



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Monitorowanie bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa

Warszawa, listopad 2021 r.

Spis treści

Podsumowanie	3
Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie	5
1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski	5
2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce	7
3. Infrastruktura naftowa	8
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach.....	8
b) Poziom marż rafineryjnych.....	9
Rozdział II. Krajowy rynek paliw	11
1. Rynek benzyn silnikowych	11
a) Zużycie oraz produkcja	11
b) Import i eksport.....	12
2. Rynek oleju napędowego	14
a) Zużycie oraz produkcja	14
b) Import oraz eksport.....	15
3. Ceny paliw w Polsce i w Europie	17
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)	17
b) Poziom marż dystrybucyjnych.....	20
c) Podatki i opłaty w cenie paliw.....	21
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej.....	22
Spis wykresów	24

Podsumowanie

Podsumowanie rynku krajowego

- W 2021 r. nadal trwa stan epidemii związany z rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Wdrożenie tego stanów wiązało się z zawieszeniem oraz reorganizacją funkcjonowania części gospodarki – zamknięciem części zakładów usługowych i sklepów, przejściem na pracę i naukę zdalną. Zmiany wpływają m. in. na mobilność, co widoczne jest w statystykach rynku paliwowego, w szczególności w danych dotyczących zużycia podstawowych dla transportu paliw – benzyn silnikowych oraz oleju napędowego. Jednocześnie – podobnie jak w 2020 r., sezon wakacyjny charakteryzuje się znaczącym odbiciem rynku.
- W okresie styczeń–październik 2021 r. **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓11%** w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. Duży spadek importu ropy naftowej jest związany głównie z postojami remontowymi w rafineriach w I kwartale 2021 r., co wpłynęło na spadek zapotrzebowania na ten surowiec. **Udział dostaw ropy naftowej z Rosji wyniósł 64,2%**, co wynika m. in. z zakończeniem długoterminowych kontraktów Grupy LOTOS S.A i PKN ORLEN S.A. na dostawy ropy z tego kierunku. Dla porównania, w 2017 r. wskaźnik ten wyniósł 79,9%, w 2018 r. – 77,3%, a w 2019 r. - 68,4% (w okresie pełnej funkcjonalności rurociągu „Przyjaźń” w 2019 r. - styczeń-marzec oraz lipiec-grudzień 2019 r. - udział rosyjskiej ropy w całości importu wyniósł 70,3%). W 2020 r. trend spadkowy został wstrzymany – udział dostaw ropy z Rosji wyniósł 72%.
- Krajowe wydobycie ropy naftowej w okresie styczeń–październik 2021 r. spadło o 5,7% w porównaniu analogicznego okresu 2020 r.
- Epidemia koronawirusa, a także postoje remontowe przełożyły się na mniejszą aktywność polskich rafinerii. **Poziom przerobu surowca w rafineriach w okresie styczeń–październik 2021 r. spadł o ↓7,1%** w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓6,1 p. p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku **produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓5,1%**, a oleju napędowego – o ↓2,2% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.
- Jednocześnie obserwuje się silny wzrost **zapotrzebowania na paliwa – od początku roku 2021 r. konsumpcja benzyn silnikowych wzrosła o ↑9,7%**, oleju napędowego – o **↑7,6%** w stosunku analogicznego okresu 2020 r. Jest to związane z ożywieniem gospodarczym, a także kończącym się sezonem wakacyjnym.
- Od początku roku **import benzyn silnikowych wzrósł o ↑127,3%** a import oleju napędowego - o **↑29,9%**. Wzrost importu był konieczny do zabezpieczenia dostaw paliw na rynek w obliczu zmniejszonej produkcji w krajowych rafineriach.
- **Większość zapotrzebowania na paliwa jest zaspokajana krajową produkcją** – udział importu w krajowym zużyciu benzyn silnikowych wyniósł w okresie styczeń–październik 2021 r. 17,5%, a oleju napędowego – 29,3%.
- Od początku roku **eksport benzyn silnikowych spadł o ↓72,7%**, oleju napędowego o ↓74,5%.
- **Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej w październiku 2021 r.** Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w październiku 2021 r. 7,9 USD/bbl i była o **↑6,2 USD/bbl** wyższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Średnia modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A. wyniosła w październiku 2021 r. 1,8 USD/bbl i była o **↑0,5 USD/bbl** wyższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. był wyższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 6,3 USD/bbl).
- **W listopadzie 2021 r. ceny wszystkich rodzajów paliw wzrosły, w szczególności w przypadku LPG – o ↑6,5% w porównaniu do października 2021 r.** Wszystkie paliwa są droższe w porównaniu do średnich cen z listopada 2020 r. (o **↑35,2%** w przypadku benzyn, o **↑37,5%** w przypadku oleju napędowego i o **↑56%** w przypadku LPG), przekroczyły również 4-letni trend. Wzrost cen paliw na stacjach jest związany głównie z rosnącymi notowaniami produktów naftowych na świecie.

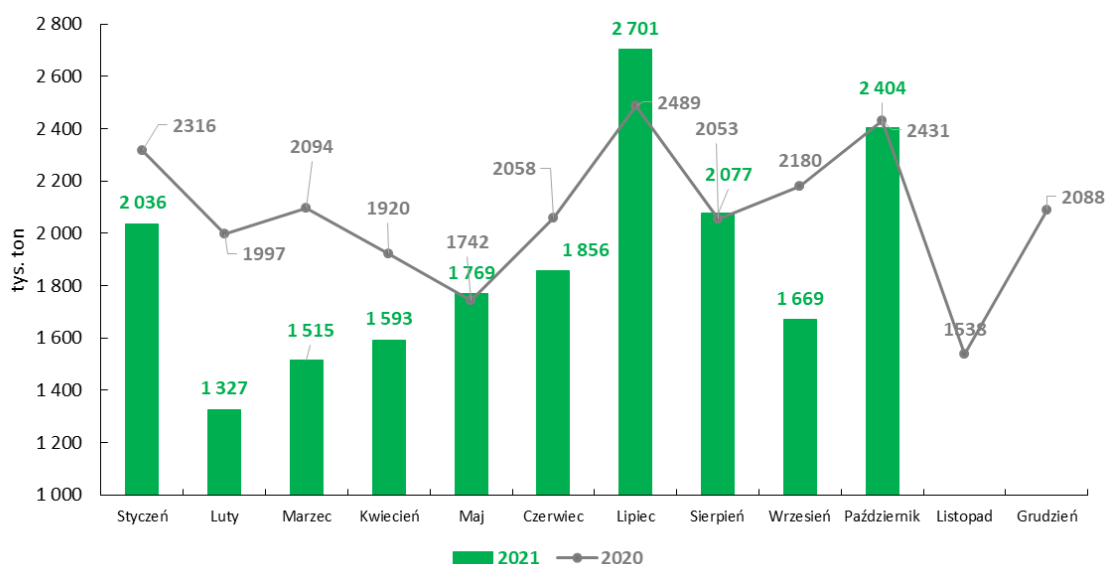
- Dzięki niskim poziomom opodatkowania, **ceny paliw w Polsce pozostają w gronie najniższych cen w Unii Europejskiej** –w przypadku benzyn silnikowych można je nabyć taniej w Bułgarii i Rumunii, w przypadku oleju napędowego – na Malcie, w Bułgarii i Rumunii. .

Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie

1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

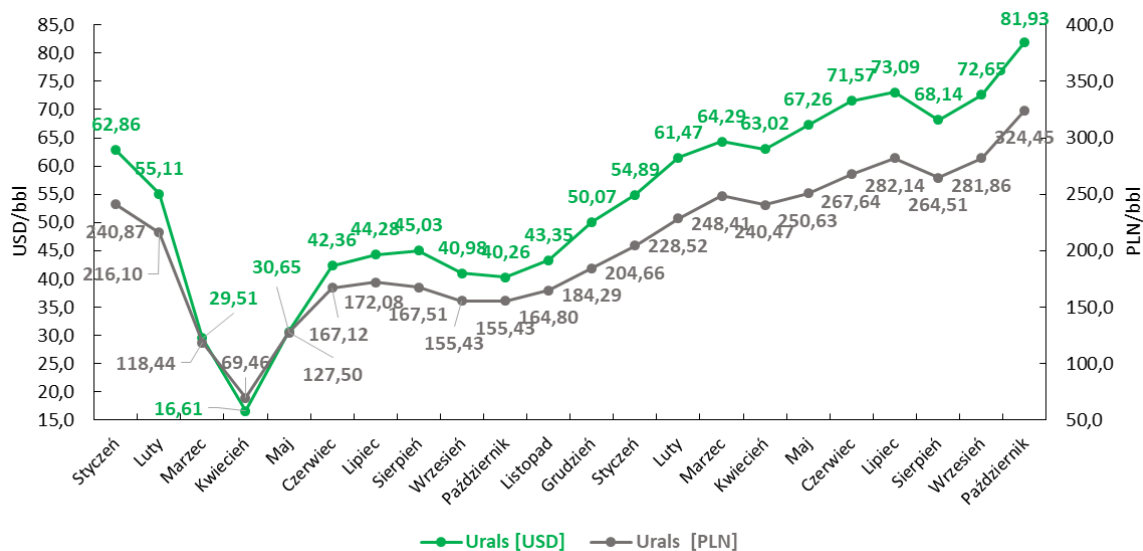
- W październiku 2021 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 2404 tys. ton odnotowując spadek o 27 tys. ton – $\downarrow 1,1\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (import ropy naftowej do Polski w październiku 2020 r. wyniósł 2431 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z wrześniem 2021 r. wzrósł o 27 tys. ton – $\uparrow 44\%$ (we wrześniu 2021 r. import wyniósł 1669 tys. ton). Od początku roku import ropy naftowej spadł o $\downarrow 11\%$ (z 21280 tys. ton w okresie I-X 2020 r. do 18947 tys. ton w okresie I-X 2021 r.). Znaczny spadek importy ropy naftowej w 2021 r. jest związany z zakończeniem długoterminowych kontraktów na dostawy ropy naftowej, a także planowanymi postojami remontowymi w rafineriach w I kwartale 2021, które obniżyły zapotrzebowanie na surowiec.
- W październiku 2021 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł 58,7%. Dla porównania, w 2012 r. udział rosyjskiej ropy w całości importu wyniósł 95,5%, a w 2016 r. – 84,3%, w 2017 r. – 79,9%, w 2018 r. – 77,3%. W 2019 r. odsetek ten wyniósł 68,4%, natomiast w okresie pełnej funkcjonalności rurociągu „Przyjaźń” w 2019 r. (styczeń-marzec oraz lipiec-grudzień 2019 r.) udział rosyjskiej ropy w całości importu wyniósł 70,3%. W 2020 r. trend spadkowy został wstrzymany – udział dostaw ropy z Rosji wyniósł 72%.

Wykres 1 Import ropy naftowej do Polski (2020-2021)



- W październiku 2021 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 81,93 USD za baryłkę i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. o 41,67 USD/bbl - $\uparrow 103,5\%$ (w październiku 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 40,26 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w październiku 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 324,45 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 169,1 PLN/bbl ($\uparrow 108,7\%$) – cena w październiku 2020 r. wyniosła 155,43 PLN/bbl.

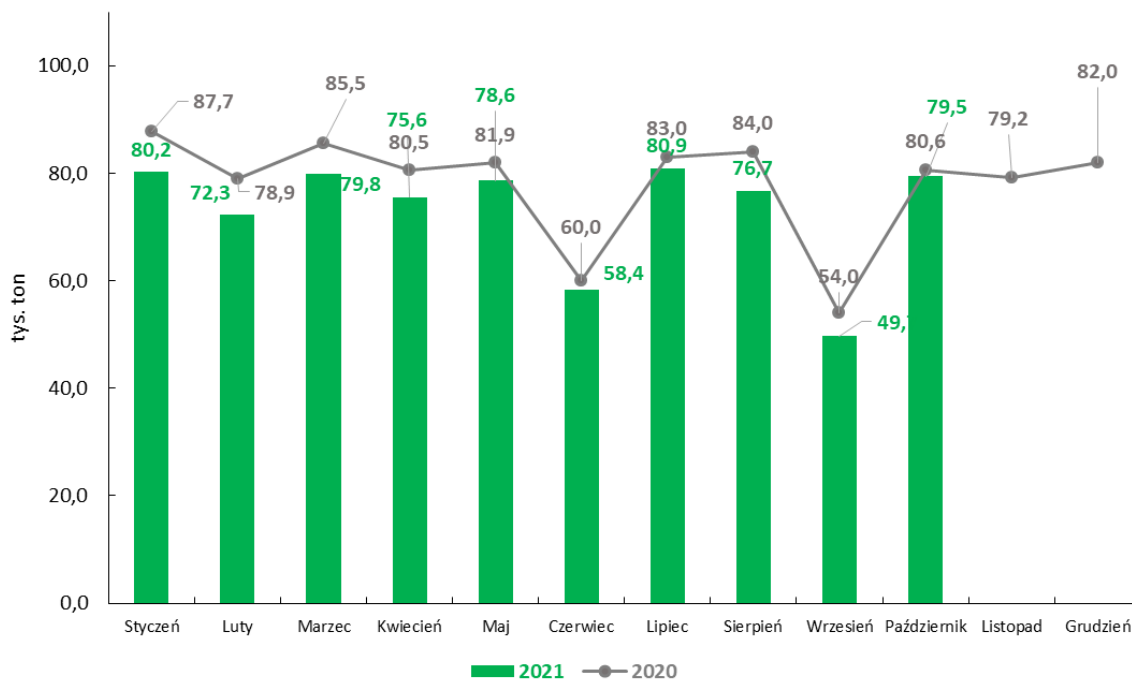
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku *Urals* w USD i PLN (2020-2021)



2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w październiku 2021 r. wyniosło 79,5 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. było niższe o 1,2 tys. ton – ↓1,5% (80,6 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z wrześniem 2021 r. wzrosło o 29,7 tys. ton - ↑59,8% (we wrześniu 2021 r. wydobycie wyniosło 49,7 tys. ton). Od początku roku wydobycie ropy naftowej w Polsce spadło o ↓5,7% (z 776,2 tys. ton w okresie I-X 2021 r. do 731,6 tys. ton w okresie I-X 2020 r.).

Wykres 3 Wydobycie ropy naftowej w Polsce (2020-2021)

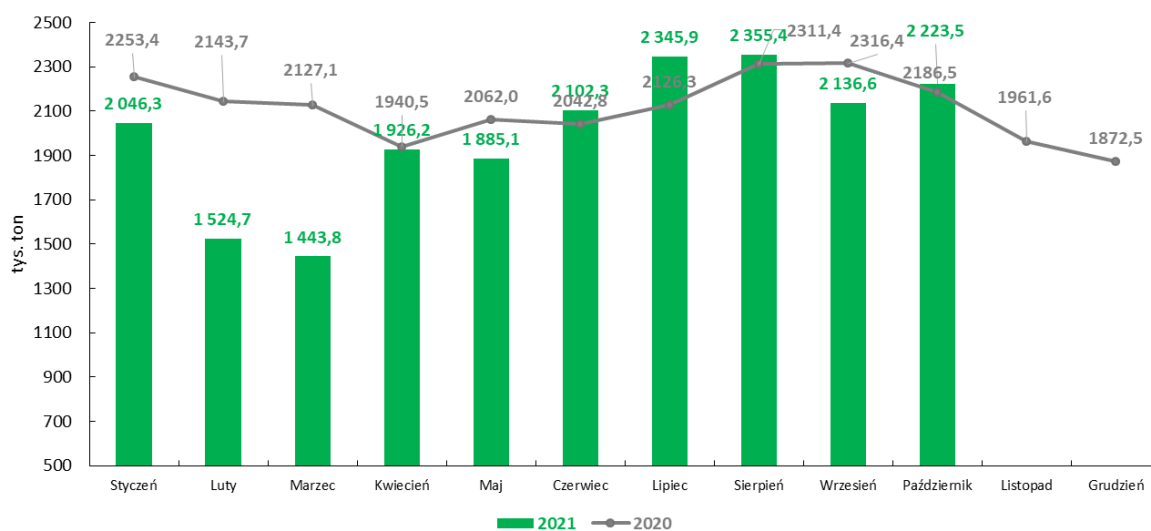


3. Infrastruktura naftowa

a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

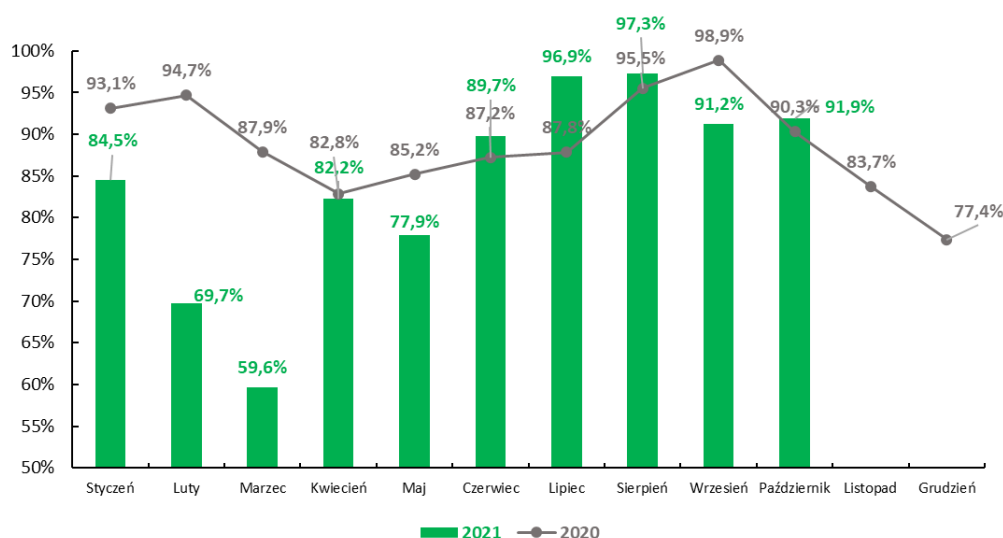
- Przerób ropy naftowej w Polsce w październiku 2021 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 2223,5 tys. ton i był wyższy o 37,1 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - \uparrow 1,7% (w październiku 2020 r. przerób wyniósł 2186,5 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z wrześniem 2021 r. przerób wzrósł o 87 tys. ton - \uparrow 4,1% (we wrześniu 2021 r. przerób wyniósł 2136,6 tys. ton). Od początku roku przerób ropy naftowej spadł o \downarrow 7,1% (z 21510,1 tys. ton w okresie I-X 2020 r. do 19989,9 tys. ton w okresie I-X 2021 r.), co jest związane głównie z postojami remontowymi w I kwartale 2021 r.

Wykres 4 Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2020-2021)



- Uwzględniając nominalną roczną wielkość przerobową polskich rafinerii (Płock – 17,8 mln ton; Gdańsk – 10,7 mln ton) można wskazać, iż w październiku 2021 r. moce przerobowe co stanowi wzrost o 1,5 p. p. w stosunku do października 2020 r. (90,3%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do września 2021 r. poziom ten wzrósł o 0,7 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych we wrześniu 2021 r. wyniósł 91,2%). Dla porównania, w 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%.

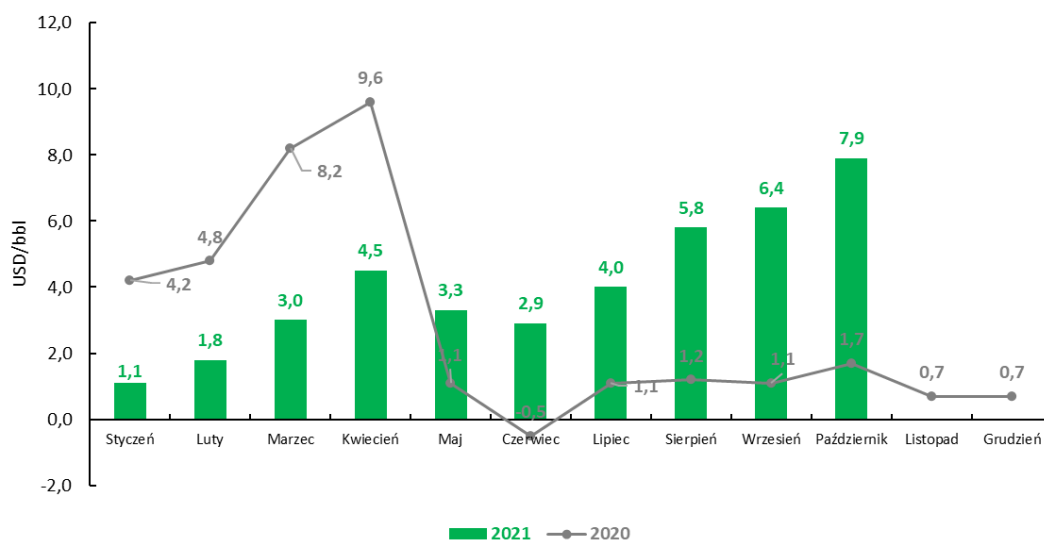
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)



b) Poziom marż rafineryjnych

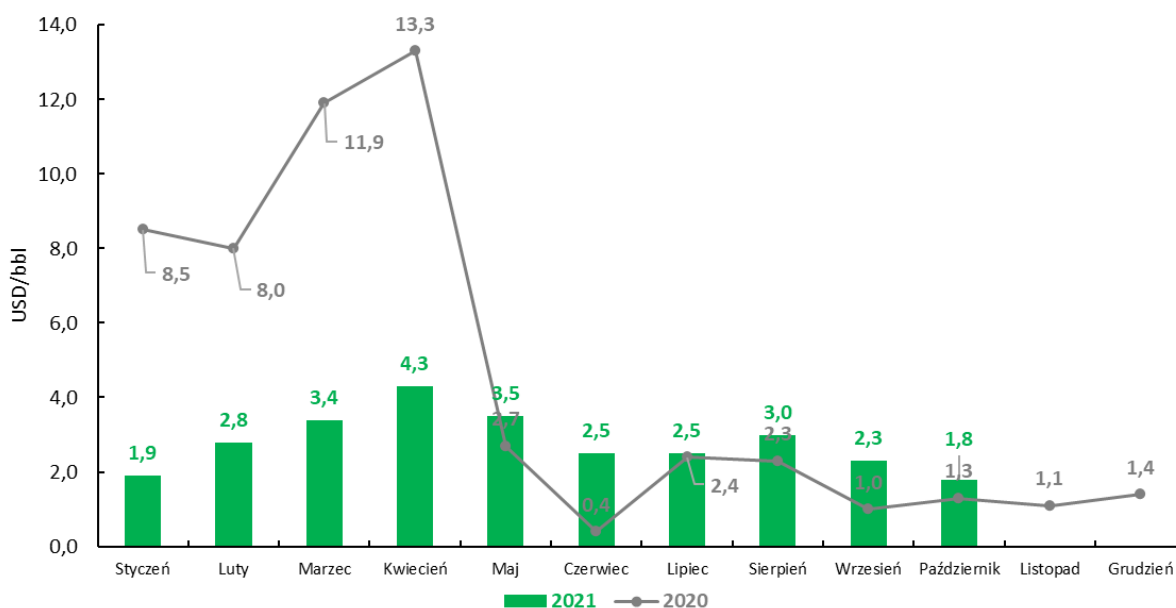
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w październiku 2021 r. wyniosła 7,9 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z październikiem 2020 r. o 6,2 USD/bbl (w październiku 2020 r. marża wyniosła 1,7 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z wrześniem 2021 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 1,5 USD/bbl (we wrześniu 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A wyniósł 6,4 USD/bbl).

Wykres 6 Poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. (2020-2021)



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w październiku 2021 r. wyniosła 1,8 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z październikiem 2020 r. o 0,5 USD/bbl (w październiku 2020 r. marża wyniosła 1,3 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z wrześniem 2021 r. poziom marży rafineryjnej spadł o 0,5 USD/bbl (we wrześniu 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 2,3 USD/bbl).

Wykres 7 Poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. (2020-2021)



- Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. był wyższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 6,3 USD/bbl).

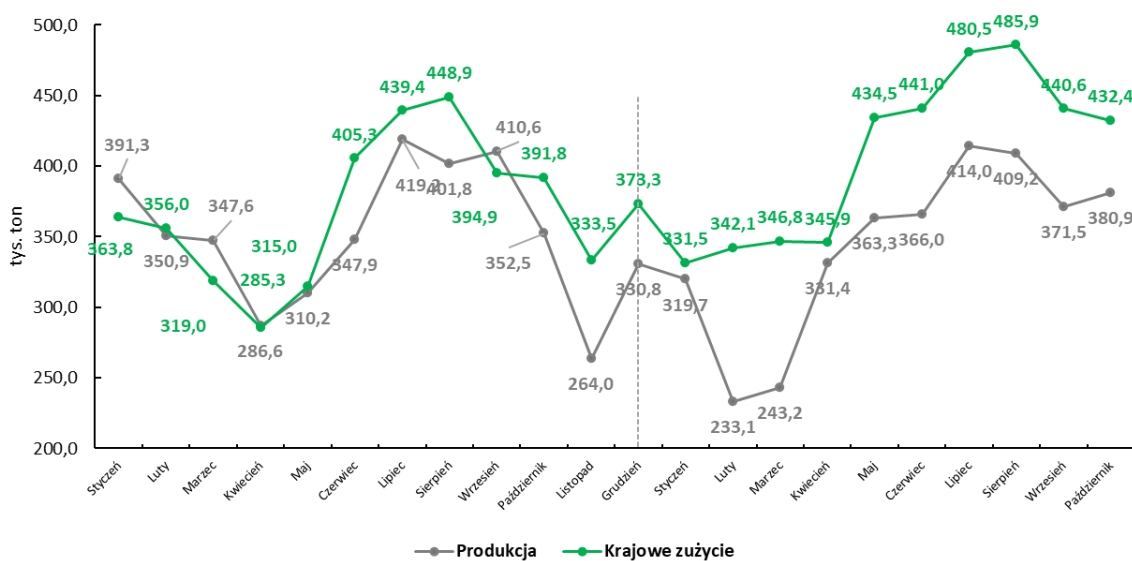
Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w październiku 2021 r. wyniosło 432,4 tys. ton i było wyższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 40,5 tys. ton – \uparrow 10,3% (zużycie krajowe w październiku 2020 r. wyniosło 391,8 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do września 2021 r. – o 8,2 tys. ton – tj. \downarrow 1,9% (440,6 tys. ton). Od początku roku (styczeń–październik) krajowe zużycie benzyn silnikowych wzrosło o \uparrow 9,7% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 3719,4 tys. ton w okresie I-X 2020 r. do 4081,1 tys. ton w okresie I-X 2021 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w październiku 2021 r. wyniosła 380,9 tys. ton i była niższa w stosunku do października 2020 r. o 28,4 tys. ton – tj. \uparrow 8,1% (352,5 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu z wrześniem 2021 r. o 9,4 tys. ton – tj. \uparrow 2,5% (409,2 tys. ton). Od początku roku (styczeń–październik) produkcja benzyn silnikowych spadła o \downarrow 5,1% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 3618,5 tys. ton w okresie I-X 2020 r. do 3432,4 tys. ton w okresie I-X 2021 r.). Znaczny spadek produkcji benzyn jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach w wyniku postojów remontowych w I kwartale 2021 r.

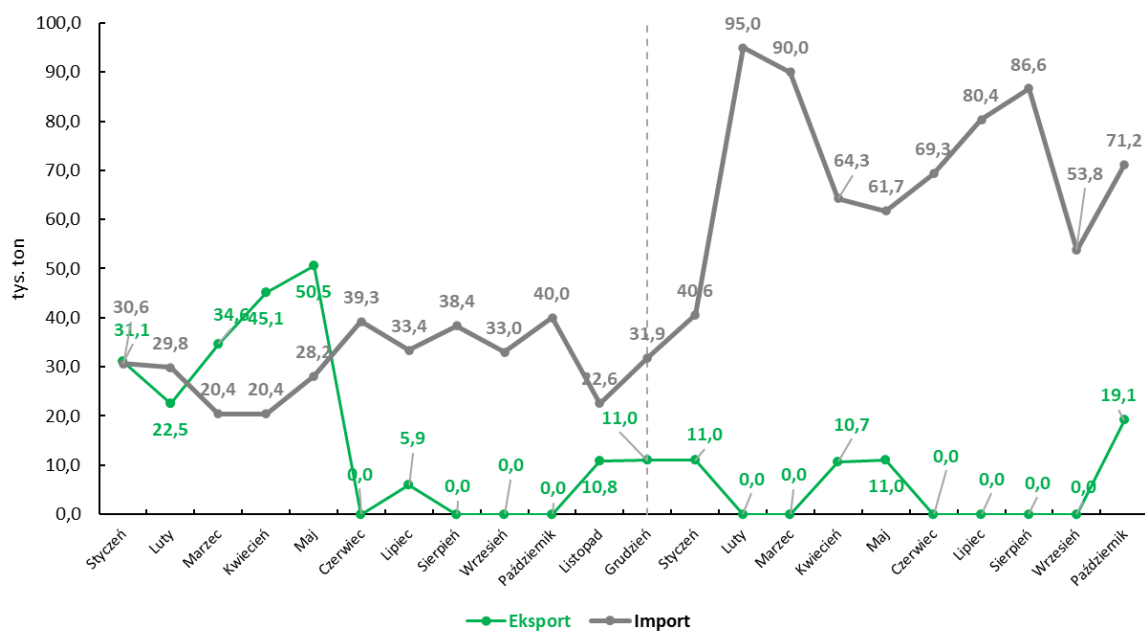
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)



b) Import i eksport

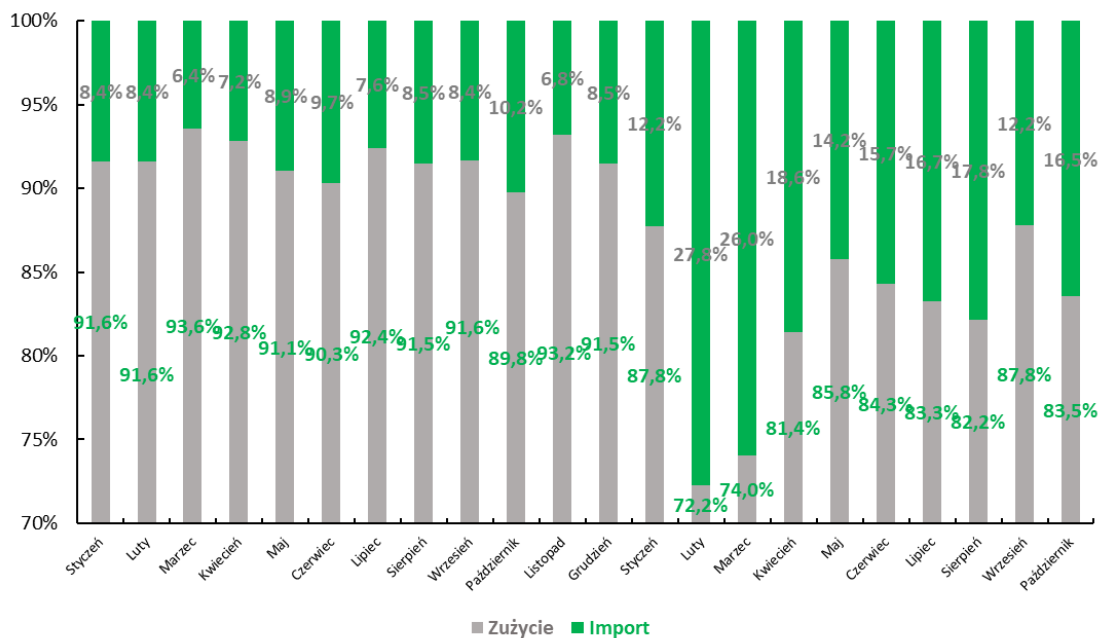
- Import** benzyn silnikowych w październiku 2021 r. wyniósł 71,2 tys. ton i był większy w stosunku do października 2020 r. o 31,1 tys. ton – tj. $\uparrow 77,7\%$ (w październiku 2020 r. import wyniósł 40,0 tys. ton). W porównaniu do września 2021 r. import wzrósł o 17,4 tys. ton - $\uparrow 32,3\%$. Od początku roku (styczeń–październik) import benzyn silnikowych wzrósł o $\uparrow 127,3\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 313,6 tys. ton w okresie I-X 2020 r. do 712,8 tys. ton w okresie I-X 2021 r.). Znaczny wzrost importu benzyn silnikowych jest związany z przestojami pracy w rafineriach, z czego wynikają mniejsze dostawy krajowych paliw na rynek oraz konieczność suplementacji dostawami z zagranicy.
- Eksport** benzyn silnikowych w październiku 2021 r. wyniósł 19,1 tys. Ton. Ani w październiku 2020 r., ani w marcu 2021 r. nie odnotowano eksportu benzyn silnikowych. Od początku roku (styczeń–październik) eksport benzyn silnikowych spadł o $\downarrow 72,7\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 189,7 tys. ton w okresie I-X 2020 r. do 51,8 tys. ton w okresie I-X 2021 r.).

Wykres 9 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2020-2021)



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w październiku 2021 r. kształtował się na poziomie 16,5% i był wyższy niż średni udział w październiku 2020 r., który kształtował się na poziomie 10,2%. W całym 2020 r. średni udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych wyniósł 9%. Znaczący wzrost udziału importu benzyn w zużyciu krajowym wynika z ograniczonej pracy rafinerii w 2021 r.

Wykres 10 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2020-2021)

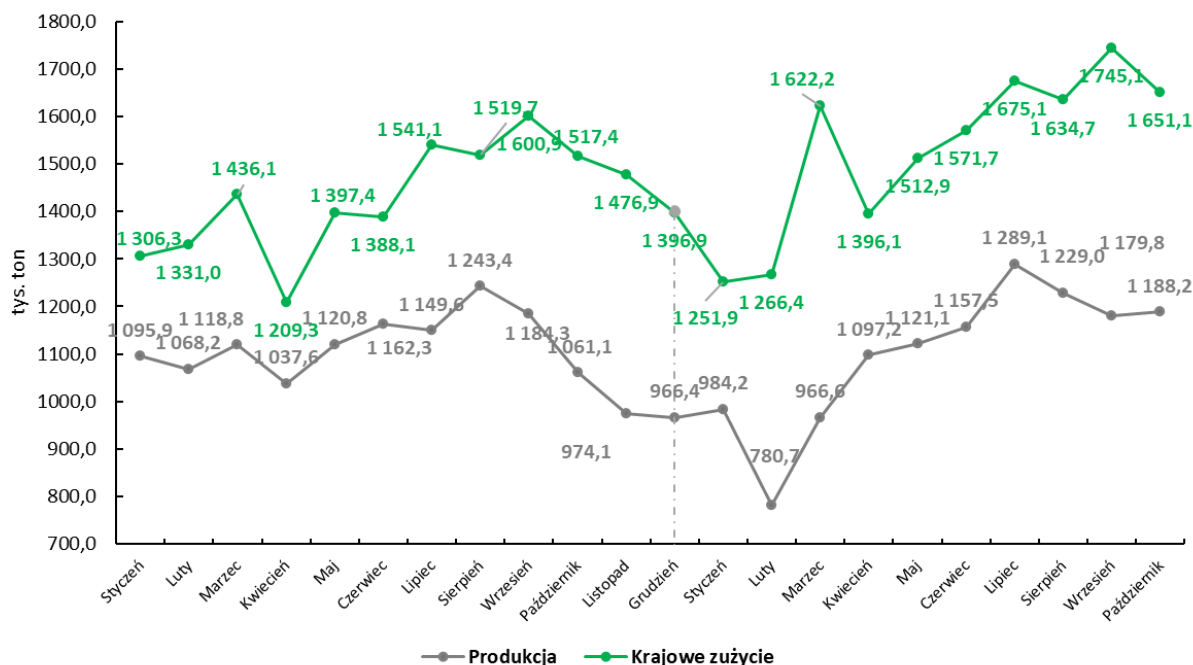


2. Rynek oleju napędowego

a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w październiku 2021 r. wyniosło 1651,1 tys. ton i było wyższe w stosunku do października 2020 r. o 133,7 tys. ton – tj. $\uparrow 8,8\%$ (1517,4 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do września 2021 r. o 94 tys. ton – $\downarrow 5,4\%$ (1745,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń–październik) krajowe zużycie oleju napędowego wzrosło o $\uparrow 7,6\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 14247,2 tys. ton w okresie I-X 2020 r. do 15327,4 tys. ton w okresie I-X 2021).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w październiku 2021 r. wyniosła 1188,2 tys. ton i była wyższa w stosunku do października 2020 r. o 127,1 tys. ton – $\uparrow 12\%$ (1061,1 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu do września 2021 r. o 8,5 tys. ton – $\uparrow 0,7\%$ (1179,8 tys. ton). Od początku roku (styczeń–październik) produkcja oleju napędowego spadła o $\downarrow 3,7\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 11242 tys. ton w okresie I-X 2020 r. do 10993,5 tys. ton w okresie I-X 2021).

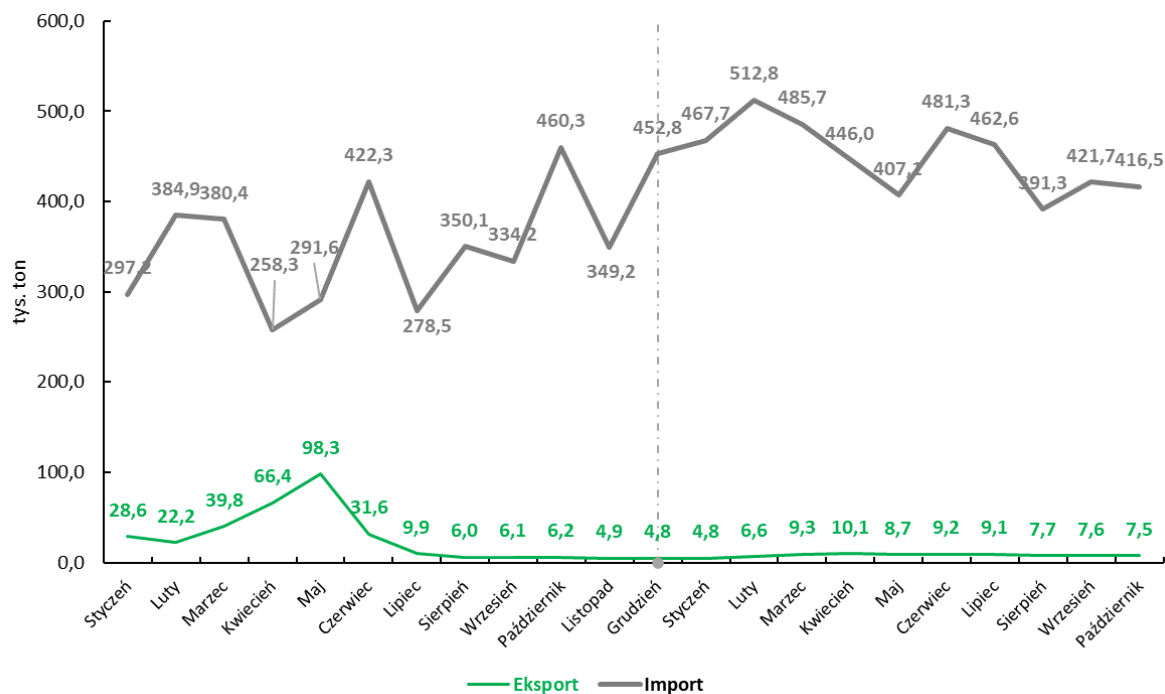
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)



b) Import oraz eksport

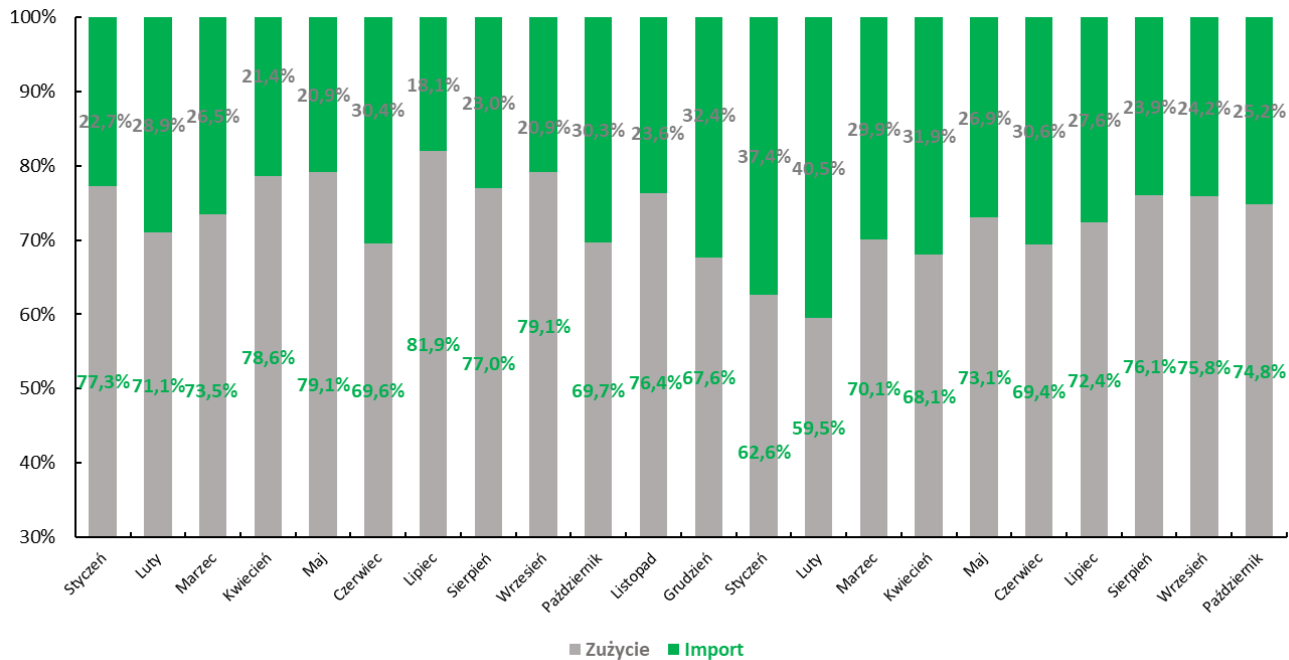
- Import** oleju napędowego w październiku 2021 r. wyniósł 416,5 tys. ton i był niższy w stosunku do października 2020 r. o 43,8 tys. ton – ↓9,5% (w październiku 2020 r. import wyniósł 460,3 tys. ton) oraz był niższy w odniesieniu do września 2021 r. o 5,2 tys. ton – ↓1,2% (we wrześniu 2021 r. import wyniósł 421,7 tys. ton). Od początku roku (styczeń–październik) import oleju napędowego wzrósł o ↑29,9% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 3457,6 tys. ton w okresie I-X 2020 r. do 4492,8 tys. ton w okresie I-X 2021). Znaczny wzrost importu oleju napędowego jest związany z przestojami pracy w rafineriach, z czego wynikają mniejsze dostawy krajowych paliw na rynek oraz konieczność suplementacji dostawami z zagranicy.
- Eksport** oleju napędowego w październiku 2021 r. wyniósł 7,5 tys. ton i był większy w stosunku do października 2020 r. o 1,4 tys. ton - ↑22,2%. W stosunku do września 2021 r. eksport spadł o 0,1 tys. ton - ↓1,2% (we wrześniu 2021 r. eksport oleju napędowego wyniósł 7,6 tys. ton). Od początku roku (styczeń–październik) eksport oleju napędowego spadł o ↓74,5% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 315,1 tys. ton w okresie I-X 2020 r. do 80,5 tys. ton w okresie I-X 2021).

Wykres 12 Import oraz eksport oleju napędowego (2020-2021)



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego we wrześniu 2021 r. kształtował się na poziomie 24,2% i był wyższy niż średni udział we wrześniu 2020 r., który kształtował się na poziomie 20,9%. Należy wskazać, iż import oleju napędowego do Polski w dużej mierze ma charakter uzupełniający. Dla porównania, w 2020 r. wyniósł on 25,8%.

Wykres 13 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2020-2021)

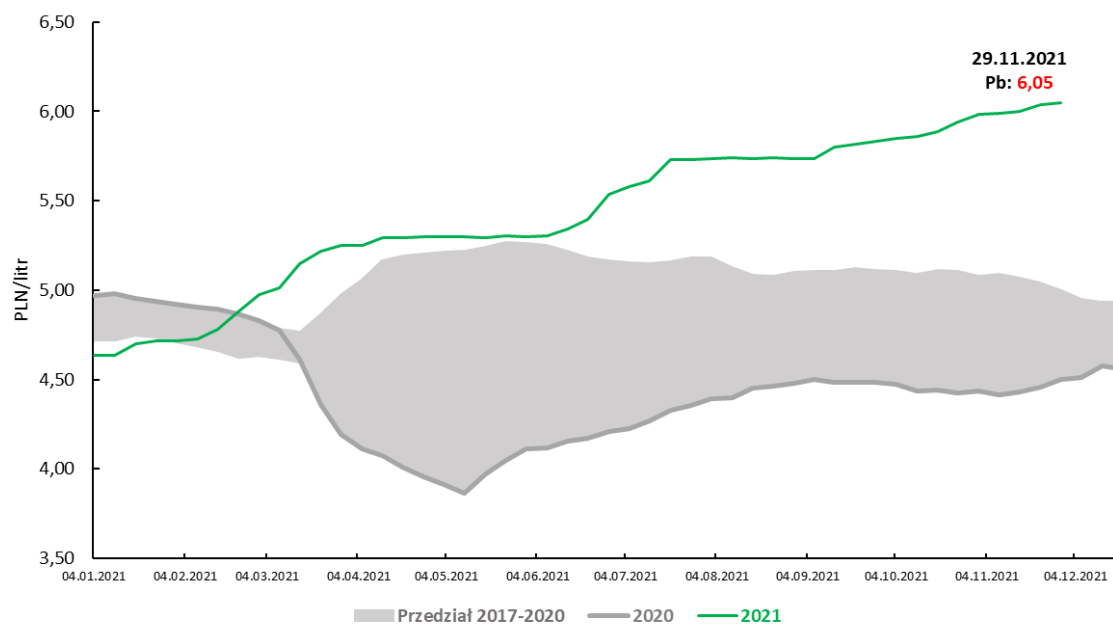


3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

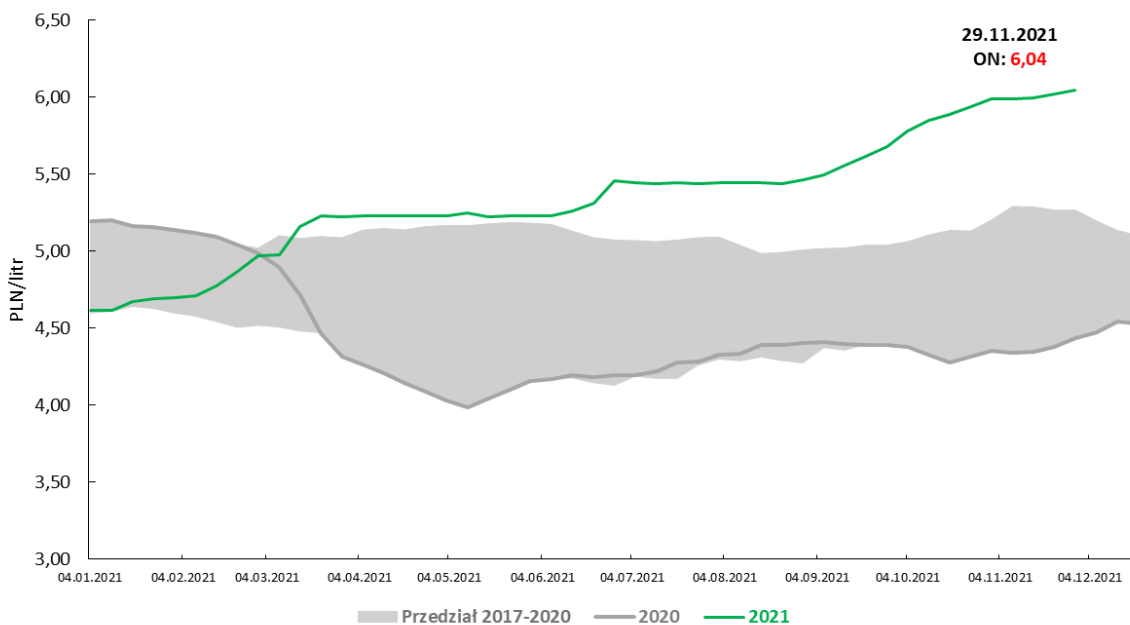
- W 2021 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Na mocy art. 22 ustawy z 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1747) – opłata paliwowa wynosi 165,14 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych (w 2020 r. 155,49 PLN, w 2019 r. 133,21 PLN, w 2018 r. 131,40 PLN, w 2015-2017 r. 129,41 PLN, w 2014 r. – 104,20 PLN) oraz 338,53 PLN za 1000 litrów oleju napędowego (w 2020 r. 323,34 w 2019 r. 297,61 PLN, w 2018 r. 293,05 PLN, w 2015-2017 r. – 288,05 PLN, w 2014 r. – 262,52 PLN).
- W 2021 r. Minister Finansów zmienił stawki podatku akcyzowego dla wyszczególnionych gatunków paliw. Od 1 stycznia 2021 r. obowiązują stawki 1514 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych i 1145 PLN za 1000 litrów oleju napędowego. W okresie 1 marca-31 grudnia 2020 r. obowiązywały stawki na poziomie 1520 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych i 1151 PLN za 1000 litrów oleju napędowego.
- Średnia cena benzyn silnikowych w listopadzie 2021 r. osiągnęła poziom 6,01 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,56 PLN/litr – $\uparrow 35,2\%$ (średnia cena tego paliwa w listopadzie 2020 r. wyniosła 4,45 PLN/litr). W listopadzie 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z październikiem 2021 r. wzrosła o 0,13 PLN/l – $\uparrow 2,2\%$ (w październiku 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,88 PLN/litr).

Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)



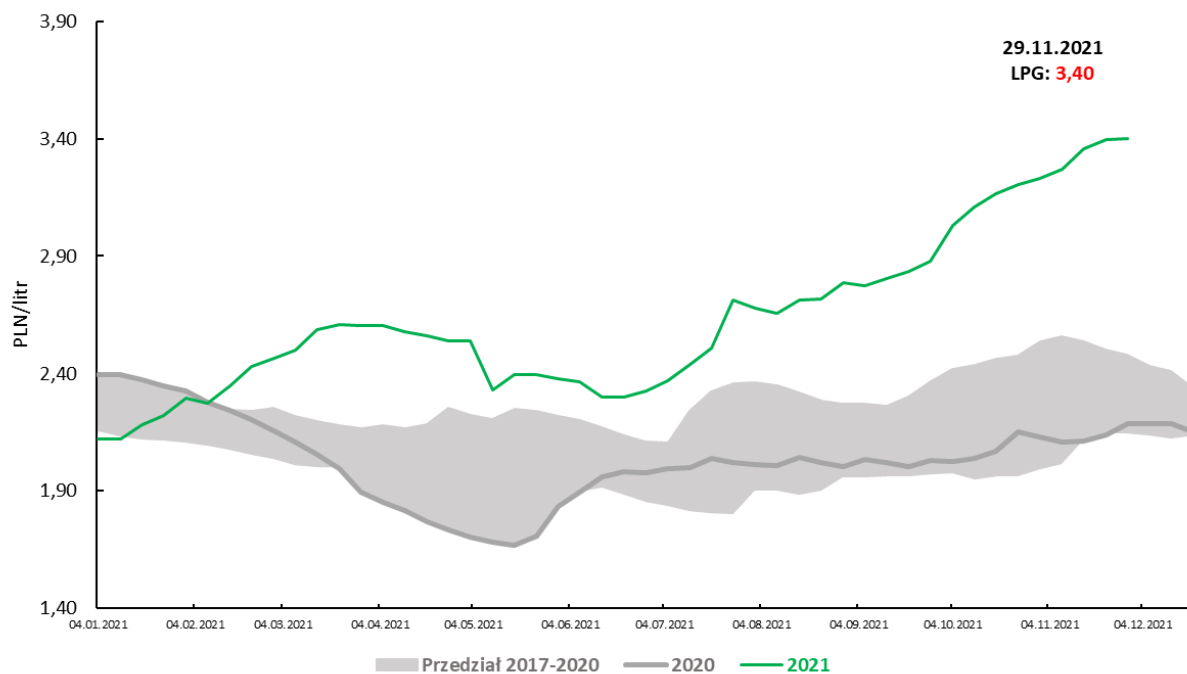
- Średnia cena oleju napędowego w listopadzie 2021 r. osiągnęła poziom 6,01 PLN/litr odnotowując wzrost o 1,64 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. - $\uparrow 37,5\%$ (średnia cena tego paliwa w listopadzie 2020 r. wyniosła 4,37 PLN/litr). W listopadzie 2021 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu z październikiem 2021 r. wzrosła o 0,14 PLN/l - $\uparrow 2,5\%$ (w październiku 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,86 PLN/litr).

Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)



- Średnia cena LPG w listopadzie 2021 r. osiągnęła poziom 3,13 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,20 PLN/litr – ↑56% (w listopadzie 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 2,14 PLN/litr). W listopadzie 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu z październikiem 2021 r. wzrosła o 0,20 PLN/litr - ↑6,5% (w październiku 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 3,13 PLN/litr).

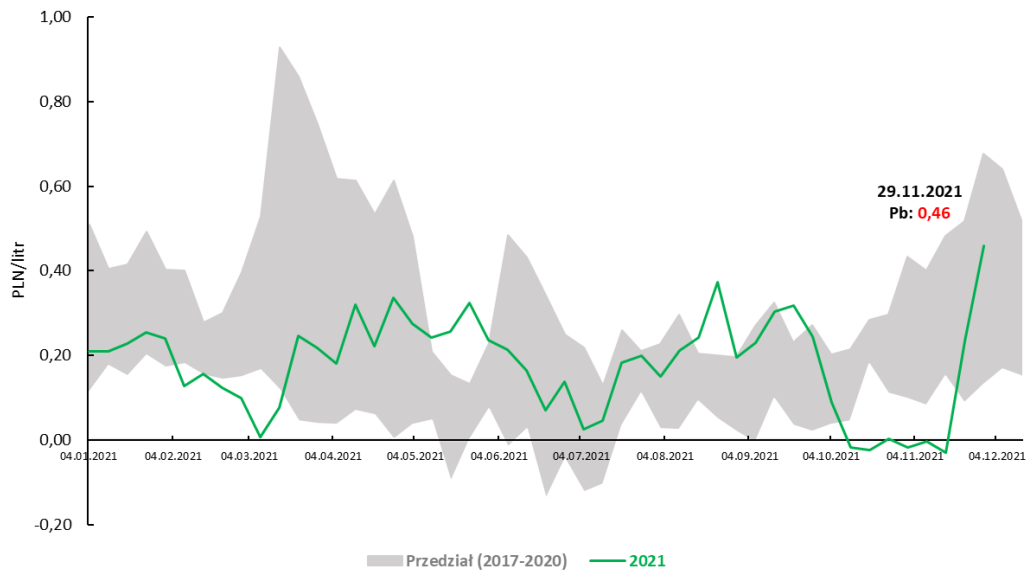
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



b) Poziom marż dystrybucyjnych

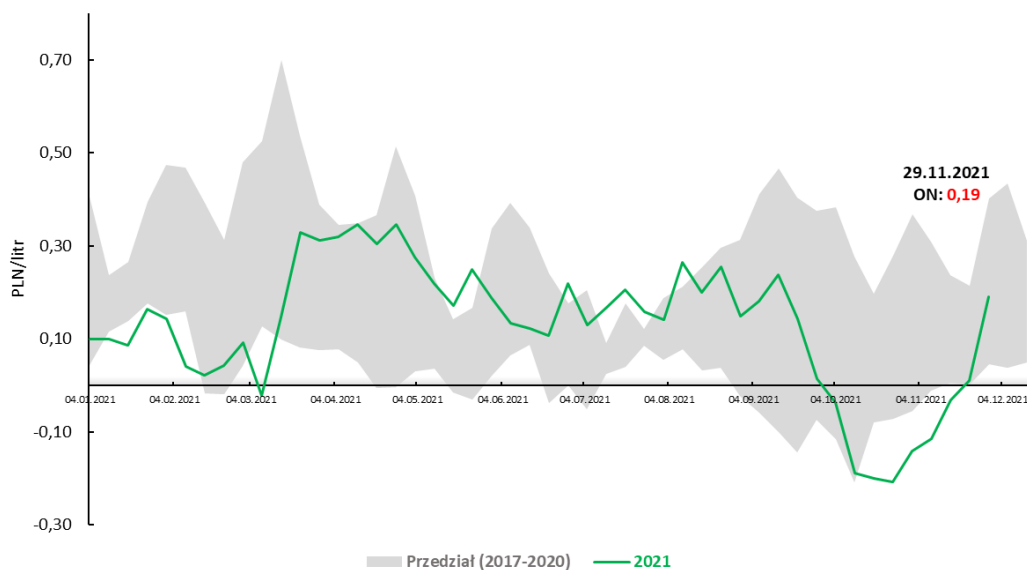
- W listopadzie 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wzrosła w stosunku do ostatniego dnia października 2021 r. i wg. stanu na 29.11.2021 r. wyniosła 0,46 PLN/litr. W całym listopadzie 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,13 PLN/litr i była wyższa niż średnia marża w październiku 2021 r. o 0,12 PLN/litr. Dla porównania w 2020 r. średnia marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wyniosła 0,27 PLN/litr – najwyższy poziom odnotowano 16 marca 2020 r. – 0,93 PLN/litr, najniższy 22 czerwca 2020 r. – -0,14 PLN/litr.

Wykres 17 Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2017-2021)



- W listopadzie 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego wzrosła w stosunku do ostatniego dnia października 2021 r. i wg. stanu na 29.11.2021 r. wyniosła 0,19 PLN/litr. W całym listopadzie 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła -0,02 PLN/litr i była o 0,14 PLN/litr niższa niż średnia marża w październiku 2021 r. Dla porównania w 2020 r. średnia marża dystrybucyjna oleju napędowego wyniosła 0,28 PLN/litr – najwyższy poziom odnotowano 16 marca 2020 r. – 0,70 PLN/litr, najniższy 22 czerwca 2020 r. – -0,04 PLN/litr.

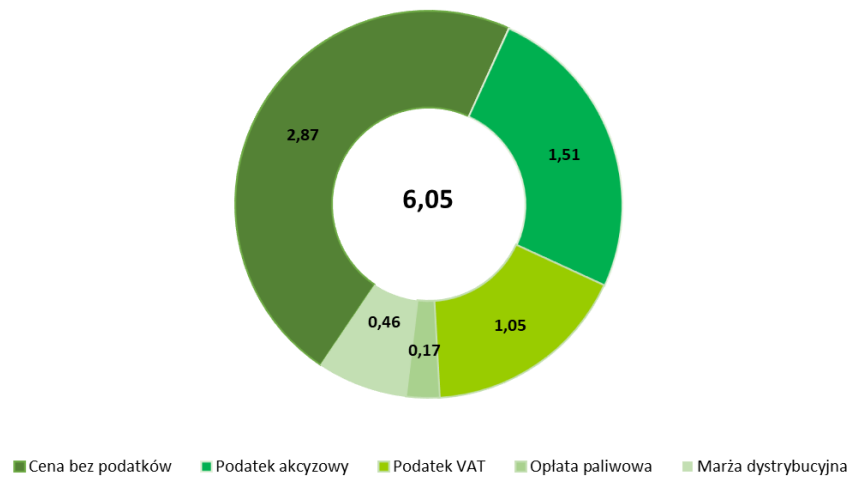
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

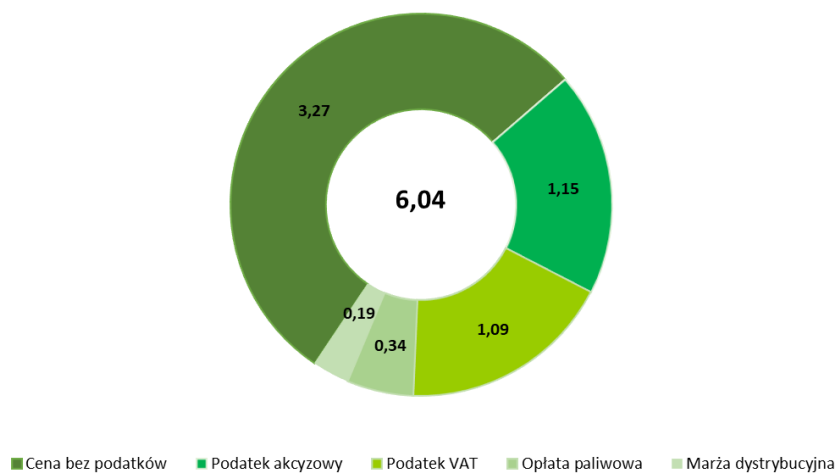
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 29.11.2021 r. (6,05 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2865,4 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,46 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,87 PLN/litr. W cenie litra benzyny silnikowych podatki stanowią ok. 45%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (29.11.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 29.11.2021 r. (6,04 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (3275,0 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,19 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 3,27 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 43%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (29.11.2021, PLN)

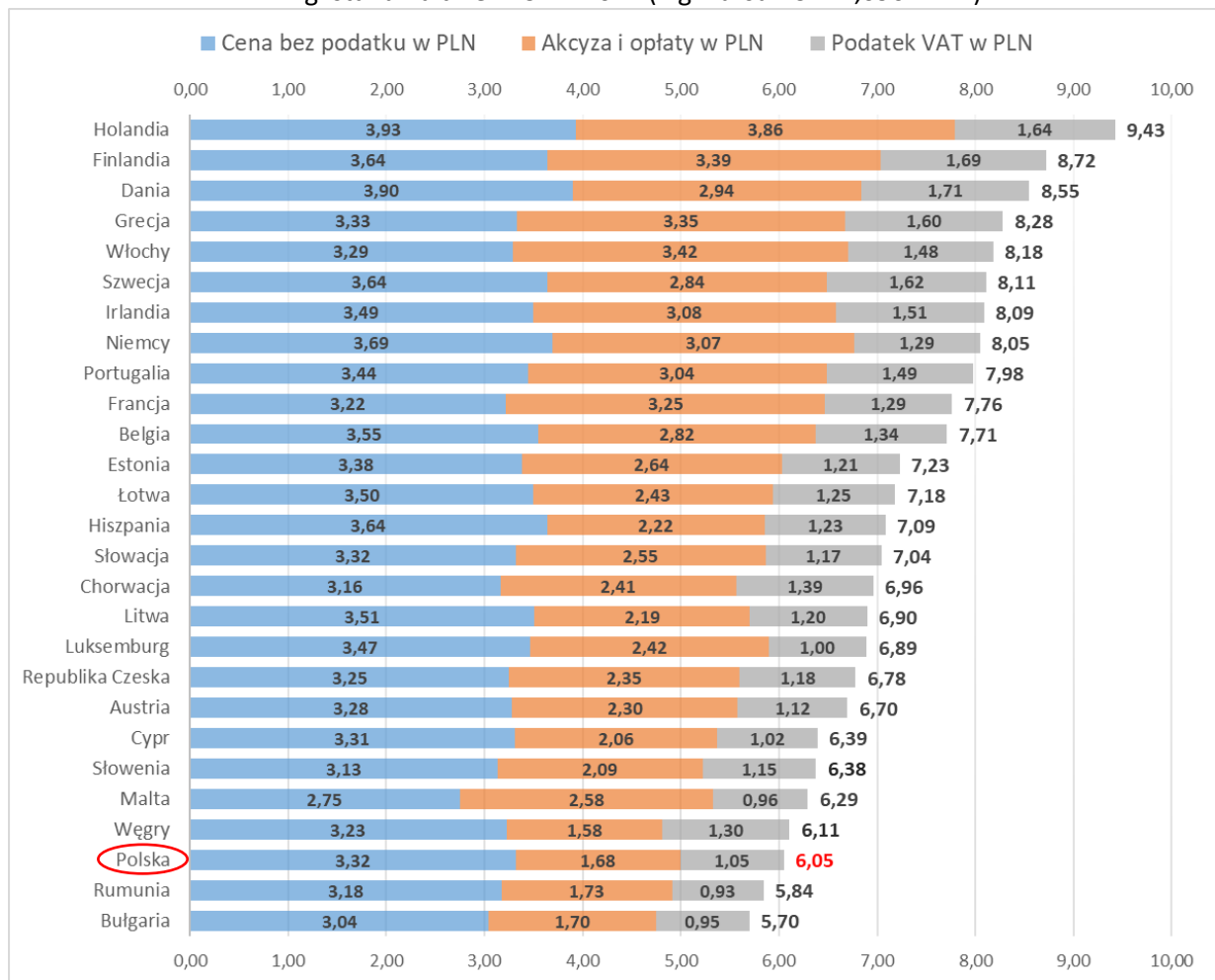


d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

– benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 29.11.2021 r. odnotowano w Bułgarii (5,70 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (9,43 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 6,04 PLN. Według danych Komisji Europejskiej opodatkowanie paliw w Polsce należy do jednych z najniższych w Europie, co w konsekwencji przekłada się na jedne z najniższych cen paliw w UE.

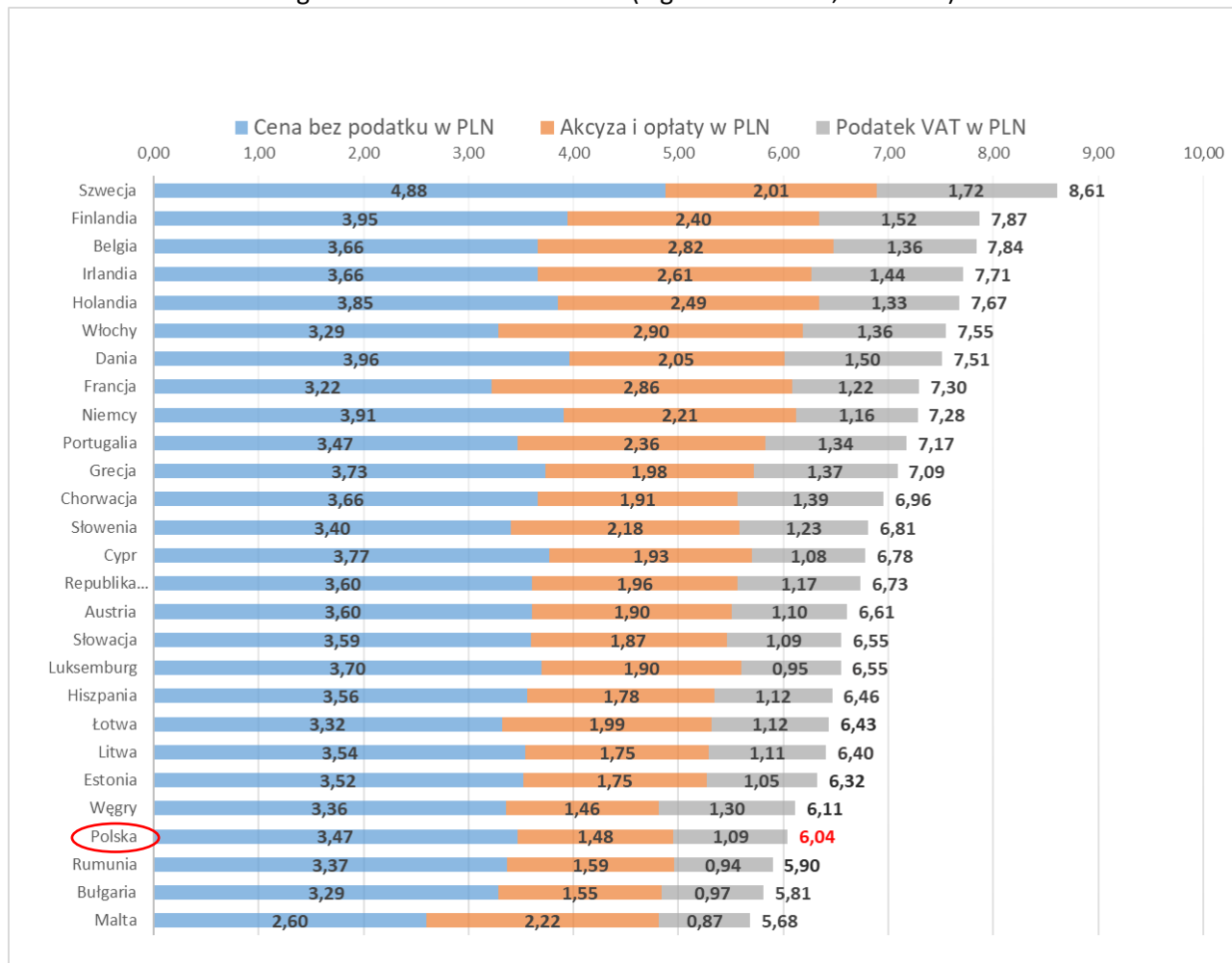
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 29.11.2021 (wg. kursu EUR=4,6962 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 29.11.2021 r. odnotowano na Malcie (5,68 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (8,61 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 6,04 PLN/litr.

Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 29.11.2021 (wg. kursu EUR=4,6962 PLN)



Spis wykresów

Wykres 1 Import ropy naftowej do Polski (2020-2021)	5
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2020-2021)	6
Wykres 3 Wydobywanie ropy naftowej w Polsce (2020-2021)	7
Wykres 4 Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2020-2021)	8
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)	8
Wykres 6 Poziom modelowej marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. (2020-2021)	9
Wykres 7 Poziom modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. (2020-2021)	9
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)	11
Wykres 9 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2020-2021)	12
Wykres 10 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2020-2021)	13
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)	14
Wykres 12 Import oraz eksport oleju napędowego (2020-2021)	15
Wykres 13 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2020-2021)	16
Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)	17
Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)	18
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)	19
Wykres 17 Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2017-2021)	20
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)	20
Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (29.11.2021, PLN)	21
Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (29.11.2021, PLN)	21
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 29.11.2021 (wg. kursu EUR=4,6962 PLN)	22
Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 29.11.2021 (wg. kursu EUR=4,6962 PLN)	23

Opracowała:

Monika Nowakowska, Specjalista

Parafował:

Marek Kosicki, Naczelnik Wydziału

Akceptowała:

Elżbieta Piskorz, Dyrektor

Przygotowano:

Wydział Rynku Ropy Naftowej, Paliw i Biopaliw Ciekłych
Departament Ropy i Paliw Transportowych
Ministerstwo Klimatu i Środowiska