



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

**Monitorowanie
bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa**

Warszawa, grudzień 2021 r.

Spis treści

Podsumowanie	3
Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie	5
1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski	5
2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce	7
3. Infrastruktura naftowa	8
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach	8
b) Poziom marż rafineryjnych	9
Rozdział II. Krajowy rynek paliw	11
1. Rynek benzyn silnikowych	11
a) Zużycie oraz produkcja	11
b) Import i eksport	12
2. Rynek oleju napędowego	14
a) Zużycie oraz produkcja	14
b) Import oraz eksport	15
3. Ceny paliw w Polsce i w Europie	17
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)	17
b) Poziom marż dystrybucyjnych	20
c) Podatki i opłaty w cenie paliw	21
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej	22
Spis wykresów	24

Podsumowanie

Podsumowanie rynku krajowego

- W 2021 r. nadal trwa stan epidemii związany z rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Wdrożenie tego stanów wiązało się z zawieszeniem oraz reorganizacją funkcjonowania części gospodarki – zamknięciem części zakładów usługowych i sklepów, przejściem na pracę i naukę zdalną. Zmiany wpływają m. in. na mobilność, co widoczne jest w statystykach rynku paliwowego, w szczególności w danych dotyczących zużycia podstawowych dla transportu paliw – benzyn silnikowych oraz oleju napędowego. Jednocześnie – podobnie jak w 2020 r., sezon wakacyjny charakteryzuje się znaczącym odbiciem rynku.
- W okresie styczeń-listopad 2021 r. **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓5,9%** 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 63,6 %**, 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-listopad 2021 r. spadło o 5,5% w porównaniu analogicznego okresu 2020 r.
- Postoje remontowe przełożyły się na mniejszą aktywność polskich rafinerii. **Poziom przerobu surowca w rafineriach w okresie styczeń-listopad 2021 r. spadł o ↓5,2%** w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓4,4 p. p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku **produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓2,4%**, natomiast produkcja oleju napędowego minimalnie wzrosła – o ↑0,02% 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 ↑10,4%, oleju napędowego – o ↑7,7%** 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 ↑131,8%** a import oleju napędowego - o ↑31%. 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-listopad 2021 r. 17,4%, a oleju napędowego – 29,4%.
- Od początku roku **eksport benzyn silnikowych spadł o ↓74,2%**, oleju napędowego o ↓72,4%.
- Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej w listopadzie 2021 r.** Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w listopadzie 2021 r. 4,9 USD/bbl i była o ↑4,2 USD/bbl wyższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Średnia modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A.. wyniosła w listopadzie 2021 r. 0,8 USD/bbl i była o ↑0,3 USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. był wyższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 3,3 USD/bbl).
- W grudniu 2021 r. ceny wszystkich rodzajów paliw spadły w widełkach ↓0,3-1,6% w porównaniu do listopada 2021 r.** Spadki te są spowodowane wejściem w życie tzw. tarczy antyinflacyjnej, która obniżyła do unijnego minimum stawki podatku akcyzowego na paliwa silnikowe. Wszystkie paliwa są droższe w porównaniu do średnich cen z grudnia 2020 r. (o ↑30,1% w przypadku benzyn, o ↑31,4% w przypadku oleju napędowego i o ↑52,8% w przypadku LPG), przekroczyły również 4-letni trend. W

całym 2021 r. średnia cena paliw była wyższa w porównaniu do 2020 r. o \uparrow 20,6-31%. Wzrost cen paliw na stacjach jest związany głównie z rosnącymi notowaniami produktów naftowych na świecie.

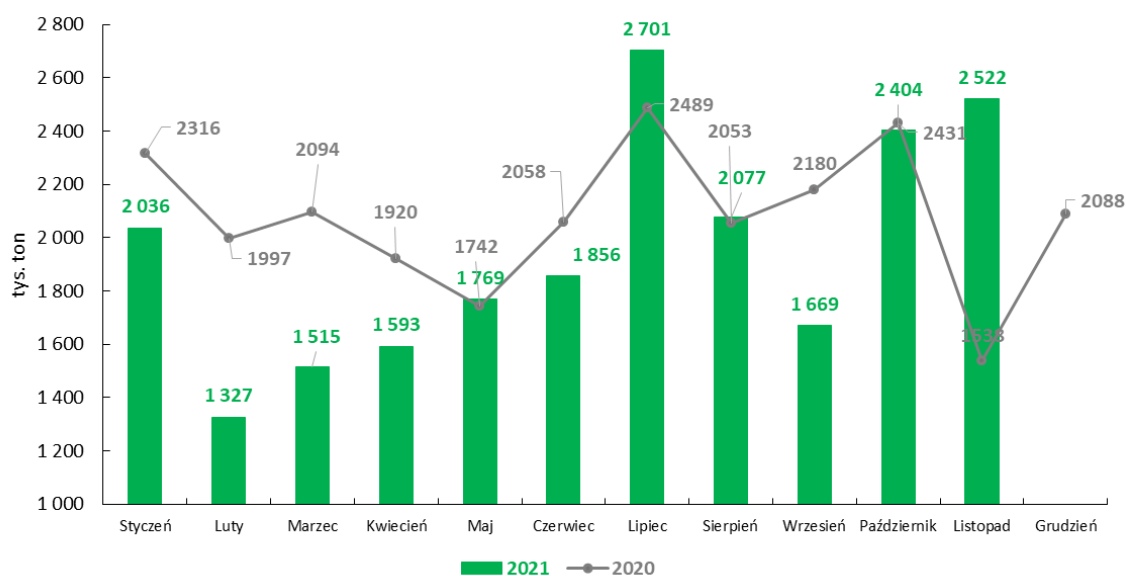
- Dzięki niskim poziomom opodatkowania, **ceny paliw w Polsce pozostają w gronie najniższych cen w Unii Europejskiej** –w przypadku benzyn silnikowych można je nabyć taniej w Bułgarii i Rumunii, w przypadku oleju napędowego – tylko na Malcie.

Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie

1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

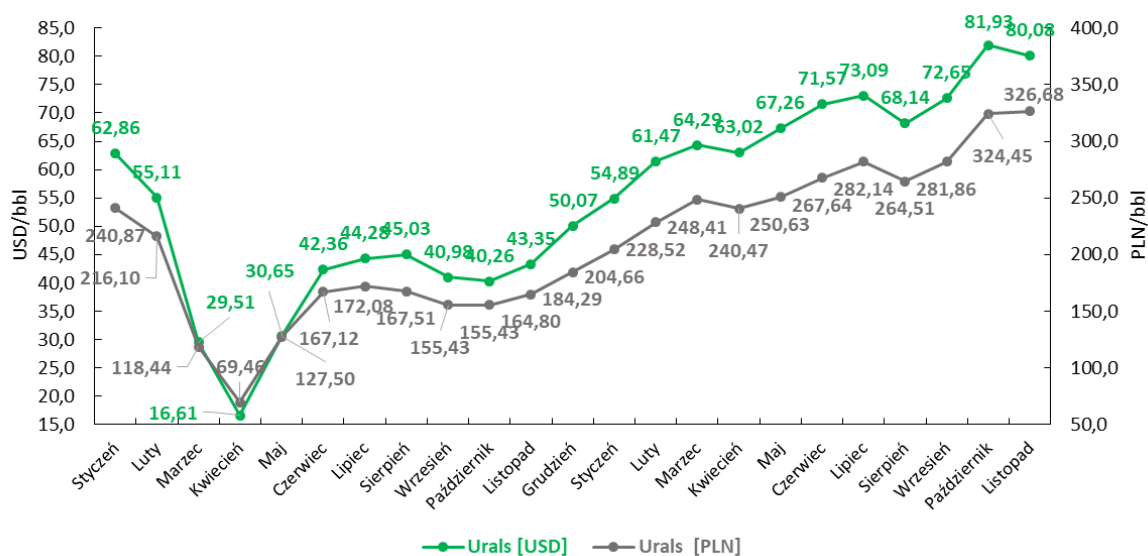
- W listopadzie 2021 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 2522 tys. ton odnotowując wzrost o 984 tys. ton – $\uparrow 64\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (import ropy naftowej do Polski w listopadzie 2020 r. wyniósł 1538 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z październikiem 2021 r. wzrósł o 118 tys. ton – $\uparrow 4,9\%$ (w październiku 2021 r. import wyniósł 2404 tys. ton). Od początku roku import ropy naftowej spadł o $\downarrow 5,9\%$ (z 22817 tys. ton w okresie I-XI 2020 r. do 21469 tys. ton w okresie I-XI 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.
- W listopadzie 2021 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł 58,8%. 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 listopadzie 2021 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 80,08 USD za baryłkę i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. o 36,73 USD/bbl - $\uparrow 84,7\%$ (w listopadzie 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 43,35 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w listopadzie 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 326,68 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 161,88 PLN/bbl ($\uparrow 98,2\%$) – cena w listopadzie 2020 r. wyniosła 164,80 PLN/bbl.

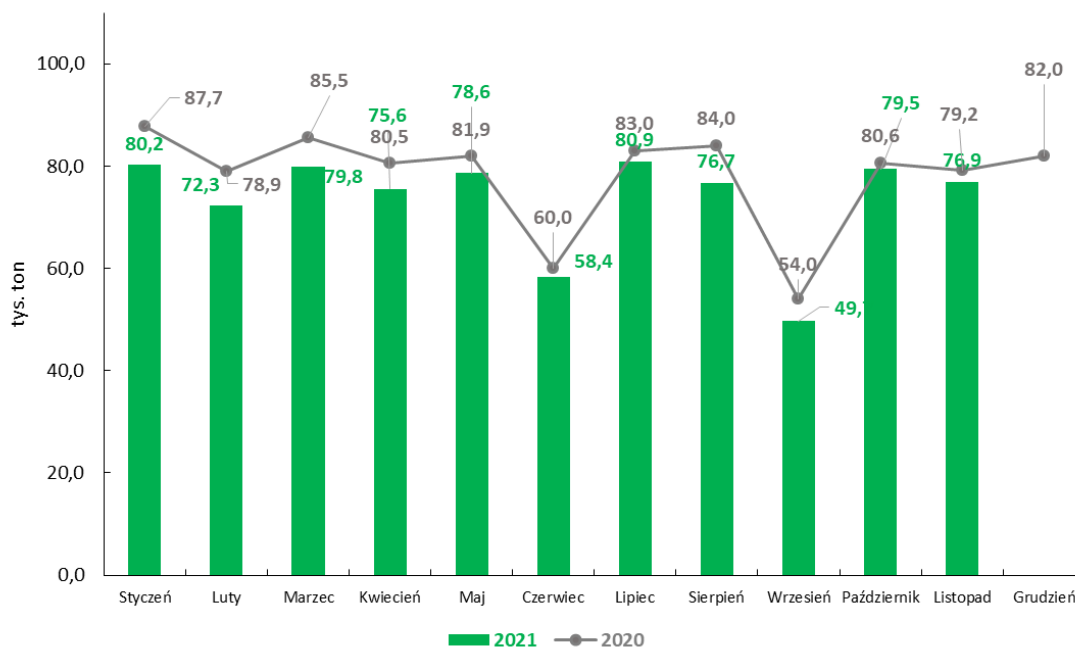
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku *Urals* w USD i PLN (2020-2021)



2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w listopadzie 2021 r. wyniosło 76,9 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. było niższe o 2,3 tys. ton – ↓2,9% (79,2 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z październikiem 2021 r. spadło o 2,5 tys. ton - ↓3,2% (w październiku 2021 r. wydobycie wyniosło 79,5 tys. ton). Od początku roku wydobycie ropy naftowej w Polsce spadło o ↓5,5% (z 855,4 tys. ton w okresie I-XI 2021 r. do 808,5 tys. ton w okresie I-XI 2020 r.).

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

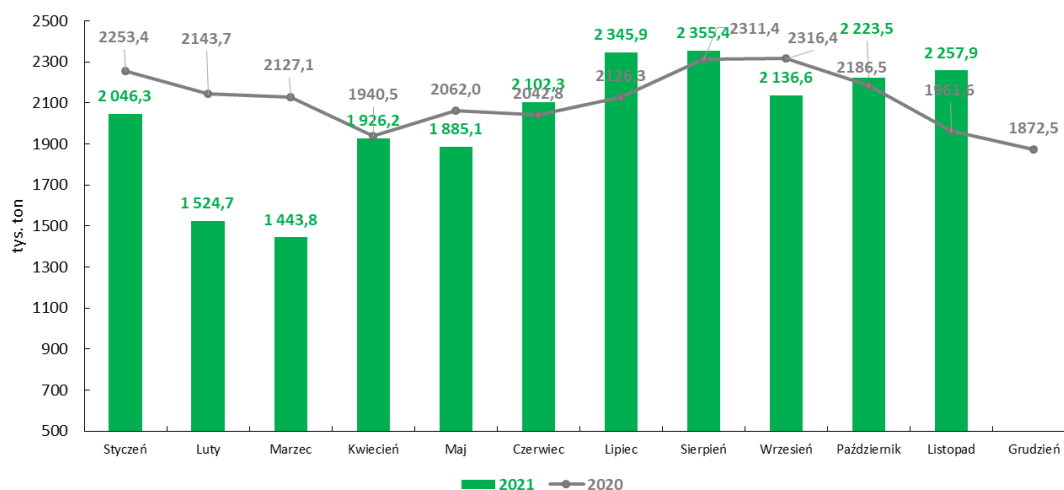


3. Infrastruktura naftowa

a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

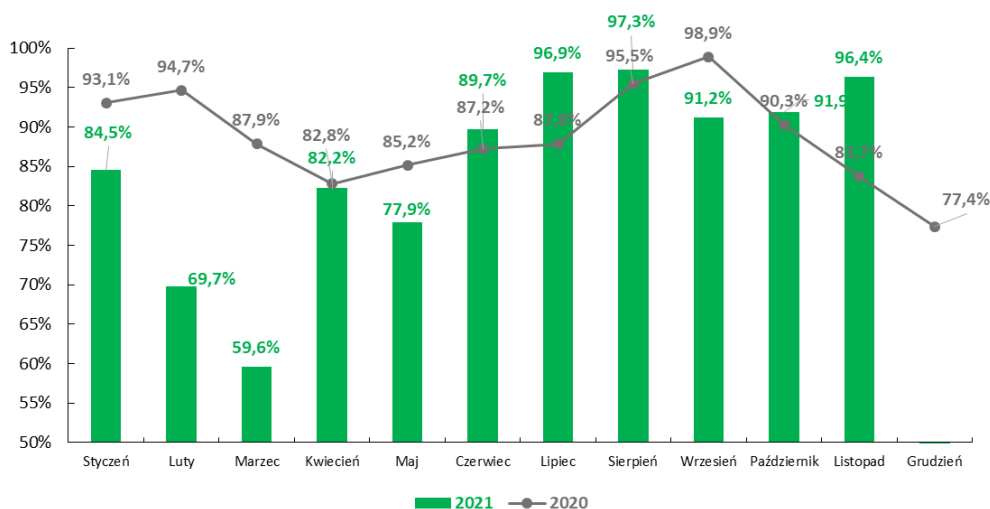
- Przerób ropy naftowej w Polsce w listopadzie 2021 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 2257,9 tys. ton i był wyższy o 296,3 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - $\uparrow 15,1\%$ (w listopadzie 2020 r. przerób wyniósł 1961,6 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z październikiem 2021 r. przerób wzrósł o 34,3 tys. ton - $\uparrow 1,5\%$ (w październiku 2021 r. przerób wyniósł 2223,5 tys. ton). Od początku roku przerób ropy naftowej spadł o $\downarrow 5,2\%$ (z 23471,7 tys. ton w okresie I-XI 2020 r. do 22247,8 tys. ton w okresie I-XI 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 listopadzie 2021 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 96,4% (Płock – 92,1%; Gdańsk – 103,5%), co stanowi wzrost o 12,6 p. p. w stosunku do listopada 2020 r. (83,7%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do października 2021 r. poziom ten wzrósł o 4,5 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w październiku 2021 r. wyniósł 91,9%). Dla porównania, w 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%.

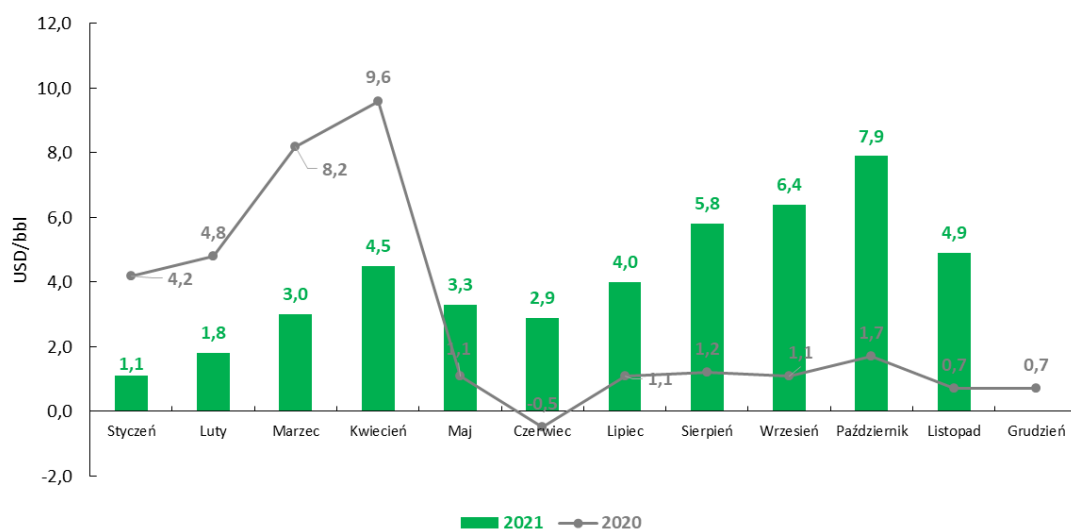
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)



b) Poziom marż rafineryjnych

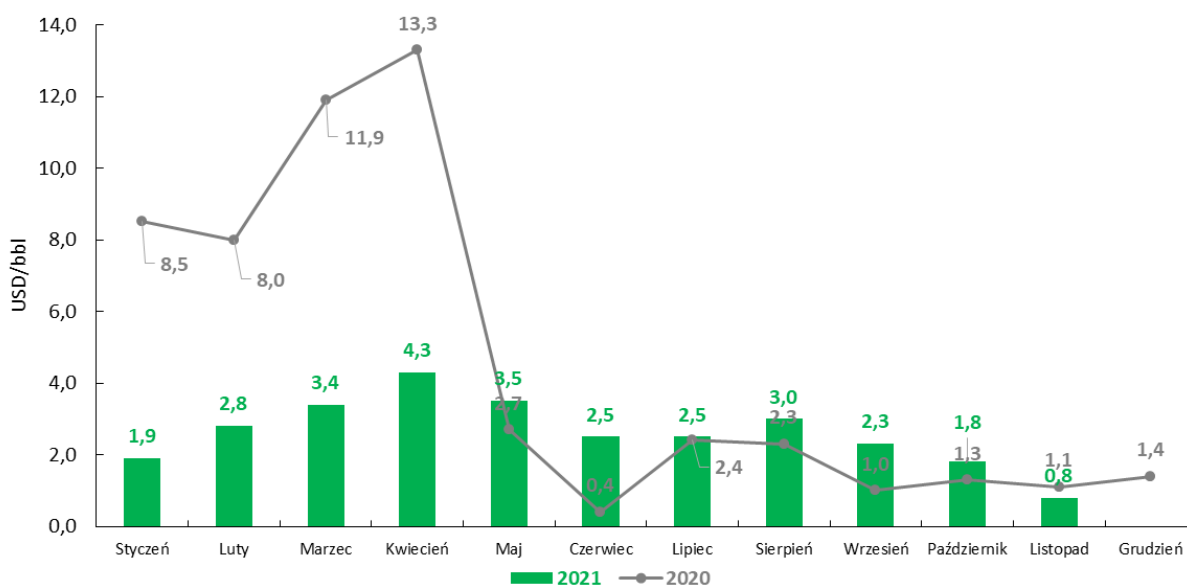
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w listopadzie 2021 r. wyniosła 4,9 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z listopadem 2020 r. o 4,2 USD/bbl (w listopadzie 2020 r. marża wyniosła 0,7 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z październikiem 2021 r. poziom marży rafineryjnej spadł o 3,0 USD/bbl (w październiku 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. wyniósł 7,9 USD/bbl).

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



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w listopadzie 2021 r. wyniosła 0,8 USD/bbl i była niższa w porównaniu z listopadem 2020 r. o 0,3 USD/bbl (w listopadzie 2020 r. marża wyniosła 1,1 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z październikiem 2021 r. poziom marży rafineryjnej spadł o 1,0 USD/bbl (w październiku 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 1,8 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. był wyższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 3,3 USD/bbl).

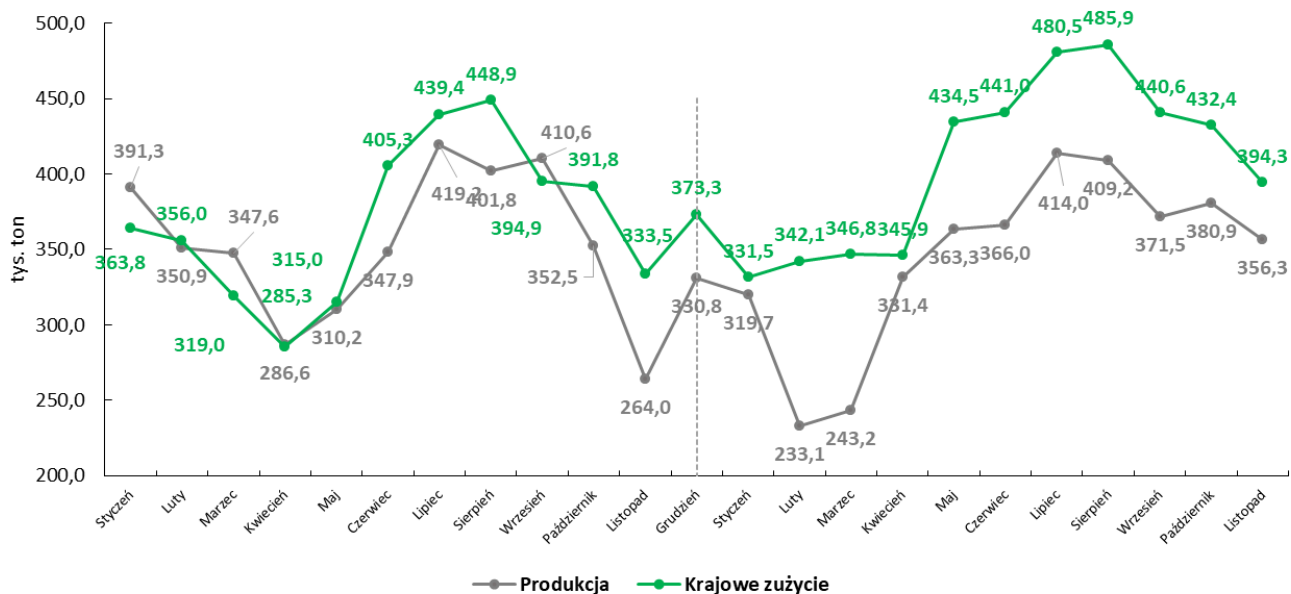
Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w listopadzie 2021 r. wyniosło 394,3 tys. ton i było wyższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 60,9 tys. ton – \uparrow 18,2% (zużycie krajowe w listopadzie 2020 r. wyniosło 333,5 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do października 2021 r. – o 38,0 tys. ton – tj. \downarrow 8,8% (432,4 tys. ton). Od początku roku (styczeń-listopad) krajowe zużycie benzyn silnikowych wzrosło o \uparrow 10,4% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 4052,9 tys. ton w okresie I-XI 2020 r. do 4475,4 tys. ton w okresie I-XI 2021 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w listopadzie 2021 r. wyniosła 356,3 tys. ton i była niższa w stosunku do listopada 2020 r. o 92,3 tys. ton – tj. \uparrow 35,0% (264,0 tys. ton) oraz była niższa w porównaniu z październikiem 2021 r. o 24,6 tys. ton – tj. \downarrow 6,5% (380,9 tys. ton). Od początku roku (styczeń-listopad) produkcja benzyn silnikowych spadła o \downarrow 2,4% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 3882,5 tys. ton w okresie I-XI 2020 r. do 3788,7 tys. ton w okresie I-XI 2021 r.). Spadek produkcji benzyn jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach w wyniku postojów remontowych w I kwartale 2021 r.

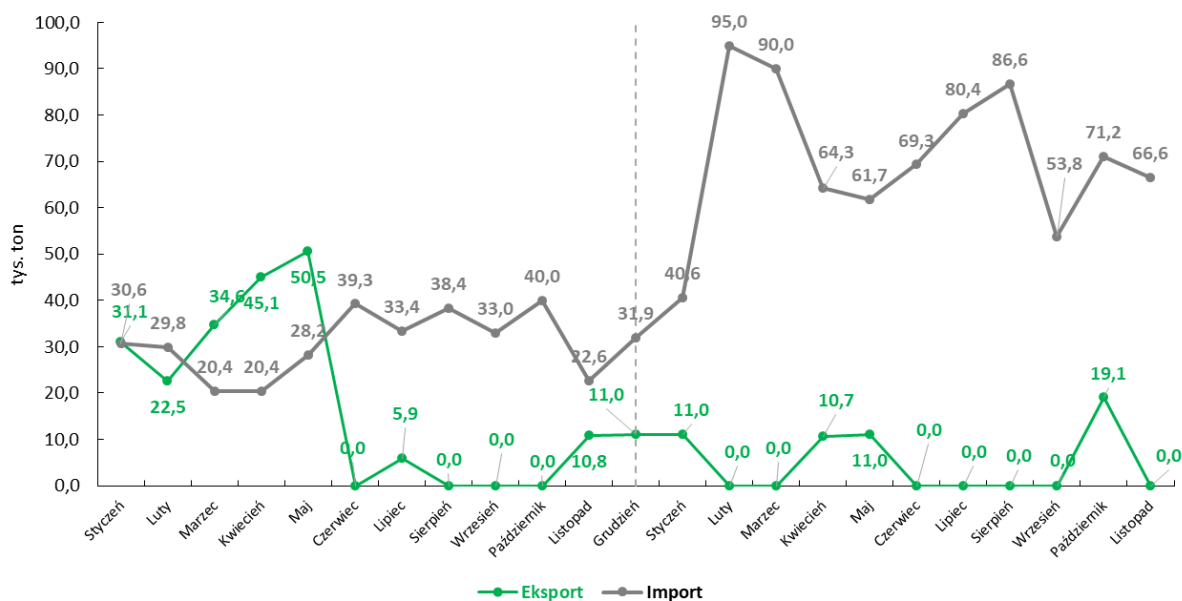
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)



b) Import i eksport

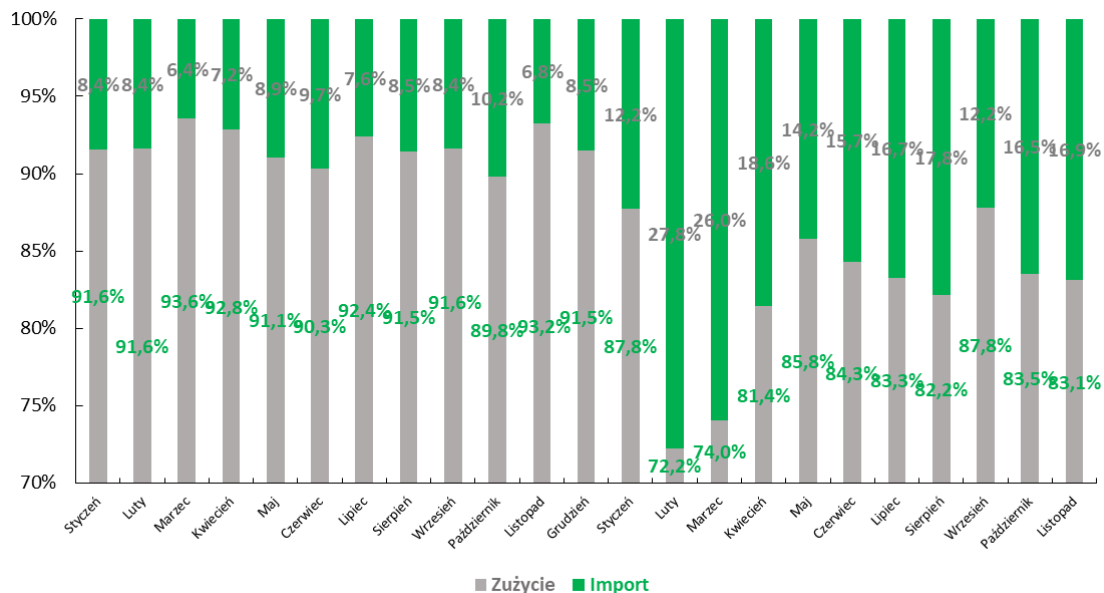
- Import** benzyn silnikowych w listopadzie 2021 r. wyniósł 66,6 tys. ton i był większy w stosunku do listopadzie 2020 r. o 44,0 tys. ton – tj. $\uparrow 194,6\%$ (w listopadzie 2020 r. import wyniósł 22,6 tys. ton). W porównaniu do października 2021 r. import spadł o 4,6 tys. ton - $\downarrow 6,4\%$. Od początku roku (styczeń-listopad) import benzyn silnikowych wzrósł o $\uparrow 131,8\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 336,2 tys. ton w okresie I-XI 2020 r. do 779,4 tys. ton w okresie I-XI 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 listopadzie 2021 r. nie odnotowano eksportu benzyn silnikowych.** Od początku roku (styczeń-październik) eksport benzyn silnikowych spadł o $\downarrow 74,2\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 200,5 tys. ton w okresie I-XI 2020 r. do 51,8 tys. ton w okresie I-XI 2021 r.).

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



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w listopadzie 2021 r. kształtował się na poziomie 16,9% i był wyższy niż średni udział w listopadzie 2020 r., który kształtował się na poziomie 6,8%. 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)

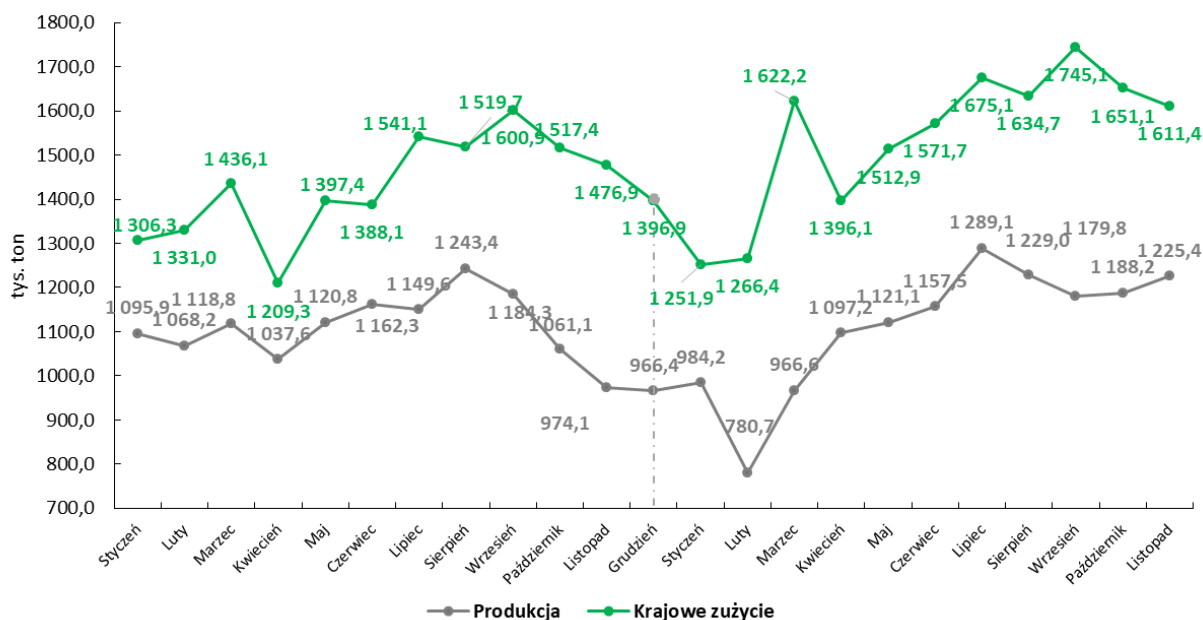


2. Rynek oleju napędowego

a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w listopadzie 2021 r. wyniosło 1611,4 tys. ton i było wyższe w stosunku do listopada 2020 r. o 134,4 tys. ton – tj. $\uparrow 9,1\%$ (1476,9 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do października 2021 r. o 39,8 tys. ton – $\downarrow 2,4\%$ (1651,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-listopad) krajowe zużycie oleju napędowego wzrosło o $\uparrow 7,7\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 15724,1 tys. ton w okresie I-XI 2020 r. do 16938,7 tys. ton w okresie I-XI 2021).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w listopadzie 2021 r. wyniosła 1225,4 tys. ton i była wyższa w stosunku do listopada 2020 r. o 251,3 tys. ton – $\uparrow 25,8\%$ (974,1 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu do października 2021 r. o 37,1 tys. ton – $\uparrow 3,1\%$ (1188,2 tys. ton). Od początku roku (styczeń-listopad) produkcja oleju napędowego wzrosła o $\uparrow 0,02\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 12216,1 tys. ton w okresie I-XI 2020 r. do 12218,8 tys. ton w okresie I-XI 2021).

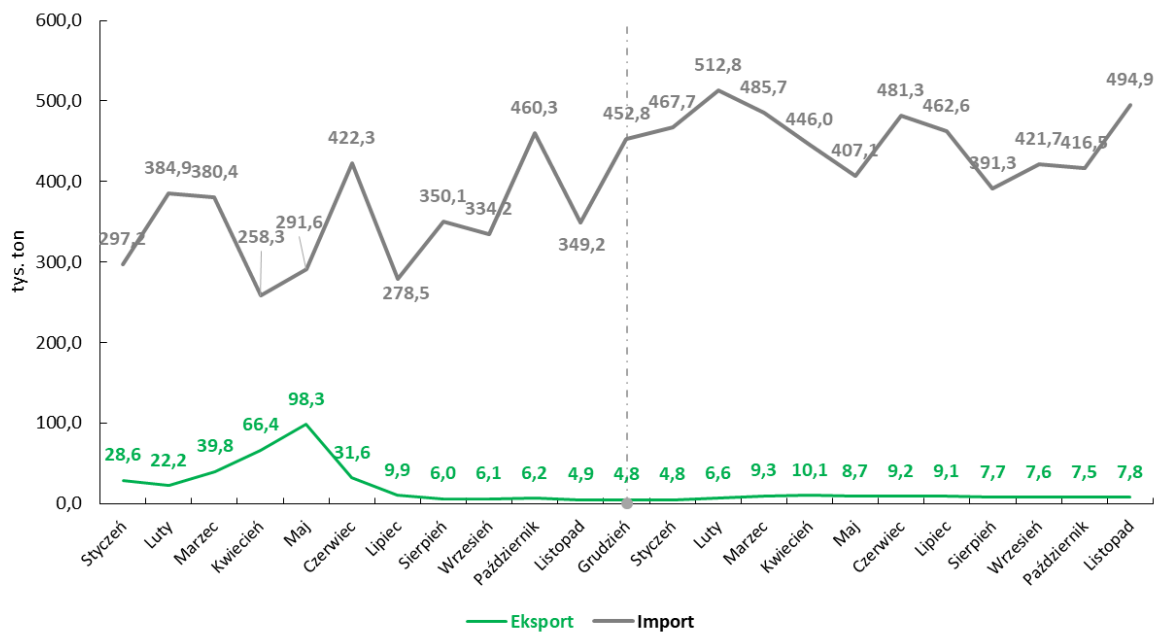
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)



b) Import oraz eksport

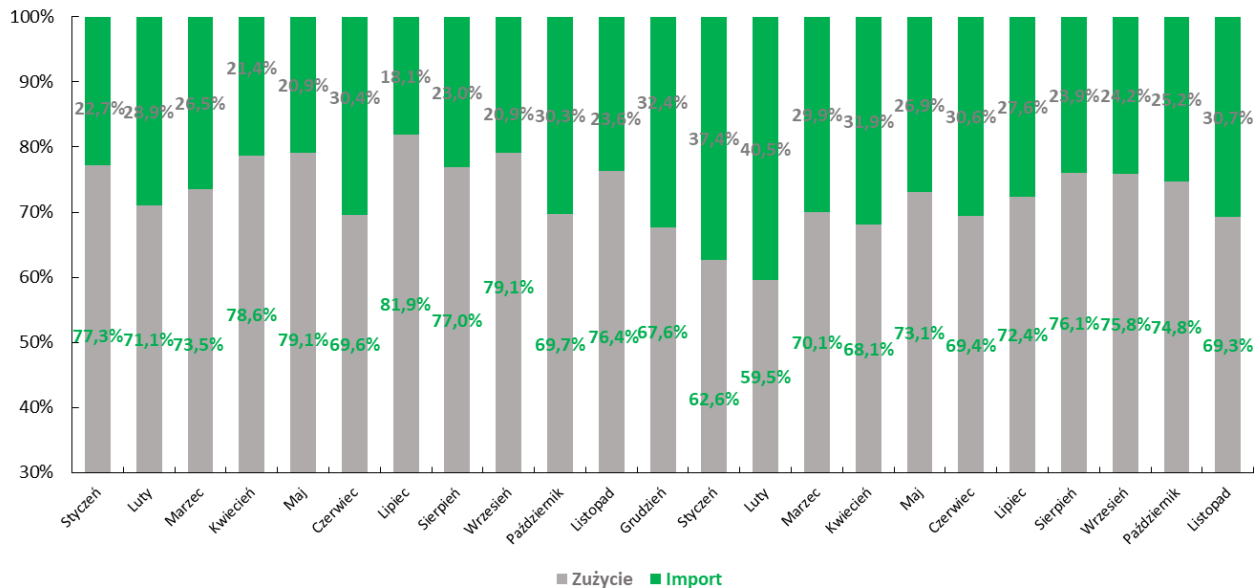
- Import** oleju napędowego w listopadzie 2021 r. wyniósł 494,9 tys. ton i był wyższy w stosunku do listopada 2020 r. o 145,7 tys. ton – $\uparrow 41,7\%$ (w listopadzie 2020 r. import wyniósł 349,2 tys. ton) oraz był wyższy w odniesieniu do października 2021 r. o 78,4 tys. ton – $\uparrow 18,8\%$ (w październiku 2021 r. import wyniósł 416,5 tys. ton). Od początku roku (styczeń-listopad) import oleju napędowego wzrósł o $\uparrow 31,0\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 3806,7 tys. ton w okresie I-XI 2020 r. do 4987,6 tys. ton w okresie I-XI 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 listopadzie 2021 r. wyniósł 7,8 tys. ton i był większy w stosunku do listopada 2020 r. o 2,9 tys. ton - $\uparrow 59,4\%$. W stosunku do października 2021 r. eksport wzrósł o 0,3 tys. ton - $\uparrow 3,9\%$ (w październiku 2021 r. eksport oleju napędowego wyniósł 7,5 tys. ton). Od początku roku (styczeń-listopad) eksport oleju napędowego spadł o $\downarrow 72,4\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 320,0 tys. ton w okresie I-XI 2020 r. do 88,3 tys. ton w okresie I-XI 2021).

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



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w listopadzie 2021 r. kształtował się na poziomie 30,7% i był wyższy niż średni udział w listopadzie 2020 r., który kształtował się na poziomie 23,6%. 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)

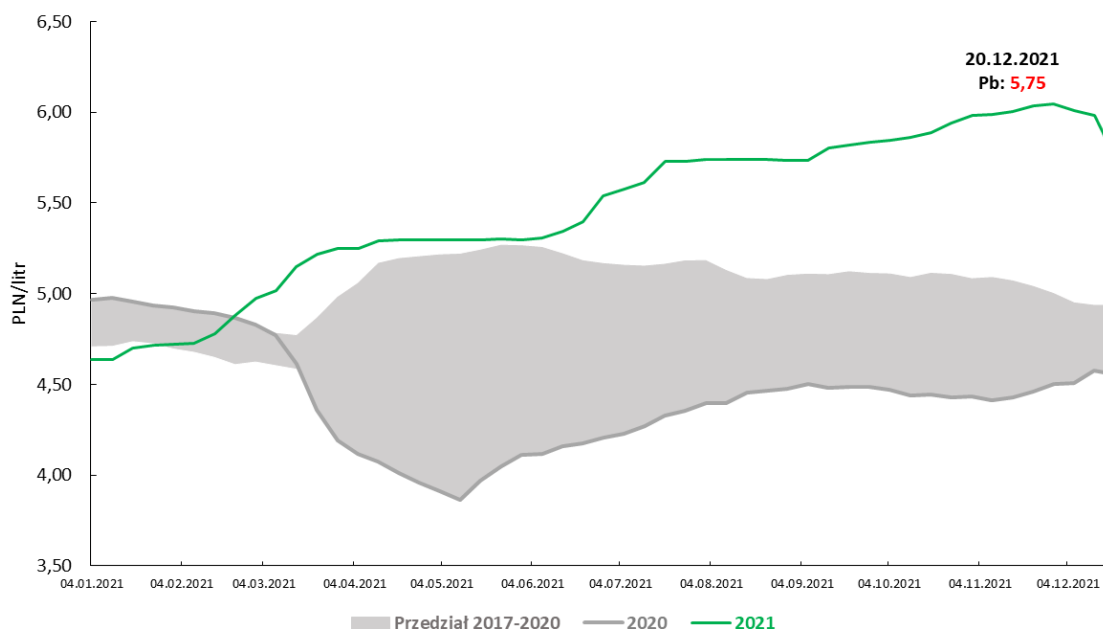


3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

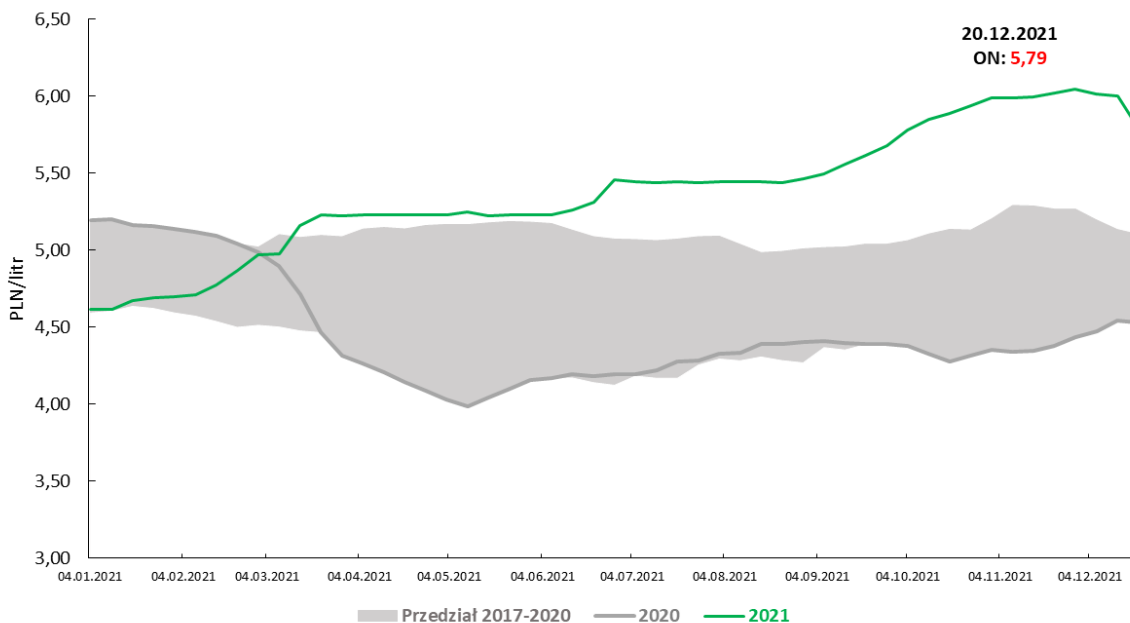
- W 2021 r. Minister Finansów dwukrotnie zmienił stawki podatku akcyzowego dla wyszczególnionych gatunków paliw. Od 1 stycznia do 19 grudnia 2021 r. obowiązywały stawki 1514 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych i 1145 PLN za 1000 litrów oleju napędowego. Od 20 do 31 grudnia 2021 r. w ramach tzw. tarczy antyinflacyjnej wprowadzono obniżony podatek akcyzowy na poziomie 1369 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych oraz 1065 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.
- 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 grudniu 2021 r. w ramach tzw. tarczy antyinflacyjnej włączono do opodatkowania paliw opłatę emisyjną. Stawka opłaty emisyjnej wynosi 80 PLN za 1000 litrów, zarówno w przypadku benzyn silnikowych jak i oleju napędowego.
- Średnia cena benzyn silnikowych w grudniu 2021 r. osiągnęła poziom 5,91 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,37 PLN/litr – ↑30,1% (średnia cena tego paliwa w grudniu 2020 r. wyniosła 4,55 PLN/litr). W grudniu 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z listopadem 2021 r. spadła o 0,10 PLN/l - ↓1,6% (w listopadzie 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 6,01 PLN/litr). W całym 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych wyniosła 5,46 PLN/litr i była wyższa w porównaniu do średniej ceny tego paliwa z 2020 r. o 1,03 PLN/litr - ↑23,3% (średnia cena benzyn silnikowych w 2020 r. wyniosła 4,43 PLN/litr).

Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)



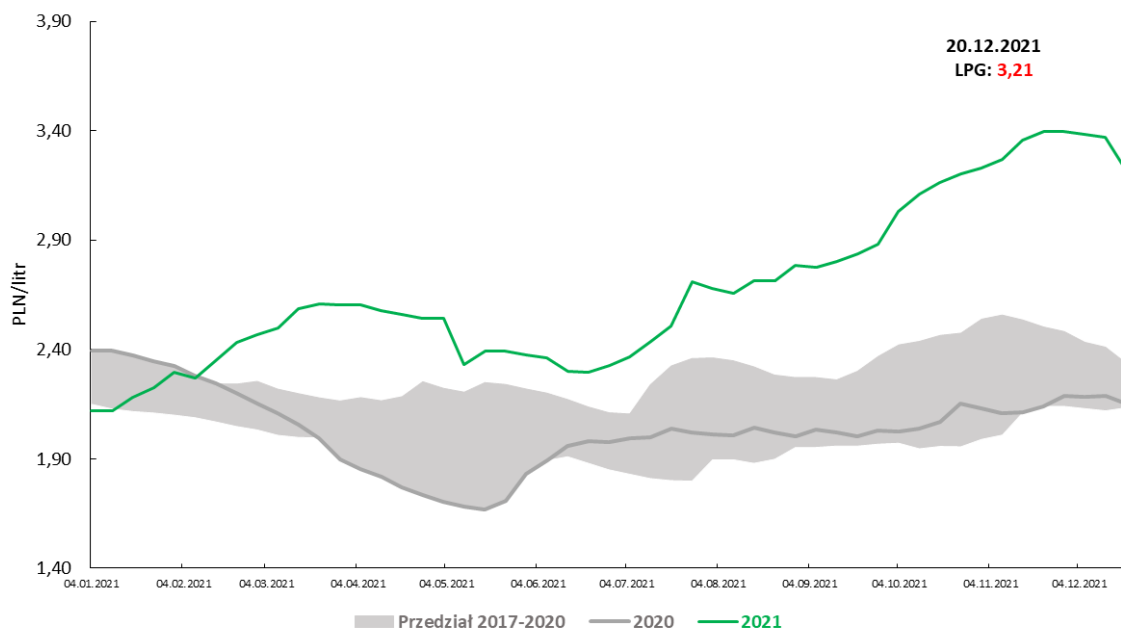
- Średnia cena oleju napędowego w grudniu 2021 r. osiągnęła poziom 5,94 PLN/litr odnotowując wzrost o 1,42 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. - ↑31,4% (średnia cena tego paliwa w grudniu 2020 r. wyniosła 4,52 PLN/litr). W grudniu 2021 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu z listopadem 2021 r. spadła o 0,07 PLN/l - ↓1,2% (w listopadzie 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 6,01 PLN/litr). W całym 2021 r. średnia cena oleju napędowego wynosiła 5,38 PLN/litr i była wyższa w porównaniu do średniej ceny tego paliwa z 2020 r. o 0,92 PLN/litr - ↑20,6% (średnia cena oleju napędowego w 2020 r. wyniosła 4,46 PLN/litr).

Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)



- Średnia cena LPG w grudniu 2021 r. osiągnęła poziom 3,32 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,15 PLN/litr – ↑52,8% (w grudniu 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 2,17 PLN/litr). W grudniu 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu z listopadem 2021 r. spadła o 0,01 PLN/litr - ↓0,3% (w listopadzie 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 3,33 PLN/litr). W całym 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 2,67 PLN/litr i była wyższa w porównaniu do średniej ceny tego paliwa z 2020 r. o 0,63 PLN/litr - ↑31% (średnia cena LPG w 2020 r. wyniosła 2,04 PLN/litr).

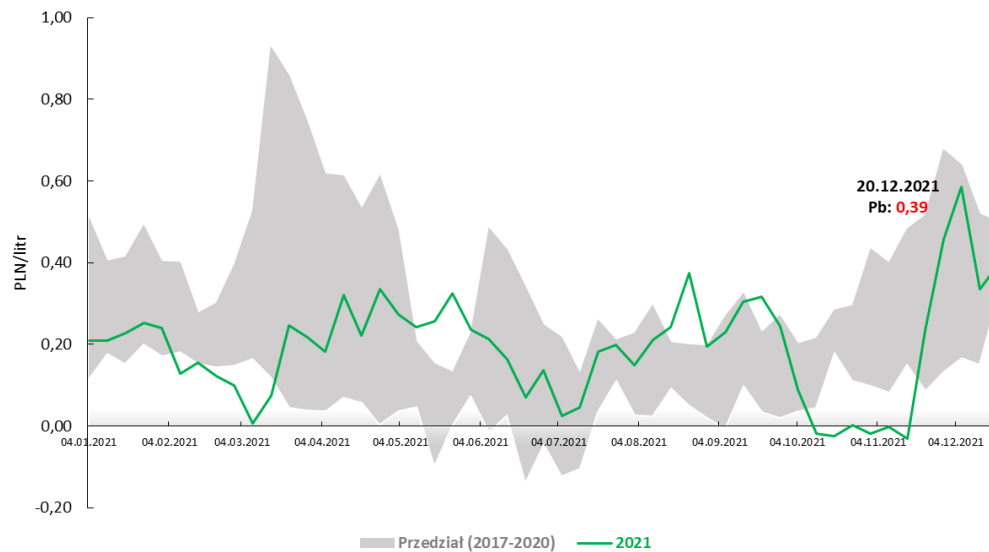
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



b) Poziom marż dystrybucyjnych

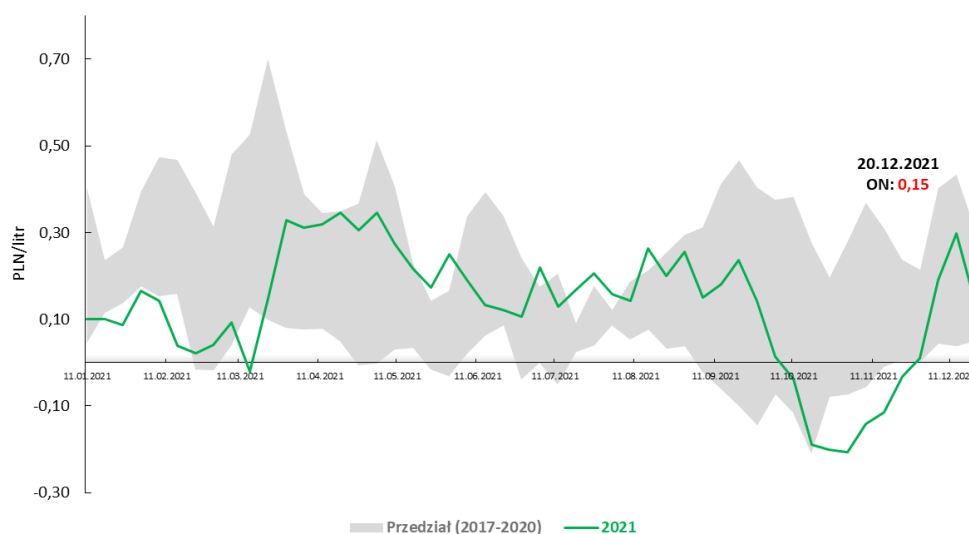
- W grudniu 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych spadła w stosunku do ostatniego dnia listopada 2021 r. i wg. stanu na 20.12.2021 r. wyniosła 0,39 PLN/litr. W całym grudniu 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,44 PLN/litr i była wyższa niż średnia marża w listopadzie 2021 r. o 0,31 PLN/litr. W całym 2021 r. średnia marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wyniosła 0,19 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 grudniu 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego spadła w stosunku do ostatniego dnia listopada 2021 r. i wg. stanu na 20.12.2021 r. wyniosła 0,15 PLN/litr. W całym grudniu 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,20 PLN/litr i była o 0,22 PLN/litr wyższa niż średnia marża w listopadzie 2021 r. W całym 2021 r. średnia marża dystrybucyjna oleju napędowego wyniosła 0,13 PLN/litr. 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.

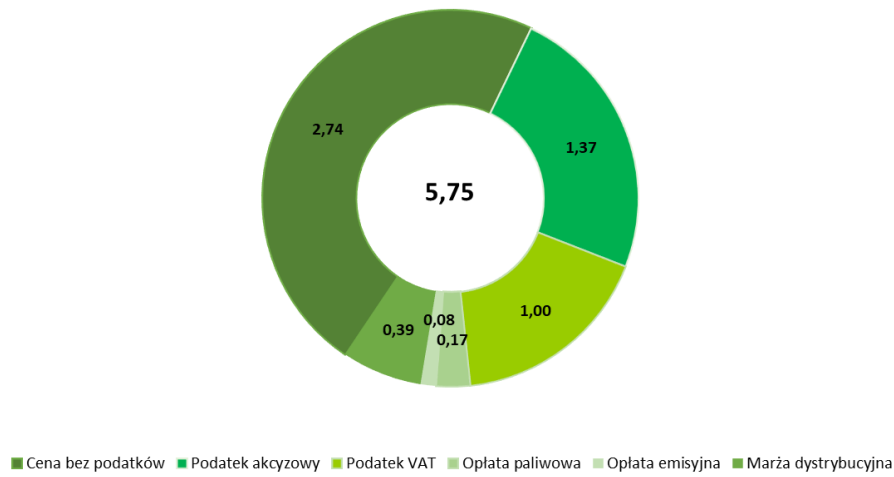
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

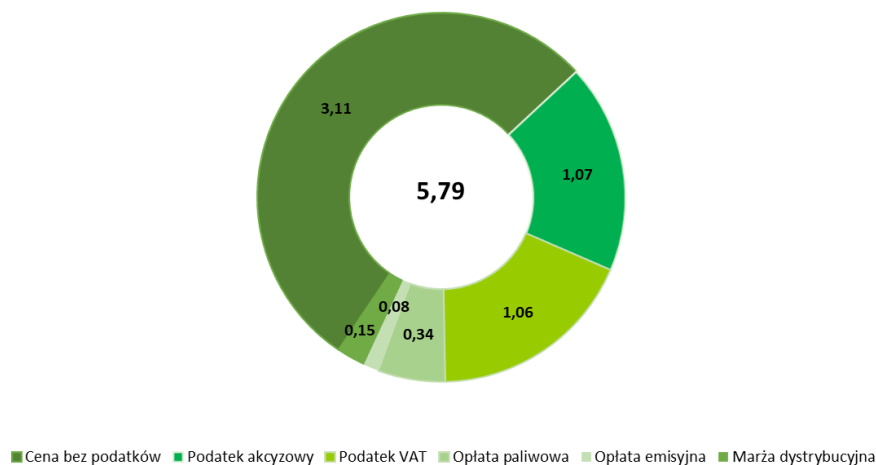
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 20.12.2021 r. (5,75 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2742,86 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa, opłata emisyjna) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,39 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,74 PLN/litr. W cenie litra benzyn silnikowych podatki stanowią ok. 44%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (20.12.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 20.12.2021 r. (5,79 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (3108,5 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa, opłata emisyjna) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,15 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 3,11 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 42%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (20.12.2021, PLN)

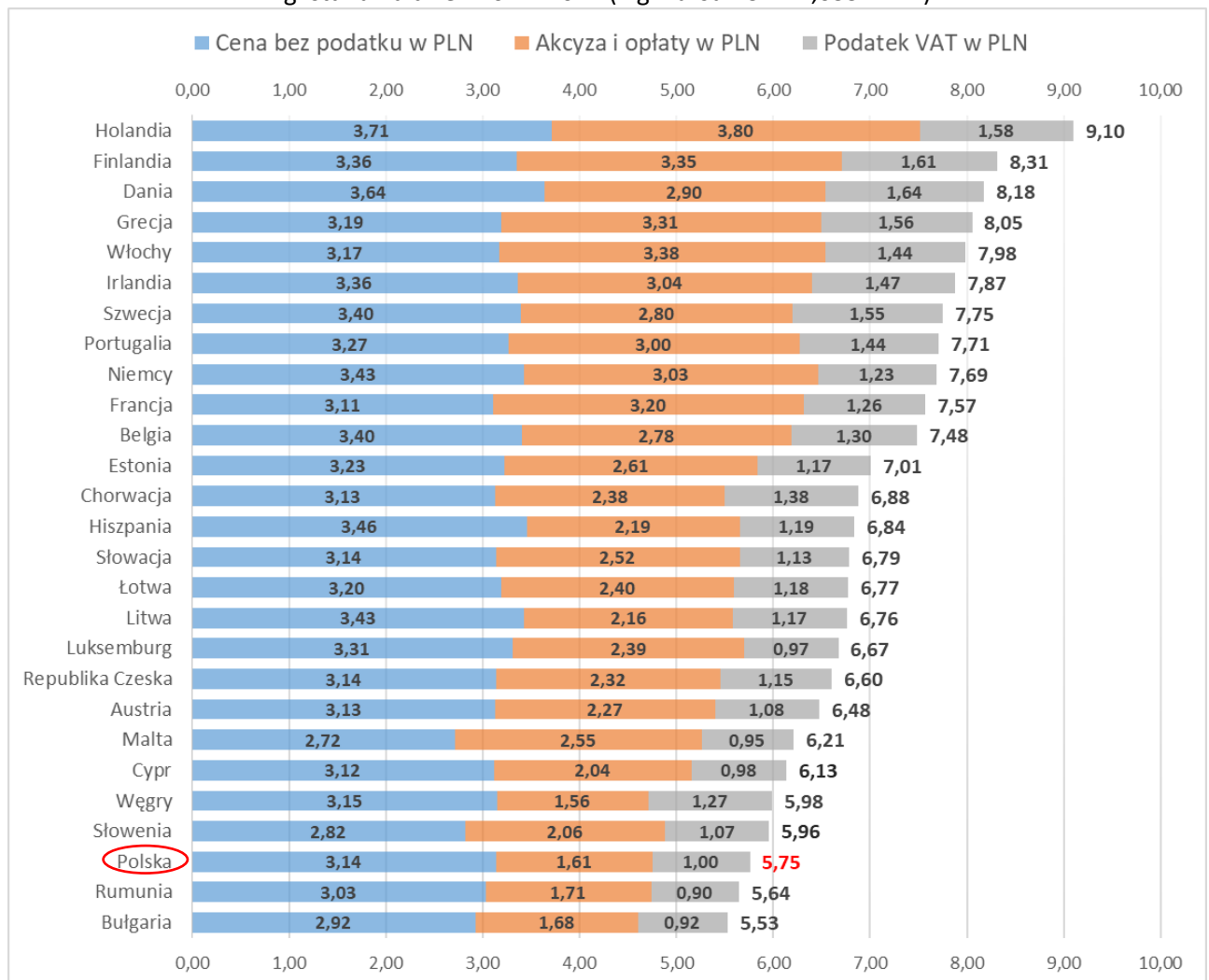


d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

– benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 20.12.2021 r. odnotowano w Bułgarii (5,53 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (9,10 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,75 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.

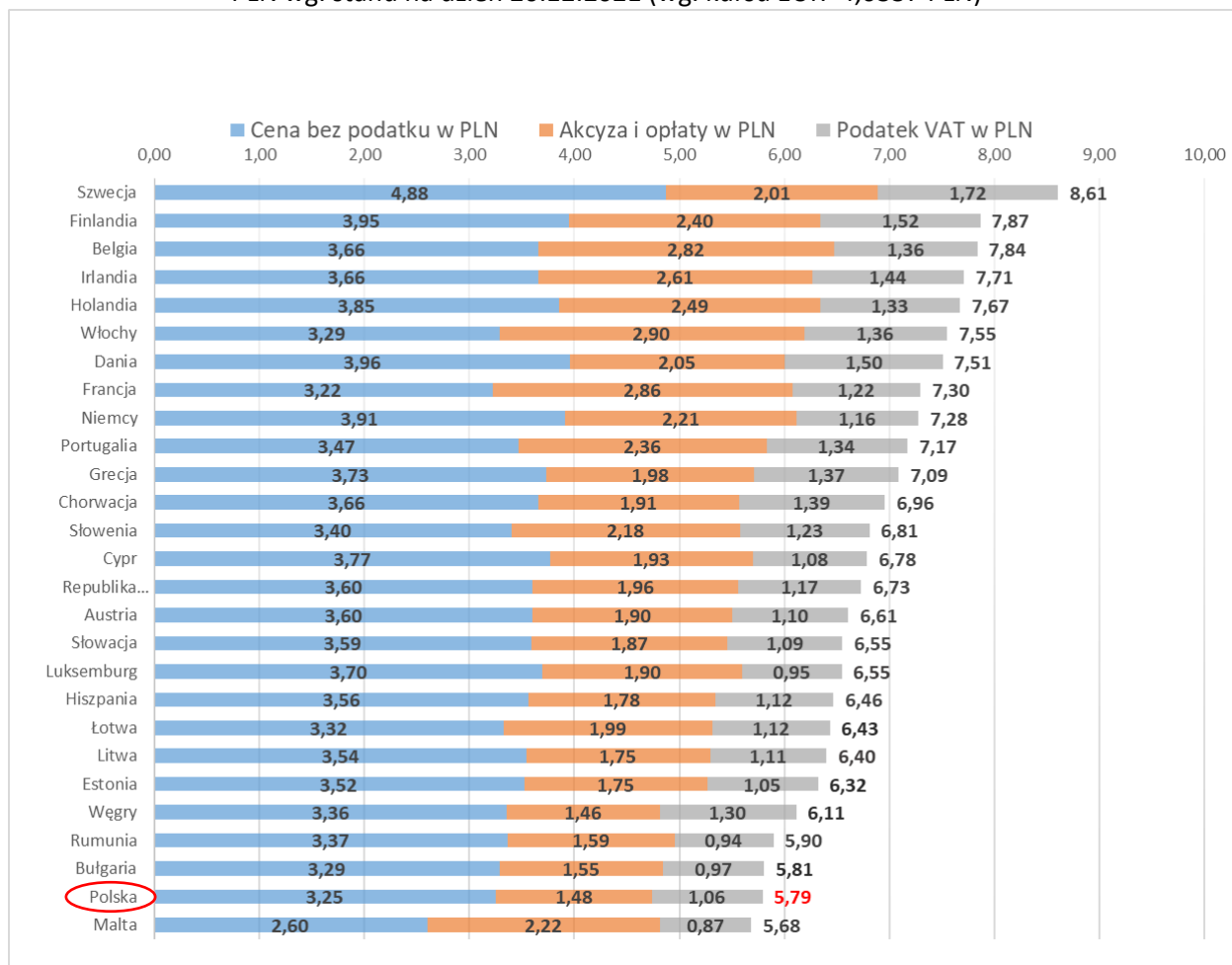
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 20.12.2021 (wg. kursu EUR= 4,6337 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 20.12.2021 r. odnotowano na Malcie (5,68 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (8,61 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,79 PLN/litr.

Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 20.12.2021 (wg. kursu EUR=4,6337 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)	8
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)	9
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 (20.12.2021, PLN)	21
Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (20.12.2021, PLN)	21
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 20.12.2021 (wg. kursu EUR= 4,6337 PLN)	22
Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 20.12.2021 (wg. kursu EUR=4,6337 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