

## Konsumpcja paliw ciekłych po I kwartale 2017 roku

Ubiegłoroczny wzrost oficjalnego rynku paliw ciekłych miał swoją kontynuację w I kwartale 2017 roku. Wynik ten został osiągnięty poprzez powiększenie popytu na wszystkie paliwa silnikowe. Jednocześnie zanotowano wyraźne spadki zainteresowania paliwami grzewczymi. Polska gospodarka rozwijała się w tempie 4% PKB, co stymulowało sprzedaż oleju napędowego, a wzrost dochodów ludności i powiększenie floty pojazdów przełożyły się na wzrosty zakupów benzyn silnikowych i autogazu. Rynek wzmacniały poziomy cen paliw, które wprawdzie były wyższe, niż przed rokiem, ale na poziomach akceptowalnych przez kierowców. Wydaje się jednak, iż najważniejszym czynnikiem normalizującym rynek paliw była skuteczna walka z szarą strefą prowadzona przez służby fiskalne i celne.

Poniżej (fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po I kwartale 2017 w odniesieniu do I kwartału 2016.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po I kwartale 2017 roku w porównaniu do I kwartału 2016 roku.

Wyszczególnienie		I kwartał 2016		I kwartał 2017		Wskaźnik 3 mies. 2016=100
		tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	
<b>Benzyny silnikowe</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>1 220</b>		<b>1 285</b>		<b>105</b>
	w tym całkowity import	113	9	155	12	137
<b>Olej napędowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>3 762</b>		<b>4 317</b>		<b>115</b>
	w tym całkowity import	922	25	1 587	37	172
<b>Gaz płynny LPG</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>1 046</b>		<b>1 203</b>		<b>115</b>
	w tym całkowity import	949	91	1 072	89	113
<b>Razem 3 gatunki paliw</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>6 028</b>		<b>6 805</b>		<b>113</b>
	w tym całkowity import	1 984	33	2 814	41	142
<b>Paliwo JET</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>172</b>		<b>196</b>		<b>114</b>
	w tym całkowity import	9	5	3	2	33
<b>Lekki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>291</b>		<b>274</b>		<b>94</b>
	w tym całkowity import	36	12	32	12	89
<b>Ciężki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>52</b>		<b>42</b>		<b>81</b>
	w tym całkowity import	27	52	26	62	96
<b>OGÓLEM</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>6 543</b>		<b>7 317</b>		<b>112</b>
	w tym całkowity import	2 056	31	2 875	39	140

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Wprawdzie w poszczególnych miesiącach I kwartału 2017 wzrosty dynamiki oficjalnej sprzedaży paliw były nieco niższe, niż w poszczególnych miesiącach z końca roku 2016, kiedy nowe przepisy prawne zaczynały działać, to jednak biorąc pod uwagę sytuację pogodową zarejestrowaną w miesiącach zimowych 2017 roku można przyjąć, iż sektor wyraźnie zauważył ograniczenie szarej i czarnej strefy w tym biznesie. Walka wciąż trwa, a nieuczciwi przedsiębiorcy poszukują nowych metod obejścia prawa, to jednak wyniki rynku świadczą o coraz większej normalizacji. Potwierdzają to też rosnące wpływy podatkowe do budżetu państwa.

Po 3 miesiącach 2017 łączna oficjalna konsumpcja paliw ciekłych była na poziomie o 12% wyższym od stanu z I kwartału 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 też dla paliwa lotniczego JET. Spadła sprzedaż lekkiego i ciężkiego oleju opałowego. Akceptowalne przez kierowców poziomy cenowe dla benzyn silnikowych oraz rosnący w całości floty samochodowej udział noworejestrowanych pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym skutkowało większym zainteresowaniem tymi gatunkami paliw. Korzystne relacje cenowe pomiędzy autogazem i benzyną 95 powodowały z kolei znaczny wzrost zainteresowania tym pierwszym paliwem w przypadku kierowców posiadających pojazdy z podwójnym systemem zasilania silnika.

Konsumpcja oleju napędowego po I kwartale 2017 wzrosła o 15% w stosunku do I kwartału 2016. Jak pisano powyżej – to głównie efekt skutecznej walki z nielegalnymi dostawcami paliw, ale też relacja na wzrost PKB na poziomie około 4%. Prognozy gospodarcze na dalszą część roku są też korzystne, a to powinno przełożyć się na wzrosty zapotrzebowania na ten gatunek paliwa w kolejnych miesiącach – oczywiście pod warunkiem utrzymania skutecznej walki z wyłudzeniami podatkowymi. Ten warunek dotyczy również pozostałych paliw.

Dostawy rynkowe oleju napędowego wzrosły o 555 tys. m<sup>3</sup>. Blisko dwukrotnie wzrósł też oficjalny import, który przekroczył już poziom 1,5 mln m<sup>3</sup>. Oficjalne zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 4,3 mln m<sup>3</sup>, a import stanowił 37% całości dostaw rynkowych.

Wzrost oficjalnej konsumpcji benzyn silnikowych, w stosunku do 3 miesięcy 2016, wyniósł nieco ponad 5%. Oficjalny import tego gatunku paliwa wzrósł o 37% i w konsumpcji krajowej stanowił 12% przy 9% w I kwartale roku 2016. Kierowcy kupili oficjalnie 1,3 mln m<sup>3</sup> tego gatunku paliwa.

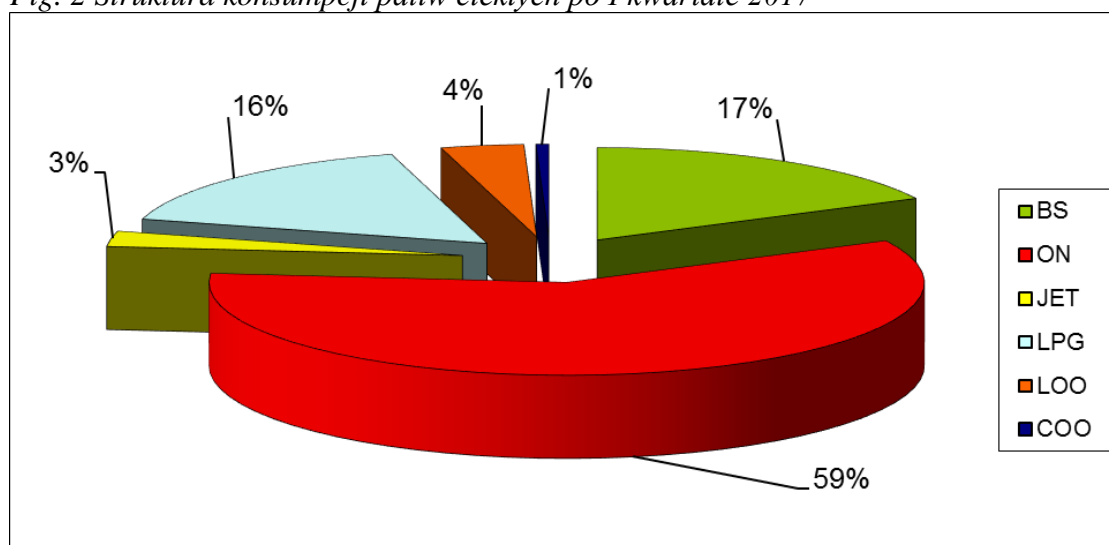
Krajowa sprzedaż gazu płynnego LPG wzrosła o 15%. To paliwo alternatywne dla benzyn silnikowych i zwykle zwiększenie popytu na benzyny powoduje osłabienie wyniku sprzedaży gazu płynnego LPG. Jednak obecnie – głównie na skutek utrzymywania się bardzo korzystnych relacji cenowych na korzyść autogazu oraz skutecznego eliminowania nieuczciwych dostawców – popyt na to paliwo wzrósł bardziej, niż na benzyny. To właśnie segment autogazu podciągnął wyniki sprzedaży gazu płynnego LPG. Słabiej kształtował się natomiast rynek LPG do celów opałowych. Zapotrzebowanie na LPG wyniosło 1,2 mln m<sup>3</sup>, a więc było prawie identyczne jak zapotrzebowanie na benzyny silnikowe. Gaz płynny LPG w znakomitej większości pochodził tradycyjnie z importu. Po I kwartale 2017 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 89%, a w I kwartale 2016 było to 91%.

I kwartał 2017 był okresem dobrym także dla paliwa lotniczego JET. Popyt na ten produkt wzrósł o 14%. Oznacza to, że krajowy rynek wciąż się rozwija, a jego potrzeby są realizowane zmniejszaniem eksportu.

W omawianym okresie nieco spadło zapotrzebowanie na oleje grzewcze i to mimo tego, że zima w I kwartale 2017 przypominała o sobie. Prawdopodobne jest, że skuteczniejsze działania służ kontrolnych porządkuje również rynek tych gatunków paliw.

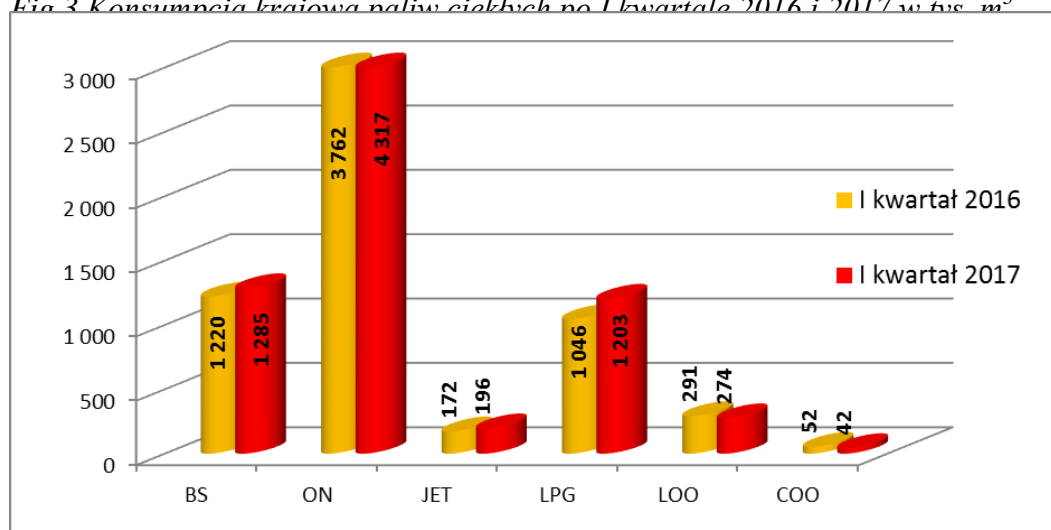
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była o 12% większa, niż w I kwartale 2016 roku. Import paliw zaspokajał potrzeby krajowe na poziomie 39% czyli o 8 punktów procentowych więcej, niż w tym samym okresie 2016.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I kwartale 2017



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig. 3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po I kwartale 2016 i 2017 w tys. m<sup>3</sup>



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych po I kwartale 2017 jest bardzo zbliżony do tego z I kwartału 2016. Olej napędowy jest dominującym paliwem zużywanym na rynku polskim, a jego udział wzrósł kosztem udziału benzyn silnikowych o 2 punkty procentowe.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) wzrósł o 13% przy uzależnieniu od importu na poziomie 41%. Pojazdy silnikowe zużyły 6,8 mln m<sup>3</sup> paliw, czyli o prawie 800 tys. m<sup>3</sup> więcej niż przed rokiem. Z importu pochodziło 2,8 mln m<sup>3</sup>.

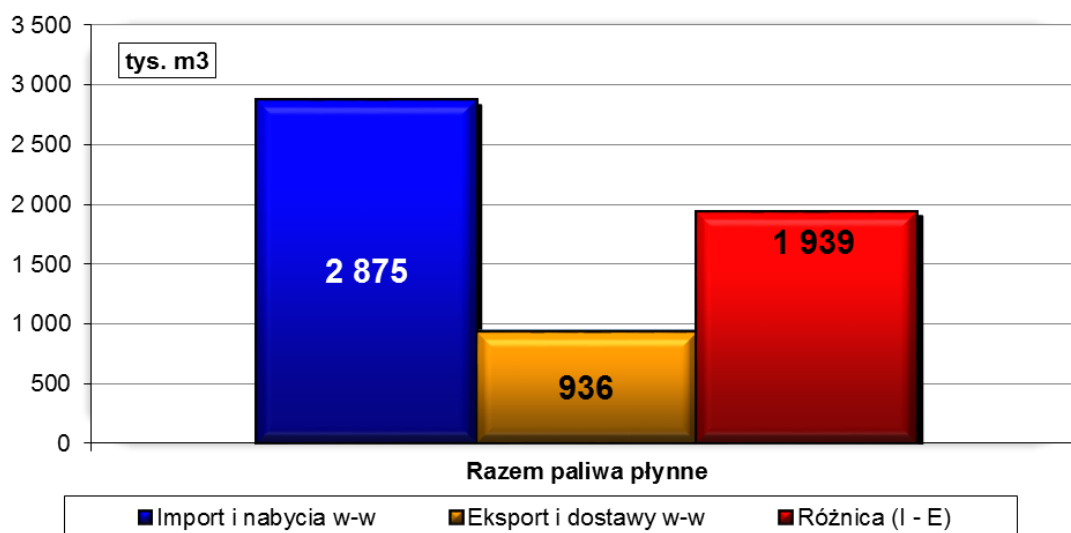
Konsumpcja wszystkich sześciu gatunków paliw wyniosła 7,3 mln m<sup>3</sup> – o 12% więcej, niż w I kwartale 2016. Z zagranicy sprowadzono 2,9 mln m<sup>3</sup>, co stanowiło 39% wielkości oficjalnego rynku polskiego.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I kwartale 2017

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyzny silnikowe	155	118	37
Olej napędowy	1 587	34	1 553
Paliwo lotnicze JET	3	25	(-22)
LPG	1 072	0	1 072
Lekki olej opałowy	32	0	32
Ciężki olej opałowy	26	759	(-733)
<b>Razem</b>	<b>2 875</b>	<b>936</b>	<b>1 939</b>

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2017



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2017 pokazuje utrzymujący się trend wzrostu różnicy pomiędzy ilością paliw przywiezionych do kraju, a z niego wywiezionych. Po 3 miesiącach tego roku nadwyżka szeroko rozumianego importu nad szeroko rozumianym eksportem paliw ciekłych wyniosła prawie 2 mln m<sup>3</sup>, czyli o około 1,2 mln m<sup>3</sup> więcej, niż przed rokiem. Duża różnica pomiędzy stanem z I kwartału 2017 i 2016 wskazuje na wycofywanie

się z rynku szarej i czarnej strefy jak również na większą legalizację działań podmiotów, które na krajowym rynku paliw ciekłych pozostają. Jest szansa, że obecny obraz oficjalnego rynku coraz bardziej zbliża się do obrazu rynku rzeczywistego.