

Michał Paszkowski

Nowe kanały dostaw paliw na Ukrainę w okresie wojny

W związku z trwającą wojną rosyjsko-ukraińską zmianie uległy zarówno główne kanały transportu paliw na Ukrainę, jak i najważniejsi partnerzy tego państwa. Do niedawna duża część produktów paliwowych pochodziła z Białorusi, Rosji oraz Litwy, natomiast w obecnych uwarunkowaniach geopolitycznych rośnie znaczenie dostaw paliw z innych kierunków, a więc z Polski, Rumunii, Węgier oraz częściowo z państw bałtyckich. W krótkim horyzoncie czasowym kluczowym wyzwaniem będzie utrzymanie dostaw paliw, natomiast w długim – odbudowa sektora naftowego, co będzie niezwykle problematyczne.

Sektor paliwowy przed wojną. Przed rozpoczęciem pełnoskalowej wojny na Ukrainie funkcjonowała jedna rafineria – w Krzemieńczuku w obwodzie połtawskim – o nominalnych zdolnościach przerobowych wynoszących 372 tys. baryłek dziennie (w przeszłości wszystkich rafinerii było sześć o różnych mocach). Niemniej rzeczywista moc przerobowa była zdecydowanie niższa, co wynikało ze stanu technicznego tego zakładu, a także ograniczonej zdolności konwersji surowca. W efekcie braku modernizacji instalacji rafineria miała niski wskaźnik kompleksowości Nelsona, który wynosił jedynie 5,2 pkt¹. Przerabiana w rafinerii ropa naftowa pochodziła głównie z importu, w tym przede wszystkim z Azerbejdżanu – poprzez dostawy morskie do terminalu w Piwdennyj koło Odessy nad Morzem Czarnym, a następnie rurociągiem – oraz z wydobycia krajowego. Na Ukrainie funkcjonował także zakład przeróbki gazu Shebelinsky² w obwodzie charkowskim. Oba zakłady nie wytwarzają obecnie paliw, a rafineria w Krzemieńczuku została zniszczona w wyniku działań zbrojnych w kwietniu 2022 r.

Z uwagi na brak wystarczających zdolności produkcyjnych wykorzystywane na Ukrainie paliwa były importowane przede wszystkim z Rosji, Białorusi oraz Litwy (łącznie import stanowił 85% krajowej konsumpcji). Zasadniczo cechą charakterystyczną tego rynku był import paliw zarówno drogą oficjalną, jak i w sposób nielegalny (szara strefa). Na taki stan rzeczy wpływ miały przede wszystkim wieloletni brak odpowiedniego nadzoru nad rynkiem ze strony instytucji państwowych oraz korupcja. W efekcie rafineriom niezwykle trudno było rywalizować z nielegalną konkurencją funkcjonującą na krajowym rynku paliw.

Nowi partnerzy. Agresja Rosji sprawiła, że Ukraina musiała zrewidować kanały dostaw i utworzyć nowe, umożliwiające zwiększony import paliw przede wszystkim drogą lądową (cysterny samochodowe oraz kolejowe), a także w ograniczonym zakresie drogą rzeczną/morską (Rumunia oraz Gruzja)³. W 2022 r. nadal kluczową rolę w imporcie odgrywały połączenia lądowe (cysterny samochodowe – 55% wszystkich dostaw, cysterny kolejowe – 37%), a także morskie (8%). W tym samym czasie nastąpiła także zmiana kierunków dostaw, a najważniejszą rolę zaczęły odgrywać Polska, Rumunia oraz Węgry. Jeśli chodzi o Polskę, to jej granica lądowa sprawiła, że duża część paliw dostarczanych drogą morską przez Morze Bałtyckie, z rafinerii w Polsce lub w Możejkach na Litwie, była realizowana poprzez polską infrastrukturę drogową oraz kolejową. To przez terytorium Polski następowały chociażby dostawy produktów wytworzonych na Litwie – z uwagi na potrzebę ominięcia Białorusi (wstrzymanie dostaw poprzez cysterny kolejowe). Duża część dostarczanych na Ukrainę paliw (głównie ciężki olej opałowy oraz

¹ Im wyższy poziom, tym rafineria bardziej zaawansowana technologicznie, co umożliwia wytwarzanie wysokiej jakości paliw zgodnie z normami międzynarodowymi.

² Niektóre źródła informacyjne podają, że była to rafineria, natomiast w rzeczywistości był to zakład, który zajmował się oczyszczaniem gazu ziemnego, przeróbką kondensatu gazowego oraz produkcją węglowodorów jednoskładnikowych i ich mieszanin oraz produktów towarzyszących (siarka, hel), a także paliw silnikowych (przede wszystkim LPG).

³ Dostawy poprzez porty Izmail oraz Reni przy granicy z Rumunią, niedaleko Mołdawii.

olej napędowy) pochodziła w 2022 r. także z portu w Konstancy w Rumunii nad Morzem Czarnym. Wraz z dużymi dostawami pojawiały się też problemy i opóźnienia, które były efektem długiego rozładunku paliw w porcie, braku odpowiedniej liczby cystern kolejowych, a także konieczności przeładunku produktów na granicy i ich załadunku na cysterny dostosowane do taboru szerokotorowego, używanego na Ukrainie, ze standardowych, używanych w państwach Unii Europejskiej. W trakcie 2022 r. miała miejsce także dostawa partii produktów paliwowych barkami z hubu paliwowego ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia) w Holandii i Belgii trasą Ren-Men-Dunaj. Niemniej był to sporadycznie wykorzystywany kanał importowy z uwagi na małą liczbę barek, wysokie koszty frachtu oraz niski poziom rzek w okresie letnim.

Ważnym kierunkiem dostaw paliw na Ukrainę w 2022 r. były też Węgry. Pod koniec czerwca 2022 r. węgierska Grupa MOL zawarła bowiem kontrakt z firmą UkrTransNafta na import oleju napędowego. Dostawy były realizowane poprzez niedziałający od wielu lat rurociąg produktowy, łączący zakład Tiszaújváros⁴ w północno-wschodnich Węgrzech z siecią Ukrainy⁵. Umowa przewidywała zapewnienie „wsparcia logistycznego” dla dostaw oleju napędowego, który został „podarowany Ukrainie”. Co ważne, Grupa MOL zawarła w 2022 r. kontrakt na eksport 35 tys. ton oleju napędowego miesięcznie na Ukrainę, a więc część dostarczanego produktu najprawdopodobniej pochodziło także z zakładu w Százhalombatta (o mocy przerobowej wynoszącej 165 tys. baryłek dziennie) na Węgrzech.

Wnioski

- Kluczowym wyzwaniem dla funkcjonującego na Ukrainie rynku paliw pozostają kwestie logistyczne. W 2022 r. dochodziło do problemów z dostępnością paliw, m.in. z uwagi na brak odpowiedniego sprzętu (np. ciężarówek wykorzystywanych do transportu produktów) oraz trwające remonty (np. słowacko-polskie przejście graniczne Muszyna-Plaveč). Na stan rynku paliw na Ukrainie wpływa też ogólna sytuacja z dostępnością paliw w Europie oraz ich cena (np. duży eksport benzyn do USA w okresie letnim, ograniczona dostępność oleju napędowego z Rosji w efekcie sankcji, niski poziom rzeki Ren w okresie wakacji itd.). Dodatkowo na sytuację paliwową oddziałują wyższe koszty sprowadzenia produktu na Ukrainę z innych regionów oraz koszty ubezpieczenia ładunków.
- Niewątpliwie, biorąc pod uwagę specyfikę rynku paliw, część wykorzystywanych na Ukrainie produktów była pochodzenia rosyjskiego. Taka sytuacja dotyczy różnych paliw, w tym m.in. LPG, który był importowany z Rosji do państw bałtyckich, a następnie kierowany na rynek ukraiński. Było to konsekwencją dwóch czynników. Po pierwsze – trudności w dostępie do paliw powodują, że importerzy wykorzystują istniejące i nadal funkcjonujące kanały handlowe, a tym samym zakupują produkty o najkorzystniejszej cenie, pomijając kwestię źródła pochodzenia paliwa. Po drugie – trudno jest zasadniczo określić, gdzie dany produkt został wytworzony, jeżeli spełnia odpowiednie normy jakościowe (inaczej niż w odniesieniu do ropy naftowej, w przypadku której konkretne gatunki mają określoną specyfikę i trudno jest „pomylić” ich pochodzenie). Tym samym mogą zdarzać się przypadki, że wykorzystywane do walki z Rosją paliwo zostało wytworzone w rafineriach rosyjskich. Dlatego też nie może dziwić sytuacja, że znaczącym dostawcą paliw (głównie oleju napędowego) na Ukrainę była w 2022 r. Bułgaria, a produkty były wytwarzane przede wszystkim z rosyjskiej ropy naftowej w rafinerii w Burgas, należącej do firmy Lukoil PJSC ([„Komentarze IEŚ”, nr 707](#)).
- Wejście w życie sankcji na produkty paliwowe z Rosji w dniu 5 lutego 2023 r. wpłynie zarówno na dostępność paliw (głównie oleju napędowego), jak i na ich cenę w całej Europie, a tym samym i na Ukrainie. Trudno jest jednak wskazać, czy istniejące kanały dostaw zostaną zachowane, przy czym koszt importu oraz finalna cena za dany produkt będą zapewne wyższe. W zależności od uwarunkowań

⁴ W przeszłości w Tiszaújváros funkcjonowała rafineria, ale obecnie w zakładzie wytwarzane są jedynie produkty petrochemiczne.

⁵ Rurociąg został wybudowany w latach 1976-1978 i służył do dostaw paliw z Rosji na Ukrainę oraz Węgry. Obecnie mają odbywać się dostawy rewersyjne.

rynkowych (jak będzie się kształtował handel produktami rosyjskimi) można oczekiwać jednak zmniejszenia wykorzystania na Ukrainie paliw wytworzonych w rafineriach w Rosji.

- W długim horyzoncie czasowym dużym wyzwaniem dla Ukrainy będzie odbudowa sektora rafineryjnego, który jeszcze przed inwazją Rosji wymagał modernizacji⁶. Budowa nowej rafinerii po zakończeniu wojny byłaby dużym wyzwaniem finansowym. Ponadto wątpliwa wydaje się zasadność powstania tego typu zakładu ze względu na potencjalne trudności z zaopatrzeniem rafinerii w surowiec oraz funkcjonowanie wielu zakładów w regionie, które gwarantują dostępność paliw.

⁶ M. Paszkowski, A. Szabaciuk, *Zagrożenia o charakterze energetycznym*, [w:] *Rosja wobec państw Europy Środkowej i Wschodniej: zagrożenia pozamilitarne*, red. T. Stępniewski, Lublin 2020, s. 97-108.