

Konsumpcja paliw ciekłych w I półroczu 2014 roku

W porównaniu do wyników polskiej gospodarki osiągniętych w I półroczu 2014 wyniki sektora paliw ciekłych wypadają znacznie gorzej. W omawianym okresie notowano spadek popytu na paliwa w Polsce na poziomie 2%. To wynik o 2 punkty procentowe gorszy, niż notowano po I kwartale 2014 roku. Przyspieszenie gospodarki nie przekłada się na wyniki sektora głównie za sprawą wciąż rosnącej szarej strefy w obrocie paliwami. Spowolnienie gospodarcze notowane w II kwartale roku i szczególnie widoczne w czerwcu, rosnąca szara strefa oraz lekka zima na początku roku spowodowały, iż na rynku krajowym udało się ulokować mniej paliw niż w tym samym okresie przed rokiem.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po I półroczu 2014 w odniesieniu do I półrocza 2013.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po I półroczu 2014 w porównaniu do I półrocza 2013

Wyszczególnienie		I półrocze 2013		I półrocze 2014		Wskaźnik 6 mies. 2013=100
		tys. m3	udział w konsumpcji %	tys. m3	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	2 396		2 321		97
	w tym całkowity import	294	12	310	13	105
Olej napędowy	Konsumpcja	6 372		6 361		100
	w tym całkowity import	543	9	619	10	114
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	1 957		2 013		103
	w tym całkowity import	1 770	90	1 761	87	99
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	10 725		10 695		100
	w tym całkowity import	2 607	24	2 690	25	103
Paliwo JET	Konsumpcja	306		314		103
	w tym całkowity import	37	12	10	3	27
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	518		389		75
	w tym całkowity import	48	9	41	11	85
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	323		248		77
	w tym całkowity import	33	10	36	15	109
OGÓLEM	Konsumpcja	11 872		11 646		98
	w tym całkowity import	2 725	23	2 777	24	102

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Mniejszy popyt nie spowodował wprowadzenia mniejszej produkcji krajowej oraz mniejszych nabyć paliw poza granicami kraju, ale też część puli produkcyjnej, której nie udało się umieścić w kraju musiano wysłać za granicę, co okazało się niezbyt korzystne ani dla rafinerii, ani dla budżetu krajowego.

Do wzrostu sprzedaży paliw transportowych nie przyczyniły się też ich ceny, choć niższe niż w roku ubiegłym, to wciąż pozostające na relatywnie wysokim poziomie ponad 5 PLN za litr. Fakt poszukiwania tańszych paliw wykorzystywała szara strefa z większą siłą niż w roku 2013, oferując paliwa po atrakcyjnych, w stosunku do rynkowych, cenach. Tracił więc budżet państwa wpływy podatkowe, traciły legalnie działające firmy swoje dochody i tracili obywatele. Rząd wprowadza nowe rozwiązania prawne mające ograniczyć szarą strefę, ale jednocześnie nie dość intensywna i skoordynowana jest akcja służb kontrolnych odpowiedzialnych za egzekucję tego prawa. A to tylko zachęca szarą strefę do intensyfikacji działań w okresach przejściowych w życie nowych przepisów. Martwią też zapowiedzi obniżenia prognozowanego wcześniej wzrostu gospodarczego w II połowie roku, gdyż niewątpliwie będzie to miało przełożenie również na rynek paliwowy, zmagający się z coraz większym obszarem działania szarej strefy

Konsumpcja oleju napędowego w I półroczu 2014 była zbliżona do poziomu z I półrocza 2013, co oznacza, że w stosunku do I kwartału 2014 dynamika wzrostu tego rynku zmalała o 2 punkty procentowe.

Dostawy rynkowe paliwa do silników Diesla zmalały o 11 tys. m³. Oficjalny import uzupełniający wyniósł 10% całości dostaw i był o 14% wyższy niż przed rokiem. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 6,4 mln m³, w tym 0,6 mln m³ z importu.

Spadek dynamiki konsumpcji benzyn silnikowych był po I półroczu o 1 punkt procentowy mniejszy niż po I kwartale 2014 co oznacza, że wyniósł 3% w stosunku do I półrocza 2013. Oficjalny import benzyn wzrósł o 3%, a jego udział w krajowym rynku benzyn wyniósł 13%.

W pierwszych 6 miesiącach 2014 rósł rynek gazu płynnego LPG. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 3% większe niż przed rokiem i wyniosło nieco ponad 2 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości 1,7 mln m³ i było to około 72% rynku benzyn silnikowych. Jak zwykle większość tego gatunku paliwa pochodziło z importu i jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 87% – o 3 punkty procentowe więcej niż przed rokiem.

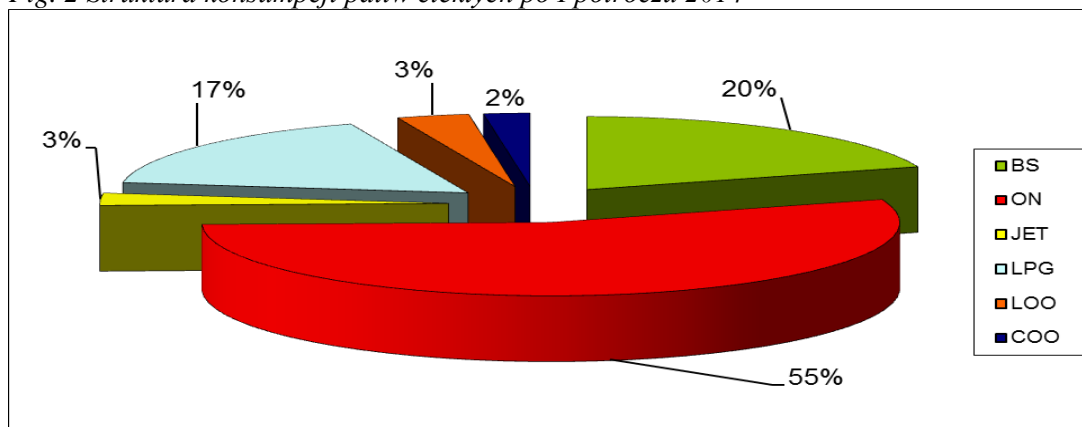
Krajowy rynek paliwa lotniczego JET zanotował w I półroczu 2014 kolejne wzrosty. W omawianym okresie sprzedano o 3% więcej tego gatunku paliwa niż przed rokiem. Paliwo JET z importu stanowiło jedynie 3% konsumpcji krajowej. Krajowy rynek JET-a jest dużo mniejszy, niż wolumen wysyłany przez rafinerie krajowe za granicę.

W Polsce coraz mniej sprzedaje się lekkiego oleju opałowego i wyniki I półrocza 2014. tylko tę diagnozę potwierdzają. Tym razem spadek rynku wyniósł 25%, a to oznacza, iż sprzedano odbiorcom o 129 tys. m³ mniej niż w I półroczu 2013. Słaby popyt w początkowym okresie roku i łagodna zima wpłynęły istotnie na wyniki całego półrocza. Udział importu w zaopatrzeniu rynku grzewczego był niewielki i podobnie jak przed rokiem wyniósł 11%. Porównywalnie, bo o 23% 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 niższa o 5% od konsumpcji po I półroczu 2013. Import paliw zaspokajał 24% potrzeb krajowych.

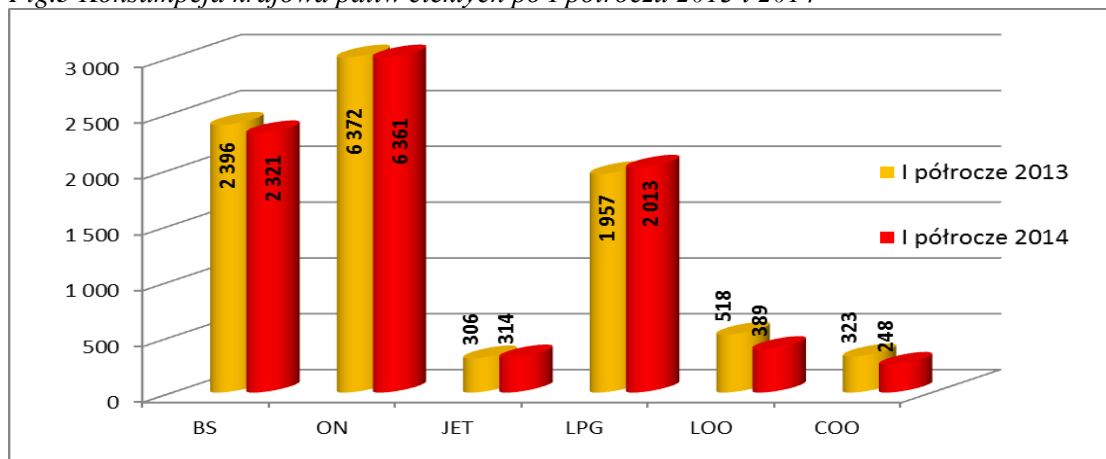
Analizując dane widać, że pierwsze półrocze jest okresem mniejszego zapotrzebowania na paliwa niż druga połowa roku. Biorąc jednak pod uwagę obniżenie prognoz gospodarczych na III kwartał i dużą niewiadomą jeśli chodzi o IV kwartał 2014, nie należy się spodziewać, aby w 2014 wynik sektora odbiegał znacznie od wyniku z roku 2013. Jediną szansą dla legalnie działających firm paliwowych jest zmniejszenie obszaru działania szarej strefy. Tworzone są do tego odpowiednie narzędzia. Oczekuje się teraz ich wdrożenia przez odpowiedzialne służby.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I półroczu 2014



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po I półroczu 2013 i 2014



Źródło: Ministerstwo Finansów i 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 wzrósł udział oleju napędowego w konsumpcji krajowej paliw. To oznacza powrót do struktury z roku 2012 i potwierdzenie tezy, że to najważniejsze paliwo dla gospodarki.

Rozpatrując rynek 3 głównych paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) widać, że popyt na te paliwa utrzymuje się na stabilnym poziomie, a uzależnienie od importu

tego segmentu sięga 25%. Pojazdy samochodowe poruszające się po polskich drogach zużyły oficjalnie prawie 11 mld litrów paliw, przy czym prawie 3 mld litrów z tej puli pochodziło z zagranicy.

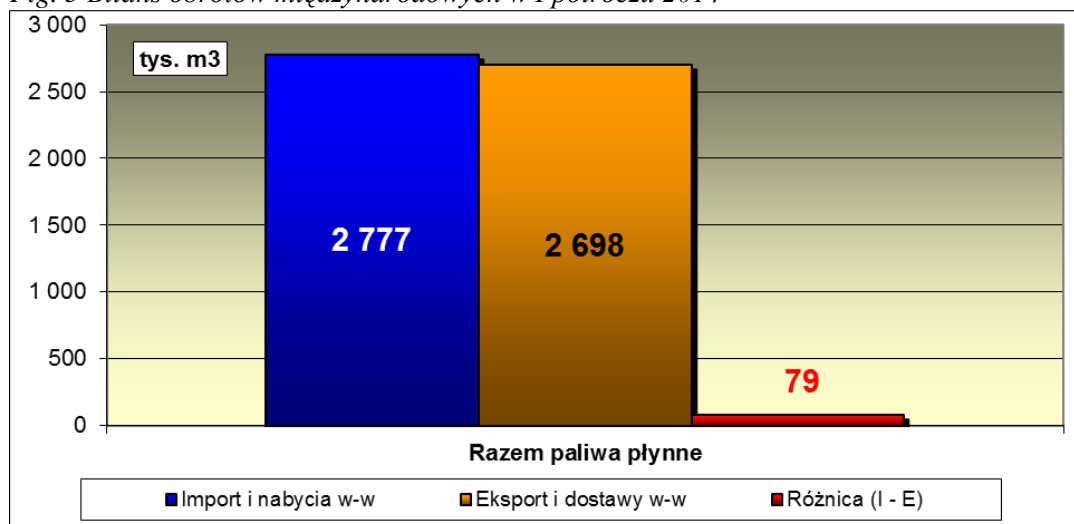
Ogółem w Polsce zużyto, licząc łącznie konsumpcję 6 gatunków paliw, prawie 11,7 mln m³, co stanowiło wielkość o 2% mniejszą niż przed rokiem (226 tys. m³). Według oficjalnych źródeł z importu pochodziło 2,8 mln m³, co stanowiło 24% wielkości rynku.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I półroczu 2014 w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	310	348	(-38)
Olej napędowy	619	536	83
Paliwo lotnicze JET	10	299	(-289)
LPG	1 761	42	1 719
Lekki olej opałowy	41	0	41
Ciężki olej opałowy	36	1 473	(-1 437)
Razem	2 777	2 698	79

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych w I półroczu 2014



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I półroczu 2014 wykazuje prawie zrównoważoną wymianę międzynarodową. Nadwyżka importu nad eksportem paliw ciekłych wyniosła jedynie 79 tys. m³, podczas gdy jeszcze rok temu wynosiła 230 tys. m³ na niekorzyść eksportu. Wpływ na ten wynik miało niewątpliwie utrzymanie produkcji paliw na dobrym poziomie, mimo słabego popytu wewnętrznego. Wywóz paliw za granicę powoduje uszczuplenie dochodów firm paliwowych i budżetu państwa, ale jednocześnie jest jedynym możliwym sposobem działania producentów paliw w obliczu rosnącego nielegalnego obrotu paliwami w kraju. Porównując I połowę 2014 do I połowy 2013 widać, że import paliw zwiększył się o 119 tys. m³, podczas gdy eksport wzrósł o 270 tys. m³.