



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

**Monitorowanie
bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa**

Warszawa, sierpień 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-lipiec 2021 r. **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓12,4%** 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 61,5%**, 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-lipiec 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-lipiec 2021 r. spadł o ↓9,7%** w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓8,2 p. p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku **produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓7,5%**, a oleju napędowego – o ↓4,6% 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 ↑9,6%**, oleju napędowego – o **↑7,6%** w stosunku analogicznego okresu 2020 r.
- Od początku roku **import benzyn silnikowych wzrósł o ↑148%** a import oleju napędowego - o **↑41,4%**. 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-lipiec 2021 r. 18,4%, a oleju napędowego – 31,6%.
- Od początku roku **eksport benzyn silnikowych spadł o ↓82,8%**, oleju napędowego o ↓80,6%.
- **Średnia wysokość modelowej marży rafinerijnej w lipcu 2021 r.** Średnia modelowa marża rafinerijna PKN Orlen S.A. wyniosła w lipcu 2021 r. 4,0 USD/bbl i była o **↑2,9 USD/bbl** wyższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Średnia modelowa marża rafinerijna Grupy LOTOS S.A. wyniosła w lipcu 2021 r. 2,5 USD/bbl i była o **↑0,1 USD/bbl** wyższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. w lipcu 2021 r. był niższe niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafinerijna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 4,9 USD/bbl).
- **W sierpniu 2021 r. ceny benzyn silnikowych i oleju napędowego pozostawały na stabilnym poziomie, natomiast w przypadku LPG odnotowano znaczny wzrost – o ↑8% w porównaniu do lipca 2021 r.** Wszystkie paliwa są droższe w porównaniu do średnich cen z sierpnia 2020 r., przekroczyły również 4-letni trend. Wzrost cen paliw na stacjach jest związany głównie z rosnącymi notowaniami produktów naftowych na świecie.

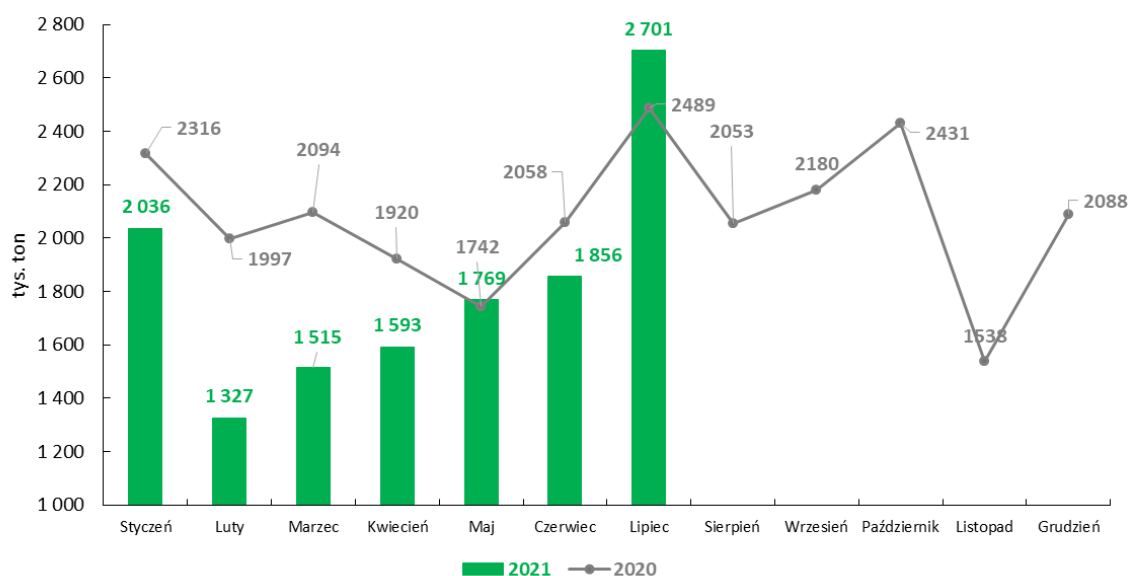
- Dzięki niskim poziomom opodatkowania, **ceny paliw w Polsce pozostają w gronie najniższych cen w Unii Europejskiej** –w przypadku benzyn silnikowych można je nabyć taniej w Bułgarii, Rumunii i Słowenii, w przypadku oleju napędowego – w Bułgarii, Rumunii, Litwie i Luksemburgu.

Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie

1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

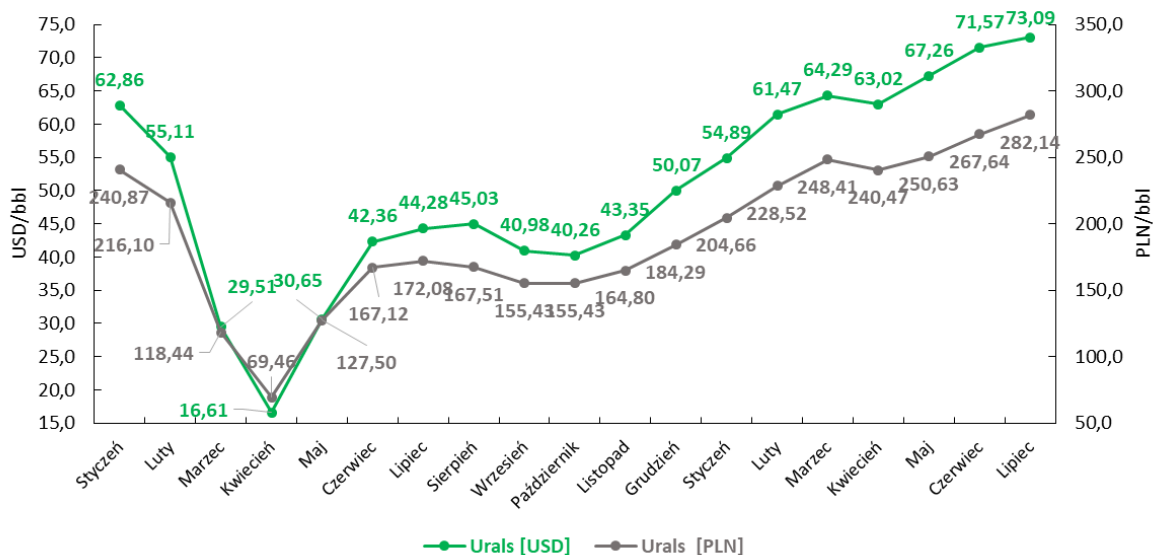
- W lipcu 2021 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 2701 tys. ton odnotowując wzrost o 213 tys. ton – $\uparrow 8,5\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (import ropy naftowej do Polski w lipcu 2020 r. wyniósł 2489 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z czerwcem 2021 r. wzrósł o 846 tys. ton – $\uparrow 45,6\%$ (w czerwcu 2021 r. import wyniósł 1856 tys. ton). Od początku roku import ropy naftowej spadł o $\downarrow 12,4\%$ (z 16669 tys. ton w okresie I-VII 2020 r. do 12797 tys. ton w okresie I-VII 2021 r.). Znaczny spadek importy ropy naftowej jest związany z zakończeniem długoterminowych kontraktów na dostawy ropy naftowej, a także planowanymi postojami remontowymi w rafineriach, które obniżyły zapotrzebowanie na surowiec.
- W lipcu 2021 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł 61,5%. 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 lipcu 2021 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 73,09 USD za baryłkę i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. o 28,81 USD/bbl - $\uparrow 65,1\%$ (w lipcu 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 44,28 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w lipcu 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 282,14 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 110,06 PLN/bbl ($\uparrow 64\%$) – cena w lipcu 2020 r. wyniosła 172,08 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 lipcu 2021 r. wyniosło 80,9 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. było niższe o 2,0 tys. ton – ↓2,5% (83,0 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z czerwcem 2021 r. wzrosło o 22,6 tys. ton - ↑38,6% (w czerwcu 2021 r. wydobycie wyniosło 58,4 tys. ton). Od początku roku wydobycie ropy naftowej w Polsce spadło o ↓5,7% (z 557,5 tys. ton w okresie I-VII 2021 r. do 525,7 tys. ton w okresie I-VII 2020 r.).

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

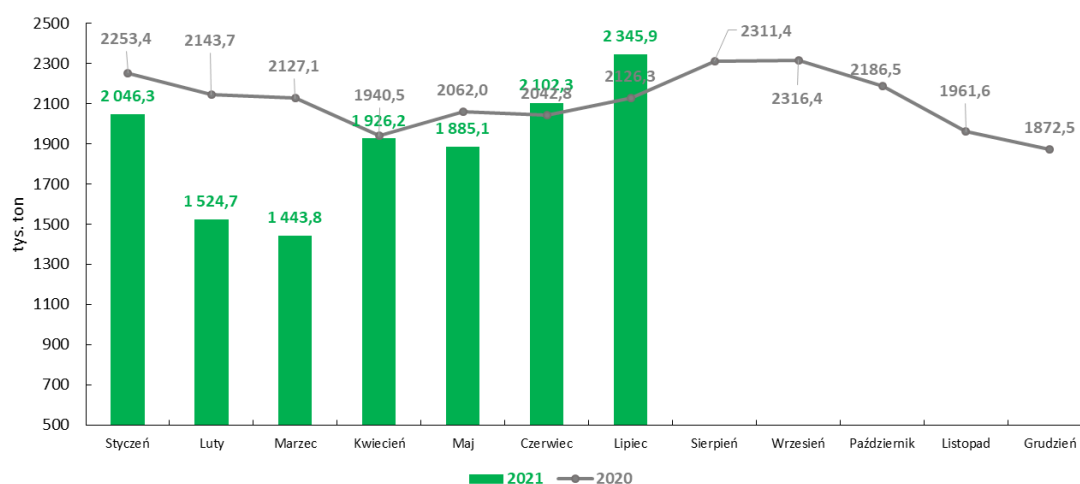


3. Infrastruktura naftowa

a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

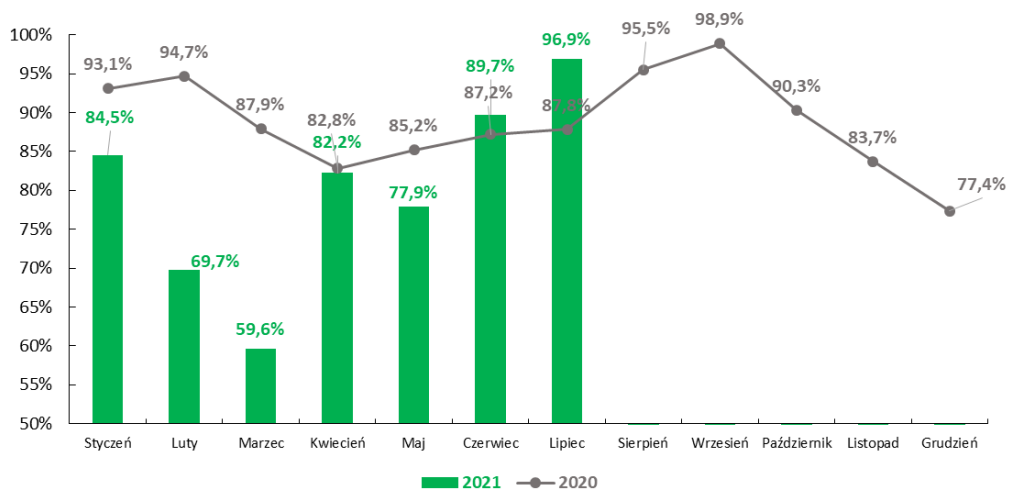
- Przerób ropy naftowej w Polsce w lipcu 2021 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 2345,9 tys. ton i był wyższy o 219,5 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - $\uparrow 10,3\%$ (w lipcu 2020 r. przerób wyniósł 2126,3 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z czerwcem 2021 r. przerób wzrósł o 243,6 tys. ton - $\uparrow 11,6\%$ (w czerwcu 2021 r. przerób wyniósł 2102,3 tys. ton). Od początku roku przerób ropy naftowej spadł o $\downarrow 9,7\%$ (z 14695,8 tys. ton w okresie I-VII 2020 r. do 13274,3 tys. ton w okresie I-VII 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 lipcu 2021 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 96,9%, co stanowi wzrost o 9,1 p. p. w stosunku do lipca 2020 r. (87,8%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do czerwca 2021 r. poziom ten wzrósł o 7,2 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w czerwcu 2021 r. wyniósł 89,7%). Dla porównania, w 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%.

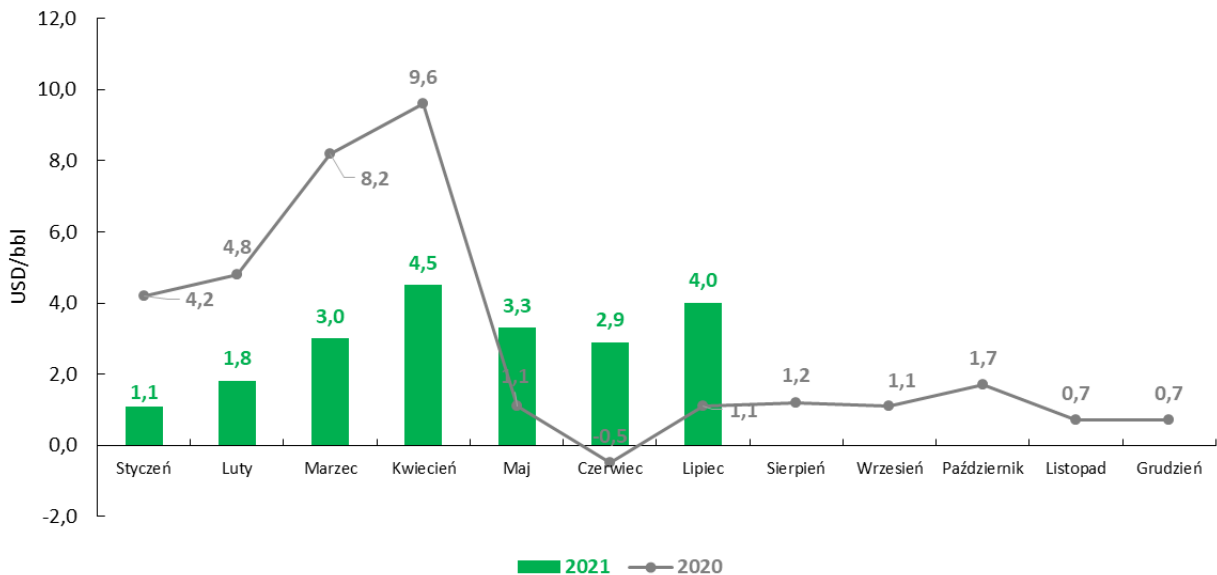
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)



b) Poziom marż rafineryjnych

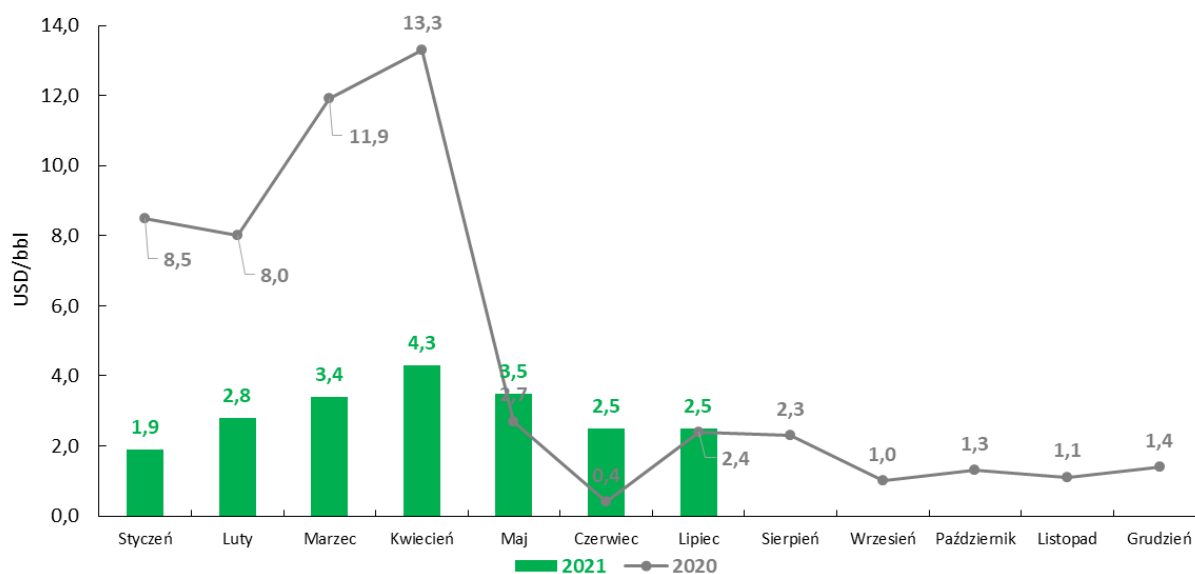
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w lipcu 2021 r. wyniosła 4,0 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z lipcem 2020 r. o 2,9 USD/bbl (w lipcu 2020 r. marża wyniosła 1,1 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z czerwcem 2021 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 1,1 USD/bbl (w czerwcu 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A wyniósł 2,9 USD/bbl).

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



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w lipcu 2021 r. wyniosła 2,5 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z lipcem 2020 r. o 0,1 USD/bbl (w lipcu 2020 r. marża wyniosła 2,4 USD/bbl). W czerwcu 2021 r. marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A. była taka sama jak w lipcu 2021 r.

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



- Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. w lipcu 2021 r. był niższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafinerijna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 4,9 USD/bbl).

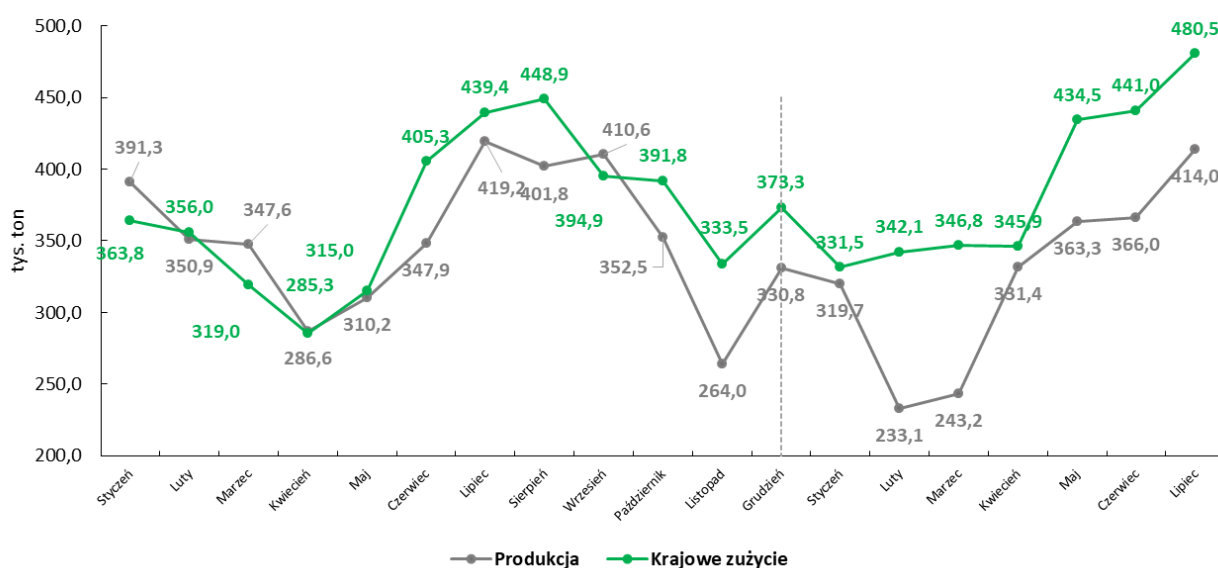
Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w lipcu 2021 r. wyniosło 480,5 tys. ton i było wyższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 41 tys. ton – $\uparrow 9,3\%$ (zużycie krajowe w lipcu 2020 r. wyniosło 439,4 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do czerwca 2021 r. – o 6,5 tys. ton – tj. $\uparrow 1,5\%$ (434,5 tys. ton). Od początku roku (styczeń-lipiec) krajowe zużycie benzyn silnikowych wzrosło o $\uparrow 9,6\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2483,8 tys. ton w okresie I-VII 2020 r. do 2722,3 tys. ton w okresie I-VII 2021 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w lipcu 2021 r. wyniosła 414,0 tys. ton i była niższa w stosunku do lipca 2020 r. o 5,1 tys. ton – tj. $\downarrow 1,2\%$ (419,2 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu z czerwcem 2021 r. o 48,1 tys. ton – tj. $\uparrow 13,1\%$ (366,0 tys. ton). Od początku roku (styczeń-lipiec) produkcja benzyn silnikowych spadła o $\downarrow 7,5\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2453,7 tys. ton w okresie I-VII 2020 r. do 2270,8 tys. ton w okresie I-VII 2021 r.). Znaczny spadek produkcji benzyn jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach w wyniku postojów remontowych w I kwartale 2021 r.

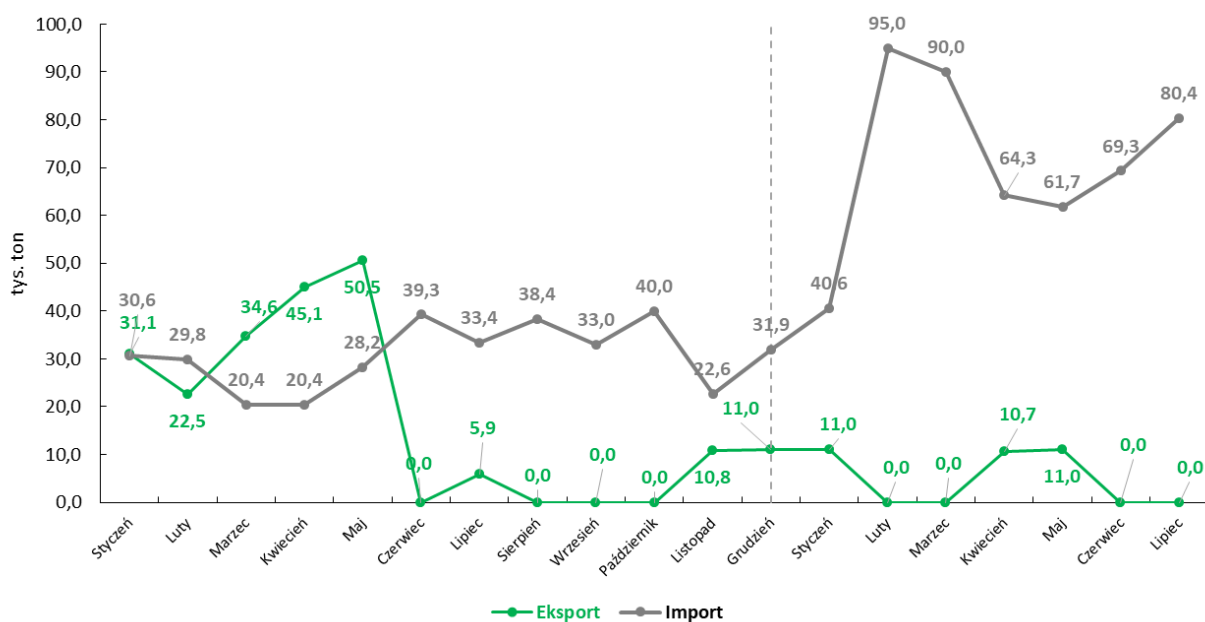
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)



b) Import i eksport

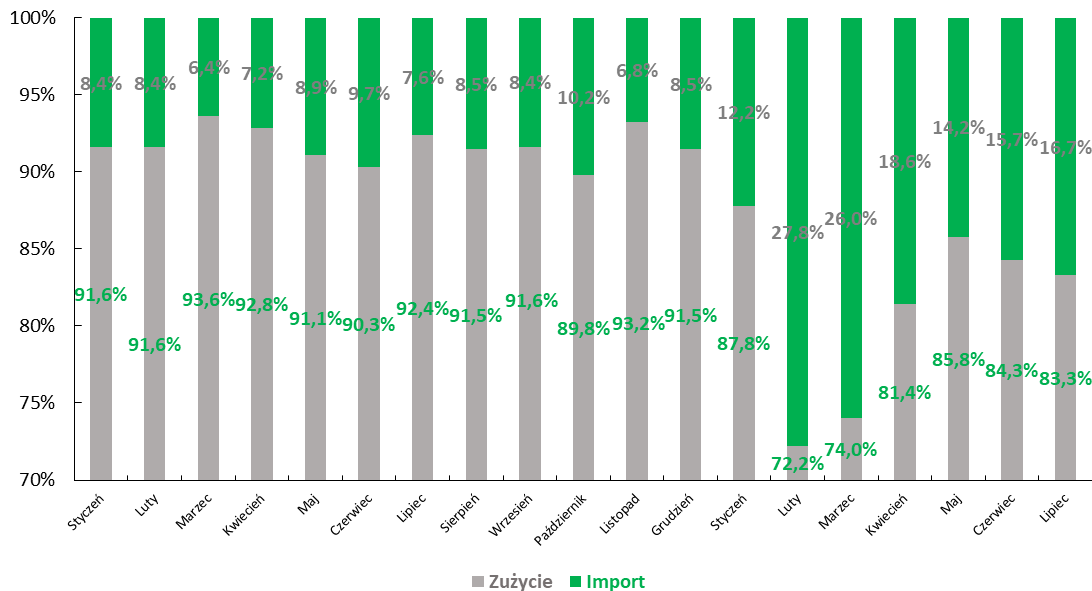
- Import** benzyn silnikowych w lipcu 2021 r. wyniósł 80,4 tys. ton i był większy w stosunku do lipca 2020 r. o 47,0 tys. ton – tj. $\uparrow 140,6\%$ (w lipcu 2020 r. import wyniósł 33,4 tys. ton). W porównaniu do czerwca 2021 r. import wzrósł o 11,1 tys. ton - $\uparrow 16,0\%$. Od początku roku (styczeń-lipiec) import benzyn silnikowych wzrósł o $\uparrow 148,0\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 202,2 tys. ton w okresie I-VII 2020 r. do 501,3 tys. ton w okresie I-VII 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.
- W lipcu 2021 r., podobnie jak w czerwcu 2021 r. nie odnotowano eksportu benzyn silnikowych.** W analogicznym okresie 2020 r. eksport benzyn silnikowych wyniósł 5,9 tys. ton. Od początku roku (styczeń-lipiec) eksport benzyn silnikowych spadł o $\downarrow 82,8\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 189,7 tys. ton w okresie I-VII 2020 r. do 32,7 tys. ton w okresie I-VII 2021 r.).

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



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w lipcu 2021 r. kształtował się na poziomie 16,7% i był wyższy niż średni udział w lipcu 2020 r., który kształtował się na poziomie 7,6%. 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)

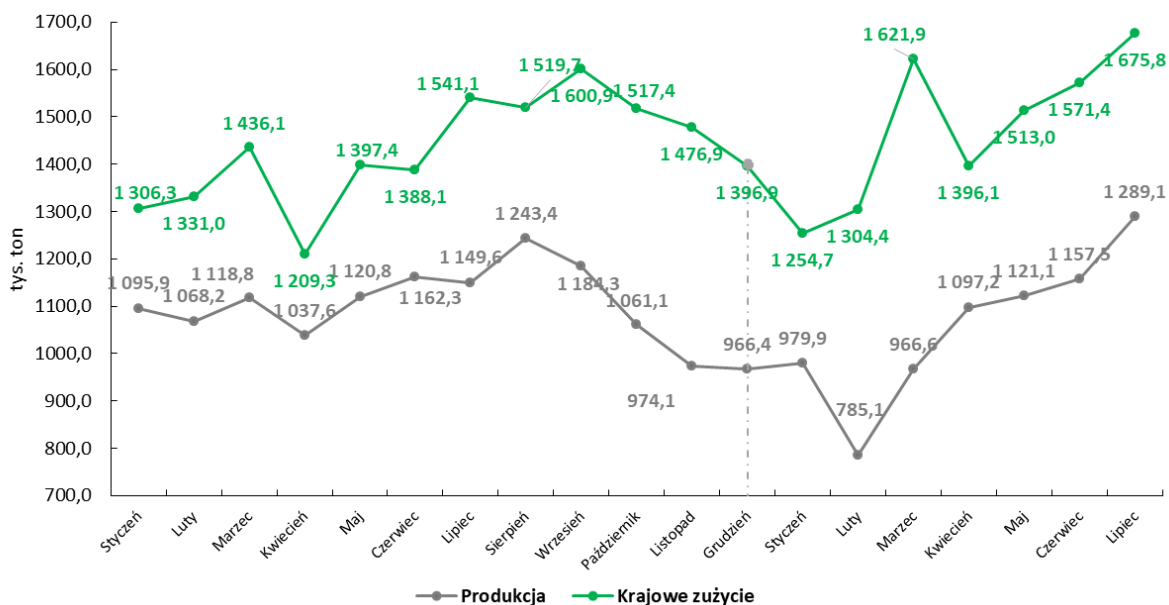


2. Rynek oleju napędowego

a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w lipcu 2021 r. wyniosło 1675,8 tys. ton i było wyższe w stosunku do lipca 2020 r. o 134,7 tys. ton – tj. $\uparrow 8,7\%$ (1541,1 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do czerwca 2021 r. o 104,4 tys. ton – $\uparrow 6,6\%$ (1571,4 tys. ton). Od początku roku (styczeń-lipiec) krajowe zużycie oleju napędowego wzrosło o $\uparrow 7,6\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 9609,3 tys. ton w okresie I-VII 2020 r. do 10337,3 tys. ton w okresie I-VII 2021).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w lipcu 2021 r. wyniosła 1289,1 tys. ton i była wyższa w stosunku do lipca 2020 r. o 139,5 tys. ton – $\uparrow 12,1\%$ (1149,6 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu do czerwca 2021 r. o 131,6 tys. ton – $\uparrow 11,4\%$ (1121,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-lipiec) produkcja oleju napędowego spadła o $\downarrow 4,6\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 7753,2 tys. ton w okresie I-VII 2020 r. do 7396,5 tys. ton w okresie I-VII 2021).

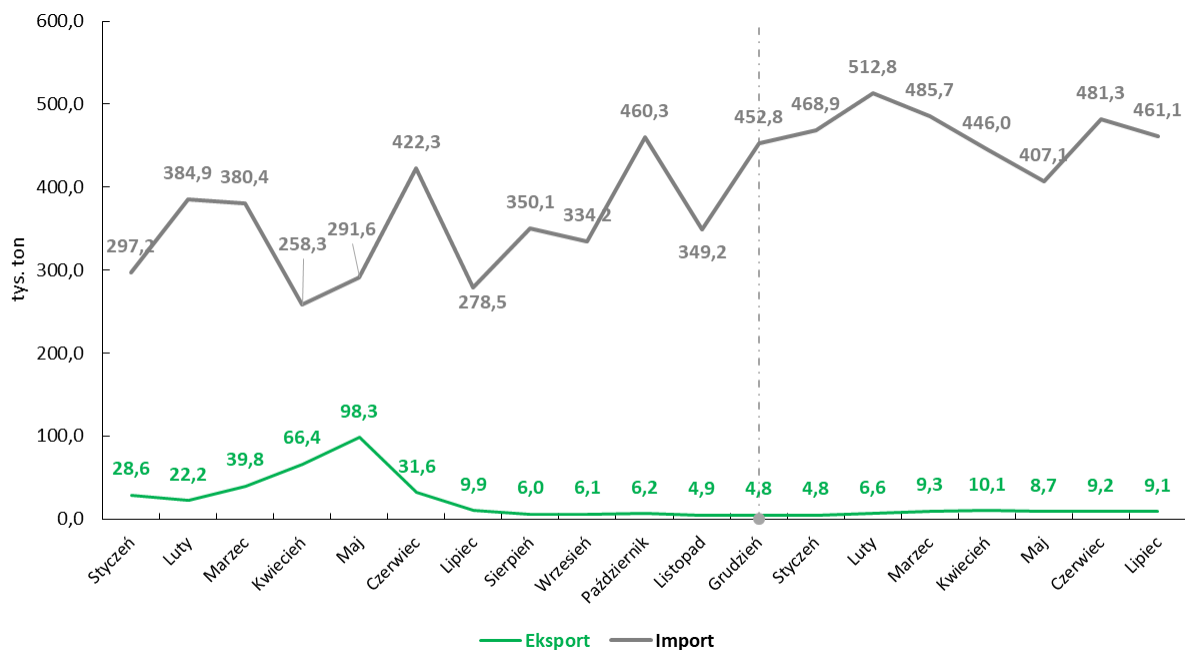
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)



b) Import oraz eksport

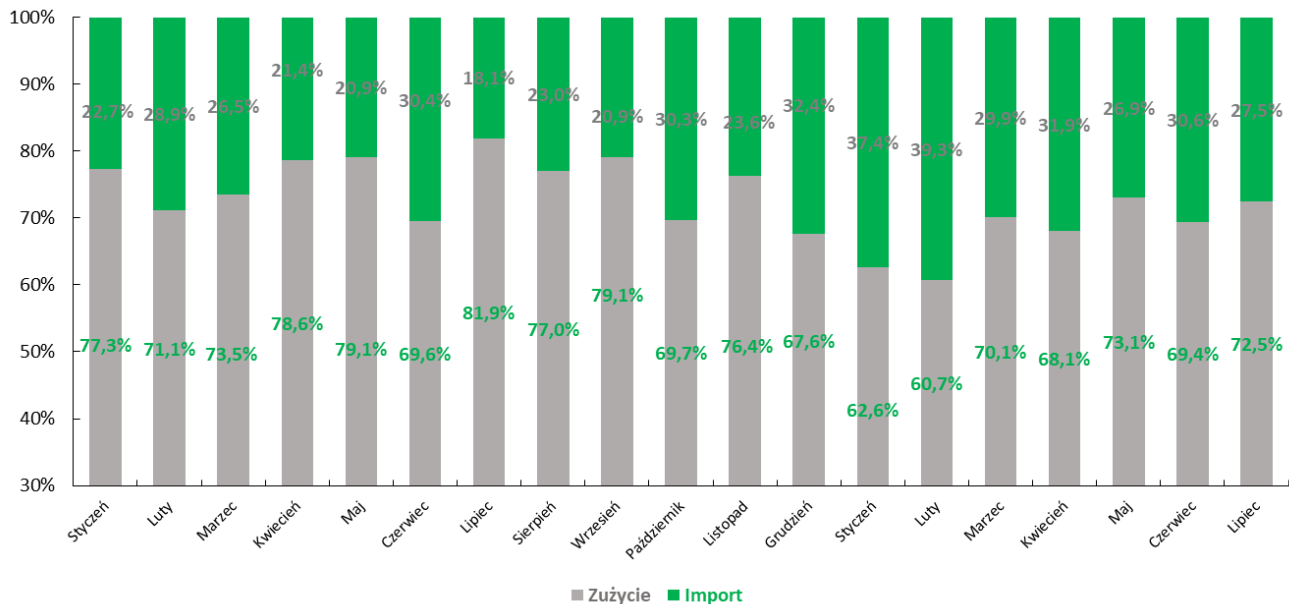
- **Import** oleju napędowego w lipcu 2021 r. wyniósł 461,1 tys. ton i był większy w stosunku do lipca 2020 r. o 182,7 tys. ton – $\uparrow 65,6\%$ (w lipcu 2020 r. import wyniósł 278,5 tys. ton) oraz był niższy w odniesieniu do czerwca 2021 r. o 74,2 tys. ton – $\downarrow 4,2\%$ (w czerwcu 2021 r. import wyniósł 481,3 tys. ton). Od początku roku (styczeń-lipiec) import oleju napędowego wzrósł o $\uparrow 41,1\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2313,1 tys. ton w okresie I-VII 2020 r. do 3263,0 tys. ton w okresie I-VII 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 lipcu 2021 r. wyniósł 9,1 tys. ton i był mniejszy w stosunku do lipca 2020 r. o 0,8 tys. ton - $\downarrow 8,4\%$. W stosunku do czerwca 2021 r. eksport spadł o 0,1 tys. ton - $\downarrow 1,2\%$ (w czerwcu 2021 r. eksport oleju napędowego wyniósł 9,2 tys. ton). Od początku roku (styczeń-lipiec) eksport oleju napędowego spadł o $\downarrow 80,6\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 296,8 tys. ton w okresie I-VII 2020 r. do 57,6 tys. ton w okresie I-VII 2021).

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



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w czerwcu 2021 r. kształtował się na poziomie 27,5% i był wyższy niż średni udział w lipcu 2020 r., który kształtował się na poziomie 18,1%. 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)

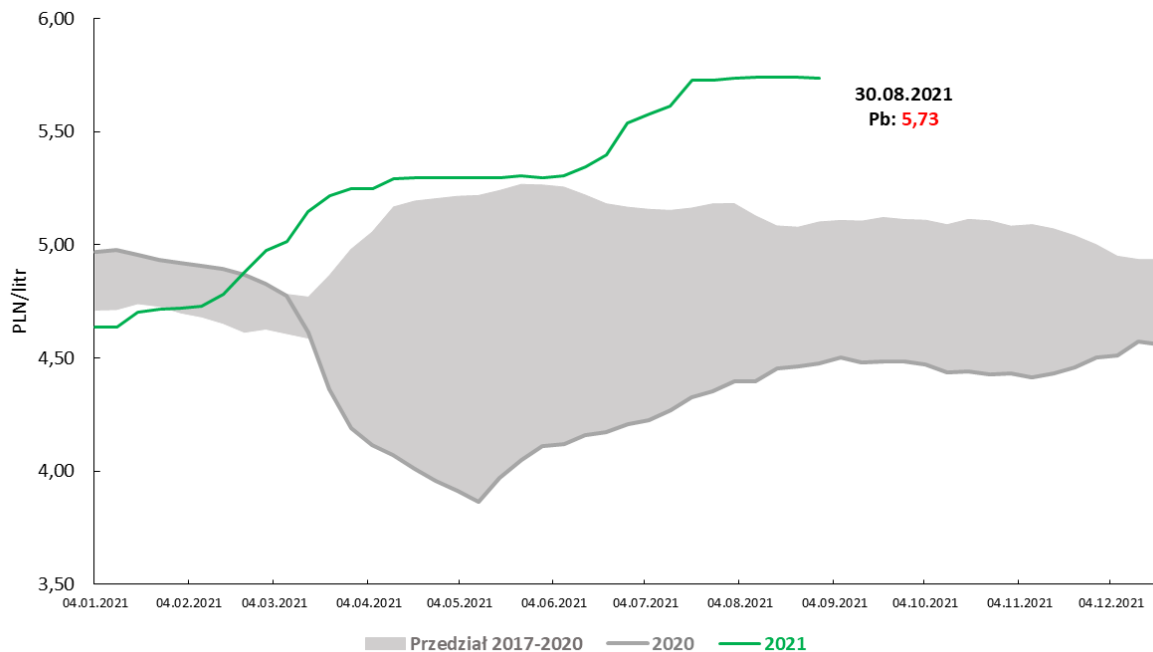


3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

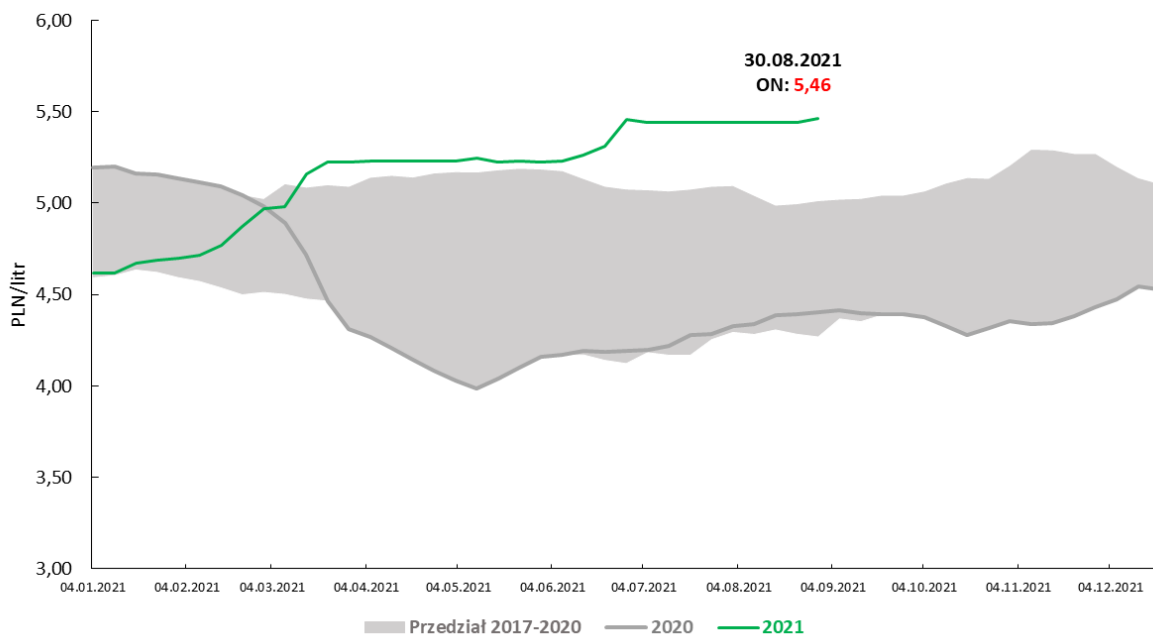
- W 2021 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Na mocy art. 22 ustawy z 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1747) – opłata paliwowa wynosi 165,14 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych (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 sierpniu 2021 r. osiągnęła poziom 5,74 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,30 PLN/litr – $\uparrow 29,3\%$ (średnia cena tego paliwa w sierpniu 2020 r. wyniosła 4,44 PLN/litr). W sierpniu 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z lipcem 2021 r. wzrosła o 0,08 PLN/l - $\uparrow 1,4\%$ (w lipcu 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,66 PLN/litr).

Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)



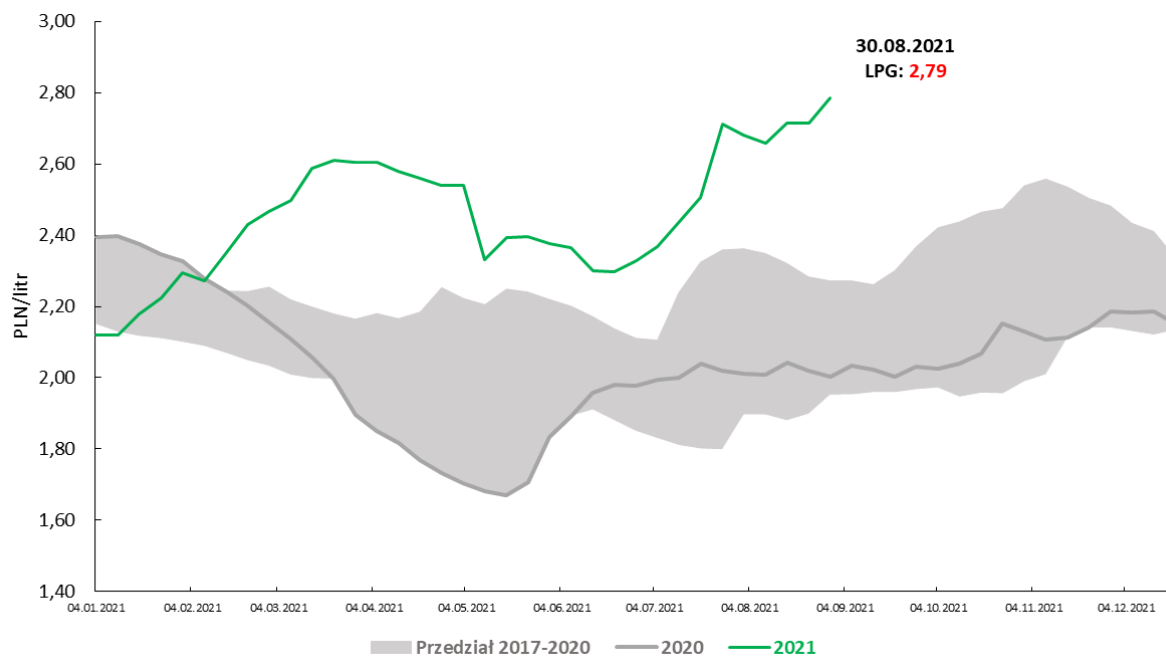
- Średnia cena oleju napędowego w sierpniu 2021 r. osiągnęła poziom 5,45 PLN/litr odnotowując wzrost o 1,08 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. - $\uparrow 24,7\%$ (średnia cena tego paliwa w sierpniu 2020 r. wyniosła 4,37 PLN/litr). W sierpniu 2021 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu z lipcem 2021 r. wzrosła o 0,01 PLN/l - $\uparrow 0,2\%$ (w lipcu 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,44 PLN/litr).

Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)



- Średnia cena LPG w sierpniu 2021 r. osiągnęła poziom 2,71 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,69/2, PLN/litr – ↑34,1% (w sierpniu 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 2,02 PLN/litr). W sierpniu 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu z lipcem 2021 r. wzrosła o 0,20 PLN/litr - ↑8,0% (w lipcu 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 2,51 PLN/litr).

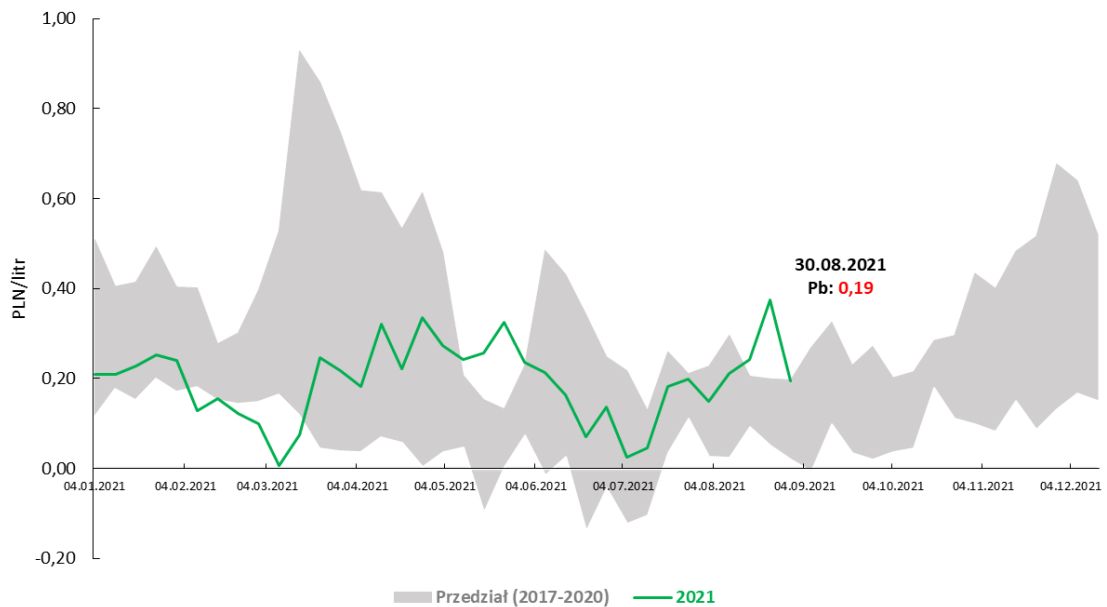
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



b) Poziom marż dystrybucyjnych

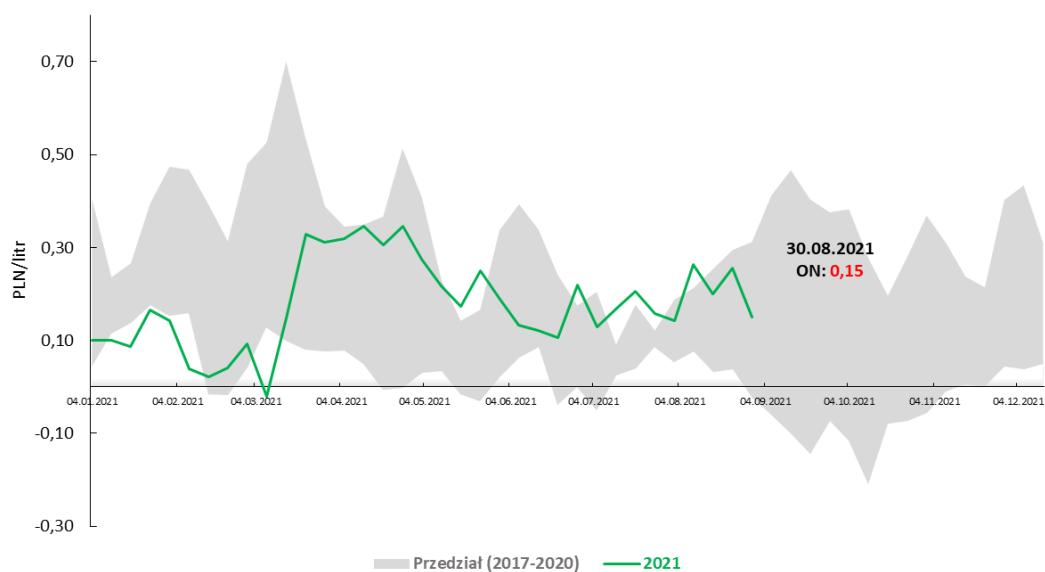
- W sierpniu 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych spadła w stosunku do ostatniego dnia lipca 2021 r. i wg. stanu na 30.08.2021 r. wyniosła 0,19 PLN/litr. W całym sierpniu 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,23 PLN/litr i była wyższa niż średnia marża w lipcu 2021 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 sierpniu 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego spadła w stosunku do ostatniego dnia lipca 2021 r. i wg. stanu na 30.08.2021 r. wyniosła 0,15 PLN/litr. W całym sierpniu 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,20 PLN/litr i była o 0,03 PLN/litr wyższa niż średnia marża w lipcu 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.

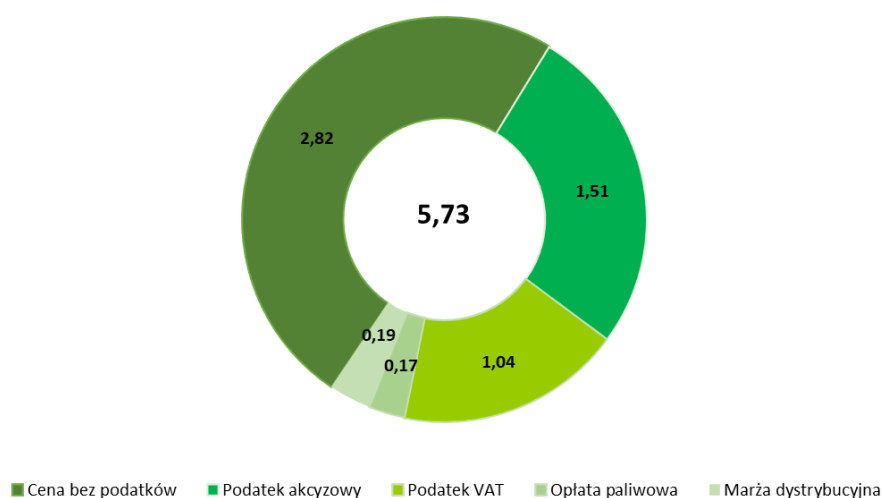
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

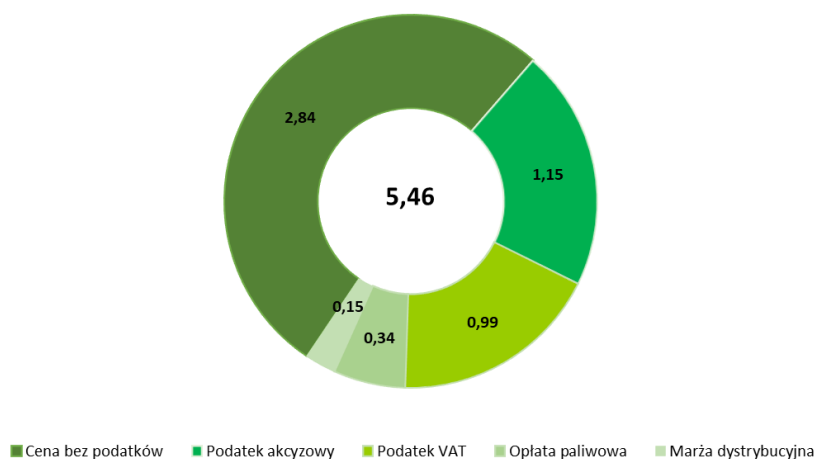
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 30.08.2021 r. (5,73 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2824,86 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,19 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,82 PLN/litr. W cenie litra benzyny silnikowych podatki stanowią ok. 47%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (26.07.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 30.08.2021 r. (5,46 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2837,0 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. 0,15 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,84 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 45%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (26.07.2021, PLN)

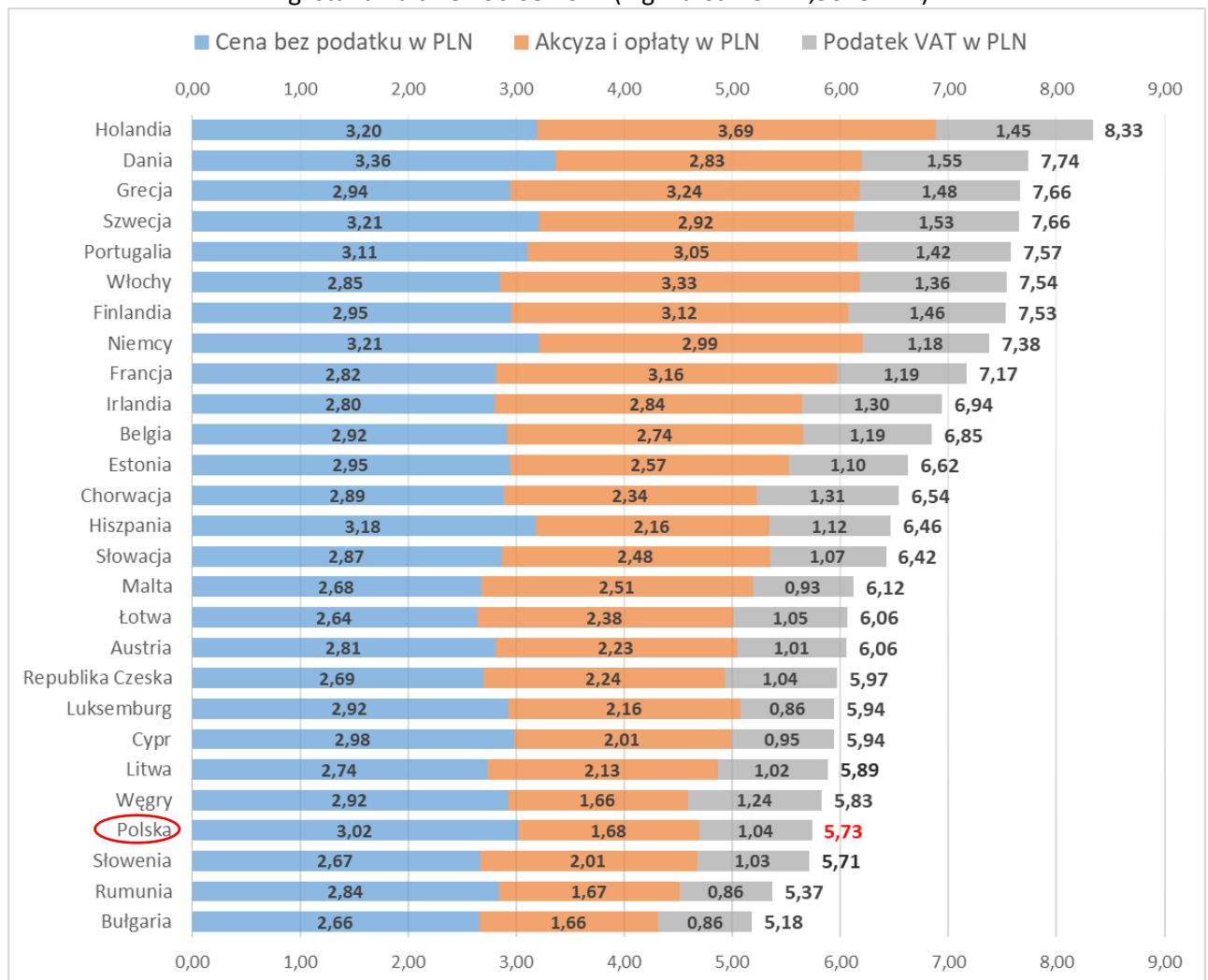


d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

– benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 30.08.2021 r. odnotowano w Bułgarii (5,18 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (8,33 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,73 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.

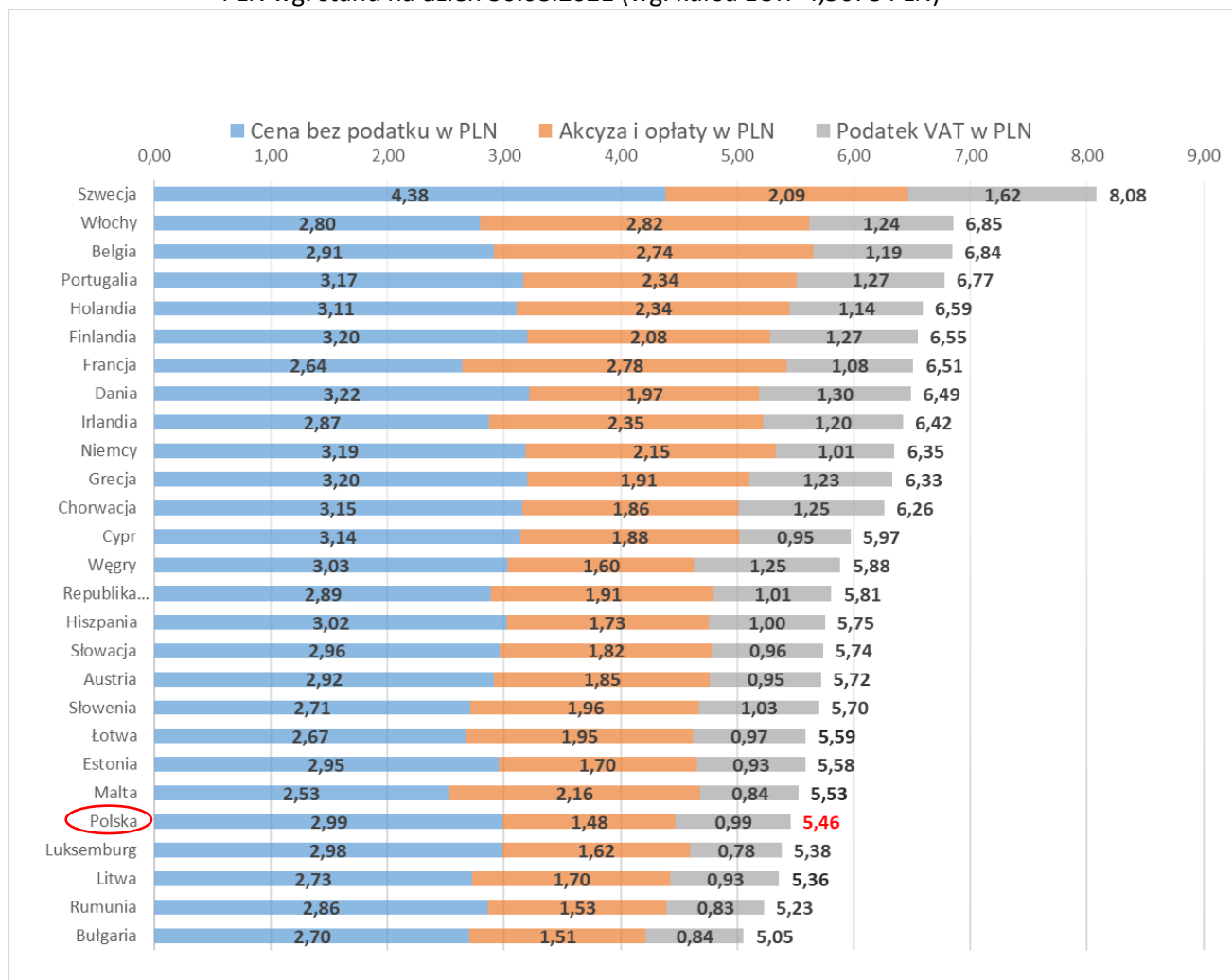
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 30.08.2021 (wg. kursu EUR=4,5678 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 30.08.2021 r. odnotowano w Bułgarii (5,05 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (8,08 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,46 PLN/litr.

Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 30.08.2021 (wg. kursu EUR=4,5678 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) | 9 |
| 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) | 10 |
| 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 (26.07.2021, PLN) | 21 |
| Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (26.07.2021, PLN) | 21 |
| Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 30.08.2021 (wg. kursu EUR=4,5678 PLN) | 22 |
| Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 30.08.2021 (wg. kursu EUR=4,5678 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