

Konsumpcja paliw płynnych po 3 kwartałach 2022 r.

Dodatnia dynamika polskiej gospodarki, wojna w Ukrainie i wysokie ceny paliw były głównymi elementami stymulującymi rynek paliw płynnych w Polsce. Zwiększyła się też mobilność Polaków, a działania wojenne za naszą wschodnią granicą wymagały znacznych ilości paliw dla służb obsługujących uchodźców i dla dostaw militarnych. 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.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie obecnie znanych wyników konsumpcji paliw płynnych w Polsce po 3 kwartałach 2022 r. w odniesieniu do 3 kwartałów 2021 r.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po 3 kwartałach 2022 r. w porównaniu do 3 kwartałów 2021 r.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2021		3 kwartały 2022		Wskaźnik 9 mies. 2021=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	5 050		5 341		106
	w tym całkowity import	1 098	22	1 241	23	113
Olej napędowy	Konsumpcja	16 337		16 715		102
	w tym całkowity import	5 327	33	5 063	30	95
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	3 365		3 559		106
	w tym całkowity import	2 751	82	3 177	89	115
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	24 752		25 615		103
	w tym całkowity import	9 176	37	9 481	37	103
Paliwo JET	Konsumpcja	491		914		186
	w tym całkowity import	3	1	2	-	67
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	490		444		91
	w tym całkowity import	20	4	1	-	5
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	227		203		89
	w tym całkowity import	107	47	115	57	107
OGÓLEM	Konsumpcja	25 960		27 176		105
	w tym całkowity import	9 306	36	9 599	35	103

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Wynik konsumpcji paliw płynnych po 9 miesiącach 2022 r. przewyższał wyniki z tego samego okresu ubiegłego roku o 5%. I to mimo cen paliw znacznie wyższych niż w tym okresie w 2021 r. W stosunku do I półrocza 2022 r. dynamika wzrostu popytu na paliwa spadła o 4 punkty procentowe. Przyczyniły się do tego słabsze wyniki konsumpcji w miesiącach wakacyjnych. Zapotrzebowanie na paliwa w kraju rosło przez znaczną ilość samochodów poruszających się po polskich drogach na ukraińskich tablicach rejestracyjnych. Ruch wakacyjny 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 skutecznie działała 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. Ważną rolę przy stymulacji popytu odegrały też tarcze antyinflacyjne tonujące wzrosty cen na stacjach paliw. W omawianym okresie 2022 r. popyt na paliwa w kraju został zaspokojony większą od ubiegłorocznej produkcją krajową, mocno uzupełnioną jeszcze wyższym - od już i tak wysokiego - zeszłorocznego importu. W stosunku do 3 kwartałów 2021 r. popyt na paliwa płynne w Polsce wzrósł o 5%, przy czym popyt na paliwa samochodowe powiększył się o 3%. Dla całego rynku paliw dużym wzmocnieniem była rosnąca sprzedaż paliwa lotniczego dla odradzającego się po załamaniu w czasie pandemii transportu lotniczego.

Jak wspomniano powyżej, operatorzy stacji paliw wspomagali wzrost konsumpcji poprzez ograniczanie swoich marż. Odbiło się to na ich wynikach ekonomicznych, ale pozwoliło utrzymać wysoki poziom zakupów dokonywanych przez kierowców.

W tym trudnym dla sektora paliwowego okresie rynek polski był głównie zaopatrywany przez firmy członkowskie POPiHN. Pozostali operatorzy tradycyjnie ulokowali na rynku mniej paliw od głównych dostawców, ale jednocześnie o około 3% więcej niż w tym samym okresie poprzedniego roku. Ich udział był nadal znaczący na rynku gazu płynnego LPG, ale też, co jest nowym trendem, wzrastał w rynku benzyn silnikowych. Nieco mniej niż przed rokiem ww. przedsiębiorcy sprowadzili oleju napędowego.

W 2022 r. zapotrzebowanie na benzyny silnikowe wzrosło w podobnym procencie jak popyt na autogaz, na co wpływ zapewne miał większy wzrost cen autogazu niż benzyny 95. W nieco mniejszym stopniu niż dla benzyn silnikowych powiększył się popyt na olej napędowy. Transport ciężarowy – główny odbiorca „diesla” – mimo wolniejszego tempa rozwoju gospodarki i czynników proinflacyjnych działał prężnie, zaspokajając zwiększone potrzeby rynku detalicznego, nowych inwestycji budowlanych i infrastrukturalnych. Rynek paliwa lotniczego Jet szybko się odbudowywał w skali europejskiej i światowej, poprawiając też wynik konsumpcji krajowej paliw. Wzrostów zapotrzebowania nie notowano dla obu gatunków olejów opałowych, dla których rosnące koszty zakupów sprzyjały zastępowaniu ich przez inne media.

Popyt na olej napędowy po 3 kwartałach 2022 r. był o 2% wyższy niż po 3 kwartałach 2021 r. Dostawy rynkowe tego gatunku paliwa wyniosły 16,7 mln. m³ i były o prawie 400 tys. m³ większe niż przed rokiem. Import i nabycia w-w wyniosły 30% całości dostaw na rynek krajowy i były niższe o 5% od ubiegłorocznych. Do kraju przywieziono łącznie 5,1 mln m³ tego gatunku paliwa. Tzw. import uzupełniający, a więc dostawy realizowane przez operatorów spoza POPiHN, zmniejszył się o 14%, osiągając poziom 1,1 mln m³.

Oficjalna dynamika importowych zakupów dla pozostałych firm będących członkami POPiHN, zmniejszyła się w tym okresie o 2% i wyniosła 4 mln m³.

Wzrost oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2021 r., wyniósł 6%. Ich import powiększył się o 13% i w konsumpcji krajowej stanowił 23% rynku. Również w przypadku tego gatunku paliwa główni gracze rynkowi (firmy członkowskie POPiHN) sprowadzili najwięcej produktu z zagranicy – o 17% więcej niż przed rokiem. Import uzupełniający realizowany przez niezależnych dostawców był na poziomie podobnym do ubiegłorocznego i stanowił tylko 5% zaopatrzenia rynku. Popyt krajowy na paliwo do silników z zapłonem iskrowym przekroczył 5,3 mln m³ i było to o prawie 300 tys. m³ więcej niż przed rokiem.

Konsumpcja krajowa gazu płynnego LPG - liczona według standardów POPiHN - była o 6% wyższa niż rok temu i wyniosła 3,6 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości prawie 3 mln m³, co oznaczało, że było to około 55% rynku benzyn silnikowych. To o 2 punkty procentowe mniej niż po 3 kwartałach 2021 r. Gaz płynny LPG zwyczajowo w większości pochodzi z importu i po 9 miesiącach br. jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 89% - o 5 punktów procentowych więcej niż w roku poprzednim. Tzw. reeksport tego gatunku paliwa – sprzedaż poza Polskę produktu, który do kraju został sprowadzony z zagranicy – wzrósł prawie 2,5-krotnie, przekraczając o 36 tys. m³ wolumen 500 tys. m³.

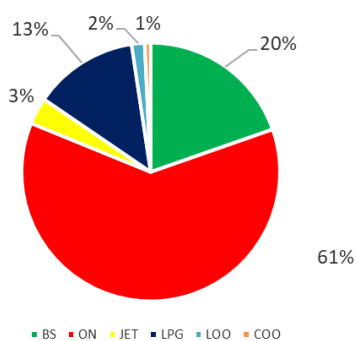
Najbardziej dynamicznie zmienił się rynek paliwa lotniczego JET. W jego przypadku zużycie krajowe zwiększyło się o 86%. Jest więc wyraźna poprawa i nadzieja, że nadal rynek ten będzie wzrastał dążąc do wyniku sprzed pandemii. Praktycznie cały popyt z rynku krajowego został zaspokojony przez rafinerie krajowe.

O 9% spadło zapotrzebowanie na lekki olej opałowy i zostało ono praktycznie w całości zaspokojone z produkcji krajowej.

Zapotrzebowanie wewnętrzne na ciężki olej opałowy zmalało o kolejne 11% i wciąż pozostawało na niskim poziomie w stosunku do wolumenu, który polscy producenci wysyłają za granicę.

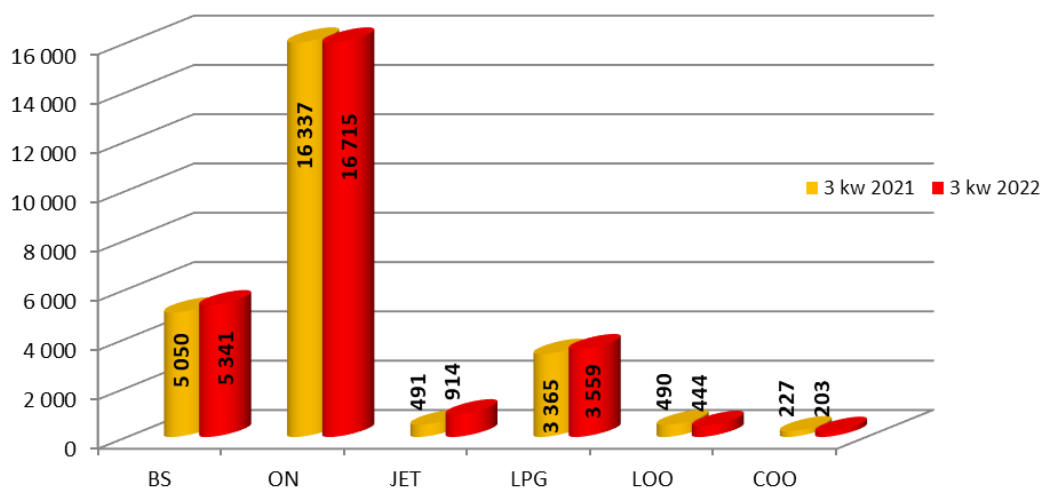
Ogółem, konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie wyższym o 5% od konsumpcji tych paliw po 3 kwartałach 2021 r., przy czym udział importu w zaopatrzeniu rynku zmniejszył się o 1 punkt procentowy i wyniósł 35% rosnąc wolumenowo o 3%.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw płynnych po 3 kwartałach 2022 r.



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw płynnych po 3 kwartałach 2021 i 2022 r. w tys. m³



Źródło: MF i dane własne POPiHN

W obliczu wyzwań rynkowych w okresie wzmożonej niepewności na rynku paliwowym wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw płynnych w kraju niewiele zmienił się w stosunku do porównywanego okresu w 2021 r. Olej napędowy jest wciąż głównym, z dużą przewagą nad pozostałymi gatunkami, paliwem dla polskiego rynku, choć jego udział w całej puli konsumowanych paliw płynnych zmniejszył się o 2 punkty procentowe. O 1 punkt procentowy wzrosły udziały odpowiednio benzyn silnikowych i paliwa lotniczego Jet. Udział gazu LPG nie zmienił się.

Rynek krajowy 3 głównych paliw płynnych (benzyn silnikowych, oleju napędowego oraz gazu płynnego LPG) wykazał wynik lepszy o 3% od notowanego dla 9 miesięcy 2021 r., przy czym udział importu w tym segmencie rynku paliw płynnych utrzymał się na poziomie 30%. Wolumen wzrostu tegoż rynku wyniósł około 0,9 mln m³ przy całkowitym zużyciu tych paliw na poziomie 25,6 mln m³, z czego z importu pochodziło około 9,5 mln m³.

Konsumpcja wszystkich 6. gatunków paliw wyniosła 27,2 mln m³ i było to o 5% lepiej niż przed rokiem. Produkcję krajową uzupełniono importem w wysokości 9,6 mln m³, co stanowiło 35% rynku.

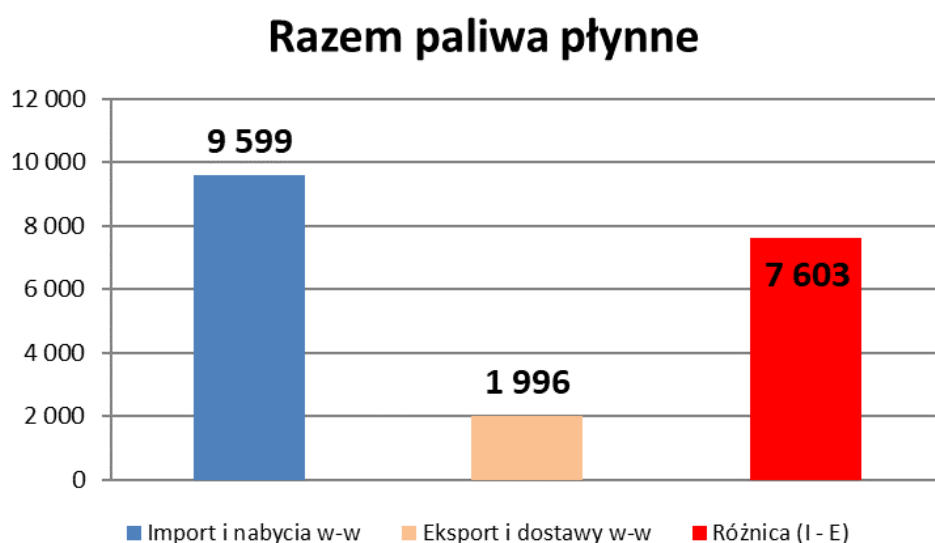
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po 3 kwartałach 2022 r.

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	1 241	71	1 170
Olej napędowy	5 063	969	4 094
Paliwo lotnicze JET	2	165	(-163)
LPG	3 177	49	3 128
Lekki olej opałowy	1	0	1
Ciężki olej opałowy	115	742	(-627)
Razem	9 599	1 996	7 603

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2022 r. [w tys. m³]



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2022 r. pokazał wyraźną nadwyżkę importu paliw nad eksportem. Ta różnica wyniosła obecnie około 7,6 mln m³. Przed rokiem było to około 7,8 mln m³. Wynik tegoroczny został osiągnięty przy zwiększonej produkcji krajowej, większym od ubiegłorocznego imporcie i powiększonym 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. Jednak z uwagi na wyższy eksport tegoroczny wpływy wynikające z różnicy obrotów zagranicznych zmalały w stosunku do tego samego okresu w roku poprzednim.