

Konsumpcja paliw ciekłych po 3 kwartałach 2013 roku

Po 3 kwartałach 2014 roku konsumpcja krajowa paliw ciekłych jest nadal na niższym poziomie, niż notowano w tym samym okresie roku poprzedniego. Trzeba jednak zauważyć, iż dynamika spadku konsumpcji zmniejszyła się w stosunku do I półrocza 2014 o 1 punkt procentowy. Dobre wyniki rynkowe notowano we wrześniu br., co mogło mieć swoje korzenie w intensyfikacji kontroli przeprowadzanych przez służby MF i policję, których celem było wyeliminowanie z rynku firm działających w szarej strefie. Spektakularne wrześniowe sukcesy służb i zapowiedzi dalszych kontroli, a także stopniowe wchodzenie w życie nowych rozwiązań prawnych mających ograniczyć nielegalny proceder handlu paliwami, zaczynają być widoczne w wynikach rynkowych. Nie jest jeszcze dobrze, ale perspektywy wyglądają coraz lepiej. Niewątpliwie do zwiększenia oficjalnej sprzedaży paliw w III kwartale br. przyczyniły się też spadające ceny, których poziom zbliżył się do 5 złotych za litr dla obu głównych gatunków paliw. To zapewne zachęciło Polaków do wyjazdów wakacyjnych z wykorzystaniem posiadanych samochodów, a nowelizowana struktura drogowa i trudności na kolei dodatkowo ich do podróży zachęcały. Poniżej (Fig. 9) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po 3 kwartałach 2014 w odniesieniu do 3 kwartałów 2013.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po 3 kwartałach 2014 roku w porównaniu do 3 kwartałów 2013 roku.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2013		3 kwartały 2014		Wskaźnik 9 mies. 2013=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	3 703		3 606		97
	w tym całkowity import	496	13	436	12	88
Olej napędowy	Konsumpcja	10 016		10 015		100
	w tym całkowity import	822	8	1 051	10	128
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	3 050		3 106		102
	w tym całkowity import	2 680	88	2 665	86	99
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	16 769		16 727		100
	w tym całkowity import	3 998	24	4 152	25	104
Paliwo JET	Konsumpcja	525		575		110
	w tym całkowity import	56	11	21	4	38
Lekki olej opalowy	Konsumpcja	705		557		79
	w tym całkowity import	66	9	62	11	94
Ciężki olej opalowy	Konsumpcja	460		361		78
	w tym całkowity import	60	13	61	17	102
OGÓLEM	Konsumpcja	18 459		18 220		99
	w tym całkowity import	4 180	23	4 296	24	103

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Po 9 miesiącach 2014 roku notowano spadek popytu na paliwa w Polsce na poziomie 1%, co w relacji wolumenowej przekładał się na 239 tys. m³ paliw. Należy odnotować wzrost zainteresowania zakupami benzyn silnikowych i oleju napędowego w końcu 3 kwartału. Dobrze rozwija się rynek paliwa lotniczego JET związany z większą ilością lotów w kraju oraz większymi sprzedażami dla lotów międzynarodowych. Zainteresowanie gazem płynnym LPG utrzymuje się na poziomie zbliżonym do ubiegłorocznego, aczkolwiek należy zauważyć zmniejszenie tzw. reeksportu i tym samym kierowanie nieco większych ilości LPG na rynek krajowy. Zamieszczone w powyższej tabeli dane dotyczą tylko oficjalnego rynku paliw, jednak należy pamiętać, iż szacunki mówią, że szara strefa opanowała już około znaczną część rynku oleju napędowego, a na skutek prowadzonych skutecznych kontroli zaczyna rozglądać się po rynku benzyn silnikowych i autogazu. Dodatkowo „wypracowane” wcześniej pieniądze pozwalają niektórym z tych firm prowadzić dziś legalną działalność z wykorzystaniem klientów, których wcześniej pozyskano działając w szarej strefie. To oznacza, że ci, którzy cały czas działali legalnie nie będą mieli łatwego zadania przy odzyskiwaniu rynku utraconego wcześniej na rzecz szarej strefy.

Popyt na olej napędowy po 3 kwartałach 2014 był na identycznym poziomie, jak przed rokiem. Ten wynik był powtórką wyniku z I półrocza 2014, co można interpretować jako zatrzymanie trendu spadkowego obserwowanego poprzednio.

Dostawy rynkowe oleju napędowego wyniosły nieco ponad 10 mln. m³. Import i nabycia w-w wyniosły 10% całości dostaw i był to o 28% więcej niż przed rokiem. Warto zauważyć, iż tzw. import uzupełniający – realizowany przez podmioty inne niż firmy członkowskie POPiHN - wzrósł w omawianym okresie dwukrotnie i wyniósł nieco ponad 560 tys. m³.

Spadek oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2013, wyniósł 3%. Oficjalny import benzyn zmalał o 12% i w konsumpcji krajowej stanowił 12% rynku.

Rynek gazu płynnego LPG wykazał tendencję rosnącą i zapotrzebowanie na ten stanowiący alternatywę dla benzyn produkt było o 2% większe niż przed rokiem i wyniosło ponad 3,1 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 2,6 mln m³ i było to około 72% rynku benzyn silnikowych. To o 6 punktów procentowych więcej niż po 3 kwartałach 2013. Gaz płynny LPG w większości pochodzi z importu. Po 9 miesiącach 2014 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 86%.

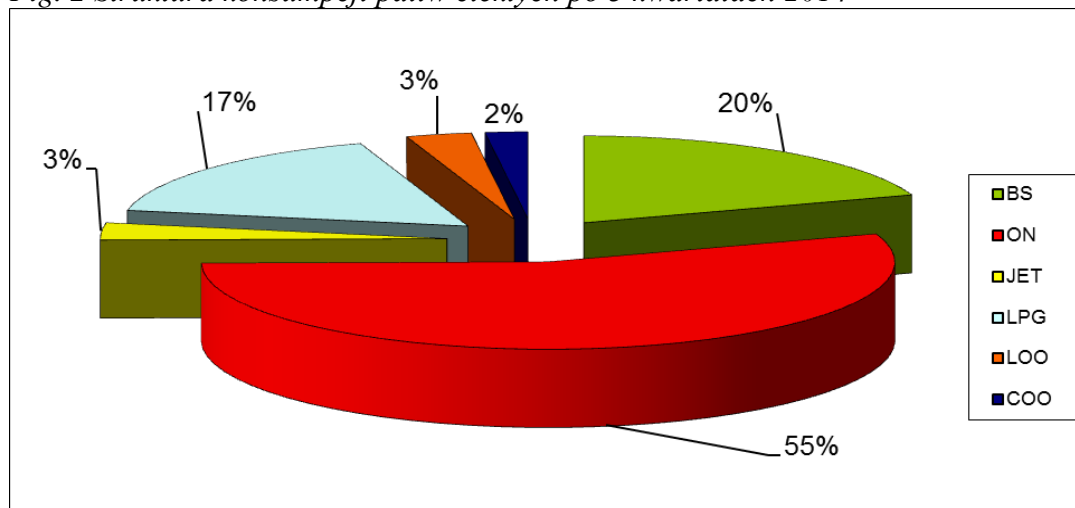
W dalszym ciągu dynamicznie rozwija się krajowy rynek paliwa lotniczego JET. Po 3 kwartałach 2014 zapotrzebowanie na ten produkt wzrosło o 10% w stosunku do tego samego okresu roku poprzedniego. Paliwo JET z importu stanowiło jedynie 4% konsumpcji krajowej. Dostawy na rynek krajowy są nadal dużo mniejsze od sprzedaży tego paliwa poza Polskę realizowanej przez rafinerie.

Popyt na lekki olej opałowy nadal pozostaje w trendzie spadkowym i po 3 kwartałach br. notowano spadek zapotrzebowania w wysokości 21% w stosunku do 3 kwartałów 2013. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego oleju grzewczego wyniósł 11%.

Jeszcze bardziej, bo o 22% zmalał popyt na ciężki olej opałowy. Nadwyżki produkcyjne tego gatunku paliwa tradycyjnie wysyłano w dużych ilościach za granicę.

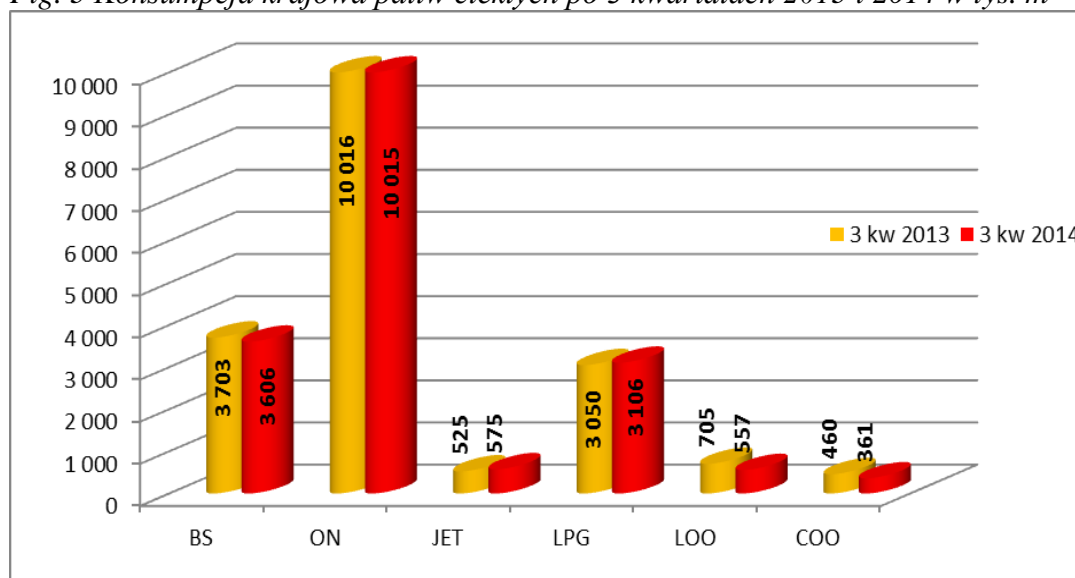
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie niższym o 1% od konsumpcji po 3 kwartałach 2013, przy czym o 1 punkt procentowy (do 24%) wzrósł udział importu paliw w zaspokojeniu potrzeb krajowych.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po 3 kwartałach 2014



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig. 3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po 3 kwartałach 2013 i 2014 w tys. m³



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Przy niewiele zmniejszonym zapotrzebowaniu na paliwa wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych w kraju jest identyczny z tym, co obserwowaliśmy przed rokiem. Pozycja oleju napędowego pozostała w konsumpcji wszystkich paliw ciekłych dominująca i nadal przekracza 50%.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) wykazał wynik identyczny, jak po 9 miesiącach 2013 z tym, że udział importu w tym segmencie rynku paliw ciekłych wzrósł o 1 punkt procentowy. Pojazdy silnikowe zużyły prawie 17 mln m³ paliw ciekłych, z czego z importu pochodziło trochę ponad 4 mln m³.

Konsumpcja wszystkich 6-ciu gatunków paliw wyniosła 18,2 mln m³ i było to o 1% mniej niż przed rokiem. Konieczna dla zaspokojenia potrzeb krajowych wielkość importu wyniosła 4,3 mln m³, co stanowiło 24% wielkości rynku.

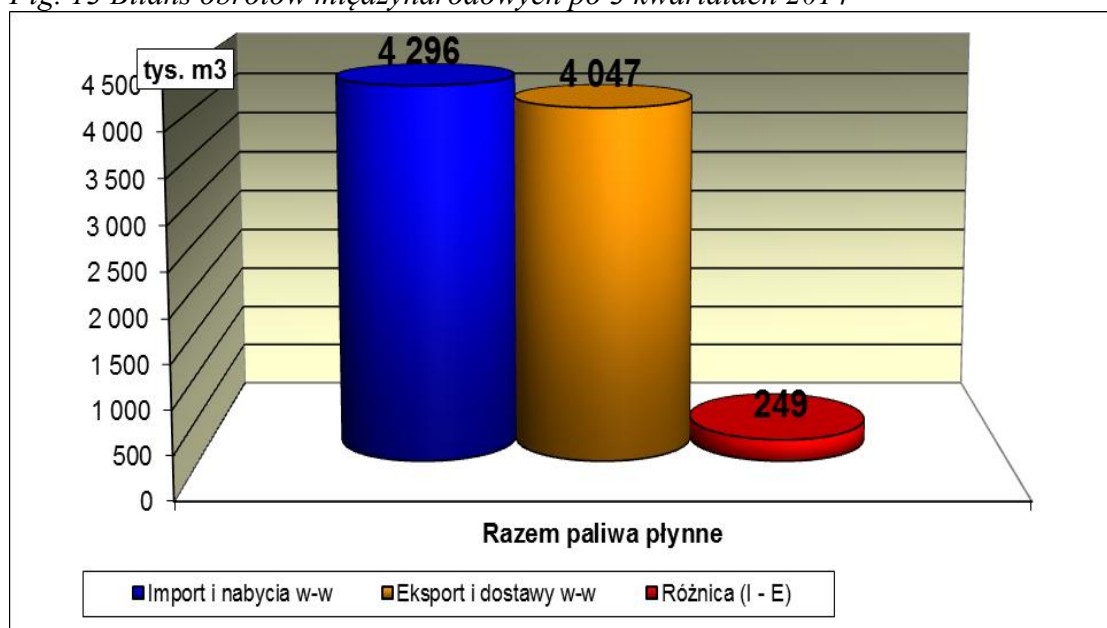
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po 3 kwartałach 2014

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	436	612	(-176)
Olej napędowy	1 051	699	352
Paliwo lotnicze JET	21	507	(-486)
LPG	2 665	60	2 605
Lekki olej opałowy	62	0	62
Ciężki olej opałowy	61	2 169	(-2 108)
Razem	4 296	4 047	249

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 13 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2014



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2014 wykazuje nadwyżkę paliw wwiezionych do kraju nad tymi, które z niego wywieziono, na poziomie 249 tys. m³. To o 170 tys. m³ więcej, niż notowano po I półroczu 2014. Wynik ten osiągnięto przy zwiększonej produkcji krajowej i zwiększonym oficjalnym imporcie, ale też mimo rosnącego eksportu paliw. Niestety, mimo podejmowanych działań zaradczych, szara strefa wciąż skutecznie wypycha z rynku paliwa legalnie działających firm, co nie pozostaje bez wpływu na ekonomikę działania tych przedsiębiorstw oraz na obniżenie wpływów budżetowych z tytułu podatków od paliw, ale też z tytułu CIT.