

## „ODŁOŻONY WSTRZĄS”. UKRAINA NADAL UZALEŻNIONA OD DOSTAW PALIW Z ROSJI I BIAŁORUSI [ANALIZA]

Czynniki natury politycznej zanotowane w ciągu ostatniego roku ożywiły dyskusje nad problemem zależności Ukrainy wobec dostaw paliw płynnych z Rosji i Białorusi. Kryzysu uniknięto i ograniczono się przetarasowaniami na rynku. Jednak problem ukraińskiej zawisłości od importu z Rosji i Białorusi produktów ropopochodnych pozostał, a skuteczność Kijowa w redukowaniu zależności jest nadal niska.

### Wind of Change?

Produkty ropopochodne produkowane w Rosji i Białorusi od lat zajmują kluczowe miejsce w strukturze paliw na Ukrainie. **Łączny udział paliw z tych krajów na rynku ukraińskim wahał się w ostatnich latach między 70-80%**. Co najmniej dwa czynniki polityczno-ekonomiczne zaobserwowane w ciągu ostatniego roku otworzyły potencjalnie furtkę do wstrząsu na rynku w związku z tą zależnością.



**Wakacje z Black Gold**  
Planszowa gra strategiczna dla całej rodziny

**PROMOCJA**

Sklep Defence **24**

Pierwszym było ogłoszenie w marcu przez Radę Narodowego Bezpieczeństwa i Obrony Ukrainy sankcji wobec prorosyjskiego Wiktora Medwedczuka z ich późniejszą egzekucją. Firmy kojarzone z Medwedczukiem miały, bowiem spory wpływ na dwa segmenty – LPG i olej napędowy. Struktury Medwedczuka kontrolowały rurociąg produktowy *Prykarpaczachidtrans*, którym rosyjski olej napędowy trafia na Ukrainę. Ponadto ekskluzywnym dostawcą produktów ropopochodnych rosyjskiego *Rosnieftu* było *Proton Energy*, a odbiorcą nad Dnieprem sieć *Glusco* – obydwie firmy związane były z Medwedczukiem. W przestrzeni informacyjnej natychmiast pojawiły się opinie niewykluczające całkowitego wstrzymania dostaw na Ukrainę przez firmy rosyjskie w odpowiedzi na rozprawę Kijowa z faworytem Putina na Ukrainie.

Drugim czynnikiem „wiszącym” nad ukraińskim rynkiem paliw jest sytuacja polityczna na Białorusi i pogorszenie relacji Mińska z Kijowem. Z białoruskich rafinerii na ukraiński rynek trafiały w ostatnich latach znaczące ilości benzyny (40% rynku ukraińskiego), LPG (30%) i oleju napędowego (25-30%, a w 1 połowie br. – 37%). Ponadto białoruski bitum używany np. do budowy dróg, zajmuje prawie 50% ukraińskiego rynku. Zaostrzenie stosunków białorusko-ukraińskich i wszczęcie rozmów o zaprzestaniu współpracy handlowej zmusiło do zastanowienia nad implikacjami dla rynku paliw nad Dnieprem.

**W przypadku pełnej materializacji, taki zestaw przesłanek potencjalnie mógłby spowodować prawdziwy wstrząs i co najmniej tymczasowy deficyt paliw na rynku.** Jakie, zatem są pierwsze reakcje kluczowych graczy i jakie są tego skutki dla rynku?

### **Korekta zamiast wstrząsu**

Mimo ogromnego zainteresowania mediów, skuteczna egzekucja sankcji wobec struktur Medwedczuka nie wywołała burzy na rynku paliw. Owszem, dostawy rurociągiem produktowym wstrzymano, eksploatacją będzie się prawdopodobnie zajmować państwowa *Ukrtransnafta*, ale specjaliści zwracali uwagę, że jeszcze zanim dekret sankcyjny ujrzał światło dzienne, dostawy rurociągiem były minimalne. Wpływ na rynek nie mógł być, zatem kardynalny. Automatycznie dostęp do diesla pochodzącego z rurociągu stracił ważny trader – *Wexler Group*, który był głównym dysponentem i realizatorem produktu pochodzącego z rurociągu (zaopatrywał w diesel m.in. Siły Zbrojne Ukrainy). W zasadzie to jedyna poważna implikacja dla rynku związana z zawirowaniem wokół *Prykarpaczachidtrans*.

Więcej nerwów było wokół działalności *Proton Energy*, która ogłosiła komunikat, że na skutek sankcji zakończy działalność na rynku, a sieć stacji paliw *Glusco* (127 w całym kraju i sześć baz paliwowych) zamarła. Jednak po pierwszych nerwowych reakcjach do przestrzeni informacyjnej zaczęły się przedostawać sygnały świadczące o rychłym wyciszeniu potencjalnej burzy. Najpierw portale specjalistyczne omawiały możliwość zastąpienia *Proton Energy* międzynarodowym traderem *Coral Energy*. I choć informacja ta nie znalazła potwierdzenia, wkrótce okazało się, że paliwa *Rosnieftu* będą nadal trafiać na Ukrainę, a dostawcą zostanie azerski *Socar*. Oprócz tego, że *Socar* znalazł wspólny język z rosyjskim gigantem w temacie dostaw paliw na Ukrainę, w mediach zapowiadano także wykupienie przez Azerów sieci *Glusco*, co ma szansę istotnie wywindować ich pozycję (obecnie *Socar* ma 60 stacji na Ukrainie, a po transakcji będzie miał 190). Jednak w połowie lipca azerska kompania zdementowała informacje o przejęciu sieci *Glusco*. Zawirowania te natychmiast uaktywniły także kierunek dostaw z morza, co również uspokoiło rynek.

W efekcie można mówić o kilku następstwach. Po pierwsze, *Proton Energy* zostanie zastąpiony przez azerski *Socar*, który dodatkowo ma szansę wzmocnić się dzięki przejęciu sieci *Glusco*. Według stanu na pierwszą połowę lipca, trwają procedury prawne mające na celu sfinalizowanie transakcji. Nie są, więc znane jej szczegóły, ale można pokusić się o konstatację, że dostawom paliw rosyjskich nic nie zagraża, a kluczowa zmiana dotyczy roszady dostawcy, który być może dodatkowo wzmocni swą pozycję na rynku realizacji (mowa o azerskim *Socar*). Ważne, by pamiętać, że w odróżnieniu od *Proton*

*Energy* i *Glusco*, *Socar* jest pozbawiony oskarżeń o negatywne konotacje polityczne z rosyjskim tłem, co zapewne nieco oczyści atmosferę wokół rynku paliw. Choć z tym wnioskiem warto poczekać do ogłoszenia szczegółów transakcji.

Po drugie, pozycję straci *Wexler Group*, która realizowała znaczącą ilość produktów pochodzących z rurociągu produktowego. Grupa zapowiedziała, że zrezygnuje całkowicie z realizowania paliw rosyjskich z racji wysokiego ryzyka politycznego i przeorientuje się na dostawy drogą morską. Po trzecie, pierwsze półrocze pokazało wzrost rozdrobnienia rynku. Doszło do aktywizacji dużej ilości małych graczy, którzy z łatwością zdołali wypełnić lukę w rynku.

Można, zatem **skonstatować uniknięcie najbardziej wstrząsających scenariuszy dla rynku, a także przeprowadzenie przetasowań i przewartościowanie znaczenia niektórych graczy dostarczających i/lub realizujących produkty ropopochodne na Ukrainie.**

### **„Białoruski szok” nie na czasie**

Tendencję do wyciszenia miały też ryzyka wokół drugiego potencjalnego źródła problemów ukraińskiego rynku paliw, które umownie można nazwać „białoruskim”. Najgorsze w historii niepodległości obu państw relacje polityczne w zasadzie ani trochę nie wpłynęły na realizację paliw białoruskich na Ukrainie. Np. według danych grupy consultingowej A-95 w przypadku diesla, w pierwszej połowie 2021 roku doszło do zwiększenia odsetka produktów z Białorusi z 24% do 37% rynku. Producenci białoruscy natychmiast wypełnili lukę po rurociągu *Prykarpaczachidtrans*.

Jest to związane z faktem, że żadnej ze stron nie na rękę jest zrywanie współpracy w tej sferze. Dla producentów białoruskich rynek ukraiński jest naturalnym punktem przeznaczenia pod kątem infrastruktury i bliskości geograficznej, a do tego atrakcyjnym finansowo. Na tle zamykania dla producentów białoruskich innych rynków, znaczenie odbiorców na Ukrainie jeszcze bardziej rośnie. Strata dostaw z Białorusi byłaby, zaś dla Ukrainy niemałym problemem i prowadziłaby nieuchronnie do destabilizacji rynku oraz pogłębienia zależności od dostaw z FR.

Z uwagi na powyższe, mimo kryzysu w stosunkach politycznych, ukraińscy eksperci raczej wykluczają w krótkim terminie możliwość przerwania dostaw białoruskich paliw nad Dniepr, jako krok uderzający w interesy obydwu partnerów jednocześnie. Nie mniej jednak dyskusje wokół tego tematu dopiero nabierają tempa. Widać wyraźnie, że dynamicznie rośnie świadomość dużego ryzyka kreowanego przez uzależnienie od dostaw z Białorusi i Rosji – łącznie produkty ropopochodne z tych krajów stanowią 70–80% rynku ukraińskiego. Ukraińskie opinie eksperckie w tym zakresie są coraz bardziej jednolite i choć w skali „mikro” mogą się różnić, to bagatelizowanie problemu zależności jest coraz większą rzadkością.

Dyrektor kijowskiego Naukowo-Technicznego Centrum „Psycheja” Serhij Sapiehin uważa, że w najbliższym czasie nie powinno dojść do przerwania dostaw z Białorusi, ale zwraca uwagę, że Ukraina nie jest gotowa do takich wyzwań. Specjalista podkreśla brak postępów w zakresie tworzenia rezerw interwencyjnych ropy naftowej i produktów ropopochodnych. Dodaje, że moce przerobowe jedynej dużej rafinerii w Krzemieńczuku nie pozwolą uzupełnić deficytu. Ponadto, ograniczone możliwości oddziaływania ma także import paliw z innych kierunków – choć rynek ukraiński jest atrakcyjny cenowo, to ekspert zwraca uwagę, że w sytuacjach kryzysowych zawsze do głosu dochodzą spekulanci. Sapiehin konstatuje, że priorytetem w działaniach redukujących ryzyko powinien być wzrost roli państwa w dostawach interwencyjnych paliwa poprzez tworzenie rezerw, a także intensyfikacja wydobycia krajowego ropy naftowej i zwiększenie jej przeróbki nad Dnieprem.

Zaś dyrektor grupy consultingowej A-95 Serhij Kujun uważa, że turbulencje są w takim przypadku nieuniknione, ale rynek wielokrotnie pokazał, że ma wysokie zdolności do uzupełniania deficytów,

więc okres napięć nie powinien trwać długo. Kujun jest również większym optymistą w zakresie znaczenia kluczowych, oprócz kwestii tworzenia rezerw interwencyjnych, czynników minimalizujących implikacje ewentualnego przerwania dostaw. Zdaniem fachowca, rafineria w Krzemieńczuku może z łatwością zwiększyć przeróbkę z ubiegłorocznych 2,95 mln ton do 5 mln ton rocznie, a po rekonstrukcji nawet do 7 mln ton. Rafineria zapowiedziała, że od 1 sierpnia zamierza przerabiać 14 tys. ton surowca, co w przypadku zachowania takiego tempa dałoby ponad 5 mln ton rocznie. Jednak otwartym pozostaje pytanie o dostęp do takich ilości ropy. Poza tym zakłady te mają pokaźną pozycję tylko na rynku benzyny (42%), zaś udziały na rynku oleju napędowego (14,5%) oraz LPG (5,6%) są znikome. Kujun dodaje, że zapas mocy przeładunkowych portów czarnomorskich Ukrainy jest pokaźny. A najciekawsze, że fachowiec widzi spore perspektywy dla intensyfikacji importu z kierunku polskiego. Jego zdaniem produkty realizowane na rynku polskim czy litewskim byłyby cenowo porównywalne do cen na Ukrainie nawet po dodaniu kosztów logistyki. Ekspert zaznacza jednak, że warunkiem koniecznym sukcesu tego kierunku importowego musi być polityczna wola po obydwu stronach granicy.

## Wnioski

Usunięcie ze schematu dostaw paliw rosyjskich na Ukrainę firm faworyta Kremla nad Dnieprem Wiktora Medwedczuka oraz gwałtowne pogorszenie relacji białorusko-ukraińskich w ostatnim roku doprowadziły do wzrostu napięć na ukraińskim rynku produktów ropopochodnych.

**Materializację scenariuszy zakładających zaprzestanie dostaw paliw z Białorusi i FR, które stanowią łącznie ok. 70-80% ukraińskiego rynku, zażegnano.** Do bezpośrednich następstw napięć należy zaliczyć wymianę dostawcy paliw rosyjskich z *Proton Energy* na azerski *Socar*, utratę znaczenia tradera *Wexler Group* i wzrost aktywności małych importerów na kierunku morskim. Sprawą otwartą jest także omawiane kardynalne wzmocnienie *Socar* na rynku realizacji poprzez wykupienie sieci *Glusco*. Szybka reakcja producentów białoruskich, która pozwoliła bez większego wysiłku wypełnić lukę po tymczasowo wstrzymanych dostawach z Rosji, po raz kolejny pokazała stosunkową skuteczność struktury importu paliw na Ukrainę.

Rozwiązanie zastosowane w przypadku dostaw paliw z Rosji może świadczyć o chęci Kremla pozostawienia sobie tego instrumentu wpływu na Kijów na „lepsze czasy”. Zaś kontynuacja i nawet zwiększenie potoku produktów białoruskich dla południowego sąsiada są przejawem chłodnego rachunku ekonomicznego dokonanego po obu stronach granicy.

Na tle wzrostu napięć wokół dostaw, rynek ukraiński po raz kolejny pokazał wysoką zdolność do adaptacji i elastyczność. **Jednak ogółem sytuacja sprzyjała aktywizacji dyskusji na Ukrainie dotyczących konieczności redukcji zależności od dostaw z państw, które, albo prowadzi wobec Ukrainy wojnę i okupuje część jej terytorium - jak jest w przypadku Rosji, albo coraz bardziej otwarcie demonstruje zawisłość wobec Moskwy - jak jest w przypadku Białorusi.**

Wszystkie recepty rozwiązania tego problemu są znane od dawna. Po pierwsze, jest to uregulowanie prawne, a potem utworzenie rezerw interwencyjnych ropy naftowej i produktów ropopochodnych. Po drugie, wzmocnienie na stałe udziałów w rynku (przede wszystkim diesla i LPG) rodzimego producenta paliw - rafinerii w Krzemieńczuku. Po trzecie, zwiększanie na stałe wachlarza dostaw importowych z krajów innych niż Białoruś i Rosja. **Na razie jednak, sytuacyjne sukcesy Kijów osiąga tylko w przypadku ostatniego z nich - znajdowania alternatywnych kierunków dostaw, a jako jeden z ważniejszych kierunków alternatywnych jest wymieniany kierunek polsko-litewski. Zaś perspektywy stałej intensyfikacji prac zakładów w Krzemieńczuku są mgliste, a prace nad umocowaniem prawnym zapasów interwencyjnych (nie wspominając o ich implementacji) trwają z wielkim trudem.**