



MINISTERSTWO ENERGII

Monitorowanie bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa

Warszawa, marzec 2018 r.

Spis treści

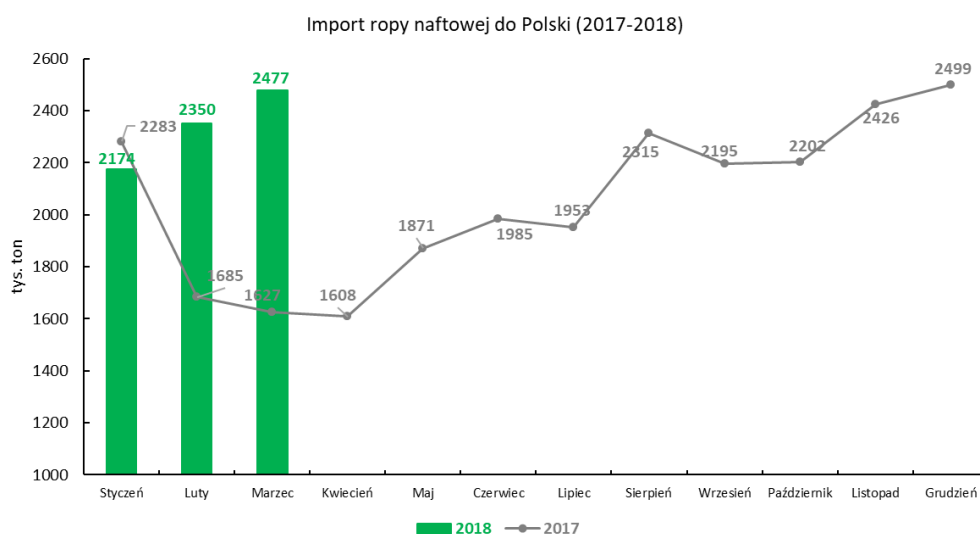
Podsumowanie	3
Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce.....	4
1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski	4
2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce.....	5
3. Infrastruktura naftowa	5
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach.....	5
b) Poziom marż rafineryjnych.....	6
Rozdział II. Krajowy rynek paliw	8
1. Rynek benzyn silnikowych.....	8
a) Zużycie oraz produkcja	8
b) Import i eksport.....	8
2. Rynek oleju napędowego	10
a) Zużycie oraz produkcja	10
b) Import oraz eksport.....	10
3. Ceny paliw w Polsce i w Europie	12
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)	12
b) Poziom marż dystrybucyjnych.....	16
c) Podatki i opłaty w cenie paliw	17
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej.....	18
Spis wykresów	20
Spis map	20

- W marcu 2018 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 2477 tys. ton odnotowując wzrost o 851 tys. ton – 52,3% w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (import ropy naftowej do Polski w marcu 2017 r. wyniósł 1627 tys. ton). W pierwszym kwartale 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 marcu 2018 r. udział dostaw ropy naftowej z Rosji w stosunku do całkowitego importu tego surowca spadł do poziomu 68,7%.** W marcu 2018 r. polskie rafinerie sprowadzały ropę naftową również z takich kierunków jak: Irak (udział w imporcie ropy do Polski 9,3%), Arabia Saudyjska (8,0%), Iran (5,1%), USA (5%), Wielka Brytania (3,7%). Od początku roku całkowity import ropy naftowej wyniósł 7001 tys. ton i był wyższy w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 1407 tys. ton. Różnica wynika z planowanego postępu rafinerii, które miało miejsce w I kw. poprzedniego roku.
- **W marcu 2018 r. drogi dostaw ropy naftowej do Polski (tj. droga lądowa lub morska) kształtowały się na zbliżonym poziomie.** Dostawy ropy naftowej do Polski w marcu 2018 r. poprzez rurociąg „Przyjaźń” wyniosły średnio 49,9% i były niższe od średniego poziomu dostaw z marca 2017 r. (w marcu 2017 r. dostawy rurociągiem „Przyjaźń” kształtowały się średnio na poziomie 65,16%). **Dostawy drogą morską w marcu 2018 r. poprzez terminal naftowy w Gdańsku wyniosły 50,1% i były wyższe od średniego poziomu z marca 2017 r.** (w marcu 2017 r. dostawy poprzez terminal naftowy w Gdańsku kształtowały się średnio na poziomie 34,8%). Sukcesywny spadek udziału importu przez rurociąg „Przyjaźń” jest wynikiem wzrostu zakupów realizowanych z innych kierunków – (Arabia Saudyjska, Irak, USA). Należy jednak zaznaczyć, iż także znaczna część dostaw rosyjskiej ropy naftowej dostarczana jest do Polski tą drogą.
- **W marcu 2018 r. wydobycie ropy naftowej w Polsce** wyniosło 88,1 tys. ton i było niższe od wydobycia w marcu 2017 r. o 3,4 tys. ton, odnotowując nieznaczny spadek o 3,7%. Całkowite wydobycie w okresie styczeń-marzec 2018 r. wyniosło 254,7 tys. ton – spadek o 13,5 tys. ton w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.
- **Przerób ropy naftowej w Polsce w marcu 2018 r.** wyniósł 2342,47 tys. ton i był wyższy o 38,6% od wielkości przerobu w marcu 2017 r. (1689,8 tys. ton). Średni poziom przerobu w dwóch głównych rafineriach w Polsce w marcu 2018 r. wyniósł 97,4% i był wyższy niż w marcu 2017 r. – 61,4 % (postoje remontowe).
- **Krajowe zużycie benzyn silnikowych w marcu 2018 r. zmniejszyło się w porównaniu z analogicznym okresem z 2017 r. o 2,6%.** Zużycie benzyn silnikowych w marcu 2018 r. wyniosło 341,4 tys. ton. W zakresie oleju napędowego – **w marcu 2018 r. nastąpił wzrost krajowego zużycia oleju napędowego o 5,2%** (zwolnienie tempa przyrostów), w porównaniu z analogicznym okresem w 2017 r. (1368,8 tys. ton – zużycie w marcu 2017 r.).
- 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 marcu 2018 r. na poziomie 7,98%, natomiast w zakresie oleju napędowego wyniósł 27,6%.**
- Produkcja benzyn silnikowych w marcu 2018 r. wzrosła o 35,4% w odniesieniu do analogicznego okresu z 2017 r., natomiast produkcja oleju napędowego wzrosła o 9,2%.
- Import benzyn silnikowych w marcu 2018 r. był niższy w porównaniu z analogicznym okresem w 2017 r. o 54%. Eksport tego paliwa natomiast był ponad ośmiokrotnie większy w porównaniu z marcem 2017 r. Import oleju napędowego w marcu 2018 r. był mniejszy w porównaniu z marcem 2017 r. o 19,5 %, eksport tego paliwa również odnotował spadek w porównaniu z marcem 2017 r. o 82,5%.
- **Wysokość modelowej marży rafineryjnej w marcu 2018 r. była niższa niż w marcu 2017 r. u obu głównych krajowych producentów paliw.** Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniosła 6,8 USD/bbl i była o 0,6 USD/bbl niższa niż w marcu 2017 r. Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w marcu 2018 r. 4,3 USD/bbl i była o 1,0 USD/bbl niższa niż analogicznym okresie w 2017 r.

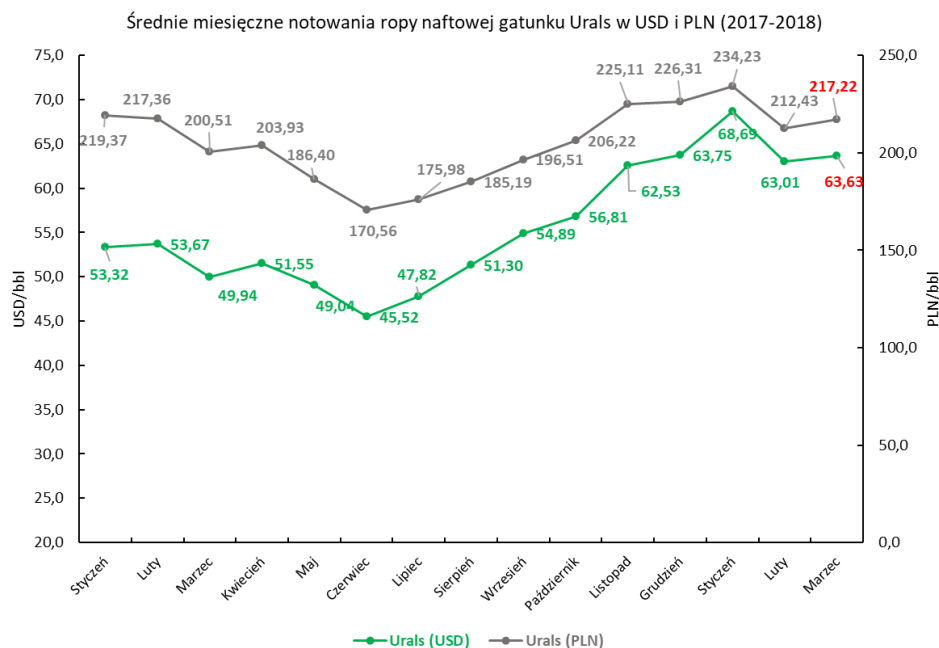
Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce

1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

- W marcu 2018 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 2477 tys. ton odnotowując wzrost o 851 tys. ton – 52,3% w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. (import ropy naftowej do Polski w marcu 2017 r. wyniósł 1627 tys. ton). W pierwszym kwartale 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 marcu 2018 r. udział dostaw ropy naftowej z Rosji w stosunku do całkowitego importu tego surowca spadł do poziomu 68,7%, co oznacza także spadek w porównaniu do poprzedniego miesiąca.** W marcu 2018 r. polskie rafinerie sprowadzały ropę naftową również z takich kierunków jak: Irak (udział w imporcie ropy do Polski 9,3%), Arabia Saudyjska (8,0%), Iran (5,1%), USA (5%), Wielka Brytania (3,7%). Od początku roku całkowity import ropy naftowej wyniósł 7001 tys. ton i był wyższy w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego o 1407 tys. ton. Różnica wynika z postojów remontowych rafinerii, które miały miejsce w I kw. 2017 roku.

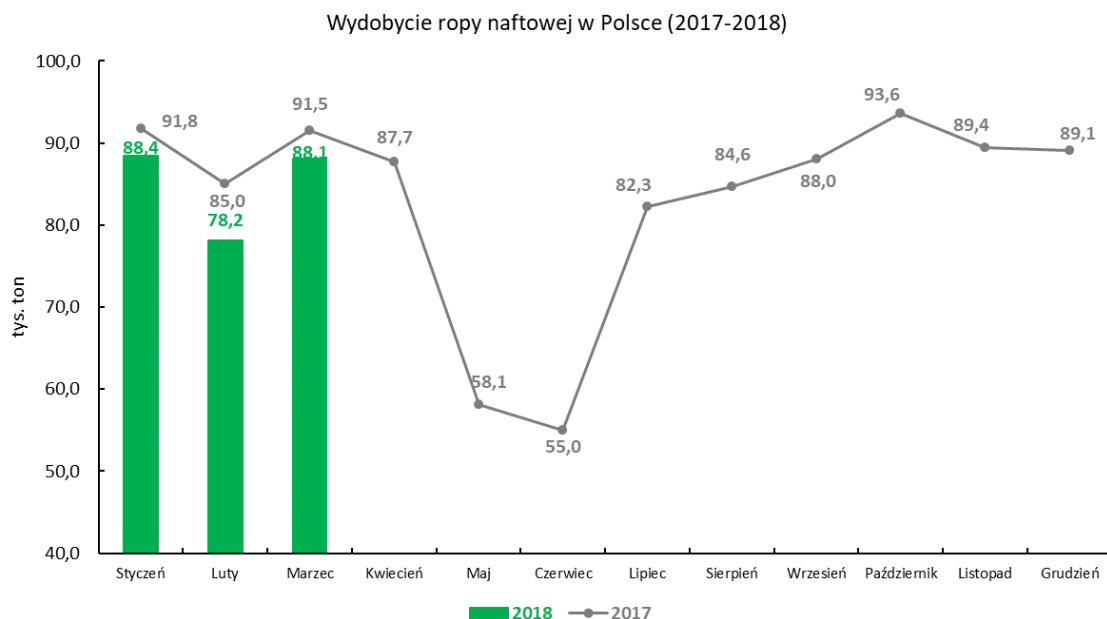


- W marcu 2018 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* wyniosła 63,63 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2017 r. o 13,69 USD/bbl ($\uparrow 27,4\%$). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w marcu 2018 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 217,22 USD/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2017 r. o 16,70 PLN/bbl (200,51 PLN/bbl – cena w marcu 2017 r.).



2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

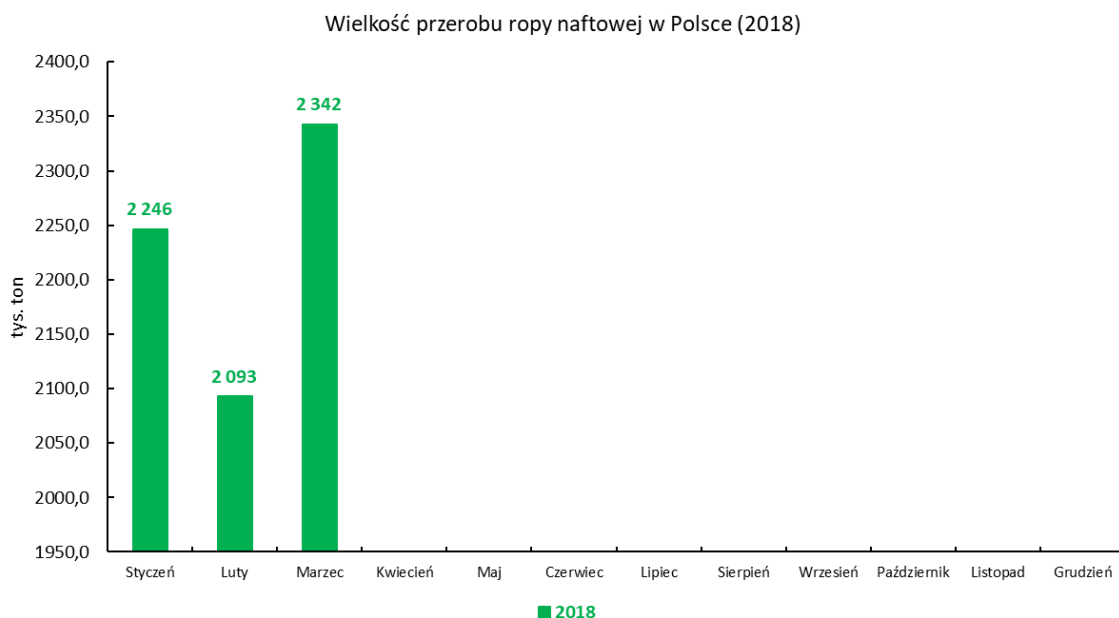
- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w marcu 2018 r. wyniosło 88,1 tys. ton i w porównaniu do analogicznego okresu z 2017 r. było niższe o 3,4 tys. ton – 3,7% (91,5 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z lutym 2018 r. wzrosło o 9,9 tys. ton (w lutym 2018 r. wydobycie wyniosło 78,2 tys. ton).



3. Infrastruktura naftowa

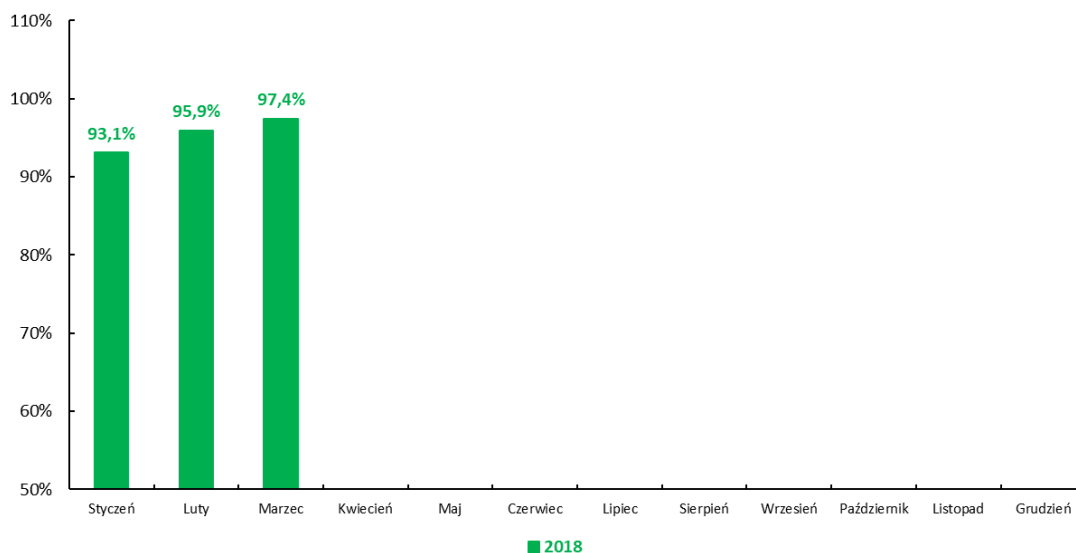
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

- Przerób ropy naftowej w Polsce w marcu 2018 r. wyniósł 2 342,47 tys. ton i był wyższy o 652,68 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku. Średni miesięczny przerób ropy naftowej w I kw. 2018 r. wyniósł 2227 tys. ton i był wyższy od średniego miesięcznego przerobu w 2017 r. (2063 tys. ton).



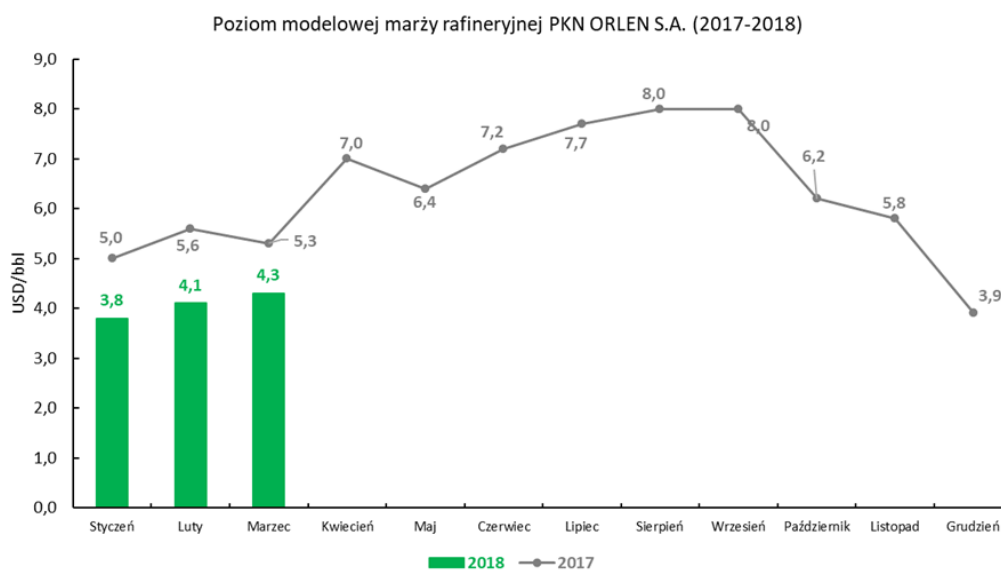
- Uwzględniając nominalną roczną wielkość przerobową polskich rafinerii (Płock – 17,8 mln ton; Gdańsk – 10,7 mln ton) można wskazać, iż w marcu 2018 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 97,4%.

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



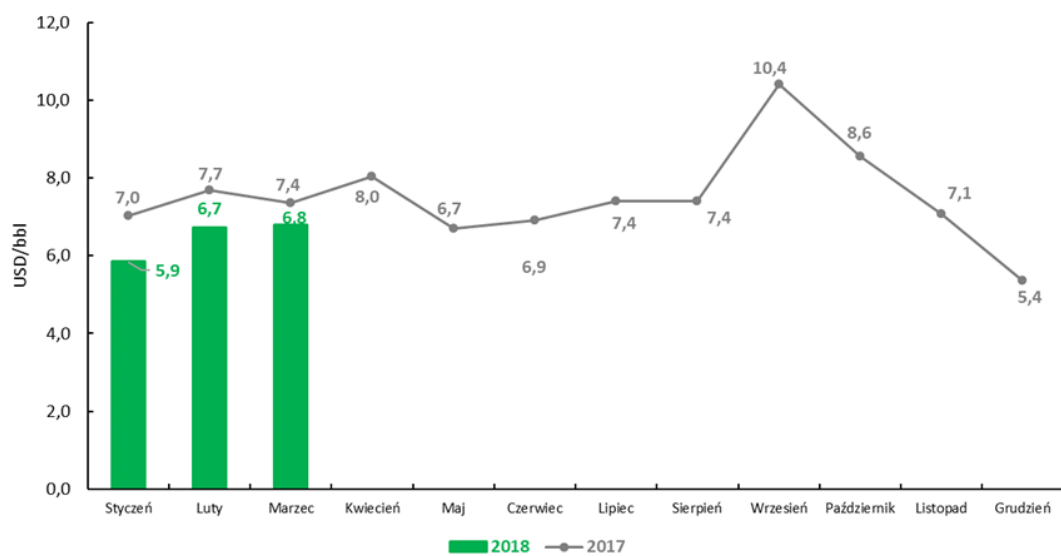
b) Poziom marż rafineryjnych

- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w marcu 2018 r. wyniosła 4,3 USD/bbl i była niższa w porównaniu z marcem 2017 r. o 1,0 USD/bbl (w marcu 2017 r. marża wyniosła 5,3 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z lutym 2018 r. poziom marży rafineryjnej zwiększył się o 0,2 USD/bbl (w lutym 2018 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A wyniósł 4,1 USD/bbl).



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w marcu 2018 r. wyniosła 6,8 USD/bbl i była niższa w porównaniu z marcem 2017 r. o 0,6 USD/bbl (w marcu 2017 r. marża wyniosła 7,4 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z lutym 2018 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 0,10 USD/bbl (w lutym 2018 r. poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A wyniósł 6,7 USD/bbl).

Poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. (2017-2018)

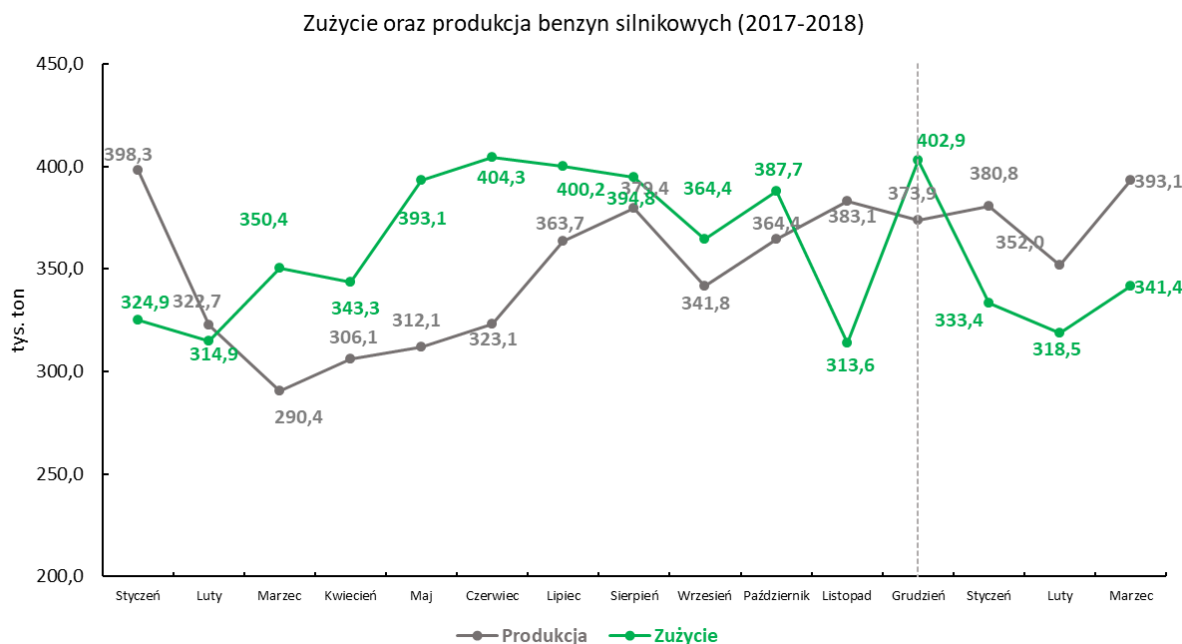


Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

a) Zużycie oraz produkcja

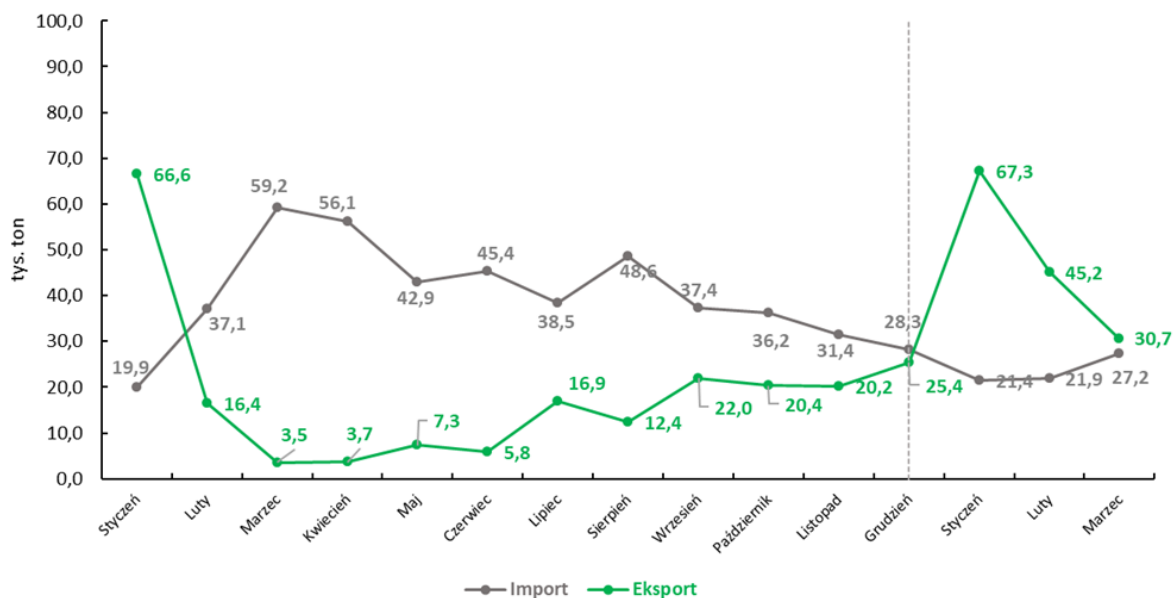
- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w marcu 2018 r. wyniosło 341,4 tys. ton i było mniejsze w porównaniu z analogicznym okresem z 2017 r. o 9,0 tys. ton – ↓2,6% (zużycie krajowe w marcu 2017 r. wyniosło 350,4 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do lutego 2018 r. o 22,9 tys. ton – tj. ↑7,2% (318,5 tys. ton).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w marcu 2018 r. wyniosła 393,1 tys. ton i była wyższa w stosunku do marca 2017 r. o 102,7 tys. ton – tj. ↑35,4 % (290,4 tys. ton) oraz była większa w porównaniu z lutym 2018 r. o 41,1 tys. ton – tj. ↑11,7% (352,0 tys. ton).



b) Import i eksport

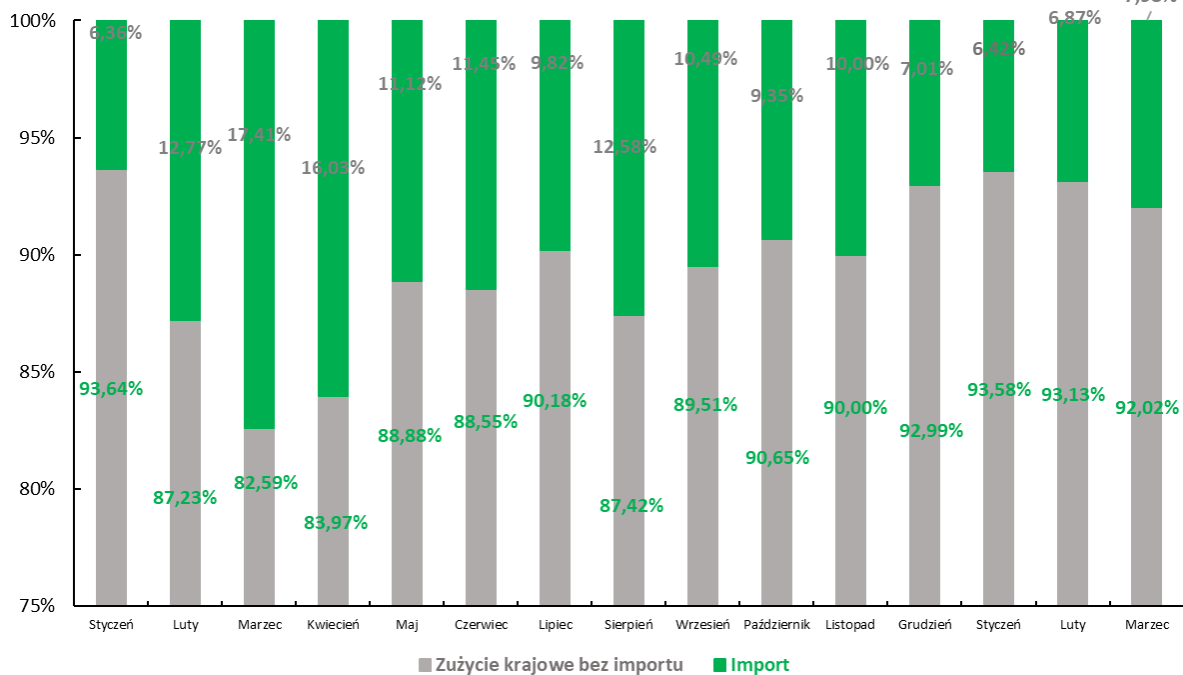
- **Import** benzyn silnikowych w marcu 2018 r. wyniósł 27,2 tys. ton i był mniejszy w stosunku do marca 2017 r. o 31,9 tys. ton – tj. ↓ 54% (w marcu 2017 r. import wyniósł 59,2 tys. ton) oraz był wyższy w odniesieniu do lutego 2018 r. o 5,4 tys. ton – tj. ↑ 24% (w lutym import wyniósł 21,9 tys. ton).
- **Eksport** benzyn silnikowych w marcu 2018 r. wyniósł 30,7 tys. ton i był większy w stosunku do marca 2017 r. o 27,2 tys. ton – wzrost ↑ 773% (w marcu 2017 r. eksport wyniósł 3,5 tys. ton). W ujęciu dynamicznym eksport Pb w marcu 2018 r. był mniejszy w odniesieniu do lutego 2018 r. o 14,5 tys. ton – tj. ↓ 32% (w lutym eksport wyniósł 45,2 tys. ton). Wzrost eksportu i jednoczesny spadek importu Pb w ujęciu r/r wynika m.in. z przestojów remontowych w polskich rafineriach w pierwszej połowie 2017 r. i konieczności suplementacji w tamtym okresie paliw poprzez zwiększony import.

Import oraz eksport benzyn silnikowych (2017-2018)



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w marcu 2018 r. kształtował się na poziomie 7,98% i był niższy niż średni udział w 2017 r., który kształtował się na poziomie 11,2%.

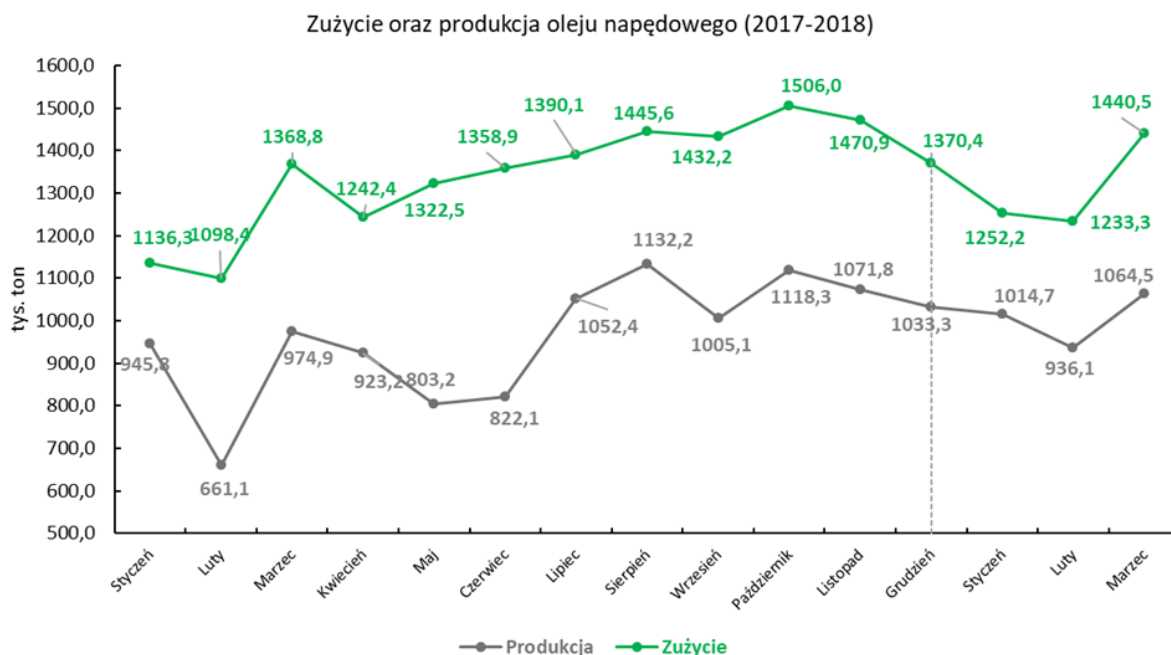
Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2017-2018)



2. Rynek oleju napędowego

a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w marcu 2018 r. wyniosło 1140,5 tys. ton i było większe w stosunku do marca 2017 r. o 71,7 tys. ton – tj. $\uparrow 5,2\%$ (1368,8 tys. ton) oraz było większe w odniesieniu do lutego 2018 r. o 207,2 tys. ton – $\uparrow 16,8\%$ (1233,3 tys. ton).

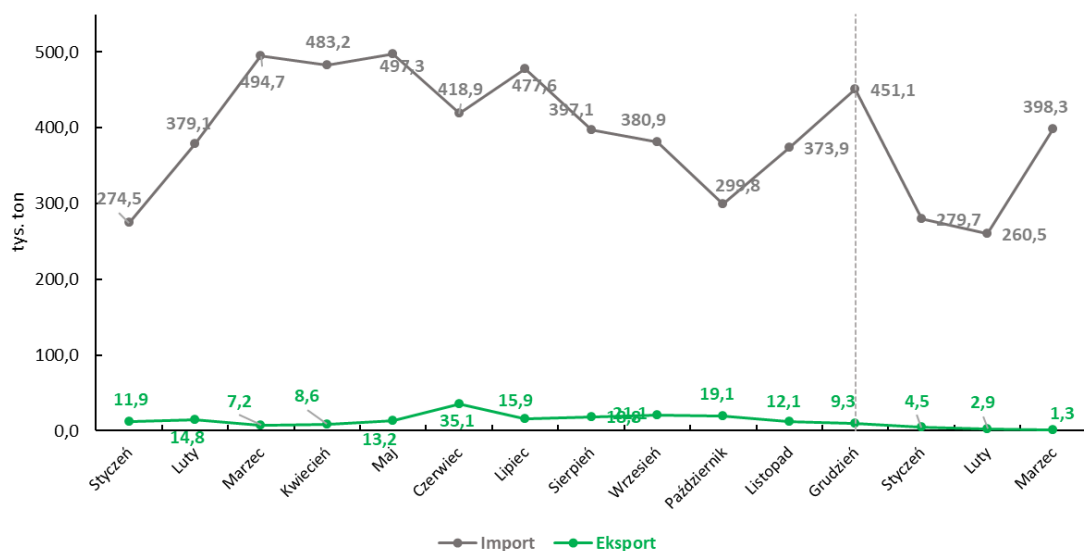


- Produkcja oleju napędowego w Polsce w marcu 2018 r. wyniosła 1064,5 tys. ton i była większa w stosunku do marca 2017 r. o 89,6 tys. ton – $\uparrow 9,2\%$ (974,9 tys. ton) oraz była większa w porównaniu do lutego 2018 r. o 128,4 tys. ton – $\uparrow 13,7\%$ (936,1 tys. ton).

b) Import oraz eksport

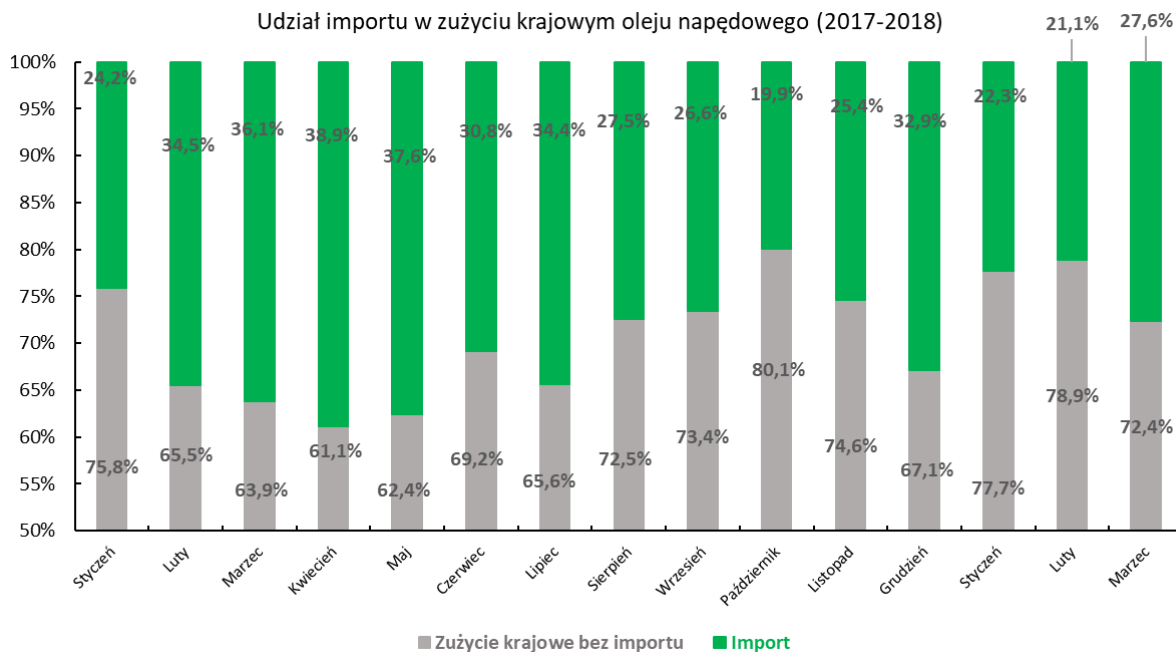
- Import** oleju napędowego w marcu 2018 r. wyniósł 398,3 tys. ton i był mniejszy w stosunku do marca 2017 r. o 96,5 tys. ton – $\downarrow 19,5\%$ (w marcu 2017 r. import wyniósł 494,7 tys. ton) oraz był większy w odniesieniu do lutego 2018 r. o 137,8 tys. ton – $\uparrow 52,9\%$ (w lutym 2018 r. import wyniósł 260,5 tys. ton). W ujęciu dynamicznym (styczeń do grudnia) spadek importu ON spowodowany był większym importem z Rosji, Niemiec i Białorusi.
- Eksport** oleju napędowego w marcu 2018 r. wyniósł 1,3 tys. ton i był mniejszy w stosunku do marca 2017 r. o 5,9 tys. ton – $\downarrow 82,5\%$ (w marcu 2017 r. eksport wyniósł 7,2 tys. ton) oraz był mniejszy w odniesieniu do lutego 2018 r. o 1,6 tys. ton – $\downarrow 56,2\%$ (w lutym 2017 r. eksport wyniósł 2,9 tys. ton). W marcu 2018 r. eksport tego paliwa był realizowany tylko do Republiki Czeskiej.

Import oraz eksport oleju napędowego (2017-2018)



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w marcu 2018 r. kształtował się na poziomie 27,6% 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.

Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2017-2018)

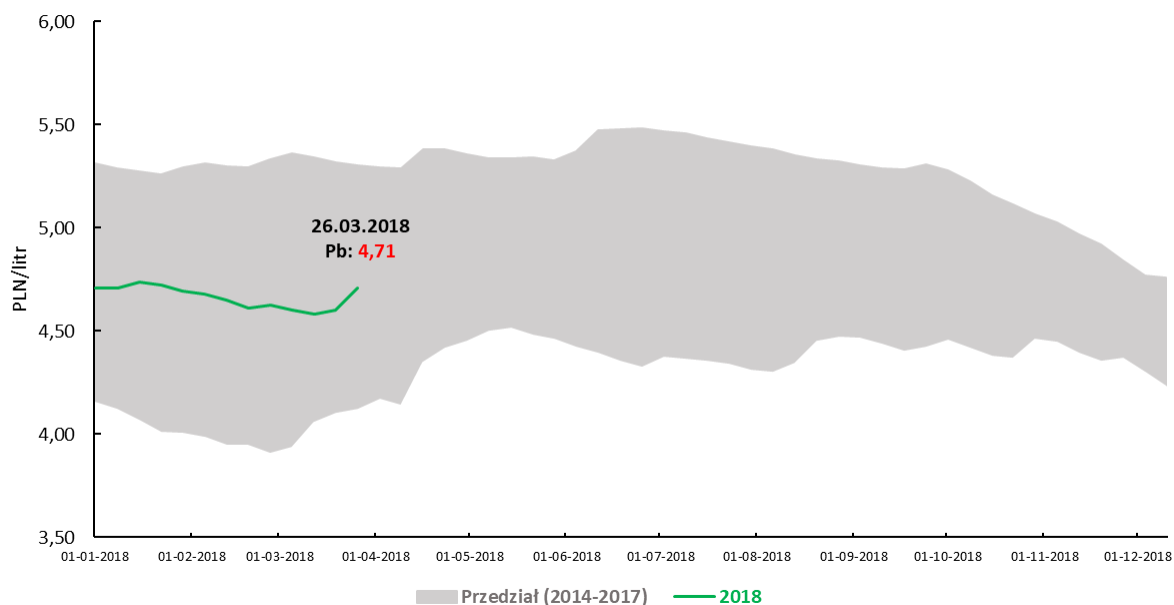


3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

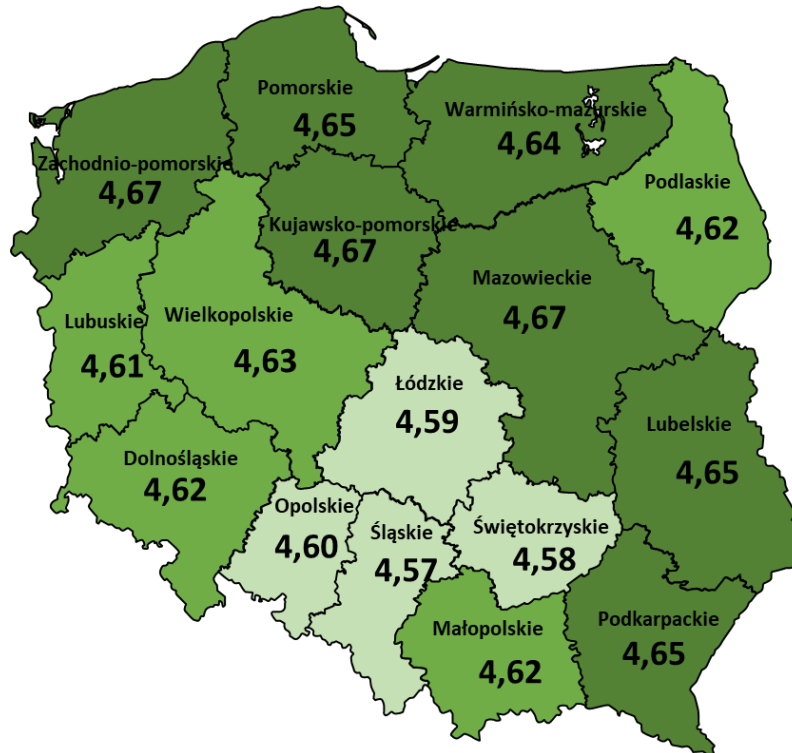
- W 2018 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Zgodnie z obwieszczeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 listopada 2017 r. w sprawie wysokości opłaty paliwowej na 2018 r., stawka opłaty paliwowej na 2018 r. wynosi 131,40 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych (w 2017 r. 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 2017 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 marcu 2018 r. osiągnęła poziom 4,62 PLN/litr i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2017 r. o 0,04 PLN/litr (średnia cena tego paliwa w marcu 2017 r. wyniosła 4,66 PLN/litr). W marcu 2018 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu do lutego 2018 r. była niższa o 0,02 PLN/litr (w lutym 2018 r. średnia cena benzyn silnikowych wyniosła 4,64 PLN/litr).

Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2014-2018)



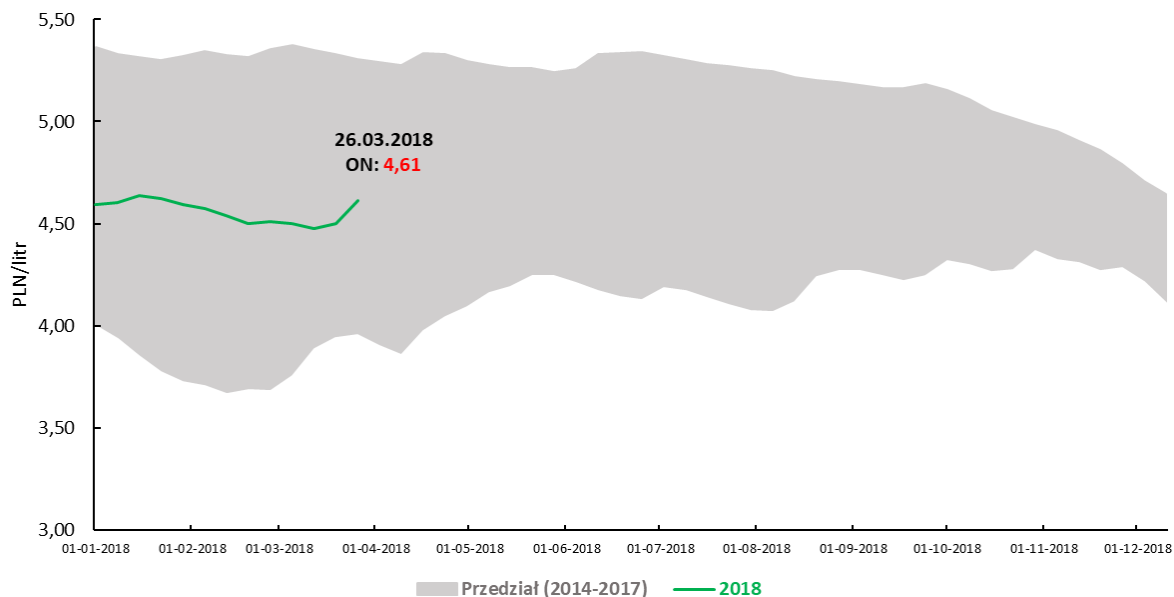
- Uwzględniając dane miesięczne dotyczące średniej ceny paliw w Polsce w podziale na województwa można wskazać, że w marcu 2018 r. najniższą cenę za benzyny silnikowe płacili mieszkańcy województwa śląskiego (4,57 PLN/litr), natomiast najwyższą mieszkańcy województwa kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego i zachodniopomorskiego (4,67 PLN/litr). Różnica pomiędzy ww. województwami wyniosła 0,10 PLN/litr.

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



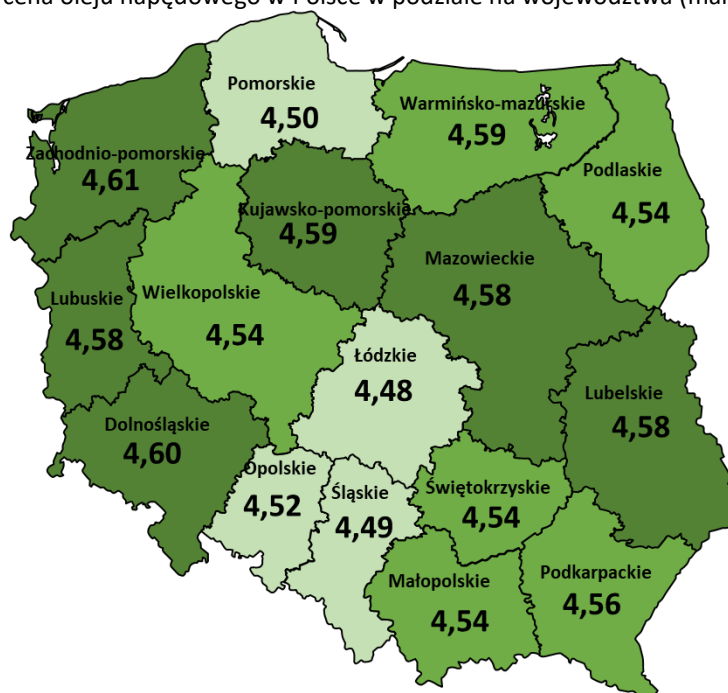
- Średnia cena oleju napędowego w marcu 2018 r. osiągnęła poziom 4,52 PLN/litr i nie zmieniła się w porównaniu z analogicznym okresem z 2017 r. (średnia cena tego paliwa w marcu 2017 r. wyniosła również 4,52 PLN/litr). W marcu 2018 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu do lutego 2018 r. była wyższa o 0,01 PLN/litr (w lutym 2018 r. średnia cena oleju napędowego wyniosła 4,53 PLN/litr).

Tygodniowe ceny oleju napędowego (2014-2018)



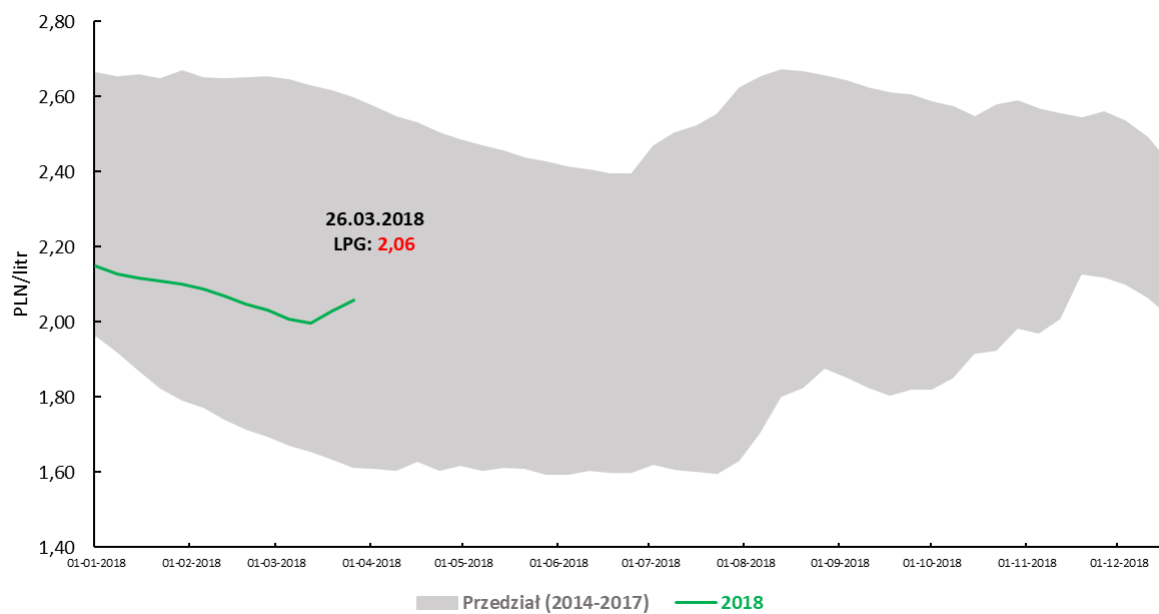
- Uwzględniając dane miesięczne dotyczące średniej ceny paliw w Polsce w podziale na województwa można wskazać, że w marcu 2018 r. najniższą cenę za olej napędowy płacili mieszkańcy województwa łódzkiego (4,48 PLN/litr), natomiast najwyższą mieszkańcy województwa zachodniopomorskiego (4,61 PLN/litr). Różnica pomiędzy ww. województwami wyniosła 0,13 PLN/litr.

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



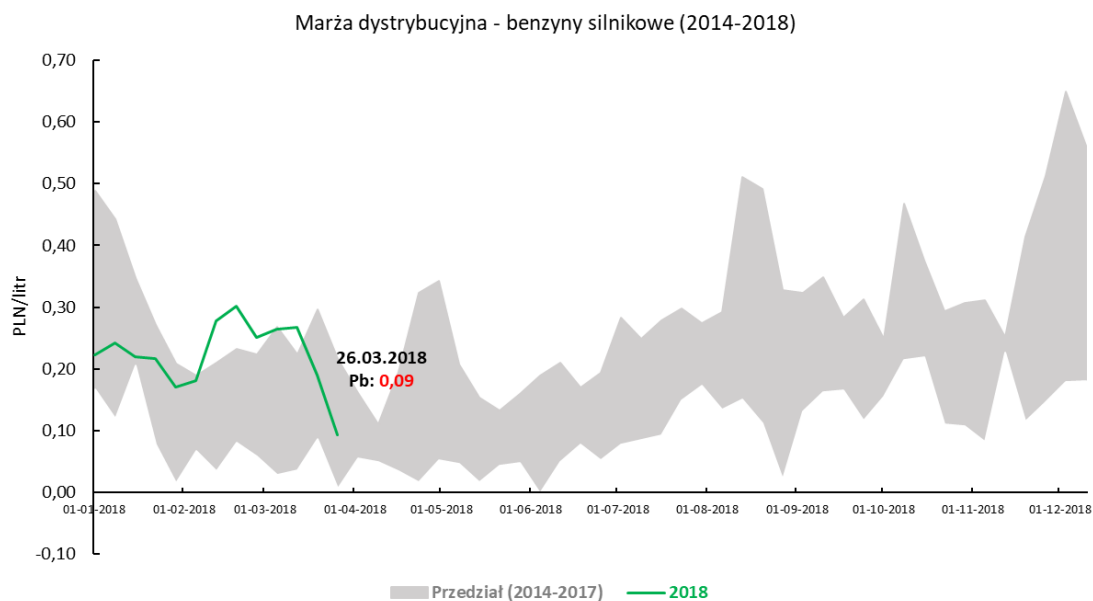
- Średnia cena LPG w marcu 2018 r. osiągnęła poziom 2,02 PLN/litr i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2017 r. o 0,16 PLN/litr (w marcu 2017 r. średnia cena LPG wyniosła 2,18 PLN/litr). W marcu 2017 r. średnia cena LPG w porównaniu do lutego 2018 r. była niższa o 0,04 PLN/litr (w lutym 2018 r. średnia cena LPG wyniosła 2,06 PLN/litr).

Tygodniowe ceny gazu płynnego (2014-2018)

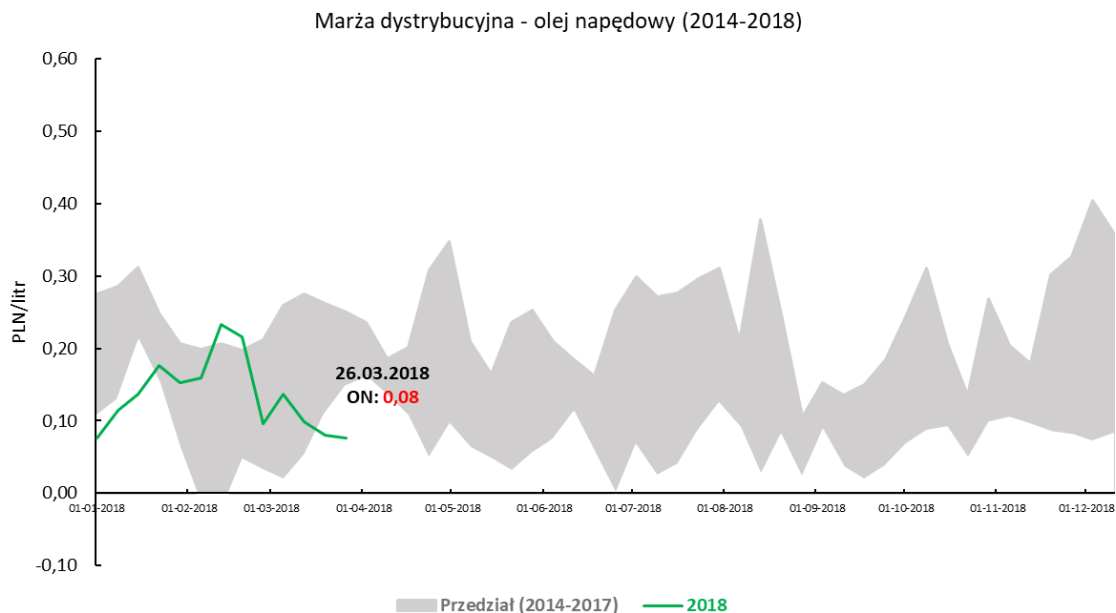


b) Poziom marż dystrybucyjnych

- W marcu 2018 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych zmniejszyła się w stosunku do ostatniego dnia lutego 2018 r. i wg. stanu na 26.03.2018 r. wyniosła 0,09 PLN/litr. W całym marcu 2018 r. średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,20 PLN/litr i była o 0,05 PLN/litr mniejsza niż średnia marża w lutym 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.



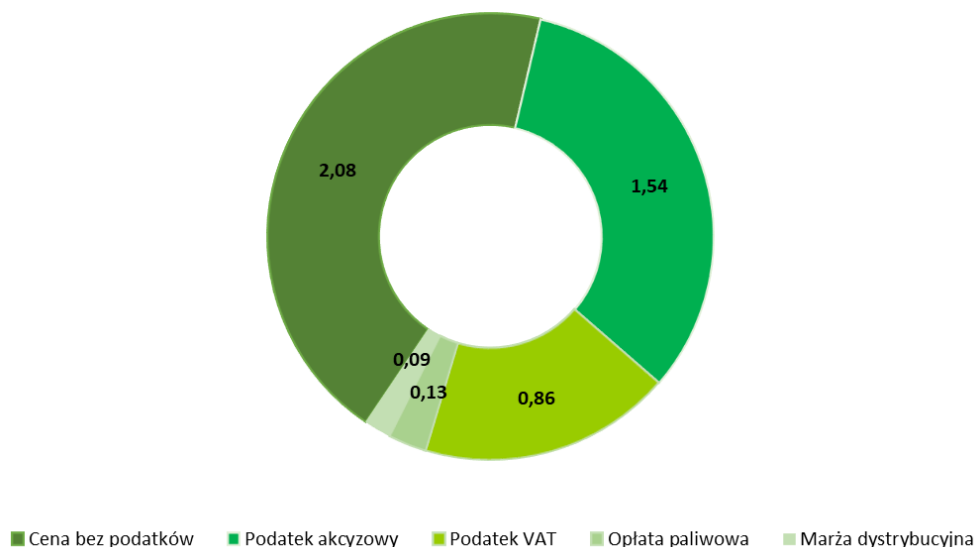
- W marcu 2018 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego zmniejszyła się w stosunku do ostatniego dnia lutego 2018 r. i wg. stanu na 26.03.2018 r. wyniosła 0,08 PLN/litr. W całym marcu 2018 średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,10 PLN/litr i była o 0,08 PLN/litr niższa niż średnia marża w lutym br. Dla 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.



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

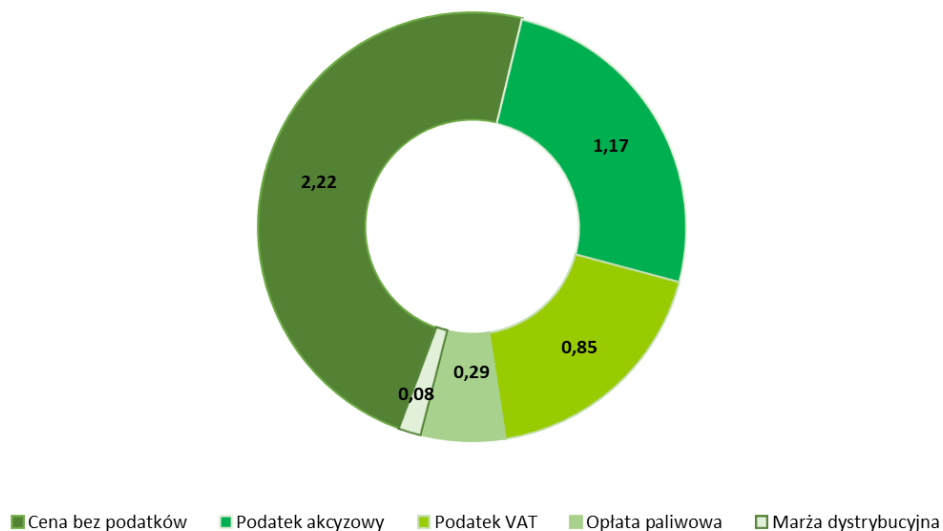
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 26.03.2018 r. (4,70855 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (3753,0 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,09 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków i bez marży dystrybucyjnej wyniosła 2,08 PLN/litr. W cenie litra benzyn silnikowych podatki stanowią 53,8%.

Cena detaliczna benzyn silnikowych (26.03.2018, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 26.03.2018 r. (4,61195 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (3687,5 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. 0,08 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków i bez marży dystrybucyjnej wyniosła 2,22 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią 50,1%.

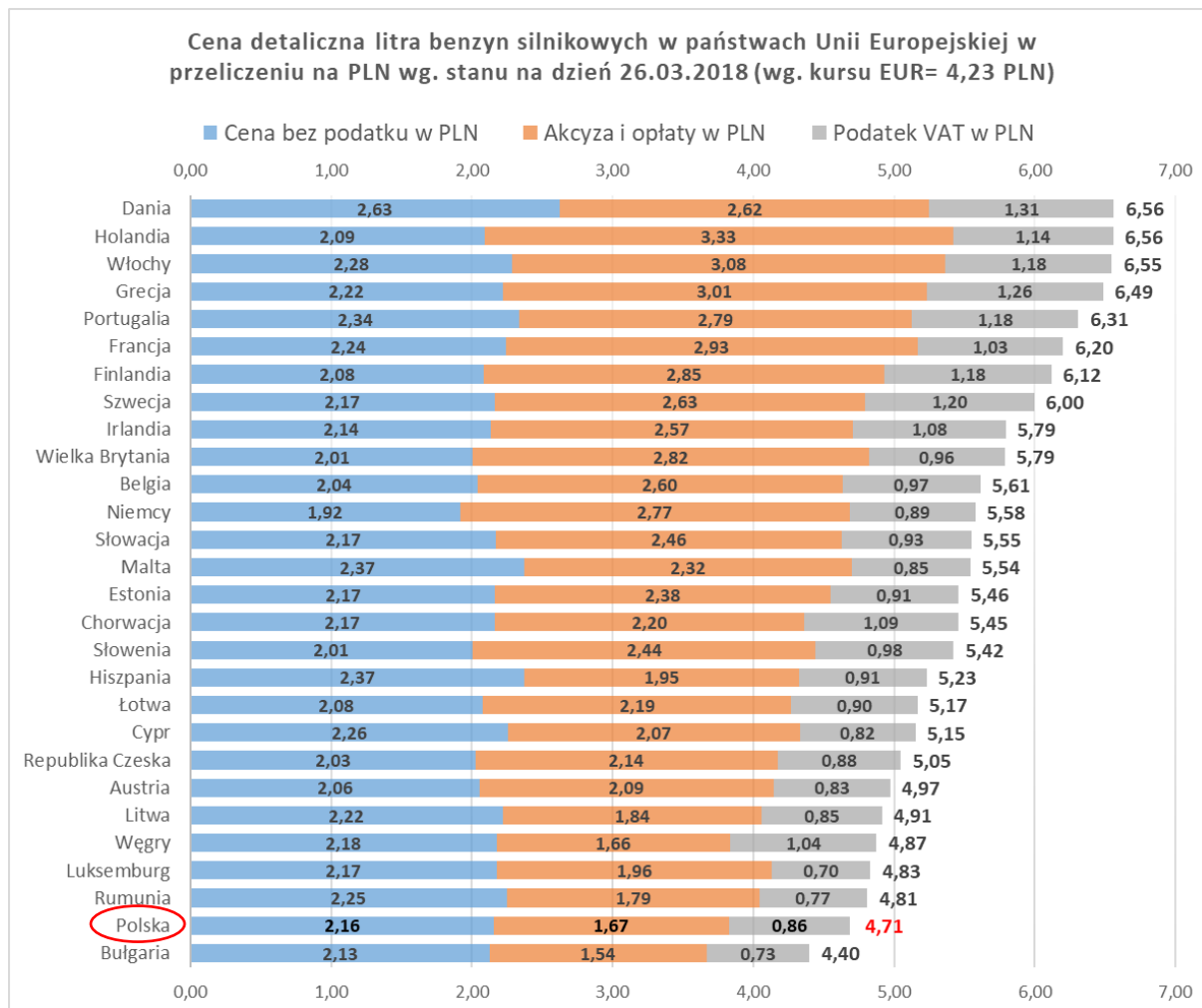
Cena detaliczna oleju napędowego (26.03.2018, PLN)



d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

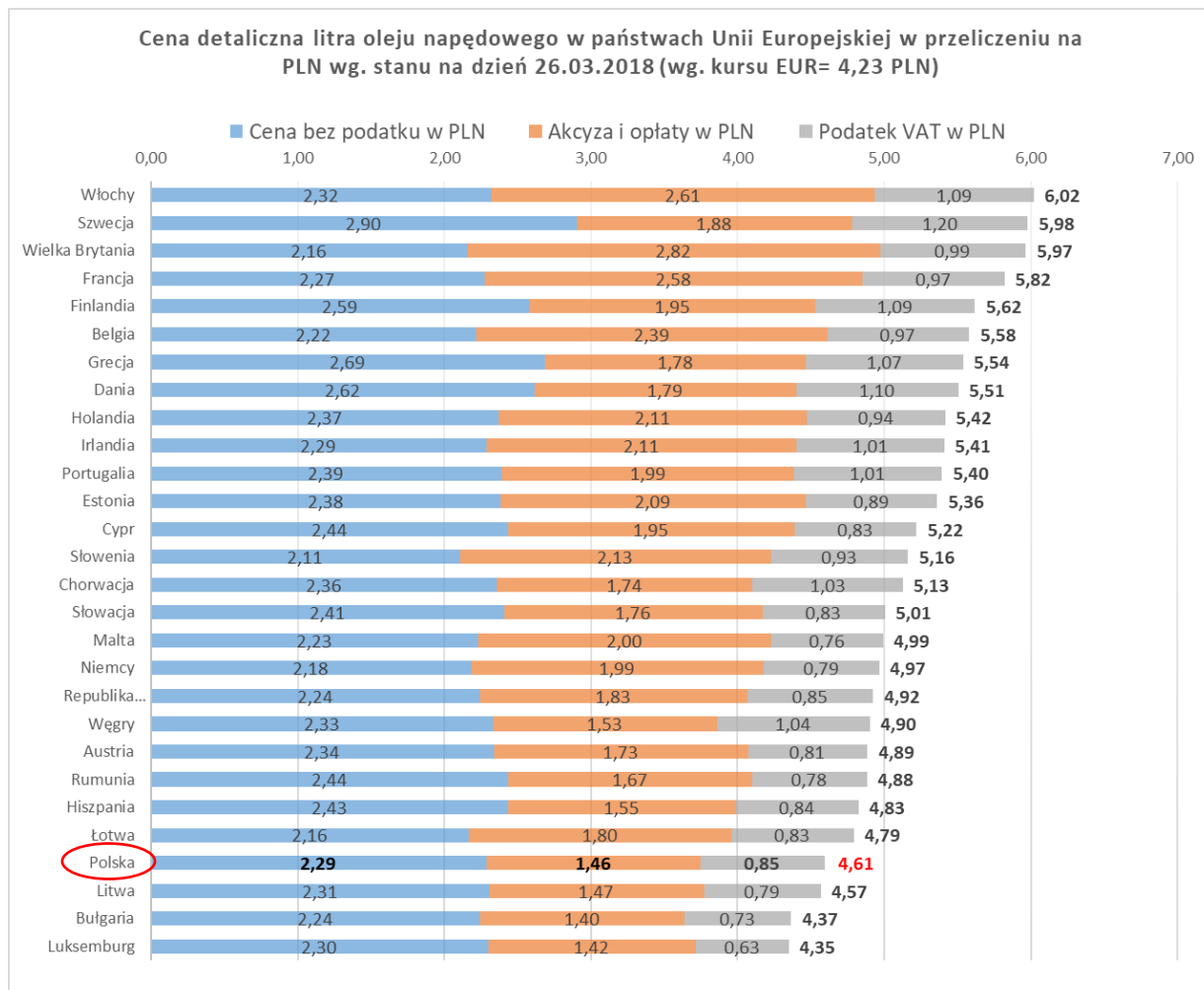
– benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 26.03.2018 r. odnotowano w Bułgarii (4,40 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Danii (6,56 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 4,71 PLN/litr, jedynie w Bułgarii cena tego paliwa była niższa niż w Polsce. 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 26.03.2018 r. odnotowano w Luksemburgu (4,35 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była we Włoszech (6,02 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 4,61 PLN/litr – w trzech państwach Unii Europejskiej (Luksemburg, Bułgaria, Litwa) cena tego paliwa była niższa niż w Polsce.



Spis wykresów

1. Import ropy naftowej do Polski (2017-2018).....	5
2. Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2017-2018)	5
3. Wydobycie ropy naftowej w Polsce (2017-2018)	6
4. Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2017-2018)	7
5. Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2017-2018).....	7
6. Poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. (2017-2018)	8
7. Poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. (2017-2018)	8
8. Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2017-2018)	9
9. Import oraz eksport benzyn silnikowych (2017-2018)	10
10. Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2017-2018)	10
11. Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2017-2018)	11
12. Import oraz eksport oleju napędowego (2017-2018).....	12
13. Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2017-2018).....	12
14. Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2014-2018)	13
15. Tygodniowe ceny oleju napędowego (2014-2018).....	15
16. Tygodniowe ceny gazu płynnego (2014-2018)	16
17. Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2014-2018)	17
18. Marża dystrybucyjna – olej napędowy (2014-2018).....	17
19. Cena detaliczna benzyn silnikowych (26.03.2018)	18
20. Cena detaliczna oleju napędowego (26.03.2018).....	18
21. Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej (26.03.2018)	19
22. Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej (26.03.2018)	20

Spis map

1. Średnia cena benzyn silnikowych w Polsce w podziale na województwa (marzec 2018)	14
2. Średnia cena oleju napędowego w Polsce w podziale na województwa (marzec 2018)	15

Opracowała:

Ewa Chmura-Golonka, Główny specjalista

Parafował:

Marek Kosicki, Radca Ministra

Akceptowała:

Elżbieta Piskorz, Dyrektor

Przygotowano:

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