



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

**Monitorowanie
bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa**

Warszawa, lipiec 2021 r.

Spis treści

Podsumowanie	3
Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie	4
1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski	4
2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce	6
3. Infrastruktura naftowa	7
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach	7
b) Poziom marż rafineryjnych	8
Rozdział II. Krajowy rynek paliw	10
1. Rynek benzyn silnikowych	10
a) Zużycie oraz produkcja	10
b) Import i eksport	11
2. Rynek oleju napędowego	13
a) Zużycie oraz produkcja	13
b) Import oraz eksport	14
3. Ceny paliw w Polsce i w Europie	16
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)	16
b) Poziom marż dystrybucyjnych	19
c) Podatki i opłaty w cenie paliw	20
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej	21
Spis wykresów	23

Podsumowanie

Podsumowanie rynku krajowego

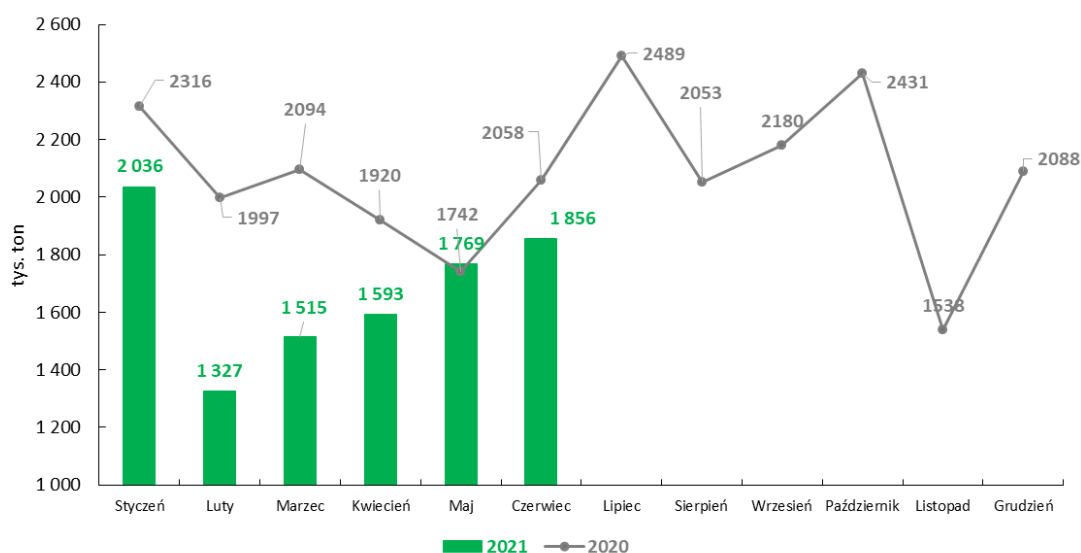
- W 2021 r. nadal trwa stan epidemii związany z rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Wdrożenie tego stanów wiązało się z zawieszeniem oraz reorganizacją funkcjonowania części gospodarki – zamknięciem części zakładów usługowych i sklepów, przejściem na pracę i naukę zdalną. Zmiany wpływają m. in. na 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 I półroczu 2021 r. **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓16,8%** 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 66,5%**, 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 I półroczu 2021 r. spadło o 6,3% 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-czerwiec 2021 r. spadł o ↓9,2%** w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓12,8 p. p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku **produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓8,7%**, a oleju napędowego – o ↓7,5% 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 ↑7,4% w stosunku analogicznego okresu 2020 r.
- Od początku roku **import benzyn silnikowych wzrósł o ↑149,4%** a import oleju napędowego - o ↑37,7%. 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-czerwiec 2021 r. 18,8%, a oleju napędowego – 32,3%.
- Od początku roku **eksport benzyn silnikowych spadł o ↓82,2%**, oleju napędowego o ↓83,1%.
- **Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej w czerwcu 2021 r.** Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w czerwcu 2021 r. 2,9 USD/bbl i była o ↑3,4 USD/bbl wyższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Średnia modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A. wyniosła w czerwcu 2021 r. 2,5 USD/bbl i była o ↑2,1 USD/bbl wyższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. w czerwcu 2021 r. był niższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 4,0 USD/bbl).
- **W lipcu 2021 r. ceny wszystkich rodzajów paliw wzrosły, z czego najszybciej drożał LPG – o ↑8,2% w porównaniu do czerwca 2021 r.** Wszystkie paliwa są droższe w porównaniu do średnich cen z czerwca 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 i Rumunii, w przypadku oleju napędowego – w Bułgarii, Luksemburgu, Rumunii i na Litwie.

Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie

1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

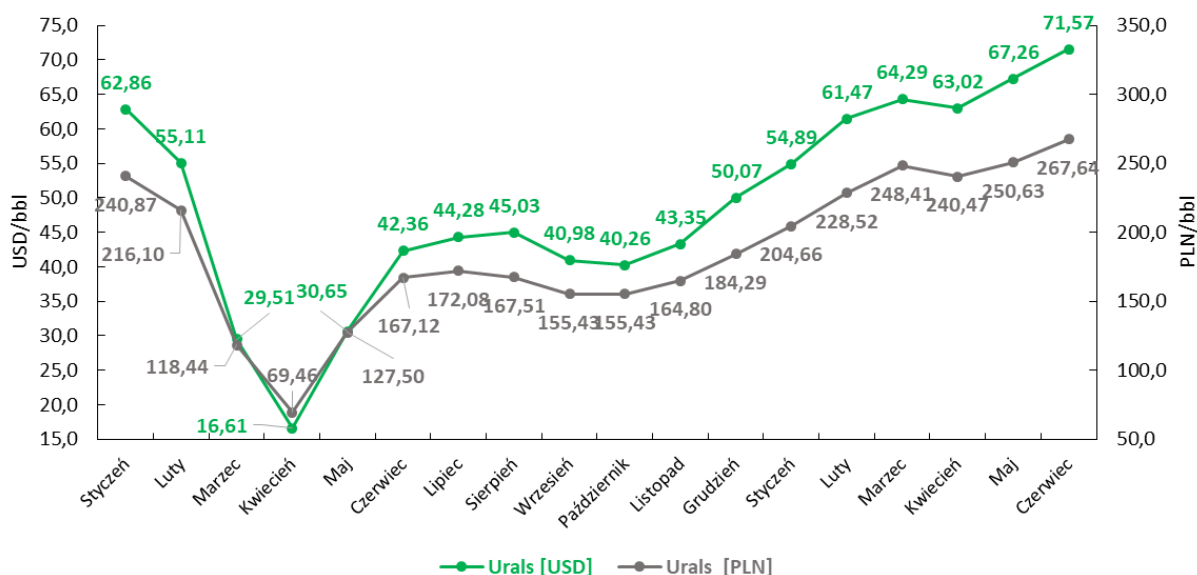
- W czerwcu 2021 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 1856 tys. ton odnotowując spadek o 202 tys. ton – $\downarrow 9,8\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (import ropy naftowej do Polski w czerwcu 2020 r. wyniósł 2058 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z majem 2021 r. wzrósł o 87 tys. ton – $\uparrow 4,9\%$ (w maju 2021 r. import wyniósł 1769 tys. ton). Od początku roku import ropy naftowej spadł o $\downarrow 16,8\%$ (z 12127 tys. ton w okresie I-VI 2020 r. do 10096 tys. ton w okresie I-VI 2021 r.). Znaczny spadek importy ropy naftowej jest związany głównie z planowanymi postojami remontowymi w rafineriach, które obniżyły zapotrzebowanie na surowiec.
- W czerwcu 2021 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł 71,8%. 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 czerwcu 2021 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 71,57 USD za baryłkę i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. o 29,21 USD/bbl - ↑69% (w czerwcu 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 42,36 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w czerwcu 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 267,64 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 100,52 PLN/bbl (↑60,1%) – cena w czerwcu 2020 r. wyniosła 167,12 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 czerwcu 2021 r. wyniosło 58,4 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. było niższe o 1,6 tys. ton – ↓2,7% (60,0 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z majem 2021 r. spadło o 20,2 tys. ton - ↓25,7% (w maju 2021 r. wydobycie wyniosło 78,6 tys. ton). Od początku roku wydobycie ropy naftowej w Polsce spadło o ↓6,3% (z 474,5 tys. ton w okresie I-VI 2021 r. do 444,8 tys. ton w okresie I-VI 2020 r.).

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

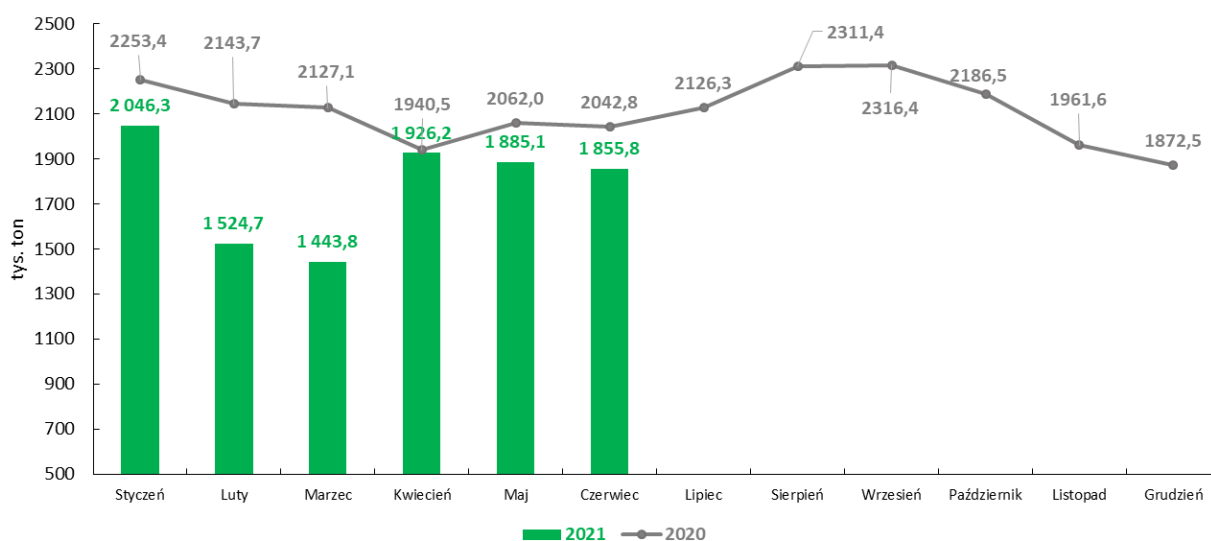


3. Infrastruktura naftowa

a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

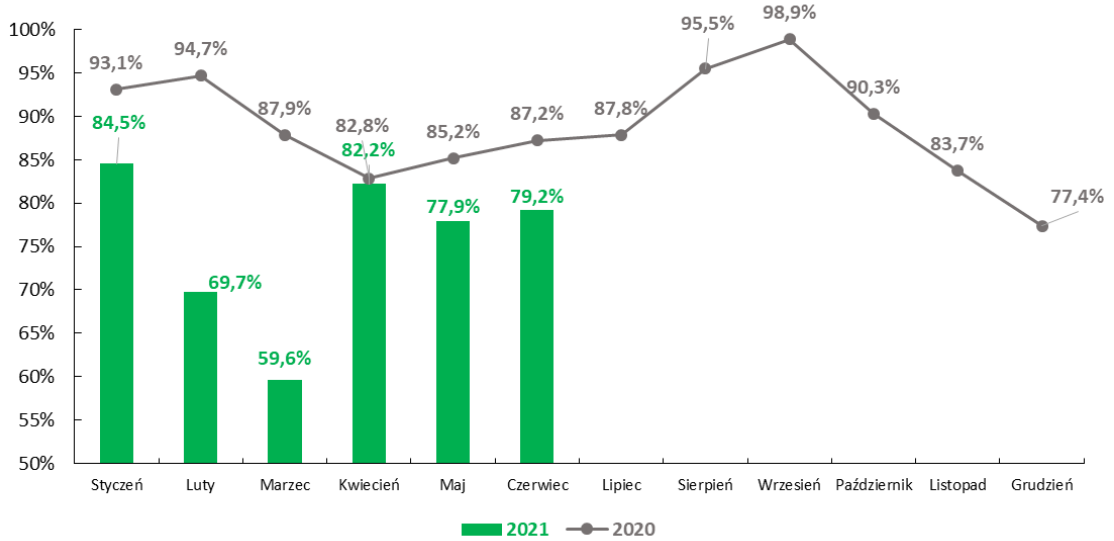
- Przerób ropy naftowej w Polsce w czerwcu 2021 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 1855,8 tys. ton i był niższy o 186,9 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - ↓9,2% (w czerwcu 2020 r. przerób wyniósł 2042,8 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z majem 2021 r. przerób spadł o 29,2 tys. ton - ↓1,6% (w maju 2021 r. przerób wyniósł 1885,1 tys. ton). Od początku roku przerób ropy naftowej spadł o ↓15% (z 12569,4 tys. ton w okresie I-VI 2020 r. do 10682,0 tys. ton w okresie I-VI 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 czerwcu 2020 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 79,2% (Płock – 73,0%; Gdańsk – 89,5%), co stanowi spadek o 8,0 p. p. w stosunku do czerwca 2020 r. (87,8%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do maja 2021 r. poziom ten wzrósł o 1,3 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w maju 2021 r. wyniósł 77,9%). Dla porównania, w 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%.

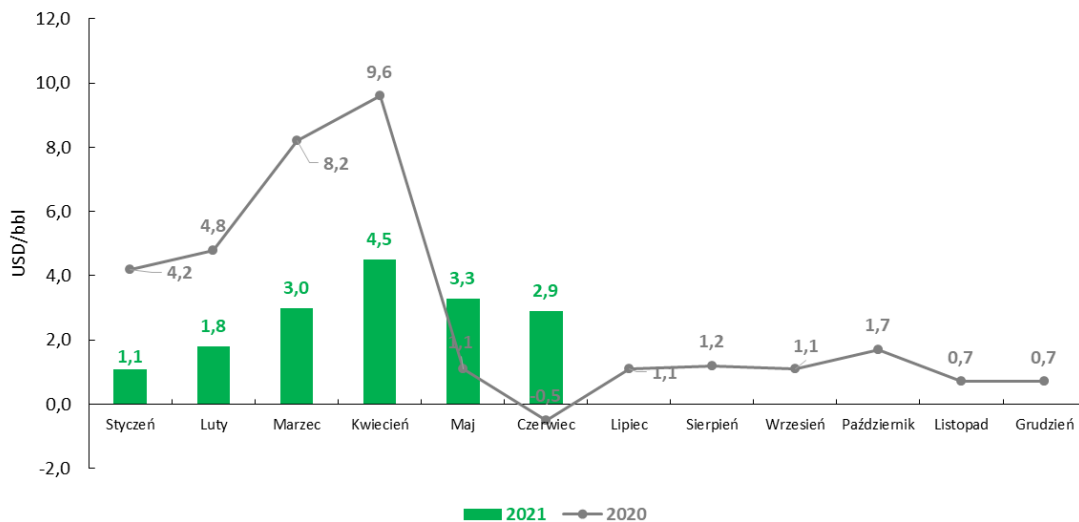
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)



b) Poziom marż rafineryjnych

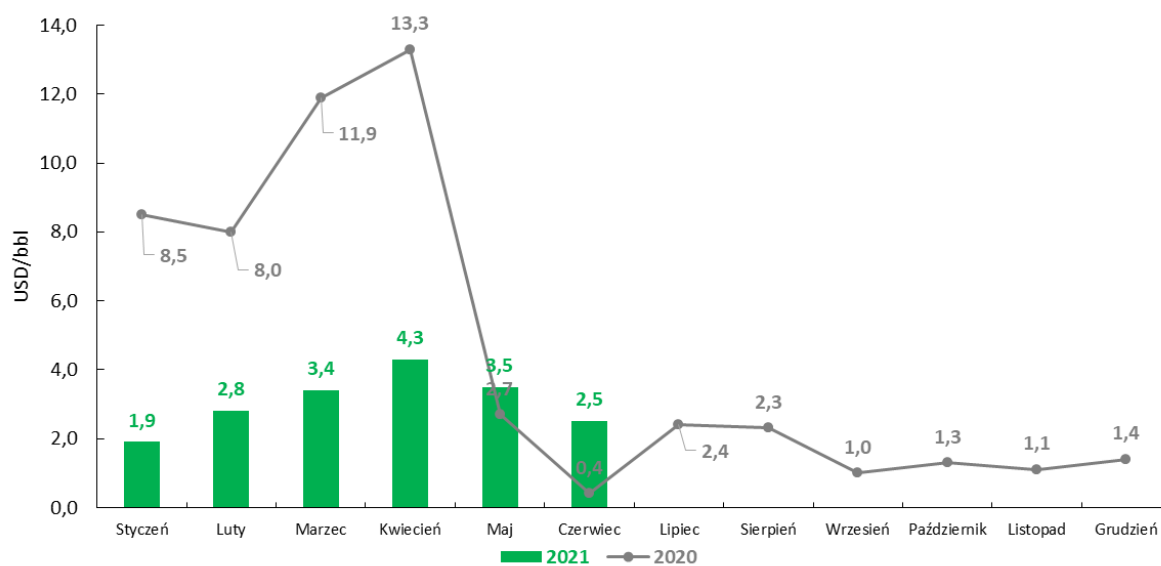
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w czerwcu 2021 r. wyniosła 2,9 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z czerwcem 2020 r. o 3,4 USD/bbl (w czerwcu 2020 r. marża wyniosła -0,5 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z majem 2021 r. poziom marży rafineryjnej spadł o 0,4 USD/bbl (w maju 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A wyniósł 3,3 USD/bbl).

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



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w czerwcu 2021 r. wyniosła 2,5 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z czerwcem 2020 r. o 2,1 USD/bbl (w czerwcu 2020 r. marża wyniosła 0,4 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z majem 2021 r. poziom marży rafineryjnej spadł o 1,0 USD/bbl (w maju 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 3,5 USD/bbl).

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 czerwcu 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 4,0 USD/bbl).

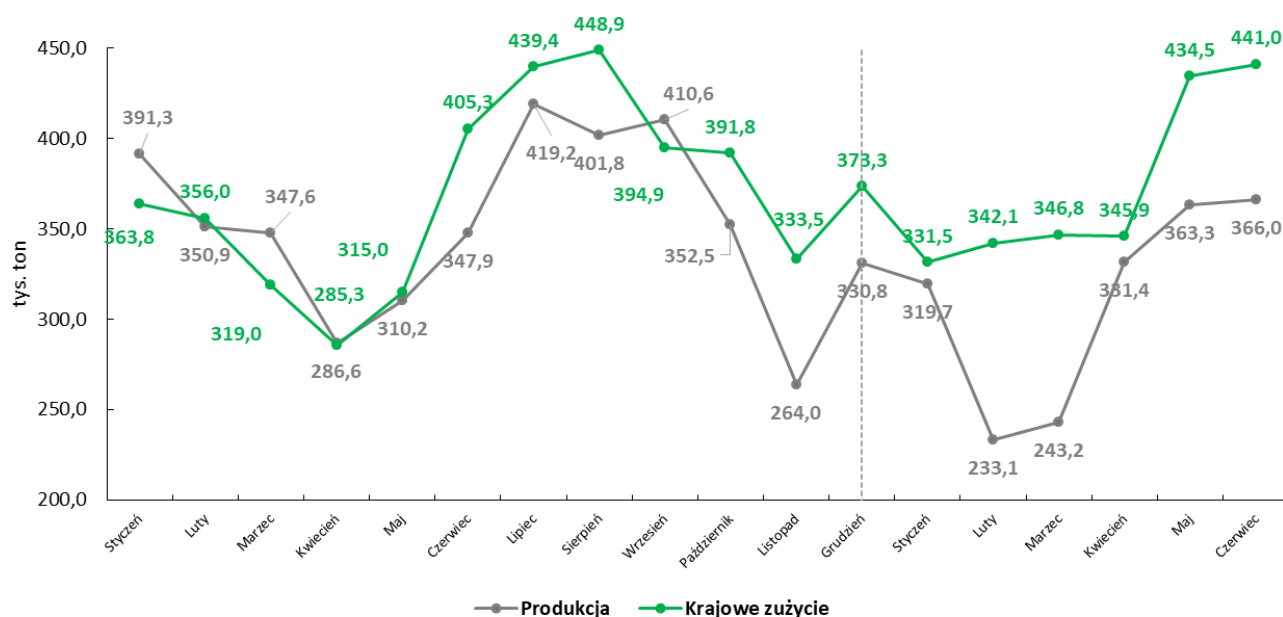
Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w czerwcu 2021 r. wyniosło 441,0 tys. ton i było wyższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 35,7 tys. ton – $\uparrow 8,8\%$ (zużycie krajowe w czerwcu 2020 r. wyniosło 405,3 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do maja 2021 r. – o 6,5 tys. ton – tj. $\uparrow 1,5\%$ (434,5 tys. ton). Od początku roku (styczeń-czerwiec) krajowe zużycie benzyn silnikowych wzrosło o $\uparrow 9,7\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2044,4 tys. ton w okresie I-VI 2020 r. do 2241,8 tys. ton w okresie I-VI 2021 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w czerwcu 2021 r. wyniosła 366,0 tys. ton i była wyższa w stosunku do czerwca 2020 r. o 18,1 tys. ton – tj. $\uparrow 5,2\%$ (347,9 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu z majem 2021 r. o 2,7 tys. ton – tj. $\uparrow 0,7\%$ (363,3 tys. ton). Od początku roku (styczeń-czerwiec) produkcja benzyn silnikowych spadła o $\downarrow 8,7\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2034,5 tys. ton w okresie I-VI 2020 r. do 1856,7 tys. ton w okresie I-VI 2021 r.). Znaczny spadek produkcji benzyn jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach w wyniku postojów remontowych w I kwartale 2021 r.

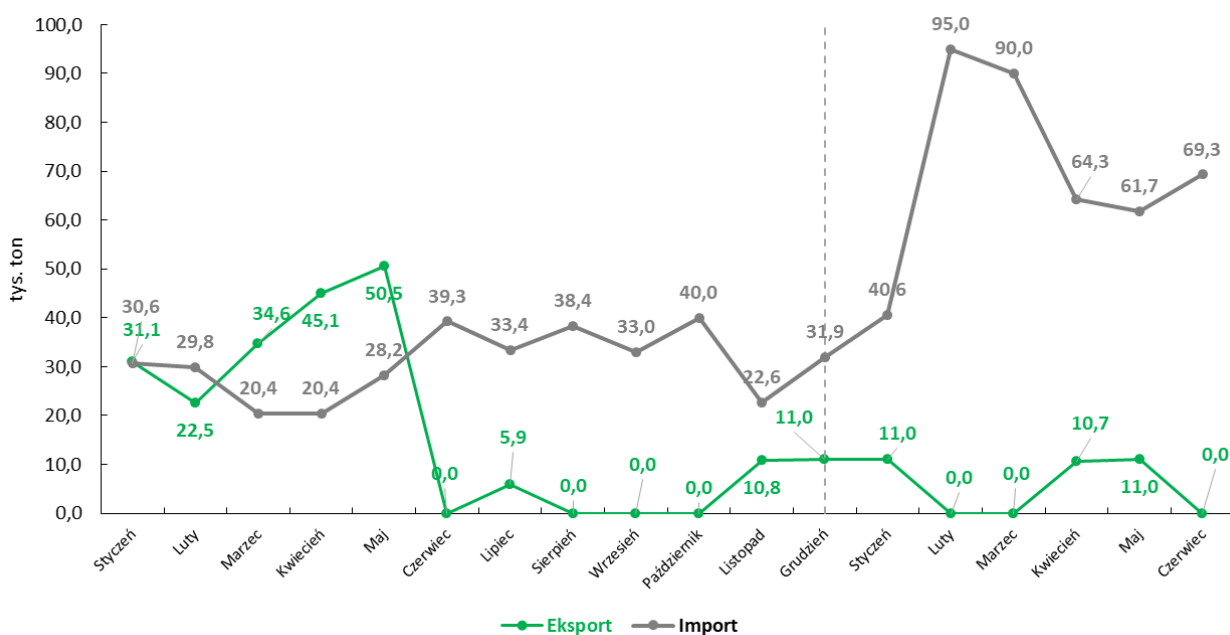
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)



b) Import i eksport

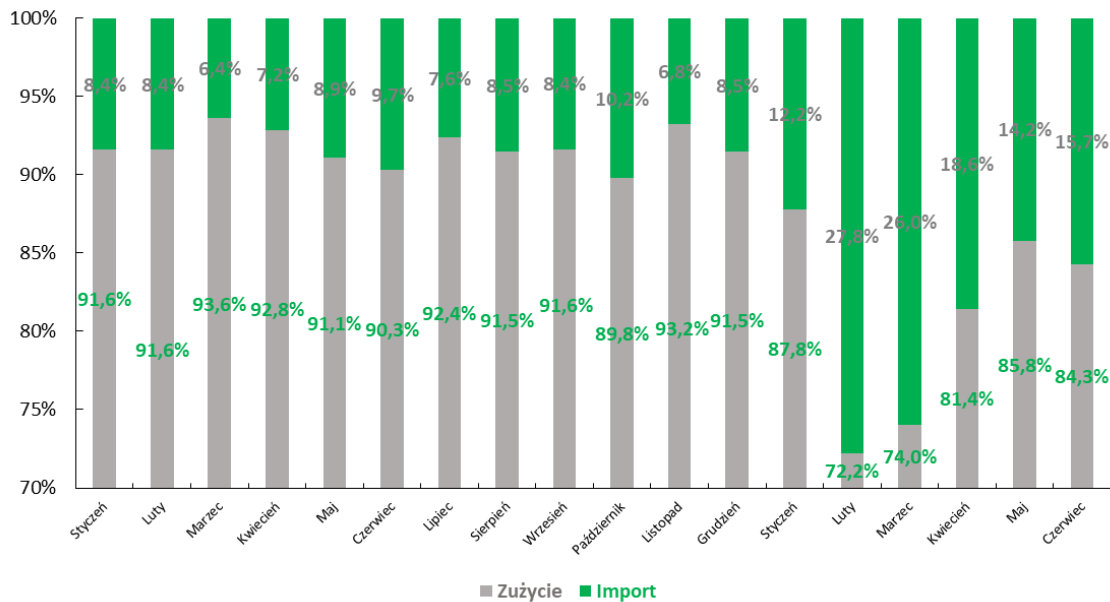
- Import** benzyn silnikowych w czerwcu 2021 r. wyniósł 69,3 tys. ton i był większy w stosunku do czerwca 2020 r. o 30,1 tys. ton – tj. $\uparrow 76,6\%$ (w czerwcu 2020 r. import wyniósł 39,3 tys. ton). W porównaniu do maja 2021 r. import wzrósł o 7,6 tys. ton - $\uparrow 12,3\%$. Od początku roku (styczeń-czerwiec) import benzyn silnikowych wzrósł o $\uparrow 149,4\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 168,8 tys. ton w okresie I-VI 2020 r. do 420,9 tys. ton w okresie I-VI 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 czerwcu 2021 r., podobnie jak w czerwcu 2020 r. nie odnotowano eksportu benzyn silnikowych.** Od początku roku (styczeń-czerwiec) eksport benzyn silnikowych spadł o $\downarrow 82,2\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 183,8 tys. ton w okresie I-VI 2020 r. do 32,7 tys. ton w okresie I-VI 2021 r.).

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



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w czerwcu 2021 r. kształtował się na poziomie 15,7% i był wyższy niż średni udział w czerwcu 2020 r., który kształtował się na poziomie 9,7%. 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)

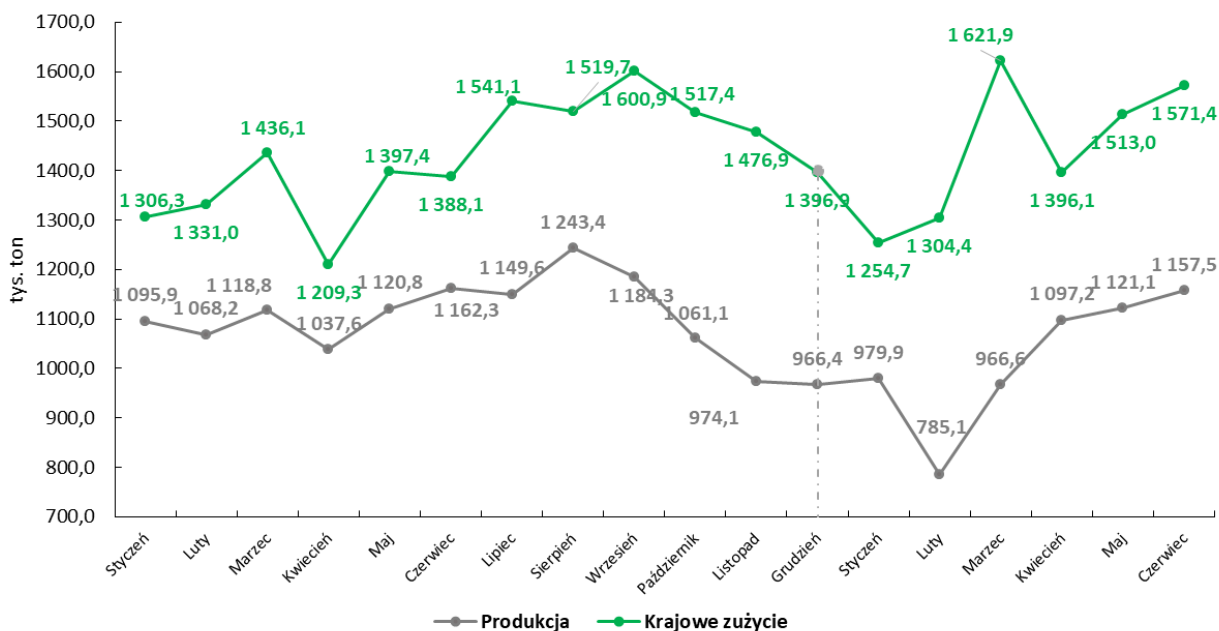


2. Rynek oleju napędowego

a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w czerwcu 2021 r. wyniosło 1571,4 tys. ton i było wyższe w stosunku do czerwca 2020 r. o 183,3 tys. ton – tj. $\uparrow 13,2\%$ (1388,1 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do maja 2021 r. o 58,4 tys. ton – $\uparrow 3,9\%$ (1513,0 tys. ton). Od początku roku (styczeń-czerwiec) krajowe zużycie oleju napędowego wzrosło o $\uparrow 7,4\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 8068,2 tys. ton w okresie I-VI 2020 r. do 8661,6 tys. ton w okresie I-VI 2021).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w czerwcu 2021 r. wyniosła 1157,5 tys. ton i była niższa w stosunku do czerwca 2020 r. o 4,8 tys. ton – $\downarrow 0,4\%$ (1162,3 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu do maja 2021 r. o 36,5 tys. ton – $\uparrow 3,3\%$ (1121,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-czerwiec) produkcja oleju napędowego spadła o $\downarrow 7,5\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 6603,6 tys. ton w okresie I-VI 2020 r. do 6107,4 tys. ton w okresie I-VI 2021). Znaczny spadek produkcji oleju napędowego jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach.

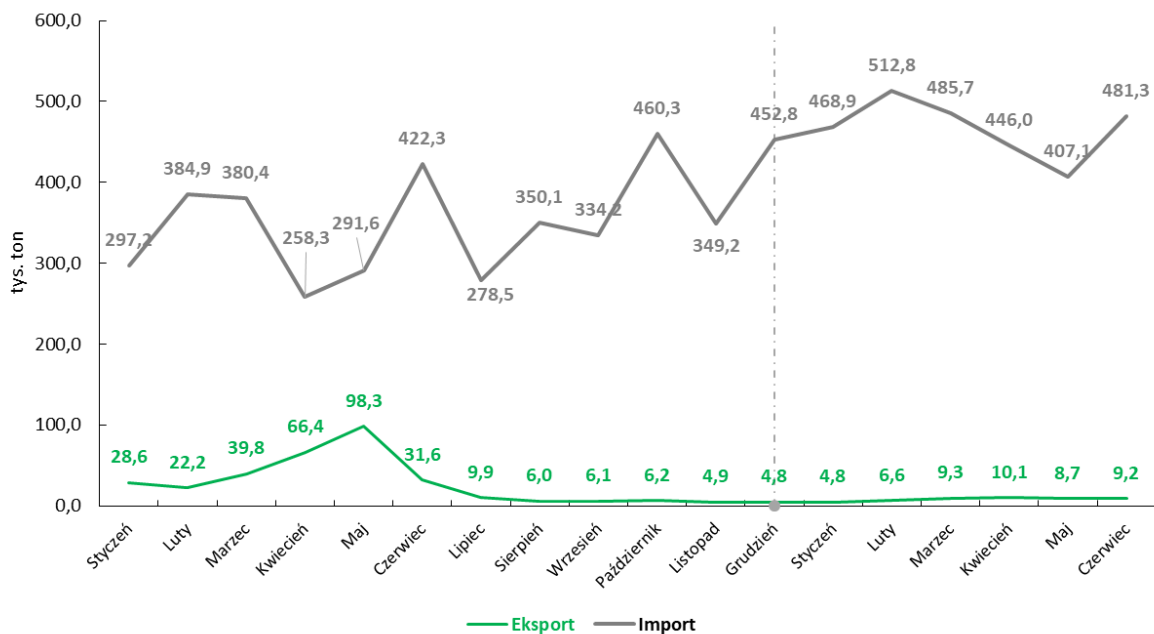
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)



b) Import oraz eksport

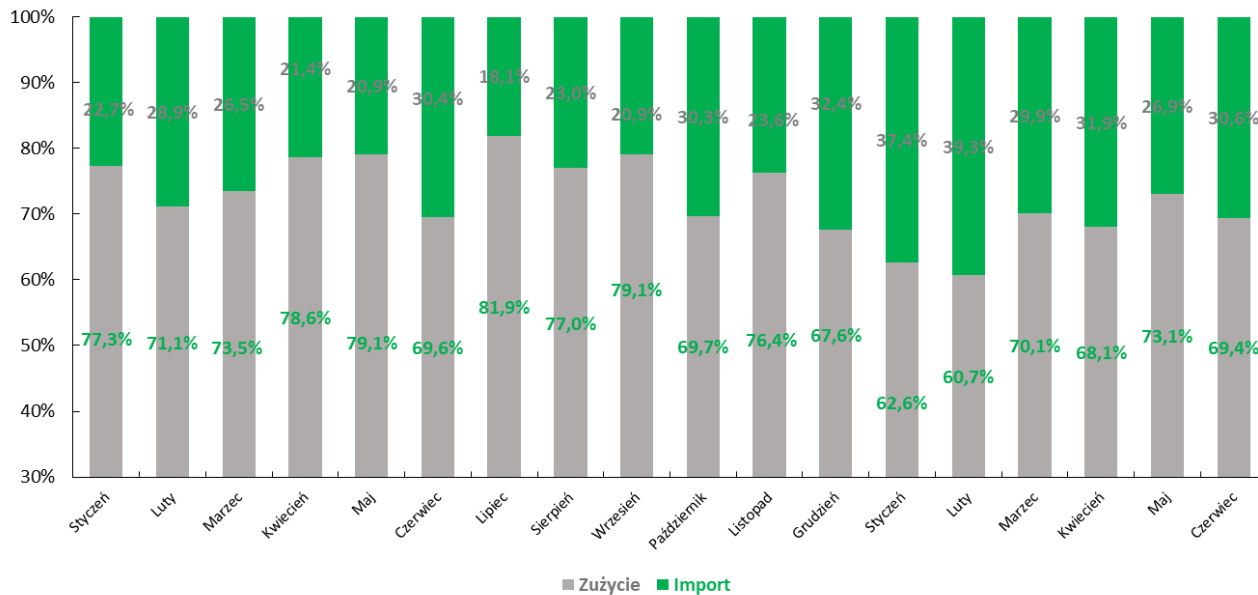
- Import** oleju napędowego w czerwcu 2021 r. wyniósł 481,3 tys. ton i był większy w stosunku do czerwca 2020 r. o 59 tys. ton – $\uparrow 14\%$ (w czerwcu 2020 r. import wyniósł 422,3 tys. ton) oraz był wyższy w odniesieniu do maja 2021 r. o 74,2 tys. ton – $\uparrow 18,2\%$ (w maju 2021 r. import wyniósł 407,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-czerwiec) import oleju napędowego wzrósł o $\uparrow 37,7\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2034,6 tys. ton w okresie I-VI 2020 r. do 2801,9 tys. ton w okresie I-VI 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 czerwcu 2021 r. wyniósł 9,2 tys. ton i był mniejszy w stosunku do czerwca 2020 r. o 22,4 tys. ton - $\downarrow 71\%$. W stosunku do maja 2021 r. eksport wzrósł o 0,5 tys. ton - $\uparrow 5,9\%$ (w maju 2021 r. eksport oleju napędowego wyniósł 8,7 tys. ton). Od początku roku (styczeń-czerwiec) eksport oleju napędowego spadł o $\downarrow 83,1\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 287 tys. ton w okresie I-VI 2020 r. do 48,6 tys. ton w okresie I-VI 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 30,6% i był wyższy niż średni udział w czerwcu 2020 r., który kształtował się na poziomie 30,4%. 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)

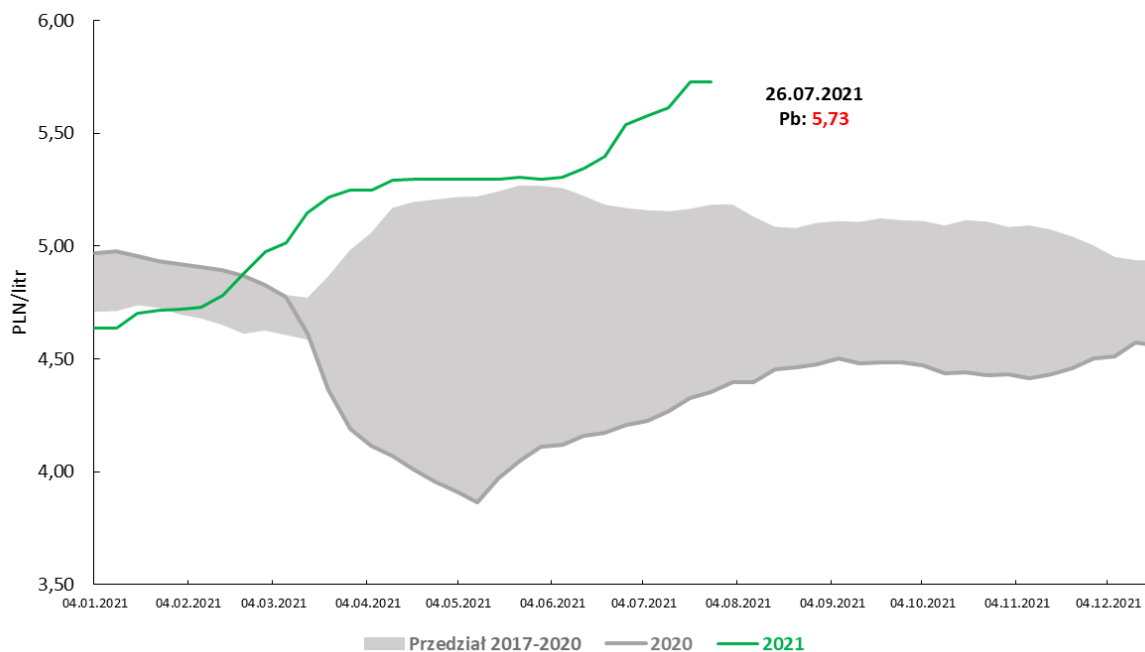


3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

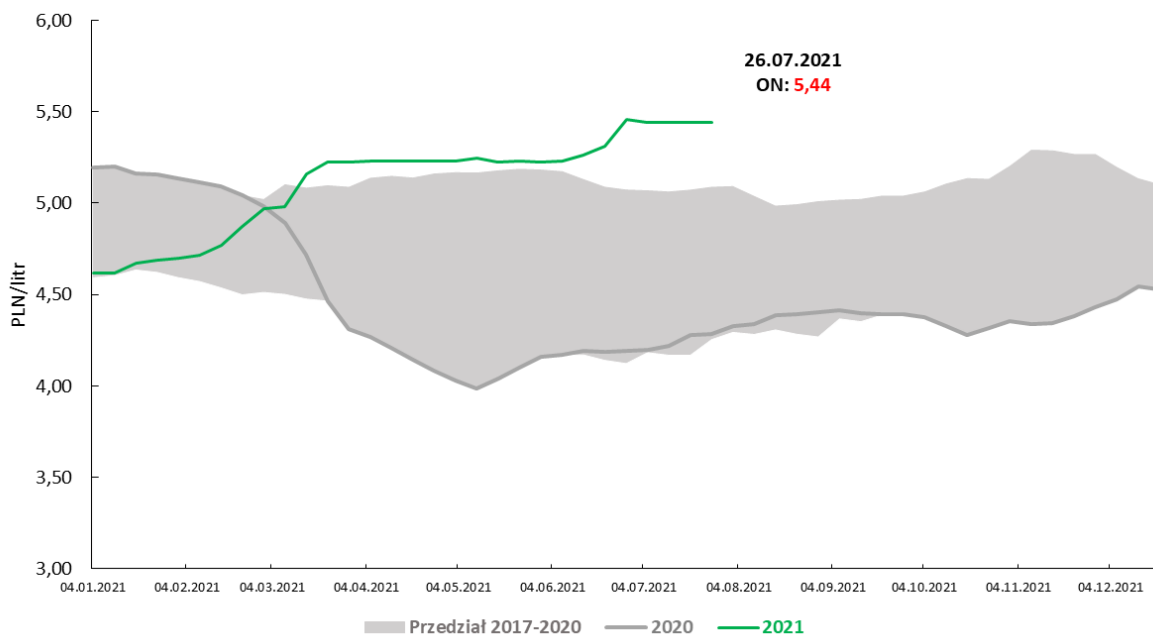
- W 2021 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Na mocy art. 22 ustawy z 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1747) – opłata paliwowa wynosi 165,14 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych (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 lipcu 2021 r. osiągnęła poziom 5,66 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,37 PLN/litr – $\uparrow 31,8\%$ (średnia cena tego paliwa w lipcu 2020 r. wyniosła 4,29 PLN/litr). W lipcu 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z czerwcem 2021 r. wzrosła o 0,26 PLN/l – $\uparrow 4,8\%$ (w czerwcu 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,40 PLN/litr).

Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)



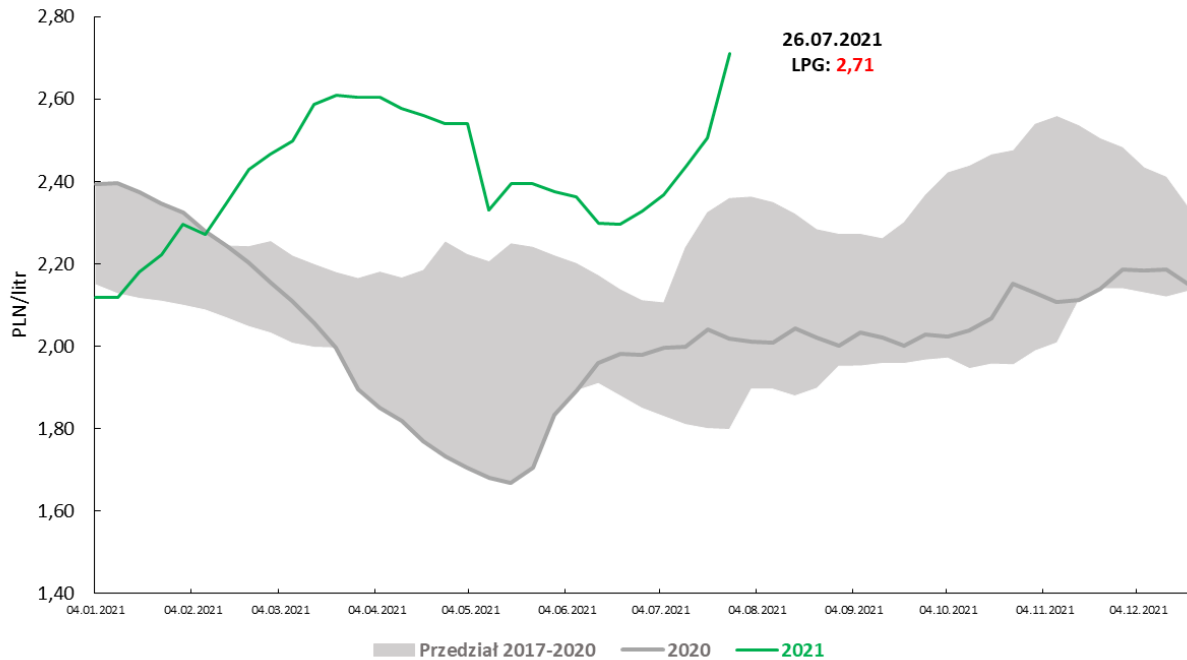
- Średnia cena oleju napędowego w lipcu 2021 r. osiągnęła poziom 5,44 PLN/litr odnotowując wzrost o 1,20 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. - $\uparrow 28,2\%$ (średnia cena tego paliwa w lipcu 2020 r. wyniosła 4,24 PLN/litr). W lipcu 2021 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu z czerwcem 2021 r. wzrosła o 0,12 PLN/l - $\uparrow 2,5\%$ (w czerwcu 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,32 PLN/litr).

Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)



- Średnia cena LPG w lipcu 2021 r. osiągnęła poziom 2,51 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,50 PLN/litr – ↑24,9% (w lipcu 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 2,01 PLN/litr). W lipcu 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu z czerwcem 2021 r. wzrosła o 0,19 PLN/litr - ↑8,2% (w czerwcu 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 2,32 PLN/litr).

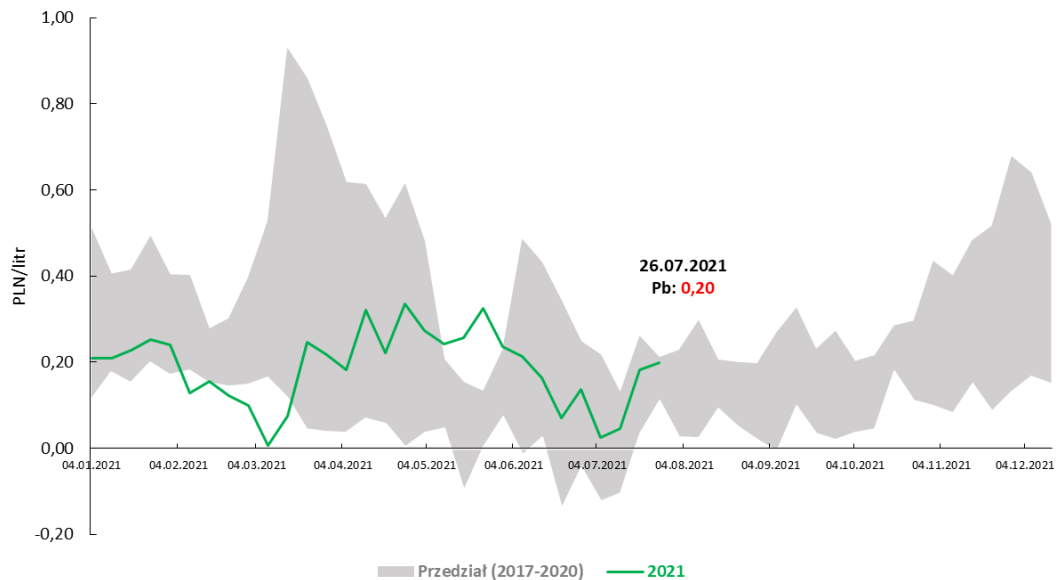
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



b) Poziom marż dystrybucyjnych

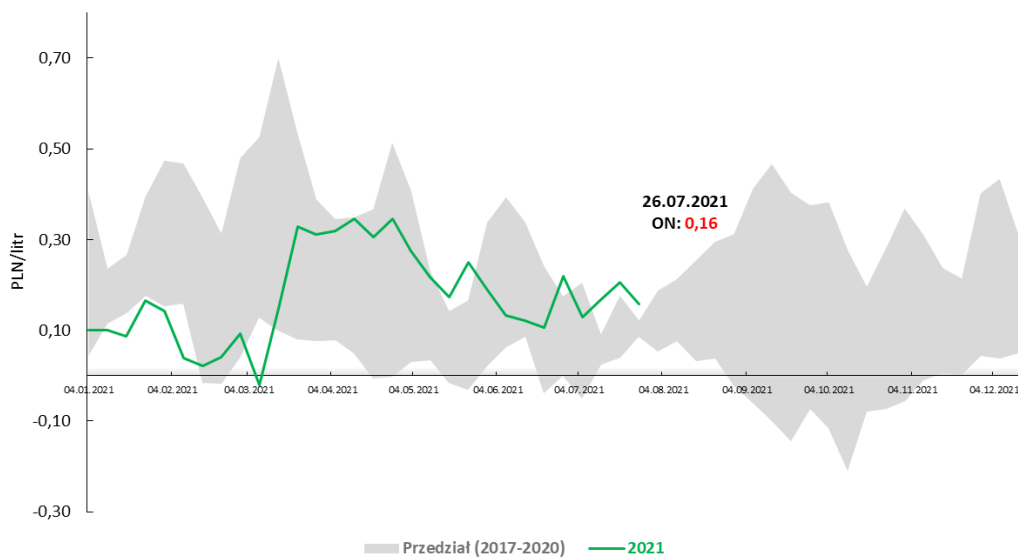
- W lipcu 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wzrosła w stosunku do ostatniego dnia czerwca 2021 r. i wg. stanu na 26.07.2021 r. wyniosła 0,20 PLN/litr. W całym lipcu 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,11 PLN/litr i była niższa niż średnia marża w czerwcu 2021 r. o 0,04 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 czerwcu 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego spadła w stosunku do ostatniego dnia czerwca 2021 r. i wg. stanu na 28.06.2021 r. wyniosła 0,16 PLN/litr. W całym lipcu 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,17 PLN/litr i była o 0,02 PLN/litr wyższa niż średnia marża w czerwcu 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.

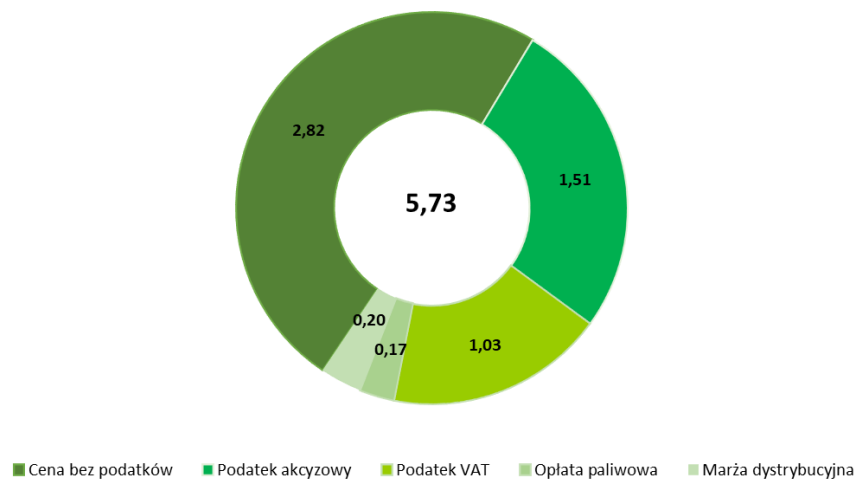
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

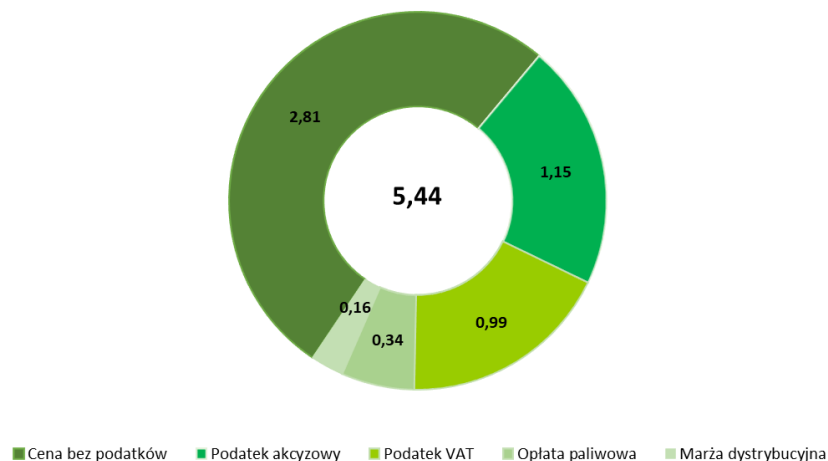
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 26.07.2021 r. (5,73 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2816,36 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,20 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,82 PLN/litr. W cenie litra benzyn silnikowych podatki stanowią ok. 47%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (26.07.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 26.07.2021 r. (5,44 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2810,5 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. 0,16 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,81 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 45%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (26.07.2021, PLN)

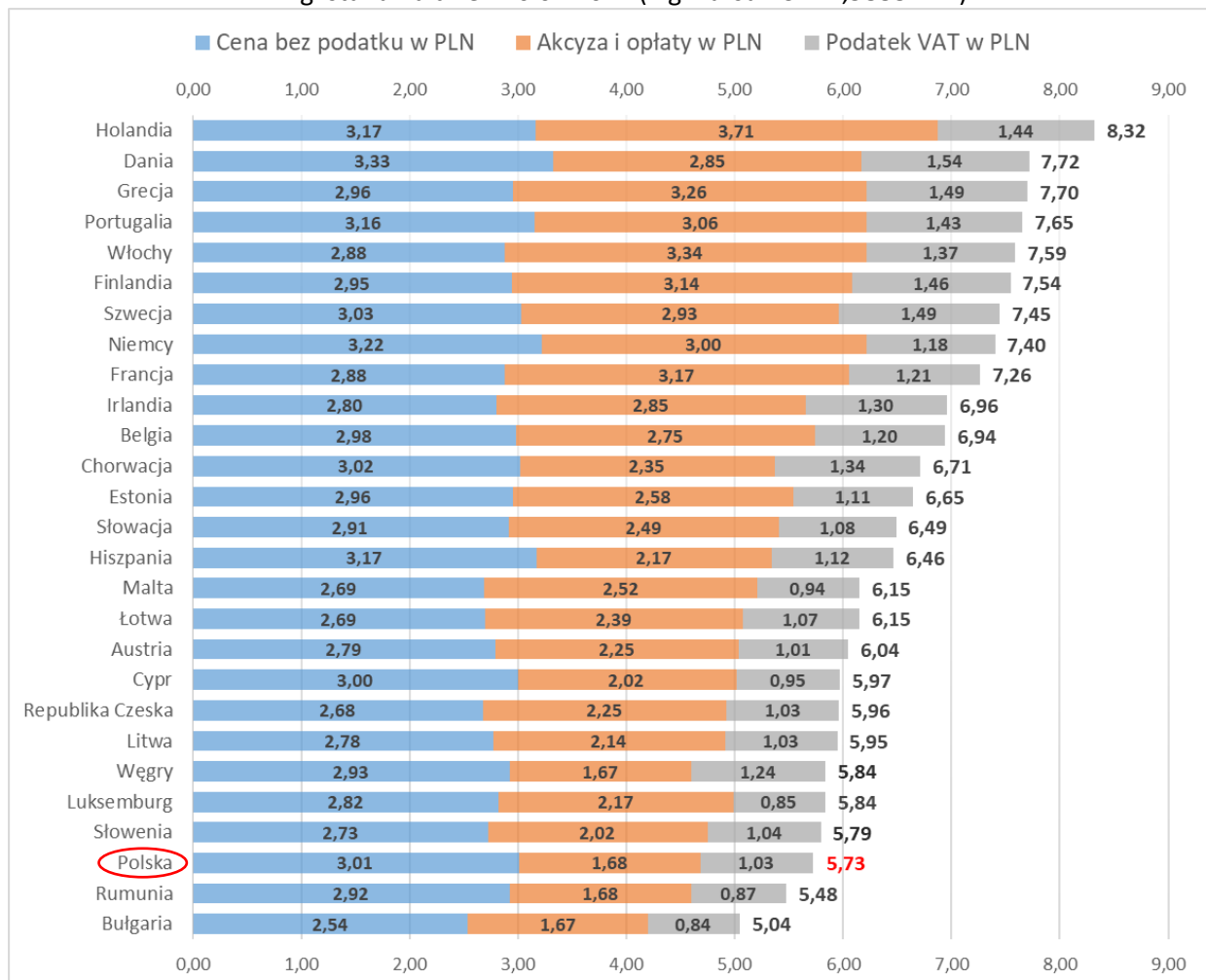


d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

– benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 26.07.2021 r. odnotowano w Bułgarii (5,04 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (8,32 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.

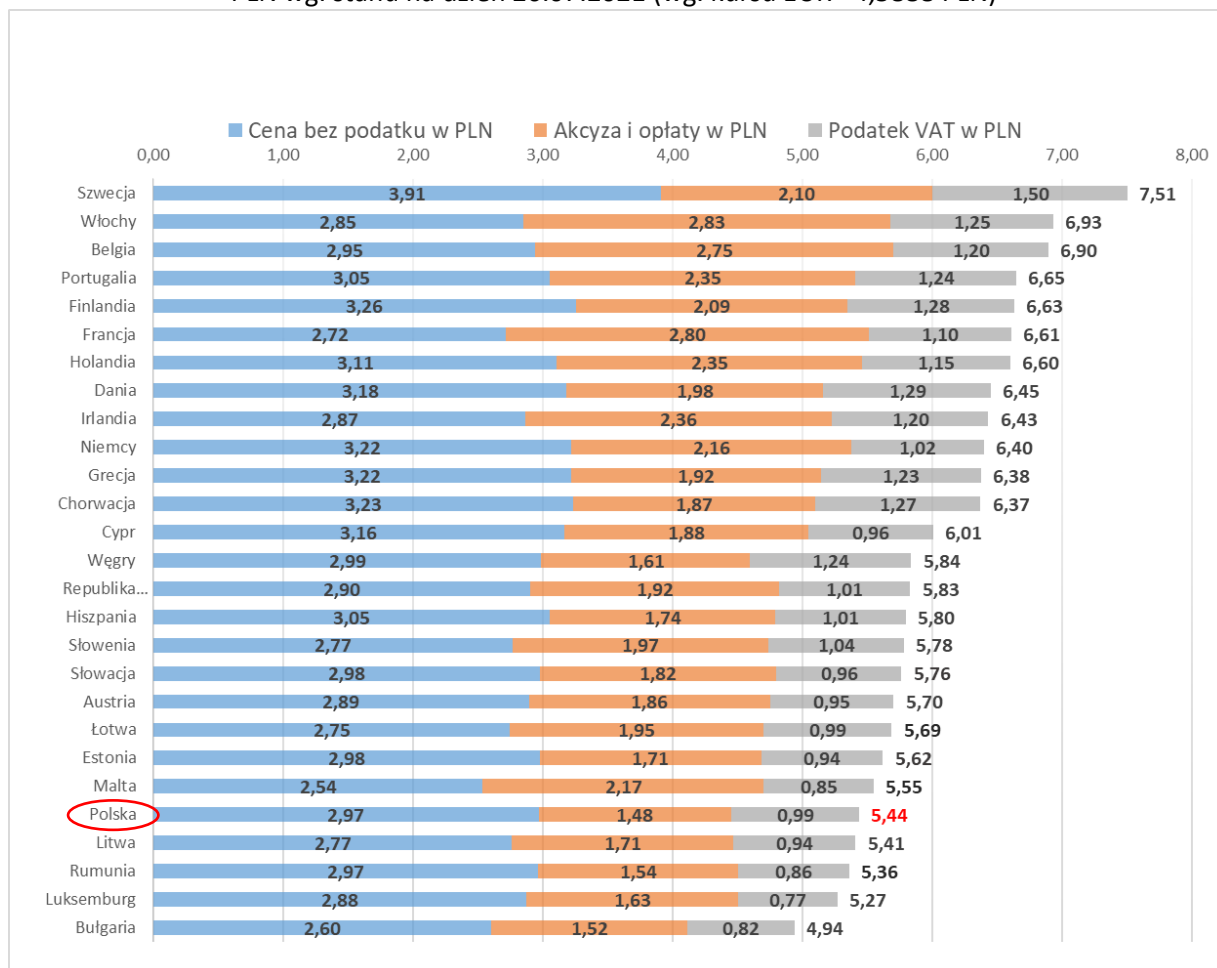
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 26.07.2021 (wg. kursu EUR=4,5888 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 26.07.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,94 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (7,51 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,44 PLN/litr.

Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 26.07.2021 (wg. kursu EUR= 4,5888 PLN)



Spis wykresów

Wykres 1 Import ropy naftowej do Polski (2020-2021)	4
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2020-2021)	5
Wykres 3 Wydobywanie ropy naftowej w Polsce (2020-2021)	6
Wykres 4 Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2020-2021)	7
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)	8
Wykres 7 Poziom modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. (2020-2021)	9
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)	10
Wykres 9 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2020-2021)	11
Wykres 10 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2020-2021)	12
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)	13
Wykres 12 Import oraz eksport oleju napędowego (2020-2021)	14
Wykres 13 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2020-2021)	15
Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)	16
Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)	17
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)	18
Wykres 17 Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2017-2021)	19
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)	19
Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (26.07.2021, PLN)	20
Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (26.07.2021, PLN)	20
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 26.07.2021 (wg. kursu EUR=4,5888 PLN)	21
Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 26.07.2021 (wg. kursu EUR= 4,5888 PLN)	22

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