

Konsumpcja paliw płynnych po I kwartale 2024 r.

Poniżej (fig. 1.) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw płynnych w Polsce po I kwartale 2024 r. w odniesieniu do I kwartału 2023 r.

Słaba dynamika polskiej gospodarki, stosunkowo wysokie ceny paliw oraz dostosowanie do nowych kierunków zaopatrzenia w ropę i gotowe paliwa po wprowadzeniu sankcji na zakup ropy i paliw z Rosji, a także trwająca wojna w Ukrainie były głównymi elementami wpływającymi na dynamikę konsumpcji paliw płynnych w Polsce w I kwartale 2024 r. To już 2 lata od rozpoczęcia w lutym 2022 r. pełnoskalowej wojny Rosji z Ukrainą, a nasz kraj jest cały czas głównym hubem zaopatrującym naszego wschodniego sąsiada w produkty konieczne do prowadzenia działań wojennych – w tym paliwa transportowe. Mimo tego wysiłku sytuacja na rynku paliwowym w kraju była w I kwartale stabilna i bardzo zbliżona do wyników z I kwartału 2023 r.

Fig. 1. Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po I kwartale 2024 r. w porównaniu do I kwartału 2023 r.

Wyszczególnienie		I kwartał 2023		I kwartał 2024		Wskaźnik 3 mies. 2023=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	1 807		1 781		99
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	470	26	468	26	100
Olej napędowy	Konsumpcja	5 466		5 389		99
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	2 141	39	2 148	40	100
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	1 124		1 199		107
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	957	85	1 032	86	108
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	8 397		8 369		100
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	3 568	42	3 648	44	102
Paliwo JET	Konsumpcja	248		273		110
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	-	-	-	-	-
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	200		194		97
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	-	-	10	5	-
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	43		56		130
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	98	229	51	91	52
OGÓLEM	Konsumpcja	8 888		8 892		100
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	3 666	41	3 709	42	101

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Potrzeby paliwowe Ukrainy generują duże dostawy głównie oleju napędowego, co sprawia, że eksport tego gatunku paliwa jest bardzo opłacalny, a kierunek ten zdominował wysyłki zagraniczne polskich firm paliwowych. Z uwagi na niższe ceny w Polsce niż w sąsiednich krajach europejskich na granicy zachodniej i południowej zauważalne było zjawisko tzw. turystyki paliwowej, ale w znacznie mniejszej skali niż obserwowano to w IV kwartale ubiegłego roku. W ostatecznym rozrachunku okazało się, że wynik 3 miesięcy br. dla konsumpcji paliw płynnych był niemal identyczny z obserwowanym przed rokiem. Co istotne w tych trudnych czasach, szara strefa pozostawała pod kontrolą, a tym samym prezentowane wyniki w pełni odzwierciedlają obraz rynku.

Po 3 miesiącach 2023 r. wyniki sprzedaży benzyn silnikowych i oleju napędowego były niemal identyczne z wynikami po I kwartale 2023 r. Wzrosty konsumpcji notowano dla paliwa lotniczego Jet, gazu płynnego LPG oraz ciężkiego oleju opałowego. Mniej niż przed rokiem sprzedano lekkiego gatunku oleju opałowego. Liczona łączna oficjalna konsumpcja paliw płynnych była na poziomie ubiegłorocznym.

Rynek polski był zaopatrywany głównie przez firmy członkowskie POPiHN. Pozostali operatorzy tradycyjnie sprowadzili do kraju mniej paliw od głównych dostawców, choć w przypadku oleju napędowego było to więcej niż w roku poprzednim. Ich gros skierowali w ramach reeksportu przede wszystkim do Ukrainy. Natomiast zachowali znaczący udział na krajowym rynku gazu płynnego LPG.

Popyt na olej napędowy w I kwartale 2024 r. zmalał o 1% w stosunku do I kwartału 2024 r. Słabe wyniki gospodarki krajowej sprawiły, że w ciągu pierwszych trzech miesięcy br. dostarczono odbiorcom o 26 tys. m³ mniej tego gatunku paliwa niż udało się ulokować na rynku w I kwartale ubiegłego roku. Wprawdzie rosła produkcja krajowa, ale potrzeby rynku i większy eksport sprawiły, że popyt musiał być uzupełniony importem, który nieznacznie wzrósł i wyniósł prawie 2,2 mln m³, czyli około 40% popytu. Całkowite zapotrzebowanie krajowe na ten gatunek paliwa wyniosło prawie 5,4 mln m³.

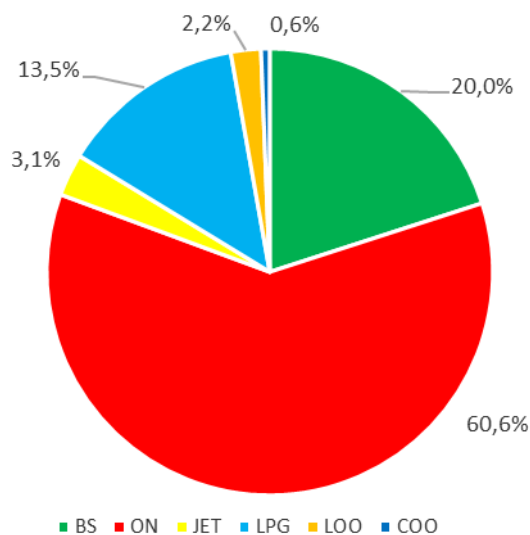
Podobnie jak w przypadku oleju napędowego, nie notowano wzrostu oficjalnej konsumpcji benzyn silnikowych. W stosunku do 3 miesięcy 2023 r., popyt zmalał o 1% i w dużej mierze został zaspokojony większą produkcją krajową. Konieczny import wyniósł 0,5 mln m³, co oznaczało, że był bardzo zbliżony do ubiegłorocznego. Udział produktu z importu w konsumpcji krajowej wyniósł 26% - identycznie jak przed rokiem. Rynek potrzebował 1,8 mln m³ tego gatunku paliwa.

Wynik, w stosunku do omawianego okresu w roku poprzednim, poprawiono w sprzedaży gazu płynnego LPG. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 7% większe niż przed rokiem i wyniosło ponad 1,2 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 1 mln m³, co obejmowało około 55% rynku benzyn silnikowych. Tradycyjnie, większość tego paliwa pochodziła z importu, a jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 86% - o 1 punkt procentowy mniej niż przed rokiem.

O 10%, w stosunku do wyniku z I kwartału 2023 r., wzrosło zapotrzebowanie krajowe na paliwo lotnicze Jet. Rynek tego gatunku paliwa jest wciąż w trakcie odbudowy po kryzysie z okresu pandemii. Obecnie poziom sprzedaży wynosi około 270 tys. m³, co mocno zbliża go do wyniku sprzed tego wydarzenia.

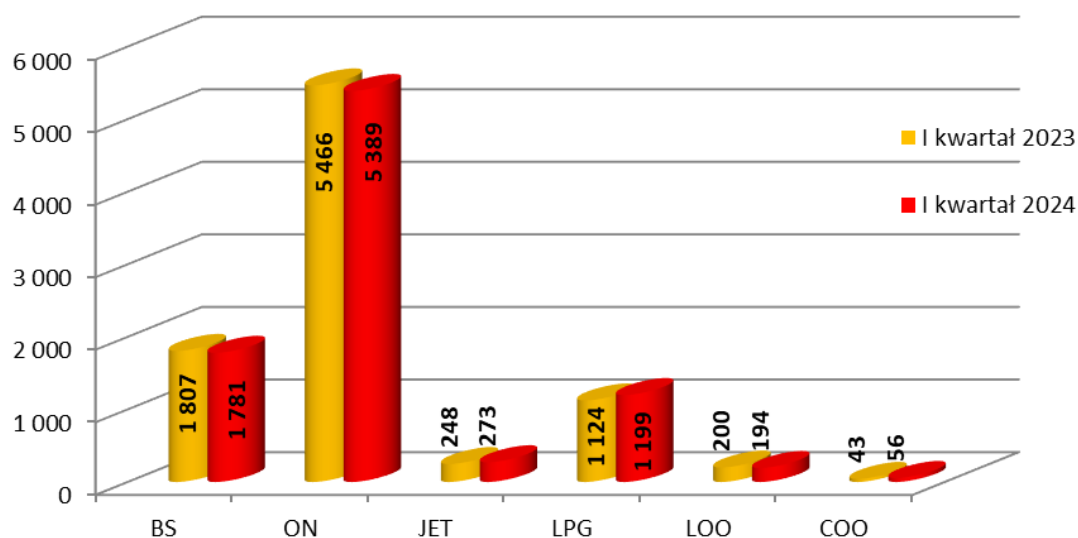
Rezultaty niższe od obserwowanych w I kwartale 2023 r. notowano dla lekkiego gatunku oleju opałowego, na który popyt został w całości zaspokojony dzięki produkcji krajowej. Konsumpcja gatunku ciężkiego paliwa opałowego wprawdzie wzrosła, ale wolumen zapotrzebowania był nadal na niskim poziomie.

Fig. 2. Struktura konsumpcji paliw płynnych po I kwartale 2024 r.



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3. Konsumpcja krajowa paliw płynnych po I kwartale 2023 i 2024 r. [w tys. m³]



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw płynnych po I kwartale 2024 r. jest bardzo zbliżony do tego z I kwartału 2023 r. Nadal dominuje olej napędowy, a na podium znalazły się jeszcze benzyny silnikowe i gaz płynny LPG w wymiarze prawie identycznym z ubiegłorocznym.

Najbardziej interesujący rynek krajowy 3 głównych paliw (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) okazał się być prawie identycznym z wynikiem ubiegłorocznym, ale uzależnienie od importu wzrosło o 2 punkty procentowe i wyniosło 44%. Zakupiono 8,4 mln m³ paliw,

czyli o około 28 tys. m³ mniej niż w I kwartale 2023 r. Z importu pochodziło 3,6 mln m³, a więc o 2% więcej niż przed rokiem.

Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) ukształtowała się na poziomie z I kwartału sprzed roku i wyniosła 8,9 mln m³. Udział importu w tej wielkości wyniósł 3,7 mln m³ i zaspokajał potrzeby krajowe na poziomie 42%.

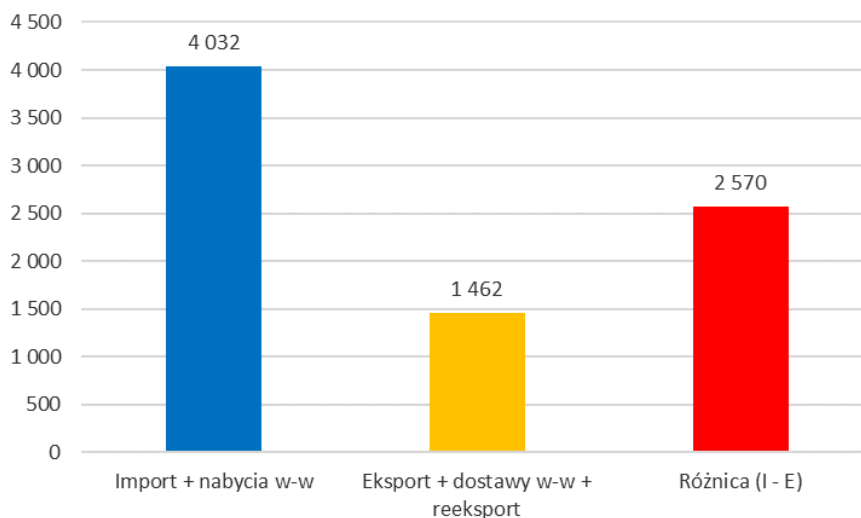
Fig. 4. Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po I kwartale 2024 r.

w tys. m³

	Import	Eksport +Reeksport	Różnica (I-E+R)
Benzyny silnikowe	469	156	313
Olej napędowy	2 298	517	1 781
Paliwo lotnicze JET	-	-	-
LPG	1 204	192	1 012
Lekki olej opałowy	10	0	10
Ciężki olej opałowy	51	597	(-546)
Razem	4 032	1 462	2 570

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5. Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2024 r. [w tys. m³]



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I kwartale 2024 r. pokazał już tradycyjnie nadwyżkę ilości paliw przywiezionych do kraju, w stosunku do ilości 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 2,6 mln m³.