



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

Nr 1679 (184/2026) | 11.08.2026

ISSN 2657-6996

© IEŚ

Michał Paszkowski

Funkcjonowanie rafinerii w Europie Środkowej w okresie niskiego poziomu Dunaju

Niski poziom wód Dunaju doprowadził do zakłóceń logistycznych związanych z transportem paliw w Europie Środkowej i Południowo-Wschodniej. Ograniczenie ładowności barek wymusiło przekierowanie części dostaw na kolej i transport drogowy, co zwiększyło zarówno koszty, jak i presję na poziom zapasów. Mimo tych trudności główne rafinerie położone wzdłuż Dunaju funkcjonują bez większych zakłóceń, a problemy mają przede wszystkim charakter logistyczny. Najbardziej dotknięta skutkami niskiego poziomu wód została Serbia, gdzie w lipcu 2026 r. import paliw spadł do jednej czwartej planowanych wolumenów.

Słowa kluczowe: Dunaj, Serbia, paliwa, rafinerie, bezpieczeństwo energetyczne

Ograniczenia logistyczne. Dunaj pozostaje jedną z kluczowych arterii transportowych dla paliw, zbóż i innych surowców w Europie Środkowej i Południowo-Wschodniej. W okresach niskich stanów wód rzeka traci część swojej funkcji, gdyż barki muszą ograniczać ładowność, niektóre odcinki stają się trudniejsze w żegludze, a przewoźnicy przenoszą część wolumenów na droższe alternatywy, przede wszystkim kolej i transport drogowy, które mają jednak mniejszą przepustowość przy obsłudze dużych wolumenów. W lipcu 2026 r. ograniczenia były szczególnie widoczne na odcinkach serbskich, gdzie barki pracowały na poziomie jedynie ok. 30-40% swojej normalnej ładowności. W konsekwencji Serbia zrealizowała tę trasę zaledwie ok. 20-25% planowanych miesięcznych importów paliw. Znaczenie Dunaju dla rynku paliw wynika nie tylko z jego skali, ale także z położenia względem rafinerii i regionalnych rynków. Rzeka łączy państwa produkujące, importujące i reeksportujące paliwa, a w normalnych warunkach umożliwia relatywnie tani transport dużych wolumenów produktów.

Sytuacja na Dunaju różni się jednak od kryzysu na Renie. Obecnie to ograniczenia żeglugowe na Renie silniej wpływają na europejski rynek paliw, ponieważ odcinek w rejonie Kaub ma kluczowe znaczenie dla zaopatrzenia południowych Niemiec i Szwajcarii. Niski poziom Dunaju ogranicza natomiast przede wszystkim logistykę paliwową w Europie Środkowej i Południowo-Wschodniej. Skutki mają zatem bardziej regionalny charakter, a wiele rafinerii w regionie dysponuje alternatywnymi kanałami zaopatrzenia lub dystrybucji. Ryzyko bezpośredniego zatrzymania przerobu ropy naftowej pozostaje więc ograniczone.

W przypadku Dunaju największe ryzyko polega na tym, że utrzymujące się ograniczenia transportowe mogą stopniowo przenosić się z logistyki na bilans lokalnych rynków paliw. Problemy z dostawami do odbiorców w Europie Środkowej i Południowo-Wschodniej zwiększają presję na zapasy operacyjne, podnoszą lokalne premie cenowe i zmuszają firmy do planowania dostaw w krótszym horyzoncie oraz przy wyższych kosztach. W takich warunkach napięcia podażowe mogą pojawić się nawet bez formalnych ograniczeń w pracy rafinerii, zwłaszcza w okresie letniego wzrostu popytu.

Wpływ na rafinerie w regionie. Niski poziom wody w rzece powoduje problemy logistyczne dla rafinerii położonych wzdłuż Dunaju. Na Słowacji rafineria w Bratysławie (firma Slovnaft należy do węgierskiej spółki MOL) musiała zmniejszyć planowane wolumeny transportu rzeczno-kanalnego o połowę, ponieważ poziom Dunaju w rejonie Komárna spadł w lipcu 2026 r. do ok. 39% normalnego poziomu. Dzięki alternatywnym trasom dostaw sytuacja nie stanowi jednak istotnego ryzyka dla bezpieczeństwa funkcjonowania zakładu. Podobnie rafineria w Schwechat w Austrii, należąca do OMV, nie była bezpośrednio dotknięta niskim poziomem Dunaju, ponieważ jej system zaopatrzenia nie opiera się na śródlądowych drogach wodnych.



Także rafineria spółki MOL w Százhalombatta pod Budapesztem nie odczuła wpływu niskiego poziomu Dunaju na bieżące funkcjonowanie. Ograniczenia dotyczą głównie przepustowości barek, natomiast zakład dysponuje rozwiązaniami zabezpieczającymi dostęp do wody technologicznej oraz alternatywnymi możliwościami dystrybucji. Oznacza to, że w przypadku największych rafinerii w regionie nie odnotowano potwierdzonych przestojów produkcyjnych bezpośrednio wywołanych niskim poziomem Dunaju. Ryzyko pozostaje jednak podwyższone, ponieważ długotrwałe problemy z wywozem produktów mogłyby ograniczać elastyczność pracy instalacji i wymuszać korekty planów produkcyjnych.

Największy wpływ niskiego poziomu Dunaju na rynek paliw odnotowano w Serbii, gdzie funkcjonuje rafineria w Pančevie firmy NIS. Zakład ma kluczowe znaczenie dla krajowego rynku paliw, zwłaszcza po ograniczeniu importu rzecznej. Ryzyko zwiększa status właścicielski i sankcyjny NIS: spółka pozostaje kontrolowana przez rosyjskie podmioty, a jej dalsza działalność zależy od kolejnych licencji OFAC. Dodatkowym elementem niepewności jest trwający proces sprzedaży rafinerii ([„Komentarze IEŚ”, nr 1506](#)). W sierpniu 2026 r. władze serbskie zdecydowały o udostępnieniu części zapasów operacyjnych NIS innym firmom paliwowym, aby utrzymać ciągłość dostaw bez uruchamiania państwowych rezerw strategicznych. W sierpniu 2026 r. import paliw do Serbii miał wynieść ok. 39 tys. ton oleju napędowego, z czego znaczna część miała trafić drogą rzeczną. Przy utrzymującym się niskim poziomie Dunaju realizacja tych dostaw pozostaje niepewna, dlatego ciężar stabilizacji rynku przesunięto na zwiększenie przerobu w rafinerii, wykorzystanie zapasów operacyjnych oraz utrzymanie zakazu eksportu ropy naftowej i paliw. Takie działania mogą zmniejszyć ryzyko niedoborów, ale nie usuwają podstawowego problemu, jakim jest ograniczona przepustowość korytarzy transportowych.

Konsekwencje rynkowe. Niski poziom Dunaju nakłada się na szersze napięcia w europejskim rynku paliw. Jednocześnie problemy na Renie ograniczają dostawy do hubu Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia (ARA) oraz na rynki śródlądowe, a wysokie koszty frachtu zwiększają premie cenowe w głębi kontynentu. W segmencie benzynowym presję dodatkowo wzmacniają ograniczenia w dostawach komponentów blendingowych, m.in. aromatów, co utrudnia bilansowanie rynku. W rezultacie rafinerie i traderzy działają w środowisku podwyższonej zmienności, a koszty zakupu ropy naftowej, ceny poszczególnych paliw na rynkach międzynarodowych oraz koszty logistyki zmieniają się szybko i utrudniają planowanie produkcji. Spadek poziomu wód zwiększa przede wszystkim koszt dostarczenia paliw do odbiorcy końcowego. Nawet jeśli rafinerie utrzymują pracę, produkty mogą utknąć na etapie logistyki, szczególnie tam, gdzie infrastruktura kolejowa i drogowa ma niewystarczającą przepustowość. To prowadzi do powstawania lokalnych niedoborów lub lokalnych premii cenowych, bez konieczności wystąpienia ogólnoeuropejskiego deficytu paliw.

Wnioski

- Niski poziom Dunaju nie doprowadził dotąd do potwierdzonych przestojów rafinerii w Europie Środkowej, ale istotnie utrudnił logistykę paliwową. Największym problemem jest spadek ładowności barek, konieczność korzystania z droższego transportu kolejowego i drogowego oraz wzrost presji na zapasy operacyjne.
- Serbia jest najbardziej narażonym państwem, ponieważ niskie stany wody ograniczyły import paliw do ok. 20-25% planowanego poziomu, a stabilność rynku zależy w dużej mierze od pracy rafinerii w Pančevie, zapasów operacyjnych oraz ważności licencji OFAC. Udostępnienie części zapasów NIS innym firmom paliwowym pozwala odsunąć ryzyko niedoborów, ale nie rozwiązuje problemu ograniczonej przepustowości transportu.
- Niski poziom Dunaju pokazuje, że bezpieczeństwo paliwowe regionu zależy także od odporności infrastruktury transportowej. Nawet przy braku zakłóceń produkcyjnych ograniczenia żeglugowe mogą prowadzić do lokalnych napięć podaży, wzrostu kosztów logistyki oraz większej zmienności cen. Dlatego państwa Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej powinny wzmacniać alternatywne kanały dostaw, zwłaszcza kolejowe, magazynowe i transgraniczne.