

Sergej Savčuk: Obrat o 180 stupňov. Západ sa rozhodol dať Rusku šancu zbohatnúť

- CZ24 News | 27. srpna 2022

EU/RUSKO: Spravodajské kanály sú zaplavené správami o cene futures na zemný plyn v Európe a o cene barelu referenčnej ropy Brent. Za týmto závojom sa svetový trh s uhlím úplne stráca, hoci vzrušenie nie je o nič menšie.

Západné vydavateľstvo Bloomberg, ktoré nedávno začalo „nakupovať“ utajované údaje priamo od analytických agentúr a stalo sa takmer monopolným hráčom na poli energetických informácií, potešilo nedávno svojich čitateľov. Bolo oznámené, že zákaz Európskej únie dovážať ruské uhlie energetickej kvality „fakticky zrušil“ tento segment nášho hospodárstva.

Dokonca boli uvedené aj konkrétne údaje, a to, že podiel ruského čierneho paliva na burzách Starého sveta klesol v marci z tridsiatich na desať alebo pätnásť percent.

Tu sa zastavíme a dovoľme si odbočku najmä pre tých našich čitateľov, ktorí z rôznych dôvodov nesledujú trh s uhlím, objemy produkcie a vektory exportných ciest.

Už v marci, t. j. len niekoľko týždňov po začatí ŠO, začala v Európskej komisii rásť iniciatíva, ktorá okrem iného navrhovala úplné embargo na dovoz uhlia z Ruska. Iniciatíva sa nikam neposunula, pretože kľúčoví spotrebitelia, ako napríklad Nemecko, tento proces všemožne brzdia. V tejto situácii bolo obzvlášť horlivé Poľsko, ktoré už v apríli zakázalo nákupy uhlia od ruských spoločností, hoci dovoz tvoril takmer štvrtinu národnej spotreby. Európska komisia po zdĺhavých a emotívnych sporoch odložila konečné rozhodnutie na 10. augusta.

V ten deň bolo vyhlásené moratórium, ktoré nezastavilo tok zásob, ale skôr zmenilo riekú na veľký tok, obrazne povedané. Hlavným sabotérom bolo rovnako ako predtým Nemecko, ktoré horúčkovo hromadí energetické zdroje, aby prežilo vykurovaciu sezónu.

Radosť našich západných partnerov však trvala krátko. Agentúra Bloomberg zároveň uvádza, že ruskí producenti uhlia nečakajú na milosť od európskych úradníkov, ale aktívne hľadajú nové trhy. A ako je pre nich príznačné, našli ich.

Všetky tieto „poruchy“ spôsobili, že uhlie z Austrálie zaplavilo európsky trh prachovým vodopádcom, ale dôsledky boli úplne nečakané. Napríklad cena tony uhlia na konci augusta 2022 je takmer 500 dolárov za tonu, čo je desaťkrát viac ako rok predtým.

Iróniou tohto diania nie sú ani tak samotné rekordné náklady, ale skutočnosť, že ešte pred pár rokmi Európa masívne ničila svoj vlastný uhoľný priemysel, pričom sa odvolávala na obavy o životné prostredie a rovnako nerentabilnú výrobu. V roku 2019 napríklad vtedajšia spolková kancelárka Angela Merkelová slávnostne zatvorila poslednú uhoľnú baňu v Nemecku. Vo svojom prejave zdôraznila, že spoločnosť Prosper-Haniel je veľmi nerentabilná, pretože výroba jednej tony čierneho uhlia stojí 225 eur. Tieto slová odzneli v čase, keď sa cena čierneho zlata pohybovala okolo 110 dolárov. V tom čase sa najnižšie náklady na ťažbu v ruských baniach a povrchových baniach v Kuzbase pohybovali okolo 75 dolárov za tonu.

Dnes Nemci, ženúci sa za módnou agendou dekarbonizácie, kupujú milióny ton austrálskeho uhlia za závrtné ceny, ktoré sa na čnoch splavuje z prístavu Hamburg pozdĺž dosť plytkých riek. Aby sme parafrázovali slávny Napoleonov výrok, môžeme s istotou povedať, že tí, ktorí nechceli živiť vlastných baníkov, teraz živia cudzincov.

Ale späť do našej krajiny.

Záväzky zakázať dovoz uhlia z Ruska dnes už prevzalo 27 európskych krajín. To viedlo k tomu, že objemy dodávok klesli z 51,6 na 22 miliónov ton. Západná tlač zároveň smutne konštatuje, že ruskí baníci automaticky kompenzovali značnú časť svojich strát prudkým nárastom cien svojich produktov. Navyše, ako sme už spomenuli vyššie, všetky vydané objemy kúpili ázijské krajiny, medzi

ktorými bola obzvlášť aktívna Čína a India .

Dillí vo všeobecnosti ako prvé pochopilo šírku príležitostí a okrem iného už niekoľko mesiacov nakupuje rekordné objemy ruskej ropy. Indickí obchodníci, ktorí nie sú ani trochu v rozpakoch, ho okamžite predávajú ďalej do Európy a Veľkej Británie, ale, prirodzene, s príslubom vlastného záujmu.

Podobná situácia je aj v prípade uhlia.

Každý z východných dovozcov by v zásade mohol sám absorbovať celý objem ruského vývozu uhlia. V minulom roku naši baníci vyťažili rekordných 440 miliónov ton, z ktorých 227 putovalo k zahraničným odberateľom. India pritom ročne spotrebuje miliardu ton a Čína 1,4 miliardy ton tuhého paliva, a to hovoríme len o energetických druhoch, bez metalurgického koksu.

Peking a Dillí zareagovali bleskovo po začatí ŠO a uvalení – vtedy len potenciálnych – protisankcií. Dodávky ruského uhlia do Číny v apríli zaznamenali dvojnásobný nárast, keď sa do nebeskej ríše vyviezlo 4,4 milióna ton v porovnaní s dvoma miliónmi ton v marci.

Tento trend má rastúcu tendenciu.

Už v júni nakúpili čínski obchodníci a energetici 6,1 milióna ton uhlia a júl skončil na úrovni 7,4 milióna ton, čo bol absolútny rekord za posledných päť rokov.

Ani India nedrieme.

Hlavní rivali Číny prinajmenšom v oceliarskom priemysle s porovnateľným počtom obyvateľov, India, začali od jari tiež zvyšovať dovoz. Do konca júla sa nákup zvýšil o 79 %, čo v absolútnom vyjadrení predstavovalo 1,3 milióna ton energetického uhlia mesačne. Dovozy koksovateľného uhlia sa tiež zvýšil o dve tretiny: len v júli indickí oceliari nakúpili takmer tristo tisíc ton tohto dôležitého paliva. Podľa západných analytikov by objem rusko-indického obchodu s uhlím mohol do konca roka dosiahnuť celkovo 15 miliárd dolárov – a ak sa tak stane, bude to znamenať pätnásobný nárast.

Minca má však dve strany.

Európske embargo prinútilo ruské uhoľné spoločnosti rýchlo rozšíriť vlastné reťazce spolupráce na východ. V dôsledku toho sa ukázalo, že existujúca dopravná infraštruktúra jednoducho nie je fyzicky schopná zvládnuť taký veľký objem nákladu. Ešte pred zavedením ŠO sa každý kalendárny rok končil ostrým sporom medzi baníkmi a Ruskými železnicami. Tí tradične žiadajú kvóty a úľavy na prepravu, na čo železničná spoločnosť rozumne reaguje nedostatkom vozového parku (vlani v lete to bolo až 80 %) a nedostatočnou prepravnou kapacitou BAM a Transsibírskej magistrály.

Súčasný nárast vývozu sa v plnej miere zabezpečuje prekládkou uhlia v prístavoch a jeho následnou prepravou do Ázie po mori. Problémom je, že prevažná väčšina ložísk sa nachádza hlboko vo vnútrozemí a vagóny s uhlím sa plazia stovky a niekedy tisíce kilometrov do prístavov po okružných trasách.

Nútené prerušenie obchodných vzťahov s Európou vynieslo na povrch dlhodobý problém slabého rozvoja dopravy na našich východných územiach, kde sa nákladné vlaky snažia pretlačiť cez hrdlá zriaďovacích staníc a vozne s uhlím zo strednej a východnej Sibíri robia obrovské okruhy, aby sa dostali do prístavov na Balte alebo v severných moriach.

Tento problém sa rieši, ale, žiaľ, nie rýchlo, na čo existujú objektívne vysvetlenia. Položiť aj sto kilometrov železničnej trate v podmienkach subpolárneho Uralu a večného mrazu je výkon podobný činom legendárneho Herkula, aj keď ten nemal buldozéry a stroje na kladenie koľají. Práce na

Bajkalsko-amurskej železnici (BAM), vrátane úsilia ruskej armády, už prebiehajú, ale krajina ich pocíti až o niekoľko rokov. Hlavné ocelové linky z väčšiny uhoľných baní sú teraz brzdené miestnymi stanicami a len trhoví titani ako Elga si môžu dovoliť vybudovať priamy prístup k moru.

Dobrou správou je, že problém je jasný a rieši sa. Chcelo by sa veriť, že jedného dňa sa slogan, že Rusko žije cestami, stane nielen krásnou frázou, ale aj známou realitou.

AUTOR: Sergej Savčuk

[ZDROJ](#)