



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Monitorowanie bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa

Warszawa, lipiec 2022 r.

Spis treści

Podsumowanie.....	3
Rozdział I. Wprowadzenie.....	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
Rozdział II. 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. Poziom zapasów handlowych ropy naftowej.....	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
4. Infrastruktura naftowa	8
a) Kierunki dostaw ropy naftowej do Polski (rurociąg, terminal naftowy)	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
b) Przerób ropy naftowej w rafineriach.....	8
c) Poziom marż rafineryjnych	9
d) Pojemności magazynowe na ropę naftową i paliwa	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
5. Notowania cen ropy naftowej na giełdach surowcowych.....	11
6. Otoczenie międzynarodowe	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
Rozdział III. Krajowy rynek paliw.....	12
1. Rynek benzyn silnikowych.....	12
a) Zużycie oraz produkcja	12
b) Import i eksport.....	13
c) Poziom zapasów handlowych	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
2. Rynek oleju napędowego	15
a) Zużycie oraz produkcja	15
b) Import oraz eksport.....	16
c) Poziom zapasów handlowych	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
3. Ceny paliw w Polsce i w Europie	19
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne).....	19
b) Poziom marż dystrybucyjnych	22
c) Podatki i opłaty w cenie paliw	23
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej	24
Spis wykresów	27

Podsumowanie

Podsumowanie rynku krajowego

- Na początku 2022r. nadal trwa stan epidemii związany z rozprzestrzenianiem się koronawirusa, w wersji *OMICRON*. Wdrożenie stanu epidemii 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, chociaż względem roku ubiegłego obserwuje się zwiększoną aktywność transportu, co widać w statystykach.
- 24 lutego miał miejsce atak zbrojny przeprowadzony przez Federację Rosyjską na terenie Ukrainy. Pod koniec miesiąca nastąpił gwałtowny wzrost zakupu paliw na stacjach benzynowych spowodowany paniką, że wkrótce może tych paliw zabraknąć.
- Od początku roku (styczeń-luty) **import ropy naftowej do Polski wzrósł o $\uparrow 23,6\%$** w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. **Udział dostaw ropy naftowej z Rosji wyniósł $62,4\%$** , 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% .
- Większość dostaw ropy naftowej w tym okresie była realizowana za pośrednictwem Naftoportu w Gdańsku – $77,3\%$. Pozostałe dostawy były realizowane drogą lądową za pośrednictwem rurociągu „Przyjaźń”.
- Doświadczenie życia z epidemią koronawirusa, postoje remontowe w zeszłym roku, a także wzrost aktywności na stacjach paliwowych wywołanych konfliktem zbrojnym na Ukrainie przełożyły się na większą aktywność polskich rafinerii. **Poziom przerobu surowca w rafineriach w okresie styczeń-luty 2022 r. wzrósł o $\uparrow 34,6\%$** w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r., co stanowi wzrost wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o $\uparrow 24,1$ p. p.
- W związku z sytuacją opisaną w punkcie powyżej od początku roku **produkcja** benzyn silnikowych wzrosła o $\uparrow 17,6\%$, a oleju napędowego – o $\uparrow 27,1$ % w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r.
- Widać pewne odreagowanie chociaż epidemia nadal w pewnym stopniu oddziałuje na **zapotrzebowanie na paliwa – od początku roku 2022 r. konsumpcja benzyn silnikowych wzrosła o $\uparrow 13,7\%$, oleju napędowego – o $\uparrow 13\%$** w stosunku analogicznego okresu 2021 r.
- Od początku roku **import** benzyn silnikowych spadł o $\downarrow 14,6\%$ a import oleju napędowego - o $\downarrow 33,8\%$. Spadek importu obserwujemy ze względu na zeszłoroczną potrzebę zabezpieczenia dostaw paliw na rynek w obliczu zmniejszonej produkcji w krajowych rafineriach na początku 2021r.
- **Większość zapotrzebowania na paliwa jest zaspokajana krajową produkcją** – udział importu w krajowym zużyciu benzyn silnikowych wyniósł w okresie styczeń-luty 2022 r. $15,1\%$, a oleju napędowego – $22,2\%$.
- Od początku roku **eksport** benzyn silnikowych nie istniał natomiast eksport oleju napędowego był niższy o $\downarrow 82,4\%$ w stosunku do analogicznego okresu w roku ubiegłym.
- **Średnia wysokość modelowej marży rafinerijnej w lutym 2022 r.** Średnia modelowa marża rafinerijna PKN Orlen S.A. wyniosła w lutym 2022 r. $2,7$ USD/bbl i była o $\uparrow 0,9$ USD/bbl wyższa niż w analogicznym okresie w 2021 r. Średnia modelowa marża rafinerijna Grupy LOTOS S.A. wyniosła w lutym 2022 r. $6,9$ USD/bbl i była o $\uparrow 4,1$ USD/bbl wyższa niż w analogicznym okresie w 2021 r. Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. w lutym 2022 r. był niższy, a Grupy LOTOS S.A. wyższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafinerijna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie $6,0$ USD/bbl).
- Poziom zapasów ropy naftowej, utrzymywanych przez przedsiębiorców w lutym 2022 r. wyniósł $1474,5$ tys. ton i w porównaniu do analogicznego okresu 2021r. był niższy o $70,6$ tys. ton ($\downarrow 4,6\%$). Z kolei poziom zapasów benzyn silnikowych utrzymywanych przez przedsiębiorców w lutym 2022 r. wyniósł $226,7$ tys. ton i w porównaniu do analogicznego okresu 2021r. był wyższy o $34,6$ tys. ton ($\uparrow 18\%$). Poziom zapasów

oleju napędowego utrzymywanych przez przedsiębiorców w lutym 2022 r. wyniósł 557,1 tys. ton i w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. był niższy o 62,6 tys. ton (↓10,1%).

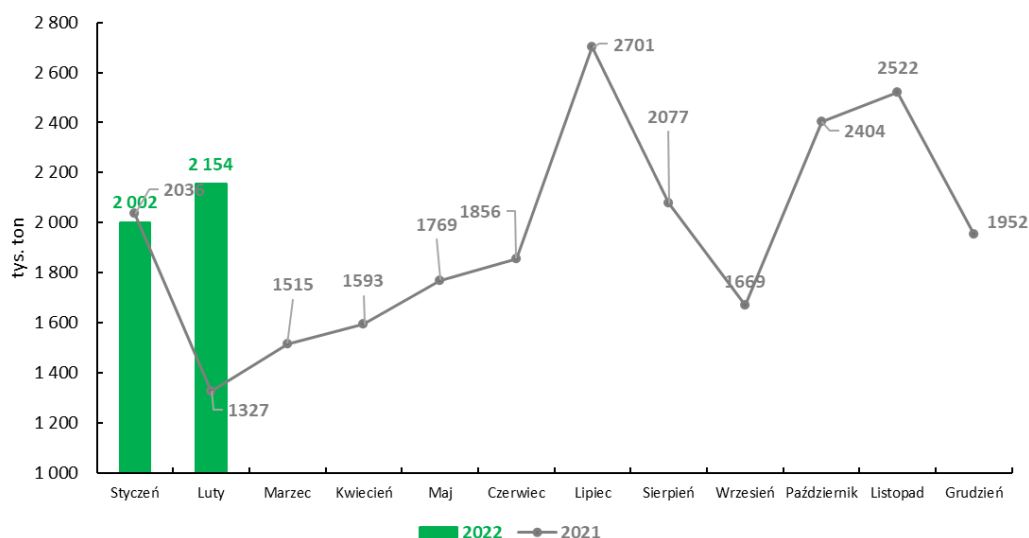
- Wykorzystanie pojemności magazynowych na ropę naftową kształtowało się w lutym 2022 r. średnio na poziomie ok. 73,1% (średni poziom wykorzystania zbiorników na ropę naftową w lutym 2021 r. wyniósł 82,4%). Natomiast w odniesieniu do poziomu wykorzystania pojemności magazynowych na paliwa w lutym 2022 r. średni poziom wykorzystania wyniósł ok. 76,4% (średni poziom wykorzystania zbiorników na paliwa w lutym 2021 r. wyniósł 74,8%).
- **W marcu 2022 r. ceny paliw wzrosły**, z czego największy wzrost odnotowano w przypadku oleju napędowego- ↑35,4% w porównaniu do średniej ceny z lutego 2022 r. Wszystkie paliwa są droższe w porównaniu do średnich cen z marca 2021 r. przekroczyły również 4-letni trend. Wzrost cen paliw na stacjach jest związany głównie z rosnącymi notowaniami produktów naftowych na świecie wywołanym wojną na Ukrainie.
- Dzięki niskim poziomom opodatkowania, wprowadzeniu dwóch pakietów antyinflacyjnych, **ceny paliw w Polsce pozostają w gronie najniższych cen w Unii Europejskiej** –w przypadku benzyn silnikowych można je nabyć taniej na Węgrzech i Malcie, w przypadku oleju napędowego – W Słowenii, Bułgarii, Węgrzech i Malcie.

Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie

1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

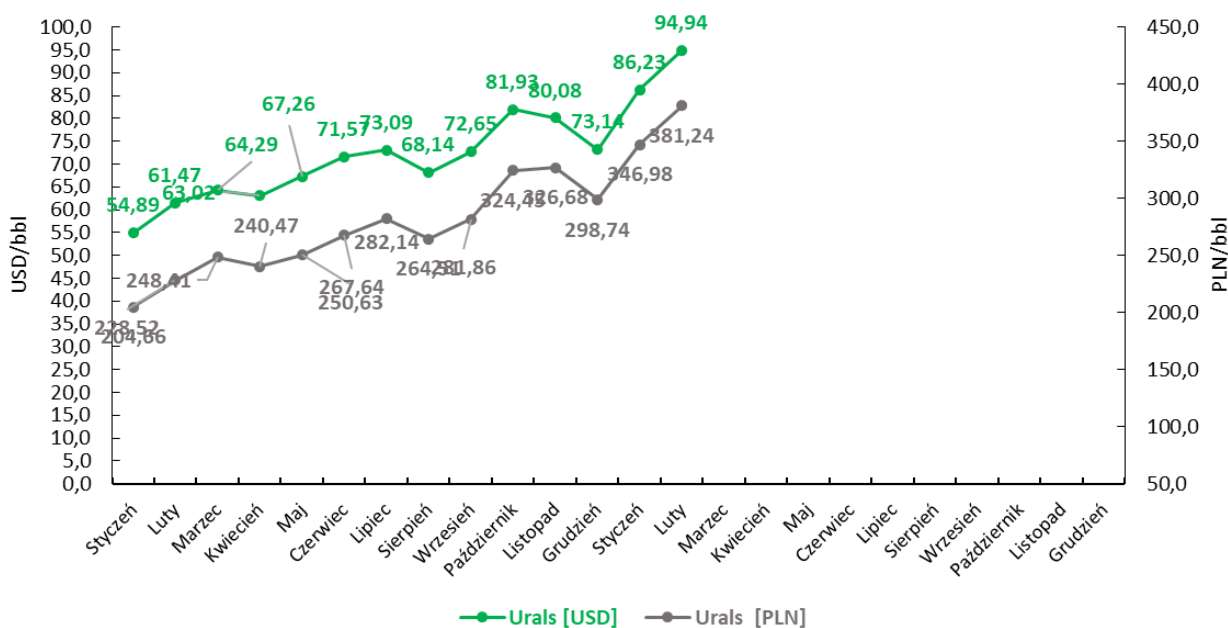
- W lutym 2022 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 1 154 tys. ton odnotowując wzrost o 827 tys. ton – $\uparrow 62,3\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (import ropy naftowej do Polski w lutym 2021 r. wyniósł 1 327 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu ze styczniem 2022 r. wzrósł o 152 tys. ton – $\uparrow 7,6\%$ (w styczniu 2022 r. import wyniósł 2 002 tys. ton). Znaczny wzrost importy ropy naftowej jest związany ze stopniowym ożywieniem w sektorze transportu wynikającym z przystosowania się społeczeństwa i gospodarki do współistnienia z COVID-19 oraz powrotu do działania rafinerii w Polsce względem analogicznego okresu w zeszłym roku. Od początku roku import ropy naftowej wzrósł o $\uparrow 23,6\%$ (z 3 363 tys. ton w okresie I-II 2021 r. do 4 156 tys. ton w okresie I-II 2022 r.).
- W lutym 2022 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł 62,4% 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 (2021-2022)



- W lutym 2022 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 94,94 USD za baryłkę i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2021 r. o 33,47 USD/bbl - ↑54,4% (w lutym 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 61,47 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w lutym 2022 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 381,24 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 152,72 PLN/bbl (↑66,8 %) – cena w lutym 2021 r. wyniosła 228,52 PLN/bbl.

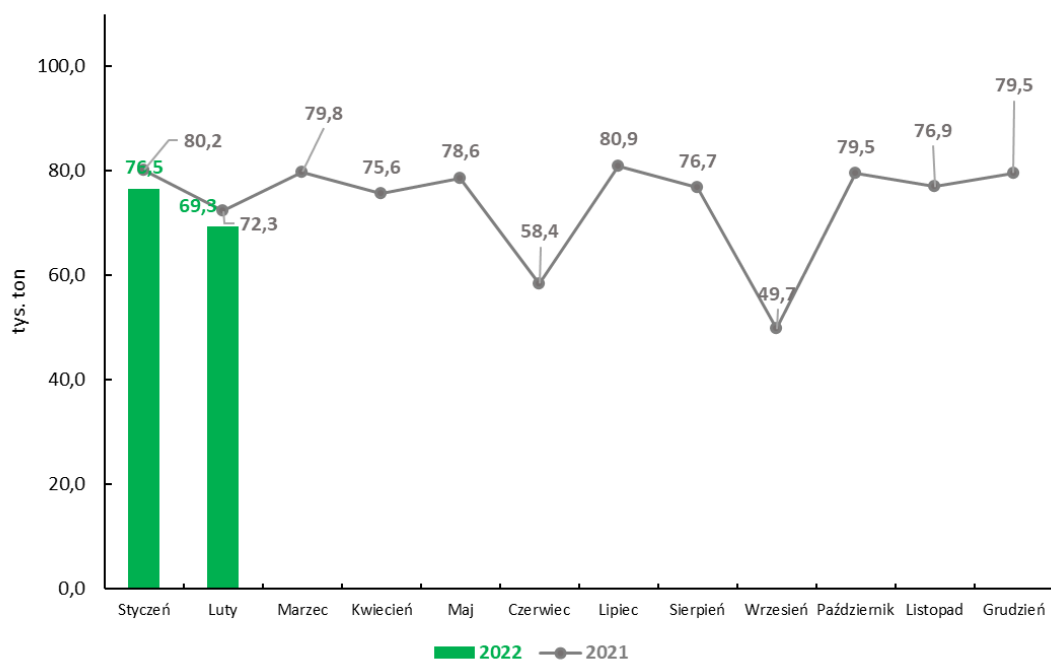
wykr. 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku *Urals* w USD i PLN (2021-2022)



2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w lutym 2022 r. wyniosło 69,3 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2021 r. było niższe o 3,0 tys. ton – ↓4,1% (72,3 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu ze styczniem 2022 r. spadło o 7,2 tys. ton - ↓9,4% (w styczniu 2022 r. wydobycie wyniosło 76,5 tys. ton). Od początku roku wydobycie ropy naftowej w Polsce spadło o ↓20,8% (z 152,4. ton w okresie I-II 2021 r. do 145,8 tys. ton w okresie I-II 2022 r.).

wykres 3 Wydobycie ropy naftowej w Polsce (2021-2022)

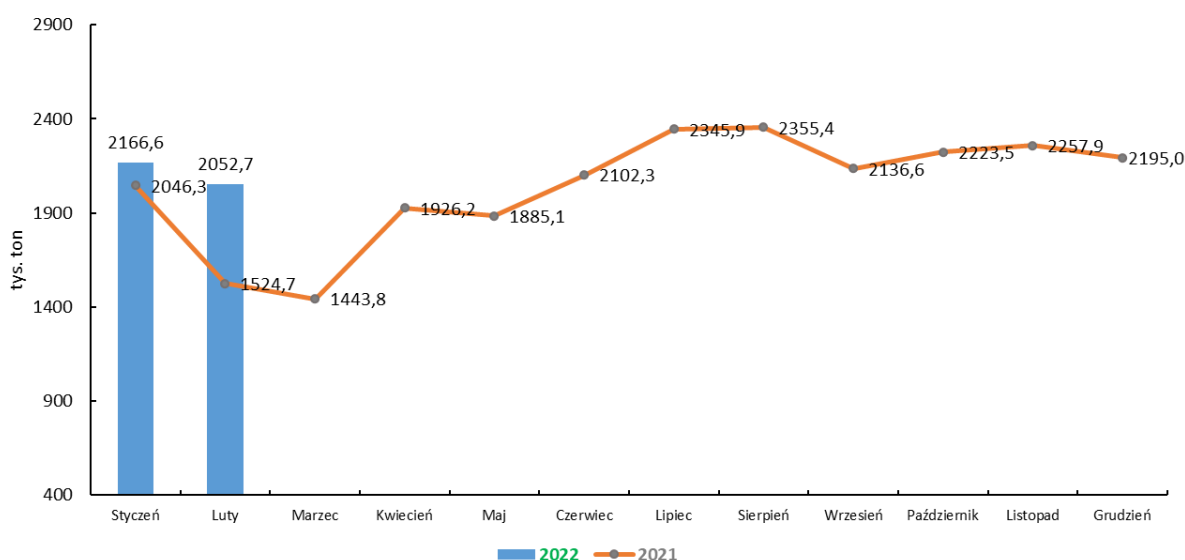


3. Infrastruktura naftowa

a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

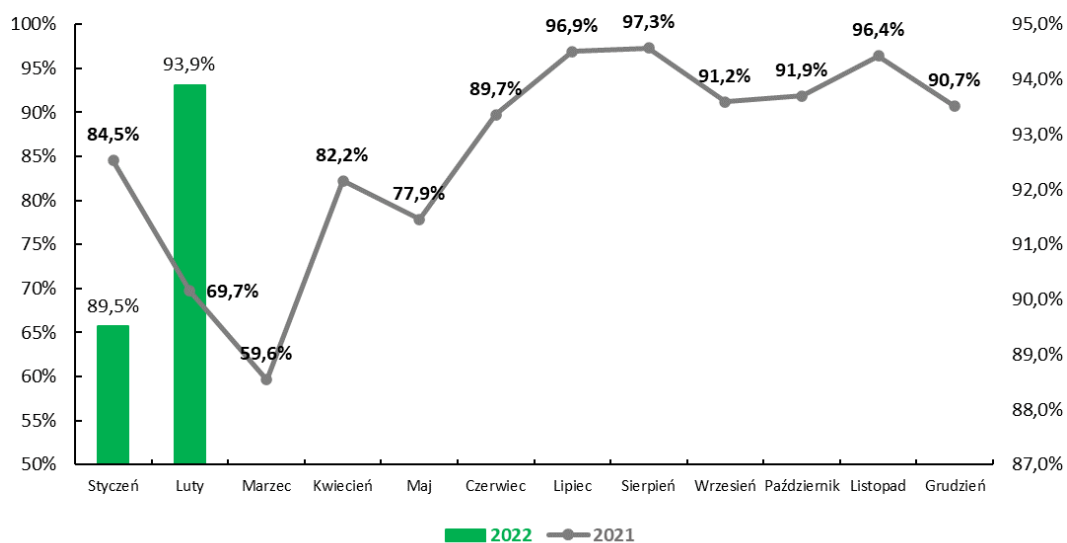
- Przerób ropy naftowej w Polsce w lutym 2022 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 2052,7 tys. ton i był wyższy o 528,0 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - $\uparrow 28,9\%$ (w lutym 2021 r. przerób wyniósł 1524,7 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu ze styczniem 2022 r. przerób spadł o 113,9 tys. ton - $\downarrow 5,3\%$ (w styczniu 2022 r. przerób wyniósł 2166,6 tys. ton). Od początku roku przerób ropy naftowej wzrósł o $\uparrow 18,2\%$ (z 3571,0 tys. ton w okresie I-II 2021 r. do 4219,3 tys. ton w okresie I-II 2022 r.). Znaczny spadek przerobu ropy naftowej w lutym poprzedniego roku był związany z rozpoczęciem postępu remontowego w rafinerii w Gdańsku oraz awarią instalacji hydrocrackingu w rafinerii w Płocku, z czego wynika duży wzrost przerobu w roku obecnym.

wykras 4 Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2021-2022)



- Uwzględniając nominalną roczną wielkość przerobową polskich rafinerii (Płock – 17,8 mln ton; Gdańsk – 10,7 mln ton) można wskazać, iż w lutym 2022 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 93,9% (Płock – 95,4%; Gdańsk – 91,4%), co stanowi wzrost o 24,1 p. p. w stosunku do lutego 2021 r. (69,7%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do stycznia 2022 r. poziom ten również wzrósł o 4,4 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w styczniu 2021 r. wyniósł 89,5%). Dla porównania, w 2021 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 85,8%.

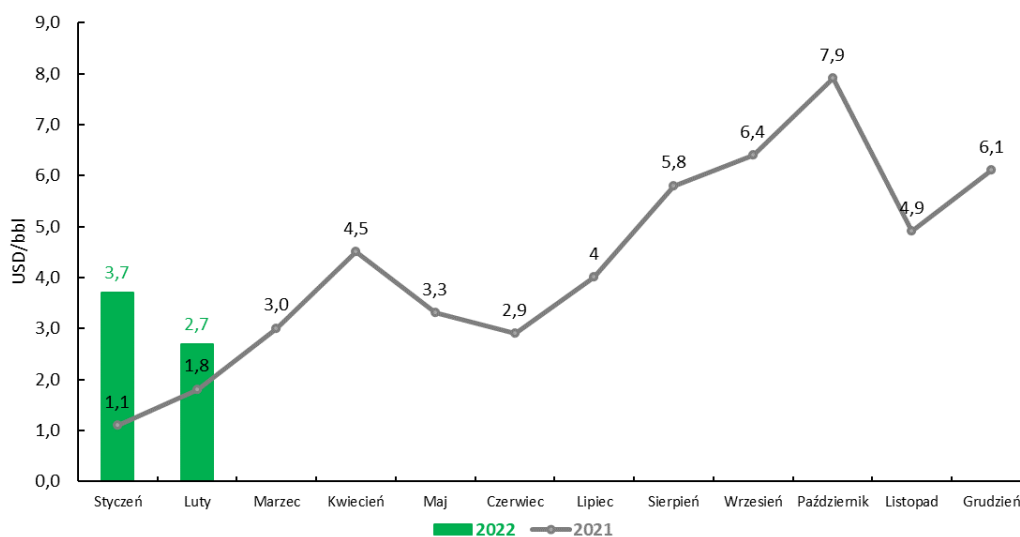
wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2021-2022)



b) Poziom marż rafineryjnych

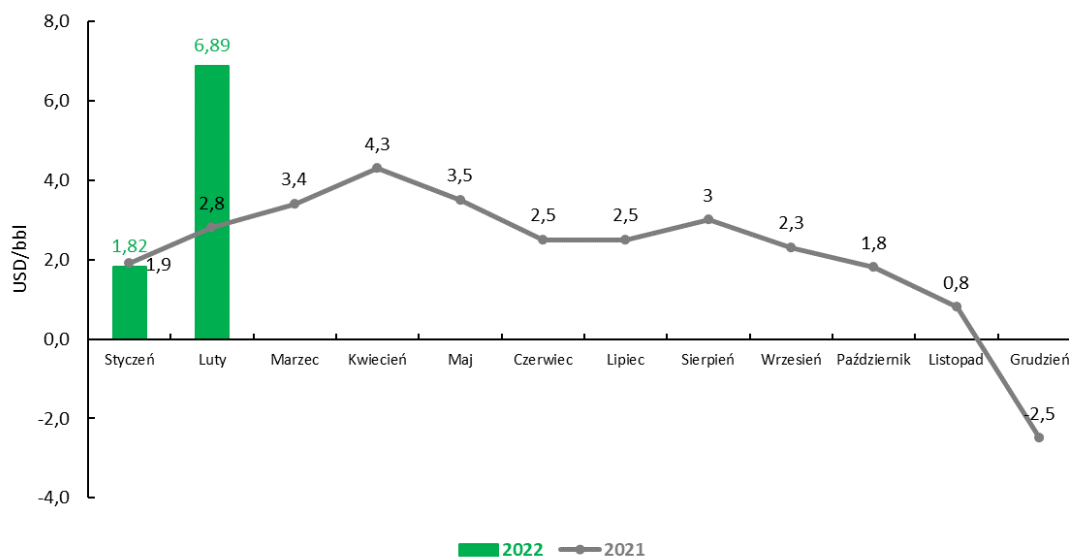
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w lutym 2022 r. wyniosła 2,7 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z lutym 2021 r. o 0,9 USD/bbl (w lutym 2021 r. marża wyniosła 1,8 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu ze styczniem 2021 r. poziom marży rafineryjnej spadł o 1,0 USD/bbl (w styczniu 2022 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. wyniósł 3,7 USD/bbl).

wykres 6 Poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. (2021-2022)



- Wysokość modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. w lutym 2022 r. wyniosła 6,9 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z lutym 2021 r. o 4,1 USD/bbl (w lutym 2021 r. marża wyniosła 2,8 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu ze styczniem 2021 r. poziom marży rafinerijnej wzrósł o 5,1 USD/bbl (w styczniu 2021 r. poziom modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 1,8 USD/bbl).

wykres 7 Poziom modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. (2021-2022)

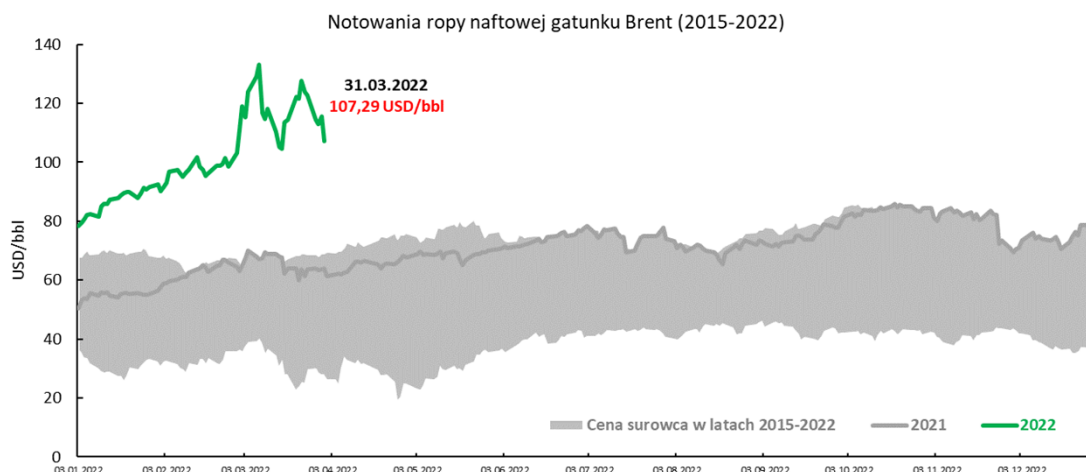


- Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. w lutym 2022 r. był niższy, a Grupy LOTOS S.A. wyższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafinerijna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 6,0 USD/bbl).

4. Notowania cen ropy naftowej na giełdach surowcowych

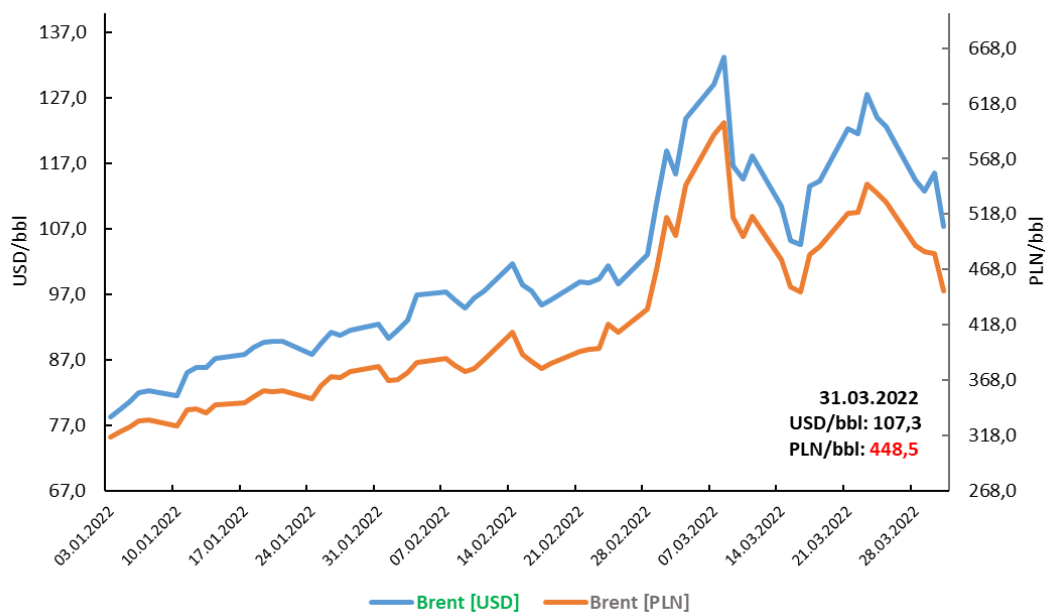
- W marcu 2022 r. średnie dzienne notowania baryłki ropy naftowej gatunku Brent na giełdzie w Londynie wyniosły 117,06 USD/bbl i w porównaniu z analogicznym okresem z 2021 r. były wyższe o 51,68 USD/bbl - $\uparrow 79,1\%$ (średnie notowania osiągnęły wówczas 65,38 USD/bbl).

wykres 8 Notowania ropy naftowej gatunku Brent (2015-2022)



- 31 marca 2022 r. cena baryłki ropy naftowej *Brent* na giełdzie w Londynie osiągnęła poziom 107,29 USD/bbl, co przy średnim kursie polskiej waluty (złoty) w stosunku do amerykańskiej (dolar) wynoszącym wówczas 3,9428 PLN, oznacza, że cena baryłki ropy naftowej gatunku *Brent* wyniosła 448,48 PLN i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2021 r. o 196,74 PLN - $\uparrow 78,14\%$ (31 marca 2021r. cena baryłki ropy naftowej Brent na giełdzie w Londynie osiągnęła poziom 63,85 USD/bbl, co przy średnim kursie polskiej waluty (złoty) w stosunku do amerykańskiej (dolar) wynoszącym wówczas 4,1801 PLN, oznacza, że cena baryłki ropy naftowej gatunku Brent wyniosła 251,75 PLN).

wykres 9 Notowania ropy naftowej gatunku Brent w USD i PLN (styczeń – luty 2022)



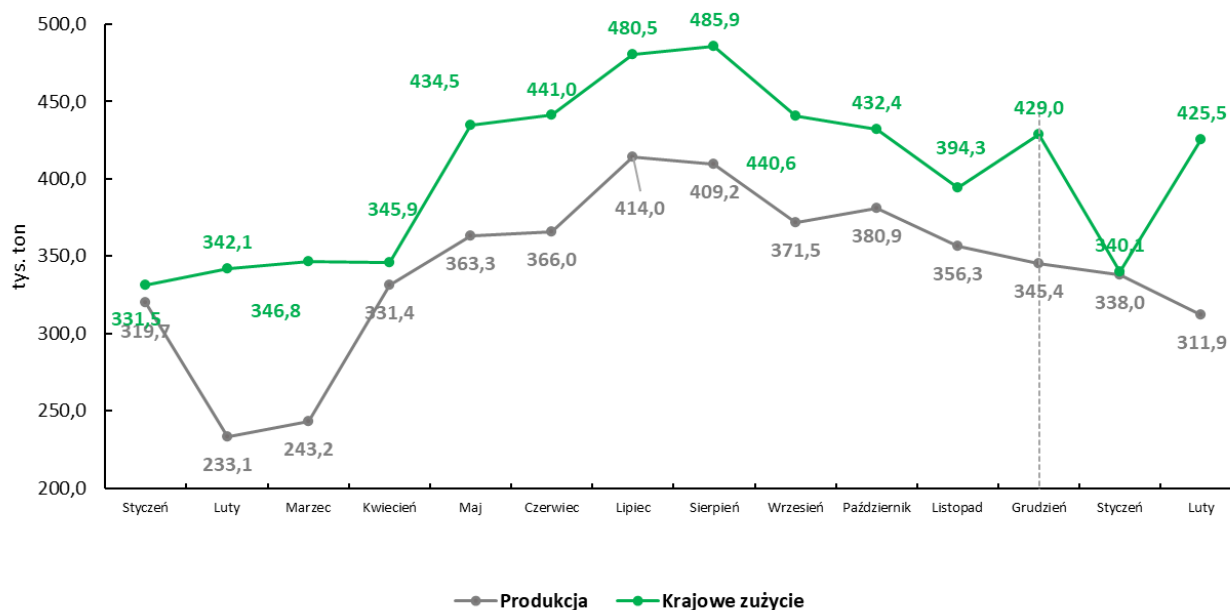
Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w lutym 2022 r. wyniosło 425,5 tys. ton i było wyższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2021 r. o 83,4 tys. ton – $\uparrow 24,4\%$ (zużycie krajowe w lutym 2021 r. wyniosło 342,1 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do stycznia 2022 r. – o 85,4 tys. ton – tj. $\uparrow 25,1\%$ (340,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) krajowe zużycie benzyn silnikowych wzrosło o $\uparrow 13,7\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (z 673,6 tys. ton w okresie I-II 2021 r. do 765,6 tys. ton w okresie I-II 2022 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w lutym 2022 r. wyniosła 311,9 tys. ton i była wyższa w stosunku do lutego 2021 r. o 78,8 tys. ton – tj. $\uparrow 33,8\%$ (233,1 tys. ton) oraz była niższa w porównaniu ze styczniem 2021 r. o 26,1 tys. ton – tj. $\downarrow 7,7\%$ (338,0 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) produkcja benzyn silnikowych wzrosła o $\uparrow 17,6\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (z 552,8 tys. ton w okresie I-II 2021 r. do 649,9 tys. ton w okresie I-II 2022 r.). Znaczny wzrost produkcji benzyn jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach w zeszłym roku.

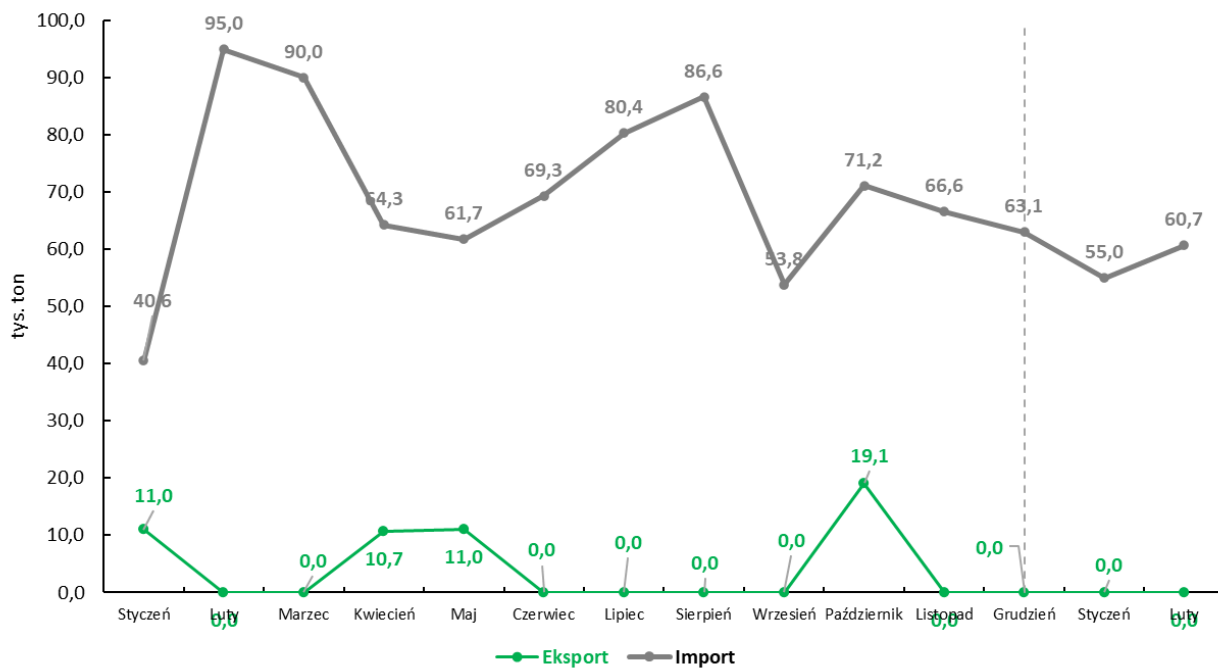
wykres 10 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2021-2022)



b) Import i eksport

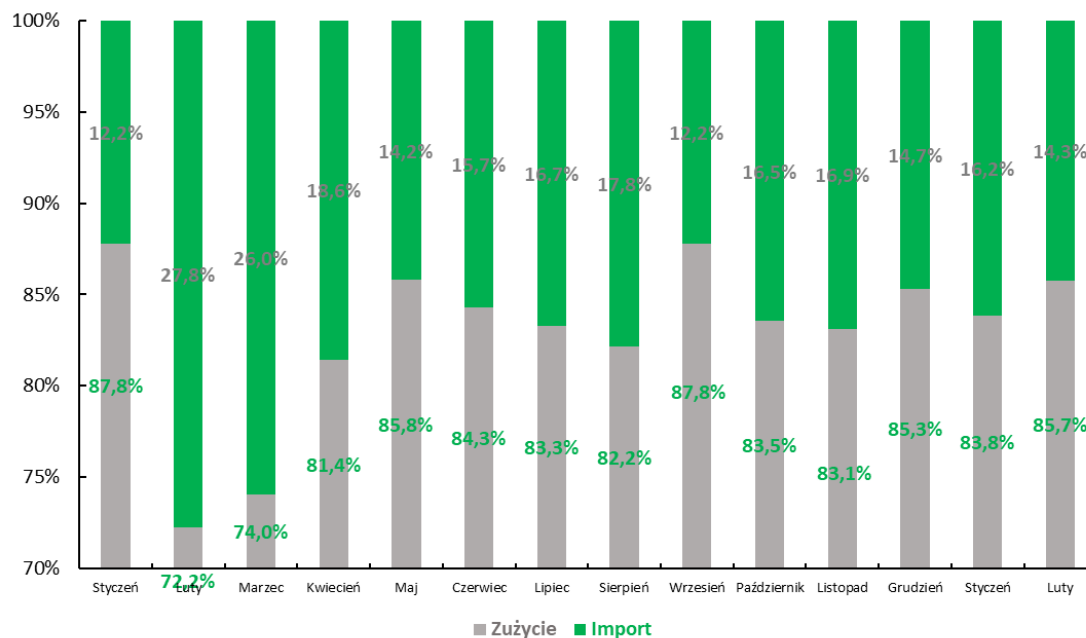
- **Import** benzyn silnikowych w lutym 2022 r. wyniósł 60,7 tys. ton i był niższy w stosunku do lutego 2021 r. - o 34,3 tys. ton – tj. ↓63,9% (w lutym 2021 r. import wyniósł 95 tys. ton). W porównaniu do stycznia 2022 r. import wzrósł - o 5,7 tys. ton - ↑10,4%. Od początku roku (styczeń-luty) import benzyn silnikowych spadł o ↓14,4% w porównaniu do analogicznego okresu 2021r. (z 135,6 tys. ton w okresie I-II 2021 r. do 115,7 tys. ton w okresie I-II 2022 r.).
- **W lutym 2022 r. nie odnotowano eksportu benzyn silnikowych.** Od początku roku (styczeń-luty) eksport benzyn silnikowych spadł o ↓100% w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (z 11,0 tys. ton w okresie I-II 2021 r. do 0 w okresie I-II 2022 r.).

wykres 11 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2021-2022)



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w lutym 2022 r. kształtował się na poziomie 14,3% i był niższy niż średni udział w lutym 2021 r., który kształtował się na poziomie 27,8%. W całym 2021 r. średni udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych wyniósł 17,4%. Znaczący wzrost udziału importu benzyn w zużyciu krajowym w zeszłym roku wynikał z ograniczonej pracy rafinerii w lutym 2021 r.

wykres 12 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2021-2022)

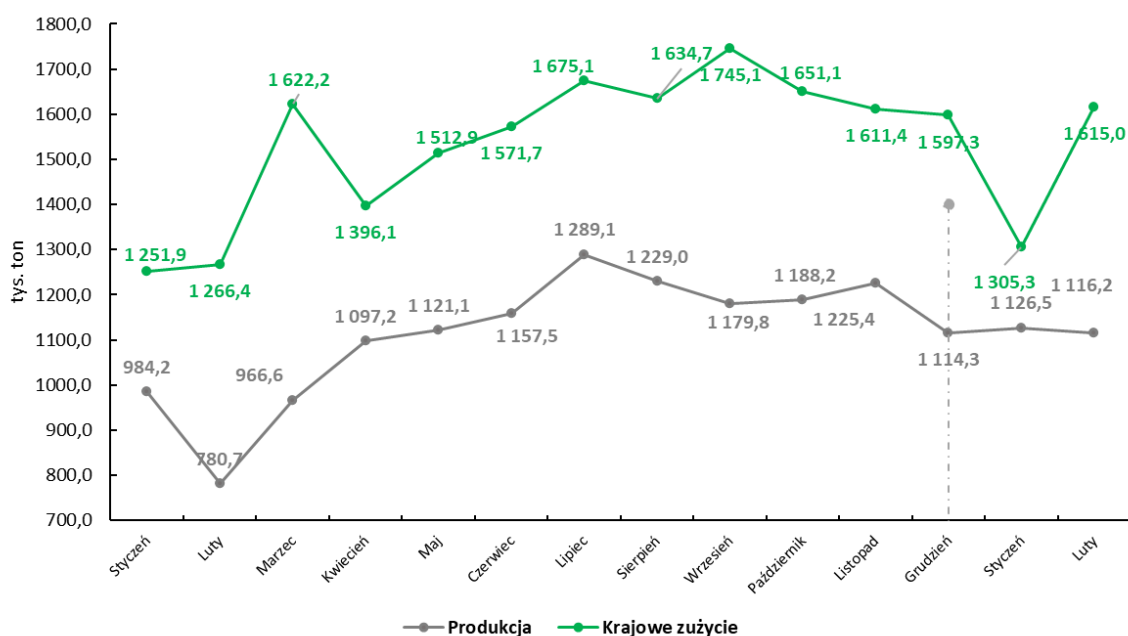


2. Rynek oleju napędowego

a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w lutym 2022 r. wyniosło 1615,0 tys. ton i było niższe w stosunku do lutego 2021 r. o 348,6 tys. ton – tj. $\uparrow 27,5\%$ (1266,4 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do stycznia 2022 r. o 309,7 tys. ton – $\uparrow 23,7\%$ (1305,3 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) krajowe zużycie oleju napędowego wzrosło o $\uparrow 16\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (z 2518,4 tys. ton w okresie I-II 2021 r. do 2920,3 tys. ton w okresie I-II 2022).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w lutym 2022 r. wyniosła 1116,2 tys. ton i była wyższa w stosunku do lutego 2021 r. o 335,5 tys. ton – $\uparrow 43,0\%$ (780,7 tys. ton) oraz była niższa w porównaniu do stycznia 2022 r. o 10,3 tys. ton – $\downarrow 0,9\%$ (1126,5 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) produkcja oleju napędowego wzrosła o $\uparrow 27,1\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (z 1765,0 tys. ton w okresie I-II 2021 r. do 2242,7 tys. ton w okresie I-II 2022).

wykres 13 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2021-2022)



b) Import oraz eksport

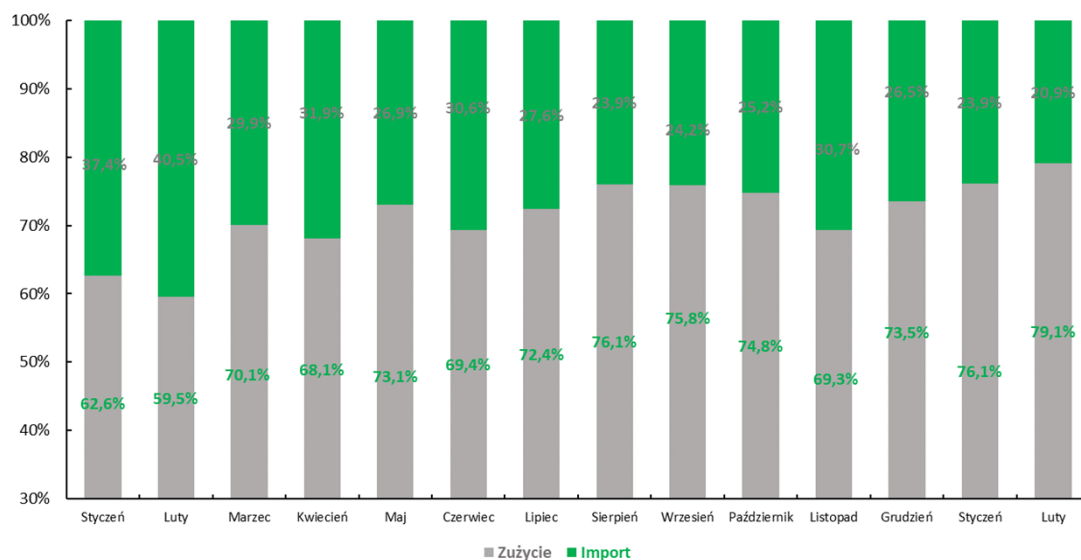
- **Import** oleju napędowego w lutym 2022 r. wyniósł 337,6 tys. ton i był mniejszy w stosunku do lutego 2021 r. o 175,2 tys. ton – ↓34,2% (w lutym 2021 r. import wyniósł 512,8 tys. ton) oraz był wyższy w odniesieniu do stycznia 2022 r. o 25,8 tys. ton – ↑8,3% (w styczniu 2022 r. import wyniósł 311,8 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) import oleju napędowego spadł o ↓33,8% w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (z 980,5 tys. ton w okresie I-II 2021 r. do 649,4 tys. ton w okresie I-II 2022). Znaczny spadek importu oleju napędowego był związany z przestojami pracy w rafineriach w zeszłym roku, z czego wynikały mniejsze dostawy krajowych paliw na rynek oraz konieczność suplementacji dostawami z zagranicy.
- **Eksport** oleju napędowego w lutym 2022 r. wyniósł 1,8 tys. ton i był mniejszy w stosunku do lutego 2021 r. o 4,8 tys. ton - ↓72,6%. W stosunku do stycznia 2022 r. eksport wzrósł o 1,6 tys. ton - ↑800% (w styczniu 2022 r. eksport oleju napędowego wyniósł 0,2 tys. ton). Od początku roku (styczeń-luty) eksport oleju napędowego spadł o ↓82,4% w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (z 11,4 tys. ton w okresie I-II 2021 r. do 2,0 tys. ton w okresie I-II 2022).

wykres 14 Import oraz eksport oleju napędowego (2021-2022)



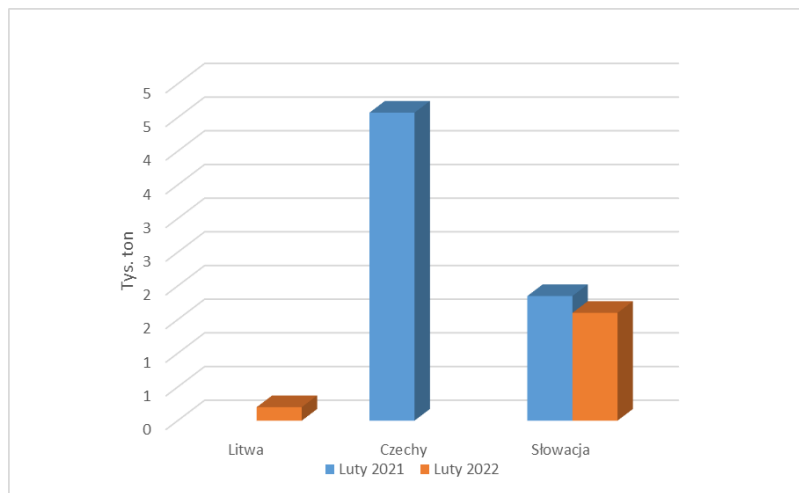
- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w lutym 2022 r. kształtował się na poziomie 20,9% i był niższy niż średni udział w lutym 2021 r., który kształtował się na poziomie 40,5%. Należy wskazać, iż import oleju napędowego do Polski w dużej mierze ma charakter uzupełniający. Dla porównania, w 2020 r. wyniósł on 25,8%.

wykres 13 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2021-2022)



- W lutym 2021 r. olej napędowy był eksportowany głównie na Słowację (1,6 tys. ton). Odnotowano również dostawę na Litwę (0,2 tys. ton). W analogicznym okresie 2022 r. odbiorcą dostaw oleju napędowego z Polski były Czechy (4,6 tys. ton) oraz Słowacja (1,9 tys. ton).

wykres 14 Eksport oleju napędowego z Polski Luty 2021-2022

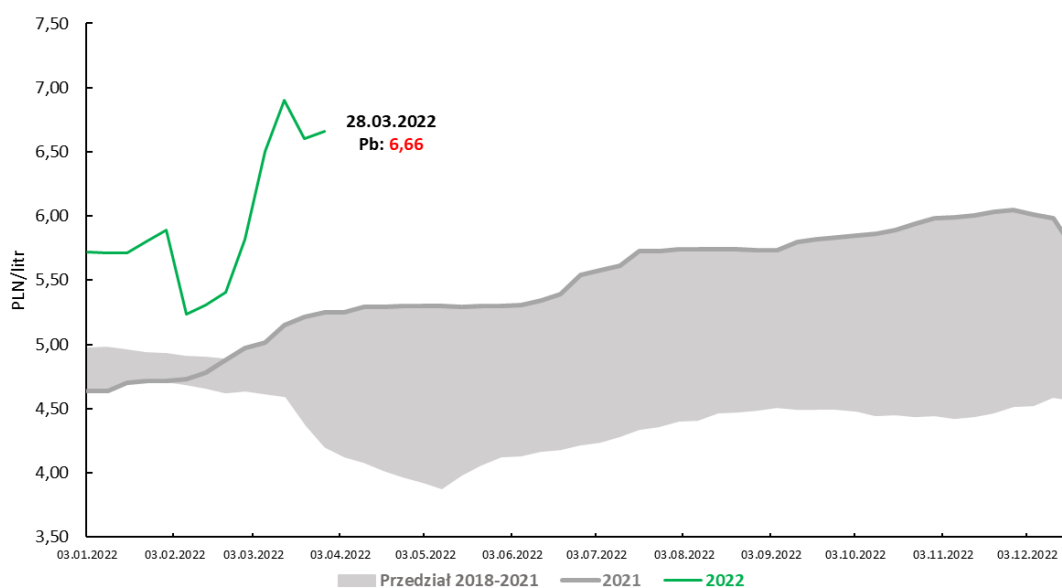


3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

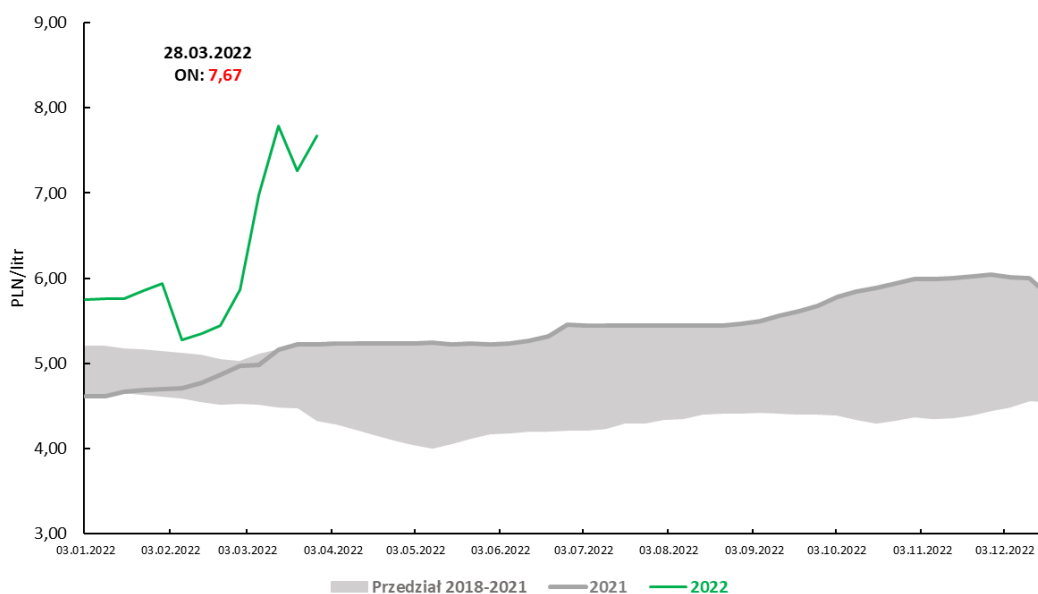
- Kontynuowane zostaje obniżenie akcyzy na paliwa, akcyza na benzyny wynosi 1413 zł na 1000 litrów; oleje napędowe i biokomponenty stanowiące samoistne paliwa – 1104 zł na 1000 litrów.
- W styczniu 2022 r. zostało ogłoszone wdrożenie tzw. tarczy antyinflacyjnej 2.0, w ramach której został obniżony podatek VAT na paliwa z 23% do 8%.
- Nie ulega zmianie wysokość stawki opłaty paliwowej.) – opłata paliwowa wynosi 152,61 za 1000l benzyn silnikowych. (W 2021r. 165,14 PLN, 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 329,12 PLN za 1000 l oleju napędowego. (w 2021r. 338,53 PLN, 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. W styczniu 2022 kwota opłaty emisyjnej nie uległa zmianie.
- Średnia cena benzyn silnikowych w marcu 2022 r. osiągnęła poziom 6,64 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2021 r. o 1,58 PLN/litr – $\uparrow 30,99\%$ (średnia cena tego paliwa w marcu 2021 r. wyniosła 5,09 PLN/litr). W marcu 2022 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z lutym 2022 r. wzrosła o 1,22 PLN/l - $\uparrow 22,51\%$ (w lutym 2022 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,44 PLN/litr). Dla porównania W całym 2022 r. średnia cena benzyn silnikowych wyniosła 5,94 PLN/litr.

wykres 15 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2018-2022)



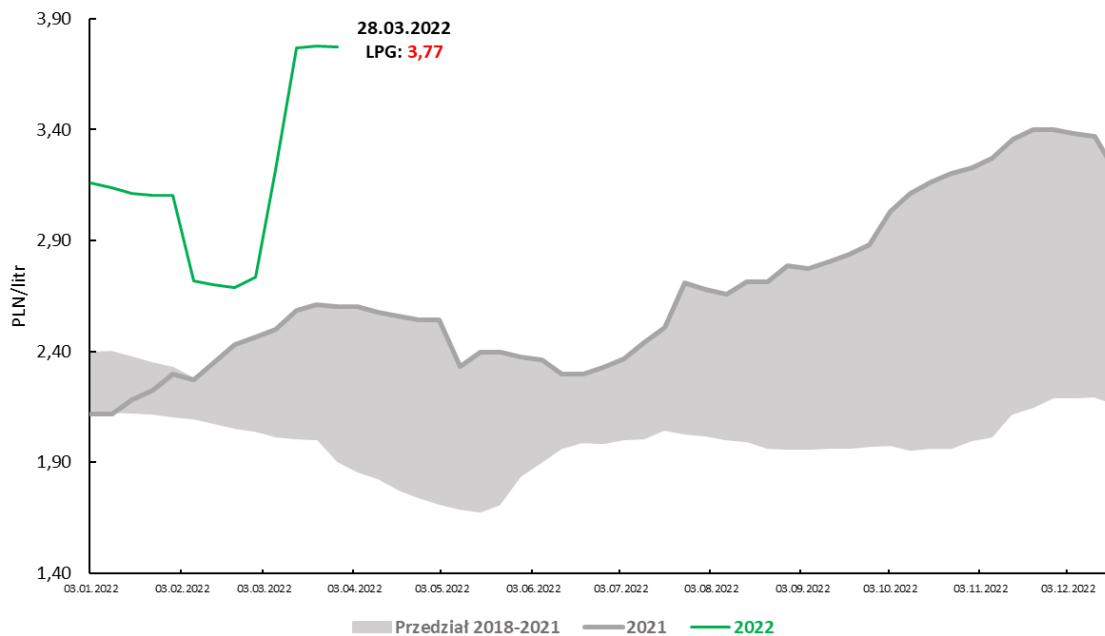
- Średnia cena oleju napędowego w marcu 2022 r. osiągnęła poziom 7,42 PLN/litr odnotowując wzrost o 2,34 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2021 r. - $\uparrow 46,06\%$ (średnia cena tego paliwa w marcu 2021 r. wyniosła 5,08 PLN/litr). W marcu 2022 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu z lutym 2022 r. była wyższa o 1,94 PLN/litr - $\uparrow 35,39\%$ (w lutym 2022 r. średnia cena oleju napędowego wyniosła 5,48 PLN/litr). Dla porównania W całym 2022 r. średnia cena oleju napędowego wyniosła 6,21 PLN/litr.

wykres 16 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2018-2022)



- Średnia cena LPG w marcu 2022 r. osiągnęła poziom 3,63 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2021 r. o 1,09 PLN/litr – $\uparrow 43,07\%$ (w marcu 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 2,54 PLN/litr). W marcu 2022 r. średnia cena LPG w porównaniu z lutym 2022 r. wzrosła o 0,92 PLN/litr - $\uparrow 34,13\%$ (w lutym 2022 r. średnia cena LPG wyniosła 2,71 PLN/litr).

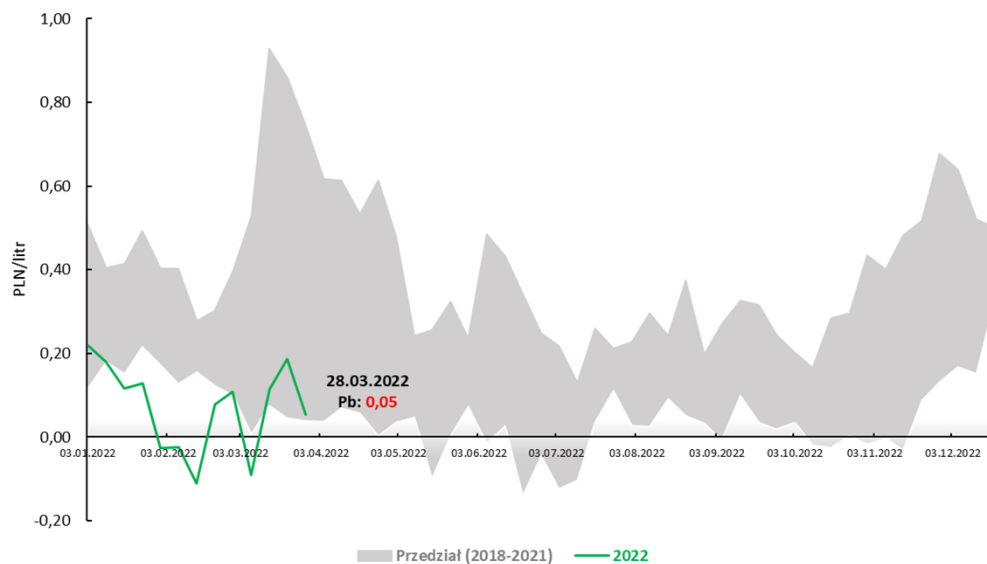
wykres 17 Tygodniowe ceny LPG (2018-2022)



b) Poziom marż dystrybucyjnych

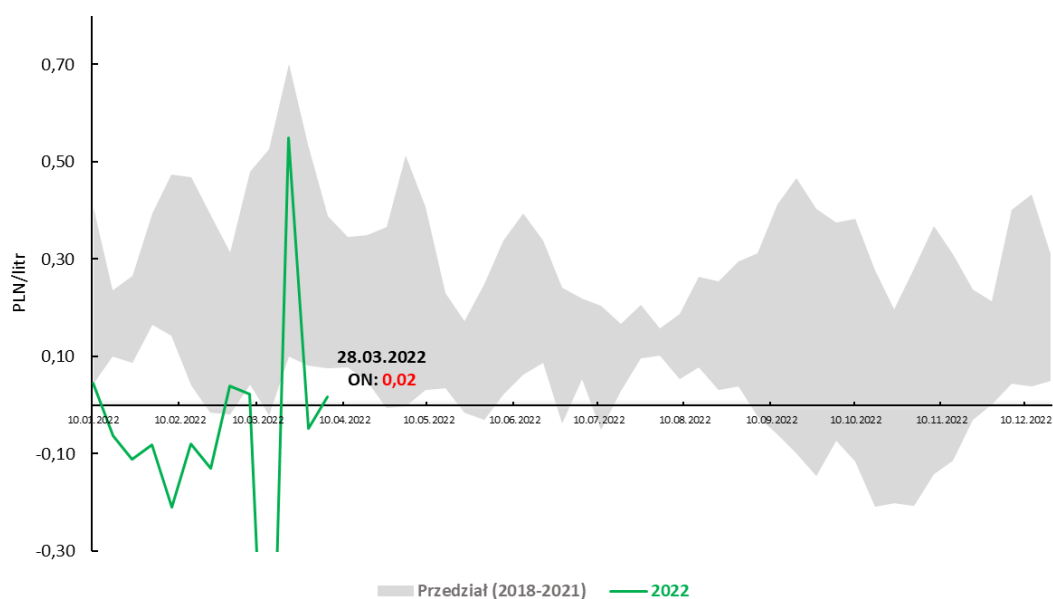
- W marcu 2022 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wzrosła w stosunku do ostatniego dnia lutego 2022 r. i wg. stanu na 28.03.2022 r. wyniosła 0,5 PLN/litr. W całym marcu 2022 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,07 PLN/litr i była wyższa niż średnia marża w lutym 2022 r. o 0,05 PLN/litr. Dla porównania w całym 2021 r. średnia marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wyniosła 0,19 PLN/litr

wykres 18 Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2018-2022)



- W marcu 2022 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego pozostała na tym samym poziomie w stosunku do ostatniego dnia lutego 2022 r. i wg. stanu na 28.03.2022 r. wyniosła 0,02 PLN/litr. W całym marcu 2022 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła -0,09 PLN/litr i była o 0,06 PLN/litr niższa niż średnia marża w lutym 2022 r. Dla porównania w całym 2021 r. średnia marża dystrybucyjna oleju napędowego wyniosła 0,13 PLN/litr

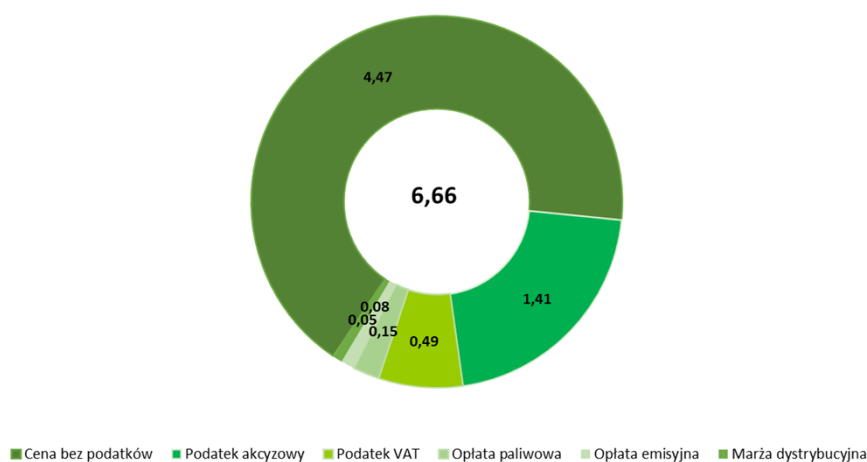
wykres 19 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2018-2022)



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

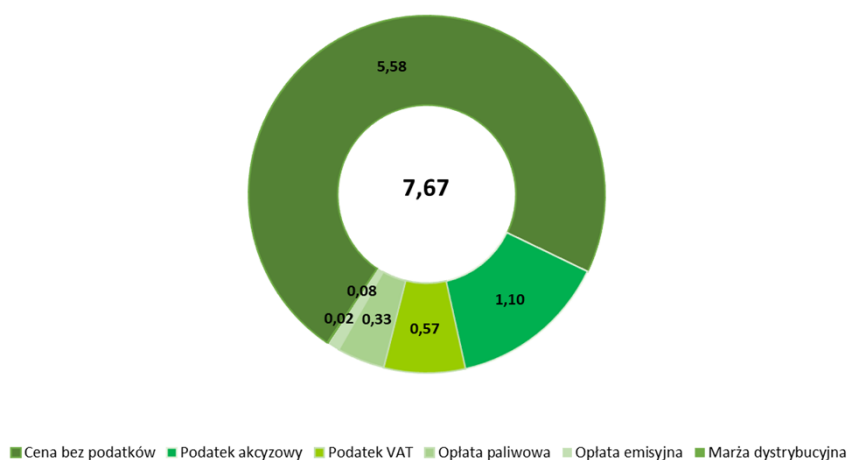
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 28.03.2022 r. (6,66 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (6117 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,07 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 4,47 PLN/litr. W cenie litra benzyn silnikowych podatki stanowią ok. 31%.

wykres 20 Cena detaliczna benzyn silnikowych (28.02.2022, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 28.03.2022 r. (7,67 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (7091 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. 0,02 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 5,58 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 26%.

wykres 21 Cena detaliczna oleju napędowego (28.03.2022, PLN)

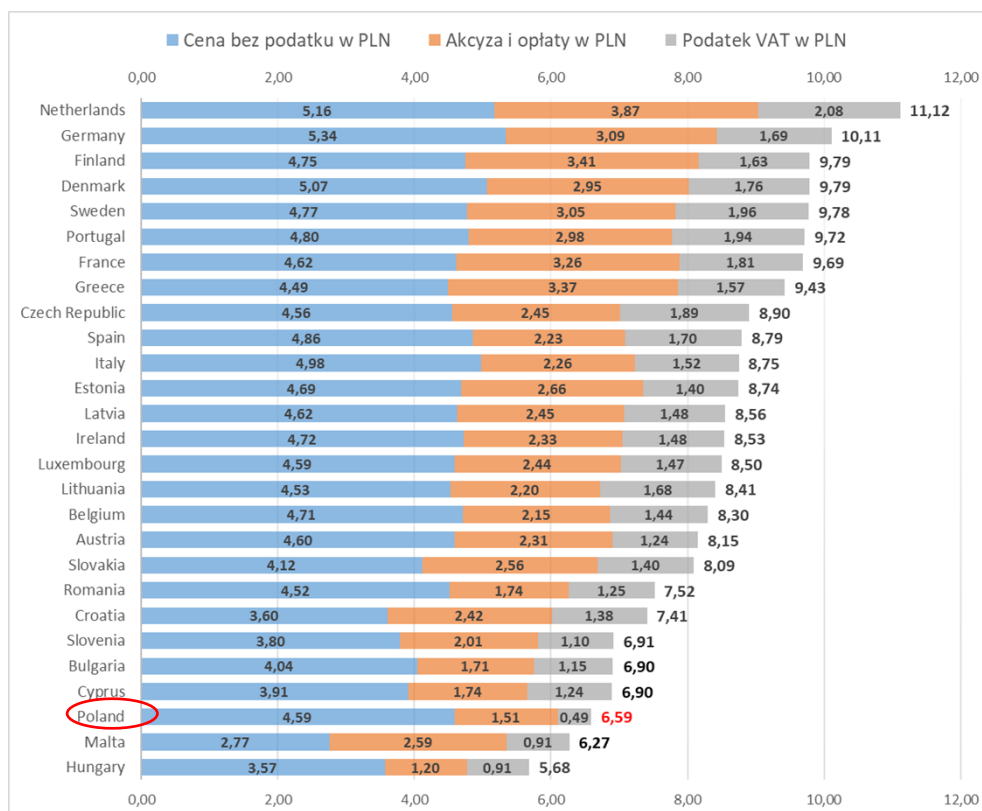


d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

– benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 28.03.2022 r. odnotowano na Węgrzech (5,68 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (11,12 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 6,59 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.

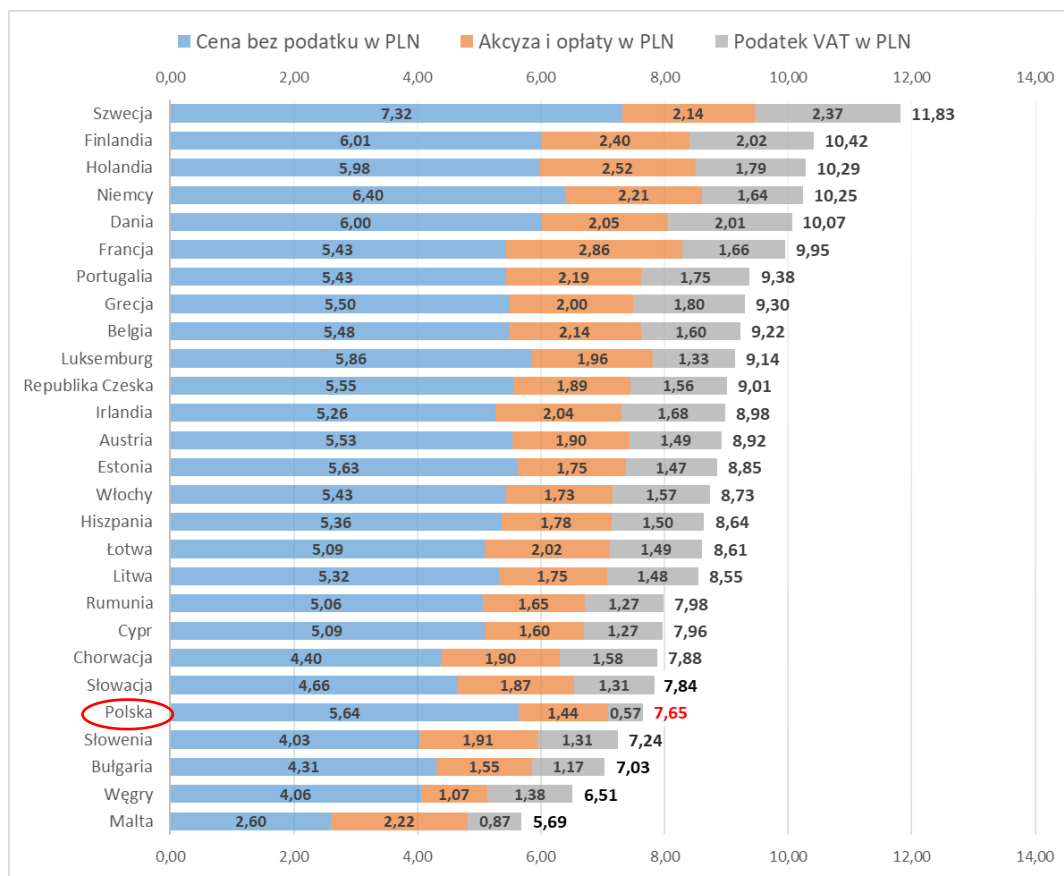
wykres 22 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 28.02.2022 (wg. kursu EUR= 4,7035 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 28.03.2022 r. odnotowano na Malcie (5,69 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (11,83 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 7,65 PLN/litr.

wykres 23 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 28.03.2022 (wg. kursu EUR=4,7035 PLN)



Spis wykresów

wykres 1 Import ropy naftowej do Polski (2021-2022).....	5
wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2021-2022).....	6
wykres 3 Wydobywanie ropy naftowej w Polsce (2021-2022).....	7
wykres 4 Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2021-2022).....	8
wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2021-2022).....	9
wykres 6 Poziom modelowej marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. (2021-2022).....	9
wykres 7 Poziom modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. (2021-2022).....	10
wykres 8 Notowania ropy naftowej gatunku Brent (2015-2022).....	11
wykres 9 Notowania ropy naftowej gatunku Brent w USD i PLN (styczeń – luty 2022).....	11
wykres 10 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2021-2022).....	12
wykres 11 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2021-2022).....	13
wykres 12 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2021-2022).....	14
wykres 16 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2021-2022).....	17
wykres 16 Eksport oleju napędowego z Polski Luty 2021-2022.....	18
wykres 17 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2018-2022).....	19
wykres 18 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2018-2022).....	20
wykres 19 Tygodniowe ceny LPG (2018-2022).....	21
wykres 20 Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2018-2022).....	22
wykres 21 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2018-2022).....	22
wykres 22 Cena detaliczna benzyn silnikowych (28.02.2022, PLN).....	23
wykres 23 Cena detaliczna oleju napędowego (28.03.2022, PLN).....	24
wykres 24 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 28.02.2022 (wg. kursu EUR= 4,7035 PLN).....	24
wykres 25 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 28.03.2022 (wg. kursu EUR=4,7035 PLN).....	26

Opracował:

Jakub Kowalski, starszy Specjalista

Parafował:

Marek Kosicki, Naczelnik Wydziału

Akceptował:

Przemysław Bryksa, Dyrektor

Przygotowano:

Wydział Rynku Ropy Naftowej, Paliw i Biopaliw Ciekłych
Departament Ropy i Paliw Transportowych
Ministerstwo Klimatu i Środowiska