



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Monitorowanie bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa

Warszawa, czerwiec 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

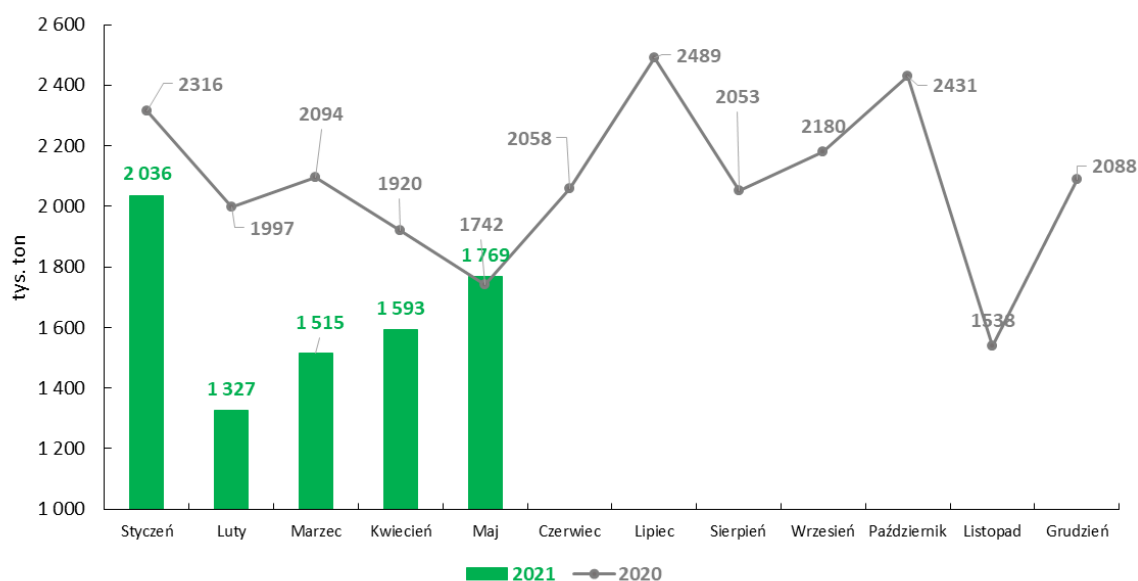
- W 2021 r. nadal trwa stan epidemii związany z rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Wdrożenie tego stanów wiązało się z zawieszeniem oraz reorganizacją funkcjonowania części gospodarki – zamknięciem części zakładów usługowych i sklepów, przejściem na pracę i naukę zdalną. Zmiany te w znaczący sposób wpłynęły 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.
- Od początku roku (styczeń-maj) **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓18,2%** 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 58,8%**, 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%.
- Epidemia koronawirusa, a także postoje remontowe przełożyły się na mniejszą aktywność polskich rafinerii. **Poziom przerobu surowca w rafineriach w okresie styczeń-maj 2021 r. spadł o ↓16,2%** w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓13,8 p. p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku **produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓11,6%**, a oleju napędowego – o ↓9% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.
- Jednocześnie obserwuje się odbudowę **zapotrzebowanie na paliwa – od początku roku 2021 r. konsumpcja benzyn silnikowych wzrosła o ↑9,9%**, oleju napędowego – o **↑6,1%** w stosunku analogicznego okresu 2020 r.
- Od początku roku **import benzyn silnikowych wzrósł o ↑171,5%** a import oleju napędowego - o **↑43,9%**. 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-maj 2021 r. 19,5%, a oleju napędowego – 32,7%.
- Od początku roku **eksport benzyn silnikowych spadł o ↓82,2%**, oleju napędowego o ↓84,6%.
- **Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej w maju 2021 r.** Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w maju 2021 r. 3,3 USD/bbl i była o ↓2,2 USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Średnia modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A. wyniosła w maju 2021 r. 3,5 USD/bbl i była o ↓0,8 USD/bbl niższa 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 kwietniu 2021 r. był niższe niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 5,5 USD/bbl).
- **W czerwcu 2021 r. jedynie ceny LPG spadły w porównaniu do maja 2021 r. o ↓3,7%**. 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, Rumunii i Słowenii, w przypadku oleju napędowego – w Bułgarii, Rumunii, Litwie, Luksemburgu, Estonii i Malcie.

Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie

1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

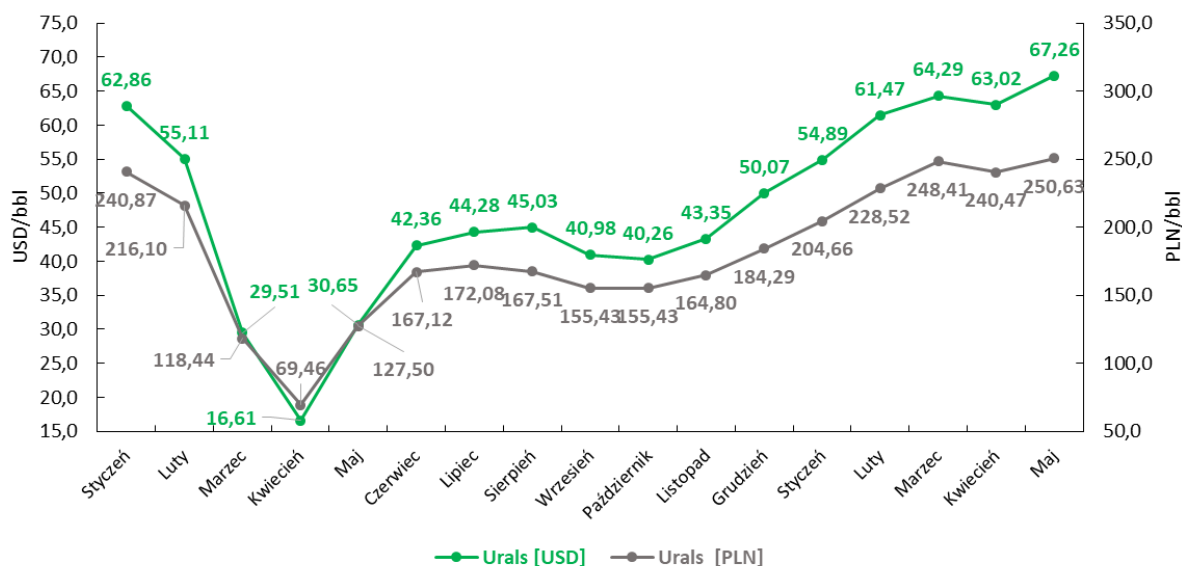
- W maju 2021 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 1769 tys. ton odnotowując wzrost o 27 tys. ton – $\uparrow 1,5\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (import ropy naftowej do Polski w maju 2020 r. wyniósł 1742 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z kwietniem 2021 r. wzrósł o 176 tys. ton – $\uparrow 11\%$ (w kwietniu 2021 r. import wyniósł 1593 tys. ton). Znaczny spadek importy ropy naftowej jest związany z zakończeniem długoterminowych kontraktów na dostawy ropy naftowej, a także planowanym postojom remontowym w rafineriach, które obniżyły zapotrzebowanie na surowiec. Od początku roku import ropy naftowej spadł o $\downarrow 18,2\%$ (z 10069 tys. ton w okresie I-V 2020 r. do 8240 tys. ton w okresie I-V 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 maju 2021 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł 75,1%. 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 maju 2021 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 67,26 USD za baryłkę i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. o 36,61 USD/bbl - ↑119,4% (w maju 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 30,65 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w maju 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 250,63 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 123,13 PLN/bbl (↑96,6%) – cena w maju 2020 r. wyniosła 127,50 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 maju 2021 r. wyniosło 78,6 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. było niższe o 3,3 tys. ton – ↓4,0% (81,9 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z kwietniem 2021 r. wzrosło o 3,0 tys. ton - ↑4,0% (w kwietniu 2021 r. wydobycie wyniosło 75,6 tys. ton). Od początku roku wydobycie ropy naftowej w Polsce spadło o ↓6,8% (z 414,5 tys. ton w okresie I-V 2021 r. do 386,4 tys. ton w okresie I-V 2020 r.).

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

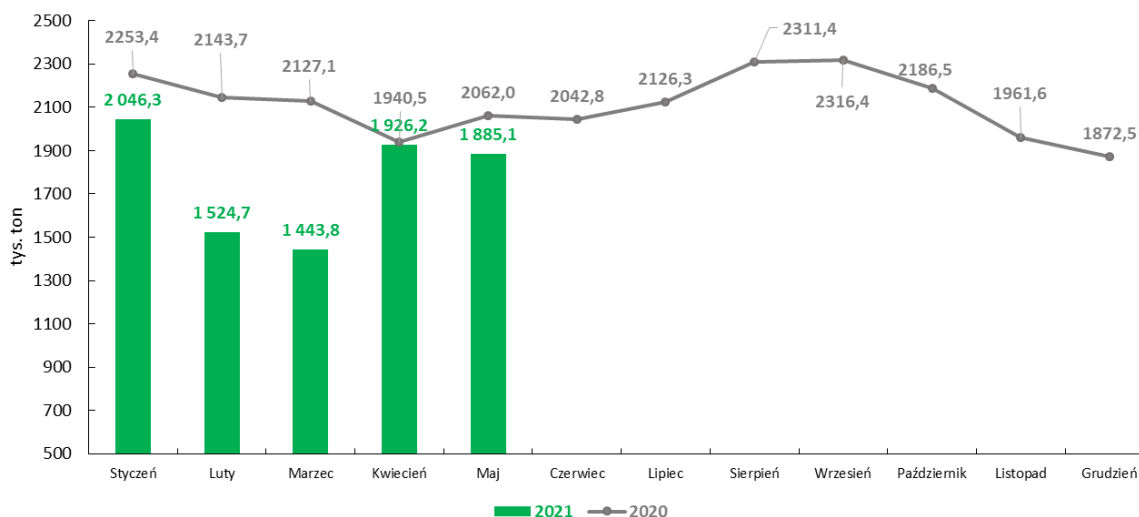


3. Infrastruktura naftowa

a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

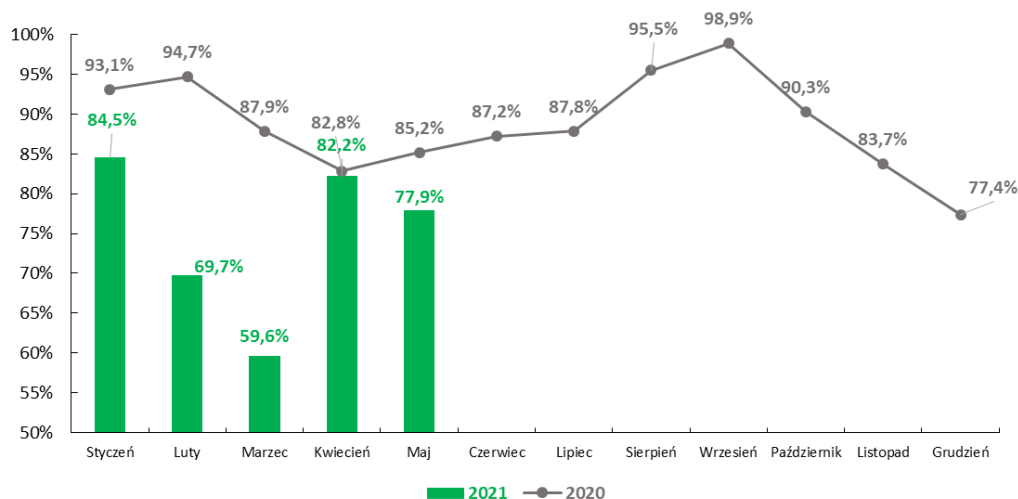
- Przerób ropy naftowej w Polsce w maju 2021 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 1885,1 tys. ton i był niższy o 176,9 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - ↓8,6% (w maju 2020 r. przerób wyniósł 2062,0 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z kwietniem 2021 r. przerób spadł o 41,1 tys. ton - ↓2,1% (w kwietniu 2021 r. przerób wyniósł 1926,2 tys. ton). Od początku roku przerób ropy naftowej spadł o ↓16,2% (z 10526,7 tys. ton w okresie I-V 2020 r. do 8826,2 tys. ton w okresie I-V 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 maju 2020 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 77,9%, co stanowi spadek o 7,3 p. p. w stosunku do maja 2020 r. (85,2%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do kwietnia 2021 r. poziom ten spadł o 4,4 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w kwietniu 2021 r. wyniósł 82,2%). Dla porównania, w 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%.

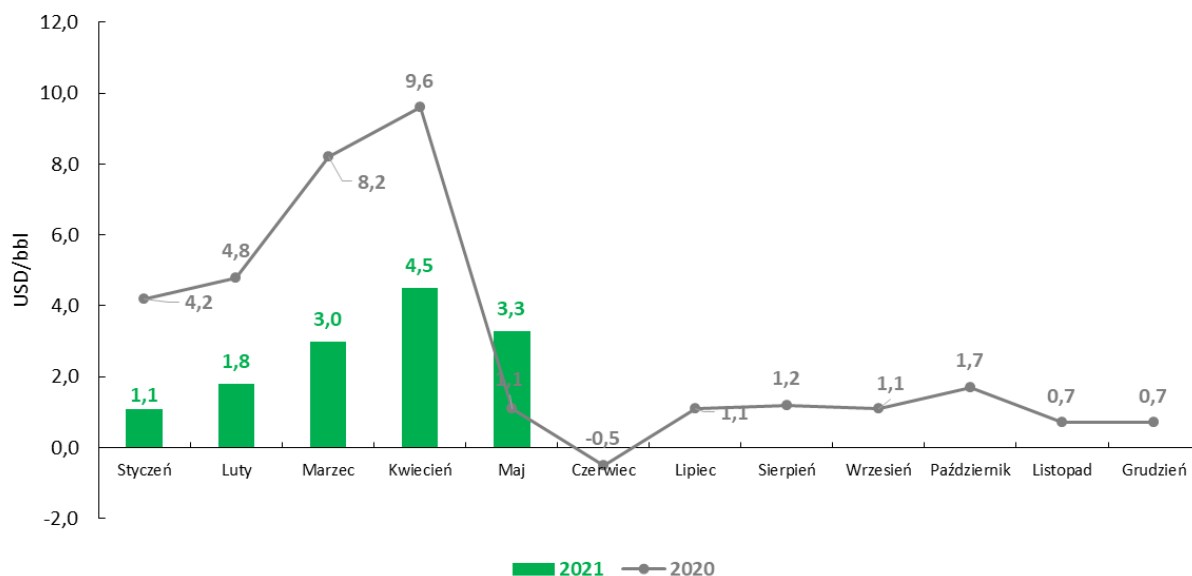
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)



b) Poziom marż rafineryjnych

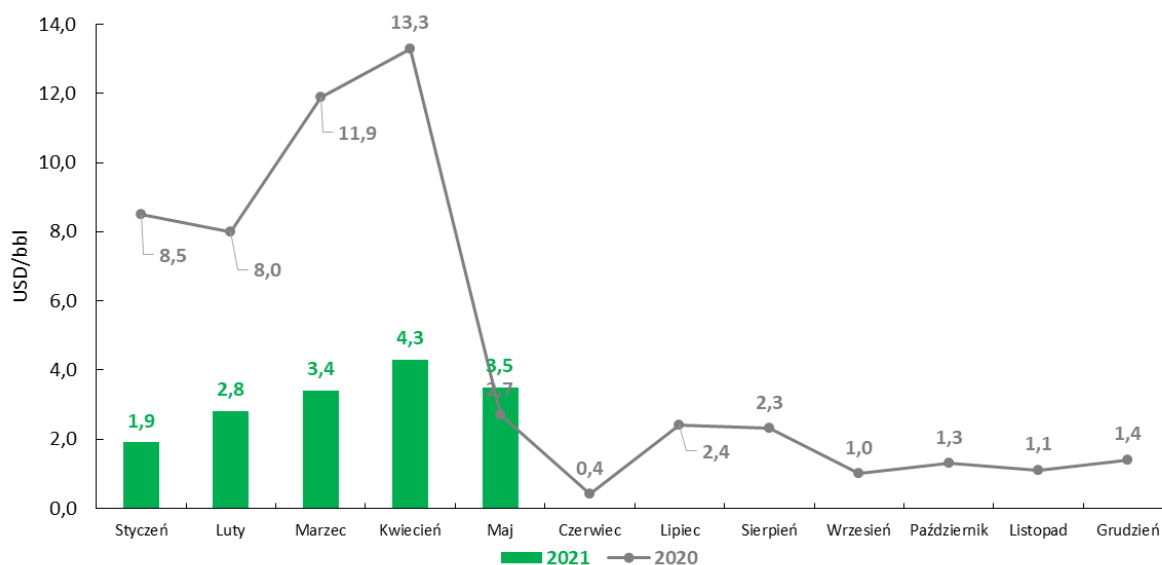
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w maju 2021 r. wyniosła 3,3 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z majem 2020 r. o 2,2 USD/bbl (w maju 2020 r. marża wyniosła 1,1 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z kwietniem 2021 r. poziom marży rafineryjnej spadł o 1,2 USD/bbl (w kwietniu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

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



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w maju 2021 r. wyniosła 3,5 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z majem 2020 r. o 0,8 USD/bbl (w maju 2020 r. marża wyniosła 2,7 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z kwietniem 2021 r. poziom marży rafineryjnej spadł o 0,8 USD/bbl (w kwietniu 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 4,3 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. i Grupy LOTOS S.A. w maju 2021 r. był niższe niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 5,5 USD/bbl).

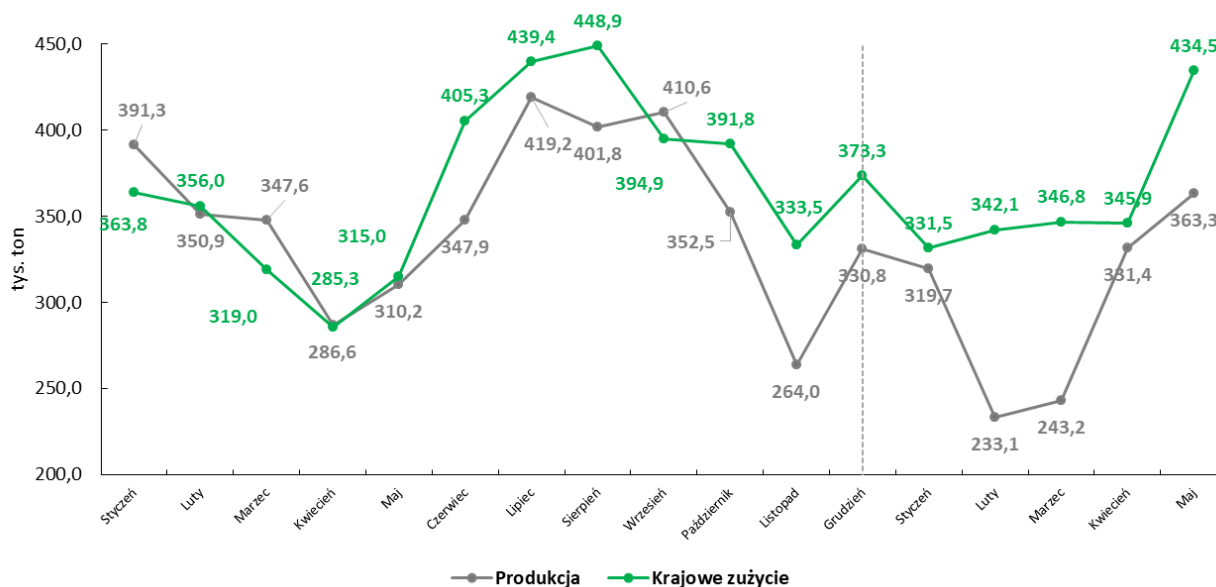
Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w maju 2021 r. wyniosło 434,5 tys. ton i było wyższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 119,5 tys. ton – \uparrow 37,9% (zużycie krajowe w maju 2020 r. wyniosło 315,0 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do kwietnia 2021 r. – o 88,6 tys. ton – tj. \uparrow 25,6% (345,9 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj) krajowe zużycie benzyn silnikowych wzrosło o \uparrow 9,9% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 1639,0 tys. ton w okresie I-V 2020 r. do 1800,8 tys. ton w okresie I-V 2021 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w maju 2021 r. wyniosła 363,3 tys. ton i była wyższa w stosunku do maja 2020 r. o 53,1 tys. ton – tj. \uparrow 17,1% (310,2 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu z kwietniem 2021 r. o 31,9 tys. ton – tj. \uparrow 9,6% (331,4 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj) produkcja benzyn silnikowych spadła o \downarrow 11,6% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 1686,6 tys. ton w okresie I-V 2020 r. do 1490,8 tys. ton w okresie I-V 2021 r.). Znaczny spadek produkcji benzyn jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach w wyniku postojów remontowych.

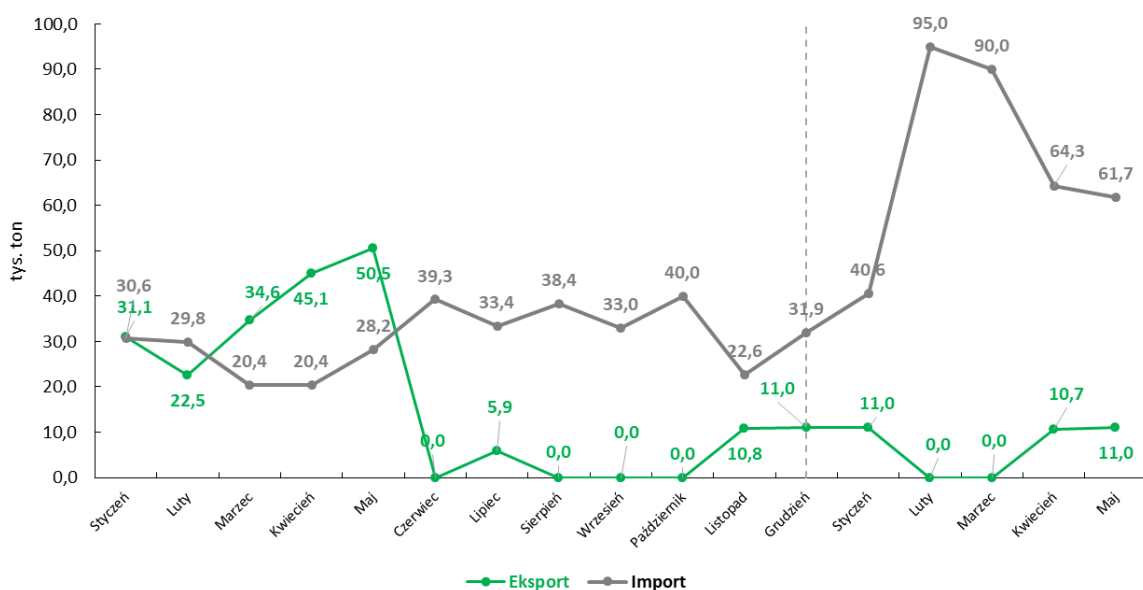
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)



b) Import i eksport

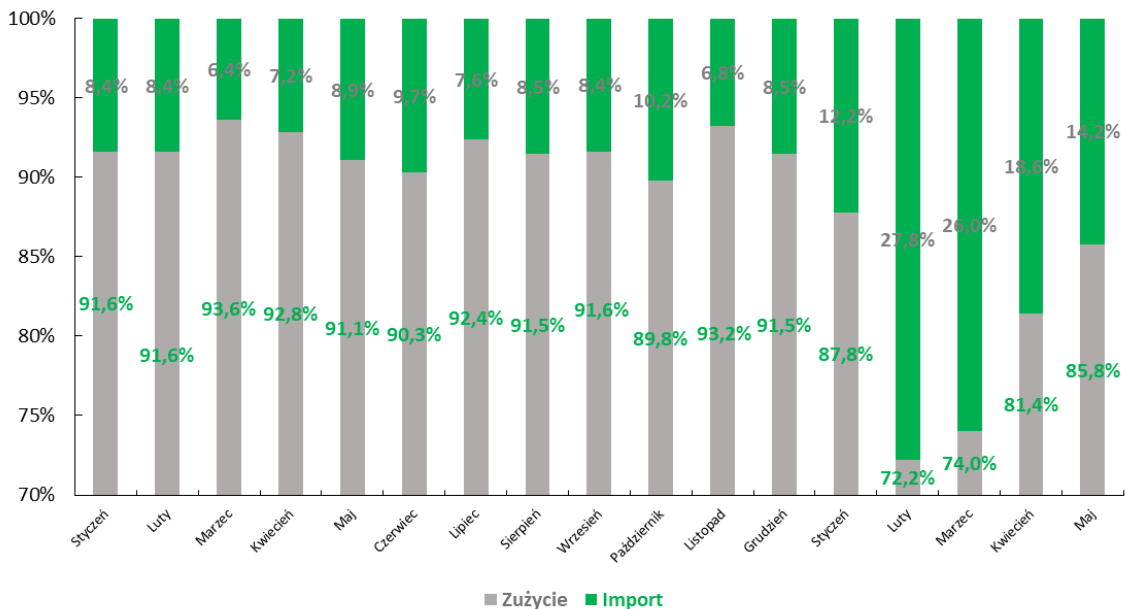
- **Import** benzyn silnikowych w maju 2021 r. wyniósł 61,7 tys. ton i był ponad dwukrotnie większy w stosunku do maja 2020 r. - o 33,6 tys. ton – tj. $\uparrow 119,3\%$ (w maju 2020 r. import wyniósł 28,2 tys. ton). W porównaniu do kwietnia 2021 r. import spadł o 2,5 tys. ton - $\downarrow 3,9\%$. Od początku roku (styczeń-maj) import benzyn silnikowych wzrósł o $\uparrow 171,5\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 129,5 tys. ton w okresie I-V 2020 r. do 351,6 tys. ton w okresie I-V 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 maju 2021 r. wyniósł 11,0 tys. ton i był niższy w stosunku do maja 2020 r. o 39,5 tys. ton ($\downarrow 78,3\%$). W porównaniu do kwietnia 2021 r. eksport wzrósł o 0,3 tys. ton ($\uparrow 2,7\%$). Od początku roku (styczeń-maj) eksport benzyn silnikowych spadł o $\downarrow 82,2\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 183,8 tys. ton w okresie I-V 2020 r. do 32,7 tys. ton w okresie I-V 2021 r.).

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



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w maju 2021 r. kształtował się na poziomie 14,2% i był wyższy niż średni udział w maju 2020 r., który kształtował się na poziomie 8,9%. 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)

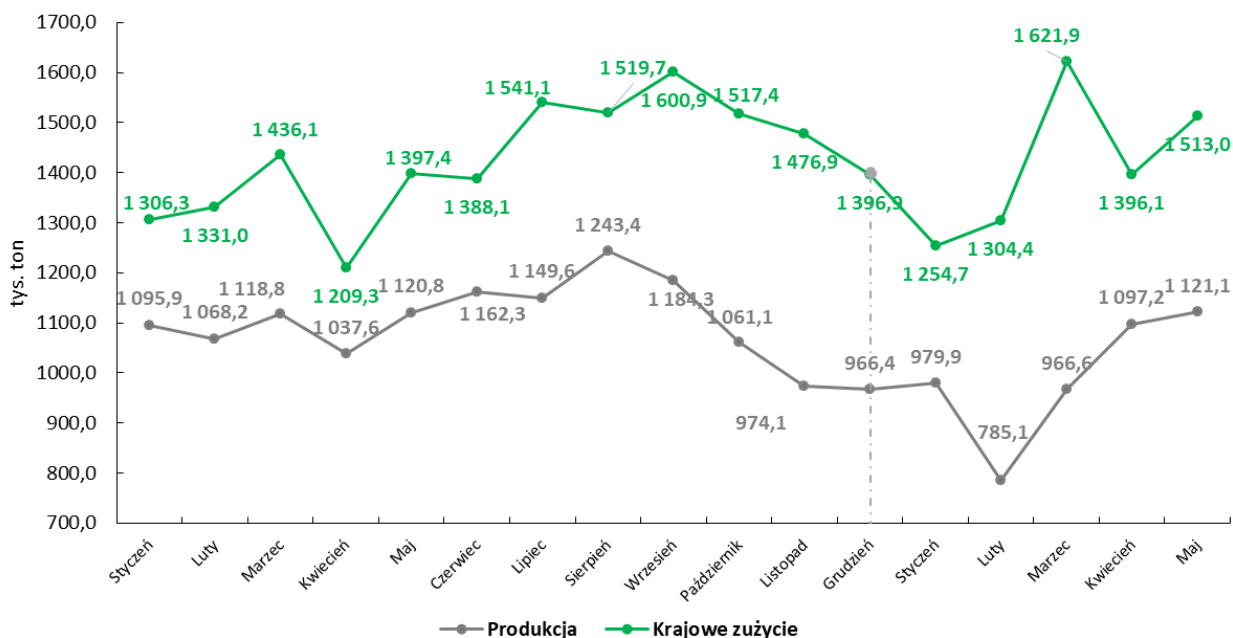


2. Rynek oleju napędowego

a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w maju 2021 r. wyniosło 1513,0 tys. ton i było wyższe w stosunku do maja 2020 r. o 115,6 tys. ton – tj. $\uparrow 8,3\%$ (1397,4 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do kwietnia 2021 r. o 116,9 tys. ton – $\uparrow 8,4\%$ (1396,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj) krajowe zużycie oleju napędowego wzrosło o $\uparrow 6,1\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 6680,1 tys. ton w okresie I-V 2020 r. do 7090,2 tys. ton w okresie I-V 2021).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w maju 2021 r. wyniosła 1121,1 tys. ton i była wyższa w stosunku do maja 2020 r. o 0,3 tys. ton – $\uparrow 0,02\%$ (1120,8 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu do kwietnia 2021 r. o 23,8 tys. ton – $\uparrow 2,2\%$ (1097,2 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj) produkcja oleju napędowego spadła o $\downarrow 9,0\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 5441,3 tys. ton w okresie I-V 2020 r. do 4949,8 tys. ton w okresie I-V 2021). Znaczny spadek produkcji oleju napędowego jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach.

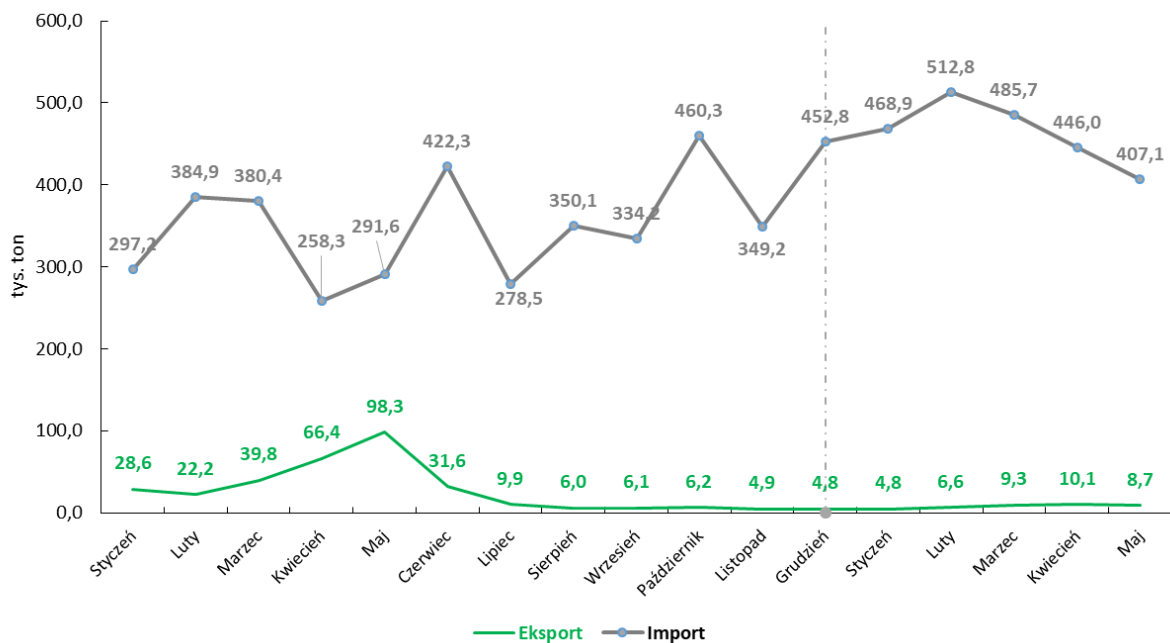
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)



b) Import oraz eksport

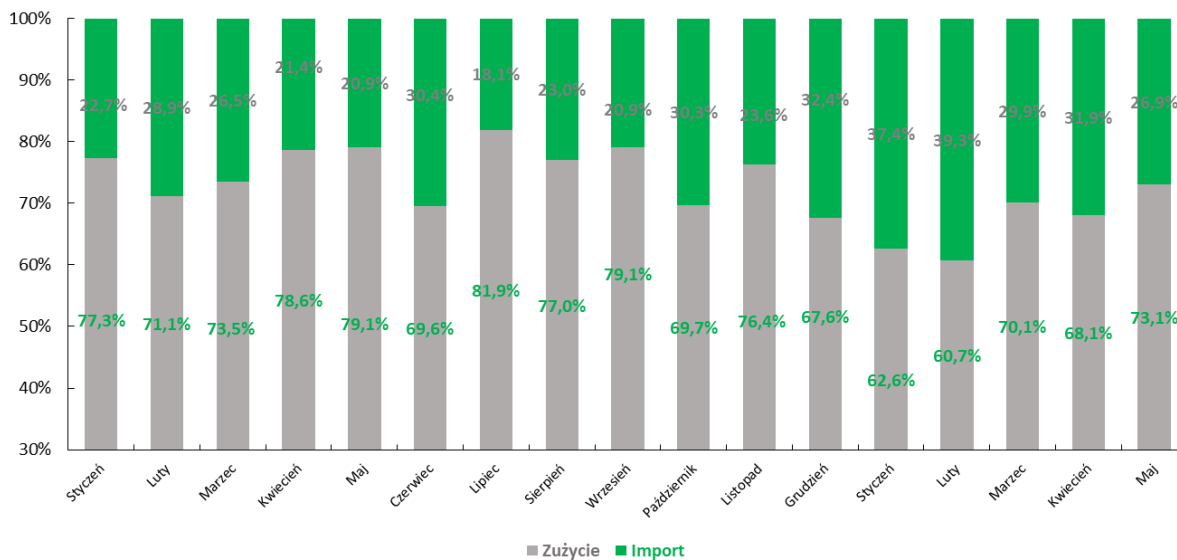
- **Import** oleju napędowego w maju 2021 r. wyniósł 407,1 tys. ton i był większy w stosunku do kwietnia 2020 r. o 115,6 tys. ton – $\uparrow 39,6\%$ (w maju 2020 r. import wyniósł 291,6 tys. ton) oraz był niższy w odniesieniu do kwietnia 2021 r. o 38,9 tys. ton – $\downarrow 8,7\%$ (w kwietniu 2021 r. import wyniósł 446,0 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj) import oleju napędowego wzrósł o $\uparrow 43,9\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 1612,3 tys. ton w okresie I-V 2020 r. do 2320,6 tys. ton w okresie I-V 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 maju 2021 r. wyniósł 8,7 tys. ton i był mniejszy w stosunku do maja 2020 r. o 89,6 tys. ton - $\downarrow 91,2\%$. W stosunku do kwietnia 2021 r. eksport spadł o 1,4 tys. ton - $\downarrow 14,1\%$ (w kwietniu 2021 r. eksport oleju napędowego wyniósł 10,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj) eksport oleju napędowego spadł o $\downarrow 84,6\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 255,4 tys. ton w okresie I-V 2020 r. do 39,4 tys. ton w okresie I-V 2021).

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



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w maju 2021 r. kształtował się na poziomie 26,9% i był wyższy niż średni udział w maju 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)

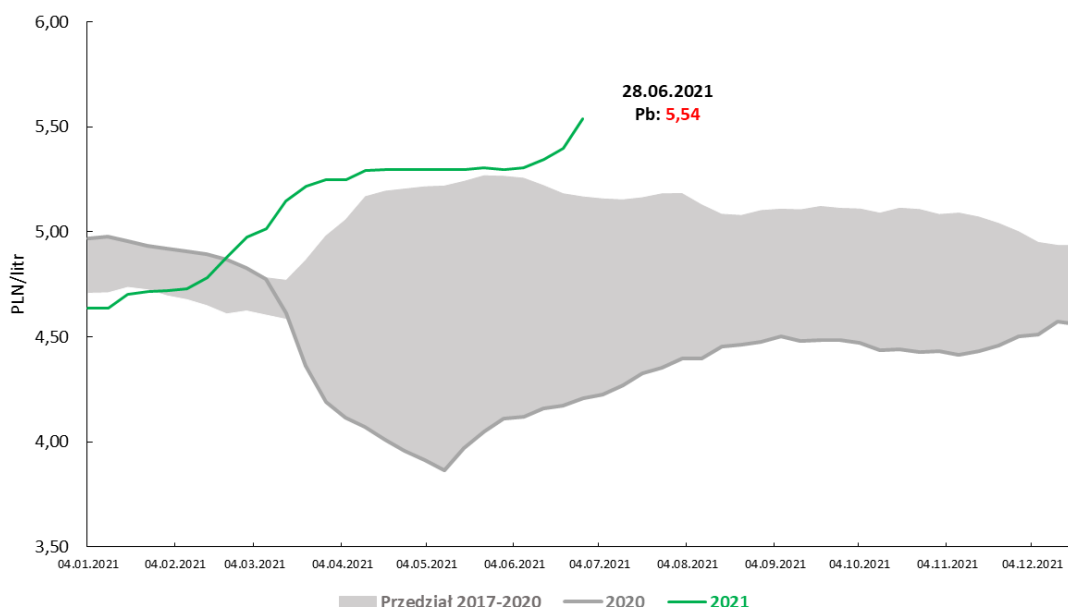


3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

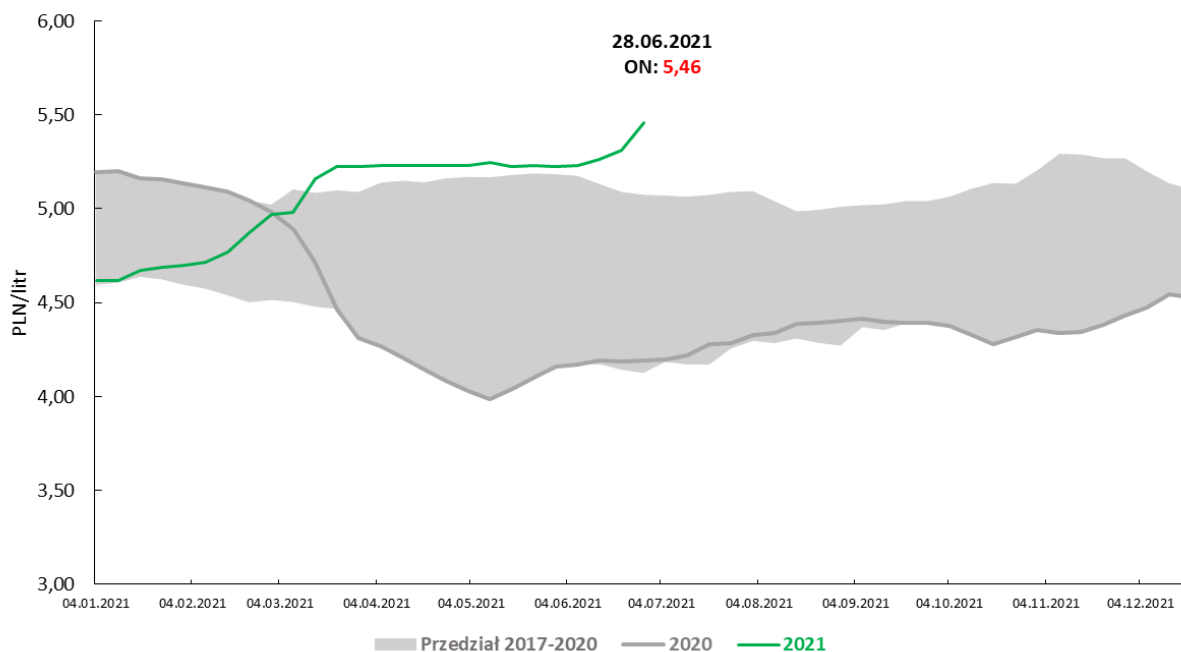
- W 2021 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Na mocy art. 22 ustawy z 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1747) – opłata paliwowa wynosi 165,14 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych (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 czerwcu 2021 r. osiągnęła poziom 5,40 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,25 PLN/litr – $\uparrow 30,1\%$ (średnia cena tego paliwa w czerwcu 2020 r. wyniosła 4,15 PLN/litr). W czerwcu 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z majem 2021 r. wzrosła o 0,10 PLN/l - $\uparrow 1,9\%$ (w maju 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,30 PLN/litr).

Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)



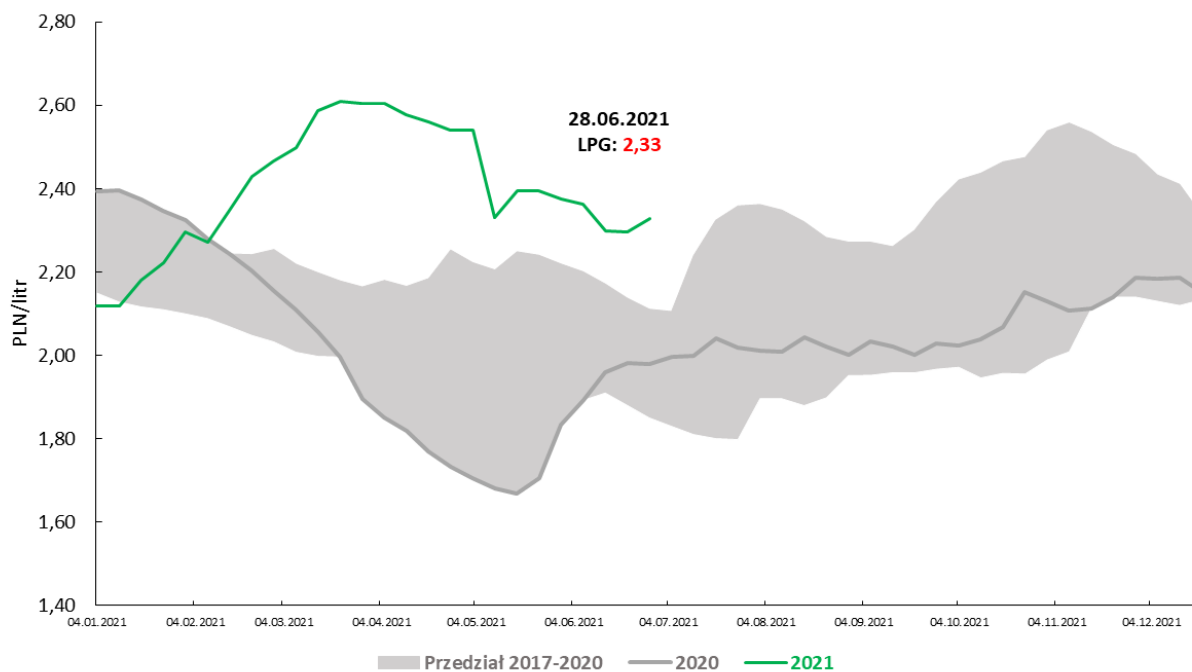
- Średnia cena oleju napędowego w maju 2021 r. osiągnęła poziom 5,32 PLN/litr odnotowując wzrost o 1,14 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. - $\uparrow 27,3\%$ (średnia cena tego paliwa w czerwcu 2020 r. wyniosła 4,18 PLN/litr). W czerwcu 2021 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu z majem 2021 r. wzrosła o 0,09 PLN/l - $\uparrow 1,7\%$ (w maju 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,23 PLN/litr).

Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)



- Średnia cena LPG w czerwcu 2021 r. osiągnęła poziom 2,32 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,39 PLN/litr – $\uparrow 20,2\%$ (w czerwcu 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 1,93 PLN/litr). W czerwcu 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu z majem 2021 r. spadła o 0,09 PLN/litr - $\downarrow 3,7\%$ (w maju 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 2,41 PLN/litr).

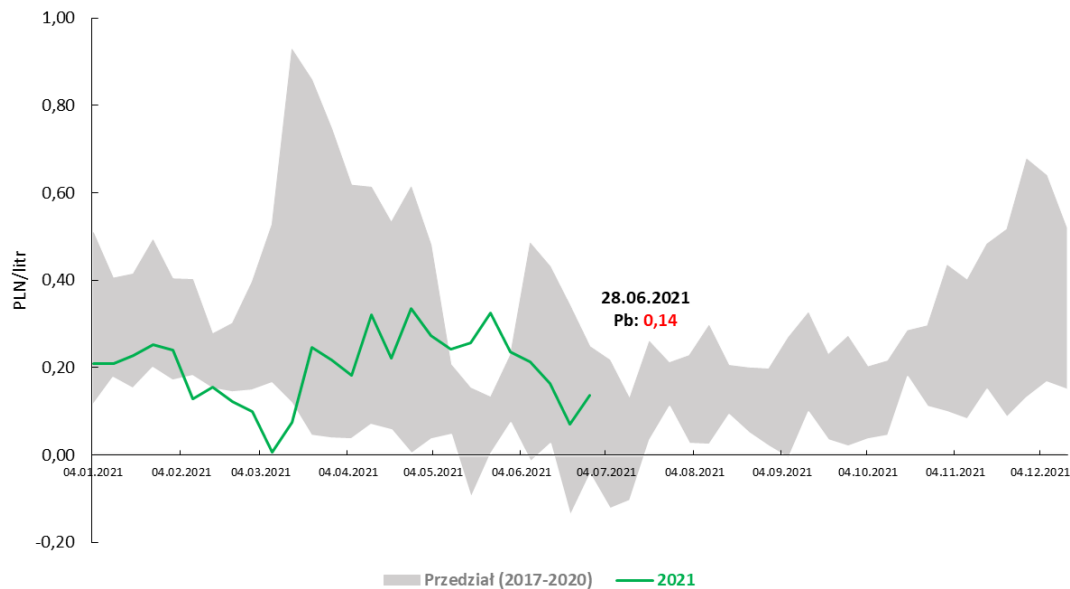
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



b) Poziom marż dystrybucyjnych

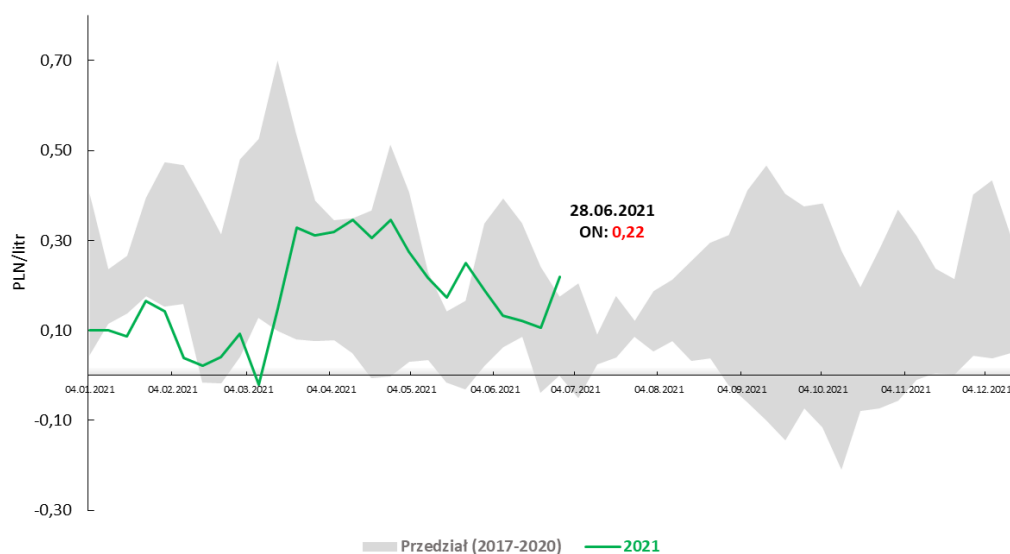
- W czerwcu 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych spadła w stosunku do ostatniego dnia maja 2021 r. i wg. stanu na 28.06.2021 r. wyniosła 0,14 PLN/litr. W całym czerwcu 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,15 PLN/litr i była niższa niż średnia marża w maju 2021 r. 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 czerwcu 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego wzrosła w stosunku do ostatniego dnia maja 2021 r. i wg. stanu na 28.06.2021 r. wyniosła 0,22 PLN/litr. W całym czerwcu 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,15 PLN/litr i była o 0,07 PLN/litr niższa niż średnia marża w maju 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.

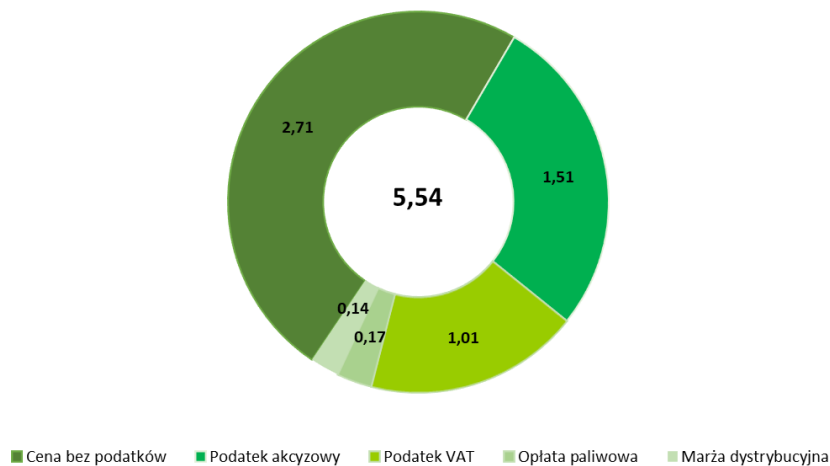
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

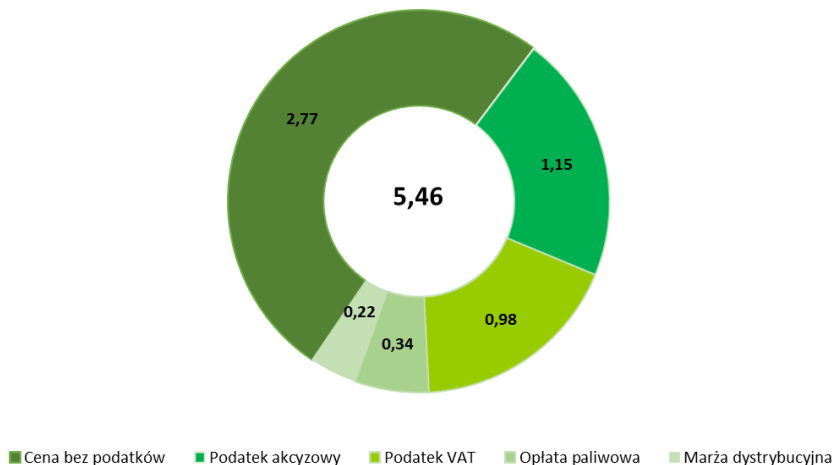
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 28.06.2021 r. (5,54 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2711,86 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,14 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,71 PLN/litr. W cenie litra benzyny silnikowych podatki stanowią ok. 49%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (28.06.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 28.06.2021 r. (5,46 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2773,5 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. 0,22 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,77 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 45%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (28.06.2021, PLN)

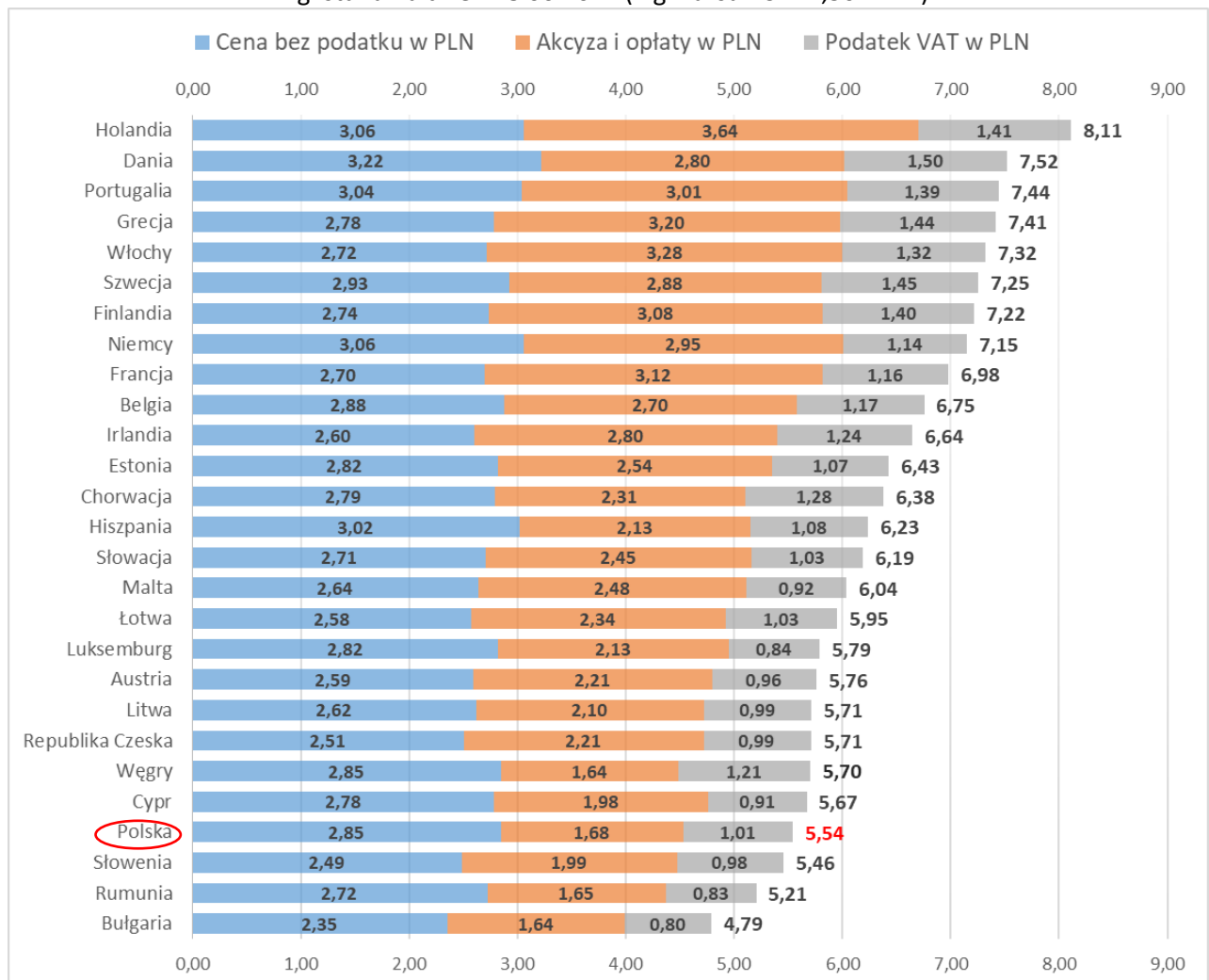


d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

– benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 28.06.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,79 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (8,11 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,54 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.

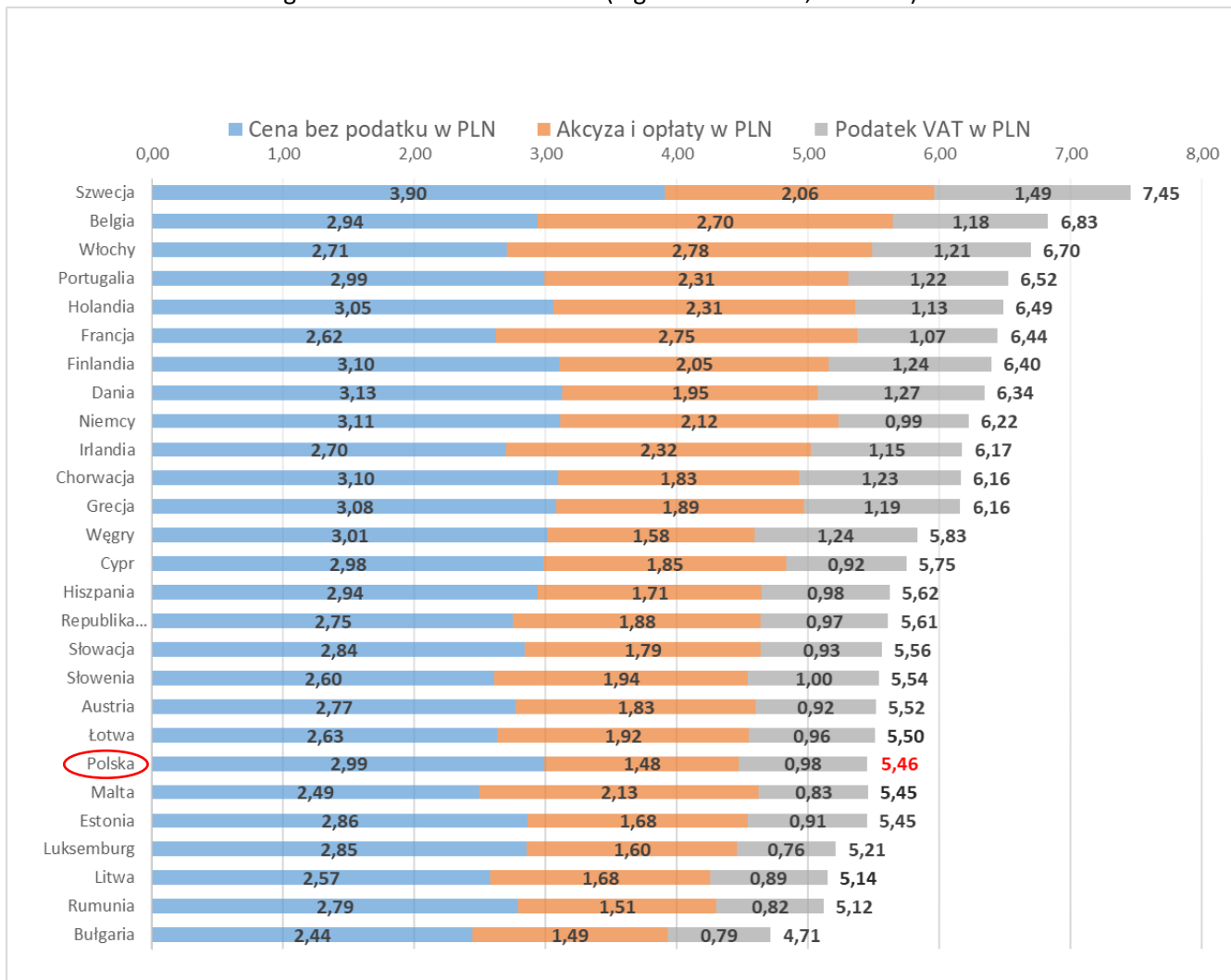
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 28.06.2021 (wg. kursu EUR=4,507 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 28.06.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,71 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (7,45 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 28.06.2021 (wg. kursu EUR= 4, 507 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)	7
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)	8
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 (28.06.2021, PLN)	20
Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (28.06.2021, PLN)	20
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 28.06.2021 (wg. kursu EUR=4,507 PLN)	21
Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 28.06.2021 (wg. kursu EUR= 4, 507 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