

Konsumpcja paliw ciekłych po 3 kwartałach 2015 roku

Korzystne wyniki konsumpcji paliw w Polsce obserwowane po I półroczu 2015 znalazły też potwierdzenie w wynikach rynku po 3 kwartałach br. Popyt na paliwa ciekłe był na wyższym poziomie, niż notowano w tym samym okresie roku poprzedniego i jednocześnie dynamika wzrostu rynku utrzymała się na podobnym poziomie, jak po 6 miesiącach br.. Wzrosła za to dynamika zaopatrzenia uzupełniającego rynku z importu przy udziale niezależnych operatorów.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po 3 kwartałach 2015 w odniesieniu do 3 kwartałów 2014.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po 3 kwartałach 2015 roku w porównaniu do 3 kwartałów 2014 roku.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2014		3 kwartały 2015		Wskaźnik 9 mies. 2014=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	3 613		3 773		104
	w tym całkowity import	443	12	410	11	93
Olej napędowy	Konsumpcja	10 190		11 068		109
	w tym całkowity import	1 226	12	1 677	15	137
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	3 102		3 162		102
	w tym całkowity import	2 660	86	2 670	84	100
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	16 905		18 003		106
	w tym całkowity import	4 329	26	4 757	26	110
Paliwo JET	Konsumpcja	562		607		108
	w tym całkowity import	21	4	50	8	238
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	557		611		110
	w tym całkowity import	57	10	141	23	248
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	366		143		39
	w tym całkowity import	66	18	10	7	15
OGÓLEM	Konsumpcja	18 390		19 364		105
	w tym całkowity import	4 473	24	4 958	26	111

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Dobre wyniki polskiej gospodarki w połączeniu z korzystnymi poziomami cen paliw oraz z działaniami służb kontrolnych w stosunku do szarej i czarnej strefy ukształtowały poziom krajowej konsumpcji paliw ciekłych na poziomie o 5% wyższym, niż obserwowany

przed rokiem. Ceny głównych gatunków paliw transportowych na poziomach poniżej 4,50 złotych za litr zachęciły Polaków do wyjazdów wakacyjnych samochodem. Po 9 miesiącach 2015 roku na rynku uplasowano około 1 mln m³ paliw więcej, niż w tym samym okresie 2014. Należy odnotować wzrost zainteresowania zakupami benzyn silnikowych przy stałym poziomie popytu na autogaz, co jest istotną różnicą w trendach obserwowanych

w ostatnich latach. Duży wzrost popytu notowano dla oleju napędowego, co jest kojarzone z dobrym poziomem polskiego PKB, ale też z przejawami ograniczenia szarej strefy – przynajmniej w zakresie podatku akcyzowego. Dobrze rozwija się rynek paliwa lotniczego JET związany z większą ilością lotów w kraju oraz większymi sprzedażami dla lotów międzynarodowych. Elementem rynku, na który powinny zwrócić uwagę służby kontrolne, jest znaczący wzrost zapotrzebowania na lekki olej opałowy. Pogoda w roku 2015 nie jest elementem wpływającym na większy popyt, więc zapewne większa sprzedaż jest spowodowana wykorzystaniem tego gatunku paliwa do celów trakcyjnych. Prezentowane dane dotyczą tylko oficjalnego rynku paliw, jednak należy pamiętać, że szacunki wskazują, iż szara strefa opanowała znaczną część rynku oleju napędowego, a na skutek prowadzonych kontroli ukierunkowanych na to paliwo, zaczyna próbować lokować produkty na rynku benzyn silnikowych i autogazu. Zdobyci wcześniej tanimi dostawami klienci nie wracają do legalnie działających przedsiębiorców, chyba że w momentach prowadzenia zmasowanych kontroli. To oznacza, że polscy producenci muszą poszukiwać odbiorców swoich produktów w coraz większym wymiarze poza granicami kraju.

Popyt na olej napędowy po 3 kwartałach 2015 był na poziomie o 9% wyższym, niż przed rokiem. Ten wynik oznacza podtrzymanie trendu wzrostowego z I półrocza 2015. Dostawy rynkowe oleju napędowego wyniosły ponad 11 mln. m³. Import i nabycia w-w wyniosły 15% całości dostaw, a dodatkowo były wyższe o 37% od ubiegłorocznych, przy czym dynamika wzrostu importu uzupełniającego wyniosła aż 68%. Dynamika wzrostu dostaw rynkowych dla pozostałych firm, będących członkami POPiHN, osiągnęła w tym okresie 5%. Import wyniósł łącznie 1,7 mln m³, przy czym import podmiotów niezależnych to prawie 1,3 mln m³

Wzrost oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2014, wyniósł 4%. Oficjalny import benzyn zmalał o 7% i w konsumpcji krajowej stanowił 11% rynku.

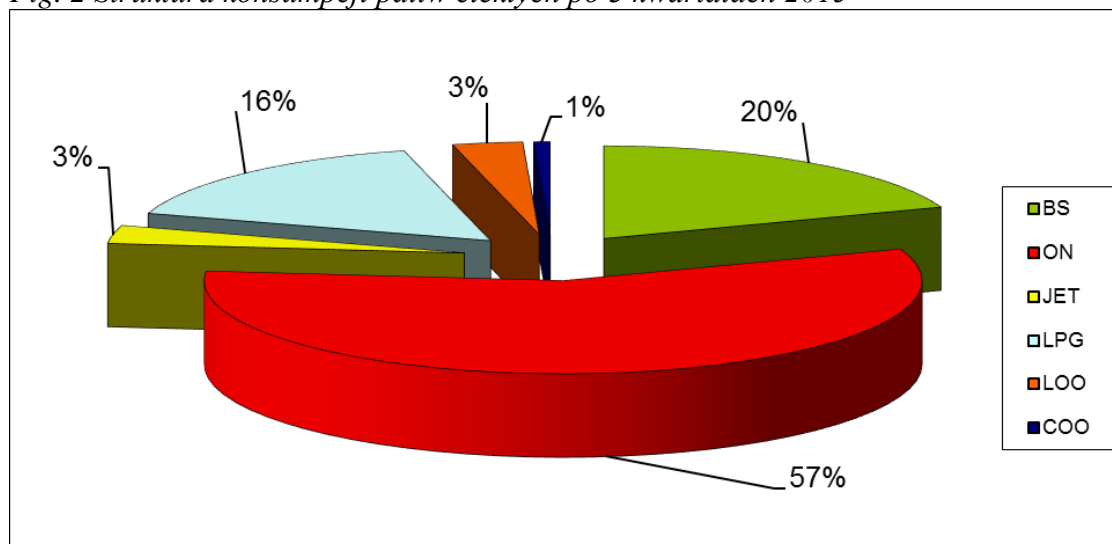
Sprzedaż gazu płynnego LPG była na poziomie o 2% wyższym, niż przed rokiem i wyniosła 3,2 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 2,6 mln m³ i było to około 70% rynku benzyn silnikowych. To o 2 punkty procentowe mniej niż po 3 kwartałach 2014. Gaz płynny LPG w większości pochodzi z importu. Po 9 miesiącach 2015 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 84% (o 2 punkty procentowe mniej, niż w roku 2014).

W dalszym ciągu dynamicznie rozwija się krajowy rynek paliwa lotniczego JET. W stosunku do 3 kwartałów 2014 zapotrzebowanie na ten produkt wzrosło o 8%. Zakupy z importu stanowiły 8% konsumpcji krajowej - dwukrotnie więcej, niż przed rokiem. Dostawy na rynek krajowy są nadal dużo mniejsze od sprzedaży tego paliwa poza Polskę.

Popyt na lekki olej opałowy utrzymuje trend wzrostowy i po 3 kwartałach br. notowano wzrost zapotrzebowania w wysokości 10% w stosunku do 3 kwartałów 2014. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego oleju grzewczego wyniósł 23%, podczas gdy przed rokiem wynosił 11%.

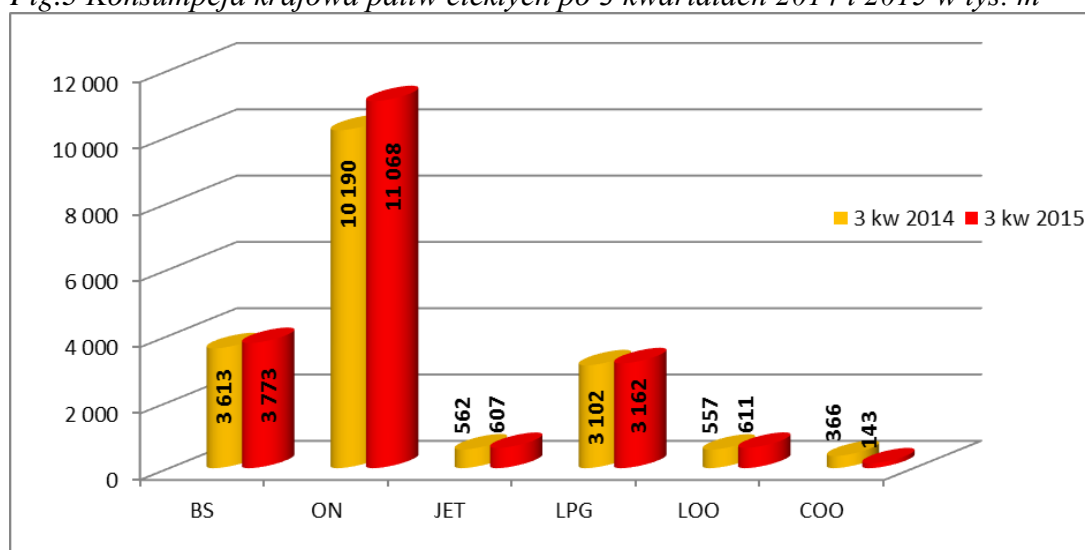
Znacznie zmalało zapotrzebowanie na ciężki olej opałowy. Nadwyżki produkcyjne tego gatunku paliwa tradycyjnie wysyłano w dużych ilościach za granicę. Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie wyższym o 5% od konsumpcji po 3 kwartałach 2014, przy czym o 2 punkty procentowe (do 26%) wzrósł udział importu paliw w zaspokojeniu popytu krajowego.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po 3 kwartałach 2015



Źródło: MF i dane własne POPiHN

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



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych w kraju uległ niewielkiej modyfikacji w stosunku do stanu sprzed roku. Pozycja oleju napędowego pozostała dominująca i osiągnęła poziom 57% - zmniejszając jednocześnie o 1 punkt procentowy udziały LPG i COO.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) wykazał wynik lepszy o 6% od notowanego dla 9 miesięcy 2014, przy czym udział importu w tym segmencie rynku paliw ciekłych pozostał niezmienny, rosnąc jednocześnie wolumenowo o 10%. Pojazdy silnikowe zużyły prawie 18 mln m³ paliw ciekłych (o 1 mln m³

więcej,
niż przed rokiem), z czego z importu pochodziło prawie 5 mln m³.

Konsumpcja wszystkich 6-ciu gatunków paliw wyniosła 19,4 mln m³ i było to o 5% więcej niż przed rokiem. Konieczna dla zaspokojenia potrzeb krajowych wielkość importu wyniosła 5 mln m³, co stanowiło 26% wielkości rynku – o 2 punkty procentowe więcej, niż w roku 2014.

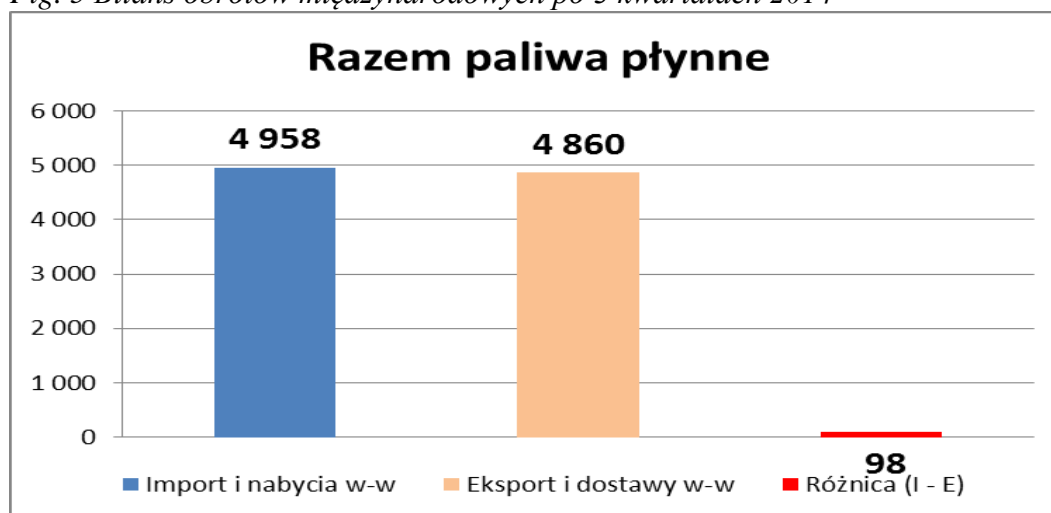
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po 3 kwartałach 2015

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	410	743	(-333)
Olej napędowy	1 677	1 349	328
Paliwo lotnicze JET	50	477	(-427)
LPG	2 670	33	2 637
Lekki olej opałowy	141	0	141
Ciężki olej opałowy	10	2 258	(-2 248)
Razem	4 958	4 860	98

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2014



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2015 wykazuje minimalną nadwyżkę importu paliw nad wielkością eksportu. Ta różnica, to jedynie 98 tys. m³. Jest to jednak o 237 tys. m³ więcej, niż notowano po I półroczu 2015, kiedy to eksport górował nad importem o wielkość 139 tys. m³. Wynik ten osiągnięto przy – z jednej strony - zwiększonej produkcji krajowej, a z drugiej - zwiększonym oficjalnym imporcie paliw. Mimo podejmowanych działań zaradczych, szara strefa wciąż skutecznie wypycha z rynku paliwa produkowane w kraju, co nie pozostaje bez wpływu na ekonomikę działania producentów oraz na obniżenie wpływów budżetowych z tytułu podatków od paliw, ale też z tytułu CIT.