

Konsumpcja paliw płynnych po I kwartale 2021 roku

Ograniczenia pandemiczne wciąż oddziaływały na rynek paliw w Polsce. W I kwartale 2021 r. działania gospodarcze oraz mobilność osób były niższe niż przed rokiem. Zmagania z pandemią rozpoczęły się w marcu zeszłego roku i trwały wciąż do końca I kwartału 2021 r, a to jeszcze nie koniec. Wprawdzie w roku bieżącym nie było już takiego załamania sprzedaży paliw

i zastoju w działalności pozapaliwowej na stacjach paliw, jak w końcu marca 2020 r, to jednak wynik 3 miesięcy br. był niższy niż I kwartału ubiegłego roku.

Poniżej (fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw płynnych w Polsce po I kwartale 2021 r. w odniesieniu do I kwartału 2020 r.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po I kwartale 2021 r. w porównaniu do I kwartału 2020 r.

| Wyszczególnienie | | I kwartał 2020 | | I kwartał 2021 | | Wskaźnik 3 mies. 2020=100 |
|------------------------------|------------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|------------------------------|
| | | tys. m ³ | udział w konsumpcji % | tys. m ³ | udział w konsumpcji % | |
| Benzyny silnikowe | Konsumpcja | 1 445 | | 1 349 | | 93 |
| | w tym całkowity import | 158 | 11 | 316 | 23 | 200 |
| Olej napędowy | Konsumpcja | 4 918 | | 4 952 | | 101 |
| | w tym całkowity import | 1 310 | 27 | 2 185 | 44 | 167 |
| Gaz płynny LPG | Konsumpcja | 1 133 | | 1 089 | | 96 |
| | w tym całkowity import | 945 | 83 | 962 | 88 | 102 |
| Razem 3 gatunki paliw | Konsumpcja | 7 496 | | 7 390 | | 99 |
| | w tym całkowity import | 2 413 | 32 | 3 463 | 47 | 144 |
| Paliwo JET | Konsumpcja | 246 | | 68 | | 28 |
| | w tym całkowity import | 0 | - | 3 | 4 | - |
| Lekki olej opałowy | Konsumpcja | 239 | | 244 | | 102 |
| | w tym całkowity import | 15 | 6 | 5 | 2 | 33 |
| Ciężki olej opałowy | Konsumpcja | 85 | | 73 | | 86 |
| | w tym całkowity import | 50 | 59 | 37 | 51 | 74 |
| OGÓLEM | Konsumpcja | 8 066 | | 7 775 | | 96 |
| | w tym całkowity import | 2 478 | 31 | 3 508 | 45 | 142 |

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Mimo epidemii utrzymano zadowalające tempo rozwoju polskiej gospodarki na początku roku. Rosła sprzedaż nowych i używanych pojazdów i stopa bezrobocia nie przybrała dużych rozmiarów. Rosły wprawdzie ceny paliw, co nie sprzyjało zakupom, ale nie w stopniu znacznie je ograniczającym. W tych trudnych czasach szara strefa pozostawała pod kontrolą, o czym mogły świadczyć liczne informacje o zatrzymaniach kolejnych osób trudniących się tym procederem. Dziś – wraz z luzowaniem ograniczeń pandemicznych - jest nadzieja, że kolejne miesiące powinny pokazać odbicie na rynku sprzedaży paliw

Po 3 miesiącach 2021 r. łączna oficjalna konsumpcja paliw płynnych była o 4% gorsza od wyniku z I kwartału ubiegłego roku mimo niewielkiego wzrostu popytu na olej napędowy i lekki olej opałowy. Spadek wyników sprzedaży notowano dla benzyn silnikowych, gazu płynnego LPG oraz ciężkiego oleju opałowego. Dalej wyjątkowo niekorzystnie wygląda rynek paliwa do silników lotniczych, co jest następstwem braku powrotu lotnictwa cywilnego do stanu sprzed pandemii. Perspektywy dla tego typu paliwa niestety nadal są niekorzystne, bo szacuje się, że rynek powinien się odbudować dopiero po około dwóch latach.

Konsumpcja oleju napędowego w I kwartale 2021 r. wzrosła o 1% w stosunku do I kwartału 2020 r. Prognozy gospodarcze na II kwartał są ściśle związane z działaniami odmrażania gospodarki i tu upatruje się szansę na dalszy wzrost sprzedaży. W ciągu pierwszych trzech miesięcy br sprzedano jedynie o 34 tys. m³ więcej tego gatunku paliwa niż udało się ulokować na rynku w I kwartale ubiegłego roku. Oficjalny import był wyższy o 67%, co wiązało się z postojem remontowym rafinerii LOTOS-u. Wyniósł on 2,2 mln m³, czyli około 44% popytu. Całkowite zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło prawie 5 mln m³.

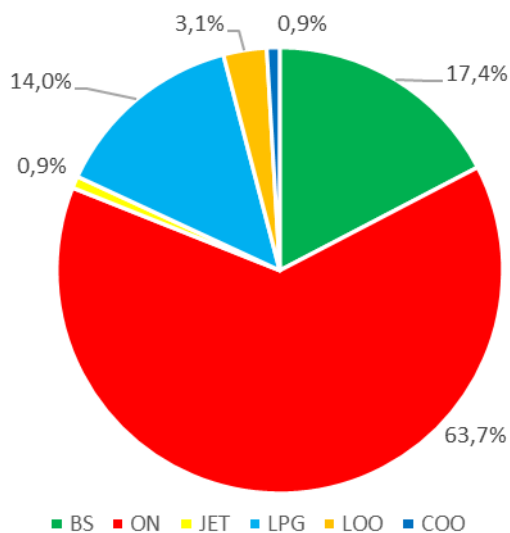
Spadek oficjalnej konsumpcji benzyn silnikowych, w stosunku do 3 miesięcy 2020 r., wyniósł 7%, czego powodem był dalszy zastój w ruchu pojazdów prywatnych i służbowych spowodowany ograniczeniami epidemicznymi. Oficjalny import tego gatunku paliwa wzrósł dwukrotnie, chociaż wolumenowo było to tylko 96 tys. m³. Udział produktu z importu w konsumpcji krajowej wyniósł 23% - o 12 punktów procentowych więcej niż przed rokiem. Kierowcy kupili oficjalnie nieco ponad 1,3 mln m³ tego gatunku paliwa.

Krajowa sprzedaż gazu płynnego LPG zmniejszyła się o 4%. Paliwo to jest wykorzystywane alternatywnie dla benzyn silnikowych, ale również do celów grzewczych, co nieco podniosło popyt w zimnych początkowych miesiącach bieżącego roku. Obecne wyniki zdają się potwierdzać zaobserwowane w roku poprzednim zmniejszenie zainteresowania Polaków tym gatunkiem paliwa do zasilania samochodów. Łączne zapotrzebowanie na LPG wyniosło niespełna 1,1 mln m³ i było to o około 44 tys. m³ mniej od wyniku ubiegłorocznego I kwartału. Tradycyjnie, dla rynku polskiego gaz płynny LPG w przeważającej wielkości pochodził z importu. Po I kwartale 2021 r. udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 88%, przy 82% w I kwartale 2020 r.

O 72%, w stosunku do wyniku z I kwartału 2020 r., zmniejszył się popyt na paliwo lotnicze Jet. Zadziałał tu ewidentnie zakaz lotów komercyjnych wprowadzony jeszcze w marcu ubiegłego roku i systematycznie -z niewielkim luzowaniem – kontynuowany przez cały ubiegły rok i I kwartał roku bieżącego. Rynek krajowy, podobnie zresztą, jak światowy, będzie się długo odbudowywał po koronawirusie. Tym samym długo będzie trwało odbudowanie popytu na ten zyskowny zwykle dla polskich rafinerii gatunek paliwa.

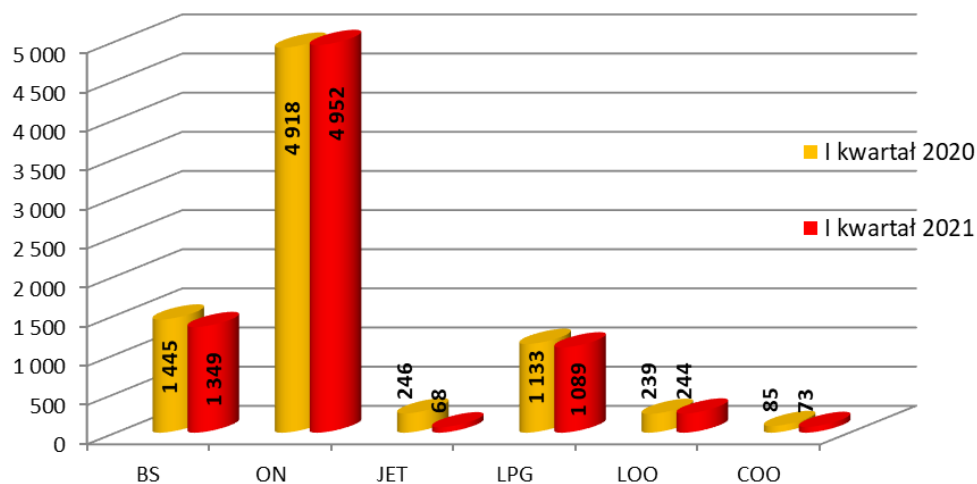
Od początku roku zapotrzebowanie na lekki olej opałowy było zbliżone do poziomu z roku poprzedniego. Gorzej wypadła sprzedaż ciężkiego oleju opałowego. Podaż krajowa zaspokajała zapotrzebowanie krajowe na tego typu paliwa, choć w przypadku typu ciężkiego notowano też niewielki import.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw płynnych po I kwartale 2021 r.



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw płynnych po I kwartale 2020 i 2021 r. [w tys. m³]



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw płynnych po I kwartale 2021 r. jest wciąż zbliżony do tego z I kwartału 2020 r., a jedynymi istotnymi zmianami są:wyżka o 2,5 punktu procentowego dla oleju napędowego i obniżka o 2,2 punktu procentowego dla paliwa lotniczego Jet. Udziały pozostałych paliw praktycznie się nie zmieniły.

Rynek krajowy 3 głównych paliw (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) zmniejszył się o 1% przy uzależnieniu od importu na poziomie 47% (powody wzrostu opisano powyżej). Skonsumowano 7,4 mln m³ paliw i było to mniej niż w I kwartale 2020 r. o 106 tys. m³. Z importu pochodziło 3,5 mln m³.

Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) ukształtowała się na poziomie o 4% niższym od wyniku z I kwartału sprzed roku i wyniosła 7,8 mln m³. Udział importu w tej wielkości wyniósł 3,5 mln m³ i zaspokajał potrzeby krajowe na poziomie 45%.

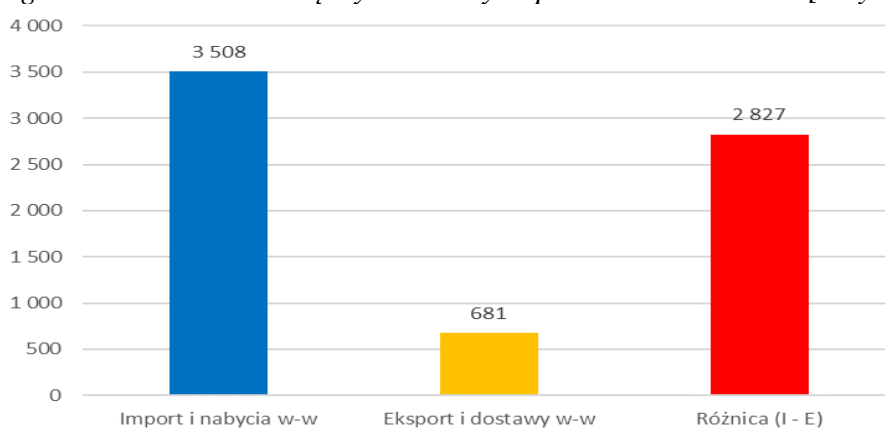
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po I kwartale 2021 r.

w tys. m³

| | Import | Eksport | Różnica (I-E) |
|---------------------|---------------|----------------|----------------------|
| Benzyzny silnikowe | 316 | 15 | 301 |
| Olej napędowy | 2 185 | 58 | 2 127 |
| Paliwo lotnicze JET | 3 | 52 | (-49) |
| LPG | 962 | 20 | 942 |
| Lekki olej opałowy | 5 | 0 | 5 |
| Ciężki olej opałowy | 37 | 536 | (-499) |
| Razem | 3 508 | 681 | 2 827 |

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2021 r. [w tys. m³]



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2021 r. pokazał kontynuację trendu wzrostu różnicy pomiędzy ilością paliw przywiezionych do kraju, a z niego wywiezionych – dodatkowo wzmocnioną planowym postojem remontowym w Gdańsku. Po 3 miesiącach tego roku nadwyżka szeroko rozumianego importu nad szeroko rozumianym eksportem paliw płynnych wyniosła 2,8 mln m³, czyli o około 1,2 mln m³ więcej niż przed rokiem.