

## Konsumpcja paliw ciekłych po 3 kwartałach 2018 roku

Wyniki konsumpcji paliw płynnych w Polsce w roku 2018, pomimo znacznego wzrostu cen tych paliw, są korzystne dla sektora naftowego w Polsce. Dobre wyniki sprzedaży osiągają legalnie działające przedsiębiorstwa naftowe, a dynamika wzrostów oficjalnej sprzedaży w poszczególnych miesiącach od początku 2018 roku była na zbliżonym poziomie. Większa oficjalna sprzedaż krajowa oznacza większe zyski dla legalnie działających firm, ale też większe wpływy do budżetu państwa. Większe tym bardziej, że i ceny paliw w roku 2018 były nieco wyższe, co przekładało się na wzrost dochodów z VAT. Obserwowany w bieżącym roku wzrost rynku ma swoje podstawy we wprowadzonych i skutecznie realizowanych nowych regulacjach prawnych w postaci pakietów dla sektora paliwowego, ale też w rosnącej polskiej gospodarce i wzrastającej flocie pojazdów poruszających się po polskich drogach. Wojna z nielegalnym obrotem paliwem jeszcze się nie skończyła, ale ten problem uległ w roku 2018 znacznemu osłabieniu.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po 3 kwartałach 2018 w odniesieniu do 3 kwartałów 2017.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po 3 kwartałach 2018 roku w porównaniu do 3 kwartałów 2017 roku.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2017		3 kwartały 2018		Wskaźnik 9 mies. 2017=100
		tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	
<b>Benzyny silnikowe</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>4 307</b>		<b>4 547</b>		<b>106</b>
	w tym całkowity import	507	12	526	12	104
<b>Olej napędowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>14 775</b>		<b>15 198</b>		<b>103</b>
	w tym całkowity import	5 239	35	4 178	27	80
<b>Gaz płynny LPG</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>3 564</b>		<b>3 593</b>		<b>101</b>
	w tym całkowity import	3 054	86	2 917	81	96
<b>Razem 3 gatunki paliw</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>22 646</b>		<b>23 338</b>		<b>103</b>
	w tym całkowity import	8 800	39	7 621	33	87
<b>Paliwo JET</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>791</b>		<b>972</b>		<b>123</b>
	w tym całkowity import	3	0,4	38	4	1267
<b>Lekki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>611</b>		<b>536</b>		<b>88</b>
	w tym całkowity import	88	14	74	14	84
<b>Ciężki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>114</b>		<b>147</b>		<b>129</b>
	w tym całkowity import	30	26	60	41	200
<b>OGÓLEM</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>24 162</b>		<b>24 993</b>		<b>103</b>
	w tym całkowity import	8 921	37	7 793	31	87

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

W stosunku do 3 kwartałów 2017 roku wzrost legalnego rynku paliw płynnych wyniósł 3% - identycznie, jak dla rynku samych tylko paliw silnikowych.

Takie wyniki zaopatrzenia rynku zostały osiągnięte poprzez wzrost produkcji krajowej paliw, zmniejszenia zakupów importowych i wzrostu eksportu. Co istotne, zwiększonych zakupów zagranicznych dokonali głównie najwięksi gracze na rynku, czyli koncerny krajowe i zagraniczne zrzeszone w POPiHN.

Po 9 miesiącach 2018 roku w Polsce zużyto 831 tys. m<sup>3</sup> paliw więcej, niż w tym samym okresie 2017. Utrzymywał się trend wzrostowy dla zakupów benzyn silnikowych, oleju napędowego, paliwa lotniczego JET oraz gazu płynnego LPG i ciężkiego oleju opałowego. Jedynym produktem, na który popyt był mniejszy został lekki olej opałowy. Skuteczna i ciągła walka z szarą strefą w znacznym stopniu ograniczyła nielegalny obrót paliwami płynnymi i tym samym wyniki, które dziś są obserwowane, można uznać za organiczny wzrost rynku.

Obserwowanym od jakiegoś czasu trendem jest wzrost zapotrzebowania na benzyny silnikowe przy jednoczesnym spadku zainteresowania autogazem. W omawianym okresie rynek gazu płynnego LPG jeszcze się zwiększał, ale rósł też tzw. reeksport tego gatunku paliwa, po uwzględnieniu którego rozejście się obu rynków – benzynowego i autogazu – jest jeszcze wyraźniejsze, a sam rynek krajowy LPG wchodzi w etap spadku popytu. Nadal dobrze rozwija się też segment zbytu paliwa lotniczego Jet, związanego z coraz większą chęcią Polaków – i nie tylko - do podróżowania drogą lotniczą.

Dla lekkiego oleju opałowego notowano spadki zapotrzebowania, co przy obecnych warunkach pogodowych dobrze może świadczyć o służbach kontrolnych, które potrafiły wyeliminować z rynku transportowego sporą transzę paliwa, jakie mogłoby być wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem, jak to często bywało w przeszłości.

Popyt na olej napędowy po 3 kwartałach 2018 był na poziomie o 3% wyższym, niż przed rokiem. To podtrzymanie trendu wzrostowego z ubiegłego roku i z I półrocza 2018. Dostawy rynkowe tego gatunku paliwa wyniosły ponad 15 mln. m<sup>3</sup> i były o prawie 0,5 mln m<sup>3</sup> większe, niż przed rokiem. Import i nabycia w-w wyniosły 27% całości dostaw i były niższe o 20% od ubiegłorocznych. Do kraju przywieziono łącznie 4,2 mln m<sup>3</sup> tego gatunku paliwa. Tzw. import uzupełniający, a więc dostawy realizowane przez operatorów spoza POPiHN, spadł o 33% osiągając poziom 1,6 mln m<sup>3</sup>. Oficjalna dynamika dostaw rynkowych dla pozostałych firm, będących członkami POPiHN, osiągnęła w tym okresie wzrost o 8%.

Wzrost oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2017, wyniósł 6%. Ich import wzrósł o 4%, ale w konsumpcji krajowej stanowił nadal tylko 12% rynku. Również w przypadku tego gatunku paliwa główni gracze rynkowi – firmy członkowskie POPiHN – sprowadzili najwięcej produktu z zagranicy i dostawy te były porównywalne z poziomem ubiegłorocznym. Import uzupełniający wzrósł trzykrotnie, ale wciąż stanowił tylko 1% zaopatrzenia rynku. Popyt krajowy na paliwo do silników z zapłonem iskrowym wyniósł 4,5 mln m<sup>3</sup>.

Sprzedaż krajowa gazu płynnego LPG była na poziomie o 1% wyższym, niż przed rokiem i wyniosła 3,6 mln m<sup>3</sup>. Autogaz stanowił w tej wielkości około 3 mln m<sup>3</sup> i było to około 66%

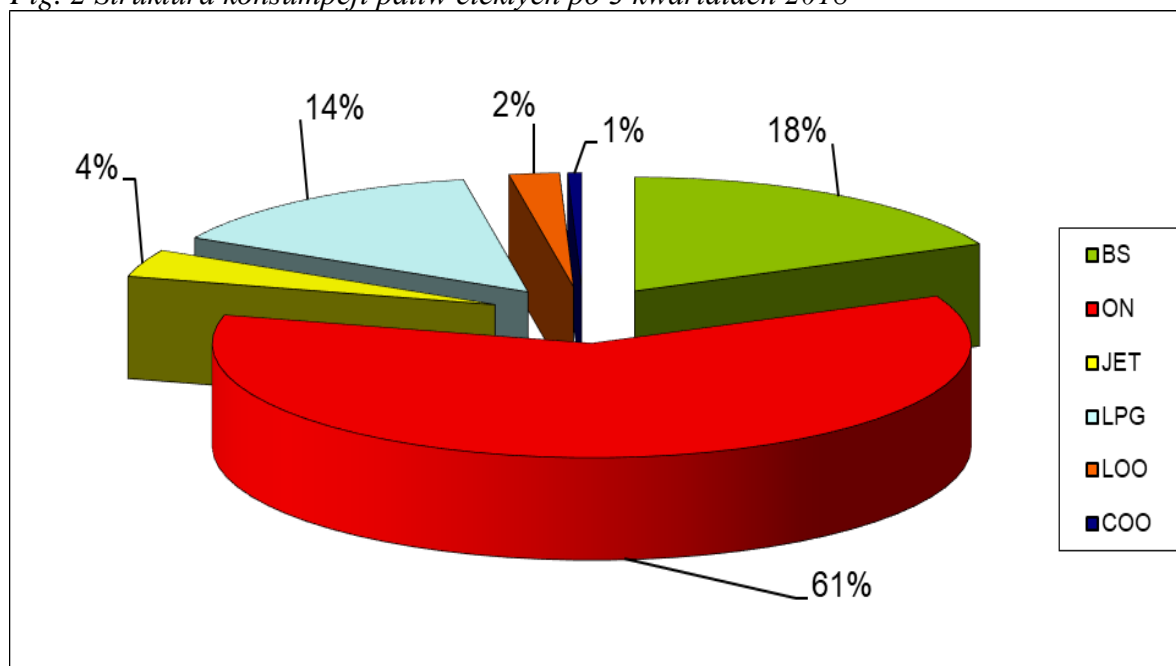
ryнку benzyn silnikowych. To o 2 punkty procentowe mniej niż po 3 kwartałach 2017. Gaz płynny LPG w większości pochodzi z importu. Po 9 miesiącach 2018 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 81% - o 5 punktów procentowych więcej, niż w roku poprzednim. Tzw. reeksport tego gatunku paliwa – sprzedaż poza Polskę produktu, który do Polski został sprowadzony – wzrósł o 33% osiągając wolumen 393 tys. m<sup>3</sup>. Przy uwzględnieniu tej wielkości rynek krajowy byłby o kilka procent niższy, niż w roku poprzednim.

W dalszym ciągu dynamicznie rozwijał się krajowy rynek paliwa lotniczego JET. W stosunku do 3 kwartałów 2017 zapotrzebowanie na ten produkt wzrosło o 23%. Import zwiększył się ponad 10. krotnie, choć wolumenowo to nadal niewiele. Spore ilości paliwa Jet polskie rafinerie wysyłają wciąż poza nasze granice.

Popyt na lekki olej opałowy zmalał o 12%, na co wpływ miała pogoda, ale też skuteczność służb kontrolnych, uniemożliwiających wykorzystanie tego paliwa do celów transportowych. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego oleju grzewczego wyniósł 14%, czyli tyle, co przed rokiem.

Zapotrzebowanie krajowe na ciężki olej opałowy wzrosło o 29%, ale to i tak niewiele w stosunku do wolumenu, który polscy producenci wysyłają za granicę.

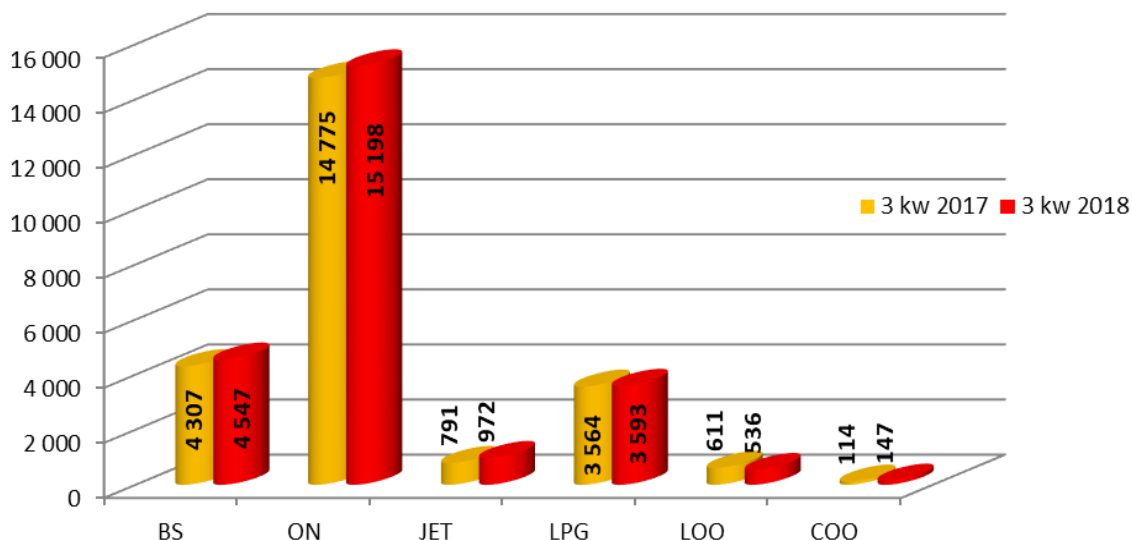
Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po 3 kwartałach 2018



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie wyższym o 3% od konsumpcji tych paliw po 3 kwartałach 2017, przy czym o 6 punktów procentowych (z 37 do 31%) zmalał udział oficjalnego importu paliw w zaspokojeniu popytu krajowego.

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po 3 kwartałach 2017 i 2018 w tys. m<sup>3</sup>



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych w kraju nieznacznie się zmienił. Benzyny silnikowe i olej napędowy utrzymały swoje udziały, a ruchy o 1 punkt procentowy dotyczyły LOO, LPG, Jet i COO.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz autogazu) wykazał wynik lepszy o 3% od notowanego dla 9 miesięcy 2017, przy czym udział importu w tym segmencie rynku paliw ciekłych zmalał z 39% do 33%. Wolumen wzrostu tego rynku to 0,7 mln m<sup>3</sup> przy całkowitym zużyciu paliw przez pojazdy silnikowe na poziomie 23,3 mln m<sup>3</sup>, z czego z importu pochodziło około 8 mln m<sup>3</sup>.

Konsumpcja wszystkich 6. gatunków paliw wyniosła 25 mln m<sup>3</sup> i było to o 3% więcej niż przed rokiem. Konieczna do zaspokojenia potrzeb krajowych wielkość importu wyniosła 7,8 mln m<sup>3</sup>, co stanowiło 31% wielkości rynku.

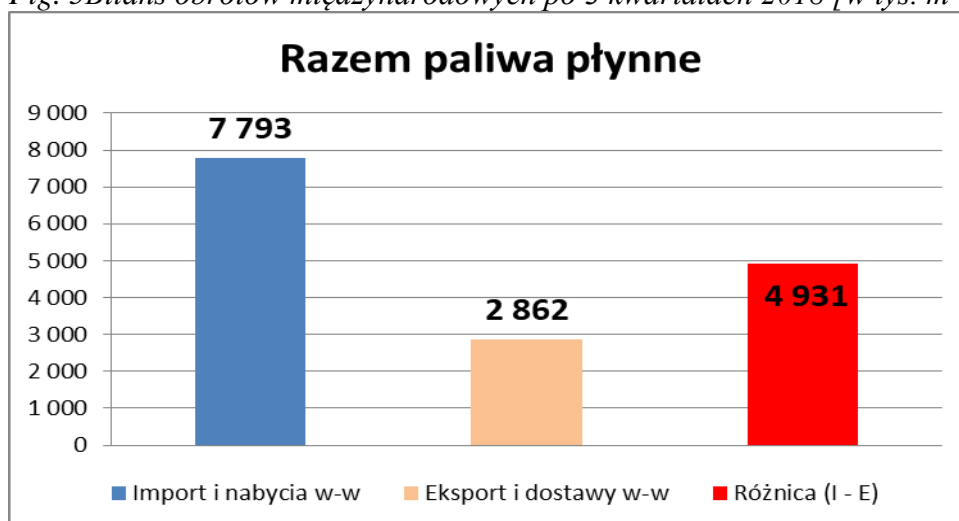
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po 3 kwartałach 2018

w tys. m<sup>3</sup>

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	526	390	136
Olej napędowy	4 178	14	4 164
Paliwo lotnicze JET	38	287	(-249)
LPG	2 917	0	2 917
Lekki olej opałowy	74	0	74
Ciężki olej opałowy	60	2 171	(-2 111)
<b>Razem</b>	<b>7 793</b>	<b>2 862</b>	<b>4 931</b>

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2018 [w tys. m<sup>3</sup>]



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2018 wykazuje wyraźną nadwyżkę importu paliw nad eksportem. Ta różnica wynosi obecnie prawie 5 mln m<sup>3</sup>, podczas gdy przed rokiem było to około 6,3 mln m<sup>3</sup>. Wynik ten został osiągnięty przy zwiększonej produkcji krajowej. Dodatkowo wysoki poziom importu netto, związany z normalizacją rynku, prowadzi do wzrostu dochodów podmiotów sektora naftowego, ale też wzrostu dochodów państwa z tytułu podatku, VAT, CIT i akcyzowego.