

Lepiej z Rosji niż przez Chorwację: przyszłość dostaw ropy na Węgry i Słowację

Ilona Gizińska, Paulina Wankiewicz-Kłoczko

Wstrzymanie w lipcu przez rosyjski Łukoil dostaw ropy na Słowację i Węgry w wyniku objęcia tej spółki ukraińskimi sankcjami zwróciło uwagę na utrzymujące się uzależnienie tych państw od rosyjskiego surowca (zob. [Węgiersko-słowacki spór z Ukrainą: wstrzymanie dostaw ropy Łukoilu](#)). Korzystają one z wyłączenia od obowiązujących od grudnia 2022 r. unijnych sankcji na rosyjską ropę, co miało im umożliwić stopniowe odchodzenie od importu z Federacji Rosyjskiej (FR).

Od tego czasu Słowacja nieznacznie zmniejszyła swoją dotychczas pełną zależność, Węgry zaś przejściowo wręcz zwiększyły ilość surowca sprowadzanego z Rosji (zob. wykres). Budapeszt wydaje się zdeterminowany do podtrzymania jak najściślejszej współpracy energetycznej z Moskwą – krytykuje rząd w Kijowie za utrudnianie importu rosyjskiej ropy, a Komisję Europejską za przyzwalanie na takie działania. Dyskredytuje przy tym alternatywne źródło dostaw ropociągami Adria z chorwackiego terminalu naftowego Omišalj na Morzu Adriatyckim (zob. mapa). Władze Węgier odgrywają też istotną rolę w kontekście dywersyfikacji dostaw na Słowację, gdyż jedyna tamtejsza rafineria należy do Slovnaftu – spółki córki węgierskiego koncernu energetycznego MOL.

Chorwacja podkreśla gotowość do zwiększenia dostaw ropy do obu państw, co mogłoby w pełni pokryć zapotrzebowanie dwu działających tam rafinerii. Publicznie zadeklarował to 1 sierpnia chorwacki premier Andrej Plenković w liście skierowanym do szefów rządów Węgier i Słowacji oraz przewodniczącej KE Ursuli von der Leyen. Węgierski minister spraw zagranicznych Péter Szijjártó uznał jednak tę ofertę za „niewiarygodną”.

Niechęć Budapesztu do dywersyfikacji naftowej

Od czasu wybuchu pełnoskalowej wojny na Ukrainie Węgry utrzymują zależność energetyczną od FR na niemal niezmiennym poziomie. Alternatywą w przypadku ropy są dostawy za pośrednictwem chorwackiego terminalu naftowego, które dziś pokrywają ok. 30% importu. Rząd w Budapeszcie nie czyni jednak wyraźnych kroków w celu ich zwiększenia. Podczas dyskusji o sankcjach przeciw Rosji w 2022 r. spółka MOL szacowała, że pełne dostosowanie rafinerii Százhalombatta pod Budapesztem do przetwarzania nierosyjskich gatunków ropy zajmie od dwóch do czterech lat, niemniej nie informuje obecnie, jakie osiągnięto dotąd postępy w tym zakresie. Strona węgierska podkreśla, że przepustowość rurociągu Adria (11 mln ton rocznie) jest niewystarczająca do pokrycia łącznego zapotrzebowania rafinerii na Węgrzech (8,1 mln ton) i Słowacji (6,1 mln ton), oraz wytyka nieukończoną modernizację jego ok. 80-kilometrowego odcinka Sisak–Virje.

Budapeszt zarzuca stronie chorwackiej, że ta nałożyła po 2022 r. „pięciokrotnie wyższe opłaty od rynkowych”, co miałoby podważać wiarygodność Zagrzebia.

Zarówno rząd Chorwacji, jak i operator tamtejszej sieci przesyłowej odpierają węgierskie oskarżenia o niedostateczną przepustowość, wygórowane ceny i rzekomy brak wiarygodności Zagrzebia jako partnera. Przypominają o wieloletniej współpracy między spółkami JANA F i MOL, w ramach której obie strony wywiązywały się z wzajemnych zobowiązań, m.in. z ważnego do końca 2024 r. kontraktu (obejmującego także dostawy dla Slovnaftu) na transport 2,2 mln ton ropy.

Z nieoficjalnych źródeł chorwackiego „Forbesa” wynika, że Węgrom zaoferowano umowę długoterminową (najprawdopodobniej korzystniejszą finansowo), ale ci odmówili. Chorwaci podkreślają również, że dzięki zastosowaniu polimerów DRA, które redukuje opory podczas przepływu ropy naftowej, rurociąg Adria jest w stanie na kierunku węgierskim transportować 14,3 mln ton surowca rocznie, tj. całość zapotrzebowania rafinerii na Węgrzech i Słowacji. Według prezesa JANA F-u węgierskie zarzuty są tym bardziej niewiarygodne, że w lutym 2023 r. przedstawiciele spółki MOL uczestniczyli w testach technicznych rurociągu, które pokazały, że na tym kierunku jego przepustowość wynosi 1,2 mln ton miesięcznie, co daje 14,4 mln ton ropy rocznie.

W ocenie JANA F-u oskarżenia Budapesztu o nadmierne opłaty to element taktyki negocjacyjnej grupy MOL. Według chorwackiej firmy cenę za transport ropy uzgadnia się w procesie negocjacji zgodnie z ustaloną (niejawną) metodologią, której podstawą jest długość i stopień wykorzystania przepustowości poszczególnych odcinków rurociągu. Z tego względu wysokość opłat w przypadku dostaw z terminalu chorwackiego powinna być dla Węgier opłacalna – rurociąg prowadzący do ich granicy liczy bowiem jedynie 289 km (podczas gdy odcinek Drużby przez Ukrainę prawie 700 km). Ponadto transport przez terytorium, na którym toczą się działania wojenne, wiąże się z ryzykiem wystąpienia przerw w dostawach.

Węgry na wszelkie sposoby usiłują jednak podtrzymać import z FR. Według zapowiedzi Budapesztu do połowy września ma zostać wypracowane rozwiązanie, które pozwoli wznowić tranzyt ropy Łukoilu przez Ukrainę. Rosyjski surowiec miałby ponownie trafiać do rafinerii na Węgrzech i Słowacji, a MOL stałby się jego właścicielem prawnym już od granicy rosyjsko-ukraińskiej, przy czym to w jego gestii będzie zapewnienie bezpieczeństwa przesyłu na tym odcinku. W praktyce generowałoby to dla węgierskiego koncernu dodatkowy koszt z tytułu ubezpieczenia w wysokości ok. 1,5 dolara za baryłkę.

Współpraca w cieniu sporów

Kooperację sektorową Zagrzebia i Budapesztu utrudnia trwający od ponad dekady spór energetyczny. W ocenie władz Chorwacji przejęcie w 2009 r. przez MOL kontroli menedżerskiej nad chorwacką spółką INA (zajmującą dominującą pozycję w tamtejszym sektorze ropy i gazu) było wynikiem korupcji (zob. [Chorwacja: nakaz zatrzymania prezesa węgierskiego koncernu MOL](#)). W świetle werdyktu zagrzebskiego sądu prezes węgierskiego koncernu Zsolt Hernádi powinien odbyć karę dwóch lat pozbawienia wolności, lecz jego wydaniu od lat sprzeciwiają się władze w Budapeszcie.

Od kilkunastu lat trwa też spór między Zagrzebiem a MOL-em o status i kierunki rozwoju spółki INA. Kolejne chorwackie rządy bezskutecznie próbowały odkupić w niej udziały (zob.

Chorwacja: przymiarki rządu do odkupienia udziałów MOL w spółce energetycznej INA). Zagrzeb krytykuje MOL za zamknięcie rafinerii w Sisaku (jednej z dwóch w Chorwacji), a w czerwcu węgierska spółka wszczęła czwarty arbitraż przeciwko Chorwacji (dwa poprzednie wygrał MOL, jeden trwa). Tym razem oskarża rząd w Zagrzebiu o zmuszenie (za pomocą rozporządzenia) w latach 2022–2023 INA do sprzedaży całego krajowego gazu poniżej ceny rynkowej spółce elektroenergetycznej HEP (będącej w 100% własnością Chorwacji). W odpowiedzi na te zarzuty Zagrzeb poinformował, że podjęte działania wynikały z kryzysu energetycznego wywołanego rosyjską agresją na Ukrainę i są zgodne z chorwackim i europejskim prawodawstwem.

Perspektywy

Wieloletnie spory wokół spółki INA kładą się cieniem na stosunkach węgiersko-chorwackich. Aby wzmocnić współpracę w zakresie importu ropy z Chorwacji przez MOL, potrzebna jest wola polityczna Budapesztu. Niezbędne jest przy tym odbudowanie wzajemnego zaufania i wypracowanie całłościowego planu dostaw z adriatyckiego terminalu na Węgry i Słowację, przewidywalnego i opłacalnego dla wszystkich stron (być może z zaangażowaniem partnerów trzecich, w tym UE).

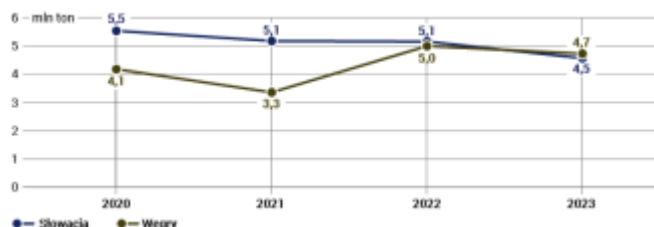
Kontynuacja dostaw surowca z Rosji w warunkach wyłączenia spod unijnego embarga była dotychczas dla Węgier korzystna ze względu na jego niższą cenę (różnica na baryłce wynosiła w różnych okresach od nałożenia sankcji od 5 do 30 dolarów). Grupa MOL odnotowała w 2022 r. rekordowy zysk operacyjny w wysokości 4,7 mld dolarów (rok później – 3,1 mld dolarów), dzięki czemu wzmocniła swoją przewagę rynkową względem regionalnej konkurencji (głównie ORLEN i austriacka OMV). Do beneficjentów należał również węgierski budżet, zasilany przez podatek od nadmiarowych zysków spółki (*windfall tax*).

Budapeszt liczy, że po zakończeniu wojny relacje Zachodu z Rosją wrócą na dawne tory, w związku z czym dywersyfikacja źródeł dostaw gazu i ropy nie jest konieczna. Tamtejsze władze nie widzą też powodu, aby zawieszać realizowaną przez Rosatom rozbudowę elektrowni jądrowej Paks. Węgry są zatem zdeterminowane, aby utrzymać dotychczasowe dostawy z FR mimo ryzyka tranzytu przez Ukrainę oraz rosnących kosztów politycznych związanych z pogłębiającą się nieufnością partnerów zachodnich.

Słowacja, choć zmniejszyła udział rosyjskiej ropy w imporcie ze 100% w 2021 r. do ok. 90% w 2023 r. (zgodnie z danymi Eurostatu) bądź do ok. 75% (według deklaracji Slovnaftu i rządu w Bratysławie), również zamierza go kontynuować. W tej kwestii jest ona poniekąd zakładnikiem polityki spółki MOL, kształtowanej w dużej mierze przez rząd Viktora Orbána. Węgierski koncern zawiera kluczowe umowy w sprawie dostaw, a jako podmiot kontrolujący rafinerię w Bratysławie decyduje też o harmonogramie zmian w zakresie przetwórstwa określonych gatunków ropy. Zarazem sprawujący władzę od jesieni 2023 r. gabinet Roberta Ficy – w przeciwieństwie do swoich poprzedników – w wymiarze politycznym udziela wsparcia działaniom Budapesztu. Krytykuje także Zagrzeb za brak jasnych deklaracji co do ceny i możliwego wolumenu dostaw. Bratysława, podobnie jak Budapeszt, zarzuca Komisji Europejskiej, że w sporach związanych ze wstrzymaniem dostaw ropy Łukoilu miała stawać po stronie Ukrainy. Nie przeszkadza to rządowi Ficy zabiegać o poprawne stosunki z Kijowem (jesienią odbędzie się trzecie w br. spotkanie premierów Słowacji i Ukrainy).

Postawa Węgier i Słowacji kontrastuje z podejściem Czech, trzeciego państwa objętego derogacją z sankcji unijnych. Od początku 2025 r. będzie ono dysponowało alternatywnym źródłem dostaw zdolnym pokryć całość zapotrzebowania obu czeskich rafinerii (poprzez rurociąg TAL zaczynający bieg w Trieście). W ostatnich trzech latach ropociąg Družba dostarczał od 49 do 58% całości dostaw surowca do Czech rocznie. Praga deklaruje wolę całkowitej rezygnacji z rosyjskiej ropy, gdy tylko stanie się to technicznie możliwe (zob. [Rozbudowa TAL: Czechy na drodze do niezależności od dostaw rosyjskiej ropy](#)).

Wykres. Import ropy z Rosji na Węgry i Słowację w latach 2020–2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu.

Mapa. Szlaki dostaw ropy na Węgry i Słowację ropociągami Adria i Družba



Źródło: opracowanie własne.