

Konsumpcja paliw płynnych po I kwartale 2023 r.

Spowolnienie gospodarcze, wysokie ceny paliw, konieczność zmiany kierunków zaopatrzenia w ropę i gotowe paliwa po wprowadzeniu sankcji na zakupy ropy i paliw w Rosji oraz trwająca wojna w Ukrainie były głównymi elementami stymulującymi rynek paliw płynnych w Polsce, w I kwartale 2023 r. Poniżej (fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw płynnych w Polsce po I kwartale 2023 r. w odniesieniu do I kwartału 2022 r.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po I kwartale 2023 r. w porównaniu do I kwartału 2022 r.

Wyszczególnienie		I kwartał 2022		I kwartał 2023		Wskaźnik 3 mies. 2022=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	1 651		1 732		105
	w tym całkowity import	415	25	498	29	120
Olej napędowy	Konsumpcja	5 338		5 186		97
	w tym całkowity import	1 870	35	2 259	44	121
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	1 124		1 371		122
	w tym całkowity import	1 038	92	1 219	89	117
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	8 113		8 289		102
	w tym całkowity import	3 323	41	3 976	48	120
Paliwo JET	Konsumpcja	209		284		136
	w tym całkowity import	-	-	0	-	-
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	232		198		85
	w tym całkowity import	1	1	0	-	-
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	65		35		54
	w tym całkowity import	54	83	91	260	169
OGÓLEM	Konsumpcja	8 619		8 806		102
	w tym całkowity import	3 378	39	4 067	46	120

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Porównanie wyników I kwartału 2023 r. do I kwartału 2022 r. nie jest miarodajne, gdyż w ubiegłym roku właśnie w lutym zaczęła się agresja Rosji na Ukrainę, co mocno wstrząsnęło rynkiem paliw w Polsce. Mieliśmy do czynienia z masowymi wykupami paliw w hurcie i na stacjach paliw. W bieżącym roku sytuacja jest stabilna, ale ceny powędrowały na wyższe poziomy wpływając na zakupy Polaków na stacjach paliw. Wojna w Ukrainie generuje duże potrzeby na paliwa – głównie na olej napędowy, co sprawia, że eksport tego

gatunku paliwa jest bardzo opłacalny i na pewno wpływa na ceny w kraju. Sankcje wprowadzone na paliwa kupowane w Rosji od lutego 2023 r. krótkotrwale wywindowały ceny oleju napędowego. Gdy okazało się, że można kierunek wschodni zastąpić innymi źródłami, zaczęły spadać, co nie pozostało bez wpływu na wielkość zakupów w Polsce. Na granicy zachodniej i południowej zauważalne było zjawisko tzw. turystyki paliwowej, z uwagi na niższe ceny w Polsce niż w sąsiednich krajach europejskich. Wszystkie te elementy wpłynęły na to, że wynik 3 miesięcy br. dla konsumpcji paliw płynnych przewyższał wyniki z I kwartału ubiegłego roku. Dodatkowo po okresie zastoju rosła ponownie flota pojazdów noworejestrowanych w kraju, pochodzących z importu i z krajowych salonów. Uzupełniały ją auta uchodźców, którzy przekroczyli nasze granice za pomocą takiego środka transportu. Wydaje się, że w tych trudnych czasach szara strefa pozostawała pod kontrolą, o czym mogły świadczyć z rzadka pojawiające się informacje o zatrzymaniach osób trudniących się tym procederem.

Po 3 miesiącach 2023 r. łączna oficjalna konsumpcja paliw płynnych była o 2% wyższa od wyniku z I kwartału 2022 r. głównie za sprawą wzrostu popytu na benzyny silnikowe i gaz płynny LPG, a także zwiększone potrzeby lotnictwa generujące zapotrzebowanie na paliwo lotnicze Jet. Spadek konsumpcji notowano dla oleju napędowego oraz obu gatunków olejów grzewczych.

Popyt na olej napędowy w I kwartale 2023 r. zmalał o 3% w stosunku do I kwartału 2022 r. Spowolnienie gospodarcze sprawiło, że w ciągu pierwszych trzech miesięcy br. sprzedano o 150 tys. m³ mniej tego gatunku paliwa niż udało się ulokować na rynku w I kwartale ubiegłego roku. Za sprawą spadku produkcji krajowej i wzrostu eksportu popyt musiał być uzupełniony importem, który wzrósł o 21% i wyniósł 2,3 mln m³, czyli około 44% popytu. Całkowite zapotrzebowanie krajowe na ten gatunek paliwa wyniosło prawie 5,2 mln m³.

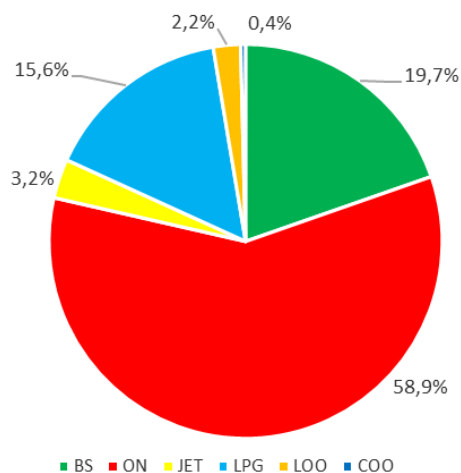
Wzrost oficjalnej konsumpcji benzyn silnikowych, w stosunku do 3 miesięcy 2022 r., wyniósł 5% i w znacznej mierze został również zaspokojony większą produkcją krajową. Niestety nie do końca, więc konieczny import wyniósł 0,5 mln m³, co oznaczało jego wzrost o 20%. Udział produktu z importu w konsumpcji krajowej wyniósł 29% - o 4 punkty procentowe więcej niż przed rokiem. Rynek potrzebował 1,7 mln m³ tego gatunku paliwa.

Krajowe rozliczenie gazu płynnego LPG, liczone według metodologii POPiHN, wzrosło o 22%. Paliwo to jest wykorzystywane jako tańsza alternatywa dla benzyn silnikowych, ale również do celów grzewczych, chociaż ten segment rynkowy ulega stałemu obniżeniu. Łączne zapotrzebowanie na LPG wyniosło 1,4 mln m³ i było to o około 250 tys. m³ ponad wynik z ubiegłorocznego I kwartału. Produkt ten w przeważającej wielkości pochodził z importu. Po trzech miesiącach 2023 r. udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 89%, przy 92% w I kwartale 2022 r. W przypadku LPG zawsze zwracamy uwagę na rosnący z roku na rok reeksport tego gatunku paliwa. W I kwartale 2023 r. ten wzrost (w stosunku do tego samego okresu ubiegłego roku) wyniósł około 142 tys. m³, co może przełożyć się na około 10% wyniku konsumpcyjnego. Przy tym uwzględnieniu konsumpcja gazu płynnego LPG wzrosłaby nieco mniej, bo o około 12%. Kwestię uwzględnienia tego w analizach własnych firm paliwowych pozostawiamy tradycyjnie samym firmom.

O 36%, w stosunku do wyniku z I kwartału 2022 r., wzrosło zapotrzebowanie krajowe na paliwo lotnicze Jet. Rynek tego gatunku paliwa jest wciąż w trakcie odbudowy po kryzysie z okresu pandemii, jednak już obecnie mocno zbliżył się do wyniku sprzed wybuchu pandemii. Rezultaty niższe od obserwowanych w I kwartale 2022 r. notowano

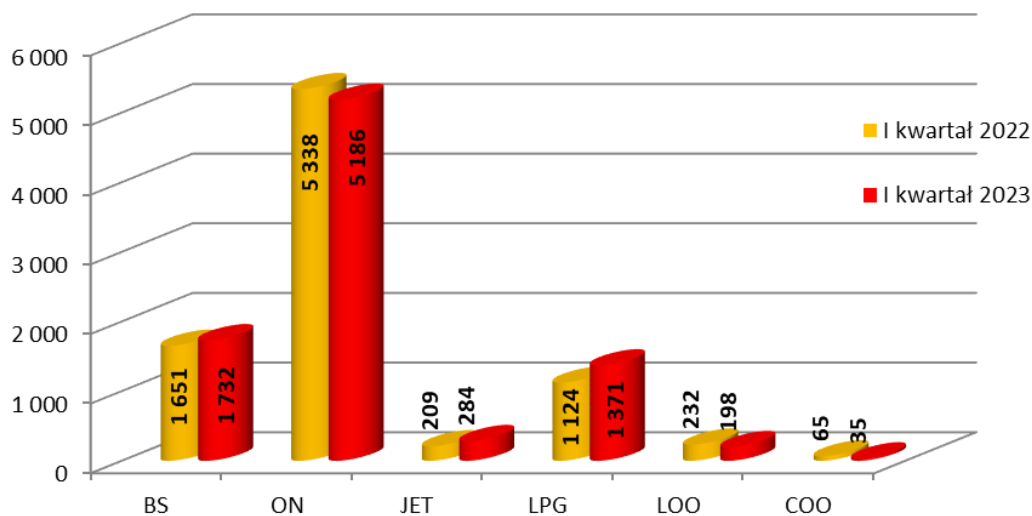
dla obu gatunków olejów opałowych – lekkiego i ciężkiego. Popyt na lekki olej opałowy został w całości zaspokojony dzięki produkcji krajowej, a import gatunku ciężkiego wprawdzie wzrósł, ale został wykorzystany w innych potrzebach niż zaopatrzenie rynku wewnętrznego.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw płynnych po I kwartale 2023 r.



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw płynnych po I kwartale 2022 i 2023 r. [w tys. m³]



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw płynnych po I kwartale 2023 r. jest bardzo zbliżony do tego z I kwartału 2022 r. Jedynie nieco wzrosły udziały dla benzyn, paliwa lotniczego Jet i gazu płynnego LPG, ale są to wzrosty odpowiednio o 1, 1 i 2,5 punktu procentowego. Nieznacznie straciły udział olej napędowy i ciężki olej opałowy.

Najbardziej interesujący rynek krajowy 3 głównych paliw (benzyna, oleju napędowego oraz LPG) powiększył się o 2% przy uzależnieniu od importu na poziomie 48%. Zakupiono 8,3 mln m³ paliw, czyli o prawie 180 tys. m³ więcej niż w I kwartale 2022 r. Z importu pochodziło prawie 4 mln m³, a więc znacznie więcej niż przed rokiem.

Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) ukształtowała się na poziomie o 2% wyższym od wyniku z I kwartału sprzed roku i wyniosła 8,8 mln m³. Udział importu w tej wielkości wyniósł nieco ponad 4 mln m³ i zaspokajał potrzeby krajowe na poziomie 46%.

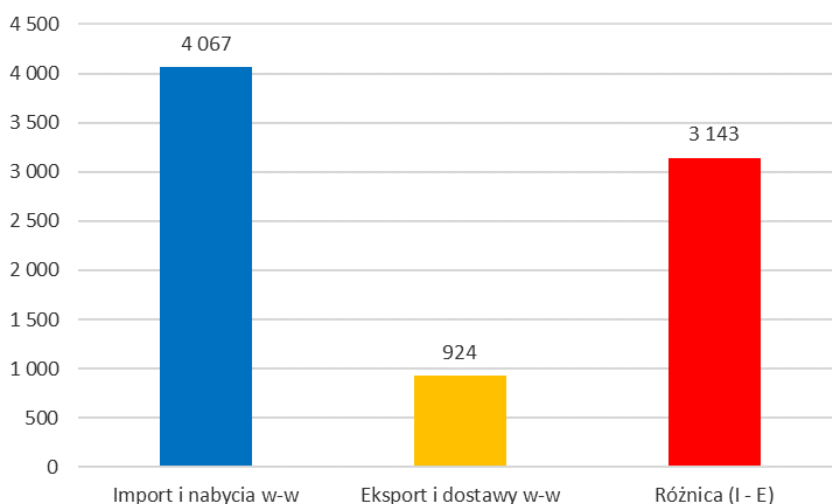
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po I kwartale 2023 r.

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyny silnikowe	498	52	446
Olej napędowy	2 259	313	1 946
Paliwo lotnicze JET	0	14	(-14)
LPG	1 219	15	1 204
Lekki olej opałowy	0	0	0
Ciężki olej opałowy	91	530	(-439)
Razem	4 067	924	3 143

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2023 r. [w tys. m³]



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2023 r. pokazał kontynuację trendu wzrostu różnicy pomiędzy ilością paliw przywiezionych do kraju, a z niego wywiezionych - dodatkowo wzmocnioną paliwem, które trafia na zaopatrzenie walczącej Ukrainy. Po 3 miesiącach tego roku nadwyżka szeroko rozumianego importu nad szeroko rozumianym eksportem paliw płynnych wyniosła ponad 3,1 mln m³, czyli o około 91 tys. m³ przekroczyła wynik ubiegłoroczny.