

Konsumpcja paliw ciekłych po 3 kwartałach 2016 roku

Po 3 kwartałach 2016 roku wyniki rynkowe sektora paliwowego w Polsce były jeszcze lepsze, niż po I półroczu br. Przyczyniła się do tego znaczna poprawa oficjalnej sprzedaży paliw w sierpniu i we wrześniu, co było następstwem wprowadzenia w życie zapisów „Pakietu paliwowego” i „Pakietu energetycznego”. Dodatkowymi elementami wspierającymi rynek były też korzystne ceny paliw i będąca wciąż na plusie polska gospodarka. W stosunku do I półrocza 2016 wynik rynkowy był wyższy o 3 punkty procentowe, a w stosunku do 3 kwartałów 2015 wzrost wyniósł 10%. Takie wyniki zostały osiągnięte w warunkach lekkiego ograniczenia produkcji krajowej, spadku eksportu i znacznego zwiększenia oficjalnego importu paliw. Co istotne, zwiększonych zakupów zagranicznych dokonali zarówno członkowie POPiHN, a więc najwięksi operatorzy rynkowi, jak też operatorzy niezależni, dokonujący tzw. importu uzupełniającego. Poniżej (Fig.1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po 3 kwartałach 2016 w odniesieniu do 3 kwartałów 2015.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po 3 kwartałach 2016 roku w porównaniu do 3 kwartałów 2015 roku.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2015		3 kwartały 2016		Wskaźnik 9 mies. 2015=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyzny silnikowe	Konsumpcja	3 773		4 228		112
	w tym całkowity import	410	11	535	13	130
Olej napędowy	Konsumpcja	11 092		12 410		112
	w tym całkowity import	1 701	15	2 910	23	171
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	3 164		3 343		106
	w tym całkowity import	2 671	84	2 816	84	105
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	18 029		19 981		111
	w tym całkowity import	4 782	27	6 261	31	131
Paliwo JET	Konsumpcja	609		656		108
	w tym całkowity import	52	9	18	3	35
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	611		589		96
	w tym całkowity import	141	23	100	17	71
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	143		135		94
	w tym całkowity import	11	8	64	47	582
OGÓLEM	Konsumpcja	19 392		21 361		110
	w tym całkowity import	4 986	26	6 443	30	129

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Nowe przepisy dotyczące sektora naftowego, większa skuteczność służb kontrolnych wobec szarej i czarnej strefy oraz otoczenie makroekonomiczne (ceny paliw, wzrost PKB, wzrost towarowej sprzedaży detalicznej w kraju) ukształtowały poziom krajowej konsumpcji paliw ciekłych na poziomie o 10% wyższym, niż obserwowany przed rokiem, przy czym w przypadku popytu na 3 główne gatunki paliw silnikowych ten wzrost był jeszcze większy i wyniósł 11%.

Po 9 miesiącach 2016 roku na rynku uplasowano prawie 2 mln m³ paliw więcej, niż w tym samym okresie 2015. Wciąż utrzymuje się wysoki trend wzrostowy dla zainteresowania zakupami benzyn silnikowych, co jest istotną różnicą w trendach obserwowanych w ostatnich latach. Duży wzrost oficjalnego popytu notowano dla oleju napędowego, co było w znacznym stopniu następstwem działań legislacyjnych porządkujących rynek, ale też było związane ze wzrostem polskiego PKB. „Pakiet paliwowy” w znacznym stopniu ograniczył nielegalny rynek paliw w sierpniu i we wrześniu 2016 zarówno jeśli chodzi o wyłudzenia podatku VAT, jak też przestępstwa związane z unikaniem akcyzy.

Wzrósł też rynek gazu płynnego LPG, choć nie w tak istotnym stopniu jak rynek benzyn silnikowych. Może to być sygnałem, że kierowcy chętniej tankowali benzyny silnikowe niż autogaz nawet w samochodach posiadających podwójny system zasilania. Dobrze rozwija się rynek paliwa lotniczego JET związany z większą ilością lotów w kraju oraz większymi sprzedażami dla lotów międzynarodowych realizowanych z lotnisk krajowych. W omawianym okresie zmalał popyt na lekki olej opałowy, co przy łagodnej w tym roku aurze nie powinno dziwić, ale należy pamiętać, iż produkt ten często wykorzystywany jest jako paliwo transportowe. Spadek rynku może świadczyć o tym, iż nisze ceny na olej napędowy nieco zmniejszyły zainteresowanie wykorzystaniem oleju opałowego jako zamiennika oleju napędowego.

Przedstawiane przez nas dane dotyczą tylko oficjalnego rynku paliw. Należy jednak pamiętać, że szacunki wskazują, iż szara strefa - mimo, że chwilowo została przyhamowana - to wciąż lokuje na rynku znaczne ilości paliw. To, na ile skuteczne w walce z nielegalnymi sprzedawcami paliw okażą się wprowadzone w II półroczu 2016 roku nowe regulacje, będzie zależęć od efektywności działań służb kontrolnych. Dostają one w tej chwili skuteczne narzędzia i sukces w tej wojnie będzie zależał od tego, jak potrafią z tych narzędzi skorzystać.

Popyt na olej napędowy po 3 kwartałach 2016 był na poziomie o 12% wyższym, niż przed rokiem, przy czym w sierpniu i we wrześniu br. dynamika wzrostu sięgała prawie 30%. Taki wzrost musiał oznaczać podtrzymanie trendu wzrostowego z I półrocza 2016. Dostawy rynkowe oleju napędowego wyniosły prawie 12,5 mln. m³. Import i nabycia w-w wyniosły 23% całości dostaw, a dodatkowo były wyższe o 71% od ubiegłorocznych. Tzw. import uzupełniający, a więc dostawy realizowane przez operatorów spoza grupy POPiHN, wzrósł o 57% osiągając poziom prawie 2 mln m³. Oficjalna dynamika wzrostu dostaw rynkowych dla pozostałych firm, będących członkami POPiHN, osiągnęła w tym okresie 7%. Import wyniósł łącznie 2,9 mln m³.

Wzrost oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2015, wyniósł 12%. Oficjalny import benzyn wzrósł o 30% i w konsumpcji krajowej stanowił 13% rynku. Trzeba zauważyć, iż import niezależny wzrósł w omawianym porównaniu trzykrotnie osiągając wielkość 211 tys. m³.

Sprzedaż gazu płynnego LPG była na poziomie o 6% wyższym, niż przed rokiem i wyniosła 3,3 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 2,8 mln m³ i było to około 66% rynku benzyn silnikowych. To o 4 punkty procentowe mniej niż po 3 kwartałach 2015. Gaz płynny LPG w większości pochodzi z importu. Po 9 miesiącach 2016 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 84% - tyle samo, co w roku poprzednim.

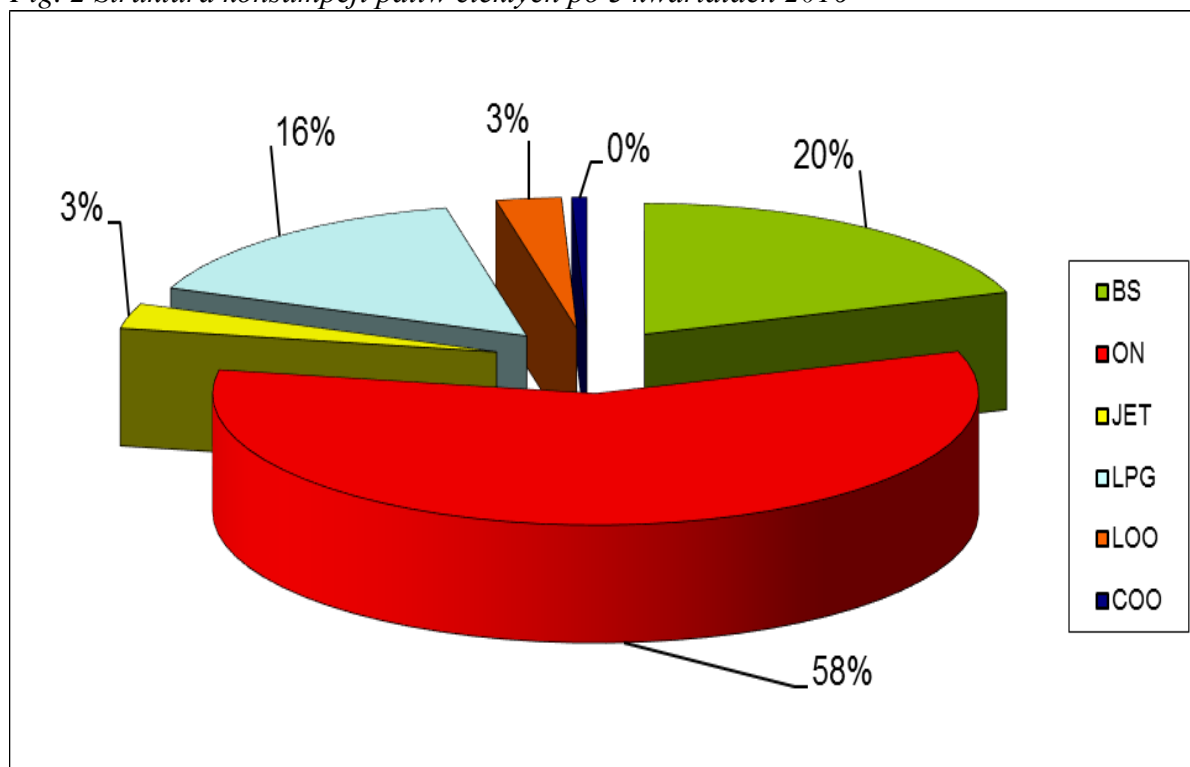
W dalszym ciągu dynamicznie rozwija się krajowy rynek paliwa lotniczego JET. W stosunku do 3 kwartałów 2015 zapotrzebowanie na ten produkt wzrosło o 8%. Zakupy z importu stanowiły zaledwie 3% konsumpcji krajowej. Dostawy na rynek krajowy są nadal dużo mniejsze od sprzedaży tego paliwa poza Polskę.

Popyt na lekki olej opałowy nieco zmalał i po 3 kwartałach br. notowano spadek zapotrzebowania w wysokości 4% w stosunku do wielkości po 3 kwartałach 2015. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego oleju grzewczego wyniósł 17%, podczas gdy przed rokiem wynosił 23%.

Zmalało też zapotrzebowanie na ciężki olej opałowy w wymiarze 6. procentowym. Nadwyżki produkcyjne tego gatunku paliwa tradycyjnie wysyłano w dużych ilościach za granicę.

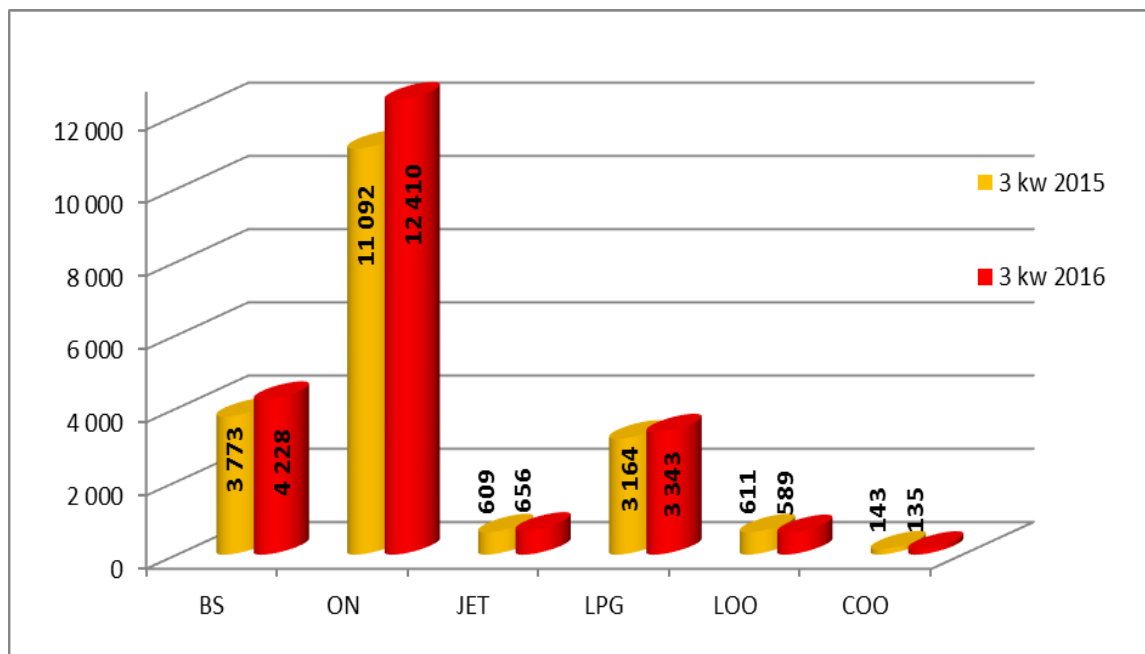
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie wyższym o 10% od konsumpcji po 3 kwartałach 2015, przy czym o 4 punkty procentowe (do 30%) wzrósł udział oficjalnego importu paliw w zaspokojeniu popytu krajowego.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po 3 kwartałach 2016



Źródło: MF i dane własne POPiHN

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



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych w kraju praktycznie się nie zmienił. Jedynie o 1 punkt procentowy wzrósł udział oleju napędowego kosztem ciężkiego oleju opałowego.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyny, oleju napędowego oraz LPG) wykazał wynik lepszy o 11% od notowanego dla 9 miesięcy 2015, przy czym udział importu w tym segmencie rynku paliw ciekłych wzrósł do 31% z 27 obserwowanych przed rokiem. Wolumen tego wzrostu to 1,5 mln m³ przy całkowitym zużyciu paliw przez pojazdy silnikowe na poziomie 20 mln m³ paliw ciekłych (o 2 mln m³ więcej, niż przed rokiem), z czego z importu pochodziło 6,3 mln m³.

Konsumpcja wszystkich 6. gatunków paliw wyniosła 21,4 mln m³ i było to o 10% więcej niż przed rokiem. Konieczna dla zaspokojenia potrzeb krajowych wielkość importu wyniosła 6,4 mln m³, co stanowiło 30% wielkości rynku – o 4 punkty procentowe więcej, niż w roku 2015.

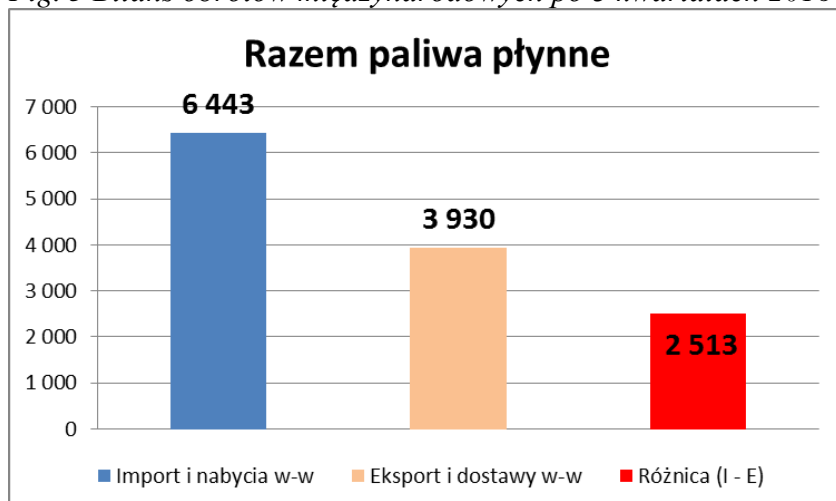
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po 3 kwartałach 2016

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyzny silnikowe	535	460	75
Olej napędowy	2 910	920	1 990
Paliwo lotnicze JET	18	518	(-500)
LPG	2 816	41	2 775
Lekki olej opałowy	100	0	100
Ciężki olej opałowy	64	1 991	(-1 927)
Razem	6 443	3 930	2 513

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2016



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2016 wykazuje – w odróżnieniu od wyniku po 3 kwartałach 2015 - wyraźną nadwyżkę importu paliw nad wielkością eksportu. Ta różnica, to obecnie 2,5 mln m³, podczas gdy przed rokiem było to jedynie 100 tys. m³. Jest to też o około 1 mln m³ więcej, niż notowano po I półroczu 2016. Co istotne, wynik ten osiągnięto przy zmniejszonej produkcji krajowej. Mimo podejmowanych działań zaradczych, szara strefa wciąż skutecznie lokuje na rynku paliwa, a tym samym rzeczywista różnica powinna być jeszcze większa. W rękach służb kontrolnych pozostaje ograniczenie wpływu tego negatywnego zjawiska na ekonomikę działania producentów oraz na zwiększenie wpływów budżetowych z tytułu podatków od paliw, ale też z tytułu CIT od przedsiębiorców.