

RAPORT OSW

OSW



NIEKOŃCZĄCA SIĘ ZAPAŚĆ

STAN UKRAIŃSKIEGO SEKTORA NAFTOWEGO

Wojciech Konończuk

WARSZAWA
KWIECIEŃ 2017

NIEKOŃCZĄCA SIĘ ZAPAŚĆ

STAN UKRAIŃSKIEGO SEKTORA NAFTOWEGO

Wojciech Konończuk



OSW |

CENTRE FOR EASTERN STUDIES
OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH im. **Marka Karpia**

© Copyright by Ośrodek Studiów Wschodnich
im. Marka Karpia / Centre for Eastern Studies

REDAKCJA MERYTORYCZNA

Adam Eberhardt

REDAKCJA

Katarzyna Kazimierska

WSPÓŁPRACA

Małgorzata Zarębska, Anna Łabuszewska

OPRACOWANIE GRAFICZNE

PARA-BUCH

ZDJĘCIE NA OKŁADCE

Agencja Shutterstock

SKŁAD

GroupMedia

WYKRESY I MAPY

Wojciech Mańkowski

WYDAWCA

Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia

Centre for Eastern Studies

ul. Koszykowa 6a, Warszawa

Tel. + 48 /22/ 525 80 00

Fax: + 48 /22/ 525 80 40

osw.waw.pl

ISBN 978-83-65827-01-2

Spis treści

TEZY /5

- I. KONSUMPCJA PALIW NA RYNKU UKRAIŃSKIM /8**
- II. UPADEK UKRAIŃSKICH RAFINERII /11**
- III. PERSPEKTYWY UKRAIŃSKIEGO PRZEMYSŁU RAFINERYJNEGO /16**
- IV. WYDOBYCIE ROPY NA UKRAINIE /21**
 - 1. Sytuacja Ukrnafty /21**
 - 2. Sytuacja Ukrhazwydobuwannia /23**
- V. IMPORT PALIW NA UKRAINĘ /24**
 - 1. Kierunki importu paliw /25**
 - 1.1. Dostawy paliw z Białorusi /26**
 - 1.2. Dostawy paliw z Rosji /28**
 - 1.3. Dostawy paliw z Litwy i Polski /30**
 - 1.4. Inni dostawcy zagraniczni /31**
 - 2. Koszty importu paliw /31**
- VI. PALIWOWA SZARA STREFA /33**
- VII. ORGANIZACJA RYNKU DETALICZNEJ SPRZEDAŻY PALIW /36**
- VIII. ZNACZENIE TRANZYTOWE UKRAINY /38**
- IX. PODSUMOWANIE: WCIĄŻ BRAK STRATEGII PAŃSTWA /41**

TEZY

- W ukraińskiej energetyce sektor naftowy nie odgrywa głównej roli i pod względem znaczenia gospodarczego i politycznego ustępuje sektorom gazowemu, węglowemu i jądrowemu. Udział paliw naftowych w ukraińskim bilansie energetycznym wynosi około 10% i w ostatnich latach utrzymywał się na podobnym poziomie. Kwestie związane z ukraińskim sektorem paliwowym rzadko trafiają do mediów innych niż branżowe. Tymczasem całościowa analiza wskazuje na dotkliwą i długotrwałą zapaść tej strategicznej branży gospodarki. W najbliższych latach trudno jest liczyć na znaczącą poprawę sytuacji. Stan sektora paliwowego jest dobrym studium przypadku, pokazującym wiele słabości państwa ukraińskiego.
- Konsumpcja benzyny i oleju napędowego na Ukrainie obniżyła się w ciągu ostatniej dekady o ponad 40% i w 2016 roku sięgnęła 8 mln ton (dla porównania: w Polsce około 22,5 mln ton). Potężny niegdyś ukraiński przemysł rafineryjny znajduje się od lat w głębokim kryzysie. Z sześciu istniejących rafinerii działa jedna, która wykorzystuje tylko niewielką część mocy produkcyjnych. Wszystkie przedsiębiorstwa rafineryjne od lat są niedoinwestowane, niemodernizowane i niezdolne do produkcji paliw w ilości i jakości wymaganej przez rynek. Nerozwiązanym od lat problemem jest również zaopatrzenie w surowiec do przerobu. W rezultacie ukraińskie rafinerie są najbardziej przestarzałe w Europie, a przetwórstwo ropy naftowej na Ukrainie utrzymuje się na najniższym w historii tego państwa poziomie około 2,5 mln ton rocznie.
- Obecna sytuacja w ukraińskim sektorze naftowym jest konsekwencją braku nadzoru ze strony państwa, które nie wypracowało efektywnej strategii rozwoju tej gałęzi gospodarki, oraz systemowej korupcji wśród ukraińskich rządzących. Doprowadziło to do fiaska przyjętej pod koniec lat 90. koncepcji prywatyzacji i sprzedaży kluczowych rafinerii koncernom rosyjskim. Ponadto kolejne ukraińskie rządy akceptowały sytuację, w której kluczowe państwowe firmy wydobywające ropę (Ukrnafta, Ukrhazwydobuwanania) lub zajmujące się jej transportem (Ukrtransnafta) faktycznie znalazły się pod kontrolą oligarchów. Sytuacja ta uległa wprawdzie poprawie w ciągu ostatnich dwóch lat, jednak Ukrnafta, największy producent ukraińskiej ropy, nadal kontrolowana jest przez Grupę Prywat, która doprowadziła firmę na skraj bankructwa, wyprowadzając z niej w ostatnich latach miliardy dolarów.
- Skutkiem zacofania i nieefektywności ukraińskich rafinerii, a zarazem przyczyną, która pogłębiła ich stan kryzysowy, było zniesienie przez rząd

w 2005 roku ceł na import paliw. Ta obowiązująca do dzisiaj decyzja doprowadziła do szerokiego napływu zagranicznych produktów naftowych na rynek ukraiński. O ile udział importowanych paliw w całości konsumpcji dekadę temu nie przekraczał 10%, to obecnie utrzymuje się na poziomie 85%. Tym samym Ukraina pozostaje silnie uzależniona od dostaw paliw z zagranicy, głównie Białorusi, Rosji i Litwy. Mocną pozycję zdobyły w szczególności paliwa białoruskie, które w 2016 roku zajęły połowę ukraińskiego rynku benzyny i oleju napędowego. Mimo powstania konkurencyjnego rynku importu i detalicznej sprzedaży paliw, który pozytywnie wpływa na ich cenę, utrzymująca się od lat sytuacja jest niekorzystna dla ukraińskiego bilansu handlowego oraz bezpieczeństwa energetycznego. Ukraina jest jedynym państwem tej wielkości w Europie, które w tak dużym stopniu pozostaje uzależnione od dostaw zagranicznych paliw.

- Istotnymi czynnikami oddziałującymi na sytuację w ukraińskim sektorze paliwowym są masowe fałszowanie paliw i nielegalny import, które tworzą szarą strefę. Skala tego procederu jest trudna do precyzyjnego określenia, ale prawdopodobny udział nielegalnego paliwa w całości konsumpcji wynosi około 25% rynku. Zyskowość tego typu handlu oraz faktyczny patronat nad nimi ze strony przedstawicieli władz stały się istotnymi czynnikami, które doprowadziły do obecnej sytuacji ukraińskiego sektora paliwowego. Skutkiem dla konsumentów jest zaś obecność paliwa niskiej jakości.
- Po ukraińskiej rewolucji 2013/2014 roku sytuacja sektora paliwowego zmieniła się tylko w niewielkim stopniu. Udało się wprawdzie ograniczyć nielegalny import paliw i wyeliminować z rynku niektóre firmy, związane z poprzednią elitą władzy, które zajmowały się tym procederem. Jednocześnie jednak nierozwiązane pozostały kluczowe bolączki sektora: w dalszym ciągu brakuje efektywnego zarządzania państwowymi firmami naftowymi i wizji jego całokształtowego rozwoju, wysoki pozostaje udział nielegalnego paliwa w całości obrotu paliwami. Sektor, ze względu na swoją dochodowość, nadal jest bardzo skorumpowany. W rezultacie można uznać, że po rewolucji na Majdanie degradacja sektora postępuje.
- W najbliższych latach nie należy oczekiwać modernizacji ukraińskich rafinerii ze względu na gigantyczny koszt takich inwestycji, który sprawia, że większość instalacji należałoby właściwie zbudować od nowa. Ponadto w przypadku niektórych zakładów (Odessa) trwa spór własnościowy, inne zaś (Lisiczańsk, kontrolowany przez rosyjską Rosnieft') znajdują się tuż

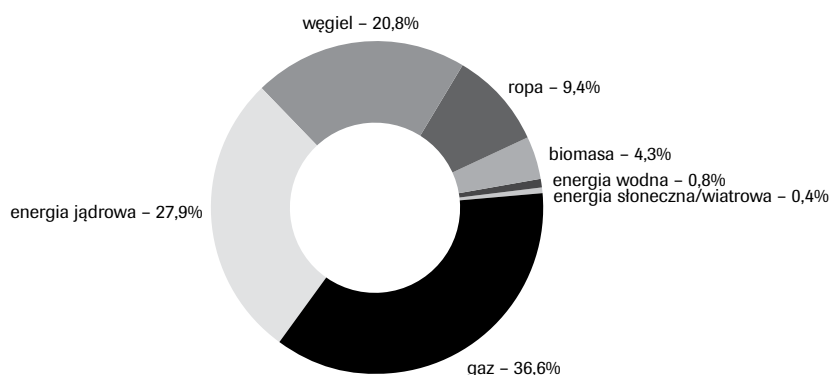
przy linii frontu w Donbasie. Oznacza to, że udział importowanych paliw w ukraińskim rynku utrzyma się na poziomie około 80–85%.

- Od czerwca 2016 roku uruchomione zostały dostawy rosyjskiego paliwa ropociągami produktowym PrykarpātZapadTrans, którym w ciągu kolejnych sześciu miesięcy Ukraina importowała 0,85 mln ton rosyjskiego oleju napędowego. W 2015 roku w dziwnych okolicznościach w wyniku decyzji sądu ukraińskiego doszło do przekazania rosyjskiej firmie kontroli nad tym strategicznym przedsiębiorstwem. Jeżeli obecny poziom dostaw zostanie utrzymany w przyszłości, wówczas rosyjski diesel może zająć około połowy rynku tego paliwa na Ukrainie. Schemat importu z Rosji wskazuje, że projekt objęty jest patronatem korupcyjnym ze strony którejś z grup w elicie obecnych władz ukraińskich.

I. KONSUMPCJA PALIW NA RYNKU UKRAIŃSKIM

Na Ukrainie sektor naftowy ma mniejsze znaczenie niż sektory gazowy, węglowy i jądrowy, które stanowią podstawę ukraińskiej energetyki. Wynika to zarówno z mniejszej roli produktów naftowych w bilansie energetycznym (9,4% w 2015 roku; dla porównania w Polsce około 24%¹), jak też mniejszego upolitycznienia kwestii dostaw surowej ropy i paliw na Ukrainę niż w przypadku gazu. W ciągu ćwierćwiecza ukraińskiej niepodległości to import rosyjskiego gazu stanowił jedną z kluczowych kwestii w polityce zagranicznej i wewnętrznej.

Wykres 1. Bilans energetyczny Ukrainy w 2015 roku



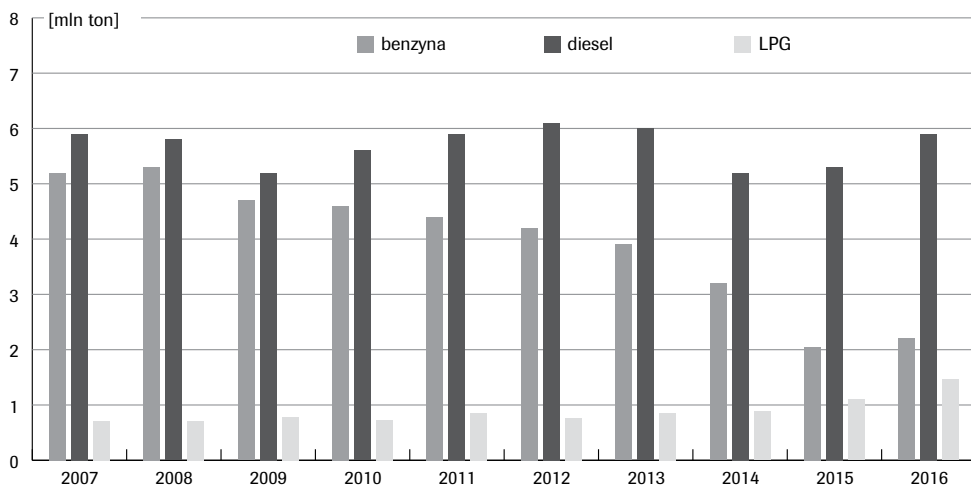
Dane: Projekt strategii energetycznej Ukrainy do 2035 roku (grudzień 2016)

W ostatnich latach ukraińska konsumpcja dwóch kluczowych paliw, czyli benzyny i oleju napędowego, wynosiła zwykle około 10–11 mln ton rocznie. Dopiero od 2013 roku popyt na te produkty zaczął szybko spadać, osiągając w 2016 roku poziom 8,1 mln ton. O ile konsumpcja oleju napędowego utrzymywała się na poziomie około 5,5–6 mln ton, o tyle benzyny obniżyła się z 5,3 mln ton w roku 2008 do 2,2 mln w 2016. Jak pokazuje Wykres 2, w latach 2007–2016 całkowita konsumpcja benzyny i diesla spadła o 27%, przy tym spadek konsumpcji benzyny w tym okresie wyniósł aż 58%, zaś oleju napędowego po początkowym spadku wrócił do zbliżonego poziomu².

¹ Dane za 2015 rok. Według projektu Strategii energetycznej Ukrainy do 2035 roku, w ciągu ostatnich lat udział produktów naftowych w bilansie energetycznym utrzymuje się na poziomie 10–11%. http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/publish/article?art_id=245165746&cat_id=245165726. Dla Polski dane GUS za 2015 rok.

² Przy cytowaniu ukraińskiej statystyki dotyczącej sektora naftowego niezbędne jest zastrzeżenie co do różnic (od kilku do kilkunastu procent) między danymi publikowanymi przez ukraińskie Ministerstwo Energetyki i Przemysłu Węglowego, Państwową Służbę Statystyki, Państwową Służbę Fiskalną oraz danymi agencji badających rynek paliwowy. Różnice wynikają

Wykres 2. Konsumpcja benzyny, diesla i LPG na Ukrainie (mln ton)



Dane: Państwowa Służba Statystyki Ukrainy

Tak duży spadek wywołany był szeregiem czynników, z których najważniejsze to:

- **kryzys gospodarczy**, który znacznie osłabił aktywność ekonomiczną;
- **utrata Krymu i wybuch wojny w Donbasie**, który miał 10-procentowy udział w całości ukraińskiej konsumpcji paliw;
- **przechodzenie właścicieli aut z napędu benzynowego na LPG**, którego konsumpcja w ciągu ostatnich lat znacząco wzrosła.

Widoczny w strukturze popytu na paliwa szybki spadek zapotrzebowania na benzynę wynika przede wszystkim ze wzrostu popularności LPG, który jest paliwem znacznie tańszym (w ciągu ostatnich dwóch lat cena LPG stanowiła 46% wartości benzyny), co skutkuje masowym przechodzeniem transportu na tańszy rodzaj paliwa³. Wzrost popytu na LPG sprawił, że dotychczasowi dostawcy (głównie Rosja i Białoruś) nie byli w stanie dostarczać niezbędnych ilości, co wywołało konieczność importu z tak egzotycznych kierunków, jak m.in. Grecja i Egipt. O ile w 2012 roku LPG zajmował 17% w strukturze sprzedaży detalicznej na ukraińskich stacjach benzynowych, to w 2016 roku już około 33%⁴.

z innej metodyki obliczeń, nieuwzględniania przez instytucje państwowe produkcji ukraińskiej ropy naftowej (która od 2014 roku nie przekazuje danych statystycznych instytucjom państwowym) oraz szarej strefy.

³ С. Куюн, Осенние „дыпята” топливного рынка, *Zierkało Niedieli*, 25.11.2016; http://gazeta.zn.ua/energy_market/osennie-cyplyata-toplivnogo-rynka-.html

⁴ А. Куюн, Заправленные и счастливые, *Business.ua*, 27.06.2016; http://www.business.ua/companies/zapravlennye_i_schastlivye-344802/

W 2016 roku udało się zahamować spadek konsumpcji głównych paliw. Wzrost ukraińskiego PKB o 2% i produkcji przemysłowej o 2,4% spowodował wzrost popytu na olej napędowy o 9,1% i benzyny o 8,8%⁵. Drugim czynnikiem było zmniejszenie udziału szarej strefy w całości sprzedaży paliw.

Na Ukrainie obserwowana jest tendencja dalszego wzrostu popularności LPG, którego sprzedaż w 2016 roku osiągnęła poziom 1,46 mln ton. Konsumpcja tego paliwa zwiększyła się o 90% w ciągu pięciu lat, w tym tylko w 2016 roku wzrosła aż o 33% (w porównaniu z rokiem poprzednim). Ukraina weszła tym samym do dziesiątki największych światowych konsumentów LPG w transporcie. Tajemnica popularności LPG tkwi nie tylko w atrakcyjnej cenie, ale spowodowana jest również niską jakością benzyny i oleju napędowego sprzedawanych na ukraińskich stacjach.

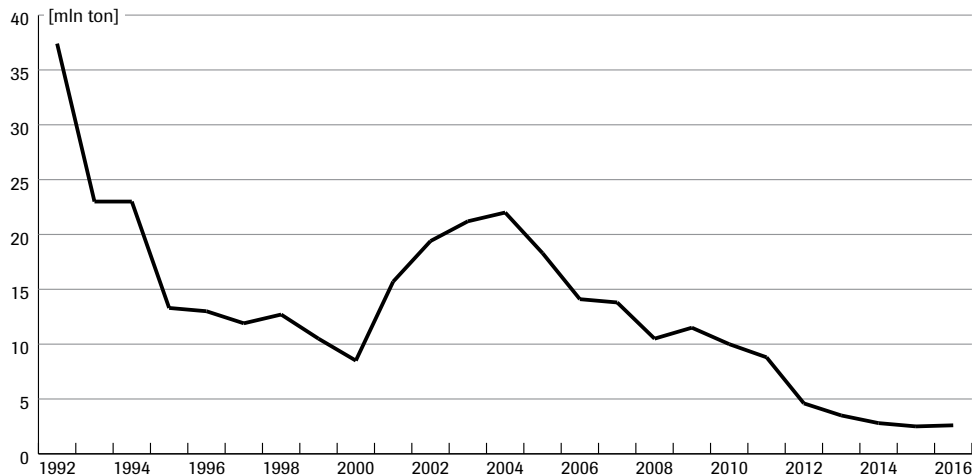
⁵ Dane agencji konsultingowej A-95, <http://ukrchem.dp.ua/2017/01/25/ukraina-balans-rynka-nefteproduktov-v-2016-godu.html>. Według danych Ministerstwa Energetyki (http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/publish/printable_article?art_id=245178477) konsumpcja diesla wzrosła o 1,7%, zaś benzyny spadła o 9,2%.

II. UPADEK UKRAIŃSKICH RAFINERII

Na Ukrainie istnieje sześć rafinerii, których łączne moce przerobowe na początku lat 90. wynosiły 51 mln ton. Są to przedsiębiorstwa niemodernizowane od wielu lat, przestarzałe technologicznie i niezdolne do produkcji wysokiej jakości paliw w ilości wymaganej przez rynek. Cztery rafinerie (Odessa, Chersoń oraz zachodnioukraińskie Nadwórna i Drohobycz) zostały zbudowane jeszcze przed II wojną światową, zaś dwie pozostałe (Krzemieńczuk i Lisiczańsk) w latach 60.–70. XX wieku.

Tuż po rozpadzie ZSRR przetwórstwo ropy naftowej na Ukrainie wynosiło ponad 37 mln ton, po czym zaczęło szybko spadać, osiągając w 2000 roku poziom 8,5 mln ton. Rafinerie działały wówczas w warunkach rynkowych, bez subsydiów ze strony państwa (inaczej niż w przypadku rynku gazowego). Jedy- nym źródłem importu surowca była Rosja, jednak dostawy stawały się coraz bardziej nieregularne i organizowane były na podstawie kontraktów krótko- terminowych. Rezultatem tego stała się konieczność importu produktów naf- towych na dużą skalę.

Wykres 3. Przetwórstwo ropy naftowej w ukraińskich rafineriach (mln ton)



Dane: Państwowa Służba Statystyki Ukrainy, Ministerstwo Energetyki i Przemysłu Węglowego

Rosnące problemy z zaopatrzeniem w ropę doprowadziły do podjęcia przez Kijów decyzji o sprzedaży rafinerii rosyjskim firmom naftowym. Decyzja ta podyktowana była przekonaniem, że doprowadzi to do zapewnienia dostaw surowca. W 1991 roku sprzedano 37,5% akcji największej na Ukrainie rafinerii w Krzemieńczuku (jej ówczesne moce przerobowe wynosiły 18,6 mln ton), które wykupili rosyjski koncern Tatnieft' i rząd Tatarstanu. W wyniku

transakcji na bazie przedsiębiorstwa powstała spółka Ukratnafta. Decyzja wynikała z tego, że rafineria tradycyjnie przystosowana była do przerobu ciężkiej ropy tatarskiej. W kolejnych latach udział podmiotów rosyjskich w akcjonariacie zwiększył się do 55,7%, zaś udział państwa ukraińskiego zmniejszył się do 43%.

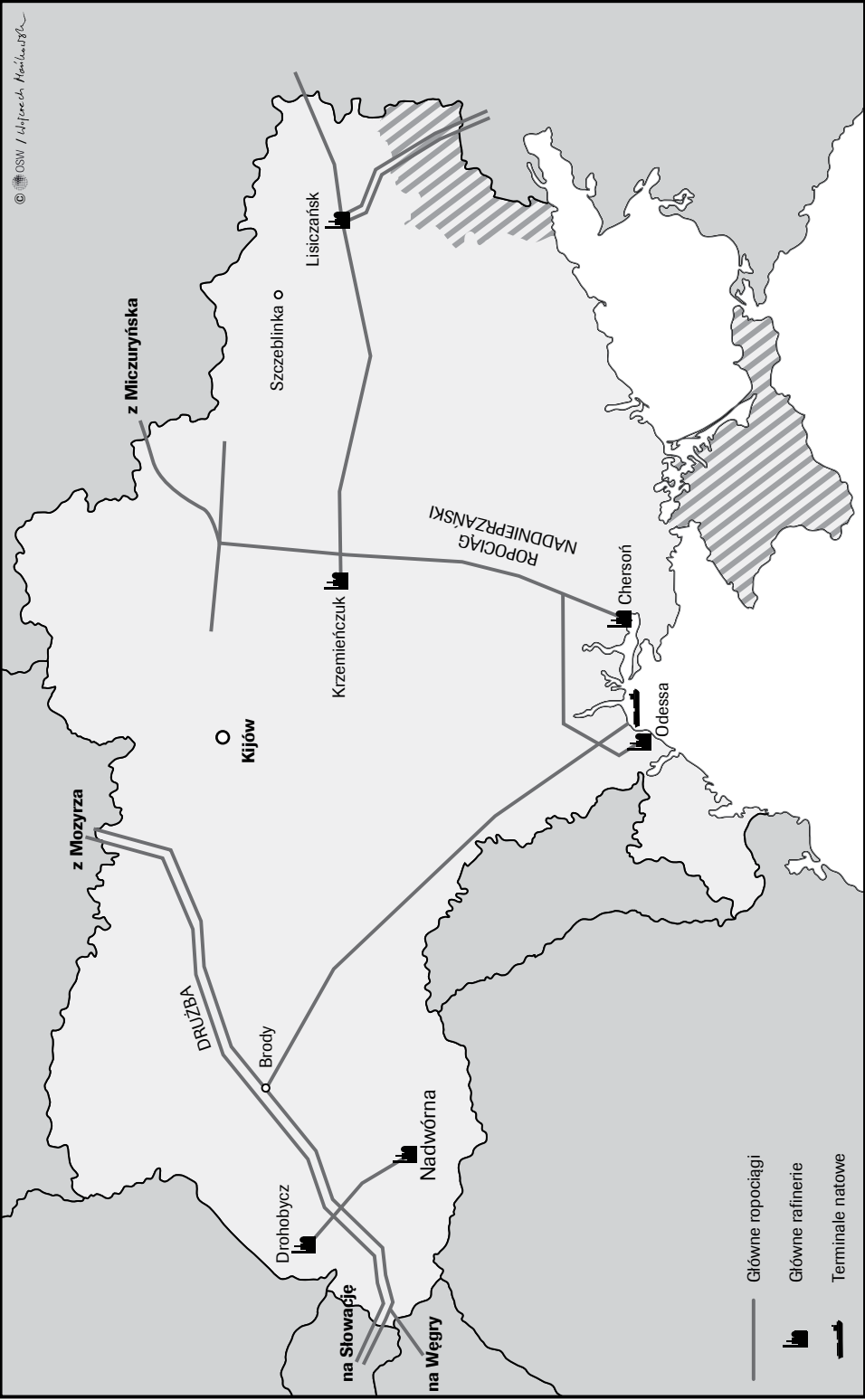
W latach 1999–2000 kolejne trzy rafinerie trafiły w ręce Rosjan: chersońska (spółka Allians), odeska (ŁUKoil) i lisiczańska (TNK). Wartość wszystkich transakcji była znacznie niższa od ceny rynkowej przedsiębiorstw. W tym samym czasie sprywatyzowane zostały dwie najmniejsze rafinerie w Drohobyczu i Nadwórnej, które trafiły w ręce kapitału ukraińskiego (Grupa Prywat, kontrolowana przez oligarchów Ihora Kołomojskiego i Hennadija Boholubowa).

Skutkiem prywatyzacji głównych mocy rafineryjnych na Ukrainie było zwiększenie dostaw rosyjskiej ropy i rozwiązanie wcześniejszego problemu z deficytem surowca. W latach 2003–2004 ukraińskie rafinerie przerabiały rocznie 21–22 mln ton, co oznaczało osiągnięcie najwyższego poziomu od początku lat 90. Pozwoliło to nie tylko w pełni zapewnić dostawy na rynek wewnętrzny, ale również eksportować część produkcji. Jednocześnie wysokie cła skutecznie utrudniały dostęp na Ukrainę paliw importowanych.

Do znaczącej zmiany na ukraińskim rynku naftowym doszło w maju 2005 roku, kiedy wybuchł tzw. kryzys paliwowy. Wywołany został próbą władz wprowadzenia regulowanych cen na paliwa, co doprowadziło do wstrzymania przez głównych producentów, tj. ukraińskie rafinerie kontrolowane przez koncerny rosyjskie, dostaw na rynek. To z kolei spowodowało deficyt benzyny i oleju napędowego. Kryzysowi towarzyszył spór między rządem Julii Tymoszenko a prezydentem Wiktorem Juszczenką o to, kto ponosi odpowiedzialność za sytuację. W rezultacie parlament, chcąc doprowadzić do „stabilizacji cen”, postanowił znieść cła na import produktów naftowych.

Decyzja ta miała daleko idące negatywne konsekwencje dla ukraińskiego przemysłu rafineryjnego. Z jednej strony doprowadziła do wzrostu konkurencji na rynku paliwowym, co miało korzystny wpływ na poziom cen. Z drugiej jednak skutkowało stopniowym wzrostem ilości paliw zagranicznych na rynku ukraińskim, co osłabiło kondycję finansową miejscowych rafinerii. Musiały one nie tylko konkurować z produktami z importu, ale również szukać środków na modernizację technologiczną. Przerób ropy w rafineriach ukraińskich zaczął szybko spadać z 14,1 mln ton w 2006 roku do 10,5 mln ton w 2008 roku. Wpływ na to miało również zamknięcie w 2005 roku przestarzałej technologicznie

Mapa. Główne rafinerie i ropociągi



rafinerii w Chersoniu, a następnie zakładów w Drohobyczu i Nadwórnej (projektowe moce przerobowe to odpowiednio 7 mln ton, 3,2 mln ton i 2,6 mln ton rocznie). Ich właściciele nie byli w stanie pozyskać środków na kosztowną modernizację, ewentualnie uznali biznes za niewystarczająco perspektywiczny ze względu na konkurencję z bezcłowym paliwem z importu. Ukraińskie rafinerie, których możliwości techniczne pozwalają na głębokość przerobu ropy na poziomie jedynie około 55%, nie były w stanie produkować paliwa wyższej jakości (Euro 5), cieszącego się coraz większym popytem.

W 2010 roku ŁUKoil zdecydował o wyłączeniu rafinerii w Odessie (moc 2,8 mln ton), co było odpowiedzią na decyzję ukraińskiego państwowego operatora ropociągów Ukrtransnafty o wstrzymaniu dostaw do przedsiębiorstwa surowej ropy z Rosji ropociągami Naddnieprzańskim. ŁUKoil uznał, że import surowca drogą morską jest nieopłacalny ekonomicznie. Decyzja Ukrtransnafty, kontrolowanej wówczas przez Grupę Prywat, spowodowana była tym, że dwa lata wcześniej ta sama Grupa Prywat przejęła w sposób nielegalny (tzw. rejderstwo) kontrolę nad spółką Ukrtatnafta, nadzorującą rafinerię w Krzemieńczuku⁶. W rezultacie Rosjanie wstrzymali dostawy ropy do tego przedsiębiorstwa, zaś jego nowi właściciele zmuszeni zostali do sprowadzania surowca drogą morską poprzez rewersowe dostawy ropociągami Naddnieprzańskim. To z kolei oznaczało konieczność wstrzymania dostaw rosyjskiej ropy tą trasą do rafinerii ŁUKoila w Odessie⁷.

W marcu 2012 roku zamknięta została również rafineria w Łysyczańsku (moc 7 mln ton), co wynikało także z nieopłacalności produkcji (przedsiębiorstwo należy obecnie do rosyjskiego koncernu państwowego Rosneft', po przejęciu przez niego w 2013 roku koncernu TNK-BP). W tym czasie na Ukrainę na masową skalę wwożono zagraniczne paliwo i szeroko stosowano metody unikania płatności akcyzy. Możliwe to było dzięki powiązaniu osób zajmujących się tym procederem z najwyższymi władzami Ukrainy (zob. szczegóły poniżej). Próby właścicieli rafinerii przekonania rządu do wprowadzenia ceł na import paliw nie przyniosły skutku.

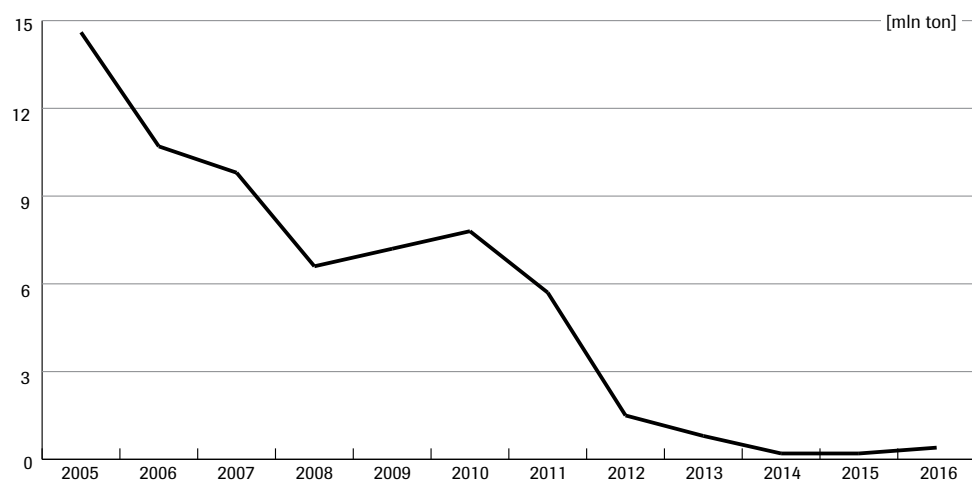
⁶ Więcej na temat sporu: W. Konończuk, W Krzemieńczuku na Ukrainie... bitwa o rafinerię, Gigawat Energia, nr 3/2008; <http://www.gigawat.net.pl/archiwum/index.php/article/articleview/1168/1/84/index.html>

⁷ Tatnieft', pozbawiona przez Grupę Prywat swoich akcji w Ukrtatnaftcie, wniosła sprawę do sądu gospodarczego w Paryżu, który w 2014 roku uznał, że państwo ukraińskie powinno wypłacić rosyjskiemu koncernowi odszkodowanie w wysokości 112 mln USD. W listopadzie 2016 roku wydykt ten potwierdził sąd apelacyjny w Paryżu; <http://www.tatneft.ru/press-tsentr/press-relizi/more/4917/?lang=ru>

Zamknięcie rafinerii w Lisiczańsku doprowadziło do całkowitego wstrzymania dostaw rosyjskiej ropy naftowej na Ukrainę. W rezultacie od pięciu lat na Ukrainie funkcjonuje jedynie rafineria w Krzemieńczuku, która przerabia ropę ukraińską (wydobycie krajowe wyniosło w 2016 roku 2,2 mln ton i systematycznie spada) oraz niewielkie ilości surowca z importu (głównie z Azerbejdżanu i Kazachstanu). Niewielkie ilości paliw produkowane są również w Szabelińskim Zakładzie Przerobu Gazu, należącym do państwowego koncernu Ukrhazwydobuвання.

Od początku niepodległości Ukrainy kluczowym źródłem dostaw ropy była Rosja, która przez wiele lat nie miała konkurencji. W latach 2006–2015 aż 89,4% importowanego surowca pochodziło z tego kraju, 5,6% z Azerbejdżanu, 4,4% z Kazachstanu⁸. Przy tym dostawy z tych dwóch ostatnich krajów zaczęły się dopiero w ostatnich latach. W 2016 roku kluczowym dostawcą surowej ropy na Ukrainę byli producenci z Kazachstanu (96,8% całości dostaw), jednak dostawy (drogą kolejową) były minimalne i wyniosły około 400 tys. ton.

Wykres 4. Import surowej ropy na Ukrainę (mln ton)



Dane: Państwowa Służba Statystyki Ukrainy

W rezultacie opisanych wyżej procesów przetwórstwo ropy naftowej na Ukrainie utrzymuje się na najniższym w historii tego państwa poziomie około 2,5 mln ton rocznie. W 2015 roku udział krajowych paliw w całości ukraińskiej konsumpcji sięgnął zaledwie 15%. Pozostała część pochodzi z importu.

⁸ O. Мельник, Нафта. Стабільний рух в нікуди?, EIRCenter.com, 19.07.2016; <http://eircenter.com/ua-analitik/nafta-stabilnij-rux-v-nikudio/>

III. PERSPEKTYWY UKRAIŃSKIEGO PRZEMYSŁU RAFINERYJNEGO

Sektor rafineryjny na Ukrainie znajduje się w głębokim kryzysie, co jest efektem długoletnich zaniedbań ze strony właścicieli przedsiębiorstw, którzy w odpowiednim momencie nie podjęli działań na rzecz ich modernizacji, braku strategii rozwoju sektora ze strony państwa, wpływu korupcji, w tym wysokich dochodów z nielegalnego importu paliw. W efekcie ukraińskie rafinerie są najbardziej przestarzałe w Europie, a z sześciu istniejących paliwa produkuje jedynie zakład w Krzemieńczuku. Zatwierdzona w 2013 roku Strategia energetyczna Ukrainy do 2030 roku przewidywała, że poziom niezbędnych wydatków dla modernizacji – jak to ujęto w dokumencie – „najnowocześniejszych” ukraińskich rafinerii wynosi 3,6–5,5 mld USD⁹.

Rafineria w Krzemieńczuku ma techniczne moce przerobowe 10–11 mln ton rocznie, co oznacza, że teoretycznie mogłaby pokryć znaczną większość krajowego zapotrzebowania na paliwa (diesel i benzynę). Problemem jest jednak niewystarczająca ilość dostaw surowca, w tym ze względu na spadające wydobycie na Ukrainie oraz potrzeby modernizacji. Rafineria nie jest w stanie produkować paliw najwyższej jakości w ilościach, których potrzebuje rynek. Dopiero w kwietniu 2016 roku w Krzemieńczuku zaczęto produkować olej napędowy o standardzie Euro 5. Kierownictwo rafinerii podejmuje próby importu większych partii surowej ropy. W listopadzie 2016 roku przedsiębiorstwo porozumiało się z Azerbejdżanem w sprawie dostaw w ciągu trzech lat łącznie 4 mln ton ropy gatunku Azeri Light, w tym w 2017 roku planowana jest dostawa około 1,3 mln ton. Import będzie realizowany poprzez ropociąg Naddnieprzański łączący Odesę z Krzemieńczukiem, z którego w 2016 roku wypompowano ropę Urals i napełniono gatunkiem Azeri Light.

Grupa Prywat nie przewiduje na razie kompleksowego programu modernizacji rafinerii w Krzemieńczuku, a jedynie działania punktowe, niewpływające na skok technologiczny całego przedsiębiorstwa. Minimalne niezbędne inwestycje szacowane są na około miliard dolarów. Obecnie trwające unowocześnienie niektórych instalacji ma zapewnić możliwość produkcji 2 mln ton benzyny i oleju napędowego klasy Euro 5, co zaspokoiłoby jedynie około 1/4 ukraińskiego popytu na te paliwa¹⁰.

⁹ Оновлення Енергетичної стратегії України на період до 2030 р., 11.06.2012; http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/publish/article?art_id=222022&cat_id=104126

¹⁰ С. Куюн, Осенние „цыплята” топливного рынка, *op. cit.*

Znacznie gorzej wygląda obecna sytuacja pozostałych pięciu ukraińskich rafinerii, które w najbliższej przyszłości nie będą w stanie wznowić działalności:

- Dwie zachodnioukraińskie **rafinerie w Drohobyczu i Nadwórnej** są na tyle przestarzałe technologicznie, że musiałyby zostać zbudowane od nowa, co wymagałoby co najmniej miliarda dolarów inwestycji w każdej z nich. Jest to mało realne nie tylko dlatego, że ich właściciel (Grupa Prywat) nie przejawia nimi zainteresowania, ale nie ma także uzasadnienia ekonomicznego dla działalności dwóch rafinerii w tym regionie Ukrainy.
- W ostatnich latach podjęto próby reaktywowania **rafinerii w Chersoniu** kupionej w 2007 roku przez ukraińską grupę Kontinium – właściciela sieci stacji benzynowych WOG. Poziom niezbędnych inwestycji szacowany był wówczas na około 2 miliardów dolarów i firma zajmowała się poszukiwaniem finansowania. Jednak po śmierci jej głównego właściciela Igora Jeremiejewa w 2016 roku projekt wydaje się jeszcze mniej realny niż wcześniej.
- Podobnie mało realne jest uruchomienie **rafinerii w Lisiczańsku** (obwód ługański), która bez większych nakładów inwestycyjnych mogłaby produkować kilka milionów ton paliw rocznie (niskiej jakości). Rosneft’ nie wykazuje jednak zainteresowania uruchomieniem przedsiębiorstwa, na co wpływ niewątpliwie ma również jego położenie w bezpośredniej bliskości linii frontu w Donbasie (w czasie wcześniejszych działań wojennych niektóre instalacje zakładu zostały uszkodzone).
- Mało prawdopodobne jest także wznowienie produkcji w **rafinerii w Odesie**, która w 2013 roku została wykupiona od ŁUKoila przez Serhija Kurczenkę, ukraińskiego oligarchę związanego z otoczeniem byłego prezydenta Wiktora Janukowycza. Kurczenko wyjechał z kraju, uciekając przed ukraińską prokuraturą, zarzucającą mu korupcję na wielką skalę. Obecnie stan własnościowy zakładu nie jest jasny. W 2014 roku rafinerię przejął rosyjski bank VTB, jako zastaw za długi niespłacone przez Kurczenkę. Zaś w 2016 roku rozpoczął się proces bankructwa przedsiębiorstwa, które decyzją ukraińskiego Ministerstwa Energetyki zostało przekazane w zarządzanie przez państwową spółkę Ukrtransnaftoprodukt, która *de facto* jest kontrolowana przez polityków Frontu Ludowego – partii byłego premiera Arsenija Jaceniuka¹¹.

¹¹ В. Стародубцев, Сумеет ли Путин отстоять Одесский НПЗ, *Diełowaja Stolica*, 18.01.2016; <http://www.dsnews.ua/economics/borba-za-odesskiy-npz-dostigla-kulminatsii-18012-016151600>

Obok rafinerii w Krzemieńczuku paliwa na Ukrainie produkuje **Szebeliński Zakład Przerobu Gazu**, który w ostatnich dwóch latach podjął działania na rzecz unowocześnienia instalacji. Pozwoliło to na rozpoczęcie produkcji niewielkich ilości benzyny w standardzie Euro 5. Obecne moce produkcyjne przedsiębiorstwa wynoszą około 550 tys. ton paliw rocznie. Problemem pozostaje jednak dostępność surowej ropy i – poza surowcem ukraińskim – zakład przerabia niewielkie ilości ropy z Kazachstanu.

W 2016 roku ukraińskie przedsiębiorstwa naftowe wyprodukowały łącznie około 1,45 mln ton paliw. W przypadku rafinerii w Krzemieńczuku było to 0,58 mln ton diesla (+12,7%) i 0,6 mln ton benzyny (+20%), zaś zakładu w Szebelince – 0,11 mln ton diesla (+7,5%) i 0,16 mln ton benzyny (-11,6%)¹². W ocenie ukraińskich ekspertów przy kontynuacji modernizacji i zapewnieniu surowca możliwe jest zwiększenie produkcji tych paliw do 6 mln ton rocznie, przede wszystkim dzięki istniejącym mocom rafineryjnym w Krzemieńczuku¹³.

Projekt Strategii energetycznej Ukrainy do 2035 roku o przyszłości sektora naftowego

Projekt Strategii energetycznej Ukrainy do 2035 roku został przygotowany przez Ministerstwo Energetyki i Przemysłu Węglowego we współpracy z Narodowym Instytutem Badań Strategicznych oraz prywatnym Centrum Badań Ekonomicznych i Politycznych im. Razumkowa¹⁴. Dokument został opublikowany 19 grudnia 2016 roku do dalszych konsultacji.

Dokument poświęca sektorowi naftowemu relatywnie niewiele miejsca. Strategia wymienia jego kluczowe słabości, jak: niski poziom techniczny ukraińskich rafinerii, trudna sytuacja finansowa, brak podejścia strategicznego ze strony państwa, nieefektywna polityka regulacyjna, podatkowa i taryfowa, brak przejrzystości rynku paliwowego, brak impulsów do modernizacji (podatkowych oraz w formie kar). W istocie jest to diagnoza głębokiej zapaści. Dokument krytykuje również podejście poprzednich

¹² И.Кудинов, А. Сиренко, Рынок ДТ — 2016: сравняли качество до 5, Nefterynok.info, 23.01.2017; http://www.nefterynok.info/analytics.phtml?art_id=390; Иван Кудинов, Рынок бензинов 2016: не все потеряно, Nefterynok.info, 16.01.2017; http://www.nefterynok.info/analytics.phtml?art_id=389

¹³ С. Куюн, Е. Мочалов, Качество ждет объемов, Zierkało Niedieli, 10.09.2016; http://gazeta.zn.ua/energy_market/kachestvo-zhdet-obemov-.html

¹⁴ http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/publish/article?art_id=245165746&cat_id=245165726

rządów, które zbyt pochoinnie uznały, że inwestorzy w ukraińskich rafineriach zapewnią im niezbędną ilość surowca do przerobu. Strategia konstatuje również, że przez ostatnie ponad dwadzieścia lat państwo nie przyjęło żadnego dokumentu o charakterze strategicznym, który stawiałby cele rozwoju sektora. Ostatnim był przyjęty w 1993 roku program rozwoju przemysłu rafineryjnego, który jednak nie został wykonany.

Główne cele rozwoju sektora rafineryjnego formułowane przez Strategię są następujące:

- modernizacja ukraińskich rafinerii (w tym budowa nowego zakładu) i przyjęcie odpowiedniego programu państwowego, który miałby ten proces stymulować;
- zwiększenie głębokości przerobu ropy do poziomu 80–85%, co uznano za „główny priorytet rozwoju rafinerii”;
- doprowadzenie do zmian w strukturze konsumpcji paliw przez zmniejszenie popytu na benzyny niskooktanowe i zwiększenie na paliwa wyższej jakości;
- stworzenie konkurencyjnego rynku produktów naftowych;
- szybki rozwój ukraińskiego przemysłu chemicznego;
- utrzymanie kontroli państwa nad systemem ropociągów magistralnych;
- doprowadzenie do przyrostu własnych zasobów naftowych do ponad 150 mln ton w 2030 roku poprzez stymulowanie prac poszukiwawczo-wydobywczych;
- utrzymanie udziału produktów naftowych w bilansie energetycznym na poziomie 12,1% w 2020 roku, 10,3% w 2025 roku, 8,8% w 2030 roku i 7,3% w 2035 roku.

Strategia przewiduje osiągnięcie tych celów w trzech etapach:

1. **W latach 2017–2020** powinno dojść do przyjęcia rządowego programu modernizacji przemysłu rafineryjnego, stopniowego zwiększenia jakości produkowanych paliw, stworzenia 90-dniowego zapasu ropy i produktów naftowych, „udoskonalenia działania rynku produktów naftowych, w tym stworzenia warunków dla napływu zagranicznych firm wydobywających ropę oraz dla powstania na Ukrainie nowoczesnej rafinerii”.
2. **W latach 2021–2025** stworzenie warunków dla zapewnienia ropociągowych dostaw ropy z różnych kierunków, doprowadzenie do zwiększenia głębokości przerobu ropy do poziomu 75%, zapewnienie dostaw

ukraińskiej produkcji paliw do poziomu 30% popytu przy jednoczesnym ograniczeniu importu dostaw paliw z jednego kierunku do 30% całości importu.

3. **W latach 2026–2035** zapewnienie 50-procentowego udziału produkcji ukraińskiej w rynku paliw i podniesienie ich jakości do poziomu Euro 5, dołączenie Ukrainy do międzynarodowych projektów wydobywczych, zapewnienie dostaw surowej ropy z jednego kierunku na poziomie maksymalnie 30%.

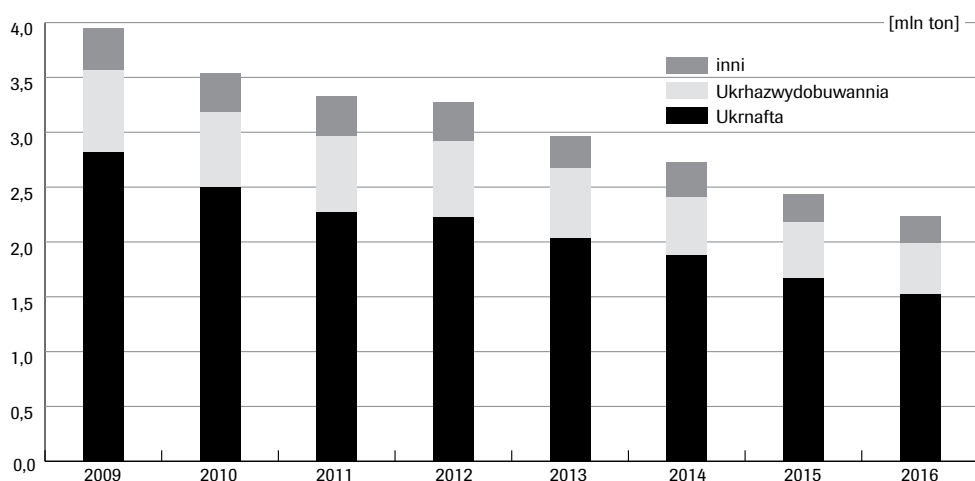
Podstawowym problemem strategii do 2035 roku jest zbyt ogólnikowy charakter wielu jej zapisów, w tym o deklarowanej pomocy ze strony państwa, i brak opracowania mechanizmu, który miałby doprowadzić do modernizacji ukraińskiego sektora rafineryjnego. W rezultacie trudno jest uznać ten dokument za realny „drogowskaz” dla reformy przemysłu rafineryjnego. Jest to raczej zbiór postulatów bez jasnego określenia, jak je zrealizować. Strategia została również skrytykowana przez wielu ukraińskich ekspertów oraz Komisję Europejską, która zarzuciła jej m.in. zbyt optymistyczny oraz nieuwzględnianie potencjalnego ryzyka¹⁵.

¹⁵ ЄК розкритикувала проект «Енергетична стратегія України до 2035 року», Interfax, 20.01.2017; <http://ua.interfax.com.ua/news/general/397840.html>

IV. WYDOBYCIE ROPY NA UKRAINIE

Ukraina ma zasoby ropy naftowej szacowane od 63 mln ton (oceny ekspertów) do 137 mln ton (ocena Naftohazu)¹⁶. Do niedawna wydobycie własne wynosiło około 4,5 mln ton rocznie, które przerabiane były w ukraińskich rafineriach. Wyprodukowane z nich paliwa pokrywały około 1/5 popytu krajowego. Jednak w ciągu ostatnich kilku lat wydobycie ropy zaczęło w szybkim tempie spadać, co było wywołane wyczerpywaniem się eksploatowanych złóż naftowych oraz niewystarczającym poziomem inwestycji. Między rokiem 2009 a 2016 poziom produkcji ropy obniżył się o 45% i prognozy wskazują, że w dalszym ciągu będzie spadał.

Wykres 5. Wydobycie ropy i kondensatu gazowego na Ukrainie (mln ton)



Dane: Ministerstwo Energetyki i Przemysłu Węglowego

Największymi producentami ropy na Ukrainie są dwie firmy: Ukrnafta i Ukrhazwydobuwanania, które łącznie wydobywają około 90% całości surowca. W pierwszej z tych firm państwo kontroluje 50% plus jedna akcja, druga jest w całości państwowa (oba przedsiębiorstwa wchodzą w struktury Naftohazu). Pozostałe, niewielkie ilości ropy wydobywane są przez około dwadzieścia prywatnych firm gazowych przy okazji wydobywania gazu ziemnego.

1. Sytuacja Ukrnafty

Niska efektywność działalności Ukrnafty w ciągu ostatnich kilkunastu lat wynikała z faktycznej utraty kontroli nad nią przez państwo. W 2003 roku

¹⁶ О. Мельник, Нафта..., *op. cit.*

firma została oddana w zarządzanie Grupie Prywat, która kontroluje 42% jej akcji. Wynikało to z nieformalnych porozumień politycznych między ówczesnym otoczeniem prezydenta Leonida Kuczmy a oligarchą Ihorem Kołomojskim kontrolującym Grupę Prywat. Znajdował on wspólny język ze wszystkimi kolejnymi ukraińskimi rządami, zarówno w okresie po pomarańczowej rewolucji, w trakcie prezydentury Wiktora Janukowycza, jak i po rewolucji godności. Nieformalną ceną za utrzymywanie przez Prywat kontroli nad Ukrnaftą była konieczność wypłacania łapówek rządzącym oraz wsparcie dla nich ze strony mediów Kołomojskiego (w szczególności kanału TV 1+1, jednego z najpopularniejszych na Ukrainie). Ponadto odzyskanie przez państwo kontroli nad przedsiębiorstwem utrudniały zapisy ustawy o towarzystwach akcyjnych, przewidujące, że do zwołania walnego zgromadzenia potrzebna jest zgoda 60% akcjonariuszy. Oznaczało to, że bez porozumienia z Prywatem skarb państwa nie był w stanie doprowadzić do zwołania rady nadzorczej. W rezultacie przez kilkanaście lat struktury Ihora Kołomojskiego zajmowały się wyprowadzaniem na wielką skalę pieniędzy z przedsiębiorstwa. Całość ropy wydobytej przez Ukrnaftę trafiała do rafinerii w Krzemieńczuku, należącej do Prywatu (ponadto koncern produkował około 2–3 mln m³ gazu rocznie). Rabunkowe zarządzanie przedsiębiorstwem, brak inwestycji oraz liczne schematy korupcyjne doprowadziły do znaczącego spadku poziomu wydobycia ropy i gazu o odpowiednio około 40% i 35% w ciągu kilku lat¹⁷. W samym tylko 2016 roku spadek wydobycia ropy wyniósł 9,2%.

Po rewolucji na Majdanie nowe władze weszły w taktyczny sojusz z Kołomojskim, mianowanym w marcu 2014 roku gubernatorem obwodu dniepropetrowskiego. W obliczu wojny w Donbasie był on w stanie ten obwód ustabilizować. Po jego dymisji w marcu 2015 roku Kijów podjął próbę odzyskania kontroli nad Ukrnaftą. W kwietniu 2015 roku Rada Najwyższa doprowadziła do zmiany ustawy o towarzystwach akcyjnych i wprowadzenia zapisów zmniejszających kworum niezbędne do zwołania rady nadzorczej do 50% głosów akcjonariuszy. Otworzyło to drogę do wymiany zarządu Ukrnafty, który wcześniej w pełni podporządkowany był Prywatowi. Nowym dyrektorem firmy został mianowany Brytyjczyk Mark Rollins. Szybko okazało się jednak, że Prywat w dalszym ciągu utrzymuje kontrolę operacyjną nad Ukrnaftą. Co więcej, wzmożeniu uległo wyprowadzanie środków finansowych z firmy – np. przekazanie nieznanej firmie (słup) produktów naftowych o wartości około 280 mln USD, które miały zostać zapłacone po dwóch latach. W rezultacie

¹⁷ C. Куюн, Нефть в обмен на... телевизор, *Zierkało Niedieli*, 18.03.2016; http://gazeta.zn.ua/internal/neft-v-obmen-na-televizor-_.html

w 2016 roku Ukrnafta odnotowała stratę w wysokości 250 mln USD, a dodatkowo jej zadłużenie wobec państwa sięgnęło około 470 mln USD (głównie z tytułu zaległych podatków), co oznacza, że firma stanęła na progu bankructwa¹⁸. Mimo że ukraińskie media od wielu miesięcy informowały o sytuacji w koncernie (a potwierdził ją audyt PWC, ujawniony w październiku 2016 roku), to ani kierownictwo Naftohazu, ani władze państwowe nie zrobiły nic, aby uzdrowić sytuację. Wszystko wskazuje na to, że jest to konsekwencja nadal obowiązującej umowy między Kołomojskim a częścią elity władzy. Współtworzący koalicję rządzącą Front Ludowy już wcześniej lobbował na rzecz interesów oligarchy, m.in. blokując zmiany w ustawie o towarzystwach akcyjnych. Przewodniczącym rady nadzorczej Ukrnafty jest Andrij Kobolew, szef Naftohazu (wiązany politycznie z partią Arsenija Jaceniuka), który mógł zablokować schematy masowego wyprowadzania środków z koncernu w latach 2014–2016, jednak z jakiegoś powodu udawał, że niczego nie widzi¹⁹.

2. Sytuacja Ukrhazwydobuwannia

Również Ukhazwydobuwannia była w ostatnich latach łupem politycznym kolejnych ekip rządzących. Po 2010 roku zarząd tą jedną z największych i najbogatszych firm ukraińskich, wydobywającą około 15 mld m³ gazu rocznie, został przekazany oligarsze Dmytro Firtaszowi. Według informacji ukraińskich mediów wygrał on nieformalny „przetarg”, co kosztowało go miliard dolarów, zapłaconych otoczeniu prezydenta Janukowycza²⁰. Po rewolucji godności na Ukrainie zainicjowana została reforma rynku gazu, która przewiduje m.in. unbundling Naftohazu, w tym wydzielenie z jego struktury Ukhazwydobuwannia. Spółka otrzymała również nowy zarząd i przyjęła nową strategię, co daje szanse na skokową poprawę jej funkcjonowania i zwiększenie wydobycia.

¹⁸ Аудит „зради”, *Zierkało Niedieli*, 01.10.2016; http://zn.ua/columnists/audit-zradi-225939_.html

¹⁹ Szerzej: С. Куюн, Преступление и наказание по Черчиллю, *Zierkało Niedieli*, 10.03.2017; http://gazeta.zn.ua/energy_market/prestuplenie-i-nakazanie-po-cherchillyu-_.html

²⁰ С. Куюн, Пора вернуть нефтегазовую отрасль Украине, *Zierkało Niedieli*, 28.02.2014; http://gazeta.zn.ua/energy_market/pora-vernut-neftegazovuyu-otrasl-ukraine-_.html

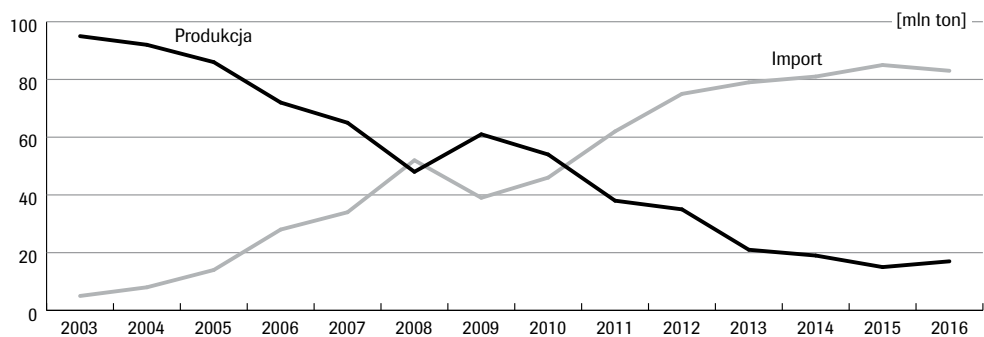
V. IMPORT PALIW NA UKRAINĘ

Wraz z rosnącym ograniczeniem produkcji przez ukraińskie rafinerie i zamykaniem kolejnych zakładów zaczął rosnąć import paliw. O ile do 2005 roku udział importowanej benzyny i oleju napędowego w całości konsumpcji nie przekraczał 8%, to od tego roku zaczął w szybkim tempie wzrastać. Przyczyniła się do tego niefortunna decyzja rządu w Kijowie z 2005 roku o zniesieniu ceł na importowane produkty naftowe, co doprowadziło do postępującej degradacji i zamykania ukraińskich rafinerii, które nie były w stanie konkurować z produkcją zagraniczną. Ich niekonkurencyjność wynikała również z tego, że właściciele tych przedsiębiorstw nie podjęli procesu ich modernizacji.

W pierwszych latach po podjęciu decyzji o zniesieniu cen udział importowanych paliw w całości konsumpcji wzrósł kilkukrotnie i w 2011 roku po raz pierwszy w historii więcej paliw sprowadzono z zagranicy, niż wyprodukowano w rafineriach ukraińskich (odpowiednio 62% wobec 38%). Rząd w Kijowie poważnie rozpatrywał wówczas możliwość przywrócenia ceł wwozowych, jednak zwyciężył lobbing grup polityczno-biznesowych, które kontrolowały istotną część importu.

W kolejnych latach tendencja wzrostu importu uległa dalszemu wzmocnieniu. W 2012 roku paliwa zagraniczne zajęły 75% udziału w ukraińskim rynku, w 2014 roku 81%, zaś w 2015 roku 85%. Przy tym udział importu w stosunku do produkcji krajowej był niższy w przypadku benzyny (odpowiednio 70% i 30%), zaś wyższy w przypadku oleju napędowego (odpowiednio 90% i 10%). Ukraina jest jedynym państwem europejskim tej wielkości, które ma tak niski udział paliw własnej produkcji w całości konsumpcji.

Wykres 6. Produkcja benzyny i diesla na Ukrainie w stosunku do importu tych paliw (%)



Dane: IEA, Państwowa Służba Statystyki Ukrainy

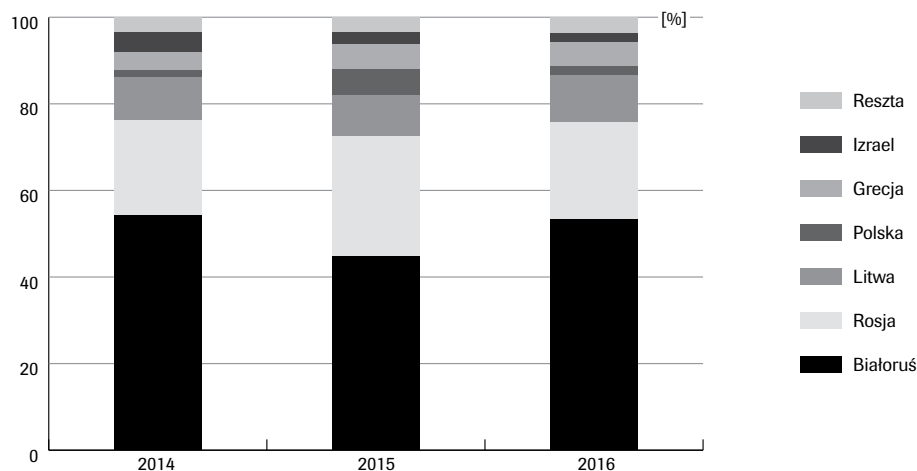
Ukraińskie przedsiębiorstwa nie są w stanie produkować również wystarczającej ilości LPG dla pokrycia szybko rosnącego popytu krajowego. Coraz więcej tego paliwa pochodzi więc z importu. O ile w 2008 roku 96,1% LPG produkowane było na Ukrainie, to w 2012 roku 62,7%, w 2014 roku 46,9%, zaś w 2016 roku 27,1%²¹.

1. Kierunki importu paliw

Ukraiński import paliw jest dobrze zdywersyfikowany. Do największych dostawców w ostatnich latach należą: Białoruś, Rosja, Litwa i Polska. Ich udział jest jednak różny w zależności od rodzaju paliw.

Aż 88% konsumpcji oleju napędowego na Ukrainie przypadło w 2016 roku na produkcję z importu, która wyniosła niemal 5,2 mln ton (+7,1% w porównaniu z 2015 rokiem). Od kilku lat kluczowym dostawcą jest Białoruś z udziałem sięgającym połowy wszystkich dostaw. Ponad 1/5 importu zajmują importerzy z Rosji, zaś udział Litwy wynosi około 10%. Głównym konsumentem diesla jest ukraiński przemysł oraz sektor rolniczy, stanowiący jeden z fundamentów ukraińskiej gospodarki i generujący największy udział w eksporcie. Struktura importu tego paliwa wyglądała w 2016 roku następująco: kolejną 75,9%, ropociągami produkcyjnym z Rosji 13,7%, tankowcami 10,1% i transportem samochodowym 0,3%.

Wykres 7. Kierunki importu oleju napędowego na Ukrainę (% całości importu)



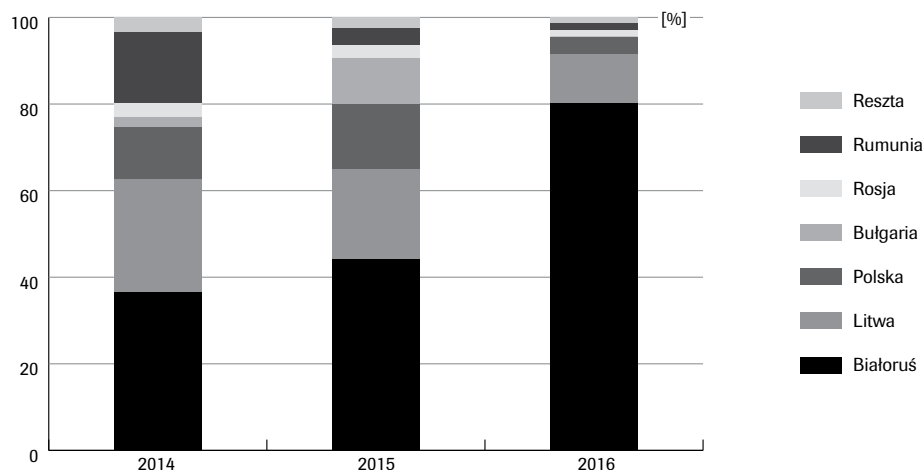
Dane: Nefterynok.info²²

²¹ Рынок LPG-2016: без передышки, Nefterynok, 06.02.2017; http://www.nefterynok.info/analytics.phtml?art_id=393

²² И. Кудинов, А. Сиренко, Рынок ДТ — 2016: сравняли качество до 5, Nefterynok.info, 23.01.2017; http://www.nefterynok.info/analytics.phtml?art_id=390

W 2016 roku z importu pochodziło 66% całości konsumpcji benzyny na Ukrainie, co stanowiło 1,45 mln ton (+4% wobec 2015 roku). Dominującym dostawcą tego paliwa na Ukrainę jest Białoruś, której udział w 2016 roku wzrósł do rekordowego poziomu 80,3% całości importu. Dostawcy z Litwy i Polski (rafinerie należące do PKN Orlen) posiadali udział odpowiednio 11,3% i 3,9%. Jak widać, trzy państwa miały w sumie ponad 95% udziału w całości importu benzyny. Struktura dostaw wyglądała następująco: benzyna 92 (54,4%), 95 (45,2%), 98 (0,4%).

Wykres 8. Kierunki importu benzyny na Ukrainę (% całości importu)



Dane: Nefterynok.info²³

Do największych importerów paliw na Ukrainę należą firmy prowadzące sieci stacji benzynowych. Dwie kluczowe, czyli WOG i Okko, sprowadziły łącznie 34% całości benzyny w 2014 roku i 31% w 2015 roku. Dużym importerem jest również białoruska BNK, działająca poprzez swoją ukraińską filię BNK-Ukraina, która w 2015 roku miała udział 18,3% w rynku benzyny.

1.1. Dostawy paliw z Białorusi

Producenci białoruscy od lat systematycznie zwiększają swój udział w ukraińskim rynku paliw i od lat zajmują pierwsze miejsce zarówno w dostawach benzyny, jak i oleju napędowego. Przewagi Białorusi nad konkurentami wynikają przede wszystkim z bliskości geograficznej. Rafineria w Mozyrz (moce przerobowe 12 mln ton ropy rocznie), czyli kluczowy białoruski dostawca na

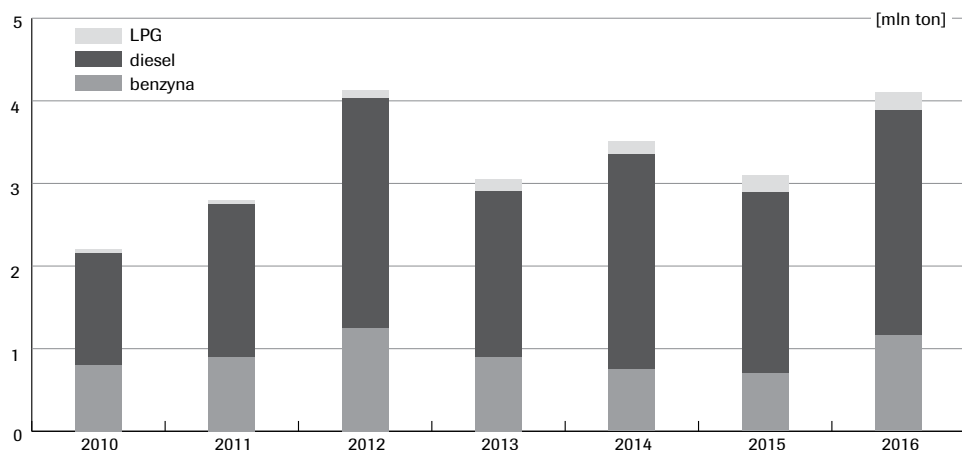
²³ И. Кудин, Рынок бензинов 2016: не все потеряно, Nefterynok.info, 16.01.2017; http://www.nefterynok.info/analytics.phtml?art_id=389

Ukrainę (ponad 90% wszystkich dostaw z Białorusi, reszta przypada na polską rafinerię Naftan), położona jest blisko granicy białorusko-ukraińskiej. Dzięki procesowi modernizacji, jaki przeszła w ostatnich latach, jest w stanie sprzedawać dobrej jakości paliwo w umiarkowanej cenie.

Białorusini rozwinęli również własną sieć sprzedaży na rynku ukraińskim, przede wszystkim poprzez ukraińską filię Białoruskiej Kompanii Naftowej (BNK), która jest spółką powołaną przez białoruskie rafinerie i państwową spółkę Biełorusneft'. W ciągu ostatnich pięciu lat poziom sprzedaży paliw z Białorusi wynosi 3–4 mln ton rocznie, większość przypada na olej napędowy.

W 2016 roku białoruski eksport paliw na Ukrainę wzrósł do 4,1 mln ton, przy czym dostawy benzyny zwiększyły się o 65%, zaś oleju napędowego o 24% w porównaniu z rokiem poprzednim. Udział paliw z Białorusi w całości ukraińskiego rynku sięgnął tym samym niemal 50%.

Wykres 9. Dostawy paliw z Białorusi na Ukrainę (mln ton)

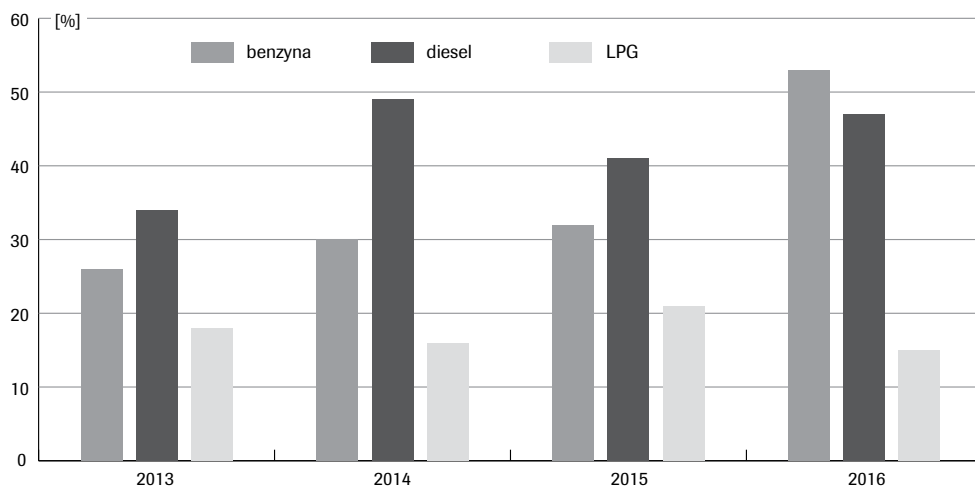


Dane: Ministerstwo Energetyki i Przemysłu Węglowego

W 2016 roku udział paliw białoruskich w sprzedaży poszczególnych gatunków na Ukrainie wzrósł do 53% całości rynku benzyny oraz ponad 47% rynku oleju napędowego. Obniżył się zaś do 15% udział sprzedaży białoruskiego LPG. Uwagę zwraca, że ponad połowa benzyny importowanej z Białorusi stanowi benzyna 92. Popyt na nią wynika z tego, że ukraińscy nabywcy hurtowi wzbogacają ją o różne komponenty, „uszlachetniając” do poziomu benzyny 95.

Białoruś zajmuje również pierwsze miejsce w dostawach mazutu, który zużywany jest głównie przez ukraińskie elektrownie ciepłne, oraz bitumów ze względu na aktywizację ukraińskiego programu remontu dróg.

Wykres 10. Udział paliw importowanych z Białorusi w ukraińskim rynku (%)



Dane: Nefterynok.info

Istnieje również duży potencjał w białorusko-ukraińskiej współpracy w kwestii dostaw surowej ropy do rafinerii białoruskich ze źródeł nierosyjskich. Ropociąg Odessa-Brody, a następnie południowa część ropociągu Družba mogą stać się alternatywą dla dostaw surowca na Białoruś.

1.2. Dostawy paliw z Rosji

W pierwszych latach po zniesieniu przez Ukrainę ceł importowych na paliwa Rosja należała do średniej wielkości dostawców z udziałem około 10% w dostawach oleju napędowego i kilkukrotnie mniejszym w dostawach benzyny. W ostatnich latach import rosyjskiego diesla znacznie wzrósł, utrzymując w ostatnich pięciu latach udział około 25% w sprzedaży tego paliwa. W okresie rządów Wiktora Janukowycza wzrost wynikał z przejęcia części rynku przez „Rodzinę”, czyli jego biznesowe otoczenie, w szczególności firmy Serhija Kurczenki (m.in. VETEK), które importowały diesla z Rosji. W 2015 roku rosyjskie koncerny sprzedały na Ukrainie 1,75 mln ton produktów naftowych, w tym 1,2 mln ton przypadło na olej napędowy. Pozycję rosyjską czasowo zachwiało embargo Moskwy na eksport paliw na Ukrainę, obowiązujące od października 2015 roku do marca 2016 roku.

Wiosną 2016 roku na Ukrainie trwała dyskusja, zainicjowana przez ówczesnego premiera Arsenija Jaceniuka, na temat zasadności zakazu importu rosyjskich paliw. W końcu decyzja taka została odrzucona. Oficjalnie ze względu na zagrożenie dla istotnego wzrostu cen paliw na rynku ukraińskim, nieoficjalnie ze względu na udział osób powiązanych z rządzącymi w imporcie paliw z Rosji.

W rezultacie w 2016 roku producenci rosyjscy odzyskali ukraiński rynek, sprzedając 1,2 mln ton diesla i 0,1 mln ton benzyny, co dało paliwom z Rosji 16% udziału w całości sprzedaży. Rosyjskie paliwa mają perspektywy dalszego zwiększenia udziału w rynku za sprawą uruchomionego ponownie w czerwcu 2016 roku ropociągu produktowego z Rosji na Ukrainę. Od czerwca 2016 roku trasą tą zaczęło trafiać na Ukrainę 150–180 tys. ton oleju napędowego miesięcznie (Euro 5). Jego cena jest przy tym niższa o 20–25 USD za tonę od dostaw drogą kolejową. Oznacza to, że przy utrzymaniu obecnego poziomu dostaw rosyjskie paliwo może zwiększyć swój udział do połowy ukraińskiego rynku diesla.

Ropociąg produktowy z Rosji

Po rozpadzie ZSRR ropociągi produktowe biegnące przez terytorium ukraińskie nie przeszły na własność Ukrainy (w odróżnieniu od ukraińskiej części ropociągu Družba), ale stały się własnością Transniefti – rosyjskiego monopolisty państwowego. Najważniejszym aktywem był ropociąg produktowy Samara–Kierunek Zachodni o przepustowości 3,5 mln ton rocznie i długości 1433 km, łączący granicę rosyjsko-ukraińską z granicą ukraińsko-węgierską i zarządzany przez spółkę PrykarpattZapadTrans. W 2011 roku ukraiński sąd przekazał jednak własność tego rurociągu skarbowi państwa Ukrainy, co zostało potwierdzone przez decyzję ukraińskiego Wyższego Sądu Gospodarczego w marcu 2015 roku. Niespodziewanie miesiąc później decyzję tę anulował sąd w Równem, przekazując jednocześnie własność ropociągu produktowego spółce rosyjskiej. W sierpniu 2015 roku Transnieft’ sprzedała ropociąg szwajcarskiej spółce International Trading Partners AG, a w grudniu tego samego roku Komitet Antymonopolowy Ukrainy zaakceptował transakcję, która ostatecznie została sfinalizowana w marcu 2016 roku.

Nie jest jasne, dlaczego w sytuacji wojny rosyjsko-ukraińskiej władze w Kijowie faktycznie dopuściły do przejęcia kontroli nad strategiczną infrastrukturą przesyłową przez Rosję, a następnie zezwoliły na jej sprzedaż podstawionej firmie (słupowi) ze Szwajcarii. Co więcej, według informacji prasy ukraińskiej International Trading Partners AG prawdopodobnie jest kontrolowana przez Wiktora Medwedczuka, ukraińskiego polityka, uznanego za ważnego lobbystę rosyjskich interesów na Ukrainie.

Rosja jest również głównym dostawcą LPG na rynek ukraiński. W 2016 roku dostawy wyniosły niemal 0,8 mln ton, co zapewniło rosyjskiemu LPG 54%

udziału w sprzedaży tego paliwa na Ukrainie. Dla producentów rosyjskich i białoruskich jest to naturalny teren ekspansji ze względu na geograficzną bliskość i opłacalność eksportu.

Rosnący udział LPG w całości sprzedaży paliw na Ukrainie spowodował wzrost zainteresowania kontrolą nad tym segmentem importu i rynku ze strony władz. Nieoczekiwanie w końcu 2016 roku Służba Bezpieczeństwa Ukrainy oskarżyła kilkanaście firm, które importują paliwo z Rosji, o „finansowanie terroryzmu” i zatrzymała część cystern z LPG na przejściu granicznym. Wszystko wskazuje na to, że działanie to miało na celu wyeliminowanie niektórych firm, które łącznie kontrolują około 40% rynku. Sprawa została nagłośniona przez media ukraińskie i same firmy, które uznały działania SBU za bezpodstawne i bezprawne. W rezultacie większość zarzutów została wycofana. Wszystko jednak wskazuje na to, że operacja miała służyć zastąpieniu części obecnych importerów firmami zbliżonymi do przedstawicieli władz, w tym być może – według doniesień mediów ukraińskich – prezydenta Petra Poroszenki oraz Wiktora Medwedczuka²⁴.

1.3. Dostawy paliw z Litwy i Polski

Od wielu lat silną pozycję na ukraińskim rynku paliw zajmują produkty wytwarzane w rafineriach należących do PKN Orlen: litewskich Możejках i polskim Płocku, które dostarczają wysokiej jakości paliwo. Ich łączny udział w sprzedaży benzyny na Ukrainie w rekordowym 2015 roku wyniósł około 35%, zaś oleju napędowego ponad 15%. Oznaczało to awans do trójki największych zagranicznych dostawców paliw na rynek ukraiński.

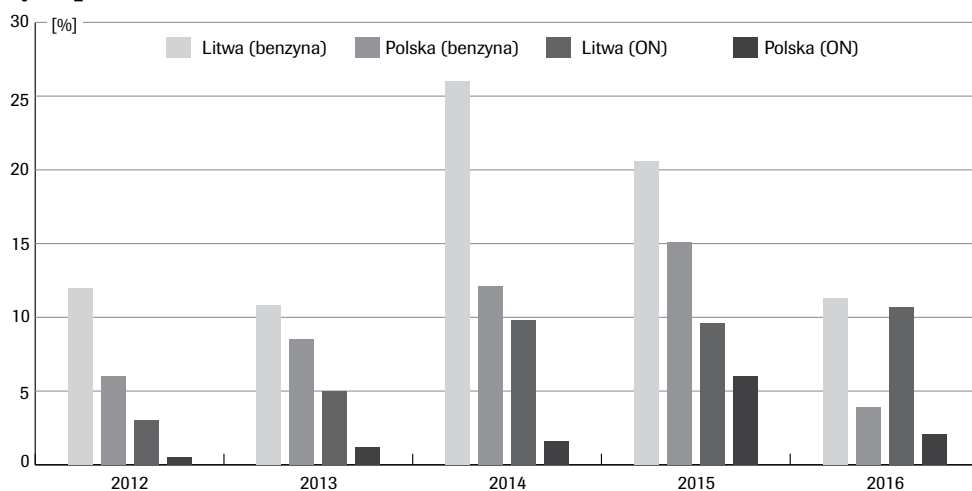
W ciągu ostatnich lat udział litewskich paliw systematycznie rósł – z 9% całości importu w 2009 roku do około 12% w 2011 roku. Przy tym Orlen Lietuva ma szczególnie silną pozycję w rynku sprzedaży benzyny (w latach 2014–2015 wynosił 20–26% całości importu) oraz zwiększył swój udział w rynku oleju napędowego – z 3% całości importu w 2012 roku do niemal 10% w 2015 roku. W 2016 roku sprzedaż litewskiej benzyny spadła do 11,3% całości importu, zaś oleju napędowego zwiększyła się do 10,7%.

Udział w ukraińskim rynku do 2015 roku zwiększa również Polska – w przypadku benzyny z 6% w 2012 roku do 15% importu w 2015 roku, zaś w przypadku

²⁴ Р. Иванченко, Газ со вкусом шоколада, *Zierkało Niedzieli*, 24.02.2017; http://gazeta.zn.ua/energy_market/gaz-so-vkusom-shokolada-.html

oleju napędowego w tym samym okresie z poniżej 1% do 6% importu. W 2016 roku rafineria z Płocka odnotowała jednak spadek udziału w imporcie benzyny do 3,9% i oleju napędowego do 2,1% importu ze względu na kilkunastoprocentowy wzrost konsumpcji paliw w Polsce (co było efektem skutecznej walki z szarą strefą oraz konkurencji ze strony paliw rosyjskich i białoruskich).

Wykres 11. Udział dostaw benzyny i diesla z Polski i Litwy jako % importu tych paliw



Dane: Grupa Konsultingowa A-95

1.4. Inni dostawcy zagraniczni

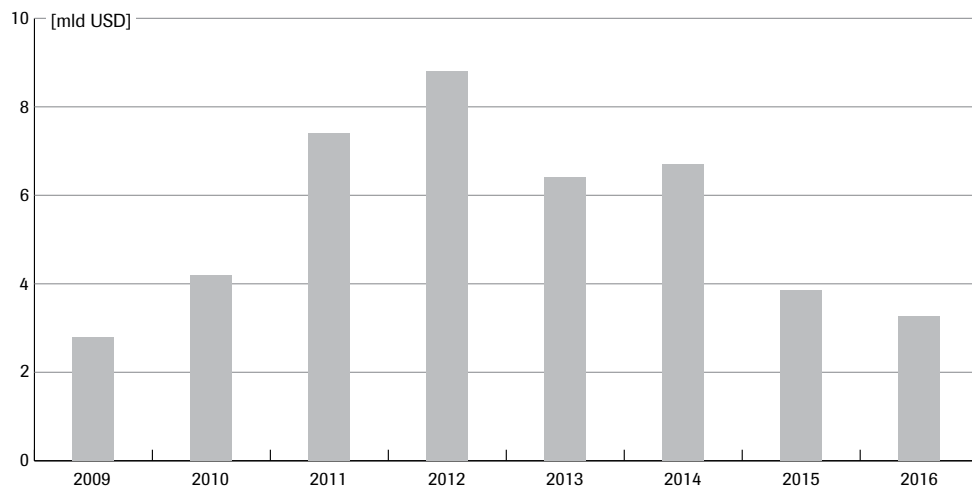
Wśród dostawców, którzy tradycyjnie mieli znaczny udział w ukraińskim rynku paliw, należy wymienić Grecję, Izrael i Rumunię, które mają kilkuprocentowy udział w całości sprzedaży. W ubiegłych latach najsilniejszą pozycję zajmowała rumuńska benzyna, której udział w imporcie w 2014 roku wynosił 16,6%, jednak w 2016 roku obniżył się do 1,4%. Przyczyną była decyzja rumuńskiego koncernu Rompetrol (kontrolowanego przez kazaski KazMunaiGas) o rezygnacji z obecności na rynku ukraińskim, a także sprzedaż sieci ukraińskich stacji benzynowych przez ŁUKoil, który częściowo dostarczał paliwo z Rumunii.

2. Koszty importu paliw

Systematycznie rosnący udział paliw zagranicznych w ukraińskiej konsumpcji sprawił, że ich produkty naftowe zajmują bardzo istotne miejsce w imporcie Ukrainy. Od lat jest to druga pod względem wielkości finansowej pozycja importowa (po gazie). O ile w 2009 roku koszty importowanych paliw wynosiły

2,8 mld USD, to w 2012 roku sięgnęły już 8,8 mld USD. W 2015 i 2016 roku wydatki na zagraniczne produkty naftowe spadły do poziomu odpowiednio 3,85 i 3,3 mld USD, co wynikało ze spadku cen ropy naftowej.

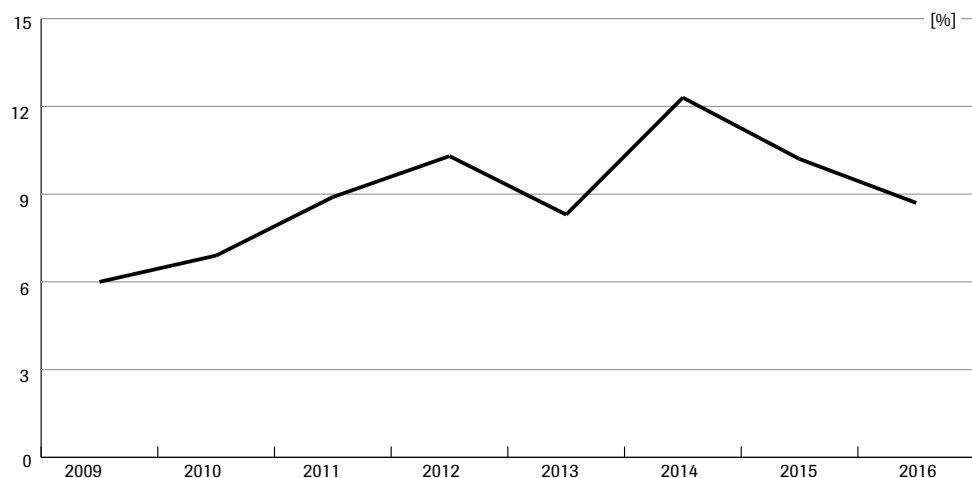
Wykres 12. Wartość import paliw na Ukrainę (mld USD)



Dane: Państwowa Służba Fiskalna

Udział procentowy paliw w całości ukraińskiego importu wzrósł z 6% w 2009 roku do maksymalnego poziomu 12,3% w 2014 roku, aby w 2016 roku obniżyć się do 8,7%. Tym samym jedną z konsekwencji głębokiego kryzysu ukraińskiego przemysłu rafineryjnego jest konieczność sprowadzania paliw z innych państw, co pogarsza deficyt handlowy Ukrainy.

Wykres 13. Import paliw przez Ukrainę jako % całości importu



Dane: Państwowa Służba Statystyki Ukrainy

VI. PALIWOWA SZARA STREFA

Nie można zrozumieć sytuacji w ukraińskim sektorze naftowym bez uwzględnienia znaczenia działających na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat schematów nielegalnego importu paliw oraz ich fałszowania na Ukrainie. Mimo że skala tego procederu jest trudna do precyzyjnego określenia, to z całą pewnością zajmuje on bardzo istotną część rynku. Prawdopodobna wielkość szarej strefy, czyli udział nielegalnego paliwa w całości konsumpcji (tj. paliwa bez akcyzy, niespełniającego standardów, z nierejestrowanego importu), zajmuje około 20–25% rynku. Skala i wynikająca z niej zyskowność tego typu handlu oraz faktyczny patronat ze strony przedstawicieli władz były istotnymi czynnikami, które wpłynęły na obecną sytuację ukraińskiego sektora paliwowego.

Rozwój procederu nielegalnego importu paliw na Ukrainę zaczął się po 2005 roku, kiedy rząd przyjął postanowienie o zniesieniu ceł importowych na produkty naftowe. Doprowadziło to do szybkiego powstania wielu firm, które zajmowały się wwozem paliw z zagranicy, często unikając płacenia podatków. Skala tego zjawiska była proporcjonalna do spadku produkcji ukraińskich rafinerii. Jedną z przyczyn zamykania kolejnych zakładów rafineryjnych była niemożność rywalizowania z konkurencją sprzedającą tanie paliwa.

Jedną z największych firm działających na rynku w ostatnich latach była Liwela, spółka zależna ukraińsko-polskiej firmy Tajstra (o jej działalności wiadomo niewiele). Liwela uzyskała bezprecedensowe prawo do nieopodatkowanego importu paliw, a szczyt jej działalności przypadł na 2010 rok²⁵. Spółka otrzymała wówczas potwierdzenie swojego ekskluzywnego prawa od Najwyższego Sądu Administracyjnego, co zostało uznane za decyzję polityczną. W rezultacie w ciągu zaledwie kilku miesięcy sprowadziła legalnie setki tysięcy ton paliw bez konieczności opłacania ceł. Straty budżetu ukraińskiego tylko w 2010 roku szacowane były na około 500 mln USD. Za Liwelą stali politycy Partii Regionów, która objęła wówczas władzę, ale wszystko wskazuje również na powiązania spółki z Ihorem Kołomojskim, od wielu już lat głównym graczem na rynku naftowym.

W okresie rządów Wiktora Janukowycza (2010–2014) rozwinięciu uległy również schematy nielegalnego importu paliw, za którymi stało jego bezpośrednie

²⁵ Д. Гнап, А. Акименко, А. Бабинец, Ливела и миллиарды, *Ukrainskaja Prawda*, 11.10.2011; <http://www.pravda.com.ua/rus/articles/2011/10/24/6691712/>

otoczenie („Rodzina”). Jedną z najszybciej rozwijających się wówczas spółek w branży importu i sprzedaży paliw (BRSM-Nafta) należała do Eduarda Stawickiego, ministra energetyki. Wielkość paliwowej szarej strefy wzrosła wówczas do rekordowego poziomu. Według ostrożnych szacunków niezależnych ukraińskich ekspertów w 2013 roku ilość nielegalnego importu oraz paliw pochodzących z nielegalnej produkcji krajowej wyniosła około 2,3 mln ton²⁶. Była to przede wszystkim benzyna, na którą akcyza była czterokrotnie wyższa niż na olej napędowy. Straty budżetu ukraińskiego wyniosły około miliarda USD. Masowy nielegalny import tanich paliw doprowadził także do zamknięcia rafinerii w Odessie oraz Lisiczańsku (kilka miesięcy przed zamknięciem zakładu jego dyrektor wprost wskazywał zagrożenie wstrzymania produkcji, o ile rząd nie podejmie kroków na rzecz ochrony krajowego przemysłu rafineryjnego).

Po rewolucji na Majdanie sytuacja z nieopodatkowanym paliwem uległa pewnej poprawie. Największym sukcesem była walka z kontrabandą produktów naftowych trafiających na rynek ukraiński poprzez porty morskie. Skuteczną walkę z tym procederem podjął Micheil Saakaszwili będący przez kilkanaście miesięcy do października 2016 roku gubernatorem obwodu odeskiego. Działające wcześniej schematy sprowadzały się do deklarowania morskiego importu paliw w wysokości wielokrotnie niższej niż rzeczywisty poziom²⁷.

O ile kontrabanda paliw najczęściej spotykana jest na południu Ukrainy ze względu na bliskość portów morskich oraz w Donbasie, to w pozostałych regionach rozwinięte jest zjawisko fałszowania paliw oraz ich nielegalnej produkcji. Zajmują się tym rozliczne bazy paliwowe i minirafinerie, których liczba szacowana jest nawet na około 120. Prawdziwe paliwo jest „rozmnażane” za pomocą różnego rodzaju komponentów. Jest to możliwe dzięki przyzwoleniu ze strony miejscowych władz, służb porządkowych i Służby Bezpieczeństwa Ukrainy, które korzystają finansowo na procederze. Przykładem może być sprzedaż benzyny przez Grupę Prywat, która w 2014 roku wyniosła 930 tys. ton. Jednak kontrolowana przez nią rafineria w Krzemieńczuku wyprodukowała w tym czasie tylko 460 tys. ton, a z zagranicy sprowadziła 150 tys. ton. Różnicę w wysokości 320 tys. ton (30%) można zakwalifikować jako pochodzącą z szarej

²⁶ С. Куюн, Эволюция „тени”, *Zierkało Niedieli*, 28.11.2014; http://gazeta.zn.ua/energy_market/evolyuciya-teni-_.html

²⁷ С. Куюн, Неуловимый акциз, *Zierkało Niedieli*, 24.04.2015; http://gazeta.zn.ua/energy_market/neulovimyy-akciz-_.html

strefy. Ponadto według badań aż 80% sprzedawanej benzyny nie odpowiadało zadeklarowanemu standardowi²⁸.

Państwo próbuje podejmować pewne działania na rzecz walki z nielegalną produkcją i unikaniem opodatkowania. Od kwietnia 2016 roku działa system monitorowania produkcji i sprzedaży detalicznej paliw, który ma doprowadzić do sytuacji, w której stacja benzynowa będzie mogła sprzedać tylko tyle paliwa, ile zakupiła i od którego zapłaciła akcyzę. Jednocześnie wprowadzone zostały wyższe podatki na komponenty służące do „rozmnażania” paliw, co ma zmniejszyć atrakcyjność tych schematów.

Mimo pewnych postępów w walce z nielegalną produkcją i sprzedażą paliw w dalszym ciągu szara strefa będzie stanowić istotną część ukraińskiego rynku produktów naftowych ze względu na wielką zyskowność tego biznesu, niezmiennie skorumpowane władze i instytucje porządkowe, prokuraturę i sądy. Według wyliczeń ukraińskich ekspertów na sprzedaży miliona ton nielegalnych paliw można osiągnąć około 650 mln USD czystego zysku w przypadku benzyny oraz około 450 mln USD w przypadku diesla²⁹.

²⁸ Бензин течет мимо бюджета, *Zierkało Niedieli*, 21.12.2012; http://gazeta.zn.ua/ECONOMICS/benzin_techet_mimo_byudzheta.html

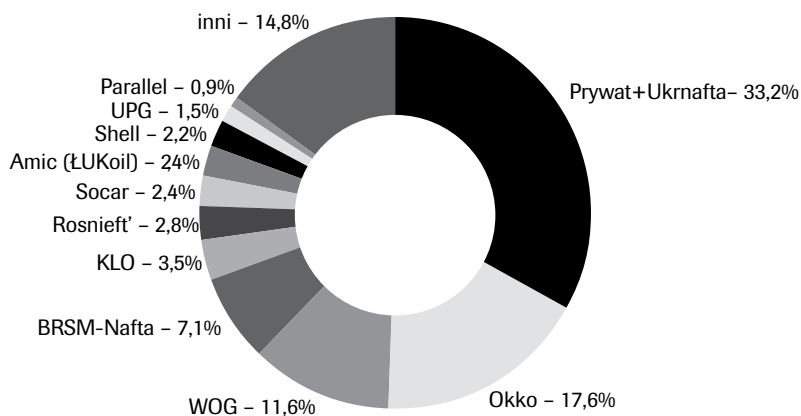
²⁹ О. Мельник, Нафтопродукти. Чи потрібна в Україні нафтопереробна промисловість?, EIRCentr, 11.08.2016; <http://eircenter.com/ua-analiitika/chastina-p%E2%80%99yata-naftoprodukti-chi-potribna-v-ukrayini-naftopererobna-promislovisto/>

VII. ORGANIZACJA RYNKU DETALICZNEJ SPRZEDAŻY PALIW

Na Ukrainie działa ponad 6,5 tys. stacji benzynowych, w tym dziesięć sieci kontroluje około 75% rynku. Rynek sprzedaży paliw można podzielić na trzy główne segmenty:

1. Największy udział w rynku sprzedaży mają sieci **klasy premium** (m.in. WOG, Okko, Shell, Amic oraz Socar), które łącznie mają około 1100 stacji benzynowych, ale kontrolują aż 45% udziału w rynku. Sprzedawane przez nie paliwo jest najdroższe, ale i najwyższej klasy, pochodzące z legalnych źródeł. Sieci te zwykle uczciwie płacą podatki.
2. Druga grupa, nazywana „**Grupą Prywat**” (sieci Awias, Ukrnafta, ANO, Sentoza, Maweks) ze względu na to, że należy do Ihora Kołomojskiego i jego partnera biznesowego Hennadija Boholubowa lub do spółek, które *de facto* kontrolują (państwowa Ukrnafta). Jej udział w rynku wynosi około 30%, zaś sprzedaż realizowana jest przez około 1500 stacji benzynowych. Sprzedawane przez nich paliwo należy do najtańszego na rynku, ale bywa różnej jakości.
3. W trzeciej grupie są **pozostali sprzedawcy**, którzy mają najwięcej stacji (około 3600), ale jednocześnie ich udział w rynku wynosi tylko 25%. Paliwo sprzedawane przez te sieci zwykle jest tanie, ale niskiej jakości i często pochodzi z szarej strefy.

Wykres 14. Udział głównych sieci paliw w rynku w 2015 (%)



Dane: BiznesCensor

Udział stacji paliw kontrolowanych przez kapitał zagraniczny nie przekracza 15%. Do największych należą sieci kontrolowane przez koncerny rosyjskie Rosneft' i Tatneft', brytyjski Shell, azerbejdżański Socar oraz austriacki Amic (swoją sieć 230 stacji kupił w 2014 roku od ŁUKoila za 300 mln USD; firma prawdopodobnie powiązana jest kapitałowo z właścicielami tego rosyjskiego koncernu).

VIII. ZNACZENIE TRANZYTOWE UKRAINY

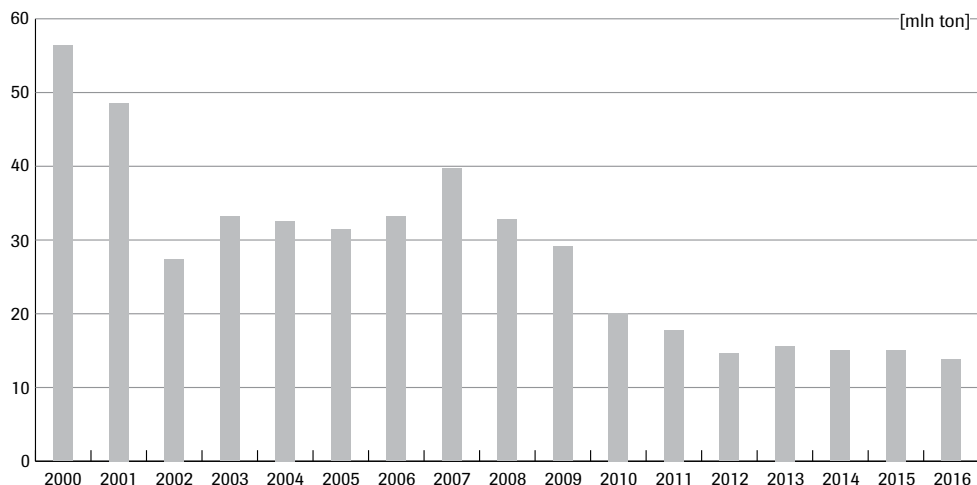
Ukraina ma jeden z najdłuższych w Europie systemów transportu ropy naftowej, którego operatorem jest państwowa spółka Ukrtransnafta. Całkowita długość magistralnych ropociągów wynosi 4671 km, którym towarzyszy 51 stacji kompresorowych. Przepustowość ropociągów na wejściu od strony granicy rosyjskiej i białoruskiej wynosi 114 mln ton, zaś na wyjściu 56 mln ton (granice z państwami UE).

Na Ukrainie istnieją trzy magistralne ropociągi tranzytowe:

- **Družba**, transportujący ropę od strony granicy z Białorusią na Słowację i Węgry, działa od końca lat 60., choć jego znaczenie w ciągu ostatnich kilkunastu lat znacząco spadło.
- **Naddnieprzański**, transportujący surowiec z północnej i wschodniej granicy z Rosją (okolice Sum i Ługańska) do rafinerii w Lisiczańsku i Krzemieńczuku i następnie przebiegający do portów w Chersoniu i Odessie. Ten najstarszy ukraiński ropociąg nie przesyła surowca z Rosji od 2010 roku, natomiast od początku 2017 roku transportuje azerską ropę do krzemieńczuckiej Ukratnafty.
- **Odessa-Brody**, łączący terminal w Piwdennym pod Odessą (przepustowość 14,5 mln ton, przystosowany do przyjmowania tankowców o pojemności do 100 tys. ton) z Brodami na zachodniej Ukrainie, gdzie ropociąg łączy się z systemem Družba. Jest to najnowszy ukraiński ropociąg, uruchomiony w 2002 roku.

W latach 90. przez terytorium Ukrainy transportowano około 55 mln ton rosyjskiej ropy rocznie. Rosja podjęła jednak decyzję o rozbudowie własnych mocy eksportowych kończących się w rosyjskich portach, co miało służyć uniknięciu zależności od państw tranzytowych, w tym Ukrainy. Kluczowym elementem tej strategii było uruchomienie w 2001 roku ropociągu Bałtycki System Ropociągowy (BTS) do terminalu w Primorsku (obwód leningradzki), o przepustowości 76 mln ton ropy rocznie. Doprowadziło to do znaczącego spadku znaczenia Družby, w tym przesyłu przez jej ukraiński odcinek – transport zmalał w ciągu dwóch lat o około 20 mln ton. W 2012 roku uruchomiony został ropociąg BTS-2 o mocy 36 mln ton. Jednocześnie Rosja rozbudowała przepustowość mocy przesyłowych do własnych portów nad Morzem Czarnym.

Wykres 15. Tranzyt ropy przez terytorium Ukrainy (mln ton)



Dane: Ukrtransnafta, Ministerstwo Energetyki i Przemysłu Węglowego

Skutkiem polityki Rosji polegającej na obchodzeniu państw tranzytowych w eksporcie ropy na Zachód był spadek tranzytu naftowego przez Ukrainę o ponad 70% w ciągu piętnastu lat. Wprawdzie w latach 2004–2008 Rosja przesyłała do kilku milionów ton ropy rocznie poprzez ropociąg Brody–Odessa (rewers), co miało służyć blokowaniu możliwości dywersyfikacji dostaw surowca ze źródeł nierosyjskich poprzez tę trasę. Jednak w końcu projekt został zarzucony jako nieracjonalny ekonomicznie.

Obecnie jedynym działającym magistralnym ropociągiem ukraińskim jest Drużba, która transportuje rosyjską ropę na Słowację, do Czech, na Węgry i do Bośni. W ciągu ostatnich pięciu lat wielkość przesyłu wynosiła około 15 mln ton surowca rocznie. W 2016 roku poziom ten obniżył się do rekordowo niskich 13,8 mln ton.

W ciągu ostatnich dwóch dekad widoczny był brak polityki Kijowa w kierunku rozwoju systemu ropociągów. Był to wynik tych samych czynników, które doprowadziły do degradacji ukraińskiego przemysłu rafineryjnego, w szczególności korupcji. Państwowa Ukrtransnafta w wyniku koncesji ze strony władz została przekazana pod nieformalny zarząd Grupy Prywat. Na czele tego ropociągowego monopolisty w latach 2009–2014 stał Ołeksandr Łazarko, wcześniej dyrektor rafinerii w Drohobyczu (własność Prywatu). Kontrola nad Ukrtransnaftą stała się dla firmy Ihora Kołomojskiego *de facto* instrumentem walki z konkurencją w sektorze naftowym. Łazarko doprowadził m.in. do zaprzestania dostaw rosyjskiej ropy do rafinerii ŁUKoila w Odessie, aby sprowadzać przez Odessę surowiec do rafinerii w Krzemieńczuku, kontrolowanej przez Prywat.

Przypadek Ukrtransnafty pokazuje nieobecność państwa w tym strategicznie ważnym sektorze oraz rabunkowy zarząd ze strony Grupy Prywat. W ostatnim okresie rządów tej ekipy, czyli już po rewolucji na Majdanie, zaczęła ona wypompowywać tzw. ropę technologiczną z tych ropociągów tranzytowych, które w ostatnich latach nie były używane³⁰. W szczególności dotyczyło to ropociągu Miczuryńsk-Krzemieńczuk oraz prawdopodobnie również Odessa-Brody. Zgodnie z tym korupcyjnym schematem ropa z ropociągu, służąca do jego konserwacji, była sprzedawana podstawionym firmom za cenę 30–40 USD za baryłkę, podczas gdy jej rynkowa wartość była nawet dwukrotnie wyższa. Jaki jest stopień wypompowania ropy technologicznej z ropociągów – nie jest w pełni jasne, ale można przypuszczać, że surowiec był wart kilkaset milionów dolarów.

Problemem dla Ukrtransnafty jest również kradzież ropy z ropociągów tranzytowych za pomocą nielegalnych wwierceń. Coroczne straty surowca sięgają około 40–50 tys. ton. Najczęściej są one możliwe ze względu na „opiekę” ze strony miejscowej policji i SBU.

³⁰ „Приват” заблокировал государственную нефть „Укртранснафты” на 200 млн грн, *Zierkało Niedzieli*, 24.07.2015; http://zn.ua/ECONOMICS/privat-zabral-u-gosudarstvennoy-ukrtransnafty-nefti-na-200-mln-grn-183438_.html

IX. PODSUMOWANIE: WCIAŻ BRAK STRATEGII PAŃSTWA

Formalnie obowiązująca Strategia energetyczna Ukrainy do 2030 roku, zatwierdzona w lipcu 2013 roku, przewidywała, że konsumpcja paliw na Ukrainie wzrośnie do 11,2–11,7 mln ton w 2015 roku (w rzeczywistości wyniosła 7,4 mln ton), zaś przerób ropy w rafineriach ukraińskich miał wówczas sięgnąć 11–13,5 mln ton (w rzeczywistości wyniósł 2,5 mln ton). Dokument diagnozował kryzys ukraińskiego sektora naftowego, stwierdzał, że jedną z głównych przeszkód w rozwoju ukraińskich rafinerii jest niekorzystny reżim celny, oraz uznawał, że „państwo powinno stymulować rozwój przemysłu rafineryjnego do poziomu konkurencyjnego, niezbędnego dla zaspokojenia popytu rynku wewnętrznego (...) państwo powinno wypracować specjalny program wsparcia produkcji i modernizacji mocy rafineryjnych”³¹. Strategia wyrażała nadzieję, że odpowiedni poziom zaawansowania technologicznego i konkurencji ukraińskich rafinerii uda się osiągnąć do 2020 roku.

Oczywistym powodem, dla którego nie udało się zrealizować postawionych celów, jest agresja rosyjska na Ukrainę i wciąż trwający konflikt w Donbasie, co pogłębiło kryzysowy stan państwa i gospodarki ukraińskiej. Nie jest to jednak powód ani jedyny, ani nawet główny. Niemal trzy lata po zwycięstwie rewolucji godności Kijów w dalszym ciągu nie prowadzi konsekwentnej polityki obliczonej na stymulowanie modernizacji i rozwoju własnego przemysłu rafineryjnego. Przeszkodą są te same problemy, które występowały również w ostatnich latach: gigantyczna korupcja, udział części elit rządzących i instytucji ochrony porządku w różnego rodzaju schematach korupcyjnych, zawłaszczanie przez oligarchów własności prywatnej w państwowych firmach branży naftowej (Ukrnafta, Ukrhazwydobuвання, Ukrtransnafta) i brak pomysłu na ich rozwój.

W rezultacie ukraiński sektor naftowy w dalszym ciągu ulega degradacji, choć nie wpływa to na dostępność paliwa w przystępnej cenie na ukraińskich stacjach benzynowych i dla odbiorców komercyjnych. W ciągu ostatniej dekady na Ukrainie, faktycznie bez ingerencji państwa (a często wbrew jego działaniom), powstał bowiem konkurencyjny rynek paliw, który jednak oparty jest w 85% na produktach naftowych z importu.

³¹ Енергетична стратегія України на період до 2030 р.; <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/n0002120-13>

Konsekwencją jest nie tylko niedorozwój ukraińskiego przemysłu naftowego, ale niezwykle wysoki poziom zależności ukraińskiego rynku od paliwa importowanego głównie z krajów sąsiednich (przede wszystkim Białorusi, Rosji i Litwy). Wpływa to niekorzystnie na ukraiński bilans handlowy, pozbawia zatrudnienia w ukraińskich zakładach rafineryjnych tysiące Ukraińców, ogranicza dochody podatkowe państwa oraz sprawia, że kwitnie paliwowa szara strefa, której konsekwencją jest niskiej jakości paliwo. Dodatkowym skutkiem obecnej sytuacji jest jej negatywny wpływ na ukraińskie bezpieczeństwo energetyczne. Państwo nie nakłada na importerów paliwa obowiązku stworzenia jakichkolwiek rezerw na wypadek nieprzewidzianych sytuacji (w państwach UE normą jest utrzymywanie zapasów paliw na 90 dni).

Wszystko wskazuje na to, że zapaść ukraińskiego rynku naftowego w dalszym ciągu będzie trwała. Od czasu rewolucji na Majdanie państwo nie przyjęło żadnej nowej polityki wobec tego sektora gospodarki. Dopiero w grudniu 2016 roku Ministerstwo Energetyki i Przemysłu Węglowego zaprezentowało projekt Strategii energetycznej Ukrainy do 2035 roku, który jest dokumentem zbyt ogólnym i w wielu miejscach zbyt optymistycznym. Oznacza to, że droga do przyjęcia końcowego dokumentu, który mógłby wpłynąć na zmianę polityki państwa, jest daleka. O ile w ukraińskim sektorze gazowym przeprowadzane są pozytywne i bezprecedensowe reformy, o tyle w przemyśle naftowym trwa sytuacja kryzysowa. Biorąc pod uwagę opisane w niniejszym raporcie trendy, należy oczekiwać, że w najbliższych latach obecny stan utrzyma się.

WOJCIECH KONOŃCZUK