

Konsumpcja paliw płynnych w I półroczu 2021 r.

Pierwszy kwartał 2021 r. pokazał ujemne wielkości konsumpcji paliw płynnych w stosunku do wyników z I kwartału 2020 r. Gospodarka mocno osłabiona po pandemii wychodziła wprawdzie z zapaści, ale w tempie wolniejszym niż obserwowany w analogicznym okresie 2019 r. W II kwartale bieżącego roku wyniki konsumpcji paliw były już znacznie lepsze niż w II kwartale 2020 r i tym samym cały wynik I półrocza 2021 r. pokazał poziom znacznie przewyższający stan po 6 miesiącach ubiegłego roku. Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw płynnych w Polsce po I półroczu 2021 r. w odniesieniu do I półrocza 2020 r.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po I półroczu 2021 r. w porównaniu do I półrocza 2020 r.

Wyszczególnienie		I półrocze 2020		I półrocze 2021		Wskaźnik 6 mies. 2020=100
		tys. m3	udział w konsumpcji %	tys. m3	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	2 754		3 042		110
	w tym całkowity import	290	11	606	20	209
Olej napędowy	Konsumpcja	9 627		10 326		107
	w tym całkowity import	2 567	27	3 743	36	146
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	2 114		2 190		104
	w tym całkowity import	1 725	82	1 804	82	105
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	14 495		15 558		107
	w tym całkowity import	4 582	32	6 153	40	134
Paliwo JET	Konsumpcja	293		210		72
	w tym całkowity import	0	-	3	1	-
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	381		355		93
	w tym całkowity import	24	6	8	2	33
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	156		148		95
	w tym całkowity import	72	46	77	52	107
OGÓLEM	Konsumpcja	15 325		16 271		106
	w tym całkowity import	4 678	31	6 241	38	133

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Gospodarka polska mocno wyhamowała w okresie największych ograniczeń mających na celu zniwelowanie rozwoju pandemii w kraju, a to musiało się przełożyć na wyniki sprzedaży paliw – szczególnie wiosną i jesienią 2020 r. Część ograniczeń obowiązywała

jeszcze w początkowych miesiącach 2021 r., ale były one stopniowo łagodzone i eliminowane, co natychmiast uwidoczniło się w wielkości sprzedaży paliw na rynku polskim. Wchodząca na coraz wyższe obroty gospodarka, zwiększenie floty pojazdów poruszających się po polskich drogach, a także spędzanie wakacji i czasu wolnego przez rodaków w kraju, to główne czynniki wzrostu sprzedaży w opisywanym okresie 2021 r. Swoje zadanie spełniła też skuteczna kontrola nielegalnego rynku handlu paliwami, co w okresach wahań gospodarczych zwykle w przeszłości skutkowało wzrostem szarej strefy. Na niekorzyść kupujących działały rosnące systematycznie ceny hurtowe i detaliczne paliw, ale operatorzy rynkowi starali się podtrzymać popyt poprzez ograniczanie marży. W I połowie 2021 r. popyt na paliwa w kraju został zaspokojony mniejszą od ubiegłorocznej produkcją krajową, mocno uzupełnioną znacznie wyższym niż przed rokiem importem. W stosunku do I półrocza 2020 r. konsumpcja paliw płynnych w Polsce wzrosła o 6%, przy czym popyt na paliwa samochodowe był jeszcze o 1 punkt procentowy większy. W przypadku tych ostatnich paliw wynik jest o 8 punktów procentowych lepszy od wyniku za I kwartał 2021 r. Druga połowa roku – o ile nie będzie nowych restrykcyjnych ograniczeń związanych z kolejną falą epidemii - powinna przynieść dobre wyniki sprzedaży i tym samym bilans dla całego roku powinien być porównywalny z rekordowym, jak do tej pory, 2019 r. Nie będzie to jednak zadanie łatwe do osiągnięcia.

Rynek polski w tym trudnym dla sektora paliwowego okresie był głównie zaopatrywany przez firmy członkowskie POPiHN. Pozostali operatorzy ulokowali na rynku mniej paliw od głównych dostawców, ale jednocześnie wyraźnie więcej niż w tym samym okresie poprzedniego roku. Ich udział był nadal znaczący na rynku gazu płynnego LPG, ale też, choć w nieco mniejszym stopniu, przy zaopatrzeniu odbiorców oleju napędowego.

Oficjalna konsumpcja oleju napędowego w I półroczu 2021 r. była wyższa niż w I półroczu 2020 r. o 7%. Dostawy rynkowe w relacji r/r paliwa do silników wysokoprężnych zwiększyły się o 700 tys. m³. Oficjalny import tego gatunku paliwa zaspokajał 36% całości rynku, czyli jego znaczenie wzrosło o 9 punktów procentowych w porównaniu do analogicznego okresu ub.r. Członkowie POPiHN sprowadzili do kraju prawie 3 mln m³ produktu, a pozostali operatorzy 0,8 mln m³. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 10,3 mln m³, w tym 3,7 mln m³ pochodziło z importu.

Konsumpcja benzyn silnikowych wzrosła o 10% i jest to zwyżka dynamiki w stosunku do I kwartału 2021 r. o 17 punktów procentowych. Oficjalny import benzyn zwiększył się dwukrotnie i przekroczył 600 tys. m³. Udział tego segmentu w krajowym zaopatrzeniu rynku benzyn osiągnął 20%. Kierowcy kupili ponad 3 mln m³ tego gatunku paliwa – o 288 tys. m³ powyżej wyniku z I półrocza 2020 r.

Lepszy od osiągniętego po 6 miesiącach 2020 r. był też w I półroczu br. popyt na gaz płynny LPG. Dynamika tego rynku była jednak mniejsza niż w przypadku benzyn silnikowych, czy oleju napędowego. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 4% większe niż przed rokiem i wyniosło 2,2 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 1,8 mln m³, co obejmowało około 60% rynku benzyn silnikowych (o około 4 punkty procentowe mniej niż w ub. r.). Tradycyjnie, większość tego paliwa pochodziło z importu, a jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 82% – tyle samo, co przed rokiem.

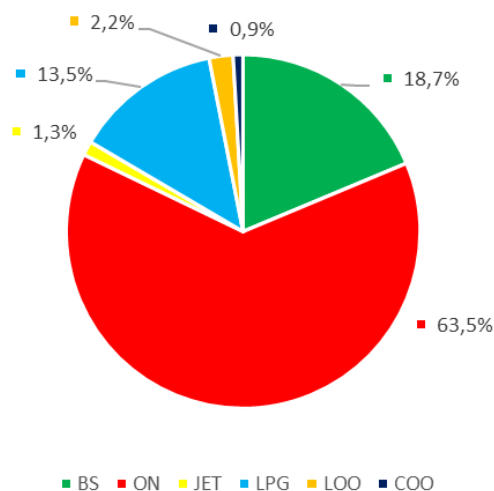
Rynek paliwa lotniczego JET najbardziej odczuł i nadal odczuwa skutki wprowadzonych ograniczeń pandemicznych. W omawianym okresie sprzedaż tego paliwa spadła o 28%. Warto jednak zwrócić uwagę, że przy porównaniach I kwartału 2021 do I kwartału 2020 r.

był to spadek rzędu 72%. Jest więc wyraźna poprawa w II kwartale br. Praktycznie cały popyt z rynku krajowego został zaspokojony przez rafinerie krajowe. W mniejszym stopniu niż w apogeum pandemii, ale wciąż, utrzymują się okresowe, większe lub mniejsze, ograniczenia w lotach krajowych i międzynarodowych, a to wskazuje, że na odbudowę tego rynku do stanu sprzed marca 2020 r. trzeba będzie jeszcze poczekać.

W I półroczu 2021 r. na rynku krajowym ulokowano zbliżoną do wyniku ubiegłorocznego ilość lekkiego oleju opałowego. Sprzedaż LOO wyniosła 355 tys. m³, z czego import stanowił jedynie 8%. Jednocześnie zmalało zapotrzebowanie krajowe na ciężki olej opałowy. Do odbiorców trafiło o 5% mniej produktu. Ten gatunek paliwa wciąż jednak przoduje w wolumenie sprzedaży eksportowej krajowych rafinerii.

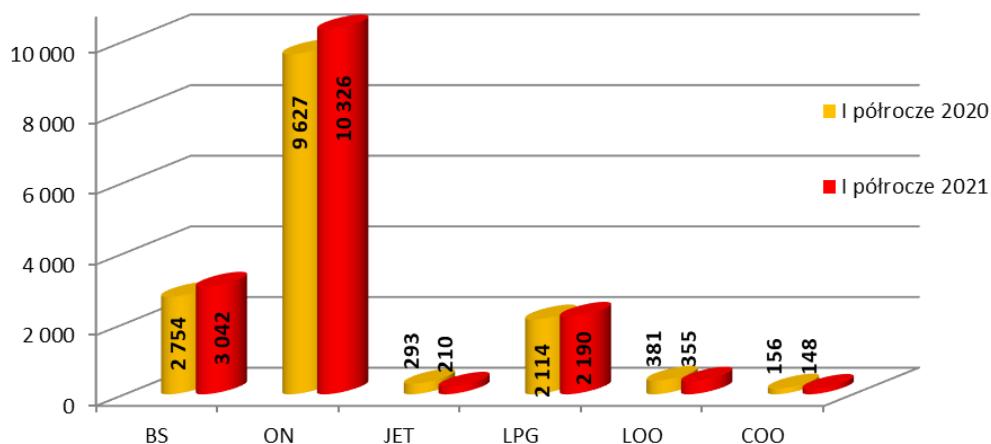
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) wzrosła o 6% w stosunku do wyniku z I półrocza 2020 r. Import paliw zaspokajał 38% potrzeb krajowych.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw płynnych po I półroczu 2021 r.



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw płynnych po I półroczu 2020 i 2021 r.



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw płynnych w kraju jest bardzo zbliżony do tego sprzed roku, choć wartości dla benzyn i oleju napędowego wzrosły o dziesiąte części punktu procentowego kosztem LPG, Jet-a i lekkiego oleju opałowego.

Rynek 3 paliw transportowych (benzyna, oleju napędowego oraz gazu LPG) był jak zwykle decydujący dla obrazu całego rynku paliw płynnych w Polsce. Popyt na paliwa samochodowe podskoczył o 7%, przy czym paliwa pochodzące spoza Polski zaspokajały 40% potrzeb rynku – o 8 punktów procentowych więcej niż przed rokiem. Do pojazdów prywatnych i będących własnością firm transportowych zatankowano 15,6 mld litrów paliw, przy czym 6,2 mld litrów z tej puli pochodziło z zagranicy. W stosunku do I półrocza 2020 r. potrzeby kierowców poruszających się po Polsce wzrosły o około 1,1 mld litrów.

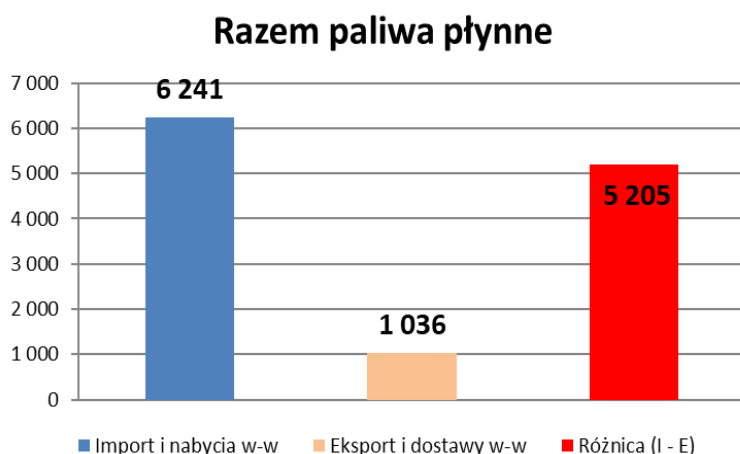
Licząc łącznie konsumpcję 6 gatunków paliw płynnych, zużyto ich w kraju 16,3 mln m³. Stanowiło to wzrost w stosunku do I półrocza 2020 r. o prawie 1 mln m³. Według oficjalnych źródeł z importu pochodziło 6,2 mln m³, co stanowiło 38% wielkości rynku (o 7% więcej niż przed rokiem). Tym samym, oficjalne zakupy zagraniczne powiększyły się o 1,6 mln m³.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po I półroczu 2021 r. w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyzny silnikowe	606	44	562
Olej napędowy	3 743	115	3 628
Paliwo lotnicze JET	3	114	(-111)
LPG	1 804	46	1 758
Lekki olej opałowy	8	0	8
Ciężki olej opałowy	77	717	(-640)
Razem	6 241	1 036	5 205

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych w I półroczu 2021 r.



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I półroczu 2021 r. - przy mniejszej produkcji krajowej, skierowaniu z niej paliw na rynek krajowy oraz dużych zakupach poza granicami Polski - pokazał zdecydowaną nadwyżkę importu i nabyć w-w w stosunku do eksportu i dostaw w-w. Nadwyżka ta została określona na poziomie 5,2 mln m³ i było to o 2 mln m³ więcej niż przed rokiem.