

## CZY ROSJA SZYKUJE UKRAINIE KRYZYS PALIWOWY?

Zmiany w stosunkach Białorusi z Rosją, powoli otwierają drogę do użycia przez Kreml presji paliwowej na Kijów. Ryzyko wywołania kryzysu paliwowego na Ukrainie przez Moskwę będzie najwyższe latem przyszłego roku – na starcie kampanii wyborczej do parlamentu. Najbardziej narażonym jest segment LPG i w mniejszym stopniu oleju napędowego.

### Białorusko-rosyjski gambit i Ukraina

Na początku sierpnia Władimir Putin podpisał projekt ustawy wprowadzający zmiany do systemu opodatkowania sektora naftowego określane mianem „manewru podatkowego”. Polega on na wprowadzeniu podatku od kopalin z jednej strony, a z drugiej stopniowym znoszeniu cła na eksport ropy i produktów naftowych. Proces ten jednak będzie się odbywał stopniowo – do 2024 roku, co zamortyzuje w czasie jego skutki. Dla budżetu białoruskiego ta operacja mocno uderzy w kondycję finansową, bo dotąd w ramach Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej Białoruś kupuje surowiec i produkty naftowe bez cła, które obowiązuje innych zagranicznych kontrahentów (spoza EUG). Mińsk zarabiał krocie na re-eksportie produktów naftowych czerpiąc zyski nie tylko z samej sprzedaży, ale też ceł eksportowych. Ogółem manewr podatkowy FR może się wiązać ze stratami finansowymi dla Białorusi rzędu 2 mld USD (około 4%PKB), co jest dlań kwotą bardzo dużą. Oznacza to, że białoruskie rafinerie będą teraz znacznie mniej skłonne do sprzedaży paliw na rynek ukraiński.

Równoległe trwają negocjacje rosyjsko-białoruskie w zakresie dalszego modelu ich relacji surowcowo-paliwowych. Przedstawiciel rosyjskiego ministerstwa energetyki Aleksiej Sazanow zapowiedział, że nie jest wykluczone gwałtowne ograniczenie dostaw surowca – z 2 mln. ton do 200–300 tys. ton rocznie. Te wypowiedzi należy raczej traktować jako presję w ramach negocjacji, ale pokazują, że Kreml ma w ręku instrumenty mogące szybko dyscyplinować Mińsk. 22 września Moskwa i Mińsk osiągnęły wstępne porozumienie w zakresie dalszego modelu relacji surowcowo-paliwowych, ale szczegóły mają być doprecyzowane, co sugeruje, że negocjacje jeszcze trochę potrwają.

Wszystko to odbywa się na tle wynikających od czasu do czasu napięć w stosunkach „bratnich” państw. Mianowanie Michaiła Babcza – byłego oficera FSB i żołnierza elitarnych jednostek desantowych – ambasadorem FR w Mińsku oznacza najprawdopodobniej kurs na „dociskanie” Białorusi. Kreml planował ulokować Babcza na placówce w Kijowie, ale Ukraina nie wyraziła zgody na jego nominację.

Arsenij Siwicki z białoruskiego Centrum Badań Strategicznych i Geopolitycznych zwraca uwagę, że Moskwa obrała kurs na „przymusową integrację” Białorusi z Rosją. A jest jeszcze przecież zaostrenie relacji ukraińsko-białoruskich i coraz bardziej śmiałe i skuteczne próby Kremla wciągania Mińska do działań hybrydowych wobec Kijowa (np. sprawa Pawła Hryba czy też gotowość władz białoruskich do wysłania kontyngentu sił pokojowych na Donbasie). Oznacza to nasilenie nacisków na Mińsk, m.in. w zakresie subsydiów nadawanych w obszarze energetyki. **Ogółem sekwencja wydarzeń w relacjach białorusko-rosyjskich nie pozostawia złudzeń, że naciski na Mińsk będą się tylko potęgować, co automatycznie zawęźać będzie pole manewru i aktywność Białorusi na**

## **kierunku ukraińskim.**

Dla sektora paliwowego Ukrainy oznacza to, że jeden z ważnych czynników amortyzujących skutki zależności od importu produktów paliwowych z Rosji – dostawy z Białorusi – właśnie tracą swoją wartość. Dotyczy to dwóch segmentów – oleju napędowego i LPG. Dotąd diesel i LPG z Białorusi były dla rynku ukraińskiego atrakcyjne cenowo, a ilość dostaw odgrywała dużą rolę dywersyfikującą rynek. Teraz chęci sprzedaży paliw na Ukrainę zostaną mocno ograniczone.

### **Tylko teoretyczne zagrożenie?**

Olej napędowy jest najważniejszym segmentem rynku paliw na Ukrainie – w ubiegłym roku diesel stanowił 63% ogólnego zapotrzebowania na paliwa (w sprzedaży detalicznej – 42%). Rynek diesla jest mocno uzależniony od importu. Przy czym kluczowe kierunki dostaw to Białoruś i Rosja, które łącznie zapewniały 72% tego paliwa nad Dnieprem (40% - Białoruś i 32% - Rosja). Zwraca uwagę, że po upływie 7 miesięcy br. ta zależność się pogłębia. Łączny odsetek diesla pochodzącego z tych krajów wynosił około 76%, ale produkty rosyjskiego pochodzenia stanowiły 40% rynku, a białoruskiego 36%.

Formalnie równomierne rozłożenie kierunków dostaw na Białoruś i Rosję oraz pozostałe kraje mogłoby dowodzić stosunkowo dobrej dywersyfikacji. **Jednak w świetle tendencji w stosunkach białorusko-rosyjskich, dane dotyczące kierunków importu należy oceniać jako dowód wysokiego uzależnienia od Rosji. Tym bardziej, że surowiec, z którego białoruskie rafinerie wytwarzają diesel, trafia z Rosji.**

Są jeszcze dwa czynniki wzmacniające wrażliwość rynku ukraińskiego. Pierwszym są sezonowe skoki zapotrzebowania na diesel notowane wczesną wiosną (w trakcie intensywnych prac polowych) oraz latem (zbiór urodzaju i wzmożone podróże). Właśnie w tych miesiącach odsetek paliw z Rosji i Białorusi osiąga najwyższe wskaźniki.

Po drugie, od końca 2016 roku trwa proces rzeczywistej monopolizacji dostaw oleju napędowego na Ukrainę, którymi zajmuje się Rosneft, a w roli zarządzającego rurociągiem produktowym Samara-Kierunek Zachodni, którym rosyjski diesel jest przesyłany na Ukrainę, występuje firma kojarzona z Wiktorem Medwedczukiem – kumem Władimira Putina. Powoduje to, że ewentualne próby wywołania kryzysu na rynku ukraińskim będą łatwiejsze do przeprowadzenia z uwagi na potrzebę porozumienia się faktycznie tylko z jednym graczem – prezesem Rosneft Igorem Sieczinem.

Zagrożenie to jest amortyzowane przez przyczyny o charakterze ekonomicznym. Wydaje się wątpliwym, że w świetle usilnych wysiłków Sieczina o zwiększenie swoich udziałów na rynku ukraińskim w ostatnich latach, Rosneft zaryzykowała stratę zysków i podporządkowała się kursowi Kremla. **Oczywiście siła przekonywania W. Putina może być decydująca, ale należy pamiętać, że Sieczin zachowuje wciąż silną pozycję w otoczeniu rosyjskiego prezydenta, którą wykorzysta do przeforsowania korzystnych dla siebie decyzji. To bardzo ważny element zmniejszający ryzyko użycia tego instrumentu przez Rosję wobec Ukrainy.**

Wątpliwe także, by naciski Moskwy na Mińsk okazały się skuteczne do tego stopnia, by białoruskie rafinerie zaprzestały całkowicie eksportu diesla nad Dniepr. Przeciwnie można zmodelować sytuację, że kryzys dostaw na Ukrainę wywoła wzrost cen, co natychmiast wykorzystają Białorusini i zrealizują towar. Wreszcie, olej napędowy może być w stosunkowo krótkim czasie dostarczony z alternatywnych rynków, a pole do zwiększenia produkcji ma też rodzima rafineria w Kremenczuku. Ponadto, od kilku lat Kijów deklaruje szczególną troskę o zwiększenie rezerw. Choć szczegóły dotyczące tego nie są jawne, nieoficjalnie mówi się, że Ukraina jest gotowa na podobne kryzysy.

### **LPG - słaby punkt Ukrainy**

Sytuacja różni się dość istotnie w przypadku rynku gazu płynnego (LPG). Paliwo to na rynku detalicznym Ukrainy zajmuje już ponad 30% i wyprzedziło benzynę, a prognozy mówią o dalszym wzroście jego znaczenia. W 2017 roku LPG z Rosji stanowił 50% rynku ukraińskiego, a białoruski 21%. Zatem Rosja i Białoruś łącznie zapewniają 71% paliwa nad Dnieprem, co czyni ten rynek bardzo wrażliwym na perturbacje inspirowane z zewnątrz.

Także inne czynniki pogłębiają tę słabość Ukrainy. Aż 85% LPG jest realizowanych w motoryzacji, co zawęży grupę ryzyka i de facto potęguje odczuwalne skutki (w przypadku diesla główna grupa odbiorców jest rozłożona między sektor agrarny, motoryzację i przemysł). Ponadto szczyt zapotrzebowania jest zawsze obserwowany w miesiącach wakacyjnych, co zawęży oprócz grupy ryzyka, także okres ewentualnego wystąpienia kryzysu, co potęguje jego odczuwalność i wrażliwość społeczną. Problem pogłębia fakt, że eksporterem rosyjskiego LPG na Ukrainę jest niemal wyłącznie Rosneft, a importerem firma związana z Medwedczukiem. Zwiększa to możliwość podjęcia szybkiej decyzji o wywołaniu sztucznego kryzysu nad Dnieprem poprzez porozumienie Kremla z Sieczinem.

Słabym punktem Ukrainy w tym kontekście są również ograniczenia infrastruktury na Ukrainie – brak wystarczających objętości przechowalni LPG i dostatecznych mocy przewozowych. Przechowalnie pozwalają na gromadzenie paliwa zaledwie na niewiele ponad miesiąc naprzód. Brakuje również dostatecznej ilości wagonów, którymi w okresach szczytowego zapotrzebowania paliwo jest dostarczane do stacji z granicy lub portów morskich. Wreszcie, w okresach największego popytu w przypadku gazu płynnego znacznie trudniej o zwiększenie dostaw z rynków alternatywnych.

Wrażliwość ta znalazła potwierdzenie w sierpniu 2017 roku, gdy Ukrainą wstrząsnął gwałtowny kryzys cenowy. Większość ekspertów uważa, że wśród jego przyczyn przeważały problemy obiektywne. Nie brakuje jednak opinii, że na Kremlu uważnie obserwowano rozwój sytuacji i reakcję Kijowa. W przypadku sztucznej ingerencji w działalność eksportową Rosneft, problemy rynku LPG na Ukrainie mogą być dużo poważniejsze. **Wszystkie te argumenty powodują, że wśród rynków paliwowych ukraiński segment LPG jest głównym „kandydatem” na przeprowadzenie działań destabilizacyjnych ze strony Rosji.**

Jednak nawet w tym przypadku występują elementy powstrzymywania, choć są one znacznie słabsze. Stopniowo rosną dostawy z alternatywnych źródeł. Najważniejsze to Kazachstan, z którego przez pierwsze 7 miesięcy br. dotarło prawie 14% LPG dostępnego nad Dnieprem (dostawy realizuje głównie kazachsko-amerykańska Tengizchevroil). Zanotowano też znaczący wzrost dostaw z Polski, Litwy i Rumunii: o prawie 20% w porównaniu do analogicznego okresu 2017 roku i aż dwudziestokrotnie względem 2016 roku. To ciągle mało (zaledwie 3% rynku), ale tendencja mówi jasno o wysiłkach Kijowa. W br. dostawy z Rosji ograniczono z 50 do 39%, choć nasiliły się dostawy rosyjskiego LPG tranzytem przez Białoruś. W latach 2017–2018 na Ukrainie zbudowano więcej przechowalni LPG niż przez cały okres niepodległości łącznie, co pozwala liczyć na amortyzację problemów infrastrukturalnych. Poza tym należy pamiętać, że w przypadku deficytu, motoryzacja ma w większości możliwość przechodzenia na benzynę, której zabraknąć nie powinno.

### **Kryzys kontrolowany?**

**Obserwowane w ostatnim czasie trendy w relacjach białorusko-rosyjskich dla rynku paliw Ukrainy oznaczają, że Kreml przystąpił do znoszenia ostatnich przeszkód dla skutecznego użycia instrumentu paliwowego jako aktu presji i destabilizacji sytuacji na Ukrainie.** Z racji zaplanowanych na 2019 rok wyborów prezydenckich i parlamentarnych nad Dnieprem ryzyko użycia podobnego instrumentu wzrasta. Rosyjskie władze mogą ulec pokusie wykazania „nieskuteczności ukraińskich władz” i wpłynięcia na rezultat wyborów.

W zdrowych warunkach rynkowych tzw. manewr podatkowy nie wpłynie znacząco na ukraiński rynek –

deficyt będzie raczej nieznaczny, a ceny nie powinny wzrosnąć drastycznie. Jednak Kreml może na pierwszy plan wysunąć cele polityczne i spróbować wywołać sztuczny kryzys. Moskwa pozostawiła sobie instrument wpływu na ten rynek Ukrainy i wbrew logice oraz rachunkowi ekonomicznemu może go użyć pod byle pretekstem – walki z terroryzmem bądź inną absurdalną przyczyną. Zupełnie osobną kwestią jest czy Moskwa zdecyduje się na taki krok. Wątpliwości jest sporo.

Należy pamiętać, że nawet biorąc pod uwagę silną pozycję paliw z Rosji i Białorusi na rynku ukraińskim, wstrząs mógłby zostać wywołany tylko w przypadku niespodziewanego i całkowitego wstrzymania dostaw. Taki scenariusz ma z punktu widzenia Moskwy kilka słabych stron. Ogromne straty ponieśliby eksporterzy paliw z Rosji, a ryzyko utraty ważnego rynku zbytu na stałe wzrosłoby znacząco. Biorąc pod uwagę wpływ na Kremlu kluczowego gracza – Igora Sieczina, wątpliwe, by nie zdołał on lobbować za korzystnymi dla siebie decyzjami. Ponadto ten scenariusz niemal na pewno zburzyłby obecny model dostaw diesla i LPG nad Dniepr z Rosji, w którym obok Sieczina ekskluzywną rolę pełni Medwedczuk. Dla Moskwy to spore ryzyko.

Kwestią otwartą też jest w jakim zakresie deficyt kompensowaliby białoruscy eksporterzy. Wątpliwe, by zakłady na Białorusi nie wykorzystały skoku cenowego i nie zrealizowały paliw po atrakcyjnych cenach, co zamortyzuje skutki. Tym bardziej, że manewr podatkowy jest rozciągnięty w czasie. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można także stwierdzić, że takie działania doprowadziłyby do mobilizacji proukraińsko usposobionych środowisk nad Dnieprem, co mogłoby przynieść dla Kremla skutek odwrotny od zamierzonego. Wreszcie, nawet całkowita blokada paliwowa Ukrainy nie sparaliżowałaby rynku, choć kryzys cenowy byłby gwarantowany. Dlatego zastosowanie takiej presji powinno być skorelowane z zabiegami w innych obszarach potęgującymi jej skutki, a latem (czyli w okresie szczytowego zapotrzebowania na paliwa i potencjalnie sprzyjającego czasu dla sprowokowania kryzysu) tradycyjnie trudniej o takowe. Z uwagi na powyższe ewentualną presję paliwową FR na Ukrainę można spuentować w następujący sposób:

- **Bardziej prawdopodobnym wydaje się sprowokowanie „kryzysu kontrolowanego”.** Według tego scenariusza prowokującymi kryzys powinni występować Białorusini i Ukraińcy, a tylko w niewielkim stopniu firmy rosyjskie. Naturalnym okresem dla jego inspiracji są miesiące letnio-wakacyjne 2019 roku – czas najwyższego zapotrzebowania, który zbiegnie się z oficjalnym startem kampanii wyborczej do ukraińskiego parlamentu.
- Wątpliwe, by uderzono w rynek oleju napędowego z racji urozmaiconych czynników amortyzujących wystąpienie kryzysu. W znacznie większym stopniu należy go oczekiwać na rynku LPG, na którym mechanizmy redukujące wrażliwość nie są jeszcze w pełni rozbudowane.
- **Ewentualne wysiłki Kremla w tym zakresie należy oceniać jako chęć wywołania kryzysu cenowego, a nie sparaliżowania rynku, co powinny wykorzystać siły prorosyjskie do poprawy swych notowań politycznych.** Ważną rolę we właściwym spożytkowaniu sytuacji będzie odgrywała aktywizacja propagandy.
- Zmiany w relacjach białorusko-rosyjskich mogą być traktowane jako element presji i zagrożenia w dłuższej perspektywie, który powinien służyć uelastycznianiu stanowiska ukraińskich władz w stosunkach politycznych.
- Procesy te stwarzają sytuacyjne możliwości zwiększenia po atrakcyjnych cenach sprzedaży na Ukrainę paliw przez polskie firmy. Z racji niejasnego tła politycznego trudno określić jak te perspektywy będą się kształtowały w dłuższym terminie.