

## Konsumpcja paliw płynnych po 3 kwartałach 2023 r.

Słaba dynamika polskiej gospodarki, wojna w Ukrainie, konieczność zmiany kierunków zaopatrzenia w ropę i gotowe paliwa po wprowadzeniu sankcji na zakupy ropy i paliw w Rosji oraz wysokie ceny paliw w I kwartale 2023 r. (szczególnie oleju napędowego) były głównymi elementami stymulującymi rynek paliw płynnych w Polsce. Dodatkowo na wielkość zakupów paliw wpłynęła w III kwartale br. polityka cenowa największych operatorów rynkowych.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie obecnie znanych wyników konsumpcji paliw płynnych w Polsce po 3 kwartałach 2023 r. w odniesieniu do 3 kwartałów 2022 r.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po 3 kwartałach 2023 r. w porównaniu do 3 kwartałów 2022 r.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2022		3 kwartały 2023		Wskaźnik 9 mies. 2022=100
		tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	tys. m <sup>3</sup>	udział w konsumpcji %	
<b>Benzyny silnikowe</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>5 352</b>		<b>6 052</b>		<b>113</b>
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	1 252	23	1 484	25	119
<b>Olej napędowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>16 713</b>		<b>17 267</b>		<b>103</b>
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	5 061	30	6 680	39	132
<b>Gaz płynny LPG</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>3 029</b>		<b>3 347</b>		<b>110</b>
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	2 646	87	2 755	82	104
<b>Razem 3 gatunki paliw</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>25 094</b>		<b>26 666</b>		<b>106</b>
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	8 959	36	10 919	41	122
<b>Paliwo JET</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>912</b>		<b>1 071</b>		<b>117</b>
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	-	-	9	1	-
<b>Lekki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>444</b>		<b>413</b>		<b>93</b>
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	1	-	7	2	700
<b>Ciężki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>203</b>		<b>148</b>		<b>73</b>
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	115	57	174	118	151
<b>OGÓLEM</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>26 653</b>		<b>28 298</b>		<b>106</b>
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	9 075	34	11 109	39	122

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Obiektywne porównanie wyników 3 kwartałów 2023 r. do 3 kwartałów 2022 r. utrudnia fakt rozpoczęcia w lutym ubiegłego roku agresji Rosji na Ukrainę, który mocno wstrząsnął rynkiem paliw w Polsce. Wtedy też obserwowano przez dłuższy okres masowe zakupy paliw

w hurcie i na stacjach paliw, co mocno zaważyło na wyniku całorocznym. W bieżącym roku sytuacja jest stabilna, ale ceny w I półroczu pozostały na wysokich poziomach - choć zdecydowanie niższych niż w II półroczu 2022 r. wpływając na zakupy Polaków na stacjach paliw. Działania wojenne w Ukrainie wymagają dużych ilości paliwa - głównie oleju napędowego, a Polska jest głównym hubem przerzutowym dla tego rodzaju zaopatrzenia. Skutkowało to tym, że eksport i reeksport paliw płynnych realizowany przez polskich przedsiębiorców był w omawianym czasie na rekordowych poziomach. Konsumpcję paliw w kraju, w znaczących okresach, 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 3 kwartałów br. dla konsumpcji paliw płynnych przewyższał znacząco wynik z 3 kwartałów ubiegłego roku. Wyjazdy wakacyjne rodaków (głównie do miejscowości krajowych) stabilizowały wysoki poziom sprzedaży w miesiącach letnich. W okresie styczeń - wrzesień br. produkcja krajowych rafinerii była niższa niż w tym samym okresie przed rokiem i popyt na paliwa w kraju musiał zostać zaspokojony większym od ubiegłorocznego importem. W stosunku do 9 miesięcy 2022 r. popyt na paliwa płynne w Polsce wzrósł o 6%, głównie dzięki zakupom benzyn silnikowych i gazu płynnego LPG. Wzmocnieniem wyniku była też rosnąca sprzedaż paliwa lotniczego dla odradzającej się turystyki lotniczej i poprawa w III kwartale sprzedaży oleju napędowego.

Rynek polski w tym trudnym dla sektora paliwowego okresie był zaopatrywany głównie 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 przede wszystkim 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.

Wynik konsumpcji paliw płynnych po 9 miesiącach 2023 r. przewyższał wyniki z tego samego okresu ubiegłego roku o 6%. Decydującym stymulatorem dla tego okresu był popyt na paliwa samochodowe.

Podobnie jak w latach poprzednich, 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.

Popyt na olej napędowy po 3 kwartałach 2023 r. był o 3% wyższy niż po 3 kwartałach 2022 r. Dostawy rynkowe tego gatunku paliwa wyniosły 17,3 mln. m<sup>3</sup> i były o 550 tys. m<sup>3</sup> większe niż przed rokiem. Import i nabycia w-w wyniosły 39% całości dostaw na rynek krajowy i były wyższe o 32% od ubiegłorocznych. Do kraju przywieziono łącznie 6,7 mln m<sup>3</sup> tego gatunku paliwa. Tzw. import uzupełniający, a więc dostawy realizowane przez operatorów spoza POPiHN na zaopatrzenie kraju, zwiększył się o 13%, osiągając poziom 1,26 mln m<sup>3</sup>. Oficjalna dynamika importowych zakupów dla pozostałych firm będących członkami POPiHN, wzrosła w tym okresie o 37% i wyniosła 5,4 mln m<sup>3</sup>.

Wzrost oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2022 r., wyniósł 13%. Ich import powiększył się o 19% i w konsumpcji krajowej stanowił 25% rynku. Również w przypadku tego gatunku paliwa główni gracze rynkowi (firmy członkowskie POPiHN) sprowadzili najwięcej produktu z zagranicy - o 12% więcej niż przed rokiem. Import uzupełniający realizowany przez niezależnych dostawców wzrósł o 45%, ale nadal

stanowił tylko 6% zaopatrzenia rynku. Popyt krajowy na paliwo do silników z zapłonem iskrowym przekroczył 6 mln m<sup>3</sup> i było to o prawie 700 tys. m<sup>3</sup> więcej niż przed rokiem.

Wynik, w stosunku do omawianego okresu w roku poprzednim, poprawiono też w sprzedaży gazu płynnego LPG. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 10% większe niż przed rokiem i wyniosło ponad 3,3 mln m<sup>3</sup>. Autogaz stanowił w tej wielkości około 2,8 mln m<sup>3</sup>, co obejmowało około 46% rynku benzyn silnikowych. Tradycyjnie, większość tego paliwa pochodziło z importu, a jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 82%

- o 5 punktów procentowe mniej niż przed rokiem.

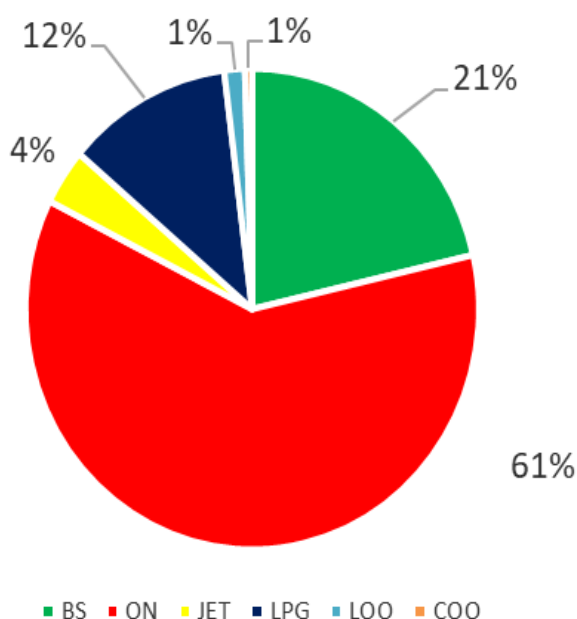
Dynamicznie zmienił się też rynek paliwa lotniczego JET. W jego przypadku zużycie krajowe zwiększyło się o 17%. Stanowi to wyraźną poprawę w stosunku do wyniku ubiegłorocznego i wzbudza nadzieję, że nadal rynek ten będzie wzrastał, dążąc do wyniku sprzed pandemii. Praktycznie cały popyt z rynku krajowego został zaspokojony przez rafinerie krajowe.

O 7% spadło zapotrzebowanie na lekki olej opałowy i zostało ono praktycznie w całości zaspokojone z produkcji krajowej.

Zapotrzebowanie wewnętrzne na ciężki olej opałowy zmalało o 27% i wciąż pozostawało na niskim poziomie w stosunku do wolumenu, który polscy producenci wysyłają za granicę.

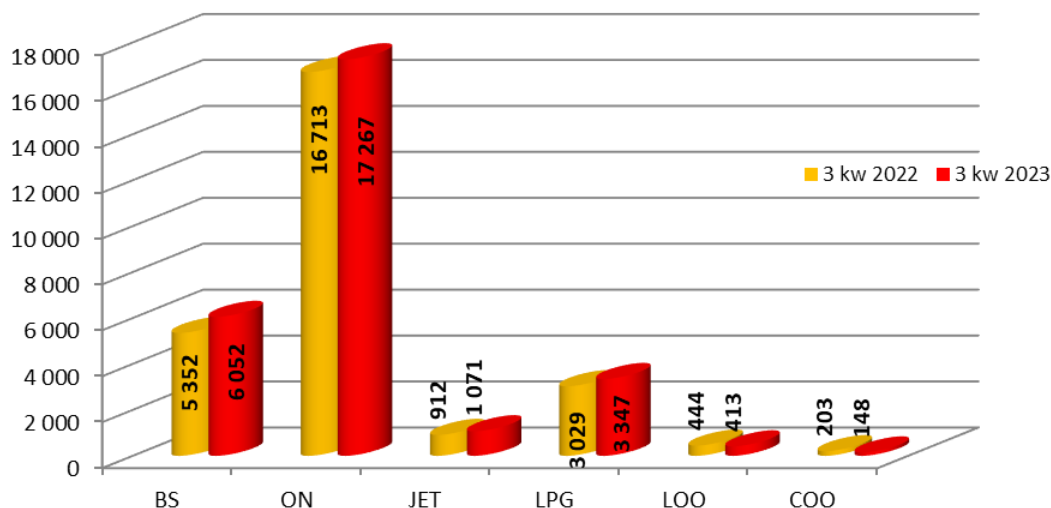
Ogółem, konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) przy niższym poziomie produkcji, wyraźnym wzroście importu i eksportu, była na poziomie wyższym o 6% od konsumpcji tych paliw po 3 kwartałach 2022 r., przy czym udział importu w zaopatrzeniu rynku zwiększył się o 5 punktów procentowych i wyniósł 39% rosnąc wolumenowo o 22%.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw płynnych po 3 kwartałach 2023 r.



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw płynnych po 3 kwartałach 2022 i 2023 r. w tys. m<sup>3</sup>



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw płynnych w kraju niewiele zmienił się w stosunku do porównywanego okresu w 2022 r. Olej napędowy jest wciąż głównym paliwem dla polskiego rynku, mającym dużą przewagę nad pozostałymi gatunkami. Różnice w stosunku do wyników z roku poprzedniego wynoszą pojedyncze punkty procentowe dla benzyn, gazu płynnego LPG i paliwa lotniczego Jet.

Rynek krajowy 3 głównych paliw płynnych (benzyn silnikowych, oleju napędowego oraz gazu płynnego LPG) wykazał wynik lepszy o 6% od notowanego dla 9 miesięcy 2022 r., przy czym udział importu w tym segmencie rynku paliw płynnych wyniósł 41%. Wolumen wzrostu tegoż rynku wyniósł około 1,6 mln m<sup>3</sup> przy całkowitym zużyciu tych paliw na poziomie prawie 27 mln m<sup>3</sup>, z czego z importu pochodziło około 11 mln m<sup>3</sup>.

Konsumpcja wszystkich 6. gatunków paliw wyniosła 28,3 mln m<sup>3</sup> i było to o 6% lepiej niż przed rokiem. Produkcję krajową uzupełniono importem w wysokości nieco ponad 11 mln m<sup>3</sup>, co stanowiło 39% rynku.

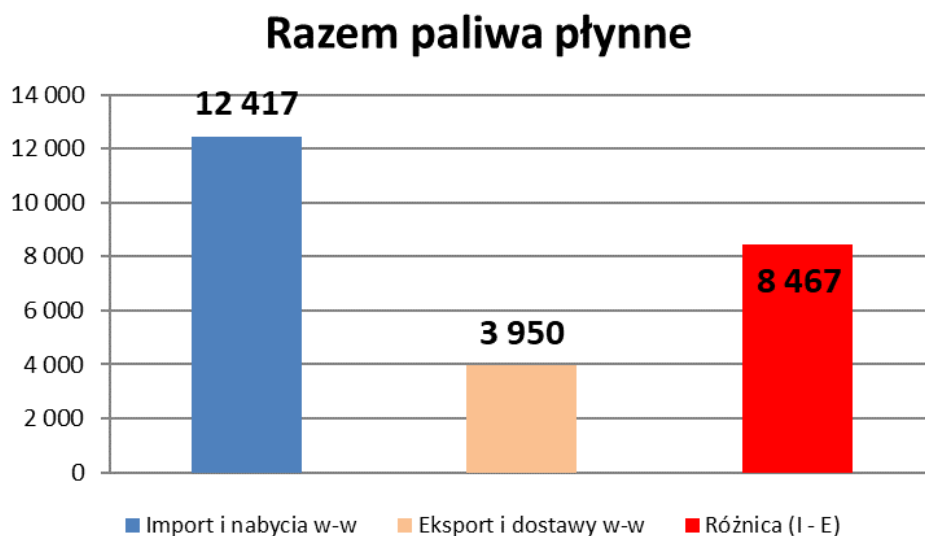
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po 3 kwartałach 2023 r.

w tys. m<sup>3</sup>

	Import	Eksport + Reeksport	Różnica (I-E+R)
Benzyny silnikowe	1 584	273	1 311
Olej napędowy	7 051	1 350	5 701
Paliwo lotnicze JET	9	25	(-16)
LPG	3 592	912	2 680
Lekki olej opałowy	7	0	7
Ciężki olej opałowy	174	1 390	(-1 216)
<b>Razem</b>	<b>12 417</b>	<b>3 950</b>	<b>8 467</b>

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 13 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2023 r. [w tys. m<sup>3</sup>]



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2023 r. pokazał wyraźną nadwyżkę importu paliw nad eksportem liczonym łącznie z reeksportem. Ta różnica wyniosła obecnie około 8,5 mln m<sup>3</sup>. Wynik tegoroczny został osiągnięty przy mniejszej od ubiegłorocznej produkcji krajowej, większym od ubiegłorocznego imporcie i powiększonym eksporcie i reeksporcie paliw.