



Michał Paszkowski*

Rynek paliw w państwach Europy Środkowej i Wschodniej w okresie pandemii COVID-19

Rozprzestrzenianie się koronawirusa SARS-CoV-2, a w konsekwencji wprowadzone przez poszczególne rządy ograniczenia transportowe (zamknięcie granic, wstrzymanie ruchu lotniczego etc.) wpłynęły na spadek poziomu zapotrzebowania na paliwa na całym świecie. Także w państwach Europy Środkowej i Wschodniej zastosowane obostrzenia spowodowały zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów na drogach oraz wstrzymanie transportu lotniczego, co będzie skutkowało mniejszymi dostawami paliw i ograniczeniem przerobu ropy naftowej w rafineriach. Mimo pandemii dostępność paliw w regionie jest zapewniona.

Państwa bałtyckie. Na Litwie (16 marca), Łotwie (17 marca) i w Estonii (17 marca) w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się koronawirusa zdecydowano się na zamknięcie dla cudzoziemców granic lądowych (drogowe, kolejowe), morskich, w tym promowych, i lotnisk. Jednocześnie podjęto działania w kierunku zapewnienia obywatelom powrotu do kraju. Jedynie transport towarowy został utrzymany, co zapewne będzie skutkowało mniejszym spadkiem konsumpcji oleju napędowego niż benzyny. W Wilnie natężenie ruchu w kwietniu 2020 r. spadło średnio o 29% w porównaniu do tego samego okresu w 2019 r., w Rydze ten sam wskaźnik spadł o 26%, natomiast w Tallinie o 31%¹. Kryzys finansowy z lat 2008-2009 negatywnie wpłynął na kondycję gospodarczą państw Europy Środkowej i Wschodniej, doprowadzając również do spadku sprzedaży paliw na stacjach. W 2010 r. na Litwie łączna konsumpcja benzyny i oleju napędowego spadła o 16,4% w porównaniu do 2008 r., na Łotwie był to spadek o 16,2%, natomiast w Estonii o 2,1%. Uwzględniając panującą obecnie sytuację rynkową, spadki zapotrzebowania na paliwa mogą być zdecydowanie większe. Na rynku ropy naftowej występuje nadprodukcja, co skutkuje załamaniem cen tego surowca na giełdach towarowych na świecie. Ta sytuacja przełożyła się również na obniżkę cen paliw na stacjach. Na Litwie w okresie od 24 lutego do 27 kwietnia 2020 r. cena benzyny spadła o 0,58 PLN/litr, a oleju napędowego o 0,71 PLN/litr, na Łotwie ceny spadły odpowiednio o 0,96 PLN/litr i 0,91 PLN/litr, natomiast w Estonii były to spadki o 0,54 PLN/litr oraz 0,32 PLN/litr. W państwach bałtyckich jedynie na Litwie funkcjonuje rafineria, natomiast paliwa transportowe sprzedawane na stacjach na Łotwie i w Estonii pochodzą przede wszystkim z rafinerii w Możejkach (Litwa), Porvoo (Finlandia) oraz w mniejszym zakresie z Nowopołocka (Białoruś). Rafineria w Możejkach w kwietniu 2020 r. pracowała bez zakłóceń (nie ma dostępnych informacji, które świadczyłyby o ograniczeniu przerobu ropy naftowej), przy czym dostawy surowca w kwietniu 2020 r. były o 23% mniejsze niż w kwietniu 2019 r. Spadek dostaw nie musi jeszcze wiązać się ze zmniejszeniem wytarzania produktów, ale sytuacja rynkowa może o tym świadczyć. W Estonii funkcjonują trzy firmy, które specjalizują się w przetwarzaniu łupków bitumicznych [Viru Keemia Grupp (VKG Oil), Kiviõli Keemiatööstus (KKT Oil) oraz Eesti Energia], służących do wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej oraz – po przetworzeniu – również jako wsad do rafinerii. Ponieważ w Estonii nie ma odpowiedniego zakładu, produkt jest eksportowany. Niemniej z uwagi na rozprzestrzenianie się pandemii, a także spadek cen ropy naftowej i paliw na świecie opłacalność przetwórstwa łupków bitumicznych w Estonii będzie stać pod znakiem zapytania (Kiviõli Keemiatööstus już ogłosiła zwolnienie 58 pracowników) (zob. „Komentarze IEŚ”, nr 164).

Na rynku największe trudności przeżywa branża lotnicza, ponieważ transport lotniczy został praktycznie całkowicie unieruchomiony. W państwach bałtyckich operują, oprócz międzynarodowych linii lotniczych, również firmy regionalne airBaltic oraz Nordica (częściowo należąca do Polskich Linii Lotniczych „LOT”). Z uwagi

¹ Wyliczenia w oparciu o dane systemu nawigacji firmy TomTom.



na wstrzymanie ruchu pasażerskiego lotewskie linie lotnicze airBaltic mogą mieć znaczne problemy finansowe (firma odwoła połowę planowanych lotów do listopada 2020 r.).

Państwa wyszehradzkie. W Republice Czeskiej (16 marca), Republice Słowacji (13 marca) i na Węgrzech (16 marca) również dokonano zamknięcia granic dla ruchu osobowego i lotniczego, a jednocześnie mocno ograniczono transport międzymiastowy oraz miejski. Decyzje te wpłyną na poziom zapotrzebowania na paliwa. W Pradze, Brnie i Ostrawie w kwietniu 2020 r. natężenie ruchu spadło średnio o 21%, w Budapeszcie o 35%, natomiast w Bratysławie i Koszycach średnio o 34%. Pomimo wprowadzonych kontroli granicznych przepływ towarów został utrzymany, chociaż trzeba też pamiętać, że rząd Słowacji zdecydował się zamknąć od 27 marca 2020 r. granice dla samochodów ciężarowych o nośności powyżej 7,5 tony, będących w tranzycie, które nie przewożą towarów „istotnych”. W 2010 r., w efekcie kryzysu finansowego, w Republice Czeskiej łączna konsumpcja benzyny i oleju napędowego spadła o 7,5% w porównaniu do 2008 r., w Republice Słowacji nastąpił wzrost na poziomie 5,2%, a na Węgrzech zanotowano spadek o 7,3%. Biorąc pod uwagę prognozowaną skalę załamania gospodarczego, można przewidywać, że spadek konsumpcji paliw w 2020 r. będzie znacznie większy. W omawianych państwach wyszehradzkich funkcjonują cztery rafinerie przerabiające ropę naftową², przy czym dwa zakłady (Bratysława na Słowacji i Százhalombatta na Węgrzech) zmniejszyły przerób z uwagi na uwarunkowania rynkowe, a w dwóch rafineriach w Republice Czeskiej (Litvínov, Kralupy) od połowy marca 2020 r. trwają prace remontowe. Grupa MOL poinformowała o zmniejszonym zakupie ropy naftowej transportowanej rurociągiem *Przyjaźń* z Rosji (30%), przy czym rafineria w Százhalombatta przerabia również surowiec dostarczany rurociągiem *Adria* poprzez terminal naftowy w Omišalj (nie ma informacji o zmniejszonym zakupie surowca przesyłanego tą trasą). Z uwagi na spadek konsumpcji firma zamknęła 5% swoich stacji paliw na Węgrzech. Niemniej dostępność paliw na rynku jest zapewniona, a ceny uległy dużym spadkom. W okresie od 24 lutego do 27 kwietnia 2020 r. w Republice Czeskiej cena benzyny spadła o 1,10 PLN/litr, a oleju napędowego o 0,99 PLN/litr, na Słowacji spadki były mniejsze – odpowiednio o 0,56 PLN/litr i 0,40 PLN/litr, natomiast na Węgrzech – 1,18 PLN/litr oraz 0,87 PLN/litr.

Trudna sytuacja rynkowa dotyczy również linii lotniczych, w tym przede wszystkim firm Smartwings z Republiki Czeskiej oraz Wizz Air z Węgier. W szczególności duże trudności, uwzględniając skalę realizowanych połączeń lotniczych, dotyczą firmy Wizz Air, która uziemiła niemal wszystkie swoje maszyny (część lotów było wykonywanych w celu zapewnienia sprawnego powrotu obywateli do kraju oraz dostaw sprzętu medycznego z Chin). Firma ogłosiła już, że zmniejszy zatrudnienie o 1 tys. osób (19% wszystkich zatrudnionych), nie zdecydowała się także na przedłużenie dzierżawy 32 starszych maszyn typu Airbus A320.

Wybrane państwa bałkańskie. W Bułgarii (6 kwietnia) i Rumunii (13 marca) władze również podjęły działania w kierunku ograniczenia rozprzestrzeniania się pandemii. Zamknięto przejścia graniczne dla większości obywateli państw trzecich (pewne wyjątki w tym względzie wprowadziła Bułgaria) oraz ograniczono ruch lotniczy. Obecna sytuacja negatywnie wpływa na poziom zapotrzebowania na paliwa, chociaż dostępność paliw na stacjach jest zapewniona. W miastach nastąpił znaczący spadek ruchu pojazdów, jednak również w tym przypadku trudno wskazać, jak te wartości przełożą się na faktyczny spadek konsumpcji. W Bukareszcie natężenie ruchu w kwietniu 2020 r. spadło średnio o 68%, natomiast w Sofii o 37%. W 2010 r., a więc bezpośrednio po kryzysie finansowym, łączna konsumpcja benzyny i oleju napędowego w Bułgarii spadła o 20% w porównaniu do 2008 r., natomiast w Rumunii o 3%. Trudno i w tym przypadku prognozować, jak w poszczególnych miesiącach zmniejszy się zapotrzebowanie na paliwa, ale skala spadków będzie zapewne duża. W odniesieniu do cen paliw w okresie od 24 lutego do 27 kwietnia 2020 r. również odnotowano spadki. W Bułgarii cena benzyny spadła o 0,82 PLN/litr, a oleju napędowego o 0,80 PLN/litr, natomiast w Rumunii odnotowano spadki cen tych paliw odpowiednio o 0,48 PLN/litr i 0,42 PLN/litr. W obu państwach funkcjonuje łącznie sześć rafinerii. W ostatnim czasie prace remontowe trwały w rafineriach w Năvodari (Konstanca) w Rumunii oraz w Burgas w Bułgarii. Z kolei rafineria Petrobrazi w Ploeszti, należąca do firmy OMV, najprawdopodobniej zmniejszyła poziom wykorzystania

² Na Węgrzech funkcjonują łącznie trzy rafinerie (Százhalombatta, Tiszaújváros, Zalaegerszeg), przy czym zakłady w miejscowościach Tiszaújváros oraz Zalaegerszeg nie przerabiają już ropy naftowej, a ich prace obejmują przede wszystkim wytwarzanie asfaltu.



mocy przerobowych, tak jak pozostałe zakłady należące do tej firmy w Austrii i Niemczech. Pozostałe rafinerie, a więc Vega, Astra oraz Petrotel w Ploeshti, funkcjonują bez większych zakłóceń.

W odniesieniu do linii lotniczych – z pewnością trudności nie ominą firm Bulgaria Air z Bułgarii (firma ograniczyła liczbę lotów, w tym wewnątrz kraju pomiędzy Sofią a Warną) oraz Blue Air (całkowicie wstrzymała wszystkie połączenia lotnicze) i TAROM z Rumunii (obie firmy otrzymały już od rządu Rumunii łącznie 130 mln EUR pożyczki, aby przezwyciężyć spadek dochodów spowodowany pandemią).

Wnioski. W chwili obecnej trudno jest prognozować skalę spadków poziomu konsumpcji paliw w poszczególnych państwach Europy Środkowej i Wschodniej, niemniej uwzględniając charakter obostrzeń, można przewidywać większą redukcję konsumpcji niż w okresie kryzysu finansowego z lat 2008-2009. Międzynarodowa Agencja Energii (*International Energy Agency*) przewidywała, że w samym tylko kwietniu 2020 r. zapotrzebowanie na ropę naftową na świecie spadnie łącznie o 29 mln baryłek dziennie w porównaniu do tego samego okresu z 2019 r.³ Dane statystyczne, które pozwoliłyby na rzeczywiste oszacowanie sytuacji panującej na rynku w poszczególnych państwach Europy Środkowej i Wschodniej, będą znane za kilka tygodni, ale już teraz można wskazać na malejące natężenie ruchu pojazdów w poszczególnych państwach, co oznacza, że transport został mocno ograniczony. Trudno jednoznacznie wskazać, jak zmniejszenie natężenia w miastach przełoży się na faktyczny spadek konsumpcji paliw transportowych, ale zapewne większego spadku można oczekiwać w odniesieniu do benzyny niż oleju napędowego, biorąc pod uwagę utrzymujący się transport towarów. Zamknięcie lotnisk dla lotów pasażerskich będzie miało swoje konsekwencje zarówno dla samej branży lotniczej (bez wsparcia rządowego możliwe są bankructwa linii lotniczych), jak i dla funkcjonowania rafinerii, które będą musiały ograniczyć wytwarzanie paliwa lotniczego na rzecz frakcji olejowych lub też spalać produkt w zakładach. Dostępność paliw w regionie jest zapewniona, tym bardziej że ograniczony został poziom konsumpcji. Pomimo trwających prac remontowych bądź też celowego zmniejszenia mocy przerobowych rafinerie nadal funkcjonują, a import ropy naftowej jest kontynuowany. Biorąc pod uwagę uwarunkowania międzynarodowe (nadprodukcja na rynku), cena ropy naftowej, a także cena paliw będzie pozytywnie oddziaływać na wzrost gospodarczy w sytuacji, gdy zniesione zostaną obostrzenia transportowe.

Opinie wyrażone w publikacji prezentują wyłącznie poglądy autora i nie mogą być utożsamiane ze stanowiskiem Instytutu Europy Środkowej.

* **Dr Michał Paszkowski** – autor komentarza gościnnego. Analityk rynku ropy naftowej i paliw w Grupie LOTOS S.A. Absolwent Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie (doktorat) oraz Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie (studia podyplomowe).

³ International Energy Agency, *Oil Market Report. April 2020*, Paris 2020, s. 7.