

Konsumpcja paliw płynnych po 3 kwartałach 2021 r.

W trudnym okresie wychodzenia z zeszłorocznych skutków pandemii, przy ograniczaniu skutków nowych fal zakażeń, perturbacjach z certyfikacją dostawców biokomponentów oraz produktów do ich wytworzenia i przy rosnących cenach paliw konsumpcja krajowa po 9 miesiącach 2021 r. zanotowała wyraźnie lepszy wynik niż w tym samym okresie roku poprzedniego. Skala popytu na paliwa płynne w poszczególnych miesiącach br. była wyższa od wyników z tych samych miesięcy w roku poprzednim. Szczególnie istotne zwiększenie sprzedaży paliw na rynku polskim obserwowano w okresie wyjazdów wakacyjnych, kiedy zdecydowana większość Polaków wybrała urlop w kraju. Podróżowano więcej i to mimo permanentnie rosnących cen paliw.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie obecnie znanych wyników konsumpcji paliw płynnych w Polsce po 3 kwartałach 2021 r. w odniesieniu do 3 kwartałów 2020 r.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po 3 kwartałach 2021 r. w porównaniu do 3 kwartałów 2020 r.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2020		3 kwartały 2021		Wskaźnik 9 mies. 2020=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	4 538		4 912		108
	w tym całkowity import	502	11	932	19	186
Olej napędowy	Konsumpcja	15 236		16 358		107
	w tym całkowity import	3 748	25	5 348	33	143
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	3 299		3 388		103
	w tym całkowity import	2 695	82	2 774	82	103
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	23 073		24 658		107
	w tym całkowity import	6 945	30	9 054	37	130
Paliwo JET	Konsumpcja	467		491		105
	w tym całkowity import	0	-	3	1	-
Lekki olej opalowy	Konsumpcja	488		492		101
	w tym całkowity import	35	7	21	4	60
Ciężki olej opalowy	Konsumpcja	240		228		95
	w tym całkowity import	112	47	108	47	96
OGÓLEM	Konsumpcja	24 268		25 869		107
	w tym całkowity import	7 092	29	9 186	29	130

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Operatorzy stacji wspomagali wzrost konsumpcji poprzez ograniczanie swoich marż. Odbiło się to na ich wynikach ekonomicznych, ale pozwoliło utrzymać wysoki poziom zakupów dokonywanych przez kierowców. Skutki dla przemysłu naftowego można zreasumować następująco: wyższa – mimo produkcji krajowej na poziomie podobnym do ubiegłorocznego - sprzedaż paliw, wyższe wpłaty do budżetu państwa z tytułu podatków pośrednich i bezpośrednich, i wraz z upływem czasu - coraz niższe dochody operatorów stacji paliw z samej sprzedaży paliw.

W stosunku do 3 kwartałów 2020 r. zwiększenie oficjalnego rynku wszystkich paliw płynnych wyniosło 7% - tyle samo, co dla rynku tylko samych paliw silnikowych.

Prezentowane wyniki popytu zostały osiągnięte w warunkach braku wzrostu produkcji krajowej paliw poprzez intensyfikację zakupów importowych i pomniejszenie eksportu. Koniecznym uzupełnieniem dla produkcji krajowej – która w warunkach polskich 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 w tym roku w wymiarze znacznie przekraczającym ubiegłoroczny (+30%).

Po 9 miesiącach 2021 r. w Polsce zużyto o 1,6 mln. m³ paliw płynnych więcej niż w tym samym okresie 2020 r. Odbudowa gospodarki po ograniczeniach spowodowanych pandemią (która wciąż jest obecna okresowo w większym lub mniejszym wymiarze) i odreagowanie Polaków po okresach ograniczenia mobilności doprowadziły do wzrostu sprzedaży wszystkich gatunków paliw płynnych poza ciężkim olejem opałowym. Rynek paliwa lotniczego odbudowuje się najwolniej. Minie jeszcze sporo czasu, zanim powróci do rozmiarów sprzed wybuchu pierwszej fali pandemii COVID-19.

W 2021 r. zapotrzebowanie na benzyny silnikowe wzrosło o wiele bardziej niż popyt na autogaz, co było skutkiem znacznie większego wzrostu cen autogazu niż benzyny 95 i komplikacji z jego zagranicznymi zakupami w następstwie sankcji nałożonych na Białoruś. W nieco mniejszym stopniu niż dla benzyn silnikowych powiększył się popyt na olej napędowy. Transport ciężarowy – główny odbiorca „diesla” – działał prężnie, gdyż trwały inwestycje budowlane i infrastrukturalne, rosnąca gospodarka wymagała większych dostaw towarów i surowców. Rynek paliwa lotniczego Jet odbudowuje się najwolniej, choć lotów jest coraz więcej zarówno w przestrzeni europejskiej, jak i światowej. Z biegiem czasu przybywa połączeń pasażerskich i cargo, ale długo jeszcze potrwa powrót do stanu sprzed pandemii.

Wzrostów zapotrzebowania nie notowano dla obu gatunków olejów opałowych, co wynikało z trwającego wciąż jednak obniżenia aktywności gospodarczej, ale też i z warunków pogodowych, które ograniczały konieczność intensywnej produkcji ciepła. Dodatkowo, rosnące koszty tych nośników energii sprzyjały zastępowaniu ich przez inne media.

Popyt na olej napędowy po 3 kwartałach 2021 r. był o 7% wyższy niż po 3 kwartałach 2020 r. Dostawy rynkowe tego gatunku paliwa wyniosły 16,3 mln. m³ i były o ponad 1,1 mln m³ większe niż przed rokiem. Import i nabycia w-w wyniosły 33% całości dostaw i były wyższe o 43% od ubiegłorocznych. Do kraju przywieziono łącznie 5,3 mln m³ tego gatunku paliwa. Tzw. import uzupełniający, a więc dostawy realizowane przez operatorów spoza POPiHN, zwiększył się o 29%, osiągając poziom 1,3 mln m³. Oficjalna dynamika dostaw rynkowych dla pozostałych firm będących członkami POPiHN, powiększyła się w tym okresie o 48% wynosząc 4 mln m³.

Wzrost oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2020 r., wyniósł 8%. Ich import powiększył się prawie dwukrotnie i w konsumpcji krajowej stanowił 19% rynku. Również w przypadku tego gatunku paliwa główni gracze rynkowi – firmy członkowskie POPiHN – sprowadzili najwięcej produktu z zagranicy i to dwukrotnie więcej niż przed rokiem. Import uzupełniający realizowany przez niezależnych dostawców wzrósł jedynie o 5% i stanowił tylko 2% zaopatrzenia rynku. Popyt krajowy na paliwo do silników z zapłonem iskrowym przekroczył 4,9 mln m³ i było to o 374 tys. m³ więcej niż przed rokiem.

Sprzedaż krajowa gazu płynnego LPG była o 3% wyższa niż rok temu i wyniosła 3,4 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 2,8 mln m³, co objęło około 57% rynku benzyn silnikowych. To o 5 punktów procentowych mniej niż po 3 kwartałach 2020 r. Gaz płynny LPG zwyczajowo w większości pochodzi z importu i po 9 miesiącach br. jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 82% - tyle samo, co w roku poprzednim. Tzw. reeksport tego gatunku paliwa – sprzedaż poza Polskę produktu, który do kraju został sprowadzony z zagranicy – wzrósł o 7%, przekraczając o 600 m³ wolumen 200 tys. m³.

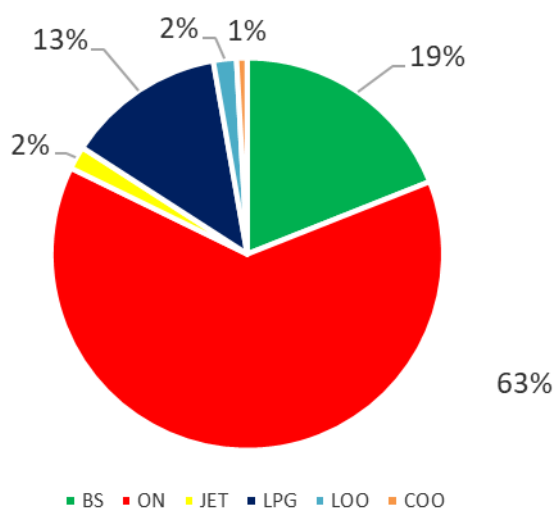
Największe straty w czasie pandemii zanotowano dla rynku paliwa lotniczego JET. Rynek ten nadal odbudowuje się bardzo powoli. W stosunku do 3 kwartałów 2020 r. zapotrzebowanie na ten produkt w kraju wzrosło jedynie o 5%.

Nieznacznie wzrósł, bo o 1%, popyt na lekki olej opałowy. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego gatunku paliwa wyniósł 4%, co było spadkiem do wyniku ubiegłorocznego o 3 punkty procentowe.

Zapotrzebowanie krajowe na ciężki olej opałowy zmalało o kolejne 5%, i wciąż pozostawało na niskim poziomie w stosunku do wolumenu, który polscy producenci wysyłają za granicę.

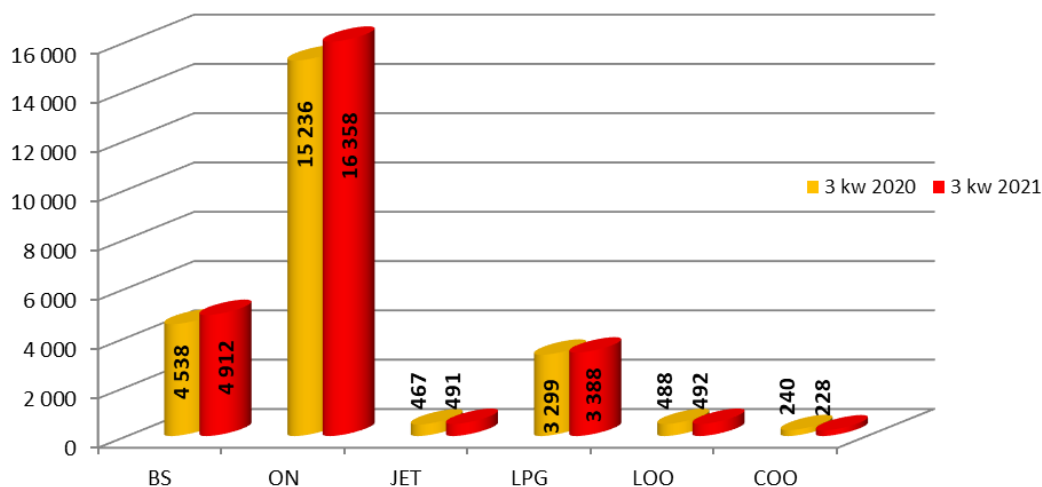
Ogółem, konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie wyższym o 7% od konsumpcji tych paliw po 3 kwartałach 2020 r., przy czym udział importu w zaopatrzeniu rynku pozostał na poziomie z roku poprzedniego i wyniósł 29% rosnąc wolumenowo o 30%.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw płynnych po 3 kwartałach 2021 r.



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw płynnych po 3 kwartałach 2020 i 2021 r. w tys. m³



Źródło: MF i dane własne POPiHN

W sytuacji wychodzenia – przynajmniej okresowo - z pandemii wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw płynnych w kraju niewiele zmienił się w stosunku do porównywanego okresu w 2020 r. Olej napędowy jest wciąż głównym, z dużą przewagą, paliwem dla polskiego rynku. Proporcje pozostałych paliw (BS, LPG) zmieniły się jedynie kosmetycznie w granicach 1 punktu procentowego na korzyść benzyn.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyn silnikowych, oleju napędowego oraz autogazu) wykazał wynik lepszy o 7% od notowanego dla 9 miesięcy 2020 r., przy czym udział importu w tym segmencie rynku paliw płynnych powiększył się z 30% do 37%. Wolumen wzrostu tegoż rynku wyniósł 1,6 mln m³ przy całkowitym zużyciu paliw przez pojazdy silnikowe na poziomie 24,7 mln m³, z czego z importu pochodziło około 9 mln m³.

Konsumpcja wszystkich 6. gatunków paliw wyniosła 25,9 mln m³ i było to o 7% lepiej niż przed rokiem. Produkcję krajową uzupełniono importem w wysokości 9,2 mln m³, co stanowiło 29% rynku.

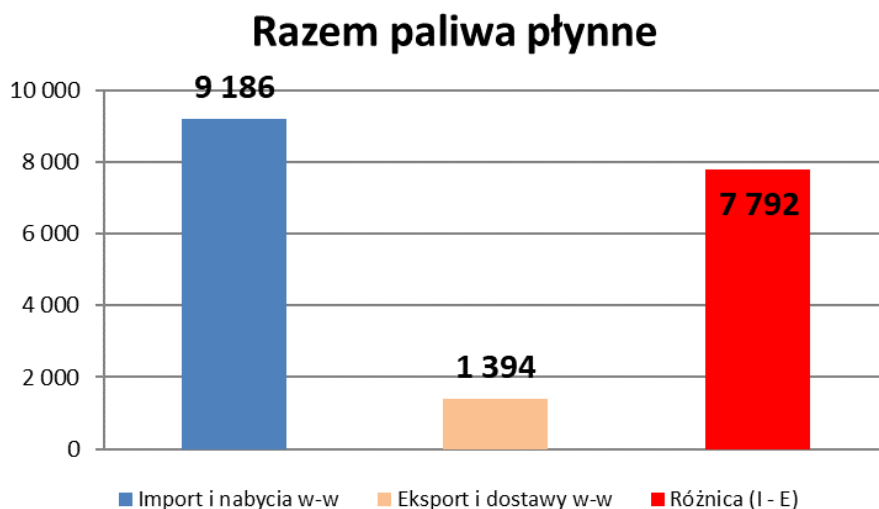
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po 3 kwartałach 2021 r.

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	932	44	888
Olej napędowy	5 348	178	5 170
Paliwo lotnicze JET	3	143	(-140)
LPG	2 774	67	2 707
Lekki olej opałowy	21	0	21
Ciężki olej opałowy	108	962	(-854)
Razem	9 186	1 394	7 792

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2021 r. [w tys. m³]



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2021 r. pogłębił wyraźną nadwyżkę importu paliw nad eksportem. Ta różnica wyniosła obecnie około 7,8 mln m³. Przed rokiem było to około 5,4 mln m³. Wynik ten został osiągnięty przy podobnej produkcji krajowej, większym od ubiegłorocznego imporcie i pomniejszonym 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 wyraźnie wzrosły.