

Konsumpcja paliw ciekłych po I kwartale 2018 roku

Pierwszy kwartał 2018 roku był okresem kontynuacji wzrostu oficjalnej konsumpcji paliw płynnych w Polsce. Sprzyjało temu dobre tempo rozwoju polskiej gospodarki, wzrost ilości samochodów poruszających się po drogach krajowych, a także wzrost dochodów Polaków. Dodatnia dynamika PKB przekładała się na wzrost popytu na olej napędowy, a pozostałe elementy na zwiększone zakupy benzyn silnikowych i autogazu. Rynek wzmacniały poziomy cen paliw, które były w I kwartale 2018 porównywalne z cenami sprzed roku, a czasami wręcz od nich niższe. Wydaje się jednak, iż najważniejszym czynnikiem budującym rynek paliw była kontynuacja skutecznej walki z szarą strefą prowadzona przez służby Krajowej Administracji Skarbowej w kooperacji z policją i inspekcją drogową. Poniżej (fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po I kwartale 2018 w odniesieniu do I kwartału 2017.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po I kwartale 2018 roku w porównaniu do I kwartału 2017 roku.

Wyszczególnienie		I kwartał 2017		I kwartał 2018		Wskaźnik 3 mies. 2017=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyne silnikowe	Konsumpcja	1 285		1 378		107
	w tym całkowity import	155	12	98	7	63
Olej napędowy	Konsumpcja	4 363		4 575		105
	w tym całkowity import	1 633	37	1 036	23	63
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	1 210		1 231		102
	w tym całkowity import	1 079	89	1 049	85	97
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	6 858		7 184		105
	w tym całkowity import	2 867	42	2 183	30	76
Paliwo JET	Konsumpcja	196		247		126
	w tym całkowity import	3	2	8	3	267
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	275		273		99
	w tym całkowity import	32	12	17	6	53
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	42		46		110
	w tym całkowity import	26	62	43	93	165
OGÓLEM	Konsumpcja	7 371		7 750		105
	w tym całkowity import	2 928	40	2 251	29	77

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Sektor wyraźnie zauważył ograniczenie szarej i czarnej strefy, co przełożyło się na znaczne zwiększenie sprzedaży legalnie działających podmiotów, a tym samym na ich zyski i dochody budżetu państwa. Wprawdzie walka wciąż trwa, a nieuczciwi przedsiębiorcy poszukują nowych metod obejścia prawa, to jednak wyniki rynku świadczą o znacznym ograniczeniu działań nielegalnych.

Po 3 miesiącach 2018 łączna oficjalna konsumpcja paliw ciekłych była o 5% wyższa niż w I kwartale roku ubiegłego. Podobnie, jak było to w roku 2017, dobre wyniki sprzedaży notowano dla benzyn silnikowych, oleju napędowego i gazu płynnego LPG. Znaczny skok sprzedaży zanotowano w przypadku paliwa lotniczego JET. Spadła sprzedaż lekkiego oleju opałowego. Akceptowalne przez kierowców poziomy cenowe dla benzyn oraz rosnący w całości floty samochodowej udział pojazdów z silnikami benzynowymi skutkowały większym zainteresowaniem tymi gatunkami paliw. Korzystne relacje cenowe pomiędzy autogazem i benzyną 95 powodowały z kolei ponowny wzrost zainteresowania tym pierwszym paliwem w przypadku kierowców posiadających pojazdy z instalacjami dla LPG.

Konsumpcja oleju napędowego po I kwartale 2018 wzrosła o 5% w stosunku do I kwartału 2017. Jak pisano powyżej – to głównie efekt skutecznej walki z nielegalnymi dostawcami paliw, ale też reakcja na wzrost gospodarki na poziomie ponad 5%. Prognozy gospodarcze na dalszą część roku są też korzystne, a to powinno przełożyć się na wzrost zapotrzebowania na ten gatunek paliwa w kolejnych miesiącach. W ciągu pierwszych trzech miesięcy 2018 roku sprzedano o 212 tys. m³ tego gatunku paliwa więcej, niż udało się ulokować na rynku w I kwartale 2017. Oficjalny import był niższy, niż przed rokiem i wyniósł około 1 mln m³, co stanowiło około 23% popytu. Całkowite zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 4,6 mln m³.

Wzrost oficjalnej konsumpcji benzyn silnikowych, w stosunku do 3 miesięcy 2017, wyniósł nieco ponad 7%. Oficjalny import tego gatunku paliwa zmalał o 37% i w konsumpcji krajowej stanowił 7% przy 12% w I kwartale roku 2017. Kierowcy kupili oficjalnie 1,4 mln m³ tego gatunku paliwa.

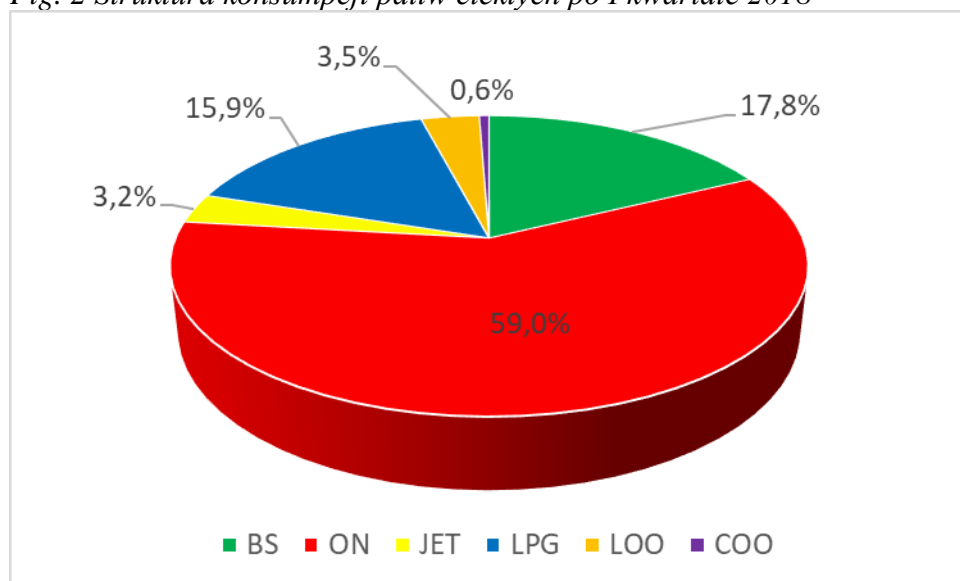
Krajowa sprzedaż gazu płynnego LPG wzrosła o 2%. To paliwo alternatywne dla benzyn silnikowych i zwykle zwiększenie popytu na benzyny powoduje osłabienie wyniku sprzedaży gazu płynnego LPG. Taki trend zaobserwowano też w omawianym okresie. Należy jednak oczekiwać, iż na skutek utrzymywania się bardzo korzystnych relacji cenowych na korzyść autogazu, w kolejnych miesiącach ta proporcja dynamiki może ulec zmniejszeniu. Zapotrzebowanie na LPG wyniosło 1,2 mln m³, a więc było tym razem wyraźnie niższe od zapotrzebowania na benzyny silnikowe. Gaz płynny LPG tradycyjnie w znakomitej większości pochodził z importu, choć ta zależność powoli się zmniejsza. Po I kwartale 2018 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 85%, przy 89% w I kwartale 2017 i 91% w I kwartale 2016.

I kwartał 2018 był okresem dobrym także dla paliwa lotniczego JET. Popyt na ten produkt wzrósł o kolejne 26%, a to oznacza to, że krajowy rynek wciąż się rozwija, a jego potrzeby są realizowane wzrostem produkcji krajowej i zmniejszaniem eksportu.

W omawianym okresie popyt na oleje grzewcze był zbliżony do poziomów z I kwartału 2017 i w znacznej mierze zaspokojony przez krajowe rafinerie.

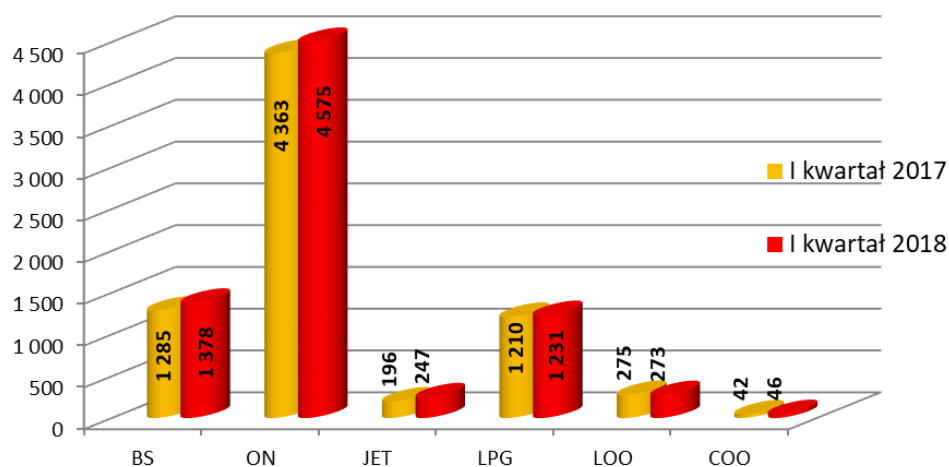
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) wzrosła o 5% w stosunku do I kwartału 2017 roku. Import paliw zaspokajał potrzeby krajowe na poziomie 29%, czyli o 11 punktów procentowych mniej, niż w tym samym okresie 2017.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I kwartale 2018



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po I kwartale 2017 i 2018 w tys. m³



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych po I kwartale 2018 jest bardzo zbliżony do tego z I kwartału 2017. Olej napędowy jest dominującym paliwem zużywanym na rynku krajowym, a jego udział określany jest na 59% całości sprzedaży paliw w Polsce.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) wzrósł o 5% przy uzależnieniu od importu na poziomie 30%. Pojazdy silnikowe oficjalnie zużyły 7,2 mln m³ paliw, czyli o 326 tys. m³ więcej niż przed rokiem. Z importu pochodziło 2,2 mln m³.

Konsumpcja wszystkich sześciu gatunków paliw wyniosła 7,8 mln m³ – o 5% więcej, niż w I kwartale 2017. Z zagranicy sprowadzono 2,3 mln m³, co stanowiło 29% wielkości oficjalnego rynku polskiego.

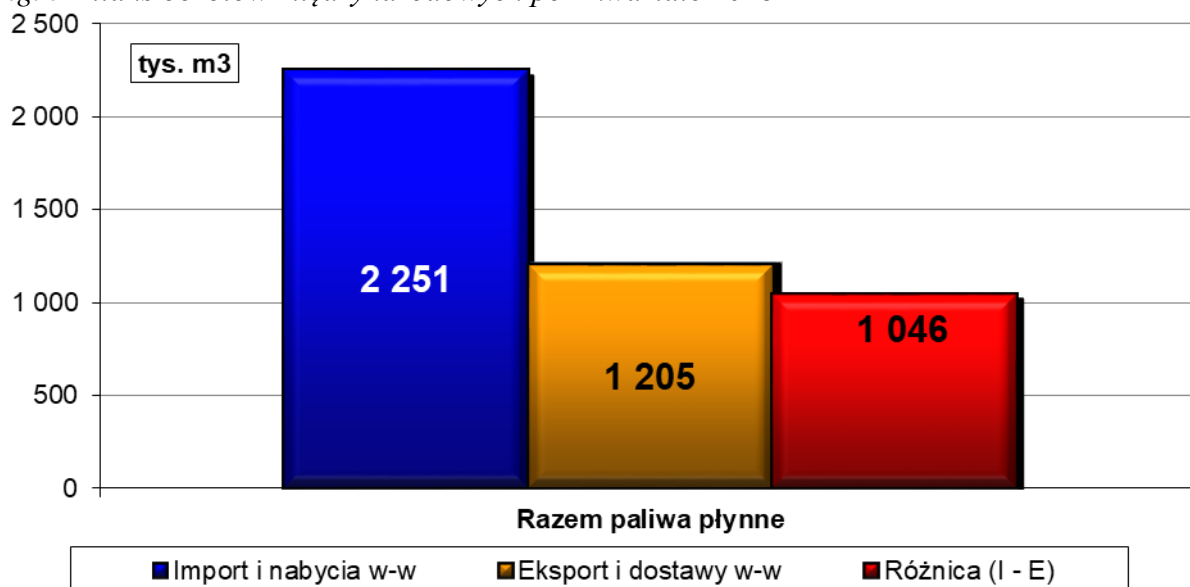
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I kwartale 2018

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	98	201	(-103)
Olej napędowy	1 036	5	1 031
Paliwo lotnicze JET	8	111	(-103)
LPG	1 049	0	1 049
Lekki olej opałowy	17	0	17
Ciężki olej opałowy	43	888	(-845)
Razem	2 251	1 205	1 046

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2018



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2018 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 około 1 mln m³, czyli o około 0,9 mln m³ mniej, niż przed rokiem.