



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

**Monitorowanie  
bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa**

Warszawa, październik 2021 r.

## Spis treści

<b>Podsumowanie</b> .....	3
<b>Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie</b> .....	5
<b>1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski</b> .....	5
<b>2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce</b> .....	7
<b>3. Infrastruktura naftowa</b> .....	8
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach .....	8
b) Poziom marż rafineryjnych .....	9
<b>Rozdział II. Krajowy rynek paliw</b> .....	11
<b>1. Rynek benzyn silnikowych</b> .....	11
a) Zużycie oraz produkcja .....	11
b) Import i eksport .....	12
<b>2. Rynek oleju napędowego</b> .....	14
a) Zużycie oraz produkcja .....	14
b) Import oraz eksport .....	15
<b>3. Ceny paliw w Polsce i w Europie</b> .....	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
<b>Spis wykresów</b> .....	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-wrzesień 2021 r. **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓12,2%** 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 65%**, 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-wrzesień 2021 r. spadło o 6,2% 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-wrzesień 2021 r. spadł o ↓8,1%** w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓7 p. p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku **produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓6,6%**, a oleju napędowego – o ↓3,7% 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. Jest to związane z ożywieniem gospodarczym, a także kończącym się sezonem wakacyjnym.
- Od początku roku **import benzyn silnikowych wzrósł o ↑134,6%** a import oleju napędowego - o **↑36%**. 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-wrzesień 2021 r. 17,6%, a oleju napędowego – 29,8%.
- Od początku roku **eksport benzyn silnikowych spadł o ↓82,8%**, oleju napędowego o ↓76,4%.
- Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej we wrześniu 2021 r.** Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła we wrześniu 2021 r. 6,4 USD/bbl i była o **↑5,3 USD/bbl** wyższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Średnia modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A. wyniosła we wrześniu 2021 r. 2,3 USD/bbl i była o **↑1,3 USD/bbl** wyższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. był nieznacznie 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 październiku 2021 r. ceny wszystkich rodzajów paliw wzrosły, w szczególności w przypadku oleju napędowego i LPG – kolejno o ↑4,8% i o ↑10,8% w porównaniu do września 2021 r.** Wszystkie paliwa są droższe w porównaniu do średnich cen z października 2020 r. (o **↑32,4%** w przypadku benzyn, o **↑26,3%** w przypadku oleju napędowego i o **↑51%** w przypadku LPG), przekroczyły również 4-letni trend. Wzrost cen paliw na stacjach jest związany głównie z rosnącymi notowaniami produktów naftowych na świecie.

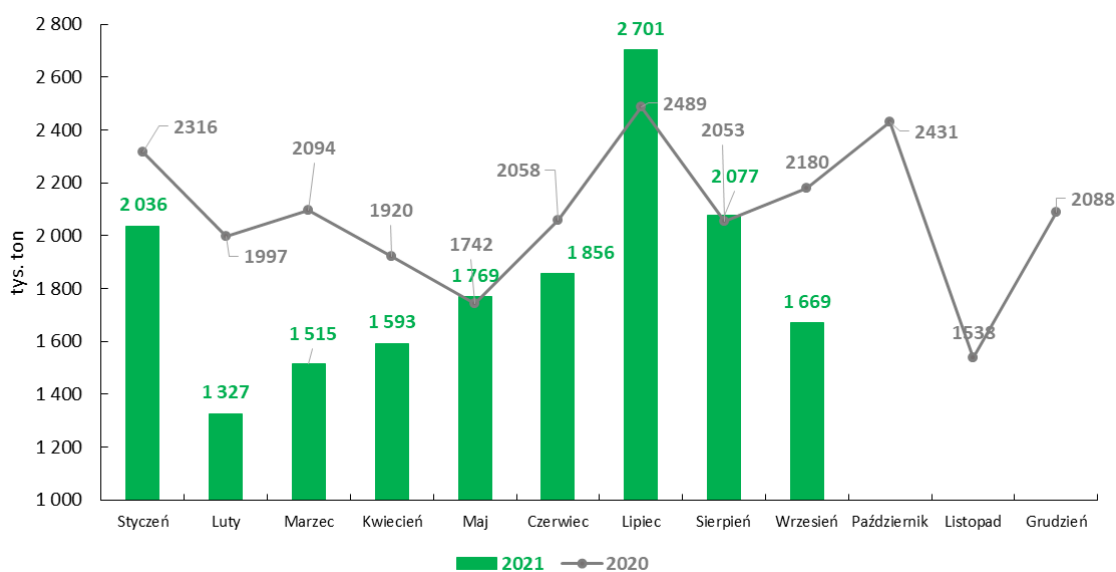
- Dzięki niskim poziomom opodatkowania, **ceny paliw w Polsce pozostają w gronie najniższych cen w Unii Europejskiej** –w przypadku benzyn silnikowych można je nabyć taniej w Bułgarii i Rumunii, w przypadku oleju napędowego – w Bułgarii, Malcie i Rumunii.

## Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie

### 1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

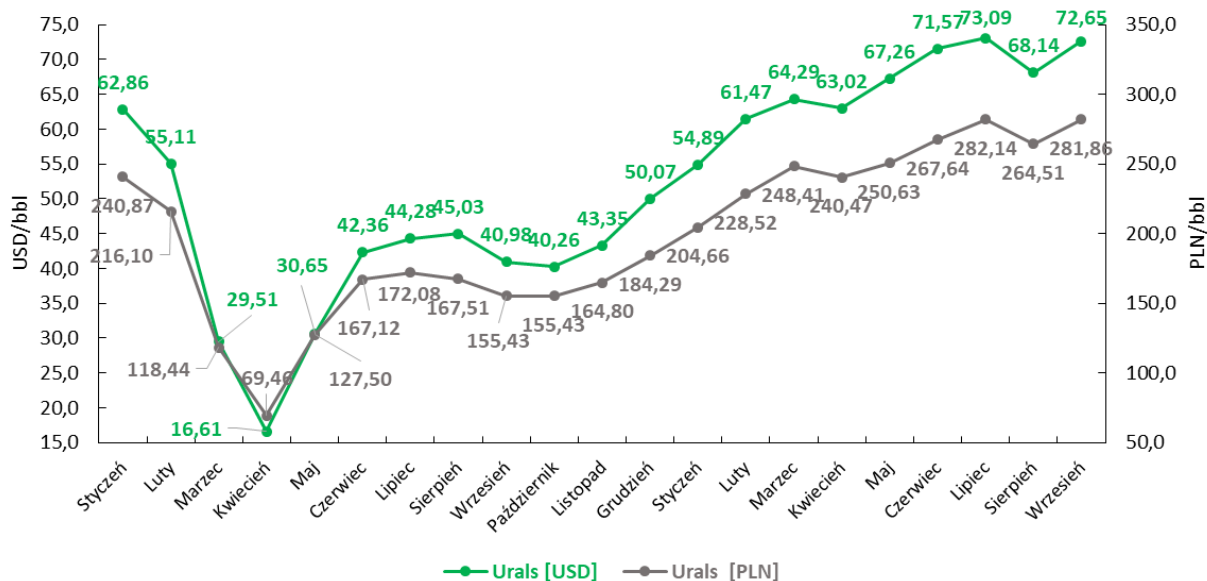
- We wrześniu 2021 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 1669 tys. ton odnotowując spadek o 511 tys. ton – ↓23,4% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (import ropy naftowej do Polski we wrześniu 2020 r. wyniósł 2180 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z sierpniem 2021 r. spadł o 408 tys. ton – ↓23,1% (w sierpniu 2021 r. import wyniósł 2077 tys. ton). Od początku roku import ropy naftowej spadł o ↓12,2% (z 18849 tys. ton w okresie I-IX 2020 r. do 16543 tys. ton w okresie I-IX 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.
- We wrześniu 2021 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł 67,8%. 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)



- We wrześniu 2021 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 72,65 USD za baryłkę i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. o 31,67 USD/bbl -  $\uparrow 77,3\%$  (we wrześniu 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 40,98 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej we wrześniu 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 281,86 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 126,43 PLN/bbl ( $\uparrow 81,3\%$ ) – cena we wrześniu 2020 r. wyniosła 155,43 PLN/bbl.

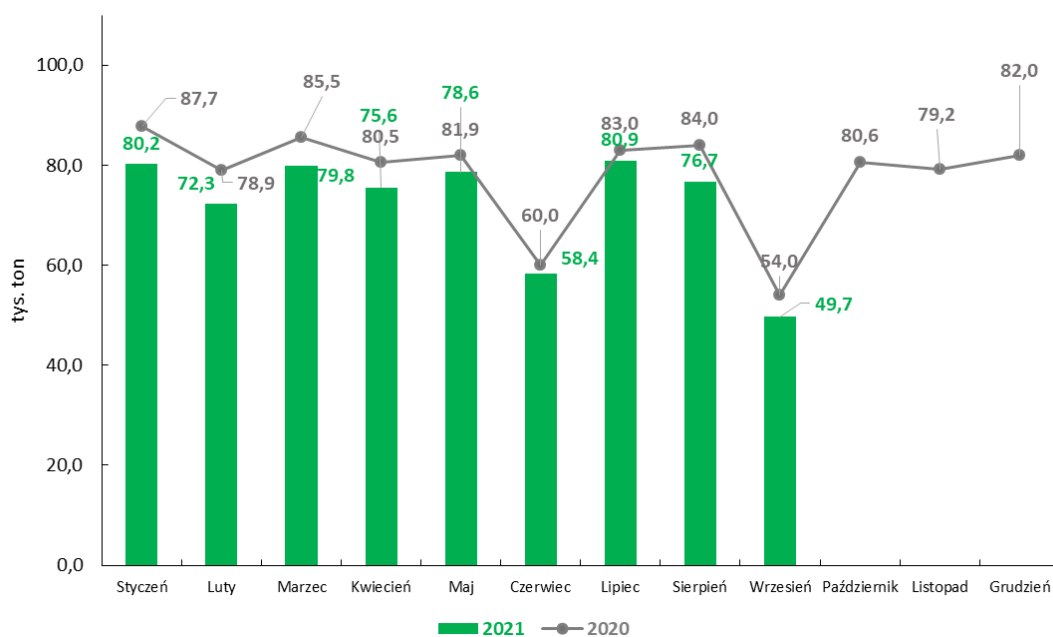
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2020-2021)



## 2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

- Wydobycie ropy naftowej w Polsce we wrześniu 2021 r. wyniosło 49,7 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. było niższe o 4,3 tys. ton – ↓8% (54 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z sierpniem 2021 r. spadło o 27 tys. ton - ↓35,2% (w sierpniu 2021 r. wydobycie wyniosło 76,7 tys. ton). Od początku roku wydobycie ropy naftowej w Polsce spadło o ↓6,2% (z 695,6 tys. ton w okresie I-IX 2021 r. do 652,1 tys. ton w okresie I-IX 2020 r.).

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

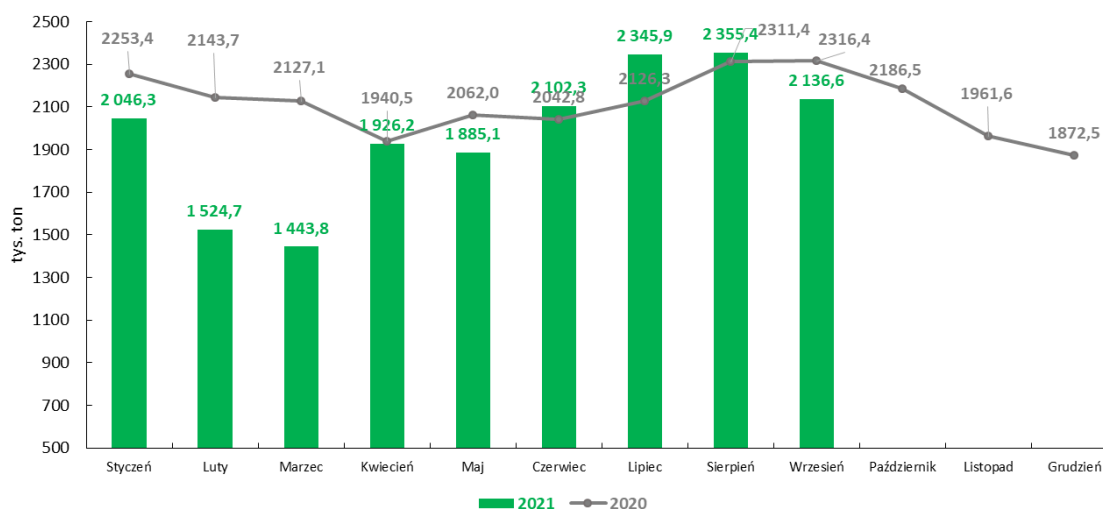


### 3. Infrastruktura naftowa

#### a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

- Przerób ropy naftowej w Polsce we wrześniu 2021 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 2136,6 tys. ton i był niższy o 179,9 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - ↓7,8% (we wrześniu 2020 r. przerób wyniósł 2316,4 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z sierpniem 2021 r. przerób spadł o 218,9 tys. ton - ↓9,3% (w sierpniu 2021 r. przerób wyniósł 2355,4 tys. ton). Od początku roku przerób ropy naftowej spadł o ↓8,1% (z 19323,6 tys. ton w okresie I-IX 2020 r. do 17766,4 tys. ton w okresie I-IX 2021 r.), co jest związane głównie z postojami remontowymi w I kwartale 2021 r.

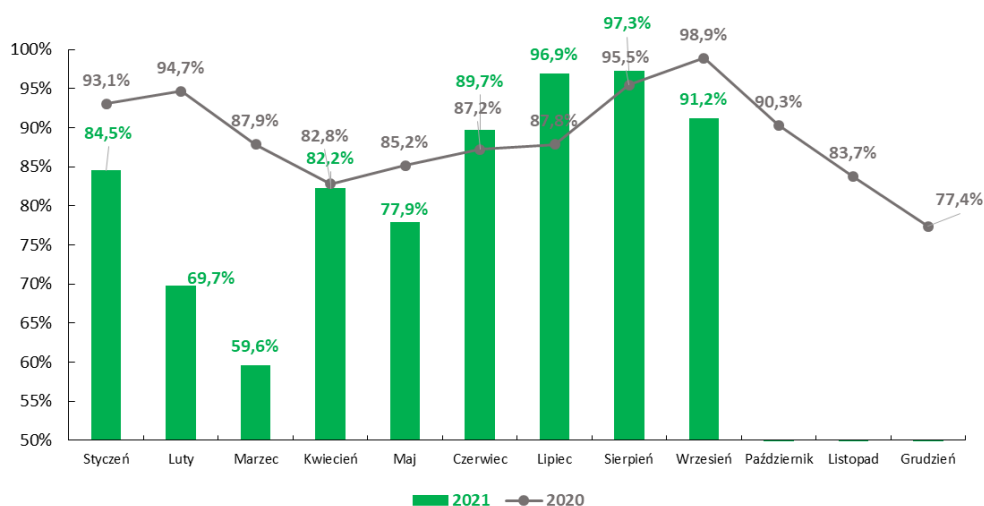
Wykres 4 Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2020-2021)





- Uwzględniając nominalną roczną wielkość przerobową polskich rafinerii (Płock – 17,8 mln ton; Gdańsk – 10,7 mln ton) można wskazać, iż we wrześniu 2021 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 91,2%, co stanowi spadek o 7,7 p. p. w stosunku do sierpnia 2020 r. (98,9%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do sierpnia 2021 r. poziom ten spadł o 6,1 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w sierpniu 2021 r. wyniósł 96,9%). Dla porównania, w 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%.

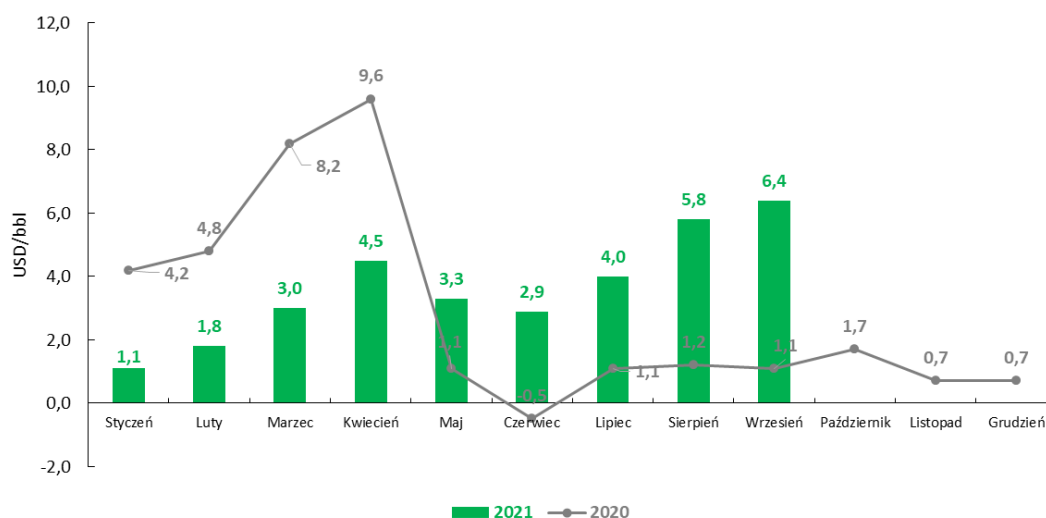
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)



#### b) Poziom marż rafineryjnych

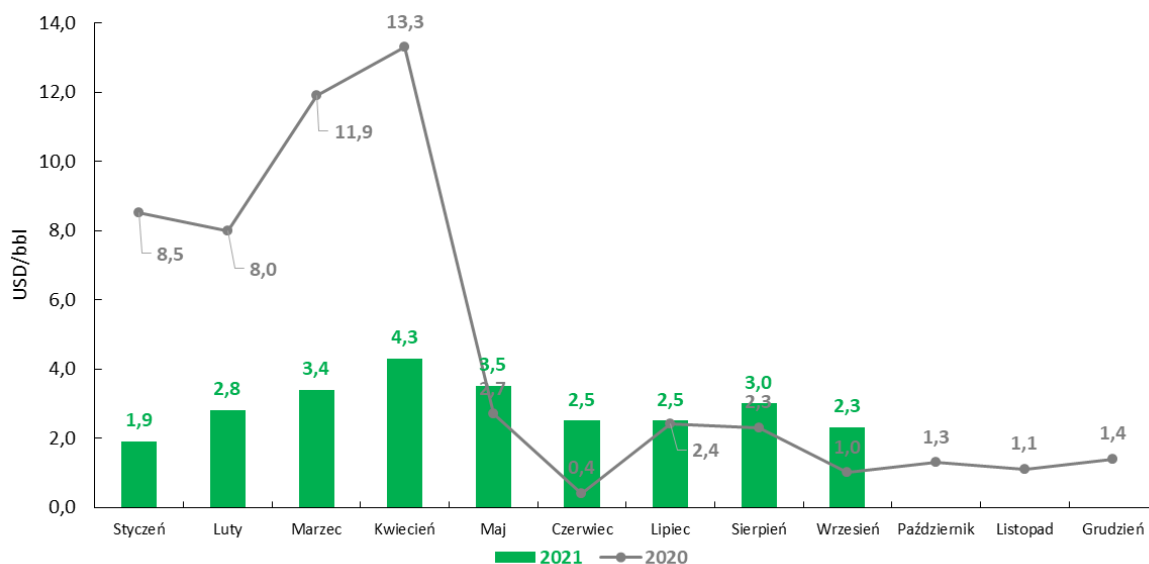
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. we wrześniu 2021 r. wyniosła 6,4 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z wrześniem 2020 r. o 5,3 USD/bbl (we wrześniu 2020 r. marża wyniosła 1,1 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z sierpniem 2021 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 0,6 USD/bbl (w sierpniu 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. wyniósł 5,8 USD/bbl).

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



- Wysokość modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. we wrześniu 2021 r. wyniosła 2,3 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z wrześniem 2020 r. o 1,3 USD/bbl (we wrześniu 2020 r. marża wyniosła 1,0 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z sierpniem 2021 r. poziom marży rafinerijnej spadł o 0,7 USD/bbl (w sierpniu 2021 r. poziom modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 3,0 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. był nieznacznie wyższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafinerijna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 6,3 USD/bbl).

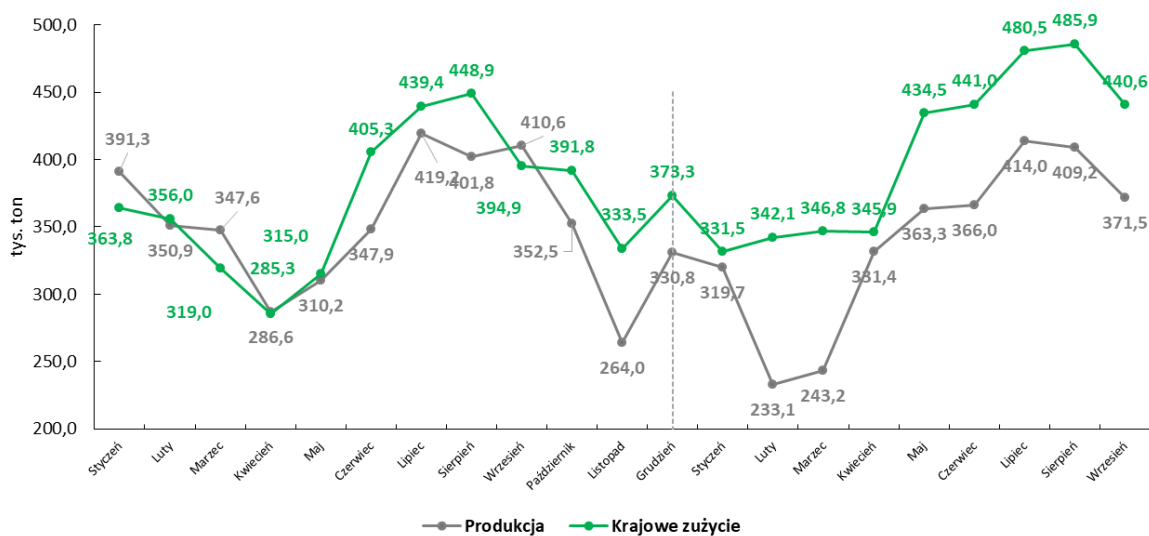
## Rozdział II. Krajowy rynek paliw

### 1. Rynek benzyn silnikowych

#### a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) we wrześniu 2021 r. wyniosło 440,6 tys. ton i było wyższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 45,7 tys. ton –  $\uparrow$ 11,6% (zużycie krajowe we wrześniu 2020 r. wyniosło 394,9 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do sierpnia 2021 r. – o 45,3 tys. ton – tj.  $\downarrow$ 9,3% (485,9 tys. ton). Od początku roku (styczeń-wrzesień) krajowe zużycie benzyn silnikowych wzrosło o  $\uparrow$ 9,7% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 3327,6 tys. ton w okresie I-IX 2020 r. do 3648,7 tys. ton w okresie I-IX 2021 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce we wrześniu 2021 r. wyniosła 371,5 tys. ton i była niższa w stosunku do września 2020 r. o 39,1 tys. ton – tj.  $\downarrow$ 9,5% (410,6 tys. ton) oraz była niższa w porównaniu z sierpniem 2021 r. o 37,8 tys. ton – tj.  $\downarrow$ 9,2% (409,2 tys. ton). Od początku roku (styczeń-wrzesień) produkcja benzyn silnikowych spadła o  $\downarrow$ 6,6% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 3266,0 tys. ton w okresie I-IX 2020 r. do 3051,5 tys. ton w okresie I-IX 2021 r.). Znaczny spadek produkcji benzyn jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach w wyniku postojów remontowych w I kwartale 2021 r.

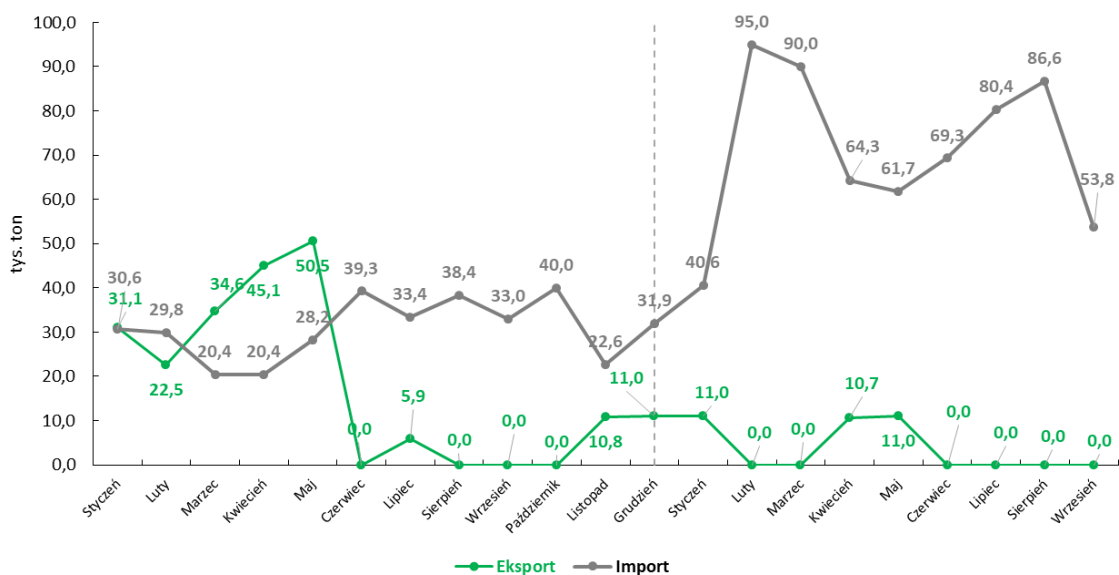
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)



## b) Import i eksport

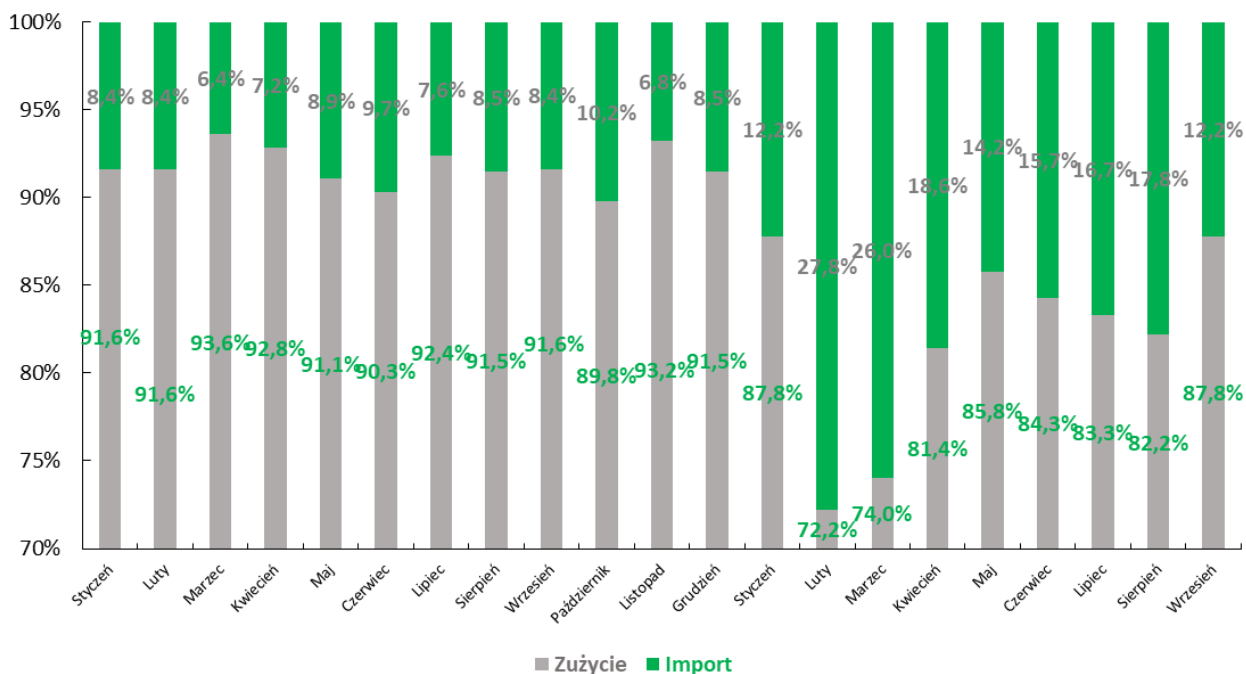
- Import** benzyn silnikowych we wrześniu 2021 r. wyniósł 53,8 tys. ton i był większy w stosunku do września 2020 r. o 20,8 tys. ton – tj.  $\uparrow 62,9\%$  (we wrześniu 2020 r. import wyniósł 33,0 tys. ton). W porównaniu do sierpnia 2021 r. import spadł o 32,8 tys. ton -  $\downarrow 37,9\%$ . Od początku roku (styczeń-wrzesień) import benzyn silnikowych wzrósł o  $\uparrow 134,6\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 313,6 tys. ton w okresie I-IX 2020 r. do 641,7 tys. ton w okresie I-IX 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.
- We wrześniu 2021 r., podobnie jak we wrześniu 2020 r. i sierpniu 2021 r. nie odnotowano eksportu benzyn silnikowych.** Od początku roku (styczeń-wrzesień) eksport benzyn silnikowych spadł o  $\downarrow 82,8\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 189,7 tys. ton w okresie I-IX 2020 r. do 32,7 tys. ton w okresie I-IX 2021 r.).

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



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych we wrześniu 2021 r. kształtował się na poziomie 12,2% i był wyższy niż średni udział we wrześniu 2020 r., który kształtował się na poziomie 8,4%. 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)

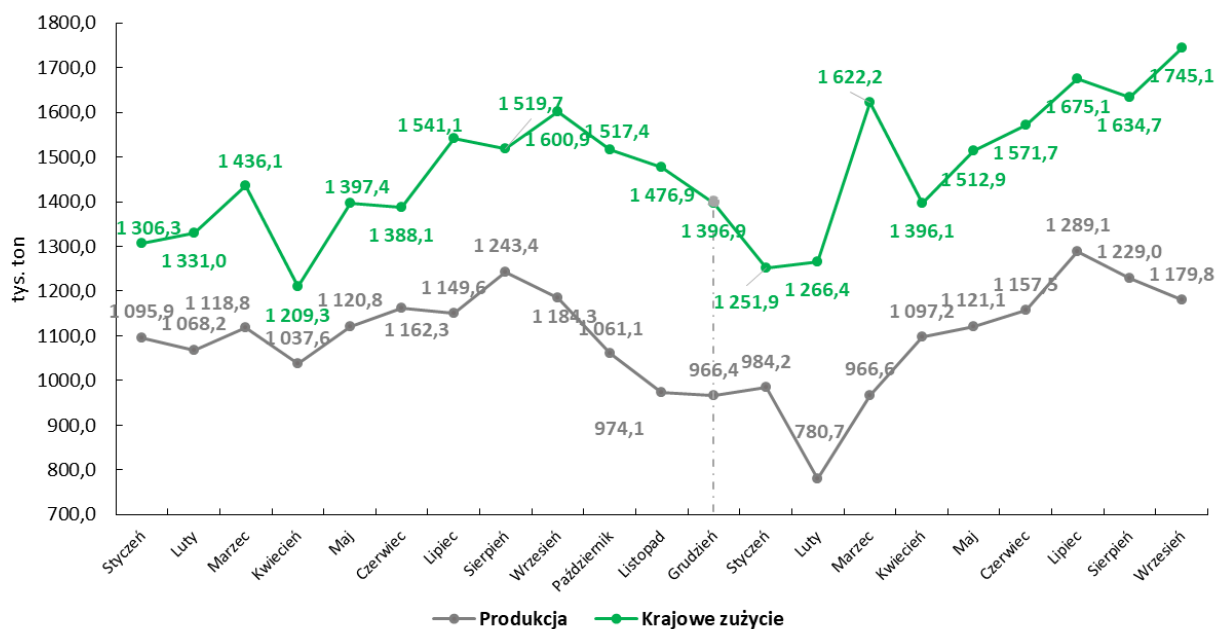


## 2. Rynek oleju napędowego

### a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) we wrześniu 2021 r. wyniosło 1745,1 tys. ton i było wyższe w stosunku do września 2020 r. o 144,2 tys. ton – tj.  $\uparrow 9\%$  (1600,9 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do sierpnia 2021 r. o 110,4 tys. ton –  $\uparrow 6,8\%$  (1634,7 tys. ton). Od początku roku (styczeń-wrzesień) krajowe zużycie oleju napędowego wzrosło o  $\uparrow 7,4\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 12729,8 tys. ton w okresie I-IX 2020 r. do 13676,3 tys. ton w okresie I-IX 2021).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce we wrześniu 2021 r. wyniosła 1179,8 tys. ton i była niższa w stosunku do września 2020 r. o 4,5 tys. ton –  $\downarrow 0,4\%$  (1184,3 tys. ton) oraz była niższa w porównaniu do sierpnia 2021 r. o 49,3 tys. ton –  $\downarrow 4\%$  (1229,0 tys. ton). Od początku roku (styczeń-wrzesień) produkcja oleju napędowego spadła o  $\downarrow 3,7\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 10180,9 tys. ton w okresie I-IX 2020 r. do 9805,2 tys. ton w okresie I-IX 2021).

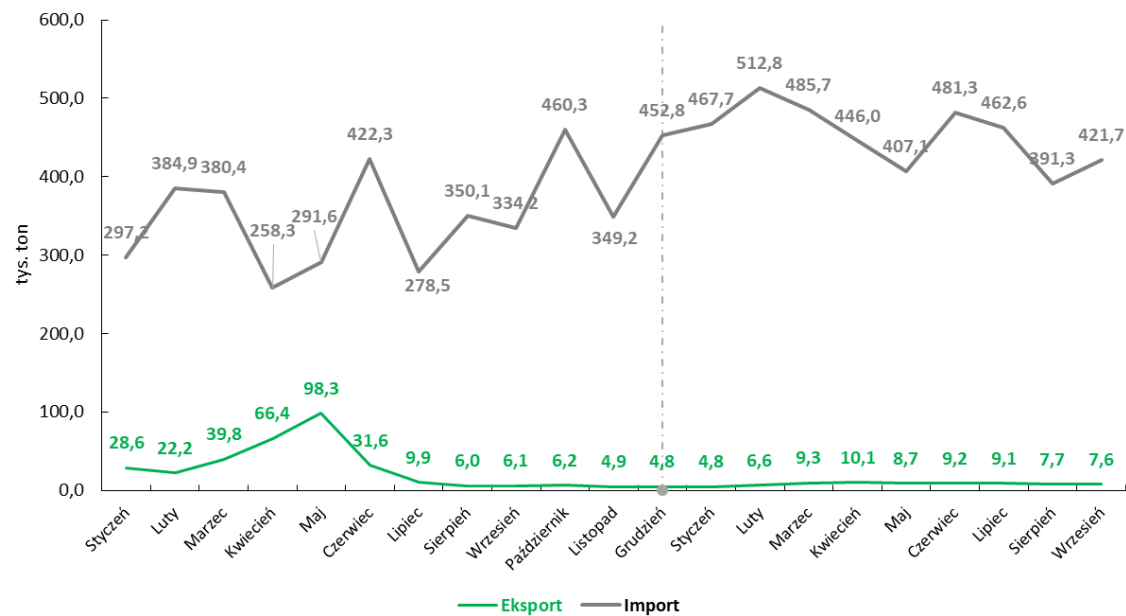
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)



## b) Import oraz eksport

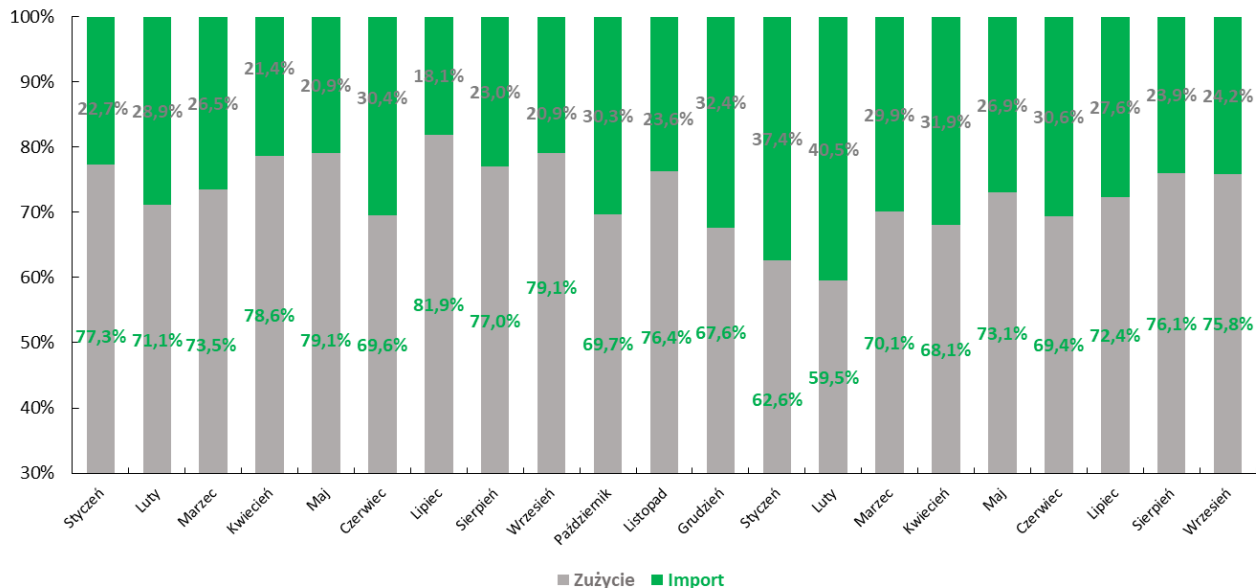
- **Import** oleju napędowego we wrześniu 2021 r. wyniósł 421,7 tys. ton i był większy w stosunku do września 2020 r. o 87,5 tys. ton –  $\uparrow 26,2\%$  (we wrześniu 2020 r. import wyniósł 334,2 tys. ton) oraz był wyższy w odniesieniu do sierpnia 2021 r. o 30,4 tys. ton –  $\uparrow 7,8\%$  (w sierpniu 2021 r. import wyniósł 391,3 tys. ton). Od początku roku (styczeń-wrzesień) import oleju napędowego wzrósł o  $\uparrow 36\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2997,3 tys. ton w okresie I-IX 2020 r. do 4076,3 tys. ton w okresie I-IX 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 we wrześniu 2021 r. wyniósł 7,6 tys. ton i był większy w stosunku do września 2020 r. o 1,6 tys. ton -  $\uparrow 25,7\%$ . W stosunku do sierpnia 2021 r. eksport spadł o 0,1 tys. ton -  $\downarrow 0,8\%$  (w sierpniu 2021 r. eksport oleju napędowego wyniósł 7,6 tys. ton). Od początku roku (styczeń-wrzesień) eksport oleju napędowego spadł o  $\downarrow 76,4\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 308,9 tys. ton w okresie I-IX 2020 r. do 72,9 tys. ton w okresie I-IX 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)



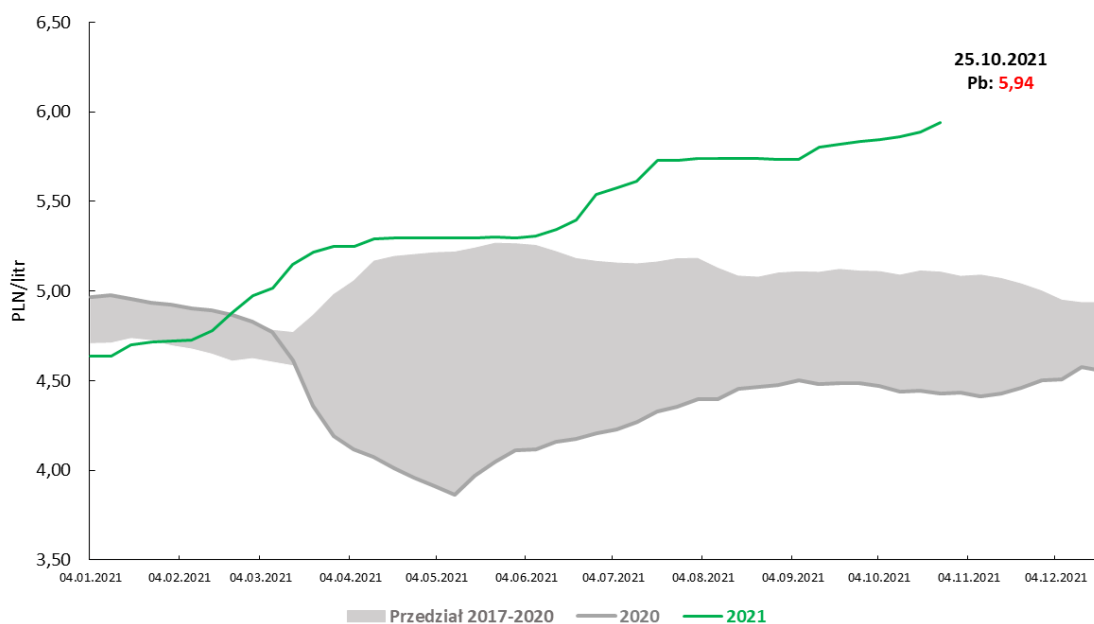


### 3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

#### a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

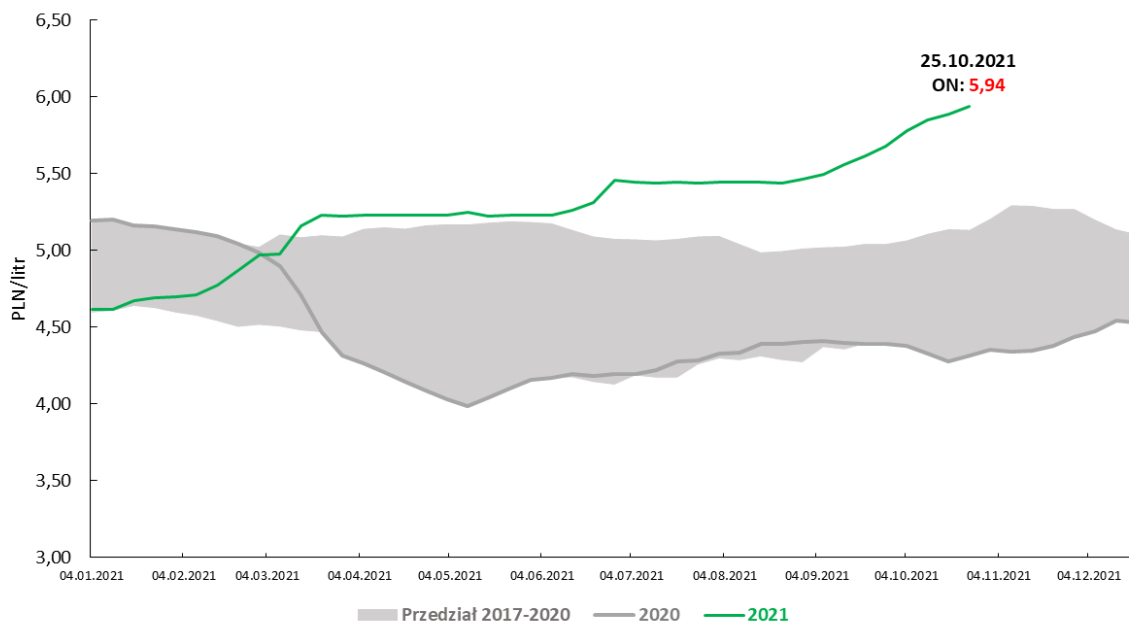
- W 2021 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Na mocy art. 22 ustawy z 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1747) – opłata paliwowa wynosi 165,14 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych . (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 październiku 2021 r. osiągnęła poziom 5,88 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,44 PLN/litr –  $\uparrow 32,4\%$  (średnia cena tego paliwa w październiku 2020 r. wyniosła 4,44 PLN/litr). W październiku 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z wrześniem 2021 r. wzrosła o 0,08 PLN/l -  $\uparrow 1,4\%$  ( we wrześniu 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,80 PLN/litr).

Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)



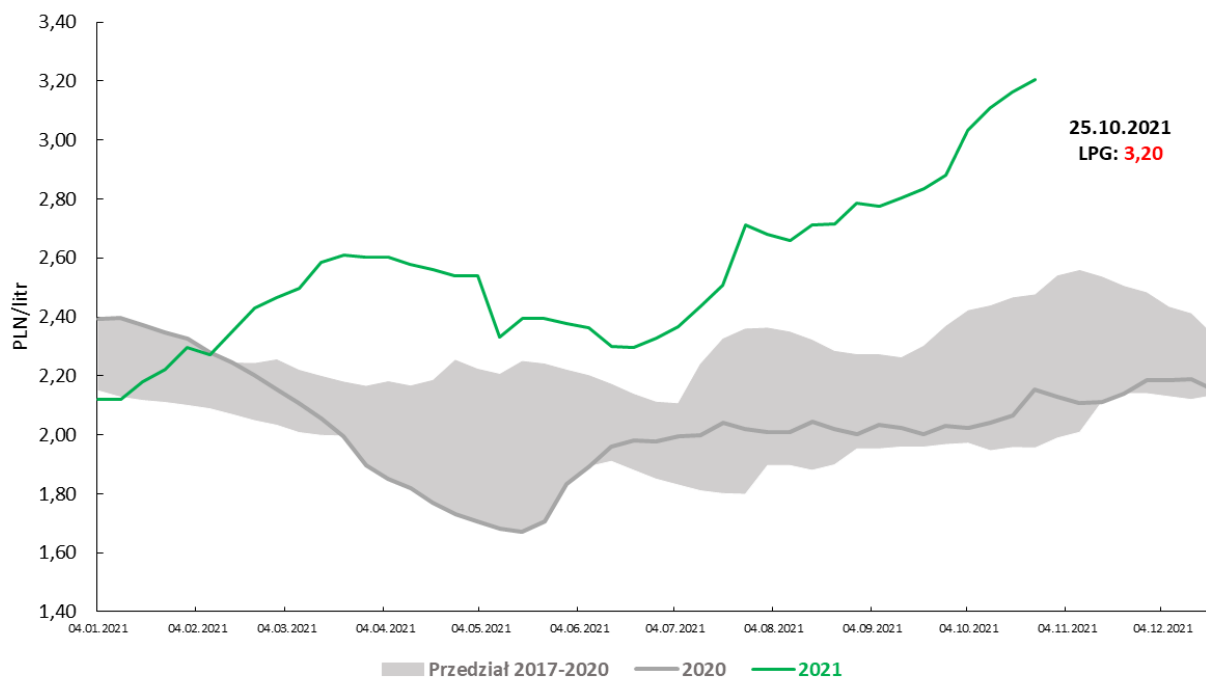
- Średnia cena oleju napędowego w październiku 2021 r. osiągnęła poziom 5,86 PLN/litr odnotowując wzrost o 1,54 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. -  $\uparrow 26,3\%$  (średnia cena tego paliwa w październiku 2020 r. wyniosła 4,32 PLN/litr). W październiku 2021 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu z wrześniem 2021 r. wzrosła o 0,27 PLN/l -  $\uparrow 4,8\%$  (we wrześniu 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,59 PLN/litr).

Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)



- Średnia cena LPG w październiku 2021 r. osiągnęła poziom 3,13 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,06 PLN/litr – ↑51% (we wrześniu 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 2,02 PLN/litr). We wrześniu 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu z sierpniem 2021 r. wzrosła o 0,31/ PLN/litr - ↑10,8% (we wrześniu 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 2,82 PLN/litr).

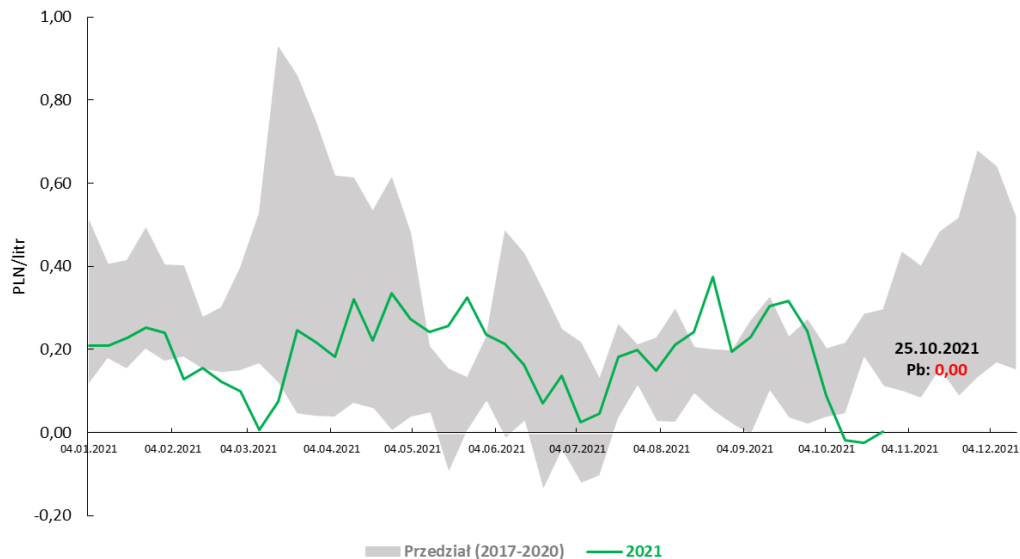
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



## b) Poziom marż dystrybucyjnych

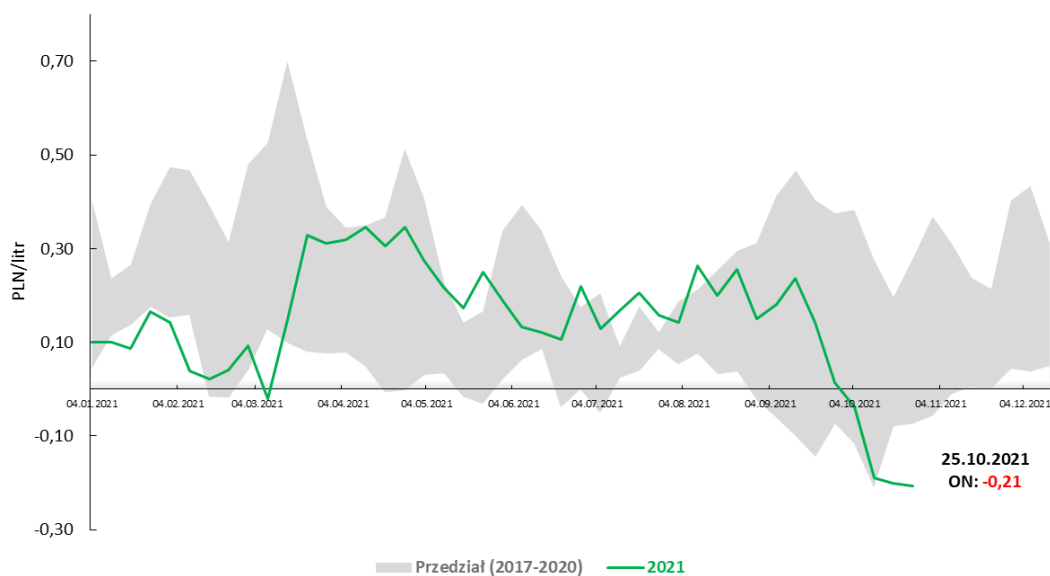
- W październiku 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych spadła w stosunku do ostatniego dnia września 2021 r. i wg. stanu na 25.10.2021 r. wyniosła 0,00 PLN/litr. W całym październiku 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,01 PLN/litr i była niższa niż średnia marża we wrześniu 2021 r. o 0,26 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 październiku 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego spadła w stosunku do ostatniego dnia września 2021 r. i wg. stanu na 25.10.2021 r. wyniosła -0,21 PLN/litr. W całym październiku 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła -0,16 PLN/litr i była o 0,30 PLN/litr niższa niż średnia marża we wrześniu 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.

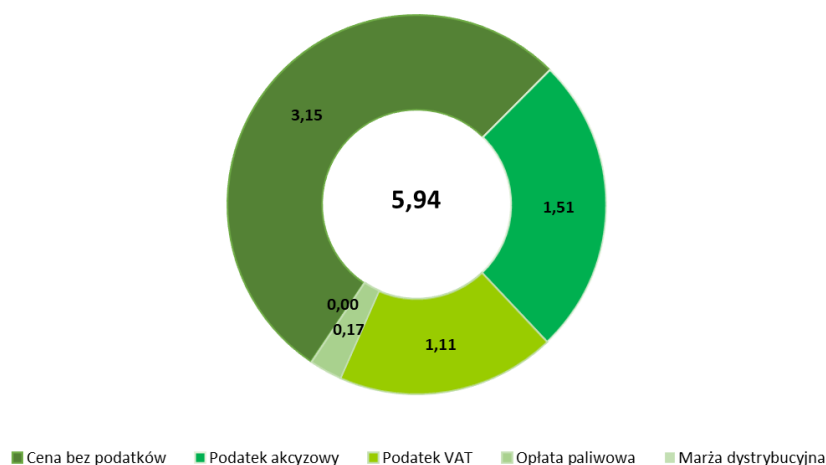
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



### c) Podatki i opłaty w cenie paliw

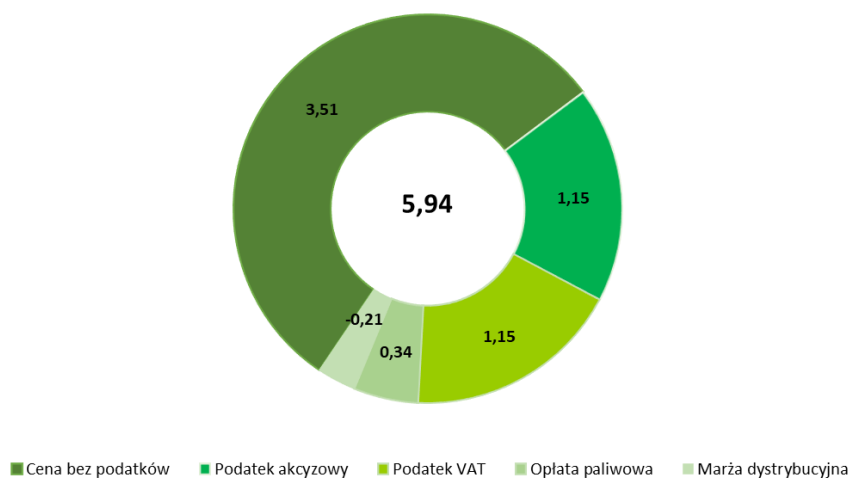
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 25.10.2021 r. (5,94 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (3146,86 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,00 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 3,15 PLN/litr. W cenie litra benzyny silnikowych podatki stanowią ok. 47%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (25.10.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 25.10.2021 r. (5,94 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (3510,5 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. -0,21 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 3,51 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 44%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (25.10.2021, PLN)

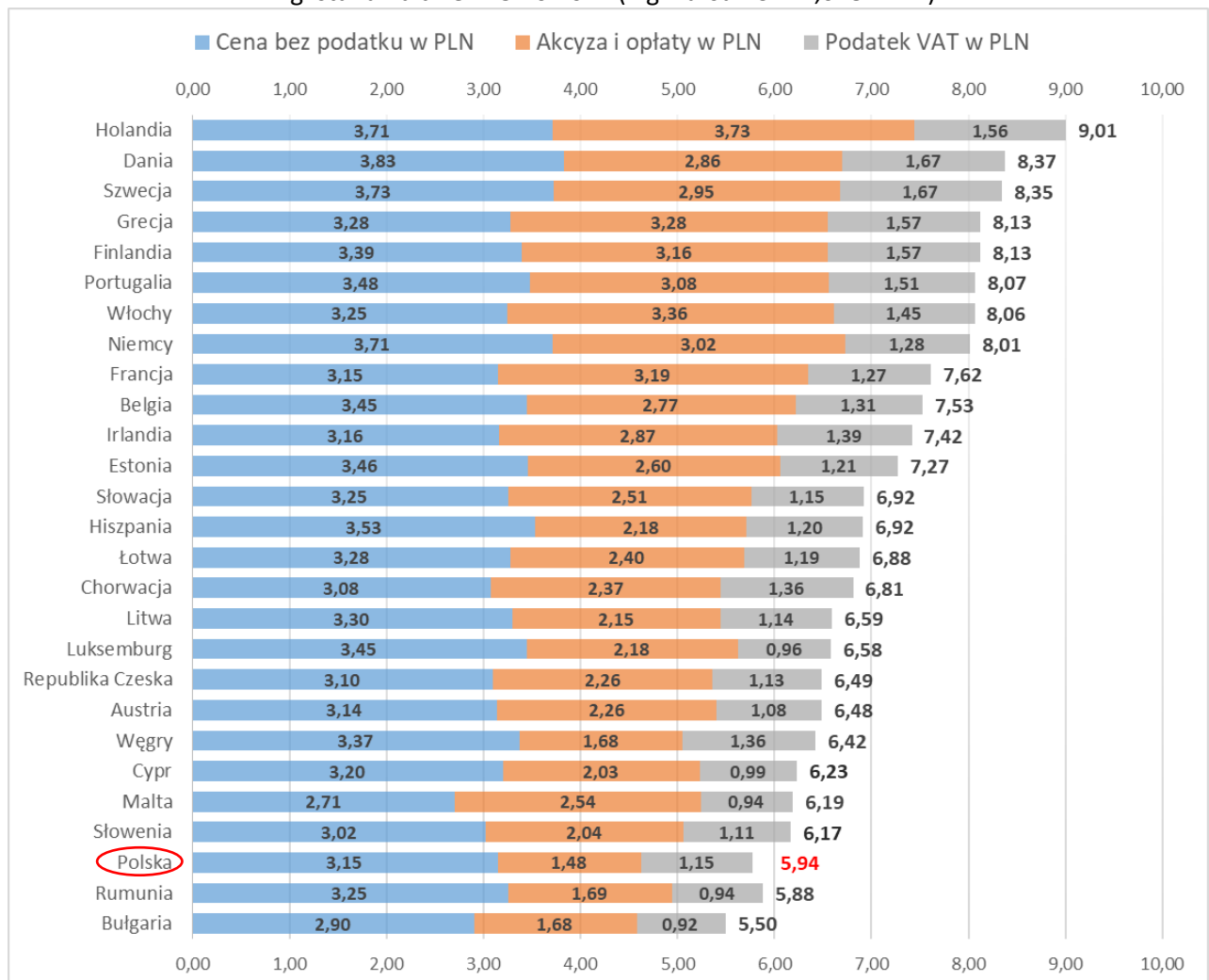


#### d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

##### – benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 25.10.2021 r. odnotowano w Bułgarii (5,50 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (9,01 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,94 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.

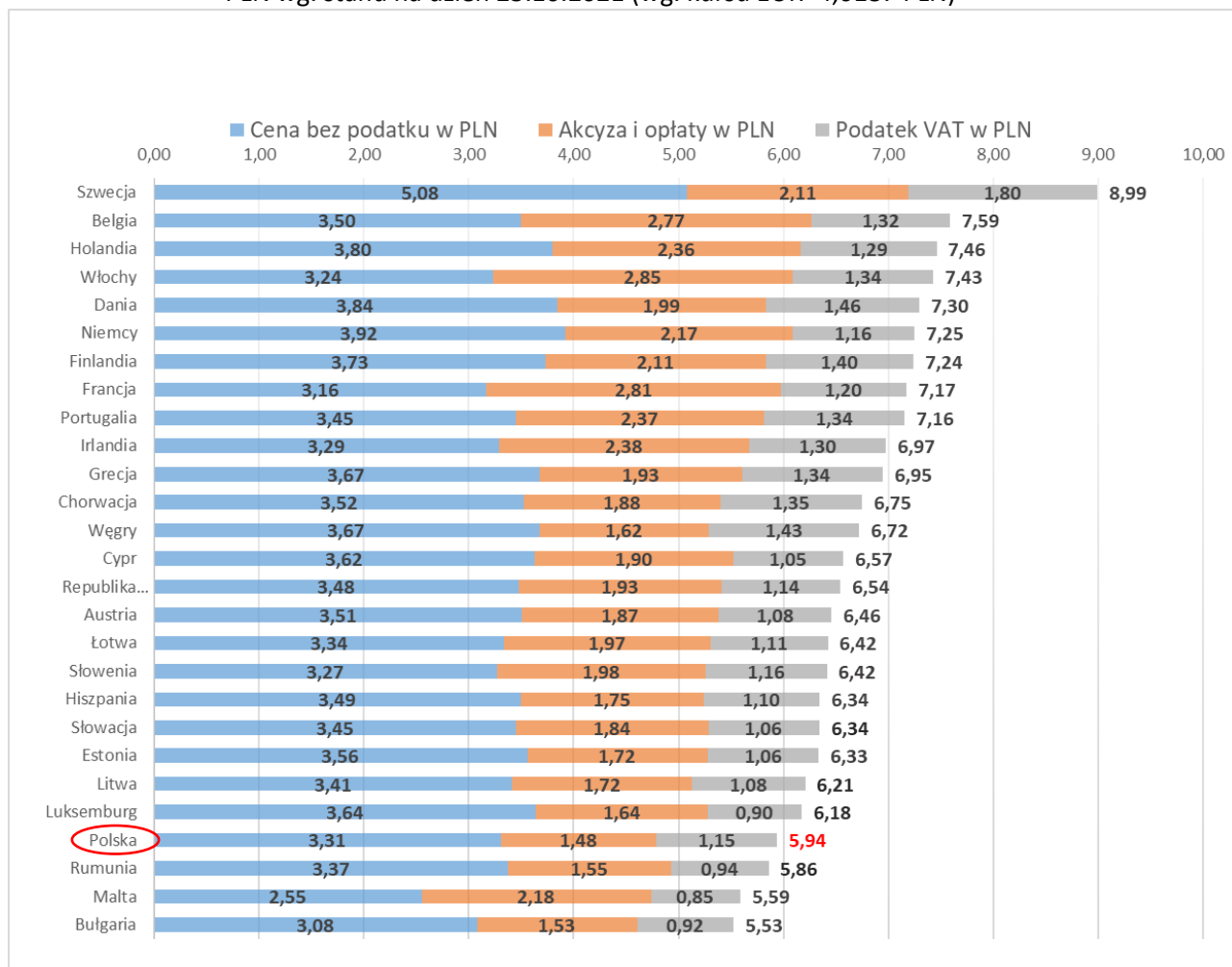
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 25.10.2021 (wg. kursu EUR=4,6187 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 25.10.2021 r. odnotowano w Bułgarii (5,53 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (8,99 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,94 PLN/litr.

Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 25.10.2021 (wg. kursu EUR=4,6187 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 (25.10.2021, PLN) .....	21
Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (25.10.2021, PLN) .....	21
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 25.10.2021 (wg. kursu EUR=4,6187 PLN) .....	22
Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 25.10.2021 (wg. kursu EUR=4,6187 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