

Michał Paszkowski

Dostawy oleju napędowego do państw Bałkanów Zachodnich w nowych uwarunkowaniach międzynarodowych

Rosja przez lata odgrywała ważną rolę w dostawach paliw drogą morską do całej Europy, w tym przede wszystkim oleju napędowego, kluczowego w branży transportowej. Zbrojny atak Federacji Rosyjskiej na Ukrainę w 2022 r. doprowadził do zmian na rynkach surowcowych, wpływając na wielkość importu paliw do państw Bałkanów Zachodnich. Nowe uwarunkowania rynkowe sprawiły, że w terminalach naftowych w Albanii, Chorwacji, Czarnogórze oraz Słowenii rozładowywane są statki z olejem napędowym z nowych kierunków.

Rynek paliw w regionie. Wojna rosyjsko-ukraińska wpłynęła na sposób i kierunki importu paliw wielu państw w Europie. Warto podkreślić, że przed jej wybuchem Federacja Rosyjska odpowiadała za ok. 40% morskich dostaw oleju napędowego na kontynent. Eksport był realizowany z terminali naftowych nad Morzem Bałtyckim (głównie Primorsk, Ust-Ługa, Wysock) oraz Morzem Czarnym (Noworosyjsk, Taman, Tuapse). Zmiana uwarunkowań międzynarodowych sprawiła, że wiele przedsiębiorstw handlujących paliwami, także w państwach Bałkanów Zachodnich, musiało zmienić dostawców. Tego typu modyfikacja była efektem zarówno wprowadzonych od dnia 5 lutego 2023 r. sankcji uniemożliwiających państwom należącym do Unii Europejskiej import paliw z Rosji (Chorwacja, Słowenia), jak i obaw przed potencjalnymi sankcjami UE w sytuacji dalszej współpracy z Rosją (Albania, Czarnogóra). W efekcie w tym regionie nastąpiło przeorientowanie lokalnego rynku, które – co istotne – dokonało się bez perturbacji w postaci braków dostępu do paliw na stacjach.

W państwach Bałkanów Zachodnich rafinerie funkcjonują tylko w Albanii oraz Chorwacji, natomiast w Czarnogórze i Słowenii całość wykorzystywanych w gospodarce paliw pochodzi z importu. W Chorwacji jest to rafineria w Rijecie (zdolność przerobowa wynosi 90 tys. baryłek dziennie), natomiast w Albanii w Ballsh (20 tys. baryłek dziennie), w Fier (10 tys. baryłek dziennie) oraz w Elbasan (5 tys. baryłek dziennie – wyłącznie produkcja asfaltów). Przy czym w rafinerii w Rijecie od listopada 2022 r. do maja 2023 r. trwały prace inwestycyjne, co spowodowało, że zakład nie wytwarzał paliw. Natomiast w Albanii działają przede wszystkim rafinerie o małych zdolnościach przerobowych. Jednocześnie są to semikompleksowe zakłady (wytwarzające podstawowe produkty, m.in. benzynę, olej napędowy etc.), które wymagają modernizacji.

Z uwagi na małą zdolność produkcyjną paliw w rafineriach, w tym oleju napędowego, ważną funkcję w regionie w procesie odchodzenia od rosyjskich surowców odgrywa infrastruktura importowa. Paliwa drogą lądową (głównie cysterny kolejowe) są dostarczane z rafinerii zlokalizowanych w państwach Europy Środkowej, a więc przede wszystkim z Austrii (Schwechat), Serbii (Panczewo) oraz Węgier (Százhalombatta). W odniesieniu do dostaw morskich duża część realizowanego importu pochodziła w przeszłości z Włoch (35% udziału w rynku w 2021 r.) oraz Grecji (23%). Tym samym sytuacja w rafineriach znajdujących się w tych państwach oddziaływała na eksport oleju napędowego do państw Bałkanów Zachodnich. Co ważne, w ostatnim czasie na rynek i wielkość dostawy wpłynęły prace remontowe w rafinerii w Livorno (postój od połowy kwietnia 2023 r.) i Sarroch na Sycylii (zmniejszony przerób z uwagi na naprawę instalacji destylacji rurowo-wieżowej od marca 2023 r.) we Włoszech oraz Koryncie (prace remontowe od połowy maja 2023 r. do połowy lipca 2023 r.) w Grecji. W tych uwarunkowaniach zwiększeniu uległy dostawy z innych państw, realizowane głównie drogą morską.

Wpływ sankcji na kierunki dostaw paliw. Sankcje nałożone na Federację Rosyjską doprowadziły do zmian w zakresie źródeł dostaw morskich oleju napędowego do państw Bałkanów Zachodnich. Do importu paliw są wykorzystywane terminale naftowe (porty) w Albanii (Porto Romano w Durres i La Petrolifera Italo we Vlorë), Chorwacji (Bakar, Gazenica, Omišalj, Ploce, Split, Zadar), Czarnogórze (Bar)¹ oraz Słowenii (Koper). W 2023 r. w porównaniu do lat ubiegłych nastąpiły istotne zmiany w źródłach pochodzenia oleju napędowego. Po pierwsze, zgodnie z danymi za I połowę 2023 r., import tego paliwa z Federacji Rosyjskiej odpowiadał jedynie za 2% dostaw wobec 13% w 2022 r. oraz 11% w 2021 r. Tym samym państwa Bałkanów Zachodnich niemal całkowicie zrezygnowały z dostaw tego paliwa z Rosji w związku z wprowadzonymi sankcjami. Po drugie, zwiększeniu uległy dostawy tego paliwa z Arabii Saudyjskiej, które odpowiadały za 31% dostaw w 2023 r. wobec 24% w 2022 r. i 20% w 2021 r. W ostatnim czasie był to efekt m.in. prac remontowych w rafineriach we Włoszech i w Grecji. Niemniej jednak rosnący udział Arabii Saudyjskiej w regionie jest konsekwencją zarówno zwiększonej rywalizacji cenowej², jak i wypełniania luki po produktach, w tym głównie oleju napędowym, z Rosji. Po trzecie, nastąpiły pierwsze dostawy oleju napędowego z Indii. W przeszłości rafinerie w tym państwie kierowały eksport głównie na rynki państw Azji i Pacyfiku, ale luka w produkcji na kontynencie europejskim po Federacji Rosyjskiej oraz korzystne uwarunkowania cenowe spowodowały aktywizację działań spółek z Indii w tym zakresie. Tym samym zgodnie z danymi za I połowę 2023 r. udział Indii w dostawach morskich oleju napędowego kształtował się na poziomie 7%. Po czwarte, spadkowi uległy dostawy z Włoch, które w I połowie 2023 r. osiągnęły poziom 39% wobec 44% w 2022 r. oraz 35% w 2021 r. Taka sytuacja jest konsekwencją zarówno prac remontowych w rafineriach we Włoszech, jak i dużej konkurencji głównie ze strony dostawców z Arabii Saudyjskiej. Po piąte, nastąpiła stabilizacja dostaw z Grecji na poziomie 12% wobec 11% w 2022 r.

Wnioski:

- Sytuacja na rynku oleju napędowego w państwach Bałkanów Zachodnich jest stabilna, a dostawy są realizowane drogą zarówno lądową, jak i morską. Z uwagi na wojnę rosyjsko-ukraińską i wprowadzone sankcje UE na Federację Rosyjską nastąpił znaczny spadek dostaw oleju napędowego z tego kierunku. Lokalni przedsiębiorcy w obawie o możliwość objęcia ich sankcjami UE ograniczyli współpracę z Rosją i rozpoczęli proces dywersyfikacji źródeł dostaw paliw. Lukę w dostępności oleju napędowego wypełniły zarówno zakłady, które tradycyjnie były dostawcami paliw, w tym głównie z Włoch oraz Grecji, ale także w ostatnich miesiącach przede wszystkim producenci z Arabii Saudyjskiej oraz Indii.
- W ostatnim czasie na rynek paliw Albanii, Chorwacji, Czarnogóry oraz Słowenii wpływ miały prace remontowe trwające zarówno w rafinerii w Rijecie w Chorwacji, jak i we Włoszech i w Grecji. Pomimo już częściowego zakończenia prac modernizacyjno-inwestycyjnych (Rijeka, Korynt) w długim horyzoncie czasowym można oczekiwać trudności rafinerii funkcjonujących w całej Europie, które będą wynikać z rosnącej konkurencji pomiędzy producentami, w tym rywalizacji z zakładami z państw Bliskiego Wschodu oraz Indii.
- O ile państwa Bałkanów Zachodnich w ograniczonym zakresie importują paliwa z Federacji Rosyjskiej (głównie Słowenia), o tyle część dostarczanych produktów, w tym olej napędowy, pochodzi z przerobu ropy naftowej z Rosji. Taka sytuacja dotyczy dostaw zarówno lądowych z rafinerii w Százhalombatta, która importuje ropę naftową z Rosji rurociągiem Przyjaźń (nitka południowa), jak i morskich, gdyż obecnie duża część przerabianego surowca w rafineriach w Indiach jest pochodzenia rosyjskiego.

¹ Rząd Czarnogóry rozważa zwiększenie znaczenia tego portu w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego państwa poprzez budowę terminala regazyfikacyjnego o zdolnościach importowych wynoszących 3 mld m³ gazu ziemnego rocznie, co ma nastąpić do 2025 r. (*„Komentarze IEŚ”, nr 915*).

² W Europie rafinerie są obciążone różnego rodzaju podatkami, w tym o charakterze środowiskowym, które nie funkcjonują w innych regionach. W wielu przypadkach także koszty produkcji paliw są mniejsze, z uwagi na dostęp do taniej ropy naftowej (np. Bliski Wschód), gazu ziemnego (np. USA) oraz energii elektrycznej. M. Paszkowski, *Przemysł rafineryjny w państwach Europy Środkowej: uwarunkowania, wyzwania, perspektywy*, Lublin 2023, s. 38.