

„KRYZYS KONTROLOWANY”. SANKCJE PALIWOWE ROSJI NA UKRAINĘ [ANALIZA]

Celem taktycznym sankcji „paliwowych” Kremla na Ukrainę jest wywołanie krótkotrwałego kryzysu cenowego nad Dnieprem w przededniu wyborów parlamentarnych. Długofalową konsekwencją restrykcji ma być zachowanie obecnego modelu relacji rosyjsko-ukraińskich po dokonaniu przetarasowań biznesowych. Władze ukraińskie nie wykazują praktycznie żadnej woli do trwałego osłabienia zależności od dostaw paliw z Rosji.

Oczekiwany scenariusz

Po ogłoszeniu 18 kwietnia przez rząd Federacji Rosyjskiej sankcji wobec Ukrainy posypały się spekulacje dotyczące dalszego rozwoju wydarzeń. W mediach huczało od wizji zakładającej całkowitą blokadę paliwową Ukrainy. Podobnym manipulacjom sprzyjał brak informacji dotyczących szczegółów nowych procedur pozyskiwania pozwoleń na eksport od rosyjskich organów państwowych. Na początku maju pisaliśmy o tym, że zapowiadane przez rząd rosyjski zmiany w eksporcie produktów ropopochodnych na Ukrainę po 1 czerwca nie będą oznaczały całkowitego embargo, a redukcję skali dostaw. Kreml w ten sposób zamierza wywołać krótkotrwały wzrost cen na paliwa na Ukrainie, a także wykorzystać ten instrument w grach politycznych wobec Wołodymyra Zełenskigo.

<https://www.energetyka24.com/autorzy/rosyjska-prawie-blokada-ukrainy-moskwa-probuje-wzbudzić-panike-analiza>. Rozwój wydarzeń w ostatnich tygodniach całkowicie potwierdził nasze prognozy. Warto wskazać na najważniejsze wątki, które stopniowo nabierały znaczenia w maju i czerwcu.

Po pierwsze, Kreml rozpoczął od stworzenia problemów dla eksportu LPG z Kazachstanu na Ukrainę, praktycznie blokując jego tranzyt na granicy rosyjsko-ukraińskiej. Kazachski LPG w 2018 roku zajmował 15% ukraińskiego rynku.

Po drugie, limity eksportowe na LPG na czerwiec zostały zredukowane o 40%, a na olej napędowy o 70% względem uśrednionego poziomu dostaw miesięcznych. Przypomnijmy, że LPG pochodzący z Rosji stanowił w ub.r. 30% ukraińskiego rynku, a rosyjski olej napędowy 42%. W świetle szerokich możliwości pozyskania diesla alternatywnych źródeł, redukcja jego dostaw z FR nie powinna być dotkliwa, a szacowany wzrost cen na olej napędowy nie powinien przekroczyć 1 UAH na litrze. **Z kolei niedorozwój infrastruktury transportowej dla LPG w połączeniu z blokowaniem dostaw z Kazachstanu, ma wszelkie szanse na wywołanie wzrostu cen w granicach 2,5 UAH na litrze już pod koniec czerwca. Jeśli w lipcu doszłoby do kolejnej redukcji dostaw, ceny na autogaz mogą wzrosnąć jeszcze bardziej.**

Czynnikiem amortyzującym skutki redukcji dostaw z FR jest zwiększony w okresie styczeń-kwiecień 2019 roku import paliw, który zanotował wzrost o ponad 21%, co pozwoliło nieco rozszerzyć zapasy w rezerwuarach firm. Według danych Administracji Portów Morskich Ukrainy w maju dostawy produktów

naftowych zwiększono aż o 75% w stosunku do maja 2018 roku. To dodatkowa poduszka pozwalająca zminimalizować następstwa sankcji.

Po trzecie, ważnym tłem dla całej sytuacji jest kryzys związany z zanieczyszczoną przez „nieznanych sprawców” (oficjalna wersja Moskwy nie wytrzymuje żadnej krytyki) ropą w systemie rurociągów Drużba, co wywołało problemy m.in. w funkcjonowaniu białoruskich zakładów przetwórstwa ropy w Mozyrzu będących jednym z głównych źródeł dostaw produktów ropopochodnych na Ukrainę. Nie skutkowało to całkowitym paraliżem największej białoruskiej rafinerii, ale czasowo dostawy na Ukrainę z Mozyrza wstrzymano. **Kryzys spowodował zaś ograniczenie dla Ukrainy możliwości uzupełniania ewentualnego deficytu paliw importem z Białorusi.**

Po czwarte, dotąd limity eksportowe były określane przez Federalną Służbę Kontroli Technicznej i Eksportowej z góry na rok, a od 1 czerwca będą aktualizowane przez Ministerstwo Gospodarki FR co miesiąc. **Oznacza to, że Kreml będzie systematycznie regulował skalę dostaw paliw na Ukrainę oparciu o bieżące okoliczności, w tym sytuację polityczną.** Taki stan nie sprzyja poszukiwaniu alternatywnych i trwałych źródeł dostaw przez traderów nad Dnieprem, bo utrzymuje ich w stanie niepewności – pozostawia możliwość importu tańszych produktów naftowych z Rosji, choć ich nie gwarantuje. Obawiają się, że zakontraktowany i droższy od rosyjskiego towar z innych źródeł może być niekonkurencyjny na ukraińskim rynku, gdy Moskwa zwiększy limity.

Reakcja Ukrainy

Algorytm działania Ukrainy w celu minimalizowania implikacji na wypadek blokady paliwowej ze strony Rosji jest znany od dawna. Obejmuje on trzy główne zadania, z których żadne z osobna nie może być uznane za panaceum – mogą być w pełni skuteczne wyłącznie w przypadku jednoczesnego zastosowania. Chodzi o:

- zwiększenie produkcji własnych produktów naftowych przez rafinerię w Krzemieńczuku;
- intensyfikację importu drogą morską i lądową z innych krajów;
- stworzenie rezerw interwencyjnych produktów ropopochodnych i ropy naftowej.

O zaledwie minimalnych postępach Kijowa w zakresie tworzenia zapasów interwencyjnych pisaliśmy w kwietniu

<https://www.energetyka24.com/autorzy/rzad-w-kijowie-bagatelizuje-naftowe-uzaleznienie-od-rosji-analiza>. Jeden z głównych problemów w tym kontekście – brak zainteresowania ze strony rządzących – może niebawem ulec zmianie, ale niewykluczone, że sposób utworzenia zapasów zostanie wypaczony w interesach grupy Prywat mogącej na razie liczyć na preferencje nowego prezydenta.

W zakresie pozostałych zadań jak dotąd nie widać szczególnej troski ze strony rządzących. Od dawna wiadomo o konieczności obniżenia opłat portowych, które zwiększają wartość importu – obecnie taryfy na przeładunki w ukraińskich portach są około dwukrotnie wyższe od średniej europejskiej. Mimo tego, Administracja Portów Morskich Ukrainy już zdążyła oświadczyć, że podobne nadzieje są płonne.

Problemem pozostają także niedostatecznie rozwinięte moce transportowe ukraińską koleją na szlakach wiodących do i z portów morskich. Chodzi głównie o brak wystarczającej ilości wagonów. Działalność utrudnia również korupcja w Ukrzaliznyci, a szczególnie dotkliwym to zjawisko jest w oddziale odeskim ukraińskich kolei – uważanym za „państwo w państwie”.

Znacznie gorzej, że ukraińska infrastruktura przyjmująca drogą morską LPG jest na tyle niedorozwinięta, że w przypadku całkowitego odcięcia od dostaw rosyjskich, dostawy od morza mogą zamienić nie więcej niż 50% importu z FR i Kazachstanu. Oznacza to, że traderzy muszą szukać alternatywnych dostaw drogą lądową, które będą droższe od LPG z Rosji o około 120-150 USD za

tonę.

Zwiększenie przeróbki ropy na rafinerii w Krzemieńczuku, która pracuje na zaledwie 30% swoich możliwości, jest możliwe po intensyfikacji importu ropy, która może być dostarczona drogą morską. Pamiętajmy, że zakłady w Krzemieńczuku są kontrolowane przez grupę Prywat. Wzrost jej znaczenia będzie automatycznie oznaczał zwiększenie zależności traderów i szerzej całego rynku od grupy Prywat. Tym bardziej, że grupa ta znana jest ze skrzyętnego wykorzystywania dogodnych dla swych interesów uwarunkowań, gdy chodzi o możliwość zarobku. Biorąc pod uwagę, że w jej interesie leży skok cen na paliwa, dość logiczne, że Prywat zwiększy produkcję, gdy realizacja paliw będzie bardziej opłacalna.

Jak dotąd możemy, zatem mówić o niemrawej reakcji Kijowa. Działania mają charakter doraźny i koncentrują się na likwidacji skutków ograniczeń, a nie usunięciu przyczyn ich powstawania.

Wnioski i perspektywy

Według źródeł ukraińskiego portalu specjalistycznego enkorrr w szeregach rosyjskich władz widoczny jest podział na zwolenników całkowitej blokady eksportu (taką linię ma reprezentować FSB) i zaledwie redukcji dostaw (można się domyślać, że przeciwstawą dla FSB jest Rosneft z Igorem Seczinem na czele). Wybór ostatecznego rozwiązania zastosowanego przez Kreml będzie rezultatem bieżących tendencji w relacjach Rosji z Ukrainą. **Wysoce prawdopodobnym wydaje się próba zorganizowania nad Dnieprem kontrolowanego kryzysu, którego główną osią będzie nieznaczący, ale odczuwalny wzrost cen na paliwa, zwłaszcza LPG. Najbardziej optymalnym terminem dla podjęcia takich prób jest koniec czerwca i pierwsza połowa lipca jako okres szczytowego zapotrzebowania i finalne stadium kampanii wyborczej do parlamentu.**

Oczywistym celem taktycznym tych zabiegów Kremla jest chęć wsparcia sił prorosyjskich na Ukrainie w wyścigu do Rady Najwyższej poprzez wykazanie nieskuteczności Zełenskigo. Część prorosyjskiego elektoratu partii „Sługa Narodu” może w ten sposób przechwycić partia „Opozycyjna Platforma – Za Życie”. Nie osłabi to kardynalnie zaplecza parlamentarnego nowego prezydenta, ale pozwoli zwiększyć szeregi ugrupowania prorosyjskiego w Radzie Najwyższej.

Ważnym i niedocenianym wątkiem rosyjskich sankcji paliwowych wobec Ukrainy jest także próba otworzenia nowego etapu negocjacji z odbiorcami rosyjskich paliw na Ukrainie. Zmiana zasad gry stwarza bowiem pole do nowych kontaktów z wpływowymi ośrodkami biznesowymi nad Dnieprem. O ile z rosyjskiej strony już po wprowadzeniu ograniczeń kontrahenci pozostali ci sami (Rosneft i Łukoil), to w strukturze potencjalnych odbiorców na Ukrainie możliwe są przetasowania. **Motywacje te są podyktowane zmianami politycznymi i biznesowymi nad Dnieprem, które Kreml ma zamiar wykorzystać do lepszego usytuowania firm kontrolowanych przez siły prorosyjskie na Ukrainie.** Dodatkowy temat stanowi podgrzewanie konfliktu pomiędzy Ihorem Kołomojskim, który z ewentualnego wzrostu cen na paliwa może czerpać korzyści komercyjne, a prezydentem Zełenskim, w popularność którego może uderzyć kryzys cenowy.

Na razie nie widać determinacji w Kijowie, która mogłaby sprzyjać ostatecznemu zniwelowaniu czynnika rosyjskiego na rynku paliw w dłuższej perspektywie. Na żadnym z trzech priorytetowych kierunków wymagających poprawy władze ukraińskie nie mogą pochwalić się postępami. Prawdopodobną przyczyną tego jest fakt, że jednym z następstw ostatecznego zniwelowania problemu zależności od dostaw paliw z FR, będzie stały wzrost cen na paliwa, za który zapłacą odbiorcy końcowi.

Sytuacja z zanieczyszczoną ropą w rurociągach Drużba stwarza nowe pole do nacisków Moskwy na

Mińsk, co może pośrednio oddziaływać na Kijów. Biełneftiechim przez ostatnie lata udanie modernizował swoje rafinerie w Mozyrzu i Nowopołocku dzięki czemu produkują one paliwa wysokiej jakości i wykorzystują swój potencjał znacznie lepiej niż ukraińskie, rosyjskie czy nawet polskie zakłady. Było to możliwe po zaciągnięciu środków kredytowych na inwestycje. Na lata 2019-2021 przypada szczyt wypłat długów, a jak wiadomo, białoruski skarb państwa nie jest w najlepszej kondycji finansowej. Zanieczyszczenie kreuje zaś potrzebę nowych inwestycji, które będą przedmiotem gorących sporów na linii Mińsk-Moskwa. **Teoretycznie nie da się wykluczyć scenariusza zakładającego kupno przez Rosjan części akcji którejs z białoruskich rafinerii (lub ropociągów) jako rozwiązania kompromisowego. Takie rozwiązanie w dłuższej perspektywie miałyby fatalne skutki dla Ukrainy, bo jeszcze silniej zawęziłoby pole manewru w pozyskiwaniu paliw ze źródeł alternatywnych do rosyjskich.**