



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Monitorowanie bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa

Warszawa, maj 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	9
1. Rynek benzyn silnikowych	9
a) Zużycie oraz produkcja	9
b) Import i eksport	10
2. Rynek oleju napędowego	12
a) Zużycie oraz produkcja	12
b) Import oraz eksport	13
3. Ceny paliw w Polsce i w Europie	15
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)	15
b) Poziom marż dystrybucyjnych	18
c) Podatki i opłaty w cenie paliw	19
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej	20
Spis wykresów	22

Podsumowanie

Podsumowanie rynku krajowego

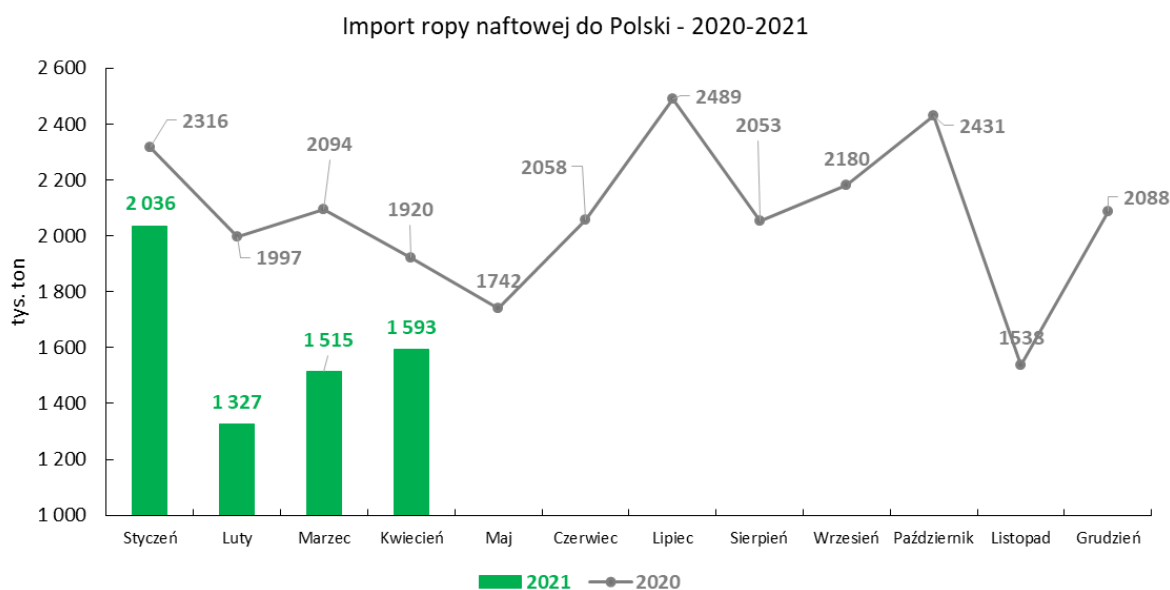
- W 2021 r. nadal trwa stan epidemii związany z rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Wdrożenie tego stanów wiązało się z zawieszeniem oraz reorganizacją funkcjonowania części gospodarki – zamknięciem części zakładów usługowych i sklepów, przejściem na pracę i naukę zdalną. Zmiany te w znaczący sposób 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-kwiecień) **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓22,3%** w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. **Udział dostaw ropy naftowej z Rosji wyniósł jedynie 54,9%**, co wynika m. in. z zakończenia 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-kwiecień 2021 r. spadł o ↓18%** w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓15,5 p.p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku **produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓18,1%**, a oleju napędowego o ↓11,6% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.
- Epidemia nadal w pewnym stopniu oddziałuje na **zapotrzebowanie na paliwa – od początku roku 2021 r. konsumpcja benzyn silnikowych spadła o ↓6,4%**, oleju napędowego – o ↓3% w stosunku analogicznego okresu 2020 r.
- Od początku roku **import benzyn silnikowych wzrósł o ↑186,1%** a import oleju napędowego o ↑44,8%. 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-kwiecień 2021 r. 21,2%, a oleju napędowego – 34,3%.
- Od początku roku **eksport benzyn silnikowych spadł o ↓83,7%**, oleju napędowego o ↓80,4%.
- Średnia wysokość **modelowej marży rafineryjnej** w kwietniu 2021 r. Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w kwietniu 2021 r. 4,5 USD/bbl i była o ↓5,1 USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Średnia modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A. wyniosła w kwietniu 2021 r. 4,3 USD/bbl i była o ↓9 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 niższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 5,7 USD/bbl).
- **W maju 2021 r. ceny paliw pozostały stabilne**, jedynie w przypadku gazu płynnego LPG odnotowano spadek średniej miesięcznej ceny o ↓6,8% w porównaniu do kwietnia 2021 r. Wszystkie paliwa są droższe w porównaniu do średnich cen z maja 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, Rumunii, Luksemburgu i na Litwie.

Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie

1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

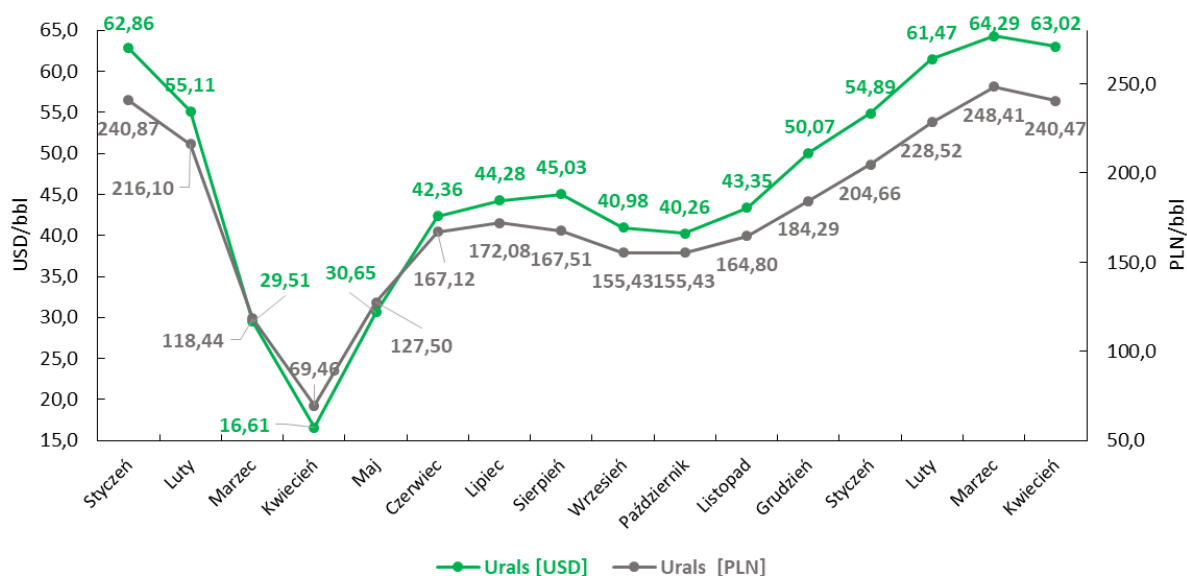
- W kwietniu 2021 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 1593 tys. ton odnotowując spadek o 327 tys. ton – ↓17,1% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (import ropy naftowej do Polski w kwietniu 2020 r. wyniósł 1920 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z marcem 2021 r. wzrósł o 77 tys. ton – ↑5,1% (w marcu 2021 r. import wyniósł 1515 tys. ton). Znaczny spadek importu ropy naftowej jest związany z zakończeniem długoterminowych kontraktów na dostawy ropy naftowej, a także planowanym postojem remontowym w rafineriach, które obniżyły zapotrzebowanie na surowiec. Od początku roku import ropy naftowej spadł o ↓22,3% (z 8327 tys. ton w okresie I-IV 2020 r. do 6471 tys. ton w okresie I-IV 2021 r.).
- W kwietniu 2021 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł 63,1% co wynika m. in. z zakończenia długoterminowego kontraktu Grupy LOTOS S.A. i oraz zmniejszenia wolumenów dostaw w ramach kontraktu PKN ORLEN S.A. na dostawy ropy naftowej z tego kierunku. 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 kwietniu 2021 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 63,02 USD za baryłkę i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. o 46,41 USD/bbl - $\uparrow 279,4\%$ (w kwietniu 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 16,61 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w kwietniu 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 240,47 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 171,01 PLN/bbl ($\uparrow 246,2\%$) – cena w kwietniu 2020 r. wyniosła 69,46 PLN/bbl.

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



2. Wydobywanie ropy naftowej w Polsce

- Wydobywanie ropy naftowej w Polsce w kwietniu 2021 r. wyniosło 75,6 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. było niższe o 5,0 tys. ton – ↓6,2% (80,5 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobywanie ropy naftowej w porównaniu z marcem 2021 r. spadło o 4,2 tys. ton - ↓5,3% (w marcu 2021 r. wydobywanie wyniosło 79,8 tys. ton). Od początku roku wydobywanie ropy naftowej w Polsce spadło o ↓7,5% (z 332,6 tys. ton w okresie I-IV 2021 r. do 307,8 tys. ton w okresie I-IV 2020 r.).

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

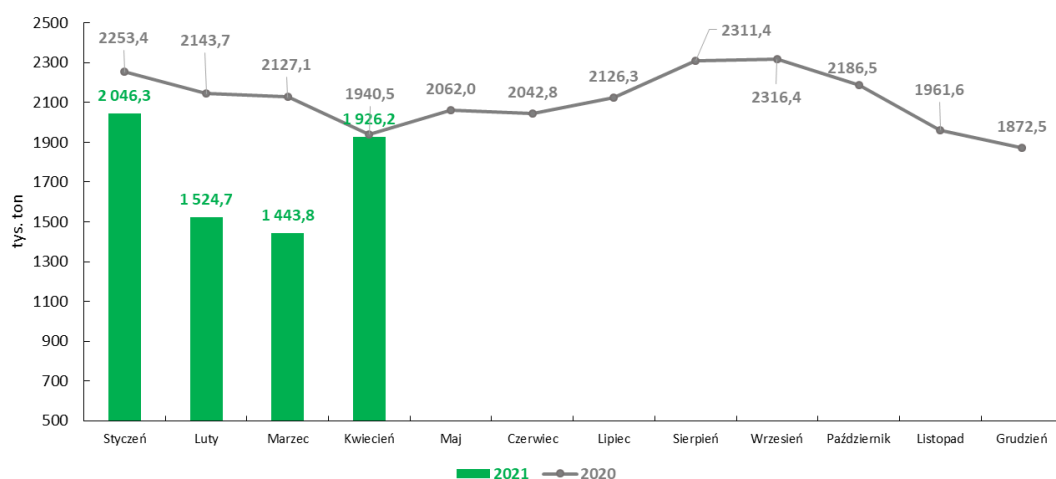


3. Infrastruktura naftowa

a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

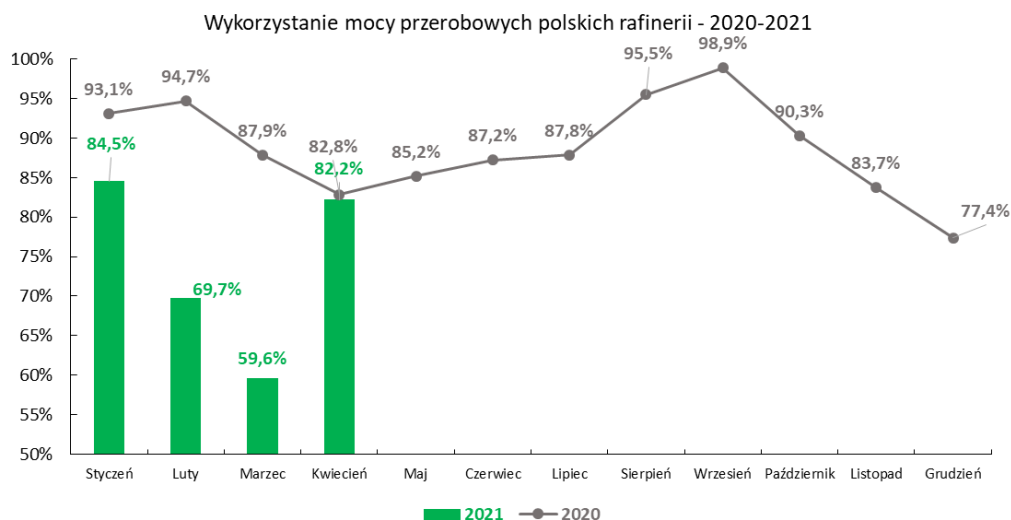
- Przerób ropy naftowej w Polsce w kwietniu 2021 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 1926,2 tys. ton i był niższy o 14,2 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - ↓0,7% (w kwietniu 2020 r. przerób wyniósł 1940,5 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z marcem 2021 r. przerób wzrósł o 482,4 tys. ton - ↑33,4% (w marcu 2021 r. przerób wyniósł 1443,8 tys. ton). Od początku roku przerób ropy naftowej spadł o ↓18,0% (z 8464,7 tys. ton w okresie I-IV 2020 r. do 6941,1 tys. ton w okresie I-IV 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 kwietniu 2020 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 82,2%, co stanowi spadek o 0,6 p. p. w stosunku do kwietnia 2020 r. (82,8%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do marca 2021 r. poziom ten wzrósł o 22,6 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w marcu 2021 r. wyniósł 59,6%). Dla porównania, w 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%.

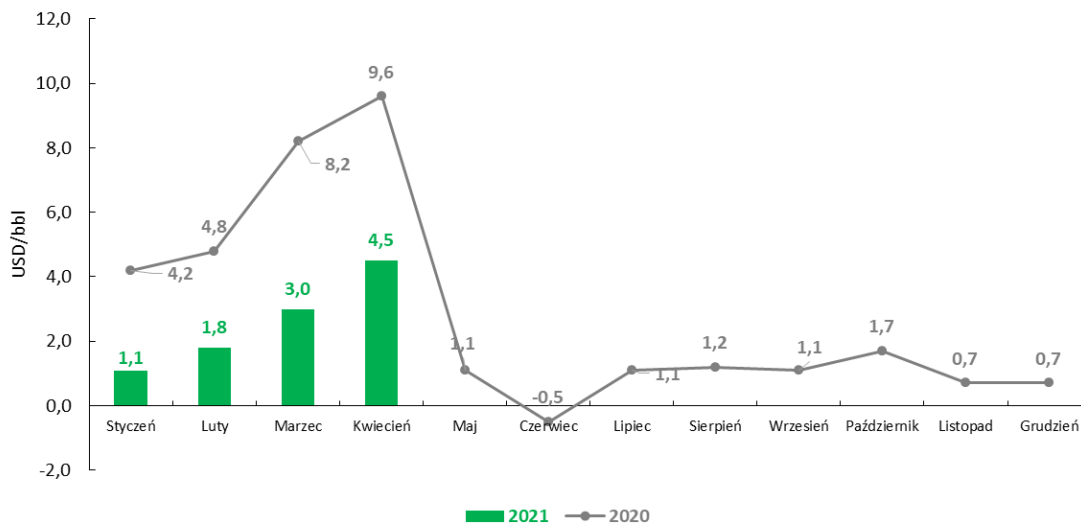
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)



b) Poziom marż rafineryjnych

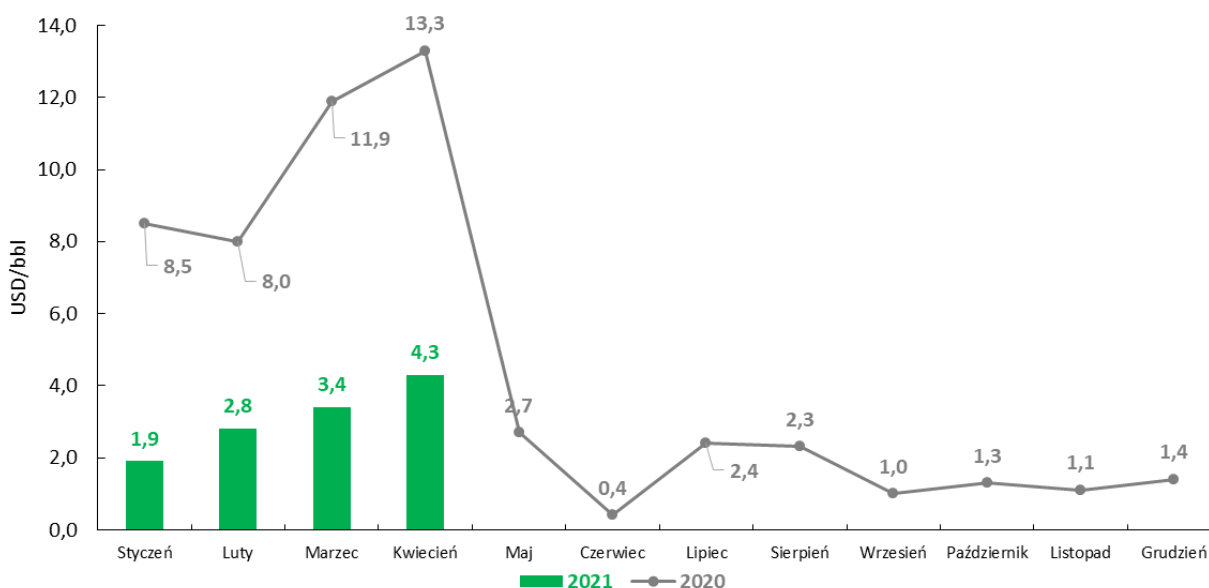
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w kwietniu 2021 r. wyniosła 4,5 USD/bbl i była niższa w porównaniu z kwietniem 2020 r. o 5,1 USD/bbl (w kwietniu 2020 r. marża wyniosła 9,6 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z marcem 2021 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 1,5 USD/bbl (w marcu 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. wyniósł 3,0 USD/bbl).

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



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w kwietniu 2021 r. wyniosła 4,3 USD/bbl i była niższa w porównaniu z kwietniem 2020 r. o 9,0 USD/bbl (w kwietniu 2020 r. marża wyniosła 13,3 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z marcem 2021 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 0,9 USD/bbl (w marcu 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 3,4 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 kwietniu 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 5,7 USD/bbl).

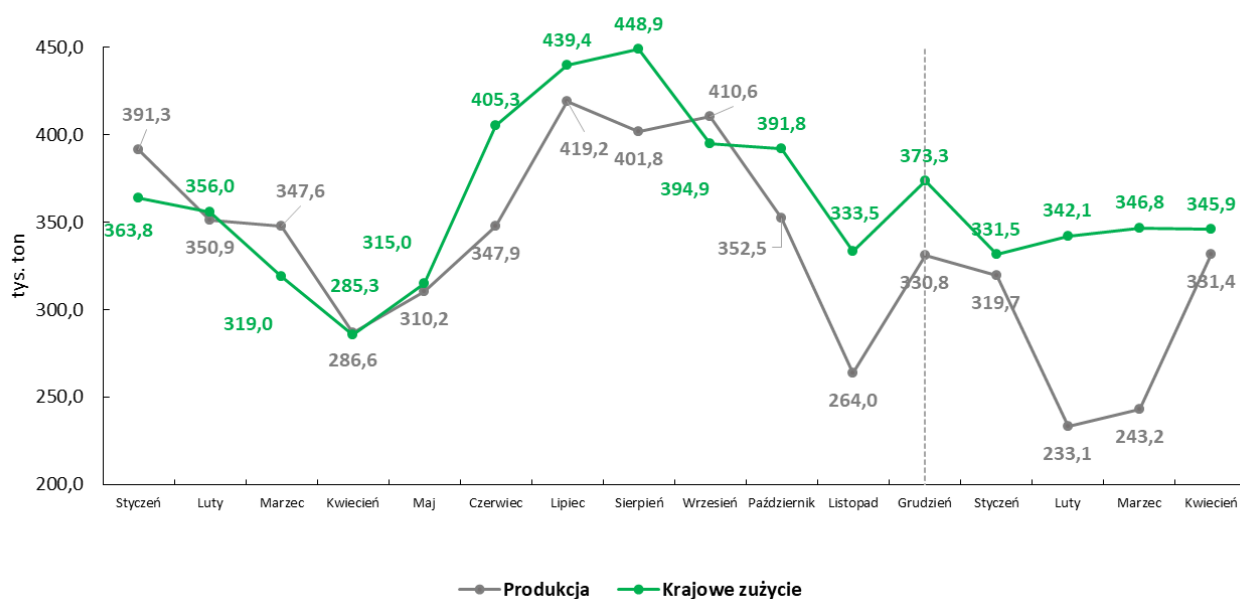
Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w kwietniu 2021 r. wyniosło 345,9 tys. ton i było wyższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 60,6 tys. ton – $\uparrow 21,2\%$ (zużycie krajowe w kwietniu 2020 r. wyniosło 285,3 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do marca 2021 r. – o 0,9 tys. ton – tj. $\downarrow 0,3\%$ (346,8 tys. ton). Od początku roku (styczeń-kwiecień) krajowe zużycie benzyn silnikowych wzrosło o $\uparrow 3,2\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 1324,1 tys. ton w okresie I-IV 2020 r. do 1366,3 tys. ton w okresie I-IV 2021 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w kwietniu 2021 r. wyniosła 331,4 tys. ton i była wyższa w stosunku do kwietnia 2020 r. o 44,7 tys. ton – tj. $\uparrow 15,6\%$ (286,6 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu z marcem 2021 r. o 88,2 tys. ton – tj. $\uparrow 36,2\%$ (243,2 tys. ton). Od początku roku (styczeń-kwiecień) produkcja benzyn silnikowych spadła o $\downarrow 18,1\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 1376,4 tys. ton w okresie I-IV 2020 r. do 1127,4 tys. ton w okresie I-IV 2021 r.). Znaczny spadek produkcji benzyn jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach w wyniku postojów remontowych.

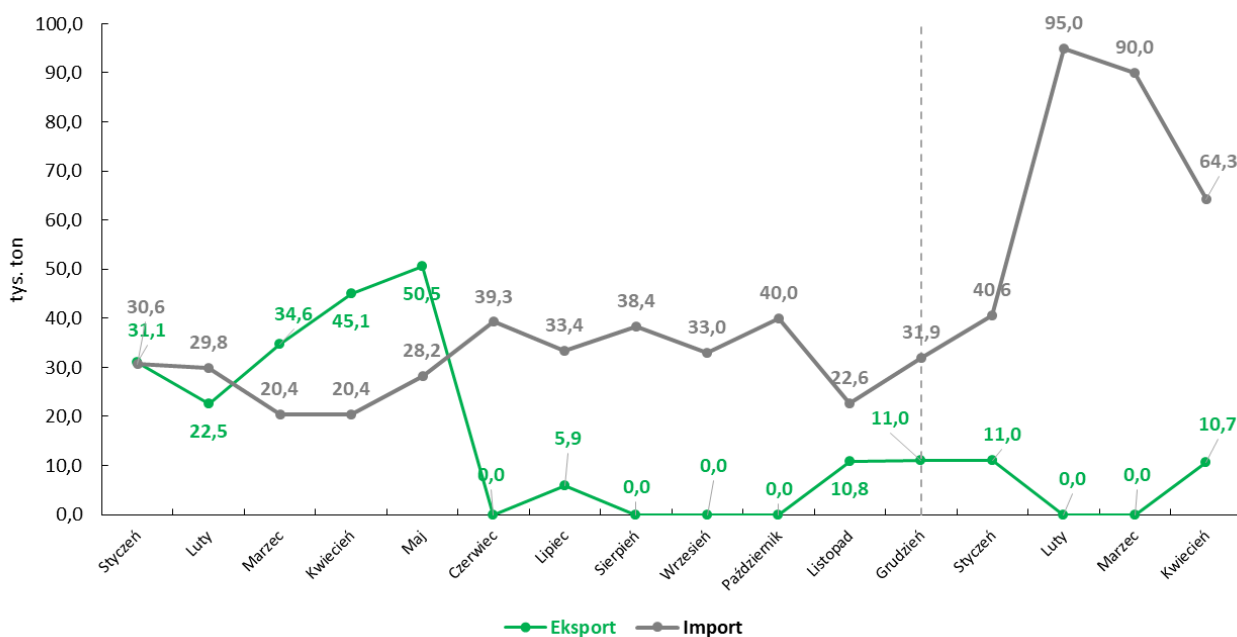
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)



b) Import i eksport

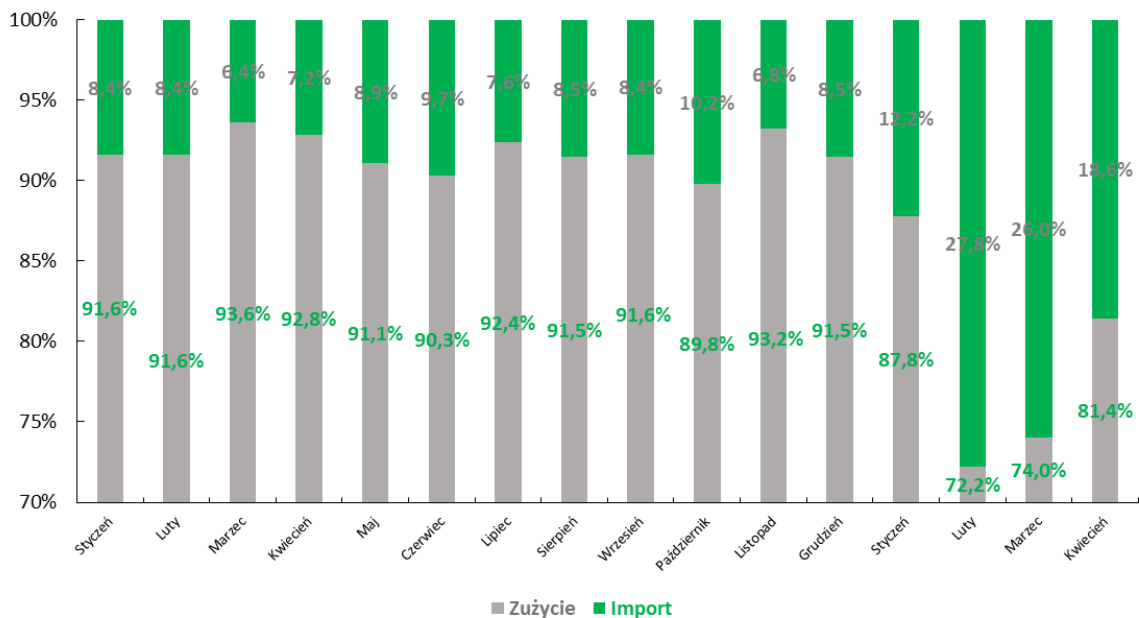
- Import** benzyn silnikowych w kwietniu 2021 r. wyniósł 64,3 tys. ton i był ponad trzykrotnie większy w stosunku do kwietnia 2020 r. - o 43,8 tys. ton – tj. $\uparrow 214,8\%$ (w kwietniu 2020 r. import wyniósł 20,4 tys. ton). W porównaniu do marca 2021 r. import wzrósł spaść o 25,8 tys. ton - $\downarrow 28,6\%$. Od początku roku (styczeń-kwiecień) import benzyn silnikowych wzrósł o $\uparrow 186,0\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 101,3 tys. ton w okresie I-IV 2020 r. do 289,8 tys. ton w okresie I-IV 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 kwietniu 2021 r. wyniósł 10,7 tys. ton i był niższy w stosunku do kwietnia 2020 r. o 34,4 tys. ton ($\downarrow 76,3\%$). W marcu 2021 r. nie odnotowano eksportu benzyn silnikowych. Od początku roku (styczeń-kwiecień) eksport benzyn silnikowych spaść o $\downarrow 83,7\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 133,3 tys. ton w okresie I-IV 2020 r. do 21,7 tys. ton w okresie I-IV 2021 r.).

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



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w kwietniu 2021 r. kształtował się na poziomie 18,6% i był wyższy niż średni udział w kwietniu 2020 r., który kształtował się na poziomie 7,2%. W całym 2020 r. średni udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych wyniósł 9%. Znaczący wzrost udziału importu benzyn w zużyciu krajowym wynika z ograniczonej pracy rafinerii w 2021 r.

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

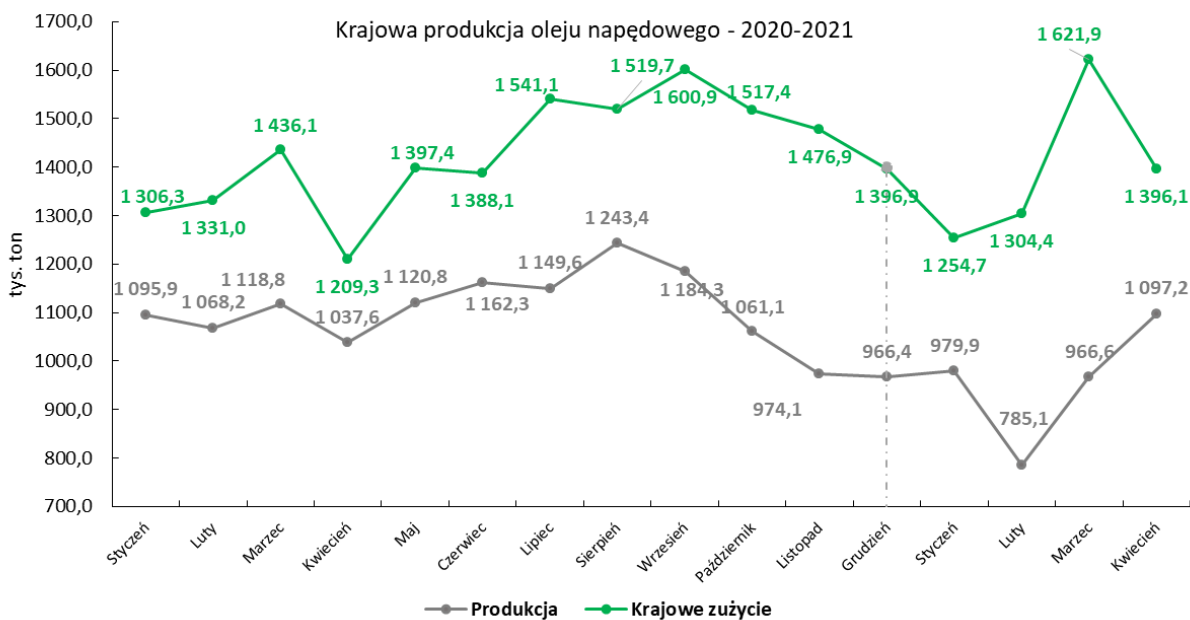


2. Rynek oleju napędowego

a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w kwietniu 2021 r. wyniosło 1396,1 tys. ton i było wyższe w stosunku do kwietnia 2020 r. o 186,9 tys. ton – tj. $\uparrow 15,5\%$ (1209,3 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do marca 2021 r. o 225,8 tys. ton – $\downarrow 13,9\%$ (1621,9 tys. ton). Od początku roku (styczeń-kwiecień) krajowe zużycie oleju napędowego wzrosło o $\uparrow 5,6\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 5282,7 tys. ton w okresie I-IV 2020 r. do 5577,2 tys. ton w okresie I-IV 2021).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w kwietniu 2021 r. wyniosła 1097,2 tys. ton i była wyższa w stosunku do kwietnia 2020 r. o 152,2 tys. ton – $\uparrow 5,7\%$ (1037,6 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu do marca 2021 r. o 130,6 tys. ton – $\uparrow 13,5\%$ (966,6 tys. ton). Od początku roku (styczeń-kwiecień) produkcja oleju napędowego spadła o $\downarrow 11,4\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 4320,5 tys. ton w okresie I-IV 2020 r. do 3828,8 tys. ton w okresie I-IV 2021). Znaczny spadek produkcji oleju napędowego jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach.

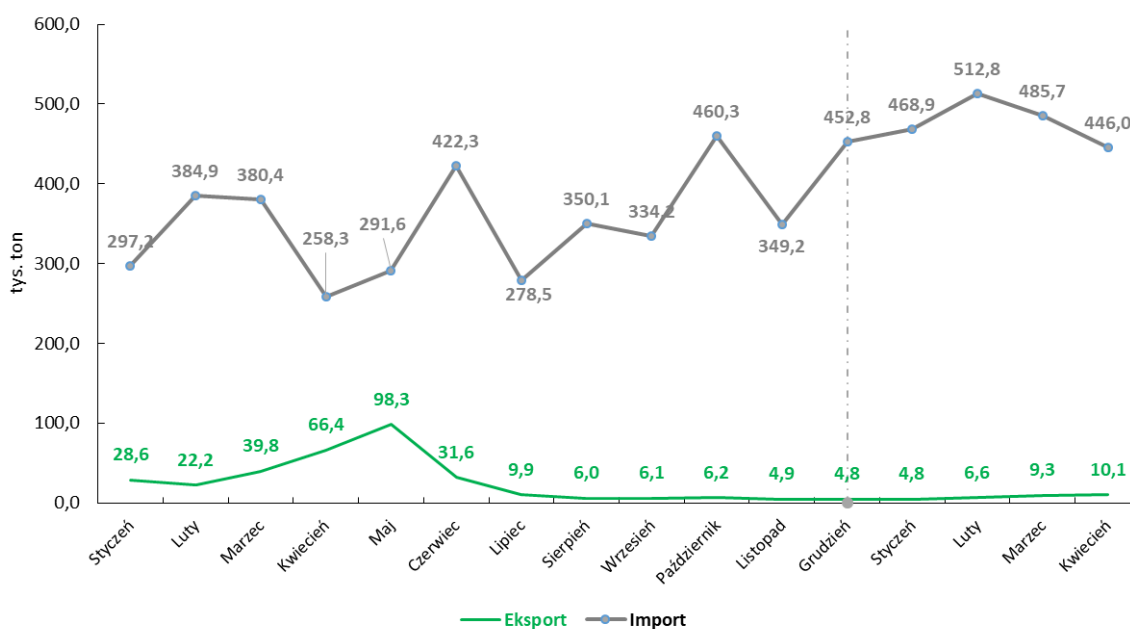
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)



b) Import oraz eksport

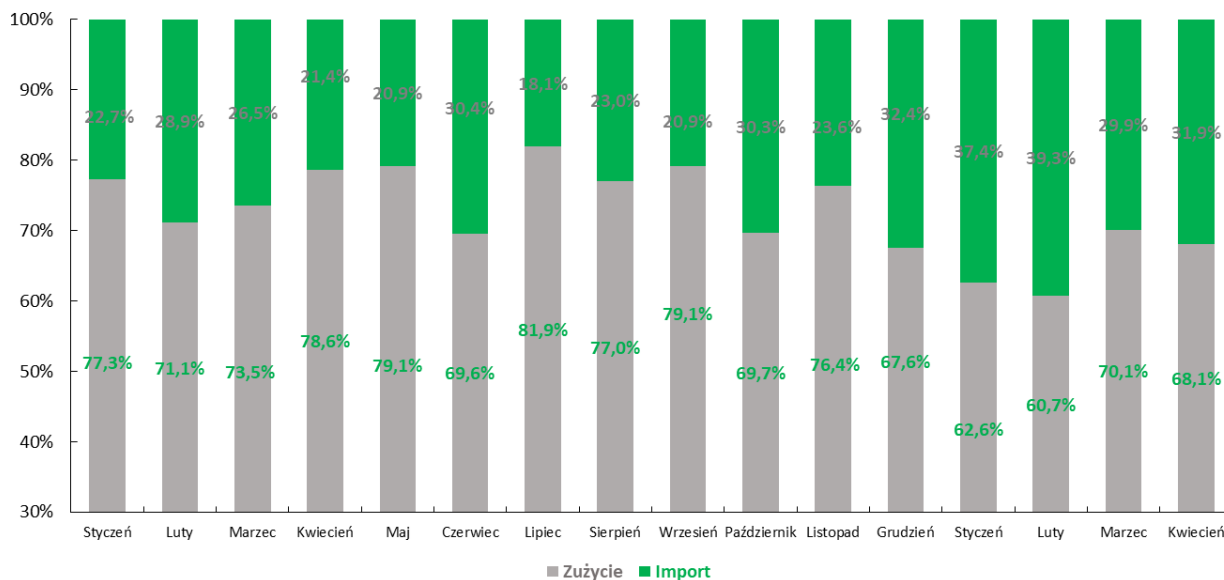
- **Import** oleju napędowego w kwietniu 2021 r. wyniósł 446,0 tys. ton i był większy w stosunku do kwietnia 2020 r. o 187,8 tys. ton – $\uparrow 72,7\%$ (w kwietniu 2020 r. import wyniósł 258,3 tys. ton) oraz był niższy w odniesieniu do marca 2021 r. o 39,6 tys. ton – $\downarrow 8,2\%$ (w marcu 2021 r. import wyniósł 485,7 tys. ton). Od początku roku (styczeń-kwiecień) import oleju napędowego wzrósł o $\uparrow 44,9\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 1320,7 tys. ton w okresie I-IV 2020 r. do 1913,4 tys. ton w okresie I-IV 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 kwietniu 2021 r. wyniósł 10,1 tys. ton i był mniejszy w stosunku do kwietnia 2020 r. o 56,3 tys. ton – $\downarrow 84,8\%$. W stosunku do marca 2021 r. eksport wzrósł o 0,8 tys. ton – $\uparrow 8,4\%$ (w marcu 2021 r. eksport oleju napędowego wyniósł 9,3 tys. ton). Od początku roku (styczeń-kwiecień) eksport oleju napędowego spadł o $\downarrow 80,4\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 157,1 tys. ton w okresie I-IV 2020 r. do 30,8 tys. ton w okresie I-IV 2021).

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



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w kwietniu 2021 r. kształtował się na poziomie 31,9% i był wyższy niż średni udział w kwietniu 2020 r., który kształtował się na poziomie 21,4%. 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)

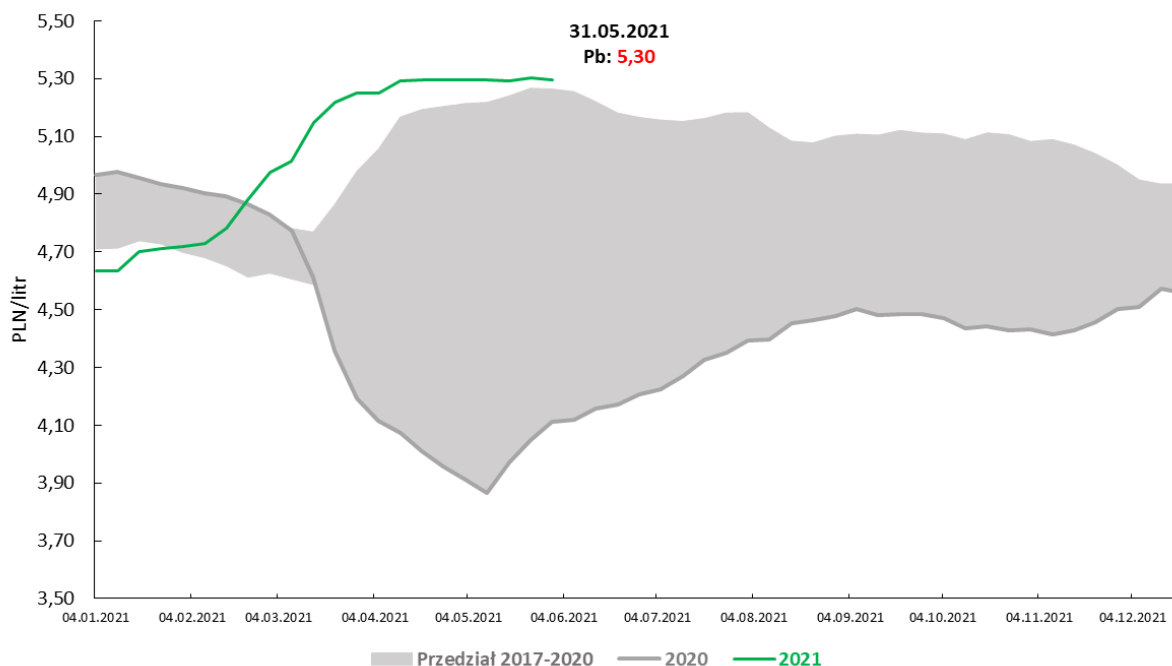


3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

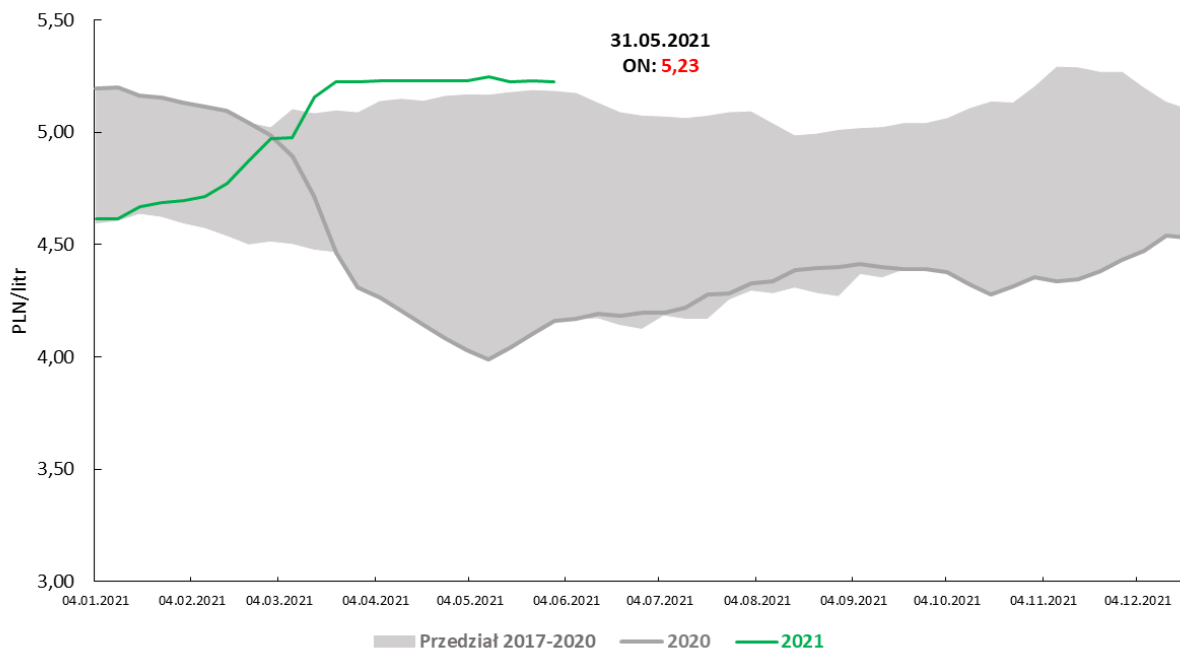
- W 2021 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Na mocy art. 22 ustawy z 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1747) – opłata paliwowa wynosi 165,14 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych (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 maju 2021 r. osiągnęła poziom 5,30 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,35 PLN/litr – $\uparrow 34,2\%$ (średnia cena tego paliwa w maju 2020 r. wyniosła 3,95 PLN/litr). W maju 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z kwietniem 2021 r. wzrosła o 0,02 PLN/l - $\uparrow 0,4\%$ (w kwietniu 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,28 PLN/litr).

Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)



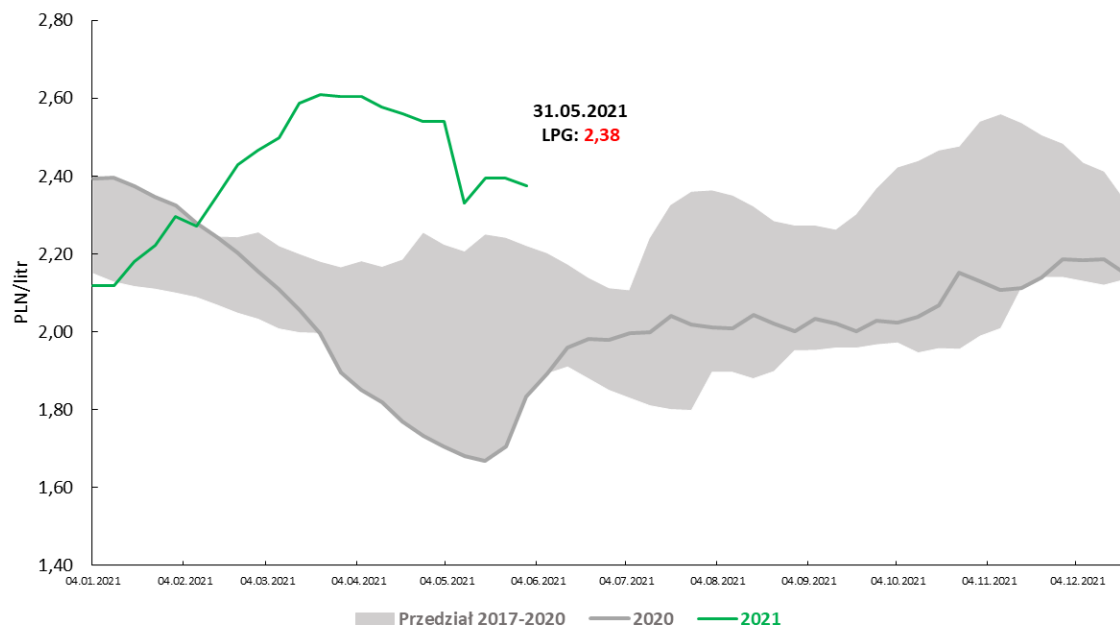
- Średnia cena oleju napędowego w maju 2021 r. osiągnęła poziom 5,23 PLN/litr odnotowując wzrost o 1,19 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. - ↑29,5% (średnia cena tego paliwa w maju 2020 r. wyniosła 4,04 PLN/litr). W kwietniu 2021 r. średnia cena oleju napędowego również wynosiła 5,23 PLN/litr.

Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)



- Średnia cena LPG w maju 2021 r. osiągnęła poziom 2,41 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,72 PLN/litr – $\uparrow 42,4\%$ (w maju 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 1,69 PLN/litr). W maju 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu z kwietniem 2021 r. spadła o 0,16 PLN/litr – $\downarrow 6,8\%$ (w kwietniu 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 2,57 PLN/litr).

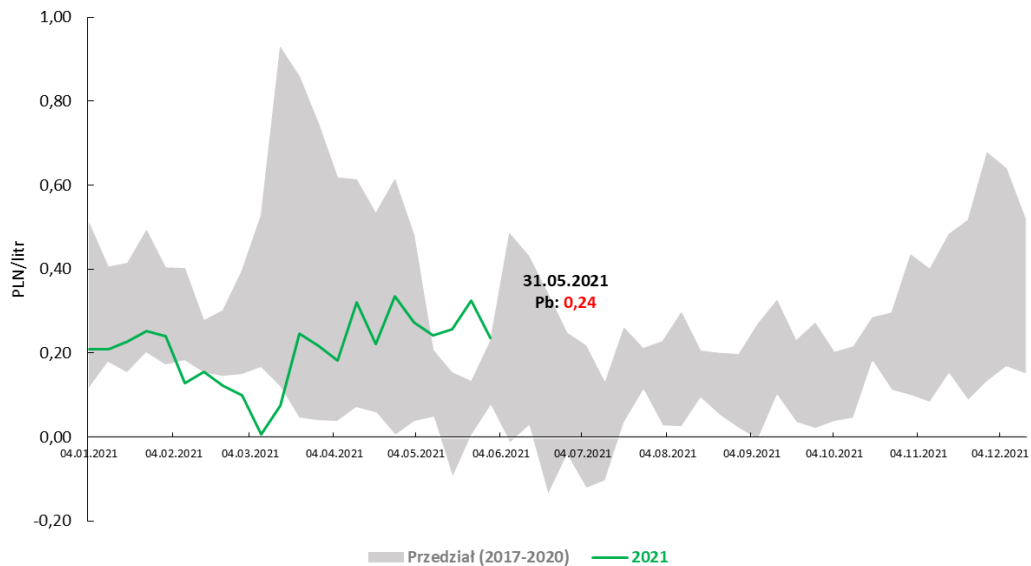
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



b) Poziom marż dystrybucyjnych

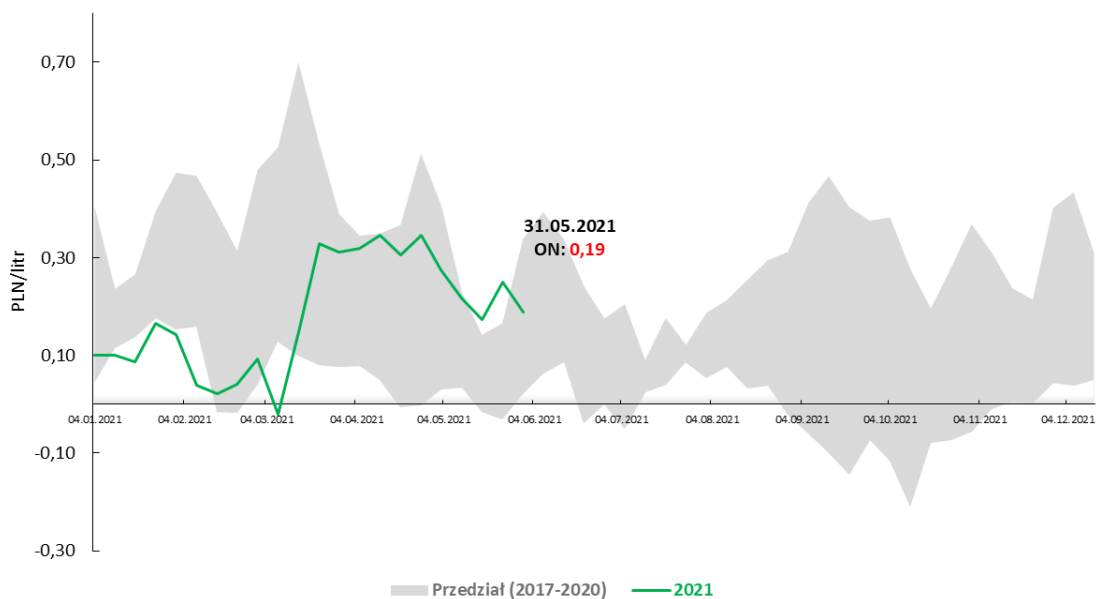
- W maju 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych spadła w stosunku do ostatniego dnia kwietnia 2021 r. i wg. stanu na 31.05.2021 r. wyniosła 0,24 PLN/litr. W całym maju 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,27 PLN/litr i była wyższa niż średnia marża w kwietniu 2021 r. o 0,01 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 maju 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego spadła w stosunku do ostatniego dnia kwietnia 2021 r. i wg. stanu na 31.05.2021 r. wyniosła 0,19 PLN/litr. W całym maju 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,22 PLN/litr i była o 0,11 PLN/litr niższa niż średnia marża w kwietniu 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.

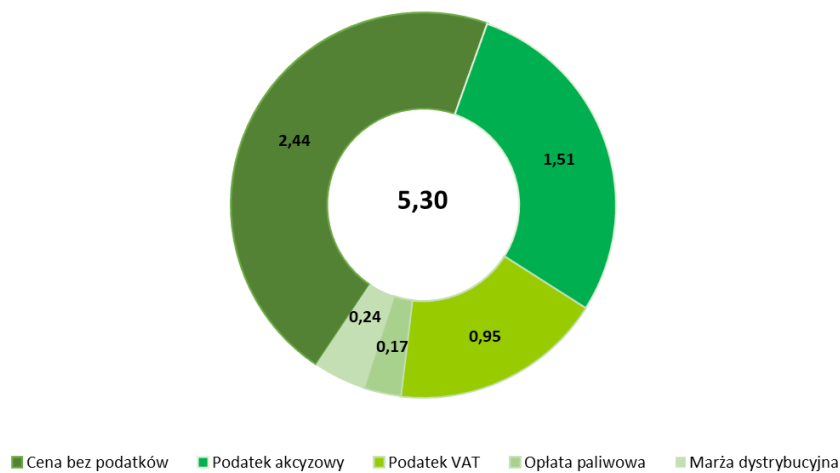
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

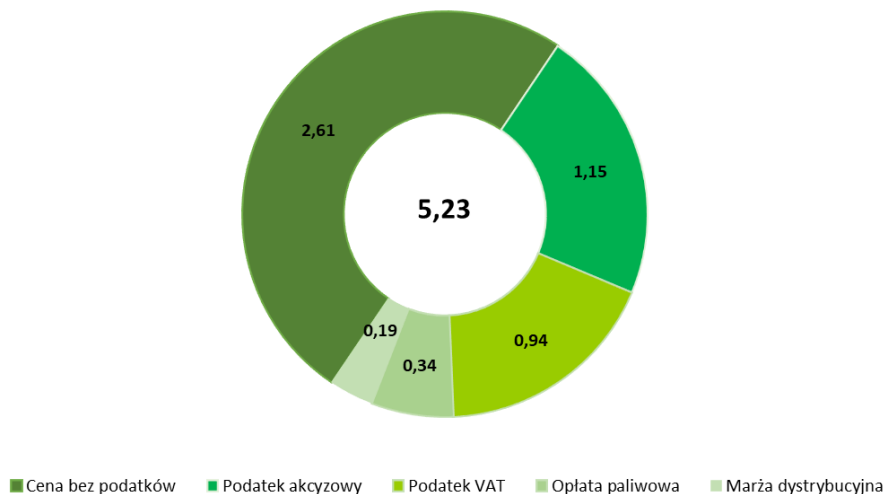
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 31.05.2021 r. (5,30 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2435,36 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,24 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,44 PLN/litr. W cenie litra benzyn silnikowych podatki stanowią ok. 50%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (31.05.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 31.05.2021 r. (5,23 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2611,5 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. 0,19 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,61 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 46%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (31.05.2021, PLN)

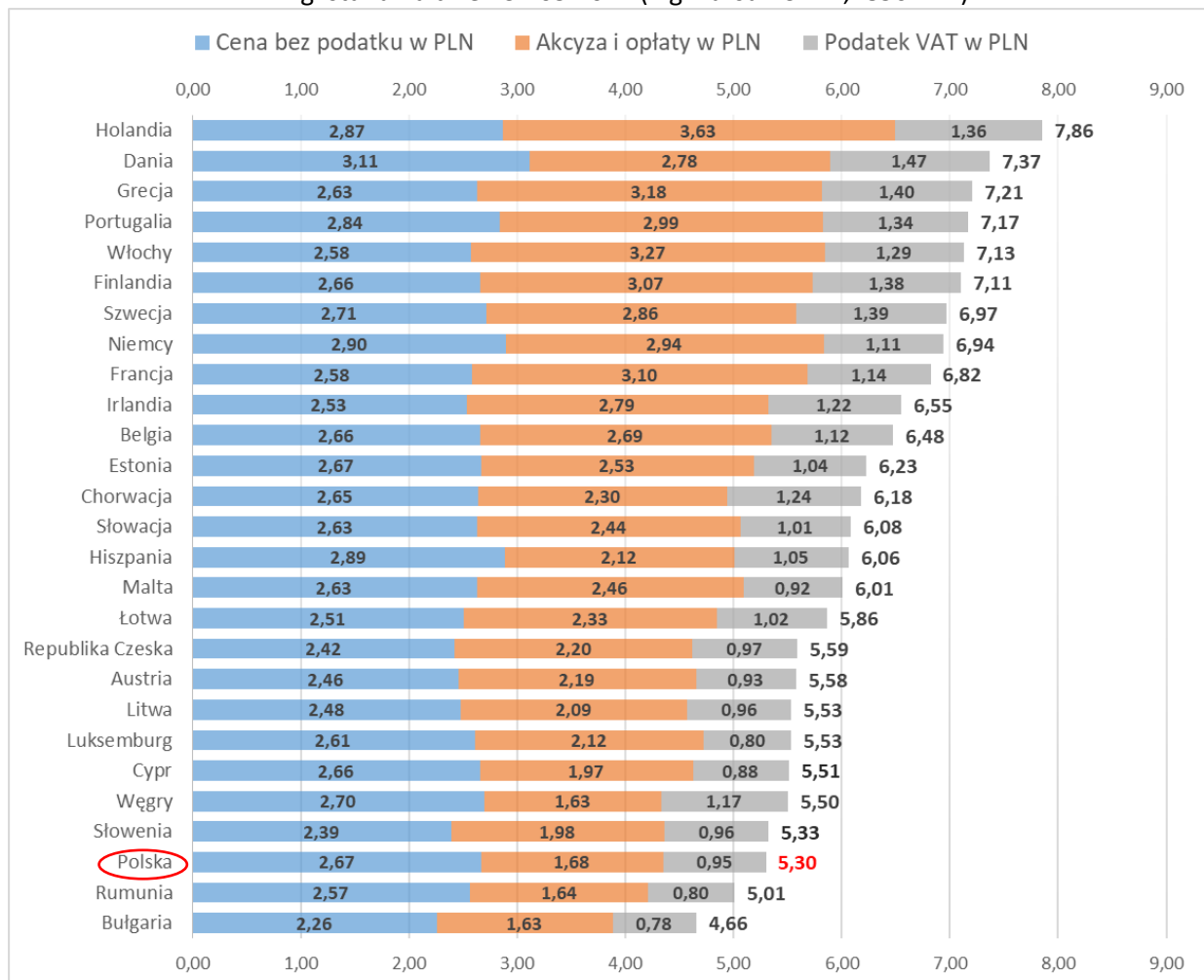


d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

– benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 31.05.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,66 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (7,86 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,30 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.

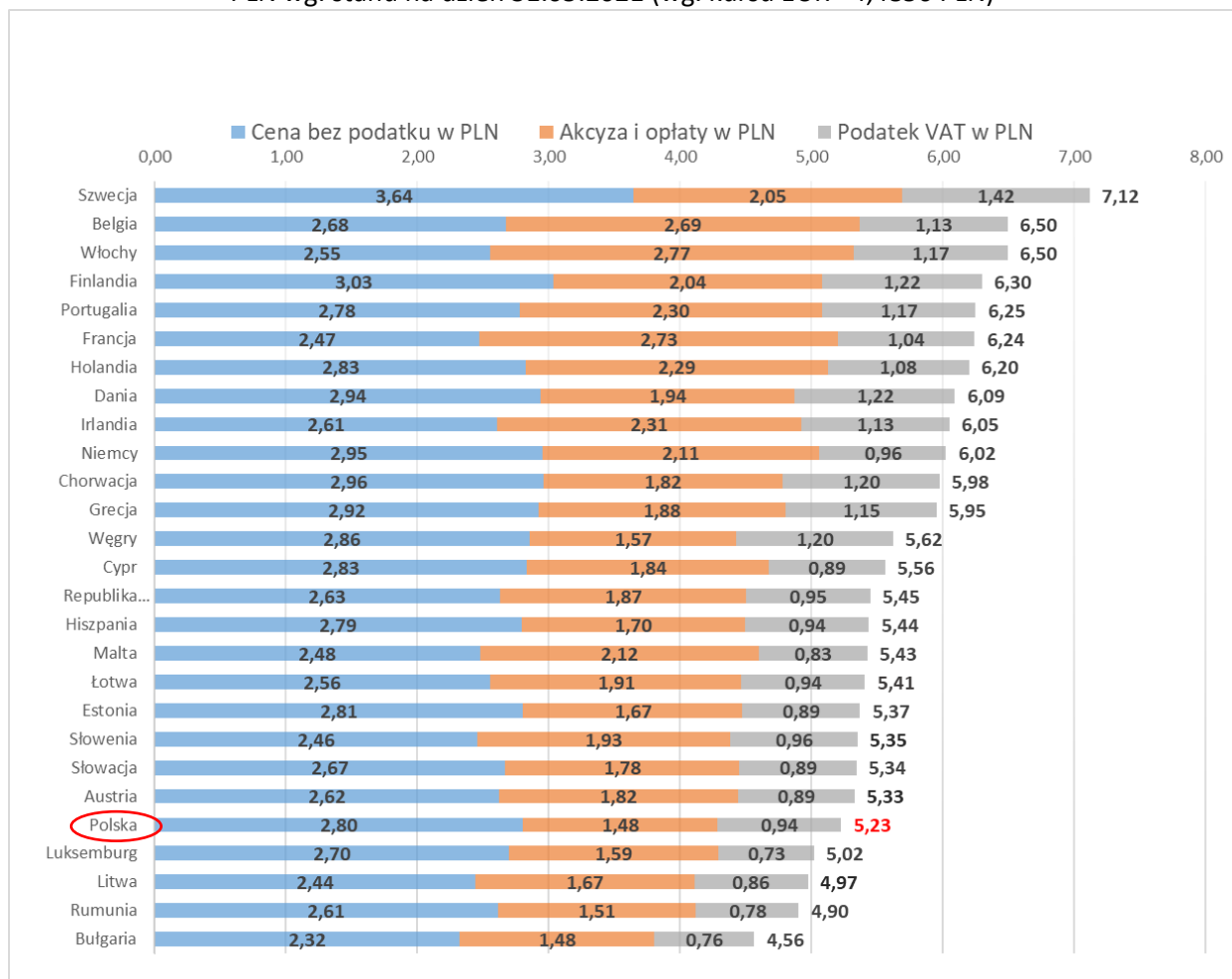
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 31.05.2021 (wg. kursu EUR=4,4856 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 31.05.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,56 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (7,12 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,23 PLN/litr.

Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 31.05.2021 (wg. kursu EUR= 4,4856 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)	9
Wykres 9 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2020-2021)	10
Wykres 10 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2020-2021)	11
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)	12
Wykres 12 Import oraz eksport oleju napędowego (2020-2021)	13
Wykres 13 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2020-2021)	14
Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)	15
Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)	16
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)	17
Wykres 17 Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2017-2021)	18
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)	18
Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (31.05.2021, PLN)	19
Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (31.05.2021, PLN)	19
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 31.05.2021 (wg. kursu EUR=4,4856 PLN)	20
Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 31.05.2021 (wg. kursu EUR= 4,4856 PLN)	21

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