



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

# Monitorowanie bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa

Warszawa, marzec 2021 r.

## Spis treści

|   |    |
|---|----|
| <b>Podsumowanie</b> .....   | 3  |
| <b>Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie</b> .....     | 4  |
| <b>1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski</b> ..... | 4  |
| <b>2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce</b> .....                  | 6  |
| <b>3. Infrastruktura naftowa</b> .....                            | 7  |
| a) Przerób ropy naftowej w rafineriach .....                      | 7  |
| b) Poziom marż rafineryjnych .....                                | 8  |
| <b>Rozdział II. Krajowy rynek paliw</b> .....                     | 10 |
| <b>1. Rynek benzyn silnikowych</b> .....                          | 10 |
| a) Zużycie oraz produkcja .....                                   | 10 |
| b) Import i eksport .....   | 11 |
| <b>2. Rynek oleju napędowego</b> .....                            | 13 |
| a) Zużycie oraz produkcja .....                                   | 13 |
| b) Import oraz eksport .....                                      | 14 |
| <b>3. Ceny paliw w Polsce i w Europie</b> .....                   | 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 |
| <b>Spis wykresów</b> .....  | 23 |

## Podsumowanie

### Podsumowanie rynku krajowego

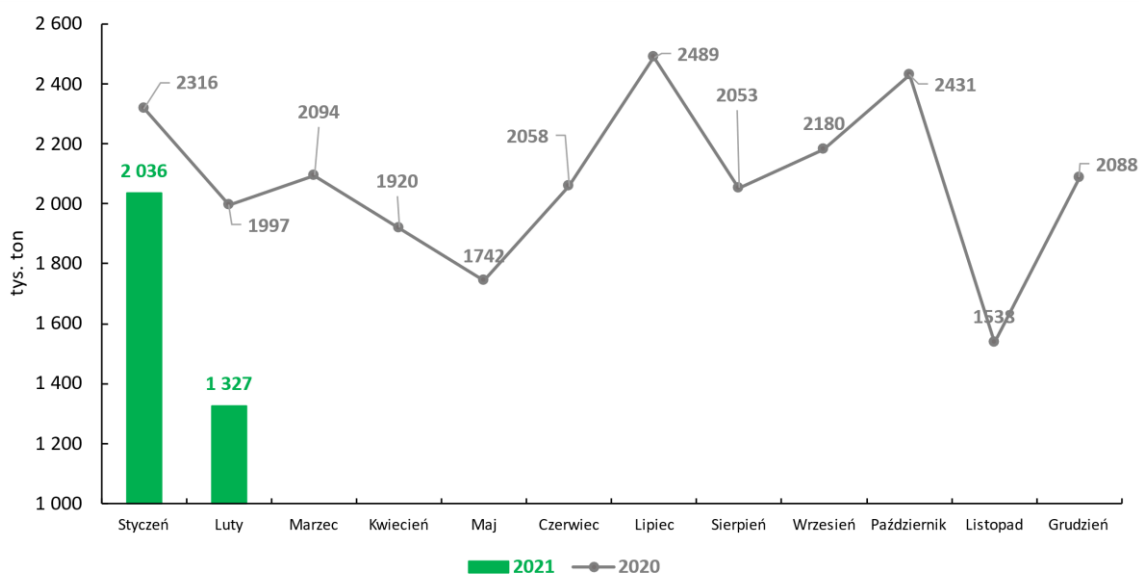
- W 2021 r. nadal trwa stan epidemii związany z rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Wdrożenie tego stanów wiązało się z zawieszeniem oraz reorganizacją funkcjonowania części gospodarki – zamknięciem części zakładów usługowych i sklepów, przejściem na pracę i naukę zdalną. Zmiany te w znaczący sposób 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-luty) **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓22,2%** w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. **Udział dostaw ropy naftowej z Rosji wyniósł jedynie 48,3%**, 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-luty 2021 r. spadł o ↓18,8%** w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓16,4 p. p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku **produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓25,5%**, a oleju napędowego – o ↓18,4% 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 ↑32,4%** a import oleju napędowego - o ↑57,8%. 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-luty 2021 r. 20,1%, a oleju napędowego – 38,4%.
- Od początku roku **eksport benzyn silnikowych spadł o ↓64,6%** natomiast eksport oleju napędowego o ↓77,6%.
- **Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej w lutym 2021 r.** Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w lutym 2021 r. 1,8 USD/bbl i była o ↓3,0 USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Średnia modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A. wyniosła w lutym 2021 r. 2,8 USD/bbl i była o ↓5,2 USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w lutym 2021 r. był niższy, a Grupy LOTOS S.A. wyższe niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 2,5 USD/bbl).
- **W marcu 2021 r. ceny paliw wzrosły**, z czego największy wzrost odnotowano w przypadku gazu płynnego LPG - ↑9% w porównaniu do średniej ceny z lutego 2021 r. Wszystkie paliwa są droższe w porównaniu do średnich cen z marca 2020 r. (w którym to rozpoczęły się rekordowe spadki cen paliw z uwagi na sytuację epidemiczną w Polsce i na świecie), 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

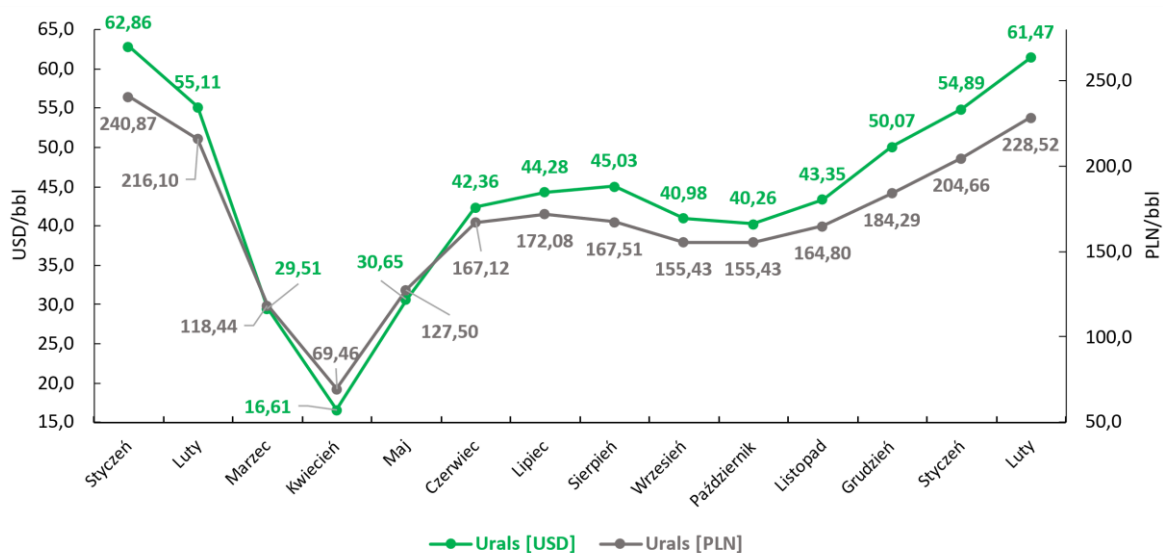
- W lutym 2021 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 1327 tys. ton odnotowując spadek o 670 tys. ton – ↓33,6% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (import ropy naftowej do Polski w lutym 2020 r. wyniósł 1997 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu ze styczniem 2021 r. spadł o 709 tys. ton – ↓34,8% (w styczniu 2021 r. import wyniósł 2036 tys. ton). Znaczny spadek importy ropy naftowej jest związany z zakończeniem długoterminowych kontraktów na dostawy ropy naftowej, w związku z czym część zapotrzebowania rafinerii na surowiec została zaspokojona z zapasów. Od początku roku import ropy naftowej spadł o ↓22,% (z 4313 tys. ton w okresie I-II 2020 r. do 3363 tys. ton w okresie I-II 2021 r.).
- W lutym 2021 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł 61,8% co wynika m. in. z zakończenia długoterminowych kontraktów Grupy LOTOS S.A. i 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 lutym 2021 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 61,47 USD za baryłkę i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. o 6,36 USD/bbl -  $\uparrow 11,5\%$  (w lutym 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 55,11 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w lutym 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 228,52 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 12,42 PLN/bbl ( $\uparrow 5,7\%$ ) – cena w lutym 2020 r. wyniosła 216,10 PLN/bbl.

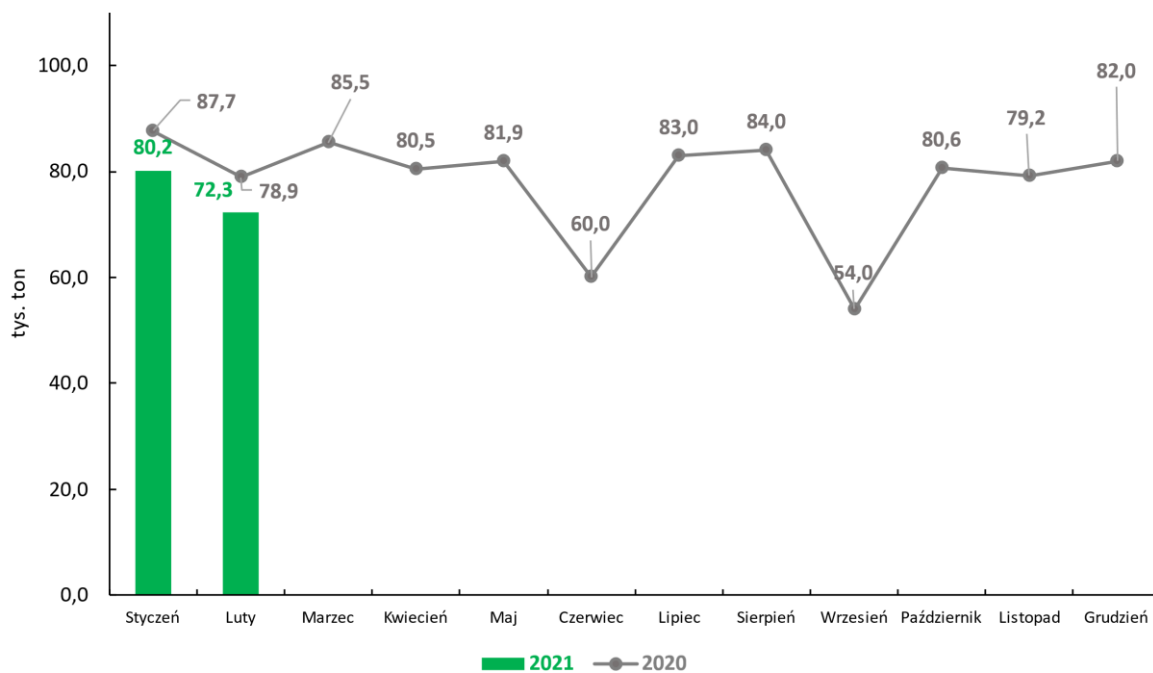
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2020-2021)



## 2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w lutym 2021 r. wyniosło 72,3 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. było niższe o 6,6 tys. ton – ↓9,9% (78,9 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu ze styczniem 2021 r. spadło o 7,9 tys. ton - ↓9,9% (w styczniu 2021 r. wydobycie wyniosło 80,2 tys. ton). Od początku roku wydobycie ropy naftowej w Polsce spadło o ↓8,5% (z 166,6 tys. ton w okresie I-II 2021 r. do 152,4 tys. ton w okresie I-II 2021 r.).

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

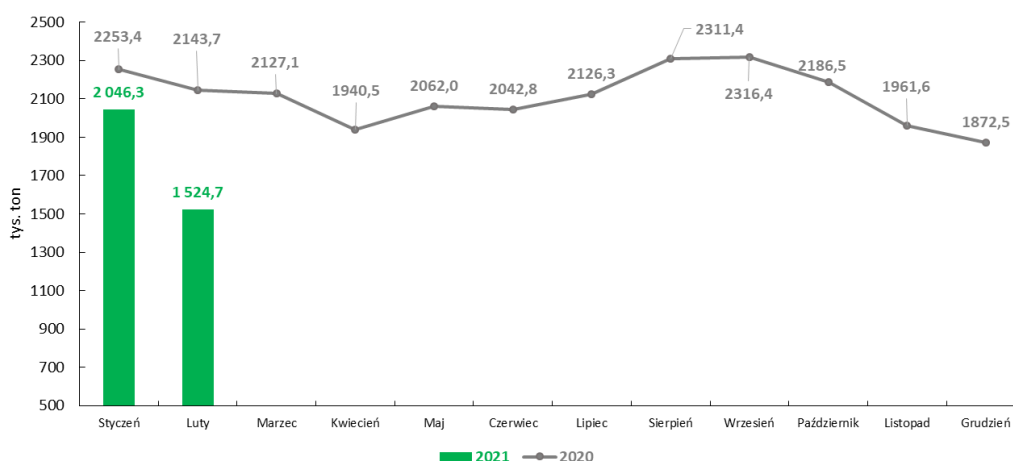


### 3. Infrastruktura naftowa

#### a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

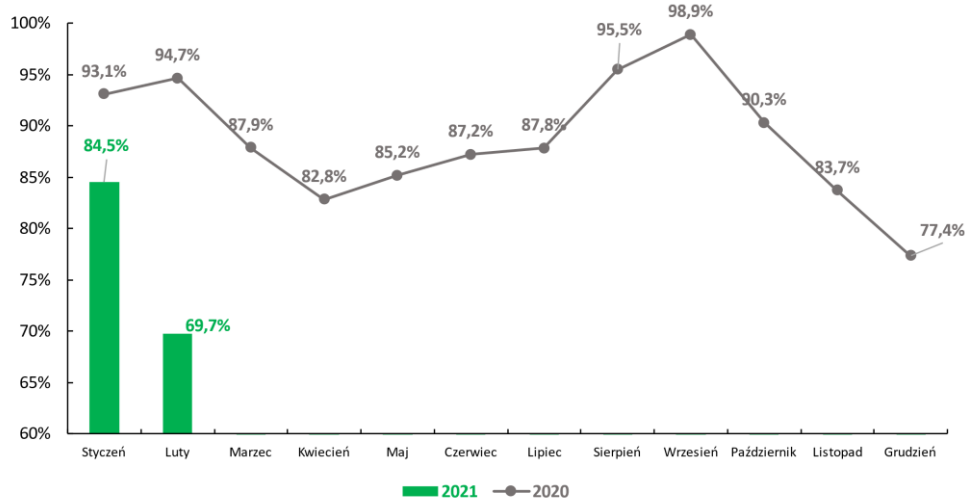
- Przerób ropy naftowej w Polsce w lutym 2021 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 1524,7 tys. ton i był niższy o 619,0 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - ↓28,9% (w lutym 2020 r. przerób wyniósł 2143,7 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu ze styczniem 2021 r. przerób wzrósł o 521,6 tys. ton - ↓25,5% (w styczniu 2021 r. przerób wyniósł 2046,3 tys. ton). Od początku roku przerób ropy naftowej spadł o ↓18,8% (z 4397,1 tys. ton w okresie I-II 2020 r. do 3571,0 tys. ton w okresie I-II 2021 r.). Znaczny spadek przerobu ropy naftowej w lutym 2021 r. jest związany z postojami remontowymi.

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 lutym 2020 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 69,7%, co stanowi spadek o 24,9 p. p. w stosunku do lutego 2020 r. (94,7%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do stycznia 2021 r. poziom ten spadł o 14,8 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w styczniu 2021 r. wyniósł 84,5%). Dla porównania, w 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%.

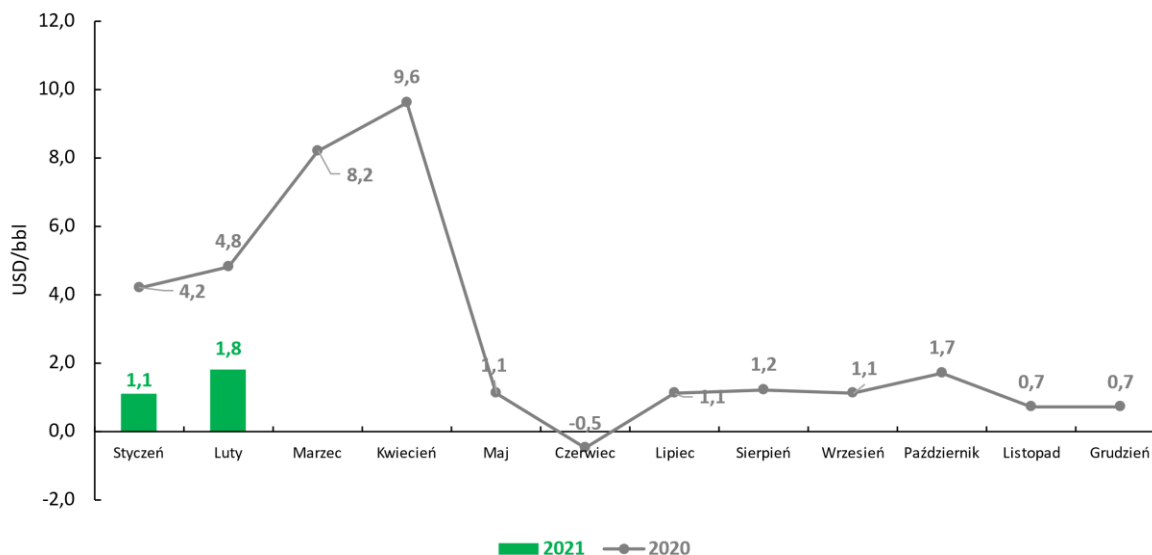
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)



## b) Poziom marż rafineryjnych

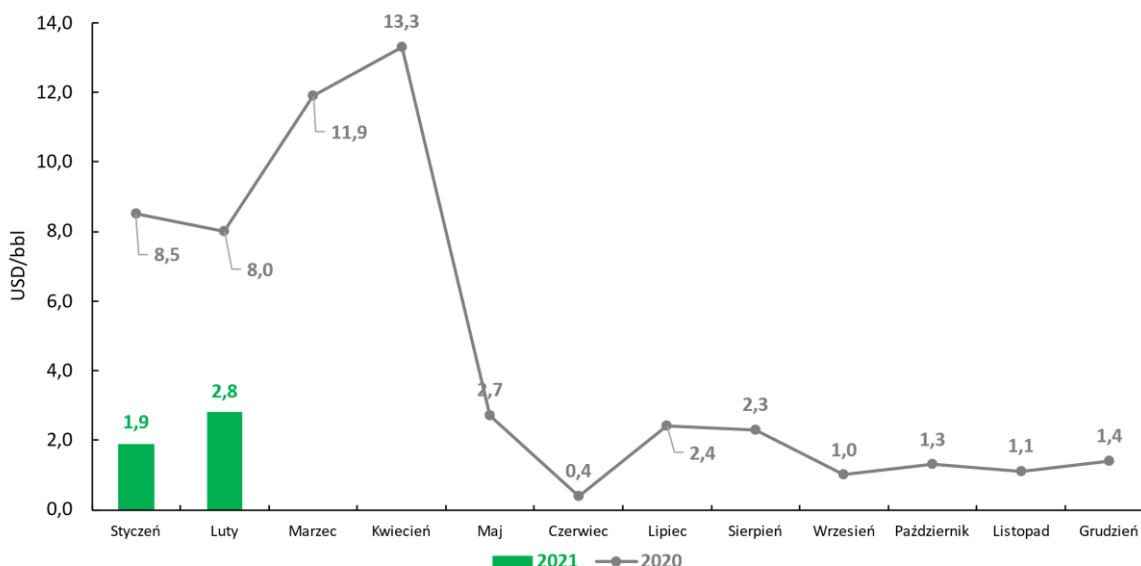
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w lutym 2021 r. wyniosła 1,8 USD/bbl i była niższa w porównaniu z lutym 2020 r. o 3,0 USD/bbl (w lutym 2020 r. marża wyniosła 4,8 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu ze styczniem 2021 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 0,7 USD/bbl (w styczniu 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A wyniósł 1,1 USD/bbl).

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



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w lutym 2021 r. wyniosła 2,8 USD/bbl i była niższa w porównaniu z lutym 2020 r. o 5,2 USD/bbl (w lutym 2020 r. marża wyniosła 8,0 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu ze styczniem 2021 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 0,9 USD/bbl (w styczniu 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 1,9 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. w lutym 2021 r. był niższe, a Grupy LOTOS S.A. wyższe niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy



(marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 2,5 USD/bbl).

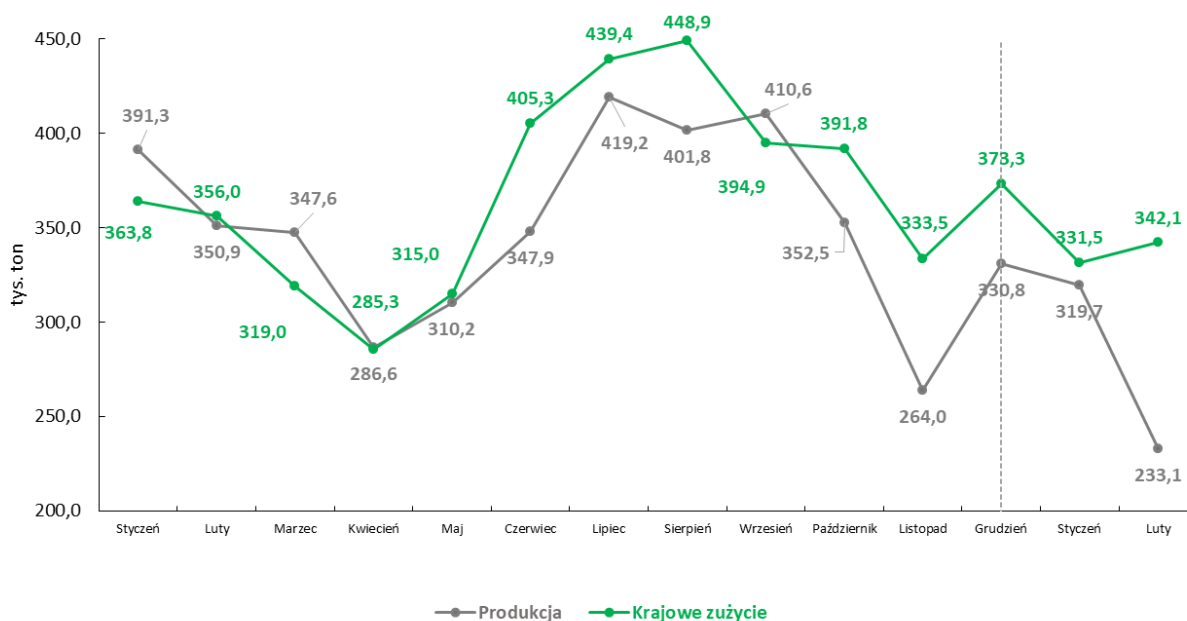
## Rozdział II. Krajowy rynek paliw

### 1. Rynek benzyn silnikowych

#### a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w lutym 2021 r. wyniosło 342,1 tys. ton i było niższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 13,8 tys. ton – ↓3,9% (zużycie krajowe w lutym 2020 r. wyniosło 356,0 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do stycznia 2021 r. – o 10,6 tys. ton – tj. ↑3,2% (331,5 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) krajowe zużycie benzyn silnikowych spadło o ↓6,4% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 719,8 tys. ton w okresie I-II 2020 r. do 673,6 tys. ton w okresie I-II 2021 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w lutym 2021 r. wyniosła 233,1 tys. ton i była niższa w stosunku do lutego 2020 r. o 117,8 tys. ton – tj. ↓33,6% (350,9 tys. ton) oraz była niższa w porównaniu ze styczniem 2021 r. o 86,7 tys. ton – tj. ↓27,1% (319,7 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓25,5% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 742,2 tys. ton w okresie I-II 2020 r. do 552,8 tys. ton w okresie I-II 2021 r.). Znaczny spadek produkcji benzyn jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach.

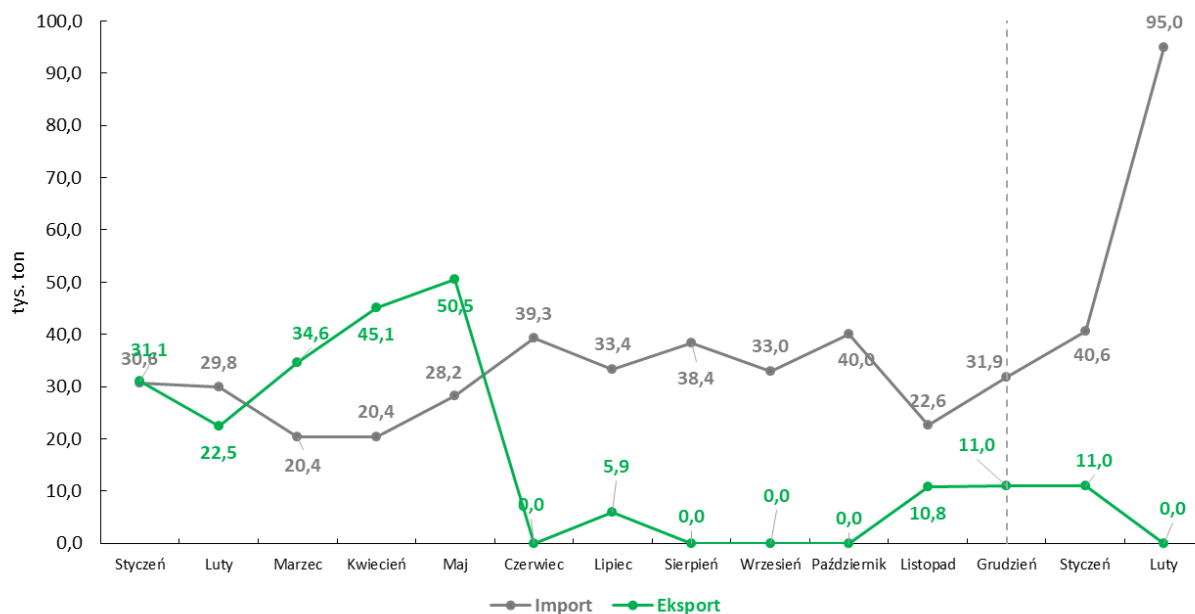
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)



## b) Import i eksport

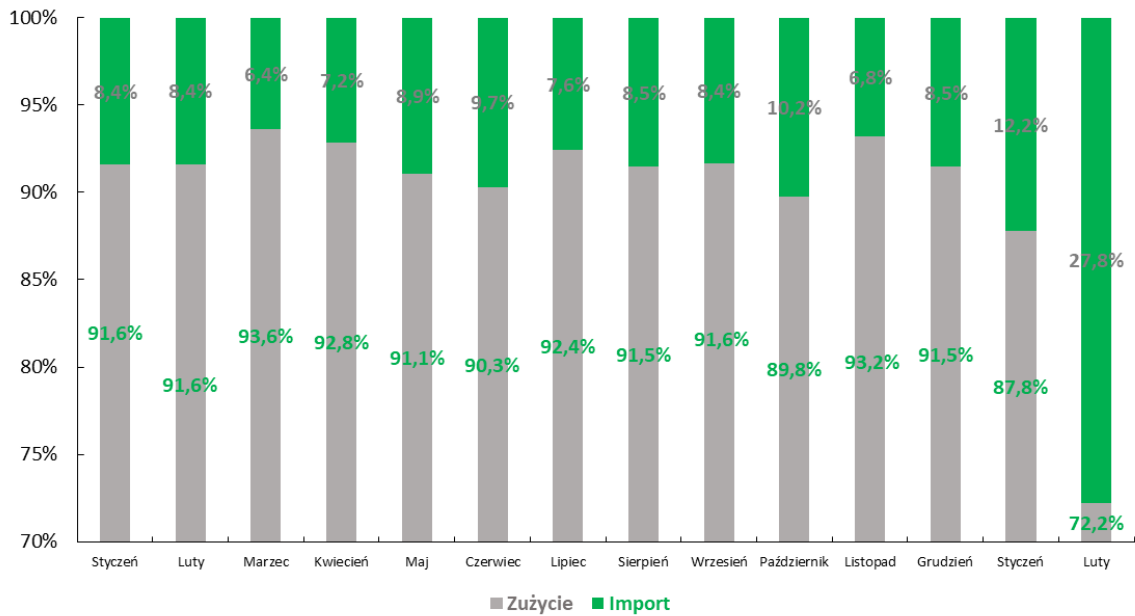
- **Import** benzyn silnikowych w lutym 2021 r. wyniósł 95,0 tys. ton i był ponad trzykrotnie większy w stosunku do lutego 2020 r. - o 65,1 tys. ton – tj.  $\uparrow 134,2\%$  (w lutym 2020 r. import wyniósł 29,8 tys. ton). W porównaniu do stycznia 2021 r. import wzrósł ponad dwukrotnie - o 54,4 tys. ton -  $\uparrow 134,2\%$ . Od początku roku (styczeń-luty) import benzyn silnikowych wzrósł o  $\uparrow 124,1\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 60,5 tys. ton w okresie I-II 2020 r. do 135,6 tys. ton w okresie I-II 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 lutym 2021 r. nie odnotowano eksportu benzyn silnikowych** w lutym 2021 r. Od początku roku (styczeń-luty) eksport benzyn silnikowych spadł o  $\downarrow 64,6\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 53,6 tys. ton w okresie I-II 2020 r. do 11,0 tys. ton w okresie I-II 2021 r.).

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



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w lutym 2021 r. kształtował się na poziomie 27,8% i był wyższy niż średni udział w lutym 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 lutym 2021 r.

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

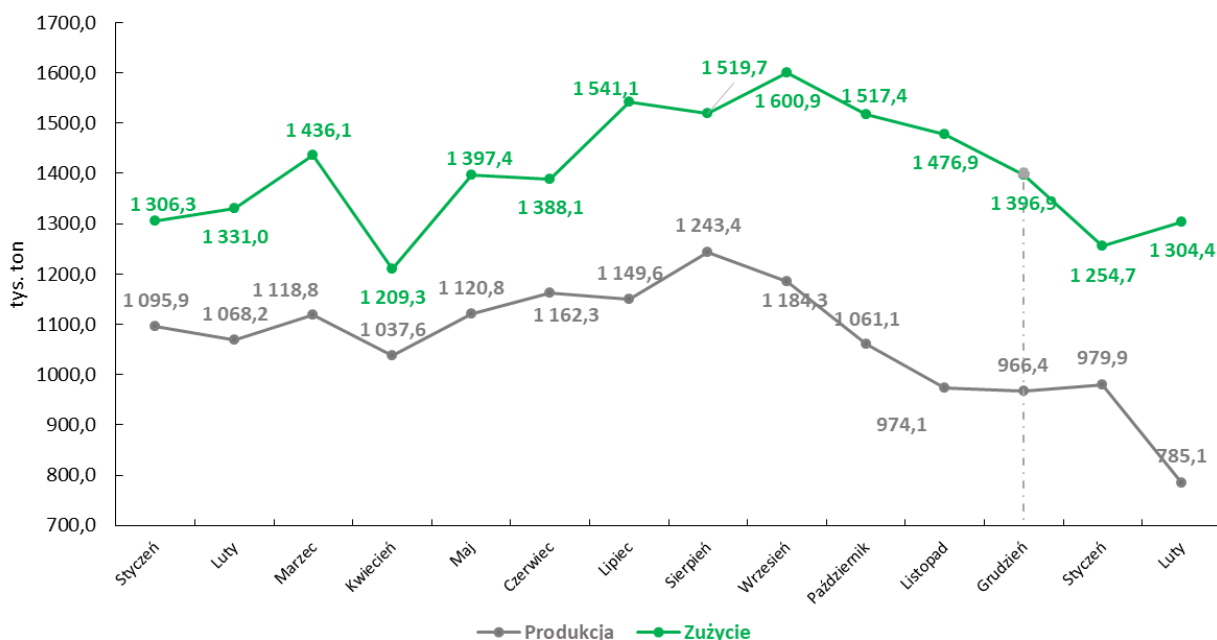


## 2. Rynek oleju napędowego

### a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w lutym 2021 r. wyniosło 1304,4 tys. ton i było niższe w stosunku do lutego 2020 r. o 26,6 tys. ton – tj. ↓2,0% (1331,0 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do stycznia 2021 r. o 49,6 tys. ton – ↑4,0% (1254,7 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) krajowe zużycie oleju napędowego spadło o ↓3% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2637,3 tys. ton w okresie I-II 2020 r. do 2559,1 tys. ton w okresie I-II 2021).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w lutym 2021 r. wyniosła 785,1 tys. ton i była niższa w stosunku do lutego 2020 r. o 283,1 tys. ton – ↓26,5% (1068,2 tys. ton) oraz była niższa w porównaniu do stycznia 2021 r. o 194,8 tys. ton – ↓19,9% (979,9 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) produkcja oleju napędowego spadła o ↓18,4% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2164,1 tys. ton w okresie I-II 2020 r. do 1765,0 tys. ton w okresie I-II 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

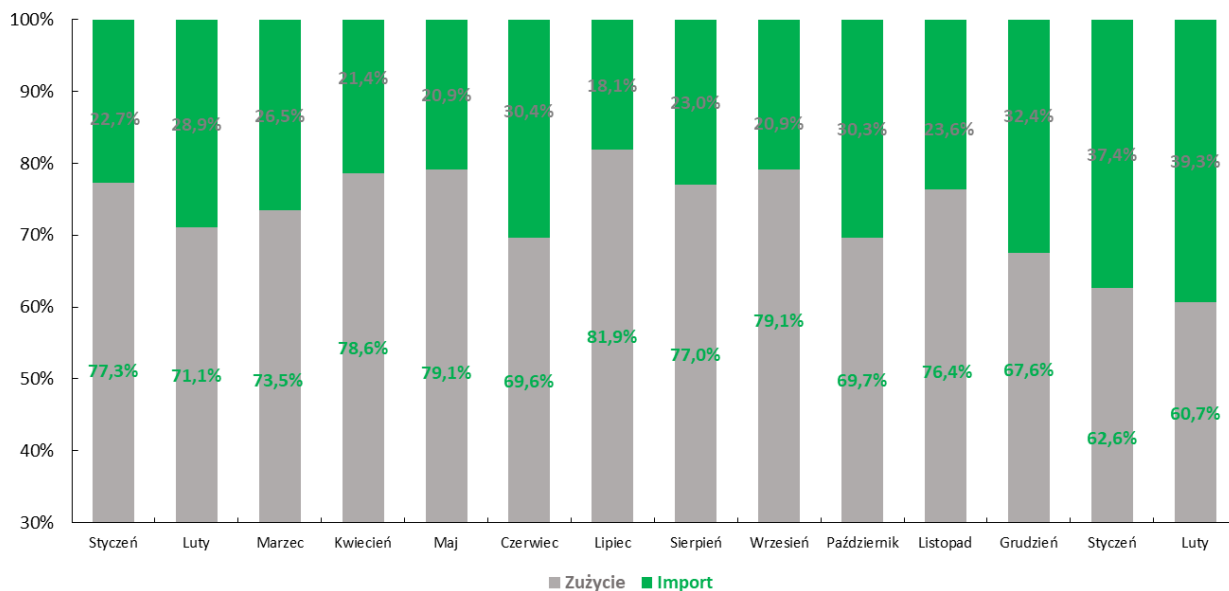
- **Import** oleju napędowego w lutym 2021 r. wyniósł 512,8 tys. ton i był większy w stosunku do lutego 2020 r. o 127,9 tys. ton –  $\uparrow 33,2\%$  (w lutym 2020 r. import wyniósł 384,9 tys. ton) oraz był wyższy w odniesieniu do stycznia 2021 r. o 16,1 tys. ton –  $\uparrow 9,4\%$  (w styczniu 2021 r. import wyniósł 468,9 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) import oleju napędowego wzrósł o  $\uparrow 43,9\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 682,0 tys. ton w okresie I-II 2020 r. do 981,7 tys. ton w okresie I-II 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 lutym 2021 r. wyniósł 6,6 tys. ton i był mniejszy w stosunku do lutego 2020 r. o 15,7 tys. ton -  $\downarrow 70,4\%$ . W stosunku do stycznia 2021 r. eksport wzrósł o 1,8 tys. ton -  $\uparrow 36,7\%$  (w styczniu 2021 r. eksport oleju napędowego wyniósł 4,8 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) eksport oleju napędowego spadł o  $\downarrow 77,6\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 50,8 tys. ton w okresie I-II 2020 r. do 11,4 tys. ton w okresie I-II 2021).

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



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w lutym 2021 r. kształtował się na poziomie 39,3% i był wyższy niż średni udział w lutym 2020 r., który kształtował się na poziomie 28,9%. 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)

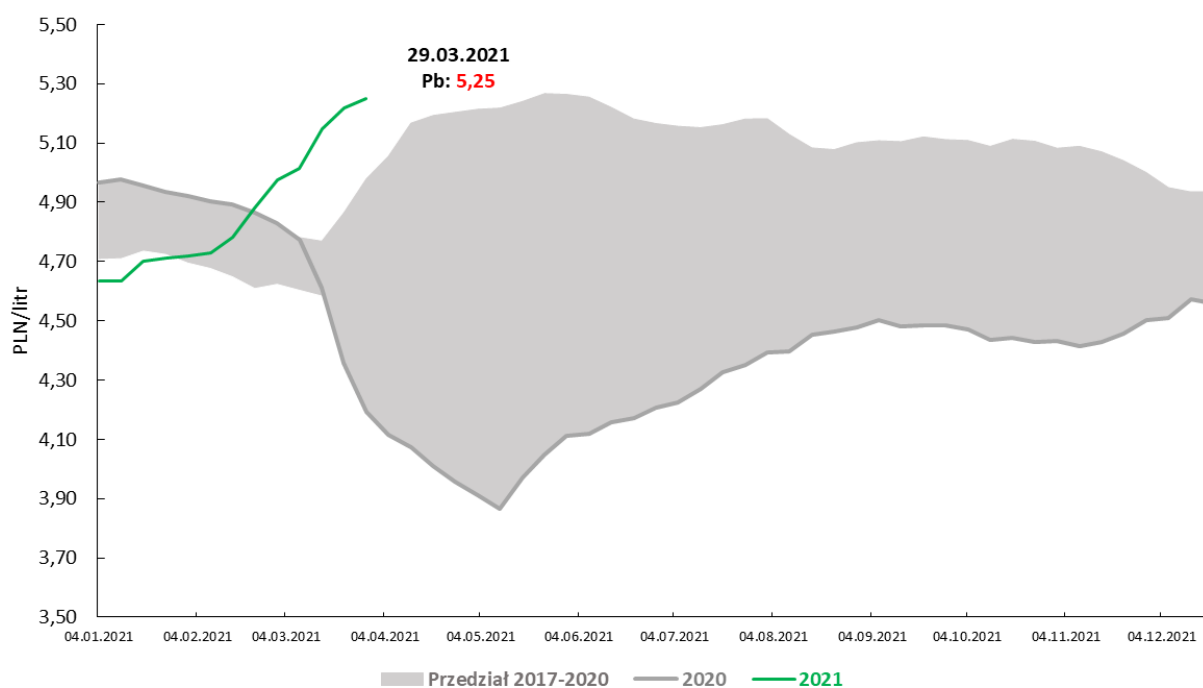


### 3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

#### 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 lutym 2021 r. osiągnęła poziom 5,16 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,61 PLN/litr –  $\uparrow 13,4\%$  (średnia cena tego paliwa w marcu 2020 r. wyniosła 4,55 PLN/litr). W marcu 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z lutym 2021 r. wzrosła o 0,38 PLN/l -  $\uparrow 7,9\%$  ( w lutym 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 4,78 PLN/litr).

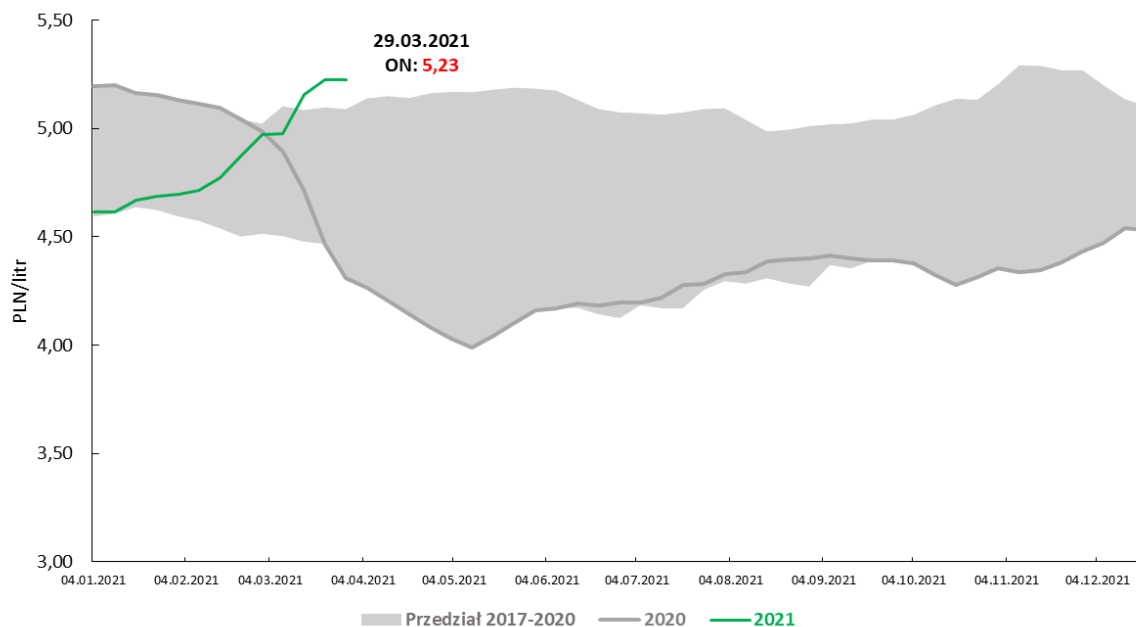
Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)





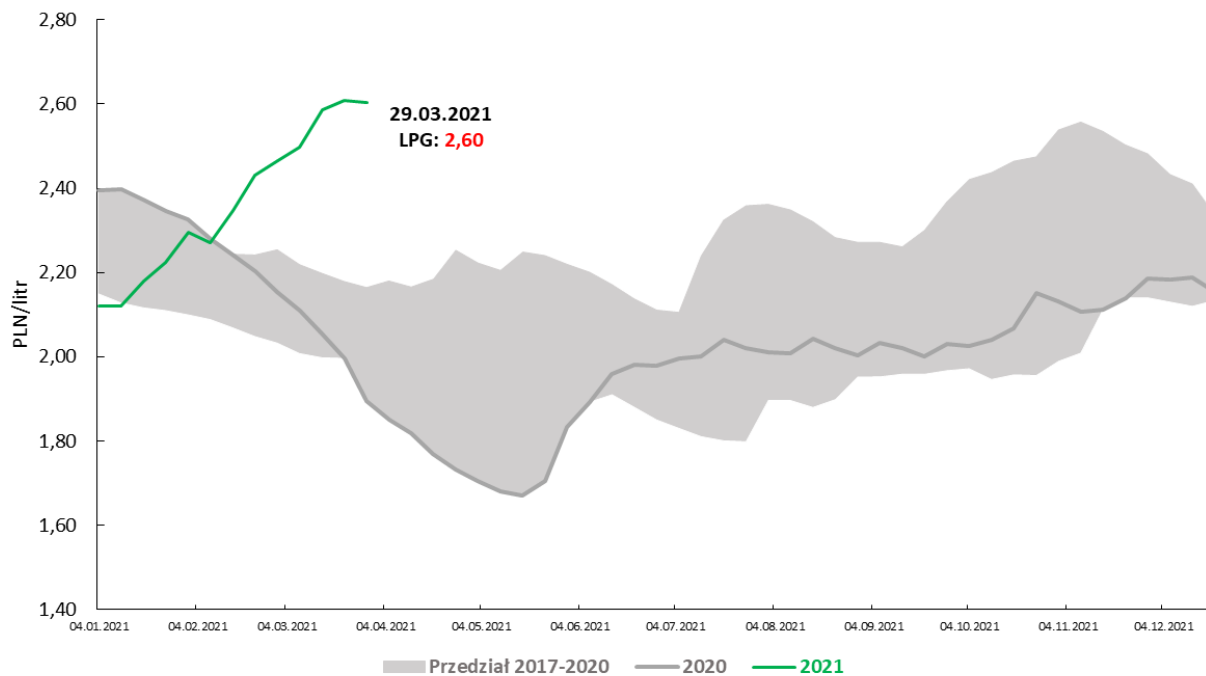
- Średnia cena oleju napędowego w marcu 2021 r. osiągnęła poziom 5,11 PLN/litr odnotowując wzrost o 0,44 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. -  $\uparrow 9,4\%$  (średnia cena tego paliwa w marcu 2020 r. wyniosła 4,67 PLN/litr). W marcu 2021 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu z lutym 2021 r. była wyższa o 0,35 PLN/litr -  $\uparrow 7,3\%$  (w lutym 2021 r. średnia cena oleju napędowego wyniosła 4,76 PLN/litr).

Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)



- Średnia cena LPG w marcu 2021 r. osiągnęła poziom 2,55 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,51 PLN/litr –  $\uparrow 25\%$  (w marcu 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 2,04 PLN/litr). W lutym 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu ze styczniem 2021 r. wzrosła o 0,21 PLN/litr -  $\uparrow 9\%$  (w lutym 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 2,34 PLN/litr).

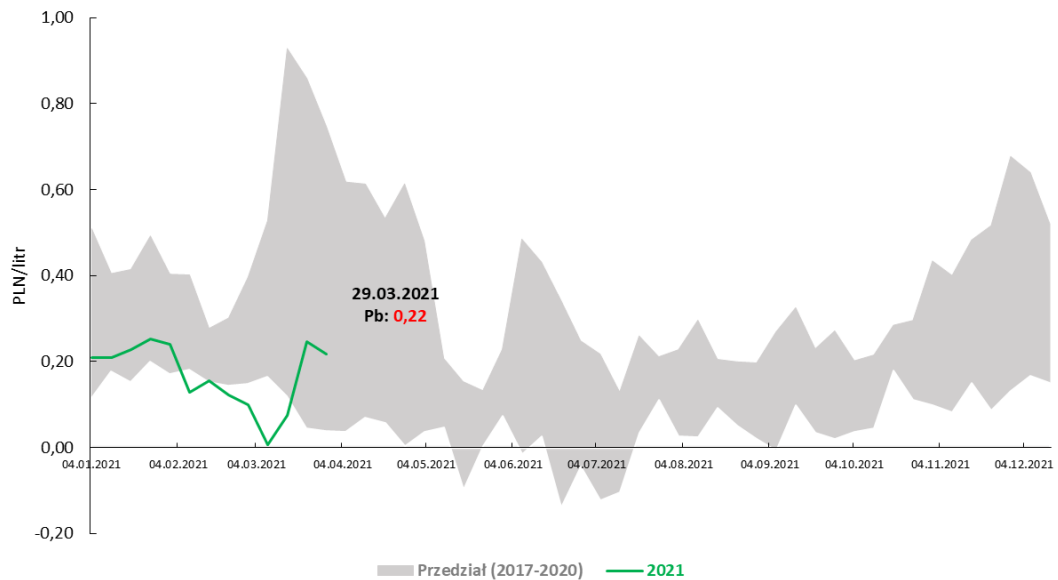
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



## b) Poziom marż dystrybucyjnych

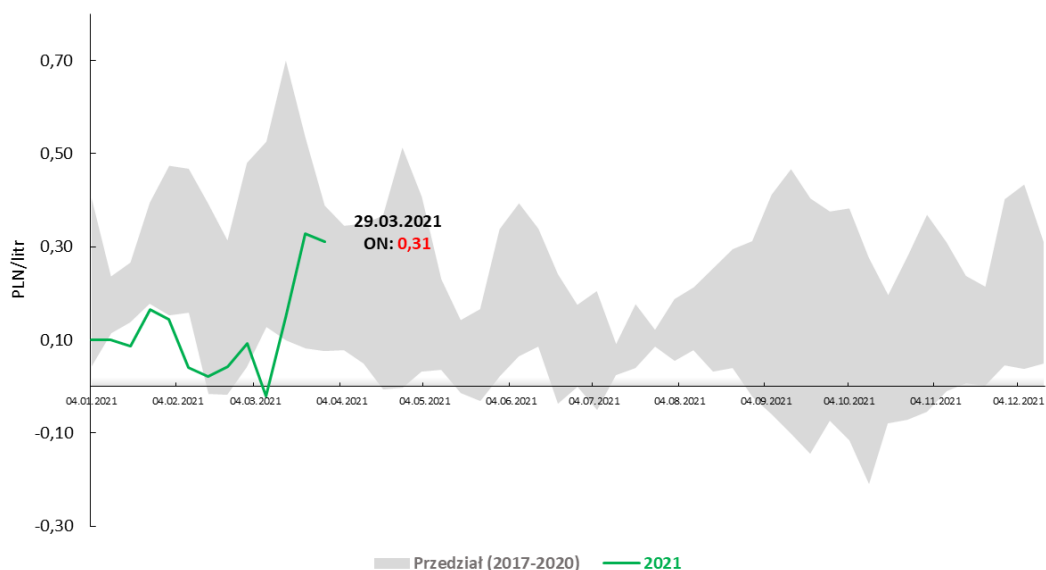
- W marcu 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wzrosła w stosunku do ostatniego dnia lutego 2021 r. i wg. stanu na 29.03.2021 r. wyniosła 0,22 PLN/litr. W całym lutym 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,13 PLN/litr i była niższa niż średnia marża w styczniu 2021 r. o 0,03 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 marcu 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego wzrosła w stosunku do ostatniego dnia lutego 2021 r. i wg. stanu na 29.03.2021 r. wyniosła 0,31 PLN/litr. W całym marcu 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,17 PLN/litr i była o 0,11 PLN/litr wyższa niż średnia marża w lutym 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.

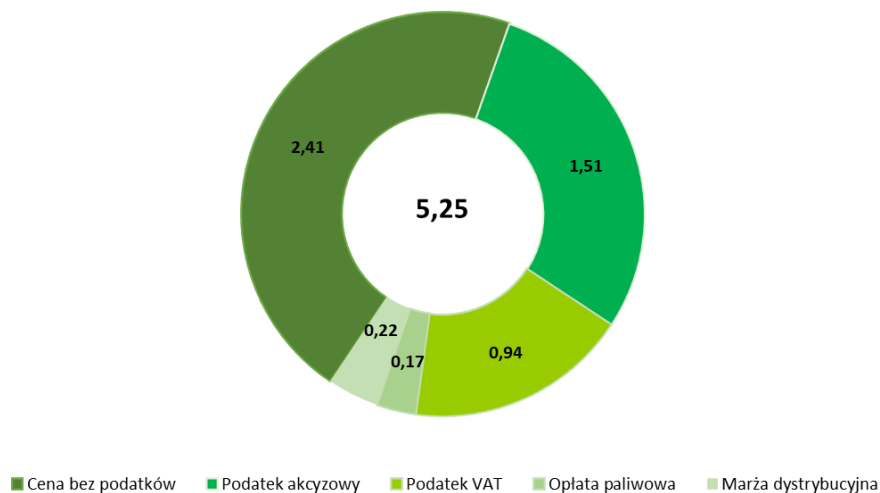
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



### c) Podatki i opłaty w cenie paliw

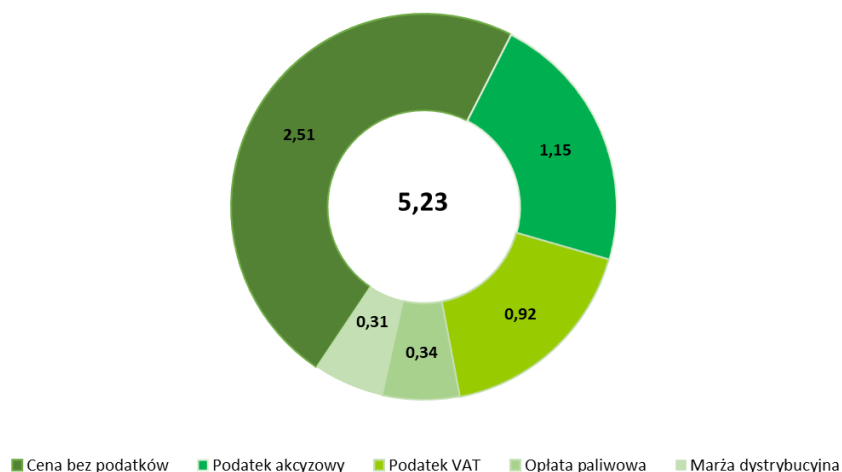
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 29.03.2021 r. (5,25 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2411,86 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,22 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,41 PLN/litr. W cenie litra benzyn silnikowych podatki stanowią ok. 50%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (29.03.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 29.03.2021 r. (5,23 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2511,5 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. 0,31 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,51 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 46%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (29.03.2021, PLN)

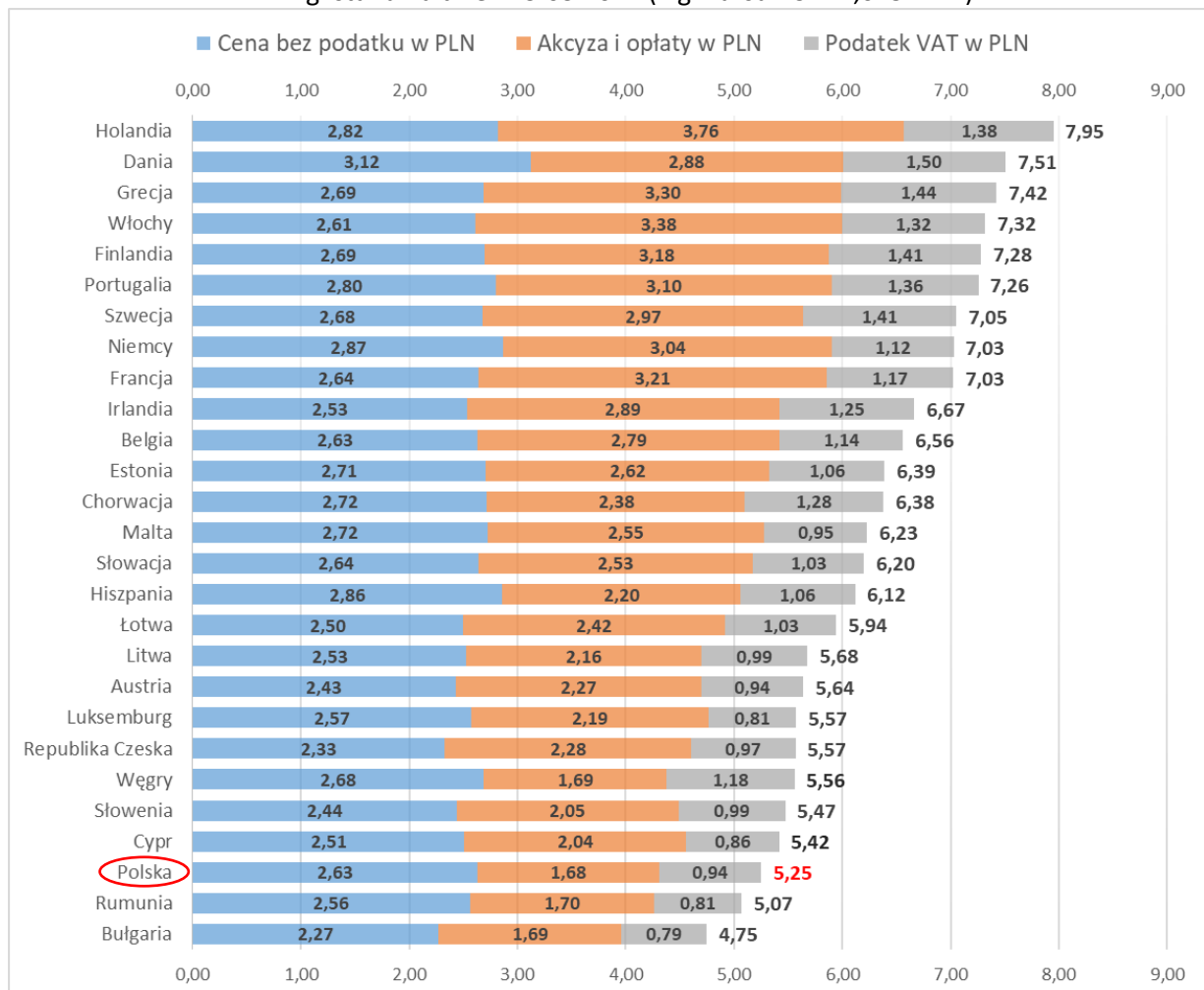


#### d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

##### – benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 29.03.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,75 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (7,95 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,25 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.

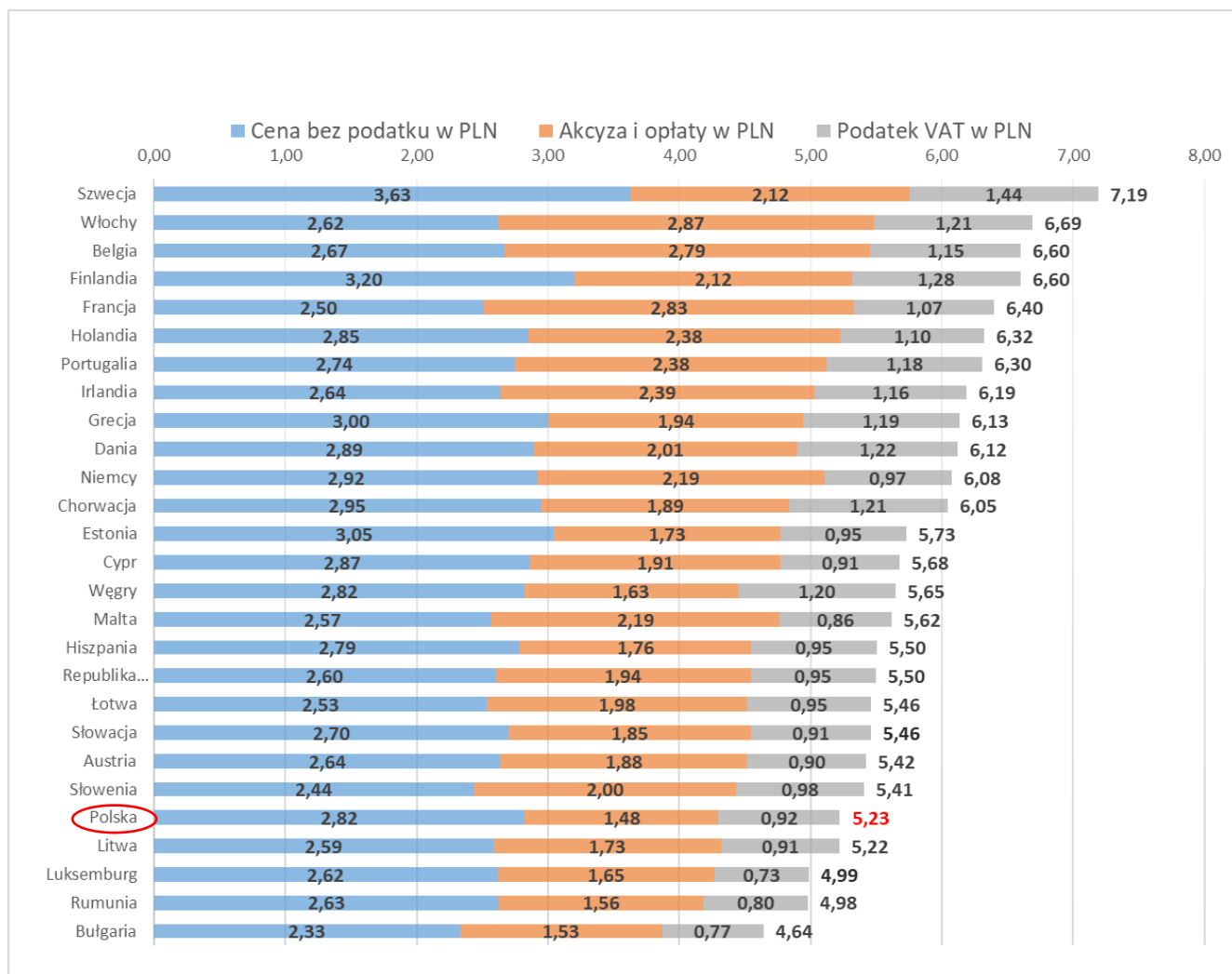
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 29.03.2021 (wg. kursu EUR=4,6457PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 29.03.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,64 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (7,19 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 29.03.2021 (wg. kursu EUR= 4,6457PLN)



## 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 (29.03.2021, PLN) .....   | 20 |
| Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (29.03.2021, PLN) .....   | 20 |
| Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 29.03.2021 (wg. kursu EUR=4,6457PLN) ..... | 21 |
| Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 29.03.2021 (wg. kursu EUR= 4,6457PLN) .....  | 22 |

**Opracowała:**

Monika Nowakowska, Specjalista  
Kamil Jakubowski, 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