

Słowa kluczowe: paliwa silnikowe, popyt i podaż paliw, ropa naftowa, gaz ziemny, ceny paliw

CO WPŁYWA W POLSCE NA WYSOKIE CENY PALIW SILNIKOWYCH – ANALIZA CZYNNIKÓW CENOTWÓRCZYCH W LATACH 2011-2012

Wstęp

Od początku 2009 r. na świecie obserwowane są rosnące notowania ropy naftowej, a co za tym idzie utrzymujące się wysokie ceny paliw silnikowych, będących produktem przerobu ropy naftowej. Celem pracy jest omówienie problematyki związanej z czynnikami wpływającymi na wysokie detaliczne ceny paliw silnikowych w Polsce od początku 2011 r. Polskie koncerny tłumaczą fakt podnoszenia cen paliw czynnikami zewnętrznymi, niezależnymi od nich. Wśród czynników tych wymieniają między innymi wysokie kwotowania ropy naftowej na świecie, osłabioną wartość złotego polskiego wobec dolara amerykańskiego, wzrost stawek podatku akcyzowego oraz opłaty paliwowej na paliwa ciekłe. W niniejszej pracy zawarto konkluzje, będące wynikiem prowadzonych przez autora analiz wpływu wymienionych wyżej czynników na utrzymujące się wysokie ceny paliw w Polsce w latach 2011-2012. Opracowanie to także przedstawia rozważania autora na temat tego, czy i w jakim stopniu możliwe jest ograniczenie wpływu tych czynników, w tym głównie marż hurtowych i detalicznych oraz krajowych stawek podatkowych na ceny paliw w Polsce.

1. Czynniki kształtujące ceny paliw silnikowych

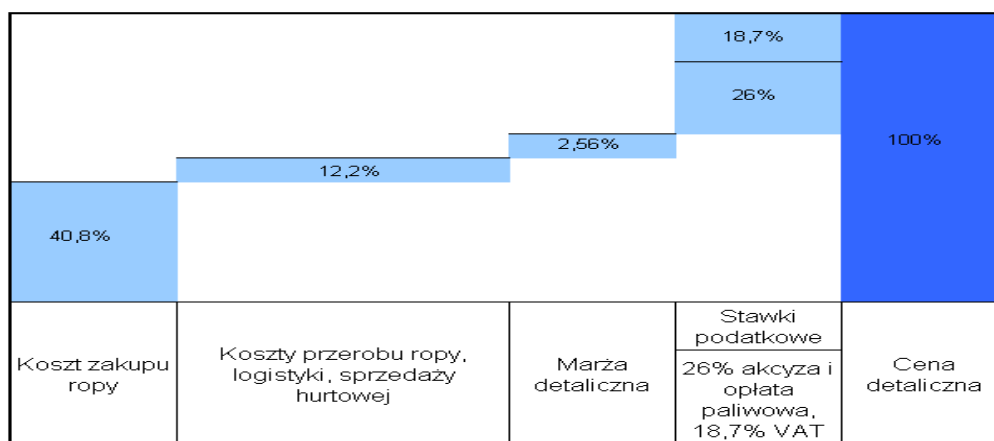
Ceny detaliczne paliw silnikowych są cenami umownymi, ustalonymi poprzez negocjacje między producentem a dostawcą produktu. Ich poziom informuje o tym, jakie zależności istnieją między popytem i podażą produktu na rynku oraz jakie zachowania w procesie gospodarowania reprezentują nabywcy i producenci dobra.

Cena detaliczna litra paliwa silnikowego odzwierciedla zarówno zyski (ewentualne straty) producenta, jak i koszty poniesione w toku produkcji i dystrybucji produktu do klienta ostatecznego. Cena oleju napędowego i benzyny na pylonie jest wynikową wielu składowych,

w tym m. in. kosztu zakupu ropy naftowej, kosztu przerobu surowca, kosztu logistyki i marketingu, nałożonych stawek podatkowych, marży hurtowej oraz detalicznej operatora (zobrazowane na rysunku nr 1 oraz w tabeli nr 1).

Rysunek nr 1

Udział czynników wpływających na średnią cenę detaliczną oleju napędowego w Polsce w 2011 r. (w %)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Raport roczny „Przemysł i handel naftowy w 2011 roku”*, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, <http://www.popihn.pl/>, 15.10.2012, s. 26-29.

Tabela nr 1

Wymiar cenowy udziału czynników wpływających na średnią cenę detaliczną oleju napędowego w Polsce w 2011 r.

Olej napędowy [PLN za litr]						
średnia cena detaliczna	średnia cena ropy Brent*	koszt przerobu ropy, logistyki, sprzedaży hurtowej – łącznie	akcyza	opłata paliwowa	VAT [23%]	marża detaliczna
5,06	2,07	0,62	1,05	0,25	0,95	0,13

Źródło: *Raport roczny „Przemysł i handel naftowy w 2011 roku”*, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, <http://www.popihn.pl/>, 15.10.2012, s. 26-29.

Udział komponentów ceny detalicznej jest zmienny w czasie, przy czym koszt logistyki, sprzedaży hurtowej, marketingu oraz marża detaliczna mogą być dodatkowo zróżnicowane regionalnie.

2. Koszt zakupu ropy jako podstawowy składnik ceny paliw silnikowych

2.1. Zależność notowań ropy naftowej i kursu dolara amerykańskiego

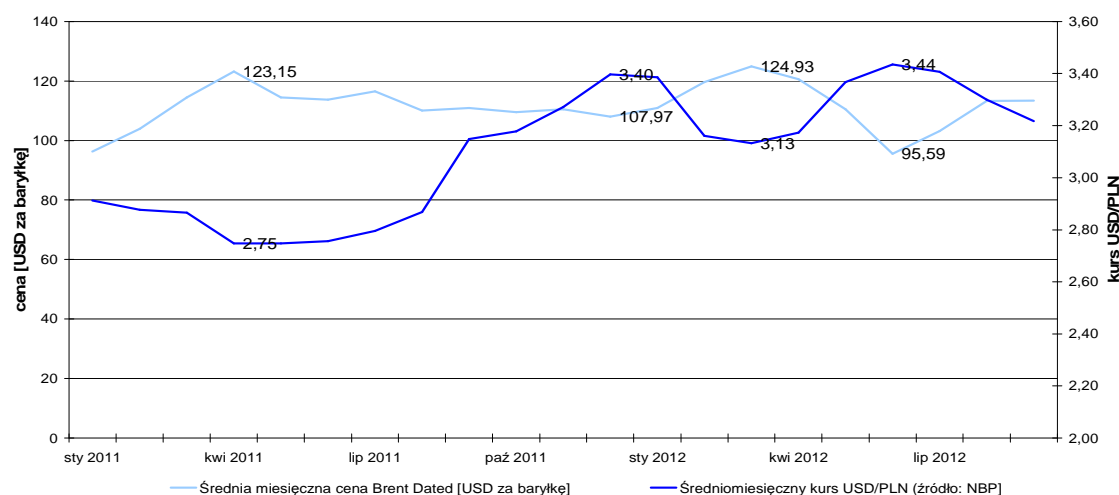
Istnieje ścisły związek między wartością dolara amerykańskiego i cenami ropy naftowej. Ich wzajemne relacje w krótkim okresie różnią się od ich długookresowych związków. W krótkim okresie, spadek wartości dolara wpływa na wzmożone inwestycje w kontrakty terminowe na ropę dokonywane przez fundusze emerytalne, fundusze zbiorowe, fundusze hedgingowe oraz innych inwestorów, nie odbija się zatem bezpośrednio na podaży i popycie na surowiec, jednakże wpływa na wzrost ceny ropy naftowej. Lokowanie pieniędzy w transakcjach terminowych na ropę naftową staje się w takiej sytuacji atrakcyjną inwestycją, zabezpieczeniem przeciwko słabnięciu waluty, potencjalnie zyskowną alternatywą, na przykład w obliczu gwałtownego wzrostu popytu na ropę naftową. W długim jednak okresie, słabnącej wartości dolara towarzyszy mniejsza podaż surowca, z uwagi na spadek wydobywania ropy naftowej, stymulowanego i kontrolowanego przez producentów, w tym zarówno firmy krajowe, jak i międzynarodowe. Ma to bezpośredni wpływ na popyt na surowiec, gdyż osłabiony dolar amerykański wpływa na zwiększenie zużycia ropy. Efektem zaś takiego bilansu - mniejszej podaży przy większym popycie, są rosnące ceny ropy naftowej.

Zależność notowań ropy naftowej i kursu dolara amerykańskiego jest zatem odwrotnie proporcjonalna, co zostało obrazowane na rysunku nr 2.

W okresie od stycznia do kwietnia 2011 r. słabnący kurs dolara amerykańskiego (2,75 PLN za dolara w kwietniu 2011 r. przy spadku średniego miesięcznego kursu dolara o 6%), wpłynął na wzrost popytu na ropę, tym samym doprowadził do wzrostu ceny ropy naftowej (123,15 USD za baryłkę w kwietniu 2011 r. przy wzroście średniomiesięcznych notowań ropy naftowej o 28%).

Z kolei w okresie od maja do grudnia 2011 r., podczas gdy dolar amerykański umacniał się w stosunku do złotego (3,40 PLN za dolara w grudniu 2011 r. przy wzroście średniego miesięcznego kursu dolara o 24%), notowania ropy naftowej spadały (107,97 USD za baryłkę w grudniu 2011 r. przy spadku średniomiesięcznych notowań ropy naftowej o 6%). Odwrotna zależność w dynamice zmian notowań ropy naftowej i kursu dolara amerykańskiego w stosunku do złotego była możliwa do zaobserwowania także w 2012 r.

Zależność kształtowania się notowań *Dated Brent* i kursu złotego polskiego do dolara amerykańskiego w latach 2011-2012*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie średniej miesięcznej z dziennych notowań kursów dolara z Narodowego Banku Polskiego, <http://www.nbp.pl/>, 16.04.2013, oraz średniomiesięcznych notowań *Dated Brent* z Bloomberg, <http://databank.worldbank.org/data/>, 16.04.2013.

2.2. Fluktuacje cen ropy naftowej w latach 2011-2012

Od roku 2009 na świecie obserwowane są stale rosnące notowania ropy naftowej. Czynnikiem determinującym kierunek zmian cen ropy od początku roku 2010 była przede wszystkim nadwyżka popytu nad podażą surowca jako efekt pozytywnych oczekiwań dotyczących przyszłego stanu światowej koniunktury gospodarczej. Gospodarki rozwijające się, w tym Chiny, jak i gospodarki rozwinięte, wykazywały w tym okresie duże zapotrzebowanie na surowiec, zwiększając tym samym konsumpcję energii¹⁴¹.

W roku 2011 indykatorem wzrostu cen ropy stała się natomiast niestabilna sytuacja polityczna na Bliskim Wschodzie, w Libii, ważnego producenta ropy słodkiej, kraju eksportującego surowiec głównie na rynek europejski¹⁴². Wskutek zamieszek, które doprowadziły do wojny domowej w Libii, zmniejszona została podaż ropy z tego kraju, wywołując tym samym niedobory surowca na rynku europejskim. Odcięcie libijskich dostaw

¹⁴¹Polska 2011 - Raport o stanie handlu zagranicznego, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2011, <http://www.mg.gov.pl/>, 14.10.2012

¹⁴²Libia wytwarza około 2% światowej produkcji ropy naftowej. Eksport tych produktów skierowany jest przede wszystkim na rynek europejski, głównie do Włoch, Francji, Niemiec i Hiszpanii, gdzie libijska ropa zaspakaja znaczną część popytu. Libia, jako państwo członkowskie OPEC, jest w posiadaniu największych rezerw ropy naftowej w Afryce. Według danych z *Oil and Gas Journal (OGJ)* Libia dysponowała w styczniu 2012 r. rezerwami rzędu 47,1 mld baryłek ropy naftowej, będąc wśród pierwszej dziesiątki krajów o największych rezerwach ropy na świecie [więcej informacji: *Country Analysis Briefs – Libya*, U.S. Energy Information Administration, June 2012, <http://www.eia.gov/>, 24.10.2012].

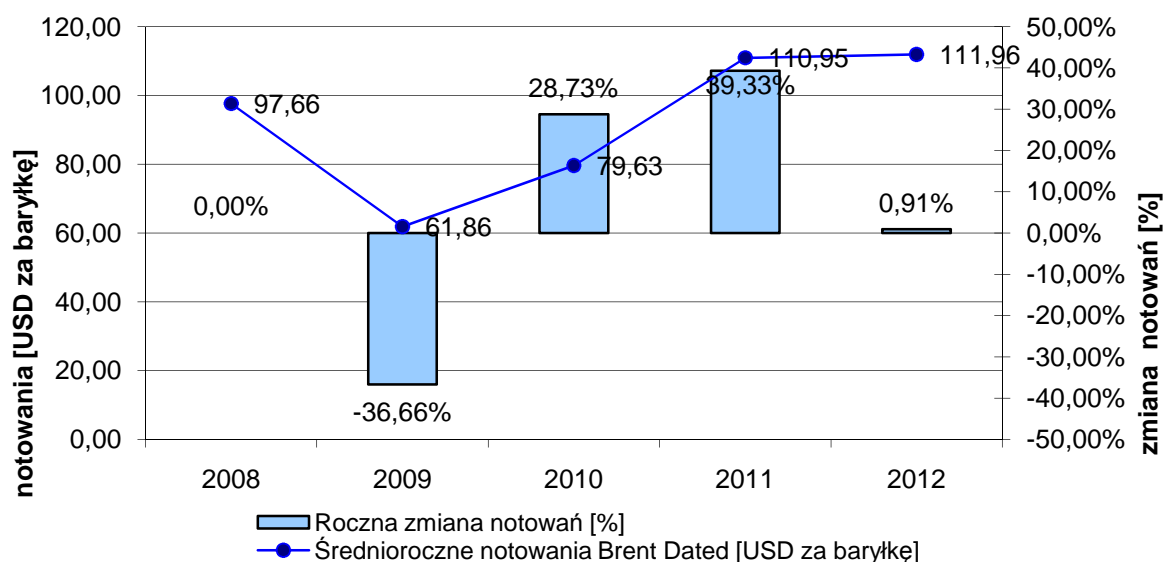
surowców energetycznych zdestabilizowała na krótki okres sytuację na rynku europejskim, wpływając na wzrost cen ropy *Brent* do poziomu 105 USD za baryłkę w lutym 2011 r. Stałe zwyżki w kwotowaniach ropy naftowej w pierwszej połowie roku były rezultatem wzrostu zapotrzebowania na ropę przeznaczaną na zwiększenie rezerw w obliczu ryzyka redukcji podaży w kolejnych okresach. Był to efekt narastającej presji popytowej przy stosunkowo umiarkowanym przyroście podaży surowca.

W przeciwnym kierunku oddziaływać mogą z kolei obawy o stabilność globalnej gospodarki, bowiem czynnik ten uznawany jest za główną determinantę wielkości zapotrzebowania na ropę naftową w skali makro¹⁴³. Zjawisko te miało miejsce w drugiej połowie 2011 r., gdy gospodarka europejska stanęła przed koniecznością rozwiązania poważnego kryzysu finansowego.

Kolejne kraje europejskie (m.in. Grecja, Hiszpania) potrzebowały wsparcia Europejskiego Banku Centralnego. Kondycja gospodarki europejskiej i obawa przed jej niestabilnością wpłynęły na zahamowanie notowań ropy. Towarzyszyło temu zjawisko określane mianem *safe-haven buying of dollars*. Inwestorzy w obawie przed niestabilnością strefy euro, nie mając perspektyw na szybką poprawę koniunktury, zasilali swoje portfele walutami obcymi (dolar amerykański) i metalami szlachetnymi.

Rysunek nr 3

Średnioroczne notowania *Dated Brent* oraz ich zmienność w latach 2008-2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie średniomiesięcznych notowań *Dated Brent* z Bloomberg, <http://databank.worldbank.org/data/>, 16.04.2013.

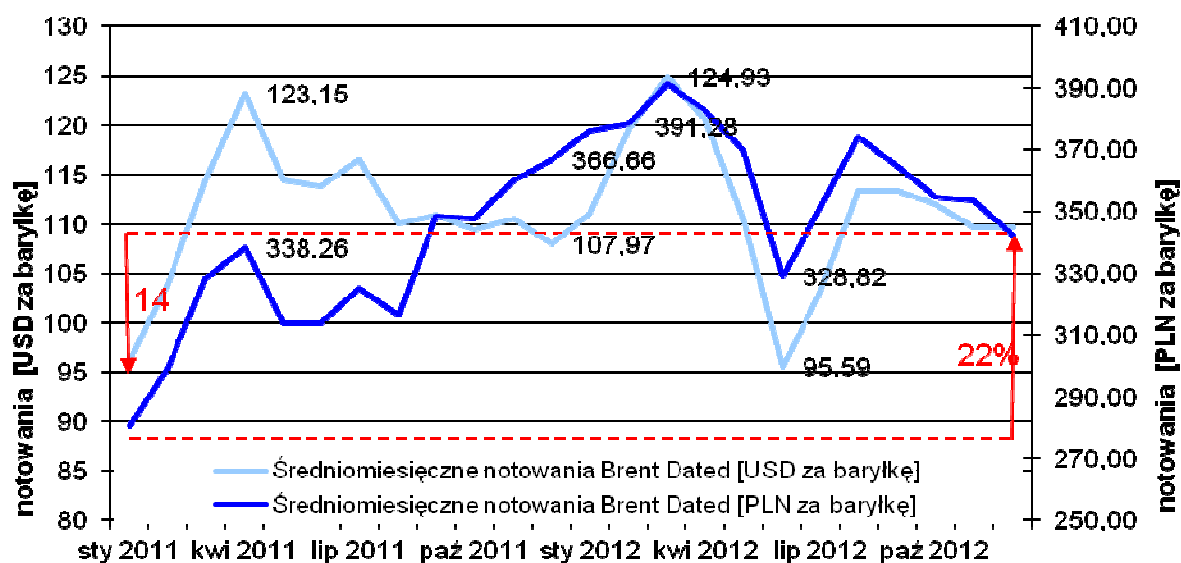
¹⁴³*Polska 2011 - Raport o stanie handlu zagranicznego*, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2011, <http://www.mg.gov.pl/>, 14.10.2012.

W aspekcie długoterminowym, porównując średnie notowania ropy naftowej, w roku 2011 w stosunku do roku poprzedniego, wzrost notowań kształtował się na poziomie 39% (patrz rysunek nr 3).

Początek roku 2012 przyniósł z kolei napięcia związane z konfliktem irańskim. Kraje Unii Europejskiej podejrzewając, że irański program nuklearny może zagrozić bezpieczeństwu ogólnoświatowemu, przystąpiły do rozmów w sprawie nałożenia zakazu zawierania przez członków Unii Europejskiej nowych kontraktów na zakup ropy z Iranu¹⁴⁴, natomiast wcześniej zawarte długoterminowe kontrakty miały przestać obowiązywać od 1 lipca 2012 r. Restrykcje miały na celu odcięcie Iranu od źródeł przychodu i zmuszenie go do rozmów w sprawie kontrowersyjnego programu nuklearnego. Kraje członkowskie Unii Europejskiej nałożyły embargo na dostawy ropy irańskiej z dniem 1 lipca 2012 r., w wyniku czego średnia cena ropy *Brent* wzrosła w okresie od czerwca do września 2012 r. z poziomu 95 USD za baryłkę do 113 USD za baryłkę.

Rysunek nr 4

Średniomiesięczne notowania *Dated Brent* wyrażone w USD i denominowane w PLN w latach 2011-2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie średniej miesięcznej z dziennych notowań kursów dolara z Narodowego Banku Polskiego, <http://www.nbp.pl/>, 16.04.2013, oraz średniomiesięcznych notowań *Dated Brent* z Bloomberg, <http://databank.worldbank.org/data/>, 16.04.2013.

¹⁴⁴ Iran jest drugim największym producentem ropy w OPEC, wytwarzając około 4 mln baryłek ropy dziennie. Krajowe zasoby wydobywcze ropy szacowane są na ponad 137 mld baryłek, co stanowi 12% światowych rezerw ropy naftowej [więcej informacji: *Country Analysis Briefs – Iran*, U.S. Energy Information Administration, 17 lutego 2012, <http://www.eia.gov/>, 24.10.2012]

Średnioroczny wzrost notowań ropy europejskiej *Dated Brent* w przeliczeniu na walutę krajową w okresie od stycznia 2011 r. do końca grudnia 2012 r. był wyższy (22%) niż wzrost cen ropy wyrażony w dolarze amerykańskim (13,84%) (patrz rysunek nr 4). Notowania *Dated Brent* wzrastały w podobnej skali jak notowania ropy Ural¹⁴⁵, bardziej istotnej dla kalkulacji wyników z punktu widzenia polskich rafinerii¹⁴⁶.

3. Pozostałe koszty w detalicznej cenie paliw

W Polsce na cenę oleju napędowego w 2011 r. w 41% składały się notowanie ropy naftowej. Inne składowe ceny, stanowiące w 2011 r. 12,2% udziału w kształtowaniu ceny detalicznej paliwa silnikowego, wynikały bezpośrednio z kosztów przerobu ropy, kosztów dystrybucji oraz planowanych zysków korporacji.

3.1. Krajowe stawki podatkowe

Powszechnie twierdzi się, że Polacy płacą wysokie podatki w cenie paliw. Istotnie ich poziom w cenie detalicznej sięgał w roku 2011 blisko 45%, przy wzrastających obciążeniach podatkowych na paliwa silnikowe w latach 2010-2012.

Pomimo faktu, iż podatek akcyzowy dla benzyn utrzymywał się w latach 2011-2012 na niezmiennym poziomie (1565 PLN/m³)¹⁴⁷, obciążenia podatkowe z tytułu opłaty paliwowej wzrastały w danym okresie o 4,2% (stawka opłaty paliwowej dla benzyn wynosiła odpowiednio 92,87 PLN/m³¹⁴⁸ w roku 2011 i 99,19 PLN/m³¹⁴⁹ w roku 2012). Obciążenia podatkowe nałożone na oleje napędowe zwiększyły się w latach 2011-2012 znacznie, bowiem o nieco ponad 18%. Wzrostowi akcyzy z poziomu 1048 PLN/m³ (obowiązująca stawka w 2010 i 2011 r.)¹⁵⁰ do poziomu 1196 PLN/m³ (obowiązująca stawka w 2012 r.)¹⁵¹ towarzyszył wzrost opłaty paliwowej (podobnie jak dla benzyn, o 4,2%, do poziomu 249,92

¹⁴⁵ Indeks cenowy *DatedBrent* to najczęściej stosowany indeks bazowy dla kwotowania ropy na rynku europejskim (cena nabywanej ropy jest kalkulowana najczęściej w oparciu o średniomiesięczne notowania *Dated Brent* oraz ustaloną stałą kwotę premii handlowej). Więcej niż 60% światowego handlu ropą wyceniana jest do tego indeksu. W Polsce na paliwa płynne przerabia się głównie ropę typu Ural, importowaną z Rosji, której ceny są ustalane w oparciu o notowania *Dated Brent* oraz dyferencjał zmienny *Urals/Brent* – różnicę w cenie między zasiarczoną ropą rosyjską, a ropą *Brent* z mniejszą zawartością siarki (tzw. „ropa słodka”).

¹⁴⁶ *Raport roczny „Przemysł i handel naftowy w 2011 roku”*, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, <http://www.popihh.pl/>, 15.10.2012, s. 24.

¹⁴⁷ Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, Dz. U. 2009 nr 3 poz. 11 z późn. zm.

¹⁴⁸ Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wysokości stawki opłaty paliwowej na rok 2011 (M. P. nr 97 poz. 1133).

¹⁴⁹ Obwieszczenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 grudnia 2011 r. w sprawie wysokości stawki opłaty paliwowej na rok 2012 (M. P. nr 115 poz. 1161).

¹⁵⁰ Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, Dz. U. 2009 nr 3 poz. 11 z późn. zm.

¹⁵¹ Ustawa z dnia 22 grudnia 2011 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej, Dz. U. 2011 nr 291 poz. 1707.

PLN/m³¹⁵² w 2012 r.). Należy pamiętać jednak, iż stawka podatku akcyzowego wpływa na cenę detaliczną paliwa, jednak nie decyduje o dynamice zmian ceny paliwa, gdyż jest to stawka kwotowa, nie procentowa i nie zależy od ceny sprzedaży paliwa.

Odpowiadając na pytanie, czy Ministerstwo Finansów miało wpływ na poziom obowiązujących w Polsce w latach 2011-2012 stawek podatkowych na paliwa silnikowe, należy zwrócić uwagę na fakt, że rząd polski realizuje politykę Unii Europejskiej w zakresie podatku akcyzowego w oparciu m.in. o poziomy minimalnych stawek podatku akcyzowego¹⁵³, jak i bierze pod uwagę wpływy do budżetu z akcyzy od paliw silnikowych. W wyniku pogorszenia koniunktury gospodarczej, w maju 2009 r., decyzją Komisji Europejskiej, Polska została objęta procedurą nadmiernego deficytu. Państwo, którego deficyt został uznany za zbyt wysoki, musi podjąć odpowiednie działania naprawcze, co wyklucza możliwości obniżenia stawek podatkowych. Obniżka stawek podatkowych na paliwa ciekłe w latach 2011-2012 nie była realna, gdyż mogłaby niekorzystnie wpłynąć nie tylko na dochody budżetowe państwa, ale także mogłaby pogłębić deficyt budżetowy¹⁵⁴. Należy przy tym pamiętać, że obniżka stawki podatku akcyzowego nie musi mieć bezpośredniego wpływu na obniżkę cen detalicznych paliw, gdyż efekt obniżki może zostać zaabsorbowany przez producentów lub dystrybutorów produktu dyktujących w takiej sytuacji wyższe marże handlowe.

3.2. Koszty przerobu, dystrybucji i marketingu

Czynnikiem, który wpływa na cenę paliw, ale nie ma nic wspólnego ze zmiennością cen ropy jest koszt przerobu, który powinien być względnie stały. Ropa naftowa musi przejść przez szereg procesów fizyczno-chemicznych zanim stanie się produktem docelowym, benzyną, olejem napędowym lub innym produktem sprzedawanym na pylonie. Rafinerie muszą przenieść koszt związany z przerobem na odbiorcę¹⁵⁵. Podobnie jest w przypadku dystrybutorów paliw, którzy przenoszą na odbiorcę koszty marketingu i dystrybucji.

¹⁵²Obwieszczenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 grudnia 2011 r. w sprawie wysokości stawki opłaty paliwowej na rok 2012 (M. P. nr 115 poz. 1161).

¹⁵³ Państwa członkowskie Unii Europejskiej mogą indywidualnie podjąć decyzję o podniesieniu stawki akcyzy dla takich produktów jak paliwa silnikowe, ale nie mogą jej obniżyć.

¹⁵⁴*Odpowiedź uzupełniająca Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Finansów Jacka Kapały odnosząca się do pytania w sprawach bieżących Posłów Waldemara Andzela, Łukasza Zbonikowskiego i Wiesława Janczyka w sprawie wysokich cen paliw na stacjach benzynowych przedstawionego podczas 89. posiedzenia Sejmu w dniu 31 marca 2011, Warszawa 12.04.2011, <http://www.sejm.gov.pl/>, 20.10.2012.*

¹⁵⁵ Według analiz koncernu PKN Orlen z lutego 2011 r., blisko 6% ceny detalicznej oleju napędowego stanowiły koszty przerobu ropy naftowej, 4% ceny stanowiły natomiast koszty sprzedaży hurtowej [Czyżewski A. B., Łagowski K., *Mechanizmy kształtujące ceny ropy naftowej i paliw*, Seminarium naukowe NBP, Warszawa, 18.02.2011].

4. Popyt i podaż paliw ciekłych w Unii Europejskiej

Ogromne znaczenie dla kształtowania się cen paliw ma także obserwowana w Unii Europejskiej nierównowaga popytu i podaży benzyn i olejów napędowych¹⁵⁶. Zgodnie z danymi EUROPIA (*European Petroleum Industry Association*), rosnącemu popytowi na oleje napędowe w Unii Europejskiej (ponad 200 mln ton rocznie w 2011 r.) towarzyszy konieczność importu ok. 12,5% wolumenu. Przy malejącym zapotrzebowaniu krajów Unii Europejskiej na benzyny (mniej niż 90 mln ton rocznie w 2011 r.), rafinerie mają poważne problemy z ulokowaniem produkcji benzyn na rynkach lokalnych, co prowadzi do tego, że blisko 50% wyprodukowanego produktu jest eksportowane¹⁵⁷. Popyt krajowy przy nadpodaży benzyn musi być stymulowany, co dzieje się często za sprawą ceny. W konsekwencji detaliści, także polscy, utrzymują ceny na niższym poziomie niż wskazywałby na to wzrost cen hurtowych, aby móc utrzymać poziom sprzedaży kosztem marży.

5. Interwencje rządu?

Można sobie zadawać pytanie czy w obliczu ogólnoswiatowych wysokich cen ropy naftowej, a co za tym idzie utrzymujących się wysokich cen paliw silnikowych, rząd polski może wpłynąć w jakikolwiek sposób na dystrybutorów paliw? Czy fakt posiadania przez rząd znacznego akcjonariatu w jednych z największych koncernów paliwowych w Polsce - w PKN Orlen, jak i w Lotosie ma w tym przypadku znaczenie? Koncerny paliwowe to silna grupa wpływów. Gdyby rząd zdecydował się na ingerencję w politykę firm, musiałby się liczyć z interwencjami ze strony Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta, który w roku 2012 prowadził analizy rynku paliwowego w Polsce pod kątem ewentualnego naruszenia zasad konkurencji¹⁵⁸. Rządowy wpływ na marże PKN Orlenu i Lotosu znalazłby także swoje

¹⁵⁶ Taka tendencja jest wynikiem działań Unii Europejskiej, mających na celu zachętę do konsumpcji ekologicznego paliwa, przede wszystkim oleju napędowego z zawartością biopaliw (paliwa z dodatkiem estrów metylowych kwasów tłuszczowych). Zachęty do konsumpcji ekologicznego oleju napędowego generowały od 2000 r. coraz wyższy popyt, z uwagi jednak na to, że proces destylacji ropy naftowej nie pozwala uzyskać większej ilości oleju napędowego bez jednoczesnej produkcji benzyn, efektem była rosnąca nadpodaż benzyn na rynku. Spadające zapotrzebowanie na benzyny w Europie wpływało zatem na konieczność eksportu benzyn.

¹⁵⁷ *Statistics from the EUROPIA 2011 Activity Report*, European Petroleum Industry Association, Figure 11, Figure 16, <https://www.europia.eu/>, 14.10.2012.

¹⁵⁸ Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta prowadził w okresie marzec-czerwiec 2012 r., na wniosek niezależnych operatorów stacji, analizy polskiego rynku paliw pod kątem tego, czy hurtowe ceny paliw dla niezależnych stacji paliw, stosowane przede wszystkim przez lidera rynku paliw w Polsce - PKN Orlen, uniemożliwiały stacjom tym konkurowanie ze stacjami paliw należącymi do koncernów. UOKiK zakończył postępowanie w tej sprawie twierdząc, że PKN nie nadużywa pozycji dominującej. Analiza urzędu wykazała, że różnica pomiędzy ceną hurtową i detaliczną w roku 2011, stosowana przez PKN Orlen nie powodowała wykluczenia z rynku oraz nie potwierdza stosowania praktyki zaniżania marży. [więcej: Dąbrowski T.,

odzwierciedlenie w sprzeciwie akcjonariuszy obu spółek. Takie posunięcie mogłyby się odbić niekorzystnie na wynikach finansowych firm, a działania Ministerstwa Skarbu zostać zinterpretowane jako szkodliwe dla spółek.

Zakończenie

W niniejszej pracy autorka próbowała odpowiedzieć na pytanie, co wpływało na utrzymujące się wysokie ceny paliw w Polsce w latach 2011-2012. Wydaje się, że wysokie ceny paliw silnikowych to skutek przede wszystkim fluktuacji cen ropy naftowej, wynikających przede wszystkim ze zmniejszonej podaży ropy, będącej skutkiem konfliktów i niestabilnej sytuacji politycznej w krajach dostarczających surowiec. Pamiętając o tym, że na cenę paliw w Polsce znaczny wpływ mają notowanie ropy naftowej (41% udziału w cenie detalicznej oleju napędowego w 2011 r.), inne czynniki cenotwórcze, takie jak koszt przerobu ropy, koszt dystrybucji oraz marketingu należały do czynników względnie stałych. Niewątpliwie czynnikiem wpływającym w znacznym stopniu na ceny detalicznych paliw silnikowych w Polsce jest wciąż wysokość obciążeń podatkowych nałożonych na paliwa gotowe (stanowiące blisko 45% ceny detalicznej oleju napędowego w 2011 r.).

Należy pamiętać o tym, że ceny detaliczne paliw silnikowych należą do kategorii cen umownych. Ogromne znaczenie dla kształtowania się cen detalicznych paliw w Polsce ma obserwowana w Unii Europejskiej nierównowaga popytu i podaży benzyn i olejów napędowych. Na szczególną uwagę w tej kwestii zasługuje nadpodaż benzyn na rynku europejskim. Spadające zapotrzebowanie na benzyny w Europie wpływa bowiem na konieczność eksportu benzyn, jak i rodzi problemy z ulokowaniem produkcji benzyn na rynku lokalnym. Popyt krajowy musi być wówczas stymulowany, często za sprawą ceny.

Autorka poddała także rozważaniu to, czy i w jakim stopniu możliwe jest ograniczenie wpływu czynników składających się na cenę paliwa silnikowego w Polsce, w tym głównie marż hurtowych i detalicznych oraz krajowych stawek podatkowych. Wydaje się, że jakiegokolwiek interwencje rządu na marże dwóch największych koncernów polskich mogłyby zostać zinterpretowane jako szkodliwe dla spółek i ingerujące w wolną konkurencję na rynku paliw w Polsce. Z kolei obniżka stawek podatkowych na paliwa ciekłe mogłaby niekorzystnie wpłynąć nie tylko na dochody budżetowe państwa, ale także mogłaby pogłębić deficyt budżetowy.

Flankowska J., *Co z tą marżą?*, „Paliwa Płynne”, Nr 2, 2012, także: *Stacje paliw Orleń nadal pod lupą UOKiK*, Serwis Gospodarczy „Ekonomia24”, <http://www.ekonomia24.pl/>, 16.04.2013.

Bibliografia

1. *Country Analysis Briefs – Iran* [online], U.S. Energy Information Administration, 17 luty 2012, <http://www.eia.gov>, 24.10.2012.
2. *Country Analysis Briefs – Libya*, U.S. Energy Information Administration, June 2012, <http://www.eia.gov/>, 24.10.2012.
3. Czyżewski A. B., Łagowski K., *Mechanizmy kształtujące ceny ropy naftowej i paliw*, Seminarium naukowe NBP, Warszawa, 18.02.2011.
4. Dąbrowski T., Flankowska J., *Co z tą marżą?*, „Paliwa Płynne”, Nr 2, 2012.
5. <http://databank.worldbank.org/data/>.
6. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>.
7. <http://www.nbp.pl/>.
8. *Odpowiedź uzupełniająca Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Finansów Jacka Kapaty odnosząca się do pytania w sprawach bieżących Posłów Waldemara Andzela, Łukasza Zbonikowskiego i Wiesława Janczyka w sprawie wysokich cen paliw na stacjach benzynowych przedstawionego podczas 89. posiedzenia Sejmu w dniu 31 marca 2011*, Warszawa 12.04.2011, <http://www.sejm.gov.pl/>, 20.10.2012.
9. *Polska 2011 - Raport o stanie handlu zagranicznego*, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2011, <http://www.mg.gov.pl/>, 14.10.2012.
10. *Raport roczny „Przemysł i handel naftowy w 2011 roku”*, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, <http://www.popihn.pl/>, 15.10.2012.
11. *Stacje paliw Orlenu nadal pod lupą UOKiK*, Serwis Gospodarczy „Ekonomia24”, <http://www.ekonomia24.pl/>, 16.04.2013.
12. *Statistics from the EUROPIA 2011 Activity Report*, European Petroleum Industry Association, <https://www.europia.eu/>, 14.10.2012.

Źródła prawa

1. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wysokości stawki opłaty paliwowej na rok 2011 (M. P. nr 97 poz. 1133)
2. Obwieszczenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 grudnia 2011 r. w sprawie wysokości stawki opłaty paliwowej na rok 2012 (M. P. nr 115 poz. 1161)
3. Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, Dz. U. 2004 nr 256 poz. 2571 z późn. zm.

4. Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, Dz. U. 2009 nr 3 poz. 11 z późn. zm.
5. Ustawa z dnia 22 grudnia 2011 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej, Dz. U. 2011 nr 291 poz. 1707

Streszczenie

Przedmiotem pracy jest szczegółowa analiza składowych kształtujących detaliczną cenę paliw, w tym przede wszystkim kosztu zakupu ropy naftowej, kosztu przerobu surowca, kosztu logistyki i marketingu, nałożonych stawek podatkowych, marży hurtowej oraz detalicznej operatora. Autor zwraca szczególną uwagę na czynniki wpływające na fluktuacje cen ropy naftowej w latach 2011-2012. W pracy poruszana jest także kwestia tego, jakie zależności istnieją między popytem i podażą paliw silnikowych na rynku polskim i europejskim oraz jakie zachowania w procesie gospodarowania reprezentują nabywcy i producenci tych dóbr. Praca ta wprowadza pokrótce w problematykę tego, czy i w jakim stopniu możliwe jest ograniczenie wpływu czynników kształtujących ceny paliw silnikowych w Polsce, w tym głównie marż hurtowych i detalicznych oraz krajowych stawek podatkowych.

WHAT INFLUENCES HIGH LEVEL OF ENGINE FUELS IN POLAND – ANALYSIS OF PRICE DETERMINANTS IN 2011-2012

Summary

The aim of the paper is to investigate the factors which affect high retail prices of petrol in Poland since the beginning of 2011. The subject of the paper is an extensive analysis of the retail fuel price's components, in particular: cost of crude oil purchase, cost of refining, cost of logistics and marketing, levied taxes, wholesale and retail margin. The author takes special notice of the causes of fluctuations of crude oil prices between 2011 and 2012. The focus is also on the matter of the relation between demand and supply of petrol on Polish and European market and also on the issue of behavioral patterns represented by buyers and suppliers of the goods. This paper serves a brief introduction into the issue of whether and to what extent one could constrain the influence of the factors which affect the retail fuel prices in Poland, herein mainly wholesale and retail margins and rates of taxes levied by the Polish government.