

Konsumpcja paliw płynnych po I półroczu 2023 r.

Obserwowane spowolnienie gospodarcze, 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 określającymi rynek paliw płynnych w Polsce w I półroczu 2023 r. Znaczącym elementem były też wysokie ceny paliw w I kwartale roku – szczególnie w przypadku oleju napędowego. Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw płynnych w Polsce po I półroczu 2023 r. w odniesieniu do I półrocza 2022 r.

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

Wyszczególnienie		I półrocze 2022		I półrocze 2023		Wskaźnik 6 mies. 2022=100
		tys. m3	udział w konsumpcji %	tys. m3	udział w konsumpcji %	
Benzyzny silnikowe	Konsumpcja	3 454		3 717		108
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	844	24	985	26	117
Olej napędowy	Konsumpcja	10 811		10 577		98
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	3 489	32	4 140	39	119
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	2 073		2 220		107
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	1 832	88	1 864	84	102
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	16 338		16 514		101
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	6 165	38	6 989	42	113
Paliwo JET	Konsumpcja	516		665		129
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	0	-	2	-	-
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	345		304		88
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	1	-	-	-	17
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	133		91		68
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	81	61	148	163	183
OGÓLEM	Konsumpcja	17 332		17 574		101
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	6 238	36	7 139	41	114

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Trudność porównania wyników I półrocza 2023 r. do I półrocza 2022 r. wynika z faktu, że w lutym ubiegłego roku zaczęła się agresja Rosji na Ukrainę, co mocno wstrząsnęło rynkiem paliw w Polsce. Wtedy też obserwowano przez dłuższy okres masowe zakupy paliw w hurcie i na stacjach paliw. W bieżącym roku sytuacja jest stabilna, ale ceny pozostały

na wysokich poziomach – choć zdecydowanie niższych niż w II półroczu 2022 r. wpływając na zakupy Polaków na stacjach paliw. Wojna w Ukrainie wymaga dużych ilości paliwa – głównie oleju napędowego, co sprawia, że eksport i reeksport paliw płynnych realizowany przez polskich przedsiębiorców był w omawianym czasie na rekordowych poziomach. Konsumpcję paliw w kraju wspomagała turystyka paliwowa na zachodnich i południowych granicach. Niższe ceny w Polsce niż w sąsiednich krajach europejskich zachęcały do przyjazdu w celu napełnienia baków i kanistrów. W ostatecznym rozrachunku wynik I półrocza br. dla konsumpcji paliw płynnych przewyższał wyniki z I półrocza ubiegłego roku. Sprzyjało temu zwiększenie ilości samochodów poruszających się po polskich drogach na polskich, ale też ukraińskich, czy białoruskich tablicach rejestracyjnych. Początek wakacji pokazał również kontynuację trendu spędzania - w większym stopniu niż było to jeszcze kilka lat temu - wakacji i czasu wolnego przez rodaków w kraju. W I połowie 2023 r. produkcja krajowych rafinerii była niższa niż w tym samym okresie przed rokiem, ale popyt na paliwa w kraju został zaspokojony większym od ubiegłorocznego importem. W stosunku do I półrocza 2022 r. popyt na paliwa płynne w Polsce wzrósł o 1%, przy czym warto zauważyć, że istotnym wzmocnieniem wyniku była rosnąca sprzedaż paliwa lotniczego dla odradzającej się turystyki lotniczej, a osłabieniem malejące zapotrzebowanie na olej napędowy.

Rynek polski w tym trudnym dla sektora paliwowego okresie był głównie zaopatrywany przez firmy członkowskie POPiHN. Pozostali operatorzy tradycyjnie sprowadzili do kraju mniej paliw od głównych dostawców, choć jednocześnie wyraźnie więcej niż w tym samym okresie poprzedniego roku, ale ich gros skierowali w ramach reeksportu głównie do Ukrainy. Znaczący udział operatorzy ci zachowali natomiast na krajowym rynku gazu płynnego LPG, oraz, co jest trendem obserwowanym od niedawna, przy zaopatrzeniu odbiorców benzyn silnikowych.

Oficjalna konsumpcja oleju napędowego w I półroczu 2023 r. była niższa niż w I półroczu 2022 r. o 2%. Dostawy rynkowe w relacji r/r zmniejszyły się o około 230 tys. m³. Oficjalny import tego gatunku paliwa zaspokoił 39% całości rynku, czyli o 6 punktów procentowych więcej w porównaniu do analogicznego okresu ub.r. Większy import wymuszony był m.in. przez okresowe remonty krajowych instalacji rafineryjnych. Członkowie POPiHN sprowadzili do kraju 3,2 mln m³ produktu, a pozostali operatorzy ulokowali na rynku około 1 mln m³. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 10,6 mln m³, w tym 4,1 mln m³ pochodziło z importu.

Konsumpcja benzyn silnikowych wzrosła o około 8%. Oficjalny import benzyn przeznaczony na zaopatrzenie kraju zwiększył się o 17% i wyniósł prawie 1 mln m³. Udział tego segmentu w krajowym zaopatrzeniu rynku benzyn sięgnął 26%. Kierowcy kupili ponad 3,7 mln m³ tego gatunku paliwa – o około 260 tys. m³ powyżej wyniku z I półrocza 2022 r.

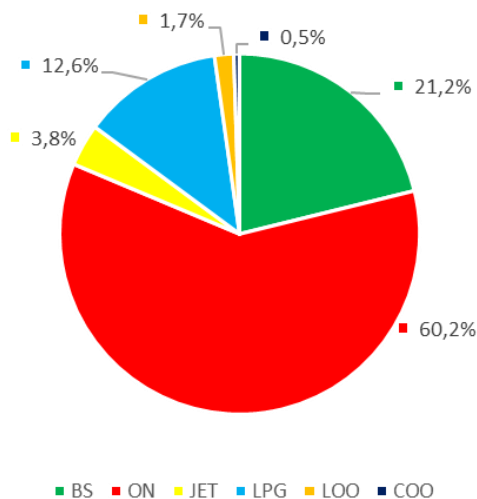
Swój wynik w stosunku do omawianego okresu w roku poprzednim poprawiła też sprzedaż gazu płynnego LPG. Dynamika tego rynku była prawie identyczna, jak w przypadku benzyn silnikowych. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 7% większe niż przed rokiem i wyniosło ponad 2,2 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 1,8 mln m³, co obejmowało około 49% rynku benzyn silnikowych (podobnie, jak w roku poprzednim). Tradycyjnie, większość tego paliwa pochodziło z importu, a jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 84% – o 4 punkty procentowe mniej niż przed rokiem.

Najbardziej dynamicznie zmienił się rynek paliwa lotniczego JET. W jego przypadku zużycie krajowe zwiększyło się o 29% i wszystko wskazuje na to, że nadal obserwować będziemy trend rosnący. 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 304 tys. m³, z czego import stanowił znikomą część. Jednocześnie zmalało też o 32% zapotrzebowanie krajowe na ciężki olej opałowy, ale jego duże ilości zostały wysłane poza kraj.

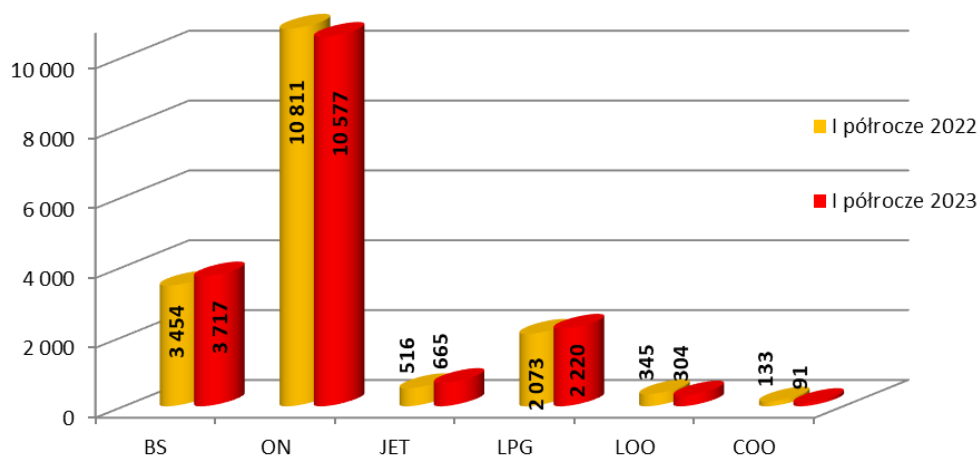
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) wzrosła o 1% w stosunku do wyniku z I półrocza 2022 r. Import paliw zaspokajał 41% potrzeb krajowych.

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



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig. 3 Konsumpcja krajowa paliw płynnych po I półroczu 2022 i 2023 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 głównych paliw (benzyna, oleju napędowego oraz gazu LPG) był jak zwykle decydujący dla obrazu całego rynku paliw płynnych w Polsce. Popyt na te produkty podskoczył o 1%, przy czym paliwa pochodzące spoza Polski zaspokajały 42% potrzeb rynku – o 3 punkty procentowe więcej niż przed rokiem. Do pojazdów i innych instalacji wykorzystano 16,5 mld litrów tych paliw (o 0,2 mld litrów więcej niż przed rokiem), przy czym 7 mld litrów z tej puli pochodziło z zagranicy.

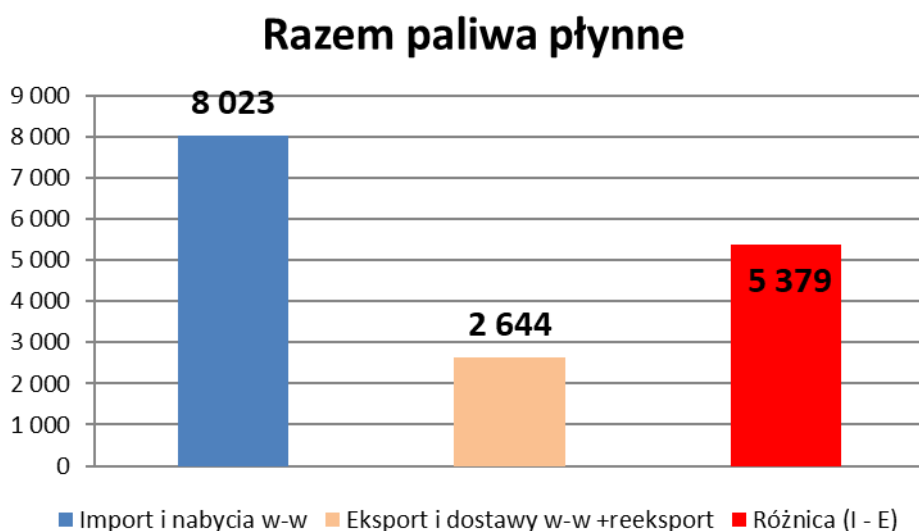
Licząc łącznie konsumpcję 6 gatunków paliw płynnych, zużyto ich w kraju 17,6 mln m³. Stanowiło to wzrost w stosunku do I półrocza 2022 r. o blisko 250 tys. m³. Według oficjalnych źródeł z importu pochodziło 7,1 mln m³, co stanowiło 41% wielkości rynku. Ilość paliw sprowadzonych do kraju z zagranicy przewyższyła ubiegłoroczną o 14%.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po I półroczu 2023 r. w tys. m³

	Import	Eksport + Reeksport	Różnica (I-E+R)
Benzyzny silnikowe	1 053	197	856
Olej napędowy	4 393	864	3 529
Paliwo lotnicze JET	2	25	(-23)
LPG	2 427	600	1 827
Lekki olej opałowy	0	0	-
Ciężki olej opałowy	148	958	(-810)
Razem	8 023	2 644	5 379

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych w I półroczu 2023 r.



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Zmiany w eksporcie i imporcie paliw określiły wynik tzw. importu netto paliw do kraju. Tym razem nadwyżka wyniosła około 5,4 mln m³.