



MINISTERSTWO ENERGII

Monitorowanie bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa

Warszawa, październik 2018 r.

Spis treści

Podsumowanie	4
Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie	6
1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski	6
2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce	8
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	21
c) Podatki i opłaty w cenie paliw	23
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej	24
Spis wykresów	26
Spis map	26

Podsumowanie

Podsumowanie rynku krajowego w październiku 2018 r.

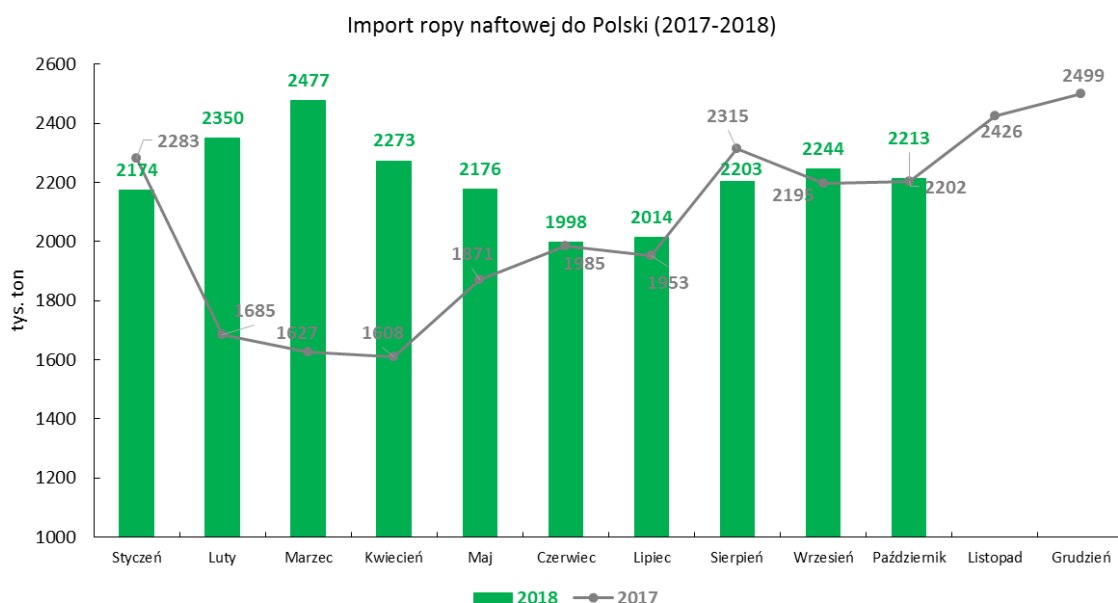
- W październiku 2018 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 2213 tys. ton odnotowując wzrost o 11 tys. ton – $\uparrow 0,5\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (import ropy naftowej do Polski w październiku 2017 r. wyniósł 2195 tys. ton). W okresie styczeń–październik 2018 r. całkowity import ropy naftowej do Polski wzrósł o 12% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (z 19 723 tys. ton w I-X 2017 r. do 22 122 tys. ton w okresie I-X 2018 r.). W 2018 r. kontynuowano działania na rzecz dywersyfikacji dostaw ropy naftowej kładąc nacisk zarówno na zróżnicowanie kierunków dostaw jak i dróg dostaw. **Należy podkreślić, że w ostatnich latach widoczny jest spadek uzależnienia od dostaw rosyjskich: w 2012 r. dostawy z Rosji stanowiły 95,5% ropy importowanej do Polski, natomiast w okresie styczeń–październik 2018 r. udział dostaw ropy naftowej z Rosji w stosunku do całkowitego importu tego surowca wyniósł 76,3%.**
- W październiku 2018 r. import drogą lądową (rurociąg „Przyjaźń”) kształtował się na poziomie 54,89% (1 214,9 tys. ton ropy naftowej), natomiast poprzez terminal w Gdańsku na poziomie 45,11% (998,4 tys. ton ropy naftowej). W 2017 r. import drogą lądową kształtował się średnio na poziomie 65,5% , a drogą morską na poziomie 34,4%. W okresie styczeń–październik 2018 r. import drogą lądową kształtował się średnio na poziomie 54,69%, a drogą morską na poziomie 45,84%.
- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w październiku 2018 r. wyniosło 92,7 tys. ton i w porównaniu do analogicznego okresu z 2017 r. było niższe o 0,9 tys. ton – $\downarrow 1\%$ (93,6 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z wrześniem 2018 r. wzrosło o 21 tys. ton - $\downarrow 29,3\%$ (we wrześniu 2018 r. wydobycie wyniosło 71,7 tys. ton). W okresie styczeń–październik 2018 r. całkowite wydobycie ropy naftowej w Polsce wzrosło o 2,2% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (z 817,5 tys. ton w I-X 2017 r. do 835,3 tys. ton w okresie I-X 2018 r.).
- Przerób ropy naftowej w Polsce w październiku 2018 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 2248,26 tys. ton i był niższy o 185,1 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku. Średni poziom przerobu w dwóch głównych rafineriach w Polsce w październiku 2018 r. wyniósł 95,3% i był niższy niż w październiku 2017 r. o 1,1 p.p.
- Krajowe zużycie benzyn silnikowych w październiku 2018 r. zmniejszyło się w porównaniu z analogicznym okresem z 2017 r. o 2,3%.** Zużycie benzyn silnikowych w październiku 2018 r. wyniosło 378,7 tys. ton. **W zakresie oleju napędowego – w październiku 2018 r. nastąpił wzrost krajowego zużycia o 5,2% w porównaniu z analogicznym okresem w 2017 r.** Zużycie oleju napędowego w październiku 2018 r. wyniosło 1584,6 tys. ton. Całkowite zużycie krajowe obydwu rodzajów paliw w okresie styczeń–październik 2018 r. w stosunku do okresu styczeń–październik 2017 r. wzrosło dla benzyn silnikowych o 2,3% i o 7,9% dla oleju napędowego.
- Produkcja benzyn silnikowych w październiku 2018 r. wzrosła o 6,6% w odniesieniu do analogicznego okresu z 2017 r., natomiast produkcja oleju napędowego spadła o 6,7%.** Całkowita produkcja obydwu rodzajów paliw w okresie styczeń–październik 2018 r. w stosunku do okresu styczeń–październik 2017 r. wzrosła o 7,4% dla benzyn silnikowych i o 11,3% dla oleju napędowego.
- W 2018 r. produkcja krajowa pokrywała większość zapotrzebowania na paliwa, zarówno w odniesieniu do benzyn silnikowych jak i oleju napędowego. **Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych kształtował się w październiku 2018 r. na poziomie 7,7%, natomiast w zakresie oleju napędowego wyniósł 30,7%.**
- Import benzyn silnikowych w październiku 2018 r.** był niższy w porównaniu z analogicznym okresem w 2017 r. o 19,6%. Natomiast **eksport tego paliwa**, w porównaniu z październikiem 2017 r. wzrósł o 46,1%. **Import oleju napędowego w październiku 2018 r.** był większy w porównaniu z październikiem 2017 r. o 54,8%, natomiast **eksport tego paliwa** odnotował spadek w porównaniu z październikiem 2017 r. o 70,1%. Całkowity import obydwu rodzajów paliw w okresie styczeń–październik 2018 r. w stosunku do analogicznego okresu w 2017 r. spadł o 3,9% dla benzyn silnikowych i o 6,4% dla oleju napędowego. Natomiast całkowity eksport w ww. przedziałach czasowych wzrósł o 81,4% dla benzyn silnikowych oraz spadł o 82,3% dla oleju napędowego.

- **Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej w październiku 2018 r.** Grupy LOTOS S.A. wyniosła 7,4USD/bbl i była o 1,2 USD/bbl niższa niż w październiku 2017 r. Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w październiku 2018 r. 5,1 USD/bbl i była o 2,5 USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2017 r.

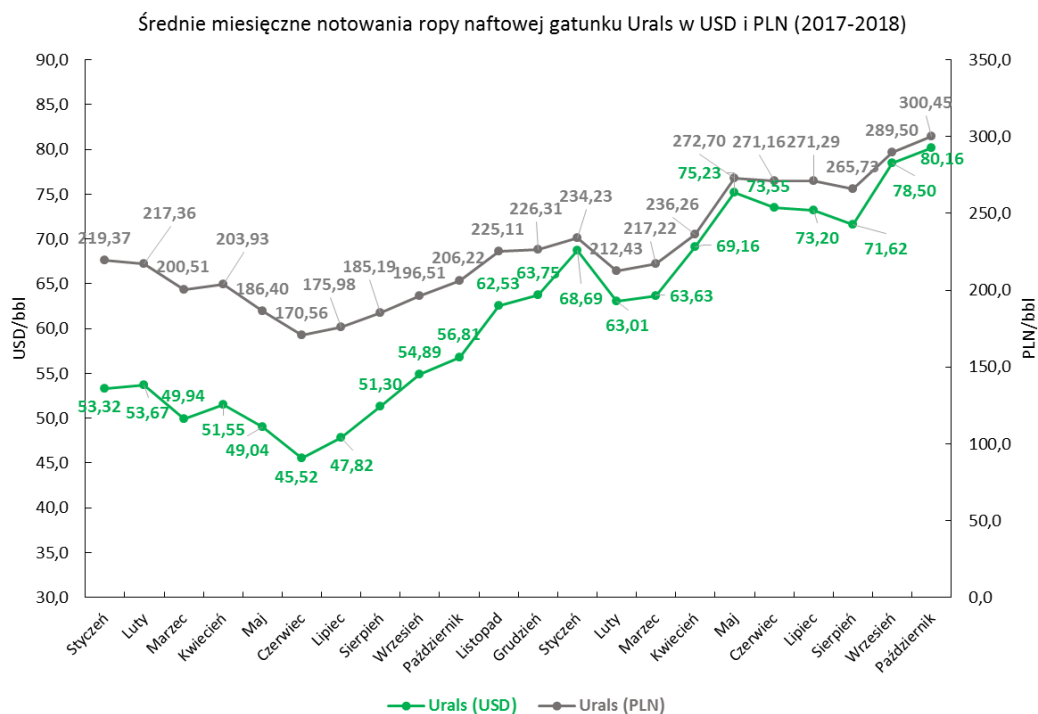
Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie

1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

- W październiku 2018 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 2213 tys. ton odnotowując wzrost o 11 tys. ton – $\uparrow 0,5\%$ w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (import ropy naftowej do Polski w październiku 2017 r. wyniósł 2195 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z wrześniem 2018 r. spadł o 31 tys. ton - $\downarrow 1,4\%$ (we wrześniu 2018 r. import wyniósł 2244 tys. ton). W okresie styczeń-październik 2018 r. całkowity import ropy naftowej do Polski wzrósł o 12% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (z 19 723 tys. ton w I-X 2017 r. do 22 122 tys. ton w okresie I-X 2018 r.).
- W okresie styczeń-październik 2018 r. kontynuowano działania na rzecz dywersyfikacji dostaw ropy naftowej kładąc nacisk zarówno na zróżnicowanie kierunków dostaw jak i dróg dostaw. **Należy podkreślić, że w ostatnich latach widoczny jest spadek uzależnienia od dostaw rosyjskich: w 2012 r. dostawy z Rosji stanowiły 95,5% ropy importowanej do Polski, natomiast w okresie styczeń-październik 2018 r. udział dostaw ropy naftowej z Rosji w stosunku do całkowitego importu tego surowca wyniósł 76,3%.**

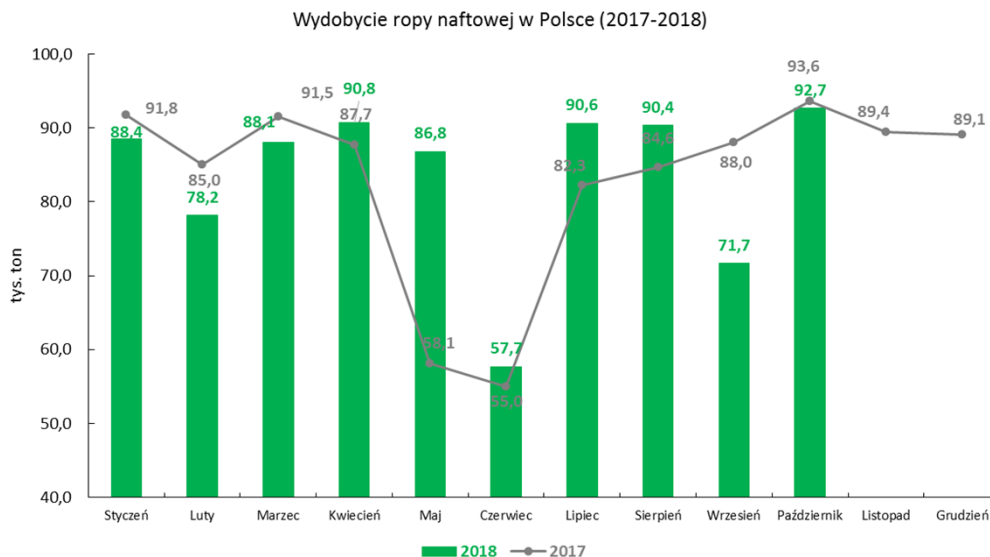


- W październiku 2018 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* wyniosła 80,16 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2017 r. o 23,35 USD/bbl (↑41%). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w październiku 2018 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 300,45 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2017 r. o 94,23 PLN/bbl (↑46%) – cena w październiku 2017 r. wyniosła 206,22 PLN/bbl



2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

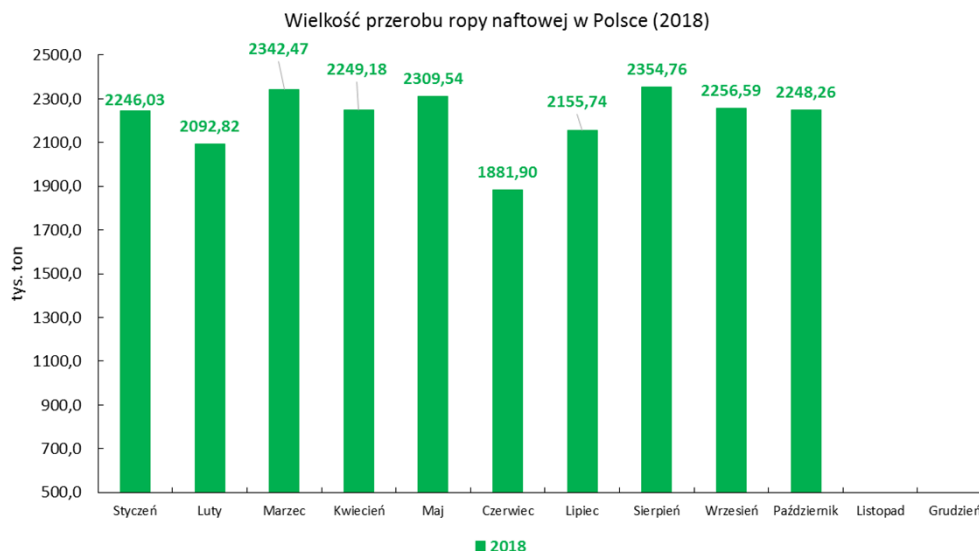
- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w październiku 2018 r. wyniosło 92,7 tys. ton i w porównaniu do analogicznego okresu z 2017 r. było niższe o 0,9 tys. ton – ↓1% (93,6 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobywanie ropy naftowej w porównaniu z wrześniem 2018 r. wzrosło o 21 tys. ton - ↓29,3% (we wrześniu 2018 r. wydobywanie wyniosło 71,7 tys. ton). W okresie styczeń–październik 2018 r. całkowite wydobywanie ropy naftowej w Polsce wzrosło o 2,2% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (z 817,5 tys. ton w I-X 2017 r. do 835,3 tys. ton w okresie I-X 2018 r.).



3. Infrastruktura naftowa

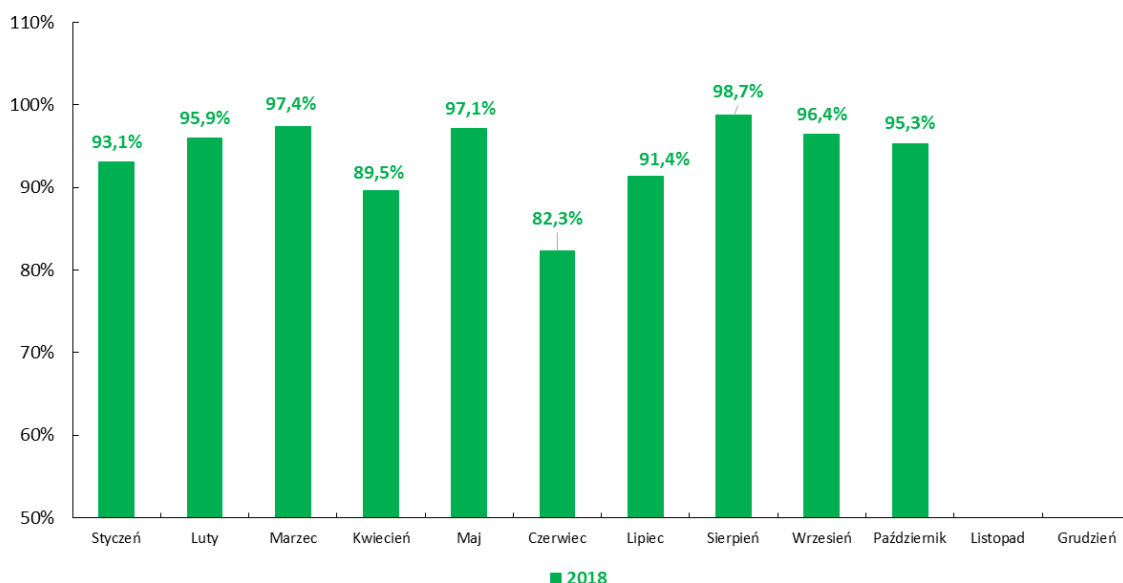
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

- Przerób ropy naftowej w Polsce w październiku 2018 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 2248,26 tys. ton i był niższy o 185,1 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku. W ujęciu dynamicznym w porównaniu z wrześniem 2018 r. przerób zmniejszył się o 8,33 tys. ton (we wrześniu 2018 r. przerób wyniósł 2256,59 tys. ton). W okresie styczeń–październik 2018 r. całkowity przerób ropy naftowej w Polsce wzrósł o 9,4% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (z 20 237 tys. ton w I-X 2017 r. do 22 137 tys. ton w okresie I-X 2018 r.).



- Uwzględniając nominalną roczną wielkość przerobową polskich rafinerii (Płock – 17,8 mln ton; Gdańsk – 10,7 mln ton) można wskazać, iż w październiku 2018 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 95,3% (Płock – 85,6%; Gdańsk – 105%), odnotowując spadek o 5,9 p.p. w stosunku do października 2017 r. W ujęciu dynamicznym, w stosunku do września 2018 r. poziom ten spadł o 1,1 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych we wrześniu 2018 r. wyniósł 96,4%). W 2017 r. średnio moce przerobowe polskich rafinerii były wykorzystywane na poziomie 86,7%.

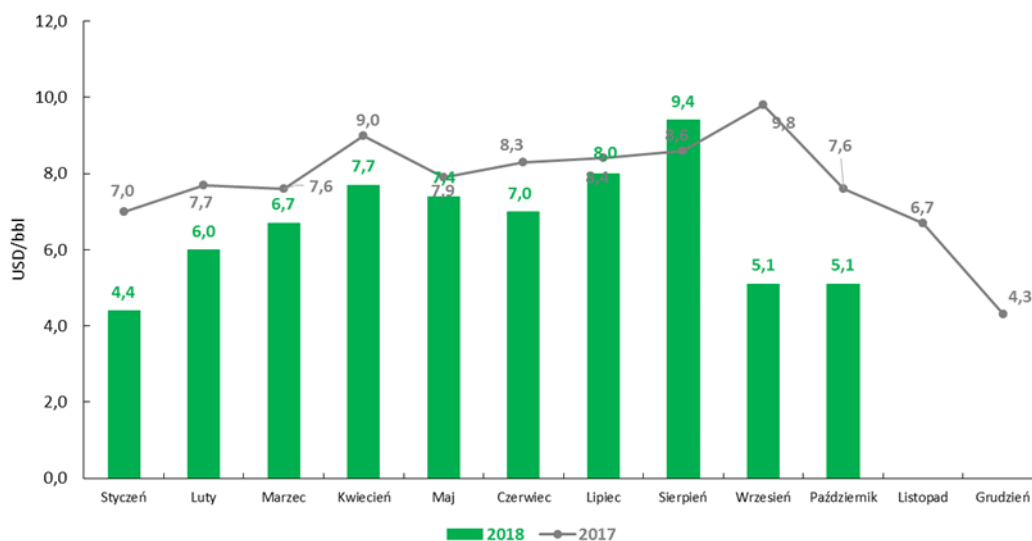
Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2017-2018)



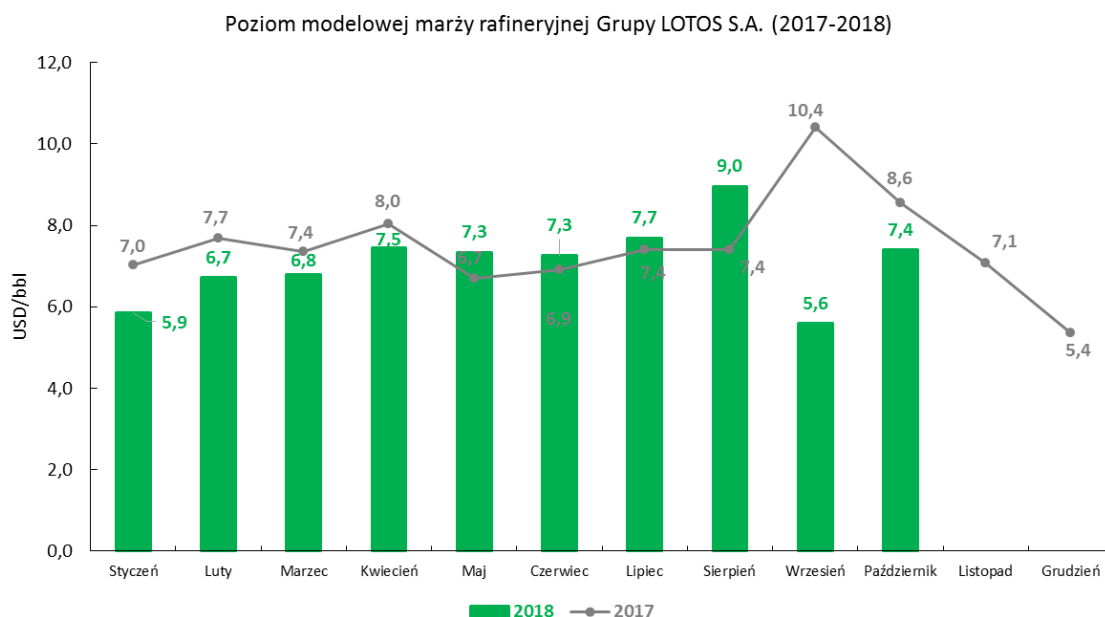
b) Poziom marż rafineryjnych

- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w październiku 2018 r. wyniosła 5,1 USD/bbl i była niższa w porównaniu z październikiem 2017 r. o 2,5 USD/bbl (w październiku 2017 r. marża wyniosła 7,6 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z wrześniem 2018 r. poziom marży rafineryjnej pozostał na niezmiennym poziomie (we wrześniu 2018 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A również wyniósł 5,1 USD/bbl).

Poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. (2017-2018)



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w październiku 2018 r. wyniosła 7,4 USD/bbl i była niższa w porównaniu z październikiem 2017 r. o 1,2 USD/bbl (w październiku 2017 r. marża wyniosła 8,6 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z wrześniem 2018 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 1,8 USD/bbl (we wrześniu 2018 r. marża wyniosła 5,6 USD/bbl).



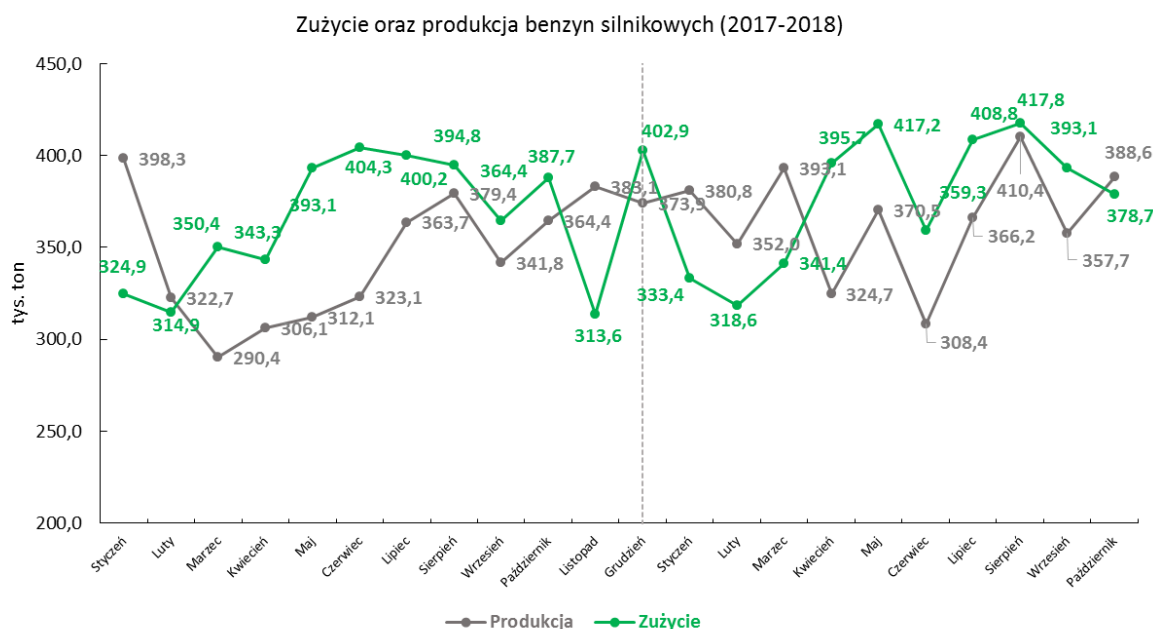
- Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marż rafineryjnych PKN ORLEN S.A. oraz Grupy LOTOS S.A. we wrześniu 2018 r. plasował się w przedziale marż stosowanych w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się w tym okresie na poziomie 4,8 USD/bbl).

Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

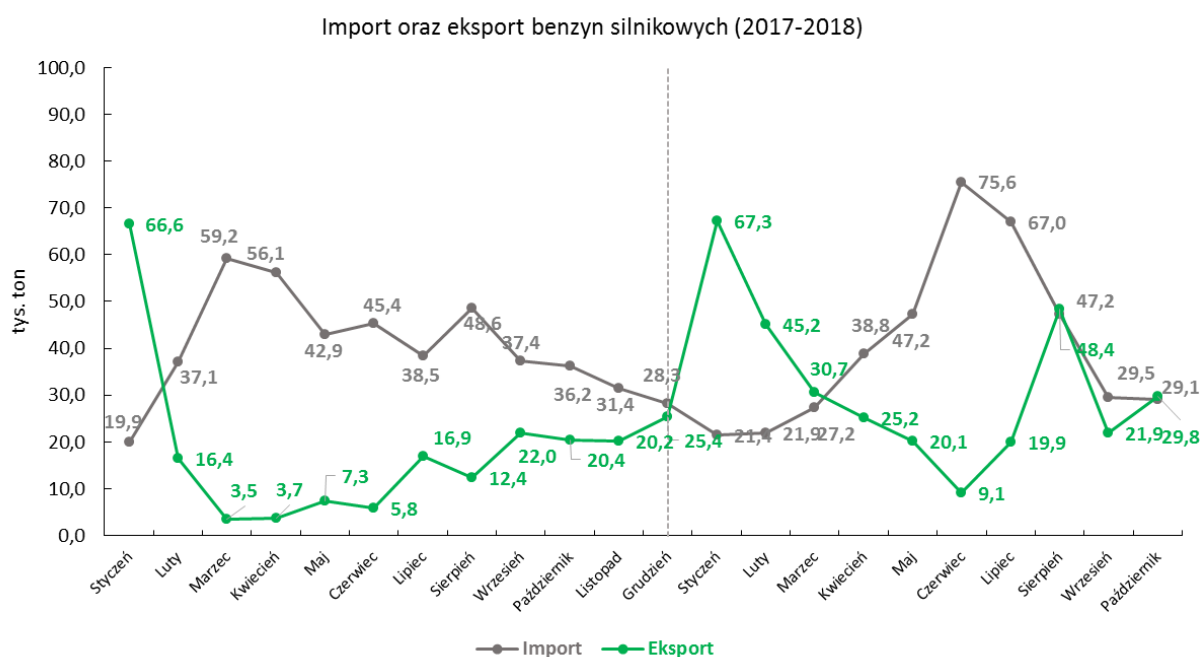
a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w październiku 2018 r. wyniosło 378,7 tys. ton i było niższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2017 r. o 9 tys. ton $\rightarrow$ 2,3% (zużycie krajowe w październiku 2017 r. wyniosło 387,7 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do września 2018 r. o 14,4 tys. ton – tj. $\downarrow$ 3,7% (393,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń–październik 2018 r.) całkowite zużycie krajowe benzyn silnikowych wzrosło o 2,3% w stosunku do okresu styczeń–październik 2017 r. (z 3678,1 tys. ton w I-X 2017 r. do 3764 tys. ton w okresie I-X 2018 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w październiku 2018 r. wyniosła 388,6 tys. ton i była wyższa w stosunku do października 2017 r. o 24,2 tys. ton – tj. $\uparrow$ 6,6% (341,8 tys. ton) oraz była większa w porównaniu z wrześniem 2018 r. o 30,9 tys. ton – tj. $\uparrow$ 8,6% (357,7 tys. ton). Całkowita produkcja benzyn silnikowych w okresie styczeń–październik 2018 r. wzrosła o 7,4% w stosunku do analogicznego okresu 2017 r. (z 3401,9 tys. ton w I-X 2017 r. do 3652,5 tys. ton w okresie I-X 2018 r.).

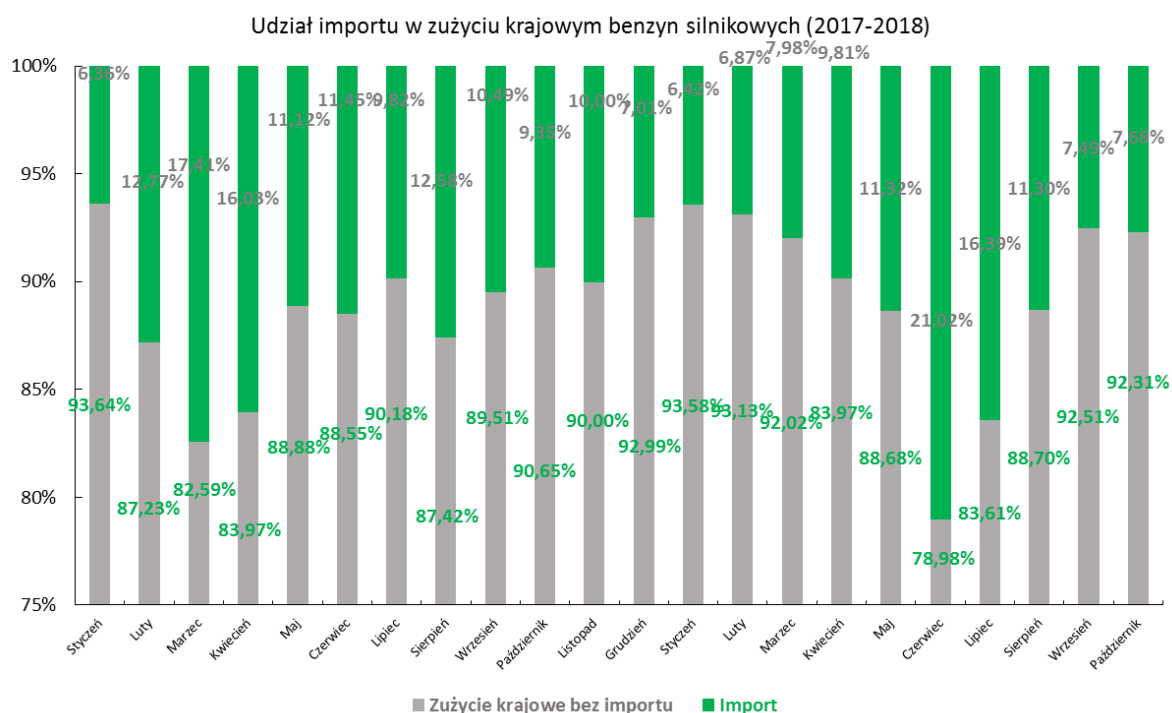


b) Import i eksport

- Import** benzyn silnikowych w październiku 2018 r. wyniósł 29,1 tys. ton i był mniejszy w stosunku do października 2017 r. o 7,1 tys. ton – tj. ↓19,6% (w październiku 2017 r. import wyniósł 36,2 tys. ton) oraz był niższy w odniesieniu do września 2018 r. o 0,4 tys. ton – tj. ↓1,3% (we wrześniu import wyniósł 29,5 tys. ton). Od początku roku (styczeń–październik 2018 r.) całkowity import benzyn silnikowych spadł o 3,9% w stosunku do okresu styczeń–październik 2017 r. (z 421,3 tys. ton do 405 tys. ton). Jest to spowodowane wzrostem krajowej produkcji benzyn.
- Eksport** benzyn silnikowych w październiku 2018 r. wyniósł 29,8 tys. ton i był większy w stosunku do października 2017 r. o 9,4 tys. ton – wzrost o ↑46,1% (w październiku 2017 r. eksport wyniósł 20,4 tys. ton). W ujęciu dynamicznym eksport Pb w październiku 2018 r. był większy w odniesieniu do września 2018 r. o 7,9 tys. ton – tj. ↑36,1% (we wrześniu 2018 r. eksport wyniósł 21,9 tys. ton). Całkowity eksport benzyn silnikowych w okresie styczeń–październik 2018 r. był o 81,4% wyższy niż w analogicznym okresie 2017 r. (wzrost z 175,1 tys. ton do 317,6 tys. ton).



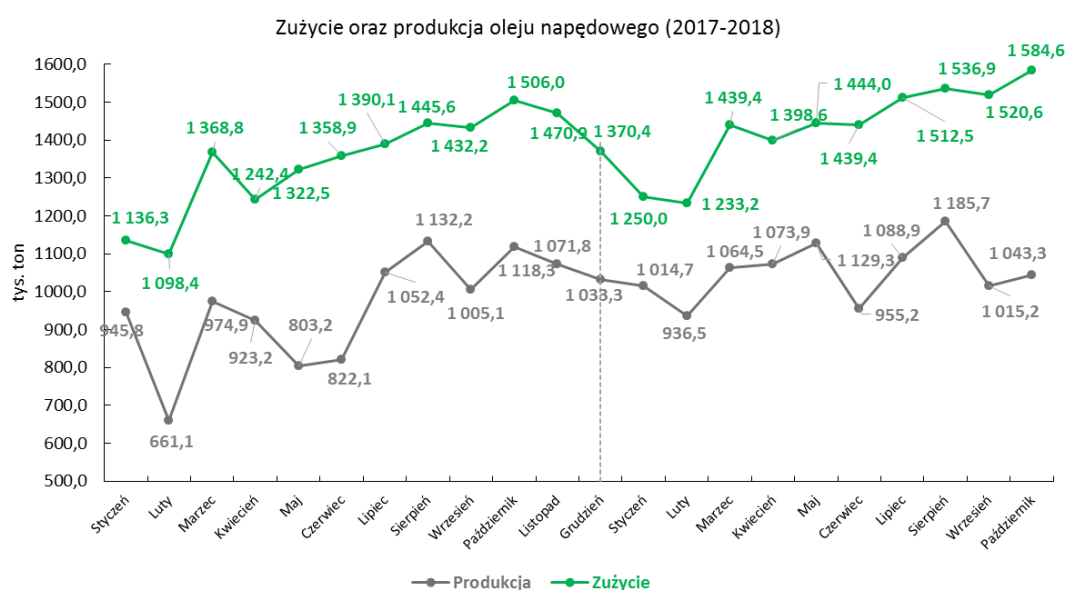
- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w październiku 2018 r. kształtował się na poziomie 7,69% i był niższy niż średni udział w 2017 r., który kształtował się na poziomie 11,2%.



2. Rynek oleju napędowego

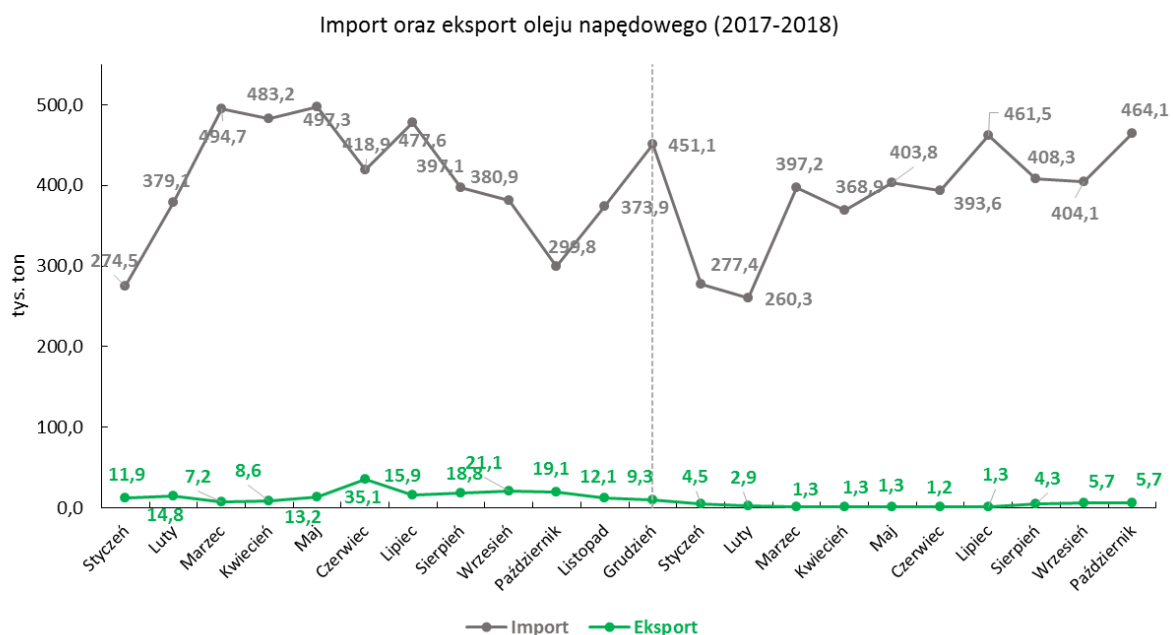
a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w październiku 2018 r. wyniosło 1584,6 tys. ton i było większe w stosunku do października 2017 r. o 78,6 tys. ton – tj. $\uparrow 5,2\%$ (1506 tys. ton) oraz było większe w odniesieniu do września 2018 r. o 64 tys. ton – $\uparrow 4,2\%$ (1520,6 tys. ton). Od początku roku (styczeń–październik 2018 r.) całkowite zużycie krajowe oleju napędowego wzrosło o 7,9% w stosunku do okresu styczeń–październik 2017 r. (z 13301,2 tys. ton do 14358,9 tys. ton).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w październiku 2018 r. wyniosła 1043,3 tys. ton i była mniejsza w stosunku do października 2017 r. o 75 tys. ton – $\downarrow 6,7\%$ (1118,3 tys. ton) oraz była większa w porównaniu do września 2018 r. o 28,1 tys. ton – $\uparrow 2,8\%$ (1015,2 tys. ton). Całkowita produkcja oleju napędowego w okresie styczeń–październik 2018 r. wzrosła o 11,3% w stosunku do analogicznego okresu 2017 r. (z 9438,2 tys. ton do 10507,3 tys. ton).

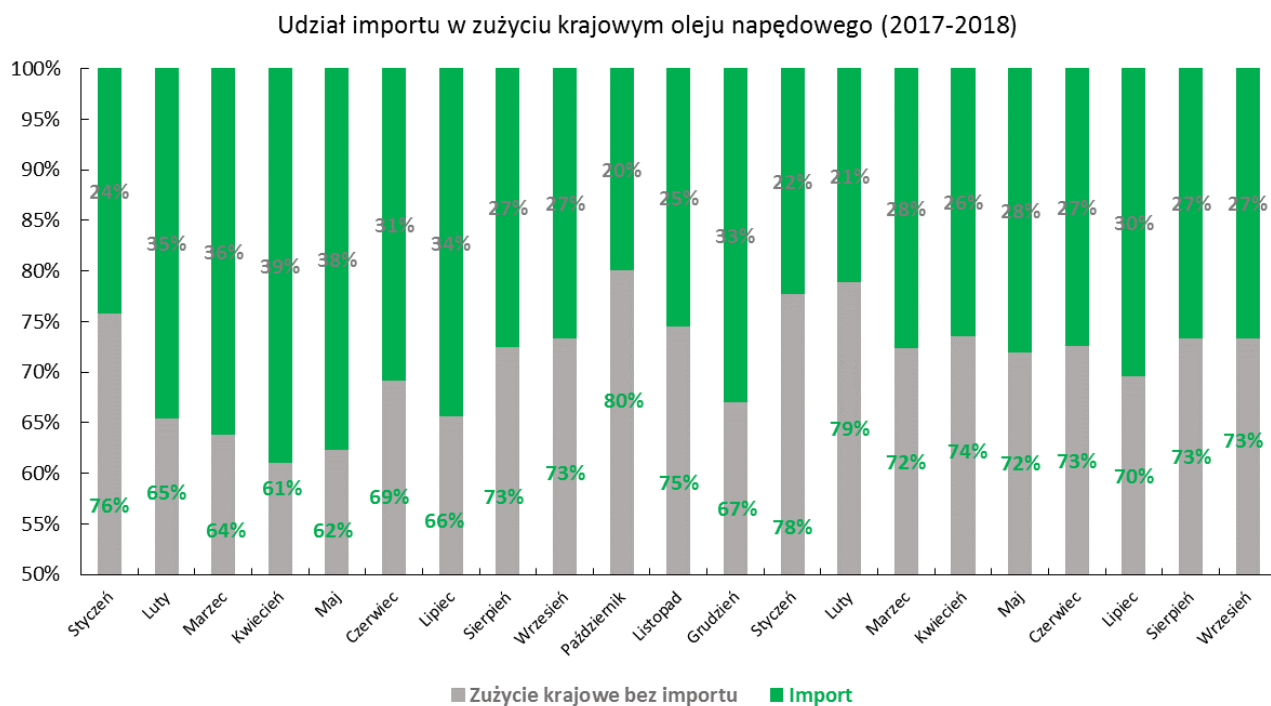


b) Import oraz eksport

- **Import** oleju napędowego w październiku 2018 r. wyniósł 464,1 tys. ton i był większy w stosunku do października 2017 r. o 164,3 tys. ton – $\uparrow 54,8\%$ (w październiku 2017 r. import wyniósł 299,8 tys. ton) oraz był większy w odniesieniu do września 2018 r. o 60 tys. ton – $\uparrow 14,8\%$ (we wrześniu 2018 r. import wyniósł 404,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń–październik 2018 r.) całkowity import oleju napędowego spadł o 6,4% w stosunku do okresu styczeń–październik 2017 r. (z 4103,1 tys. ton do 3839,2 tys. ton). Spadek importu w 2018 r. jest spowodowany zwiększoną krajową produkcją tego paliwa.
- **Eksport** oleju napędowego w październiku 2018 r. wyniósł 5,7 tys. ton i był mniejszy w stosunku do października 2017 r. o 13,4 tys. ton – $\downarrow 70,1\%$ (w październiku 2017 r. eksport wyniósł 19,1 tys. ton) oraz w stosunku do września 2018 r. pozostał na niezmiennym poziomie. Całkowity eksport oleju napędowego w okresie styczeń–październik 2018 r. był o 82,3% niższy niż w analogicznym okresie 2017 r. (spadek z 165,8 tys. ton do 29,4 tys. ton).



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w październiku 2018 r. kształtował się na poziomie 29% i był niższy niż średni udział w 2017 r., który kształtował się na poziomie 30,73%. Należy wskazać, iż import oleju napędowego do Polski w dużej mierze ma charakter uzupełniający.

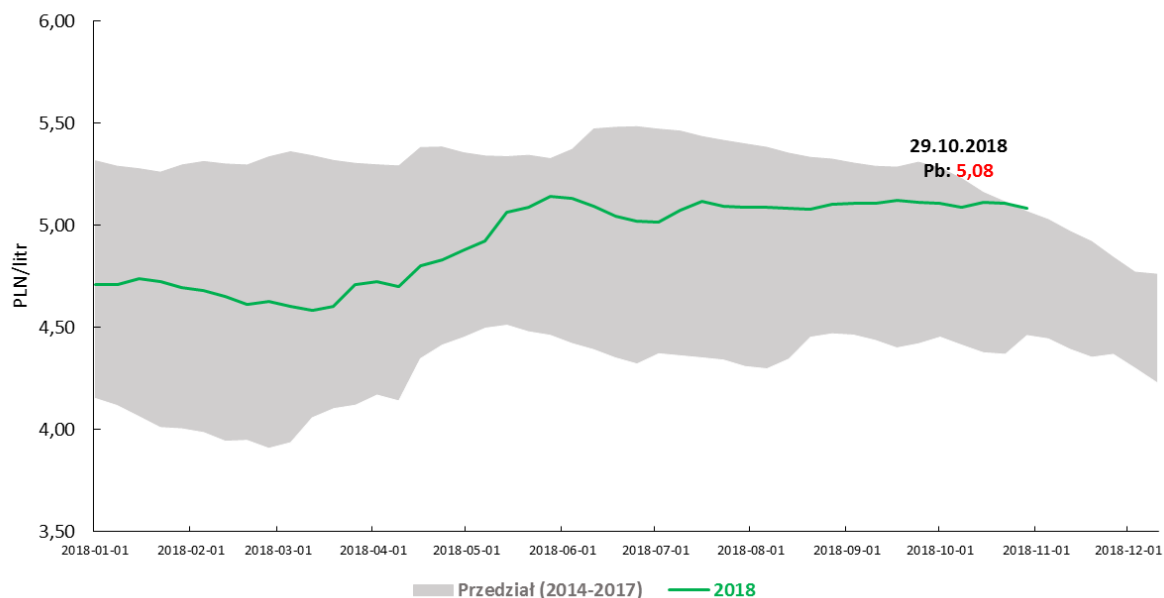


3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

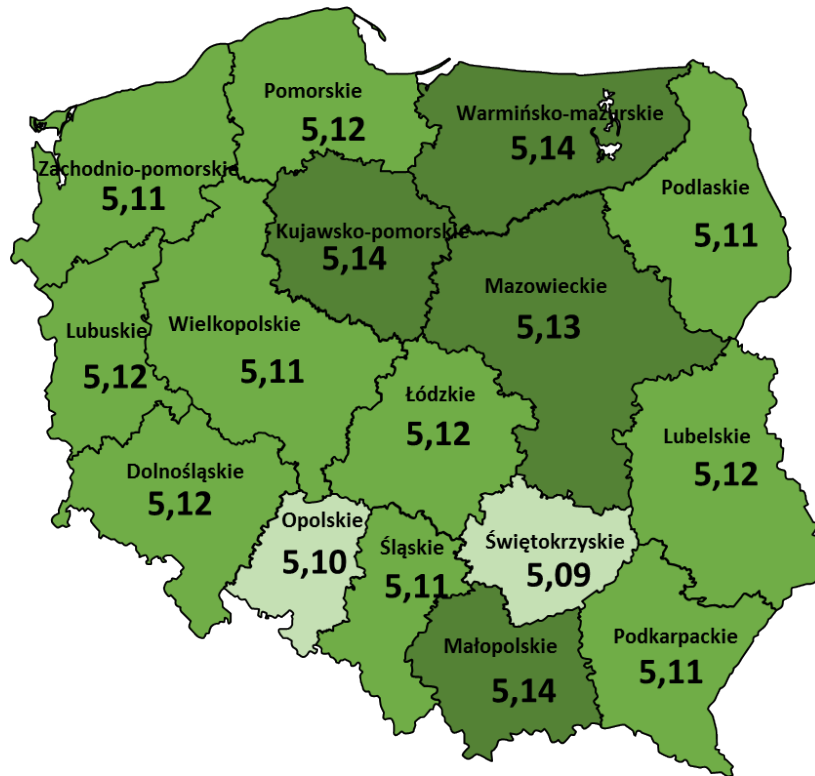
- W 2018 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Zgodnie z obwieszczeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 listopada 2017 r. w sprawie wysokości opłaty paliwowej na 2018 r., stawka opłaty paliwowej na 2018 r. wynosi 131,40 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych (w 2017 r. 129,41 PLN, w 2016 r. – 129,41 PLN, w 2015 r. – 129,41 PLN, w 2014 r. – 104,20 PLN, w 2013 r. – 103,16 PLN) oraz 293,05 PLN za 1000 litrów oleju napędowego (w 2017 r. – 288,05 PLN, w 2016 r. – 288,05 PLN, w 2015 r. – 288,05 PLN, w 2014 r. – 262,52 PLN, w 2013 r. – 259,92 PLN).
- W 2018 r. Minister Finansów nie dokonał zmiany stawki podatku akcyzowego dla wyszczególnionych gatunków paliw. Stawka podatku akcyzowego w odniesieniu do benzyn silnikowych wynosi 1540 PLN za 1000 litrów, a w zakresie oleju napędowego wynosi 1171 PLN za 1000 litrów.
- Średnia cena benzyn silnikowych w październiku 2018 r. osiągnęła poziom 5,10 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2017 r. o 0,51 PLN/litr – $\uparrow 11,1\%$ (średnia cena tego paliwa w październiku 2017 r. wyniosła 4,59 PLN/litr). W październiku 2018 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu do września 2018 r. była niższa o 0,01 PLN/litr – $\downarrow 0,2\%$ (we wrześniu 2018 r. średnia cena benzyn silnikowych wyniosła 5,11 PLN/litr).

Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2014-2018)

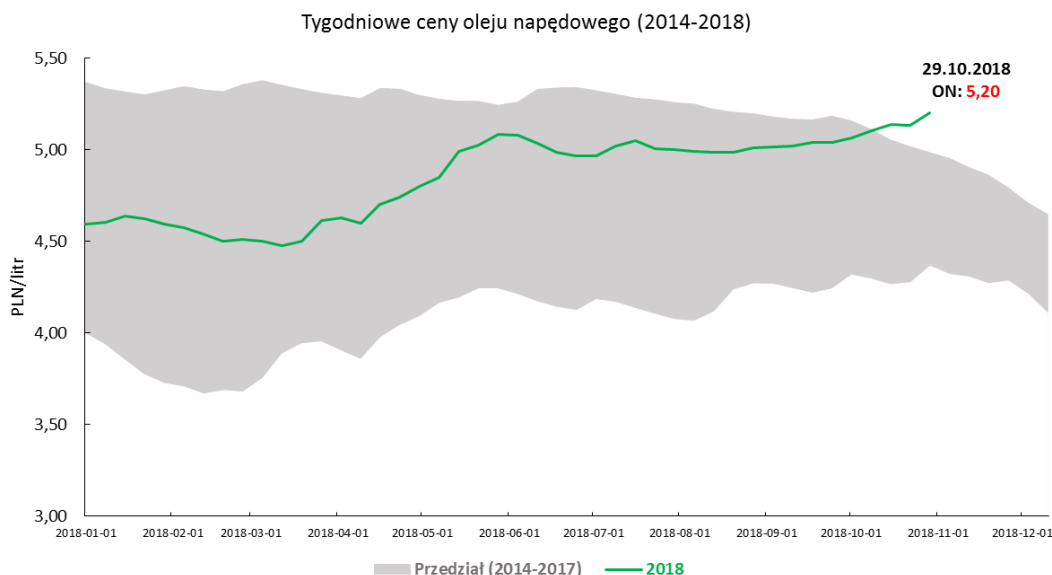


- Uwzględniając dane miesięczne GUS dotyczące średniej ceny paliw w Polsce w podziale na województwa można wskazać, że w październiku 2018 r. najniższą cenę za benzyny silnikowe płacili mieszkańcy województwa świętokrzyskiego (5,09 PLN/litr), natomiast najwyższą mieszkańcy województwa warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego i małopolskiego (5,14 PLN/litr). Różnica pomiędzy ww. województwami wyniosła 0,05 PLN/litr. W ujęciu dynamicznym ceny benzyn nieznacznie spadły w większości województwach.

Średnia cena benzyn silnikowych w Polsce w podziale na województwa (październik 2018)

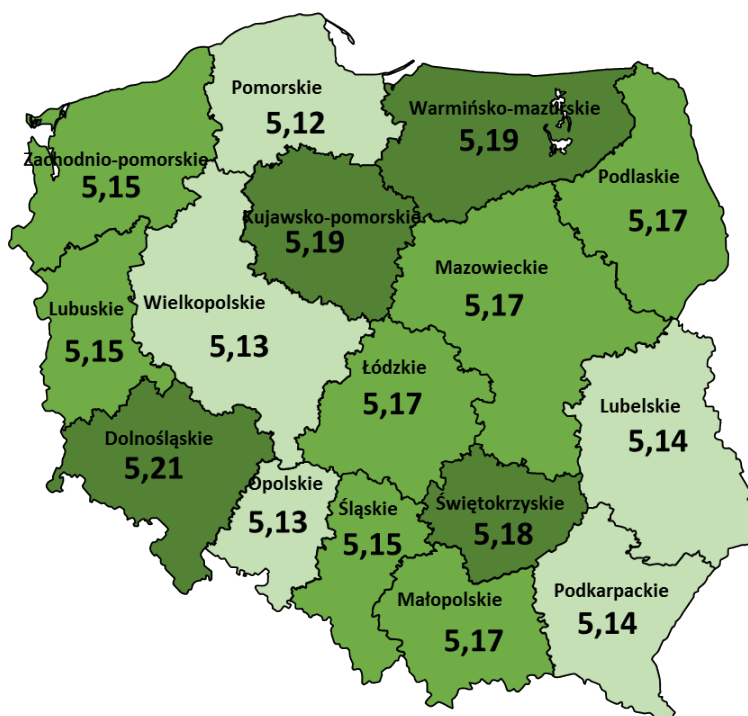


- Średnia cena oleju napędowego w październiku 2018 r. osiągnęła poziom 5,13 PLN/litr odnotowując wzrost o 0,67 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2017 r. - $\uparrow 15\%$ (średnia cena tego paliwa w październiku 2017 r. wyniosła 4,46 PLN/litr). W październiku 2018 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu do września 2018 r. była wyższa o 0,10 PLN/litr - $\uparrow 1,9\%$ (we wrześniu 2018 r. średnia cena oleju napędowego wyniosła 5,03 PLN/litr). Rozejście się trendów w cenach paliw (stabilizacja cen benzyn silnikowych i jednocześnie wzrost cen oleju napędowego) jest wynikiem gwałtownych wzrostów cen hurtowych oleju napędowego na rynkach europejskich, spowodowanych nieprzewidywanymi postojami w rafineriach oraz ograniczeniami w transporcie tego paliwa przez rzekę Ren.

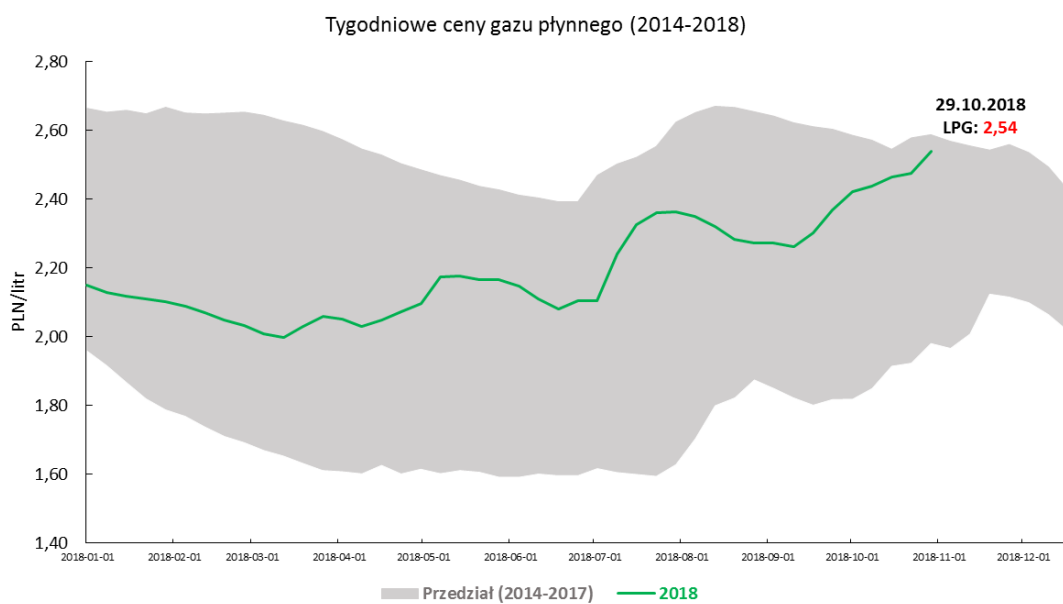


- Uwzględniając dane miesięczne GUS dotyczące średniej ceny paliw w Polsce w podziale na województwa można wskazać, że w październiku 2018 r. najniższą cenę za olej napędowy płacili mieszkańcy województwa pomorskiego (5,12 PLN/litr), natomiast najwyższą mieszkańcy województwa dolnośląskiego (5,21 PLN/litr). Różnica pomiędzy ww. województwami wyniosła 0,09 PLN/litr. W ujęciu dynamicznym ceny oleju napędowego wzrosły we wszystkich województwach.

Średnia cena oleju napędowego w Polsce w podziale na województwa (październik 2018)

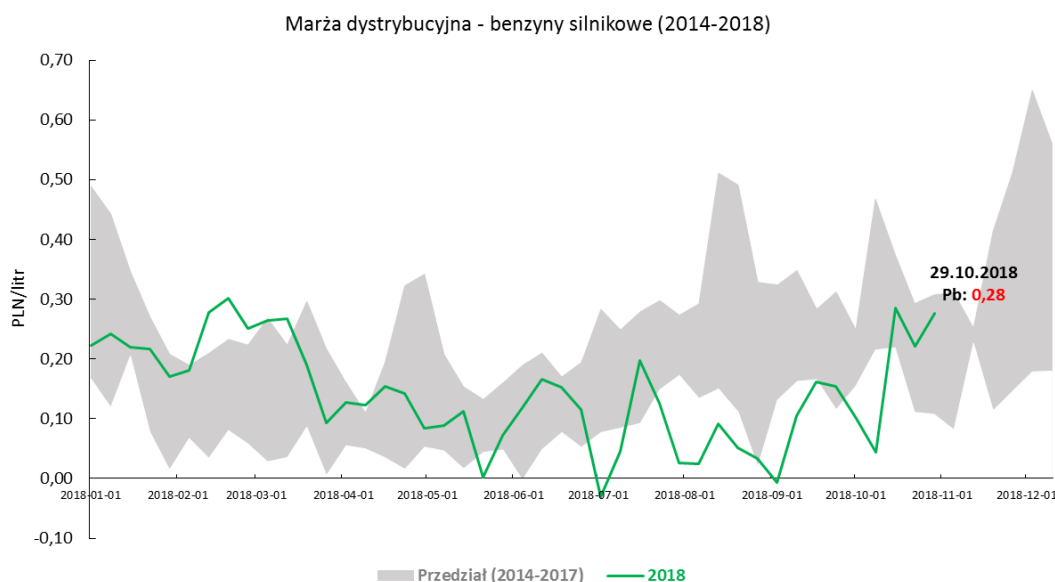


- Średnia cena LPG w październiku 2018 r. osiągnęła poziom 2,47 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2017 r. o 0,36 PLN/litr - $\uparrow 17\%$ (w październiku 2017 r. średnia cena LPG wyniosła 2,11 PLN/litr). W październiku 2018 r. średnia cena LPG w porównaniu do września 2018 r. była wyższa o 0,17 PLN/litr - $\uparrow 7,4\%$ (we wrześniu 2018 r. średnia cena LPG wyniosła 2,30 PLN/litr).



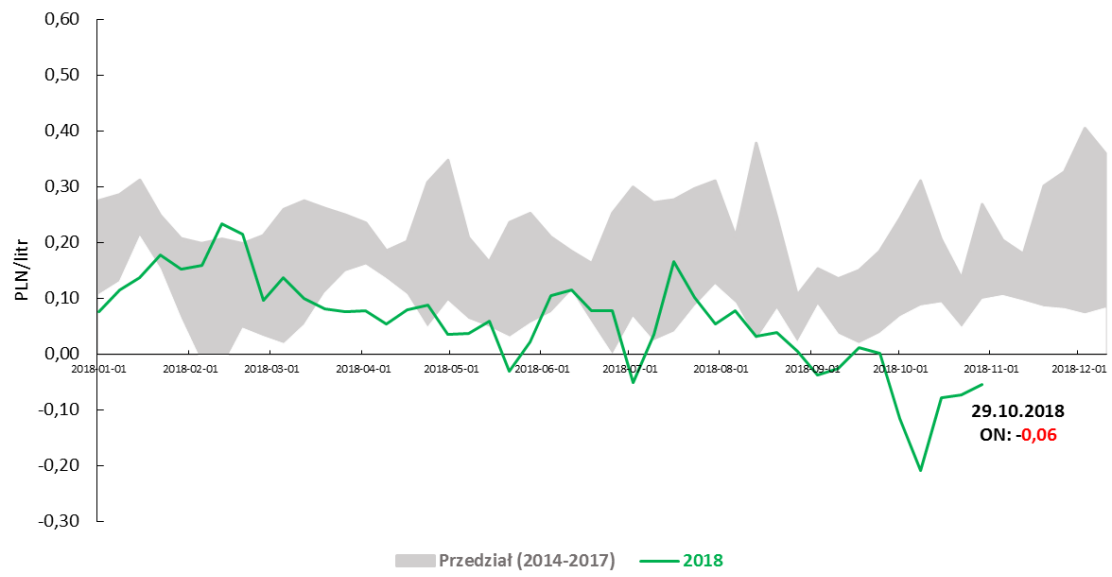
b) Poziom marż dystrybucyjnych

- W październiku 2018 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych zwiększyła się w stosunku do ostatniego dnia września 2018 r. i wg. stanu na 29.10.2018 r. wyniosła 0,28 PLN/litr. W całym październiku 2018 r. średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,19 PLN/litr i była o 0,14 PLN/litr większa niż średnia marża w sierpniu br. Dla porównania w 2017 r. średnia marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wyniosła 0,18 PLN/litr. Najwyższy poziom marży odnotowano 30 kwietnia 2017 r. – 0,34 PLN/litr, a najniższy 27 sierpnia 2017 r. – 0,02 PLN/litr.



- W październiku 2018 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego spadła w stosunku do ostatniego dnia września 2018 r. i wg. stanu na 29.10.2018 r. wyniosła -0,06 PLN/litr. W całym październiku 2018 średnia marża dystrybucyjna wyniosła -0,11 PLN/litr i była o 0,10 PLN/litr niższa niż średnia marża we wrześniu br. Dla porównania w 2017 r. średnia marża dystrybucyjna oleju napędowego wyniosła 0,14 PLN/litr. Najwyższy poziom marży był w dniu 30 kwietnia 2017 r. – 0,30 PLN/litr, natomiast najniższy poziom był w dniu 25 czerwca 2017 r. – 0,00 PLN/litr.
- W październiku br. odnotowano znaczny wzrost cen hurtowych oleju napędowego, zarówno na rynku polskim, jak i europejskim. Było to spowodowane wzrastającymi cenami ropy naftowej (przez większość miesiąca ceny za baryłkę ropy Brent przekraczały 80 USD), ale również zaburzeniami w podaży oleju napędowego w Europie, do których przyczyniły się skumulowane postoje w europejskich rafineriach oraz spadek poziomu wody na rzece Ren, który w znaczący sposób ograniczył możliwości transportu paliw, co w efekcie przełożyło się na uwolnienie zapasów interwencyjnych w Niemczech i Austrii. Polskie ceny detaliczne oleju napędowego również rosły w październiku br., jednakże wolniej, w porównaniu do cen hurtowych. Analizując na bieżąco ceny hurtowe i detaliczne, można zauważyć, że ceny hurtowe oleju napędowego były wyższe, co przekładało się na ujemne marże sprzedawców detalicznych. Niemniej jednak należy pamiętać, że z reguły detaliczny rynek paliw z opóźnieniem reaguje na zmiany w cenach hurtowych. Ponadto, oficjalne ceny hurtowe przedstawiane na bieżąco przez hurtowników często są wyższe niż finalne wartości nawiązanych transakcji pomiędzy hurtownikiem a sprzedawcą detalicznym, co również pozytywnie wpływa na wysokość marży dystrybucyjnej.

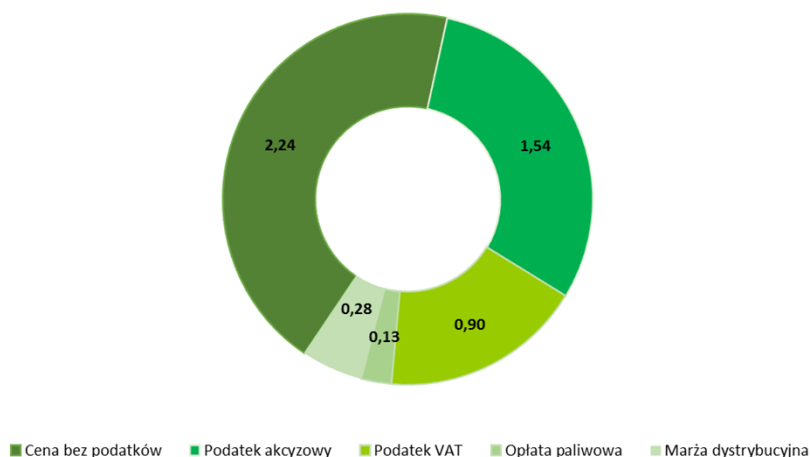
Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2014-2018)



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

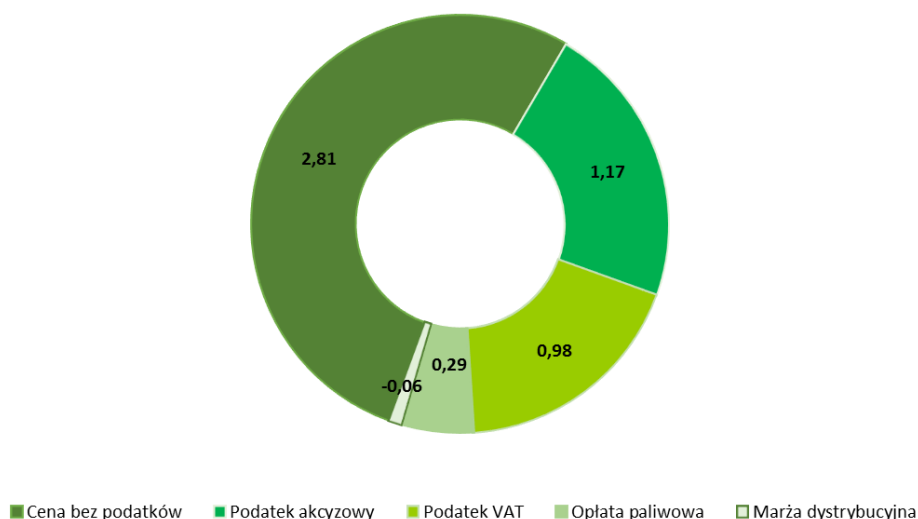
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 29.10.2018 r. (5,08 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2236,10 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,28 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,24 PLN/litr. W cenie litra benzyn silnikowych podatki stanowią 51%.

Cena detaliczna benzyn silnikowych (29.10.2018, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 29.10.2018 r. (5,20 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2811,0 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. -0,06 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,63 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią 47%.

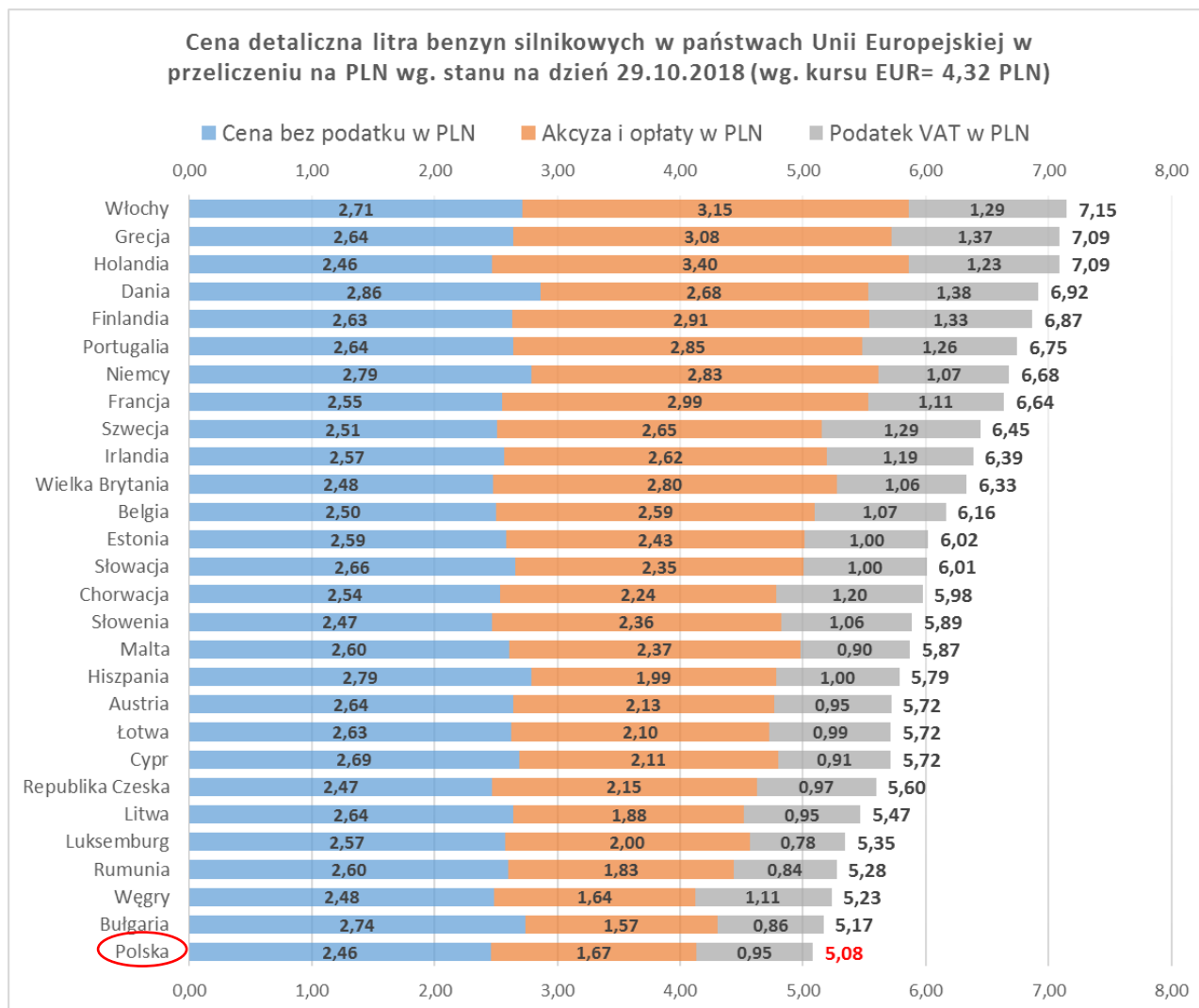
Cena detaliczna oleju napędowego (29.10.2018, PLN)



d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

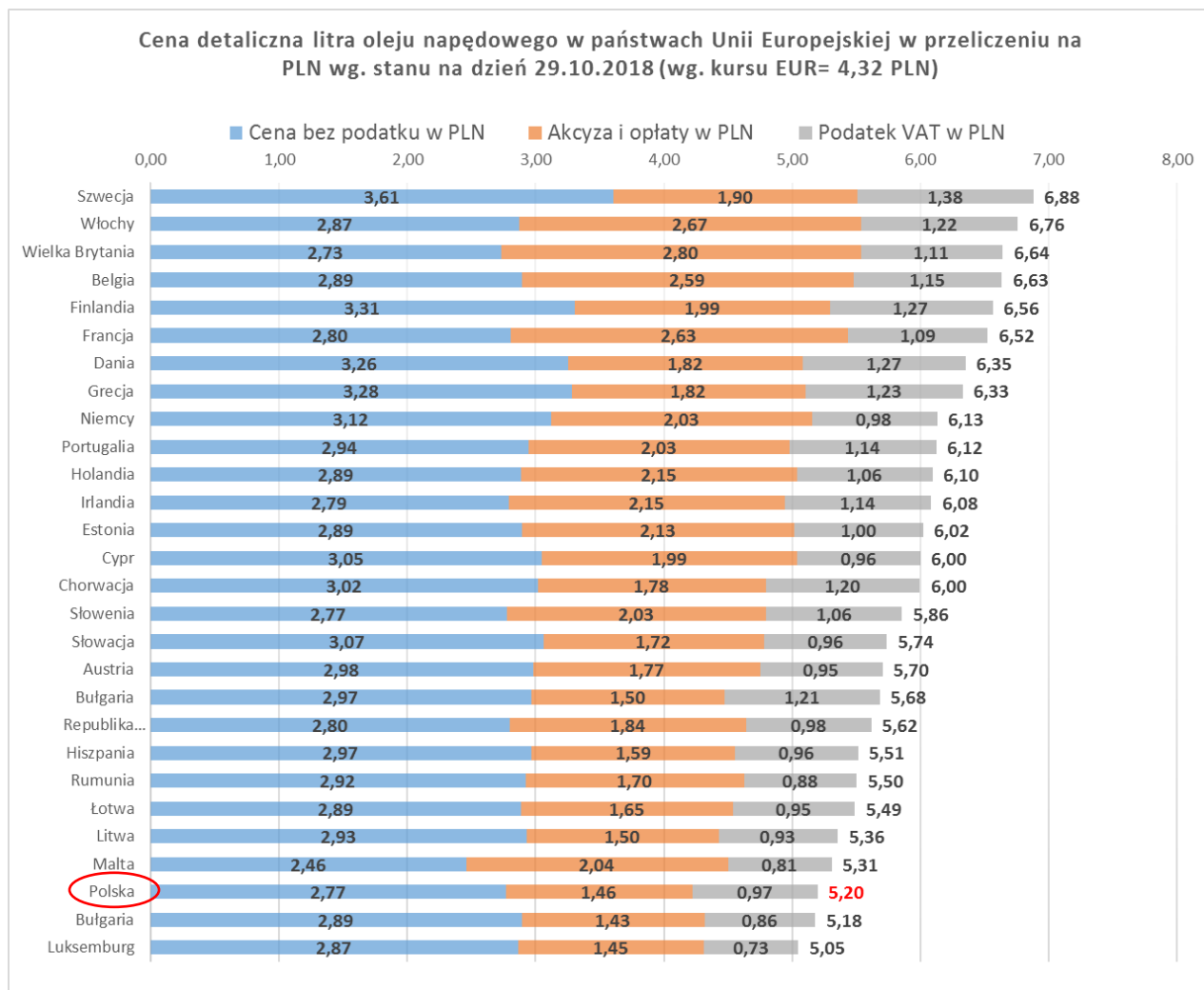
– benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 29.10.2018 r. odnotowano w Polsce (5,08 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (7,15 PLN/litr). 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.



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 29.10.2018 r. odnotowano w Luksemburgu (5,05 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (6,88 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,20 PLN/litr – w dwóch państwach Unii Europejskiej (Luksemburg i Bułgaria) cena tego paliwa była niższa niż w Polsce.



Spis wykresów

1. Import ropy naftowej do Polski (2016-2017).....	6
2. Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2017-2018)	7
3. Wydobycie ropy naftowej w Polsce (2017-2018)	8
4. Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce. (2018)	8
5. Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2017-2018).....	9
6. Poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. (2017-2018)	9
7. Poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. (2017-2018)	10
8. Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2017-2018)	11
9. Import oraz eksport benzyn silnikowych (2017-2018)	12
10. Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2017-2018)	13
11. Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2017-2018)	14
12. Import oraz eksport oleju napędowego (2017-2018).....	15
13. Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2017-2018).....	16
14. Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2014-2018)	17
15. Tygodniowe ceny oleju napędowego (2014-2018).....	19
16. Tygodniowe ceny gazu płynnego (2014-2018)	20
17. Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2014-2018)	21
18. Marża dystrybucyjna – olej napędowy (2014-2018)	22
19. Cena detaliczna benzyn silnikowych	23
20. Cena detaliczna oleju napędowego	23
21. Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej	24
22. Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej	25

Spis map

1. Średnia cena benzyn silnikowych w Polsce w podziale na województwa	18
2. Średnia cena oleju napędowego w Polsce w podziale na województwa	19

Opracowała:

Monika Nowakowska, Referendarz
Paweł Gołębiewski, Specjalista

Parafowała:

Ewa Chmura-Golonka, Naczelnik Wydziału

Akceptowała:

Elżbieta Piskorz, Dyrektor

Przygotowano:

Wydział Rynku Ropy Naftowej i Paliw Ciekłych
Departament Ropy i Gazu
Ministerstwo Energii