

Konsumpcja paliw ciekłych po I kwartale 2015 roku

Pierwszy kwartał 2015 roku przyniósł znaczące ożywienie na rynku paliw ciekłych. Szacowany wzrost polskiego PKB o 3,3% przełożył się na wzrost zapotrzebowania na paliwa ciekłe. Nie bez znaczenia pozostało też wprowadzenie nowych przepisów, mających na celu ograniczenie szarej strefy rynku paliwowego. Mimo akcji służb kontrolnych rynek cały czas zasilany jest w znacznej mierze paliwem z szarej strefy i tym samym oficjalny wynik krajowej konsumpcji paliw, a zwłaszcza konsumpcji trzech głównych gatunków paliw, nie oddaje w pełni rzeczywistego zapotrzebowania na paliwa rynku polskiego. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na wzrost popytu była na pewno pogoda panująca w pierwszych miesiącach 2015, sprzyjająca częstszym podróżom Polaków. Ponadto ważnym stymulatorem popytu były stosunkowo niskie ceny. Poniżej (fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po I kwartale 2015 w odniesieniu do I kwartału 2014.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po I kwartale 2015 roku w porównaniu do I kwartału 2014 roku.

Wyszczególnienie		I kwartał 2014		I kwartał 2015		Wskaźnik 3 mies. 2014=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	1 079		1 141		106
	w tym całkowity import	161	15	115	10	71
Olej napędowy	Konsumpcja	3 100		3 385		109
	w tym całkowity import	328	11	494	15	151
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	1 010		993		98
	w tym całkowity import	894	89	899	91	101
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	5 189		5 519		106
	w tym całkowity import	1 383	27	1 508	27	109
Paliwo JET	Konsumpcja	119		160		134
	w tym całkowity import	5	4	14	9	280
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	262		273		104
	w tym całkowity import	23	9	32	12	139
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	158		8		5
	w tym całkowity import	17	11	3	38	345
OGÓLEM	Konsumpcja	5 728		5 960		104
	w tym całkowity import	1 428	25	1 557	26	109

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Po 3 miesiącach 2015 łączny popyt na paliwa ciekłe był na poziomie wyraźnie wyższym od stanu w I kwartale roku ubiegłego. Wśród paliw trakcyjnych dobre wyniki sprzedaży notowano dla oleju napędowego i benzyn silnikowych, a nieco gorsze dla gazu płynnego LPG. W grupie pozostałych paliw większy, niż przed rokiem popyt notowano dla paliwa lotniczego JET oraz dla lekkiego oleju opałowego. Bardzo zmalało zapotrzebowanie krajowe – nieobejmujące potrzeb własnych rafinerii - na ciężki olej opałowy. Dobre poziomy cenowe dla benzyn silnikowych skutkowały większym zainteresowaniem tym paliwem ze strony kierowców posiadających instalacje LPG, co jednocześnie odbiło się negatywnie na sprzedaży autogazu. Słabo też sprzedawał się gaz LPG do celów grzewczych. Zamieszczone w tabeli o konsumpcji dane dotyczą tylko oficjalnego rynku paliw. Należy jednak zauważyć, iż szacunki i sygnały z rynku wskazują na, jak zwykle, duży udział szarej strefy w rynku oleju napędowego, ale też – na co zwracaliśmy uwagę już przed rokiem – na wzrost szarej strefy w rynku benzyn silnikowych i autogazu.

Konsumpcja oleju napędowego po I kwartale 2015 wzrosła o 9% w stosunku do I kwartału 2014. To o 7 punktów procentowych więcej, niż obserwowany wzrost konsumpcji po I kwartale 2014. Prognozy gospodarcze na kolejne kwartały 2015 roku zapowiadają dalsze wzrosty i jest szansa – przy zatrzymaniu wzrostu szarej strefy – na zwiększanie sprzedaży w kolejnych miesiącach 2015. Wiele zależy oczywiście od tego, jak na wprowadzone w zeszłym roku przepisy będą egzekwowane przez służby i urzędy kontrolne.

Dostawy rynkowe oleju napędowego wzrosły o 285 tys. m³. Wzrósł też oficjalny import i wyniósł prawie 0,5 mln m³. Import uzupełniający wyniósł 15% całości dostaw i był o 51% wyższy niż przed rokiem. Oficjalne zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 3,4 mln m³.

Wzrost oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 3 miesięcy 2014, wyniósł 6%. Oficjalny import benzyn zmalał o 29% i w konsumpcji krajowej stanowił 10% przy 15% w I kwartale roku 2014.

Krajowa sprzedaż gazu płynnego LPG zmniejszyła się o 2%. To paliwo alternatywne dla benzyn silnikowych i zwykle wzrost popytu na benzyny powoduje słabszy wynik sprzedaży gazu płynnego LPG. Popytu na ten gatunek paliwa nie zwiększył też segment grzewczy LPG. Zapotrzebowanie na LPG wyniosło niecały 1 mln m³. Rynek autogazu był w omawianym okresie znacznie mniejszy od rynku benzyn silnikowych podczas, gdy w I kwartale 2014 roku były to rynki porównywalne ilościowo. Gaz płynny LPG w znakomitej większości pochodzi z importu. Po I kwartale 2015 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 91%.

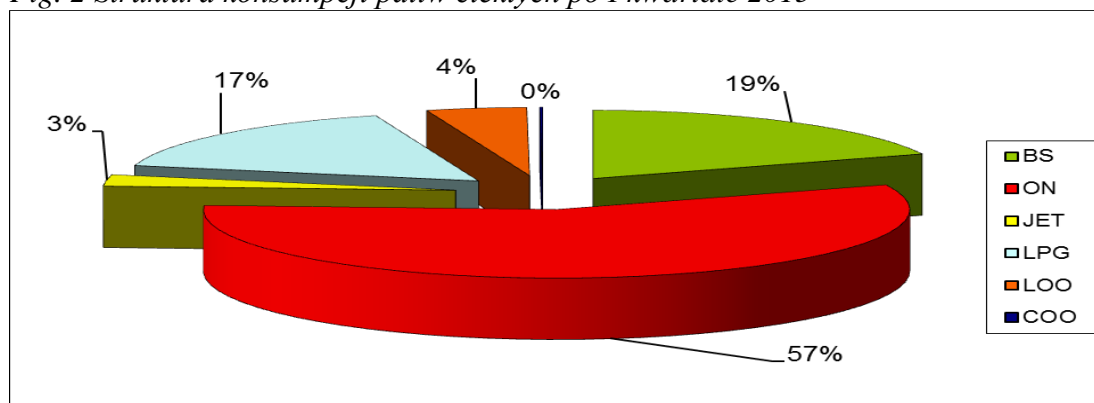
I kwartał 2015 to dobry okres dla rynku paliwa lotniczego JET. Popyt na to paliwo wzrósł o 34%, a wzrost zaspokojono poprzez zwiększenie produkcji krajowej oraz dwukrotny wzrost importu, choć ten ostatni stanowi zaledwie 9% udział w konsumpcji krajowej. Dostawy na rynek krajowy, mimo że ten w ostatnim okresie mocno się rozwinął, są nadal dużo mniejsze niż sprzedaż tego paliwa realizowana przez rafinerie poza Polskę.

Wyjątkowo łagodna zima w I kwartale 2015 nie powinna sprzyjać zakupom paliw opałowych. Tak było w przypadku ciężkiego oleju opałowego, na który popyt zmalał o 95%. Rynek lekkiego oleju opałowego zanotował jednak odwrotną tendencję i wykazał 4% wzrost. Taki kierunek zmian powinien zostać poddany szczególnej obserwacji przez służby kontrolne.

Tym bardziej, że produkcja krajowa tego gatunku paliwa znacznie się zmniejszyła, a wzrost rynku został osiągnięty poprzez znaczny wzrost importu niezależnego.

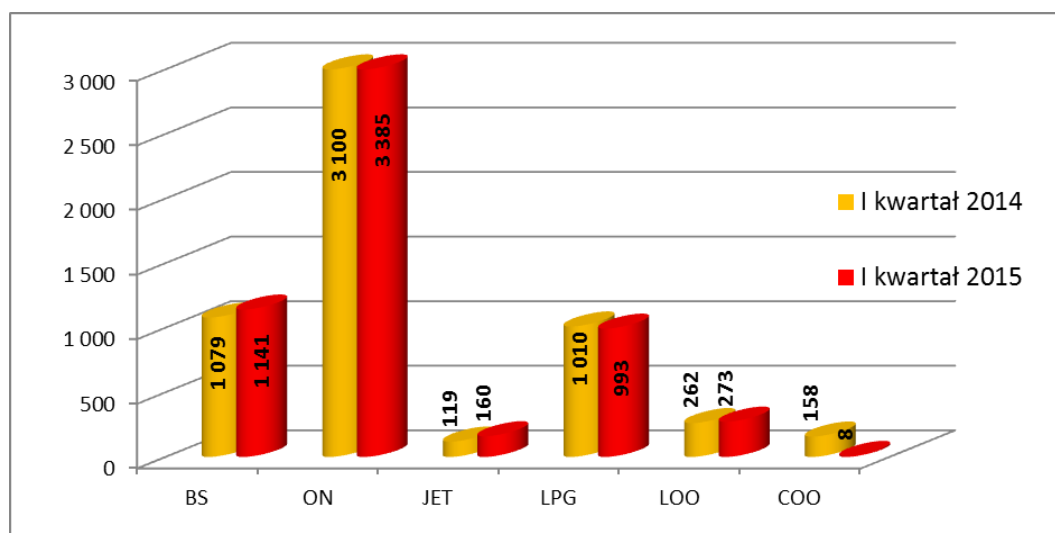
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była o 4% większa, niż w I kwartale 2014 roku. Import paliw zaspokajał potrzeby krajowe na poziomie 26% czyli o 1 punkt procentowy wyżej, niż w tym samym okresie 2014.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I kwartale 2015



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po I kwartale 2014 i 2015 w tys. m³



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Przy zwiększonym popycie na olej napędowy i benzyny silnikowe wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych wykazał niewielkie umocnienie udziału tych dwóch gatunków paliw w całej strukturze rynku. Wzrost nastąpił kosztem pozostałych gatunków paliw. 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 6% przy uzależnieniu od importu na poziomie 27%. Pojazdy silnikowe zużyły ponad 5,5 mln m³ paliw, czyli o 330 tys. m³ więcej niż przed rokiem. Z importu pochodziło 1,5 mln m³.

Konsumpcja wszystkich sześciu gatunków paliw wyniosła 6 mln m³ – o 4% więcej, niż w I kwartale 2014. Z zagranicy sprowadzono 1,6 mln m³, co stanowiło 26% wielkości oficjalnego rynku polskiego.

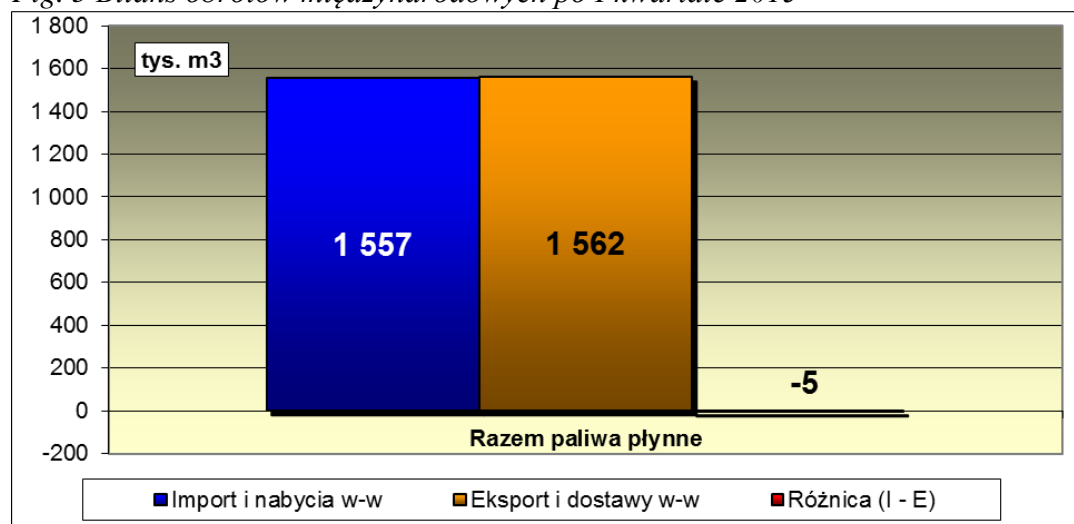
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I kwartale 2015

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	115	247	(-132)
Olej napędowy	494	260	234
Paliwo lotnicze JET	14	184	(-170)
LPG	899	4	895
Lekki olej opałowy	32	0	32
Ciężki olej opałowy	3	867	(-864)
Razem	1 557	1 562	(-5)

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2015



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2015 pokazał zrównanie ilości paliw do kraju sprowadzanych i z kraju wywożonych. Wynik ten osiągnięto przy zwiększonej produkcji krajowej głównych gatunków paliw transportowych i przy rosnącej konsumpcji krajowej. Szara strefa skutecznie zastępowała na rynku krajowym paliwa od legalnie działających firm, co musiało skutkować kierowaniem części wyprodukowanych w kraju paliw na eksport i tym samym mniejszymi wpływami budżetowymi z tytułu podatków od paliw, ale też z tytułu CIT.