

Redakcja: Grzegorz Gil (dyrektor IEŚ), Anton Saifullayeu  
(zastępca dyrektora IEŚ), Agnieszka Zajdel (sekretarz redakcji),  
Spasimir Domaradzki, Bartłomiej Krzysztan, Damian Szacawa,  
Agata Tatarenko

Nr 1656 (161/2026) | 08.07.2026

ISSN 2657-6996  
© IEŚ

Michał Paszkowski

## Skuteczność ukraińskich ataków na rosyjską infrastrukturę naftowo-paliwową

**Ukraińskie uderzenia na rosyjską infrastrukturę naftowo-paliwową nie ograniczają się już tylko do punktowych działań sabotażowo-wojskowych, ale generują mierzalne skutki gospodarcze i organizacyjne. Seria ataków na rafinerie, bazy paliwowe, terminale przeładunkowe i elementy infrastruktury przesyłowej doprowadziła do ograniczenia pracy części zakładów, zaburzeń w podaży paliw, wzrostu presji cenowej oraz konieczności reakcji regulacyjnej ze strony rosyjskich władz. O skuteczności tych działań decydują nie tylko fizyczne uszkodzenia obiektów, lecz także ich wpływ na zdolność Rosji do utrzymania stabilności rynku wewnętrznego i zobowiązań eksportowych.**

**Skala ataków.** W ostatnich miesiącach liczba ukraińskich ataków wzrosła i objęła kluczowe elementy rosyjskiej infrastruktury naftowo-paliwowej. Doszło do uderzeń lub zakłóceń pracy co najmniej kilkunastu rafinerii i obiektów paliwowych, w tym zakładów w Moskwie, Kiriszach, Riazaniu, Wołgogradzie, Astrachaniu, Niżniekamsku, Samarze, Norsi, Permie, Saratowie, Tiumeniu, Afipskim, Ilskim i Nowoszczachyńsku. Część tych obiektów wstrzymała sprzedaż produktów na giełdzie w Petersburgu, a niektóre zakłady pozostawały całkowicie wyłączone lub pracowały przy istotnie obniżonej mocy. Szacuje się, że pod koniec maja 2026 r. nie funkcjonowały rafinerie odpowiadające łącznie za ok. 15-25% rosyjskich mocy rafineryjnych (ograniczenie przerobu), a Rosjanie nieoficjalnie wskazują nawet na 30%.

Istotna jest również dywersyfikacja celów. Ukraina uderzała nie tylko w rafinerie, lecz także w składy paliw, terminale morskie, zbiorniki, rurociągi i ramiona załadunkowe. W kompleksie Tamanneftegas uszkodzone miały zostać trzy zbiorniki, rurociąg oraz ramiona załadunkowe przy dwóch nabrzeżach. Takie podejście zwiększa skuteczność uderzeń, ponieważ utrudnia Rosji kompensowanie strat wyłącznie przez szybkie naprawy pojedynczych instalacji. Nawet jeśli część uszkodzeń ma charakter odwracalny w horyzoncie od kilku tygodni do kilku miesięcy, równoczesne zakłócenia w produkcji, magazynowaniu, logistyce i dystrybucji powodują efekt kaskadowy. W konsekwencji ataki uderzają nie tylko w zdolności eksportowe, ale także w bieżącą dostępność paliw na rynku krajowym ([„Komentarze IEŚ”, nr 1615](#)).

**Niedobory paliw w Rosji i państwach Azji Centralnej.** Najbardziej widocznym skutkiem ataków są narastające niedobory paliw w Rosji. W niektórych miejscach pojawiły się kolejki na stacjach, ograniczenia sprzedaży detalicznej, braki wybranych paliw oraz trudności dla odbiorców biznesowych i rolnictwa. W wielu regionach wprowadzono limity tankowania, najczęściej na poziomie 30-40 litrów benzyny oraz 60-80 litrów oleju napędowego na jedno tankowanie. Ograniczenia lub problemy z podażą odnotowywano m.in. w obwodach woroneskim, omskim, nowosybirskim, włodzimierskim, tiumeńskim, briańskim i kurskim, a także w części Syberii. Problem miał początkowo charakter hurtowy i dotyczył rynku krótkoterminowego oraz giełdy paliwowej, ale stopniowo przeniósł się na stacje detaliczne. Dodatkowym czynnikiem pogłębiającym napięcie było wykupywanie paliwa przez kierowców, a według rosyjskich władz popyt mógł sztucznie wzrosnąć o ok. 20-30%.

Zakłócenia w Rosji zaczęły oddziaływać także na państwa Azji Centralnej, które są uzależnione od rosyjskich dostaw lub powiązane z rosyjskim rynkiem paliwowym. W Tadżykistanie doszło do wzrostu cen, ponieważ państwo to importuje z Rosji większość paliw niezbędnych do pokrycia krajowego zapotrzebowania, szacowanego na ok. 25 tys. baryłek dziennie. Dostawy z Rosji, wynoszące ok. 20 tys. baryłek dziennie, odpowiadają ok. 80% tego popytu. Kirgistan mierzył się z niedoborami benzyny bezołowiowej 95 i 98, które lokalni przedstawiciele branży wiąźali z ograniczonymi dostawami z Rosji. W Uzbekistanie, gdzie funkcjonują trzy niewielkie zakłady przerobu

ropy naftowej, sytuacja była relatywnie korzystna, lecz nawet tam niedobory paliwa lotniczego wpłynęły na ograniczenie części połączeń lotniczych do Rosji w połowie czerwca 2026 r. Kazachstan odczuł z kolei presję poprzez wzrost nieformalnego odpływu paliwa przez liczącą ok. 7 tys. km granicę z Rosją, gdzie ceny benzyny były kilkukrotnie wyższe niż na rynku kazachskim. Dodatkowo Kazachstan zaoferował pomoc Rosji w dostawie paliw<sup>1</sup>.

Ukraińskie ataki ograniczyły nie tylko rosyjską podaż wewnętrzną, lecz także zdolność do utrzymania pozycji stabilnego dostawcy dla państw sąsiednich. W tej sytuacji niektóre państwa Azji Centralnej rozważają alternatywne kierunki importu, m.in. z Chin, Azerbejdżanu i Turkmenistanu. Ograniczają je jednak poważne bariery logistyczne, infrastrukturalne, regulacyjne i kosztowe. Z tego względu krótkoterminowe zastąpienie rosyjskich dostaw jest trudne, a presja podażowa może utrzymywać się tak długo, jak długo rosyjska infrastruktura rafineryjna będzie podatna na kolejne uderzenia.

**Wprowadzone przez Rosję ograniczenia.** Reakcja rosyjskich władz potwierdza skalę presji na krajowy rynek paliw. W ramach pierwszego obszaru działań rząd zastosował zestaw działań administracyjnych i regulacyjnych, obejmujących pełny zakaz eksportu benzyny, wprowadzony w kwietniu 2026 r. i obowiązujący do końca lipca 2026 r., oraz zakaz eksportu paliwa lotniczego, obowiązujący od czerwca 2026 r. do listopada 2026 r. Rozważał także pełny zakaz eksportu oleju napędowego. Równoległe obowiązywał częściowy zakaz eksportu tego paliwa, wprowadzony pod koniec września 2026 r. i przedłużony do końca lipca 2026 r., dotyczący m.in. traderów i małych rafinerii o przerobie poniżej 1 mln ton rocznie, przy wyłączeniu dużych producentów. Celem tych instrumentów było przekierowanie większej ilości paliw na rynek wewnętrzny i ograniczenie niedoborów w okresie sezonowo wysokiego popytu.

Równoległe władze podjęły działania mające zwiększyć podaż i usprawnić logistykę. W związku z tym deklarowały przyspieszenie remontów, przesunięcie planowych przestojów, zwiększenie wykorzystania dużych rafinerii oraz włączenie małych i średnich zakładów do produkcji paliw silnikowych. Rozwały także import benzyny i oleju napędowego z Białorusi, innych państw Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej, a także z państw trzecich, przy jednoczesnym przedłużeniu zerowych ceł importowych na produkty naftowe do końca czerwca 2027 r. (m.in. z Indii). Zmiany podatkowe miały obowiązywać wstecznie od 1 czerwca 2026 r. i zachęcać do zwiększania podaży poprzez objęcie importu benzyny oraz produkcji benzyny z komponentów mechanizmami kompensacyjnymi i zwrotami akcyzy.

Trzecia grupa działań dotyczyła dystrybucji i standardów rynkowych. W wielu regionach wprowadzono limity sprzedaży detalicznej i zakazy napełniania kanistrów, a w Moskwie łagodzone ograniczenia ruchu dla cystem przewożących paliwo. Jednocześnie obniżono minimalny obowiązkowy udział benzyny sprzedawanej na giełdzie z 15% do 10% produkcji na okres trzech miesięcy, począwszy od 1 lipca 2026 r. Wcześniej dyskutowano również o zniesieniu lub ograniczeniu obowiązkowych wolumenów giełdowych, które wynosiły 15% produkcji dla benzyny i 16% dla oleju napędowego. Część rafinerii dopuszczono do sprzedaży paliw spełniających normę Euro 3 zamiast Euro 5. Środki te mają charakter interwencyjny i wskazują, że rosyjskie władze próbują zarządzać deficytem poprzez reglamentację, przesunięcia podaży i obniżenie wymogów jakościowych, a nie przez trwałe przywrócenie pełnej stabilności systemu.

## Wnioski

- Ukraińskie ataki okazały się skuteczne operacyjnie, ponieważ doprowadziły do wyłączeń i ograniczeń pracy wielu istotnych rafinerii oraz elementów infrastruktury logistycznej. Ich znaczenie wynika nie tylko z liczby trafionych obiektów, lecz także z jakości celów: uderzano w zakłady o dużej mocy przerobowej, terminale, bazy paliwowe i elementy przesyłu. To spowodowało kumulację zakłóceń w produkcji, magazynowaniu i dystrybucji paliw.

<sup>1</sup> С. Антонов, *Казakhstan все-таки может отправить в Россию 50 тыс. тонн бензина*, [https://kz.kursiv.media/2026-07-03/svan-kazahstan-vse-taki-mozhet-otpravit-v-rossiyu-50-tys-tonn-topлива/?\\_\\_cf\\_chl\\_f\\_tk=F11AEb8pzFcf9VEOYErArCCqzyJ3m4Tk.ZlcJqwbE8-1783101867-1.0.1.1-PsD5PYaNjE95DhhwtbkrhyNo7O7MJYqur7X1o3nrbD8](https://kz.kursiv.media/2026-07-03/svan-kazahstan-vse-taki-mozhet-otpravit-v-rossiyu-50-tys-tonn-topлива/?__cf_chl_f_tk=F11AEb8pzFcf9VEOYErArCCqzyJ3m4Tk.ZlcJqwbE8-1783101867-1.0.1.1-PsD5PYaNjE95DhhwtbkrhyNo7O7MJYqur7X1o3nrbD8) (07.07.2026).

- Skuteczność kampanii przejawia się w jej wpływie na rynek wewnętrzny Rosji oraz jej otoczenie regionalne. Niedobory, kolejki, limity sprzedaży oraz presja cenowa wskazują, że rosyjski system paliwowy ma ograniczoną odporność na równoczesne uderzenia w wiele węzłów infrastruktury. Rozprzestrzenienie się skutków na Tadżykistan, Kirgistan, Uzbekistan i Kazachstan pokazuje dodatkowo, że Rosja traci część zdolności do stabilizowania rynków paliwowych państw zależnych od jej dostaw.
- Rosyjskie działania zaradcze mają przede wszystkim charakter doraźny i administracyjny. Zakazy eksportu, limity sprzedaży, obniżenie wymogów jakościowych, korekty podatkowe oraz rozważany import paliw mogą łagodzić najostrejsze objawy kryzysu, lecz nie usuwają jego głównej przyczyny: podatności rafinerii i infrastruktury paliwowej na kolejne ataki. Jeśli presja ukraińska się utrzyma, Rosja będzie zmuszona skoncentrować się na stabilizacji rynku krajowego, kosztem eksportu, a być może także kosztem efektywności logistyki wojennej.