

ней торговли Республики Беларусь является уменьшение импорто-емкости производимых товаров и импортозамещение продукции, используемой внутри государства.

#### Литература:

1 Давыденко, Е. Л. Внешнеторговая политика малой экономики в условиях либерализации международной торговой системы / Е. Л. Давыденко; под науч. ред. В.Н. Шимова. – Минск, 2008. – 279 с.

2 О Национальной программе развития экспорта Республики Беларусь на 2011-2015 годы [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 23 мая 2011 г., № 656 //Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=C21100656>.– Дата доступа: 25.05.2016.

3 Дидюля, Л. В. Международная экономика : курс лекций / Л. В. Дидюля. – Гродно : ГГАУ, 2010.

*J. Skudlarski, K. Botwińska*  
*Szkola Główna Gospodarstwa Wiejskiego*  
*(Rzeczpospolita Polska, Warszawa)*

## RYNEK PALIW PŁYNNYCH W POLSCE

*Скудларски Я., Ботвиньска К. Рынок жидких топлив в Польше. Проанализирован рынок жидких топлив Польши за период 2010-2015 гг. Производство топлив в Польше в 2010-2015 гг. увеличилось. В структуре производства в Польше доминирует дизель и бензин. Почти в 3 раза увеличился экспорт жидких топлив из Польши, в структуре экспорта доминирует мазут. Потребление топлив в Польше в 2010-2014 гг. немного уменьшилось, а в 2015 г. наблюдался некоторый рост, который позволил достичь уровня 2010 года. В структуре потребления топлив в Польше 50% составляет дизель.*

Przemysł motoryzacyjny oraz sektor transportu są jednymi z najdynamiczniej rozwijających się obszarów gospodarki. Rozwój mobilności zwiększa co roku liczbę samochodów osobowych na drogach, natomiast przemysł dostarcza co roku nowe pojazdy transportowe, flotowe, maszyny i urządzenia. Branże te są ściśle związane z sektorem paliwowym, który często jest warunkowany trendami w powyższych branżach.

W niniejszej pracy dokonano analizy rynku paliw płynnych w Polsce w latach 2010-2015. W analizach uwzględniono produkcję, import, eksport oraz krajową konsumpcję paliw płynnych.

Produkcja paliw ciekłych w latach 2010 – 2015 wyniosła łącznie 145 609 tys. m<sup>3</sup>. Od 2012 r. miał miejsce spadek produkcji oleju napędowego, co wynikało ze zmniejszenia się popytu na to paliwo. Utrzymujący się trend w przetwórstwie ropy naftowej przyniósł zwiększoną produkcję pozostałych paliw. Od 2013 roku nastąpił 1% wzrost udziału produkcji oleju napędowego, benzyn silnikowych oraz ciężkiego oleju opałowego. Spadek produkcji odnotowano jedynie w przypadku lekkiego oleju opałowego, w nieco mniejszym stopniu gazu płynnego LPG i paliwa lotniczego JET. W 2014 roku miał miejsce 1% spadek produkcji ogólnej paliw (ok. 222 tys. m<sup>3</sup> mniej niż w roku poprzednim). Natomiast w 2014 roku wzrosła produkcja paliwa lotniczego JET, gazu LPG oraz ciężkiego oleju opałowego. W 2015 roku odnotowano 6% wzrost produkcji paliw płynnych, dzięki zwiększeniu uzysku oleju napędowego oraz benzyn silnikowych, co wynikało ze wzrostu popytu na te paliwa [1].

Import paliw płynnych wyniósł łącznie w rozpatrywanym okresie wyniósł 77 514 tys. m<sup>3</sup>. W związku z nowopowstałymi instalacjami import oleju napędowego, paliwa lotniczego oraz lekkiego oleju napędowego zmalał, mimo wzrostu konsumpcji oleju napędowego. Spadek krajowego zapotrzebowania na benzynę oraz zwiększony popyt na olej napędowy spowodował maksymalizację uzysków instalacji produkcyjnych w zakresie średnich destylatów. Pojawiła się konieczność zaopatrzenia rynku benzyn ze źródeł zewnętrznych co przyniosło wzrost importu tego surowca. W 2012 roku, w związku ze zwiększeniem produkcji paliw w instalacjach grupy Lotos i Orlen import paliw zmalał. Od 2013 roku wzrósł krajowy popyt na gaz płynny LPG, co przełożyło się na większy import tego nośnika. Nie odnotowano zmian w zakresie ilości benzyn sprowadzonych do kraju. Zmalał natomiast import oleju napędowego oraz olei opałowych. W 2014 trend w zakresie importu paliw był zdecydowanie odmienny niż w roku 2012 i 2013. Odnotowano 6 % wzrost w stosunku do roku poprzedniego. Zwiększyła się ilość sprowadzanych benzyn oraz oleju napędowego, co było częściowo efektem wejścia w życie nowych przepisów prawa w zakresie walki z szarą strefą oraz skuteczności służb kontrolnych egzekwujących nowe przepisy. Rok 2015 stanowił kontynuację trendu wzrostowego. Według dostępnych szacunków ilość sprowadzonych paliw zwiększyła się o 9% w stosunku do roku poprzedniego. Wynik ten został osiągnięty dzięki zwiększeniu wolumenu

średnich destylatów – w znacznym stopniu oleju napędowego. Mniej natomiast sprowadzono benzyn i ciężkiego oleju opałowego [1].

Łączna wartość eksportowanych paliw płynnych w rozpatrywanym okresie wyniosła 26 884 tys. m<sup>3</sup>. W 2011 roku, w związku ze zwiększeniem mocy destylacyjnych oraz spadkiem popytu na paliwa, eksport tego surowca znacznie wzrósł. Najbardziej znaczący wzrost odnotowano dla ciężkiego oleju opałowego. Podwojeniu sprzedaży za granicę uległa wartość dla paliwa lotniczego JET, natomiast oleju napędowego, sprzedano 4 razy więcej niż w roku 2010. W 2012 roku eksport paliw znacznie wzrósł. Miało to związek ze zwiększeniem produkcji w krajowych rafineriach, oraz spadkiem popytu w kraju. Największy wzrost eksportu odnotowano dla oleju napędowego. W roku 2014 wzrost eksportu w stosunku do roku poprzedniego oszacowano na 12%. Spadek eksportu odnotowano z kolei dla benzyn silnikowych. Zmalała wielkość reeksportu gazu płynnego LPG do ok. 8%. W 2015 eksport paliw wzrósł o 12% w stosunku do roku 2014. Zmalał udział ciężkiego oleju opałowego jako dominującego do tej pory paliwa eksportowego. Wzrósł natomiast udział oleju napędowego oraz benzyn silnikowych, co wynikało z ograniczonego krajowego rynku zbytu wspomnianych paliw. W przypadku pozostałych nośników obserwowano obniżenie dostaw za granicę [1].

Łączna konsumpcja paliw płynnych w Polsce w latach 2010-2015 wyniosła 156 048 tys. m<sup>3</sup>. W roku 2011 rynek paliw ciekłych odnotował 2% wzrost, co wynikało z rozwoju gospodarki krajowej. Największy wzrost konsumpcji zaobserwowano dla oleju napędowego, natomiast podwyżki cen benzyny i gazu płynnego LPG istotnie obniżyły zużycie tych paliw. Mniejszym zainteresowaniem cieszyły się także oleje opałowe natomiast wzrost zanotowało paliwo lotnicze JET. W roku 2012 zauważalny jest spadek zużycia oleju napędowego, co jest zupełnie odwrotną sytuacją dla roku poprzedniego. Szacuje się że był to efekt rozwoju tzw. szarej strefy. Spadek zapotrzebowania dotknął również benzyny silnikowe oraz lekki olej opałowy, chociaż w mniejszym stopniu niż olej napędowy. Jedynym paliwem silnikowym, które odnotowało wzrost był gaz płynny LPG a także z paliw pozostałych ciężki olej opałowy, oraz paliwo JET. W roku 2013 utrzymuje się trend spadkowy dla oleju napędowego, co potwierdza dynamiczny rozwój szarej strefy i zasilanie rynku paliwami z nielegalnego obrotu. Tendencja spadkowa nadal utrzymywała się dla benzyn silnikowych oraz olei opałowych. Łącznie rynek zmalał o ok. 4% w stosunku do roku poprzedniego. Trendem wzrostowym wykazała się, podobnie jak w roku poprzednim konsumpcja gazu LPG oraz paliwa JET. Rok 2014 przyniósł kolejny spadek o 1% dla krajowego rynku

zużycia paliw płynnych. Sprzedaż oleju napędowego pozostała bez zmian, natomiast reszta paliw (poza paliwem lotniczym JET) odnotowała spadki w stosunku do roku poprzedniego – szczególnie olejów opałowych. Rok 2015 natomiast okazał się przełomowy – zauważono istotny wzrost w stosunku do roku 2014. Poza ciężkim olejem opałowym, wszystkie paliwa sprzedawały się lepiej, w szczególności olej napędowy i po raz pierwszy od pięciu lat – benzyny silnikowe. Na rynku paliw silnikowych odnotowano wzrost o 7%, a na rynku pozostałych paliw ciekłych o 5% [1].

Konsumpcję paliw płynnychw Polsce w latach 2010-2015 przedstawiono w tabeli.

**Tabela – Konsumpcja krajowa paliw płynnych w Polsce w latach 2010 – 2015 [tys. m<sup>3</sup>].**

Rodzaje paliwa	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Olej napędowy	14 623	15 809	14 293	13 426	13 651	14 830
Benzyny silnikowe	5 557	5 309	5 036	4 926	4 841	5048
Gaz płynny LPG	4 038	3 883	4 045	4 209	4 169	4 275
Paliwo lotnicze JET	581	606	616	676	761	787
Lekki olej opałowy	1 454	1 293	1 114	998	843	879
Ciężki olej opałowy	720	673	711	641	534	193
Suma:	26 973	27 573	25 815	24 876	24 799	26 012

Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych POPiHN.

#### Literatura:

1 Przemysł i handel naftowy [Electronic resource] : raport roczny / Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego. – 2010-2015 – Mode of access: <http://www.popihn.pl/raporty2.php>. – Date of access: 5.07.2016.

**Е.И. Сологуб**

*УО «Белорусский государственный технологический университет»  
(Республика Беларусь, Минск)*

### **ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Вопросы повышения эффективности инновационной деятельности в последнее время становятся все более актуальными. В