

Konsumpcja paliw ciekłych w I półroczu 2019 roku

Gospodarka polska rozwijała się w I połowie 2019 r. w dobrym tempie, co przekładało się na wzrost zapotrzebowania na paliwa transportowe. Dodatkowo rosła ilość pojazdów poruszających się po polskich drogach, a nielegalny rynek handlu paliwami był skutecznie utrzymywany w ryzach. W I połowie 2019 r. wzrost popytu na paliwa w kraju został zaspokojony głównie większą od ubiegłorocznej produkcją krajową oraz uzupełniająco importem, co przede wszystkim dotyczyło oleju napędowego. Czynnikiem nieco hamującym wzrost konsumpcji paliw były rosnące ich ceny. Zjawisko to było niwelowane przez wzrost zamożności społeczeństwa. Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po I półroczu 2019 w odniesieniu do I półrocza 2018 r.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po I półroczu 2019 r. w porównaniu do I półrocza 2018 r.

Wyszczególnienie		I półrocze 2018		I półrocze 2019		Wskaźnik 6 mies. 2018=100
		tys. m3	udział w konsumpcji %	tys. m3	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	2 947		3 059		104
	w tym całkowity import	325	11	262	9	81
Olej napędowy	Konsumpcja	9 762		10 081		103
	w tym całkowity import	2 561	26	2 673	27	104
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	2 429		2 507		103
	w tym całkowity import	2 010	83	2 027	81	101
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	15 138		15 647		103
	w tym całkowity import	4 896	32	4 962	32	101
Paliwo JET	Konsumpcja	573		620		108
	w tym całkowity import	22	4	12	2	55
Lekki olej opalowy	Konsumpcja	392		356		91
	w tym całkowity import	48	12	48	13	100
Ciężki olej opalowy	Konsumpcja	103		104		101
	w tym całkowity import	59	57	25	24	42
OGÓLEM	Konsumpcja	16 206		16 727		103
	w tym całkowity import	5 025	31	5 047	30	100

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

W stosunku do I półrocza 2018 r. konsumpcja paliw płynnych w Polsce zwiększyła się o 3%. O tyle samo zwiększył się popyt na same tylko paliwa silnikowe. W przypadku tych paliw wynik jest o 1 punkt procentowy gorszy od wyniku za I kwartał 2019, ale jest niemal pewne, że cel wzrostowy w przeciągu całego roku powinien zostać osiągnięty, tym bardziej, że zwykle druga połowa roku charakteryzuje się większą dynamiką wzrostu.

Z danych statystycznych wynika, że rosnący rynek jest głównie zaopatrywany przez firmy członkowskie POPiHN. Tak zwani niezależni operatorzy ulokowali na rynku mniej paliw od głównych koncernów, ale nieco więcej niż w tym samym okresie roku poprzedniego. Ich udział jest nadal znaczący – szczególnie na rynku gazu płynnego LPG i oleju napędowego.

Większy popyt został zaspokojony zwiększoną produkcją krajową i uzupełniająco importem – szczególnie w zakresie gazu płynnego LPG i oleju napędowego. Część produkcji krajowej benzyn, paliwa lotniczego JET i ciężkiego oleju opałowego wysłano za granicę, ale w puli znacznie mniejszej od ilości ubiegłorocznych.

Oficjalna konsumpcja oleju napędowego w I półroczu 2019 r. była wyższa niż w I półroczu 2018 r. o 3%, a to oznacza, że trend wzrostowy jest kontynuowany w kolejnym roku. Dostawy rynkowe w relacji r/r paliwa do silników wysokoprężnych wzrosły o 319 tys. m³. Oficjalny import tego gatunku paliwa wyniósł 27% całości rynku, a to oznacza wzrost tego udziału

o 1 punkt procentowy. Członkowie POPiHN sprowadzili do kraju 1,6 mln m³ produktu, a operatorzy niezależni 1 mln m³. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 10,1 mln m³, w tym 2,7 mln m³ dostarczono z importu.

Konsumpcja benzyn silnikowych wzrosła o 4% i tym samym powiększyła o 1 punkt procentowy dynamikę wzrostu z I kwartału 2019 r. Oficjalny import benzyn zmalał o 19%, a jego udział w krajowym rynku benzyn wyniósł jedynie 9%. Kierowcy kupili 3,1 mln m³ tego gatunku paliwa – o 112 tys. m³ więcej, niż w I półroczu 2018 r.

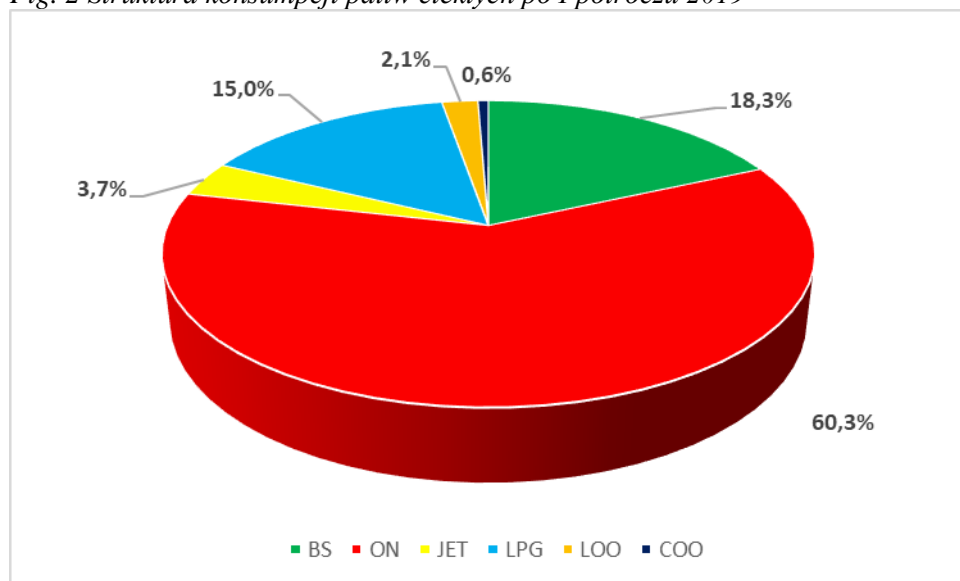
W pierwszych 6 miesiącach 2019 r. wrósł też rynek gazu płynnego LPG, ale w stopniu nieco niższym, niż rynek benzyn silnikowych. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 3% wyższe niż przed rokiem i wyniosło 2,5 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 2,1 mln m³, co obejmowało około 68% rynku benzyn silnikowych. Jak zwykle większość tego gatunku paliwa pochodziło z importu. Jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 81% – o 2 punkty procentowe mniej, niż przed rokiem.

Rynek paliwa lotniczego JET nadal w Polsce rośnie. W omawianym okresie sprzedano go o 8% więcej niż przed rokiem. Paliwo JET z importu stanowiło jedynie 2% konsumpcji krajowej, a to - w stosunku do stanu z roku poprzedniego - oznacza spadek o 3 punkty procentowe. Obecnie rynek krajowy JET-a jest 3. krotnie większy niż wolumen wysyłany przez rafinerie krajowe poza nasze granice.

W I półroczu 2019 r. na rynku krajowym ulokowano o 9% mniej lekkiego oleju opałowego niż w tym samym okresie roku poprzedniego. Rynek tego paliwa nadal się kurczy. Sprzedaż LOO wyniosła 356 tys. m³, z czego import stanowił 13%. Niedużo wzrosło zapotrzebowanie na ciężki olej opałowy. Do odbiorców dostarczono o 1% więcej produktu. Ten gatunek paliwa wciąż przoduje w wolumenie sprzedaży eksportowej krajowych rafinerii.

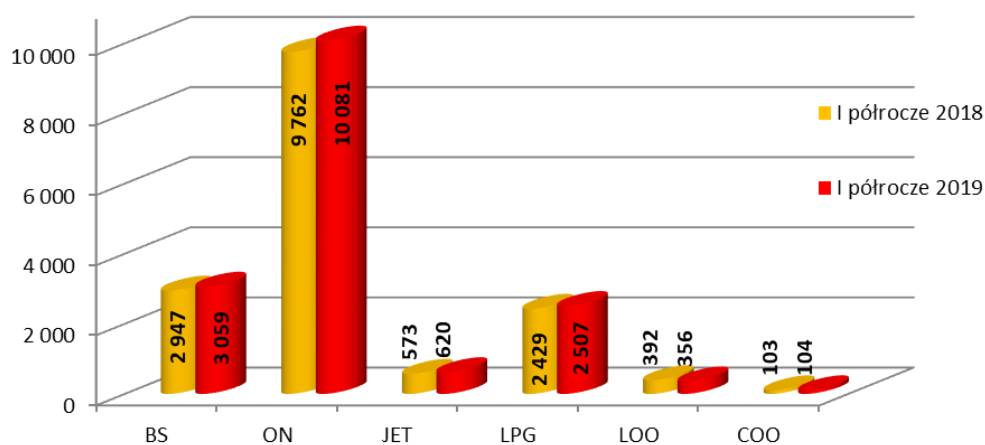
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była wyższa o 3% od konsumpcji po I półroczu 2018 r. Import paliw zaspokajał 30% potrzeb krajowych przy poziomie 31% po I półroczu 2018 r.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I półroczu 2019



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po I półroczu 2018 i 2019



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Mimo zwiększonego zapotrzebowania na paliwa wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych w kraju pozostał praktycznie identyczny jak rok temu. Udziały benzyn silnikowych, oleju napędowego oraz gazu płynnego LPG pozostały bez zmian. Dla pozostałych produktów notowano jedynie śladowe korekty.

Rynek 3 paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz gazu LPG) był jak zwykle decydujący dla wzrostu całego rynku paliw płynnych w Polsce. Z pozostałych paliw płynnych - spadek zapotrzebowania notowano jedynie na lekki olej opałowy.

Popyt na paliwa samochodowe wzrósł o 3%, przy czym paliwa importowane stanowiły 32% potrzeb rynku – identycznie, jak przed rokiem. Do pojazdów prywatnych i będących

własnością firm transportowych zatankowano 15,6 mld litrów paliw, przy czym prawie 5 mld litrów z tej puli pochodziło z zagranicy. W stosunku do I półrocza 2018 r. oficjalny wzrost zużycia paliw silnikowych wyniósł około 509 tys. m³.

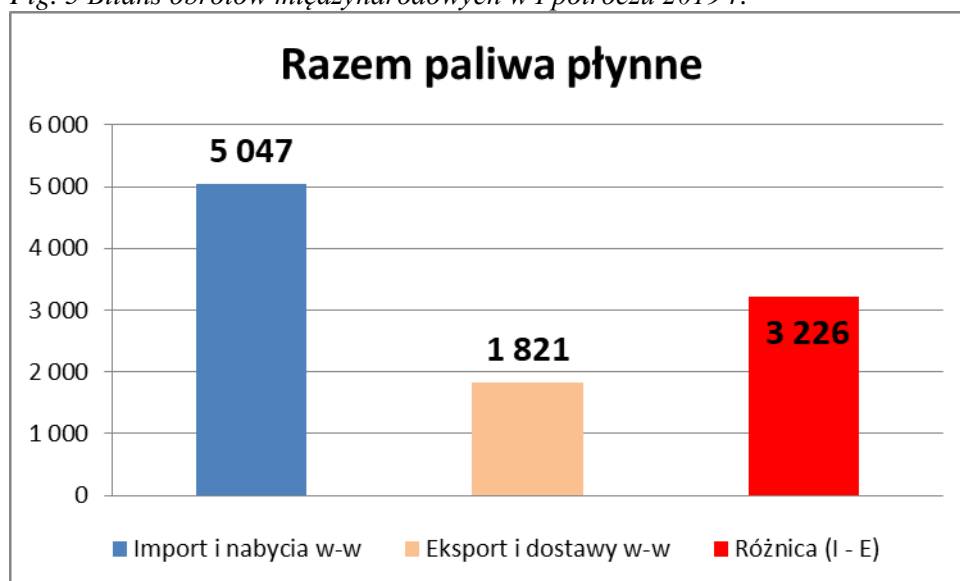
Ogółem w Polsce, licząc łącznie konsumpcję 6 gatunków paliw ciekłych, zużyto 16,7 mln m³, co stanowiło wzrost o 3% w stosunku do zużycia w I półroczu 2018 r.. Przyrost zużycia wyniósł 521 tys. m³. Według oficjalnych źródeł z importu pochodziło 5 mln m³, co stanowiło 30% wielkości rynku (o 1 punkt procentowy mniej, niż przed rokiem). Oficjalny import wzrósł jedynie o 22 tys. m³.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I półroczu 2019 r. w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	262	184	78
Olej napędowy	2 673	31	2 642
Paliwo lotnicze JET	12	195	(-183)
LPG	2 027	0	2 027
Lekki olej opałowy	48	0	48
Ciężki olej opałowy	25	1 411	(-1 386)
Razem	5 047	1 821	3 226

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych w I półroczu 2019 r.



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I półroczu 2019 r. – podobnie jak było to przed rokiem - pokazał nadwyżkę importu i nabyć w-w w stosunku do eksportu i dostaw w-w. Nadwyżka ta została określona na poziomie 3,2 mln m³. Porównując I połowę 2019 r. do I połowy 2018 r. widać, że import paliw zwiększył się jedynie o 22 tys. m³, ale za to eksport zmalał aż o 275 tys. m³.