

## Konsumpcja paliw płynnych po 3 kwartałach 2020 r.

Po dobrym dla sektora paliwowego I kwartale 2020 r. zaczęła się walka ze skutkami pandemii w Polsce. Kilkudziesięcioprocentowe spadki sprzedaży w pierwszych miesiącach obowiązywania ograniczeń epidemicznych nie mogły pozostać bez wpływu na wyniki po 9 miesiącach br. Tym bardziej, że po kilku lepszych miesiącach, w których wydawało się, że popyt na paliwa (szczególnie w czasie wakacji) wzrastał, znów w końcówce III kwartału pandemia przybrała na sile, ograniczając zainteresowanie paliwami płynnymi. Skutki dla przemysłu naftowego można zreasumować: niższa niż ubiegłoroczna sprzedaż paliw, niższe dochody firm i niższe wpłaty do budżetu państwa z tytułu podatków pośrednich i bezpośrednich. Sprzedaż tylko w niewielkim stopniu wspomagały niższe niż w 2019 r. ceny paliw, co też zresztą skutkowało mniejszymi wpływami budżetowymi.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie obecnie znanych wyników konsumpcji paliw płynnych w Polsce po 3 kwartałach 2020 r. w odniesieniu do 3 kwartałów 2019 r.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po 3 kwartałach 2020 r. w porównaniu do 3 kwartałów 2019 r.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2019		3 kwartały 2020		Wskaźnik 9 mies. 2019=100
		tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	
<b>Benzyzny silnikowe</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>4 899</b>		<b>4 522</b>		<b>92</b>
	w tym całkowity import	541	11	501	11	93
<b>Olej napędowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>15 797</b>		<b>15 319</b>		<b>97</b>
	w tym całkowity import	4 100	26	3 736	24	91
<b>Gaz płynny LPG</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>3 873</b>		<b>3 349</b>		<b>86</b>
	w tym całkowity import	3 094	80	2 695	80	87
<b>Razem 3 gatunki paliw</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>24 569</b>		<b>23 190</b>		<b>94</b>
	w tym całkowity import	7 735	31	6 932	30	90
<b>Paliwo JET</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>1 023</b>		<b>467</b>		<b>46</b>
	w tym całkowity import	24	2	0	-	-
<b>Lekki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>512</b>		<b>452</b>		<b>88</b>
	w tym całkowity import	85	17	57	13	67
<b>Ciężki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>246</b>		<b>240</b>		<b>98</b>
	w tym całkowity import	128	52	112	47	88
<b>OGÓLEM</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>26 350</b>		<b>24 349</b>		<b>92</b>
	w tym całkowity import	7 972	30	7 101	29	89

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

W stosunku do 3 kwartałów 2019 r. zmniejszenie legalnego rynku paliw płynnych wyniosło 8% - o 2 punkty procentowe więcej niż dla rynku tylko samych paliw silnikowych.

Prezentowane wyniki popytu zostały wymuszone przez rynek i skutkowały też obniżeniem produkcji krajowej paliw, zmniejszeniem zakupów importowych i pomniejszeniem eksportu. Uzupełnieniem dla produkcji krajowej – która nie zaspokaja potrzeb krajowych, szczególnie w zakresie oleju napędowego i gazu płynnego LPG - pozostał import dokonywany głównie przez spółki grupy POPiHN, a więc największych graczy rynkowych, realizowany jednak w mniejszym wymiarze niż przed rokiem.

Po 9 miesiącach 2020 r. w Polsce zużyto o 2 mln. m<sup>3</sup> paliw płynnych mniej niż w tym samym okresie 2019 r. Pandemia doprowadziła do ograniczenia sprzedaży wszystkich gatunków paliw płynnych – zarówno silnikowych, jak i opałowych. Szczególnie dotkliwie ucierpiał rynek paliw lotniczych.

W 2020 r. zapotrzebowanie na benzyny silnikowe spadło mniej niż popyt na autogaz, co było nowym zjawiskiem – szczególnie w czasie kryzysu. Nieco lepiej niż rynek paliw do silników benzynowych zachował się rynek oleju napędowego, gdzie ograniczenie w wykorzystaniu pojazdów zasilanych tym gatunkiem paliwa było mniejsze. Transport ciężarowy – główny odbiorca „diesla” – pracował w miarę normalnie, trwały inwestycje budowlane i infrastrukturalne, gospodarka wymagała dostaw towarów i surowców. Największe straty notowano na rynku paliwa lotniczego Jet, co było skutkiem praktycznie całkowitego uziemienia floty powietrznej w Europie i na świecie. W drugiej połowie roku zaczęto przywracać część połączeń lotniczych pasażerskich i cargo, ale długo jeszcze nie będzie powrotu do stanu sprzed pandemii.

Spadki zapotrzebowania notowano dla obu gatunków olejów opałowych, co wynikało z obniżenia aktywności gospodarczej, ale też i z warunków pogodowych w pierwszych miesiącach roku, które ograniczały konieczność intensywnej produkcji ciepła.

Popyt na olej napędowy po 3 kwartałach 2020 r. był o 3% niższy niż po 3 kwartałach 2019 r. Dostawy rynkowe tego gatunku paliwa wyniosły nieco ponad 15 mln. m<sup>3</sup> i były o prawie 0,5 mln m<sup>3</sup> mniejsze niż przed rokiem. Import i nabycia w-w wyniosły 24% całości dostaw i były niższe o 9% od ubiegłorocznych. Do kraju przywieziono łącznie 3,7 mln m<sup>3</sup> tego gatunku paliwa. Tzw. import uzupełniający, a więc dostawy realizowane przez operatorów spoza POPiHN, zmalał o 3%, osiągając poziom 1,6 mln m<sup>3</sup>. Oficjalna dynamika dostaw rynkowych dla pozostałych firm będących członkami POPiHN, zmalała w tym okresie o 4%.

Spadek oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2019 r., wyniósł 8%. Ich import zmalał o 7% i w konsumpcji krajowej stanowił 11% rynku. Również w przypadku tego gatunku paliwa główni gracze rynkowi – firmy członkowskie POPiHN – sprowadzili najwięcej produktu z zagranicy, aczkolwiek o 3% mniej w porównaniu z poziomem ubiegłorocznym. Import uzupełniający zmalał o 20% i stanowił tylko 2% zaopatrzenia rynku. Popyt krajowy na paliwo do silników z zapłonem iskrowym wprawdzie przekroczył 4,5 mln m<sup>3</sup>, ale było to o 377 tys. m<sup>3</sup> mniej niż przed rokiem.

Sprzedaż krajowa gazu płynnego LPG była o 14% niższa niż rok temu i wyniosła 3,3 mln m<sup>3</sup>. Autogaz stanowił w tej wielkości około 2,8 mln m<sup>3</sup>, co stanowiło około 62% rynku benzyn silnikowych. To o 2 punkty procentowe mniej niż po 3 kwartałach 2019 r. Gaz płynny LPG zwyczajowo w większości pochodzi z importu i po 9 miesiącach 2020 r. jego udział

w zaopatrzeniu rynku wyniósł 80% - tyle samo, co w roku poprzednim. Tzw. reeksport tego gatunku paliwa – sprzedaż poza Polskę produktu, który do kraju został sprowadzony – zmalał o 55%, osiągając wolumen 250 tys. m<sup>3</sup>.

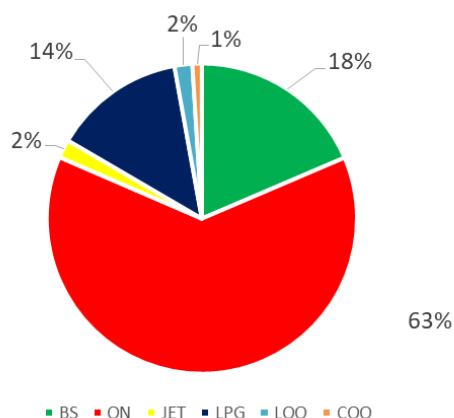
Największe straty w czasie pandemii zanotowano dla rynku paliwa lotniczego JET. W stosunku do 3 kwartałów 2019 r. zapotrzebowanie na ten produkt spadło o 54%. Polskie rafinerie ratowały się, ograniczając produkcję i wysyłając za granicę wytworzony produkt.

Popyt na lekki olej opałowy zmalał o 12%, na co – jak wspomniano powyżej - wpływ miała pogoda i ograniczenie działań gospodarczych. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego gatunku paliwa wyniósł 13%, czyli o 4 punkty procentowe mniej niż przed rokiem.

Zapotrzebowanie krajowe na ciężki olej opałowy zmalało o 2%, i wciąż pozostawało na niskim poziomie w stosunku do wolumenu, który polscy producenci wysyłają za granicę.

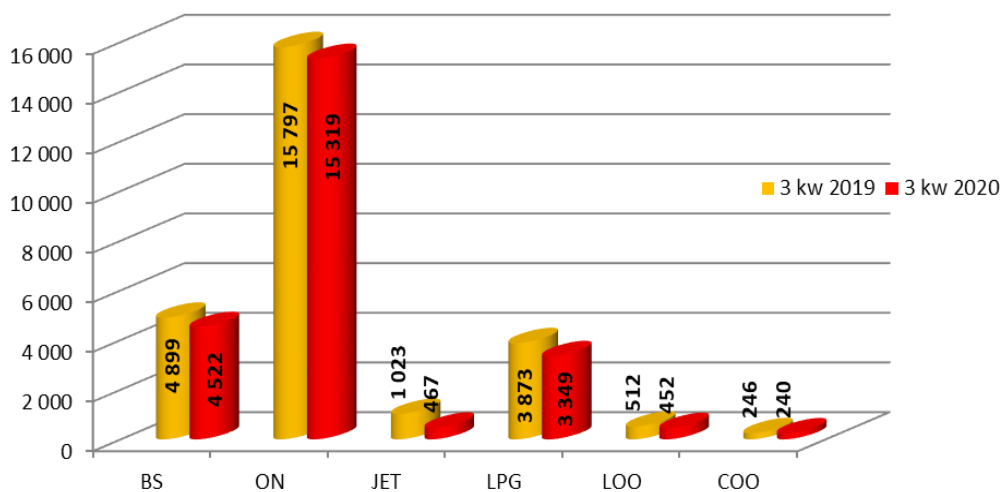
Ogółem, konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie niższym o 8% od konsumpcji tych paliw po 3 kwartałach 2019 r., przy czym udział importu w zaopatrzeniu rynku zmalał o 1 punkt procentowy do poziomu 29%.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw płynnych po 3 kwartałach 2020 r.



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw płynnych po 3 kwartałach 2019 i 2020 r. w tys. m<sup>3</sup>



Źródło: MF i dane własne POPiHN

W sytuacji zmagania z pandemią wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw płynnych w kraju niewiele zmienił się w stosunku do porównywanego okresu w 2019 r. Olej napędowy jest wciąż głównym, z dużą przewagą, paliwem dla polskiego rynku, a wręcz jeszcze zwiększył ten udział o 2 punkty procentowe. Pozycje utrzymały benzyny silnikowe i gaz płynny LPG, a spadł udział paliwa Jet.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyn silnikowych, oleju napędowego oraz autogazu) wykazał wynik gorszy o 6% od notowanego dla 9 miesięcy 2019 r., przy czym udział importu w tym segmencie rynku paliw płynnych zmalał z 31% do 30%. Wolumen spadku tegoż rynku wyniósł 1,4 mln m<sup>3</sup> przy całkowitym zużyciu paliw przez pojazdy silnikowe na poziomie 23,2 mln m<sup>3</sup>, z czego z importu pochodziło około 6,9 mln m<sup>3</sup>.

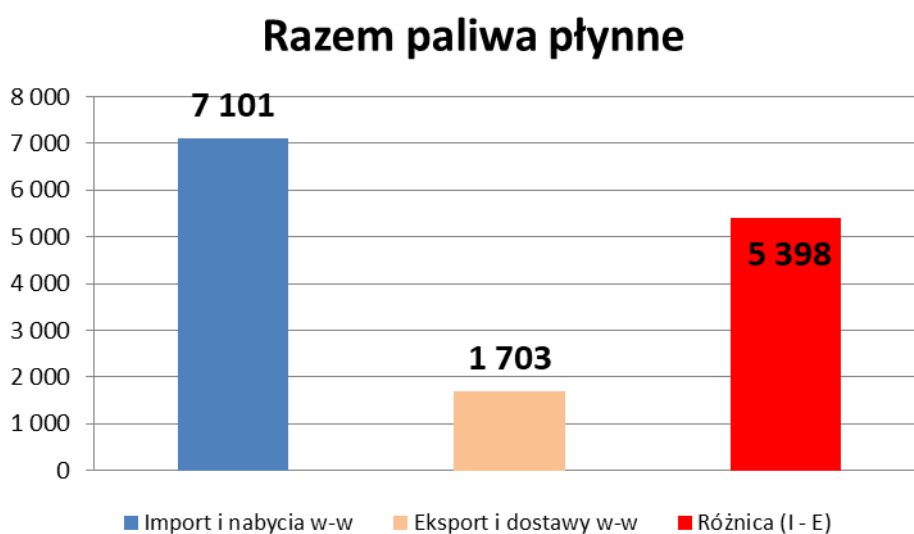
Konsumpcja wszystkich 6. gatunków paliw wyniosła 24,3 mln m<sup>3</sup> i było to o 8% mniej niż przed rokiem. Produkcję krajową uzupełniono importem w wysokości 7,1 mln m<sup>3</sup>, co stanowiło 29% rynku.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po 3 kwartałach 2020 r.

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyzny silnikowe	501	257	244
Olej napędowy	3 736	294	3 442
Paliwo lotnicze JET	0	191	(-191)
LPG	2 695	41	2 654
Lekki olej opałowy	57	0	57
Ciężki olej opałowy	112	920	(-808)
<b>Razem</b>	<b>7 101</b>	<b>1 703</b>	<b>5 398</b>

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2020 r. [w tys. m<sup>3</sup>]



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2020 r. wykazuje nadal wyraźną nadwyżkę importu paliw nad eksportem. Ta różnica wynosi obecnie około 5,4 mln m<sup>3</sup>. Przed

rokiem było to około 5,2 mln m<sup>3</sup>. Wynik ten został osiągnięty przy zmniejszonej produkcji krajowej, mniejszym od ubiegłorocznego imporcie i eksporcie. 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. W tym roku wpływy wynikające z różnicy obrotów zagranicznych wzrosły.