

Konsumpcja paliw ciekłych w I półroczu 2013 roku

Po I półroczu roku 2013 notowano spadek popytu na paliwa w Polsce na poziomie 5%. To wynik identyczny z tym, który notowano przed rokiem porównując I półrocze 2012 do I półrocza 2011. Widać, że polska gospodarka zwolniła, choć należy też odnotować, iż w II kwartale mieliśmy do czynienia z niewielkim odbiciem rynku benzyn silnikowych, gazu płynnego LPG oraz paliwa JET. W rezultacie dynamika spadku rynku paliw w porównaniu do I kwartału 2013 była mniejsza o 2 punkty procentowe. Analiza dotyczy tylko oficjalnego rynku paliw, ale należy pamiętać, iż szacunki mówią o 10-12% udziale szarej strefy w rynku oleju napędowego, po uwzględnieniu czego spadek popytu jest jeszcze nieco mniejszy.

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

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

Wyszczególnienie		I półrocze 2012		I półrocze 2013		Wskaźnik 6 mies. 2012=100
		tys. m3	udział w konsumpcji %	tys. m3	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	2 479		2 397		97
	w tym całkowity import	303	12	295	12	97
Olej napędowy	Konsumpcja	6 893		6 306		92
	w tym całkowity import	675	10	477	8	71
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	1 956		1 965		101
	w tym całkowity import	1 709	87	1 777	90	104
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	11 328		10 668		94
	w tym całkowity import	2 687	24	2 549	24	95
Paliwo JET	Konsumpcja	281		306		109
	w tym całkowity import	15	5	37	12	247
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	541		509		94
	w tym całkowity import	109	20	39	8	36
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	328		315		96
	w tym całkowity import	70	21	33	10	47
OGÓLEM	Konsumpcja	12 478		11 798		95
	w tym całkowity import	2 881	23	2 658	23	92

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Spowolnienie gospodarcze, rosnąca szara strefa – głównie w rynku oleju napędowego – oraz przeciągająca się zimowa aura spowodowały, iż na rynku krajowym udało się ulokować mniej paliw niż w tym samym okresie przed rokiem. Mniejszy popyt generował mniejszą produkcję krajową oraz mniejszy nabycia paliw poza granicami kraju. Nadwyżki produkcji sprzedawano za granicą.

Na popyt wpływały też relatywnie wysokie ceny. I choć były nieco niższe niż średnio w roku 2012, to obawa o utrzymanie standardu życia na osiągniętym poziomie wpływała na ograniczenie zakupów paliw do samochodów. Niestety fakt poszukiwania tańszych paliw wykorzystywała z większą niż w roku 2012 siłą szara strefa, oferując paliwa po atrakcyjnych - w stosunku do rynkowych - cenach. Tracił więc wpływy podatkowe budżet państwa, traciły dochody legalnie działające firmy i tracili obywatele. Rząd wprawdzie zapowiada wprowadzenie nowych rozwiązań prawnych mających ograniczyć szarą strefę i intensyfikuje działania służb kontrolnych, ale w I półroczu 2013 to tylko motywowało nielegalnie działające firmy do bardziej wyętej pracy przez wejściem w życie nowelizacji prawa. Wprawdzie prognozy dla gospodarki polskiej na II półroczu są bardziej optymistyczne, to jednak dopiero uruchomienie inwestycji z nowej puli środków europejskich może rozruszać krajowy rynek paliw.

Konsumpcja oleju napędowego w I półroczu 2013 spadła o 8% w stosunku do I półrocza 2012. To wynik identyczny z tym z I kwartału 2013. Wygląda więc na to, że wraz ze spowolnieniem gospodarczym i wzrostem szarej strefy trend spadkowy w konsumpcji paliwa do silników Diesla został utrzymany.

Dostawy rynkowe oleju napędowego zostały obniżone o 587 tys. m³. Import uzupełniający wyniósł 8% całości dostaw i był o 29% niższy niż przed rokiem. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 6,3 mln m³ przy 6,9 mln m³ przed rokiem.

O 3 punkty procentowe mniejszy niż po I kwartale 2013 jest po I półroczu spadek dynamiki konsumpcji benzyn silnikowych i jej spadek w stosunku do I półrocza 2012 wyniósł 3%. Oficjalny import benzyn zmniejszył się o 3%, a udział importu w krajowym rynku benzyn wyniósł 12%, czyli tyle samo ile przed rokiem.

Rynkiem nieznacznie rosnącym w pierwszych 6 miesiącach 2013 był rynek gazu płynnego LPG. Zapotrzebowanie na ten częściowo alternatywny dla benzyn produkt było o 1% większe niż przed rokiem i wyniosło prawie 2 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości 1,6 mln m³ i było to około 68% rynku benzyn silnikowych. To nieco więcej niż było w I półroczu 2012 (65%). Gaz płynny LPG w większości pochodzi z importu, a po I półroczu 2013 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 90% - o 3 punkty procentowe więcej niż przed rokiem.

Dobrze rozwija się nadal krajowy rynek paliwa lotniczego JET. W I półroczu 2013 sprzedano o 9% więcej tego gatunku paliwa niż przed rokiem. Paliwo JET z importu stanowiło 12% konsumpcji krajowej. To wprawdzie o 7 punktów procentowych więcej niż przed rokiem, ale nadal krajowy rynek jest dużo mniejszy, niż sprzedaż tego paliwa poza Polskę realizowana przez rafinerie.

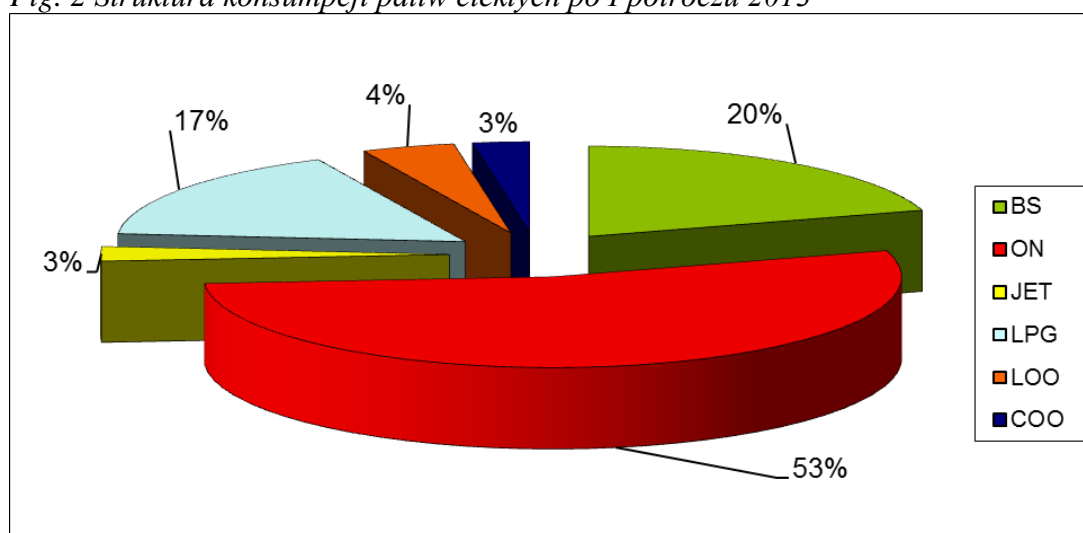
Mimo zimowej aury w początkowych miesiącach roku rynek lekkiego oleju opałowego nie zanotował wzrostu, a wręcz przeciwnie – notowano spadek w wysokości 6% w stosunku do I półrocza 2012. Udział importu w zaopatrzeniu rynku grzewczego wyniósł 8% podczas, gdy przed rokiem było to 20%.

Podobnie, bo o 4% zmalał popyt na ciężki olej opałowy, którego nadwyżki produkcyjne wysłano za granicę. Nadprodukcja krajowa spowodowała ograniczenie importu COO o 53%, a jego udział w zaspokojeniu rynku zmalał do 10%.

Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie niższym o 5% od konsumpcji po I półroczu 2012, przy czym import paliw zaspokajał 23% potrzeb krajowych - identycznie jak przed rokiem.

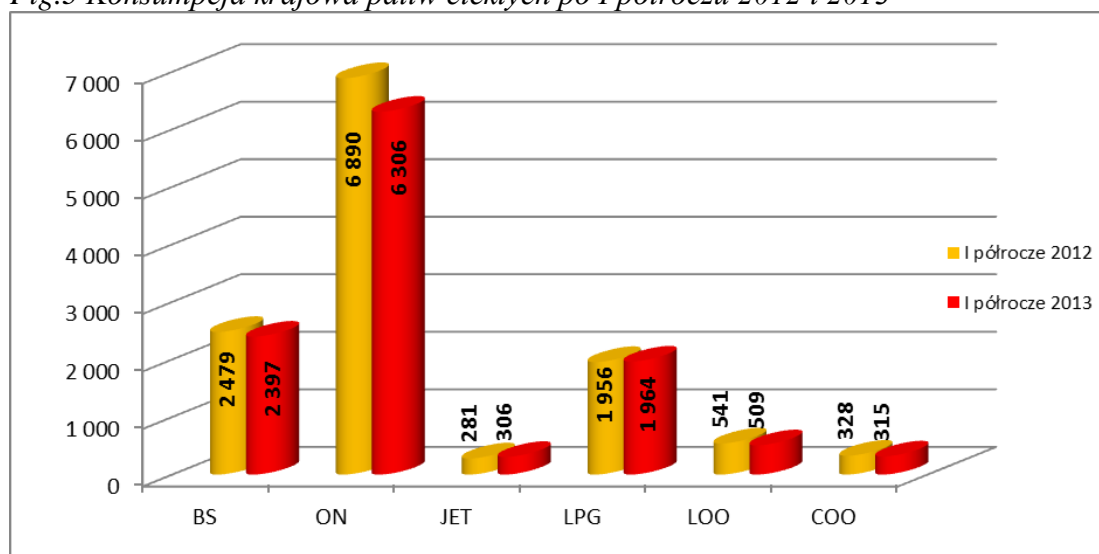
Zwykle pierwsze półrocze jest okresem mniejszego zapotrzebowania na paliwa niż druga połowa roku, jednak wszystko wskazuje na to, iż również druga połowa roku będzie słabsza, niż w roku 2012. Wprawdzie jest szansa, iż gospodarka osiągnie nieco lepsze wyniki, ale dopóki szara strefa nie zostanie znacząco ograniczona legalnie działające firmy będą miały duży problem z ulokowaniem na rynku większej ilości produktu. Jednak nawet gdyby uwzględnić wolumen, którym obraca się nielegalnie, to wynik konsumpcji krajowej byłby wprawdzie trochę lepszy, ale nadal niższy niż w roku poprzednim.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I półroczu 2013



Źródło: MF i dane własne POPiHN

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



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Przy zmniejszonym zapotrzebowaniu na paliwa wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych w kraju jest zbliżony do tego sprzed roku, z tym, że o 2 punkty procentowe zmalał udział oleju napędowego w konsumpcji krajowej paliw, a wzrosty o 1 punkt procentowy zanotowano dla gazu płynnego LPG i dla paliwa JET. Mimo znacznego zmniejszenia popytu na olej napędowy jego pozycja w konsumpcji wszystkich paliw ciekłych pozostała dominująca.

Rozpatrując rynek 3 głównych paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) widać, iż popyt na nie zmalał o 6% przy uzależnieniu od importu na poziomie 24%. Pojazdy zużyły 10,7 mln m³ paliw ciekłych, z czego z importu pochodziło 2,6 mln m³.

Konsumpcja wszystkich 6 gatunków paliw wyniosła 11,8 mln m³ i było to o 5% mniej niż przed rokiem. Konieczna dla zaspokojenia potrzeb krajowych wielkość importu wyniosła 2,7 mln m³, co stanowiło 23% wielkości rynku.

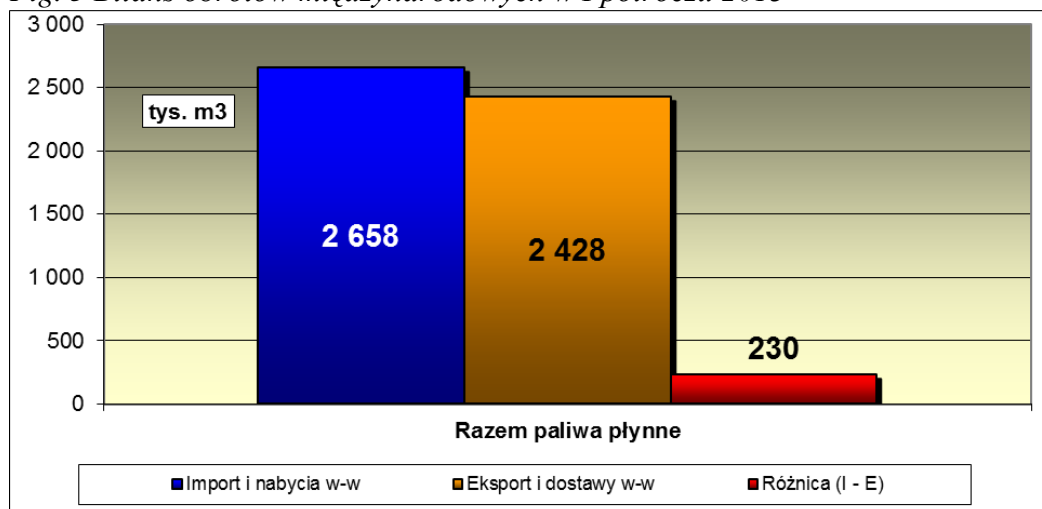
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I półroczu 2013

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	295	474	(-179)
Olej napędowy	477	327	150
Paliwo lotnicze JET	37	232	(-195)
LPG	1 777	48	1 729
Lekki olej opałowy	39	0	39
Ciężki olej opałowy	33	1 347	(-1 314)
Razem	2 658	2 428	230

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych w I półroczu 2013



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I półroczu 2013 wykazuje nadwyżkę paliw wwiezionych do kraju nad tymi, które z niego wywieziono na poziomie 230 tys. m³. Tak niski poziom różnicy utrzymano mimo zmniejszonej znacznie produkcji krajowej. Na wynik ostateczny wpłynęło ograniczenie szeroko rozumianego importu, jak też i zwiększenie eksportu i dostaw wewnątrzspółnotowych. Ratując się przed jeszcze większymi redukcjami

produkcji rafinerie krajowe muszą więcej paliw kierować na rynki zagraniczne mimo, iż na tych rynkach zwykle zarabia się mniej niż w kraju. Niestety obecnie część popytu krajowego zaspokaja szara strefa, wypychając z rynku legalnie działające firmy. W I półroczu 2012 import netto paliw do Polski wynosił trzykrotnie więcej niż po I półroczu 2013.