



Bank Polski

Centrum
Analiz

Monitoring Branżowy

Analizy Sektorowe

5 stycznia 2023

Globalna paliwowa układanka

PODSUMOWANIE:

- **Bilans popytu i podaży na światowym rynku paliw ropopochodnych był napięty jeszcze przed 24.02.2022.** Pandemia spowodowała dużą redukcję popytu i cen nośników energii w 2020, co przełożyło się na niższą podaż. Dodatkowo we wcześniejszych latach ograniczany był dostęp do kapitału na inwestycje w sektorze paliwowym. Spowodowało to, że w sytuacji silnego odbicia aktywności gospodarczej w 2021, podaż nie była w stanie zareagować wystarczająco elastycznie na wzrost popytu. W rezultacie marże paliwowe powędrowały na historyczne szczyty.
- **Rosyjska agresja na Ukrainę spowodowała dalsze zawirowania na rynku, zwiększając ceny i niepewność oraz znacznie utrudniając logistykę.** Rosja ma duże znaczenie dla światowego rynku paliw. Stopniowe zmniejszanie dostaw rosyjskiego gazu ziemnego do UE oraz ograniczanie zakupów rosyjskiej ropy wywołało kryzys energetyczny w Europie i wymusiło duże dostosowania po stronie zużycia surowców energetycznych, w tym paliw.
- **Wprowadzone w życie 5.12.2022 embargo na ropę naftową i planowane od 5.02.2023 embargo na produkty naftowe z Rosji wymusza daleko idące przemodelowanie łańcuchów dostaw.** Jednym ze skutków jest większe zapotrzebowanie na tankowce. Przekłada się to na wyższą cenę transportu paliw i surowca. Skutki są zróżnicowane: pomaga to utrzymywać duże dyskonto cen ropy Urals wobec Brent, obniża ceny benzyny w eksportującej to paliwo Europie, ale zwiększa końcowy koszt zakupu deficytowego na Starym Kontynencie diesla.
- **Przekierowanie dostaw paliw może być trudniejsze niż ropy naftowej** ze względu na zróżnicowanie produktów i wymogów odbiorców oraz silne preferencje Indii i Chin dla rozwoju własnego rynku rafineryjnego.
- **Polska jest importerem netto paliw, a Rosja była głównym kierunkiem dostaw.** **Konsumpcja paliw w Polsce w ostatnich latach była bardzo mocna** ze względu na mniejsze spadki zużycia paliw w pandemii, silne odbicie aktywności gospodarczej i dodatkowy popyt ze strony uchodźców. Można się spodziewać, że krajowy popyt na paliwa w 2023 obniży się nieznacznie.

Departament Analiz Ekonomicznych
www.pkobp.pl/centrum-analiz

 [@PKO_Research](https://twitter.com/PKO_Research)

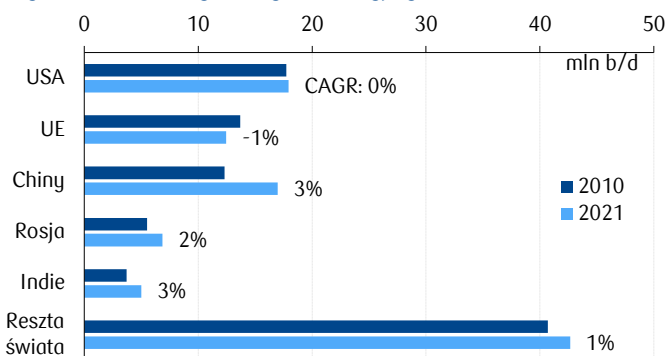
Zespół Analiz Sektorowych
analizy.sektorowe@pkobp.pl

Maciej Rozkrut

Globalny rynek przed wojną

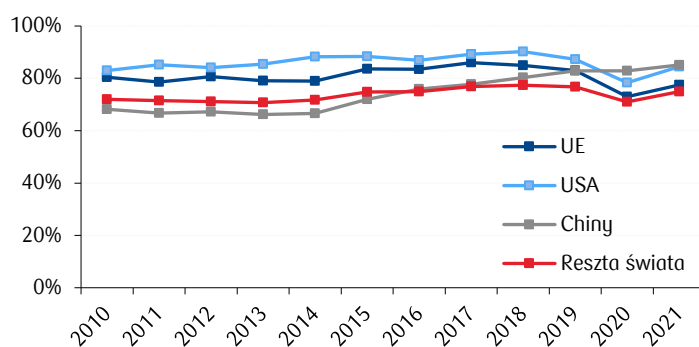
- Sektor rafinerijny rośnie głównie w krajach rozwijających się, a zmniejsza w najbogatszych krajach świata. Jest to efektem stagnacji (np. w USA) lub niewielkiego spadku (UE) konsumpcji paliw w krajach zachodnich i powiązanych z tym trendem zachęt i regulacji wpływających na większą atrakcyjność samochodów elektrycznych (zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych w UE od 2035). **Ogólne moce rafinerijne na świecie przyrastały w tempie ok. 1% rocznie w okresie 2009-2021 i sięgnęły 102 mln b/d w 2021.**
- **Pandemia Covid-19 odbiła się silnie negatywnie na popycie na paliwa** w związku z wprowadzeniem lockdownów i innych obostrzeń w wielu gospodarkach świata oraz spadku ogólnej aktywności gospodarczej, szczególnie w sektorach usługowych. Najmocniejsze spadki dotknęły konsumpcji paliw lotniczych (globalnie -40% r/r w 2020) w efekcie wprowadzania zakazów lotów i dużej niepewności, co do możliwości odbycia przelotu przez turystów (zakazanie w dniu wylotu, kwarantanna po przylocie, bądź konieczność posiadania paszportu covidowego). Spadki konsumpcji były dużo większe niż np. podczas kryzysu finansowego w 2008.
- **W 2020 nastąpiły również znaczące, planowane wyłączenia części mniej perspektywicznych aktywów**, głównie w USA – wg IEA zamknięcia objęły 0,8 mln b/d mocy produkcyjnych (5%). Łącznie ubyło 3,5 mln b/d mocy, a przybyło jednostek o zdolnościach ok. 2,5 mln b/d. Niski popyt wymusił też spadki produkcji i wykorzystanie mocy w sektorze rafinerijnym.
- **Chiny – kraj z drugimi największymi mocami rafinerijnymi na świecie – silnie ograniczyły eksport paliw w 2h21.** Za przyczynę takiego ruchu uważa się koncentrację władz Państwa Środka na zapewnieniu bezpieczeństwa dostaw dla odbiorców wewnętrznych i ochronienia ich przed wysokimi cenami na światowych rynkach.

Wykres 1. Zmiany mocy rafinerijnych na świecie



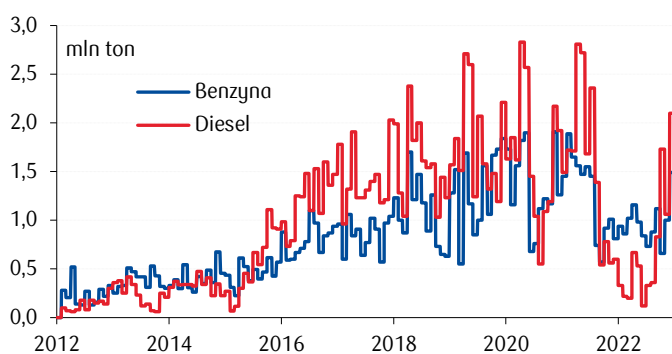
Źródło: BP Statistical Review of World Energy 2022, PKO Bank Polski

Wykres 2. Wykorzystanie mocy rafinerijnych w wybranych regionach świata



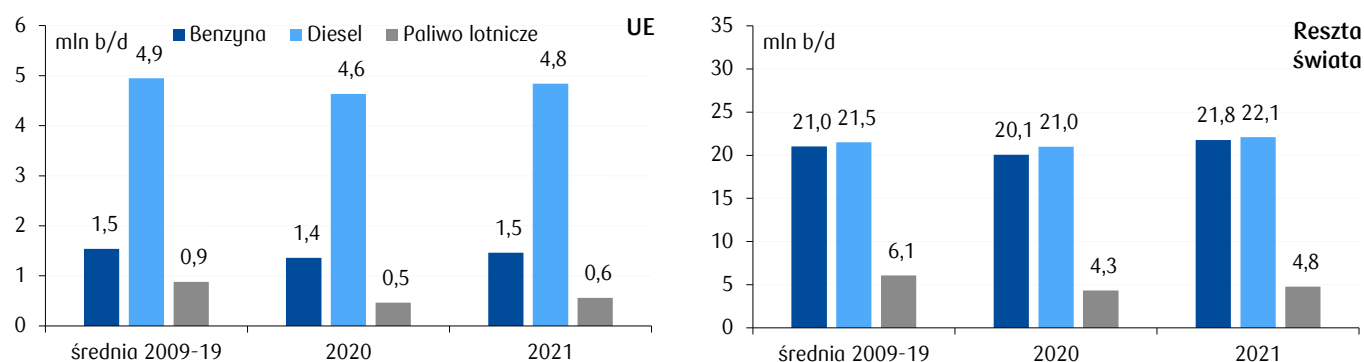
Źródło: BP Statistical Review of World Energy 2022, PKO Bank Polski

Wykres 3. Chiński eksport paliw



Źródło: Bloomberg, PKO Bank Polski

Wykres 4. Konsumpcja wybranych paliw



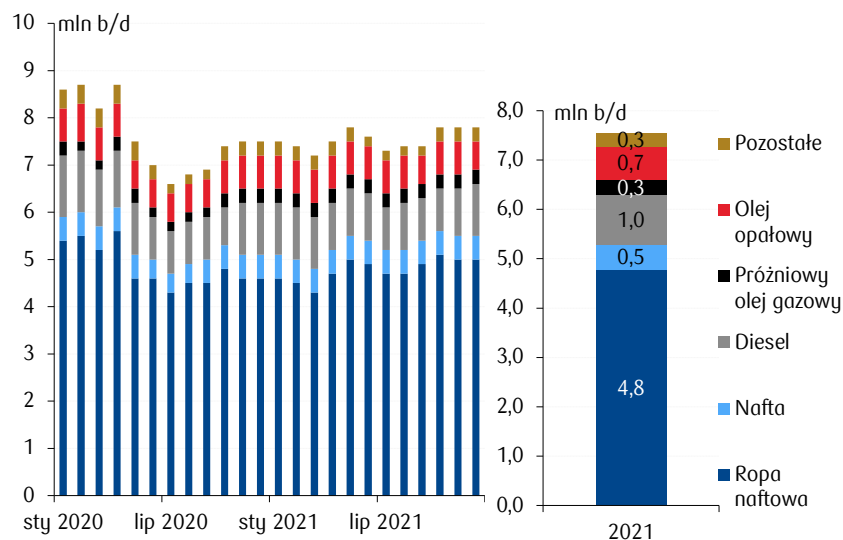
UE – 26, bez Chorwacji

Źródło: BP Statistical Review of World Energy 2022, PKO Bank Polski

Zmiany na rynku globalnym spowodowane wojną w Ukrainie

- Rosyjska agresja na Ukrainę jest kluczowym czynnikiem generującym niepewność na rynku paliw. **Eksport paliw z Rosji ma bardzo istotne znaczenie dla światowego rynku – kraj ten odpowiadał za ok. 15% światowego eksportu.** W przypadku diesla to ok. 4% globalnej konsumpcji, a dla oleju opałowego ok. 10%. Rosja ma również relatywnie duże znaczenie w przypadku ciężkiego oleju opałowego, wykorzystywanego przede wszystkim jako paliwo statkowe. Dostawy z Rosji mają zdecydowanie mniejsze znaczenie dla rynku benzyn.
- **Pierwsze sankcje i obostrzenia dla handlu rosyjską ropą pojawiły się już w marcu.** Niepewność regulacyjna oraz odcięcie Rosji od systemu SWIFT ograniczały atrakcyjność rosyjskiego surowca i produktów. W dalszej części roku uczestnicy rynku przyzwyczaili się do nowych warunków i ostatecznie ubytek rosyjskiej podaży ropy naftowej był relatywnie niewielki – produkcja niższa o ok. 300 tys. b/d (wg IEA) względem stanu sprzed wybuchu konfliktu (10,9 mln b/d w 2021). Tak niewielki wpływ jest w dużej mierze efektem przekierowywania dostaw do Indii (w największym stopniu), Turcji (w ostatnich miesiącach 2022) i Chin, a także wykorzystywania technik obchodzenia sankcji, tj. przeładunek surowca na otwartym morzu ze statku na statek, bądź mieszanie ropy rosyjskiej z surowcem innego pochodzenia, np. ropą kazachską.
- **Za zwiększony popyt na paliwa ropopochodne, szczególnie w Europie, odpowiada także gas-to-oil switching,** czyli zastępowanie zużycia gazu ziemnego dieslem, ciężkim olejem opałowym lub LPG. Łączne zapotrzebowanie na Starym Kontynencie z tego tytułu szacowane jest na ok. 300 tys. b/d w 3q22 i 450 tys. b/d w 4q22 (+100% r/r). Odpowiadać za nie będą głównie rafinerie, ale produkty mogą znaleźć również zastosowanie w generacji energii elektrycznej w starszych instalacjach rezerwowych, zastępować zasilanie gazowe w niektórych instalacjach w elektrowniach lub przemyśle, a LPG w sektorze chemii.

Wykres 5. Rosyjski eksport ropy i produktów rafinacji w 2020-21



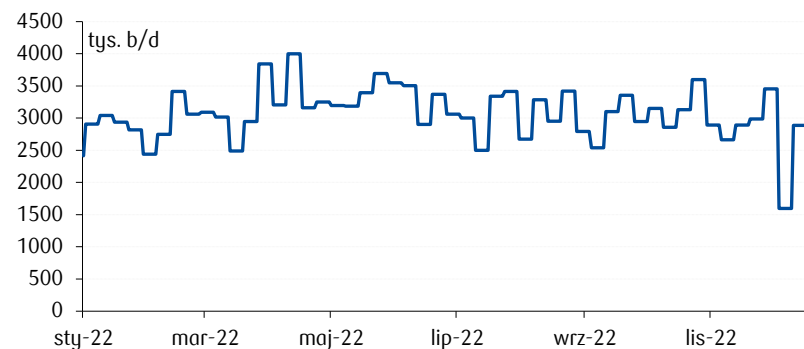
Źródło: IEA, PKO Bank Polski

Wykres 6. Różnica pomiędzy kosztem GJ energii uzyskanego z oleju opałowego względem gazu ziemnego*



*Wycenienie uwzględnia koszt emisji CO₂; oparte na notowaniach surowców w Europie Zachodniej
Źródło: PKO Bank Polski

Wykres 7. Transporty ropy naftowej z rosyjskich portów



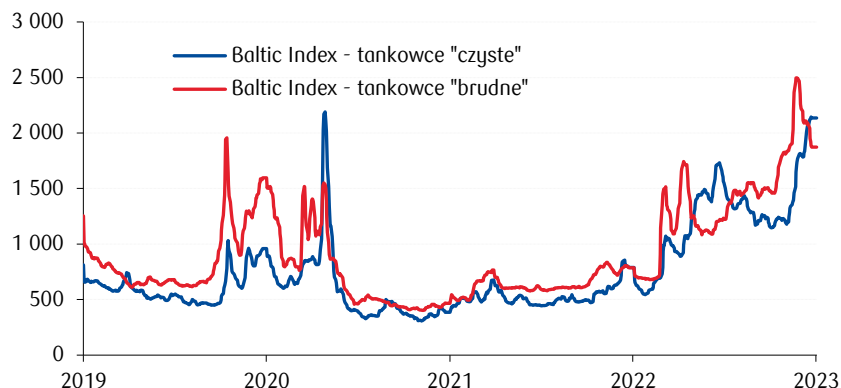
Źródło: Bloomberg, PKO Bank Polski

- Wykorzystywanie diesla było szczególnie atrakcyjne późnym latem 2022 (patrz Wykres 6.), choć wg wyliczenia IEA okres przewagi paliwa ropopochodnego rozpoczął się już latem 2021. Ostatnie dynamiczne spadki cen gazu ziemnego przyciągają relację do poziomu równowagi. Stosunek wartości względnej tych paliw nie wydaje się być trwały, zatem prawdopodobnie firmy nie będą inwestować w duże moce oparte na paliwach ropopochodnych, a dodatkowy popyt z tego tytułu nie będzie istotnie większy od przewidywanych 300-450 tys. b/d w Europie.

- Od 5.12.2022 obowiązuje unijne embargo na rosyjską ropę naftową dostarczaną do UE drogą morską.** Wymusiło ono dalsze przemodelowanie globalnych łańcuchów dostaw surowca. Po wejściu w życie drugiej części ograniczeń na import węglowodorów z Rosji (embargo na produkty od 5.02.2023) **przekierowane zostanie ok. 2,5 mln b/d rosyjskiej ropy naftowej i produktów ropopochodnych (wg S&P Global).** IEA przewiduje, że Europa będzie w większej części zaspokajać swoje zapotrzebowanie dostawami z USA i Bliskiego Wschodu przez przekierowanie transportów wcześniej wysyłanych do Afryki i Ameryki Południowej. To może tworzyć przestrzeń do zagospodarowania przez podaż rosyjską.

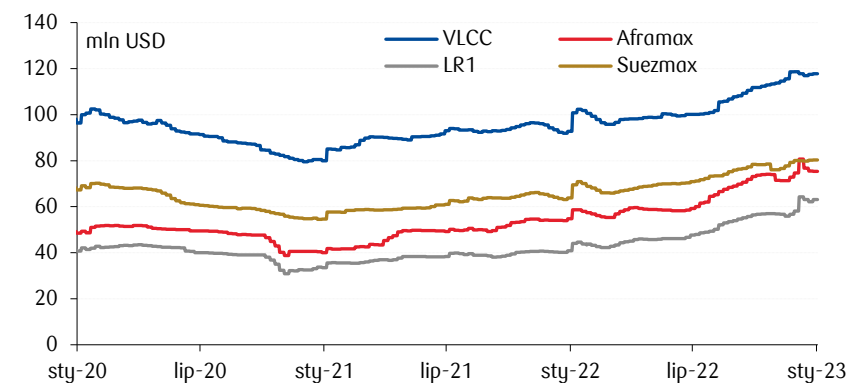
- Wszystkie te zmiany skutkują wydłużeniem dystansów do pokonania przez tankowce.** Przewóz ropy typu Urals z rosyjskich portów na Bałtyku (Primorsk, Ust-Ługa) do odbiorców w Europie Zachodniej trwa przeciętnie 8 dni, natomiast do Ameryki Południowej lub Zachodniej Afryki 30 dni, a dostawa do Indii lub Chin to ok. 30-40 dni. Rosja eksportuje również ropę z portu w Noworosyjsku nad Morzem Czarnym, dla którego wydłużenie transportu będzie nieco mniej dotkliwe. Za wydłużeniem czasu transportu i dystansu idzie oczywiście podwyższenie jego kosztów.
- W 2021 ok. 85% transportu morskiego rosyjskiej ropy odbywało się na tankowcach typu Aframax,** a pozostałą część przewożono na Suezmax i VLCC (większe ładowności). To właśnie na średniej wielkości jednostki (LR1, Aframax, LR2) popyt ma rosnąć najsilniej. Jednostki większe (VLCC i ULCC) często nie są w stanie wpląć na wody Bałtyku lub są ograniczane przez porty, np. gdański Naftoport nie jest w stanie obsłużyć dużych tankowców klasy VLCC z pełnym ładunkiem.
- W przypadku transportu produktów (paliw i petrochemii) używane są wyłącznie jednostki małe i średnie.** Braemar (broker na rynku transportu morskiego) szacuje, że Rosji brakuje 110 tankowców, głównie klasy Aframax/LR2 i w mniejszym stopniu Suezmax. Szacunki kosztów zakupu nowych tankowców wg klasy wskazują, że cena Aframaxa jest niemal identyczna jak, większego od niego, Suezmaxa, a historyczny spread między cenami tych tankowców zaczął błyskawicznie zniknąć w 2022.
- Napięcia na rynku tankowców wpływają na końcowy koszt paliwa** w krajach importujących, co stanowi delikatnie pozytywny impuls dla marż na dieslu w Europie. Jednak mogą też wymuszać obniżki cen u eksporterów, szczególnie w okresie niskiego popytu, co dotyczy m.in. eksportu benzyn z Europy (Stary Kontynent jest eksporterem netto benzyny, a importerem diesla).
- IEA zwraca uwagę na potencjalne problemy pod kątem możliwości przekierowania przez Rosję eksportu produktów (paliwa i petrochemia) na inne rynki,** są wśród nich takie kwestie jak:

Wykres 8. Wybrane indeksy kosztu transportu morskiego*



*Tankowce „brudne” – przewóz ropy naftowej i ciężkiego oleju opałowego, tankowce „czyste” – produkty ropopochodne bez surowców gazowych, tj. LPG, propan lub amoniak
Źródło: Bloomberg, PKO Bank Polski

Wykres 9. Cena nowego tankowca wg klasy



VLCC – 200-320 tys. ton nośności, Suezmax – 120-180, Aframax – 80-120, LR1 (produktowiec) – 60-80
Źródło: Bloomberg, PKO Bank Polski

- o Nadal brak istotnych zmian w globalnych łańcuchach dostaw paliw (w przypadku ropy mieliśmy do czynienia ze stopniowym przekierowywaniem dostaw już od marca'22)
- o Zróżnicowanie paliw i potrzeb jakościowych różnych rynków docelowych
- o Chęć chronienia lokalnego sektora rafineryjnego przed tańszymi rosyjskimi paliwami - zarówno Chiny, jak i Indie, są dużymi eksporterami produktów ropopochodnych.

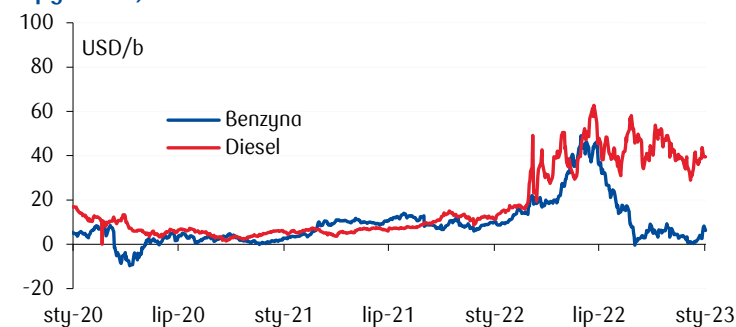
Do tego można dodać, wspomniane wcześniej, napięcie na rynku frachtu morskiego w postaci wyższych kosztów przewozu tankowcami „czystymi” i gazowcami ze względu na przeciętnie dłuższe trasy do rynków docelowych.

- **Istotna jest również kwestia ubezpieczeń transportu morskiego**, który kontrolują w zdecydowanej większości ubezpieczyciele z Europy, a udział w tym rynku krajów G7 szacowany jest na 95%. W ramach sankcji wprowadzono zatem możliwość objęcia ubezpieczeniem transportów surowca zakupionego po cenie nie wyższej niż 60 USD/b. Podobny **mechanizm ceny maksymalnej zostanie wprowadzony dla produktów ropopochodnych od 5.02.2023**, aczkolwiek na ten moment nie są znane konkretne limity dla poszczególnych rodzajów paliw.
- Na ten moment trudno ocenić też czy wprowadzone regulacje istotnie ograniczyły transport surowca z Rosji w ostatnich tygodniach (patrz Wykres 7.). **Embargo i limit cenowy ma ograniczyć rosyjską podaż ropy na globalnym rynku o 1 mln b/d (wg m.in. IEA i Vitol) na początku 2023. Realizacja takiego scenariusza zwiększy prawdopodobieństwo jego powtórzenia w lutym'23 w zakresie produktów ropopochodnych**, choćby z powodu ww. przez IEA potencjalnych ryzyk pod kątem przekierowywania dostaw. **Wpływ takiego obrotu spraw na marże rafineryjne jest trudny do jednoznacznego oszacowania, ale wydaje się, że ograniczenie podaży paliw przeważa nad droższym surowcem wspierając tym samym marże, głównie na dieslu.**
- **Rosjanie prowadzą aktualnie prace nad odpowiedzią na sankcje w postaci zakazu sprzedaży surowca do państw, które przyjęły limit cenowy.** Jest to działanie spodziewane i uwzględnione w ww. szacunku ograniczenia podaży. Po przejściowych zawirowaniach związanych z przemodelowaniem łańcuchów dostaw rosyjski eksport nie powinien zancząco odbiegać od dotychczasowego, o ile znajdą się inni kupcy, a Rosjanie będą chcieli sprzedawać surowiec. W wariacie silnego spowolnienia gospodarczego i spadków na rynku ropy, wcale nie musi to być takie oczywiste (rosyjski koszt wydobycia szacowany jest na ok. 42-44 USD/b).

Perspektywy 2023

- Wymienione wcześniej czynniki – spadek popytu i podaży w wyniku pandemii, silne odbicie aktywności gospodarczej i zaburzenia w globalnych łańcuchach dostaw na skutek rosyjskiej agresji i chińskiej polityki **wyniosły latem'22 marże paliwowe (cracki) na historyczne szczyty** – 49 USD/b w przypadku benzyny i 63 USD/b dla diesla. Benzynom pomógł wydatnie silny sezonowy popyt. Dieslowi - wysokie zapotrzebowanie na całą pulę średnich destylatów, wśród których drugim najważniejszym produktem jest paliwo lotnicze. **Marże w przypadku benzyn powróciły już do historycznych średnich.**
- Na wysoką rentowność produkcji firmy odpowiedziały zwiększeniem wykorzystania mocy rafineryjnych i odkładaniem niekrytycznych remontów i przeglądów instalacji. **Przestoje produkcyjne w 2022 były wyraźnie niższe niż średnio w poprzednich 5 latach.**
- **We wrześniu'22 silnie wzrósł eksport diesla z Chin (patrz Wykres 3.).** Łączone jest to z jednej strony z perspektywą otwarcia gospodarki, a więc zakończeniem bądź poluzowaniem polityki „zero COVID”, a z drugiej strony może być tłumaczone chęcią sko-

Wykres 10. Cracki paliwowe (cena produktu w ARA – koszt ropy Brent)



Źródło: Bloomberg, PKO Bank Polski

Tabela 1. Prognoza konsumpcji ropy naftowej

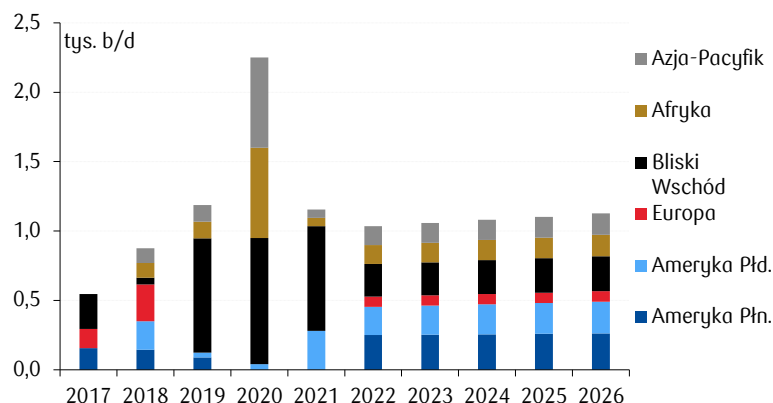
mln b/d	2022	2023	zmiana
Ameryka Północna	24,50	24,53	0,03
Ameryka Południowa	6,43	6,41	-0,02
Europa	14,35	14,18	-0,17
Chiny	15,16	15,76	0,60
Japonia	3,36	3,29	-0,07
Indie	5,00	5,20	0,20
Azja - pozostałe	26,53	26,86	0,33
Afryka	4,49	4,59	0,10
Razem	99,82	100,82	1,00

Źródło: EIA, PKO Bank Polski

rzystania przez rafinerie z bardzo wysokich marż paliwowych na dieslu (patrz Wykres 10.). W scenariuszu utrzymania się takiego podejścia po stronie komunistycznych władz również w kolejnych miesiącach i dalszego zwiększania eksportu paliw może to sprowadzać marże paliwowe w dół, a jednocześnie zwiększać popyt na ropę naftową, gdyż rafinerie chińskie pracowały w 1h22 na relatywnie niskich poziomach wykorzystania mocy – ok. 70%.

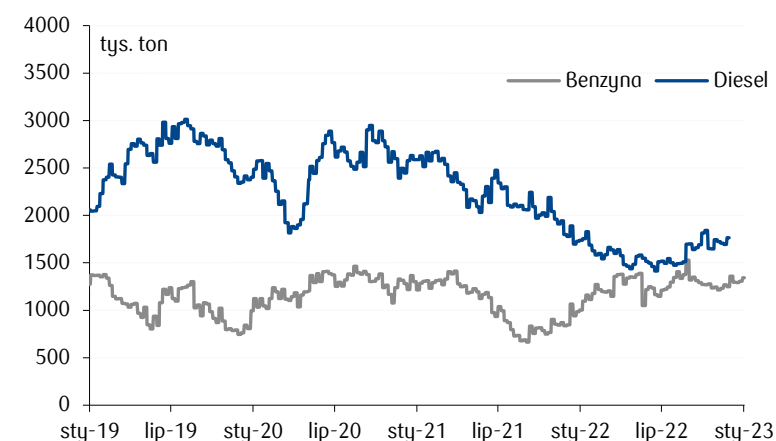
- **W 2023 światowy popyt na paliwa ma być nadal silny.** Wzrosty konsumpcji notować mają LPG i paliwo lotnicze, ale w przypadku diesla i benzyny spodziewany jest już jej lekki spadek. IEA oczekuje napiętego globalnego rynku diesla z uwagi na dużą konkurencję o nierosyjskie dostawy do państw G7, UE i Australii. Przewiduje również nadwyżkę popytu nad podażą na poziomie ok. 0,8 mln b/d.
- **EIA spodziewa się wzrostu globalnego popytu na ropę naftową w 2023 o 1 mln b/d.** Oczekiwane spadki konsumpcji w Europie (-0,17 mln b/d) i Japonii (-0,07 mln b/d) z dużą nawiązką zostaną skompensowane wzrostem zużycia w Chinach, Indiach i pozostałych krajach azjatyckich (łącznie +1,13 mln b/d). Jednocześnie EIA prognozuje, że zwiększenie wydobywania, głównie w USA, przewyższy wzrost konsumpcji o 0,2 mln b/d. Warto odnotować również prognozę OPEC, zakładającą znacznie większy wzrost konsumpcji ropy w 2023 (+2,2 mln b/d).
- **W dalszej części 2023 marże paliwowe powinny powrócić do niższych, historycznych poziomów** głównie ze względu na osłabienie popytu i dodatkowe moce w rafinacji ropy.
- **W Unii Europejskiej głównym wyzwaniem może być napięty bilans na rynku diesla.** Po pierwsze ze względu na wysoką konsumpcję tego paliwa, a po drugie konieczność znalezienia dużych, alternatywnych wobec Rosji źródeł dostaw. Wysokie ceny w krótkim okresie wspierać mogą również podwyższone koszty transportu oraz wciąż niskie zapasy paliwa. W kierunku stopniowych spadków cen w trakcie roku może działać niższy popyt w sezonie letnim, powrót marż paliwowych do niższych poziomów oraz powolna stabilizacja globalnych łańcuchów dostaw paliw. **Presja na ceny benzyny powinna być mniejsza niż w przypadku diesla.** Ze względu na dobre zaopatrzenie UE w to paliwo, ceny powinny być zależne głównie od czynników lokalnych, w tym sezonowych zmian popytu (większy popyt latem) i podaży.

Wykres 11. Wzrost brutto globalnych mocy rafineryjnych



Źródło: Bloomberg Intelligence, PKO Bank Polski

Wykres 12. Zapasy paliw w ARA

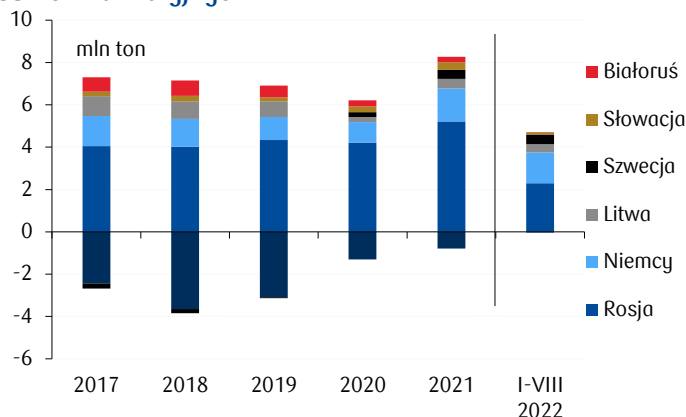


Źródło: Bloomberg, PKO Bank Polski

Specyfika rynku krajowego

- **Popyt na paliwa w Polsce cechował się w ostatnich latach tendencją wzrostową** (+4% dla diesla i +2% dla benzyny, w latach 2009-2021), za co odpowiadał m.in. wzrost liczby pojazdów (patrz Tabela 3.) i dynamiczny wzrost pracy **przewozowej** polskiego transportu drogowego. W tym samym czasie w całej UE notowany był **powolny spadek popytu**.
- **Wprawdzie na skutek COVID-19 konsumpcja paliw w Polsce w 2020 zmalała, jednakże w wyraźnie mniejszym stopniu niż w innych gospodarkach UE.** Powodem były nieco łżejsze i krótsze lockdowny, a także mniejsza skala spowolnienia aktywności gospodarczej. **Największy rozdźwięk wystąpił w przypadku diesla** – w Polsce spadek konsumpcji był minimalny (-1%), a przeciętnie w UE dosyć głęboki (-8%). Popyt na olej napędowy jest mniej elastyczny i zależny głównie od sytuacji w gospodarce, a mniej od popytu indywidualnego, chociażby związanego z turystyką.
- **W 2022 wzrost konsumpcji paliw w Polsce silnie kontrastował ze spadkami w pozostałych krajach Wspólnoty.** Prawdopodobnie było to po części efektem większego zapotrzebowania związanego z przyjęciem uchodźców z Ukrainy, a po części dalszego silnego ożywienia w polskiej gospodarce. Pomogła też obniżka stawki VAT (z 23% do 8%) i akcyzy na paliwa, co począwszy od lutego ograniczyło koszt benzyny i diesla o ok. 0,7 zł/l. Powrót standardowej stawki VAT z początkiem 2023 powinien zmniejszyć to dodatkowe źródło popytu.
- **Polska jest importerem netto paliw, a głównym kierunkiem dostaw była Rosja.** Sprowadzaliśmy z tego kierunku ok. 4-5 mln ton produktów ropopochodnych rocznie przy zużyciu krajowym wynoszącym ok. 31,7 mln ton (wg BP). Szczególnie duże znaczenie miały dostawy diesla i LPG z Rosji (LPG nie jest objęty unijnym embargiem na produkty ropopochodne).
- **Od czerwca'22 silnie wzrósł eksport paliw do Ukrainy.** To właśnie pod koniec czerwca'22 po kolejnym ostrzale rakietowym prezes ukraińskiego Naftogazu ogłosił fakt utracenia przez Ukrainę zdolności rafinacji ropy w kluczowej dla tego państwa rafinerii w Kremenczuku w obwodzie połtawskim. W okresie czerwiec-wrzesień'22 dostawy wynosiły przeciętnie 175 tys. ton miesięcznie i były o 687% wyższe od relatywnie wysokich poziomów w analogicznych miesiącach 2021. Nie są to jednak ilości porażające biorąc pod uwagę skalę polskiego rynku paliwowego.

Wykres 13. Główne kierunki polskiego importu netto produktów rafineryjnych



Źródło: Eurostat, PKO Bank Polski

Tabela 2. Porównanie wybranych statystyk rynku paliwowego Polski i UE w 2021 (tys. t)

Polska	Konsumpcja	Eksport	Import	Udział Rosji w imporcie
Benzyna	4 786	111	844	0%
Diesel	18 756	10	5 466	64%
LPG	2 523	215	2 255	58%
Paliwo lotnicze	573	99	3	0%
Ropa naftowa	24 761	181	23 620	63%

UE	Konsumpcja	Eksport	Import	Udział Rosji w imporcie
Benzyna	70 030	36 815	21 848	1%
Diesel	241 760	47 187	107 965	20%
LPG	25 441	3 832	19 868	12%
Paliwo lotnicze	25 399	8 796	18 838	2%
Ropa naftowa	492 300	362	374 201	23%

Źródło: Eurostat, GUS, PKO Bank Polski

Tabela 3. Liczba pojazdów w Polsce i pozostałych krajach UE (tys. szt.)

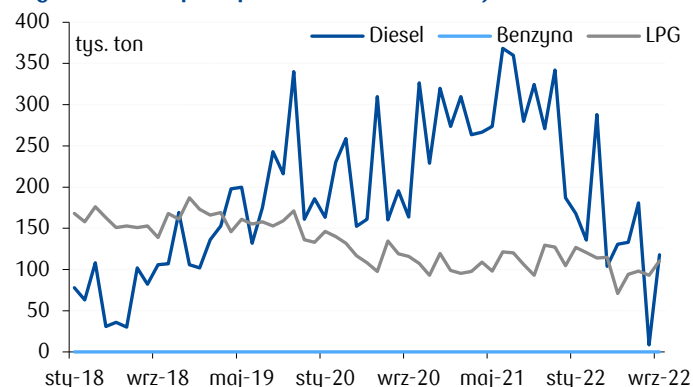
Polska	2014	2020	CAGR
Osobowe	20 004	25 114	5%
Ciężarowe	303	469	8%
Autobusy	106	125	3%

UE	2014	2020	CAGR
Osobowe	202 135	225 330	2%
Ciężarowe	1 258	1 573	4%
Autobusy	609	621	0%

Źródło: Eurostat, PKO Bank Polski

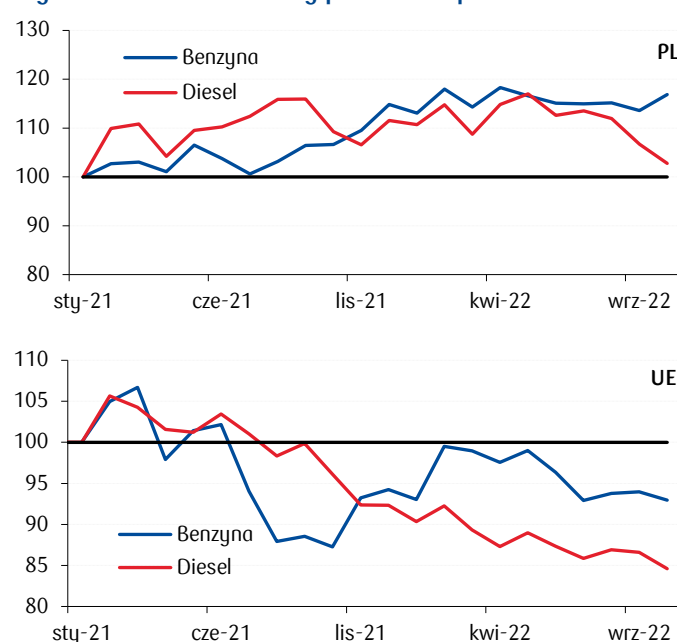
- Ostatnie dane nt. zapasów diesla w Polsce (październik'22) wskazują na poziomy zbliżony do stycznia'21, czyli ok. 2,4 mln ton (roczna konsumpcja to ok. 18,8 mln ton). Rosły zapasy benzyny – do 770 tys. ton, ok. 16% rocznej konsumpcji. Zapasy paliw w całej UE zmalały w tym samym okresie do poziomu kolejno 44,7 mln ton diesla (18,5%) i 13,9 mln ton benzyny (20%). Relacja zapasów do konsumpcji diesla i benzyny w UE jest przeciętnie wyższa niż w Polsce.
- Ceny detaliczne paliw w Polsce od lat są niższe niż przeciętnie w UE (patrz Wykres 18.), co wynika przede wszystkim z niższego opodatkowania ich konsumpcji. Ceny bez uwzględniania podatków, a więc w przybliżeniu ceny hurtowe powiększone o marżę detaliczną, były na podobnym poziomie. Zazwyczaj ceny benzyny i diesla były nieco niższe, a LPG wyższe, niż w pozostałych krajach Wspólnoty. Nie jest to zaskakujące – ceny paliw ustalane są globalnie i korygowane o czynniki lokalne, tj. różnice w popycie, koszty dostawy, stany magazynowe itp. Dla Polski punktem odniesienia są indeksy cenowe z Europy Zachodniej.
- W 1h23 ceny diesla w Polsce powinny utrzymywać się na poziomie zbliżonym do obecnego lub nieco wyższym w przypadku realizacji scenariusza ograniczenia globalnej podaży diesla z Rosji. Wzrosty cen mogą dotknąć LPG w razie objęcia rosyjskiego eksportu tego paliwa sankcjami. W 2022 firmy nie przekierowywały dostaw LPG w takim stopniu jak diesla, a nasza zależność od importu jest w przypadku tego produktu bardzo duża. **Wzrostom cen paliw nie sprzyja pogarszająca się koniunktura gospodarcza i nastroje konsumentów, które powinny skutkować niższym popytem.** Najmniej argumentów za wzrostami cen występuje w przypadku benzyny – w scenariuszu obniżonego popytu i utraty rosyjskiej podaży diesla może pojawić się nawet dodatkowa presja na spadek cen tego paliwa, gdy rafinerie, chcąc zwiększać sprzedaż diesla, doprowadzą do nadpodaży benzyny.

Wykres 14. Import paliw do Polski z Rosji



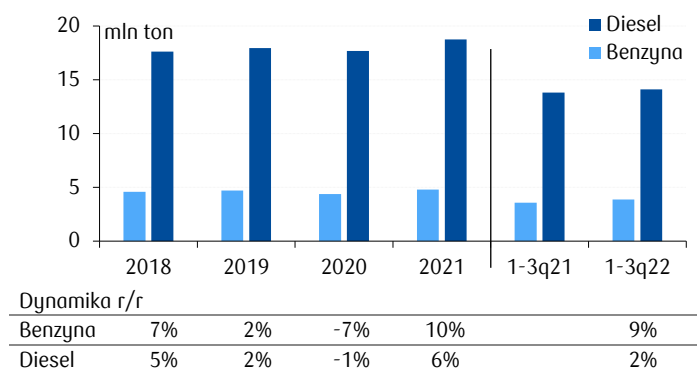
Źródło: Eurostat, PKO Bank Polski

Wykres 15. Indeks zmiany poziomu zapasów w Polsce i UE



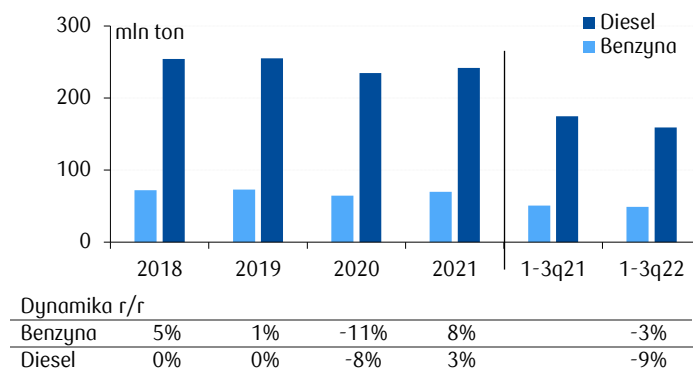
Źródło: Eurostat, PKO Bank Polski

Wykres 16. Konsumpcja paliw w Polsce



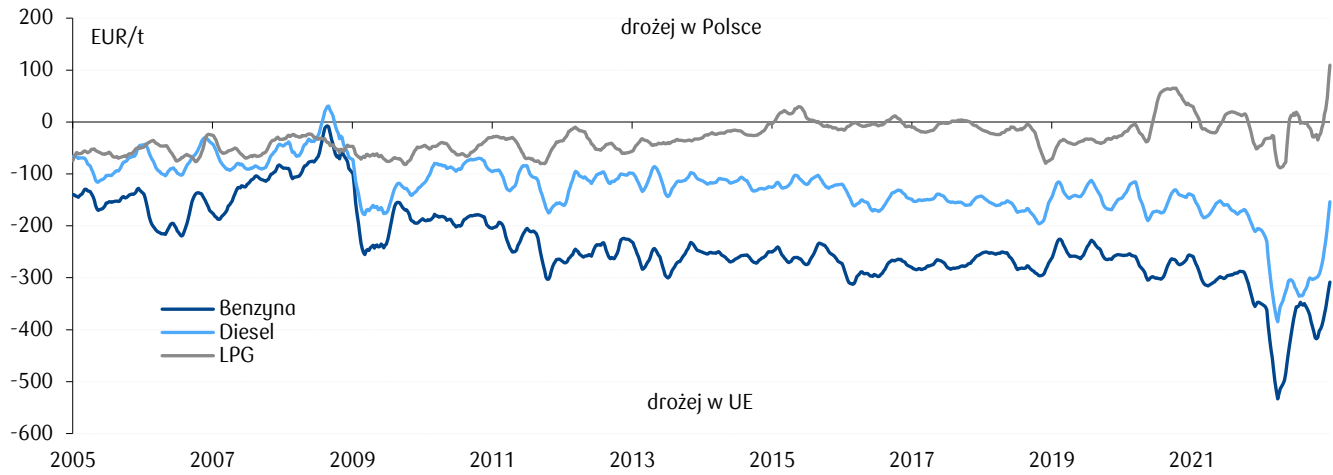
Źródło: Eurostat, PKO Bank Polski

Wykres 17. Konsumpcja paliw w Unii Europejskiej



Źródło: Eurostat, PKO Bank Polski

Wykres 18. Różnica cen paliw w Polsce vs UE w latach 2005-22 z uwzględnieniem podatków, średnia 3-miesięczna



Źródło: Komisja Europejska, PKO Bank Polski

Departament Analiz Ekonomicznych

PKO Bank Polski S.A.
ul. Puławska 15, 02-515 Warszawa
t: 22 521 80 84
email: DAE@pkobp.pl

Główny Ekonomista, Dyrektor Departamentu

Piotr Bujak piotr.bujak@pkobp.pl 22 521 80 84

Zespół Analiz Sektorowych

analizy.sektorowe@pkobp.pl

Michał Koleśnikow	michal.kolesnikow@pkobp.pl	22 521 81 23
Aleksandra Balkiewicz-Żerek	aleksandra.balkiewicz-zerek@pkobp.pl	22 521 56 59
dr Mariusz Dziwulski	mariusz.dziwulski@pkobp.pl	22 521 81 88
Piotr Krzysztofik	piotr.krzysztofik@pkobp.pl	22 521 81 25
Maciej Rozkrut	maciej.rozkrut@pkobp.pl	22 521 87 39
Anna Senderowicz	anna.senderowicz@pkobp.pl	22 521 81 24
Karolina Sędzimir	karolina.sedzimir@pkobp.pl	22 521 81 28

Jesteś zainteresowany otrzymywaniem raportów analitycznych PKO Banku Polskiego? Napisz do nas: DAE@pkobp.pl

Nasze analizy znajdziesz również na Twitterze oraz na stronie internetowej Centrum Analiz PKO Banku Polskiego:

 [@PKO_Research](https://twitter.com/PKO_Research)



Bank Polski

Centrum
Analiz

Materiał zatwierdził(a): Michał Koleśnikow

Informacje i zastrzeżenia:

Niniejszy materiał („Materiał”) ma charakter wyłącznie informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu ustawy - Kodeks cywilny, ani rekomendacji do zawarcia transakcji kupna, sprzedaży lub innego rodzaju przeniesienia któregośkolwiek instrumentu finansowego. Bank dołożył wszelkich racjonalnych i niezbędnych starań, aby informacje zamieszczone w Materiale były rzetelne oraz oparte na wiarygodnych źródłach.

Informacje zawarte w Materiale nie mogą być traktowane jako propozycja nabycia którychkolwiek instrumentów finansowych, usługa doradztwa inwestycyjnego lub podatkowego ani jako forma świadczenia pomocy prawnej. Prognozy oraz dane zawarte w Materiale nie stanowią zapewnienia uzyskania określonych wyników jakichkolwiek transakcji finansowych ani przyszłych cen którychkolwiek instrumentów finansowych.

Materiał nie stanowi badania inwestycyjnego ani publikacji handlowej w rozumieniu Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2017/565 z dnia 25 kwietnia 2016 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/65/UE w odniesieniu do wymogów organizacyjnych i warunków prowadzenia działalności przez firmy inwestycyjne oraz pojęć zdefiniowanych na potrzeby tej dyrektywy.

Bank i jego spółki (podmioty) zależne oraz pracownicy tych podmiotów mogą być zainteresowani zawarciem lub być stroną transakcji finansowych, w tym zawartych na instrumentach finansowych, których wynik jest uzależniony od czynników (danych i informacji) wymienionych w Materiałach.

Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, ul. Puławska 15, 02-515 Warszawa, wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego numer KRS 0000026438, NIP: 525-000-77-38, REGON: 016298263; kapitał zakładowy (kapitał wpłacony) 1 250 000 000 zł.