

Európa finomítókapacitásának csökkentése kísértetként tért vissza

Az az orosz finomítók elleni ukrán légicsapások rávilágítottak egy olyan sebezhetőségre, amelyet Brüsszel már több, mint egy évtizeddel ezelőtt beazonosított – majd úgy döntött, hogy súlyosbítja azt.

Samuel Furfari

2026. szeptember 14.

Eredeti megjelenés:

<https://samuelfurfari.substack.com/p/europes-refining-retreat-has-come?r=14a7is>

Az kőolaj önmagában nem elég. Megfelelő helyen és arányban át is kell alakítani benzinné, dízelolajjá, sugárhajtómű-üzemanyaggá és más kőolajtermékekké. Pedig pontosan ez az az ipari kapacitás, ami az Európai Unió miatt az elmúlt tizenöt évben folyamatosan csökkent. Az orosz finomítók elleni ukrán támadások okozta sokk az energiapolitika egyik alapvető igazságára emlékeztet: az egyszer leszerelt ipari kapacitást nem lehet hónapok alatt újjáépíteni.

Az emelkedő ár azt az üzenetet küldi, hogy a kínálat és a kereslet közötti egyensúly feszültebbé vált. A motorüzemanyagok esetében ez az egyensúly nemcsak a rendelkezésre álló nyersolaj mennyiségétől függ, hanem a finomítói kapacitástól, a finomítók kihasználtsági arányától és mindenekelőtt a finomítók azon képességétől is, hogy a piac által igényelt üzemanyagokat elő tudják állítani.

Az EU egykor jelentős finomítói iparral rendelkezett.

Ez lehetővé tette az iparág zsugorodását. A FuelsEurope szerint 2009 óta Európában 35 finomító zárt be, ami a finomítói kapacitás mintegy 20 százalékkal csökkenését jelenti.

E visszaesésnek több oka is volt: a csökkenő európai kereslet, a közel-keleti és ázsiai újabb - és gyakran nagyobb - finomítók versenye, az energiaköltségben mutatkozó eltérések, valamint a 2010-es évek elején fennálló többletkapacitás. De ugyanilyen helytelen lenne figyelmen kívül hagyni a politikai tényezőt. Miért is fektetne egy ipari vállalat több százmillió – vagy akár milliárd – eurót egy több évtizedes működésre tervezett eszközbe, amikor a politikai vezetők egyidejűleg bejelentik az eszköz piacának tervezett eltüntetését? A tőke ugyanolyan biztosan árazza be a politikai kockázatot, mint a gazdasági kockázatot.

A történelem annál is tanulságosabb, mivel az Európai Bizottság tökéletesen felismerte a problémát. A Petroplus 2012-es összeomlása és a finomítók sorozatos bezárása után Günther Oettinger energiaügyi biztos 2013. április 12-én összehívta az első EU Finomító Fórumot. 2014-ben egy bizottsági dokumentumban olvasható becslés szerint 2008 óta napi 1,7 millió hordó kapacitással csökkent a kapacitás, és kifejezetten figyelmeztetett, hogy a további bezárások növelni fogják az EU importált finomított termékektől való függőségét.

Más szóval, a mai nehéz helyzet nem volt előreláthatatlan. Előre látható volt.

Ezt az időszakot az Európai Bizottság Energiaügyi Főigazgatóságának munkatársaként éltem meg, és személyesen is részt vettem az EU Finomító Fórumának munkájában. Különösen jól emlékszem ezekre a megbeszélésekre, mert az ellentmondás már akkor is nyilvánvaló volt. A biztos elismerte az európai finomítók előtt álló egyre növekvő nehézségeket és az ellátásbiztonságot fenyegető kockázatokat, miközben a Bizottság továbbra is olyan politikát folytatott, amely az ágazatba való befektetést egyre inkább elbátortalanította.

Brüsszel aggódott az EU finomítóbezárásai miatt, miközben fokozatosan olyan feltételeket teremtett, amelyek a fenntartáshoz és korszerűsítéshez szükséges beruházásokat elriasztották. A vállalatoktól nem várható el, hogy a végtelenségig fektessenek be olyan tevékenységbe, amelynek a politikai megszüntetését már bejelentették.

A legszembetűnőbb szimbólum 2023. május 15-én jelent meg: Ursula von der Leyen egy, a Zöldek által szervezett európai parlamenti konferencián azt mondta, hogy a fosszilis tüzelőanyagokra összpontosító növekedési modell „egyszerűen elavult”. Nem nevezte szó szerint elavultnak a kőolajtermékeket. De bárki számára, aki egy harminc-negyven éves finomítói beruházást fontolgat, a különbségtétel legfeljebb elméleti.

A probléma nem az, hogy egy politikai vezető kifejezi meggyőződését. Probléma merül fel azonban akkor, amikor a közpolitika olyan mélyrehatóan megváltoztatja egy egész ágazat gazdasági kilátását, hogy a hosszú távú beruházások már indokolatlanná válnak. Ezáltal jön létre a külső függőség: a kőolajtermékeket továbbra is fogyasztják, de egyre kevesebb létesítmény képes azokat otthon előállítani.

E strukturális gyengeséget az ukrajnai háború mára azonnali problémává változtatta. Ukrajna 2024 óta támadja az orosz olajlétesítményeket (2025-ben és 2026-ban egyre nagyobb intenzitással). A finomítók, a tárolólétesítmények és a logisztikai infrastruktúra stratégiai célpontokká váltak – háborús időkben ez érthető. A következmények azonban mára olyan jelentősek, hogy Oroszországon messze túlmutatnak.

A Reuters szerint 2026 augusztusának végére az orosz benzintermelés a belföldi kereslet mintegy 70 százaléka alá esett vissza. Moszkva kénytelen volt korlátozni az értékesítést egyes régiókban, növelni az üzemanyag-importot, és korlátozni a kőolajtermékek exportját. Oroszország a világ egyik legnagyobb finomított termék-, különösen dízelolaj-szállítója. Amikor az orosz kapacitást ideiglenesen kivonják a világpiacról, más finomítóknak kell kompenzálniuk. A haszonkulcsok emelkednek, és a finomított termékek árai meredeken eltérülhetnek a nyersolaj árától.

Pontosan ez történik most. 2026 szeptember elején a dízel és a nyersolaj ára közötti különbség – a dízelre vonatkozó „crack spread” – megközelítette Európában a hordónkénti 80 dollárt, ami kivételesen magas szint. Az Egyesült Államokban ugyanez a hordónkénti 100 dollárt is meghaladta. Ezért mindig fontos a primer- és a végenergia közötti különbségtétel. A közel-keleti feszültségek, a gyenge ázsiai export és az alacsony amerikai stratégiai készletek szintén hozzájárultak az emelkedéshez. De az orosz finomítás zavarai és az orosz export korlátozásai tagadhatatlanul fontos részét képezik a problémának.

Az sérült oroszországi finomítórendszer javítása hónapokig, sőt - egyes esetekben - akár évekig is eltarthat. Ezért nem valószínű, hogy a töltőállomások árai gyorsan visszatérnek a

korábbi szintre. Enyhülést hozhat, ha a Hormuzi-szorosi és az Öböl-menti nyersolaj és a kőolajtermékek exportja normalizálódik.

Donald Trump nehéz helyzetben van, mivel az amerikaiak erősen reagálnak az emelkedő üzemanyagárakra. Az Egyesült Államokban a normál benzin átlagára meghaladta a 4 dollárt gallononként – ez közel 30 százalékkal több, mint egy évvel korábban volt. Egy ilyen emelkedés nagy mértékben elvezethet ahhoz, hogy a novemberi félidős választásokon a republikánusok elveszítik többségüket mind a képviselőházban, mind a szenátusban.

Ami még súlyosabb az amerikai gazdaság szempontjából, az az, hogy a dízel ára rekordmagasra, gallononként 6 dollár fölé emelkedett. A probléma messze túlmutat az autósokon: a közúti áruszállítás túlnyomórészt a dízeltől függ, ahogy a légi közlekedés a sugárhajtású üzemanyagtól. A magasabb üzemanyagárak befolyásolják a szállítási költségeket, az áruk árát és végső soron az egész gazdaságot, veszélyeztetve a Trump által ígért növekedést.

Trump legalább megértette az orosz finomítói kapacitás elvesztésének szerepét. Szeptember 13-án nyilvánosan felszólította Volodimir Zelenszkijt, hogy hagyja abba az orosz dízel-finomítók támadását, azzal érvelve, hogy a csapások dízelhiányhoz vezetnek, és „kárt okoznak a világnak”. Közbelépése nyersen elismerte, hogy egy nagy finomítói rendszer megtámadása nemcsak a célpontként szolgáló országot, hanem a kőolajtermékek globális piacát is érinti. Az ukrán csapások nem az egyedüli okát jelentik a mai áremelkedésnek – a közel-keleti válság és a Hormuz körüli zavarok is számítanak –, de hatásukat már nem lehet figyelmen kívül hagyni.

Ezért felháborító olyasféle állításokat hallani, hogy mindez nem történt volna meg, ha az EU több szélturbinát és napelemet telepít. Mintha Európa teljes járműflottáját néhány éven belül villamosítani lehetett volna. 2024-ben a szél- és napenergia együttesen az EU-ban fogyasztott villamos energia mindössze 29 százalékát fedezte. Még ha minden villamos energia megújuló lenne is, az sem oldaná meg a teherautók által igényelt dízel vagy a repüléshez nélkülözhetetlen sugárhajtómű-üzemanyag problémáját. Vajon ettől hogyan tudtak volna a repülőgépek repülni?

Ezért nem elegendő már csupán a nyersolaj hordónkénti árát vizsgálni. A tanulság messze túlmutat az orosz epizódon. Évtizedeken át, még amikor nem a dekarbonizáció volt az EU energiapolitikájának legfőbb célja, az ellátásbiztonság mind a nyersolajra, mind a kőolajtermékekre vonatkozott. A nyersolajellátás biztonsága azonban fokozatosan háttérbe szorult, míg a finomított termékek ellátásának biztonságát kifejezetten elhanyagolták.

Egy valódi energiabiztonsági politikának a teljes láncra ki kell terjednie: a termelésre, a tengeri szállításra, a kikötőkre, a csővezetésekre, a finomításra, a tárolásra és az elosztásra. A finomító ezért stratégiai eszköz.

Ez nem jelenti azt, hogy minden uniós finomítót mesterségesen életben kellett volna tartani. A bezárások némelyike tisztán racionális gazdasági szempontból is ésszerű volt. De alapvető különbség van közöttük, hogy megengedjük a piacnak a versenyképtelen létesítmények

megszüntetését, és aközött, hogy olyan politikai keretet építünk ki, amelyben a befektetők tudják, hogy maga a tevékenység is a végét járja.

Az EU a második utat választotta, miközben továbbra is hatalmas mennyiségben fogyasztott finomított kőolajtermékeket. És ennek az ellentmondásnak az árát most kezdi felfedezni. Lehet a nyersolaj bőséges, az ára is viszonylag korlátozott; ez azonban nem garantálja, hogy a benzin, a dízelolaj vagy a sugárhajtómű-üzemanyag is bőséges, illetve megfizethető lesz. Az olajmező és egy autó vagy repülőgép üzemanyagtartálya között bonyolult, összetett és költséges iparág áll, amelyben nem lehet rögtönözni.

Az ellátásbiztonság tehát többet jelent egy erőforráshoz való hozzáférésnél. Azt is jelenti, hogy meg kell őrizni az átalakítói ipari kapacitást. Az EU egykor értette ezt a nyilvánvaló igazságot. A kérdés most az, hogy vajon elég magas árat fizetünk-e ahhoz, hogy mindezt újra megtanuljuk.

Források

- [Reuters: Trump felszólította Zelenszkijt, hogy hagyja abba az orosz dízel üzemanyaggal való kereskedést] (<https://www.reuters.com/business/energy/trump-tells-ukraines-zelenskiy-stop-hitting-russian-diesel-2026-09-13/>)
- [Európai Bizottság: EU Finomítási Fórum] (https://energy.ec.europa.eu/topics/oil-gas-and-coal/oil-refining_en)
- [FuelsEurope: Statisztikai jelentés] (<https://www.fuelseurope.eu/publications/publications/statistical-report>)

Köszönöm, hogy elolvasta. Kérem iratkozzon fel ingyenes hírleveleimre és támogassa munkámat.

Magyar fordítás: Szarka László Csaba

2026. szeptember 15.