



MINISTERSTWO ENERGII

Monitorowanie bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa

Warszawa, maj 2019 r.

Spis treści

Podsumowanie	3
Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie	4
1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski	4
2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce	6
4. Infrastruktura naftowa	6
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach.....	6
b) Poziom marż rafineryjnych.....	7
Rozdział II. Krajowy rynek paliw	9
1. Rynek benzyn silnikowych.....	9
a) Zużycie oraz produkcja	9
b) Import i eksport.....	10
2. Rynek oleju napędowego	12
a) Zużycie oraz produkcja	12
b) Import oraz eksport.....	13
3. Ceny paliw w Polsce i w Europie	15
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)	15
b) Poziom marż dystrybucyjnych	19
c) Podatki i opłaty w cenie paliw	20
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej.....	21
Spis wykresów.....	23
Spis map	23

Podsumowanie

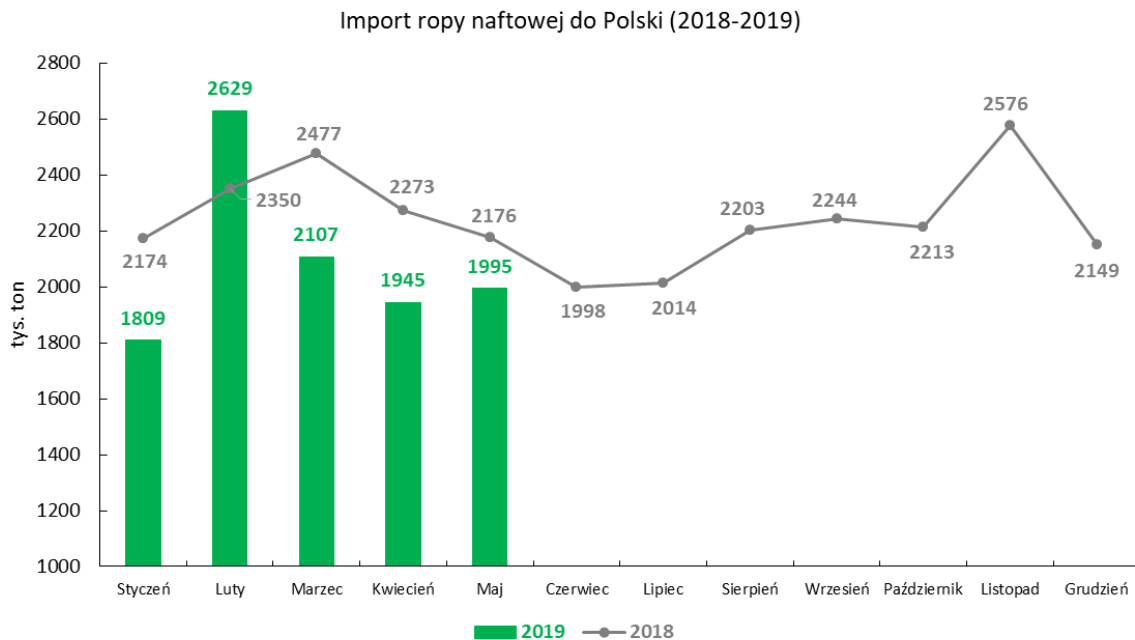
Podsumowanie rynku krajowego w maju 2019 r.

- W maju 2019 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 1995 tys. ton odnotowując spadek o 180 tys. ton – ↓8,3% w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. (import ropy naftowej do Polski w maju 2018 r. wyniósł 2176 tys. ton). Przez cały miesiąc zawieszony był import ropy naftowej rurociągiem „Przyjaźń”. W 2019 r. podobnie jak i w poprzednich latach kontynuuje się działania na rzecz dywersyfikacji dostaw ropy naftowej kładąc nacisk zarówno na zróżnicowanie kierunków dostaw jak i dróg dostaw. **Polskie spółki rafineryjne stopniowo ograniczają uzależnienie od dostaw z kierunku rosyjskiego – w 2012 r. udział rosyjskiej ropy w całości importu wyniósł 95,5%, w 2016 r. – 84,3%, w 2017 r. – 79,9%, a w 2018 r. – 77,3%. W maju 2019 r., w warunkach zawieszenia dostaw rurociągiem „Przyjaźń”, odsetek ten wyniósł 51,3%.**
- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w maju 2019 r. wyniosło 85,3 tys. ton i w porównaniu do analogicznego okresu z 2018 r. było niższe o 1,5 tys. ton – ↓1,7% (86,8 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z kwietniem 2019 r. spadło o 1,1 tys. ton - ↓1,3% (w kwietniu 2019 r. wydobycie wyniosło 86,4 tys. ton).
- Przerób ropy naftowej w Polsce w maju 2019 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 2179 tys. ton i był niższy o 130,5 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku. Średni poziom przerobu w dwóch głównych rafineriach w Polsce w maju 2019 r. wyniósł 93% i był niższy o 4 p.p. w stosunku do maja 2018 r.
- **Krajowe zużycie benzyn silnikowych w maju 2019 r. zmniejszyło się w porównaniu z analogicznym okresem z 2018 r. o 1,5%. Zużycie benzyn silnikowych w maju 2019 r. wyniosło 410,9 tys. ton. W zakresie oleju napędowego – w maju 2019 r. nastąpił spadek krajowego zużycia o 0,8% w porównaniu z analogicznym okresem w 2018 r. Zużycie oleju napędowego w maju 2019 r. wyniosło 1433,1 tys. ton.**
- **Produkcja benzyn silnikowych w maju 2019 r. wzrosła o 8,8% w odniesieniu do analogicznego okresu z 2018 r., a oleju napędowego o 3,3%.**
- W maju 2019 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 maju 2019 r. na poziomie 9,1%, natomiast w zakresie oleju napędowego wyniósł 25,8%.**
- **Import benzyn silnikowych w maju 2019 r. był niższy w porównaniu z analogicznym okresem 2018 r. o 21,1%. Eksport tego paliwa, w porównaniu z majem 2018 r. spadł o 70,3%. Import oleju napędowego w maju 2019 r. był mniejszy w porównaniu z majem 2018 r. o 9,3%, a eksport tego paliwa odnotował ponad dziewięciokrotny wzrost w porównaniu z majem 2018 r.**
- **Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej w maju 2019 r. Grupy LOTOS S.A. wyniosła 5,5 USD/bbl i była o 1,8 USD/bbl niższa niż w maju 2018 r. Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w maju 2019 r. 7,0 USD/bbl i była o 0,4 USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2018 r.**

Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie

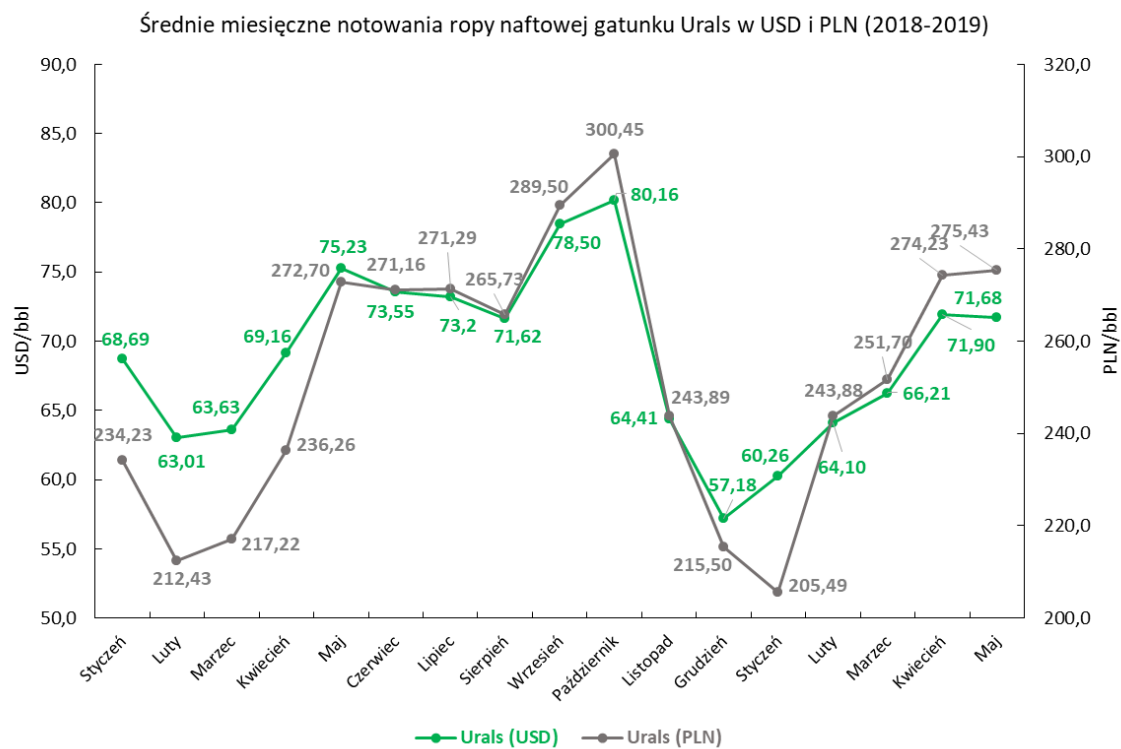
1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

- W maju 2019 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 1995 tys. ton odnotowując spadek o 180 tys. ton – ↓8,3% w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. (import ropy naftowej do Polski w maju 2018 r. wyniósł 2176 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z kwietniem 2019 r. wzrósł o 51 tys. ton – ↑2,6% (w kwietniu 2019 r. import wyniósł 1945 tys. ton). W okresie styczeń-maj 2019 r. całkowity import ropy naftowej do Polski spadł o 8,4% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (z 11 450 tys. ton w I-V 2018 r. do 10 485 tys. ton w okresie I-V 2019 r.). W związku ze znacznym zanieczyszczeniem ropy chlorkami organicznymi, w maju 2019 r. nie importowano surowca z kierunku wschodniego rurociągiem „Przyjaźń”.
- W 2019 r. podobnie jak i w poprzednich latach kontynuuje się działania na rzecz dywersyfikacji dostaw ropy naftowej kładąc nacisk zarówno na zróżnicowanie kierunków dostaw jak i dróg dostaw. **Polskie spółki rafineryjne stopniowo ograniczają uzależnienie od dostaw z kierunku rosyjskiego – w 2012 r. udział rosyjskiej ropy w całości importu wyniósł 95,5%, w 2016 r. – 84,3%, w 2017 r. – 79,9%, a w 2018 r. – 77,3%. W maju 2019 r., w warunkach zawieszenia dostaw rurociągiem „Przyjaźń”, odsetek ten wyniósł 51,3%.**



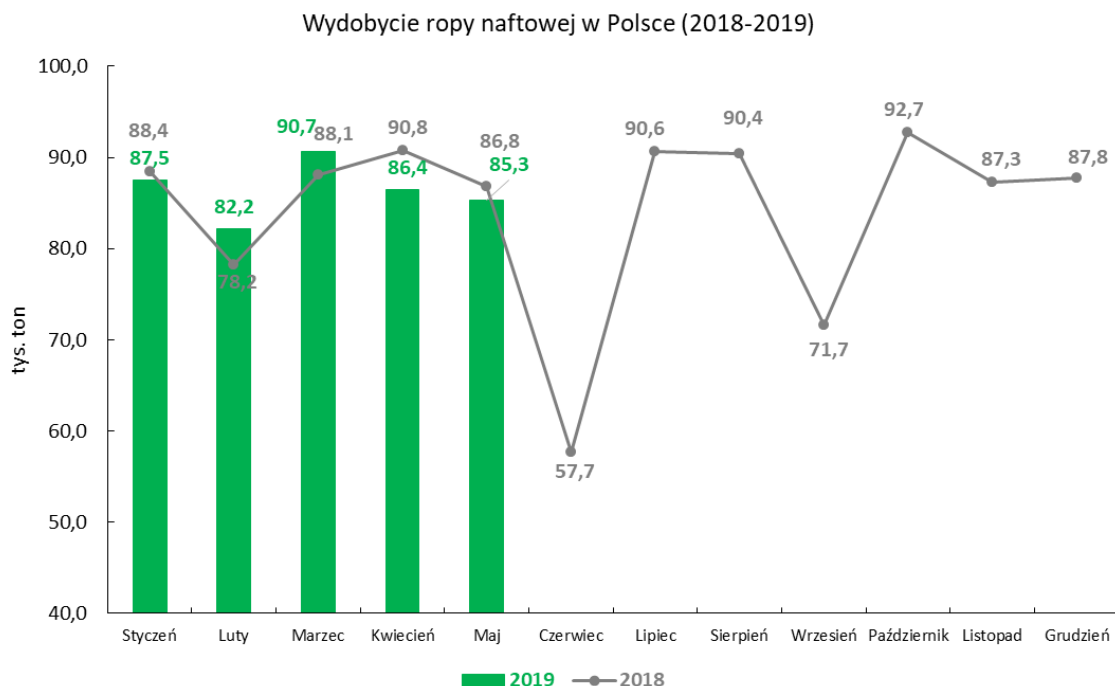
- W maju 2019 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* wyniosła 71,68 USD/bbl i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2018 r. o 3,55 USD/bbl (↓4,7%) – cena w maju 2018 r. wyniosła 75,23 USD/bbl. Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w maju 2019 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 275,43 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2018 r. o 2,73 PLN/bbl (↑1,0%) – cena w maju 2018 r. wyniosła 272,70 PLN/bbl.

– wyłącznie do użytku służbowego –



2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w maju 2019 r. wyniosło 85,3 tys. ton i w porównaniu do analogicznego okresu z 2018 r. było niższe o 1,5 tys. ton – ↓1,7% (86,8 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobywanie ropy naftowej w porównaniu z kwietniem 2019 r. spadło o 1,1 tys. ton - ↓1,3% (w kwietniu 2019 r. wydobywanie wyniosło 86,4 tys. ton). W okresie styczeń-maj 2019 r. całkowite wydobywanie ropy naftowej w Polsce pozostało na tym samym poziomie w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (432 tys. ton).

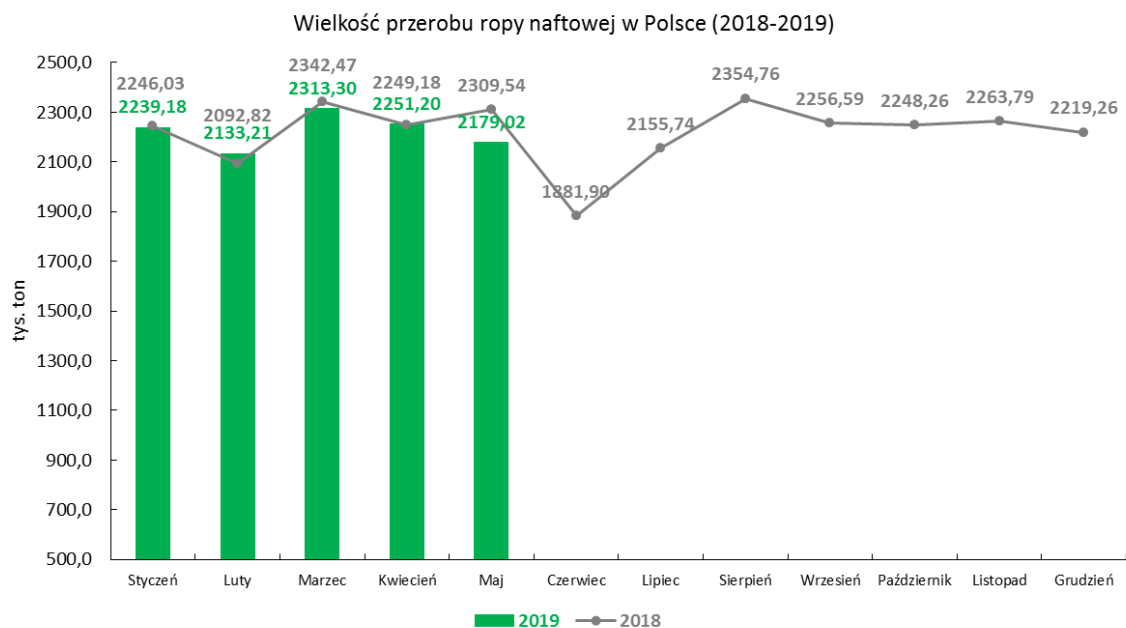


4. Infrastruktura naftowa

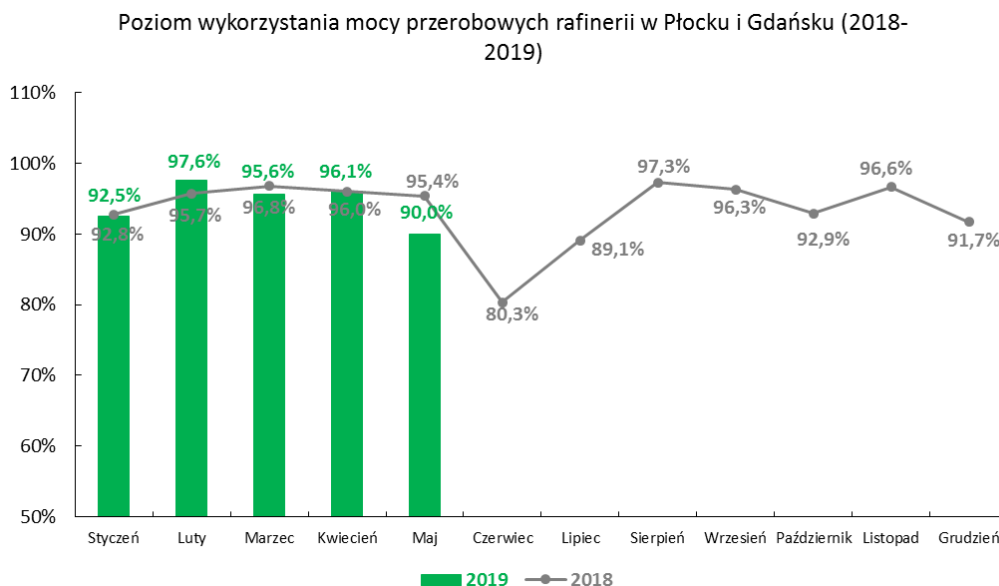
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

- Przerób ropy naftowej w Polsce w maju 2019 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 2179 tys. ton i był niższy o 130,5 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku. W ujęciu dynamicznym w porównaniu z kwietniem 2019 r. przerób zmniejszył się o 72,2 tys. ton (w kwietniu 2019 r. przerób wyniósł 2251 tys. ton). W okresie styczeń-maj 2019 r. całkowity przerób ropy naftowej w Polsce spadł o 1,1% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (z 11 240 tys. ton w I-V 2018 r. do 11 116 tys. ton w okresie I-V 2019 r.). Spadek przerobu w maju 2019 r. jest spowodowany postojami remontowymi w jednej z rafinerii.

– wyłącznie do użytku służbowego –



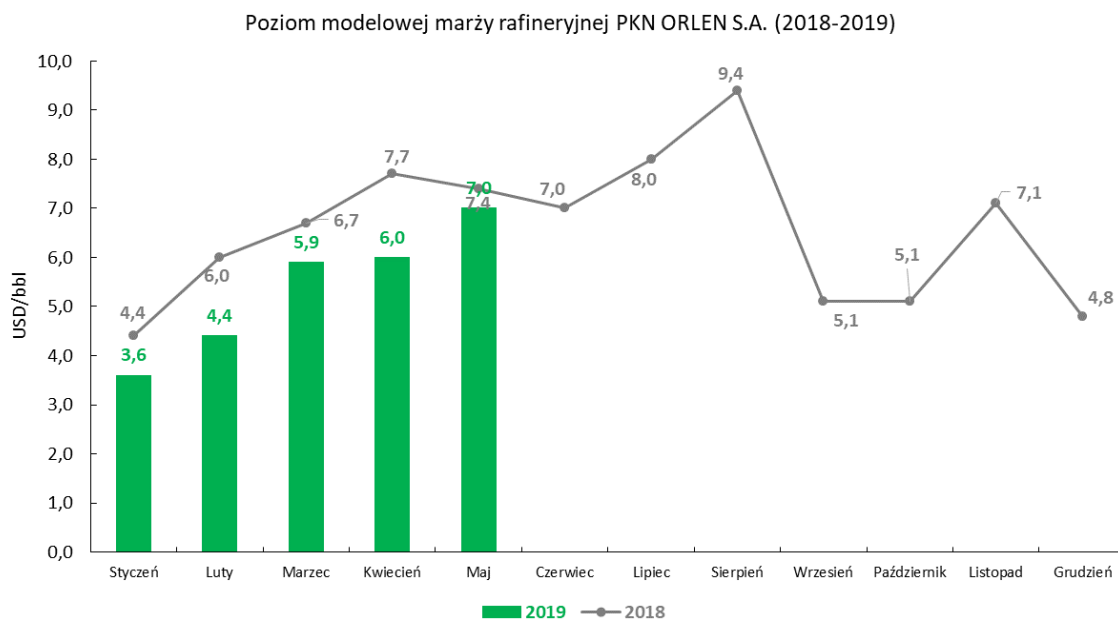
- Uwzględniając nominalną roczną wielkość przerobową polskich rafinerii (Płock – 17,8 mln ton; Gdańsk – 10,7 mln ton) można wskazać, iż w maju 2019 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 90% co oznacza spadek o 5,4 p.p. w stosunku do maja 2018 r. Niższe wykorzystanie mocy przerobowych spowodowane było przestojem remontowym w rafinerii. W ujęciu dynamicznym, w stosunku do kwietnia 2019 r. poziom ten spadł o 6,1 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w kwietniu 2019 r. wyniósł 96,1%).



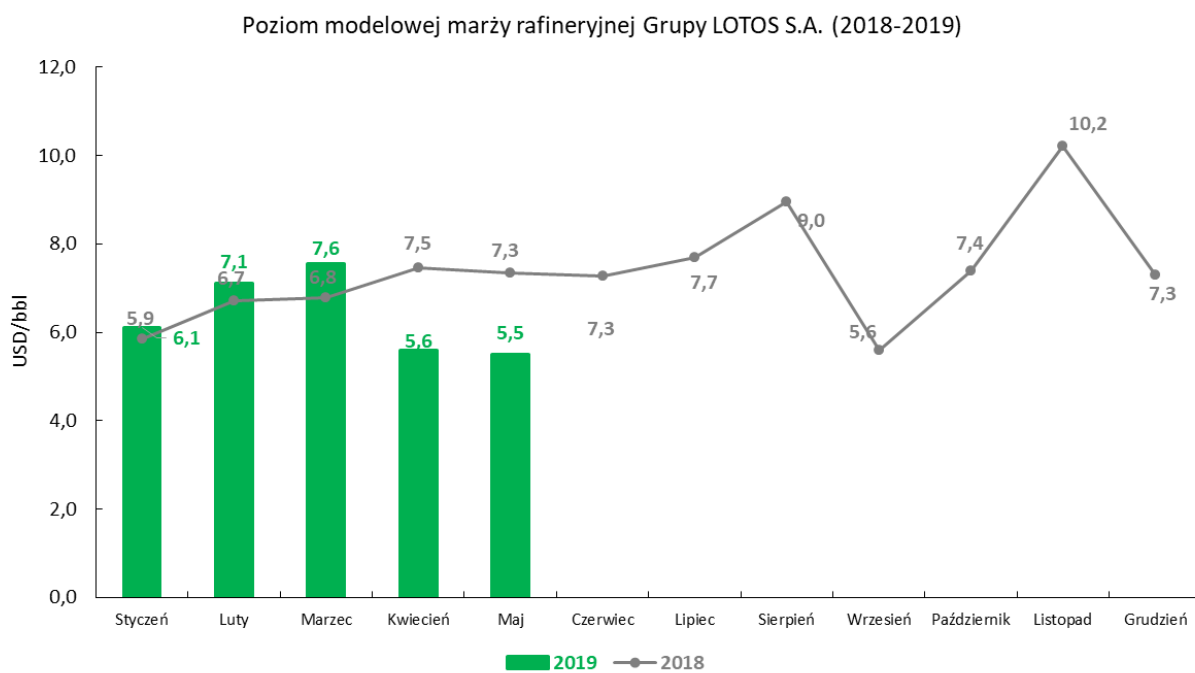
b) Poziom marż rafineryjnych

- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w maju 2019 r. wyniosła 7,0 USD/bbl i była niższa w porównaniu z majem 2018 r. o 0,4 USD/bbl (w maju 2018 r. marża wyniosła 7,4 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z kwietniem 2019 r. poziom marży rafineryjnej zwiększył się o 1,0 USD/bbl (w kwietniu 2019 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. wyniósł 6,0 USD/bbl).

– wyłącznie do użytku służbowego –



- Wysokość modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. w maju 2019 r. wyniosła 5,5 USD/bbl i była niższa w porównaniu z majem 2018 r. o 1,8 USD/bbl (w maju 2018 r. marża wyniosła 7,3 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z kwietniem 2019 r. poziom marży rafinerijnej spadł o 0,1 USD/bbl (w kwietniu 2019 r. marża wyniosła 5,6 USD/bbl).



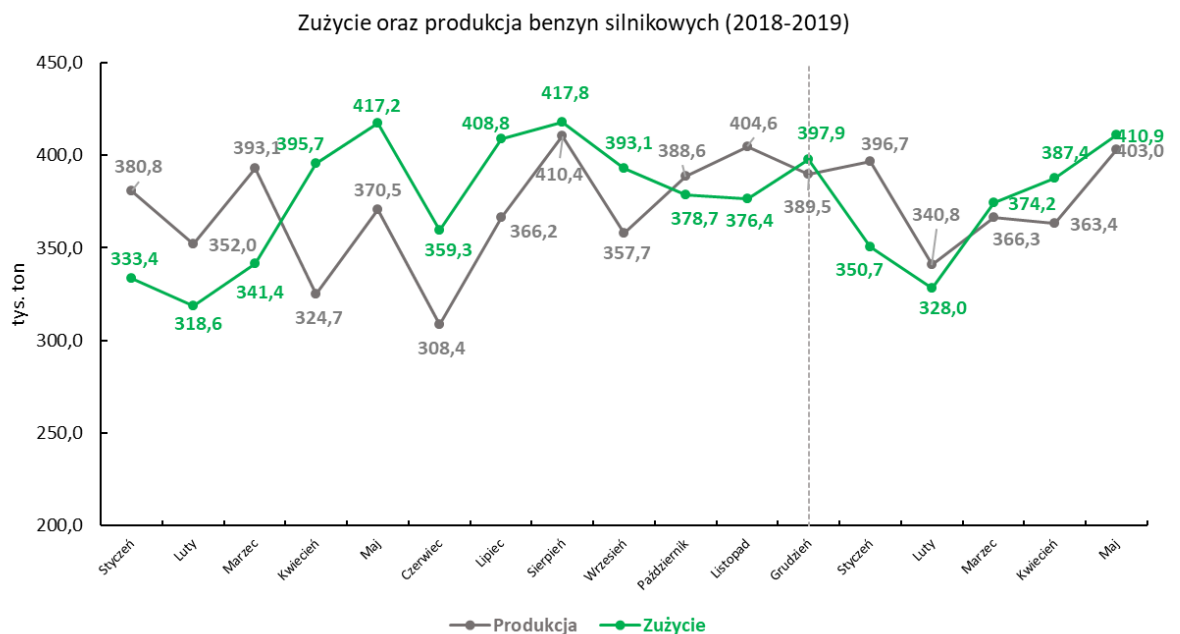
- Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marż rafinerijnych PKN ORLEN S.A. oraz Grupy LOTOS S.A. w maju 2019 r. był wyższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafinerijna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 4,7 USD/bbl).

Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

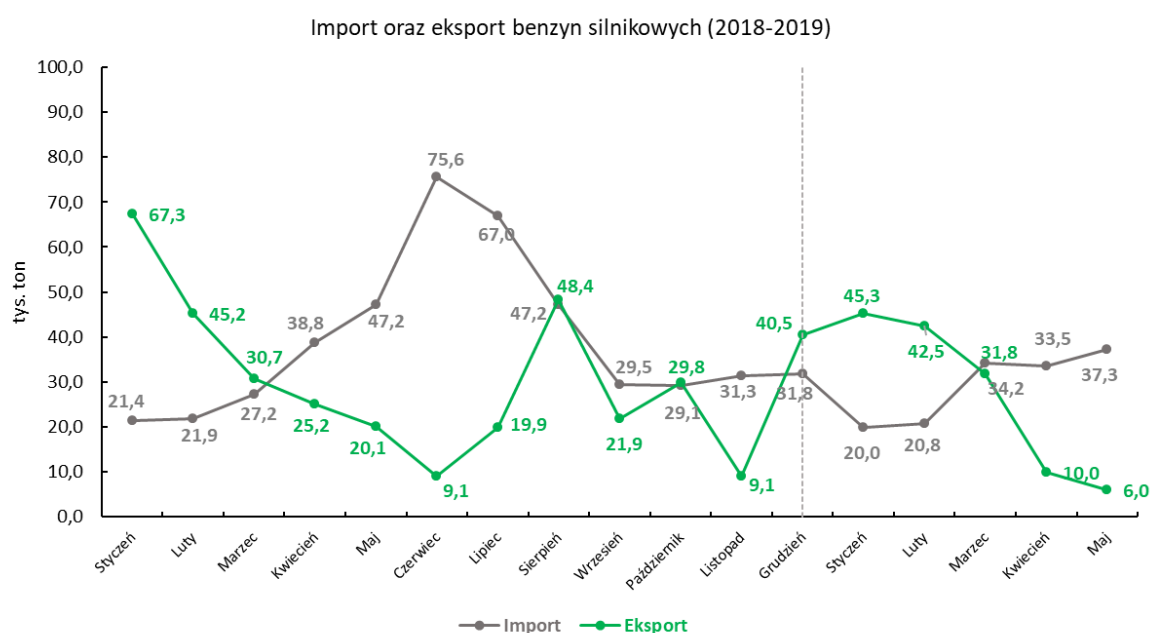
a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w maju 2019 r. wyniosło 410,9 tys. ton i było niższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2018 r. o 6,3 tys. ton $\downarrow 1,5\%$ (zużycie krajowe w maju 2018 r. wyniosło 417,2 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do kwietnia 2019 r. o 23,5 tys. ton – tj. $\uparrow 6,1\%$ (387,40 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj 2019 r.) całkowite zużycie krajowe benzyn silnikowych wzrosło o 2,5% w stosunku do okresu styczeń-maj 2018 r. (z 1806,3 tys. ton w I-V 2018 r. do 1851,2 tys. ton w okresie I-V 2019 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w maju 2019 r. wyniosła 403,0 tys. ton i była wyższa w stosunku do maja 2018 r. o 32,5 tys. ton – tj. $\uparrow 8,8\%$ (370,5 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu z kwietniem 2019 r. o 39,7 tys. ton – tj. $\uparrow 10,9\%$ (363,4 tys. ton). Znaczny wzrost produkcji benzyn w maju 2019 r. w stosunku do kwietnia 2019 r. przy jednoczesnym spadku przerobu ropy w rafineriach wskazuje, że spółki rafineryjne przerabiałły mieszkankę ropy pozwalającą na większe uzyski tego paliwa. Od początku roku (styczeń-maj 2019 r.) całkowita produkcja benzyn silnikowych wzrosła o 2,7% w stosunku do okresu styczeń-maj 2018 r. (z 1821,1 tys. ton w I-V 2018 r. do 1870,2 tys. ton w okresie I-V 2019 r.).



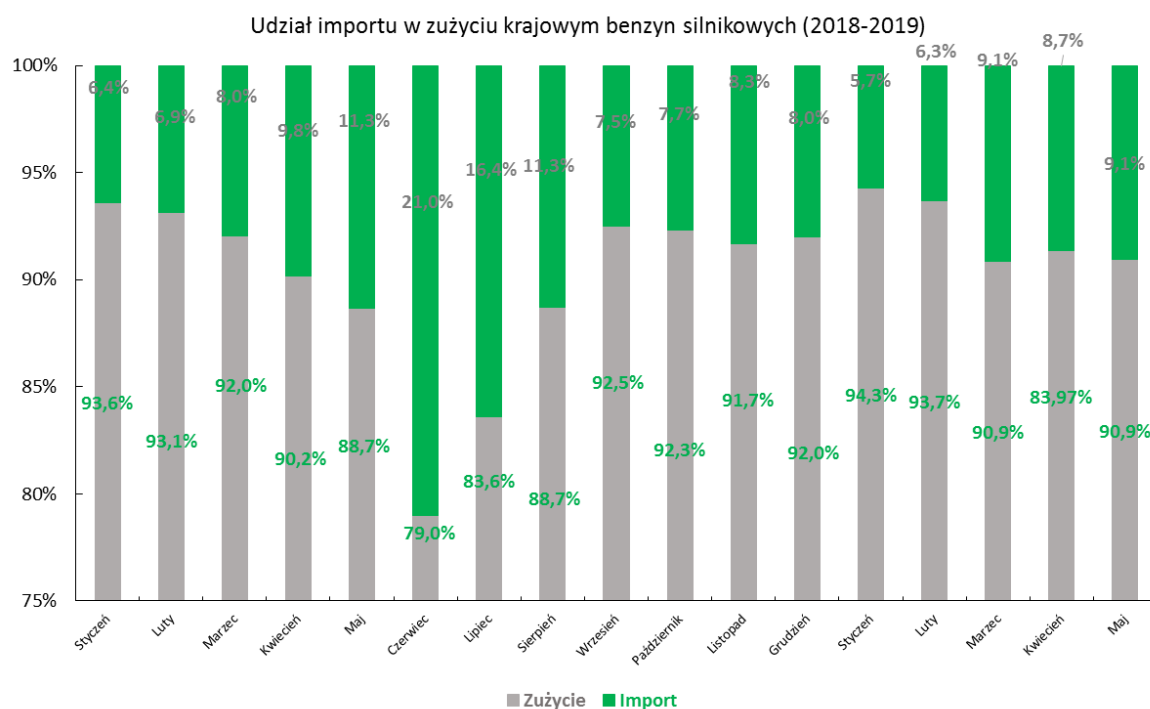
b) Import i eksport

- **Import** benzyn silnikowych w maju 2019 r. wyniósł 37,3 tys. ton i był niższy w stosunku do maja 2018 r. o 9,9 tys. ton – tj. ↓21,1% (w maju 2018 r. import wyniósł 47,2 tys. ton) oraz był wyższy niż w kwietniu 2019 r. o 3,8 tys. ton – tj. ↑11,3% (w kwietniu 2019 r. import wyniósł 33,5 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj 2019 r.) całkowity import benzyn silnikowych spadł o 6,9% w stosunku do okresu styczeń-maj 2018 r. (z 156,6 tys. ton w I-V 2018 r. do 145,8 tys. ton w okresie I-V 2019 r.).
- **Eksport** benzyn silnikowych w maju 2019 r. wyniósł 6,0 tys. ton i był niższy niż w maju 2018 r. o 14,2 tys. ton – tj. ↓70,3% (w maju 2018 r. eksport wyniósł 20,1 tys. ton). W ujęciu dynamicznym eksport benzyn silnikowych w maju 2019 r. był mniejszy w odniesieniu do kwietnia 2019 r. o 4 tys. ton – tj. ↓40,2% (w kwietniu 2019 r. eksport wyniósł 10,0 tys. ton). Rosnący import benzyn silnikowych wraz ze spadającym eksportem jest wynikiem zbliżającego się sezonu wakacyjnego, który charakteryzuje się większym zużyciem tego paliwa. Od początku roku (styczeń-maj 2019 r.) całkowity eksport benzyn silnikowych spadł o 28,1% w stosunku do okresu styczeń-maj 2018 r. (z 188,5 tys. ton w I-V 2018 r. do 135,5 tys. ton w okresie I-V 2019 r.). Spadający eksport benzyn silnikowych w 2019 r. jest spowodowany rosnącą konsumpcją krajową.



– wyłącznie do użytku służbowego –

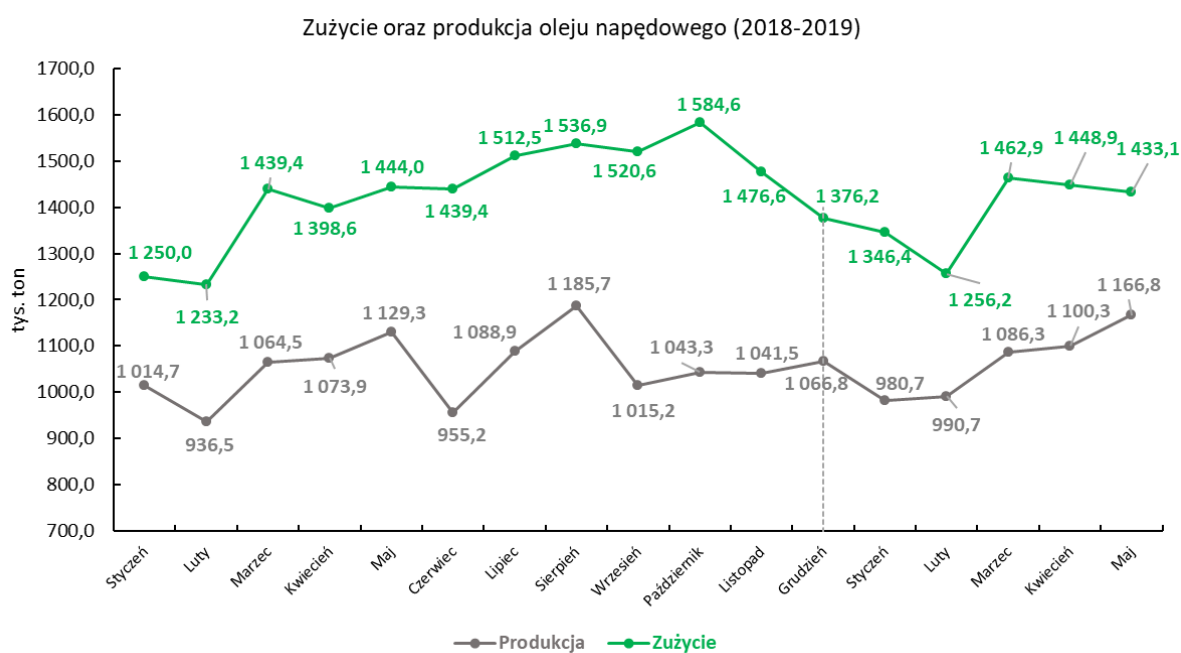
- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w maju 2019 r. kształtował się na poziomie 9,1% i był niższy niż średni udział w maju 2018 r., który kształtował się na poziomie 11,3%.



2. Rynek oleju napędowego

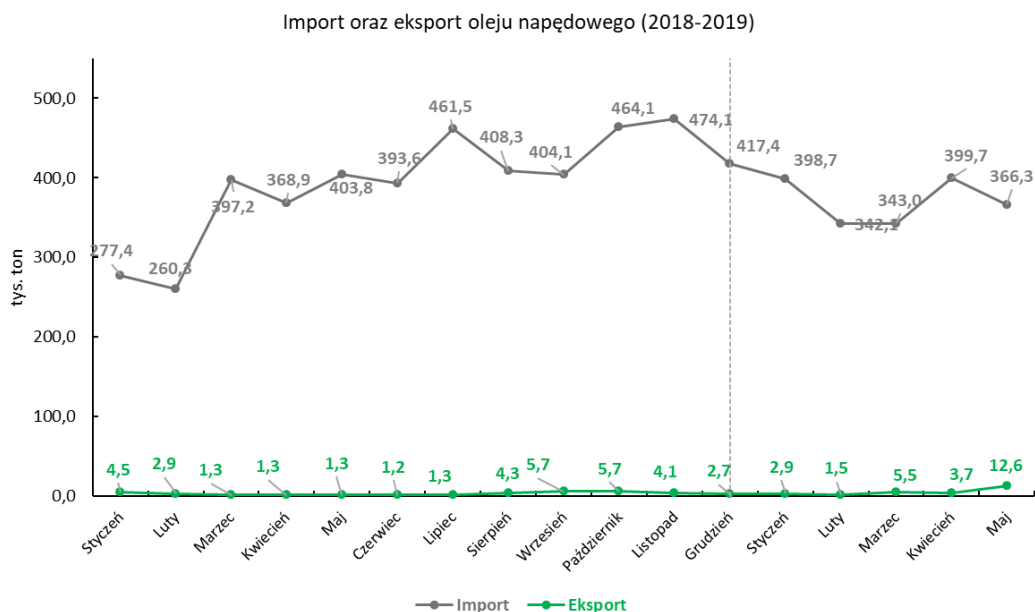
a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w maju 2019 r. wyniosło 1433,1 tys. ton i było niższe w stosunku do maja 2018 r. o 10,9 tys. ton – tj. ↓0,8% (1444,0 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do kwietnia 2019 r. o 15,8 tys. ton – ↓1,1% (1448,9 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj 2019 r.) całkowite zużycie krajowe oleju napędowego wzrosło o 2,7% w stosunku do okresu styczeń-maj 2018 r. (z 6765,1 tys. ton w I-V 2018 r. do 6947,5 tys. ton w okresie I-V 2019 r.).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w maju 2019 r. wyniosła 1166,8 tys. ton i była wyższa w stosunku do maja 2018 r. o 37,5 tys. ton – ↑3,3% (1129,3 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu do kwietnia 2019 r. o 66,6 tys. ton – ↑6,0% (1100,3 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj 2019 r.) całkowita produkcja oleju napędowego wzrosła o 2% w stosunku do okresu styczeń-maj 2018 r. (z 5219 tys. ton w I-V 2018 r. do 5324,8 tys. ton w okresie I-V 2019 r.).



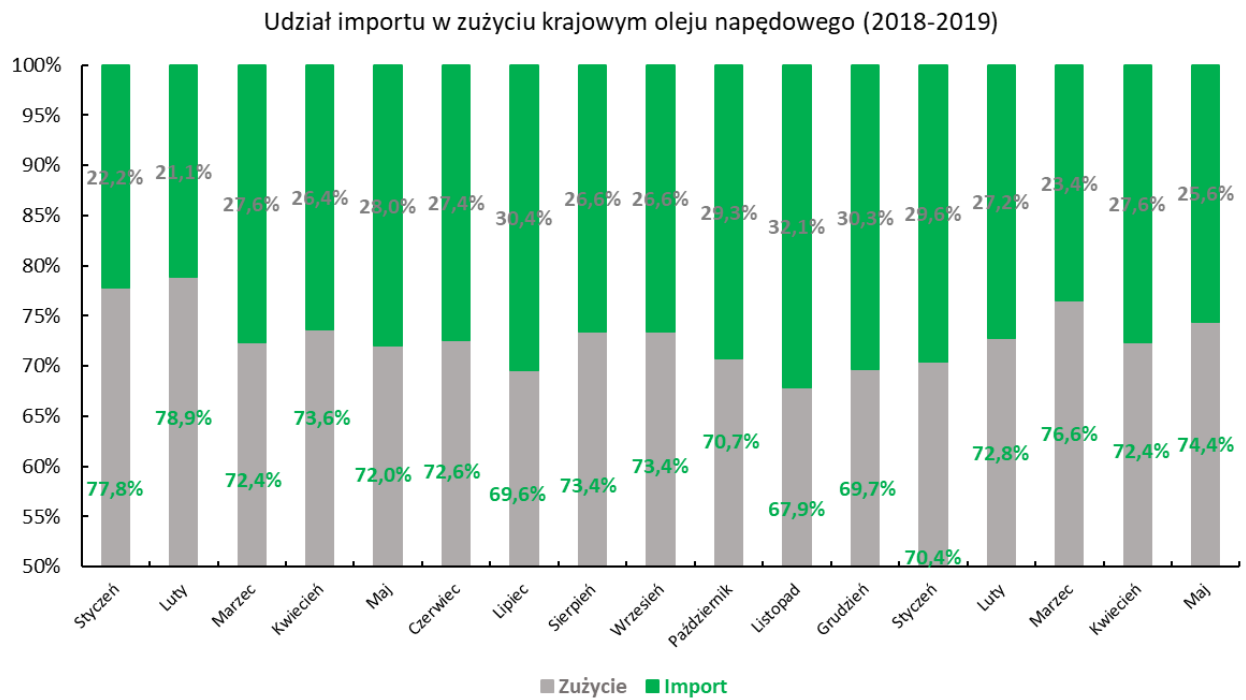
b) Import oraz eksport

- **Import** oleju napędowego w maju 2019 r. wyniósł 366,3 tys. ton i był mniejszy w stosunku do maja 2018 r. o 37,5 tys. ton – ↓9,3% (w maju 2018 r. import wyniósł 403,8 tys. ton) oraz był mniejszy w odniesieniu do kwietnia 2019 r. o 33,4 tys. ton – ↓8,3% (w kwietniu 2019 r. import wyniósł 399,7 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj 2019 r.) całkowity import oleju napędowego wzrósł o 8,3% w stosunku do okresu styczeń-maj 2018 r. (z 1707,6 tys. ton w I-V 2018 r. do 1849,7 tys. ton w okresie I-V 2019 r.).
- **Eksport** oleju napędowego w maju 2019 r. wyniósł 12,6 tys. ton i był większy w stosunku do maja 2018 r. o 11,3 tys. ton – ponad dziewięciokrotnie (w maju 2018 r. eksport wyniósł 1,3 tys. ton) oraz był większy w odniesieniu do kwietnia 2019 r. o 8,9 tys. ton - ↑237,1% (w kwietniu 2019 r. eksport wyniósł 3,7 tys. ton). Od początku roku (styczeń-maj 2019 r.) całkowity eksport oleju napędowego wzrósł o 134,2% w stosunku do okresu styczeń-maj 2018 r. (z 11,2 tys. ton w I-V 2018 r. do 26,2 tys. ton w okresie I-V 2019 r.).



– wyłącznie do użytku służbowego –

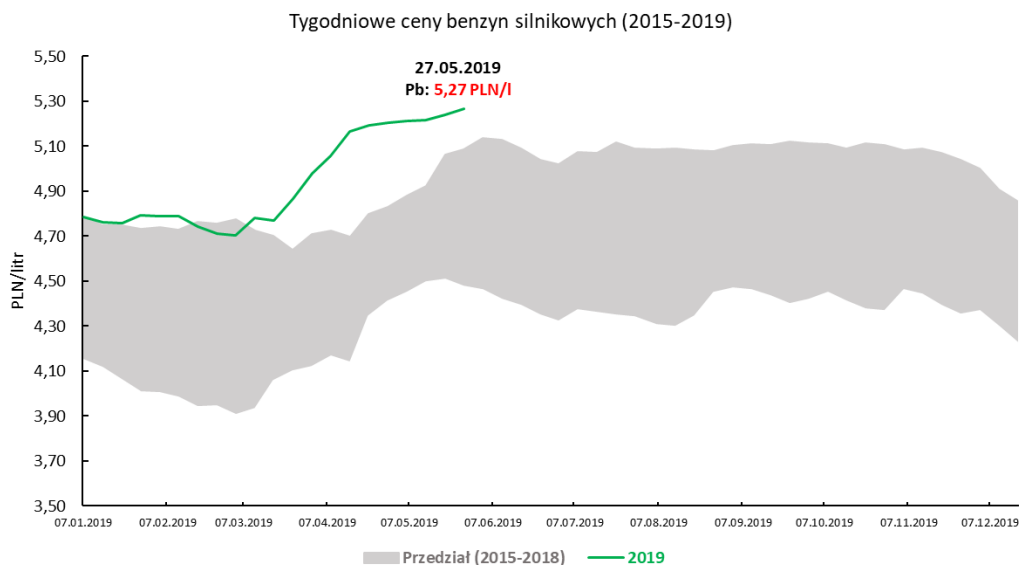
- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w maju 2019 r. kształtował się na poziomie 25,6% i był niższy niż średni udział w 2018 r., który kształtował się na poziomie 27,5%. Należy wskazać, iż import oleju napędowego do Polski w dużej mierze ma charakter uzupełniający.



3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

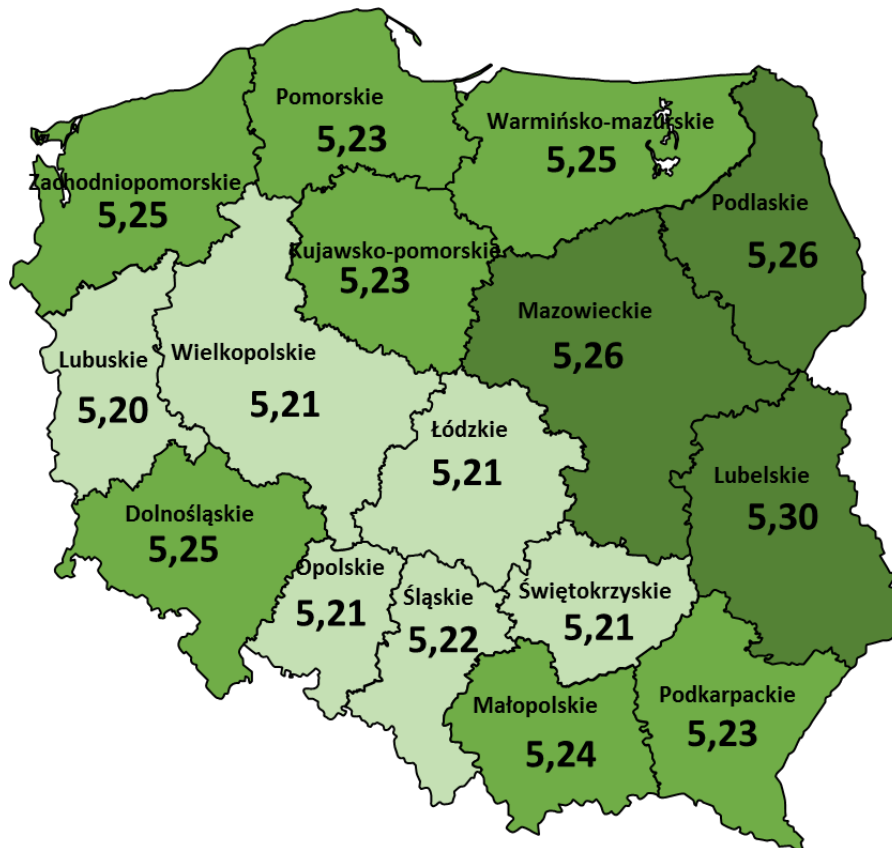
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

- W 2019 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Zgodnie z obwieszczeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 listopada 2018 r. w sprawie wysokości opłaty paliwowej na rok 2019, stawka opłaty paliwowej na 2019 r. wynosi 133,21 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych (w 2018 r. 131,40 PLN, w 2015-2017 r. 129,41 PLN, w 2014 r. – 104,20 PLN, w 2013 r. – 103,16 PLN) oraz 297,61 PLN za 1000 litrów oleju napędowego (w 2018 r. 293,05 PLN, w 2015-2017 r. – 288,05 PLN, w 2014 r. – 262,52 PLN, w 2013 r. – 259,92 PLN).
- W 2019 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 maju 2019 r. osiągnęła poziom 5,23 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2018 r. o 0,25 PLN/litr – $\uparrow 5,0\%$ (średnia cena tego paliwa w maju 2018 r. wyniosła 4,99 PLN/litr). W maju 2019 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu do kwietnia 2019 r. była wyższa o 0,11 PLN/litr – $\uparrow 2,2\%$ (w kwietniu 2019 r. średnia cena benzyn silnikowych wyniosła 5,12 PLN/litr). Ceny benzyn silnikowych w maju 2019 r. znacznie wykraczają poza kilkuletnie trendy – składają się na to niższe ceny ropy naftowej i mocny kurs dolara amerykańskiego w stosunku do złotówki, a także czynniki pośrednio wpływające na branżę paliwową, takiej jak wzrost gospodarczy kraju w tym m. in. wzrost wynagrodzeń, który podnosi koszty prowadzenia działalności gospodarczej.



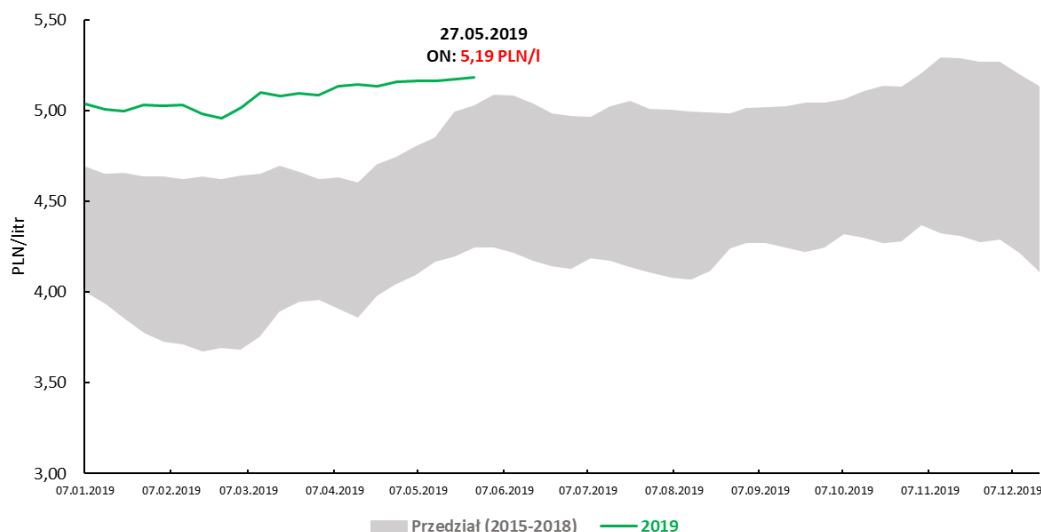
- Uwzględniając dane miesięczne GUS dotyczące średniej ceny paliw w Polsce w podziale na województwa można wskazać, że w maju 2019 r. najniższą cenę za benzyny silnikowe płacili mieszkańcy województwa lubuskiego (5,20 PLN/litr), natomiast najwyższą mieszkańcy województwa lubelskiego (5,30 PLN/litr). Różnica pomiędzy ww. województwami wyniosła 0,10 PLN/litr. W ujęciu dynamicznym ceny benzyn wzrosły we wszystkich województwach.

Średnia cena benzyn silnikowych w Polsce w podziale na województwa (maj 2019 r.)



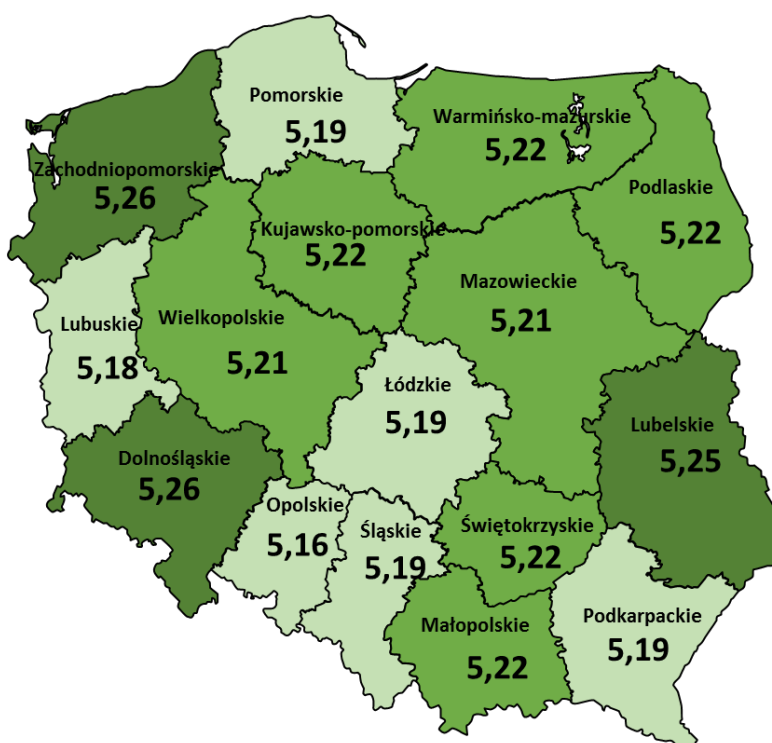
- Średnia cena oleju napędowego w maju 2019 r. osiągnęła poziom 5,17 PLN/litr odnotowując wzrost o 0,26 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2018 r. - $\uparrow 5,2\%$ (średnia cena tego paliwa w maju 2018 r. wyniosła 4,91 PLN/litr). W maju 2019 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu do kwietnia 2019 r. była wyższa o 0,04 PLN/litr - $\uparrow 0,8\%$ (w kwietniu 2019 r. średnia cena oleju napędowego wyniosła 5,13 PLN/litr). Ceny oleju napędowego w maju 2019 r. wykraczające poza kilkuletni trend są wynikiem m. in. kursu walut i prognoz dotyczących wzrostu popytu w perspektywie wejścia w życie w 2020 r. przepisów dotyczących ograniczenia wysokosiarkowego paliwa w statkach morskich, dla których alternatywę stanowi przede wszystkim olej napędowy.

Tygodniowe ceny oleju napędowego (2015-2019)



- Uwzględniając dane miesięczne GUS dotyczące średniej ceny paliw w Polsce w podziale na województwa można wskazać, że w maju 2019 r. najniższą cenę za olej napędowy płacili mieszkańcy województwa opolskiego (5,16 PLN/litr), natomiast najwyższą mieszkańcy województwa dolnośląskiego i zachodniopomorskiego (5,26 PLN/litr). Różnica pomiędzy ww. województwami wyniosła 0,10 PLN/litr. W ujęciu dynamicznym ceny oleju napędowego nieznacznie wzrosły w większości województw.

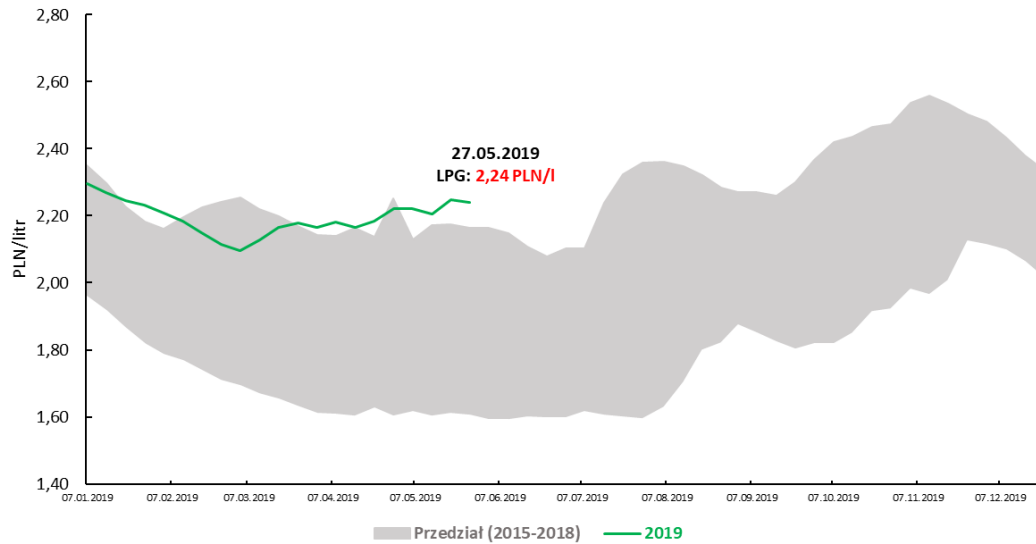
Średnia cena oleju napędowego w Polsce w podziale na województwa (maj 2019 r.)



– wyłącznie do użytku służbowego –

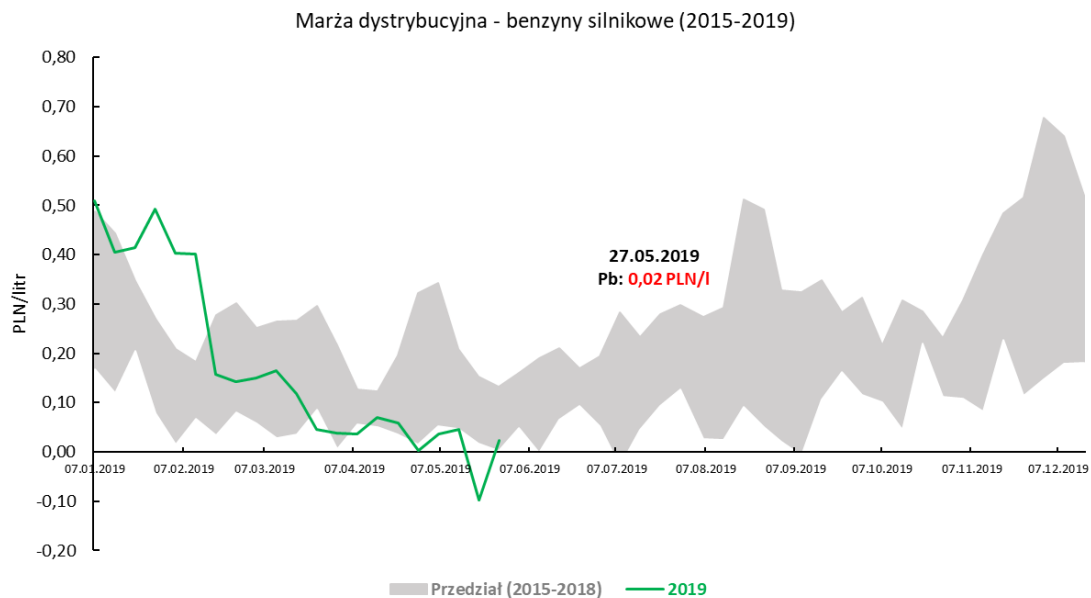
- Średnia cena LPG w maju 2019 r. osiągnęła poziom 2,23 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2018 r. o 0,08 PLN/litr - $\uparrow 3,6\%$ (w maju 2018 r. średnia cena LPG wyniosła 2,15 PLN/litr). W maju 2019 r. średnia cena LPG w porównaniu do kwietnia 2019 r. była wyższa o 0,05 PLN/litr $\uparrow 2,1\%$ (w kwietniu 2019 r. średnia cena LPG wyniosła 2,18 PLN/litr).

Tygodniowe ceny gazu płynnego (2015-2019)

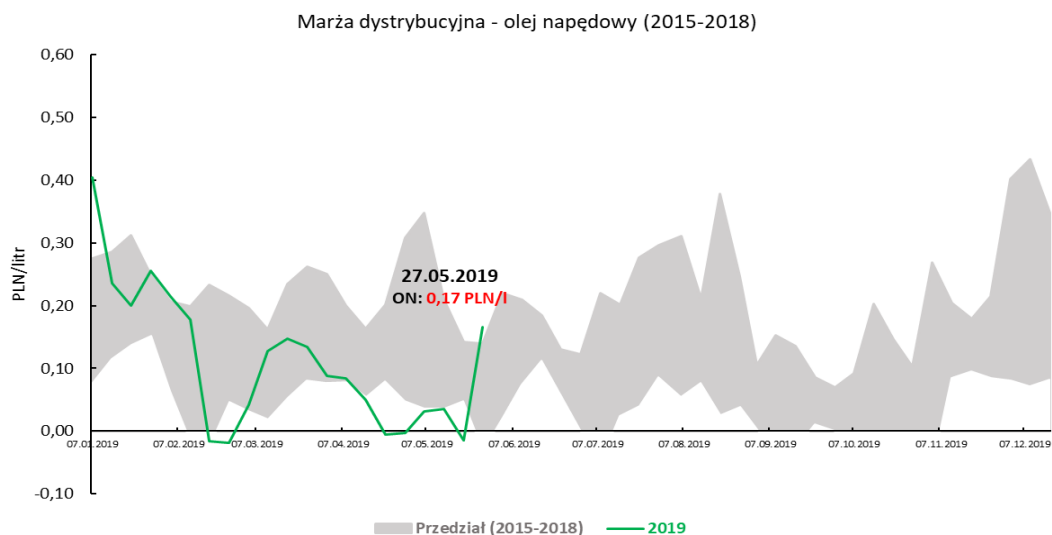


b) Poziom marż dystrybucyjnych

- W maju 2019 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych zmniejszyła się w stosunku do ostatniego dnia kwietnia 2019 r. i wg. stanu na 27.05.2019 r. wyniosła 0,02 PLN/litr. W całym maju 2019 r. średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,00 PLN/litr i była o 0,04 PLN/litr mniejsza niż średnia marża w kwietniu 2019 r. Dla porównania w 2018 r. średnia marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wyniosła 0,24 PLN/litr. Najwyższy poziom marży odnotowano 26 listopada 2018 r. – 0,68 PLN/litr, a najniższy 2 lipca 2018 r. – -0,03 PLN/litr.



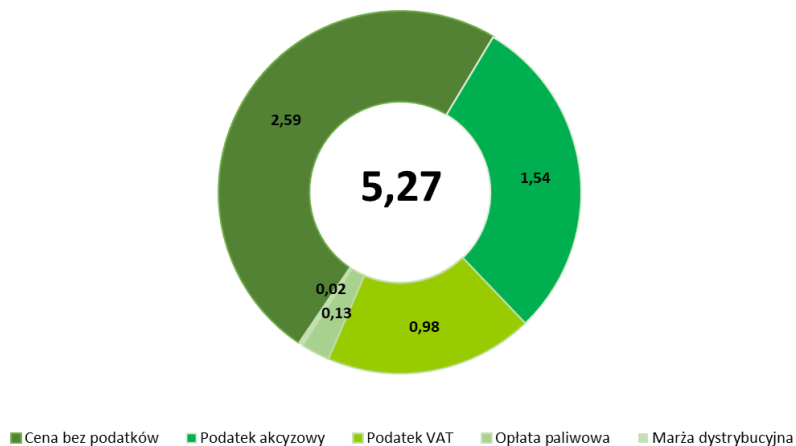
- W maju 2019 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego wzrosła w stosunku do ostatniego dnia marca 2019 r. i wg. stanu na 27.05.2019 r. wyniosła 0,17 PLN/litr. W całym maju 2019 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,05 PLN/litr i była o 0,01 PLN/litr wyższa niż średnia marża w kwietniu 2019 r. Dla porównania w 2018 r. średnia marża dystrybucyjna oleju napędowego wyniosła 0,09 PLN/litr. Najwyższy poziom marży odnotowano 3 grudnia 2018 r. – 0,43 PLN/litr, a najniższy 8 października 2018 r. – -0,21 PLN/litr.



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

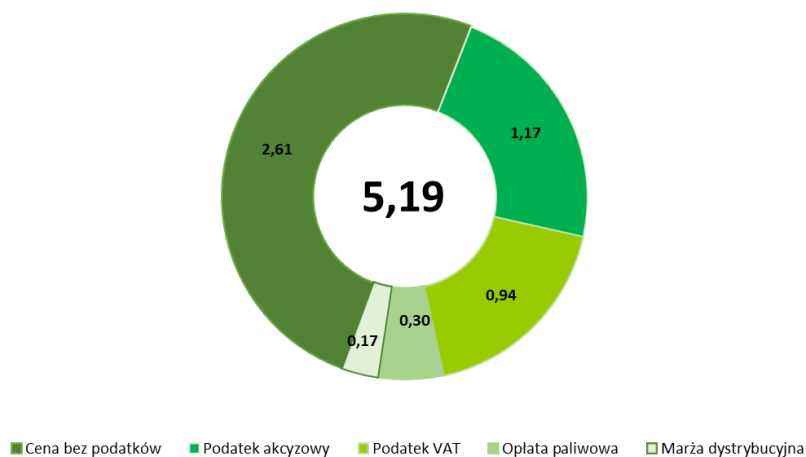
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 27.05.2019 r. (5,27 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2589,29 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,02 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,59 PLN/litr. W cenie litra benzyn silnikowych podatki stanowią 50,4%.

Cena detaliczna benzyn silnikowych (27.05.2019, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 27.05.2019 r. (5,19 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2612,4 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. 0,17 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,61 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią 46,4%.

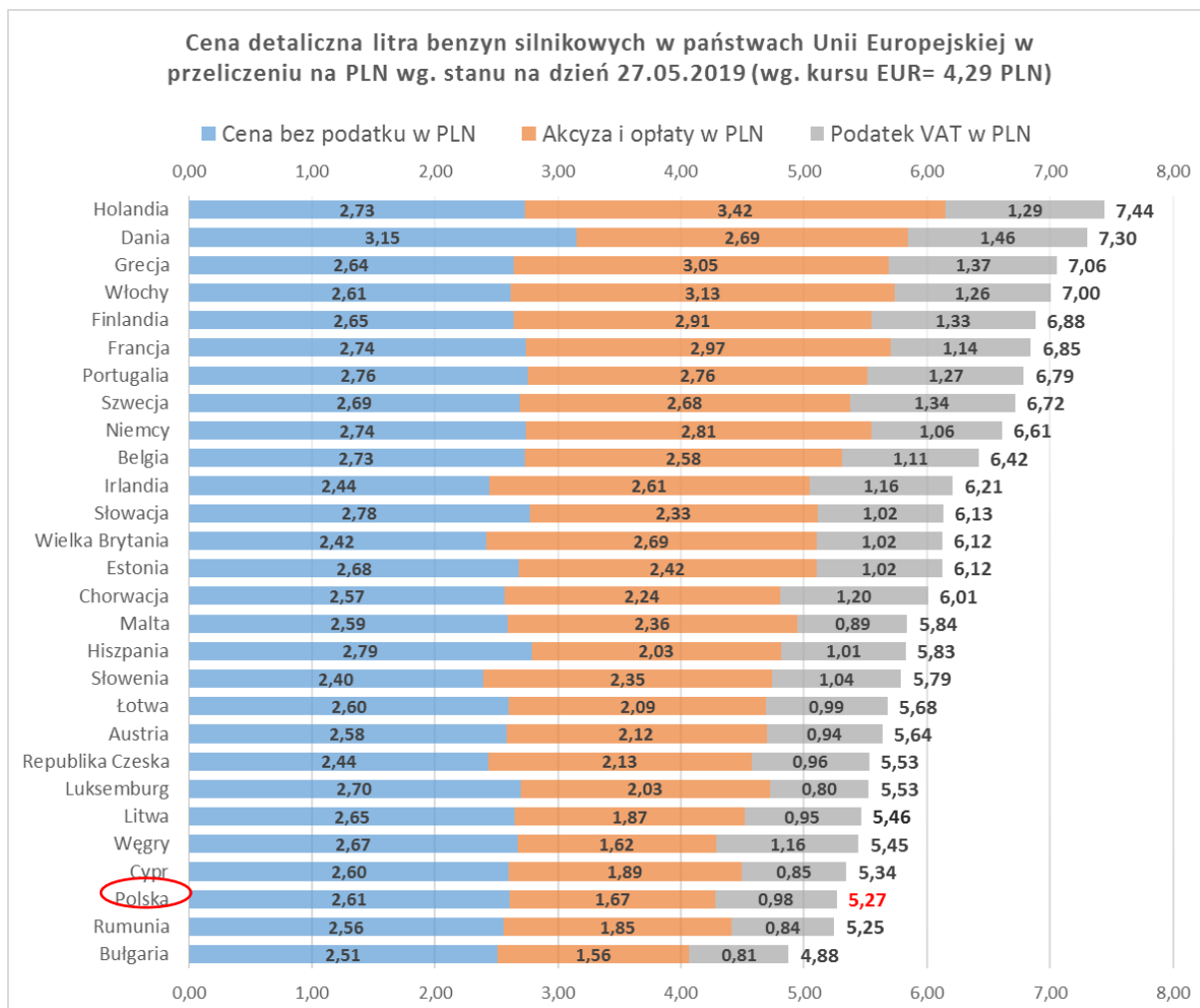
Cena detaliczna oleju napędowego (27.05.2019, PLN)



d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

– benzyny silnikowe

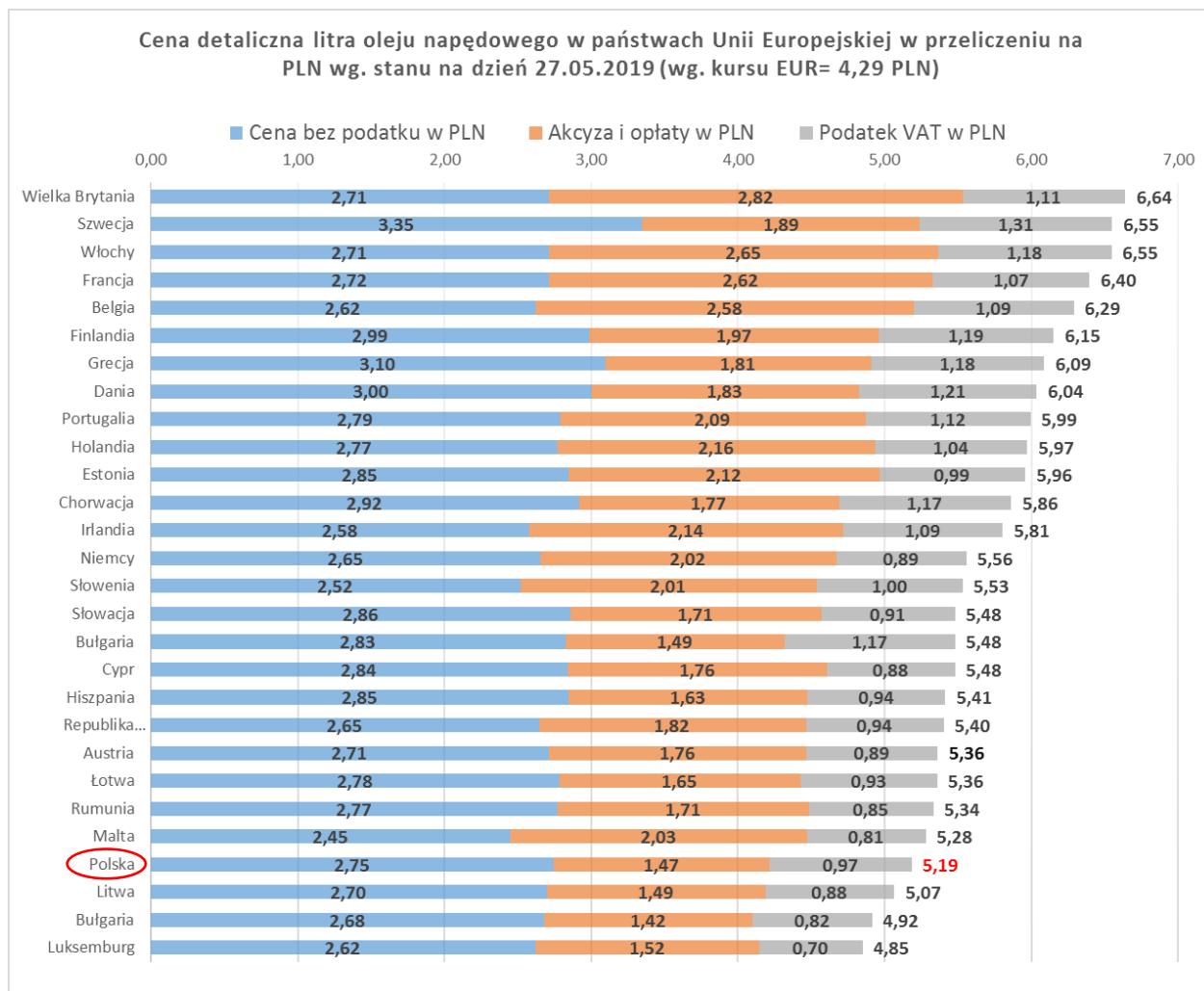
- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 27.05.2019 r. odnotowano w Bułgarii (4,88 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (7,44 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,27 PLN. Według danych 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.



– wyłącznie do użytku służbowego –

– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 27.05.2019 r. odnotowano w Luksemburgu (4,85 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Wielkiej Brytanii (6,64 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,19 PLN/litr – w trzech państwach Unii Europejskiej (Luksemburg, Bułgaria i Litwa,) cena tego paliwa była niższa niż w Polsce.



Spis wykresów

1. Import ropy naftowej do Polski (2018-2019).....	4
2. Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2018-2019)	5
3. Wydobycie ropy naftowej w Polsce (2018-2019)	6
4. Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2018-2019)	7
5. Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2018-2019).....	8
6. Poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. (2018-2019)	8
7. Poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. (2018-2019)	9
8. Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2018-2019)	10
9. Import oraz eksport benzyn silnikowych (2018-2019)	10
10. Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2018-2019)	11
11. Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2018-2019)	12
12. Import oraz eksport oleju napędowego (2018-2019).....	13
13. Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2018-2019).....	14
14. Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2015-2019)	15
15. Tygodniowe ceny oleju napędowego (2015-2019).....	17
16. Tygodniowe ceny gazu płynnego (2015-2019)	18
17. Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2015-2019)	19
18. Marża dystrybucyjna – olej napędowy (2015-2019).....	19
19. Cena detaliczna benzyn silnikowych	20
20. Cena detaliczna oleju napędowego	20
21. Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej	21
22. Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej	22

Spis map

1. Średnia cena benzyn silnikowych w Polsce w podziale na województwa	16
2. Średnia cena oleju napędowego w Polsce w podziale na województwa	17

Opracowali:

Przemysław Wiśniewski, Stażysta programu „Energia dla przyszłości”
Monika Nowakowska, Specjalista

Parałowała:

Ewa Chmura-Golonka, Naczelnik Wydziału

Akceptowała:

Elżbieta Piskorz, Dyrektor

Przygotowano:

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