

Konsumpcja paliw ciekłych po 3 kwartałach 2013 roku

Po 9 miesiącach 2013 roku konsumpcja krajowa paliw ciekłych jest nadal na znacznie niższym poziomie, niż notowano w tym samym okresie roku poprzedniego, aczkolwiek dynamika spadku konsumpcji była nieco mniejsza, niż po I półroczu 2013. Oznacza to, że III kwartał był lepszy pod względem popytu na paliwa, niż poprzednie kwartały. Duża w tym zasługa odradzającej się gospodarki, ale też i chęci Polaków do wyjazdów wakacyjnych realizowanych za pośrednictwem pojazdów samochodowych. Polacy lubią jeździć, a lepsze relacje cenowe niż w roku poprzednim i nowelizowana struktura drogowa, dodatkowo do podróży zachęcały.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po 3 kwartałach 2013 w odniesieniu do 3 kwartałów 2012.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po 3 kwartałach 2013 roku w porównaniu do 3 kwartałów 2012 roku.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2012		3 kwartały 2013		Wskaźnik 9 mies. 2012=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	3 803		3 703		97
	w tym całkowity import	464	12	496	13	107
Olej napędowy	Konsumpcja	10 751		9 982		93
	w tym całkowity import	1 122	10	787	8	70
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	2 982		3 078		103
	w tym całkowity import	2 532	85	2 709	88	107
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	17 536		16 763		96
	w tym całkowity import	4 118	24	3 992	24	97
Paliwo JET	Konsumpcja	467		525		112
	w tym całkowity import	29	6	56	11	193
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	755		702		93
	w tym całkowity import	162	22	63	9	39
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	510		455		89
	w tym całkowity import	97	19	57	13	59
OGÓLEM	Konsumpcja	19 268		18 445		96
	w tym całkowity import	4 406	23	4 168	23	95

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Po 9 miesiącach 2013 roku notowano spadek popytu na paliwa w Polsce na poziomie 4%, co było wynikiem lepszym o 1 punkt procentowy w stosunku do I półrocza 2013. Pomimo, iż koła polskiej gospodarki wciąż obracają się stosunkowo wolno, to jednak należy odnotować wzrost zainteresowania zakupami benzyn silnikowych i oleju napędowego od początku II półrocza. Dobrze rozwija się też rynek paliwa lotniczego JET związany z większą ilością pasażerów na lotniskach krajowych. Relatywnie droga benzyna powodowała wzrost zainteresowania autogazem, co przełożyło się na wzrost całego rynku gazu płynnego LPG. Zamieszczone w powyższej tabeli dane dotyczą tylko oficjalnego rynku paliw, aczkolwiek należy pamiętać, iż szara strefa opanowała już nawet 15% rynku oleju napędowego i chętnie rozgląda się po rynku benzyn silnikowych i autogazu. W roku 2013 na rynku krajowym udało się ulokować mniej paliw niż w tym samym okresie przed rokiem, a to spowodowało zmniejszenie produkcji krajowej oraz mniejsze nabycia paliw poza granicami kraju. Nadwyżki produkcyjne paliw sprzedawano za granicę.

Rosnące koszty utrzymania zarówno w przedsiębiorstwach, jak też i u „Kowalskiego” powodowały chęć poszukiwania tańszych paliw, co skwapliwie wykorzystywała szara strefa, skutecznie eliminując „oficjalne” paliwo z rynku. Proceder ten dotyczył głównie oleju napędowego, do którego atrakcyjne - w stosunku do rynkowych - ceny przekonały wielu nabywców. Wyłudzenia podatkowe wpływały głównie na dochody budżetu państwa, ale rozwój nielegalnego rynku znacząco odbił się też na dochodach legalnie działających przedsiębiorstw, a poprzez konieczność łatania kolejnych dziur w budżecie państwa i budżetach województw i gmin na wroście podatków, co przełożyło się na dochody „Kowalskiego”. Koniec III kwartału to okres kiedy jeszcze szara strefa mogła działać pod działaniem starego prawa, gdzie nie obowiązywała solidarna odpowiedzialność za należne podatki. Nowe przepisy wchodzące od 1 października 2013 mają, w opinii rządzących znacznie ukrócić szarą strefę. Sektor naftowy jest sceptyczny czy tak rzeczywiście się stanie, ale przyjął nowelizację prawa jako ruch w dobrą stronę. III kwartał 2013 to okres, kiedy szara strefa zaktywizowała swoje działania wyprzedzając nowe prawo, ale mimo to rynek oficjalny lekko drgnął w górę, co może dobrze rokować na kolejne miesiące – pod warunkiem, że nowe prawo będzie przestrzegane, a organy kontrolne wykonają swoją pracę. Dodatkowo prognozy dla polskiej gospodarki na II półrocze br. są bardziej optymistyczne. Jednak najprawdopodobniej dopiero uruchomienie inwestycji z nowej puli środków europejskich może rozruszać skutecznie krajowy rynek paliw.

Konsumpcja oleju napędowego po 3 kwartałach 2013 spadła o 7% w stosunku do 3 kwartałów 2012. To wynik o 1 punkt procentowy lepszy niż po I półroczu 2013. Niemniej jednak trend spadkowy w konsumpcji paliwa do silników Diesla został utrzymany.

Dostawy rynkowe oleju napędowego zostały obniżone o 769 tys. m³. Import uzupełniający wyniósł 8% całości dostaw i był o 30% niższy niż przed rokiem. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 10 mln m³ przy prawie 11 mln m³ przed rokiem.

Spadek oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2012, wyniósł 3%. Oficjalny import benzyn wzrósł o 7% i w konsumpcji krajowej zajął 13% rynku.

Rynkiem rosnącym w roku 2013 był rynek gazu płynnego LPG. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 3% większe niż przed rokiem i wyniosło ponad 3 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 2,5 mln m³ i było to około 66% rynku benzyn silnikowych. To o 2 punkty procentowe mniej niż po I półroczu 2013. Gaz płynny

LPG w większości pochodzi z importu. Po 3 kwartałach 2013 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 88%.

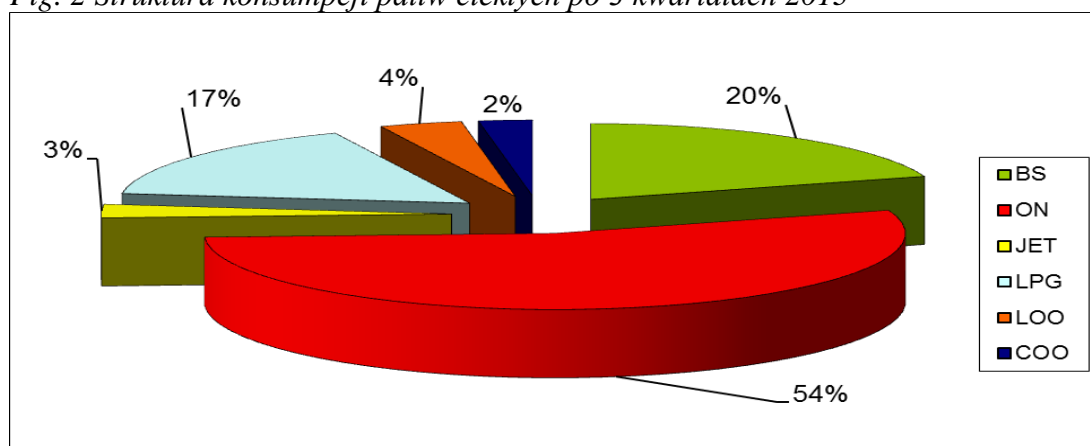
W dalszym ciągu dynamicznie rozwija się krajowy rynek paliwa lotniczego JET. Po 3 kwartałach 2013 zapotrzebowanie na ten produkt wzrosło o 12% w stosunku do roku poprzedniego. Paliwo JET z importu stanowiło 11% konsumpcji krajowej. Krajowy rynek jest nadal dużo mniejszy, niż sprzedaż tego paliwa poza 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 7% w stosunku do 3 kwartałów 2012. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego oleju grzewczego wyniósł 9% podczas, gdy przed rokiem było to 22%.

Jeszcze bardziej, bo 11% zmalał popyt na ciężki olej opałowy, którego nadwyżki produkcyjne wysłano za granicę.

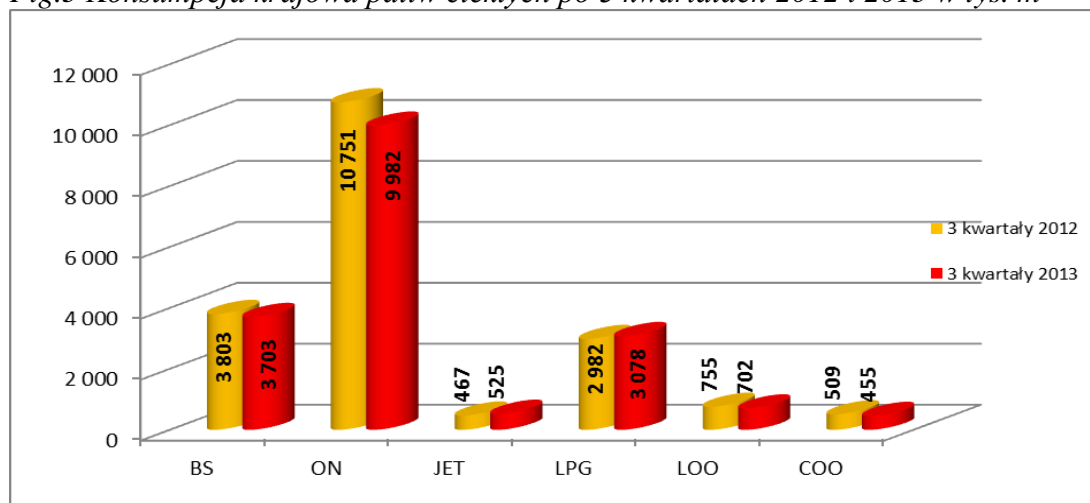
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie niższym o 4% od konsumpcji po 3 kwartałach 2012, przy czym import paliw zaspokajał potrzeby krajowe na identycznym, jak przed rokiem poziomie 23%.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po 3 kwartałach 2013



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po 3 kwartałach 2012 i 2013 w tys. m³



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 wzrost o 2 punkty procentowe zanotowano w przypadku gazu płynnego LPG. O 1 punkt procentowy umocniło swoją pozycję paliwo JET. Mimo zmniejszenia popytu na olej napędowy jego pozycja w konsumpcji wszystkich paliw ciekłych pozostała dominująca i nadal przekracza granicę 50%.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) zmalał o 4% przy uzależnieniu od importu na poziomie 24%. Pojazdy silnikowe zużyły prawie 17 mln m³ paliw ciekłych, z czego z importu pochodziło 4 mln m³.

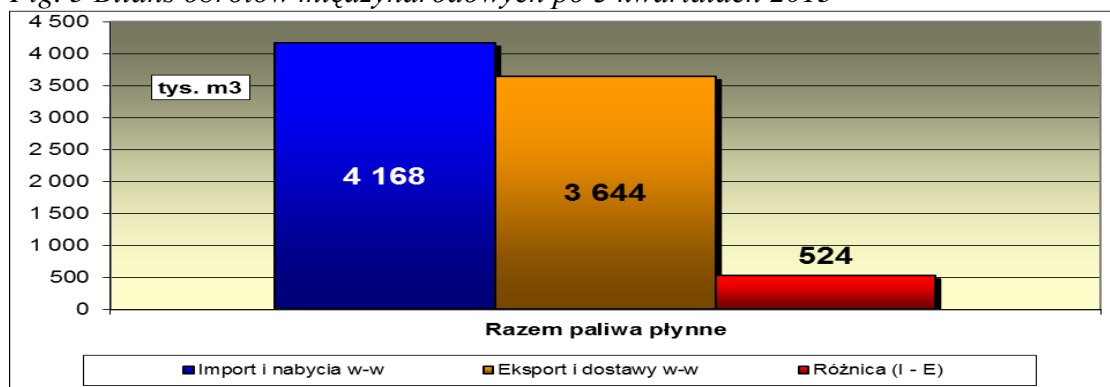
Konsumpcja wszystkich 6-ciu gatunków paliw wyniosła 18,5 mln m³ i było to o 4% mniej niż przed rokiem. Konieczna dla zaspokojenia potrzeb krajowych wielkość importu wyniosła 4,2 mln m³, co stanowiło 23% wielkości rynku.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po 3 kwartałach 2013

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	496	817	(-321)
Olej napędowy	787	517	270
Paliwo lotnicze JET	56	352	(-296)
LPG	2 709	81	2 628
Lekki olej opałowy	63	0	63
Ciężki olej opałowy	57	1 877	(-1 820)
Razem	4 168	3 644	524

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2013



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2013 wykazuje nadwyżkę paliw wwiezionych do kraju nad tymi, które z niego wywieziono, na poziomie 524 tys. m³. Wynik ten osiągnięto mimo zmniejszonej produkcji krajowej i dzięki zmniejszeniu oficjalnego importu paliw. Ratując się przed dodatkową koniecznością obniżania produkcji, związaną ze spadkiem oficjalnego popytu, rafinerie krajowe więcej paliw kierowały na rynki zagraniczne. Szara strefa skutecznie wypychała z rynku paliwa legalnie działających firm, co nie pozostało bez wpływu na ekonomiczność działania tychże oraz na obniżenie wpływów budżetowych z tytułu podatków od paliw, ale też z tytułu CIT.