Warszawa, 26.03.2015

**POLSKI RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH W ROKU 2014**

**Oleje smarowe ogółem**

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w roku 2014 wielkość 236 600 ton, co oznacza prawie 3.procentowy wzrost w porównaniu z rokiem ubiegłym. Trudno jednak mówić o zdecydowanej poprawie skoro rynek - jako całość - znajduje się nadal mniej więcej w połowie pomiędzy szczytem w 2007 roku, a dnem zanotowanym w roku 2009. Po 2010 roku nastąpiła wyraźna stabilizacja na poziomie zbliżonym do 230 000 ton.

W porównaniu z rekordowym dotąd rokiem 2007, w roku 2014 konsumpcja spadła o niecałe 6%, co jednak jest jednym z najlepszych wyników w Europie, gdzie w żadnym kraju nie udało się - jak dotąd - odrobić strat zadanych przez kryzys. Potwierdza się teza, iż zużycie olejów w Polsce w szybkim tempie zbliża się do poziomu bardziej rozwiniętych państw europejskich, zaś w czasach kryzysów dystans ten skraca się nie mniej intensywnie.

Na uwagę zasługuje fakt, iż Polska wyróżnia się pozytywnie także na tle państw naszego regionu. Przeciętnie, w okresie od 2007 roku, konsumpcja olejów spadła w krajach Europy Środkowej i Wschodniej o 15%. Poza Polską powyżej tej średniej znalazły się jedynie Czechy i Ukraina. Spadek w Rosji i na Węgrzech wyniósł po 20%. W Czechach 10%, a na Ukrainie 15%.[[1]](#footnote-1)

**Oleje silnikowe dla motoryzacji**

Segment olejów silnikowych w Polsce znajduje się w wyraźnym trendzie spadkowym począwszy od roku 2007, tj. od momentu, kiedy w POPiHN prowadzony jest monitoring rynku olejowego. Należy odnotować, iż obserwowany spadek konsumpcji jest w znacznym stopniu pochodną bardzo silnego spadku zużycia olejów jednosezonowych. To właśnie ich zastępowanie nowocześniejszymi olejami (głównie syntetycznymi i semi-syntetycznymi) w znacznym stopniu przekłada się na redukcję całkowitego zużycia olejów w tym segmencie.

W efekcie powyższych procesów segment olejów silnikowych skurczył się pomiędzy rokiem 2007 a 2014 ze 107 000 do 90 000 ton, a więc o blisko jedną piątą (18%).

W tym samym czasie sprzedaż olejów jednosezonowych spadła ponad 2,5-krotnie (z ponad 19 000 w 2007 do 7 000 w 2014 roku), sprzedaż olejów dla pojazdów osobowych pozostawała stabilna (nieco powyżej 50 000 ton), zaś spadek sprzedaży olejów silnikowych dla pojazdów ciężarowych wyniósł 17% (z 32 249 ton w 2007 do 37 776 ton w 2014).

Średnio, w okresie ostatnich 7 lat, rynek olejów silnikowych kurczył się o ponad 2% rocznie.

Dla porównania, w Hiszpanii w analogicznym okresie segment motoryzacyjny się zmniejszył się o 37%, czyli o około 77 000 ton.[[2]](#footnote-2) Przyczyn tego stanu rzeczy z pewnością należy upatrywać nie tylko wśród czynników makroekonomicznych, czy w szarej strefie, ale – być może w głównej mierze – w rosnącym udział w rynku olejów produktów syntetycznych i semi-syntetycznych, które wymagają rzadszej wymiany w porównaniu z olejami mineralnymi.

**Oleje silnikowe dla pojazdów osobowych**

Nie słabnie tempo, w jakim polscy kierowcy odchodzą od stosowania olejów mineralnych. O ile jeszcze rok wcześniej co czwarty silnik pojazdu osobowego w Polsce był zalewany olejem o wysokiej lepkości 15W bądź 20W, to w 2014 udział ten spadł już tylko do 21%. Z kolei udział olejów syntetycznych wzrósł ponownie i już tylko 1 punkt procentowy dzieli go od osiągnięcia 50% udziału w rynku. Z kolei 30-procentowy udział olejów o średnich lepkościach pozostał w ostatnim roku bez zmian. Od roku 2007 udział w rynku olejów syntetycznych o najniższych lepkościach wzrósł zatem blisko o połowę, narastając w tym okresie w średnim tempie ponad 3 punktów procentowych rocznie. Znacznie mniej dynamicznie powiększał się w analogicznym okresie udział olejów semi-syntetycznych (z 25% w 2007 roku do 30% w 2014), zaś w ostatnim okresie wzrost ten zatrzymał się.

Ogólnie, sprzedaż w całym segmencie olejów silnikowych dla pojazdów osobowych zachowuje się wyjątkowo stabilnie. W roku 2014 wyniosła 51 154 ton wobec 49 147 ton sprzedanych w roku 2013 oraz 50 275 w roku 2007.

**Oleje silnikowe dla pojazdów ciężarowych i sprzętu pomocniczego**

W roku 2014 w co trzecim silniku pojazdu ciężarowego stosowano olej inny niż mineralny. Jeszcze w roku 2007 była to zaledwie jedna czwarta pojazdów. Proces substytucji olejów mineralnych przez oleje semi-syntetyczne nie jest w odniesieniu do pojazdów ciężarowych tak dynamiczny, jak w przypadku pojazdów osobowych, ale stanowi zauważalny trend na rynku. Udział najpopularniejszych w tym segmencie olejów mineralnych spadł w roku 2014 o kolejne 3 punkty procentowe - z 67% do 64%. Wielkość sprzedaży w całym segmencie ciężarowym wyniosła 32 249 tysiąca ton wobec 36 558 rok wcześniej i 37 776 w roku 2007.

**Oleje dla przemysłu**

Segment olejów dla przemysłu osiągnął w 2014 roku poziom 106 593 ton, co oznacza wzrost o 3,43 % w porównaniu z rokiem poprzednim. W porównaniu z rokiem 2013 więcej (o 10%) sprzedano olejów do silników gazowych oraz olejów sprężarkowych. Najbardziej, bo o 30%, spadła sprzedaż olejów białych oraz izolacyjnych (około 23.procentowy spadek). Są to jednak jedne z najmniejszych grup produktowych w tym segmencie, zatem zmiany te nie miały większego wpływu na całościowy wynik segmentu.

Stabilność polskiego segmentu olejów przemysłowych jest szczególnie imponująca w porównaniu do Hiszpanii, gdzie w okresie od 2007 roku segment ten skurczył się o 44%, a zatem o 95 tysięcy ton. Najmocniej spadła tam sprzedaż smarów, bo aż o 60% , czyli 7 tys. ton.[[3]](#footnote-3)

**Krótkoterminowa prognoza dla rynku olejów smarowych**

Całkowity rynek olejów smarowych, jak również oba jego główne składniki: segment motoryzacyjny i przemysłowy, będą zachowywać się stabilnie – pozostając w okolicach aktualnie obserwowanych poziomów. Odchylenia od nich powinny być niewielkie i oscylować w granicach błędu statystycznego. W przypadku **segmentu motoryzacyjnego** możliwy jest nadal niewielki spadek wynikający z działań szarej strefy i z faktu, iż stopniowo coraz większa część samochodów wymagać będzie stosowania olejów syntetycznych. Spadek ten powinny jednak wyhamowywać niższe ceny paliw, przekładające się na większą skłonność do korzystania z samochodów, co powinno także wpływać na częstsze wymiany oleju.

Z kolei **segment przemysłowy** w warunkach prognozowanego wzrostu PKB na poziomie 3,6% rocznie powinien zachowywać się stabilnie, ewentualnie z lekką tendencją wzrostową. Dotychczas poziom 3-3,5% wzrostu PKB był poziomem równowagi, oddzielającym wzrost od spadku, gdzie sprzedaż pozostawała stabilna. Segment ma w ostatnich latach silną tendencję do stabilizacji.

Zakłada się, iż sytuacja gospodarcza w Polsce pozostanie w najbliższych dwóch latach stabilna, z tendencją nadrobienia dystansu do UE, z wykorzystaniem środków europejskich. Dzięki temu nawet przy silnie oddziałującej stagnacji w strefie euro Polska jest w stanie rozwijać się na poziomie około 3,5% rocznie, co dla rynku olejów smarowych oznacza silny impuls w kierunku dalszej stabilizacji na aktualnym poziomie. Scenariusz taki można zatem określić jako bazowy na najbliższe lata.

1. Apu Gosalia, Economic Crises take on roller coaster ride, artykuł opublikowany w magazynie Lubes ‘n Greases Europe-Middle East-Africa, wydanie Luty 2015 [↑](#footnote-ref-1)
2. Statystyki firmy Repsol opublikowane w magazynie Lubes ‘n Greases Europe-Middle East-Africa, wydanie Luty 2015 [↑](#footnote-ref-2)
3. Statystyki firmy Repsol opublikowane w magazynie Lubes ‘n Greases Europe-Middle East-Africa, wydanie Luty 2015 [↑](#footnote-ref-3)