

## Konsumpcja paliw ciekłych po I kwartale 2014 roku

Pierwszy kwartał 2014 roku przyniósł niewielkie ożywienie na rynku paliw ciekłych. Wprawdzie wzrost polskiego PKB o 3,3% powinien skutkować większym odbiciem na rynku paliw, ale i tak w obecnej sytuacji, kiedy rynek cały czas zasilany jest paliwem z szarej strefy, wynik krajowej konsumpcji paliw, a zwłaszcza konsumpcji trzech głównych gatunków paliw nie jest zły. Duża w tym zasługa odradzającej się gospodarki, ale też i chęci Polaków do korzystania ze swoich samochodów, tym bardziej, że ceny paliw w omawianym okresie sprzyjały większym zakupom na stacjach benzynowych. Poniżej (fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po I kwartale 2014 w odniesieniu do I kwartału 2013.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po I kwartale 2014 roku w porównaniu do I kwartału 2013 roku.

Wyszczególnienie		I kwartał 2013		I kwartał 2014		Wskaźnik 3 mies. 2013=100
		tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	
<b>Benzyny silnikowe</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>1 122</b>		<b>1 079</b>		<b>96</b>
	w tym całkowity import	125	11	161	15	129
<b>Olej napędowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>2 968</b>		<b>3 024</b>		<b>102</b>
	w tym całkowity import	246	8	252	8	102
<b>Gaz płynny LPG</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>922</b>		<b>1 007</b>		<b>109</b>
	w tym całkowity import	839	91	891	88	106
<b>Razem 3 gatunki paliw</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>5 012</b>		<b>5 110</b>		<b>102</b>
	w tym całkowity import	1 210	24	1 304	26	108
<b>Paliwo JET</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>123</b>		<b>119</b>		<b>97</b>
	w tym całkowity import	14	11	5	4	36
<b>Lekki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>357</b>		<b>262</b>		<b>73</b>
	w tym całkowity import	26	7	23	9	88
<b>Ciężki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>161</b>		<b>157</b>		<b>98</b>
	w tym całkowity import	20	12	16	10	80
<b>OGÓLEM</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>5 653</b>		<b>5 648</b>		<b>100</b>
	w tym całkowity import	1 270	22	1 348	24	106

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Po 3 miesiącach 2014 łączny popyt na paliwa był na poziomie z I kwartału roku ubiegłego. Gospodarka powoli się rozkręca, w czym niemały udział ma zupełnie nie zimowa aura

w pierwszych miesiącach roku, co przekłada się na wzrost zapotrzebowania na olej napędowy. Dobre wyniki notuje też sprzedaż gazu płynnego LPG, który w znakomitej części przeznaczany jest do zasilania samochodów. Popyt na pozostałe gatunki paliw nie notował wzrostów, a wręcz można mówić o wyraźnych spadkach. Szczególnie niepokoi spadek konsumpcji benzyn silnikowych, które jak widać ze statystyk, zastępowane są gazem płynnym LPG. Decydujące w tym przypadku są relacje cenowe obu gatunków paliw, a te były zdecydowanie na korzyść autogazu. Zamieszczone w powyższej tabeli dane dotyczą tylko oficjalnego rynku paliw, aczkolwiek należy pamiętać, iż szacunki mówią, że szara strefa dobrze się ma na rynku oleju napędowego i chętnie rozgląda się po rynku benzyn silnikowych i autogazu.

Konsumpcja oleju napędowego po I kwartale 2014 wzrosła o 2% w stosunku do I kwartału 2013. Tym samym trend spadkowy w konsumpcji paliwa do silników Diesla został zatrzymany, a prognozy gospodarcze na kolejne kwartały 2014 roku zapowiadają dalsze zwiększanie sprzedaży. Wiele zależy oczywiście od tego, jak na wprowadzone w końcówce zeszłego roku przepisy i zapowiedzi nowych sankcji zareaguje szara strefa. Dodatkowo coraz skuteczniejsze kontrole służb skarbowych oraz kampania medialna ujawniająca rozmiary i skutki działania szarej strefy powinny tą nielegalną działalność zredukować.

Dostawy rynkowe oleju napędowego wzrosły o 56 tys. m<sup>3</sup>. To wprawdzie niewiele, ale krok w dobrym kierunku. Wzrósł też oficjalny import, co świadczy o powrocie pewnej liczby przedsiębiorców na drogę uczciwości prawnej. Import uzupełniający wyniósł 8% całości dostaw i był o 2% wyższy niż przed rokiem. Oficjalne zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło nieco ponad 3 mln m<sup>3</sup>.

Spadek oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 3 miesięcy 2013, wyniósł 4%. Wzrósł za to oficjalny import benzyn i to o 29% i w konsumpcji krajowej stanowił 15% przy 11% w I kwartale roku 2013.

Znacznie wzrosła krajowa sprzedaż gazu płynnego LPG, a szczególnie autogazu. To paliwo alternatywne dla benzyn silnikowych i stąd, między innymi, słaby wynik sprzedaży benzyn. Zapotrzebowanie na LPG było o 9% większe niż przed rokiem i wyniosło ponad 1 mln m<sup>3</sup>. Rynek autogazu był w omawianym okresie porównywalny z rynkiem benzyn silnikowych podczas, gdy w I kwartale 2013 stanowił 82% tego rynku. Gaz płynny LPG w znakomitej większości pochodzi z importu. Po I kwartale 2014 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 88%.

W stosunku do poprzednich kwartałów osłabł nieco rozwój rynku paliwa lotniczego JET. W I kwartale 2014 zużyto w kraju o 3% mniej tego paliwa niż przed rokiem. Zmniejszeniu uległy też dostawy z zagranicy, choć i do tej pory były wolumenowo niewielkie. Dostawy na krajowy rynek, mimo że ten w ostatnim roku mocno się rozwinął, są nadal dużo mniejsze niż sprzedaż tego paliwa realizowana przez rafinerie poza Polskę.

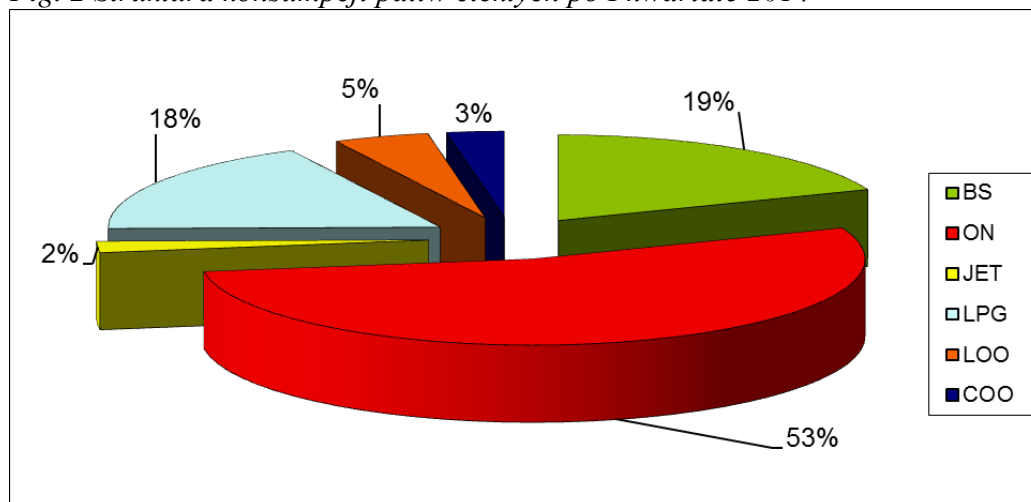
Wyjątkowo łagodna zima w I kwartale 2014 nie sprzyjała zakupom paliw opałowych. Rynek lekkiego oleju opałowego zmalał o 27% w stosunku do sprzedaży z I kwartału 2013. I choć nieco wzrosły zakupy z importu, to i tak ten kierunek dostaw stanowił tylko 9% zaopatrzenia dla odbiorców.

W nieco mniejszym stopniu zmalał popyt na ciężki olej opałowy. Spadek rynku został oszacowany na 2% i można powiedzieć, że zdecydowana większość potrzeb krajowych

została zaspokojona przez rodzimych producentów, a uzyskane w produkcji nadwyżki wysłano tradycyjnie za granicę.

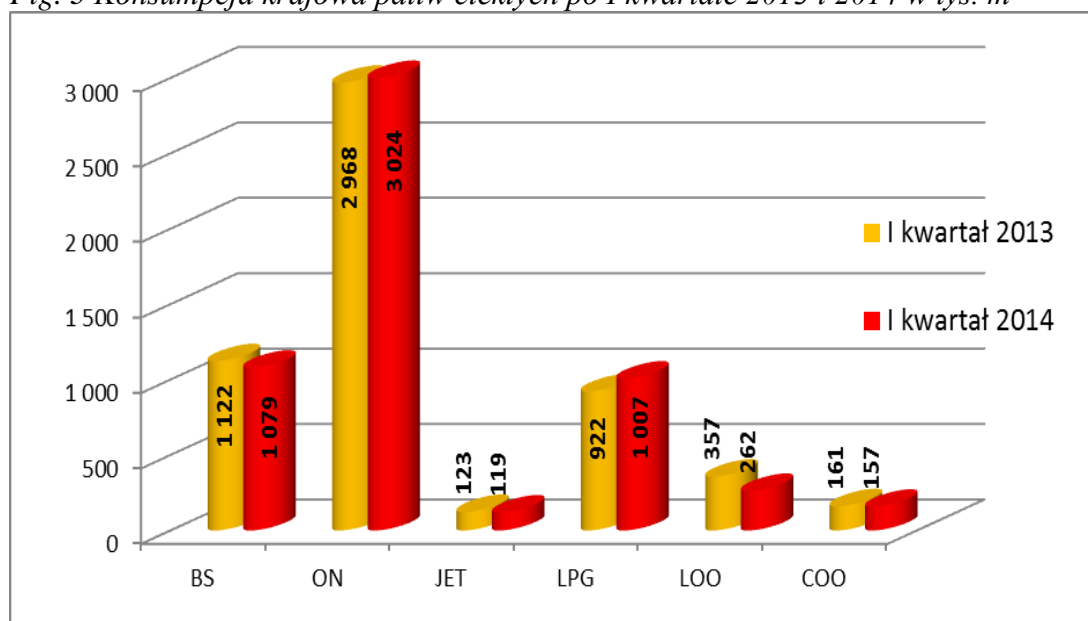
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na prawie identycznym poziomie, jak w I kwartale 2013 roku. Import paliw zaspokajał potrzeby krajowe na poziomie 24% czyli o 2 punkty procentowe wyżej, niż w tym samym okresie 2013.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I kwartale 2014



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig. 3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po I kwartale 2013 i 2014 w tys. m<sup>3</sup>



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Przy zwiększonym zapotrzebowaniu na olej napędowy i gaz płynny LPG wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych wykazał niewielkie zwiększenie udziału tych dwóch gatunków paliw w całej strukturze rynku. Wzrost zostały dokonane kosztem lekkiego oleju opałowego i benzyn silnikowych. Tym samym ponownie wzrosła rola oleju napędowego jako dominującego paliwa na rynku polskim.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) wzrósł o 2% przy uzależnieniu od importu na poziomie 26%. Pojazdy silnikowe zużyły ponad 5 mln m<sup>3</sup> paliw ciekłych, czyli o około 100 tys. m<sup>3</sup> więcej niż przed rokiem. Z importu pochodziło 1,3 mln m<sup>3</sup>.

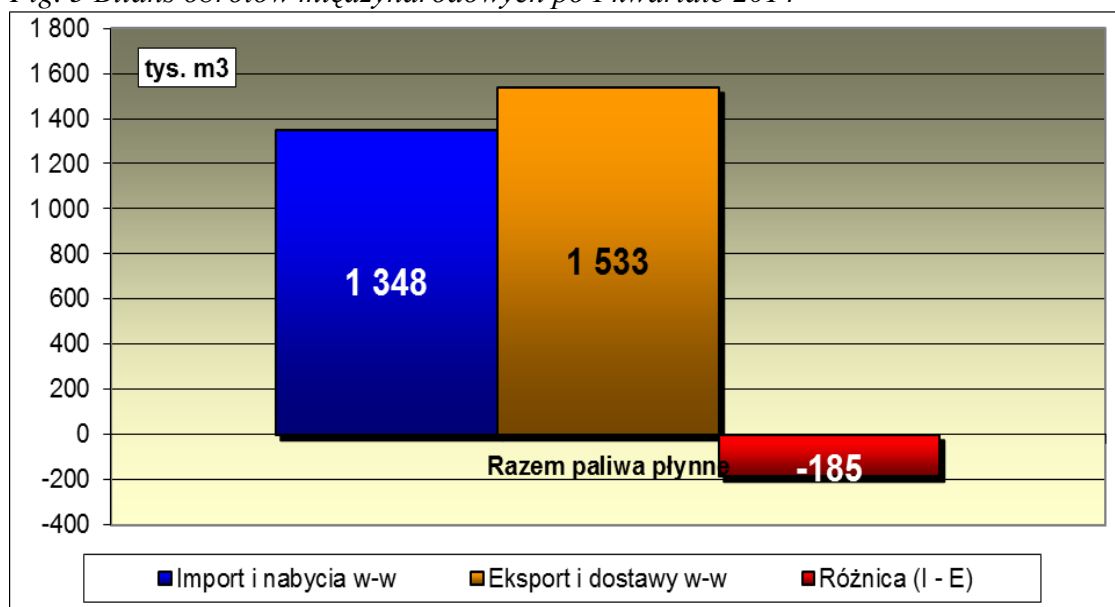
Konsumpcja wszystkich sześciu gatunków paliw wyniosła 5,7 mln m<sup>3</sup> – tyle samo, co w I kwartale 2013. Z zagranicy sprowadzono 1,4 mln m<sup>3</sup>, co stanowiło 24% wielkości oficjalnego rynku polskiego.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I kwartale 2014

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyzny silnikowe	161	219	(-58)
Olej napędowy	252	355	(-103)
Paliwo lotnicze JET	5	125	(-120)
LPG	891	15	876
Lekki olej opałowy	23	0	23
Ciężki olej opałowy	16	819	(-803)
<b>Razem</b>	<b>1 348</b>	<b>1 533</b>	<b>(-185)</b>

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2014



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2014 wykazuje nadwyżkę – na poziomie 185 tys. m<sup>3</sup> – paliw wwiezionych do kraju nad tymi, które z niego wywieziono. Również w I kwartale 2013 roku wysyłki zagraniczne paliw przewyższały zakupy zagraniczne, ale wtedy było to 236 tys. m<sup>3</sup>. Wynik ten osiągnięto przy zwiększonej produkcji krajowej głównych gatunków paliw transportowych i przy rosnącej konsumpcji krajowej. Szara strefa skutecznie wypychała z rynku paliwa legalnie działających firm, co musiało skutkować zwiększonym eksportem i tym samym niższymi wpływami budżetowymi z tytułu podatków od paliw, ale też z tytułu CIT.