

Konsumpcja paliw ciekłych w I półroczu 2017 roku

Walka z szarą i czarną strefą na rynku paliw daje coraz lepsze efekty, widoczne w oficjalnym zapotrzebowaniu na paliwa ciekłe. Dodatkowo korzystne dla kierowców ceny paliw, wzrost liczby samochodów, wzrost zamożności społeczeństwa i rozwijająca się w stabilnym tempie gospodarka wzmacniają trendy wzrostowe.

W stosunku do I półroczu 2016 konsumpcja paliw ciekłych w Polsce wzrosła o 14%. Wzrost popytu tylko na paliwa silnikowe wyniósł jeszcze więcej, bo 14,5%. Są to wyniki nieco lepsze, niż dla I kwartału 2017 roku i tym samym niemal pewne jest, że cel wzrostowy dla całego roku zostanie osiągnięty. Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po I półroczu 2017 w odniesieniu do I półroczu 2016.

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

Wyszczególnienie		I półrocze 2016		I półrocze 2017		Wskaźnik 6 mies. 2016=100
		tys. m3	udział w konsumpcji %	tys. m3	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	2 578		2 769		107
	w tym całkowity import	241	9	344	12	143
Olej napędowy	Konsumpcja	7 764		9 235		119
	w tym całkowity import	1 780	23	3 493	38	196
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	2 207		2 368		107
	w tym całkowity import	1 907	86	2 085	88	109
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	12 549		14 372		115
	w tym całkowity import	3 928	31	5 922	41	151
Paliwo JET	Konsumpcja	387		461		119
	w tym całkowity import	17	4	3	1	18
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	437		435		100
	w tym całkowity import	68	16	64	15	94
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	97		74		76
	w tym całkowity import	61	63	28	38	46
OGÓLEM	Konsumpcja	13 470		15 342		114
	w tym całkowity import	4 074	30	6 017	39	148

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Trzeba pamiętać, że oficjalne statystyki nie uwzględniają paliw lokowanych na rynku przez szarą i czarną strefę i choć jest ich coraz mniej, to nadal jest to obszar do przejęcia przez rynek legalny. Jeśli uda się w całości wyegzekwować zapisy *Pakietu paliwowego*, nowelizacji *Prawa energetycznego* i *Pakietu transportowego*, to dynamika wzrostu może jeszcze przyspieszyć. Z danych statystycznych wynika, iż największym beneficjentem zwiększonej sprzedaży paliw na rynku krajowym są firmy z grupy POPiHN, ale tzw. niezależni operatorzy też ulokowali więcej paliw niż w tym samym okresie roku poprzedniego. Ostatecznie na rynku krajowym udało się sprzedać więcej paliw, niż w tym samym okresie przed rokiem. Większy popyt, przy niższej produkcji krajowej, zaspokojono poprzez większe nabycia paliw poza granicami kraju. Część produkcji krajowej wysłano za granicę, lecz zaznaczyć należy, iż było to znacznie mniej, niż przed rokiem. W ostatecznym rozrachunku dla całej puli 6 gatunków paliw z kraju wysłano prawie 4 razy mniej produktów, niż do niego sprowadzono.

Oficjalna konsumpcja oleju napędowego w I półroczu 2017 była wyższa od stanu z I półrocza 2016 o 19%, a to oznacza, że trend wzrostowy jest kontynuowany i przykładowo - w stosunku do stanu z 3 miesięcy 2017 roku dodano kolejne 4 punkty procentowe do wyniku dynamiki wzrostu, a w stosunku do 6 miesięcy 2016 aż 10 punktów procentowych.

Dostawy rynkowe w relacji r/r paliwa do silników wysokoprężnych wzrosły o prawie 1,5 mln m³. Oficjalny import uzupełniający wyniósł 38% całości rynku i był prawie 2. krotnie wyższy niż przed rokiem. Członkowie POPiHN sprowadzili do kraju o 400% więcej produktu, a operatorzy niezależni o 11% więcej. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 9,2 mln m³, w tym prawie 3,5 mln m³ dostarczono z importu, z czego operatorzy niezależni przywieźli około 1,4 mln m³.

Konsumpcja benzyn silnikowych wzrosła o ponad 7%, a tym samym dynamika wzrostu z I kwartału 2017 zwiększyła się o kolejne 2 punkty procentowe. Oficjalny import benzyn wzrósł o 43%, a jego udział w krajowym rynku benzyn wyniósł 12%. Kierowcy kupili 2,8 mln m³ tego gatunku paliwa – o 190 tys. m³ więcej, niż w I półroczu 2016.

W pierwszych 6 miesiącach 2017 wrósł rynek gazu płynnego LPG w stopniu bardzo zbliżonym do wzrostu rynku benzyn silnikowych. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 7% wyższe niż przed rokiem i wyniosło 2,4 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 2 mln m³, co obejmowało około 71% rynku benzyn silnikowych. Jak zwykle większość tego gatunku paliwa pochodziło z importu i jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 88% – o 2 punkty procentowe więcej, niż przed rokiem. W stosunku do I kwartału 2017 dynamika wzrostu rynku tego produktu obniżyła się o prawie 9 punktów procentowych.

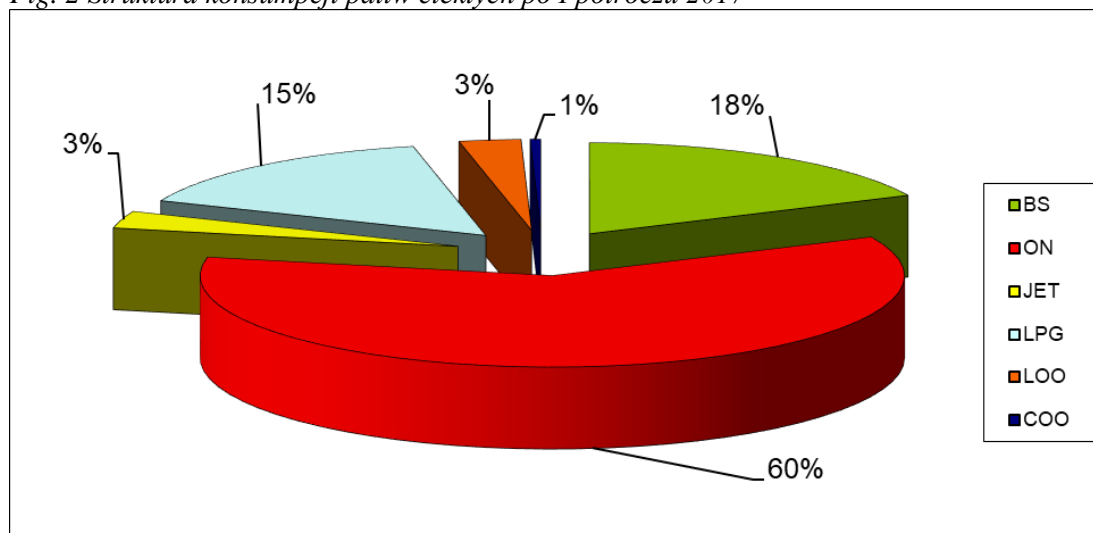
W kraju kupuje się coraz więcej paliwa lotniczego JET. W omawianym okresie sprzedano go o 19% więcej niż przed rokiem. Paliwo JET z importu stanowiło jedynie 1% konsumpcji krajowej, a w stosunku do stanu z roku poprzedniego to spadek o 3 punkty procentowe. Krajowy rynek JET-a jest 4. krotnie większy, niż wolumen wysyłany przez rafinerie krajowe poza nasze granice.

W I półroczu 2017 roku na rynku krajowym ulokowano identyczną ilość lekkiego oleju opałowego co w tym samym okresie roku poprzedniego. Sprzedaż LOO wyniosła 435 tys. m³ z czego import stanowił 15%, a to oznacza, iż jego udział zmalał o 1 punkt procentowy. Nieco spadło zapotrzebowanie na ciężki olej opałowy. Do odbiorców dostarczono o 24%

mniej produktu. Zmniejszeniu uległy też dostawy z importu. Duże ilości tego paliwa tradycyjnie skierowano z polskich rafinerii na rynki zagraniczne.

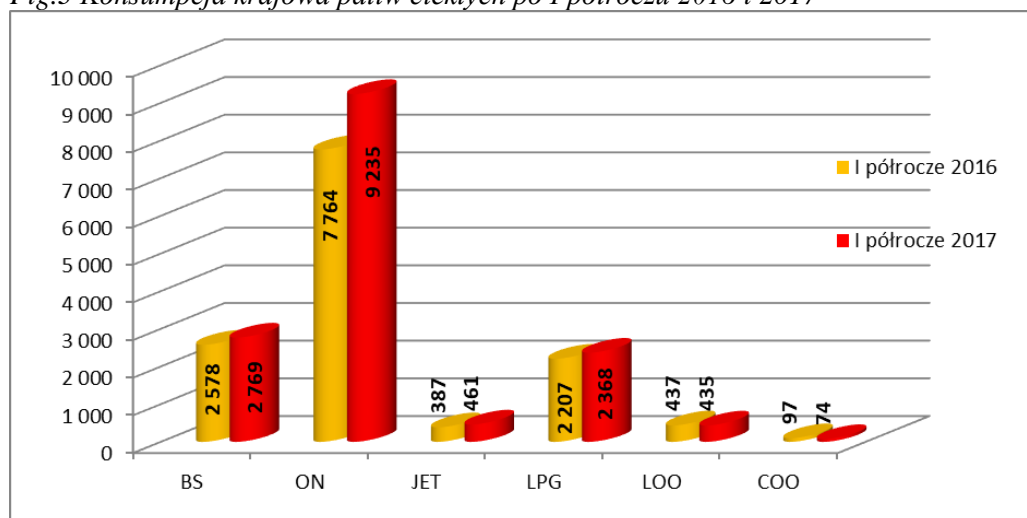
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była wyższa o 14% od konsumpcji po I półroczu 2016. Import paliw zaspokajał 39% potrzeb krajowych – o 9 punktów procentowych więcej, niż przed rokiem.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I półroczu 2017



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po I półroczu 2016 i 2017



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Mimo zwiększonego zapotrzebowania na paliwa wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych w kraju pozostał praktycznie identyczny jak rok temu. Nieco (o 3 punkty procentowe) wzrosła rola oleju napędowego kosztem benzyn silnikowych (spadek o 2 punkty procentowe) i gazu płynnego LPG (spadek o 1 punkt procentowy).

Rynek trzech paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) zdecydował o wzroście konsumpcji całego rynku paliw ciekłych. Popyt na te paliwa wzrósł o 14,5%, przy czym paliwa importowane stanowiły 41% zaopatrzenia rynku. Kierowcy i firmy transportowe kupili 14,4 mld litrów paliw, przy czym prawie 6 mld litrów z tej puli pochodziło zza granicy.

W stosunku do I półrocza 2016 oficjalny wzrost zużycia paliw silnikowych wyniósł około 2 mln m³, a w stosunku do wyniku z I półrocza 2015 roku 2,73 mln m³.

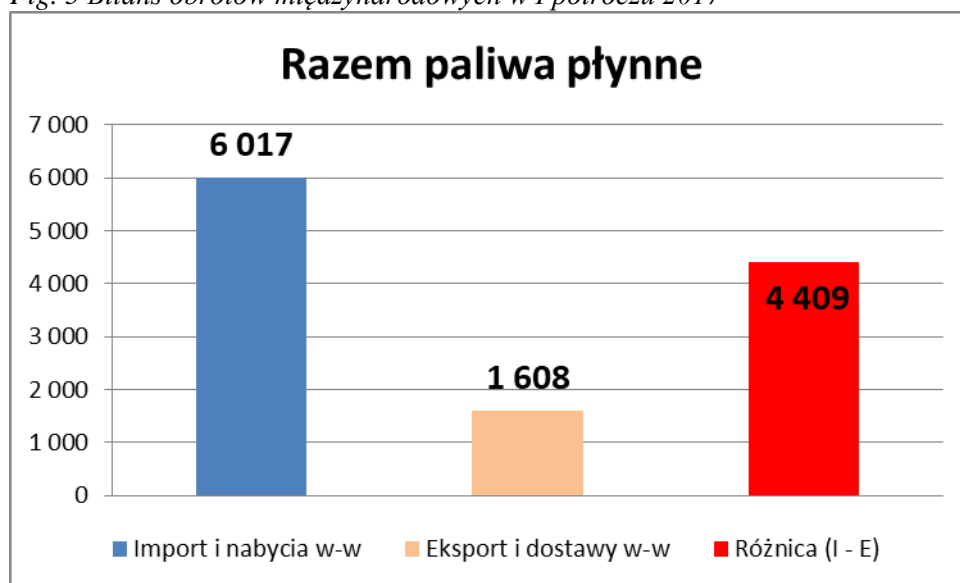
Ogółem w Polsce zużyto, licząc łącznie konsumpcję 6 gatunków paliw ciekłych, 15,3 mln m³, co stanowiło wzrost o 14% w stosunku do zużycia w I półroczu 2016. Przyrost zużycia wyniósł 1,9 mln m³. Według oficjalnych źródeł z importu pochodziło 6 mln m³, co stanowiło 39% wielkości rynku (o 9 punktów procentowych więcej, niż przed rokiem). Oficjalny import wzrósł o 1,9 mln m³, a więc 2,5-krotnie w stosunku do relacji I półrocze 2016 do I półrocza 2015.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I półroczu 2017 w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	344	141	203
Olej napędowy	3 493	57	3 436
Paliwo lotnicze JET	3	115	(-112)
LPG	2 085	0	2 085
Lekki olej opałowy	64	0	64
Ciężki olej opałowy	28	1 295	(-1 267)
Razem	6 017	1 608	4 409

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych w I półroczu 2017



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I półroczu 2017 kształtował się w sposób zbliżony, jak w całym roku 2016 i pokazał nadwyżkę importu i nabyć w-w w stosunku do eksportu i dostaw w-w. Nadwyżka ta została określona na poziomie 4,4 mln m³, podczas gdy rok temu wynik ten wyniósł jedynie 1,4 mln m³. Porównując I połowę 2017 do I połowy 2016 widać, że import paliw zwiększył się o wspomniane wyżej 1,9 mln m³, a w tym czasie eksport zmalał o 1,1 mln m³.