

Konsumpcja paliw płynnych w I półroczu 2022 r.

Wynik porównania konsumpcji I kwartału 2022 r. do I kwartału 2021 r. wykazał wyższą dynamikę wzrostu niż przy porównaniach I półrocza, ale i tak ostatecznie wynik popytu za 6 miesięcy br. był lepszy niż w porównywalnym okresie ubiegłego roku. Rosnąca gospodarka, wybuch wojny w Ukrainie i bardzo wysokie ceny paliw były głównymi elementami stymulującymi rynek paliw płynnych w Polsce. Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw płynnych w Polsce po I półroczu 2022 r. w odniesieniu do I półrocza 2021 r.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po I półroczu 2022 r. w porównaniu do I półrocza 2021 r.

Wyszczególnienie		I półrocze 2021		I półrocze 2022		Wskaźnik 6 mies. 2021=100
		tys. m3	udział w konsumpcji %	tys. m3	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	3 055		3 455		113
	w tym całkowity import	647	21	846	24	131
Olej napędowy	Konsumpcja	10 329		10 888		105
	w tym całkowity import	3 745	36	3 566	33	95
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	2 176		2 426		111
	w tym całkowity import	1 790	82	2 186	90	122
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	15 560		16 769		108
	w tym całkowity import	6 182	40	6 598	39	107
Paliwo JET	Konsumpcja	210		516		246
	w tym całkowity import	3	1	0	-	-
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	354		345		97
	w tym całkowity import	6	2	1	-	17
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	148		133		90
	w tym całkowity import	77	52	81	61	105
OGÓLEM	Konsumpcja	16 272		17 763		109
	w tym całkowity import	6 268	39	6 680	38	107

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Wyniki ekonomiczne Polski rosły szybciej niż przed rokiem, zwiększyła się mobilność Polaków, a działania wojenne w Ukrainie spowodowały - wprawdzie krótkotrwały - ale bardzo wysoki wykup paliw na stacjach benzynowych w kraju. Znacznych ilości paliw potrzebowały służby obsługujące uchodźców, ale też Polacy, którzy ruszyli z pomocą

uchodźcom z Ukrainy. Z kolei, na granicy zachodniej i południowej ze względu na znaczne różnice cenowe rosło zjawisko turystyki paliwowej. Kierowcy z innych krajów Unii Europejskiej sąsiadujących z Polską masowo pojawiali się na stacjach po naszej stronie granicy, tankując paliwa po niższych cenach niż w ich państwach. W rezultacie tych wszystkich zdarzeń wynik pierwszych 6 miesięcy br. dla konsumpcji paliw płynnych przewyższał wyniki z I półrocza ubiegłego roku o 9%. I to mimo cen paliw znacznie wyższych niż w tym okresie w 2021 r. Sprzyjało temu zwiększenie ilości samochodów poruszających się po polskich drogach na ukraińskich tablicach rejestracyjnych. Początek wakacji pokazał też kontynuację trendu spędzania – w większym stopniu niż było to jeszcze kilka lat temu - wakacji i czasu wolnego przez rodaków w kraju. W tym trudnym dla operatorów rynkowych czasie zadanie spełniła też skuteczna kontrola nielegalnego handlu paliwami, co w okresach niepewności rynkowej zwykle w przeszłości skutkowało wzrostem szarej strefy. Na niekorzyść kupujących działały rosnące systematycznie ceny hurtowe i detaliczne paliw, ale operatorzy rynkowi starali się podtrzymać popyt poprzez ograniczanie marży.

W I połowie 2022 r. popyt na paliwa w kraju został zaspokojony większą od ubiegłorocznej produkcją krajową, mocno uzupełnioną nieco wyższym od zeszłorocznego importem. W stosunku do I półrocza 2021 r. popyt na paliwa płynne w Polsce wzrósł o 9%, przy czym popyt na paliwa samochodowe był o 1 punkt procentowy mniejszy. Dla całego rynku paliw wzmocnieniem była rosnąca sprzedaż paliwa lotniczego dla odradzającej się turystyki lotniczej. Druga połowa roku - o ile nie będzie nowych restrykcyjnych ograniczeń związanych z kolejną falą epidemii i wojna w Ukrainie nie wpłynie bardziej na rynki europejskie - powinna przynieść dobre wyniki sprzedaży i tym samym spodziewany bilans dla całego roku powinien być na wyższym poziomie od ubiegłorocznego.

Rynek polski w tym trudnym dla sektora paliwowego okresie był głównie zaopatrywany przez firmy członkowskie POPiHN. Pozostali operatorzy tradycyjnie ulokowali na rynku mniej paliw od głównych dostawców, ale jednocześnie wyraźnie więcej niż w tym samym okresie poprzedniego roku. Ich udział był nadal znaczący na rynku gazu płynnego LPG, ale też, co jest nowym trendem, przy zaopatrzeniu odbiorców benzyn silnikowych. Nieco mniej niż przed rokiem tego typu przedsiębiorcy sprowadzili oleju napędowego.

Oficjalna konsumpcja oleju napędowego w I półroczu 2022 r. była wyższa niż w I półroczu 2021 r. o 5%. Dostawy rynkowe w relacji r/r zwiększyły się o prawie 560 tys. m³. Oficjalny import tego gatunku paliwa zaspokajał 33% całości rynku, czyli o 3 punkty procentowe mniej w porównaniu do analogicznego okresu ub.r. Członkowie POPiHN sprowadzili do kraju 2,9 mln m³ produktu, a pozostali operatorzy 0,7 mln m³. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 10,9 mln m³, w tym 3,6 mln m³ pochodziło z importu.

Konsumpcja benzyn silnikowych wzrosła o 13% i jest to obniżka dynamiki w stosunku do I kwartału 2022 r. o 9 punktów procentowych. Oficjalny import benzyn zwiększył się o 31% i wyniósł prawie 850 tys. m³. Udział tego segmentu w krajowym zaopatrzeniu rynku benzyn osiągnął 24%. Kierowcy kupili prawie 3,5 mln m³ tego gatunku paliwa – o 400 tys. m³ powyżej wyniku z I półrocza 2021 r.

Urósł też w stosunku do tego samego okresu roku poprzedniego popyt na gaz płynny LPG. Dynamika tego rynku była jednak nieco mniejsza niż w przypadku benzyn silnikowych, choć większa niż w przypadku oleju napędowego. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 11% większe niż przed rokiem i wyniosło ponad 2,4 mln m³.

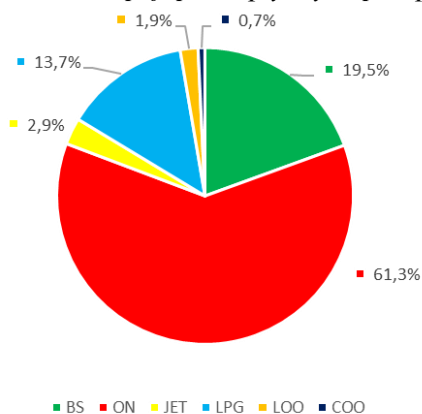
Autogaz stanowił w tej wielkości około 2 mln m³, co obejmowało około 65% rynku benzyn silnikowych (o około 5 punktów procentowych więcej niż w ub. r.). Tradycyjnie, większość tego paliwa pochodziło z importu, a jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 90% – o 8 punktów procentowych więcej niż przed rokiem.

Najbardziej dynamicznie zmienił się rynek paliwa lotniczego JET. W jego przypadku zużycie krajowe zwiększyło się o 150%. Jest więc wyraźna poprawa i nadzieja, że nadal rynek ten będzie wzrastał dążąc do wyniku sprzed pandemii. Praktycznie cały popyt z rynku krajowego został zaspokojony przez rafinerie krajowe.

W I półroczu 2022 r. na rynku krajowym ulokowano zbliżoną - choć delikatnie mniejszą - do wyniku ubiegłorocznego ilość lekkiego oleju opałowego. Sprzedaż LOO wyniosła 345 tys. m³, z czego import stanowił znikomą część. Jednocześnie zmalało też o 10% zapotrzebowanie krajowe na ciężki olej opałowy. Ten gatunek paliwa, który do niedawna był liderem eksportu, zrównał się w tej kategorii obecnie z olejem napędowym, a w kraju jego zużycie stopniowo maleje.

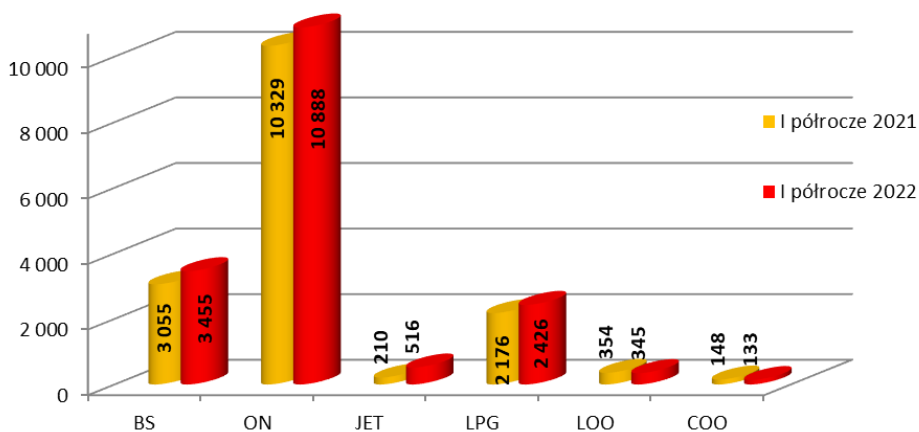
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) wzrosła o 9% w stosunku do wyniku z I półrocza 2021 r. Import paliw zaspokajał 38% potrzeb krajowych.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw płynnych po I półroczu 2022 r.



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw płynnych po I półroczu 2021 i 2022 r.



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw płynnych w kraju jest bardzo zbliżony do tego sprzed roku, choć wartości dla benzyn, paliwa lotniczego Jet i gazu płynnego LPG nieco wzrosły kosztem oleju napędowego i ciężkiego oleju opałowego.

Rynek 3 paliw transportowych (benzyna, oleju napędowego oraz gazu LPG) był jak zwykle decydujący dla obrazu całego rynku paliw płynnych w Polsce. Popyt na paliwa samochodowe podskoczył o 8%, przy czym paliwa pochodzące spoza Polski zaspokajały 39% potrzeb rynku – o 1 punkt procentowy mniej niż przed rokiem. Do pojazdów zatankowano 16,8 mld litrów paliw (o 1,2 mld litrów więcej niż przed rokiem), przy czym 6,6 mld litrów z tej puli pochodziło z zagranicy.

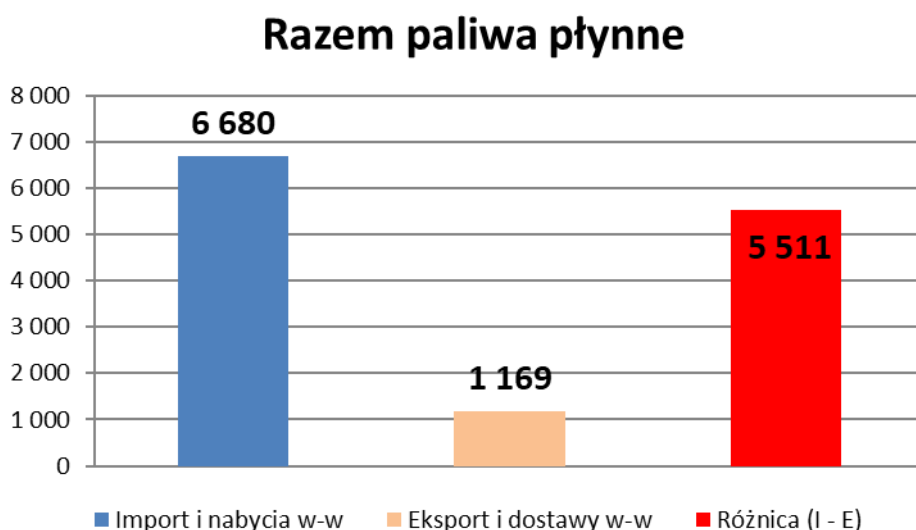
Licząc łącznie konsumpcję 6 gatunków paliw płynnych, zużyto ich w kraju 17,8 mln m³. Stanowiło to wzrost w stosunku do I półrocza 2021 r. o blisko 1,5 mln m³. Według oficjalnych źródeł z importu pochodziło 6,7 mln m³, co stanowiło 38% wielkości rynku. Ilość paliw sprowadzonych do kraju z zagranicy przewyższyła ubiegłoroczną o 7%.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po I półroczu 2022 r. w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyzny silnikowe	846	44	802
Olej napędowy	3 566	487	3 079
Paliwo lotnicze JET	0	112	(-112)
LPG	2 186	39	2 147
Lekki olej opałowy	1	0	1
Ciężki olej opałowy	81	487	(-406)
Razem	6 680	1 169	5 511

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych w I półroczu 2022 r.



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Zmiany w eksporcie i imporcie paliw skutkowały wzrostem, w stosunku do I półrocza 2021 r., importu netto paliw do kraju. Tym razem nadwyżka wyniosła 5,5 mln m³ i była wyższa od wyniku z I półrocza 2021 r. o około 0,3 mln m³.