



Redakcja: Anton Saifullayeu (zastępca dyrektora IEŚ), Agnieszka Zajdel
(sekretarz redakcji), Spasimir Domaradzki, Bartłomiej Krzyształ,
Damian Szacawa, Agata Tatarenko

Nr 1571 (76/2026) | 26.03.2026

ISSN 2657-6996

© IEŚ

Michał Paszkowski

Kryzys dostępności ropy naftowej na Słowacji i jego skutki dla regionalnego rynku paliw

Na Słowacji turystyka paliwowa w 2026 r. stała się jednym z kluczowych symptomów narastających napięć na regionalnym rynku paliw, wynikających z zaburzeń po stronie podaży ropy naftowej. Relatywnie niskie ceny oleju napędowego, utrzymywane mimo wstrzymania dostaw ropy naftowej rurociągiem Przyjaźń oraz konfliktu na Bliskim Wschodzie, stworzyły silne bodźce popytowe dla kierowców w Europie Środkowej. W efekcie zjawisko to ujawniło strukturalną wrażliwość słowackiego sektora paliwowego na szoki zewnętrzne, prowadząc do lokalnych niedoborów, presji na infrastrukturę dystrybucyjną oraz konieczności interwencji regulacyjnej ze strony państwa.

Zjawisko turystyki paliwowej. Turystyka paliwowa jest konsekwencją wstrzymania od 27 stycznia 2026 r. dostaw rosyjskiej ropy naftowej rurociągiem Przyjaźń na Słowację i Węgry ([„Komentarze IEŚ”, nr 1533](#)) oraz wybuchu wojny na Bliskim Wschodzie, która doprowadziła do skokowego wzrostu notowań surowców oraz paliw. Słowacki rynek należy obecnie do najtańszych w Unii Europejskiej. 19 marca 2026 r. cena oleju napędowego w tym państwie wyniosła 6,54 PLN/litr, podczas gdy w Czechach było to 7,45 PLN/litr, w Polsce ok. 7,62 PLN/litr, a w Austrii aż 8,36 PLN/litr¹. Tak istotne różnice, sięgające ok. 0,90-1,80 PLN/litr, generują silny bodziec ekonomiczny dla kierowców, zwłaszcza w segmencie transportu ciężkiego. Przy standardowej pojemności zbiorników ciężarówek, wynoszącej od 600 do 1000 litrów, oznacza to potencjalne oszczędności rzędu 550-1800 PLN na jednym tankowaniu, co w warunkach niskich marż w sektorze transportowym stanowi czynnik decydujący o wyborze miejsca zakupu paliwa.

W rezultacie obserwowany był wzmożony napływ kierowców zagranicznych, przede wszystkim z Polski i Czech, którzy dokonywali celowych objazdów tras w celu zatankowania tańszego paliwa. Zjawisko to szybko przekształciło się z incydentalnego w systemowe, prowadząc do lokalnych niedoborów paliwa, zwłaszcza w północnej części kraju, gdzie infrastruktura stacji paliw nie była przygotowana na tak intensywny, dodatkowy popyt. W efekcie nastąpiła chwilowa destabilizacja krajowego rynku paliw. Reakcja władz słowackich była stosunkowo szybka. Wprowadzono ograniczenia ilościowe (jednorazowe tankowanie oraz maksymalnie 10 litrów do kanistra), limit wartości transakcji na poziomie 400 EUR na pojazd, a także mechanizm różnicowania cen – wyższych dla kierowców zagranicznych, opartych na średnich poziomach cen w Czechach, Polsce i Austrii. Dodatkowo wprowadzono zakaz eksportu benzyny oraz oleju napędowego.

Problemy z dostępnością ropy naftowej. W efekcie ograniczeń w dostępności surowca z Federacji Rosyjskiej rafineria w Bratysławie została zmuszona do zmniejszenia wykorzystania mocy przerobowych, co doprowadziło do spadku produkcji paliw i pogorszenia bilansu podaży na rynku krajowym i regionalnym. Jednocześnie przedsiębiorstwo sięgnęło po zapasy, co pozwoliło na krótkoterminowe utrzymanie ciągłości operacyjnej. Takie rozwiązanie nie jest jednak optymalne ani trwałe. Równolegle zwiększono wykorzystanie rurociągu Adria (dostawy *via* terminal naftowy w Omišalj na Chorwacji), a następnie rurociągu Százhalombatta-Šahy, jednak kierunek ten okazał się obciążony istotnymi ograniczeniami. Poza wyższymi kosztami logistycznymi strona chorwacka nadal blokuje możliwość zapewnienia dostaw ropy naftowej z Rosji tym kanałem (efekt sankcji UE). Dodatkowo problemem pozostaje również niepewność co do realnej przepustowości, a także napięcia regulacyjne między

¹ Przeliczenia dokonano według kursu EUR/PLN z 24 marca 2026 r. (dane Narodowego Banku Polskiego).



operatorem infrastruktury a koncernem MOL (właścicielem zarówno rafinerii w Bratysławie, jak i w Százhalombatcie). W tym kontekście rośnie znaczenie współpracy z Czechami. Kluczową koncepcją (dotychczas niestosowaną) jest odwrócenie transportu (rewers) na odcinku rurociągu Przyjaźń, co umożliwiłoby przesył ropy naftowej z zachodu na wschód – z terytorium Czech do Słowacji. W wariantie krótkoterminowym rozwiązanie to mogłoby zapewnić dostawy na poziomie ok. 1 mln ton rocznie, co odpowiada za ok. 16% mocy przerobowych słowackiej rafinerii. W perspektywie średnioterminowej, po przeprowadzeniu niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych (szacowanych na 2-3 lata), wolumen ten mógłby wzrosnąć do 2-3 mln ton rocznie, znacząco zwiększając bezpieczeństwo dostaw (wówczas istniałaby możliwość zapewnienia tą trasą prawie 50% dostaw ropy naftowej do rafinerii). Znaczenie Czech wynika z ich zaawansowanej dywersyfikacji źródeł importu ropy naftowej. Po odejściu od dostaw z Rosji w 2025 r., obecnie import jest realizowany w pełni poprzez system rurociągów TAL i IKL, które łączą czeskie rafinerie z portem w Trieście we Włoszech.

Rozwiązania krótkoterminowe i długoterminowe. W odpowiedzi na nagłe zakłócenia podaży ropy naftowej państwa regionu, w tym Słowacja, uruchomiły zestaw działań o charakterze nadzwyczajnym, których celem było przede wszystkim utrzymanie ciągłości funkcjonowania sektora rafineryjnego oraz ograniczenie ryzyka niedoborów paliw na rynku wewnętrznym. Kluczowym instrumentem krótkoterminowym było uwolnienie zapasów. Słowacja, jako członek Międzynarodowej Agencji Energii (IEA), jest zobowiązana do utrzymywania zapasów odpowiadających co najmniej 90 dniom netto importu ropy naftowej i paliw, przy czym według dostępnych danych poziom zapasów wynosił ok. 87 dni w ujęciu publicznym, a wcześniej – przed kryzysem – przekraczał nawet 160 dni w szerszym ujęciu, obejmującym zapasy komercyjne. Uruchomienie tych zapasów, w tym przekazanie przez Slovnaft ok. 250 tys. ton ropy naftowej na potrzeby bieżącej produkcji, pozwoliło na stabilizację pracy rafinerii i częściowe złagodzenie szoku podażowego.

W perspektywie długoterminowej zasadnicze znaczenie mają inwestycje infrastrukturalne, których celem jest trwale zwiększenie elastyczności systemu i ograniczenie zależności od pojedynczych kierunków dostaw. W tym kontekście interesującym projektem jest planowana budowa rurociągu paliwowego łączącego Węgry i Słowację (o powstaniu takiego rurociągu poinformował Péter Szijjártó, minister spraw zagranicznych Węgier, w dniu 16 marca 2026 r. na portalu X). Tego typu infrastruktura o długości 127 km i przepustowości 1,5 mln ton rocznie, której uruchomienie przewidziano na 2027 r., ma umożliwić bezpośredni transport paliw między rafineriami w Bratysławie i Százhalombatcie. Projekt ten wpisuje się w szerszą strategię integracji aktywów koncernu MOL, który kontroluje oba zakłady, i pozwoli na bardziej elastyczne zarządzanie produkcją oraz dystrybucją paliw w regionie. Zgodnie z propozycją taki rurociąg mógłby kompensować niedobory paliw w jednym państwie nadwyżkami w drugim, co może ograniczyć wahania cen i poprawić bezpieczeństwo dostaw.

Wnioski

- Turystyka paliwowa ukierunkowana na Słowację stanowi bezpośredni przejaw nierównowagi cenowej między rynkami krajowymi, jednak jej rzeczywiste źródła mają charakter głębszy i wynikają z zakłóceń po stronie podaży ropy naftowej. Różnice cenowe sięgające 0,90-1,80 PLN/litr między państwami regionu tworzą uwarunkowania do turystyki paliwowej, szczególnie w sektorze transportu ciężkiego, gdzie skala potencjalnych oszczędności jest znacząca.
- Kryzys ten uwidoczniał trwałą podatność Europy Środkowej na szoki energetyczne, wynikające z historycznego uzależnienia od rosyjskiej ropy naftowej i częściowo sytuacji na światowych rynkach surowcowych. Pomimo postępującej dywersyfikacji i formalnego ograniczania importu surowców z Rosji, w przypadku takich państw jak Słowacja i Węgry zależność ta ma nie tylko wymiar ekonomiczny, ale również technologiczny.
- W dłuższej perspektywie stabilizacja rynku paliw w regionie będzie uzależniona od zdolności do zwiększenia elastyczności systemu poprzez rozwój infrastruktury oraz pogłębienie integracji regionalnej. Projekty takie jak revers rurociągu Przyjaźń lub budowa rurociągu paliwowego między Węgrami a Słowacją mogą znacząco poprawić bezpieczeństwo dostaw, umożliwiając regionalne bilansowanie rynku oraz efektywniejsze zarządzanie przepływami paliw.