

Konsumpcja paliw ciekłych po I kwartale 2016 roku

Zarejestrowany w ubiegłym roku wzrost oficjalnego rynku paliw ciekłych miał swoją kontynuację w I kwartale 2016. Wzrost ten został osiągnięty w grupie paliw silnikowych oraz w grupie pozostałych paliw. Gospodarka z PKB na poziomie 3% i sporo niższe ceny paliw to główne elementy przyczyniające się do wzrostu. Nie bez znaczenia pozostało też przygotowywane zaostrenie polityki fiskalnej wymuszające na dotychczasowej szarej i czarnej strefie większe dostosowanie się do obowiązującego prawa. Jednak mimo działań służb kontrolnych rynek cały czas zasilany jest paliwem z wykorzystaniem metod przestępczych i tym samym rynek, zwłaszcza trzech głównych gatunków paliw, nie oddaje w pełni rzeczywistego zapotrzebowania na paliwa. Poniżej (fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po I kwartale 2016 w odniesieniu do I kwartału 2015.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po I kwartale 2016 roku w porównaniu do I kwartału 2015 roku.

Wyszczególnienie		I kwartał 2015		I kwartał 2016		Wskaźnik 3 mies. 2015=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	1 142		1 288		113
	w tym całkowity import	117	10	180	14	154
Olej napędowy	Konsumpcja	3 412		3 752		110
	w tym całkowity import	521	15	912	24	175
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	995		1 045		105
	w tym całkowity import	901	91	948	91	105
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	5 549		6 085		110
	w tym całkowity import	1 539	28	2 040	34	133
Paliwo JET	Konsumpcja	160		170		106
	w tym całkowity import	14	9	7	4	50
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	273		291		107
	w tym całkowity import	32	12	36	12	113
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	46		52		113
	w tym całkowity import	3	7	27	52	900
OGÓLEM	Konsumpcja	6 028		6 598		109
	w tym całkowity import	1 588	26	2 110	32	133

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Po 3 miesiącach 2016 łączny popyt na paliwa ciekłe był na poziomie 9% wyższym od stanu w I kwartale roku ubiegłego. Podobnie, jak było to w roku ubiegłym, dobre wyniki sprzedaży notowano dla benzyn silnikowych, ale z upływem kolejnych miesięcy coraz lepszą sprzedaż obserwowano też dla oleju napędowego i gazu płynnego LPG. Większy niż przed rokiem popyt notowano dla paliwa lotniczego JET oraz lekkiego i ciężkiego oleju opałowego. Dobre poziomy cenowe dla benzyn silnikowych oraz rosnące zainteresowanie kierowców samochodami

z silnikami o zapłonie iskrowym skutkowało większym zainteresowaniem tym paliwem i tym samym wzrosty jego sprzedaży były większe, niż wzrosty sprzedaży autogazu. Zamieszczone w tabeli o konsumpcji dane dotyczą tylko oficjalnego rynku paliw. Należy jednak pamiętać, iż szacunki i sygnały z rynku wskazują na wciąż duży udział szarej i czarnej strefy w rynku oleju napędowego, ale też – na co zwracaliśmy uwagę już wcześniej – na istnienie tych nieprawidłowości również na rynku benzyn silnikowych i autogazu.

Konsumpcja oleju napędowego po I kwartale 2016 wzrosła o 10% w stosunku do I kwartału 2015. Na tak istotny wzrost miał wpływ poziom rynku w marcu, kiedy to zwiększenie konsumpcji oleju napędowego, w stosunku do marca 2015, wyniosło aż 15%. Prognozy gospodarcze na dalszą część roku są pozytywne, a to powinno przynieść kolejne wzrosty zapotrzebowania na ten gatunek paliwa – oczywiście pod warunkiem skutecznej walki z falą wyłudzeń podatkowych. Ten warunek dotyczy również pozostałych paliw.

Dostawy rynkowe oleju napędowego wzrosły o 340 tys. m³. Wzrósł też oficjalny import, który zbliżył się do 1 mln m³. Import wyniósł 24% całości dostaw rynkowych i był o 75% wyższy niż przed rokiem. Oficjalne zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 3,8 mln m³.

Wzrost oficjalnej konsumpcji benzyn silnikowych, w stosunku do 3 miesięcy 2015, wyniósł 13%. Oficjalny import benzyn wzrósł o 54% i w konsumpcji krajowej stanowił 14% przy 10% w I kwartale roku 2015. Kierowcy kupili oficjalnie 1,3 mln m³ tego gatunku paliwa.

Krajowa sprzedaż gazu płynnego LPG wzrosła o 5%. To paliwo alternatywne dla benzyn silnikowych i zwykle zwiększenie popytu na benzyny powoduje osłabienie wyniku sprzedaży gazu płynnego LPG. Tak było i tym razem mimo bardzo korzystnych relacji cenowych pomiędzy benzyną 95 i autogazem. Osiągnięte wzrosty rynku zostały zrealizowane dzięki większej sprzedaży autogazu. Słabo kształtował się rynek LPG do celów opałowych. Zapotrzebowanie na LPG wyniosło 1 mln m³ i tym samym zwiększyła się na korzyść benzyn różnica pomiędzy rynkami tych dwóch gatunków paliw. Gaz płynny LPG w znakomitej większości pochodził tradycyjnie z importu. Po I kwartale 2015 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł tyle samo, co po I kwartale 2015, czyli 91%.

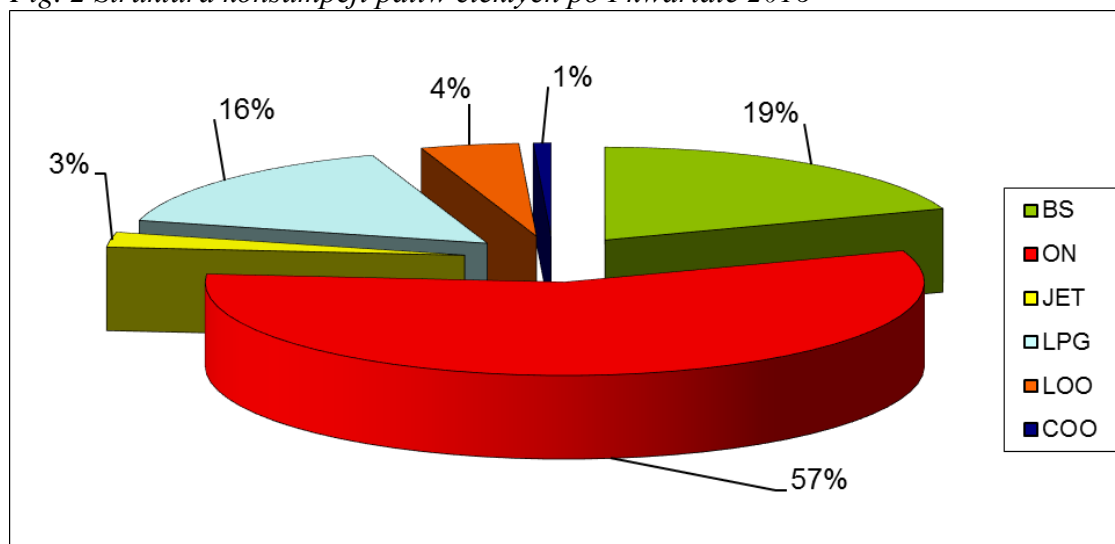
I kwartał 2016 był dobrym okresem także dla rynku paliwa lotniczego JET. Popyt na nie wzrósł o 6%. Choć to sporo mniej, niż wyniósł wzrost w porównywalnym okresie w roku 2015, to jednak oznacza, że rynek wciąż się rozwija. Służy temu wzrost krajowej produkcji tego naszego tradycyjnego - do niedawna - produktu eksportowego. Obecnie dostawy na rynek krajowy są porównywalne ze sprzedażą tego paliwa realizowaną przez rafinerie poza Polskę.

Wyjątkowo łagodna zima w I kwartale 2016 nie powinna była sprzyjać zakupom paliw opałowych. Było jednak odwrotnie, co chociażby w przypadku lekkiego oleju opałowego winno zostać poddane szczególnej uwadze służb kontrolnych. Sygnały rynkowe sugerują,

że proceder odbarwiania tego gatunku paliwa, a następnie stosowania go do celów trakcyjnych, znów się odradza.

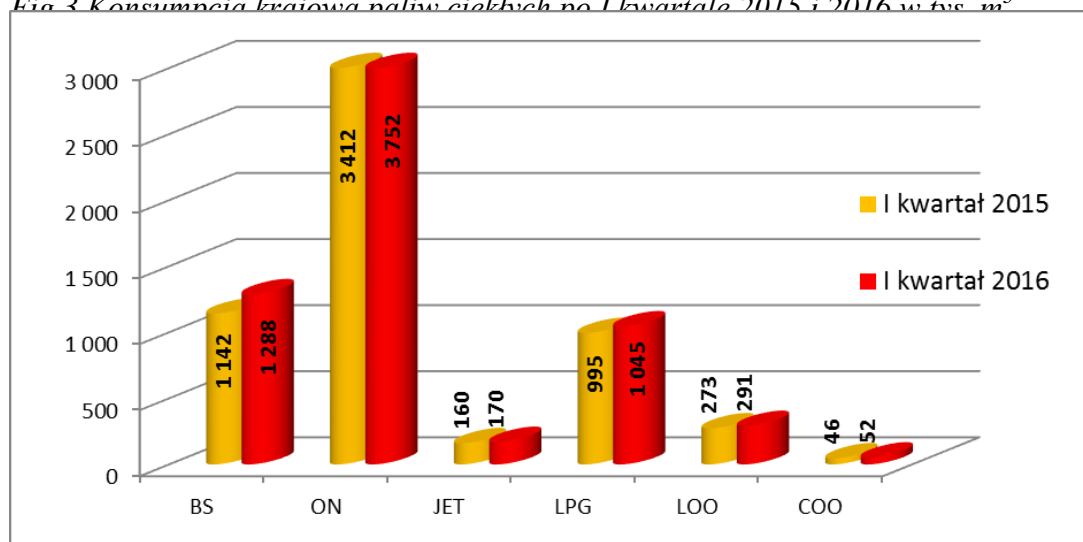
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była o 9% większa, niż w I kwartale 2015 roku. Import paliw zaspokajał potrzeby krajowe na poziomie 32% czyli o 6 punktów procentowych więcej, niż w tym samym okresie 2015.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I kwartale 2016



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig. 3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po I kwartale 2015 i 2016 w tys. m³



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych po I kwartale 2016 jest identyczny z tym z I kwartału 2015. Udziały zostały na tych samych poziomach i nadal olej napędowy jest dominującym paliwem używanym na rynku polskim.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) wzrósł o 10% przy uzależnieniu od importu na poziomie 34%. Pojazdy silnikowe zużyły nieco ponad 6 mln m³ paliw, czyli o 536 tys. m³ więcej niż przed rokiem. Z importu pochodziło 2 mln m³.

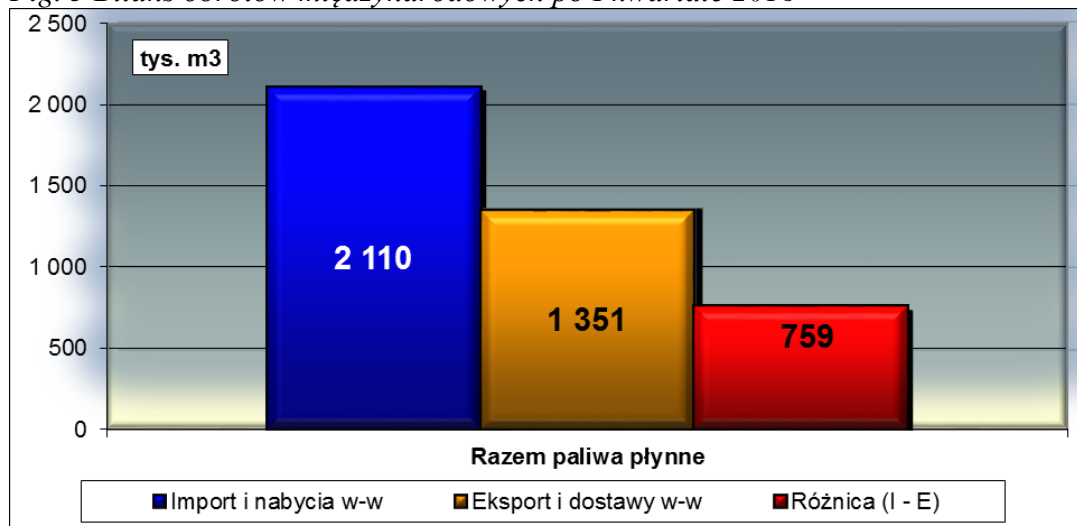
Konsumpcja wszystkich sześciu gatunków paliw wyniosła 6,6 mln m³ – o 9% więcej, niż w I kwartale 2015. Z zagranicy sprowadzono 2,1 mln m³, co stanowiło 32% wielkości oficjalnego rynku polskiego.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I kwartale 2016

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	180	196	(-16)
Olej napędowy	912	249	663
Paliwo lotnicze JET	7	153	(-146)
LPG	948	6	942
Lekki olej opałowy	36	0	36
Ciężki olej opałowy	27	747	(-720)
Razem	2 110	1 351	759

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2016



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2016 pokazał różnicę pomiędzy towarem przywiezionym do kraju, a z niego wywiezionym na poziomie 759 tys. m³. Przed rokiem wielkości importu i eksportu były na identycznych poziomach około 1,5 mln m³. Duża różnica pomiędzy stanem z I kwartału 2016 i 2015 sugeruje większe ujawnienie działań przez szarą

i czarną strefę i tym samym jest szansa, że obraz oficjalnego rynku zbliża się do obrazu rzeczywistego. Choć do końca tej drogi jeszcze pewnie daleko.