalne, poszukujące w ciężkiej sytuacji finansowej różnych możliwości ograniczania kosztów. POPiHN szacuje się, iż szara strefa zajmuje około 6-7% rynku oleju napędowego. Niektórzy analitycy twierdzą, że może to być nawet 10%.

Zawirowania na rynku krajowych i czarterowych przewozów lotniczych – szczególnie w okresie letnim – a także wzrost cen biletów lotniczych spowodowały brak wzrostu konsumpcji krajowej paliwa lotniczego JET. Nie pomogło nawet EURO 2012, choć przez moment wydawało się, iż dzięki tej imprezie rynek przewozów lotniczych mocno się rozwinie.

Konsumpcja oleju napędowego po 3 kwartałach 2012 br. spadła o 8% w stosunku do 3 kwartałów 2011 i jednocześnie dynamika zmiany konsumpcji spadła jeszcze o 1 punkt procentowy w stosunku do I półrocza 2012.

Zanotowany spadek procentowy przekłada się na obniżenie dostaw rynkowych na poziomie 945 tys. m³. Import uzupełniający wyniósł 10% całości dostaw. To wynik o 10 punktów procentowych niższy niż po 3 kwartałach 2011. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 10,7 mln m³ przy 11,7 mln m³ przed rokiem.

O 4% - w stosunku do 3 kwartałów 2011 – zmalała, z przyczyn opisanych powyżej, konsumpcja benzyn silnikowych. Wzrost produkcji krajowej spowodował zmniejszenie importu o 18%. Udział importu w krajowym rynku benzyn wyniósł 12%, co jest wynikiem niższym o 2pp w stosunku do 3 kwartałów 2011.

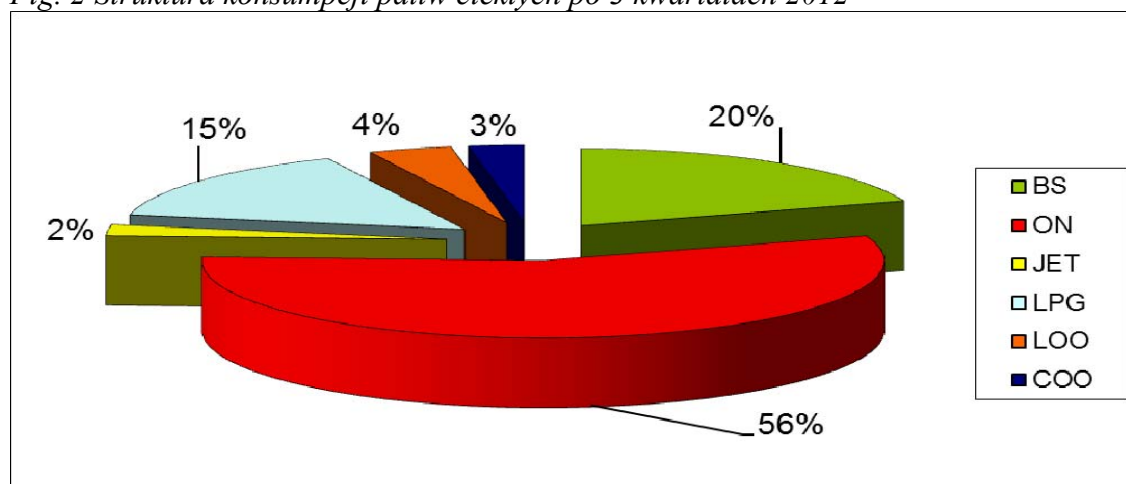
Rynek gazu płynnego LPG wzrósł o 3% w stosunku do tego samego okresu w roku 2011. Produkt ten wykorzystywany jest do celów grzewczych i - w znacznie większej części (ok. 73%) - do zasilania samochodów jako substytut benzyn silnikowych. Po 9 miesiącach 2012 konsumpcja autogazu osiągnęła poziom prawie 3 mln m³ i było to około 78% (65% po 3 kwartałach 2011) wielkości rynku benzyn silnikowych. Dostawy z importu stanowiły około 85% zapotrzebowania rynku. Dzięki zwiększeniu produkcji krajowej udział importu w zaopatrzeniu rynku zmalał o 5 pp.

Rok 2012 jest kolejnym rokiem spadku popytu na lekki olej opałowy. Tym razem zmniejszenie zapotrzebowania wyniosło 14%, a przyczyniły się do tego wysokie ceny i krótki – jak na razie - okres z prawdziwie zimową pogodą. Zmalało też wykorzystywanie tego produktu z importu do produkcji oleju napędowego.

Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie niższym o 6% od konsumpcji po 3 kwartałach 2011, przy czym import tych paliw zaspokajał 23% potrzeb – przy 30% po 3 kwartałach 2011.

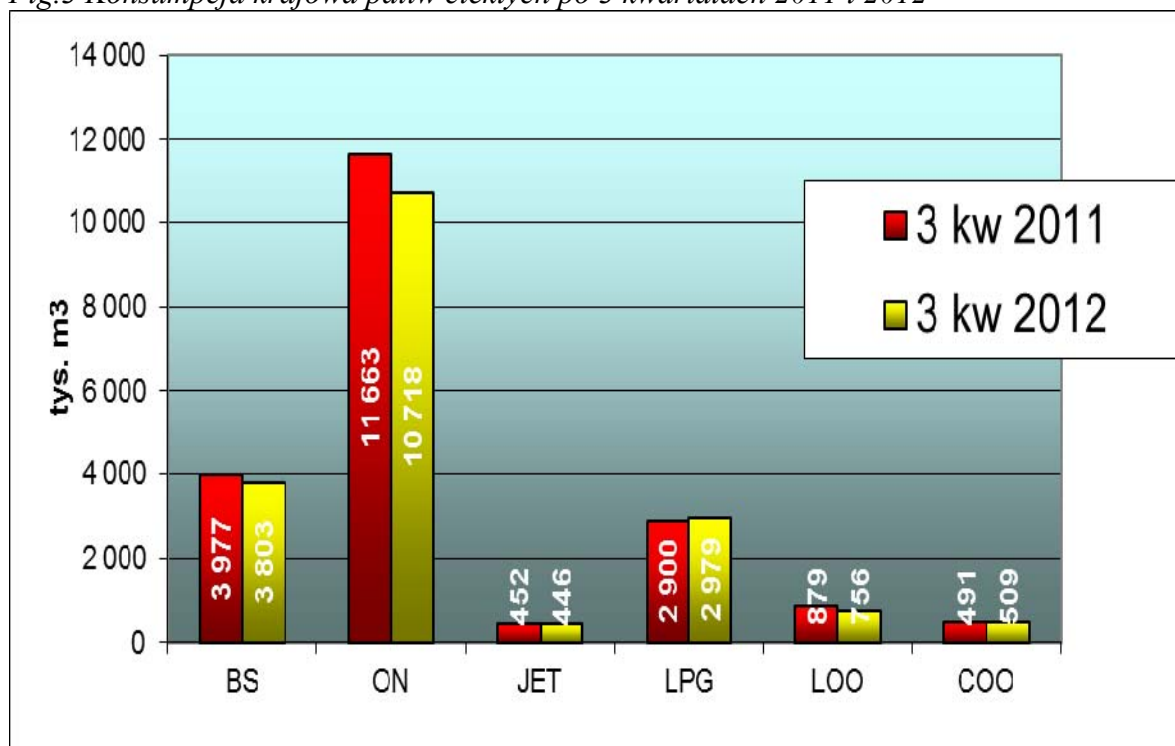
Zwykle pierwsza połowa roku jest okresem mniejszego zapotrzebowania na paliwa, jednak w roku bieżącym wszystko wygląda na to, iż druga połowa roku będzie równie słaba, jeśli nie słabsza. Gospodarka wyraźnie zwalnia, a szara strefa kwitnie. Gdyby uwzględnić ją w oficjalnych statystykach wynik byłby wprawdzie nieco lepszy, ale wciąż ujemny w stosunku do wolumenów z roku poprzedniego.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po 3 kwartałach 2012



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po 3 kwartałach 2011 i 2012



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Z wykresu przedstawiającego strukturę konsumpcji paliw ciekłych w kraju widać, że przy zmniejszonym rynku paliw gaz płynny LPG zwiększył swój udział w rynku kosztem oleju napędowego, którego konsumpcja znacząco spadła.

Konsumpcja 3 głównych paliw trakcyjnych (benzyna, oleju napędowego oraz LPG) zmalała o 6% przy uzależnieniu od importu na poziomie 23%. Pojazdy zużyły 17,5 mln m³ paliw ciekłych, z czego z importu pochodziło 4 mln m³.

Konsumpcja wszystkich 6 gatunków paliw wyniosła prawie 19,2 mln m³ i było to o 6% mniej niż przed rokiem. Konieczna dla zaspokojenia potrzeb krajowych wielkość importu wyniosła 4,3 mln m³, co stanowiło 23% wielkości rynku.

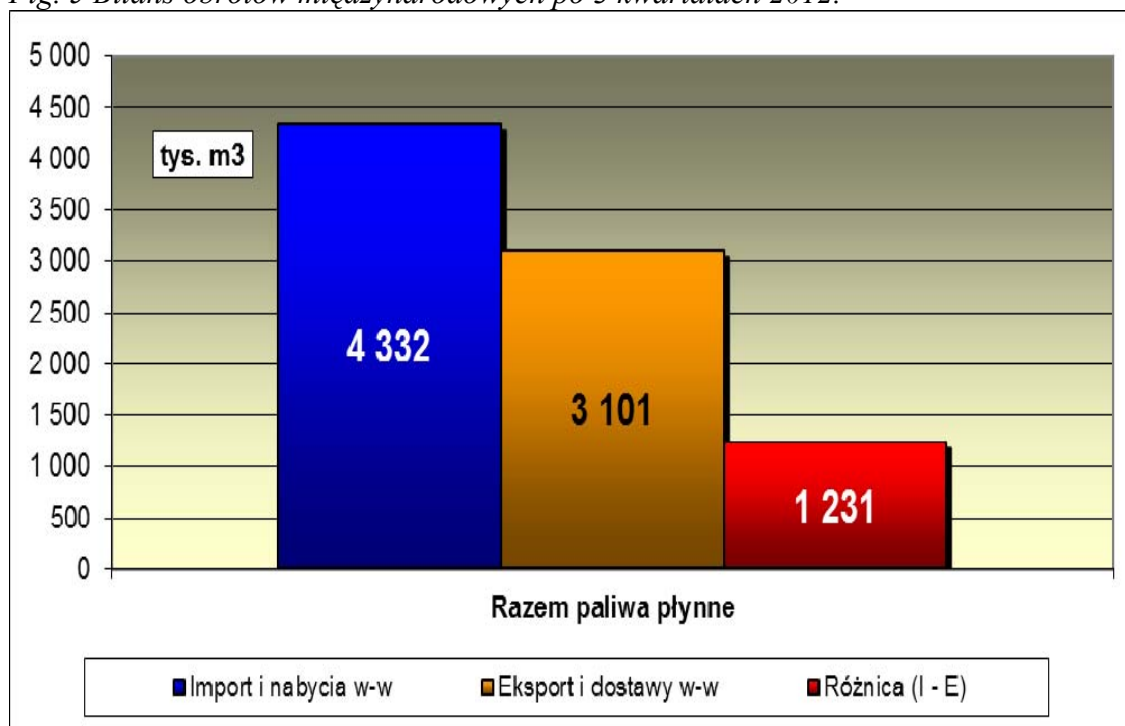
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po 3 kwartałach 2012

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	463	605	(-142)
Olej napędowy	1 072	318	754
Paliwo lotnicze JET	8	427	(-419)
LPG	2 531	38	2 493
Lekki olej opałowy	161	0	161
Ciężki olej opałowy	97	1 713	(-1 616)
Razem	4 332	3 101	1 231

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2012.



Źródło: dane MF i POPiHN

Redukcji ulega import paliw netto do Polski. O ile jeszcze po 3 kwartałach 2011 różnica pomiędzy przywozem paliw do kraju a ich wywozem wynosiła ponad 3,3 mln m³, to po 9 miesiącach 2012 ta różnica wyniosła już tylko 1,2 mln m³. Różnica ponad 2 mln m³ jest zasługą polskich rafinerii, które zwiększyły produkcję i jednocześnie ograniczyły import uzupełniający własną produkcję.

Nadwyżka ilości paliw sprowadzonych do kraju nad eksportem wciąż była spowodowana importem LPG, oleju napędowego i lekkiego oleju opałowego. Polska pozostała eksporterem netto paliwa Jet i ciężkiego oleju opałowego, a dodatkowo dodatni bilans eksportowy notowano też dla benzyn silnikowych.