



MINISTERSTWO ENERGII

Monitorowanie bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa

Warszawa, grudzień 2017 r.

Spis treści

Podsumowanie	3
Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce.....	5
1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski	5
2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce.....	7
3. Infrastruktura naftowa	8
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach.....	8
b) Poziom marż rafineryjnych.....	9
Rozdział II. Krajowy rynek paliw	10
1. Rynek benzyn silnikowych.....	10
a) Zużycie oraz produkcja	10
b) Import i eksport.....	11
2. Rynek oleju napędowego	13
a) Zużycie oraz produkcja	13
b) Import oraz eksport.....	14
3. Ceny paliw w Polsce i w Europie	16
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)	16
b) Poziom marż dystrybucyjnych.....	20
c) Podatki i opłaty w cenie paliw	21
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej.....	22
Spis wykresów	24
Spis map	24

Podsumowanie

Podsumowanie rynku krajowego w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień)

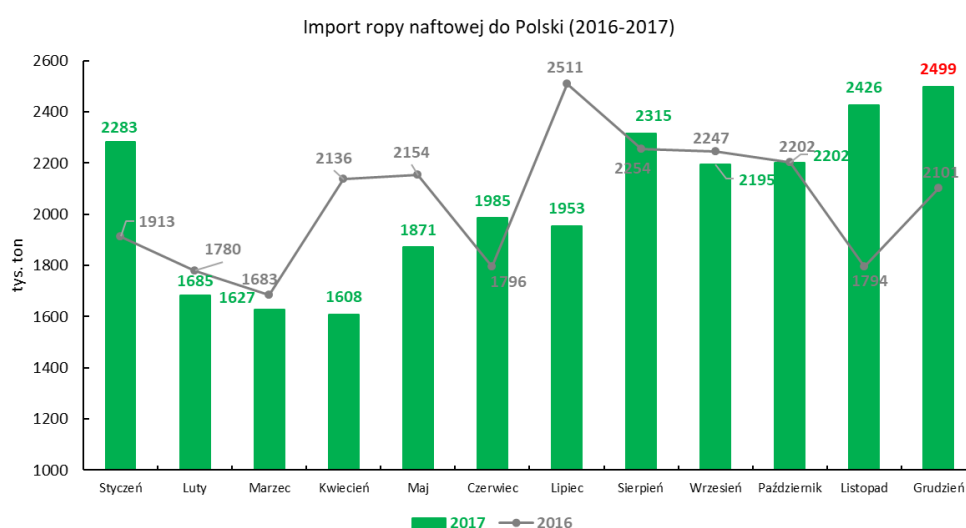
- W 2017 r. (styczeń-grudzień) całkowity import ropy naftowej do Polski wyniósł 24 648 tys. ton odnotowując nieznaczny wzrost o 75 tys. ton – 0,3% w porównaniu do analogicznego okresu 2016 r. (import ropy naftowej do Polski w 2016 r. wyniósł 24 573 tys. ton). W 2017 r. kontynuowano działania na rzecz 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 2017 r. udział dostaw ropy naftowej z Rosji w stosunku do całkowitego importu tego surowca spadł poniżej 80% (79,9%).** W 2017 r. polskie rafinerie sprowadzały ropę naftową również z takich kierunków jak: Arabia Saudyjska (udział w imporcie ropy do Polski 7,3%), Irak (4,5%), Kazachstan (3,6%), Norwegia (1,6%), USA (1%), Iran (1%) oraz mniejsze ilości z Kanady (0,4%) i Litwy (0,1%).
- W 2017 r. odnotowano także dalsze zmiany drogi dostaw ropy naftowej do Polski tj. wzrost dostaw ropy naftowej do Polski drogą morską. Dostawy ropy naftowej do Polski w 2017 r. poprzez rurociąg „Przyjaźń” wyniosły średnio 65,51% i były niższe od średniego poziomu dostaw z 2016 r. (w 2016 r. dostawy rurociągiem „Przyjaźń” kształtowały się średnio na poziomie 70,24%). **Dostawy drogą morską w 2017 r. poprzez terminal naftowy w Gdańsku wyniosły 34,44% i były wyższe od średniego poziomu z 2016 r.** (w 2016 r. dostawy poprzez terminal naftowy w Gdańsku kształtowały się średnio na poziomie 29,75%). 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 2017 r. całkowite wydobycie ropy naftowej w Polsce wyniosło 996,0 tys. ton i było niższe od wydobycia w 2016 r. o 5,1 tys. ton, odnotowując nieznaczny spadek o 0,5%.
- Całkowity przerób ropy naftowej w Polsce w 2017 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 24 845,6 tys. ton i był niższy o 2,6% od wielkości przerobu w 2016 r. (25 517 tys. ton). Średni poziom przerobu w dwóch głównych rafineriach w Polsce w 2017 r. wyniósł 85,4% i był niższy niż w roku 2016 - 90,3%, co było wynikiem przede wszystkim postojów remontowych. W 2017 r. wykorzystanie zdolności przerobowych w sektorze rafineryjnym wahało się od 102% (sierpień) do 61,4% (luty).
- Krajowe zużycie benzyn silnikowych w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) zwiększyło się w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 10,1%. Całkowite zużycie benzyn silnikowych w 2017 r. wyniosło 4394,6 tys. ton. Taka sama sytuacja miała miejsce w zakresie oleju napędowego – nastąpił wzrost krajowego zużycia oleju napędowego o 22%, w porównaniu rokiem poprzednim (16142,6 tys. ton – zużycie w 2017 r.).
- W 2017 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 2017 r. na poziomie 11,2%, natomiast w zakresie oleju napędowego wyniósł 30,5%.** Wprowadzenie przepisów mających na celu zwalczenie zjawiska szarej strefy na rynku paliwowym spowodowało uwidocznienie większego udziału importu w zużyciu krajowym – w szczególności w zakresie oleju napędowego. Należy jednak mieć na względzie także wpływ przerw modernizacyjnych w rafineriach mających miejsce w I połowie 2017 r. na bilans handlu paliwami, a więc w konsekwencji wzrost zapotrzebowania na importowane paliwo. Ponadto podkreślenia wymaga fakt, iż import oleju napędowego miał przede wszystkim charakter uzupełniający. Polskie rafinerie przy obecnym zużyciu oleju napędowego, nie byłyby w stanie pokryć krajowego zapotrzebowania.
- Produkcja benzyn silnikowych w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) zmniejszyła się o 0,5% w odniesieniu do analogicznego okresu z 2016 r., natomiast produkcja oleju napędowego wzrosła o 2,6%.
- Import benzyn silnikowych w 2017 r. był większy w porównaniu z 2016 r. o 39,5%, natomiast eksport tego paliwa był niższy w porównaniu z 2016 r. o 56,7%. Import oleju napędowego w 2017 r. był większy w porównaniu z 2016 r. o 46,7 %, natomiast eksport tego paliwa był mniejszy w porównaniu z 2016 r. o 81,7%.

- **Wysokość modelowej marży rafineryjnej w 2017 r. była wyższa niż w 2016 r. u obu głównych krajowych producentów paliw.** Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniosła 7,49 USD/bbl i była o 0,7 USD/bbl wyższa niż w 2016 r. Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w 2017 r. 6,34 USD/bbl i była o 1 USD/bbl wyższa niż w 2016r.

Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce

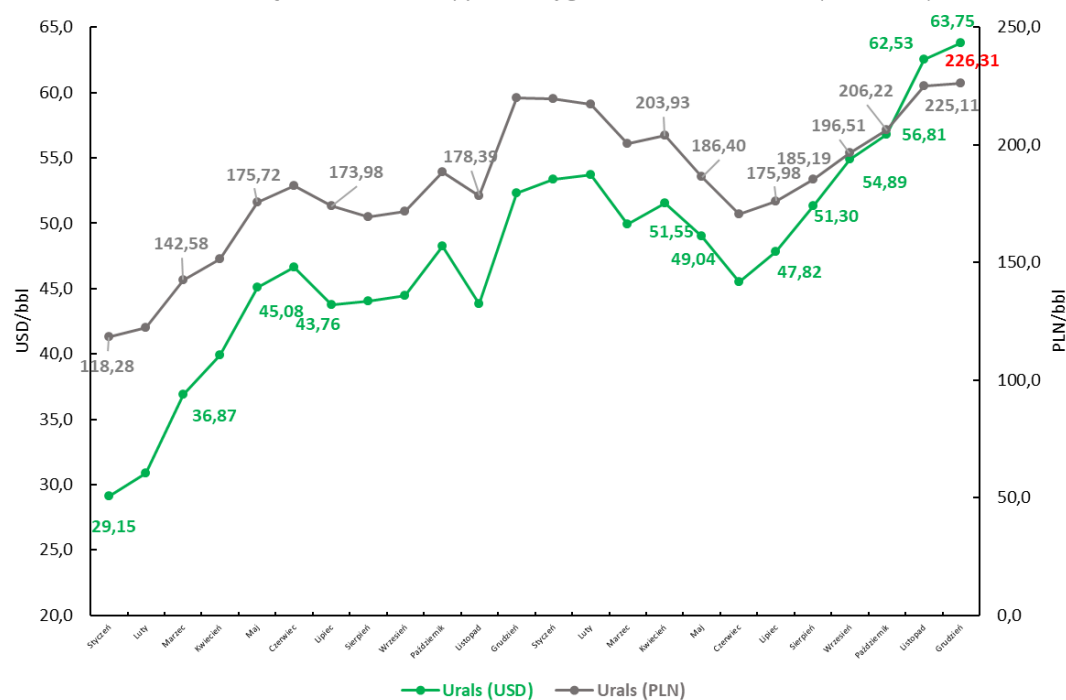
1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

- Zgodnie z danymi z grudnia 2017 r. import ropy naftowej wyniósł 2499 tys. ton i był wyższy w porównaniu z grudniem 2016 r. o 399 tys. ton – wzrost o 18,97% (2101 tys. ton). W 2017 r. podobnie jak w trakcie całego 2016 r. polskie rafinerie importowały głównie ropę naftową z Federacji Rosyjskiej, jednakże od 2012 r. udział ropy naftowej z tego kierunku systematycznie spada. W 2017 r. udział dostaw ropy naftowej z Rosji w stosunku do całkowitego importu tego surowca spadł poniżej 80% (79,9%), podczas gdy w 2012 r. było to jeszcze 95,5% a w 2016 r. 84,3%. W 2017 r. polskie rafinerie sprowadzały ropę naftową również z takich kierunków jak: Arabia Saudyjska (udział w imporcie ropy do Polski 7,3%), Irak (4,5%), Kazachstan (3,6%), Norwegia (1,6%), USA (1%), Iran (1%) oraz mniejsze ilości z Kanady (0,4%) i Litwy (0,1%). W ujęciu dynamicznym w odniesieniu do listopada 2017 r. nastąpił nieznaczny wzrost importu ropy naftowej o 73 tys. ton (3%). W okresie styczeń-grudzień 2017 r. import ropy naftowej był wyższy w porównaniu z analogicznym okresem w 2016 r. o 75 tys. ton (0,3%).



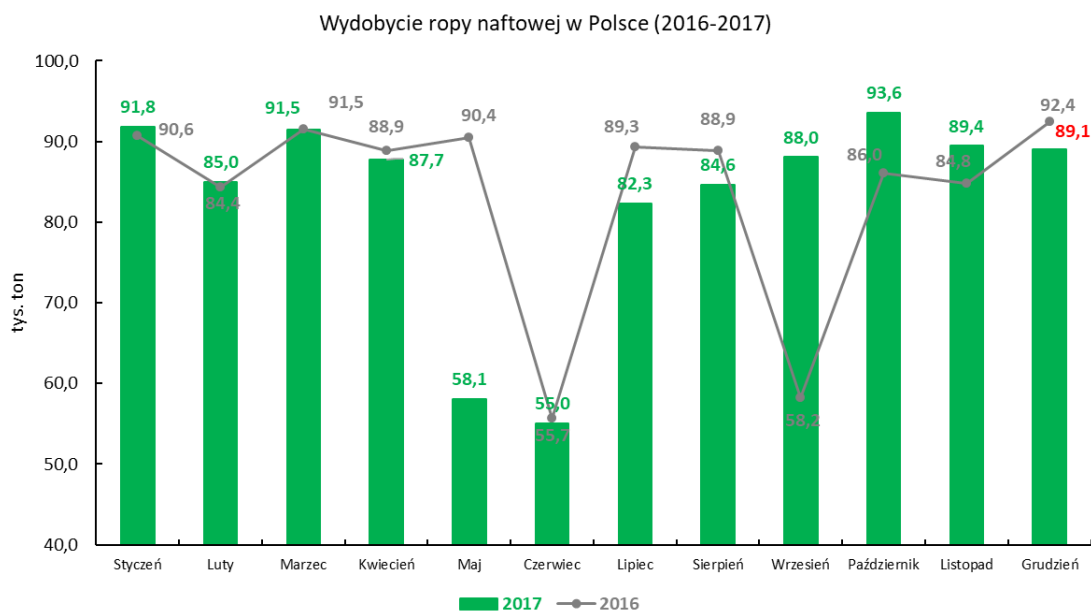
- Uwzględniając wartość polskiej waluty (złoty) w odniesieniu do waluty amerykańskiej (dolar) można wskazać, że w 2016 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie w przeliczeniu na złotówki wyniosła 196,19 PLN/bbl. W czerwcu 2017 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* wyniosła 45,52 USD/bbl i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2016 r. o 1,08 USD/bbl. Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w czerwcu 2017 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 170,56 USD/bbl i była niższa w stosunku do analogicznego okresu w 2016 r. o 11,88 PLN/bbl (182,44 PLN/bbl).

Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2016-2017)



2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

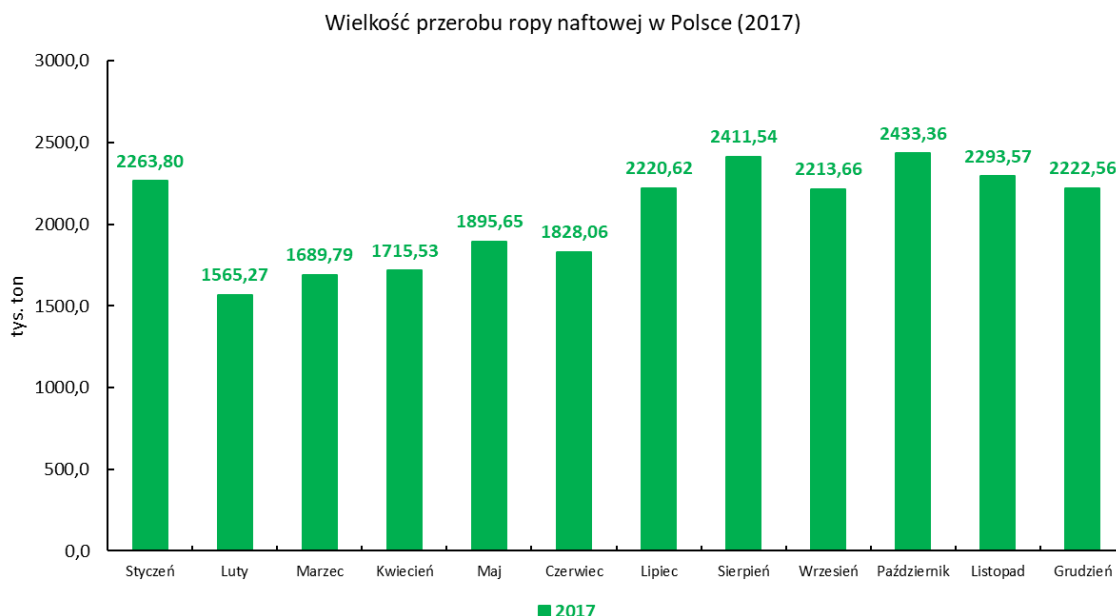
- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w grudniu 2017 r. wyniosło 89,1 tys. ton i w porównaniu do analogicznego okresu z 2016 r. było niższe o 3,3 tys. ton – 3,6% (92,4 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobywanie ropy naftowej w porównaniu z listopadem 2017 r. pozostało na praktycznie niezmiennym poziomie (w listopadzie 2017 r. wydobywanie wyniosło 89,4 tys. ton).



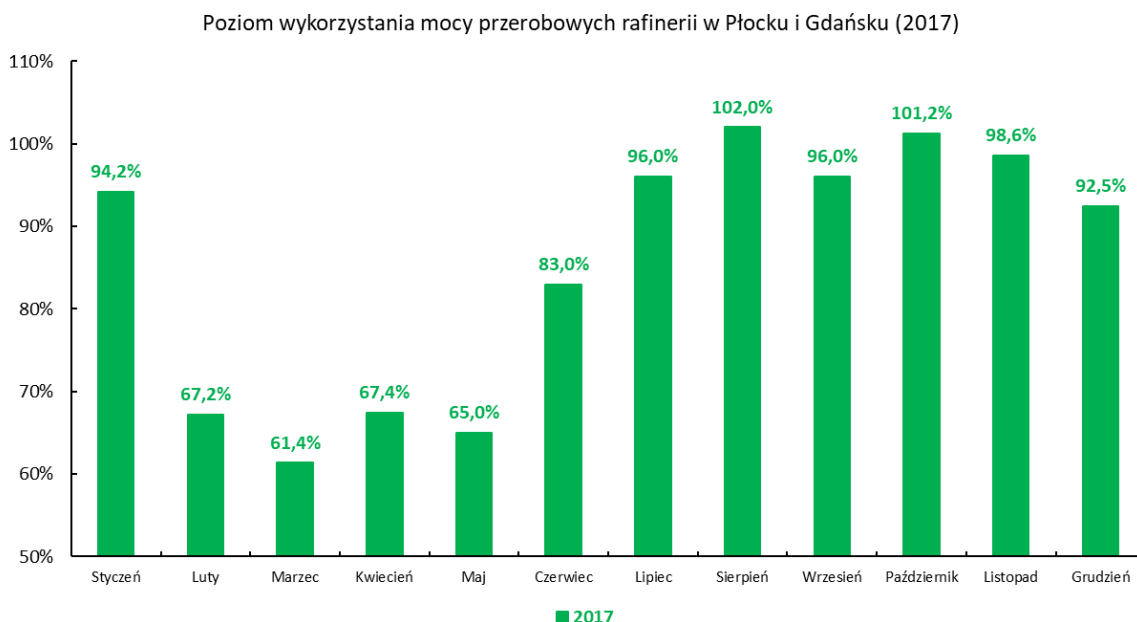
3. Infrastruktura naftowa

a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

- Przerób ropy naftowej w Polsce w grudniu 2017 r. wyniósł 2222,56 tys. ton i w ujęciu dynamicznym w porównaniu z listopadem 2017 r. zmniejszył się o 71,01 tys. ton (w listopadzie 2017 r. przerób wyniósł 2293,57 tys. ton). Średni miesięczny przerób ropy naftowej w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) wyniósł 2062,78 tys. ton.

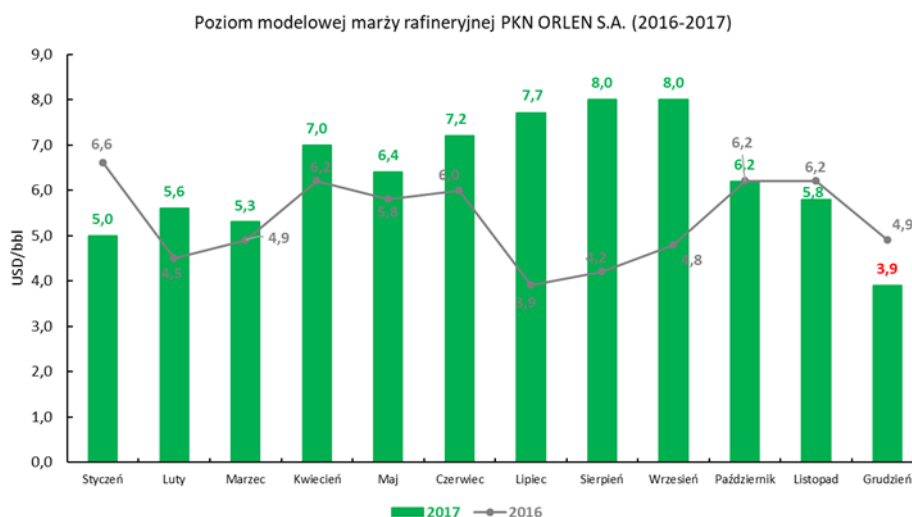


- Uwzględniając nominalną roczną wielkość przerobową polskich rafinerii (Płock – 17,8 mln ton; Gdańsk – 10,7 mln ton) można wskazać, iż w grudniu 2017 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 92,5%.

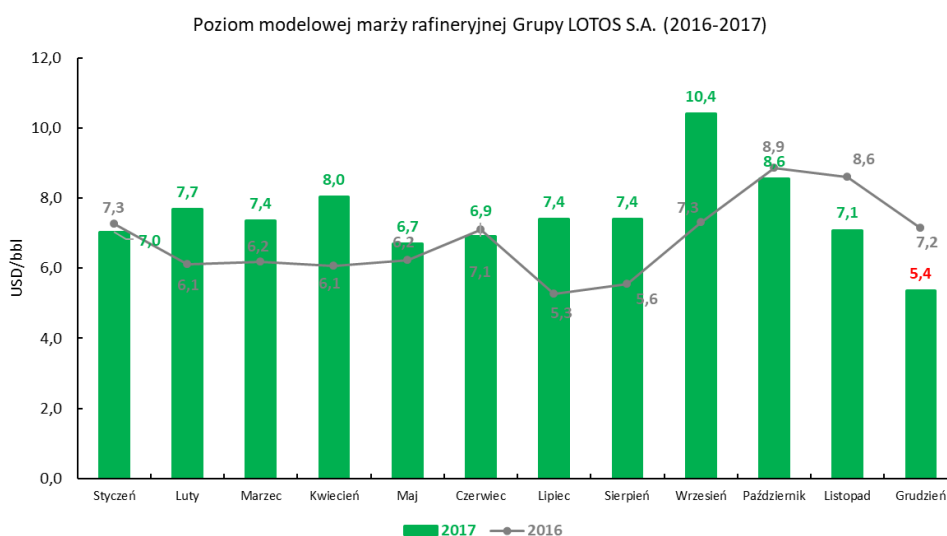


b) Poziom marż rafineryjnych

- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w grudniu 2017 r. wyniosła 3,9 USD/bbl i była niższa w porównaniu z grudniem 2016 r. o 1,0 USD/bbl (w grudniu 2016 r. marża wyniosła 4,9 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z listopadem 2017 r. poziom marży rafineryjnej zmniejszył się o 1,9 USD/bbl (w listopadzie 2017 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. wyniósł 5,8 USD/bbl). W 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) średnia marża rafineryjna PKN ORLEN S.A. osiągnęła poziom 6,34 USD/bbl, a więc o 0,99 USD/bbl więcej w porównaniu ze średnim poziomem marż rafineryjnych z 2016 r. (w 2016 r. średnia marża rafineryjna PKN ORLEN S.A. wyniosła 5,35 USD/bbl).



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w grudniu 2017 r. wyniosła 5,4 USD/bbl i była niższa w porównaniu z grudniem 2016 r. o 1,8 USD/bbl (w grudniu 2016 r. marża wyniosła 7,2 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z listopadem 2017 r. poziom marży rafineryjnej zmniejszył się o 1,7 USD/bbl (w listopadzie 2017 r. poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 7,2 USD/bbl). W 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) średni poziom marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. kształtował się na poziomie 7,49 USD/bbl, a więc o 0,7 USD/bbl więcej w porównaniu ze średnim poziomem marż rafineryjnych z 2016 r. (w 2016 r. średnia marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A. wyniosła 6,8 USD/bbl).

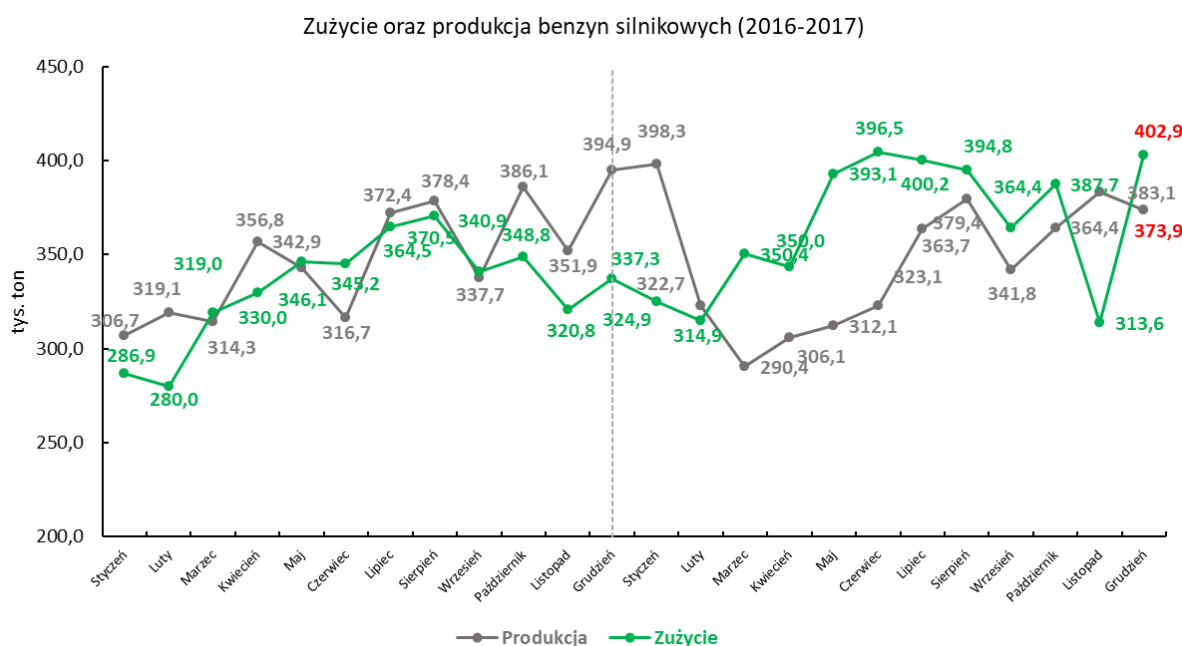


Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

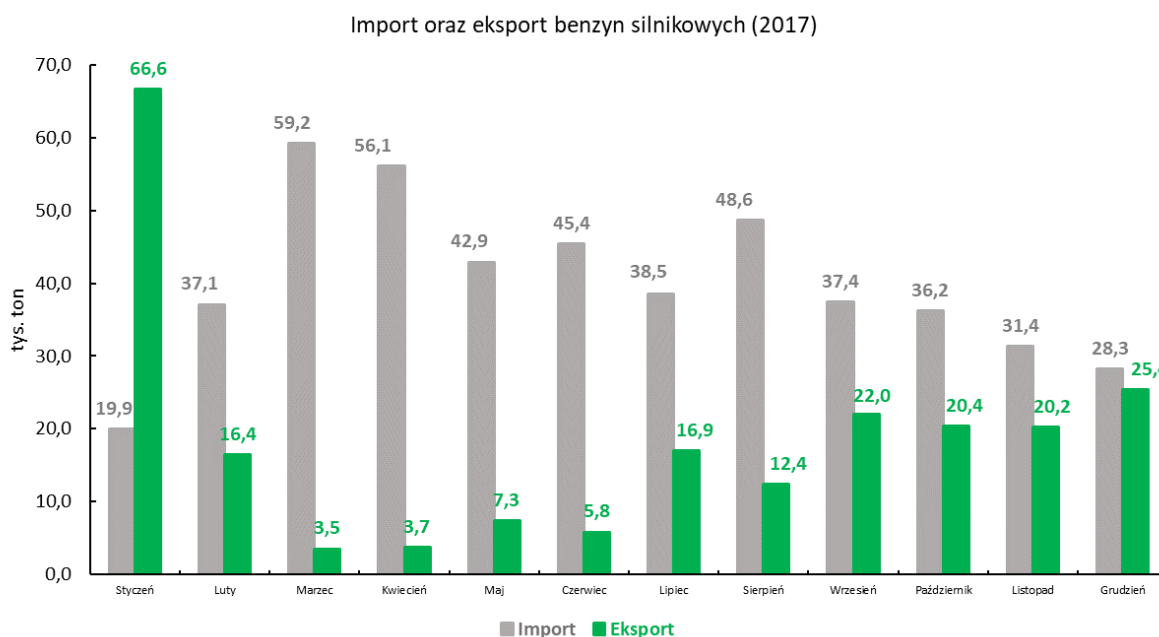
a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **benzyn silnikowych** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) wyniosło 4394,6 tys. ton i było większe w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 324,65 tys. ton – 10,1% (zużycie krajowe w tym samym okresie 2016 r. wyniosło 3990,0 tys. ton).
- Średnie miesięczne krajowe zużycie benzyn silnikowych w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) wyniosło 366,2 tys. ton i było większe w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 33,7 tys. ton – 10,1% (w 2016 r. w okresie styczeń-grudzień) średnie miesięczne zużycie benzyn silnikowych wyniosło 332,5 tys. ton).
- Krajowe zużycie tego rodzaju paliwa w grudniu 2017 r. wyniosło 402,9 tys. ton i było większe w stosunku do grudnia 2016 r. o 29,0 tys. ton – odnotowując wzrost o 7% (373,9 tys. ton) oraz było większe w odniesieniu do listopada 2017 r. o 89,3 tys. ton – wzrost o 28,5% (313,6 tys. ton).
- W 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) krajowa produkcja benzyn silnikowych wyniosła 4158,9 tys. ton i była nieznacznie mniejsza o 18,8 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. – 0,5% (wówczas produkcja kształtowała się na poziomie 4177,7 tys. ton).
- Produkcja benzyn silnikowych w Polsce w grudniu 2017 r. wyniosła 373,9 tys. ton i była mniejsza w stosunku do grudnia 2016 r. o 21 tys. ton – 5,3 % (394,9 tys. ton) oraz była mniejsza w porównaniu z listopadem 2017 r. o 9,2 tys. ton – 2,4% (383,1 tys. ton).



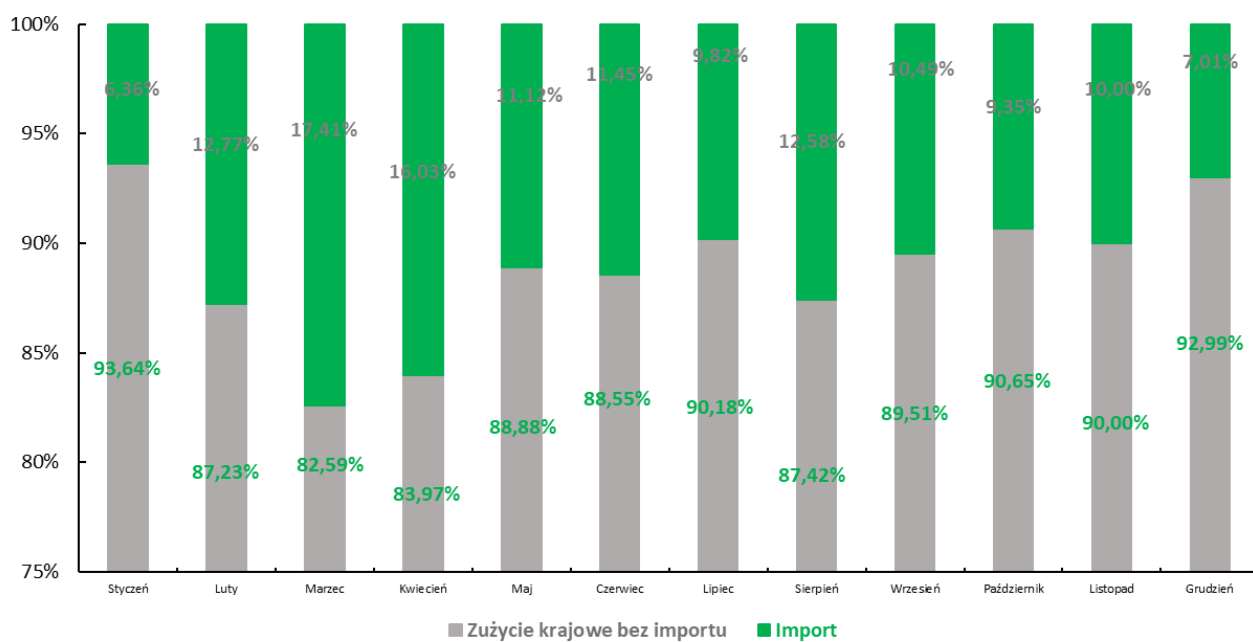
b) Import i eksport

- Wielkość **importu** benzyn silnikowych w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) wyniosła 480,9 tys. ton i była większa w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 136,2 tys. ton – odnotowując wzrost o 39,5% (wówczas import wyniósł 344,7 tys. ton).
- Import benzyn silnikowych w grudniu 2017 r. wyniósł 28,3 tys. ton i był większy w stosunku do grudnia 2016 r. o 3,2 tys. ton – wzrost o 13% (w grudniu 2016 r. import wyniósł 25 tys. ton) oraz był mniejszy w odniesieniu do listopada 2017 r. o 3,1 tys. ton – spadek o 10% (w listopadzie import wyniósł 31,4 tys. ton).
- Analizując dane dotyczące importu należy pamiętać o wpływie postoju rafinerii w Połocku i Gdańsku na wielkość importu w I połowie 2017 r. Największy wzrost importu przypada na miesiące, w których postój miał miejsce.
- Wielkość **eksportu** benzyn silnikowych w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) wyniosła 220,7 tys. ton i była mniejsza w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 288,5 tys. ton – 56,7% (wówczas eksport wyniósł 509,2 tys. ton).
- Eksport benzyn silnikowych w grudniu 2017 r. wyniósł 25,4 tys. ton i był mniejszy w stosunku do grudnia 2016 r. o 51,7 tys. ton – spadek o 67% (w grudniu 2016 r. eksport wyniósł 77,1 tys. ton) oraz był większy w odniesieniu do listopada 2017 r. o 5,2 tys. ton – wzrost o 25,7% (w listopadzie eksport wyniósł 20,2 tys. ton).



- Średni udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w grudniu 2017 r. kształtował się na poziomie 7,01% i był niższy niż średni udział w 2016 r., który kształtował się na poziomie 8,63%. Średni udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w całym 2017 r. wyniósł 11,2% i nie odbiega zasadniczo od poziomu tego wskaźnika za 2016 r.

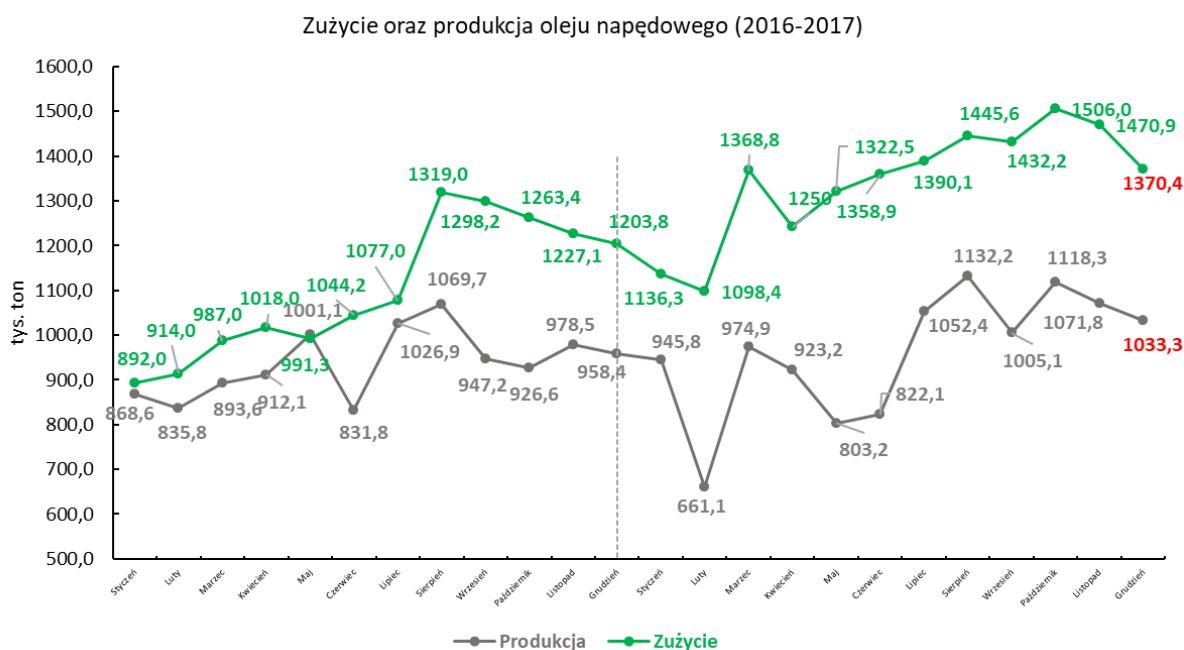
Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2017)



2. Rynek oleju napędowego

a) Zużycie oraz produkcja

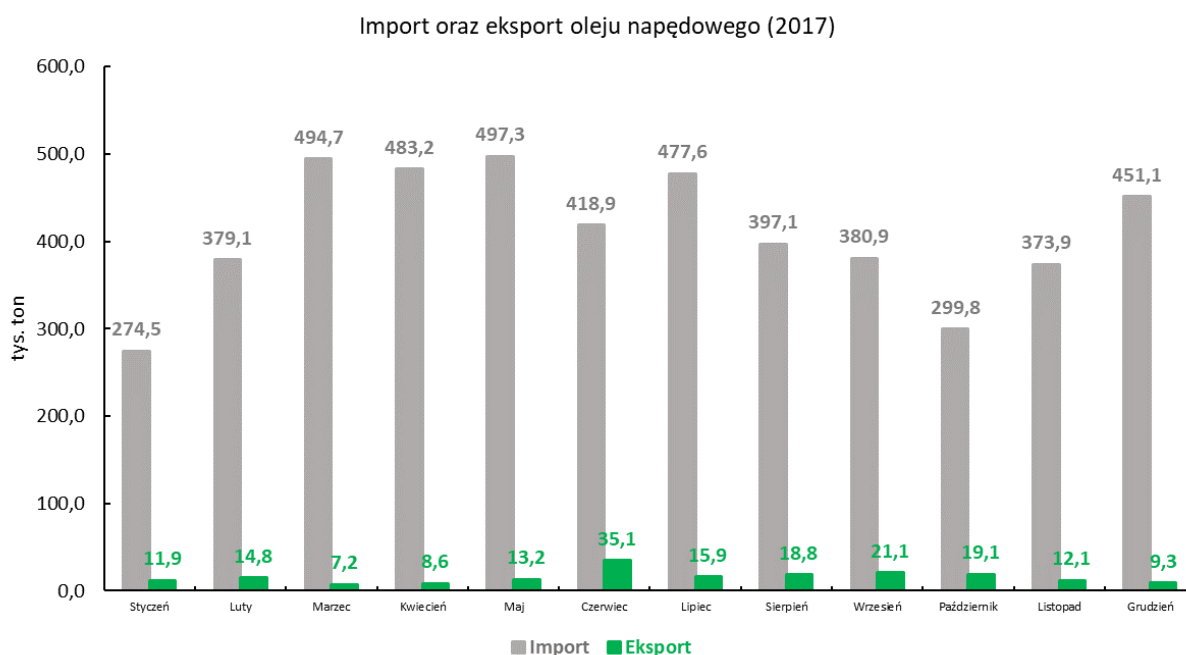
- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) wyniosło 16142,6 tys. ton i było większe w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 2907,6 tys. ton – 22% (zużycie krajowe w tym samym okresie 2016 r. wyniosło 13235,0 tys. ton). Wzrost zużycia wynikał z ujawnienia konsumpcji realizowanej z dostaw pochodzących z szarej strefy oraz ze wzrostu gospodarczego.
- Średnie miesięczne krajowe zużycie oleju napędowego w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) wyniosło 1345,2 tys. ton i było większe w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 242,3 tys. ton – 22% (w tym samym okresie w 2016 r. średnie miesięczne zużycie oleju napędowego wyniosło 1102,9 tys. ton).



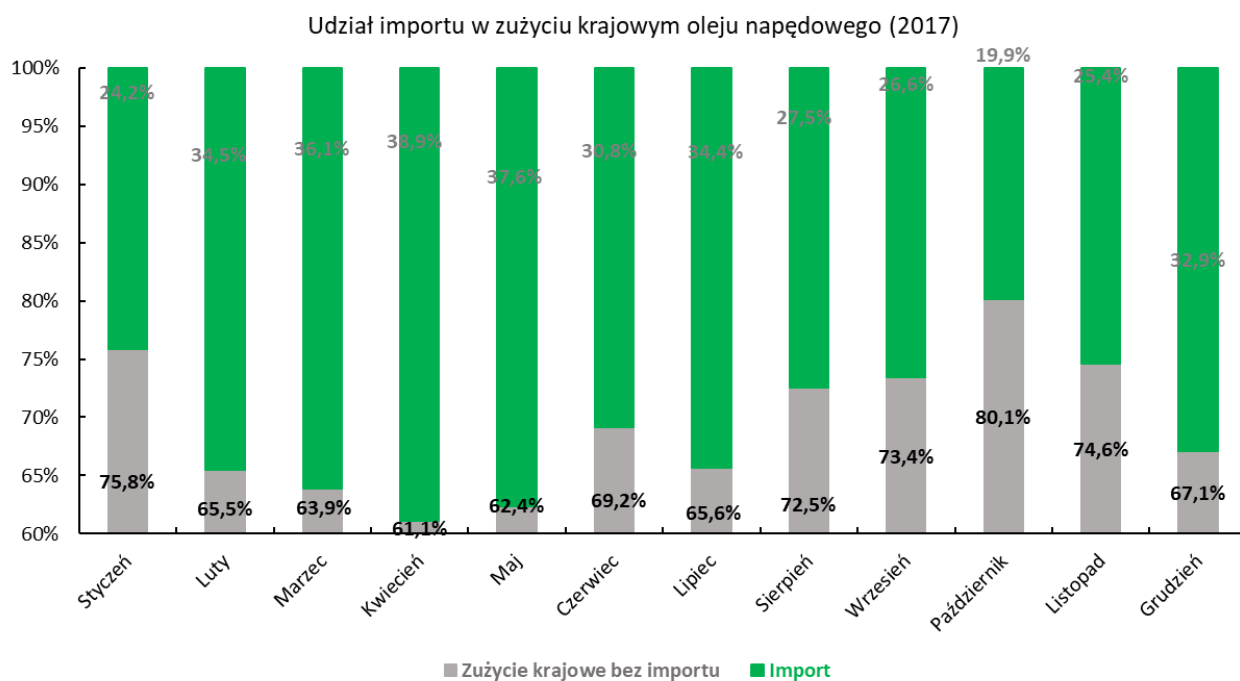
- Krajowe zużycie tego rodzaju paliwa w grudniu 2017 r. wyniosło 1370,4 tys. ton i było większe w stosunku do grudnia 2016 r. o 166,6 tys. ton – 13,8% (1203,8 tys. ton) oraz było mniejsze w odniesieniu do listopada 2017 r. o 100,5 tys. ton – 6,8% (1470,9 tys. ton).
- W 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) krajowa produkcja oleju napędowego wyniosła 11543,3 tys. ton i była mniejsza o 293,2 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. – 2,6% (wówczas produkcja kształtowała się na poziomie 11250,2 tys. ton). Zmniejszenie produkcji wynikało głównie z przestojów remontowych rafinerii w I poł. roku.
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w grudniu 2017 r. wyniosła 1033,3 tys. ton i była mniejsza w stosunku do grudnia 2016 r. o 74,9 tys. ton – 7,8% (958,4 tys. ton) oraz była mniejsza w porównaniu do listopada 2017 r. o 8,5 tys. ton – 35,9% (1071,8 tys. ton).

b) Import oraz eksport

- Wielkość **importu** oleju napędowego w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) wyniosła 4928,1 tys. ton i była większa w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 1608,3 tys. ton – 48,4% (wówczas import wyniósł 3319,7 tys. ton). Należy przyjąć iż znaczna część tego wzrostu jest ciągle wynikiem przesunięcia części importu ze sfery nielegalnej do legalnej. Częściowo także wpływ na wzrost importu miały wspomniane wcześniej remonty w rafineriach.
- Import oleju napędowego w grudniu 2017 r. wyniósł 451,1 tys. ton i był większy w stosunku do grudnia 2016 r. o 143,8 tys. ton – 46,7% (w grudniu 2016 r. import wyniósł 307,3 tys. ton) oraz był większy w odniesieniu do listopada 2017 r. o 77,2 tys. ton – 20,6% (w listopadzie import wyniósł 373,9 tys. ton).
- Analizując wielkości importu należy pamiętać o przestojach remontowych polskich rafinerii, które miały miejsce w I połowie 2017 r.
- Wielkość **eksportu** oleju napędowego w 2017 r. (dane za okres styczeń-grudzień) wyniosła 187,2 tys. ton i była mniejsza w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 837 tys. ton – 81,7% (wówczas eksport wyniósł 1024,2 tys. ton).
- Eksport oleju napędowego w grudniu 2017 r. wyniósł 9,3 tys. ton i był mniejszy w stosunku do grudnia 2016 r. o 24,7 tys. ton – 63,7% (w grudniu 2016 r. eksport wyniósł 34 tys. ton) oraz był mniejszy w odniesieniu do listopada 2017 r. o 2,8 tys. ton – 23,3% (w czerwcu eksport wyniósł 12,1 tys. ton).



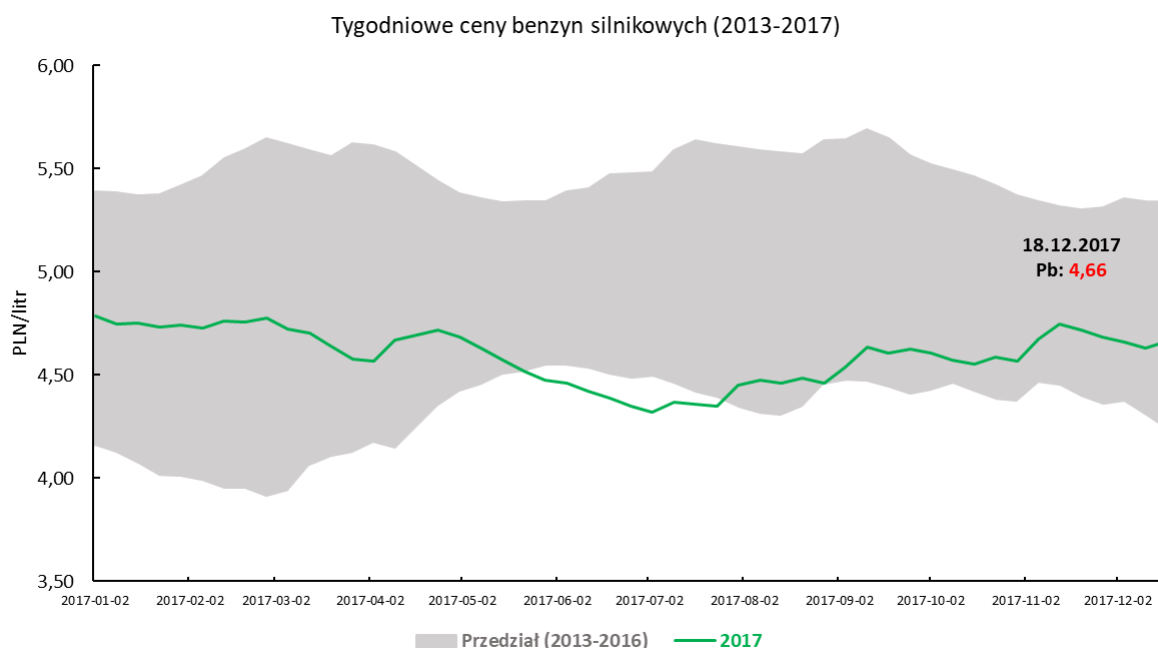
- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w grudniu 2017 r. kształtował się na poziomie 32,9% i był wyższy niż średni udział w 2016 r., który kształtował się na poziomie 24,85%. Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w całym 2017 r. wyniósł 30,5%, co oznacza znaczący wzrost w porównaniu z rokiem 2016. Należy wskazać, iż import oleju napędowego do Polski w dużej mierze ma charakter uzupełniający.



3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

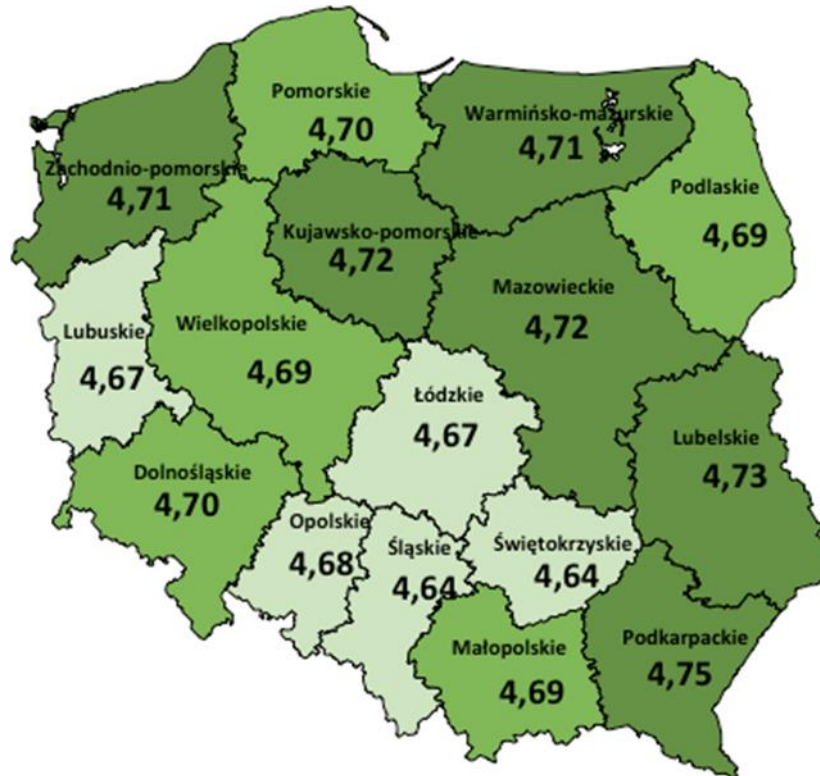
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

- Od 2015 r. nie nastąpiła zmiana stawki opłaty paliwowej. Zgodnie z obwieszczeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 22 listopada 2016 r. w sprawie wysokości opłaty paliwowej na 2017 r., stawka opłaty paliwowej na 2017 r. wynosi 129,41 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych oraz 288,05 PLN za 1000 litrów oleju napędowego (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 2012 r. – 249,92 PLN).
- W 2017 r. Minister Finansów nie dokonał także 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 grudniu 2017 r. osiągnęła poziom 4,65 PLN/litr i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 0,05 PLN/litr (średnia cena tego paliwa w grudniu 2016 r. wyniosła 4,71 PLN/litr). W grudniu 2017 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu do listopada 2017 r. była niższa o 0,05 PLN/litr (w listopadzie 2017 r. średnia cena benzyn silnikowych wyniosła 4,71 PLN/litr).
- W całym 2017 r. ceny benzyn silnikowych wykazywały niewielki trend wzrostowy. Średnia cena benzyn silnikowych w ubiegłym roku kształtowała się na poziomie 4,59 PLN/litr co stanowiło wzrost o 5,6% w stosunku do 2016 r., wówczas średnia cena benzyny wyniosła 4,35 PLN/litr.



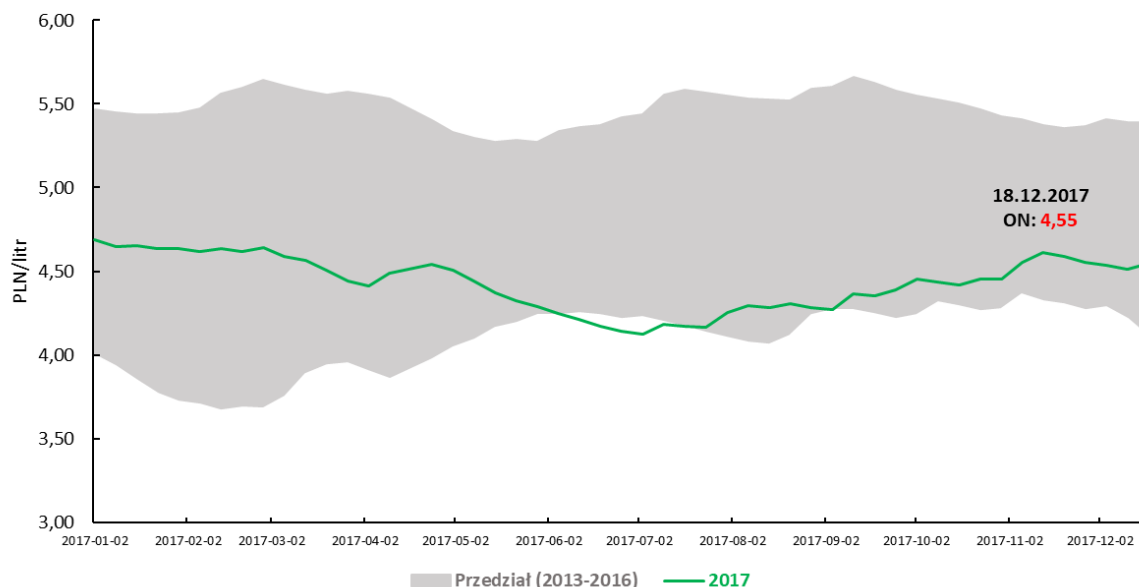
- Uwzględniając dane miesięczne dotyczące średniej ceny paliw w Polsce w podziale na województwa można wskazać, że w grudniu 2017 r. najniższą cenę za benzyny silnikowe płacili mieszkańcy województwa śląskiego (4,64 PLN/litr), natomiast najwyższą mieszkańcy województwa podkarpackiego (4,75 PLN/litr). Różnica pomiędzy ww. województwami wyniosła 0,11 PLN/litr.

Średnia cena benzyn silnikowych w Polsce w podziale na województwa (grudzień 2017)



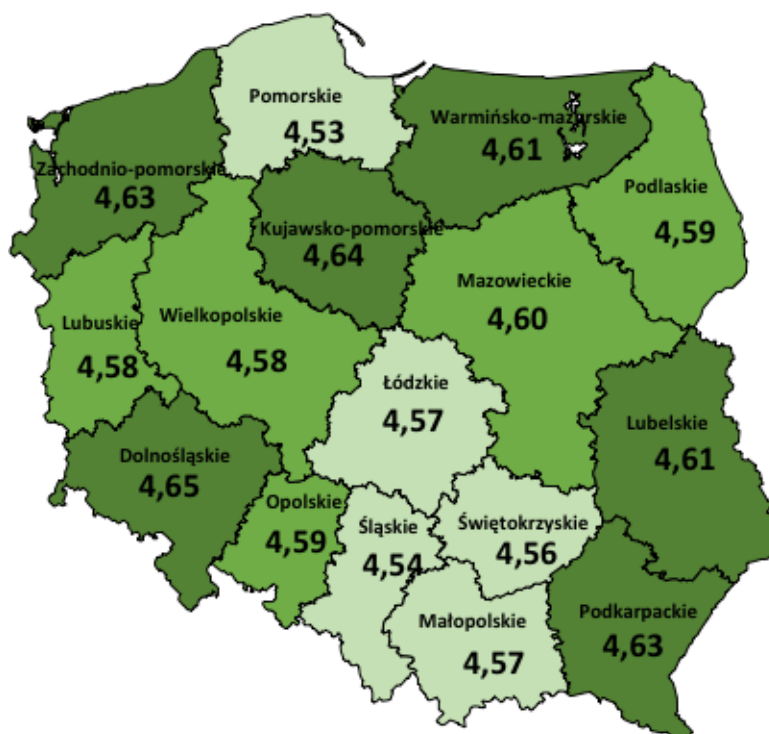
- Średnia cena oleju napędowego w grudniu 2017 r. osiągnęła poziom 4,53 PLN/litr i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 0,05 PLN/litr (średnia cena tego paliwa w grudniu 2016 r. wyniosła 4,58 PLN/litr). W grudniu 2017 r. średnia cena tego paliwa w porównaniu z listopadem 2017 r. była niższa o 0,05 PLN/litr (w listopadzie średnia cena benzyn silnikowych wyniosła 4,58 PLN/litr).
- W całym 2017 r. ceny oleju napędowego wykazywały niewielki trend wzrostowy. Średnia cena oleju napędowego w ubiegłym roku kształtowała się na poziomie 4,43 PLN/litr co stanowiło wzrost o 7,4% w stosunku do 2016 r., wówczas średnia cena ON wyniosła 4,13 PLN/litr.

Tygodniowe ceny oleju napędowego (2013-2017)



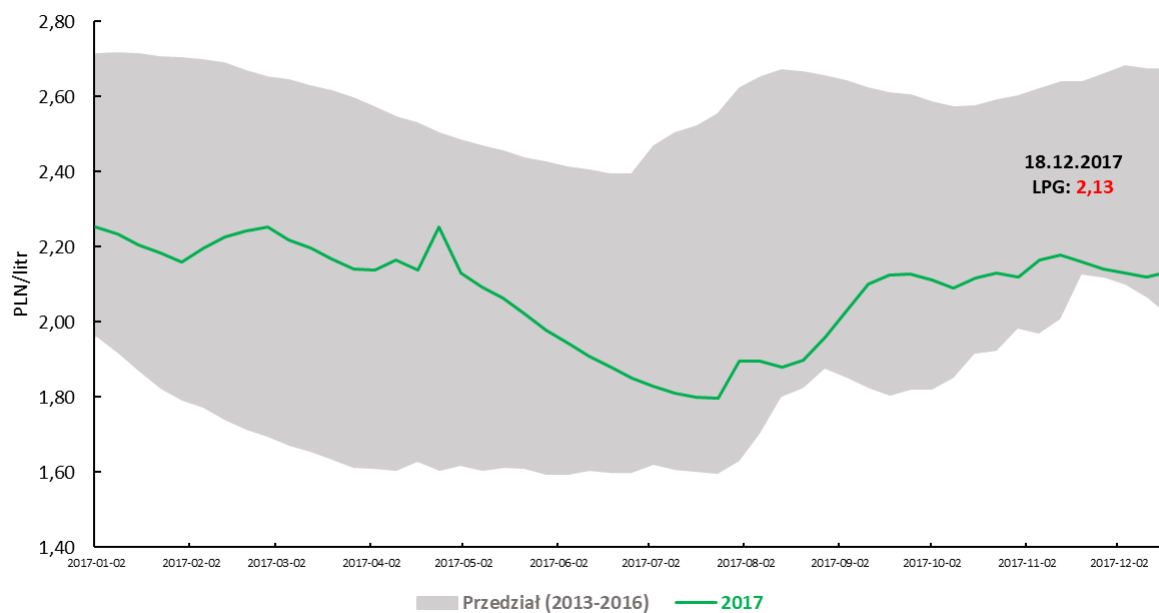
- Uwzględniając dane miesięczne dotyczące średniej ceny paliw w Polsce w podziale na województwa można wskazać, że w grudniu 2017 r. najniższą cenę za olej napędowy płacili mieszkańcy województwa pomorskiego (4,53 PLN/litr), natomiast najwyższą mieszkańcy województwa dolnośląskiego (4,65 PLN/litr). Różnica pomiędzy ww. województwami wyniosła 0,12 PLN/litr.

Średnia cena oleju napędowego w Polsce w podziale na województwa (grudzień 2017)



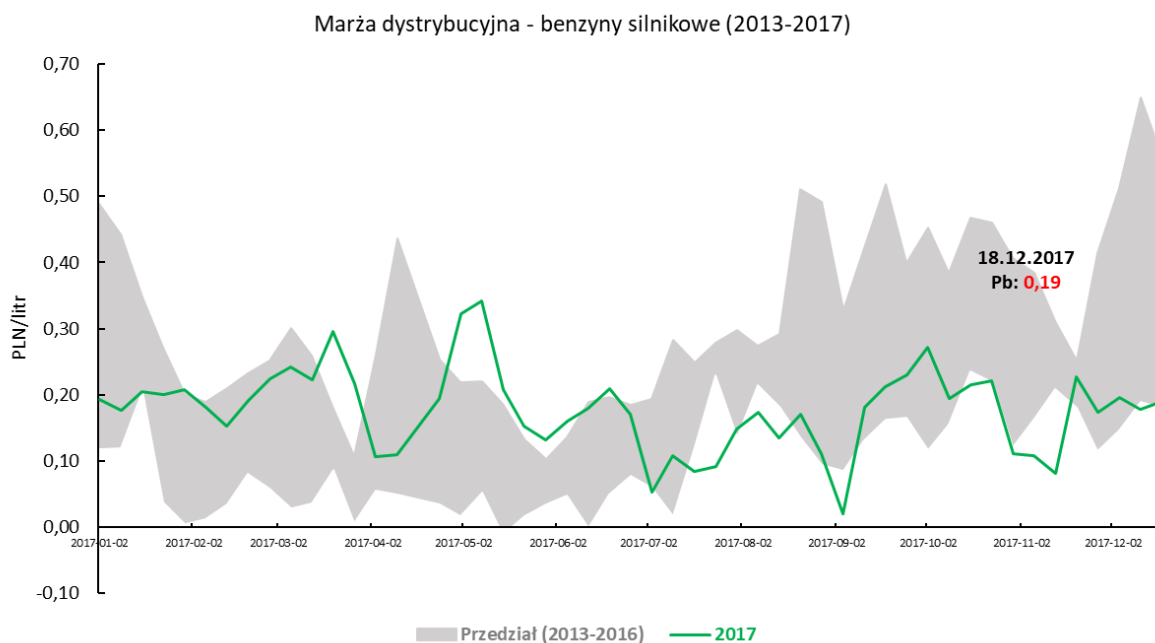
- Średnia cena LPG w grudniu 2017 r. osiągnęła poziom 2,13 PLN/litr i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2016 r. o 0,17 PLN/litr (w grudniu 2016 r. średnia cena LPG wyniosła 2,30 PLN/litr). W grudniu 2017 r. średnia cena LPG w porównaniu do listopada 2017 r. była niższa o 0,03 PLN/litr (w listopadzie 2017 r. średnia cena LPG wyniosła 2,16 PLN/litr). W 2017 r. ceny LPG charakteryzowały się większymi fluktuacjami, średnia cena LPG w 2017 r. wyniosła 2,08 PLN/litr i była o 15,7% wyższa niż średnia cena tego paliwa w 2016 r., która wówczas wyniosła 1,80 PLN/litr.

Tygodniowe ceny gazu płynnego (2013-2017)

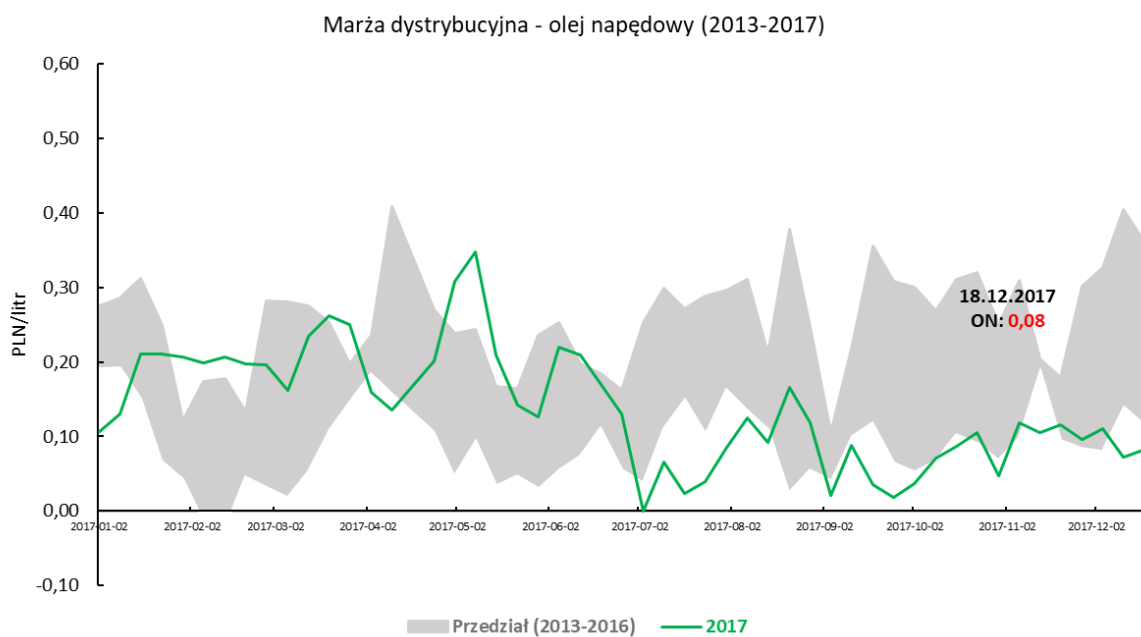


b) Poziom marż dystrybucyjnych

- W grudniu 2017 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych zwiększyła się w stosunku do listopada 2017 r. i wg. stanu na 18.12.2017 r. wyniosła 0,19 PLN/litr. W całym grudniu 2017 r. średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,19 PLN/litr. Dla porównania w 2016 r. średnia marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wyniosła 0,18 PLN/litr, natomiast w całym 2017 r. średnia marża dystrybucyjna pozostała na tym samym poziomie (0,18 PLN/litr). W 2017 r. najwyższy poziom marży odnotowano 1 maja 2017 r. – 0,34 PLN/litr, a najniższy 04.09.2017 r. – 0,02 PLN/litr.



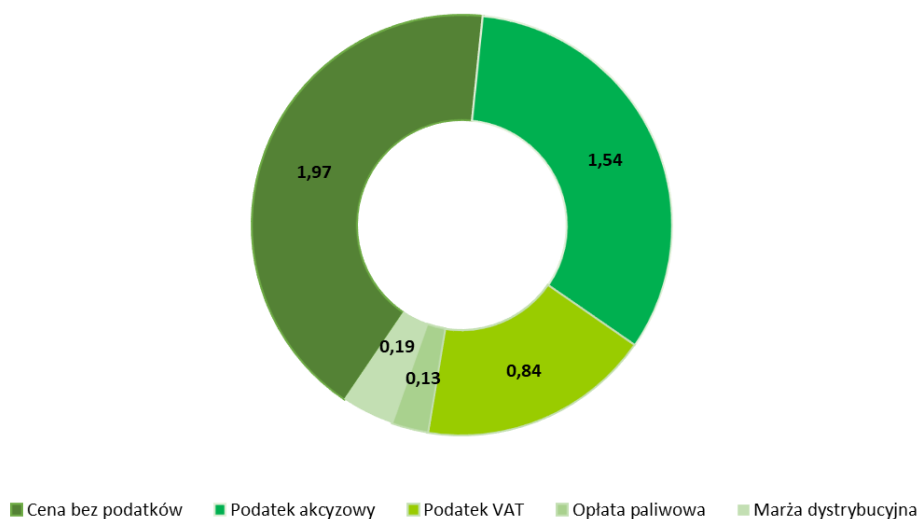
- W grudniu 2017 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego zwiększyła się w stosunku do listopada 2017 r. i obecnie (stan na 18 grudnia 2017 r.) kształtuje się na poziomie 0,08 PLN/litr. W grudniu 2017 r. średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,09 PLN/litr.



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

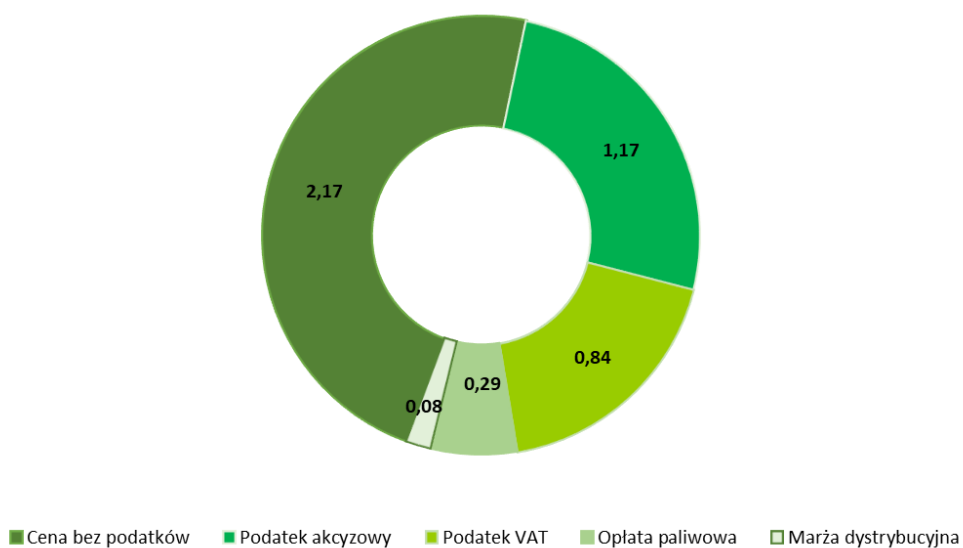
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej 18 grudnia 2017 r. (**4,6638 PLN/litr**), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (3637,0 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,19 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 1,97 PLN/litr. W cenie litra benzyn silnikowych podatki stanowią 53,74%.

Cena detaliczna benzyn silnikowych (18.12.2017, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego 18 grudnia 2017 r. (**4,5498 PLN/litr**), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (3632,0 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. 0,08 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,17 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią 50%.

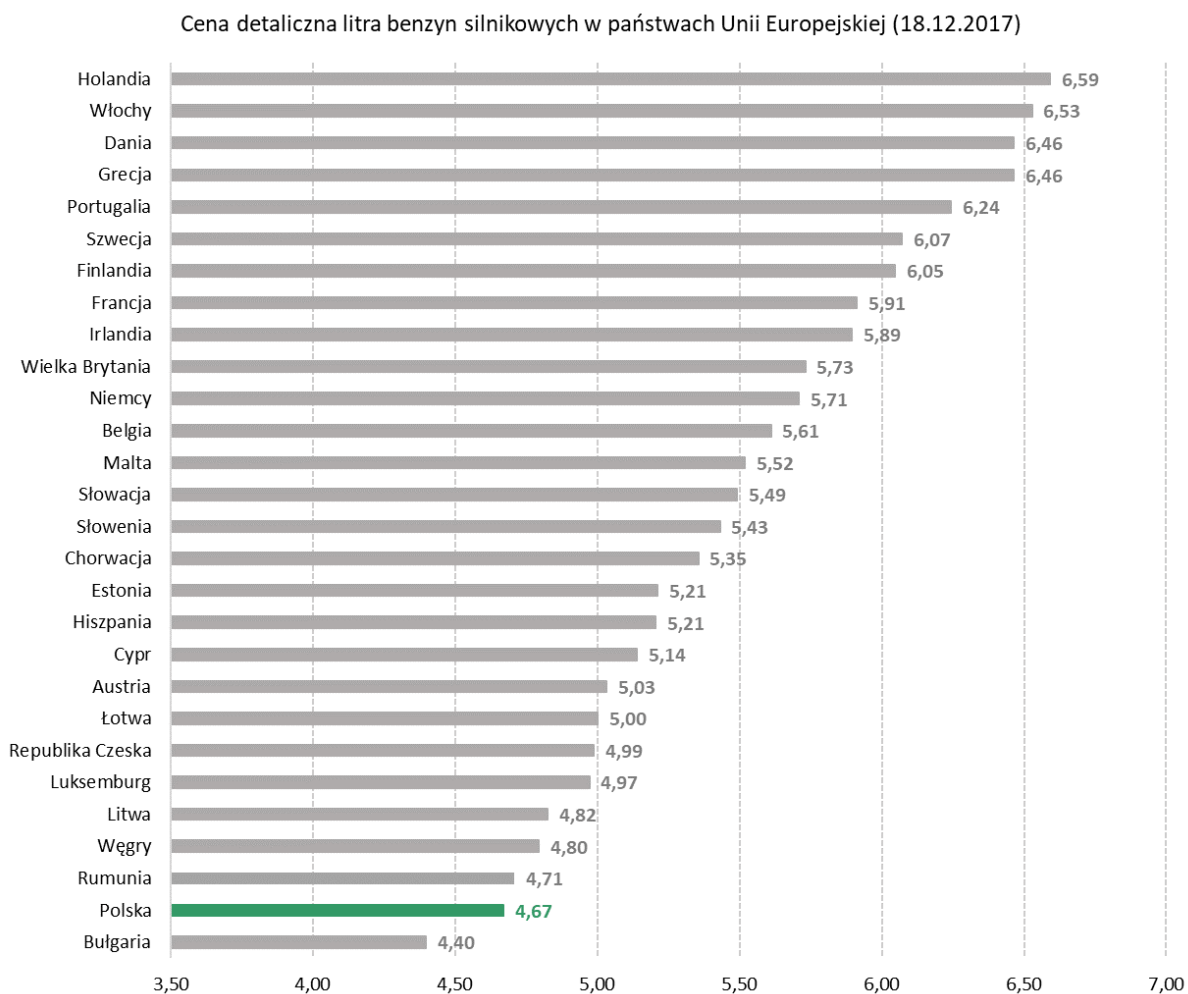
Cena detaliczna oleju napędowego (18.12.2017, PLN)



d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

– benzyny silnikowe

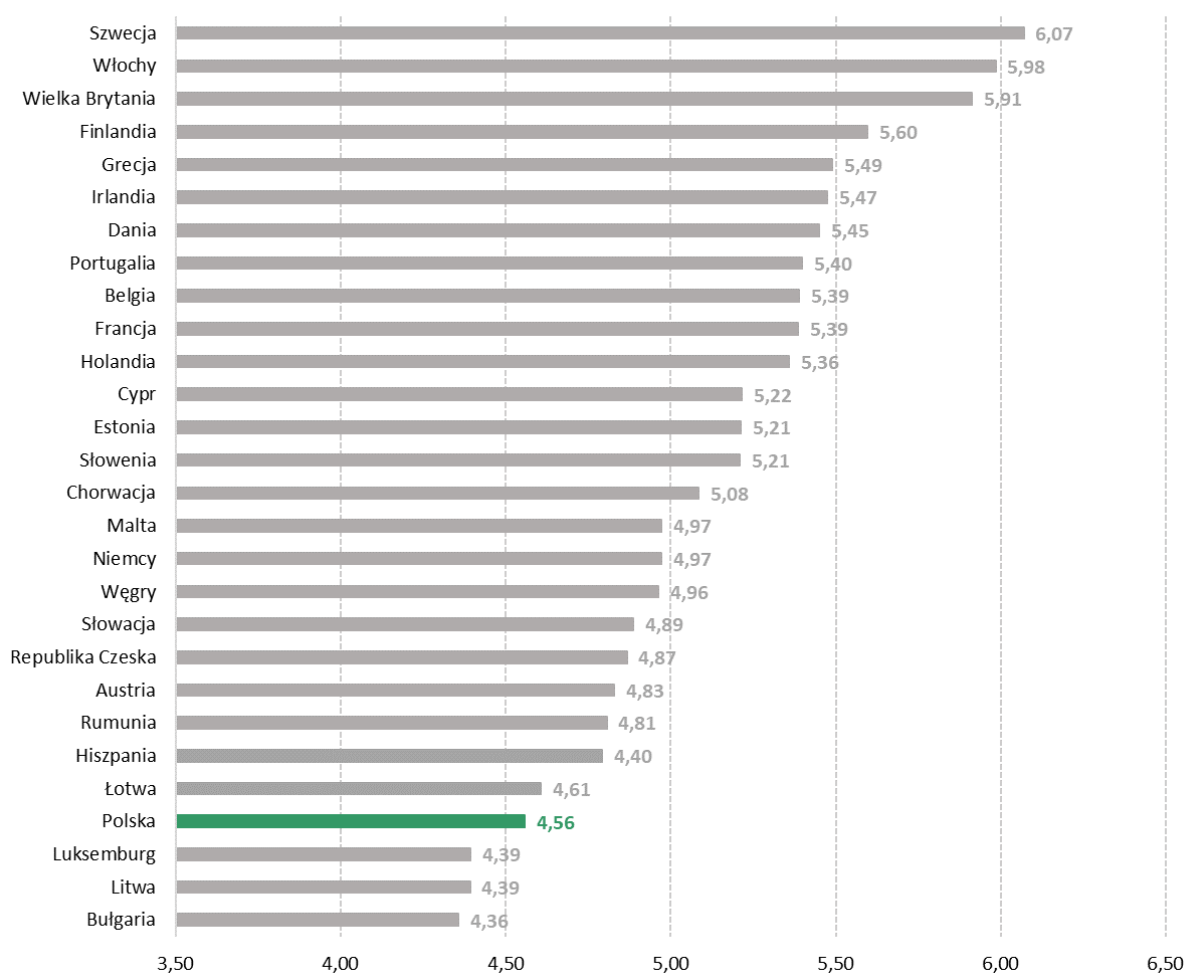
- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 18 grudnia 2017 r. odnotowano w Bułgarii (4,40 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (6,59 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 4,67 PLN/litr [jedynie w Bułgarii cena tego paliwa była niższa niż w Polsce]. Analiza danych wskazuje, że w odniesieniu do listopada 2017 r. w większości państw Unii Europejskiej cena benzyn silnikowych spadła.



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 18 grudnia 2017 r. odnotowano w Bułgarii (4,36 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (6,07 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 4,56 PLN/litr [w trzech państwach Unii Europejskiej (Bułgaria, Litwa, Luksemburg) cena tego paliwa była niższa niż w Polsce]. Analiza danych wskazuje, że w odniesieniu do listopada 2017 r. w większości państw Unii Europejskiej cena oleju napędowego wzrosła.

Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej (18.12.2017)



Spis wykresów

1. Import ropy naftowej do Polski (2016-2017).....	5
2. Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2016-2017)	5
3. Wydobycie ropy naftowej w Polsce (2016-2017)	6
4. Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2016-2017)	7
5. Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2016-2017).....	7
6. Poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. (2016-2017)	8
7. Poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. (2016-2017)	8
8. Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2016-2017)	9
9. Import oraz eksport benzyn silnikowych (2016-2017)	10
10. Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2016-2017)	10
11. Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2016-2017)	11
12. Import oraz eksport oleju napędowego (2016-2017)	12
13. Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2016-2017)	12
14. Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2013-2017)	13
15. Tygodniowe ceny oleju napędowego (2013-2017).....	15
16. Tygodniowe ceny gazu płynnego (2013-2017)	16
17. Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2013-2017)	17
18. Marża dystrybucyjna – olej napędowy (2013-2017).....	17
19. Cena detaliczna benzyn silnikowych (31.07.2017)	18
20. Cena detaliczna oleju napędowego (31.07.2017).....	18
21. Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej (18.12.2017)	19
22. Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej (18.12.2017)	20

Spis map

1. Średnia cena benzyn silnikowych w Polsce w podziale na województwa (grudzień 2017)	14
2. Średnia cena oleju napędowego w Polsce w podziale na województwa (grudzień 2017)	15

Opracował:

Ewa Chmura-Golonka, Główny specjalista

Parałował:

Agnieszka Szklarczyk-Mierzwa, Naczelnik Wydziału

Akceptował:

Elżbieta Piskorz, Dyrektor

Przygotowano:

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