

Výpadek Družby se českého trhu s palivy nedotkne

16.8.2024 - | MOL Česká republika

Zastavení dodávek ropy přes Ukrajinu od ruského Lukoilu postihlo v regionu hlavně maďarskou Skupinu MOL. Její součástí je také bratislavská rafinerie Slovnaft, která dodávkami paliv pokrývá zhruba pětinu českého trhu. Na něm dominuje největší česká petrochemická skupina Orlen Unipetrol, pod niž patří rafinerie v Kralupech nad Vltavou napojená na ropovod TAL z Terstu. A rafinerie v Litvínově, která podobně jako Slovnaft odebírá ropu přes ropovod Družba.

„Moc nerozumím, proč je na ukrajinském sankčním seznamu Lukoil, když do rafinerie v Litvínově pořád proudí ruská ropa z Rosněfti,“ říká v rozhovoru pro HN Luboš Dinka, generální ředitel společnosti MOL Česká republika. Zároveň tvrdí, že letos se českého trhu s palivy nedotkne ani případný pokračující výpadek dodávek Družbou. „Pokud bychom museli omezit vývoz, tak český trh rozhodně nebude první,“ dodává.

Bratislavská rafinerie Slovnaft pokrývá asi pětinu dodávek paliv do Česka. Od minulého měsíce přitom čelí omezení dodávek ropy z Ruska od firmy Lukoil, která proudí přes Ukrajinu ropovodem Družba. Rafinerie tuto situaci hodnotí s opatrností, přitom však je optimistická. *„Máme kvůli předchozí odstávce paliva dopředu vyrobená a ropu naskladněnou. V horizontu dvou měsíců tedy je z čeho brát a můžeme vyrábět,“* říká v rozhovoru pro HN Luboš Dinka, generální ředitel společnosti MOL Česká republika. Slovnaft je součástí maďarské petrochemické skupiny MOL od roku 2000. Zároveň ale Dinka dodává: *„Moc nerozumím, proč je na ukrajinském sankčním seznamu Lukoil, když do rafinerie v Litvínově pořád proudí ruská ropa od společnosti Rosněft.“* Podle ředitele však letos větší problémy s dodávkami paliv nebudou. Mnohem větší riziko představuje první polovina roku 2025, kdy skončí výjimka pro export paliv vyrobených z ruské ropy. A to proto, že alternativní ropovod TAL z Terstu nebude připravený včas. Podle původních plánů státní společnosti MERO mělo dojít k nezávislosti na ruské ropě od ledna 2025. Od jara letošního roku představitelé MERO, ale i premiér Petr Fiala či ministerstva financí a průmyslu a obchodu hovoří o první polovině 2025. Nezávislost na ruské ropě stojí a padá s rozšířením kapacity ropovodu TAL z italského Terstu, který pokryje českou spotřebu.

Ropa se drží kolem 80 dolarů za barel, i přes napětí na Blízkém východě. Je to udržitelné?

Za poslední dva tři roky jsme viděli slušné extrémy. Ale nemyslím si, že ropa půjde ke 100 dolarům za barel. Stejně jako neklesne pod 60 dolarů jako v roce 2021. Rafinerie, včetně Slovnaftu, s cenou kolem 80 dolarů počítají. Dá se říct, že je to pro všechny na trhu stále přijatelná cena. Možná ještě důležitější je burzovní cena benzínu a nafty, která dotváří rafinérskou marži, od které se odvíjí ekonomika rafinerie. Cena ropy mezi 60 a 90 dolary je pořád přijatelná a dá se s tím žít. Stejně pozorně jako ceny ropy ale musíme sledovat i ceny plynu a elektřiny, protože ty nás také v nákladech na výrobu dost zásadně ovlivňují.

Slovnaft má výhodu levnějších nákupů z Ruska, které jdou ropovodem Družba. Jaký si držíte rozdíl oproti severomořské ropě Brent, která se bere jako základní ukazatel?

Pohybuje se to kolem devíti dolarů za barel, což je samozřejmě výhoda, ale postupně ten rozdíl klesá. Slovnaft vyváží přes polovinu své produkce, ale už teď je to kombinace produktů, včetně těch z alternativní ropy. Pro nás je také cenově výhodnější doprava přes ropovod Družba, protože jiné ropy dopravujeme z tankerů na moři přes přístav Omišalj v Chorvatsku a pak ropovodem Adria na Slovensko. To je dražší.

Kolik ruské ropy MOL a Slovnaft vlastně z Ruska berou?

Slovnaft ročně potřebuje pět až šest milionů tun ropy. Maďarsko tak osm milionů, ale asi milion tun určené pro rafinerii Szazhalombatta je z jeho domácí těžby. My poslední rok bereme z Ruska ropy méně, protože rafinerie v Bratislavě měla odstávky kvůli údržbě a úpravám technologií. V rafinerii Slovnaft se tak připravují na příští rok, až skončí výjimka na využívání ruské ropy pro jiný než slovenský trh a případně ještě pro export na Ukrajinu. Aktuálně každý čtvrtý vyrobený litr paliv ve Slovnaftu už je teď z jiné než ruské ropy.

Ptám se i proto, že ředitel ukrajinského Naftogazu řekl, že přes Družbu i v červenci proudil milion tun ropy měsíčně. Takže kde je problém? Slovnaft ropu pořád dostává?

Přes Družbu pořád proudí i ropa do Česka. Moc nerozumím, proč je na ukrajinském sankčním seznamu Lukoil, když do rafinerie v Litvínově pořád proudí ruská ropa z Rosněfti. Slovnaft je také po plánované odstávce. Máme paliva dopředu vyrobená a ropu naskladněnou. V horizontu dvou měsíců tedy máme pro rafinerii z čeho brát a můžeme vyrábět. Pořád také máme alternativu dovozu přes ropovod Adria. Druhá věc je, kolik nás to stojí. Poplatky za přepravu u Janafu (chorvatský provozovatel ropovodu Adria – pozn. red.) jsou čtyřikrát dražší než jinde v Evropě.

Maďarský ministr zahraničí Péter Szijjártó nedávno řekl, že ropu přes Chorvatsko nelze brát, protože to není důvěryhodný partner. Tím si moc nepomáháte.

Vyjádření politiků komentovat nemohu. V případě Chorvatska je problém, že zvýšení kapacity objemu, který MOL jako skupina potřebuje, není zase tak jednoduché. Má se to vyřešit přidáním speciálního přípravku, který má zvýšit průtok ropy. Jenže se to nikdy nevyzkoušelo v plném provozu a Adria tolik ropy nikdy nepřepravila. Navíc to je maximální kapacita, která vůbec nepočítá s žádným problémem po cestě – ať už v rafinerii nebo v logistice. Takový problém ale přitom téměř vždy nastane. Proto nechceme sázet vše na jednu kartu.

Zatím je MOL i jeho šéf Zsolt Hernádi ohledně silných vyjádření opatrný. Na rozdíl od slovenských a maďarských politiků.

Je to i tím, že Slovnaft i MOL zatím ropu a paliva mají. Situaci s dodávkami od Lukoilu se s nemalým úsilím krátkodobě daří alternativně řešit a v úzkém kontaktu se zástupci státu pracujeme na bezpečných garancích dopravy ropy. I přestože ten zaslíbený objem nám dále v roce bude chybět. Zároveň si ale myslím, že stav, který teď máme, není dlouhodobý. Spíše mám obavu, že se kvůli nejistotě a možnému zdražování opět můžou v regionu objevit úvahy o cenovém stropování benzinu a nafty.

Zvládne už Slovnaft vyrábět dostatek paliv pro export z neruské ropy? Jste na to po poslední odstávce připraveni?

Zvyšujeme svoji flexibilitu na zpracování různých typů rop. Postupně zpracováváme větší objem alternativní ropy. Investujeme celkově navíc asi 200 milionů eur (asi pět miliard korun). Pro představu, běžná údržba rafinerie se pohybuje mezi 100 a 150 miliony eur ročně. Projekt diverzifikace je v případě Slovnaftu naplánovaný až do roku 2027, takže úplně připraveni ještě nejsme. Myslím, že podobné to je s rozšířením kapacity ropovodu TAL. Ta taky spíše nebude včas. Nečekám, že se v první polovině roku 2025 úplně odstříhneme od ruské ropy.

Jaké jsou zatím dopady toho, co se teď kolem ruské ropy děje, na český trh?

Nijak zásadní. Vlastně žádné. Letos jsem ještě optimista. Ve prospěch dodávek Slovnaftu do Česka hraje zatím i ten cenový rozdíl při nákupu ruské ropy. Pokud bychom museli omezit vývoz, tak český trh rozhodně nebude první. Příští rok už ale může být dražší. Další věc je, že TAL plus bude fungovat až od poloviny roku 2025. První půlrok proto může být vcelku napjatý. Je věcí vlád, aby tomu zabránily. Výjimka z ruské ropy, která skončí, nám přístup na český trh určitě ztíží. Máme tady ale velkou síť a nechceme ji opustit.

O kolik budete dražší?

To by byla velká spekulace. Je tu velká volatilita. Nevíme třeba, jak drahý bude plyn a elektřina, což jsou naše zásadní náklady nejen na rafinaci. Zatím bych se spíš bavil o tom, jestli ropy a produktů bude dostatek.

Pořád je tu Unipetrol, který může na rozdíl od Slovnaftu využívat ruskou ropu pro domácí trh, když to bude potřeba. Nebo státní Čepro, které dokáže dovézt paliva z Německa.

První půlrok příštího roku se bude ruská ropa ještě dovážet. O tom jsem přesvědčený. Stačí také jakýkoliv problém v rafinerii, jako měl nedávno Unipetrol, kde byla odstávka o měsíc delší, než se čekalo, a může být problém. Pro Českou republiku bude nejvíce problematické zásobování jižní Moravy, kde má Slovnaft vysoký podíl na zásobování.

Tu si zásobujete cisternami.

Pokud budeme mít čím čerpací stanice zásobovat. To platí i pro produktovod, kterým si posíláme paliva do skladů Čepra a dál je v Česku distribuujeme.

Máte druhou největší síť čerpaček v Česku. Zůstanete jí také po akvizici sítě Robin Oil státním Čeprem. Chtěli jste ji také?

Ten prodej byl trochu překvapení. Jsme akvizicím otevření, ale musí dávat smysl. S Robin Oilem jsme byli v kontaktu, ale jednání ne- byla intenzivní. Ten nákup bereme jako fakt. Na trhu se tolik nezměnilo. Pořád jsme dvojka na trhu a od Čepra si i po akvizici Robin Oilu držíme slušný odstup. Retailový trh v Česku je nejhustší v Evropě, možná je tady nejvíce pump na obyvatele i ve světovém měřítku. Konsolidace bude určitě pokračovat.

Na druhou stranu, je tady co koupit?

Výtoč na čerpací stanici v Česku je průměrně přes dva miliony litrů ročně. To upřímně není zase tak zajímavé. Koupit celou síť je pro velkého hráče obtížné. Vždycky je poblíž konkurenční značka, takže zase tolik neposilujete. Optimalizace sítě také není jednoduchá. Určitě chceme nakupovat. Nebo získávat nové pumpy v místech, kde se staví nové dálnice. Půjdeme ale jen tam, kde je trh. Ne abychom něco koupili a pouze si rozšířili počet stanic. Jdeme také cestou partnerských čerpacích stanic, kterým dodáváme paliva.

Jak se MOL v Česku vlastně daří?

Pokud jde o paliva, tak tento trh vůbec neklesá. Ačkoli se pořád mluví o elektromobilitě, tak se poptávka po palivech pořád zvyšuje a rosteme zhruba o pět procent. Stojí za tím ale hlavně benzin, ne nafta. Tedy osobní auta a hybridy. Velký propad letos nečekám. Co mě znepokojuje, je příští rok potom, kdy skončí výjimka na zpracování ruské ropy. A také jak to bude s dodávkami z ropovodu TAL.

Kdy se to zlomí? Kdy alternativy nakonec převáží?

Musím říct, že si ve skupině pravidelně děláme modely a pořád je posouváme směrem do budoucna. Klíčové bude, co se stane v Německu. Tam jsou náznaky, že by spotřeba nafty mohla klesat. Pokud jde o MOL Česko, stabilně si držíme pozici v retailu i ve velkoobchodu (podíl je zhruba 20 procent – pozn. red.). Každý rok rosteme v nepalivovém byznysu, máme vlastní pražírnu kávy. V Česku je navíc prodej nepalivových produktů jeden z nejúspěšnějších ze všech trhů, kde je zastoupen MOL. Pokud pominu velkoobchod, tak na našich 303 čerpacích stanicích dělá nepalivový byznys stále větší procento zisku. Do budoucna bychom chtěli, aby nám nepalivový byznys pokryl veškeré náklady na čerpací stanice.

Co plány na půjčování aut Limo nebo koloběžek jako v Budapešti?

Je to možná hezké PR a marketingově viditelné, ale není moc jednoduché tyto služby provozovat. Byznys pro Prahu to příliš není. Spíš vidím možnosti jiného byznysu v zpracování odpadu, kde se

skupina MOL v regionu postupně etabluje.

<https://molcesko.cz/cz/o-nas/media/novinky/sef-mol-vypadek-druzby-se-ceskeho-trhu-s-palivy-nedotkne>