

Konsumpcja paliw płynnych po 3 kwartałach 2019 roku

Od początku roku wyniki konsumpcji paliw płynnych w Polsce są korzystne dla sektora naftowego w Polsce. Skutkuje to zwiększonymi zyskami dla legalnie działających firm, ale też większymi wpływami do budżetu państwa z tytułu podatków, którymi obciążony jest sektor paliwowy w kraju. Większymi tym bardziej, że i ceny paliw w roku 2019 r. są nieco wyższe, co przekłada się na wzrost dochodów z VAT. Obserwowany w bieżącym roku wzrost sprzedaży paliw ma swoje podstawy we wzroście gospodarki i większych dochodach obywateli, ale też wpływa na niego skuteczna realizacja regulacji prawnych kontrolujących szarą strefę.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie obecnie znanych wyników konsumpcji paliw płynnych w Polsce po 3 kwartałach 2019 w odniesieniu do 3 kwartałów 2018 r..

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po 3 kwartałach 2019 roku w porównaniu do 3 kwartałów 2018 roku.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2018		3 kwartały 2019		Wskaźnik 9 mies. 2018=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	4 548		4 814		106
	w tym całkowity import	527	12	455	9	86
Olej napędowy	Konsumpcja	15 234		15 779		104
	w tym całkowity import	4 214	28	4 082	26	97
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	3 625		3 787		104
	w tym całkowity import	2 950	81	3 008	79	102
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	23 407		24 380		104
	w tym całkowity import	7 691	33	7 545	31	98
Paliwo JET	Konsumpcja	972		1 023		105
	w tym całkowity import	38	4	24	2	63
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	537		512		95
	w tym całkowity import	75	14	85	17	113
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	147		143		97
	w tym całkowity import	60	41	25	17	42
OGÓLEM	Konsumpcja	25 063		26 058		104
	w tym całkowity import	7 864	31	7 679	29	98

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

W stosunku do 3 kwartałów 2018 r. wzrost legalnego rynku paliw płynnych wyniósł 4% - dokładnie tyle, ile dla rynku samych tylko paliw silnikowych.

Prezentowane wyniki popytu rynku zostały osiągnięte poprzez wzrost produkcji krajowej paliw, przy jednoczesnym zmniejszeniu zakupów importowych i zmniejszeniu eksportu. Uzupełnieniem dla produkcji krajowej pozostał import dokonywany głównie przez spółki grupy POPiHN, a więc największych graczy rynkowych.

Po 9 miesiącach 2019 r. w Polsce zużyto o prawie 1 mln. m³ paliw więcej niż w tym samym okresie roku 2018. Utrzymywał się trend wzrostowy dla zakupów benzyn silnikowych, oleju napędowego, paliwa lotniczego JET oraz gazu płynnego LPG. Mniejsze zainteresowanie wykazano w przypadku obu gatunków olejów opałowych – lekkiego i ciężkiego.

W roku 2019 utrzymany został wzrost zapotrzebowania na benzyny silnikowe, ale przy jednoczesnym wzroście zainteresowania autogazem. Może mieć to związek ze zwiększeniem zakupów samochodów z silnikami benzynowymi niż z silnikami wysokoprężnymi. W omawianym okresie rynek gazu płynnego LPG zwiększał się, przy jednoczesnym obniżeniu tzw. reeksportu tego gatunku paliwa, co pokazuje wciąż stabilną pozycję wspomnianego paliwa na rynku polskim. Nadal dobrze rośnie zapotrzebowanie krajowe na paliwo lotnicze Jet, na co wpływa wzrost podróży lotniczych w kraju, ale też korzystna oferta zakupowa dla przewoźników międzynarodowych, operujących na naszych lotniskach.

Spadki zapotrzebowania notowano dla obu gatunków olejów opałowych, co było skutkiem warunków pogodowych. Może również dobrze świadczyć o służbach kontrolnych, eliminujących z rynku sprzedawców paliwa, które mogłyby być wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem, jak to często bywało w przeszłości.

Popyt na olej napędowy po 3 kwartałach 2019 r. był na poziomie o 4% wyższym niż przed rokiem. Dostawy rynkowe tego gatunku paliwa wyniosły prawie 16 mln. m³ i były o ponad 0,5 mln m³ większe niż przed rokiem. Import i nabycia w-w wyniosły 26% całości dostaw i były niższe o 3% od ubiegłorocznych. Do kraju przywieziono łącznie 4,1 mln m³ tego gatunku paliwa. Tzw. import uzupełniający, a więc dostawy realizowane przez operatorów spoza POPiHN, wzrósł o 2% osiągając poziom 1,6 mln m³. Oficjalna dynamika dostaw rynkowych dla pozostałych firm, będących członkami POPiHN, osiągnęła w tym okresie wzrost o 3%.

Wzrost oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2018 r., wyniósł 6%. Ich import zmalał o 14% i w konsumpcji krajowej stanowił tylko 9% rynku. Również w przypadku tego gatunku paliwa główni gracze rynkowi – firmy członkowskie POPiHN – sprowadzili najwięcej produktu z zagranicy, aczkolwiek o 17% mniej w porównaniu z poziomem ubiegłorocznym. Import uzupełniający wprawdzie wzrósł o 26%, ale wciąż stanowił tylko 1% zaopatrzenia rynku. Popyt krajowy na paliwo do silników z zapłonem iskrowym przekroczył nieco 4,8 mln m³.

Sprzedaż krajowa gazu płynnego LPG była o 4% wyższa niż przed rokiem i wyniosła 3,8 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 3,1 mln m³ i było to około 64% rynku benzyn silnikowych. To o 2 punkty procentowe mniej niż po 3 kwartałach 2018. Gaz płynny LPG zwyczajowo w większości pochodzi z importu i po 9 miesiącach 2019 r. jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 79% - o 2 punkty procentowe mniej niż w roku poprzednim. Tzw. reeksport tego gatunku paliwa – sprzedaż poza Polskę produktu, który

do kraju został sprowadzony – zmalał o 11%, osiągając wolumen 366 tys. m³. Przy uwzględnieniu tej zmiany rynek krajowy byłby jeszcze nieco wyższy niż w roku poprzednim.

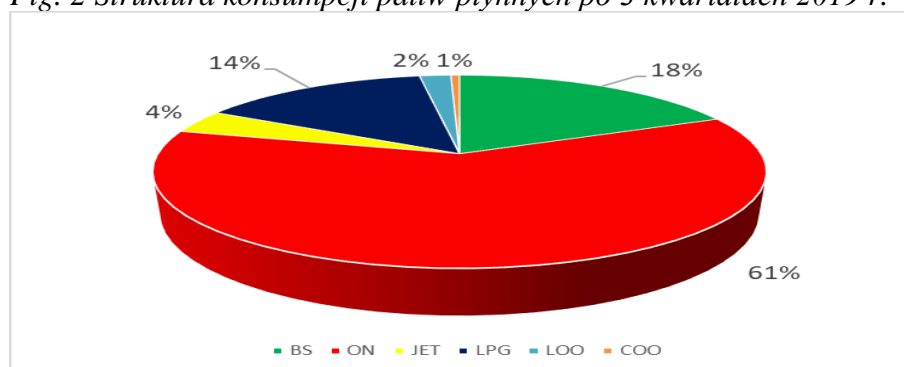
W dalszym ciągu dobrze rozwijał się krajowy rynek paliwa lotniczego JET. W stosunku do 3 kwartałów 2018 r. zapotrzebowanie na ten produkt wzrosło o 5%. Import – i tak mały – zmniejszył się jeszcze o 37%. Polskie rafinerie wciąż wysyłają poza nasze granice spore ilości paliwa Jet .

Popyt na lekki olej opałowy zmalał o 5%, na co – jak wspomniano powyżej - wpływ miała pogoda, ale też skuteczność służb kontrolnych. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego gatunku paliwa wyniósł 17%, czyli o 3 punkty procentowe więcej niż przed rokiem.

Zapotrzebowanie krajowe na ciężki olej opałowy zmalało o 3%, i wciąż pozostawało na niskim poziomie w stosunku do wolumenu, który polscy producenci wysyłają za granicę.

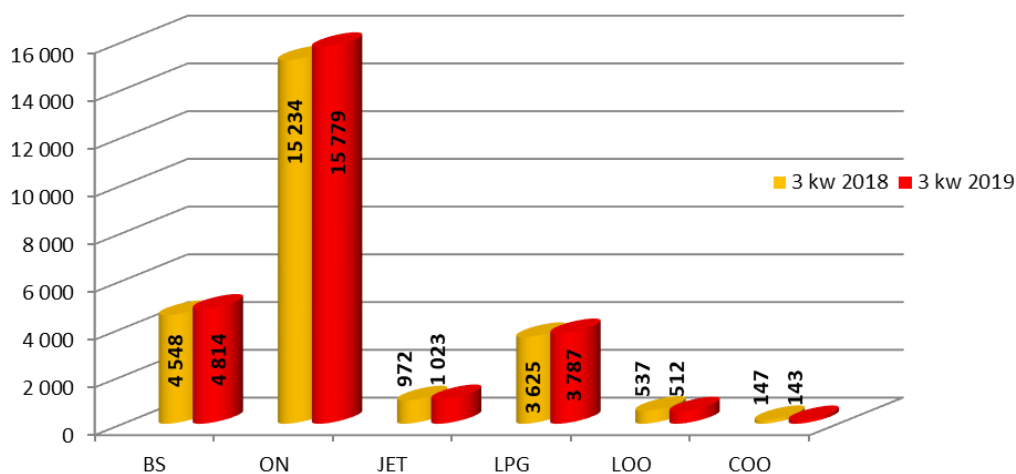
Ogółem, konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie wyższym o 4% od konsumpcji tych paliw po 3 kwartałach 2018 r., przy czym o 2 punkty procentowe (z 31 do 29%) zmalał udział oficjalnego importu paliw w zaspokojeniu popytu krajowego.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw płynnych po 3 kwartałach 2019 r.



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw płynnych po 3 kwartałach 2018 i 2019 r. w tys. m³



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw płynnych w kraju nie zmienił się w stosunku do porównywanego okresu w roku 2018. Olej napędowy jest wciąż głównym, z dużą przewagą, paliwem dla polskiego rynku.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyny, oleju napędowego oraz autogazu) wykazał wynik lepszy o 4% od notowanego dla 9 miesięcy 2018 r., przy czym udział importu w tym segmencie rynku paliw płynnych zmalał z 33% do 31%. Wolumen wzrostu tegoż rynku to prawie 1 mln m³ przy całkowitym zużyciu paliw przez pojazdy silnikowe na poziomie 24,4 mln m³, z czego z importu pochodziło około 7,5 mln m³.

Konsumpcja wszystkich 6. gatunków paliw wyniosła 26,1 mln m³ i było to o 4% więcej niż przed rokiem. Produkcję krajową uzupełniono importem w wysokości 7,7 mln m³, co stanowiło 29% rynku.

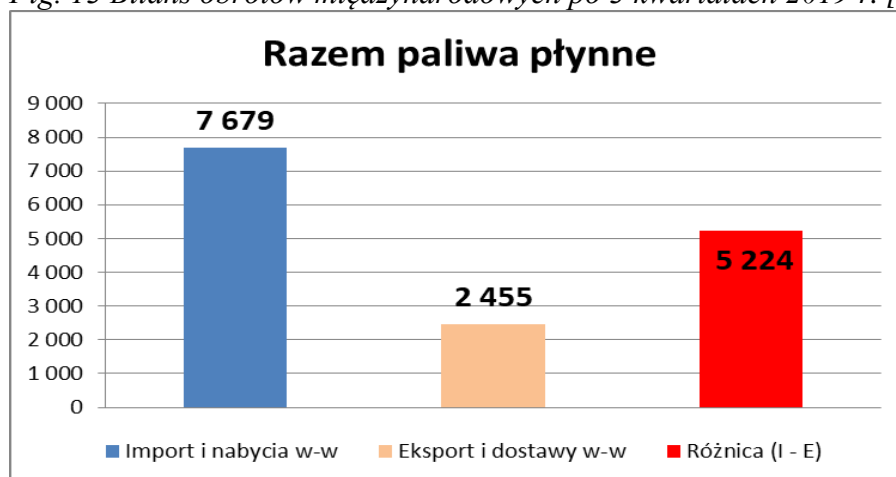
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po 3 kwartałach 2019 r.

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	455	275	180
Olej napędowy	4 082	34	4 048
Paliwo lotnicze JET	24	279	(-255)
LPG	3 008	0	3 008
Lekki olej opałowy	85	0	85
Ciężki olej opałowy	25	1 867	(-1 842)
Razem	7 679	2 455	5 224

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 13 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2019 r. [w tys. m³]



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2019 r. wykazuje wyraźną nadwyżkę importu paliw nad eksportem. Ta różnica wynosi obecnie ponad 5,2 mln m³, podczas gdy przed rokiem było to około 4,9 mln m³. Wynik ten został osiągnięty przy zwiększonej produkcji krajowej. Wysoki poziom importu netto prowadzi do wzrostu dochodów podmiotów sektora naftowego, ale też do wzrostu dochodów państwa z tytułu podatku VAT, CIT i akcyzowego oraz opłaty paliwowej i emisyjnej.