

Konsumpcja paliw ciekłych w I półroczu 2018 roku

W I połowie 2018 roku popyt na paliwo w kraju został zaspokojony większą od ubiegłorocznej produkcją krajową oraz uzupełniająco importem, który ostatecznie okazał się nieco mniejszy, niż w tym samym okresie 2017 roku. Skuteczna eliminacja z rynku szarej i czarnej strefy daje coraz lepsze efekty widoczne w oficjalnym zapotrzebowaniu na paliwa płynne. Czynnikiem hamującym wzrost konsumpcji paliw były zapewne rosnące ceny paliw, ale pro wzrostowo zadziałał wzrost liczby samochodów, wzrost zamożności społeczeństwa i rozwijająca się w stabilnym tempie gospodarka. Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce o I półroczu 2018 w odniesieniu do I półroczu 2017.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po I półroczu 2018 w porównaniu do I półroczu 2017

Wyszczególnienie		I półrocze 2017		I półrocze 2018		Wskaźnik 6 mies. 2017=100
		tys. m3	udział w konsumpcji %	tys. m3	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	2 771		2 944		106
	w tym całkowity import	347	13	322	11	93
Olej napędowy	Konsumpcja	9 391		9 724		104
	w tym całkowity import	3 616	39	2 521	26	70
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	2 359		2 401		102
	w tym całkowity import	2 076	88	1 982	83	95
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	14 521		15 069		104
	w tym całkowity import	6 039	42	4 825	32	80
Paliwo JET	Konsumpcja	461		573		124
	w tym całkowity import	3	1	22	4	733
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	435		390		90
	w tym całkowity import	64	15	46	12	72
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	74		103		139
	w tym całkowity import	28	38	59	57	211
OGÓLEM	Konsumpcja	15 491		16 135		104
	w tym całkowity import	6 134	40	4 952	31	81

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

W stosunku do I półroczu 2017 konsumpcja paliw płynnych w Polsce wzrosła o 4%. O tyle samo zwiększył się popyt na same paliwa silnikowe. Są to wyniki o około 1 punkt procentowy niższe, niż osiągnięte za I kwartał 2018, 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, iż największym beneficjentem zwiększonej sprzedaży paliw na rynku krajowym są firmy z grupy POPIHN. Tak zwani niezależni operatorzy ulokowali na rynku mniej paliw, niż w tym samym okresie roku poprzedniego, ale nadal ich udział jest znaczący – szczególnie na rynku gazu płynnego LPG i oleju napędowego.

Większy popyt został zaspokojony większą produkcją krajową i uzupełniająco importem – szczególnie w zakresie gazu płynnego LPG i oleju napędowego. Dodatkowo część produkcji krajowej benzyn, paliwa lotniczego JET i ciężkiego oleju opałowego wysłano za granicę w puli znacznie przekraczającej ilości ubiegłoroczne.

Oficjalna konsumpcja oleju napędowego w I półroczu 2018 była wyższa niż w I półroczu 2017 o 4%, a to oznacza, że trend wzrostowy jest kontynuowany. Dostawy rynkowe w relacji r/r paliwa do silników wysokoprężnych wzrosły o 333 tys. m³. Oficjalny import tego gatunku paliwa wyniósł 26% całości rynku, a to oznacza spadek tego udziału o 13 punktów procentowych. Członkowie POPIHN sprowadzili do kraju 1,5 mln m³ produktu, a operatorzy niezależni prawie 1 mln m³. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 9,7 mln m³, w tym 2,5 mln m³ dostarczono z importu.

Konsumpcja benzyn silnikowych wzrosła o 6% i tym samym utrzymała wysoką dynamikę wzrostu z I kwartału 2018. Oficjalny import benzyn zmalał o 7%, a jego udział w krajowym rynku benzyn wyniósł 11%. Kierowcy kupili 2,9 mln m³ tego gatunku paliwa – o 170 tys. m³ więcej, niż w I półroczu 2017.

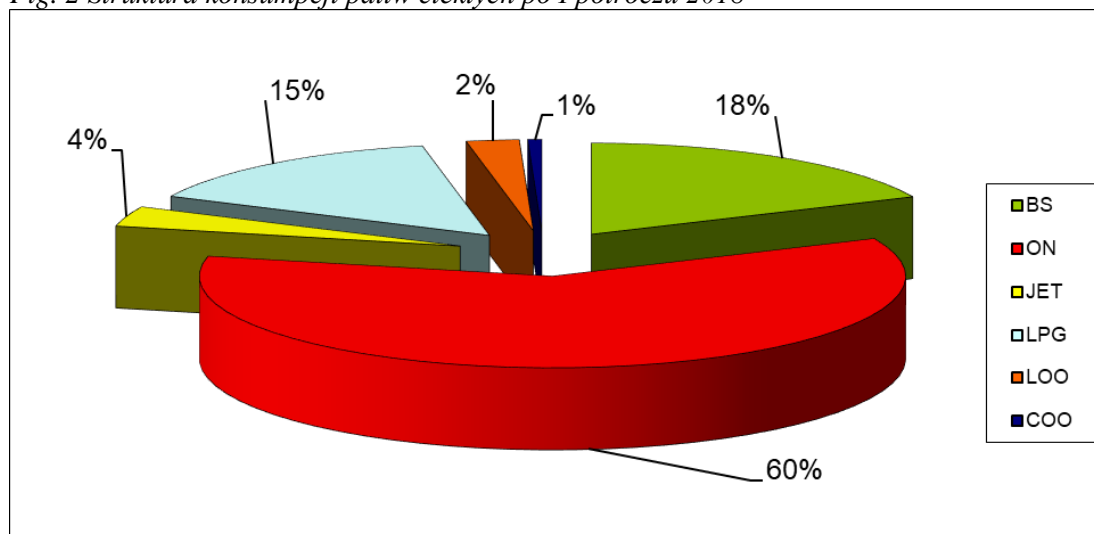
W pierwszych 6 miesiącach 2017 wrósł też rynek gazu płynnego LPG, ale w stopniu znacznie mniejszym, niż rynek benzyn silnikowych. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 2% wyższe niż przed rokiem i wyniosło 2,4 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 2 mln m³, co obejmowało około 67% rynku benzyn silnikowych. Jak zwykle większość tego gatunku paliwa pochodziło z importu. Jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 83% – o 5 punktów procentowych mniej, niż przed rokiem. Dynamika zmian rynku dla tego produktu, w stosunku do I kwartału 2018, była taka sama.

W kraju wciąż rośnie rynek paliwa lotniczego JET. W omawianym okresie sprzedano go o 24% więcej niż przed rokiem. Paliwo JET z importu stanowiło jedynie 4% konsumpcji krajowej, ale w stosunku do stanu z roku poprzedniego, to wzrost o 3 punkty procentowe. Obecnie już krajowy rynek JET-a jest 2. krotnie większy, niż wolumen wysyłany przez rafinerie krajowe poza nasze granice. A jeszcze kilka lat temu proporcje były zupełnie odwrotne.

W I półroczu 2018 roku na rynku krajowym ulokowano o 10% mniej lekkiego oleju opałowego, niż w tym samym okresie roku poprzedniego. Sprzedaż LOO wyniosła 390 tys. m³ z czego import stanowił 12%, a to oznacza, iż jego udział zmalał o 3 punkty procentowe. Nieco wzrosło zapotrzebowanie na ciężki olej opałowy. Do odbiorców dostarczono o 39% więcej produktu. Ten gatunek paliwa przoduje w wolumenie sprzedaży eksportowej krajowych rafinerii, a mimo to w I półroczu 2018 do kraju zaimportowano 2 razy tyle tego produktu, co przed rokiem.

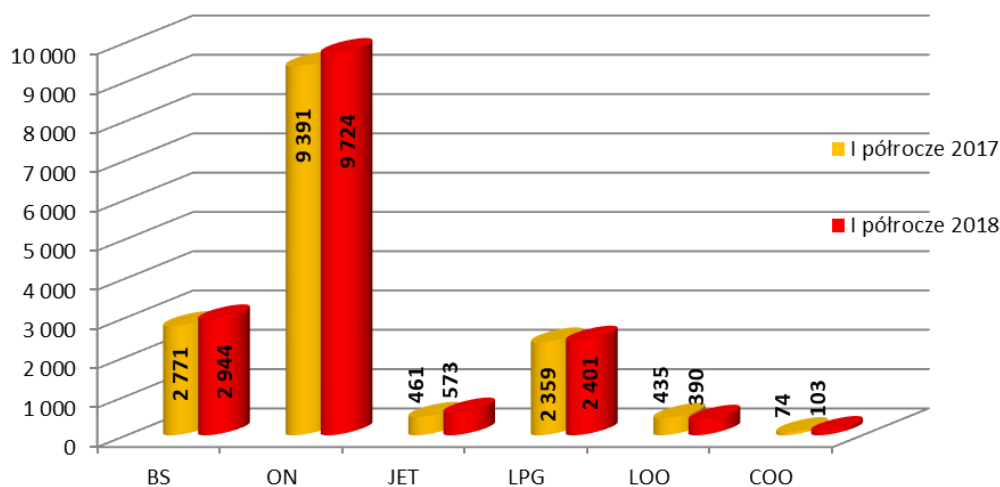
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była wyższa o 4% od konsumpcji po I półroczu 2017. Import paliw zaspokajał 31% potrzeb krajowych przy poziomie 40% po I półroczu 2017.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I półroczu 2018



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po I półroczu 2017 i 2018



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 zmiany. 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. Trzeba jednak zaznaczyć, iż jedynie lekki olej opałowy zanotował spadek zapotrzebowania. Sprzedawcy paliwa JET i ciężkiego oleju opałowego notowali wzrosty.

Popyt na paliwa transportowe wzrósł o 4%, przy czym paliwa importowane stanowiły 32% potrzeb rynku. Kierowcy i firmy transportowe kupili 15,1 mld litrów paliw, przy czym prawie

5 mld litrów z tej puli pochodziło z zagranicy. W stosunku do I półrocza 2017 oficjalny wzrost zużycia paliw silnikowych wyniósł około 550 tys. m³.

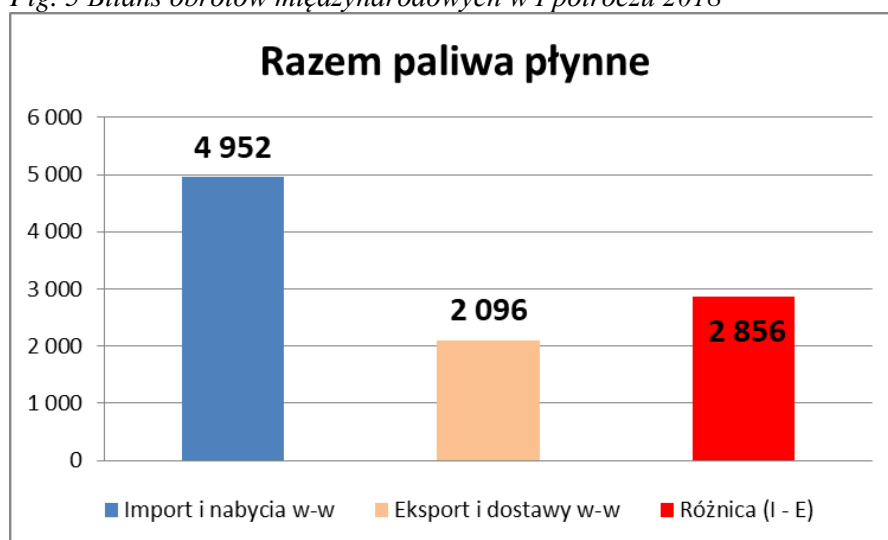
Ogółem w Polsce, licząc łącznie konsumpcję 6 gatunków paliw ciekłych, zużyto 16,1 mln m³, co stanowiło wzrost o 4% w stosunku do zużycia w I półroczu 2017. Przyrost zużycia wyniósł 644 tys. m³. Według oficjalnych źródeł z importu pochodziło 5 mln m³, co stanowiło 31% wielkości rynku (o 9 punktów procentowych więcej, niż przed rokiem). Oficjalny import zmalał o 1,2 mln m³.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I półroczu 2018 w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	322	269	53
Olej napędowy	2 521	9	2 512
Paliwo lotnicze JET	22	209	(-187)
LPG	1 982	0	1 982
Lekki olej opałowy	46	0	46
Ciężki olej opałowy	59	1 609	(-1 550)
Razem	4 952	2 096	2 856

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych w I półroczu 2018



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I półroczu 2018 pokazał nadwyżkę importu i nabyć w-w w stosunku do eksportu i dostaw w-w. Nadwyżka ta została określona na poziomie 4,4 mln m³, podczas gdy rok temu wynik ten wyniósł 2,9 mln m³. Porównując I połowę 2018 do I połowy 2017 widać, że import paliw zmniejszył się o wspomniane wyżej 1,2 mln m³, a odpowiednio eksport wzrósł o 0,5 mln m³.