

Rynek LPG w Polsce w 2017 roku – Raport Roczny POGP

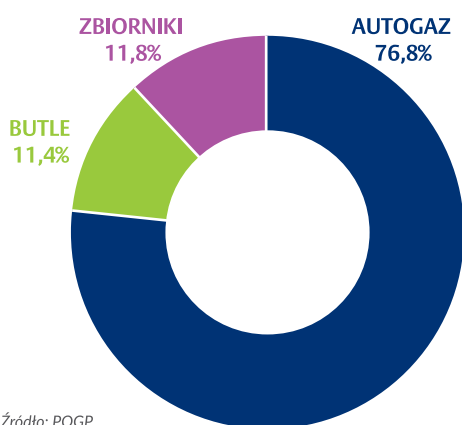


KONSUMPCJA GAZU PŁYNNEGO LPG W POLSCE W 2017 R. WYNIOSŁA 2 495 TYS. TON, CO OZNACZA WZROST O 5,9% W STOSUNKU DO 2016 R. PO SPADKOWEJ TENDENCJI W LATACH 2006-2014 ODNOTOWANO KOLEJNY ROK ZE WZROSTEM W STOSUNKU DO ROKU POPRZEDNIEGO. OSIĄGNIĘTY W 2017 R. POZIOM KONSUMPCJI GAZU PŁYNNEGO LPG W POLSCE BYŁ JEDNOCZEŚNIE WYŻSZY O 16% W STOSUNKU DO 2013 ROKU, W KTÓRYM KONSUMPCJA BYŁA MNIJSZA O PRAWIE 350 TYS. T I ODNOTOWANO WTEDY JEJ NAJNIŻSZY POZIOM OD 2005 R. NALEŻY JEDNAK ZAUWAŻYĆ, ŻE POZIOM KONSUMPCJI W 2017 R. BYŁ ZBLIŻONY DO 2006 R., KIEDY KONSUMPCJA KRAJOWA LPG WYNIOSŁA 2 450 TYS. T.

Nieznacznie zmieniła się struktura segmentowa rynku LPG w Polsce w 2017 r. Wciąż dominowała sprzedaż w segmencie autogazu, którego udział w całości rynku wzrósł o 0,8% osiągając poziom 76,8%. Udział segmentu butlowego wyniósł 11,4%, a gazu w zbiornikach 11,8%.

WYKRES 1

Obrazuje strukturę rynku w podziale na poszczególne segmenty.

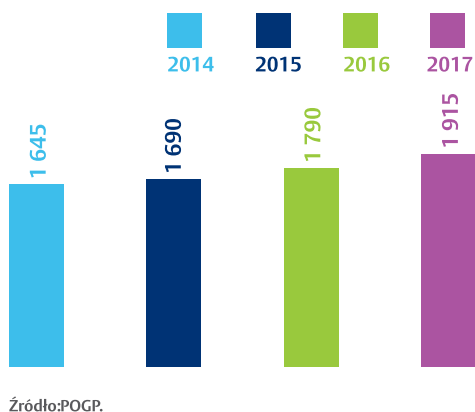


W 2017 r. łączna sprzedaż gazu w segmencie autogazu wyniosła 1 915 tys. t, co oznaczało wzrost o 7,0% w r/r.

Na wykresach 2, 3 i 4 przedstawiono wielkość sprzedaży w segmencie autogazu, szacowaną ilość stacji autogazu oraz ilość samochodów z instalacją LPG w latach 2014-2017.

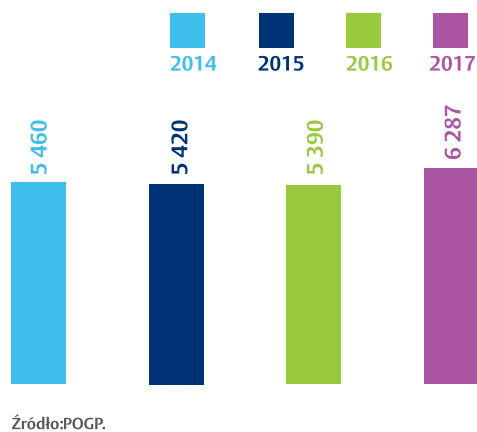
WYKRES 2

Sprzedaż autogazu w Polsce w latach 2014 - 2017 (w tys. ton).



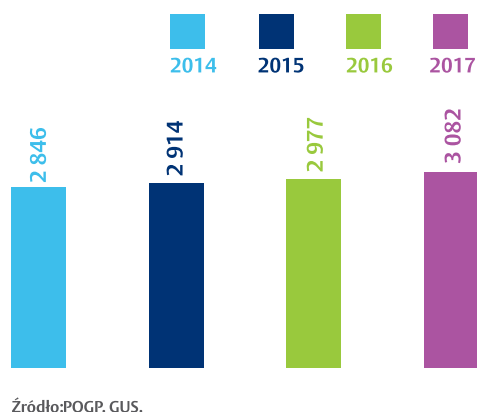
WYKRES 3

Ilość stacji autogazu w Polsce w latach 2014 - 2017 (w sztukach).



WYKRES 4

Liczba samochodów zasilanych autogazem w Polsce w latach 2014 - 2017 (w tys. szt.).



Korzystne relacje cenowe autogazu wobec cen paliw tradycyjnych wpłynęły na wzrost sprzedaży w tym segmencie oraz większe zainteresowanie instalacjami LPG.

Kontynuowana była oferta koncernów motoryzacyjnych w zakresie sprzedaży samochodów fabrycznie wyposażonych w instalacje LPG.

Szacuje się, że na koniec 2017 r. funkcjonowało 6287 punktów napełniania autogazem, co oznacza wzrost o prawie 1000 szt. w porównaniu z danymi za 2016 r.

Należy podkreślić, że wzrost ten wynikał ze zmiany ewidencji infrastruktury paliwowej, a nie z faktycznej realizacji nowych inwestycji.

W Urzędzie Regulacji Energetyki trwają prace obliczeniowe odnośnie całej infrastruktury paliwowej i prawdopodobna jest korekta danych odnośnie wszystkich stacji paliw z paliwami tradycyjnymi oraz LPG, jak również indywidualnych modułów autogazowych.

W końcu lutego 2018 r. ukazały się po raz pierwszy dane ww. urzędu o infrastrukturze, w tym informacja o stacjach paliw. Zgodnie z nią, łączna ilość stacji oferujących różne paliwa wynosiła 7 655 szt., w tym na 5 412 stacjach można było zatankować LPG. Ten wskaźnik oznacza, że 86% stacji paliw posiadało moduł LPG. Indywidualne moduły, a więc punkty gdzie można było zatankować wyłącznie LPG to tylko 875 sztuk w skali kraju.

Po raz kolejny potwierdziła się informacja o zmianie struktury stacji autogazu, przy czym dane zbiorcze oraz niska liczba pojedynczych modułów były pewnego rodzaju zaskoczeniem dla branży paliwowej.

Wcześniejsze sygnały z instytucji finansowych czy też kontrolnych (np. Inspekcja Handlowa) wskazywały na możliwość innych danych globalnych o infrastrukturze paliwowej.

Wymuszona konieczność nowelizacji wszelkich koncesji w związku z nową definicją paliw ciekłych, jak również obowiązek sprawozdawczości w połączeniu z groźbą wysokich kar finansowych w przypadku nieprzestrzegania przepisów, umożliwiły władzom państwowym pozyskanie szczegółowych informacji m.in. o funkcjonujących stacjach paliw.

Wydaje się, że rok 2018 będzie przełomowy dla sektora naftowego jeśli chodzi o przejrzystość i kompletność wszelkich informacji rynkowych.

Postulowana przez wiele lat platforma naftowa zaczęła już prawie funkcjonować, jakkolwiek jest ona w fazie zbierania i publikacji informacji.

Według ostatnich danych szacuje się, że w 2017 r. ogólna ilość pojazdów zasilanych gazem płynnym LPG wyniosła 3 082 tys. szt., co oznacza wzrost o 105 tys. szt. r/r.

Firmy zajmujące się montażem instalacji LPG do pojazdów samochodowych w ubiegłym roku odnotowały wzrost zainteresowania ich usługami. Korzystne relacje cen detalicznych, ale również brak informacji medialnych o ewentualnych planach zmiany polityki finansowej państwa odnośnie LPG przyczyniły się do stabilizacji w tym segmencie rynku.

Analizując park pojazdów samochodowych w Polsce na podstawie dostępnych danych i opracowań, jak np. „Branża Motoryzacyjna Raport 2017/2018” opublikowany w lipcu 2017 r. przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, zauważa się wyodrębnienie całego parku pojazdów, które nie były aktualizowane w bazach Centralnej Ewidencji Pojazdów w ostatnich latach.

Przypuszcza się, że znaczna ilość tych pojazdów nie jest faktycznie użytkowanych i jednocześnie może nie istnieć.

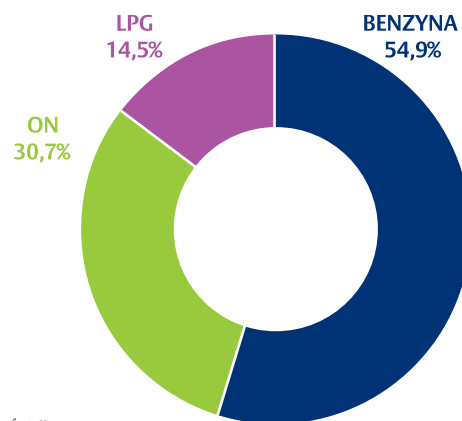
Według tych danych (pojazdy nieaktualizowane) pod koniec 2016 r. w Polsce zarejestrowanych było 21 675 tys. samochodów osobowych (75,7% wszystkich pojazdów), co dawało 564 szt. w przeliczeniu na 1000 osób.

Według danych nieaktualizowanych 54,8% aut napędzanych było benzyną, 30,7% to modele na olej napędowy, a na LPG przypadają 14,5%.

Liczbę tych pojazdów w podziale na stosowane paliwa przedstawia wykres 5.

WYKRES 5

Samochody osobowe w Polsce
wg stosowanego paliwa w 2017 r. (w%)



Źródło: POGP, GUS.

Udział aut na LPG spadł o 0,1% w porównaniu do roku poprzedniego. Należy podkreślić, że w żadnym innym kraju UE nie ma tak wysokiego udziału aut z instalacjami LPG we flocie samochodów osobowych.

Biorąc pod uwagę pojemność silnika struktura samochodów osobowych w zależności od zużywanego paliwa przedstawiała się następująco:

- ▶ do 1399 cm³: benzyna - 85,7%, LPG - 10,7%, ON - 3,6%
- ▶ 1400 - 1499 cm³: ON - 46,1%, benzyna - 37%, LPG - 16,9%

W stosunku do roku poprzedniego udział samochodów z instalacją LPG wśród samochodów o pojemności silnika do 1399 cm³ pozostał na niezmiennym poziomie, ale za to w kategorii 1400-1499 cm³ spadł o 0,4% r/r.

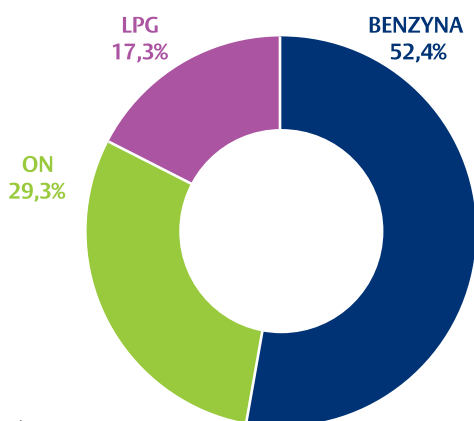
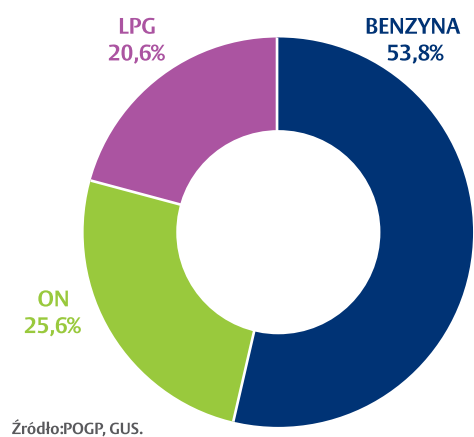
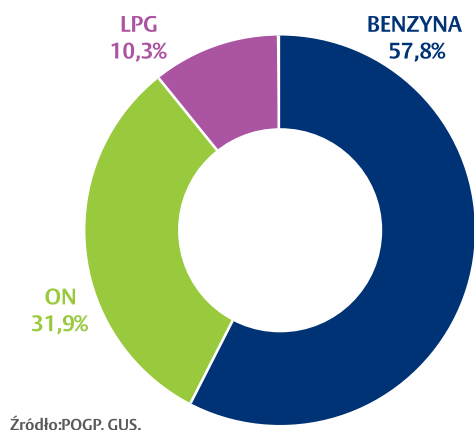
Jak wspomniano wcześniej, na początku 2017 r. w Polsce jeździło około 21,6 mln szt. samochodów osobowych.

Warto zaznaczyć, że samochody z instalacją LPG to samochody dwupaliwowe (hybrydowe), więc udział samochodów typu benzyna plus LPG wyniósł około 69,3% całego parku samochodów osobowych. Najwięcej samochodów osobowych, bo aż 15,4%, zarejestrowanych było w województwie mazowieckim, gdzie po drogach jeździło 18,7% wszystkich samochodów z instalacją LPG.

Niezależnie od ilości zarejestrowanych samochodów różnie przedstawiał się rozkład samochodów według zużywanego paliwa w poszczególnych województwach.

Na wykresach 6, 7 i 8 przedstawiono udział samochodów osobowych w/g stosowanego paliwa

◀ cd. ze str. 09

WYKRES 6Samochody osobowe w woj. mazowieckim
wg stosowanego paliwa w 2017 r. (w %)**WYKRES 7**Samochody osobowe w woj. łódzkim
wg stosowanego paliwa w 2017 r. (w %)**WYKRES 8**Samochody osobowe w woj. zachodniopomorskim
wg stosowanego paliwa w 2017 r. (w %)

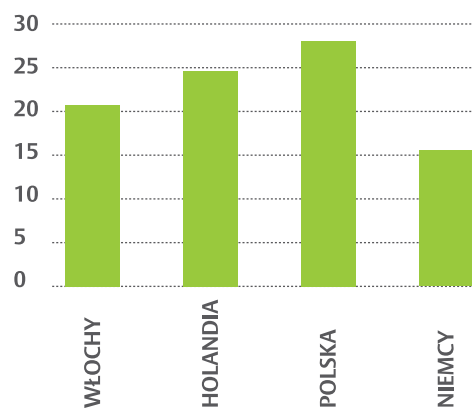
Stosunkowo najwięcej samochodów z instalacją LPG w porównaniu do całkowitej ilości samochodów w danym województwie było w województwie łódzkim (20,6%), lubelskim (19,7%) oraz mazowieckim (17,3%). Najmniej takich samochodów było w województwie opolskim (9,9%), zachodniopomorskim (10,3%) oraz pomorskim (10,5%).

AKCYZA

W Polsce w 2017 r., podobnie jak w ostatnich kilku latach, stosunek stawki akcyzy na LPG do celów napędowych do akcyzy na benzynę był zdecydowanie wyższy niż we Włoszech, Holandii oraz w Niemczech.

We Włoszech, a więc w kraju o porównywalnej do Polski ilości samochodów wyposażonych w instalacje LPG, stosunek stawki akcyzy na LPG autogaz do stawki akcyzy na benzynę był niższy o 7,3% niż w Polsce.

W odniesieniu do LPG korzystniej niż w naszym kraju przedstawia się porównanie stawek akcyzowych na oba te produkty również w Niemczech i w Holandii.

WYKRES 9przedstawia porównanie stawek podatku akcyzowego
na oba te produkty w wyżej wymienionych krajach.**PODSUMOWANIE**

Scenariusze rozwoju rynku gazu płynnego LPG zakładają stabilizację na poziomie rocznej konsumpcji rzędu 2,4-2,7 mln ton, w ciągu najbliższych trzech lat przy założeniu niezmienności polityki fiskalnej państwa, a więc utrzymaniu dotychczasowej stawki podatku akcyzowego, waloryzowanej opłaty paliwowej oraz stawki VAT.

Należy jednak podkreślić, że pomimo wielu nowych regulacji prawnych (m. in. prawo energetyczne, pakiet paliwowy) władze państwowe utrzymały poziom bezpośrednich obciążeń finansowych, takich jak podatek akcyzowy czy opłata paliwowa na dotychczasowym poziomie.

Zdaniem POGP korekty wymagają obciążenia związane z koncesjami, gdzie branża ponosi mało uzasadnione koszty zabezpieczeń bankowych oraz koszty usług dozorowych.

Takie kwestie jak koszty otrzymania koncesji, czy koszty za czynności usług dozorowych wpływają również na całkowite koszty funkcjonowania całej branży gazu LPG. Branża ma nadzieję na urealnienie opłaty zapasowej, której wysokość pozostaje niezmienna przez trzy ostatnie lata. Obniżenie stawki opłaty zapasowej z tytułu LPG poprawiłoby konkurencyjność tego ekologicznego nośnika energii w stosunku do innych ostatnio preferowanych produktów.

Źródło: Raport Roczny POGP