

Próba nowego otwarcia we współpracy energetycznej Białorusi z Rosją

Kamil Kłysiński, Szymon Kardaś

19 lutego Białoruś i Rosja podpisały porozumienie o przekierowaniu eksportu części białoruskich produktów naftowych z portów państw bałtyckich do portów rosyjskich. Trzyletnia umowa dotyczy łącznego przeładunku do 9,8 mln ton paliw, zaś pierwsze dostawy zapowiedziano na marzec br. Decyzja Mińska ma charakter polityczny i jest formą odwetu wobec krajów bałtyckich – głównie Litwy – za krytykę działań władz białoruskich po sfałszowanych wyborach prezydenckich w sierpniu 2020 r. Choć umowa nie precyzuje wszystkich warunków współpracy, to m.in. wysokość taryf przeładunkowych w portach rosyjskich i tranzyt oparty na formule *ship-or-pay* faworyzują Moskwę. Jednocześnie to korzystniejsze dla Rosji porozumienie stanowi kartę przetargową Mińska w podejmowanych ostatnio próbach renegotjacji warunków dostaw rosyjskiego gazu i ropy. Izolowana na arenie międzynarodowej Białoruś, ryzykując zwiększenie i tak już znaczącej zależności energetycznej od Moskwy, usiłuje powiększyć zakres kierowanych stamtąd subsydiów. Posługuje się przy tym argumentem wspólnego zagrożenia niepokojami społecznymi i sankcjami Zachodu.

Wątpliwa opłacalność na kierunku rosyjskim

Kwestia przekierowania eksportu białoruskich produktów naftowych pojawiała się w negocjacjach obu państw od kilku lat. Po podpisaniu porozumienia o przeładunku paliw Mińsk zadeklarował również możliwość przekierowania do rosyjskich portów eksportu nawozów potasowych, choć do Białorusi należy 30% terminalu towarowego w Kłajpedzie, stanowiącego obecnie główny port dla tej kategorii towarów. W praktyce, mimo negatywnego kontekstu politycznego, Mińsk z przyczyn finansowych raczej nie zrezygnuje jednak całkowicie z usług litewskich, łotewskich oraz – w minimalnym zakresie – estońskich portów. Ponadto zawarte z Rosją porozumienie dotyczy ok. 3 mln ton paliw rocznie, podczas gdy w ostatnich latach tranzytem przez porty bałtyckie eksportowano ich dwa razy więcej, co stanowiło ok. 50–60% całości eksportu wytwarzanych na Białorusi produktów ropopochodnych (pozostałe były dostarczane drogą kolejową na Ukrainę).

Brak gotowości Mińska do przekierowania do Rosji całego wolumenu eksportu wynika zapewne z niechęci rosyjskich operatorów do zagwarantowania konkurencyjnej oferty. Koszty przeładunku produktów naftowych w tamtejszych portach są wyższe niż w Kłajpedzie. Według agencji Interfax opłata przeładunkowa w Ust-Ludzie za jedną tonę produktów naftowych o niskim poziomie zasilczenia wynosi 1,15 tys. rubli, czyli ok. 12,6 euro, podczas gdy w Kłajpedzie – 5,7 euro. Wysokie stawki przewidziane są także w aneksie porozumienia międzyrządowego w sprawie przeładunku produktów naftowych:

przykładowo dla oleju napędowego wynosi ona 15,46 dolara (ok. 12,8 euro) za tonę, a dla benzyny – 10,5 dolara (ok. 8,7 euro) za tonę. Poza tym na podniesienie kosztów wpłynie większa odległość dzieląca rosyjskie porty od rynków zbytu białoruskich paliw.

Porozumienie zakłada ponadto, że szczegółowe warunki współpracy w zakresie przewozu i przeładunku białoruskich produktów naftowych będą precyzowane w umowach handlowych zawieranych między firmami z Rosji i Białorusi. Wiadomo, że partnerami Terminalu Naftowego w Petersburgu oraz portu w Ust-Łudze będą państwowy operator Białoruska Kompania Naftowa oraz powiązana z najbliższym otoczeniem Łukaszenki prywatna Nowa Kompania Naftowa. Nie jest na razie jasne, czy, w jakim zakresie i na jak długo rosyjskie podmioty będą przyznawać preferencje partnerom białoruskim. Jedyną potwierdzoną ulgą jest obowiązująca od 2016 r. 50-procentowa zniżka ustalona przez Rosyjskie Koleje dotycząca taryf przewozowych dla białoruskich produktów naftowych przesyłanych do portów znajdujących się w północno-zachodniej części Rosji (obowiązuje do 2025 r.). Przejęcie transportu przez rosyjskiego przewoźnika będzie jednak znacznie mniej korzystne finansowo w porównaniu do współpracy z Litwą, gdy głównym operatorem był spedytory białoruski.

Choć porozumienie międzyrządowe nie precyzuje grona rosyjskich podmiotów, które będą zawierać kontrakty z białoruskimi firmami, to zakłada, iż umowy handlowe oparte będą na formule *ship-or-pay*. Oznacza to, że Białoruś będzie ponosić koszty przeładunku zakontraktowanych wolumenów niezależnie od tego, czy dojdzie do ich fizycznego eksportu przez rosyjskie porty.

Próby zwiększenia subsydiów naftowych...

Mińsk liczy na to, że korzystne dla Moskwy kontrakty na eksport białoruskich paliw pomogą w uzyskaniu lepszych warunków w innych segmentach współpracy energetycznej. Świadczą o tym wydane przez Łukaszenkę w styczniu i lutym upoważnienia rządu do renegocjowania ze stroną rosyjską kontraktów na dostawy ropy naftowej, a także na dostawy i tranzyt gazu. Mińsk nie jest zadowolony z obowiązujących stawek, szczególnie w sferze naftowej. W związku z wdrażaną w Rosji reformą opodatkowania wydobycia ropy (tzw. manewr podatkowy) preferencje cenowe dla białoruskich importerów ulegają z roku na rok stopniowej redukcji. Z tego powodu w 2021 r. cena ropy dla Białorusi osiągnie 90% wartości rynkowej. Co więcej, według danych agencji Argus obecna cena dostaw dla tego państwa (61,3 dolara za baryłkę) jest wyższa niż dla pozostałych importerów sprowadzających rosyjski surowiec ropociągami Družba (Niemcy – 53 dolary za baryłkę, Polska, Słowacja, Węgry – 53,3 dolara za baryłkę). Punkt zapalny stanowi również kwestia przedłużenia stosowanego w 2020 r., a obecnie zawieszonego mechanizmu rekompensowania białoruskim importerom z rosyjskiego budżetu premii dla dostawców ropy w kwocie ok. 5 dolarów od każdej tony surowca. Stąd też można założyć, że Mińsk będzie dążył przynajmniej do przywrócenia rekompensat za marże rosyjskich kompanii naftowych (obowiązujące w 2020 r.), a docelowo również do wyrównania przez Moskwę rosnących kosztów związanych z manewrem podatkowym.

...i gazowych

Również w sferze współpracy gazowej Białoruś dąży do uzyskania niższej ceny surowca, mimo że obowiązująca w tym roku stawka 128,5 dolara za 1000 m³ jest dość korzystna wobec zwykłej koniunktury na rynkach europejskich – w połowie stycznia br. ceny na

hubie gazowym TTF dochodziły do 335 dolarów za 1000 m³, a średnia cena za ten miesiąc ukształtowała się na poziomie 257 dolarów za 1000 m³. Wiele wskazuje na to, że kwestie ewentualnej modyfikacji warunków dostaw gazu są nadal przedmiotem dwustronnych konsultacji, czego dowodem jest choćby spotkanie szefa Gazpromu z ambasadorem Białorusi w Rosji, które odbyło się kilka dni przed szczytem Putin–Łukaszenka w Soczi. Moskwa konsekwentnie stoi na razie na stanowisku, że postulowane przez Mińsk tworzenie wspólnego rynku surowców energetycznych (w tym gazu), które prowadziłoby do obniżki cen, musi być powiązane z budową wspólnego rynku w innych obszarach, obejmujących m.in. budżet czy system podatkowy. Nie można wykluczyć, że Moskwa byłaby skłonna do bardziej znaczącego obniżenia cen gazu za tego typu koncesje Mińska.

Podsumowanie

Ponieważ zwiększenie kosztów transportu wpłynęłoby negatywnie na konkurencyjność białoruskich paliw na rynkach zachodnich, w tym przede wszystkim giełdach naftowych w Londynie i Rotterdamie, Mińsk nie planuje całkowitej rezygnacji z ich eksportu za pośrednictwem państw bałtyckich na rzecz portów w Rosji. Władze Białorusi będą starały się równoważyć oba kierunki, wykorzystując podpisane 19 lutego porozumienie jako konkretny przykład bliskiej współpracy. Tym samym przeładunek paliw będzie dla Mińska instrumentem negocjacyjnym w obszarach priorytetowych, czyli głównie tych związanych z dostawami rosyjskich surowców energetycznych. Jednocześnie trudno oczekiwać, że Moskwa będzie skłonna do większych ustępstw w kwestii warunków współpracy energetycznej bez kolejnych koncesji ze strony Mińska, obejmujących przede wszystkim postępy w procesach integracyjnych zarówno w ramach Państwa Związkowego, jak i Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej.

ANEKS. Podstawowe warunki przesyłu białoruskich produktów naftowych przez porty Rosji

Rodzaj produktu	Trasa	Wolumen tranzytu w danym roku (w mln ton)			Koszt przeładunku (w dolarach za tonę)	łączna wartość taryf na terytorium Rosji (w dolarach za tonę)
		2021	2022	2023		
mazut	Barbarow – Awtoowo	1,399	0,738	0,738	13,50	31,30
olej napędowy	Barbarow – Łuziskaja	0,166	0,115	0,115	15,46	35,00
olej napędowy	Nowopółock – Łuziskaja	0,438	0,460	0,400	15,46	30,00
benzyna	Barbarow – Łuziskaja	1,177	1,564	1,564	10,50	28,90
olej	Nowopółock – Awtoowo	0,342	0,310	0,310	13,50	27,20
łącznie		3,522	3,187	3,127		

Źródło: Rosyjsko-białoruska umowa międzyrządowa dotycząca współpracy w dziedzinie przewozu i przeładunku produktów naftowych pochodzących z Białorusi, przeznaczonych na eksport do państw trzecich przez porty Federacji Rosyjskiej (www.publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202102190032).