

Dlaczego ceny paliw nie spadają, gdy ropa tanieje?

9 lipca 2018

W kontekście ostatnich podwyżek cen paliw warto zauważyć, że w styczniu 2014 roku baryłka ropy na światowych rynkach kosztowała między 105 a 108 USD (ropa Brent/Ural). W tym czasie cena jednego litra paliwa wahała się między 5,10 a 5,40 PLN. Obecnie ceny paliw znowu osiągnęły wspomniane poziomy. Problem w tym, że baryłka ropy nie kosztuje dziś 105-108 USD, a tylko 75-78 USD. Różnice kursowe, choć istotne, nie odpowiadają w pełni za cenę tankowanego paliwa. Co zatem powoduje, że na polskich stacjach musimy dziś zostawiać coraz więcej pieniędzy?

Zasadniczo wyróżnić możemy cztery czynniki, które wpływają na ceny tankowanego na polskich stacjach paliwa. Pierwszym czynnikiem jest cena ropy notowana na rynkach międzynarodowych. Polskie rafinerie w zdecydowanej większości zaopatrują się w ropę poza granicami. Obecnie cena baryłki ropy typu Brent lub Ural waha się między 75 a 78 USD i jest znacznie niższa od tej notowanej na początku 2014 roku (kiedy baryłka kosztowała 105-108 USD).

Skoro cena baryłki ropy jest dziś niższa od tej, którą notowano na początku 2014 roku, pojawia się pytanie – dlaczego cena tankowanego paliwa nie odbiega dziś w żaden sposób od tej, która wówczas występowała na polskich stacjach?

Tutaj w grę wchodzi drugi czynnik jakim jest kurs dolara amerykańskiego. Kontrakty na ropę dostarczaną do polskich rafinerii w większości rozliczane są w USD (bądź uzależnione są od kursu USD). To oznacza, że cena jaką płacimy na stacjach Orlenu lub Lotosu (a w praktyce także na stacjach innych marek, które na terytorium Polski zaopatrują się w rafineriach w Płocku i Gdańsku) jest uzależniona od tego jak dużo warty

jest dolar. W tym miejscu warto podkreślić, że na początku 2014 roku 1 USD kosztował ok. 3,05 PLN. Dzisiaj jego cena kształtuje się na poziomie ok. 3,60 PLN. Co za tym idzie – niższe koszty zakupu ropy na rynkach międzynarodowych (oraz zyski z tego tytułu wynikające) są dziś „pożerane” przez wyższą wartość amerykańskiej waluty.

Różnice walutowe to jednak nie wszystko. Trzecim istotnym czynnikiem mającym wpływ na ceny paliw w Polsce są marże stosowane przez Orlen i Lotos, czyli to, co pozwala producentom paliw w naszym kraju zarabiać grube miliardy złotych. Warto odnotować, że w całym 2014 roku średni poziom modelowej marży rafineryjnej Orlenu wynosił zaledwie 3,40 dolara na baryłce, a modelowej marży petrochemicznej 780,75 euro. Dla porównania – w kwietniu 2018 roku modelowa marża rafineryjna Orlenu wyniosła 4,70 dolara na baryłce, a modelowa marża petrochemiczna kształtowała się na poziomie 864 euro. Co za tym idzie – marże stosowane obecnie wpływają znacznie bardziej na cenę tankowanego paliwa od marż, które funkcjonowały na początku 2014 roku.

Czwartym elementem ceny paliwa, o którym trzeba wspomnieć są podatki. Jarosław Kaczyński celnie kiedyś zauważył, że „ponad połowa ceny benzyny to podatki”. VAT, podatek akcyzowy, opłata paliwowa czy zapasowa przyczyniają się do tego, że rachunek za tankowanie na stacji rośnie o minimum 110 proc. (w relacji do ceny nie zawierającej podatków).

W kontekście powyższego należy zauważyć, że niebawem w życie wejdzie kolejny podatek paliwowy, tj. opłata emisyjna. Ma on być wliczany do ceny tankowanego na polskich stacjach paliwa. Orlen już zapowiedział, że kosztów opłaty emisyjnej nie przerzuci na swoich klientów. Realizację tej obietnicy niestety będzie trudno zweryfikować. Wszak nikt nie udowodni, że dana podwyżka stosowanych przez płocki koncern marż (a należy mieć świadomość, że ich wysokości są zmienne) będzie miała związek z kształtowaniem się cen ropy i kursów dolara, a nie z próbą przerzucenia kosztów nowego podatku rządu PiS na

odbiorców końcowych, czyli zwykłych Polaków...

Na podstawie: [Nafta.WNP.pl](#), [Forbes.pl](#), [WNP.pl](#), [Bankier.pl](#)

Źródło: [Niewygodne.info.pl](#)