

Výzkumná zpráva projektu 03_2011_czpl_iips

Budoucnost ropovodu Družba jako strategická výzva pro Českou a Polskou republiku

Filip Černoš - Břetislav Dančák - Anna Leshchenko - Jan Osička - Václav Šebek - Tomáš Vlček - Veronika Zapletalová – ve spolupráci s Ośrodek Studiów Wschodnich (OSW)

Obsah

1. ÚVOD	5
2. ROPNÝ SEKTOR ČR	7
2.1 Produkce a export	9
2.2 Import	9
2.3 Využití ropy	10
2.4 Společnosti na českém trhu	12
2.4.1 Zpracovatelské závody	12
2.4.2 Distributor	14
2.4.3 Obchodníci s ropou a ropnými produkty	15
2.5 Ropná infrastruktura České republiky	18
2.5.1 Současná infrastruktura	18
2.5.2 Plánované projekty	18
2.6 Strategické zásoby ropy	23
2.7 Omezení dodávek ropy do ČR v minulosti	25
3. POLSKÝ ROPNÝ SEKTOR	29
3.1 Produkce a export	30
3.2 Import	31
3.3 Využití ropy	31
3.4 Společnosti na trhu	34
3.4.1 Struktura maloobchodního prodeje	36
3.5 Transport	36
3.5.1 Současná infrastruktura	36
3.5.1.1 Ropovody	36
3.5.1.2 Ropné terminály	37
3.5.2 Plánované projekty	38
3.6 Strategické zásoby ropy	39
4. ZÁSoby ROPY, TĚŽBA A RAFINACE. RUSKÉ VYHLÍDKY.	41
4.1 Zásoby	41
4.2 Produkce	42
4.3 Rafinace a spotřeba ropy v Rusku	46
4.4 Další faktory negativně ovlivňující produkci ropy v Rusku	47
5. RUSKÉ PREFERENCE	49
5.1 Transport preferences	49
5.2 Preferences of markets: the new direction of Russian oil export – China and other Asian customers	53
5.3 Preferences on composition of energy export : the share of crude on overall Russian energy export	54
6. TRANZITNÍ STÁTY	56
6.1 Bělorusko	56
6.2 Ukrajina	58
7. DRUŽBA: ROLE A POZICE EVROPSKÉ UNIE	63
7.1 Postavení ropy v energetice Evropské unie	63
7.2 Vnímání ropného sektoru a ropné bezpečnosti z hlediska Evropské unie	65
7.3 Legislativní nástroje	65
7.3.1 Strategic oil stock	65
7.3.2 Oil licencing	67
7.3.3 Offshore oil (and gas) platform standards	67
7.3.4 Role legislativních nástrojů v ropném sektoru EU	68

7.4	Finanční nástroje	68
7.4.1	Trans-European Energy Networks (TEN-E)	69
7.4.2	The European Energy Programme for Recovery (EEPR)	69
7.4.3	Multiannual Financial Framework 2014 - 2020	70
7.4.3.1	Connectin Europe Facility	71
7.4.3.2	Guidelines for trans-European energy infrastructure	73
7.4.3.3	North - South Interconnections in Central-Eastern Europe	75
8.	EKONOMICKÉ DOPADY OMEZENÍ DODÁVEK ROPY DO ČR A POLSKA	77
8.1	Možnosti omezení Družby	77
8.1.1	Rekapitulace struktury	77
8.1.2	Jak probíhá výpadek ropovodu?	77
8.2	Dvě dimenze reakcí	79
8.2.1	Technické možnosti a infrastruktura	79
8.3	Strategie nebo obchod?	80
8.4	Ekonomická únosnost a vlivy na aktéry ropného průmyslu	82
9.	SHRNUTÍ A ZÁVĚRY	85
10.	LITERATURA	92

Rádi bychom poděkovali Česko-polskému fóru jako zadavateli projektu, a členům Ministerstva zahraničních věcí ČR, kteří zajišťují projektovou agendu. Poděkování směřuje také polskému partneru projektu, Centre for Eastern Studies (Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia) za spolupráci a připomínky k projektu. V neposlední řadě bychom také chtěli vyjádřit díky za možnost setkání a konzultací se soukromými společnostmi, státními představiteli a nezávislými odborníky, jež byly cenným a inspirativním zdrojem informací při zpracovávání studie.

1. Úvod

„Může se Česko v zásobování ropou i v příštích letech nadále spoléhat na potrubí vedoucí z Ruska pod názvem Družba? Vše nasvědčuje tomu, že nikoli. Podle expertů je vysoce pravděpodobné, že nejdelší ropovod světa, kterým bývalý Sovětský svaz od šedesátých let minulého století zásoboval své satelity ve střední Evropě, za pár let vyschne.“¹

Ropovod Družba patří k jednomu z nejdůležitějších energetických infrastrukturních projektů střední a východní Evropy, zásobující od druhé poloviny minulého století evropskou část bývalého sovětského bloku ruskou ropou. Jak však můžeme vidět i z výše uvedeného citátu, který reprezentuje převažující český mediální diskurs, budoucnost zmiňovaného ropovodu je v posledních letech stále nejistější. Především díky obtížným vztahům Ruské federace s tranzitními zeměmi je totiž další využití Družby zpochybňováno, její možné ukončení signalizuje i snaha Moskvy o výstavbu alternativních exportních tras.²

Na následujících stránkách se zaměříme na to, jakým způsobem může potenciální omezení dodávek ropy Družbou ovlivnit energetickou situaci dvou odběratelských zemí, tedy České republiky a Polska. ČR je na dovozu ropy ze zahraničí závislá zhruba z 97 % (skladba dodávek je 68,5 % z Ruska ropovodem Družba a 31,5 % ropovodem IKL), Polská republika také přibližně z 97 % (skladba dodávek je 95 % z Ruska ropovodem Družba a 5 % tankery). Bezpečnost a plynulost dodávek je tedy logicky významným aspektem energetické (ropné) bezpečnosti obou zemí.

Vzhledem k rozsáhlosti tématu je celá problematika zúžena na hledání odpovědi na následující otázky:

- 1) Hrozí omezení dodávek ropy do analyzovaných zemí prostřednictvím Družby?
- 2) Pokud ano, jaké může mít vzniklá situace střednědobé dopady, ať už ekonomické, bezpečnostní či jiné?
- 3) Jakou roli může při řešení případných potíží (ať už preventivně či v případě probíhajících problémů) hrát Evropská unie?
- 4) Kterých aktérů se případné omezení dodávek dotkne a jak? Zde se studie zaměří na dopad na ekonomické subjekty (firmy), stát a v omezené míře i občany samotné.

¹ Petr, M. (2008). *Ropovod Družba vysychá. Je ale levnější než Ingolstadt*. Hospodářské noviny, 24. 7. 2008.

² Zde je třeba zmínit události roku 2007, kdy poprvé informoval provozovatel ropovodu, ruská společnost OAO AK Transněft' (OAO AK Транснефть), o možnosti omezení oprav ropovodu Družba, což je samo o sobě rizikové vzhledem k tomu, že za posledních deset let došlo na ropovodu k devíti haváriím. OAO AK Transněft' zároveň uvažuje o budoucím omezení, či dokonce zastavení dalšího provozu.

Samotná struktura textu reflektuje uvedené rozdělení. V první řadě bude provedena podrobná analýza ropného sektoru České republiky a Polska, samozřejmě s důrazem na fakta relevantní zkoumanému problému. Následuje část věnovaná samotnému Rusku, zhodnocení ruského ropného sektoru, využitelných zásob, exportních preferencí a celkově představy o dalším vývoji situace stran Družby. V kapitole věnované tranzitním zemím je poté zhodnocena role Běloruska a Ukrajiny coby klíčových hráčů zásadně ovlivňujících možnosti dalšího fungování zkoumaného ropovodu. Kapitola věnovaná Evropské unii rozebírá a hodnotí potenciál a také vůli tohoto uskupení zasáhnout do případných potíží spojených s Družbou.

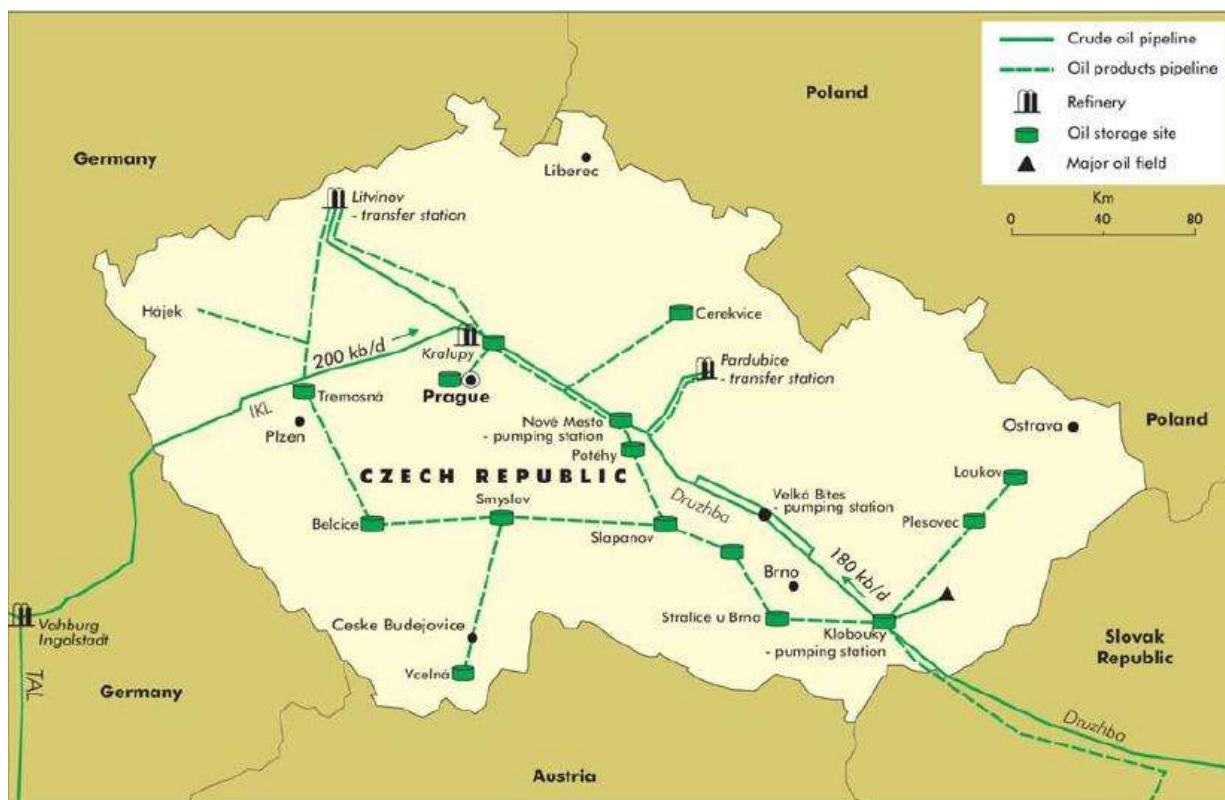
V posledních dvou částech textu budou získané informace vzájemně konfrontovány a vyhodnocovány. Představeny budou dopady případného omezení dodávek.

Na tomto místě je třeba dále zdůraznit, že se autoři v rámci textu soustředí především na problematiku dopadů možného omezení provozu ropovodu Družba na cílové země. Menší důraz je potom kladen na otázku, jak moc jsou tato omezení pravděpodobná a v jakých případech objemech. Důvodem je nepřehledná a obtížně předvídatelná situace v ruském ropném sektoru. V zásadě tak studie v případě producentů a tranzitních zemí hodnotí převládající trendy a obecnější charakteristiky dalšího vývoje, na straně konzumentů oproti tomu specifikuje konkrétní dopady.

2. Ropný sektor ČR

Ropa v České republice drží dlouhodobě zhruba pětinnový díl TPES. V roce 2000 dosáhl podíl kapalných paliv na spotřebě energetických zdrojů 18,6 %, v roce 2008 to bylo 20,9 % (viz SEK, 2004, s. 11-12, 40-49; MPO, 2010a, s. 77-92). Očekává se růst spotřeby o 17,1 % do roku 2019 (viz Business Monitor International, 2010, s. 16, 72). Cílem aktualizace státní energetické koncepce z února 2010 je však i přes tento růst spotřeby udržet podíl kapalných paliv na spotřebě energetických zdrojů na 20 procentech do roku 2020.

Rozložení transportní infrastruktury v České republice



Zdroj: International Energy Agency, 2010, s. 8.

Česká republika se těší z diverzifikovaných tras ropných dodávek, které se do ČR dováží ropovody Družba a IKL. Ropovod Družba byl v roce 1962 doveden do Bratislavy a v roce 1965 prodloužen do Záluží u Mostu (dnešní Litvínov), v roce 2010 bylo do České republiky tímto ropovodem dopraveno 58,7 % z ropného importu (4,54 milionů tun). Provoz ropovodu IKL (Ingolstadt – Kralupy nad Vltavou – Litvínov)

byl zahájen dne 13. března 1996, v roce 2010 jím bylo do ČR dopraveno 41,3 % (3,19 milionů tun) objemu ropy. Celkový import v roce 2010 dosáhl 7,73 milionů tun ropy.

Ropovodní trasy do České republiky

	Družba	IKL
Počátek dodávek	1962 (Slovensko), 1964 (Česko)	1996
Přepavní kapacita (tun)	9 milionů ročně	10 milionů ročně
Objem dodávek (tun, 2008)	4,81 milionů	3,30 milionů
Procentuální poměr (% , 2008)	59,3	40,7
Objem dodávek (tun, 2009)	5,01 milionů	2,18 milionů
Procentuální poměr (% , 2009)	69,7	30,3
Objem dodávek (tun, 2010)	4,54 milionů	3,19 milionů
Procentuální poměr (% , 2010)	58,7	41,3
Utilizace (% , 2008/2009/2010)	53,42 / 55,68 / 50,4	33 / 21,79 / 31,92
Zdrojové oblasti	Rusko, Kazachstán	Ázerbájdžán, Alžírsko, Itálie, Libye, Nigérie, Norsko, Sýrie
Tranzitní země ropovodu	Rusko, Bělorusko, Ukrajina, Slovensko, Česká republika	Itálie, Rakousko, Německo, Česká republika

Poznámka: Trasa jižní větve ropovodu Družba, kterou proudí dodávky do České republiky, prochází přes Almetevsk – Kujbyšev – Unecha – Mozyr – Brest – Brody – Užhorod – Šahy – Litvínov.
Zdroj: Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, 2009d, s. 1; Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, 2010, s. 8; „Družba Pipeline“, 2009, s. 56; Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2011, s. 15.

Z hlediska regionální skladby dodavatelů se na celkových dodávkách v roce 2010 (7,73 milionů tun) podílelo 64 % (4,95 milionů tun) Rusko, které je největším importérem ropy do ČR. Druhým největším dodavatelem je s 26 procenty Ázerbájdžán³ (2,01 milionů tun), na třetím místě je se 7,3 % Kazachstán (0,56 milionů tun). (viz MPO, 2011, s. 15) Dalšími dodavateli bývají Norsko, Libye, Itálie, Nigérie, Alžírsko a Sýrie. Průměrná cena importované ropy byla v roce 2008 12120 Kč za tunu, v roce 2009 8390 Kč za tunu a v roce 2010 10980 Kč za tunu. Celkové náklady na dovoz ropy v roce 2010 dosáhly 84,8 miliard Kč. (viz MPO, 2011, s. 18)

Český ropný trh lze rozdělit do pěti úrovní. Na nejvyšší z nich se nachází *mezinárodní přepravce ropy*, o úroveň níž stojí *zpracovatelské závody*, na třetím stupni je *distributor* a konečně nejnižší stojí *obchodníci ropou a ropnými produkty*. Mimo tyto čtyři roviny stojí rovina pátá, kterou lze zařadit někam mezi mezinárodního přepravce ropy a zpracovatelské závody. Touto rovinou jsou české *těžební společnosti*,

³ Ázerská ropa je exportována třemi trasami. V roce 2009 putovalo 80 % ropy ropovodem Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC), 12 % ropovodem Baku – Supsa a 8 % ropovodem Baku – Novorossijsk. Ve všech třech případech na ropovodní trasy navazuje námořní doprava cisternovými loděmi. (Viz Ciarreta & Nasirov, 2010, s. 45)

jejichž podíl na dodávkách ropy je natolik malý (celkem 2,73 %; 217 tisíc tun v roce 2009), že nemají žádný potenciál ovlivnit provázanou strukturu zbylých čtyř rovin.

2.1 Produkce a export

Na území České republiky se nenacházejí žádné významnější zdroje ropy, ropa je těžena jen v malých ložiscích v oblastech Vídeňské pánve a karpatské předhlubně na jižní Moravě. Ložiska ropy jsou povětšinou svázána s ložisky zemního plynu. Na objemu dodávané ropy do České republiky se domácí těžba dlouhodobě podílí dvěma až čtyřmi procenty. V roce 2009 dosáhla těžba pouhých 217 000 tun. (viz MŽP/ČGS-G, 2010, s. 185)

Společnosti, které v České republice provozují těžbu ropy, jsou celkem tři. Jde o Moravské naftové doly a.s., Českou naftařskou spol. s.r.o. a UNIGEO a.s. *Moravské naftové doly a.s.*, Hodonín vznikly v roce 1992 transformací ze státního podniku Moravské naftové doly Hodonín, s.p. Od července 2010 je jejím 100% vlastníkem Skupina KKCG finančníka Karla Komárka, jejíž mateřská společnost KKCG SE sídlí na Kypru. Společnost je držitelem 68 těžebních a 2 průzkumných licencí na Moravě a držitelem průzkumných licencí v Ruské federaci, působí také v Rumunsku, Německu či na Slovensku. (viz *Moravské naftové doly a.s.*; Rybová, 2010) *Česká naftařská spol. s.r.o.*, Hodonín je sesterskou firmou společnosti LAMA INVESTMENT a.s. (Hradec nad Moravicí) v rámci skupiny LAMA. Společnost je držitelem 1 průzkumné a 1 těžební licence, od roku 2006 těží ropy a plyn v ložisku ropy Poštorná v dobývacím prostoru Charvátská Nová Ves nedaleko Břeclavi ve výši 91 tun denně. (viz *Česká naftařská spol. s.r.o.*) Společnost *UNIGEO a.s.*, Ostrava-Hrabová, jejímž 100% vlastníkem je Kooperativa, pojišťovna, a.s., těží od roku 2003 ropu v jediném ložisku Krásná pod Lysou horou v Moravskoslezských Beskydech. Ropa je exportována do polských rafinérií. V roce 2009 byla těžba vlivem nepříznivé ceny směsné ropy typu Brent (obchodní artikl určený pro spotřebu na Západě) přerušena, v současnosti opět běží. (viz *UNIGEO a.s.*)

Z hlediska exportu Česká republika nevyváží surovou ropu, ale v relativně malém objemu vyváží ropné produkty. Vývoz směřuje v drtivé převaze do zemí Evropské unie, resp. do zemí sousedících s ČR. Zásadním podílem se na vývozu podílejí pohonné hmoty. V roce 2008 to bylo 61,2 % vývozu, v roce 2009 45,1 % a v roce 2010 52,6 %. Vývoz směřuje především do zemí regionu: Slovensko, Německo, Rakousko, Polsko, Maďarsko. Omezené objemy, řádově tisíce tun ročně, se vyvážejí taktéž do USA, Jižní Korei, Srbska nebo Ruska. (Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2011, s. 5.)

2.2 Import

V roce 2008 dosáhla denní spotřeba ropy 210 tisíc barelů, tedy 27,88 milionů tun. Predikován je pozvolný nárůst spotřeby od roku 2011, a to ročně o 1,5 až 2 procenta objemu spotřeby roku 2008.

V roce 2020 by tak spotřeba mohla dosáhnout až 250 tisíc barelů denně, tedy 33,16 milionů tun ropy ročně.

Predikce spotřeby ropy v ČR

Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Spotřeba	27,88	26,95	27,21	28,54	29,07	29,60	30,27	30,67	31,20	31,60	32,13	32,66	33,16
% změna	100	96,7	97,6	102,4	104,3	106,2	108,6	110,0	111,9	113,3	115,2	117,1	118,9
Poznámka: spotřeba v milionech tun denně. Zdroj: Business Monitor International, 2010, s. 16, 72. Údaje pro rok 2020 jsou odhadem autora.													

Výhradním provozovatelem mezinárodních ropovodů v České republice je společnost *MERO ČR, a. s.* (mezinárodní ropovody). Společnost sídlící v Kralupech nad Vltavou je vlastníkem a provozovatelem české části ropovodu Družba a ropovodu IKL, je jediným přepravcem ropy do České republiky a nejvýznamnější společností zajišťující skladování nouzových strategických zásob ropy. MERO ČR, a. s. je 100% akcionářem dceřiné firmy MERO Germany AG sídlící ve Vohburgu na Dunaji, která provozuje a udržuje ropovod IKL na území SRN a tankoviště ropy ve Vohburgu na Dunaji o celkovém objemu 200 000 m³. 100% vlastníkem společnosti MERO ČR, a. s. je Ministerstvo financí České republiky. Uvedená společnost rovněž vlastní a provozuje Centrální tankoviště ropy, kde jsou uskladněny strategické zásoby pro Správu státních hmotných rezerv. (viz Zaplatílek, 2007, s. 69)

2.3 Využití ropy

Ropa se v České republice využívá dominantně v dopravním sektoru a pro průmysl. Celková spotřeba ropy v roce 2007 činila 9,93 milionů tun (včetně importu ropných produktů). Z tohoto množství bylo spotřebováno v dopravě 64,55 % a v průmyslovém sektoru 27,15 %. Necelými pěti procenty se na struktuře spotřeby podílí produkce energie (elektřiny a tepla).

V roce 2009 činila spotřeba 10,33 milionu tun ropy (včetně importu ropných produktů). Dovozy všech rafinérských produktů představovaly ve hmotnostním vyjádření v roce 2009 celkem 2,95 milionů tun, což představuje oproti roku 2008 zvýšení o 8,5 %. Hmotné dovozy pohonných hmot, tj. automobilových benzinů a motorové nafty, představovaly 67,4 % všech dovozů rafinérských produktů. Vývozy rafinérských produktů ve hmotnostním vyjádření v roce 2009 činily 1,23 milionů tun a byly oproti roku 2008 (1,47 milionů tun) nižší o 16,1 %. Hmotné vývozy pohonných hmot představovaly cca 45,1 % všech vývozu rafinérských produktů. (viz Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu [ČAPPO], 2010, s. 8)

Spotřeba ropy v ČR dle sektorů		
Celková spotřeba	9,93	(100 %)

Transformační účely	0,45	(4,55 %)
Průmysl	2,70	(27,15 %)
Doprava	6,41	(64,55 %)
- Motorový benzín	2,10	
- Diesel	3,69	
- Letecké palivo	0,37	
- Ostatní	0,25	
Další sektory	0,37	(3,75 %)
Poznámka: Data z roku 2007, údaje v milionech tun. Údaje včetně importu ropných produktů, který v roce 2007 dosáhl hodnoty 2,25 milionů tun. Čistý import surové ropy tak dosahoval výše 7,26 milionů tun, domácí produkce surové ropy činila 0,25 milionů tun. Zdroj: International Energy Agency, 2009g, s. III.139.		

Rafinační zpracovávání ropy v ČR		
Celkové vstupy do rafinérií	8,78	
Rafinační ztráty	0,04	
Celkové výstupy z rafinérií	8,74	(100 %)
- LPG a ethan	0,21	(2,40 %)
- Nafta	0,84	(9,59 %)
- Kerosin (petrolej)	0,17	(1,95 %)
- Benzín	1,62	(18,56 %)
- Diesel	3,56	(41,14 %)
- Topné a palivové oleje	0,34	(3,84 %)
- Ostatní	1,97	(22,52 %)
Poznámka: Kvalifikované odhady IEA pro rok 2008, údaje v milionech tun. Údaje včetně veškeré domácí produkce ropy a plynu (0,566 milionů tun). Zdroj: International Energy Agency, 2009g, s. III. 139.		

Podíl tuzemské výroby vybraných petrolejářských produktů na celkových dodávkách pro český trh v roce 2009	
Výrobek	Podíl (%)
Automobilové benziny bezolovnaté (včetně biokomponent)	66,2
Automobilový benzin bezolovnatý Speciál	92,3
Letecké petroleje	22,7
Motorová nafta (včetně biokomponent)	67,7
Topné oleje celkem	63,4
LPG celkem	58,0
Mazací oleje celkem	22,6

Asfalty a asfaltové výrobky	41,7
Zdroj: Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, 2010, s. 8.	

Zásadní měrou se na české spotřebě ropy a ropných produktů podílejí čerpací stanice. Na základě statistického šetření Ministerstva průmyslu a obchodu bylo na trhu ČR k 31. 12. 2009 provozováno celkem 6499 čerpacích stanic a výdejen pohonných hmot, z toho je 3615 veřejných a zbytek jsou čerpací stanice s prodejem vymezeným subjektům a neveřejné čerpací stanice. (viz ČAPPO, 2010, s. 9) Ostatní ropa (27,15 %) se v ČR využívá v petrochemickém průmyslu pro výrobu farmaceutických produktů, detergentů, barviv, výbušnin, vonných látek apod. Mezi nejvýznamnější společnosti v petrochemii ČR patří Spolana, a.s., Neratovice, v Česku jediný výrobce PVC či plastů k dalšímu zpracování. Jejím jediným akcionářem je polská firma ANWIL SA, která je dceřinou společností PKN Orlen SA. Výrobou léčiv se v České republice zabývá například pražská Zentiva Group, a.s. či Teva Czech Industries s.r.o. (dříve Galena) z Opavy. Synthesia, a.s., Pardubice je předním evropským výrobcem pokročilých organických intermediátů, derivátů celulózy a pigmentů a barviv. Spolek pro chemickou a hutní výrobu, a.s. (Spolchemie), Ústí nad Labem se zabývá výrobou syntetických pryskyřic, anorganických sloučenin a stavební chemií. Hexion Specialty Chemicals, a.s., Sokolov se angažuje ve výrobě a prodeji nátěrových a těsnících hmot či lepidel. Gumárny Zubří, a.s. vyrábějí širokou škálu pryží. BorsodChem MCHZ, s.r.o., Ostrava (dříve Moravské chemické závody, a.s.) produkuje výrobky pro výrobce polyuretanových, pryžových, farmaceutických, zemědělských a potravinářských výrobků. Lovochemie, a.s., Lovosice je největším výrobcem hnojiv v České republice, v současnosti se zaměřuje především na výrobu a prodej dusíkatých a vícesložkových hnojiv v tuhé i kapalně formě. Subjekty petrochemického průmyslu nakupují pro svůj provoz poloproducty z rafinérií, nikoliv surovou ropu.

2.4 Společnosti na českém trhu

2.4.1 Zpracovatelské závody

Zpracovatelské závody jsou v České republice dva – Česká rafinérská, a.s. a Paramo, a.s. Každý je rozdělen na další dva rafinační závody, které tak dohromady tvoří celkem čtyři rafinační závody v České republice. V nich bylo v roce 2009 zpracováno 7,41 milionů tun ropy, v roce 2010 7,90 milionů. (viz MPO, 2011, s. 3) Část dodávek ropy ovšem není směřována do rafinérií přímo, ale je skladována pro Správu státních hmotných rezerv jako takzvané strategické zásoby pro případ krizových situací. (viz Zaplatílek, 2007, s. 68)

Společnost *Česká rafinérská, a.s.* se sídlem v Litvínově je největším zpracovatelem ropy a výrobcem ropných produktů v České republice. Provozuje rafinérie ropy v Litvínově a Kralupech nad Vltavou. V roce 2008 zpracovala 7,65 milionů tun ropy, což v absolutním vyjádření představuje rekordní výrobu v

historii společnosti. V roce 2009 bylo zpracováno v kralupské rafinérii 2,27 milionu a v litvínovské rafinérii 4,56 milionu tun ropy, tj. celkem 6,83 milionů tun ropy, v roce 2010 7,37 milionů tun (2,69 v kralupské a 4,68 v litvínovské rafinérii). (viz Česká rafinérská, a.s., 2009, s. 4; Česká rafinérská, a.s., 2010, s. 4; Česká rafinérská, a.s., 2011, s. 5). Česká rafinérská, a.s. je společným podnikem Unipetrolu, a.s.⁴ (51,22 %; viz *Unipetrol, a.s.*), italské společnosti Eni International B.V. (32,45 %) a nizozemské Royal Dutch Shell prostřednictvím její dceřiné firmy Shell Overseas Investments B.V. (16,33 %). (viz Česká rafinérská, a.s., 2010, s. 24)

Společnost Česká rafinérská, a.s. je tzv. přepracovací rafinérií, tzn. zaměřenou pouze na výrobu produktů z ropy, a ne také nákup suroviny a prodej ropných produktů. Přepracovací rafinérii dodávají ropnou surovinu její akcionáři prostřednictvím jejich obchodních společností – tzv. zpracovatelé. Těmi jsou v případě České rafinérské Eni Česká republika, s.r.o., Shell Czech Republic a.s. a Unipetrol RPA, s.r.o. Rafinérie pracující v přepracovacím režimu dodanou ropu zpracovává na základě požadavku zpracovatele na kvalitní ropné produkty. Za provádění této činnosti obdrží rafinérie přepracovací poplatek (processing fee), který je jednak vázán na instalovanou rafinérskou kapacitu (včetně nákladů na zaměstnance a dalších fixních nákladů) a jednak se odvozuje od objemu zpracované ropy, resp. spotřeby energií a ostatních variabilních nákladů. Přepracovací poplatek placený jednotlivými zpracovateli je tedy jediným příjmem rafinérie. (viz Česká rafinérská, a.s., n.d.) Pro chod rafinérie je klíčová rafinérská marže (rozdíl mezi cenou surové ropy a hodnotou ropného produktu), jde o cca 3-6 USD na barel ropy. Z této marže se hradí veškerý provoz rafinérie. Dodávky ropy jsou v režii obchodních kontraktů zpracovatelů.

Do České rafinérské, a.s. proudí ropa jak ropovodem Družba tak ropovodem IKL (přes CTR Nelahozeves). Ropovodem Družba (nebo železničními cisternami) do areálu proudí i malé objemy ropy z těžby Moravských naftových dolů v České republice. Rafinérie v Litvínově zpracovává ruskou ropnou směs REB (Russian Export Blend – středněsirná ropa dovážená z Ruské federace zejména ropovodem Družba), rafinérie v Kralupech zpracovává tzv. sladké ropy, tj. nízkosirná ropa dovážená do ČR ropovodem IKL (Ingolstadt – Kralupy – Litvínov) a v tuzemsku ropu těženou společností Moravské naftové doly a.s. (viz Ministerstvo životního prostředí / Česká geologická služba – Geofond [MŽP/ČGS-G], 2009, s. 180) Produkty po zpracování surové ropy jsou poté distribuovány na základě požadavků zpracovatelů na český nebo zahraniční trh prostřednictvím produktovodů společnosti ČEPRO, a.s. (viz níže). Rafinérskými produkty České rafinérská, a.s. jsou MTBE/ETBE (palivová aditiva), letecký petrolej, automobilový benzín, síra, LPG, topné oleje, motorová nafta, propylén, asphalt, olejové hydrogenáty a různé polotovary pro další zpracování v litvínovské rafinérii.

⁴ Vlastnická struktura Unipetrolu, a.s. je 62,99 % polská PKN Orlen SA a 37,01 % veřejně obchodovatelné akcie. (viz *Unipetrol, a.s.*)

Společnost *Paramo, a.s.* (Pardubická rafinérie minerálních olejů) se sídlem v Pardubicích provozuje dva závody, a to v Pardubicích a v Kolíně. V roce 2009 společnost zpracovala 0,55 milionů tun ropy, v roce 2010 0,53 milionů tun. (viz *Paramo, a.s.*, 2010, s. 11; *Paramo, a.s.*, 2011, s. 7) Společnost je od března roku 2009 ve stoprocentním vlastnictví společnosti Unipetrol, a.s. *Paramo, a.s.* je zároveň stoprocentním vlastníkem firmy *Mogul Slovakia, s.r.o.* se sídlem v Hradišti pod Vrátnom, která se zabývá nákupem a prodejem olejů a maziv na Slovensku. Společnost *Paramo, a.s.* se zaměřuje na zpracování ropy na rafinérské a asfaltářské výrobky a na výrobu mazacích a procesních olejů, včetně výrobků navazujících a pomocných. Firma rovněž nakupuje a zpracovává olejové hydrogenáty a hydrokrakáty z firmy Unipetrol RPA, s.r.o. Získané meziprodukty využívá při výrobě základových a mazacích olejů s velmi nízkým obsahem síry. (viz *Paramo, a.s.*, 2010, s. 10) Rafinérskými produkty *Paramo, a.s.* jsou motorová paliva, topné oleje, asfalty, asfaltové výrobky, mazací oleje a plastická maziva. Společnost provozuje palivářskou rafinérii v Pardubicích, která se zabývá zpracováním ruské ropy především na paliva, mazací oleje a asfalty a menší odštěpný závod v Kolíně, kde je provozována tzv. olejářská rafinérie na výrobu mazacích olejů, vybavená moderní jednotkou redestilace olejových hydrogenátů (suroviny z rafinérie Litvínov). (viz MŽP/ČGS-G, 2009, s. 180) Společnost tedy rafinuje ruskou ropu zakoupenou samostatně a dopravenou ropovodem Družba. Zaměřuje se jak na výrobu, tak na nákup suroviny a prodej ropných produktů. Hlavním obchodním partnerem v oblasti rafinérských produktů zůstala ve sledovaném období sesterská společnost Unipetrol RPA, s.r.o., kam směřovaly dodávky primárního benzínu a vakuových destilátů. (viz *Paramo, a.s.*, 2010, s. 11)

2.4.2 Distributor

Po zpracování se produkty distribuují. Výhradním distributorem je v ČR společnost ČEPRO, a.s. Společnost, jejímž jediným akcionářem je od roku 2006 Ministerstvo financí České republiky, se zabývá přepravou, skladováním a prodejem ropných produktů, poskytováním přepravních, skladovacích a dalších speciálních služeb v této oblasti externím subjektům, ochranou zásob Správy státních hmotných rezerv (SSHR) a provozem sítě čerpacích stanic EuroOil. (viz ČEPRO, 2010, s. 4) „Produktovodní systém společnosti spojuje potrubím sklady a střediska ČEPRO, a.s. s rafinériemi Litvínov, Kralupy nad Vltavou a Bratislava. Systém umožňuje přímé čerpání a zásobování mezi jeho jednotlivými úseky. Výstavba prvních úseků produktovodu začala v roce 1953, v současné době přesahuje jeho délka 1 100 km. Centrální dispečink společnosti ČEPRO řídí chod produktovodů, sleduje základní technické parametry provozu (např. stavy zásob na střediscích, čerpací režimy) a také údaje bezpečnostních systémů.“ (viz Zaplatílek, 2008) Vzhledem k charakteru ropných produktů vyráběných v Pardubicích a Kolíně (asfaltářské výrobky, oleje apod.) není v těchto závodech vstupní bod do systému produktovodů. Společnost se primárně angažuje v dopravě ropných produktů podle potřeb zákazníků (prostřednictvím produktovodů, železničních cisteren, autocisteren a nákladních vozů) a ve velkoobchodním prodeji pohonných hmot. Z hlediska výnosů je společnost v České republice na devátém místě.

Množství pohonných hmot manipulovaných v systému ČEPRO, a.s.			
	2008	2009	2010
PHM produktovody	2,69 milionů	2,79 milionů	2,64 milionů
 Z toho nafta	0,91 milionů	0,91 milionů	0,86 milionů
 Z toho benzín	1,78 milionů	1,88 milionů	1,78 milionů
PHM vlaky	0,15 milionů	0,23 milionů	0,20 milionů
 Z toho nafta	0,02 milionů	0,07 milionů	0,06 milionů
 Z toho benzín	0,13 milionů	0,15 milionů	0,14 milionů
PHM celkem	2,84 milionů	3,02 milionů	2,84 milionů
Poznámka: údaje v tunách			
Zdroj: ČEPRO, a.s., 2010, s. 18; ČEPRO, a.s., 2011, s. 16.			

Velkoobchodní prodej pohonných látek společností ČEPRO, a.s.			
	2008	2009	2010
Benzín	321 300	412 300	350 000
Nafta	741 000	942 000	801 300
Letecká paliva	8 000	77 800	143 700
PHL celkem	1 070 300	1 432 100	1 295 000
Poznámka: bez prodeje SSHR, údaje v tunách.			
Zdroj: ČEPRO, a.s., 2010, s. 20; ČEPRO, a.s., 2011, s. 18.			

2.4.3 Obchodníci s ropou a ropnými produkty

Poslední rovinou jsou obchodníci ropou a ropnými produkty. Mezi nejvýznamnější z nich patří Unipetrol, a.s., BENZINA, s.r.o., Shell Czech Republic a.s., OMV Česká republika, s.r.o., EuroOil, a.s., Eni Česká republika, s.r.o., RoBIN OIL s.r.o. a LUKOIL Czech Republic s.r.o.

Společnost Unipetrol, a.s. je dceřinou společností koncernu PKN Orlen SA (Polski Koncern Naftowy Orlen SA) a je dominantním hráčem na českém ropném trhu. Unipetrol, a.s. s centrálou v Praze zastřešuje k 30. dubnu 2010 skupinu dvaceti firem, z hlediska výnosů je společnost v České republice na šestém místě. Kromě zpracovávání ropy v rafinériích České rafinérské, a.s. (v této firmě působí prostřednictvím společnosti Unipetrol RPA, s. r. o. – RPA je zkratkou pro rafinérie, petrochemie, agrochemie⁵) a Paramo, a.s. (100% vlastnictví) se společnost angažuje především v prodeji pohonných hmot prostřednictvím firmy BENZINA, s.r.o. (100% vlastnictví).

⁵ Tato dceřiná společnost také komplexně zajišťuje suroviny pro petrochemickou výrobu ve skupině Unipetrol, včetně nákupu zahraniční ropy pro rafinérské výroby.

Firma BENZINA, s.r.o. je obchodní společnost s nejrozsáhlejší sítí čerpacích stanic v České republice, k 31. 12. 2010 jich provozovala 337. Mimo prodeje na vlastních čerpacích stanicích zajišťuje i přímé velkoobjemové dodávky pohonných látek dalším obchodním partnerům a podnikatelským subjektům. Firmě BENZINA, s.r.o. (a tedy skupině Unipetrol) patří také 100 % společnosti Petrotrans, s. r. o., jednoho z největších silničních dopravců PHL v České republice. V dubnu 2011 se vlastník společnosti (polský PKN Orlen SA prostřednictvím skupiny Unipetrol) rozhodl zkusit změnit obchodní značku sedmi čerpacích stanic Benzina a Benzina plus na Orlen a Star. Pod značkou čerpacích stanic Orlen obchoduje PKN Orlen SA v Polsku, pod značkou Star v Německu. (viz Petr, 2011) Dle reakce zákazníků přistoupí společnost k dalším rebrandingovým krokům.

Stoprocentním akcionářem společnosti Shell Czech Republic a.s. je nizozemská Shell Overseas Investments B.V. Shell Czech Republic a.s. v České republice obchoduje se sítí čerpacích stanic (186 k 31. 12. 2010), dále plní letadla leteckých společností na letištích Praha, Brno, Ostrava, prodává automobilové a průmyslové oleje a maziva, chemické polotovary pro další zpracování aj.

OMV Česká republika, s.r.o. je 100% vlastněna vídeňskou společností VIVA International Marketing- und Handels-GmbH, jež je plně vlastněna firmou OMV Refining & Marketing GmbH, která je dceřinou společností rakouského koncernu OMV A.G. Wien. Své samostatné aktivity zahájila v roce 1993 (od roku 1990 byla součástí OMV ČSFR). OMV Česká republika, s.r.o. je dceřinou společností rakouské matky OMV A.G. Wien. Obchodní aktivity OMV ČR je možno rozdělit do dvou hlavních oblastí – výstavba a provoz čerpacích stanic OMV a obchod se zákazníky (zahrnuje obchod s pohonnými hmotami, topnými oleji, mazivy a ostatními produkty). OMV Česká republika, s.r.o. během svého působení v České republice postupně převzala čerpací stanice tuzemských firem ROKAS a SETA, dále BP, AVANTI a nejčerstvěji v roce 2006 ARAL. V současné době provozuje 220 čerpacích stanic. (viz *OMV Česká republika, s.r.o.*)

Společnost EuroOil, a.s. patří 100% společnosti ČEPRO, a.s. V roce 2009 provozovala celkem 192 čerpacích stanic, z toho 180 formou franchisingu a 12 čerpacích stanic společností ČEPRO, a.s. (viz ČEPRO, 2010, s. 22)

Firma Eni Česká republika, s.r.o. působí na českém trhu od svého založení 30. srpna 1991. Podniká v oblastech rafinace, distribuce a prodeje. Vlastní síť 124 čerpacích stanic značky Agip. (viz *Eni Česká republika, s.r.o.*) Firma patří zahraničním pobočkám společnosti Eni⁶.

⁶ Vlastnická struktura firmy Eni Česká republika, s.r.o. je 99,9975 % Eni International B.V. a 0,0025 % Eni Oil Holdings B.V.

RoBIN OIL s.r.o. se sídlem v Kladně patří 100% podnikateli Jiřímu Zoubkovi. Svou činnost začala v České republice už v roce 1991, od roku 1994 se firma RoBIN OIL s.r.o. soustředí výhradně na systematické budování obchodu, distribuce a logistiky pohonných hmot. V ČR provozuje 70 čerpacích stanic. (viz *RoBIN OIL s.r.o.*)

Konečně, firma LUKOIL Czech Republic s.r.o. působí na trhu od července roku 2007, kdy se stala nástupnickou společností firmy ConocoPhillips Czech Republic a převzala síť jejich čerpacích stanic JET. V současnosti LUKOIL v České republice provozuje 43 čerpacích stanic. (viz *LUKOIL Czech Republic s.r.o.*) Společnost patří z 99,9 % firmě LUKOIL Europe Holdings B.V. a z 0,1 % firmě LUKOIL Holding AG, jež jsou dceřinými společnostmi ruské OAO LUKOIL.

Vlastnická struktura nejvýznamnějších subjektů českého ropného sektoru k 1. 1. 2011

Subjekt	Vlastník	%
BENZINA, s.r.o.	Unipetrol, a.s.	100
ČEPRO, a.s.	Ministerstvo financí ČR	100
Česká naftařská společnost s.r.o.	LAMA INVESTMENTS, a.s.	100
Česká rafinérská, a.s.	Unipetrol, a.s.	51,2
	Eni International B.V.	32,5
	Shell Overseas Investments B.V.	16,3
Eni Česká republika, s.r.o.	Eni International B.V.	99,9975
	Eni Oil Holdings B.V.	0,0025
EuroOil, a.s.	ČEPRO, a.s.	100
LAMA INVESTMENTS, a.s.	Petr Lamich	51
	Manažeři firmy	49
LUKOIL Czech Republic s.r.o.	LUKOIL Europe Holdings B.V.	99,9
	LUKOIL Holding AG	0,1
MERO ČR, a. s.	Ministerstvo financí ČR	100
Moravské naftové doly a.s.	KKCG Oil & Gas B.V.	100
Nafta a.s.	Slovenský plynárenský priemysel, a.s.	56,2
	E.ON Ruhrgas International AG	40,5
	Ostatní akcionáři	3,3
OMV Česká republika, s.r.o.	VIVA International Marketing- und Handels-GmbH	100
Paramo, a.s.	Unipetrol, a.s.	100
Petrotrans, s.r.o.	BENZINA, s.r.o.	100
RoBIN OIL s.r.o.	Jiří Zoubek	100
Shell Czech Republic a.s.	Shell Overseas Investments B.V.	100
Unipetrol, a.s.	PKN Orlen SA	63
	Veřejně obchodovatelné akcie	37

Zdroj: Sestavil Tomáš Vlček z veřejných zdrojů.

2.5 Ropná infrastruktura České republiky

2.5.1 Současná infrastruktura

Ropovod Družba má kapacitu 9 milionů tun ropy ročně. Na území České republiky měří 357 km, průměr potrubí činí 528 mm a rychlost proudění ropy je 1 – 1,4 m/s. Celková délka jižní větve ropovodu Družba je 3840 km. (viz „*Družba Pipeline*“, 2009, s. 56; *MERO ČR, a.s.*) Utilizace ropovodu činila v roce 2008 53,42 %, v roce 2009 pak 55,68 %. Ropovod přivádí ropu z ruských regionů západní Sibiře a volžsko-uralského a z kaspického regionu. Ropovod IKL má kapacitu 10 milionů tun ročně. Na území České republiky měří 169,7 km, průměr potrubí činí 714 mm a rychlost proudění ropy je cca 0,5 – 1,2 m/s. Celková délka ropovodu z Vohburgu na Dunaji do Centrálního tankoviště ropy CTR Nelahozeves je 349 km. (viz *MERO ČR, a. s.*) Utilizace ropovodu IKL činila v roce 2008 33 %, v roce 2009 pak 21,79 %.

MERO ČR, a. s. poskytuje výhradní přepravní služby při dodávkách ropy a ropných produktů do České republiky. Sama není vlastníkem ropy. Zpracovatelské závody, které dohazují kontrakty s dodavateli, musejí zároveň dohodnout přepravní kontrakt i se společností MERO ČR, a. s. Ta své služby poskytuje za tarifní poplatky, které jsou dohodnuty fixně v dlouhodobém kontraktu se zpracovatelem ropy⁷. Zároveň poskytuje v produktovodech tzv. volné kapacity pro transport ropy či ropných produktů mimo dlouhodobé kontrakty⁸.

2.5.2 Plánované projekty

V souvislosti s vývojem vnímání energetické bezpečnosti České republiky je ve stádiu hlubokých úvah třetí ropovod k posílení diverzifikace ČR v ropě, přičemž se hovoří o dvou potenciálních variantách. První variantou je propojení rafinérií v Litvínově a v německém Spergau u Lipska. *TOTAL Raffinerie Mitteldeutschland GmbH Spergau* je napojena na ropovod Družba. Tento projekt je proponován společností MERO ČR, a.s., odkud byl také iniciován. Financovaný by byl z dividend této společnosti. Jeho cílem je zvýšit ropnou bezpečnost České republiky z hlediska zásobovacích tras napojením ropovodu jak na severní větev ropovodu Družba, tak na německou ropovodní síť a přístavy Rostock a Gdaňsk. V souvislosti s ropovodem Litvínov – Spergau by se Česká republika mohla do budoucna stát tranzitérem ropy. Dle aktuálních informací však nejeví o projekt německá společnost TOTAL zájem, napojení na ropovod vedoucí z Rostocku by znamenalo další nutné investice ke zvýšení jeho kapacity a napojení na

⁷ Např. 11. prosince 2009 vypověděla Česká rafinérská, a.s. smlouvu o přepravě a skladování ropy společnosti MERO ČR, a.s., a to především kvůli sporu ohledně výše přepravních poplatků. V tříleté výpovědní lhůtě bude společnost vyjednávat novou smlouvu s podmínkami, které budou lépe reflektovat tržní prostředí v Evropě a adekvátnost nákladů spojených s poskytováním jednotlivých služeb. (viz „*Česká rafinérská vypověděla*“, 2009)

⁸ Ropa se obchoduje v rámci dlouhodobých (až pětiletých) kontraktů, kvartálně a spotově (tj. měsíčně), přičemž spotové obchody zajišťují přibližně poloviny poptávky.

přístav Gdaňsk je limitováno omezenou kapacitou na úseku Płock – Schwedt. Otázkou také je, nakolik by si Česká republika z hlediska ropné bezpečnosti polepšila, když o německou rafinérii Spargau (mj.) má zájem ruský Lukoil, který by rád zde vyrobené produkty prodával na polský trh. (viz Sušanka, 2010; Žižka, 2010; „Czech Republic: Oil pipeline“, 2010; Čarek, 2009)

Druhou variantou je ropovodní připojení z Kloubouk u Brna na rakouskou rafinérii OMV Raffinerie Schwechat u Vídně, projekt také navržený společností MERO ČR, a.s. Sem v tuto chvíli proudí ropa z italského přístavu Terst (podobně jako u IKL). Tento návrh souvisí i s vývojem na Slovensku. V rámci diversifikačních aktivit Slovenské republiky se už řadu let (od roku 2003) hovoří o výstavbě ropovodu BSP (Bratislava – Schwechat Pipeline) o délce 62 km (50 km na rakouském území a 12 na slovenském) a celkové kapacitě 2,5 až 5 milionů tun ropy ročně. Jde o projekt, proponovaný slovenským Transpetrolem, a.s., s případným efektem i na Českou republiku, která by mohla rozšířit diverzifikaci v ropném sektoru z hlediska ropovodních tras (prostřednictvím rakouského Schwechatu, a to ať už z ropovodu TAL nebo z Družby), nikoliv však zdrojů. Projekt však také naráží na omezenou kapacitu na ropovodu TAL. Ropovod BSP je plánován jako propojení bratislavské rafinérie Slovnaft, a.s. a rakouské OMV Raffinerie Schwechat u Vídně. Smyslem projektu je především propojení stávající sítě ruských ropovodů s Rakouskem, čímž bude umožněno vůbec poprvé dodávat ruskou ropu přímo do Rakouska. Pro Rakousko tak jde o významný diversifikační projekt, neboť v současnosti je Rakousko zásobováno pouze ropovody TAL (Transalpine Pipeline) a AWP (Adria-Wien Pipeline). Naprosto zásadní je význam tohoto ropovodu pro slovenskou stranu, neboť plánovaná kapacita této ropovodní trasy by byla schopna pokrýt kompletní výpadek dodávek ropy ropovodem Družba (domácí sektor spotřebovává cca 2,7 milionů tun ropy ročně). Existující ropovod Adria není pro Slovensko zajímavý především z důvodu velmi vysokého přepravního tarifu (cca 600 CZK/tuna/celá trasa). Ropovod Adria je v tuto chvíli využíván jen narázově, a to pro transport ve směru a úseku Šahy – Százhalombatta. Ropovod z Klobouků u Brna do Schwechatu lze pokládat pro české zájmy i za rizikový, neboť by umožnil Ruské federaci přístup k exportnímu terminálu v italském Terstu, příp. přímo do Německa přes ropovod TAL. Na druhou stranu by se mohl ze strany Ruské federace zvýšit zájem o transport ropy jižní větví ropovodu Družba, neboť by na jeho konci nebyla pouze Česká a Slovenská republika, ale další obchodní subjekty v Evropě.

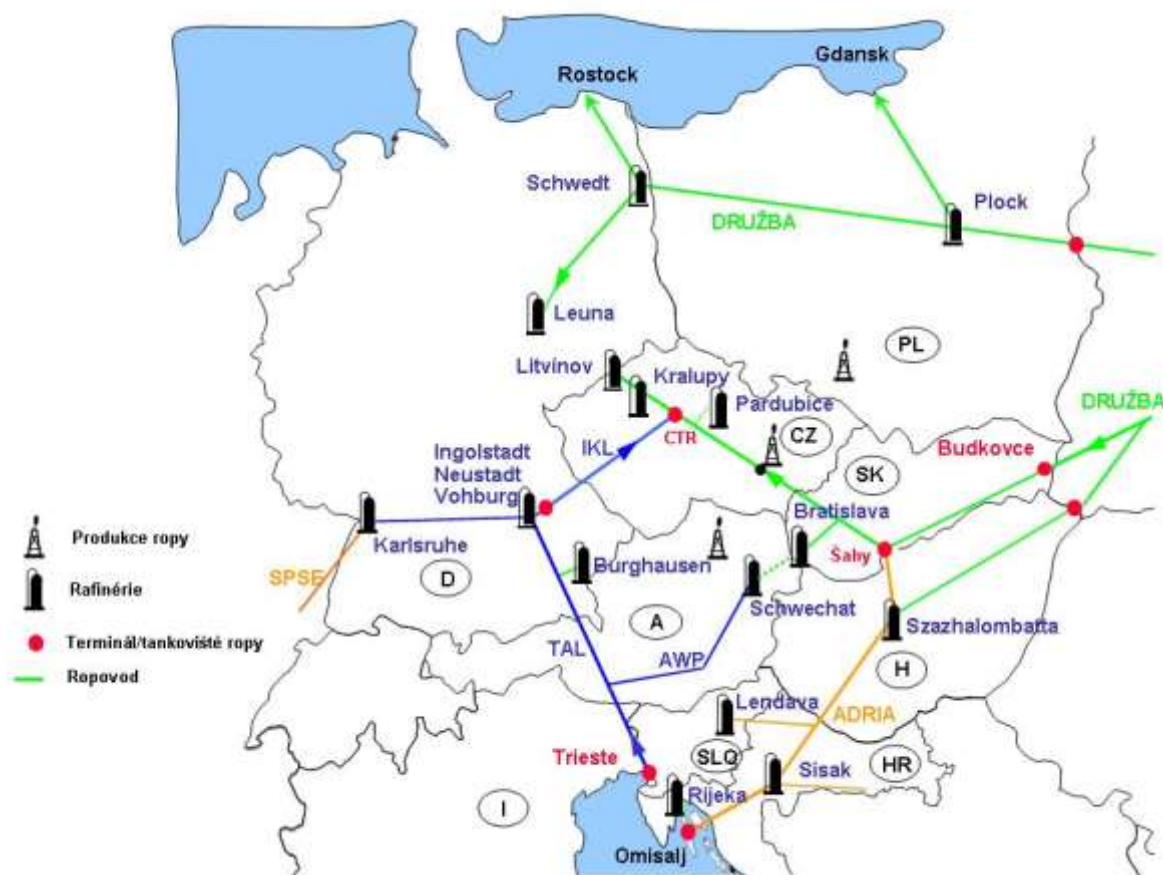
Na projektu ropovodu BSP se podílí rakouská OMV AG a slovenský státní Transpetrol, a.s. 19. října 2009 podepsal rakouský federální ministr hospodářství Reinhold Mitterlehner a jeho slovenský protějšek Lubomír Jahnátek Memorandum o porozumění s cílem prohloubit spolupráci mezi Rakouskem a Slovenskem v oblasti obchodu s ropou a zemním plynem, na jehož základě by se měl ropovod začít stavět v roce 2012. Pro realizaci projektu bude vytvořen společný podnik Bratislava-Schwechat Pipeline

GmbH, který bude složen z Transpetrol, a.s.⁹ Bratislava (74 %) a z OMV Refining & Marketing GmbH Vídeň (26 %). (viz „*Memorandum o porozumění*“, 2009)

Na rakouské straně projektu nestojí žádné překážky, jedním z klíčových problémů na slovenské straně je hledání trasy, neboť dosud navrhovaná přes bratislavský Žitný ostrov je z environmentálního hlediska velice problematická (riziko kontaminace vodního zdroje). (viz „*Jahnátek: Spojit*“, 2009; „*Na vytýčení nové trasy*“, 2008; „*Ropovod Bratislava – Schwechat*“, 2009; „*OMV prosazuje*“, 2009) Kampaň slovenských obyvatel proti ropovodu je zatím poměrně úspěšná, a proto je kromě nejekonomičtějšího projektu přes bratislavský Žitný ostrov nadále zvažováno ještě devět dalších tras, takže celková délka ropovodu může mít 81 až 152 kilometrů dle zvolené trasy a stát 70 až 112 milionů eur.

⁹ Stoprocentním vlastníkem Transpetrolu, a.s. je Slovenská republika.

Středoevropský ropný sektor



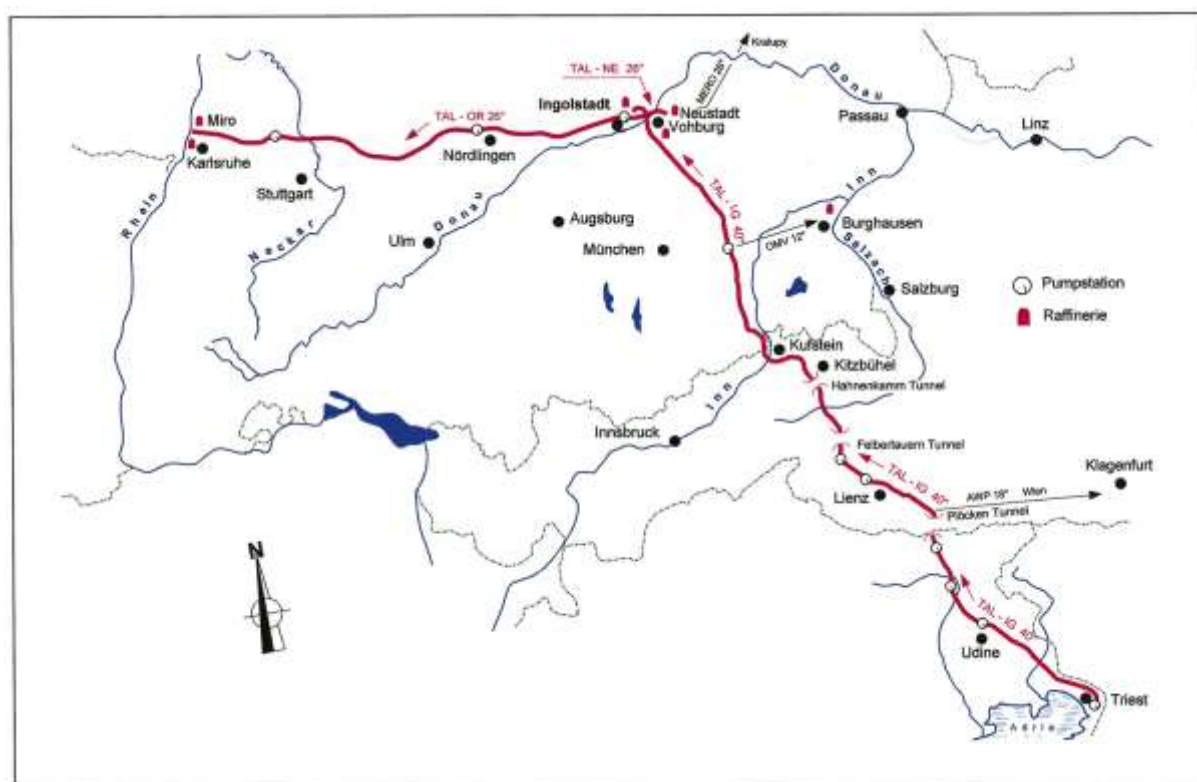
Zdroj: Doprava a skladování ropy. (n.d.).

Kromě uvedených projektů se české subjekty hlouběji angažují i v již existujících ropovodech. Jedním z artikulovaných projektů společnosti MERO ČR, a.s. je reverzní chod na ropovodu IKL s cílem dodávat ruskou ropu přes ropovod Družba a IKL do německých rafinérií a zvýšit tak jednak zájem Ruské federace o export jižní větvi ropovodu Družba a také vlastní zisky z transportu ropy. Projekt však naráží na problematické swingové operace. Při případné dodávce ropy z Ruska do Německa by bylo potřeba nejdříve vytlačit ropu z ropovodu o objemu přibližně 110 tisíc tun (kapacita ropovodu mezi stanicemi ve Vohburgu a Kralupech nad Vltavou). Varianty umístění ropy jsou buď uskladnění v CTR Nelahozeves, což by vedlo k nutnému operativnímu uvolnění části zásob, či zpracování v rafinérii v Litvínově, což by trvalo cca 10 dní.

Stát se snaží pojistit si náhradní dodávky ropy v případě přerušení dodávek ropovodem Družba. Logickým zdrojem je ropovod IKL, který navazuje na italsko-německo-rakouský ropovod TAL (Transalpine Ölleitung). Utilizace ropovodu IKL dosahuje 30-40 %, zdálo by se tedy, že zde existuje dostatečný prostor pro navýšení dodávek. Ropovod však navazuje na TAL, který je využit na 100 % a prostor pro navýšení dodávek do ČR je tak minimální. Jedním z řešení je zajistit si vlastnický podíl na ropovodu TAL, čímž by země automaticky dosáhla na permanentní podíl na kapacitě. TAL je vlastněn skupinou osmi společností: OMV AG (25 %), Royal Dutch Shell plc (24 %), Exxon Mobil Corporation (16 %), Ruhr Oel GmbH (11 %), Eni S.p.A. (10 %), BP p.l.c. (9 %), ConocoPhillips Company (3 %) a Total S.A. (2 %). Česká republika se prostřednictvím MERO ČR, a.s. snaží vyjednat odkup dvou procent ropovodu. (viz Hovet, 2008; Stopp, Völtz, & Lothar, 2005, s. 24; *The Transalpine Pipeline*; „Oil transit company“, 2010; Graham, 2008; Jones, 2010)

Ropovod Družba můžeme chápat jako k dispozici v reálném čase, ropa v něm fyzicky proudí a po nákupu je fakticky dodaná ihned. Ropovod IKL lze využít jen při 18měsíční nominaci kapacit předem. Navíc jsou přednostně vyřizováni akcionáři ropovodu. Dodávka trvá od naložení ropy na tanker v Perském zálivu přes vykládku v Testu až po dodávku do Kralup nad Vltavou 6-8 týdnů. Kapacita ropovodu je 42 milionů tun za rok, přičemž existuje potenciál ji zvýšit na více než 50, a to obnovením provozu odstavených pumpovacích stanic na trase ropovodu. Z celkem šesti stanic jsou v současné době v provozu pouze dvě, obnovení zbývajících čtyř by si vyžádalo náklady řádově miliardu Kč na stanici.

Ropovod TAL



Zdroj: *The Transalpine Pipeline*. Dostupné na <http://www.tal-oil.com/>

2.6 Strategické zásoby ropy

Prostřednictvím Správy státních hmotných rezerv ČR (SSHR) zajišťuje Česká republika závazky vyplývající z členství v EU a IEA¹⁰. Závazkem k IEA je mimo jiné dosažení zásoby ropných produktů ke dni 31. 12. 2005 a její udržování ve výši minimálně 90denní průměrné denní spotřeby ropných produktů předcházejícího roku; závazkem vůči EU je zajištění ropných rezerv ve výši 90 dní průměrného denního importu ropy, nebo 61 dní průměrné denní domácí spotřeby ropy (podle toho, která hodnota je vyšší, kalkulováno podle předcházejícího roku) do 31. 12. 2012, a to na základě směrnic Evropské unie 2006/67/EC a 2009/119/EC¹¹.

Skladování a ochraňování zásob ropy, ropných produktů a poloproduktů je realizováno prostřednictvím podnikatelských subjektů v ČR ve vlastnictví státu. V případě skladování ropy to je MERO ČR, a.s., v případě skladování ropných produktů je rozhodujícím ochraňovatelem ČEPRO, a.s.. Ochraňovanými produkty jsou automobilové benzíny, motorové nafty, letecký petrolej, TOL a mazací oleje. (viz ČEPRO, a.s.) ČEPRO disponuje 14 hlavními sklady, které jsou propojeny produktovody. Budování skladů i produktovodů započalo již během druhé světové války. (viz Zabo, 2008, s. 76)

Společnost MERO ČR, a.s. provozuje Centrální tankoviště ropy, jež je součástí projektu ropovodu IKL. Slouží k přijímání ropy jak z ropovodu Družba, tak z ropovodu IKL, ke skladování, míchání různých druhů ropy dle přání zákazníků – rafinérií a dále k distribuci ropy k zákazníkovi. Největší část kapacity tankoviště využívá Státní správa hmotných rezerv pro skladování strategických zásob ropy. Celková skladovací kapacita činí v současnosti 1 550 000 m³ a tvoří ji čtyři nádrže o jednotlivém objemu 50 000 m³, šest nádrží o objemu 100 000 m³ a šest nádrží o objemu 125 000 m³, tedy celkem 16 nádrží. Tyto ocelové tanky jsou nadzemní, s ocelovou ochrannou jímkou a plovoucí střechou. (viz Zaplatílek, 2007, s. 70; Cieslar, 2008a). „V lednu 2007 proběhla revize zásob Státních hmotných rezerv a podnikatelských subjektů a bylo zjištěno, že v oblasti ropy a rafinérských produktů měla SSHR strategické rezervy ve výši cca 102 dní průměrné spotřeby předchozího roku a společně s rezervami podnikatelských subjektů činilo toto číslo cca 121 dní.“ (viz Zaplatílek, 2007, s. 71) K 31. 12. 2010 činily strategické zásoby ropy a ropných

¹⁰ Do Mezinárodní energetické agentury (*International Energy Agency*) Česká republika vstoupila 5. 2. 2001.

¹¹ Nová směrnice dále upravila pravidla pro činnost skladovacích organizací, podle nichž mohou být ústřední správci zásob zakládání výhradně státem a kontrolou těchto zásob je pověřena Evropská komise. (viz Nowak & Hnilica, 2010, s. 7.)

produktů dle metodiky IEA více než 104 dní, dle metodiky EU 119 dní (při započtení kromě státních také průmyslových zásob pak 122 dní. (viz MPO, 2011, s. 11)

Stav zásob ropy a ropných produktů držených SSHR k 31. 12. 2010

Produkt	A	B	C	D	E	F	G
Ropa	1 014,53	-	-	-	-	-	-
Automobilové a letecké benzíny	-	284,58	264,98	-	549,55	5,13	107,10
Letecký tryskový olej	-	14,81	61,67	-	76,48	0,94	81,19
Petrolej, plynové oleje a diesel	-	414,84	665,62	37,64	1 080,46	10,53	102,58
Topné oleje těžké	-	34,49	75,91	-	110,4	0,76	144,69
Součet	1 014,53	748,73	1 068,17	37,64	1 816,90	17,37	104,61

A - Zásoby ropy a poloproduktů

B- Přepočet ropy (A) na produkty podle podílu zpracování v předchozím roce

C- Zásoby hotových produktů

D- Zásoby v zahraničí

E- Produkty celkem (B+C+D)

F- Průměrná denní spotřeba předchozího roku

G- Pokrytí spotřeby podle předchozího roku

Poznámka: podle metodiky IEA, údaje v tisících tunách, ve sloupci G ve dnech.

Zdroj: Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2011, s. 10; úprava a zaokrouhlení. Vlček.

Jedním z aktuálních témat českého ropného sektoru je v této souvislosti uskladnění části ropných rezerv v Německu. Jedná se o sklad v německém Kralingu patřící soukromé společnosti Viktoriagruppe AG, kde bude uskladněno až sto tisíc tun ropy. „To je zhruba 15 procent současných zásob nafty státu a 5 procent celkových ropných produktů. Stát platí za uskladňování ropných zásob SSHR a ušetří tímto 38 milionů korun za rok oproti tomu, kolik by ho stálo uložení nafty ve skladech v Česku. Viktoriagruppe AG se zavázala, že na jedné straně uskladní státu naftu a na druhé straně si od státu pronajme skladovací kapacitu na sto tisíc tun ropy (od MERO ČR, a.s.), kterou chce využívat pro svoje potřeby, tj. pro skladování ropy pro jejich zákazníka, jednoho z akcionářů České rafinérské, a.s.“ (viz Klímová, 2010) Také chce Viktoriagruppe AG sama začít v ČR s ropou obchodovat. To překvapilo MERO ČR, a.s., neboť podle nich byly „zásobníky postaveny proto, aby v nich byly zásoby státu, nikoli soukromých firem“. (viz „MfD: Část státních,“ 2010) Viktoriagruppe AG je také kritizována za to, že nechce odhalit vlastní akcionářskou strukturu. Existují spekulace, že by za společností mohla stát ruská firma OAO Lukoil.

Aktuálním projektem je návrh navýšení nouzových zásob ropy a ropných produktů. Na základě dokumentu „Analýzy možného zapojení podnikatelské sféry do skladování nouzových zásob ropy a ropných produktů s cílem realizovat požadované navýšení nouzových zásob ropy a ropných produktů na úroveň pokrytí 120 dnů“ vycházejícího z požadavku usnesení vlády ze dne 30. ledna 2008, který byl předložen a schválen Bezpečnostní radou státu dne 27. 4. 2009 a na schůzi vlády dne 8. 6. 2009, bylo navrženo zajištění zvýšení stavu zásob ropy a vybraných ropných produktů na 120 dnů. Nadále tedy mají být udržovány nouzové zásoby ropy a vybraných ropných produktů dle zákona č. 189/1999 Sb., o nouzových zásobách ropy, ve znění pozdějších předpisů, na úrovni minimálně 90 dnů čistých dovozů. Tyto zásoby budou mít charakter strategických zásob státu a budou prioritně určeny pro řešení stavů ropné nouze, plnění mezinárodních závazků vyplývajících z členství v IEA a EU, a pro řešení jiných krizových situací. Navíc dojde k vytvoření dalšího druhu zásob (tj. povinných zásob), čímž se zvýší celkový objem zásob až na 120 dnů čistého dovozu. Povinné zásoby budou určeny pro řešení situací vzniklých v důsledku ohrožení zásobování trhu pohonnými hmotami menšího rozsahu. (viz Nowak & Hnilica, 2010, s. 9; Správa státních hmotných rezerv, 2009; MPO, 2010e)

2.7 Omezení dodávek ropy do ČR v minulosti

Česká republika už zažila několik přerušení dodávek ropy tekoucí ropovodem Družba. V letech 1990, 1991, 1994, 1995, 1996 z důvodů neshod mezi Ruskem a Ukrajinou o výši poplatků za přepravu ropy, kvůli potížím při vydávání licencí či kvůli vnitřním problémům v Sovětském svazu (v roce 1990). V roce 2007 byl přerušen tok ropy přes Bělorusko kvůli neshodám nad celními tarify mezi Ruskem a Běloruskem. V létě roku 2008 byly omezeny dodávky ropovodem Družba na české území o 50 %. Rusové situaci vysvětlili problémy ve složitém řetězci navzájem propojených dodavatelských firem. Zároveň k omezení dodávek ale došlo přesně den po podepsání smlouvy mezi Českou republikou a USA o umístění radaru protiraketové obrany v Brdech (8. 7. 2008), tedy ve středu 9. července 2008. Situace však byla bez problémů vyřešena navýšením dodávek přes ropovod IKL¹² (kromě využití státních hmotných rezerv se během jediného dne podařilo zajistit dodatečné dodávky mj. z Íránu, Saúdské Arábie či z Norska). Červencový výpadek byl ale mnohem nepříjemnější pro Rusko než pro ČR, neboť na výpadek se v Moskvě dotazovali například také Němci či Britové, a Rusko si tak pohoršilo svou reputaci spolehlivého dodavatele. V prosinci 2009 se znovu riziko přerušení dodávek ropy objevilo, když se Rusko opět dostalo do sporu s Ukrajinou o tranzitní poplatky. Situace se ale vyřešila dohodou Moskvy s Kyjevem na podmínkách nové smlouvy a k žádnému přerušení dodávek nedošlo. (viz Nowak & Hnilica, 2010; „Rusko hrozí Evropě“, 2009; Rožkanin, 2008a, s. 9)

Přerušení dodávek ropy do ČR

¹² Pro zajímavost: v roce 2009 ropovod TAL přepravil 34,1 milionů tun ropy ze 429 tankerů. (viz „Výpadky ropovodu Družba“, 2010)

Rok	Důvod přerušení
1990	Vnitřní problémy Sovětského svazu.
1991	Přerušení vykryto dodávkami ropovodem IKL.
1994	Zastavení dodávek kvůli potížím při vydávání licencí.
1995	Neshody mezi Ruskem a Ukrajinou o výši poplatků za přepravu ropy.
1996	Neshody mezi Ruskem a Ukrajinou o výši poplatků za přepravu ropy.
2007	Spory mezi Běloruskem a Ruskem o výši poplatků za přepravu ropy. Rusko zavedlo exportní clo na ropu do Běloruska, které zavedlo odvetná opatření vedoucí k dalšímu výpadku.
2008	Rusko snížilo dodávky ropy do ČR na zhruba 50 % objemu. Pravděpodobná souvislost s podpisem smlouvy mezi Českou republikou a USA o umístění radaru protiraketové obrany v Brdech. Přerušení vykryto dodávkami ropovodem IKL.
2009	Výpadek elektrického proudu na západě Ukrajiny zastavil dodávky ruské ropy do Evropy. Hrozba výpadku kvůli neshodám mezi Ruskem a Ukrajinou o výši poplatků za přepravu ropy.
Zdroj: „Rusko hrozí Evropě“; Nowak & Hnilica, 2010; úprava T. Vlček.	

Stát nemá kontrakty na dodávky ropy do České republiky pod kontrolou a nemá téměř žádnou možnost, jak dodávky regulovat. Ropné kontrakty jsou plně pod kontrolou soukromých podnikatelských subjektů v České republice. „Ropa není smluvně dlouhodobě zajištěna. Za této situace jsme spíš ve vleku globální ropné situace, na kterou musíme reagovat monitorováním celkové situace, dobrými diplomatickými vztahy s více producenty, rozšířením strategických zásob a programem úspor či biopaliv dalších generací.“ (viz ÚVČR & NEK, 2008, s. 65) Ani ropovod IKL není kvůli vytíženosti tak úplně pojistkou bezpečnosti (viz výše).

V souvislosti s omezením dodávek ropy v létě 2008 Česká republika vyjednala dvě významné dohody. První je memorandum mezi přepravci ropy MERO ČR, a.s. a OAO AK Transněfť (OAO AK Транснефть), které má zabezpečit Česku plynulé dodávky suroviny. Rusové budou na základě tohoto memoranda informovat českou stranu o svých budoucích záměrech s ropovodem Družba a včas varovat před výpadky. Podobnou smlouvu už má ČR s dalšími provozovateli Družby, s ukrajinskou BAT UkrTransNafta (BAT УкрТрансНафта), běloruskou RUE Gomeltransněfť Družba (РУП Гомельтранснефть Дružба) a slovenskou Transpetrol, a.s. (viz Roškanin, 2009, s. 6; MERO ČR, a.s., 2010) Druhou smlouvou je smlouva z 23. listopadu 2010 mezi MERO Germany AG, dceřinou firmou MERO ČR, a.s. a německou Deutsche

Transalpine Oelleitung GmbH, jež je jednou ze tří firem¹³ provozující ropovod TAL, která se týká prodloužení dosavadní smlouvy umožňující přepravovat západoevropským ropovodem TAL více ropy pro české rafinérie ve chvíli, když by nastaly problémy na ropovodu Družba. MERO ČR, a.s. může v takovém případě využít volnou přepravní kapacitu ropovodu TAL i mimo obvyklý systém dlouhodobých závazků, a to bez neúměrně vysokých dodatečných nákladů. Nový dodatek ke smlouvě platí až do roku 2015. (viz „*Výpadky ropovodu Družba*,” 2010; Jones, 2010).

V minulosti bylo v ropném sektoru i tématem otočení obou ropovodů. V roce 2006 česká vláda zastavila práce na přípravě tranzitu ropy z ropovodu Družba přes české území do Německa ropovodem IKL. Česká vláda nebyla proti transportu ropy přes naše území do Německa, ovšem nikoliv na úkor transportní a zdrojové diversifikace ropy z Evropy do České republiky, ropovod IKL totiž chápe jako významný aspekt energetické bezpečnosti ČR v ropném sektoru. (viz Rožkanin, 2006, s. 6) V březnu 2008 jednalo Slovensko s Českou republikou o možnosti otočit tok ropovodu Družba. Otočení ropovodu je technicky možné, stálo by řádově několik desítek milionů korun, které by museli zajistit Slováci. (viz Rožkanin, 2008d, s. 7) V tomto projektu zůstalo jen u tohoto jednání.

Celá záležitost má několik variant řešení, které stručně shrnul Tomáš Hüner z Ministerstva průmyslu a obchodu ČR: „Existuje řada řešení od změny technologie v rafinériích v Litvínově a v Pardubicích na takovou, která by jim umožnila zpracovávat lehké ropy, přes dopravu ruské ropy nebo ropy obdobných parametrů ropovodem IKL, až po možnost dopravovat ruskou ropu jiným ropovodem na Ukrajině až do té části ropovodu Družba, která jde přes Slovensko do ČR.“ (viz Rožkanin, 2007d, s. 9) České rafinérie jsou v tuto chvíli specializované, rafinérie ropy v Litvínově (Česká rafinérská, a.s.) a v Pardubicích (Paramo, a.s.) zpracovávají ruskou ropnou směs REB dováženou ropovodem Družba, rafinérie v Kralupech nad Vltavou (Česká rafinérská, a.s.) se zaměřuje na zpracování sladké ropy domácí a dovezené prostřednictvím ropovodu IKL a konečně, rafinérie v Kolíně (Paramo, a.s.) využívá suroviny z rafinérie Litvínov.

Celková technologická změna je samozřejmě možná, avšak časově a finančně náročná. Převod kapacity ropovodu Družba na ropovod IKL pak naráží na jeho plnou vytíženost (viz výše). Varianta dopravy ropy přípojkou na Družbu na Ukrajině, tedy prostřednictvím ropovodu Oděsa-Brody (nazýván také Sarmatský ropovod) naráží na současný stav projektu. Ropovod měl být původně prodloužen až do polského města Płock, z projektu však sešlo a postavena byla jen část z Oděsy do města Brody. Ropovod je také využíván pro zcela jiné účely, než byl budován. Aktuálně je využíván pro transport ruské ropy z ropovodu Družba

¹³ Kromě německé Deutsche Transalpine Oelleitung GmbH se jedná o rakouskou Transalpine Ölleitung in Österreich Ges.m.b.H. a italskou Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino S.p.A. (viz *The Transalpine Pipeline* Dostupné na <http://www.tal-oil.com/>)

přes Brody a Sarmatský ropovod do Oděsy, odkud je dále expedována tankery prostřednictvím ropných terminálů Oděsa (Одеса) a Pivděnnij (Південний). Reakcí na zprávy o možnosti omezení či ukončení provozu ropovodu Družba jsou i infrastrukturní projekty popsané výše. Snaha o převedení exportu ropy na tankerovou dopravu a také přechod z exportu surové ropy na export ropných produktů jsou skutečně aspekty ruské energetické strategie. Otázkou však je, nakolik může být tato proklamovaná strategie i „pouhým“ tlakem na importéry, aby ti sami využívali intenzivněji svých politických prostředků k tlaku na tranzitní země, neboť Rusko samo není příliš obratné v použití měkkých metod vyjednávání a ovlivňování jiných.

3. Polský ropný sektor

Ropa v Polsku drží stále jedno z čelních míst v oblasti energetických zdrojů. Její podíl na TPES od 90.let vlivem rozvoje polské ekonomiky po pádu komunistického režimu roste. V roce 1988 činil tento podíl 12% o 20 let později, tedy v roce 2008 již dosahoval 25%. Dle vládních odhadů by tento podíl měl ve střednědobém horizontu růst jen mírným tempem. Například Energetická politika Polska do roku 2030 uvádí podíl ropy a ropných produktů na TPES v roce 2030 cca 26,24% (Ministerstvo Gospodarki, 2009, *Prognoza Zapotrzebowania na paliwa i energie do 2030 roku*, s.14).

Rozložení transportní infrastruktury v Polsku



The boundaries and names shown and the designations used on maps included in this publication do not imply official endorsement or acceptance by the IEA.

Zdroj: IEA, 2011, Oil and Gas Security – Emergency Response of IEA Countries -Poland, s.8

Dominantní podíl ropy se na polské území v současnosti dováží skrze ropovod Družba. Konkrétně skrze jeho severní větev. Ta zahájila dodávky na polské území v roce 1964. Otázka diverzifikace dovozu

energetických surovin je v Polsku dlouhodobě poměrně citlivé téma. Ve srovnání se sektorem plynu je na ropný sektor nahlíženo s menšími obavami. Důvodem je především zprovoznění Naftoportu v Gdańsku, který byl ve své původní podobě otevřen již v roce 1975. Na počátku 90. let pak prošel výraznou rekonstrukcí, jejímž cílem bylo zvýšení objemu překládky.

Ropnému sektoru není v každém případě z pohledu vládních strategických dokumentů věnováno takové množství pozornosti, jako je tomu například u plynu. V roce 2002 vydala vláda prohlášení týkající se vztahu energetické bezpečnosti a ropného sektoru. Oproti již zmiňovanému sektoru plynu, v něm není brána vysoká závislost na dodávkách ropy z Ruska jako bezpečnostní hrozba. Zdůrazňována je v případě výpadku především možnost využití Naftoportu v Gdańsku (Ministerstwo Gospodarki, 2002, *Informacja o stanie bezpieczeństwa energetycznego państwa oraz działaniach podejmowanych przez rząd w tym zakresie*). Argumentací je rovněž i nízká cena ruské ropy a nedávno proběhlá rekonstrukce největších polských rafinérií, které jsou přizpůsobeny na příjem ropy z Ruska.

Ve strategickém dokumentu z roku 2005 (Energetická politika Polska do roku 2025) není ropnému sektoru i vzhledem k výše zmíněným důvodům věnováno mnoho pozornosti. Novější varianta strategické koncepce (Energetická politika Polska do roku 2030)¹⁴ však již problému věnuje více pozornosti. Vzhledem k duchu celého dokumentu se i v tomto sektoru vláda vyslovuje pro zvýšení diverzifikace dodávek ropy na polské území. Diverzifikace by se měla týkat jak dodavatelů (především z Kaspické oblasti), tak i transportních cest (především podpora propojení Odessa - Adamów – Brody – Płock). Pozornost by měla být rovněž i věnována budování strategických zásob pro krizové situace (Ministerstwo Gospodarki, 2009, *Polityka energetyczna Polski do 2030 roku*).

3.1 Produkce a export

V roce 2009 bylo v Polsku vyprodukováno 1,6 Mt/r ropy a ropných produktů, což pokrývá cca 5% polské spotřeby. Ložiska ropy v Polsku lze rozdělit do čtyř hlavních oblastí – Polské nížiny (cca 76,4% zásob), dále oblast Baltského moře (cca 18,6% zásob), podhůří Karpat a Karpaty samotné (1,6% a 1,5% zásob). Celkové ověřené množství zásob (z údajů pro rok 2009) se pohybuje okolo 25,9 Mt. Dle dosavadních výzkumů je pravděpodobné, že by se množství zásob již nemělo razantně navyšovat. Možná ložiska lze ještě předpokládat v oblasti Baltického moře a hovoří se i o Karpatech. Licenční proces probíhá podobným způsobem jako je tomu například u v současnosti hojně zmiňované těžby shale gasu. Rozhodujícím orgánem udělujícím koncese je Ministerstvo životního prostředí, které vychází z e stávající

¹⁴ Dokument je samozřejmě i odrazem situace okolo výpadku dodávek ropy přes běloruské území v roce 2006. Zvýšení důrazu na posílení bezpečnosti ropného sektoru je rovněž i důsledkem dění kolem rafinérie Mozejki. V ní v roce 2006 odkoupil PKN Orlen rozhodující podíl od krachujícího Jutus a od litevské vlády. Rosněft ale v témže roce zastavil přívod ropy do rafinérie. PKN Orlen, jež očekával, že ho tento nákup posune mezi hlavní regionální hráče v tomto odvětví, tak utrpěl finanční ztrátu.

legislativy a bere v potaz i konzultace s Ministerstvem hospodářství a lokálními autoritami. V roce 2009 byla většina průzkumných licencí v rukou 6 základních společností.¹⁵

Největší podíl na těžebních koncesích pak měla PGNiG, S.A. (pevninská těžební část) a LOTOS Petrobaltic (dceřiná společnost firmy LOTOS, S.A.; operuje v oblasti Baltského moře). V roce 2010 bylo v operačním stavu cca 85 polí, z nichž cca 85% vytěžené ropy pocházelo z pevninské části – oblast Polské nížiny a cca 11% bylo získáno v oblasti Baltského moře. Celková produkce ropy v Polsku činila 679 000 tun ropy (čísla pochází z roku 2009). Podíl společnosti LOTOS Petrobaltic se pohyboval okolo 175 000 tun a PGNiG, S.A. vytěžila okolo 504 000 tun. V tomto ohledu je zajímavé zmínit cíle firmy PGNiG, která si vytyčila zvýšení těžby až na úroveň 1 Mt/r ropy ročně do roku 2013. Dosáhnout by toho chtěla rozvojem těžby v západním Polsku v oblasti Lubiatów- Międzyzchód -Šipky (LMG) (PGNiG, S.A, LOTOS Petrobaltic, S.A.)

Export do zahraničí z Polska se pohybuje okolo 0,25 Mt/r u ropných produktů a je alokovan především mezi sousední státy – ČR, Dánsko, Německo (IEA, 2011, *Polityki Energetyczne Państw MAE, Polska 2011, Przegląd*, s. 127).

3.2 Import

Import ropných produktů dosáhl 26,7 Mt/r. Dovoz je pokrýván především z Ruska (cca 94%), následně pak z Alžírska (cca 2%), Velké Británie (okolo 1%) a Norska (cca 1%). Dovoz ropy a ropných produktů je prováděn především skrze dlouhodobé kontrakty a to přímo do rafinérií. Například největší rafinérie v zemi, která je v majetku PKN Orlen, S.A. nakupuje 85% objemu skrze dlouhodobé kontrakty a zbývajících 15% na spotovém trhu. Druhá největší rafinérie, která je v majetku LOTOS, S.A. nakupuje cca 70% objemu na základě dlouhodobých kontraktů. Dovoz je prakticky uskutečňován skrze ropovod Družba (cca 96%).

3.3 Využití ropy

Polský rafinérský sektor je ovládán společnostmi PKN Orlen, S.A. a LOTOS, S.A.. Celkem je na polském území sedm rafinérií s celkovou kapacitou 29Mt. V majetku PKN Orlen se nachází rafinérie Trzebinia a Jedlicze, které mají spíše lokální význam. Největším trumfem v PKN rukávu je však rafinérie Płock v centrální části země, které je největší rafinérií v zemi (13,8 Mt). Płock je napojena na zásobování skrze tranzitní ropovod Družba. V listopadu roku 2010 byla spuštěna v této rafinérii nová jednotka HON VII. Jejím cílem je zvýšení produkce lehkých topných olejů a nafty. Současně si rekonstrukcí prošla například jednotka V, byly zahájeny úpravy na parním bojleru atd. Rafinérie firmy PKN Orlen z 90% zpracovávají

¹⁵ Koncese na průzkum polí má dále v Polsku například FX Energy, RWE Dea AG, Lane Energy Poland, PKN Orlen.

ropu typu REB (Russian Export Blend). Ve zbývající části jsou zpracovávány typy Brent Blend, Ekofisk, Statfjord a Polish paraffin base oils.

Objemy zpracované ropy v rafinériích PKN Orlen na polském území (Mt)

	Trzebinia	Jedlicze	Płock	Součet
Rok 2009	247	0,067	14,526	14,84
Rok 2010	250	044000	14,452	14,745

Zdroj: PKN Orlen, S.A., 2011, *PKN Orlen Annual Report 2010*, s. 28-34.

Rafinační kapacity firmy LOTOS, S.A. jsou rovněž tři. Jedná se o dvě menší – Czechowice a Jasło a druhou největší rafinérii na polském území Gdaňsk (10,5 Mt). Právě s poslední jmenovanou rafinérií je v posledních letech spjata rozsáhlá rekonstrukce. Ta bývá označována pojmem 10+. Jejím cílem je zvýšení rafinační kapacity Gdaňsku a současně i posílení pozice LOTOSu. Nový projekt se odráží především v navýšení objemu zpracované ropy. Zatímco v roce 2009 bylo zpracováno 5,462 Mt, v roce 2010 to bylo již 9,088 Mt. Snahou firmy je snížit závislost na dovozu především u nafty. V rafinačních závodech LOTOSu je podobně jako u PKN Orlen zpracovávána především ropa typu REB, ale malým podílem jsou zde zastoupeny i ropy typu Troll, Volve a Aasgard (tj. ropy pocházející z offshorových nalezišť v Severním moři) (LOTOS, S.A., *LOTOS Annual Report 2010*). Poslední rafinérie je od května roku 2011 v majetku kanadské firmy Hudson Oil Corporation. Jedná je o rafinérii Glimar.¹⁶ Cílem nových majitelů je obnovení výroby v závodě, který zkrachoval v roce 2008. Toto převzetí však nebylo bez problémů.

Ve vztahu dodávka – spotřeba je nutno konstatovat, že současné kapacity rafinérií i přes investice do jejich rozšíření/zefektivnění, nejsou dostačující (u spotřeby nafty je dovoz nutný cca z 20 %).

Spotřeba ropy v Polsku dle sektorů

Celková spotřeba	24,11	(100 %)
Transformační účely	2,38	(9,87 %)
Průmysl	4,13	(17,13 %)
Doprava	14,24	(59,06 %)

¹⁶ Rafinérie Glimar je jedna z nejstarších na světě. Byla založena již v roce 1885.

- Motorový benzín	4,15	
- Diesel	7,70	
- Letecké palivo	0,44	
- Ostatní	1,94	
Další sektory	3,37	(13,98 %)
Poznámka: Data z roku 2007, údaje v milionech tun.		
Zdroj: International Energy Agency, 2009g, s. III.390.		

Rafinační zpracovávání ropy v Polsku

Celkové vstupy do rafinérií	23,04	
Rafinační ztráty	1,38	
Celkové výstupy z rafinérií	21,67	(100 %)
- LPG a ethan	0,24	(1,10 %)
- Nafta	1,40	(6,46 %)
- Kerosin (petrolej)	0,80	(3,69 %)
- Benzín	3,97	(18,32 %)
- Diesel	8,79	(40,57 %)
- Topné a palivové oleje	2,83	(13,06 %)
- Ostatní	3,63	(16,75 %)
Poznámka: Kvalifikované odhady IEA pro rok 2008, údaje v milionech tun.		
Zdroj: International Energy Agency, 2009g, s. III. 390.		

Rostoucí spotřeba ropy v Polsku odráží rostoucí životní úroveň země a současně i růstové tendence polské ekonomiky. V konkrétních číslech lze pozorovat nárůst mezi léty 2000 až 2009 o 2,9% ročně (2000 - 19,1 Mt/r a v roce 2009 - 24,5 Mt/r). Za růstem stojí především razantní zvýšení spotřeby motorové nafty (ve sledovaném období o 110% (z 5,1 Mt/r na 10,8 Mt). Naopak mírně klesá spotřeba benzínu a to

o 14% (z 5,0 Mt/r na 4,3 Mt/r). Spotřeba LPG pak dosáhla svého vrcholu zřejmě v roce 2008, kdy byla dostatečně cenově konkurenceschopná. Sektorově suverénně trhu dominuje doprava, která se na celkové spotřebě podílí zhruba 60% objemem (data 2009). U průmyslu a zemědělství lze v posledním desetiletí sledovat snížení podílu na celkovém objemu o cca 5 %. Dle vládního dokumentu „Energetická politika Polska do roku 2030“ pak bude spotřeba ropy a ropných produktů narůstat až na 31,1 Mt/r v roce 2030 (již zmiňovaný 26,24% podíl na TPES) (IEA, 2011, *Polityki Energetyczne Państw MAE, Polska 2011, Przegląd*, s. 128.).

Predikce spotřeby ropy v Polsku

Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Spotřeba	26,75	27,25	26,25	26,5	27,55	28	28,4	28,85	29,25	29,7	30,15	30,6	30,9
% změna	100	101,9	98,1	99,1	103,0	104,7	106,2	107,9	109,4	111,0	112,7	114,4	115,5
Poznámka: spotřeba v milionech tun denně. Zdroj: Business Monitor International, 2010, s. 16, 72. Údaje pro rok 2020 jsou odhadem autorky.													

3.4 Společnosti na trhu

LOTOS, S.A.

Skupina LOTOS je vertikálně orientovanou firmou zaměřující se na výzkum, těžbu a zpracování ropy. Současně se firma zaměřuje na celkový prodej ropných produktů. Skupina LOTOS je strukturována jako joint-stock firma, jejíž akcie jsou obchodovatelné na varšavské burze od června roku 2005. Skupina LOTOS je členěna do několika segmentů. Její součástí je například již zmiňovaná rafinérie v Gdańsku, dále LOTOS Czechowice a LOTOS Jasło (situovány v jižním Polsku), LOTOS Petrobaltic (zabývající se průzkumem a těžbou v Baltském moři) a dalších 14 subjektů, které používají nálepku LOTOS. Dvě společnosti patřící do koncernu jsou i aktivní i v zahraničí jedná se o LOTOS Baltija (Litva) a LOTOS Exploration and Production Norge AS (Norsko). Obě operují v E&P segmentu.

Firemní prodeje v roce 2010 dosáhly 8,8 Mt a podíl na trhu představoval 31.3%. Převážná část akcií firmy je v držení Ministerstva národního majetku (53,19%) a zbytek je volně obchodován na burze (46,81%). O privatizaci společnosti se v Polsku již několikrát uvažovalo, hovořilo se o zájemcích uvnitř (PGNiG) ale i vně polských hranic (TNK BP, GazpromNěfť a Rosněfť, ale i čínské firmy). Posledním pokusem byla výzva k podání nabídek zájemců, vláda zdůrazňovala svou otevřenost jakémukoli zahraničnímu investorovi, ale

je pravda, že v případě ruských investorů vzhledem k přetrvávající energetické závislosti vyzývala k opatrnosti. Nabídka byla prodloužena do 20. prosince 2011. Žádný investor, který by udal závaznou nabídku, se však nenašel. Aktuálně je zvažován prodej státního podílu skrze burzu.

Firma se dlouhodobě potýká s finančními problémy v podobě dluhu za dostavbu rafinérie v Gdaňsku pod názvem „10+“ (došlo ke zvýšení kapacity o cca 2 miliony tun ropy).¹⁷ Míra zadlužení v poslední čtvrtině roku 2011 dosáhla 7,3 miliardy zlotých. Díky tomu jsou další investiční plány firmy výrazně omezeny (LOTOS, S.A.).

PKN Orlen, S.A.

Jedna z největších společností v regionu zaměřujících se na rafinaci ropy. V majetku PKN Orlenu je celkem 7 rafinérií. 3 z nich jsou situovány v Płocku, Trzebinia a v Jedlicze. V zahraničí patří mezi akvizice PKN Orlen – Kralupy nad Vltavou, Litvínov, Pardubice (ČR) a již zmiňovaná rafinérie Možejski v Litvě (v operačním stavu opět od konce roku 2011). Celková kapacita jejich rafinérií dosahuje 31,7 Mt ropy ročně. Zaměřují se rovněž na maloobchodní síť – vlastní několik typů čerpacích stanic (celkem v regionu střední Evropy jich mají kolem 2 600). V Polsku se jedná o značky ORLEN („premium brand“) a BLISKA („economy class“), v Německu mají STAR a v ČR se objevují u značky BENZINA a BENZINA STAR (opět premium brand). V Litvě se na trhu vyskytují pod značkami ORLEN Lietuva a Ventus. Celý retail se pak snaží podporovat skrze vlastní logistickou infrastrukturu včetně zásobníků.

Co se pozice zahraničních akvizic týká, v ČR jsou 63% podílníkem společnosti UNIPETROL a.s, kterou řídí skrze strategická rozhodnutí. V Německu mají dceřinou společnost ORLEN Deutschland. V Litvě je firma stoprocentním vlastníkem společnosti ORLEN Lietuva (dříve AB Mazeikiu Nafta). Jedná se o jednu z největších litevských firem. Díky tomuto podílu má ORLEN přístup k Būtingė ropnému terminálu. Litevská firma je jedinou rafinérskou společností v baltickém regionu (LIT, LOT, EST) a má dominantní pozici na zdejším trhu. Prodej zde probíhá skrze tři základní kanály: litevský národní trh, vývoz skrze propojky do Lotyšska, Polska, na Ukrajinu a do Estonska a současně i skrze terminál v Klaipėdė (směr západní Evropy a USA). Vývoz probíhá současně i skrze železniční síť na terminály v Estonsku, Lotyšsku, Ukrajině a v Polsku.

Akcie ORLENU jsou obchodovány na varšavské burze (WSE), patří mezi zde největší firmy. Jsou tedy součástí WIG20 a WIG, stejně jako tzv. WIG-fuel indexu. Česká část ORLENU se obchoduje na pražské burze (PSE). V roce 2010 například hodnota akcií ORLENU stoupla o 35%. PKN ORLEN je v současnosti vlastněn následujícími subjekty: 27,52% akcií je v držení Ministerstva národního majetku, 5,08 % je

¹⁷ Cílem rekonstrukce byla snaha o snížení závislosti na dovozu ropných produktů. Nejdůležitější inovace se skrývá pod technologií ROSE (Residuum Oil Supercritical Extraction). Jedná se technologii, která je převzatá z USA a to díky propojenosti s nákupem bojových letounů F-16 pro polskou armádu. Technologie umožňuje získat z jednoho barelu surové ropy více cenné suroviny – především nafty.

v držení Aviva OFE (Aviva Otwarty Fundusz Emerytalny Aviva BZ WBK) a zbývajících 67,4 % podíl je obchodován na burze. Z hlediska firemního hospodaření vytvořila firma PKN Orlen v 4Q11 čistý zisk 1,44 miliard zlotých. V tomto výsledku se odráží jak odpisy zahraničních investic, které zisky na jednu stranu táhnou dolů, tak odprodej menšinového podílu v telekomunikační společnosti Polkomtelu za cca 18,1 miliardy zlotých, která zisky naopak navýšila. Ztráty skupině způsobil pak petrochemický holding Unipetrol, který se propadl do ztráty 2,806 miliard Kč. Tento propad (jedná se o nejhorší výsledek v historii hospodaření firmy) je způsobený jak rozdílnými cenami ropy, tak klesající marží, která meziročně klesla o 80% (PKN Orlen, S.A.).

3.4.1 Struktura maloobchodního prodeje

Polsko má podobně jako ČR hustou síť čerpacích stanic (v roce 2009 to bylo 6700) zastoupenou jak domácími firmami typu LOTOS (podíl na trhu má asi 26%) a PKN Orlen (podíl na trhu má asi 5%), tak zahraničními subjekty (BP, Shell, Statoil a Lukoil). Poměrně silné zastoupení mají soukromníci (cca 47%) Vzhledem k tomu, že v posledních letech je i v polských médiích poměrně často skloňován fakt, že dochází k uzavírání stanic, lze konstatovat, že kapacita trhu je naplněna. Z výše zmíněných poznámek vyplývá, že zastoupení zahraničních firem na polském území je především otázkou retailu (IEA, 2011, *Oil and Gas Security – Emergency Response of IEA Countries*, s.6).

3.5 Transport

3.5.1 Současná infrastruktura

3.5.1.1 Ropovody

Transport po polském území probíhá především skrze ropovod Družba a skrze Pomořanský ropovod. Tyto dva ropovody tak rozvádí ruskou ropy jak do dvou největších rafinérií v Gdaňsku a v Plocku, tak provádí mezinárodní transport do německých rafinérií Schwedt a Spargau.

Polská část Družby (polsky Przyjaźń) se skládá ze dvou základních částí. (1) Východní zaujímá území od Adamowa (v blízkosti běloruských hranic) po rafinérii v Plocku s přenosovým objemem 43 Mt/r. Provozovatel, tj. společnost PERN používá prostředky (látky redukující tření), které umožňují přenos větších kapacit, než nakolik je nastaven původní plán Družby. Dále by chtěl PERN zvýšit přenos až na 50 Mt/r do konce roku 2012 vybudováním třetí linie východní části Družby, nicméně tento plán se zatím příliš nerealizuje. Současně by chtěli i změnit ukončení první linie Družby. Zatím je projekt v rozpracování. (2) Západní část Družby propojuje Plock s německou rafinérií Schwedt její kapacita je 27,25 Mt/r.

Pomořanský ropovod je obousměrně využitelný ropovod mezi Plockem a Gdaňskem. V objemové rovině je směrem k Plocku provádět tranzit až 30 Mt/r a směrem k Gdaňsku 22 Mt/r. Slouží jako zásobovač

rafinérie v Gdańsku a současně i jako vývozní ropovod do Naftoportu. Vzhledem k možnému úpadku Družby je vysoce pravděpodobné, že důležitost Pomořanského ropovodu se bude zvyšovat. Z tohoto důvodu je zvažován projekt na vybudování druhé větve tohoto ropovodu, čímž by došlo ke zvýšení jeho transportního objemu.

Součástí transportních kapacit v Polsku jsou i produktovody vedoucí ve své většině od rafinérií ke skladovacím kapacitám. Jejich přehled přináší následující tabulka.

Produktovody na polském území:

Začátek produktovodu	Konec produktovodu	Přepravní objem Mt/r
Płock	Nowa Wieś Wielka	2,1
Nowa Wieś Wielka	Rejowiec	1,4
Płock	Emilianów	1
Płock	Koluszki	3,8
Koluszk	Boronów	1
Płock	Ostrów Wielkopolski	2,7
Ostrów Wielkopolski	Wrocław	1

Zdroj: IEA, 2011, *Polityki Energetyczne Państw MAE, Polska 2011, Przegląd, s.129.*

3.5.1.2 Ropné terminály

V současnosti v Polsku fungují tři ropné terminály. Největší a nejdůležitější je Naftoport v Gdańsku. Jeho překládková kapacita je 34 Mt/r v roce 2009 se zde bylo přeloženo 7,1 mln tun (je to součet celkového příjmu a výdeje na tomto terminálu). V současnosti se terminál využívá především pro vývoz ruské ropy. V roce 2010 bylo v Naftoportu uskutečněno 14 mln tun překládky (nejvyšší číslo v historii), z toho bylo asi 7 mln tun vývoz ruské ropy. Příjmy Naftoportu v roce 2010 dosáhly 40 mil. zlotých (70% těchto příjmů je tvořeno právě z příjmů z tranzitu) (Łakoma 2011).

Rok 2011 už ale tak dobré výsledky evidentně nevydal. Příčiny jsou dvojí, jednak odpadá tranzit kazašské ropy (ta se teď bude díky ukrajinsko-kazašské dohodě transportovat ropovody do Odessy v černém moři). Je rovněž vysoce pravděpodobné, že toto snížení nebude nahrazeno dodávkami z Ruska. Druhou příčinou je otevření ruské Ust Łudzi a BTSII, díky nim Rusové zřejmě sníží tranzitované objemy. Například

v listopadu roku 2011 byl ruský transport z Gdaňsku snižen na 385 tis. tun ropy, což je dvakrát méně než tomu bylo o měsíc dříve. Oproti tomu ve stejné době Primorsk zvýšil svůj vývoz na 6,3 mil tun ropy (oproti předchozímu měsíci se jedná o navýšení o 0,7 mil tun ropy) (*Rosja ogranicza tranzyt ropy, 2011*).

Naftoport částečně spoléhá na to, že polské rafinerky opakovaně prohlašují, že budou navyšovat své kapacity (čeká se, že by pro dovoz využívaly právě Naftoport). LOTOS svého času zkoušel dovoz arabské ropy z Kuvajtu, v roce 2010 byla dovezena i ropa z Norska. LOTOS i díky modernizaci svých rafinačních kapacit se zdá být „černým koněm“, který by měl celý proces diverzifikace zdrojů přes Naftoport rozjet. Celá situace je však komplikovaná finančními problémy firmy a nezdařenou privatizací (viz sekce věnovaná firmě LOTOS) (*Naftoport ma coraz większe możliwości, 2011*). Vedení Naftoportu jako své výhody oproti nově se rozvíjejícím projektům uvádí: blízkost k Rotterdamu, oproti Primorsk je nezamrzajícím přístavem.

V nedávné době se rovněž spekulovalo o tom, že skrze Gdaňsk by mohla být transportována ropa z Venezuely do Běloruska. Tento „projekt“ byl ale z polské strany odmítnut. Důvod je poměrně prozaický. Spojení mezi Płockem a Gdaňskem je oboustranné, ale trasa mezi Płockem a Adamowem je nastavená a priori na dovoz ropy z východu. Navíc venezuelská ropa má zcela jinou viskozitu než REB. Ovlivňujícím faktorem je i politická otázka celého kontraktu.

Co se majetkové struktury týká, je terminál vlastněn PERNem (66,66% akcií, připomeňme, že se jedná o společnost v držení Ministerstva národního majetku), dále pak PKN Orlen (cca 17,95% akcií) a LOTOS (8,97 %), zbývající akcie jsou v rukou drobných akcionářů. Z toho 3,85% akcií drží Port Północny (část Gdaňského přístavu), 1,28% Ministerstvo národního majetku a 1,28% drží J&S. Zisky Naftoportu tedy jsou součástí zisků státu. Mezi klienty Naftoportu patří PKN Orlen, LOTOS, ale i německé rafinerie. Naftoport prošel v posledních letech úpravami, které mají zlepšit překládku, objemy atd. Celá rekonstrukce má co dělat i s plány PERNu na zvybudování skladovacích kapacit v Port Północny (*Naftoport Sp.z o.o.*).

Vedle tohoto terminálu existují ještě dva malé, které slouží k importu ropných produktů. Jedná se o terminál v Gdyni (možnost využití 3,5 Mt/r) a o terminál Szczeciński (možnost využití 1,5 Mt/r).

3.5.2 Plánované projekty

Ropovod Adamów – Brody – Płock

Podpora propojení Odessa - Brody – Płock vyplývá ze strategických dokumentů vlády. Snaha vybudovat toto propojení trvá již cca 11 let. Cílem tohoto prodloužení měla být přípojka na rafinerii Płock a následně skrze pomořanský ropovod mělo dojít až k propojení s Gdaňskem. Celý projekt se již od svého počátku na polském politickém poli opírá o značnou podporu a je de facto schvalován napříč politickým

spektrum. V roce 2002 vydala společnost PERN, S.A. prohlášení, že ropovod v úseku Płock - Adamów bude dobudován do konce roku 2005 s odhadem finanční náročnosti cca 1 mld. zł. Jednalo se o úsek cca 240 km dlouhý a již v době vydání tohoto prohlášení byla doba realizace (včetně zisku stavebních povolení, změn územních plánů a posouzení dopadů na životní prostředí) více než ambiciózní.

Historie tohoto projektu je následující. Ropovod Oděsa-Brody byl dokončen v roce 2002. Má délku 674 km a roční kapacitu 14 mil. tun ropy. K podepsání smlouvy o prodloužení ropovodu až do Płocku došlo v roce 2003 mezi polskou a ukrajinskou vládou za přítomnosti zástupců Evropské komise. V roce 2004 byla na základě mezivládní dohody založena společnost Sarmatia. Na polské straně se hlavním realizátorem stala společnost PERN a na ukrajinské to byla UkrTransNafta. Problematickým bodem celé spolupráce se pak stala dohoda mezi UkrTransNaftou a TNK-BP (Tyumen Neft-British), které podepsaly smlouvu o reverzním transportu ruské ropy. Problémem je rovněž i nedostatek zajištěných zdrojů, kterými by měl být ropovod naplněn. Projekt je rovněž komplikován tím, že ani jedna z polských rafinérií není schopna zpracovávat lehkou kaspickou ropu a vzhledem k nedávno dokončeným rekonstrukcím nelze předpokládat, že by se situace v nejbližší době změnila. V tomto kontextu byla několikrát zmiňována možnost „míchání“ ropy pocházejících z ruských území s kaspickou ropou. Jedná se ovšem o technologii, jež není dosud využívána.

Prodleva v realizaci projektu (i když polské vlády pravidelně zdůrazňují nutnost dotažení tohoto projektu do zdárného konce) samozřejmě způsobuje komplikace v případě zajištění financování projektu. V rámci Operačních programů v Polsku – konkrétně v rámci programu Infrastruktura a životní prostředí bylo na tento projekt vyhrazeno 0,5 miliardy zlotých, vzhledem k zdržujícímu se procesu realizace je však čerpání těchto financí poměrně komplikované.

3.6 Strategické zásoby ropy

Polsko je vázáno nejméně 90denní povinností rezerv dle stanov IEA. V roce 2010 to odpovídalo zachování cca 39 - 48 mln barelů 6 – 7,5 mln m³) zásoby (cca 126 dnů). Skladovací kapacity jsou v majetku firem – PKN Orlen, S.A., LOTOS, S.A. a PERN¹⁸ (strategicky důležitá firma, zcela v majetku Ministerstva národního majetku, jejím cílem je logistika). Součástí koncernu PERN je i OLPP – který se soustředí na skladovací služby.

PKN Orlen skrze svou dceřinou společnost IKS Solino je vlastníkem největších skladovacích kapacit pocházejících z bývalých solných jeskyní – pokryjí cca 32,1 mln barelů. Tyto kapacity jsou přímo napojeny na Družbu a jsou tak schopny převézt skrze ropovod až 107 kb/d a současně jsou přímo propojeny s rafinérií v Płocku.

¹⁸ PERN = Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych

Mezi plánované projekty v tomto části řetězce lze zařadit i plán společnosti PERN, která by chtěla zvýšit své skladovací objemy na 3,8 mln m³ a to především vybudováním dodatečných kapacit v Płocku, Gdańsku a Adamowie. OLPP pak po celém polském území disponuje 22 zařízeními na skladování ropných produktů. Nejdůležitějších z nich je 5¹⁹, které tvoří soustavu s přímým napojením na plockou rafinérii. LOTOS a PERN ještě zvažují, že by vybudovaly další kapacity v oblasti Předního Pomořanska (v blízkosti Gdańsku) – mělo by se jednat asi o kapacity až 6 mil m³ (38 mln barelů) (*LOTOS, S.A. PERN, S.A.*).

¹⁹ Jedná se o zařízení, která jsou situována v Koluszkach, Nowej Wsi Wielkiej, Boronowie, Rejowcu Poznańskim i Emilianowie.

4. Zásoby ropy, těžba a rafinace. Ruské vyhlídky.

4.1 Zásoby

Zásoby ropy Ruska jsou 7. největší na světě po Saudské Arábii, Iránu, Iráku, Kuvajtu, Spojeným Arabským Emirátem a Venezuele. Podle EIA na začátku 2010 ruské zásoby činily 60 mld. barelů neboli 8 mld.t, podle BP (konec 2010) – 10,6 mld.t, což činí 5,6 % od celkových světových zásob.(viz BP, 2011; EIA, 2010)

Ruské produkční oblasti



Source: IEA

Co se týče největších rozpracovaných nalezišť ropy, tak nacházejí se většinou na západní Sibiři: mezi nejznámější patří Priobskoje (první polovina je v těžbě od 1988, druhá – od 1999; celkové zásoby činí 2,5 mld.t), Ljantorskoje (objevení v roce 1965, zásoby ropy 2 mld.t, z nichž kolem 380 Mt zatím nejsou vytěženy), Mamontovskoje (těžba byla zahájena v roce 1970, původní zásoby ropy 1,4 mld.t), Samotlor (objevení v roce 1965, zásoby 2,7 mld.t) aj. Západní Sibiř v současnosti poskytuje 2/3 celkové těžby ropy, ale zásoby se rychle vyčerpávají. Slibná naleziště jsou na Východní Sibiři, na Dálném Východě, v ruské části Kaspického moře, na Sachalinu a na Jamalu. Mezi naleziště do nichž se vkládají největší naděje jsou Vankor (se zásoby 260 Mt ropy a s plánovaným objemem těžby 14 mln. tun/ročně v roce 2012), Verhnečorskoje a Talakanskoje naleziště, šelf Sachalinu (celkové zásoby 394,4 Mt ropy), bohatý na uhlovodíky poloostrov Yamal a další (viz Stránky ministerstva energetiky Ruské federace).

4.2 Produkce

Produkce ropy v Rusku významně propadla z rekordních 569 Mt v roce 1988 na 305 Mt v roce 1999 v důsledku celkového zhroucení státního hospodářství. Výrazný růst v letech 2000 až 2006 pak vystřídala stabilizace těžebních ukazatelů na 450-500 Mt/ročně (viz „Doklad S.I. Shmatko po voprosu Generalnoj shemy razvitija neftjanoj otrasli na period do 2020 goda“, 2010)

Těžba ropy v Rusku po mírném poklesu v roce 2008 v důsledku krize, se zase začala stoupat již v roce 2009 a od té doby permanentně roste dvou až tři procentním tempem (podle BP růst v letech 2009-2010 byl 2,2%, Oil Market Report z prosince 2011 předpokládá, že těžba Ruska v tomto roce činila v průměru 10,56 mbb/d (528 Mt/r), což je o 2,8 % větší ukazatel než pro rok 2010) (viz IEA, 2011a). Stoupání produkci zajistil především Yuganskneftgaz Rosněfti, těžba na Vankoru, Talakanskem a Verchnečorskem nalezištích (viz IEA, 2011b). Nezanedbatelný vliv na růst těžby a exportu v roce 2011 mělo samozřejmě tzv. arabské jaro, které omezilo export suroviny z jednotlivých zemí Severní Afriky.

V současnosti Rusko má 12,9% podíl na celosvětové produkci, a s těžbou přes 10 mbb/d (500Mt/r) je jedničkou mezi ropnými producenty. (viz BP, 2011). Tempo produkce ropy Rusko podle BP udrží dalších 20-21 let. Mnohem pozitivnější prognózy sestavuje ale úřad vlády Ruské federace. Podle ministra energetiky Sergeje Šmatko Rusko je schopné udržet současné tempo produkce ropy dalších 40 let. Tento rozdíl mezi mezinárodními a ruskými statistikami ruská vláda vysvětluje tím, že mezinárodní výzkumné agentury počítají během přepočtu i s ekonomickou rentabilitou za daných daňových režimů. Rusko je přitom připraveno pracovat na optimálním daňovém zatížení pro ropná naleziště, která by vyhovovala jak investorům, tak i vládě. Dlouhodobý pokles těžby v tradičních produkčních regionech jako Uralsko-Volžský region nebo Chanty-Mansijsky autonomní okruh vláda chce vyrovnat narůstající těžbou na nových nalezištích na Dálném Východě, ve Východní Sibiři a Privolžskem federálním okruhu. Stoupání těžby v těchto regionech je podle Šmatko především důsledkem daňových ulev, jinak totiž nedostatek infrastruktury v odlehlých končinách a technologické komplikace spojené s geologicko-klimatickými podmínkami by udělali tyto naleziště ekonomicky nerentabilními (viz „Doklad S.I. Shmatko po voprosu Generalnoj shemy razvitija neftjanoj otrasli na period do 2020 goda“, 2010). Je třeba však mít na zřeteli, že ruský vysoce závislý (z poloviny) na příjmech z energetického sektoru rozpočet může si dovolit daňové úlevy jedině při rostoucích cenách na energetické suroviny. V roce 2011 došlo proto ke zrušení řady daňových prazdnin pro jednotlivá naleziště (například pro Vankorskoje, Talakanskoje, Verchnečorskoje, Markovskoje, Alinskoje a další vysvětlující své rozhodnutí tím, že vysoké ceny na suroviny v dostatečně míře kompenzují energetickým podnikům jejich investice. Kromě toho, regionální vláda nejbohatšího na uhlovodíky regionu Západní Sibiře – Chanty-Mansijska v roce 2011 rovněž

oznamila, že pravděpodobně omezí stávající daňová zvýhodnění pro místní operatory. Toto rozhodnutí může významně poškodit zejména Lukoil a TNK-BP aktivně se podílející na těžbě v regionu (viz IEA, 2011a).

Analýza ruských odborníků Shafrannika, Bushueva, Sajenko a Krjukova, na jejíž základě se formovala Státní schéma vývoje ropného sektoru do roku 2020, se počítá se zvýšením produkce ropy v Rusku. V roce 2015 podle Shafrannika a kol. Rusko bude v důsledku permanentního růstu těžby produkovat 512,4 Mt a v roce 2030 - 534,1 Mt ropy. Co se týče objemu ropy transportovaného do zahraničí ropovody: do roku 2030 očekává se stoupání, které bude následovat pokles exportu (Shafrannik, 2010, s. 34-41).

Těžba, zpracování a export ruské ropy ropovody, Mt/r.

	2008	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f	2015f	2020f	2025f	2030f
Těžba	488,0	494,6	498,5	502,3	506,2	510,0	512,4	514,9	527,0	533,5	534,1
Zpracování	236,1	235,1	235,8	236,6	237,3	238,1	240,4	242,8	254,5	277,1	299,7
Export ropovody	240,4	249,6	252,2	255,2	258,0	264,8	267,8	270,9	271,2	266,9	257,2

Zdroj: (Shafrannik, 2010, s. 34-41).

Business Monitor International předpovídá, že ruská těžba po dosažení vrcholu 10,3 mbbl/d (515 Mt/r) v letech 2011-2012 začne pomalu klesat (viz BMI, 2010). Nápodobně i IEA předpokládá mírný pokles růstu těžby po roce 2012. Analýza IEA, opírající se na údaje MTOGM, prognózuje pokles celkové těžby v Rusku z 10,45 mbbl/d (522 Mt/r) v roce 2010 na 10,32 mbbl/d (516 Mt/r) v roce 2016, přitom stoupání těžby plynového kondenzátu bude kompenzováno poklesem produkce surové ropy z 9,8 mbbl/d (490 Mt/r) na 9,5 mbbl/d (475 Mt/r) (viz IEA, 2011a).

Z dlouhodobého hlediska nelze zanedbávat potenciál Ruska v těžbě netradičních uhlovodíků. Energetická strategie 2030 označuje těžbu netradičních uhlovodíků jako jednu z priorit vědeckotechnického vývoje. Podle IEA Rusko disponuje 3. největšími zdroji roponosných písků a těžké ropy (po Kanadě a Venezuele) a 2. největšími zásoby břidlicové ropy po USA. (viz „Perspektivy rozvoje netradicionnych uglevodorodov v Rossii“, 2011) Celkem podíl státu na těžbě ropy nejrazantněji propadl v 90. letech, kdy došlo k první vlně privatizaci. V roce 2003 státní podíl na produkci nedosahoval ani 15 %, postupně ale stoupal s nákupem akvizic (Sibneft, Yuganskneftegaz) a modernizací těžebních technologií a managementu. V důsledku již za tři roky státní podíl přesáhl 30 % celkové těžby (viz Li-Chen Sim, 2008, s. 131). V roce 2008 státní společnosti vytěžily celkem 42 % ruské ropy (viz Treisman, 2010, s. 95).

Nehledě na relativně nízký podíl státu na těžbě ropy, významnou pákou pro ovlivnění vedení energetických podniků je skoro neomezená kontrola vlády nad exportem suroviny do zahraničí a vnitrostátní přepravou. Státní Transneft (ze 100 % vlastněná vládou) kontroluje 93 % transportu v Rusku vytěžené ropy díky „zděděné“ sovětské infrastruktuře, kterou má pod kontrolou. Zbýlých 7 % jsou většinou transportované novými infrastrukturními projekty nebo přístavy: například společnost Rosneft v roce 2010 exportovala 1,4 Mt přes přístav De-Kastri na Dálném Východě, společnost Lukoil v roce 2010 exportovala celkem 9 Mt mimo systém Transnefti (přes terminál Varandevskij a přístav Světlýj). Hlavní nevýhodou exportu ropy přes infrastrukturu Transnefti je to, že na ropu, která je do ropovodu dodána, je stanovena jednotná cena, nereflektující odlišnou kvalitu a tudíž i hodnotu jednotlivých druhů rop. Dcera Transnefti – Transnefteprodukt je zase monopolním transportérem ropné produkce. Obecně, postoj ruské vlády k myšlence nezávislého exportu suroviny ve větším množství byl jasně ukázán v zacházení se společností Yukos, která svého času měla ambice vystavět vlastní exportní ropovod do Číny a také infrastrukturu pro export ropy přes přístav v Murmansk na severu země. Takže klíčové exportní tepny zůstávají pod kontrolou státu a je málo pravděpodobné, že se tento stav v nejbližší době změní.

Ruská vláda opírajíc se o vědomosti svých odborníků ale berouc v potaz i mezinárodní předpovědi o vývoje těžby v Rusku zmírnila státní vyhlídky na vývoj v sektoru ropy. Plán (nebo Schéma) vývoje ropného sektoru do roku 2020 se počítá s tím, že v období 2010-2020 Rusko bude těžit v průměru 501-505 Mt/ročně. Z toho bude 230-240 Mt zpracováno na ruských rafineriích a 260-270 Mt exportováno v surovém stavu. (viz „Doklad S.I. Šmatko po voprosu Generalnoj shemy razvitija neftjanoj otřásli na period do 2020 goda, 2010).

Zdroje ropy pro Družbu

Ropovod Družba faktický začíná v Uralsko-Volžském ropném regionu. Je to jeden z nejstarších a nejrozpracovanějších surovinových regionů ve státě. Přehled o produkci ropy ve státě a jeho jednotlivých regionech poskytuje následující tabulka.

Regionální rozložení těžby (Mt/y)

Western Siberia	328.5
Urals-Volga	101.5
Northern Caucasus	40.0
Arkhangelsk	18.5
Sakhalin	15.5
Komi Republic	13.5
Krasnoyarsk	3.5

Yakutiya	3.0
Irkutsk	1.5
Kalinigrad	1.5

Zdroj: EIA , 2010

Přestože Uralsko-Volžský region je 2. nejproduktivnější v Rusku z hlediska těžby a poskytují celkem kolem čtvrtiny ruské produkce, jeho zásoby jsou z více než 70 % vyčerpané (viz Bushujev, 2010, s. 44). Problematickým pro tento region se může stát především velikost nových nalezišť. Nalezení nových unikátních a gigantických ropných polí očekává se jedině v málo prozkoumaných regionech – především na šelfu, na Východní a Západní Sibiři. Takže přestože z 620 nových (nerozdělených mezi producenty) nalezišť 464 se nacházejí v Uralsko-Volžském regionu, 318 z nich patří do „trpasličích“ se zásoby do 1mt ropy každé. Nehledě na nepříznivé podmínky těžby Rusko spoléhá na Uralsko-Volžský region jako na jeden z nejperspektivnějších. Přírůstek ropných zásob v Uralském regionu v letech 2009-2030 by měl činit 5 až 7,2 mld.t, v Volžském regionu – kolem 1,4 mld.t. Těchto cílů by ropný průmysl Ruska měl dosáhnout především zvýšením počtu vrtů a jejich hloubky: v Uralském regionu by do roku 2030 mělo být provrtáno minimálně 22 mln. metrů, ve Volžském – minimálně 9 mln.metrů. Samozřejmě zvýšení objemu geologických prací přinese zvýšení nákladu. V případě Uralského regionu by náklady na geologický průzkum měly vyrůst skoro 2x. Jestli v roce 2009 na průzkum bylo vyčleněno 27 mld. RUB (kurz z roku 2008), tak v letech 2010-2015 stát plánuje utratit celkem 242 mld.RUB, celkem za období 2009-2030 by do geologického průzkumu v Uralském regionu se investuje 972 mld.RUB. Do Volžského regionu budou plynout podstatně nižší částky, v letech 2009-2030 – celkem 257 mld.RUB (viz Bushujev, 2010, s. 42-51).

Nicméně samotná ruská vláda se počítá se snížením těžby v Uralsko-Volžském regionu v budoucnosti. Všechny tři (nízký, základní a vysoký) scénáře vývoje odvětví v letech 2010-2030 použitých ve vládních strategiích prognózuji snížení objemu produkce v regionu, který momentálně je surovinovou základnou Družby. I podle toho nejoptimističtějšího scénáře produkce v Uralsko-Volžském regionu propadne z 108,3 Mt v roce 2009 na 105,7mt v roce 2015 a 71,1mt v roce 2030. Ten nejpesimističtější scénář se počítá s poklesem do 105,2mt v roce 2015 a 66,1 Mt v roce 2030. Jak je vidět z předložených údajů, ruské zdroje jsou přesvědčené ve vytrvalosti objemů těžby do roku 2015, avšak potom očekávají razantní propad (viz Bushujev, 2010, s. 70). Určité vyhlídky na otevření nové zásobárny pro Družbu poskytuje nový rozestavěný ropovod Zapoljarje-Purpe-Samotlor. Projekt se rozběhl v březnu 2010 a je stavěn rychleji, než se původně plánovalo. Úsek Purpe-Samotlor již je dokončen, avšak velkou výzvu představuje další pokračování trasy k Zapoljarju, vzhledem k velice nepříznivým klimatickým podmínkám. Ropovod Zapoljarje-Purpe-Samotlor se po dokončení v roce 2016 stane nejseverněji proloženým ropovodem v Rusku.(viz Sibnefteprovod, 2011). Cílem projektu Zapoljarje-Purpe-Samotlor je transport ropy z Jamalo-Neneckého autonomního okruhu a také severu Krasnojarského kraje, včetně již

zmiňovaného naleziště Vankor. Úsek Purpe-Samotlor má kapacitu 25 Mt/ročně (viz Transneft, nedatováno). Dokončení projektu Zapoljarje-Purpe-Samotlor zajistí ropě z nových severních nalezišť přístup do transportního systému Ruska, a tudíž umožní i případný export této ropy přes Družbu.

4.3 Rafinace a spotřeba ropy v Rusku

Kapacity zpracování ropy v Rusku zůstávaly de facto neměnné již přes deset let. Míra vytíženosti ruských rafinérií s celkovou kapacitou 5,6 mbbl/d (280 Mt/r), (6,2 % z celosvětových rafinérských kapacit) (viz BP, 2010), ale rostla z 65 % v roce 2000 na 80 % v roce 2005 (viz Pleines, 2009, s. 80). Obecně ruské zpracovatelské kapacity se charakterizují vysokou mírou opotřebování, použitím zastaralých, energeticky náročných a neekologických technologií. 12 z 27 velkých rafinérií Ruska byly uvedené do provozu do roku 1950, dalších 8 – do roku 1960. V důsledku 20 z 27 velkých rafinérií Ruska jsou přes 50-60 let staré. Tím se vysvětluje i ten fakt, že hloubka rafinace a podíl světlých ropných produktů na celkové produkci ruských rafinérií jsou velmi nízké. Průměrný index Nelsona ruských rafinérií činil v roce 2008 pouhých 4,45, pro porovnání Severní Amerika má průměrný index – 10,2, Evropa – 7,8, celosvětový průměr je 6,7. Největšími zpracovateli surové ropy v Rusku jsou Rosneft a Lukoil. Mezi 20 a 30 Mt suroviny ročně zpracovávají TNK-BP, GazpromNeft, Surgutneftegaz a Sistema-Invest. Co se týče geografického rozložení rafinérií ve státě, tak kolem 40 % veškerých kapacit se nachází v tradičním těžbařském regionu – Privolžském federálním okruhu. Největší objemy rafinace byly v roce 2008 dosaženy na továrnách v Kirishi – Surgutneftegaz, v Omsku – GazpromNeft, v Nižním Novgorodu – Lukoil a v Rjazani – TNK-BP (viz Bushujev, 2010, s. 82-90).

Podle nové Energetické strategie 2030, která zadává směr vývoje sektoru, by rafinérské kapacity Ruska do roku 2030 měly vyrůst mezi 16 až 31 %, což je velmi podstatný skok, zohledníme-li fakt, že posledních víc než deset let kapacity de facto zůstávaly na stejné úrovni. Zpracování suroviny by mělo významně vyrůst z 236 Mt v roce 2008 na necelých 300 Mt v roce 2030 i podle Shafranika a kol. Energetická strategie Ruska 2030 předpovídá, že jako důsledek subvencování plynu, zájmu státu na zvětšení spotřeby uhlí a jádra, samotný podíl ropy na energetickém mixu Ruska nebude stoupat. Přesto v absolutních číslech prognózuje se stoupaní vnitřní poptávky po ropě a ropných produktech ve státě: spotřeba ropy a ropných produktů v Rusku by měla růst od 130,6 Mt v roce 2008 do 144,2 Mt v roce 2015 a 229,1 Mt v roce 2030 (viz Shafranik, 2010, s. 34-41). Takže v případě ponechání produkce suroviny na úrovni 500 Mt ročně by Rusko mohlo pociťovat potíže při uspokojování rostoucí poptávky po ropě na světových trzích.²⁰

²⁰ Podle IEA růst světové spotřeby činil 3,2 % v roce 2010, podle předběžných závěrů v roce 2011 růst bude se rovnat 1,4 %, pro rok 2012 se prognózuje 1,8% růst spotřeby ropy. (viz IEA, 2011a).

4.4 Další faktory negativně ovlivňující produkci ropy v Rusku

Stát především musí řešit problém naléhavé nutnosti investic do technický zastaralého sektoru. V současnosti tempo zavedení nových technologií a inovací je příliš pomalé. Podíl těžko dostupných zdrojů (těžká ropa, přírodní asfalt) na celkové struktuře surovinových zásob Ruska permanentně roste. Navíc velkou výzvou jsou šelfová naleziště nebo nutnost zvětšení hloubky existujících vrtů v již poměrně vyčerpaných nalezištích. Nová ropná pole také z většiny se nacházejí ve vzdálených končinách, kde chybí transportní, sociální a průmyslová infrastruktura. Celkem do těžko dostupných nalezišť v Rusku patří kolem 40-50 % veškerých rozpracovaných zásob státu (viz Bushujev, 2010, s. 43). Samotná kvalita ruských zásob klesá v důsledku toho, že čerpá se přednostně surovina lehce přístupná a vyšší kvality (lehčí). Podle IEA ropný sektor Ruska bude potřebovat investice ve výši 328 mld. dolarů v období 2001-2030. (Locatelli, 2006, s. 1076) Státní rozpočet však není na podobné výdaje připraven, proto se počítá hlavně s investory ze soukromého sektoru. Problém je ale v tom, že ne zcela transparentní privatizace, která proběhla v 90. letech, vyvolává otázky o vlastnických právech soukromých firem. Proto existuje fakticky permanentní riziko státního zásahu do hospodaření podniku. Navíc nešťastný osud Jukosu a Sibněfti podporují obavy investorů. Jisté obavy vyvolává rovněž politizace energetických trhů a přístupu k surovinám v Rusku a státní podíl v sektoru a jeho vývoji. Tak od roku 2008 na offshorních polích Ruska (s výjimkou Kaspického moře) mohou provádět výzkum a těžit jedině společnosti, v nichž státní podíl činí minimálně 50 %. Navíc další podmínkou účasti na offshorních projektech je 5-letní zkušenost na podobných projektech. V důsledku jedině Rosněft a Gazprom jsou v současnosti schopné se k offshorním polím hlásit. Zahraniční investory odrážejí rovněž administrativní průtahy, které jsou neoddělitelnou součástí jakýchkoliv administrativních rozhodnutí v Rusku. Problémem zůstává také legislativa (například nedořešené rozdělení kompetencí mezi státem a regionem v otázce přidělení povolení na výzkum a těžbu), a nezávislost soudního řízení. Následně, přilákání investic se stává čím dál větší výzvou.

Samotné ruské energetické giganty v na konci 20. A v 21. Století se zaměřili spíše na rozšíření svých aktiv nebo nákupu rafinérií v zahraničí, investice do geologického výzkumu se podceňovaly. Tak v letech 1993-2009 průměrné procento obnovy ropných zdrojů činilo pouze 62 %, což znamená, že na vyčerpaných 100 Mt ropy bylo nalezeno jenom 62 Mt nových (viz Bushujev & Krjukov, 2010, s. 7). 21.století však bylo z hlediska obnovy ropných zásob o něco příznivějším. V letech 2000-2009 bylo vyčerpáno a neobnoveno novými nálezy 406,2 Mt ropy. Léta 2003-2005 byly z hlediska vyčerpání zdrojů kritickými, vzhledem k rychlému růstu produkce a zároveň neměnnému objemu provedených geologických průzkumu. Jen v letech 2006-2009 bylo nakonec zajištěna reprodukce/obnova zdrojů ropy. Uralsko-Volžská ropná provincie – zdroj suroviny pro Družbu – momentálně vykazuje nejlepší výsledky z reprodukce zdrojů. Je třeba však mít na zřeteli to, že celkem v Rusku největší podíl na objemech

obnovy surovin má přehodnocení již otevřených nalezišť - například s možností použití modernějších technologií atd. (viz Bushuev, 2010, str. 20).

Vládní odpovědi na zmíněné problémy by měli být kromě zmíněné flexibilní fiskální politiky hlavně investice: do výzkumu a těžby ropy bude do roku 2030 investováno 609 až 625 mld. dolarů. Ministerstvo financí brzy po vydání Energetické Strategie 2030 oznámilo, že ze státní pokladny se může financovat jen 10-15 % naplánovaných investic do energetického sektoru, takže zbytek by měl pocházet ze soukromých fondů.

5. Ruské preference

Priority Ruské federace v otázce exportu ropy lze rozdělit do tři sektorů: transportní preference, prioritní směry vývozu suroviny a plánovaný podíl surové ropy na celkovém energetickém exportu státu.

5.1 Transport preferences

Russian transport preferences were clearly defined in Energy Strategy 2030. The Strategy has established tasks that have to be accomplished, among them “reduction in dependence of Russia on transit of oil and oil products through the territories of adjacent countries.” (viz Energy Strategy of Russia for the Period up to 2030, 2010, s. 71). In other words Moscow strongly supports the idea of maximum possible independence on transit countries. That could lead to increasing of the share of tanker transportation and active utilization of alternative oil routes (for example BTS 1, BTS 2) not trespassing neighbor countries territory. That would mean that Russia is planning to less rely on Druzhba pipeline after building of alternative route independent on transit countries outlets. There is no direct mention of Druzhba in the Strategy, but still there is a sentence about BTS importance for Russian oil exports: “Development of export infrastructure for oil transportation will enable Russia to diversify destinations of export deliveries and reduce transit risks in the western direction. Construction of Russian sea oil terminals and port infrastructure for oil export will provide the country with comprehensive export infrastructure (from a well to a port) and reduce dependence on other countries in this issue.” (viz Energy Strategy of Russia for the Period up to 2030, 2010, s. 74) The politics of eliminating transit countries influence on Russia is nothing new but a long-term strategy of Russia. The success of projects BTS 1, BTS 2, expanding of export capacities of Russian oil terminals in the Black Sea proves the importance of the diversification policy for the state.

Here comes another up-to-date example of Russian transport preferences. An important actor at the Czech energy market Shell Czech Republic almost stopped using Druzhba at the beginning of 2011 for transporting Russian crude to refineries in Kralupy and Litvinov. The company started to buy Russian crude coming from TAL and IKL because several dollars discount on Druzhba oil that usually made it cheaper than crude from alternative routes, was recalled. (viz Shell už v Česku téměř nevyužívá ropovod Druzhba. IKL je levnější, 2010). In other words, Russia once again showed that it would no longer support its Druzhba pipeline exports at the expense of tanker transport.

BTS 1 completion was followed by rerouting of crude from Latvian terminal Ventspils (8 Mt/y) to brand new terminal in Primorsk in 2003. That experience makes dependent on Druzhba central European countries worried about the consequence of BTS 2 completion. The oil route was completed by the end of 2011 but its launch was delayed for several months.

Skepticism about Druzhba future operation comes from many sides. Polish think-tank Center for Social and Economic Research claims that “there is a clear trend of increasing use of the Primorsk terminal, and declining volumes sent by the Druzhba system...” (viz Center for Social and Economic Research, 2008). Using of another sea port terminal in Novorossiysk is complicated by overloaded Turkish Straits, so Primorsk and Ust-Luga are becoming the main outlets for Russian crude exports in western direction. Olexandr Shevchenko – deputy director for external relations of Ukrainian oil transport company UkrTransNafta – is also convinced that BTS 2 will take the volumes from Northern Druzhba pipeline. The main argument of Shevchenko is that new pipeline system will need crude and as there is no additional oil in western Russia, the operators will have to diminish the volume of crude transported by Druzhba and newly deliver oil through the alternative BTS 2 system. Nevertheless, Shevchenko doesn't expect complete shut-off Northern Druzhba, as for the time being this pipeline serves as a mean/tool of Russian political influence on Belorussia. (viz Shevchenko, 2011).

Business Monitor International survey authors are also convinced that “Once the BPS-2 pipeline becomes operational, Russia is likely to reduce supplies through the Druzhba oil pipeline” (viz BMI, 2011, s. 57). Later on the research also claims that BTS 2 pipeline system will provide an alternative export route to the northern Druzhba branch going through Belarus to Poland and Germany. (viz BMI, 2011, s. 82). So, the northern branch of Druzhba will become the main victim of BTS 2.

Nevertheless, at the press conference after inauguration ceremony of increasing of CPC capacity, the president of Transneft Nikolai Tokarev announced that the first line of BTS 2 will not take any amount of oil from neither south nor north Druzhba pipeline. First line of BTS 2 will transport 30 Mt of oil from Unecha to Ust-Luga. Tokarev confirmed that this pipeline will be filled with crude that is for the time being exported from terminal in Yuzhnyj (Pivdennyj), Odesa and Gdansk. Another 5-7 Mt will be redirected from BTS 1, from port Primorsk which is overloaded now. Tokarev also said, that Russia needs to augment the volumes of export for eastern European consumers and there is surplus at the western export routes. (viz Borisov, 2011). That surplus could mean for Druzhba decreasing of its exploitation as it is less economically viable route. Besides, Tokarev said nothing about the second line of BTS 2 that will increase the capacity to 38 Mt/y. That additional 38 Mt/y could be redirected from Druzhba.

Another Transneft's top manager Anatolij Demin was answering the rising questions about Druzhba exploitation after finishing of BTS 2 construction. In the interview to Belorussian magazine “Truboprovodnyy transport nefti” Demin said that Transneft will continue to use Druzhba pipeline regardless of BTS 2 construction. His argument was that volumes transported by Druzhba are too big to be redirected to BTS. BTS 2 starts in Unecha, the same point where Druzhba pipeline goes. Druzhba in

Unecha is not yet divided on southern and northern branch, so the capacity of crude coming through the pipeline in Unecha is some 80 Mt/y. Capacity of Unecha-Ust-Luga pipeline is 30 Mt/y at the first phase, and 38 Mt/y at the second (presumably finished by 2013). BTS 1 is already overloaded with oil, so we can't count on it. To summarize, BTS 2 is not capable to transport the current volumes of Druzhba. Some crude though could be rerouted to Novorossiysk terminal, Russia will have to fill ESPO pipeline supplying Asian customers with capacity of 80 Mt/y, and besides the future of Russian oil production is uncertain. Still, Demin didn't mention the option of decreasing the volume of crude transported by Druzhba.

Transneft's decisiveness to use Druzhba for exports is in a way affirmed by new investments in the pipe. For example, Demin noted about start of building some completely new sections of Druzhba pipeline on the west of Russia in May-June 2011. (viz Transneft prodolzhit ekspluataciju nefteprovoda Druzhba nezavisimo ot stroitelstva BTS-2, 2011). Still it is questionable if Transneft is worried about Druzhba pipeline condition or the future of BTS 2 as the section they are currently building are situated in Orel and Penza. Those are two Russian cities located to the east of Unecha where the pipeline BTS 2 begins, so modernizing those parts of internal transport corridor would positively influence the fluency of crude in both Druzhba and BTS 2.

Transneft's vision of Druzhba pipeline future was presented during interview with company's vice-president Michail V. Barkov in May 2011. First of all an interviewer was interested in technical condition of the pipeline. Barkov's answer was, that despite the fact that condition of some parts of Druzhba are questionable, Russian part of the pipeline is under total control of Transneft. The company is monitoring the situation, regularly changes the outdated sections of the pipe and makes all the necessary repairs. Barkov also claimed that Russia will neither constraint nor temporarily or permanently shut off Druzhba. BTS 2 will just improve the logistics and energy security of Europe. In other words, BTS 2 makes Russia independent on transit countries. Barkov also added, that transporting crude by BTS 2 is more financially viable than by Druzhba. But he rushed to complete his answer with a statement, that anyway, exploitation of BTS 2 should not be perceived as a risk for Druzhba supply stability (viz Nefteprovod Nobelja prorabotal bolshe sta let, 2011).

BTS 1 and BTS 2 are not the only alternatives for Russian crude exports. Expanding the capacity of terminal in Novorossiysk gives the opportunity to increase Russian and Kazakh oil exports. The enlargement of Novorossiysk sea port is a part of Caspian Pipeline Consortium plan to expand the route Tengiz-Novorossiysk bringing Kazakh and Russian crude to the Black Sea. Expansion from max. 35 Mt to max. 76 Mt/y should be accomplished by 2015. However, the information about volumes of Russian oil transported by expanded route has not been yet announced.

More than a decade has been discussed the possibility of another alternative route construction. The Burgas-Alexandropolis project (Trans-Balkan Pipeline) was launched by Russian, Bulgarian and Greece governments in the 90th. The priority goal of the project was to ensure an alternative route for Russian crude in western direction avoiding congested Bosphorus and Dardanelles straits. Crude coming from Russia and Caspian producers would be shipped through Russian Black Sea terminals and taken by tankers to Bulgarian Burgas. From that forward a pipeline Burgas-Alexandropolis would assure transportation of fuel to Greece. The capacity of the planned pipeline would be at the first stage 35 Mt, with further increase to 50 Mt. (viz Trans-Balkan Pipeline) The project moved along until a new rightist government of Boyko Borisov came to power in Bulgaria in summer 2009. Since then the Trans-Balkan Pipeline project is de facto frozen. Possible environmental risks are officially named as a main reason of a project delay, but experts and even officials mostly agree, that this move was politically motivated.(viz Tsarikis, 2011). To cut a long story short, Russia is no longer relying on this project.

Samsun-Ceyhan pipeline project

Instead of continuing to battle with antagonistic Bulgarian government, Russia has shifted its attempts to another project trespassing the Turkish Straits - Samsun-Ceyhan pipeline (SCP) with 60-70 Mt capacity.

The Memorandum of Understanding between Russian, Turkish and Italian government was signed in October 2009. Despite the fact, that the project all along has been developed by Turkey to ease the tension in one of the world's major bottlenecks for more than a decade already, producers - Russia and Kazakhstan were not giving guarantees on its utilization. That's why Russian participation confirmed only after Burgas-Alexandropolis project was condemned was crucial for commence of actual preparation works. One of the main reasons Russia preferred Burgas-Alexandropolis project instead of Samsun-Ceyhan was its relatively weaker position in the latest. Burgas-Alexandropolis pipeline project partners of Russia were more easy to manipulate. Saban Kardas claims, that Russia has decided to change its preferences only after Moscow and Ankara agreed to develop a multi-dimensional energy partnership in oil, natural gas and nuclear power. Finally, the partners supported each others' main energy projects - Turkey agreed with construction of South Stream gas pipeline in the Turkish exclusive economic zone in the Black Sea, and Russia as its part of the bargain committed to SCP project.(viz Kardas, 2011)

After completion, SCP is estimated to reduce the tanker traffic through the Straits by up to fifty percent. That's why Ankara is eager to build the SCP project to make the Straits more secure. Another important reason for Turkish government is ensuring the status of world energy hub in Ceyhan and generally securing an important geopolitical position for Turkey in the region. Moreover Turkey would profit from

transportation of crude through SCP instead of bearing risks without revenues for tanker transport in Bosphorus and Dardanelles.

SCP project is owned and operated by the Trans-Anatolian Pipeline Company (TAPCO), a joint venture of Italian Eni and Turkish Çalık Enerji. The two Russian state oil companies Rosneft and Transneft are expected to own 25 % stake of TAPCO joint-venture each by words of Igor Sechin, Russia's Deputy Prime Minister and Chairman of Rosneft.(viz Tsarikis, 2011).

Nevertheless, in the fall of 2011, Transneft announced a halt in the negotiations on the Samsun-Ceyhan pipeline due to the lack of its profitability. "According to research, one ton of oil supplied under the project will cost \$19-\$20, whereas transportation costs through the Bosphorus Straits make up \$6-\$8 per ton."(viz Center for Economic and Social Development , 2011). The third partner of the project Italy is still optimistic about the project. ENI's Chief Executive Paolo Scaroni claimed in November 2011 that Samsun-Ceyhan project is still "up and running". Scaroni added that "We need to find economic viability for the project. From the technical point of view, we are almost at the end of the studies which we needed".(viz Butler, 2011). To summarize, the future of the project is unclear.

It is questionable if Russia actually needs those two outlets for export of its crude. As it has been mentioned in chapter about Russian mining and export perspectives, Russia will not have enough oil to fill in completely all the proposed and building infrastructure projects (including 80 Mt capacity Eastern Siberia Pacific Ocean Pipeline and recently completed BTS 2).(viz Vatansever, 2010, s. 3-25).

For Russia the importance of alternative routes from Black Sea oil terminals lies not only in diversification of its fuel exports or attempt to bind the importers by long-term contracts but also in possibility to dominate the Kazakh oil exports which are presumed to grow significantly in the coming decades. Russia definitely doesn't want to loose its status of transporter of some 80 % of Kazakh oil in time when such oil gigantic fields as Kashagan and others are coming on stream.(viz Socor, 2009).

5.2 Preferences of markets: the new direction of Russian oil export – China and other Asian customers

Nehledě na to, že stabilizace světové ekonomiky od roku 2009 měla kolísavý charakter a předpovědi o budoucím vývoje ekonomiky zůstávají dost pesimistické, světová poptávka po energetických zdrojích v roce 2010 vyrostla o 5 %. Zaznamenaný růst připadá většinou na rozvíjející se státy ne-členy OECD. Tento trend bude trvat i nadále a proto IEA předvídá 90% podíl států ne členů OECD na přírůstku

poptávky v letech 2010-2035. Mezi státy s největším tempem růstu energetické spotřeby patří Indie, Indonésie, Brazílie, státy Středního Východu a samozřejmě Čína. (viz IEA, 2011).

Veškerý růst poptávky na ropu se odehrává v transportním sektoru států s rychle se rozvíjející se ekonomikou, jelikož spolu s ekonomickým růstem stoupá poptávky po individuálních transportních prostředcích. Nehledě na významné pokroky ve sféře šetrné spotřeby ropy v transportu, světová spotřeba podle IEA stoupne z 87 mb/d (4350 Mt/r) v roce 2010 na 99 mb/d (4950 Mt/r) v roce 2035. Souběžně přitom budou narůstat jak objemy výroby, tak i prodej aut na rozvíjeních se trzích. V důsledku v roce 2035 asijské státy – ne členy OECD budou importovat 4/5 své spotřeby ropy (v roce 2010 tento ukazatel činil o něco více než polovinu). (viz IEA, 2011). Proto není překvapivé, že Rusko mění svoje priority v otázce destinací pro svůj energetický export.

Z hlediska evropského spotřebitele může působit zneklidňujícím dojmem elán, s nímž Rusko plánuje zvyšovat export do asijských států. Jestli v roce 2008 podíl východního směru v celkovém objemu export ruské ropy a ropné produkce činila 8 %, tak v period 2013-2015 podle Energetické strategie 2030 tento podíl by měl vyrůst na 10-11 %, v period 2020-2022 asijské spotřebitele by měli mít již 14-15 % na ruském export a do roku 2030 toto procento naroste na úroveň 22-25 %. (viz Energy Strategy of Russia for the Period up to 2030, 2010, Appendix 3)

Strategické cíle Ruska se dočkaly svého druhu podpory i ze strany předpovědí IEA. Podle Agentury podíl Číny na celkovém objemu ruských příjmů z exportu fosilních paliv se zvýší z 2 % v roce 2010 na 20 % v roce 2035, současně podíl EU klesne z 61 % na 48 %. (viz IEA, 2011).

5.3 Preferences on composition of energy export : the share of crude on overall Russian energy export

Podle nové Energetické strategie 2030, která zadává směr vývoje sektoru, by rafinerské kapacity Ruska do roku 2030 měly vyrůst mezi 16 až 31 %, což je velmi podstatný skok, zohledníme-li fakt, že posledních víc než deset let kapacity de facto zůstávaly na stejné úrovni. Samotné přepracování ropy na ropné produkty by mělo začít narůstat od roku 2020.

Výhled ruské těžby a rafinační kapacity

	Rok 2005	Rok 2008	2013-2015	2020-2022	2030
Těžba (Mt)	470,2	487,6	486-495	505-525	530-535
Těžba (%)	100	103,7	103-105	107-112	113-114
Rafinace (mt)	208	237	232-239	249-260	275-311
Rafinace (%)	100	113,8	112-115	120-125	132-150

Zdroj: Energy Strategy of Russia for the Period up to 2030, 2010, appendix 4.

Jak je vidět s tabulky, přestože těžba ropy by podle autorů Energetické strategie 2030 měla růst, rychlost stoupání zpracování syrové ropy je mnohém razantnější. Proto předpokládáme-li, že ruské rafinerie budou zpracovávat jedine ruskou ropu (menší množství kazašské ropy je momentálně zpracováváno v ruském Orenburgu), tak množství surové ropy pro export se významně sníží.

6. Tranzitní státy

6.1 Bělorusko

Na rozdíl od ostatních států v regionu, Bělorusko nemělo ještě dlouho po dosažení nezávislosti definovanou zahraničně-politickou strategii. Foreign Policy Concept z roku 1993 deklarující snahu o návrat do Evropy nebyl naplněn, neboť o rok později se dostává k moci autokratický prezident Alexandr Lukašenko deklaratorně usilující o vyrovnané vztahy jak s Evropou, tak Ruskem (vyjádřené v dokumentu Strategy for Belarus z roku 1997). Výsledkem Lukašenkovy zahraniční politiky druhé poloviny 90. let byla jednostranná orientace vyjádřená sérií bilaterálních dohod,²¹ jejichž vyvrcholením bylo vytvoření svazového státu (union state) v roce 1999. Ačkoliv praktické detaily sjednocení obou zemí do svazového státu dohoda neuvádí, ze související ekonomické integrace Bělorusko dokázalo vytěžit obrovské zisky, které v součtu odpovídaly zhruba 11-14 % HDP. Díky tomuto "Běloruskému hospodářskému zázraku" se Lukašenkovu režimu dlouhodobě dařilo držet legitimitu založenou na hospodářském růstu, nízké nezaměstnanosti a stabilně vyplácených mzdách (viz Bosse, Korosteleva-Polglase, 2009 s. 154-155).

Během vlády prezidenta Lukašenka Bělorusko dvakrát vykročilo ze své jednostranné orientace na Rusko. Poprvé první polovině roku 1999, kdy se Lukašenko alespoň deklaratorně pokoušel o hlubší spolupráci s EU a kdy otevřeně kritizoval dominantní směr vlastní zahraniční politiky. Tyto snahy nicméně skončily záhy po podepsání dohody o svazovém státu v prosinci 1999. Začátek druhého přiblížení Běloruska k EU se datuje k letům 2005-2006, přičemž jeho definitivní konec spadá do roku 2010, kdy Lukašenko nevybíravě potlačil opozici protestující proti podobě proběhlých prezidentských voleb a ukončil tak běloruskou spolupráci s EU v rámci Východního partnerství (viz Bosse, Korosteleva-Polglase, 2009 s. 154-155).

Se změnou na prezidentském postu v Rusku přišla i změna ve vzájemných vztazích. Na rozdíl od Borise Jelcina Vladimir Putin nebyl ochotný tolerovat nejasnou podobu integrace obou zemí, jež Rusku vyhovovala podstatně méně než Bělorusku. S Putinem přichází větší důraz na ekonomickou rovinu spolupráce na úkor té (geo)politické.²² Během první dekády 21. století byly ruské cíle v Bělorusku koncentrovány do ovládnutí tamějšího ekonomického prostoru a převzetí kontroly nad energetickou

²¹ Jedná se například o: the Treaty of Friendship, Good-Neighbourliness and Cooperation with Russia (21 February 1995); the Treaty on a Community of Sovereign Republics (2 April 1996); the Russia–Belarus Union Chapter (23 May 1997); the Treaty on Equal Rights of Russian and Belarusian Citizens (25 December 1998) and the Treaty on the Creation of the Union State (8 December 1999).

²² Zatímco během vlády Borise Jelcina vycházelo ruské vnímání bilaterálních vztahů z premis jako je historická blízkost obou národů, příležitost prvního kroku ke znovunabytí sovětské sféry moci, či role Běloruska jako nárazníkového pásma před Moskvou, Vladimir Putin vidí geopolitickou moc Ruska složenou ze dvou rovnocenných a vzájemně provázaných rovin - ekonomické a politické.

infrastrukturou.²³ S tím, jak stoupala důležitost energetické politiky v ruské zahraniční politice a v ruských státních příjmech a s tím, jak klesala ruská ochota tolerovat asymetrické rozdělení benefitů z ekonomické integrace, se vzájemné vztahy začaly komplikovat.

V lednu 1995 podepsali Lukašenko a Jelcin dohodu o celní unii, která Bělorusku umožnila platit za energie ruské domácí ceny. Ve stejné době probíhala jednání o výstavbě plynovodu Jamal, takže běloruský dluh za plyn ve výši 428 milionů dolarů hrál podstatně menší roli ve vzájemných vztazích než 200milioný dluh z roku 2004, který byl spolu s běloruským odmítavým přístupem k podepsání nového kontraktu na rok 2004 příčinou plynové krize v únoru téhož roku (viz Bruce, 2009, str. 9). V roce 1996 stálo Bělorusko před volbou okamžitého splacení dluhu za plyn, nebo výměny odpisu dluhu za finanční kompenzaci za plutonium odvezené z běloruského území spolu se sovětskými raketami, za sanaci škod způsobených černobylskou havárií a zejména za hostování ruských vojenských jednotek zdarma.

V roce 2001 Bělorusko jednostranně ukončilo dohodu z roku 1995, podle níž oba státy sdílely příjmy z prodeje běloruských ropných produktů do Evropy. Bělorusko tak využívalo levného dovozu ruské ropy v kontrastu s vysokými cenami ropných produktů na evropských trzích. Podle Vladimíra Putina činily v roce 2007 běloruské příjmy z energetických dohod s Ruskem zhruba 6 miliard dolarů. Na běloruském rozpočtu ve výši zhruba 14 miliard dolarů se tak Rusko podílelo 40 % (viz Bosse, Korosteleva-Polglase, 2009, s. 155). Právě přelom let 2006 a 2007 se stal přelomem i ve vzájemných vztazích. Druhá plynová krize demonstrovala autoritativní přístup Ruska vedený přesvědčením, že k udržení politického příklonu Běloruska již nejsou štědré energetické dohody zapotřebí. Řešení krize přineslo první krok k cíli vytyčenému už v roce 1993 - Gazprom odkoupil polovinu běloruské plynovodní společnosti Beltransgaz. Na vyřešenou plynovou krizi záhy navázal konflikt v otázkách ropy. Koncem roku 2006 Rusko odmítlo dále dotovat běloruské rafinerie a zavedlo exportní clo ve výši 180 dolarů za tunu ropy ve vztahu k Bělorusku. Bělorusové odpověděli vyměřením zvláštní daně z tranzitu ve výši 45 dolarů za tunu, jíž chtěli hrozící ztráty kompenzovat. Rusko tuto daň platit odmítlo a 8. ledna 2007 uzavřelo toky ropy do Běloruska, které následně odebíralo ropu z toků určených pro evropské odběratele. Po čtyřech dnech se podařilo dosáhnout dohody, podle níž mělo Bělorusko zvýšit svoje clo na úroveň nového ruského cla a Rusko mělo snížit svoje clo ve vztahu k Bělorusku (viz Sherov, 2007, str. 123).

O tři roky později se existence cla mezi Ruskem a Běloruskem dostala do rozporu s nově uzavřenou celní unií sdružující Bělorusko, Kazachstán a Rusko. Rusové souhlasili se zrušením ropného cla mezi oběma státy, nicméně pouze ve vztahu k objemu, který Bělorusko spotřebovává. Objemy určené na rafinaci a prodej do zahraničí měly i nadále zůstat předmětem cla. Bělorusko, které se až do prezidentských voleb v roce 2010 snažilo získat lepší vyjednávací pozici vůči Rusku například pomocí vyjednání alternativních dodávek ropy z Venezuely, či určitého rapprochementu s EU, na tuto variantu nehodlalo přistoupit a v

²³ Fenomén v o poznání slabší intenzitě známý již od roku 1993.

souladu s pravidly celní unie navrhovalo úplné zrušení cel. Svoji argumentaci podpořilo zmínkou o hrozícím výpadku elektřiny v Kalinigradské oblasti, kam Rusko dodává elektřinu přes Bělorusko. Finální dohoda stvrdila ruské požadavky a v roce 2010 tak Bělorusku připadlo 6,3 milionu tun ropy bez cla a dalších zhruba 15 milionů tun, ze kterých se zavázalo odvody platit. Ekonomická ztráta, kterou tak Bělorusko oproti předchozímu stavu utrpělo, byla částečně zmírněna nárůstem tranzitních poplatků na běloruské části Družby o 11 % (viz "*Russia, Belarus sign*" 2010). Prakticky stejná situace se opakovala na konci roku 2010. Tentokrát se Bělorusko vyměnilo úplné zrušení cel za odvod vlastního exportního cla na ropné produkty Moskvě a za souhlas s dokončením dohody o jednotném ekonomickém prostoru mezi Běloruskem, Kazachstánem a Ruskem (viz "*Russia-Belarus oil*", 2010).

V druhé polovině roku 2011 donutila ekonomická krize Bělorusko jednat o prodeji zbývajících částí Beltransgazu Gazpromu. V listopadu 2011 se tak za další 2,5 miliardy dolarů a roční slevu na plyn ve výši 116 dolarů na tisíc kubických metrů (164 z 280 USD/tcm, které Bělorusko platilo v roce 2011) Gazprom stal 100% vlastníkem běloruské plynovodní infrastruktury (viz "*Gazprom acquires*", 2011). Ve stejné době bylo rozhodnuto o rozdělení ruských ropných exportů mezi běloruský tranzit a nově dokončený ropovod BPS II končící v přístavu Ust-Luga. Oproti původně předpokládaným 30 Mty bude v roce 2012 přes BPS II exportováno pouze 10 Mty (viz "*Russia cuts*", 2011). Tranzitní pozice Běloruska se tak v roce 2012 příliš nezmění.

6.2 [ZW PAGE -](#)

[ORIRN::portrait;PAPER:Letter;HEIGHT:841.68;WIDTH:595.4399999999999;COUNT:0;GAP:35.28](#)**Ukrajina**

Ve srovnání s Běloruskem je pro Rusko Ukrajina o poznání významnějším partnerem. Helena Yakovlev Golani v této souvislosti cituje Yeltsina: "Bez Ukrajiny není možné si Rusko představit." a Brzezinského: "S Ukrajinou je Rusko automaticky impérium." (viz Yakovlev Golani, 2011, str. 39). Stejně jako v případě Běloruska, lze vzájemné vztahy mezi Ukrajinou a Ruskem rozdělit do několika etap. Během počátků Jelcinovy prezidentské éry Rusko podporovalo ukrajinskou prozápadní politiku s přesvědčením, že se jedná pouze o přechodnou záležitost a Ukrajina se záhy navrátí do tradičního spojení s Ruskem. Ačkoliv bylo toto přesvědčení spíše mispercepcí než dobrým odhadem situace,²⁴ Jelcinovi se za pomoci několika smířlivých gest (vyřešení problematiky Černomořské flotily a uznání suverenity Ukrajiny) podařilo zajistit denuklearizaci Ukrajiny, zmírnit její centripetální tendence a dosáhnout dohody o její neutralitě.²⁵ Dlouhodobou ambicí Jelcinovy politiky vůči Ukrajině byla integrace skrze platformu

²⁴ Jestliže v Bělorusku byla nezávislost chápána jako nezávislost, na Ukrajině byl tento pojem mnohem více spojován se suverenitou a nezávislostí na Rusku.

²⁵ V článku 6 Smlouvy o přátelství, spolupráci a partnerství mezi Ruskou Federací a Ukrajinou z května 1997 stojí, že žádná ze stran nepodnikne nic, co by mohlo ohrozit bezpečnostní zájmy strany druhé. Případný vstup Ukrajiny do NATO by tak smlouvu anuloval a s ní i závazek Ruska respektovat suverenitu a teritoriální integritu Ukrajiny (viz Yakovlev Golani, 2011, str. 41).

Commonwealth of Independent states. Během Putinových let v prezidentském úřadě Rusko změnilo svoji strategii a místo CIS, jehož integrační potenciál se během 90. let vyčerpával, se soustředilo na bilaterální spolupráci v rámci několika Ruskem kontrolovaných organizací. Tento přístup, v ukrajinském případě skrze organizaci Single Economic Space (SES), která byla v roce 2003 vytvořena zvláště pro Ukrajinu, neboť ostatní zúčastněné země (Bělorusko, Kazachstán, Rusko) byly již členy jiné mezinárodní organizace. Tento přístup se ukázal efektivnějším, ale jen během vlády Leonida Kučmy. Prezidentské volby roku 2004, Oranžová revoluce a nástup Viktora Juščenka znamenal zásadní přelom ve vzájemných vztazích. V Rusku sílil strach, že podobně jako se Bělorusko stalo vzorovým případem geopolitické kontroly ze strany Ruska, tak stejně se Ukrajina stane vzorovým příkladem pádu post-sovětských elit včetně možné související změny mezinárodně-politické orientace. Obavy tak vzbudila nejen možnost odvrácení Ukrajiny od Ruska, ale i možnost replikace oranžového scénáře v Rusku samotném. Prakticky ihned po svém zvolení zahájil prezident Juščenko intenzivní jednání o vstupu Ukrajiny do NATO.²⁶ I vlivem těchto okolností se ruský přístup, podkreslený novým vnímáním Ukrajiny jako hrozby, stal více pragmatickým, více řízeným národním zájmem a méně tolerantním vůči případným mocenským ambicím Ukrajiny typu společenství GUAM (viz Yakovlev Golani, 2011, str. 44-45).

Energetická rovina se nicméně do vzájemných vztahů promítala bez ohledu na to personální obsazení klíčových úřadů na obou stranách. První náznak ruské energetické diplomacie proběhl v roce 1993. Týden před schůzkou obou prezidentů Rusko omezilo dodávky plynu na Ukrajinu o čtvrtinu. Oficiálně kvůli dluhu za odebraný plyn. Na summitu nicméně navrhlo odprodej ukrajinské části Černomořské flotily, pronájem Sevastopolu a předání ukrajinských jaderných zbraní Rusku výměnou za slevu na zmíněný dluh. O dva roky později Rusko navrhlo Ukrajině přistoupení k celní unii v rámci CIS. Ve stejné době zvýšilo cenu dodávek plynu na Ukrajinu nad úroveň světových cen. V roce 1997, o další dva roky později, byl ukrajinský plynový dluh dosahující 1 miliardy dolarů odepsán výměnou za 20letý pronájem námořní základny Sevastopol (viz Yakovlev Golani, 2011, str. 45-46). Po nástupu prezidenta Putina a prezidenta Juščenka se energetická diplomacie kromě zmíněné "dodatečné motivace ke správnému rozhodnutí v zahraničně-politických otázkách" stala i silným ekonomickým nástrojem v rukou Moskvy. Základní myšlenka spočívá v tom, že závislost některých států na ruských energetických surovinách může - jak vidno na příkladu Sevastopole, ovlivňovat jejich politická rozhodnutí, proč by nemohla na principu fungování monopolu přinést dodatečný příjem ruskému státnímu rozpočtu? Výsledkem této změny byla intenzifikace energetických krizí způsobených spory o cenu surovin, případně o výši tranzitních poplatků. Dobře známé jsou dvě plynové krize z let 2006 a 2009.

²⁶ Ukrajina sice tuto ambici představila už v roce 1993, nicméně až do nástupu Viktora Juščenka se jednalo spíše o deklaratorní snahy.

Ruský politický nátlak se nicméně neomezoval jen na zemní plyn. V květnu roku 2005 přiblížila návštěva Viktora Juščenka v americkém Kongresu Ukrajinu k vyjednávání o členství v NATO (viz Kuzio, 2005). Den poté byly přerušeny dodávky ropy do jedné ze dvou ukrajinskou vládou vlastněných²⁷ rafinerií na Ukrajině (viz Socor, 2005). Zřejmě nejlepším indikátorem vzájemných vztahů dotýkajících se ropného sektoru je nicméně ropovod Oděsa-Brody.

Ropovod Oděsa-Brody byl ukrajinskou vládou navržen koncem 90. let 20. století. Jeho motivací bylo umožnit Ukrajině účast na tranzitu rostoucích kaspických exportů směrem na evropské a světové trhy. Ropovod byl dokončen v roce 2001 a počátkem roku 2002 byl naplněn kazašskou ropou. Až do roku 2004 nicméně zůstal prakticky mimo provoz, když se nepodařilo nalézt dostatečný zájem o novou trasu mezi dodavateli. Ázerbájdžánští producenti se soustředili na ropovod Baku-Tbilisi-Ceyhan (plánovaný a stavěný mezi roky 1999 a 2005) a kazašské exporty se podařilo i díky preferenčním vztahům získat pro ropovod Atyrau-Samara, který kazašskou ropu vedl nově dokončeného baltského terminálu Primorsk. V roce 2001 byly kazašské kvóty v na trase Atyrau-Samara zvýšeny z 5 na 15 Mty (viz *"Oil Export"*, n.d.) Kontrakt ship-or-pay z roku 2002 zmiňuje 17 Mty na Atyrau-Samara a pouhé 2 Mty pro trasu Caspian Pipeline Consortium směřující do černomořského terminálu Novorossijsk (viz *"Oil Transit Agreement"*, 2002).

V červenci 2004, jen pár dní po vytvoření polsko-ukrajinského joint venture Sarmatia zaměřeného na výstavbu navazujícího ropovodu Brody-Plock, podepsal premiér Viktor Janukovič dohodu o reverzním provozu ropovodu a exportu ruské ropy pocházející od společnosti TNK-BP z terminálu Oděsa skrze Černé moře a turecké úžiny. Ještě v únoru téhož roku vláda přitom jasně deklarovala cíl přepravovat kaspickou ropu v původně zamýšleném směru. Kromě zřejmé potřeby uvést ropovod do provozu a začít splácet vynaložené náklady zde hrály roli i blížící se říjnové volby, při nichž by podpora Moskvy mohla Janukovičovi přijít vhod, a také jistá potřeba usmířit ruskou stranu poté, co byly ruské subjekty vyloučeny z privatizace největší ukrajinské ocelárny Kryvorizhstal. Zejména ale Rusko otočením směru podmiňovalo uzavření nového 15letého kontraktu na tranzit ropy, na nějž se čekalo od konce roku 2003 (viz Kuzio, 2004).

V roce 2010 Rusko přesměrovalo část exportu z jižní větve ropovodu Družba na nově dokončené trasy směřující do baltských přístavů. Ukrajině se tak naskytla příležitost k opětovnému otočení směru ropovodu. Ve stejné době Bělorusko usilovalo alespoň o demonstrativní diverzifikaci dodávek ropy. Výsledkem byla dohoda Běloruska a Venezuely o dovozu 10 Mt/r v letech 2011-2013 (viz *"Venezuela to Supply"*, 2010), z nichž se v prvním roce nicméně uskutečnila necelá desetina a na rok 2012 se počítá se zhruba stejným objemem (viz *"Belarus to continue"*, 2010) Ropu nakonec do Běloruska skrze Oděsa-

²⁷ Ostatní 4 v té době vlastnily ruské společnosti.

Brody dodává Ázerbájdžán pomocí swapového mechanismu s Venezuelou. V této souvislosti se také očekává vzestup podílu ázerbájdžánské ropy na ukrajinském domácím trhu.

Pro Ukrajinu je nicméně Oděsa-Brody zejména tranzitním ropovodem. Zájem Polska na dobudování propojení Brody-Plock trvá, ačkoliv se nejedná o nezbytný prvek této ropovodní soustavy.²⁸ Předběžnou dohodu o výstavbě propojení podepsala kromě Ázerbájdžánu, Polska, Ukrajiny v roce 2008 i Gruzie a Litva (viz "*Eastern European Agreement*", 2008). Jednání se vedou i s českým Unipetrolelem ohledně dodávek kaspické ropy do Kralup (viz "*Czech refinery*", 2011). Středoevropský region je v současné době předmětem intenzivního zájmu Ukrtransnafty, podle níž je kombinace ropovodů Oděsa-Brody a jižní větev Družby ekonomicky nejvýhodnější variantou transportu kaspické ropy do ČR, Maďarska, Slovenska a Rakouska (za předpokladu dokončení propojky Bratislava-Schwechat). Ukrtransnafta chápe Oděsa-Brody jako konkurenční projekt současným trasám, jako TAL-IKL, TAL-AWP nebo Adria. Ačkoliv celkový import do zmíněných čtyř zemí představuje zhruba 40 Mt/r, z historických důvodů jsou jejich rafinerie s výjimkou českých Kralup nastaveny na zpracování ruské ropy REB. Potenciál pro dovoz lehké a sladké kaspické ropy je proto značně omezený. Dle Ukrtransnafty se pohybuje okolo 6-7 Mt/r, o které by měl ropovod Oděsa-Brody soupeřit s uvedenými transportními trasami.

Spotřební potenciál regionálních rafinerií pro kaspickou ropu (Mt/r)

Bratislava	1,0
Kralupy	1,5-2,0
Litvínov	0,5
Schwechat	2,0
Szazhalombatta	1,0-1,5
Celkem	6,0-7,0
Celkem dovoz ropy do regionu	40,0

V kontextu hrozby omezení dodávek ropovodem Družba může být paradoxně v počátečních fázích provozu trasy Oděsa-Brody-Užgorod problémem volná kapacita. Ukrajinskou jižní větví je možné přepravit maximálně 20 Mt/r (viz Energy Charter, 2007, str. 25), přičemž současné vytížení se pohybuje okolo 17,5 Mt/r. Podle některých odhadů by investice ve výši 260 milionů dolarů umožnila rozšíření kapacity jižní větve Družby a instalaci *batching* technologií,²⁹ takže by tato trasa mohla nad rámec současných objemů plně pojmout i kompletní kapacitu ropovodu Oděsa-Brody. Jiné zdroje (viz DG Energy, 2010, str. 20) nicméně uvádějí kapacitu ukrajinské větve Družby ve výši 27 Mt/r, což by stačilo

²⁸ Polska lze z Ukrajiny dosáhnout skrze trasu Brody-Mozyr-Adamowo, tedy reverzním chodem části jižní větve Družby a poté skrze větev severní.

²⁹ Technologie současného transportu vícero druhů ropy bez jejich smíšení.

na současný tranzit a na případné dodávky kaspické ropy z Oděsa-Brody současně. Za jistých okolností by nemusela být problematická ani absence batching technologie, neboť ukrajinskou i slovenskou linii Družby tvoří dvě paralelní linie (720 a 530 mm na Ukrajině a 700 a 500 mm na Slovensku; viz Energy Charter, 2007, str. 25; Transpetrol, n.d.) Bylo by tedy možné vyhradit menší linii pro kaspickou ropu, tak jak to v současné době dělají Ukrajinci s dodávkami do Běloruska, a dovézt lehkou kaspickou ropu až do České republiky. Česká část Družby batching zvládá - transportuje tak jihomoravskou ropu ke zpracování.

Sporným článkem, který možnosti otevření této konkurenční ropovodní trasy do střední Evropy brání, zůstává postoj Slovenska. Testovací transport byl plánován již od roku 2008. Zatím poslední zprávy hovoří o 300 000 tunové zkoušce koncem roku 2011, případně v prvních měsících roku 2012. K 10. únoru 2012 se tak však dosud nestalo. 15. února by mělo proběhnout setkání českých, slovenských a ukrajinských představitelů státního i soukromého sektoru, od něž si české Ministerstvo průmyslu a obchodu slibuje definitivní vyřešení otázky kaspické ropy v Družbě (viz "*Ukraine, Czech Republic*", 2011). Největší tlak na provedení transportního testu byl zřejmě v roce 2008 na sklonku politické kariéry prezidenta Juščenka. Do jednacího procesu se v té době vložily i vlády Slovenska (tehdy vlastníci 51 % Transpetrolu, avšak nedisponující manažerskými právy), České republiky a Ukrajiny, stejně jako jejich operátoři potrubní soustavy. Váhání Transpetrolu lze chápat různě - Jukoz, menšinový akcionář s manažerskými právy, bránil pronikání jiné než ruské ropy na středoevropské trhy. Proti tomuto argumentu lze nicméně položit fakt, že Jukoz v té době zamýšlel svůj podíl prodat a úspěšný test tranzitu by nepochybně zvýšil jeho hodnotu. Jinou možností je tlak Slovnaftu, potažmo MOLu. Podle některých náznaků nechtěl Transpetrol o celé věci rozhodnout bez souhlasu svých hlavních zákazníků. Těmi jsou Česká rafinérská, která by pochopitelně proti vlastnímu projektu nic nenamítala, a Slovnaft vlastněný maďarským MOLEM. Ten se staví do opozice vůči propojení Bratislava-Schwechat, neboť by umožnilo přímé konkurenci (rakouské ÖMV provozující rafinerii Schwechat) přístup k potenciálně levnější ropě či transportní trase (tzv. Družba bonus). Kombinace propojení Bratislavy a Schwechatu a výběru z dvou druhů rop dodávaných novou konkurenceschopnou cestou na straně ÖMV by pro MOL byla patrně nejméně preferovanou variantou.

Vztahy Ruska, Běloruska a Ukrajiny

	Bělorusko	Ukrajina
Politický význam	- Kulturně nejbližší postsovětský stát - Nejpravděpodobnější případ příštího ruské mocenské/územní expanze - Vyhovující (izolovaný) režim.	- Geopoliticky citlivý prostor (ruské "bezpečnostní pásmo" okolo Moskvy) - Přístupová trasa k tradičním oblastem výkonu mocenského vlivu (Balkán, střední Evropa) - Ruská Černomořská flotila kotví v

		ukrajinském Sevastopolu
		Početná rusky mluvící menšina a pro-ruské nálady.
Ropné dohody v minulosti souvisely s:	- Cena a tranzit zemního plynu - Odprodej infrastruktury - Export ropných produktů - Běloruské vztahy s EU - Integrace s Ruskem (celní unie) - Zásobování Kaliningradské oblasti elektřinou	- Cena a tranzit zemního plynu - Vztahy Ukrajiny a USA, EU - Preferenční vztahy Ruska a Kazachstánu - Ukrajinské prezidentské volby - Výsledky ruských subjektů v ukrajinské privatizaci

7. Družba: Role a pozice Evropské unie

Cílem této části studie je nalézt odpověď na otázku, do jaké míry může Evropská unie ovlivnit situaci okolo ropovodu Družba. Pokusíme se zde zhodnotit, zda EU vůbec může (a chce) hrát aktivní roli v souvislosti s tímto ropovodem, či zda můžeme z další debaty o Družbě EU jako zásadního aktéra vynechat.

Text bude rozdělen do několika celků. Pro zasazení problematiky do kontextu bude nejdříve představena samotná role a význam ropy v Evropě, respektive Evropské unii. Naváže vymezení toho, jak EU sama sebe vidí v souvislosti s managementem ropného sektoru Evropy – zde vycházíme z rozhovorů se zástupci příslušných DG Evropské komise, z formálních dokumentů a celkového tónu, který tyto dokumenty vyjadřují, z hodnocení odborníků zabývajících se touto problematikou. Poté podrobně rozebereme právní a finanční nástroje, které EU v oblasti ropy používá. Následně se potom pokusíme určit, do jaké míry jsou relevantní právě v otázce ropovodu Družbě. Závěrem získané informace zhodnotíme a zdůrazníme obecné trendy, které z nich vyplývají.³⁰

7.1 Postavení ropy v energetice Evropské unie

„If climate, transport and energy efficiency policies remain as they stand today, oil would be expected to represent 30% of primary energy, and a significant part of transport fuels are likely to remain oil based in 2030.“ (viz *Evropská komise*, 2010, str.7). Jak je zřejmé i z tohoto citátu z communication “Energy infrastructure priorities for 2020 and beyond”, přes rostoucí pozornost věnovanou zemnímu plynu a obnovitelným zdrojům energie je ropa i nadále klíčovým zdrojem energie pro Evropskou unii. S 37procentním podílem na spotřebě energií převyšuje jakýkoliv jiný zdroj, je zároveň naprosto

³⁰ Text se nebude zabývat vnější (diplomatickou) dimenzí unijních aktivit. Vyplývá to z logiky celé studie, která se zaměřuje především na možnost řešení dopadů případného omezení dodávek ropy na půdě EU. Přestože Evropská unie samozřejmě s Ruskou federací coby dodavatelem a Ukrajinou a Běloruskem udržuje cílé diplomatické kontakty a má určité omezené nástroje, jak zasahovat do tamního rozhodování, v případě Družby vidíme její potenciál jako velmi omezený. EU zde může pomoci v případě krátkodobých, politicky motivovaných omezení či pozastavení dodávek, šance přesvědčit tyto země o dlouhodobém využívání toho či onoho transportního kanálu výhodného pro evropské země však nejsou reálné.

nenahraditelná v rámci silniční dopravy. Přestože míra závislosti jednotlivých unijních zemí na importované ropě kolísá (viz tabulka č.1), s výjimkou dvou zemí (Dánska a částečně i Velké Británie) se vždy pohybuje ve velmi vysokých číslech. S klesající produkcí uvnitř EU (mezi léty 2006 a 2010 pokles z 121,437 mtoe na 97,362 mtoe; viz Eurostat n.d.a) potom stoupá i míra závislosti na dovozu ropy ze třetích zemí, kdy zhruba třetina dovozu pochází z Ruské federace. Je tedy zjevné, že občas zmiňovaný konec éry ropy a její nahrazení zemním plynem ještě bude určitou dobu trvat.

Na druhou stranu nicméně nelze hledat přímou souvislost mezi významem ropy pro členské země EU a mírou aktivity EU v ropném sektoru těchto zemí. Naopak, jak si ukážeme na následujících stránkách, ropa a ropná bezpečnost je v unijní agendě téma spíše okrajové.

Energy dependency of the EU	1999	2005	2006	2007	2008	2009
EU 27	72,9	82,3	83,5	82,4	84,1	83,5
Belgium	96,6	100,8	100,8	97,4	98,8	95
Bulgaria	94,0	101,9	98,6	100,0	98,7	101,3
Czech Republic	95,0	97,5	96,8	96,2	97,4	96,5
Denmark	-47,0	-103,8	-86,5	-66,4	-49,5	-55,2
Germany	93,9	97,0	95,3	94,1	95,3	95,2
Estonia	80,5	69,4	75,2	73,0	64,1	64,3
Ireland	101,0	99,7	101,1	97,0	99,7	99,2
Greece	95,3	97,7	101,2	100,9	101,2	96,8
Spain	100,2	101,2	100,8	99,7	100,4	98,9
France	96,5	99,4	98,5	97,8	97,6	97,6
Italy	94,8	91,7	92,6	92,4	91,1	91,6
Cyprus	103,9	102,3	104,2	98,6	100,1	99,9
Latvia	83,5	102,4	102,4	98,6	100,1	99,9
Lithuania	86,3	92,0	97,0	94,4	92,5	90,1
Luxembourg	97,8	99,4	101,0	98,8	100,2	100,1
Hungary	75,3	81,3	78,9	82,3	80,7	78,0
Malta	109,5	100,0	100,0	100,0	100,0	101,8
Netherlands	90,1	97,1	95,7	92,4	97,6	97,1
Austria	91,0	91,6	94,6	91,4	92,9	90,6
Poland	95,4	97,4	99,5	104,4	95,9	98,0
Portugal	101,7	102,3	97,9	98,8	102,1	98,3
Romania	34,6	38,1	43,7	51,2	51,5	51,6
Slovenia	97,5	101,3	97,8	98,9	101,7	98,3
Slovakia	95,9	88,4	94,6	90,4	90,9	88,0
Finland	94,5	98,8	99,8	97,8	100,6	98,6
Sweden	94,8	103,8	99,4	99,1	102,6	101,7
United Kingdom	-65,6	-3,0	8,6	0,7	8,7	8,6

Zdroj: Eurostat, n.d.b Dostupné na
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/energy/data/main_tables

7.2 Vnímání ropného sektoru a ropné bezpečnosti z hlediska Evropské unie

Způsob, jakým EU nahlíží na ropný sektor, vyplývá z následujících charakteristik:

- 1) Ropný trh můžeme označit jako globalizovaný, flexibilní a poměrně konkurenční. Působí na něm velké množství dodavatelů, tranzit zajišťuje z podstatné části vodní tankerová přeprava, která je schopná díky minimálním transportním nákladům dodat surovinu do libovolného přístavu světa. Díky tomu jsou potlačena (bezpečnostní) rizika související s problémy u tranzitních či dodavatelských zemí, pro odběratelské země existuje možnost alternativních dodávek.
- 2) Ropný řetězec je sestaven z omezeného počtu hráčů, především na odběratelské straně. Tu tvoří jen několik málo rafinerií, nastavených na určitou směs ropy, kterou dlouhodobě zpracovávají. Což výrazně omezuje debatu o liberalizaci trhu postavenou na principu přístupu třetích stran (Third party access), jak ji můžeme sledovat u zemního plynu. Pro rafinerie totiž případná adaptace na alternativní zdroje představuje zvýšené náklady (a menší konkurenceschopnost); idea dodavatelů flexibilně soupeřících se svými dodávkami o jejich prodej rafineriím tak pozbývá smyslu.

Z pohledu Evropské unie tak ropný sektor funguje v zásadě uspokojivě. Bezpečnostní otázky řeší sám trh, schopný v případě protahujícího se výpadku zajistit alternativní dodávky. Tématem se ropa nestává ani v souvislosti s budováním společného energetického trhu, neboť není příliš smysluplné tlačit na konkurenci v případě surové ropy, která má druh od druhu odlišnou charakteristiku a není jednoduše zaměnitelná. Jiné je to samozřejmě u standardizovaných ropných produktů, kde je maximální konkurence žádoucí, tento problém však pokrývají pravidla fungování společného trhu EU.

Jak se tedy jednoznačně vyjádřil nejmenovaný zástupce EK během interview pořizovaných při výzkumu problematiky na unijní úrovni: „...v ropě není žádná systematická chyba vyžadující pozornost. A tedy ani není důvod, aby EU zasahovala“.

I přes výše uvedené skutečnosti nicméně existují určité oblasti, v nichž EU do ropných témat EU zasahuje. Jde především o legislativní a finanční nástroje.

7.3 Legislativní nástroje

7.3.1 Strategic oil stock

Evropská unie již od roku 1968 požaduje po členských státech udržovat určitou zásobu ropy a ropných produktů ve formě strategické rezervy. Tento požadavek, postupně harmonizovaný s pravidly a nastavením systému ropných rezerv ze strany IEA, je považován za nejeфекtivnější nástroj zajištění strategické dimenze ropné bezpečnosti.

Základním legislativním aktem upravujícím tuto povinnost je Council Directive 2006/67/EC, kterou nicméně od 31. prosince 2012 nahradí Directive 2009/119/EC. Ta zpřesňuje pravidla ohledně krizového mechanismu využívání těchto zásob, způsobu jejich skladování a evidence, zdůrazňuje možnou spolupráci více členských zemí na udržování těchto zásob, definuje central stockholding entity (CSE). I nadále státy musí zajistit total level of oil stocks corresponding to 90 days of average daily net imports or 61 days of average daily inland consumption, whichever of the two quantities is greater.

Oil Stock Position

	EU25		Cz		Pl	
	Days	1000t	Days	1000t	Days	1000t
Motor spirit and aviation fuel of gasoline type	124	28285	112	525	129	1416
Gasoil, diesel oil, kerosene and jet fuel	106	87743	106	1145	114	3974
Fuel oils	306	18482	164	97	397	473
Total	120	134510	110	1767	124	5863

Z pohledu Česka a Polské republiky jsou obě země zajištěny velmi dobře. Určité rozdíly nicméně můžeme sledovat ve způsobu, jakým tyto své ropné rezervy Praha a Varšava spravuje.

Česká republika až donedávna vykonávala nad strategickými zásobami přímou kontrolu, zahrnující také financování těchto zásob. Zodpovědná za tyto zásoby byla státní Administration state material reserves, kontraktující uskladnění zásob u společnosti MERO (ropa) a ČEPRO (ropné produkty). Teprve rozhodnutím vlády z roku 2011 dochází ke snaze o úpravu tohoto systému, kdy by do budoucna měly být zásoby rozděleny do dvou kategorií. První z nich (označená jako "povinné zásoby"), vyplývající z legislativy EU o povinných zásobách na 90 dní, bude financováno i nadále ze státního rozpočtu ČR, zatímco druhá část zásob, označená jako "strategické zásoby", bude tvořena pouze ropnými produkty (dnes je poměr ropy a ropných produktů v zásobách 50:50%) a její vytvoření bude financováno dodatečným zdaněním ropných produktů. Náklady tedy ponese přímo koncový zákazník ve formě navýšení cen benzínu, motorové nafty a podobně. Poplatek bude ve výši 0,14 korun na litr paliva, uplatňován bude od počátku roku 2013 a zásoby by měl být nashromážděny do roku 2022; viz "Česko zvýší", 2011).

V Polsku naopak stát, respektive státní Material Reserves Agency přímo zajišťuje pouze 14 denní zásoby, zbytek ukládá jako povinnost jednotlivým společnostem, byť většinou vlastněným státem. Podobná praxe je běžná například v Rakousku, Řecku, Itálii či Švýcarsku, kde je firmám uložena povinnost držet kompletní povinné bezpečnostní zásoby (viz "Zvýšení strategických zásob, 2011")³¹

³¹ Naopak plně státní držení ropných rezerv je aplikováno jen v Česku a na Slovensku. Viz Proposal for a Directive of the Council imposing an obligation on Member States to maintain minimum stocks of crude oil and/or petroleum products, 2008. Dostupné zde

http://ec.europa.eu/energy/strategies/2008/doc/2008_11_ser2/oil_stocks_impact_assessment.pdf

Dalším rozdílem mezi oběma zeměmi je potom míra přeshraniční spolupráce. Česká republika má uzavřenou mezistátní dohodu o možném uskladnění ropy a ropných produktů s Německem (ve smyslu uskladnění českých produktů v SRN) a se Slovenskem (ve smyslu uskladnění slovenských komodit v ČR), tyto dohody nicméně zatím nejsou v praxi naplněny. Polsko naopak přímo omezuje možnost fyzického držení strategických ropných rezerv výhradně na území svého státu.

Jak již zaznělo, z hlediska Evropské unie jsou strategické ropné rezervy klíčovým prvkem energetické (ropné) bezpečnosti členských zemí. Vzhledem k funkčnímu a liberalizovanému trhu s ropou, na kterém se nepředpokládá možnost dlouhodobých výpadků dodávek, plní zásoby výraznou stabilizační roli a zajišťují členským státům efektivní obranu pro případ krátkodobých výpadků. A je zjevné, že právě tato oblast bude Bruselem i nadále zdůrazňována a protěžována.

7.3.2 Oil licencing

V souvislosti s vytvářením společného energetického trhu EU a ve snaze o liberalizaci energetiky upravuje unijní legislativa také proces udělování licencí. S cílem ustavení společných pravidel, *"...which guarantee non-discriminatory access to the activities of prospection, exploration and production of hydrocarbons"* (viz *Europa-Sumaries of legislation*, n.d.)

Klíčovým legislativním aktem je zde The Hydrocarbons Licensing Directive (94/22/EC), jehož primárním cílem je učinit celý licenční proces transparentnější, otevřenější pro konkurenci a veřejněji kontrolovatelný. Zmínit je nicméně třeba, že právě onen podstatný důraz na možnost vstupu zahraničních subjektů do soutěže je podmíněn principem reciprocity. Aby tedy mohla daná firma vstoupit do soutěže o licenční řízení v nějakém členském státě EU, musí její domácí stát umožňovat recipročně totéž.

Z pohledu námi zkoumané problematiky nicméně tato část unijních aktivit vztažených k ropě nemá většího významu, nebudeme se jí proto hlouběji zabývat.

7.3.3 Offshore oil (and gas) platform standards

"Today, most oil and gas in Europe is produced offshore, often in harsh geographical and geological conditions. Given our growing energy demand, we will need all the oil and gas from beneath our seas. But we need to prevent accidents like Deepwater Horizon in the Gulf of Mexico from happening. Securing best industry practices in all our offshore operations is an undisputable must. Today's proposal is a crucial step forward towards safer offshore activities to the benefit of our citizens and our environment.", uvedl návrh nové unijní legislativy ošetřující bezpečnost offshore ropných a plynových instalací Energy Commissioner Günther Oettinger.

Zdůraznil tím skutečnost, že zhruba 60% zemního plynu a 90% produkce ropy v EU (spolu s Norskem) pochází z offshore těžby. Dotýká se to třinácti členských zemí (486 offshore instalations are in the UK, 181 in the Netherlands, 61 in Denmark, 2 in Germany, 2 in Ireland, 123 in Italy, 4 in Spain, 2 in Greece, 7 in Romania, 1 in Bulgaria) a také Polsko, v jehož vodách se nalézají 3 ropná těžební zařízení. Zmíněná legislativa do značné míry vychází z nehody zařízení Deepwater Horizon v Mexickém zálivu a sleduje dlouhodobý trend vyšší environmentální i jiné bezpečnosti těžby v EU.

Proposal for a Regulation on safety of offshore oil and gas prospection, exploration and production activities se tak zaměřuje na úpravu a celounijní standardizaci licencování těžby, přípravy emergency plánů, inspekce a kontroly těchto plánů a tak dále. V případě jeho úspěšného přijetí Radou a Evropským parlamentem by začal platit v roce 2014 pro již existující produkční instalace, pro plánované instalace potom bude platit jednoletá transition period (viz "*Commission proposes*", 2001).

Z pohledu námi zkoumané problematiky ropovodu Družba nicméně ani tato část unijních aktivit vztažených k ropě nemá většího významu, nebudeme se jí proto hlouběji zabývat.

7.3.4 Role legislativních nástrojů v ropném sektoru EU

Tento stručný náhled na pravomoci, kterými EU v oblasti ropného sektoru disponuje, ukazuje jednoznačně, jaké jsou zde unijní priority. Z hlediska bezpečnosti dodávek je klíčovým nástrojem udržování strategických ropných rezerv, sloužících jako nárazník proti krátkodobým výpadkům dodávek. Ať už způsobených přírodními živly, technickými potížemi, vojensko-bezpečnostními problémy či politickým rozhodnutím.

Zbylé aktivity jsou potom soustředěny spíše na sjednocování standardů jednotlivých členských zemí v oblastech jako bezpečnost práce, ochrana životního prostředí, prosazování principů společného (energetického) trhu, obecné informovanosti a veřejné kontroly.

Zároveň nám žádné indicie nenaznačují, že by se tento okruh pravomocí mohl rozšířit. Pokud v oblasti plynu EU iniciovala a přijala nařízení přímo požadující zajištění dodávek chráněným zákazníkům, s čímž souvisí tlak na budování plynovodů, jejich reverzních toků, zásobníků a podobně, v ropě nelze s podobným scénářem počítat. K alespoň debatě o podobném kroku chybí politická vůle nejen mezi bruselskými úředníky, ale i mezi členskými státy (s několika málo výjimkami, v nichž vyniká především právě Polsko).

7.4 Finanční nástroje

Kromě legislativních nástrojů samozřejmě Evropská unie disponuje také nástroji finančními, zacílenými jak na oblast energetické infrastruktury, tak třeba na projekty z oblasti výzkumu a vývoje. Jak Česká republika, tak Polsko přitom už tyto prostředky čerpalo, byť především v oblasti výstavby infrastruktury zemního plynu či elektřiny. Otázkou proto zůstává, do jaké míry mohou být unijní prostředky získány pro projekty související s ropovodem Družba.

Na následujících řádcích představíme a shrneme základní finanční instrumenty, jejich prostřednictvím EU podporuje oblast energetiky.

7.4.1 Trans-European Energy Networks (TEN-E)

TEN-E se formoval již v 90. letech, v roce 2006 získal další impuls v souvislosti s Decision 1364/2006/EC. I po souvisejících úpravách ale disponoval poměrně omezeným rozpočtem zhruba 22 milionů eur ročně, celkově šlo o 155 milionů euro pro období 2007-2013 (viz *Report from the Commission*, 2010, str. 4).

K tomu, aby tento nástroj znamenal skutečně efektivní podporu uvedených cílů, však bránilo a brání několik překážek.

V prvé řadě je to už zmíněný omezený rozpočet, navíc roztříštěný mezi obrovské množství projektů. Hodnotící zpráva EK z roku 2010 zmiňuje 550 projektů zařazených do jedné ze tří úrovní priority v rámci TEN-E. Reálně podporu dostalo samozřejmě jen část z nich, i tak nicméně vidíme příliš mnoho zájemců o malý koláč.

Zároveň je třeba uvést, že podpora směřuje především do studií proveditelnosti a dalších studií souvisejících s projektem (do výše 50% nákladů), samotné práce mohou být podpořeny pouze z maximálně desíti procent. Přičemž v drtivé většině případů nebyla ani tato hranice ani z daleka dosažena.

Poslední slabinou v kontextu tohoto textu je, že přestože pravidla TEN-E v zásadě umožňují i zapojení projektů ropného transportu, TEN-E podporoval pouze oblast zemního plynu a elektřiny.

V každém případě je třeba zmínit, že zařazení toho či onoho projektu do TEN-E znamená zlepšení šancí pro získání prostředků z dalších nástrojů EU. Jde například o **European Investment Bank**, která v období 2007-2009 podpořila projekty sumou 2,561 mld. euro v oblasti plynu a 3,407 mld. v oblasti elektřiny (tamtéž, str 5). Podobně se zvyšuje šance využít Structural Funds³², Instruments of Pre-Accession (IPA) and European Neighbourhood Policy, RTD Framework Programme. Ze zmíněných jsou přitom nejslibnější Structural Funds, které TEN-E projekty podpořily ve výši takřka 700 milionů euro (v období 2007-2009).

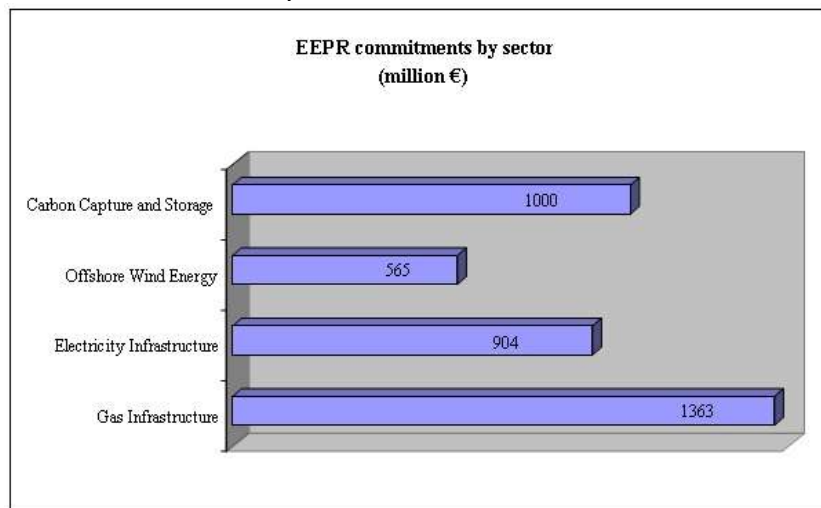
7.4.2 The European Energy Programme for Recovery (EEPR)

Tento nástroj vznikl v roce 2009 jako aktuální reakce na finanční krizi, ustaven byl Regulation 663/2009. Cílem bylo spolufinancovat vybrané portfolio energetických projektů v oblasti energetické infrastruktury, offshore wind energy and carbon capture storage. Vzhledem k urgentní podobě tohoto

³² Jako je tomu například u velmi zajímavého využití strukturálních fondů v Polsku, kde bylo vyčleněno zhruba 0,5 miliardy euro na dostavbu ropovodu projekt Oděsa – Brody – Plock. Zdá se nicméně, že kvůli zdržení celého procesu na polské straně reálně hrozí, že se prostředky nestihnou vyčerpat.

programu bylo možné alokovat 96,3% prostředků (3,833 mld euro) již do konce roku 2010 ve formě commitments do 59 vybraných projektů.

EEPR Commitments by sector



zdroj: Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the implementation of the Trans-european Energy Networks in the period 2007-2009, 2010, str. 3. dostupné zde http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/studies/doc/2010_0203_en.pdf

I zde je tedy zjevné, že program podporuje projekty nesouvisející s ropou, navíc jeho časově omezený charakter další využití v souvislosti s Družbou vylučuje.

7.4.3 Multiannual Financial Framework 2014 - 2020

V souvislosti s pomalu končící finanční perspektivou pro léta 2007-2013 a připravovaným Multiannual Financial Framework 2014 - 2020 se téma finanční podpory energetice dostalo opět do centra pozornosti. Z pochopitelných důvodů, neboť dosavadní systematická podpora prostřednictvím TEN-E se ukázala jako nepříliš efektivní a EEPR měl jen omezený charakter. V souvislosti s nárůstem důležitosti energetiky jako takové proto probíhaly intenzivní debaty, jakým způsobem v nové finanční perspektivě energetiku podpořit.

Prvním určitým naznačením, kam tato podpora bude směřovat a jaký bude mít charakter, bylo vydání communication **“Energy 2020 - A strategy for competitive, sustainable and secure energy”** (Energy 2020) 10. listopadu 2010. Ta na obecné bázi určuje priority pro budoucích 10 let a volá po jejich konkretizaci v legislativních iniciativách.

Energy 2020 konstatuje, že do unijní energetiky bude v dalších letech potřeba investovat zhruba 1 bilion euro - hlavně v produkci a infrastrukturu. Samotný dokument potom zmiňuje pět prioritních oblastí, na něž je třeba se zaměřit:

- 1) Achieving an energy efficient Europe
- 2) Building a truly pan-European integrated energy market
- 3) Empowering consumers and achieving the highest level of safety and security
- 4) Extending Europe's leadership in energy technology and innovation
- 5) Strengthening the external dimension of the EU energy market

Námi zkoumaného tématu se samozřejmě nejvíce dotýká bod číslo dvě, zaměřený na výstavbu přenosových sítí a produktovodů. I zde je zřetelný důraz na zemní plyn a elektřinu, bez větší zmínky o ropovodech. V každém případě zde EK zdůrazňuje dvě oblasti, v nichž bude třeba výraznější aktivity EU - zjednodušení a zrychlení procedur při výstavbě projektů of European interest a zároveň nastavení dlouhodobého a funkčního podpůrného finančního rámce. V obou případech avizuje EK vydání legislativy, která se těmito problémy bude zabývat.

Ta má formu dvou čerstvých dokumentů. V první řadě je to plán **“Connecting Europe Facility”**, alokující v následující finanční perspektivě 2014 - 2020 50 mld. euro na posílení evropských sítí, v jehož rámci se počítá s 9,12 mld euro na projekty z oblasti energetiky. Za druhé je to potom proposal for a regulation on **“Guidelines for trans-European energy infrastructure”**, který se zabývá spíše obsahovou stránkou věci: výběrem projektů k podpoře, definováním priorit atd.

7.4.3.1 Connectin Europe Facility

19. října 2011 EK publikovala plán na investování 50 mld. euro do vylepšení transportu, digitálních sítí a energetiky, kde na poslední priority vyčlenila 9,12 mld euro. Souhrn takto podpořených projektů má být označován jako **European infrastructure package**. Dokument konstatuje, že bude vymezeno několik prioritních oblastí/projektů, kterým bude poskytnuta jak finanční pomoc, tak i pomoc ve formě zjednodušení povolovacích procedur (streamlinig permit granting procedures).

Konkrétním finančním nástrojem vzniklým na půdě Connecting Europe Facility má potom být **Common Infrastructure Funding Instrument**. S centrálním managementem, common committee, flexibility between sectoral budgets and co-ordinated annual work programmes. Facility bude spolupracovat s dalšími fondy a institucemi jako EIB, Cohesion and Structural Funds a další.

Z praktického hlediska rozdělování prostředků Facility zdůrazňuje snahu především přilákat soukromé prostředky, které doplní ty unijní. A to dvěma způsoby podpory:

- 1) Equity participations in equity funds which provide risk capital to actions contributing to projects of common interests
- 2) Loans and/or guarantees to projects of common interest facilitated by risk-sharing instruments, including enhancement mechanism for long-term bank lending and for project bonds issued by project companies (viz *“Communication from the Commission, 2011, str. 7)*

Samotný návrh Nařízení, které ustavuje Facility, potom vymezuje některé pre-identified projects. V oblasti energetiky jsou to následující:

Connecting Europe Facility: List of Infrastructure Priority Corridors and Areas in the Field of Energy

	Objective	Member States concerned
1. Northern Seas offshore grid (" NSOG ")	Developing an integrated offshore electricity grid in the North Sea, the Irish Sea, the English Channel, the Baltic Sea and neighbouring waters to transport electricity from renewable offshore energy sources to centres of consumption and storage and to increase cross-border electricity exchange	Belgium, Denmark, France, Germany, Ireland, Luxemburg, the Netherlands, Sweden, the United Kingdom
2. North-South electricity interconnections in South-Western Europe (" NSI West Electricity ")	Developing interconnections between Member States of the region and with Mediterranean third countries, notably to integrate electricity from renewable energy sources	Belgium, France, Germany, Ireland, Italy, Luxemburg, Netherlands, Malta, Portugal, Spain, the United Kingdom
3. North-South gas interconnections in Western Europe (" NSI West Gas "):	Increasing interconnection capacities for North-South gas flows in Western Europe to further diversify routes of supply and increase short-term gas deliverability	Belgium, Ireland, Luxemburg, France, Germany, Italy, Malta, the Netherlands, Portugal, Spain, the United Kingdom
4. North-South electricity interconnections in Central Eastern and South Eastern Europe (" NSI East Electricity "):	Strengthening interconnections and internal lines in North-South and East-West directions to complete the internal market and integrate generation from renewable energy sources	Austria, Bulgaria, Czech Republic, Cyprus, Germany, Greece, Hungary, Italy, Poland, Romania, Slovakia, Slovenia
5. North-South gas interconnections in Central Eastern and South Eastern Europe (" NSI East Gas "):	Strengthening regional gas connections between the Baltic Sea region, the Adriatic and Aegean Seas and the Black Sea, notably to enhance diversification and security of gas supply	Austria, Bulgaria, Czech Republic, Cyprus, Germany, Greece, Hungary, Italy, Poland, Romania, Slovakia, Slovenia

6. Baltic Energy Market Interconnection Plan in electricity (" BEMIP Electricity "):	Developing interconnections between Member States in the Baltic region and reinforcing internal grid infrastructures accordingly, to end isolation of the Baltic States and to foster market integration in the region	Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland, Sweden
7. Baltic Energy Market Interconnection Plan in gas (" BEMIP Gas "):	Ending the isolation of the three Baltic States and Finland by ending single supplier dependency and increasing diversification of supplies in the Baltic Sea region	Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland, Sweden
8. Southern Gas Corridor (" SGC "):	Transmission of gas from the Caspian Basin, Central Asia, the Middle East and the East Mediterranean Basin to the Union to enhance diversification of gas supply	Austria, Bulgaria, Czech Republic, Cyprus, France, Germany, Greece, Hungary, Italy, Poland, Romania, Slovakia, Slovenia
Zdroj: Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing the Connecting Europe Facility, 2011, str. 48. Dostupné zde http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0665:FIN:EN:PDF		

Je zde opět viditelný důraz na otázky obnovitelných zdrojů a přenos elektřiny a také na téma zemního plynu.

7.4.3.2 Guidelines for trans-European energy infrastructure

Na základě již popsané strategie Energy 2020 vydala 19. října 2011 Evropská komise svůj návrh na regulation on "Guidelines for trans-European energy infrastructure". Ten by měl zajistit, že 12 zde definovaných energetických prioritních koridorů a oblastí bude v provozu do roku 2020. Pracuje také s označením "projects of common interests" (PCIs) u staveb přispívajících k vybudování oněch koridorů. PCIs by měly získat možnost unijního financování a zjednodušení schvalovacích procedur.

Návrh se z finančního hlediska odkazuje na už zmíněnou Facility, řeší však spíše vymezení oněch prioritních oblastí a projektů.

S odkazem na report to the June 2011 Energy Council, EK odhaduje celkové potřebné investice do projektů European importance do 2020 na 200 bn euro - cca 140 bn na electricity transmission systems, storage a smart grids, 70 bn na high pressure gas transmission pipelines, storage, liquefied/compressed natural gas terminals and reverse flow infrastructure, 2,5 bn na carbon dioxide transport infrastructure (viz "The Commission's Energy " n.d.)

Návrh tedy nastavuje pravidla jak identifikovat, v rámci oněch zmíněných 12 oblastí, Projects of common interests (PCIs), které jsou nezbytné na implementaci těchto priorit. Proces výběru je potom založen na regionálních expertních skupinách a poradní roli ACER v elektřině a plynu, konečné slovo pak má mít EK. Návrh také ustavuje režim společného zájmu pro PCIs, kdy dává zodpovědnost jedné národní kompetentní autoritě v každém členském státě, která bude mít na starost koordinaci a dohled nad permit granting process pro PCIs (one stop shop, který integruje nebo koordinuje všechny permit granting procedures) PCIs mohou být implementovány pod podmínkami “overriding public interest”, jak je definuje Directive 92/43/EC a 2000/60/EC. Také by jim měl být udělen “priority status” na národní úrovni.

PCIs by měly mít možnost získat financial assistance for studies and, under certain conditions, for grants or in the form of innovative financial instruments. (Návrh nicméně zmiňuje jen plyn, elektřinu a CO₂; viz “Proposal”, 2011b, str. 14). Výše podpory může dosáhnout 50% u studií i práce, v případě výjimečných a oddůvodněných případů až 80%.

V oblasti ropy navrhuje Nařízení tuto prioritu:

Oil supply connections in Central Eastern Europe (“OSC”): interoperability of the oil pipeline network in Central Eastern Europe to increase security of supply and reduce environmental risks. (Member States concerned: Austria, Czech Republic, Germany, Hungary, Poland, Slovakia.). K podpoření zde mohou být projekty tohoto typu: pipelines used to transport crude oil; pumping stations and storage facilities necessary for the operation of crude oil pipelines; any equipment or installation essential for the system in question to operate properly, securely and efficiently, including protection, monitoring and control systems and reverse-flow devices (viz “Proposal”, 2011b, str. 36-37).

Podmínky pro možnost ucházet se o podporu jsou následující: (projekty) should display economic, social and environmental viability and involve at least two Member States. Additional sector-specific criteria will ensure that projects notably strengthen security of supply, enable market integration, foster competition, ensure system flexibility, and allow transmission of renewable generation to consumption centres and storage sites (viz “The Commission’s Infrastructure”, 2011).

Z hlediska převedení návrhu do praxe se však problémem ukazuje odpor řady členských zemí právě proti ustanovením zabývajícím se zkrácením schvalovacích procedur. Aktuálním prvkem debaty je, do jaké míry je tříletá lhůta, během níž musí být například vyřízeny i námitky veřejnosti vůči danému projektu, dostatečná. Po jejím uplynutí totiž autorita, vytvořená EK (mediálně označovaná jako Energy czar) bude mít pravomoc dovést PCIs urychleně k realizaci i proti odporu a legislativě členských zemí. Právě toto ustanovení se zdá být v tuto chvíli klíčovým prvkem neochoty unijních zemí (včetně výrazně vystupující České republiky) s legislativou souhlasit (viz “Oettinger Pleads”, 2011).

7.4.3.3 North - South Interconnections in Central-Eastern Europe

V souvislosti s výše zmíněnými aktivitami spojenými s energetickou infrastrukturou odstartovala vlastní aktivity také Visegradská skupina (V4, sestávající z Česka, Maďarska, Polska, Slovenska) Ta se na energetická témata v poslední době iniciativně zaměřuje, zmínit je možné Declaration on the Visegrad 4+ z February 2010 (Tzv. Budapest declaration, zaměřena výrazně na zemní plyn) či the Bratislava Declaration z January 2011. Tato setkání dala vzniknout High Level Group for North-South Interconnections, přímo odkazujících na jednu z priorit v rámci Energy infrastructure package. Group sestává z reprezentantů Bulgaria, the Czech Republic, Hungary, Poland, Romania and Slovakia, přizvána byla i Croatia, Germany, Austria, chair byl EK. Tři pracovní skupiny (pro plyn, elektřinu a ropu) připravily během roku 2011 Action plan, zdůrazňující některé projekty potřebné a v souladu s výše zmíněným Package a celkově unijními záměry v infrastruktuře, jak byly rozpracovány výše.

V oblasti ropy tedy akční plán vymezuje několik ropovodů, spojujících severní a jižní část Družby, stejně jako posilující propojení Adriatic Sea do jižní Družby:

Projekty navržené Action Plan For North-South Energy Interconnections In Central-Eastern Europe

Litvinov and Spergau	Construction of the pipeline between Litvinov and Spergau. This link would close the loop between the Northern and the Southern branch of the Družbna is the West. The capacity increase of the existing TAL pipeline in an important precondition of this project.	CZ, DE
Adamowo and Brody	Construction of the new pipeline between Adamowo and Brody - the Polish section. This link would close the loop between the Northern and the Southern branch of the Družbna pipeline in the East.	PL
Pomeranian pipeline, second line	Construction of the second line of the Pomeranian pipeline from Gdansk to Plock. This line would secure the supplies from the Baltic Sea to Poland, Germany and, once the Litvinov Spergau link is built, further to Czech Republic and Slovakia.	PL
JANAF/Adria pipeline	Reconstruction and capacity increase of the existing JANAF and Adria pipelines (incl. the Sahy - Százhalombatta section) linking the Croatian Omisalj seaport to the Southern Družbna. This oil pipeline route is already operating for 20 years and grants alternative supply route for Hu and partially for SK. The reconstruction and upgrade would ensure full backup route to SK as well (and potentially can be used by the Czech Republic, too) in the South-North direction; and to Croatia in the North-South direction.	HR, HU, SK
Bratislava - Schwechat Pipeline	Construction of new pipeline between Bratislava - Schwechat: This line would give access to the Schwechat refinery to Russian crude oil via the South Družbna. In case of a disruption in Slovakia, the supply direction of the pipeline could be reversed, thus giving a back-up route to the Bratislava refinery. The existing pipeline capacities from Trieste would make quantities available to Bratislava refinery.	AT, SK

Zdroj: Action Plan for North-South Energy Interconnections in Central-Eastern Europe, 2011, str. 21. dostupné zde

http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/doc/2011_north_south_east_action_plan.pdf

Zmíněný akční plán také volá po úpravě některých povolovacích procedur a dalších úpravách.

Celkově je dokument velmi zajímavým vstupem do unijní debaty o potřebě a podpoře přeshraniční energetické infrastruktury. Vyjadřuje silný zájem několika členských zemí, jednajících v úzkém svazku, navíc v regionu, který je problémy s energetickými dodávkami ohrožen velmi výrazně. Přímě zapadá jak do zmíněných iniciativ typu Energy 2020 či Connecting Europe Facility, zároveň také referuje k unijnímu volání po regionálních iniciativách. A co je z našeho pohledu nejdůležitější, jako fakticky jediný dokument detailně rozpracovává i otázku ropné infrastruktury.

Přesto je třeba jeho možné dopady kriticky okomentovat. Jak už samotný dokument potvrzuje, "...list of identified regional priority projects (in Action plan) does not prejudge the result of the selection process of the above mentioned regulation (meaning the Energy Infrastructure Package)" - viz "*Action Plan*", 2011, str. 2. Jde tedy skutečně o předběžné naznačení priorit, které nicméně vzhledem k formátu, v jakém dokument vznikl, mají šanci se odrazit v konečném rozhodování EK.

Z hlediska výše popsaných ropných projektů je otázkou, zda tyto mohou skutečně podporu z unijních prostředků (o kterou jde nejvíce) získat. Zdá se totiž, že celkové naladění Evropské komise, které je zjevné z už popsaných dokumentů a potvrdily ho i interview autorů studie se zástupci EK, příliš investicím do ropných projektů nepřeje. Je zjevné, že důraz bude kladen na plyn a elektřinu a snahy získat unijní finance na ropovody budou narážet na velmi skeptický přístup Bruselu.

S projekty je nicméně spojen ještě jeden velmi výrazný praktický problém, a to ochota dotčených společností se do zmíněné výstavby zapojit. Dobrým příkladem může být ono propojení Litvínov – Spargau, které je sice podporováno ze strany českého MERO, nicméně francouzský TOTAL operující v Německu projekt odmítá, především kvůli možnému oslabení své pozice na trhu. Podobně je tomu i v případě projektu spojení Slovenska a Rakouska, kde proti sobě stojí OMV na straně jedné a Slovnaft vlastněný maďarskou společností MOL na straně druhé. Jinými slovy je otázka, do jaké míry ony navržené projekty počítají s investičními plány konkrétních firem, pro něž nárůst propojení často znamená uvolnění prostoru pro další novou konkurenci na už tak velmi exponovaném trhu s rafinačními kapacitami.

8. Ekonomické dopady omezení dodávek ropy do ČR a Polska

8.1 Možnosti omezení Družby

8.1.1 Rekapitulace struktury

Než přistoupíme k vysvětlení mechanismů přerušení dodávek ropou Družba, zrekapitulujeme základní ekonomické souvislosti českého a polského ropného trhu. Oba státy mají dostatečné transportní kapacity k nahrazení celého objemu ropy dodávaného Družbou v případě jejího výpadku. Výpadek Družby proto nelze a priori považovat za bezpečnostní riziko. Nelze předpokládat, že výpadek Družby přinese nemožnost zásobování České republiky nebo Polska ropou. Důsledky takové situace je proto třeba hledat v spíše ekonomické rovině.

Systém nákupu a zpracování ropy v ČR probíhá ve zkratce asi následujícím způsobem. Zahraniční akcionáři vlastní prostřednictvím dceřiných společností společnost Česká rafinérská a.s., provozovatele všech místních rafinérií. Od zahraničních dodavatelů nakupují surovou ropu, kterou si nechávají za úplatu transportovat ropovody až do rafinérií. Zpracování ropy provádějí jednotlivé rafinérie jako službu svým akcionářům. Říká se tomu přepracovací režim a jeho zavedení je důsledkem neshod akcionářů na způsobu vedení obou rafinérií a umožňuje každému z nich pouze zadat konkrétní výrobu a následně si vyzvednout hotové produkty.

Z toho plynou dva důsledky. (1) Ropa není v žádné chvíli majetkem státu, ani zpracovatelských závodů, ale akcionářů České rafinérské. Po zpracování jsou ropné produkty prodány distributorům. (2) Ropa je objednáвана subjekty působícími mimo republiku a v ČR je pouze zpracovávána dceřinými společnostmi. Výpadek dodávek je tedy porušením smluvních závazků mezi zahraničním dodavatelem a zahraničním odběratelem. Český stát vlastní a provozuje soustavu ropovodů na svém území. Mimo to skladuje zásoby ropy v objemu 120 dní jejich spotřeby v témže období předchozího roku. Uchovává si také pravomoc vyhlásit stav nedostatku ropy a ropných produktů a uplatnit škálu omezení spotřeby.

V Polsku je situace obdobná s jediným rozdílem, že trh je celkově větší a společnosti zpracující ropu jsou v majoritním vlastnictví státu. Co činí z obou trhů spojené nádoby je fakt, že zmíněným zahraničním investorem s majoritním podílem v českém zpracovatelském průmyslu je polská společnost Orlen. Jak uvidíme dále, ovlivňuje to vyjednávací pozici vůči dodavateli – Rusku.

Trh ropy je trhem dodavatele, a tedy existuje převis poptávky nad nabídkou. V tomto nastavení je pozice dodavatelů obecně silnější, než pozice odběratelů. Odběratelé i dodavatelé jsou do jisté míry svázáni dodavatelskými cestami.

8.1.2 Jak probíhá výpadek ropovodu?

Proud ropy v ropovodu Družba není primárně iniciován politickým rozhodnutím a v podstatě ani není tím, oč se jedná. Jde jen o projev nebo realizaci obchodní dohody mezi dodavatelem a odběratelem ropy. Ropa neproudí ropovodem ve vzduchoprázdnu, ale představuje plnění kontraktů a přerušení

tohoto toku tedy nestojí na začátku, ale na konci řetězce jiných událostí spojených s obchodním vyjednáváním mezi oběma stranami.³³

Samotný výpadek tedy může být důsledkem celkem čtyř různých situací. Může proběhnout v rámci smluv, nebo mimo něj. Jeho příčinou může být, že dodavatel ropu prodat a dodat nemůže, anebo nechce. To před nás staví čtyři varianty odstavení, které podle našeho názoru budou všechny řešeny odlišným způsobem a zároveň povedou k různým konsekvencím. Chceme-li predikovat ekonomické důsledky, jaké by měl výpadek zásobování ropou Družba, je třeba namodelovat, jak by takový výpadek probíhal a jak by na něj ten který hráč reagoval.

Matice variant přerušení dodávek

	Podle smlouvy Proti smlouvě	
Nezamýšleně	1	2
Záměr	3	4

Rozeberme si proto nyní všechny čtyři možnosti seřazené podle tabulky.

1. Pokud dodavatel nezamýšleně omezí dodávky, lze předpokládat, že se bude snažit o co nejrychlejší náhradu. Aniž bychom znali přesný obsah smluv, platby budou jistě probíhat pouze za dodanou ropu. V nejvyšším zájmu dodavatele by také bylo informovat všechny dotčené subjekty a ve spolupráci s nimi nalézt optimální řešení.³⁴ Pokud by byl objem výpadku signifikantní a hrozil omezit zpracovatele, byla by náhrada opatřena použitím státních hmotných rezerv. Nelze předpokládat, že by se podobná krize nevyřešila do 120 dní.
2. Zde by byl průběh podobný jako v předchozím případě, jen ochota dodavatele by byla nižší a urovnání dodávek laxnější. Pokud by dodavatel z důvodu nezamýšleného omezení dodávek – tedy nejspíše technické možnosti dodávat – přestal respektovat aktuální kontrakty a nebyl ochoten zvýšit dodávky na předkrizovou úroveň, museli by iniciativu převzít akcionáři českých rafinerií a vyjednat nové kontrakty tak, aby zajistili ekonomický provoz svých závodů. Akutní nedostatky ropy by mohly být hrazeny z krizových zásob spravovaných státem (státní hmotné rezervy – SHR), nové kontrakty, jež by bezpochyby byly uzavřeny, by ale měly jiné parametry. Tedy cenu a množství. Tato alternativa by proto vedla k dlouhodobějšímu zdražení nebo omezení množství dodávané ropy. V nejlepším případě by se zachovalo předkrizové nastavení.
3. K omezení dodávek by mohlo dojít také při renegociaci kontraktů. Pokud by dodavatel nebyl ochoten za současné ceny dodávat dosavadní množství ropy, byli by odběratelé nuceni přistoupit na změnu parametrů stejně jako v předchozím případě. Zvolený poměr by byl dán ekonomikou provozu jejich rafinačních zařízení. K pohybům ceny při víceméně konstantním množství dochází neustále, neboť tak probíhají běžná dojednávání kontraktů.

³³ Politická vůle by samozřejmě získala prioritu v době vyhroceného mezinárodního sporu nebo dokonce války. V běžné situaci jde ale o výsostně obchodní, a tedy *ekonomickou* záležitost.

³⁴ Podobným způsobem probíhala plynová krize v roce 2009, kdy Rusko jako dodavatelský stát předem informovalo Evropskou komisi a spolupracovalo jak na obnovení dodávek, tak i na jejich posílení jinými transportními cestami.

4. 'Nejčernější' variantou by bylo záměrné neplnění kontraktů, kdy dodavatel by nedodával nasmlouvané množství suroviny a zároveň by se necítil vázán ujednanými dohodami. V závislosti na velikosti výpadku by byly akutně použity SHR. Okamžité důsledky by tedy nemusely být nijak hroživé. Specifikem čtvrté alternativy ale je vůle dodavatele udržet novou nižší míru dodávek dlouhodobě. Reakce provozovatelů českého rafinérského průmyslu by musela nutně ubíhat dvěma směry: nejprve by se museli snažit vyjednat co nejlepší podmínky nového kontraktu³⁵ a dále, pokud by se nepodařilo dodávky obnovit v plné výši, by museli upravit parametry výroby podle ekonomiky provozu, stejně jako v předchozích variantách.

Jak ukazují tyto čtyři alternativy, je potřeba dále rozlišit mezi dlouhodobými a krátkodobými výpadky na straně jedné a vůlí domluvit se na straně druhé. Co se týče časového rozlišení, krátkodobé výpadky – tedy především nepředvídatelné nehody, živelní katastrofy, nebo i terorismus a jemu podobné intencionální hrozby – i v řádu desítek procent by neměly ústít v žádný přímý a fyzický vliv na rafinérský průmysl. SHR by v tomto případě měly zafungovat jako nárazníková zásoba, která by vykryla dočasný pokles spotřeby.³⁶ Nelze se domnívat, že pokud by výpadek skutečně byl signifikantní, byli by všichni zúčastnění aktéři nečinní po celou dobu, po níž by SHR dorovnávaly snížené dodávky.

Dlouhodobé výpadky by nemohly a neměly být řešeny pomocí rozpouštění SHR. Akcionáři rafinérií by je museli řešit přizpůsobením parametru prodejní ceny a nákupního množství tak, aby zachovali ekonomičnost vlastního provozu. Vzhledem k velmi nízké elasticitě poptávky po pohonných hmotách a ropných produktech obecně,³⁷ předpokládáme, že by se více zvyšovala cena a méně snižoval objem zpracovávané ropy. Jinými slovy, v zájmu rafinérského průmyslu by bylo zajistit novými kontrakty co nejvyšší dodávky ropy – tedy snížit propad od předkrizové úrovně – za cenu zvýšení ceny svých produktů.

8.2 Dvě dimenze reakcí

8.2.1 Technické možnosti a infrastruktura

To nás dále vede k rozlišení dvou specifických dimenzí ropného obchodu a zpracování. Prvním z nich je technická stránka věci, tedy diverzifikace dopravních cest a možnosti infrastruktury. Musíme nejprve odpovědět na otázku, jaké možnosti reakce umožňuje technická infrastruktura. Limitujícími faktory jsou kapacita transportních cest a druh zpracovávané ropy.

Do ČR a Polska je ke zpracování dohromady importováno přibližně 34 Mt ropy ročně (7,5 resp. 26,5). Z toho více jak 30 Mt tvoří Russian Export Blend, středně sirná ropa, k jejímuž zpracování jsou místní

³⁵ Zde se alternativy 3 a 4 samozřejmě neliší. Renegociace kontraktů by se podle mého názoru stala součástí všech možností.

³⁶ Stejně, jako se tomu stalo při druhém ropném šoku a během první války v Perském zálivu.

³⁷ Elasticita ceny vyjadřuje, jak se změna ceny projeví na změně poptávaného množství. U pohonných hmot, alkoholu a tabákových výrobků je tradičně velmi nízká, tedy spotřeba nevykazuje velké výkyvy navzdory rostoucí ceně. Jinak řečeno, tyto produkty jsou poptávány i když jejich cena stoupá. Statky s nízkou cenovou elasticitou jsou často objektem spotřebitelských daní.

rafinérie uzpůsobené. Jedinou výjimkou je česká rafinerie v Kralupech nad Vltavou zpracovávající výhradně lehké sladké směsi proudící ropovodem IKL.

Více jak 88% rafinační kapacity v obou zemích je tedy nastaveno na REB proudící Družbou. To je dáno historicky i ekonomicky. Historicky proto, že tak byl místní rafinační průmysl nastaven v době RVHP, ekonomicky proto, že cena a komfort přepravy Družbou jsou výhodnější, než jakákoliv jiná varianta a protože jakákoliv změna zpracovávané směsi s sebou nese nenulové transakční náklady.

Kapacity i technické parametry českých ropovodů jsou pro nahrazení Družby dostatečné – viz kapitola o ropném průmyslu ČR. Podle informací České rafinérské by bylo optimální, kdyby se skrze spojení IKL/TAL dostala do litvínovské rafinerie buď opět REB transportovaná po moři, nebo jiný druh ropné směsi s podobnými vlastnostmi. V nejhorším případě by byla rafinerie schopna zpracovávat i lehké ropy, ale na úkor ekonomiky provozu.³⁸

Polská pozice na severní větvi Družby je obdobná, jen nedisponuje takovou rezervou. Na trase z terminálu v Gdaňsku do rafinerie Plock a dále do systému Družba existuje volná kapacita 34 Mt/r. Touto cestou by bylo možné zásobovat obě polské rafinerie. Ohrožena by byla kapacita tranzitu do východoněmeckých rafinerií Spergau a Schwedt. S přeorientováním rafinace by vyvstal stejný problém, jako v ČR, tedy nutnost kupovat pokud možno dále REB, nebo jí podobné směsi.

Technicky by tedy nahrazení uzávěry obou větví Družby bylo proveditelné, transportní kapacity k tomu existují. Otázkou zůstává, jak by tato změna zahýbala s nákladovými ukazateli. V případě Polska by bylo potřeba přesměrovat více než 90% ropných importů na tankerovou dopravu. Ta nemusí být nutně dražší, než ropovodem, zvážíme-li ale, že by pojednou bylo nutné nalézt přepravní kapacitu 26 Mt/r, mohlo by to cenu lodní přepravy zvýšit. Na české straně by se úzkým místem stal ropovod TAL. Pokud by se v něm našla kapacita 4 Mt/r, pak by dovoz ropy do Litvínovské rafinerie byl pouze otázkou logistiky.

Vzhledem k technickým možnostem infrastruktury můžeme tedy z naší matice vyloučit případy nezamýšleného výpadku. Ten by byl pokryt ze SHR a navíc by předpokládal na obou stranách dobrou vůli k domluvě. Proto se dále zaměříme na varianty záměrných výpadků, jež jsou vedeny komerčními zájmy.

8.3 Strategie nebo obchod?

Druhým okruhem problému jsou obchodní jednání a jejich dynamika a motivy. V tomto okamžiku se dotýkáme citlivého tématu politického vlivu na ropné exporty a jejich použití jako "ekonomické zbraně" Ruskem. K tomu jen tolik: Ruský ropný sektor je výhradně v rukách státu a s nejvyššími patry státní hierarchie je propojen i personálně. Při takové úrovni spojení nelze samozřejmě očekávat, že by stát nevyužíval možnosti, jež mu ropný průmysl skýtá. Také se tak děje a příjmy z prodeje ropy tvoří

³⁸ Ropné směsi mají určité specifické fyzikální vlastnosti jimž je přizpůsobeno nastavení rafinerií tak, aby se z ropy dostalo co největší objem produktů, které mají vyšší cenu, než samotná ropa. Neznamená to tedy, že by rafinerie nebyla vůbec schopna zpracovat jiný druh, nebyla by však na to optimálně nastavena a zpracování by tak nutně mělo horší ekonomické parametry. V přechodu ze směsi REB na ropu s nižším obsahem síry je to jednodušší, protože ropa je odsiřována. V opačném směru jsou nutné investice do odsiřovacích jednotek.

podstatnou část ruských státních příjmů. To je ale do značné míry dvousečná zbraň. Čím vyšší procento příjmů je generováno z ropy, tím více na něm roste závislost.

Vraťme se v tomto bodě ještě jednou k ropným směsím. Důležité je poznamenat, že byť je nastavení českých a polských rafinérií na sirnou ropu REB částečně limitujícím faktorem, to stejné omezení platí oboustranně. Pokud by Rusko chtělo změnit své zákazníky, muselo by nalézt uplatnění pro svou specifickou sirnou ropu v jiných kapacitách schopných zpracovat ji. Není to samozřejmě nemožné, ale nese to s sebou opět nenulové transakční náklady v podobě hledání nových odbytišť, kompatibilní rafinační kapacity a ochotných kupců. Druh dodávané ropy proto nespojuje pouze odběratele s dodavatelem, ale částečně také naopak.

Ropný průmysl Ruské federace bezpochyby je používán jako státní nástroj, záleží ale na tom, k jakému účelu slouží. V podstatě může fungovat dvěma způsoby, jež se mohou překrývat. Za prvé představuje zdroj příjmů. Podle všeho je právě to největším benefitem současného stavu a je v zájmu Ruska, aby jako takový fungoval i nadále, a to tím víc, čím větší podíl státních příjmů zajišťuje. Druhým způsobem by mohlo být užívání tzv. "ropné zbraně", tedy politiky vydírání prostřednictvím omezování dodávek. V praxi by to znamenalo preferenční systém vylučující nežádoucí odběratele ze spotřeby. Tato varianta má dva háčky, jednak by cílová země musela být přepravně závislá, což, jak jsme viděli, není případ ČR ani Polska, a jednak by výpadek z příjmů musel být buď nevýznamný, nebo doplněný jinými realizovanými obchody.

Z těchto důvodů se domníváme, že násilné odpojování ropy regionu střední a východní Evropy formou embarga, nebo ekonomického vydírání, není na pořadu dne, a to proto, že by to s sebou neslo transakční náklady na obou stranách, které v současnosti nejsou vyváženy dostatečným ziskem politickým. Jinými slovy, v zájmu Ruska je prodat co nejvíce ropy, co nejdraž a k tomu dosud slouží ruský ropný stroj dobře. Proto budeme předpokládat, že ať už za ruským ropným průmyslem stojí geopolitické faktory, nebo nikoliv, je v každém případě v zájmu Ruské federace jednat ekonomicky racionálně tak, aby to přinášelo maximální příjmy s co nejnižšími přímými i nepřímými náklady.

Jak tedy vypadá obchodní pozice Polska a ČR? Dodávky ropy stojí na začátku celého produkčního řetězce, jenž je ale rozprostřený po celém světě a v takovém kontextu je třeba jej brát. ČR a Polsko tvoří jako spotřebitelé v celosvětovém měřítku zanedbatelnou součást spotřeby. V regionu střední a východní Evropy je ale jejich pozice silnější. Geografický prostor, o němž se bavíme, spotřebovává v současnosti asi 31 Mt ruské ropy za rok. Objem samotného ruského exportu ropovodními systémy činí 240 Mt/r. Připočítáme-li tranzit do Německa na severní části Družby a přeprava na Slovensko a Maďarsko, získáme dohromady aktuální průtok 64 Mt/r s rafinační kapacitou dohromady přes 80 Mt/r. (DG Energy, 2010: 17-20)

Srovnání těchto čísel odhalí povahu a důležitost střední Evropy. Rusko zde prodává systémem Družba více jak jednu čtvrtinu svého ropného exportu osmi³⁹ rafineriím ve vlastnictví a spoluvlastnictví desítek subjektů včetně nadnárodních ropných firem a států. To sice v celku představuje poměrně velký podíl na ruských příjmech, ale konkrétní obchody se realizují v menších objemech a každý nákupčí zde hraje za sebe. Polský a český podíl představuje dohromady osminu, tedy 12,5%, celkového objemu ruských exportů a je nakupován v podstatě dvěma subjekty, společnostmi Orlen a Lotos.

Byť to pro Ruské protějšky nemusí být největší exportovaný objem, jde přeci jen o nezanedbatelný podíl realizovaný v tržních cenách a s dobrou platební morálkou. Zástupci českých firem si komunikaci a spolupráci s ruskou stranou chválí, obchodní vztahy jsou korektní. Motivace Ruska, jako dodavatele, omezit dodávky by se v tomto kontextu musela vztahovat buď na konkrétní trasu Družbou, a to kvůli problémům s Ukrajinou a Běloruskem, nebo na zákazníky ve střední Evropě jako takové.

Ať tak či onak, pokud by Rusko nemělo nadále zájem posílat své zásilky Družbou, stálo by před dojednáním nových kontraktů. V případě, že by cílem obejití Družby nebyla snaha vyloučit ze spotřeby středoevropské státy, zůstal by formát obchodů stejný, jako je teď, s tím rozdílem, že by nakupovaná ropa byla kontraktována jiným typem přepravy. Přineslo by to s sebou změnu výše nákladů a okamžité technické problémy způsobené přechodem na nové tranzitní cesty. Pokud by Rusko nechtělo dále zákazníkům ve střední Evropě – a zde je třeba opět připomenout, nikoliv přímo ČR, nebo Polsku – ropu dodávat ani mimo Družbu, znamenalo by to pro ně komplikace kvůli zajištění obdobné ropné směsi odjinud, případně používání směsi s jinými vlastnostmi.

8.4 Ekonomická únosnost a vlivy na aktéry ropného průmyslu

Než se dostaneme ke konečnému zhodnocení dopadu vyloučení Družby ze systému ruského ropného exportu, musíme ještě blíže dekomponovat strukturu dotčeného ropného průmyslu a ekonomické postavení jeho jednotlivých vrstev. Teprve pak budeme schopni dopady alespoň obecně určit. Jak bylo popsáno na jiných místech, ropný průmysl sestává ze čtyř vrstev. Těžba, transport, zpracování a distribuce. Tyto vrstvy, dané technologií zpracování ropy, jsou ztělesněny průmyslovými závody, jež většinou působí jako samostatné právnické osoby více či méně sdružené do vyšších celků podle jejich vlastnictví. Celé odvětví je pak nejvíce ovlivňováno strukturou těchto celků a obecnými technologickými možnostmi průmyslu.

Struktura a vztahy subjektů ropného průmyslu determinují varianty, jakými budou využity fyzické možnosti infrastruktury. Schopnost analýzy a predikce odvětví do značné míry závisí na věrném popisu této struktury. Systém vztahů a faktorů, které ovlivňují rozhodování a životaschopnost ropných podniků je komplexní a rozsáhlý, a proto jen velmi málo předvídatelný. Jinými slovy, abychom mohli odhadnout ekonomické důsledky toho kterého scénáře, je potřeba věrně systém zobrazit, najít a popsat jeho

³⁹ V regionu je dohromady deset rafinérií. Gdaňsk a Plock (PL); Leuna a Schwedt (DE); Litvínov a Pardubice (CZ); Bratislava (SK); Szazhalombatta (HU). Rafinérie v Kralupech nad Vltavou (CZ) zpracovává lehkou ropu proudící ropovodem IKL, litevské Mazeikiai (LT) byly od systému Družba odpojeny a ropu dopravují z nedalekého námořního terminálu Butinge vlaky.

nejpodstatnější vztahy a pro tuto konkrétní konstelaci se pak pokusit formulovat předpokládané důsledky představených scénářů.

Abychom tak mohli učinit, musíme si nejprve představit všechny relevantní vrstvy aktérů, jejich podmínky, cíle, motivace a možnosti a vztahy. První vrstvu těžařů můžeme díky malému podílu domácí produkce na celkové spotřebě opomenout. Jejich existence je pro nás externím prvkem, nemůžeme ji nikterak ovlivnit a pro ostatní aktéry našeho systému představují vnější nezávislou proměnnou. Příjmem těžařů je cena za prodej surové ropy. Stejně tak opomíjenou kvazi-vrstvou jsou obchodníci a spekulanti, kteří obchodují s volnou ropou nebo produkty, které se nevejdou do přímých kontraktů mezi jednotlivými vrstvami.

Druhá vrstva – transport surové ropy – je pro nás zajímavější. Cílem přepravce je maximalizace zisku skrze poskytování přepravních kapacit. Jeho zákazníky jsou jak producenti, tak zpracovatelé. Vzhledem k tomu, že do České republiky i Polska proudí většina ropy ropovody, představuje druhá vrstva především operátory potrubních systémů. Jejich specifikem jsou relativně nízké provozní náklady, vysoká investiční náročnost a nízká flexibilita služeb. To znamená, že přeprava ropy potrubím je zdaleka nejlevnější a zároveň zcela závislá na jednou vybudované struktuře. Příjmem přepravců jsou tranzitní a přepravní tarify za využívání kapacity jejich ropovodů.

Rafinerie, představující třetí vrstvu, zpracovávají příchozí ropu na ropné produkty a jejich příjmem je marže, tedy rozdíl mezi cenou ropy a cenou produktů. V zájmu zpracovatelského průmyslu je tento rozdíl maximalizovat, což se může dít několika způsoby. Prvním z nich je redukce nákladů. K tomuto existuje celá řada metodik a rafinérský průmysl je v tomto ohledu díky konkurenci velmi dobře optimalizovaný. Druhým způsobem je co nejvýhodnější realizace prodeje produktů na trhu. Rafinérie produkují jednak pohonné hmoty, ale také stojí na začátku dalšího průmyslového řetězce – petrochemického průmyslu. Jejich význam pro národní ekonomiku netkví tedy pouze v zásobování dopravního sektoru, ale také celého návazného odvětví.

Poslední čtvrtou vrstvou je distribuce zahrnující přepravu ropných produktů a jejich velkoobchodní a maloobchodní prodej, tedy výsostně obchodní činnost. Příjmem obchodníků s produkty je také marže, ale na rozdíl od rafinérií, jde o jednodušší byznys, protože se manipuluje s hotovým produktem.

Každý z aktérů vidí celé odvětví z jiné perspektivy a je pod tlakem jiných okolností. Co však mají společné, je jejich závislost na systému. Jako samostatný prvek postrádají svůj *raison d'être*, což je nutí jednat v takové shodě, aby nedošlo ke kolapsu celého odvětví. Tento vztah napříč trhem začíná u těžařů a končí u maloobchodníků. Volnost rozhodování o kontraktech mezi jednotlivými vrstvami roste s množstvím a ochotou vhodných obchodních partnerů a fyzickými možnostmi přepravy.

Podle vyjádření zástupců českých rafinérií a ropovodů jsou české podniky na změny přepravních tras a dokonce i ropných směsí připraveny. Zodpovědět ale klíčovou otázku, zda by to ekonomicky ustály, nedokáže zodpovědět nikdo. Do hry totiž vstupuje množství faktorů, jež jsou součástí firemních nákladových analýz a jejichž vliv není dopředu předvídatelný.

Stupeň přepraveců by změny pocítil podle stupně omezení dodávek. I kdyby ale došlo k úplnému vyschnutí ruské strany ropovodu, stále by se část infrastruktury využívala na zásobování rafinerií a zásobníků. Výpadkem by tedy byla postižena pouze tranzitní část ropovodů, a to ještě jen v případě, kdy by nebyla použita pro zpětný chod, jak by se mohlo stát mezi ČR a Slovenskem v případě zastavení dodávek na Slovensko. Ekonomický osud přepraveců by tedy neměl být ohrožen. Opravdové nebezpečí by pro ně znamenalo uzavření rafinerií, nikoliv změna směru a původu dodávek.

Rafinerie a potažmo jejich akcionáři stojí před větším rizikem, jejich ekonomickou úspěšnost ovlivňuje řada faktorů, jejichž výsledný efekt není snadné předpovědět. Jejich marže je totiž závislá na ceně surové ropy, přepravních poplatcích a míře zpracovatelnosti vzhledem k obsahu síry a dalším vlastnostem ropné směsi. Jak by přechod na nové přepravní trasy a dodavatele dopadl, by záviselo na změně těchto tří složek provozních nákladů. Pokud by tranzice proběhla úspěšně, došlo by k větší, či menší změně ceny ropných produktů, jak by rafinerie přizpůsobily své prodejní ceny nové úrovni cen vstupů. V opačném případě by se mohly rafinerické podniky dostat do dlouhodobých problémů, které by nakonec mohly vést až k možnosti jejich uzavření. Zjednodušeně se dá říci, že rafinerie budou rentabilní tak dlouho, dokud budou moci zvyšovat ceny produktů. Ty ale mohou růst jen do chvíle, kdy se vyplatí je při té úrovni ceny již dovážet. V tom okamžiku se rafinerie stanou nekonkurenceschopnými a budou nuceny omezit nebo zcela uzavřít svou produkci.

Pro spotřebitelský trh by to ale nutně nemuselo znamenat úplný výpadek dodávek ropných produktů, a to díky poslednímu stupni, distributorům. Ve chvíli, kdy by rafinerie pouze změnilly cenu výstupů, došlo by na straně distributorů pouze k přizpůsobení vlastních cen tomuto posunu. Zastavení jedné či více rafinerií by ale pro prodejce představovalo příležitost v podobě dovozu ropných produktů z ostatních rafinerií, které svůj provoz nebyly nuceny z ekonomických důvodů zastavit. Vzhledem k povaze poptávky by na trhu vznikla mezera v dodávkách od zpracovatelů, kterou by ale koneční spotřebitelé nebyli ochotni vynechat ze své spotřeby. Důsledkem pro trh produktů by bylo zvýšení jejich ceny, které by zprvu bylo nejspíše hnáno především panikou, později by se rozdíl ustálil na hodnotě zvýšených přepravních nákladů.

Omezení dodávek ropy systémem Družba v jakékoliv míře je v Polsku a ČR možné technicky překonat. Ekonomické důsledky takového výpadku by dopadly nejvíce na rafinerie a na jejich přizpůsobení by také závisel vliv na přepravce a distributory. Pokud by se podařilo situaci zvládnout a vyjednat a zajistit nové, ekonomicky přijatelné kontrakty na surovou ropu, odrazilo by se zavření Družby na cenách konečných produktů podle parametrů nových dohod. V případě, že by místní rafinerie nebyly schopny v nových podmínkách ekonomicky fungovat, musely by částečně, nebo úplně přerušit svůj provoz. Stejný osud by čekal i přepravce surové ropy. Konečné ceny produktů by se zvedly o tolik, kolik by si vyžádala doprava ropných produktů k zajištění poptávky v obou zemích. Případné uzavření rafinerií by pro národní ekonomiku představovalo významný problém, neboť mimo pohonných hmot by došlo k výpadku zásobení petrochemického průmyslu.

9. Shrnutí a závěry

Téma utlumení či ukončení provozu ropovodu Družba spočívá ve dvou dimenzích - technický stav ropovodu v úsecích, které neprošly rehabilitací (převážně Rusko a Ukrajina) a obchodně-politické faktory ovlivňující rozložení ruských ropných exportů mezi transportní alternativy. Vzhledem k tomu, že technický stav ropovodu odráží zájem jej dále používat, obchodně-politická dimenze se jeví jako určující faktor budoucnosti ropovodu Družba. Obchodně-politické vztahy související s Družbou jsou určeny jednak ruskými exportními možnostmi (objem i trasy), dále vztahy s tranzitními státy a konečně atraktivitou cílových trhů (tedy českého a polského). Stejně důležité jako předpoklady a kontext možného utlumení nebo zastavení provozu ropovodu jsou i následné dopady na tyto trhy.

Zaprvé je třeba si uvědomit omezený zdrojový potenciál Ruské federace, který kontrastuje s prudkým nárůstem exportních možností mezi roky 2000 a 2012. V nadcházejících letech se očekává nárůst jak celosvětové, tak ruské domácí spotřeby, se kterou ruská produkce i za příznivých podmínek přinejlepším udrží krok. Většina odborníků se však skloňuje k názoru, že těžba v Rusku bude klesat. O tom, že produkce ropy se sníží v pro Družbu klíčovém Uralsko-Volžském regionu, nemají pochyby ani optimistické ruské scénáře vývoje sektoru. Jiné zdroje suroviny pro ropovod Družba zatím nejsou zajištěné.

Významně se na ruské exportní politice podepíší preference států z hlediska výběru transportních koridorů, směru exportu a jeho skladu/kompozice. Během vlády prezidenta Vladimíra Putina dochází k razantnímu vzestup cen energetických komodit. Současně dochází ke změně ruského chápání energetické politiky a energetické diplomacie. Zatímco 90. léta jsou ve znamení subvencování vyhovujících režimů v Bělorusku a na Ukrajině a ekonomických ústupků ve prospěch politických zisků, během první dekády 21. století se ekonomická rovina přeshraničních energetických vztahů plně emancipuje a v řadě případů se stává určujícím faktorem formování nových dohod. Rusko začíná využívat dosud opomíjené stránky rozpadu Sovětského svazu, a sice vzniku nových národních států, po nichž je možno požadovat tržní ceny za energetické suroviny. S rostoucí cenou energetických komodit roste i výše sázek ve hře. Rusko se tak začíná více ptát, co vlastně za svoje peníze dostává. Logickým vyústěním této situace byla série obchodních konfliktů mezi Ruskem, Běloruskem a Ukrajinou mezi roky 2004 a 2009, které vyústily až v přerušení dodávek evropským zákazníkům.

V rámci současné pragmatizované politiky Rusko udržuje dřívější charakteristiku vzájemného obchodu, kdy jsou energetické vztahy součástí širšího politicko-ekonomického (nově nicméně spíše ekonomicko-politického) komplexu bilaterálních vztahů. Jeho dlouhodobým cílem je vychýlení vzniklé

interdependence v jednostrannou závislost Ukrajiny a Běloruska na Rusku. V praxi pomocí marginalizace jejich tranzitní pozice - tedy pomocí diverzifikace exportu. Družba, procházející Běloruskem i Ukrajinou tudíž nebude preferovanou alternativou. Vzestup lze očekávat spíše u tankerové přepravy. Negativní důsledky pro vytíženost Družby bude mít i významný růst poptávky po ropě na východ od ruských hranic. Evropa začne s časem ztrácet svůj status prioritního směru ruského ropného exportu. Navíc ruská vláda pravděpodobně bude pokračovat ve své politice podpory exportu zboží se zvýšenou přidanou hodnotou – zvýšení podílu ropných produktů na úkor surové ropy. Všechny zmíněné faktory povedou k tomu, že Družba v budoucnu se setká s problémem nedostatku suroviny.

Co tato situace přinese cílovým trhům? V České republice existuje v ropném sektoru silné know how a zkušenosti, které pramení z více než stoleté historie ropného průmyslu na českém území. Ropný trh země je dynamický, mj. např. stále roste počet čerpacích stanic. To na jednu stranu ukazuje zdravotnost trhu, zvyšuje nároky na rafinaci a na distribuci, avšak v konečném důsledku také roste objem importu ze zahraničí (i z Ruska) a zvyšuje se závislost země. Tato závislost však nemusí mít nutně bezpečnostní důsledky, a to i když jsou rafinační závody konfigurovány na konkrétní druh ropy. Jednotlivé typy ropy lze dopravit z různých směrů (např. ruský REB ze západu pomocí TAL/IKL) a jednak rafinační závody v principu zvládnou zpracování jakékoliv ropy, čím více se však odlišuje od charakteru ropy, na které byly nakonfigurovány při výstavbě, tím klesá utilizace a významně rostou jednotkové náklady. V případě zpracovávání značně odlišné ropy by byl provoz rafinérií ekonomicky zcela neúnosný. Při substituci případně omezených dodávek ropovodem Družba by rafinérie nehledaly v západních ropovodech ruskou ropu, ale poptávali by ropu co nejvíce podobnou, tj. těžkou, sirnou. Vhodná se ukazuje např. ropa z Íránu. V této souvislosti je třeba podotknout, že ropná diversifikace země je dostatečná. Při výpadku dodávek v létě 2008 se ukázalo, že na ropovodu Družba ČR zdaleka není tolik závislá, jako se obecně soudí, a situaci dokázala řešit bez jakéhokoliv vlivu na obchodní sektor.

Za určitých okolností může být v případě dlouhodobého výpadku Družby⁴⁰ a nutnosti zásobovat ČR skrze ropovod IKL překážkou plynulých dodávek ropy omezená kapacita ropovodu TAL. Z tohoto důvodu je vhodné podporovat snahy o odkup vlastnického podílu na ropovodu TAL, případně i další diversifikační projekty, které pouze diversifikují trasy ropných dodávek a nikoliv zdrojové oblasti ropy. V případě zisku vlastnického podílu v ropovodu TAL bude významně posílena energetická bezpečnost ČR v ropném sektoru díky právu na permanentní a přednostní podíl na kapacitě ropovodu TAL.

Česká republika je kvůli přírodním podmínkám poměrně izolovaná od ostatní trhů. Horské masivy na hranicích a neexistující produktovodní propojení (s výjimkou Slovenska) limitují dovoz produktů ze

⁴⁰ V této souvislosti je vhodné podotknout, že strategické zásoby ropy a ropných produktů ve skladech společností MERO ČR, a.s. a ČEPRO, a.s. dosahují dalece nad úroveň stanovenou Mezinárodní energetickou agenturou i Evropskou unií. Požadavky Evropské unie ČR splňuje i před stanoveným datem 31. 12. 2012.

zahraničí, neboť jej prodražují. Díky tomu jsou v České republice poněkud vyšší maloobchodní ceny produktů než za hranicemi - podle neoficiálních informací přibližně o 10 USD na barel ropy, což má pozitivní vliv na konkurenceschopnost českých rafinérií. Napojení na produktovody ze zahraničí (např. z Německa) by znamenalo výrazné zjednodušení vstupu zahraničních produktů na český trh, což by vedlo k pozitivnímu efektu vyjádřeným plošným snížením cen paliv a dalších produktů přibližně o uvedených 10 USD. Na druhou stranu by tento vývoj potenciálně mohl vést ke krachu rafinérií a k rozpadu rafinérského sektoru v České republice. Této situace české rafinérie využívají a snaží se omezovat aktivity vedoucí ke zjednodušení přeshraničního transportu produktů. Jediným reálným konkurentem českým rafinériím je slovenská firma Slovnaft a.s., neboť je napojena na produktovodní síť ČEPRO, a.s. pomocí produktovodu z Bratislavy. Z celkového importu PHM do České republiky se dováží přibližně dvě třetiny z tohoto objemu právě prostřednictvím slovenské produktovodní sítě společnosti Slovnaft a.s.

Nedostatkem českého ropného sektoru je jistá nepřehlednost a netransparentnost. Fragmentovanost trhu není nutně na škodu, neboť je to stav *de facto* v duchu liberalizace. Nejisté povědomí o vlastnické struktuře některých společností a netransparentnost např. už v dohadování ropných kontraktů, které jsou plně v rukou soukromých podnikatelských subjektů, jsou však bezpečnostní hrozbou. Množství prostředníků a neprůhledných obchodů v ropném sektoru České republiky je problém, který může ještě více zkomplikovat transparentnost již tak nepřehledného obchodování. Do nákupu ropy nevstupují a nemají o něm informace ani zaměstnanci místních ropných firem, neboť kontrakty zajišťují mateřské firmy našich zpracovatelů. Ropa také není smluvně dlouhodobě zajištěna a stát nemá žádnou možnost, jak přímo regulovat objemy dodávek ropy do České republiky. Charakter ropného trhu České republiky může potenciálně vést k nečekanému převzetí významných společností a částí českého ropného trhu nevhodnými či nežádanými podnikatelskými subjekty.

Země také v ropném sektoru chybí dominantní leader (národní šampión), podobně jako ČEZ, a.s. v elektroenergetice, či RWE Transgas, a.s. v plynárenském sektoru. Národní šampión by mohl pomoci ropný sektor stabilizovat a nastavit jasný směr dalšího vývoje, této roli by se v budoucnu mohli ujmout poměrně silné státní společnosti MERO ČR, a.s. či ČEPRO, a.s. Podobně by se této roli mohl ujmout Unipetrol, a.s., jenž má z hlediska akvizic v ČR velmi dobrou výchozí pozici. To, že jde o soukromou společnost vlastněnou většinou polským PKN Orlen SA neznamena pro ČR a priori riziko, například v plynárenském sektoru funguje takovýto stav bez problémů.

V Polsku je ropa také jedním z nejvýznamnějších energetických zdrojů. Stejně jako v případě ČR představuje těžba na vlastním území spíše marginální podíl na spotřebě a lze očekávat, že tento trend bude pokračovat i nadále. To vše i přes to, že se uvažuje o rozvoji těžby v oblasti Karpat a norského šelfu. Je tedy logickým faktem, že polská spotřeba je výrazně závislá na dovozu ropy (z části ovšem i na dovozu

ropných produktů). Charakteristikou Polska je pak diferenciacie ve vnímání mezi importní závislosti u plynu a u ropy. Zatímco závislost Polska na dodávkách plynu z východu, především tedy z Ruské federace je vnímána jako potenciální ohrožení bezpečnosti vyžadující zásadní opatrnost, u ropy tento přístup nepřevládá.

Na rozdíl od ČR je v Polsku využívána především jedna transportní trasa pro import a to skrze severní větev ropovodu Družba s majoritním ruským dodavatelem. Otázka životnosti a budoucnosti tohoto ropovodu však není v Polsku a priori diskutována pohledem akutního ohrožení dodávek ropy, ale je upozorňováno především na ekonomické konotace celé situace. Výraznou roli v polském vnímání celé problematiky hraje především existence v 90. letech rozšířeného gdaňského Naftoportu. Ten v budoucnu velmi pravděpodobně převezme pozici hlavní importní trasy a lze konstatovat, že je na to objemově připraven. Na změnu směru dodávek pak samozřejmě navazuje vnitrostátní infrastruktura, kde bude rozhodující roli hrát Pomořanský ropovod spojující Gdaňsk a rafinérii Plock. Lze tedy konstatovat, že podobně jako ČR není ani Polsko na Družbě fyzicky závislé.

Ekonomické aspekty změny/diverzifikace transportních tras ze strany ruského producenta mají v polském prostředí dva nejvýraznější dopady. Snížení objemu dodávek ropy skrze Družbu a omezení transportu dále do Německa představují pro Polsko reálné zvýšení tlaku v jednání s producentem. Cíl tohoto tlaku je zřejmý – navýšení ceny dodávané suroviny již „očistěné“ o výhody plynoucí z pozice tranzitního státu. Dopad zvýšení nákupní ceny suroviny pak bude patrný především pro polského koncového zákazníka. Nezanedbatelným zdrojem příjmů v posledních letech byl export ruské ropy tankery skrze Naftoport, ten však v posledním období upadá, třebaže se polská strana snaží argumentovat blízkostí importního terminálu v Rotterdamu a zejména tím, že oproti Primorsku Gdaňsk nezarmzá.

Polský trh je poměrně přehledně uspořádán, což je do velké míry dáno tradicí a celkovým opatrným přístupem Polska k energetickému sektoru. Dominantními aktéry ropného trhu jsou v Polsku PKN Orlen, S.A. a Lotos, S.A. První jmenovaný si v posledních několika letech snaží velkými akvizicemi budovat pozici lídra regionu ať již nákupem majoritních částí hlavního hráče na českém trhu, či strategickým vstupem na baltský trh. Budování této pozice však neprobíhá bez problémů. V tomto kontextu mohou být například zmíněny spory s ruským dodavatelem ohledně rafinérie Moziejki, problematická image PKN Orlenu v ČR vinou sporné privatizace, či výrazné finanční ztráty Unipetrolu za rok 2011. Firma LOTOS, S.A. zaměřila v posledních letech svou pozornost na posilování svých rafinačních kapacit a zavádění nových technologií (viz gdaňský projekt 10+). Cílem je pak především snížit závislost Polska na dovozu ropných produktů. Ambiciózní a finančně vysoce náročný projekt však naráží na obecně problematický

současný stav rafinérského sektoru v Evropě, který má za následek výrazné zpomalení návratnosti investic.

Mezi aktéry polského ropného trhu patří nepochybně i státní sféra. Tak jako u jiných energetických sektorů v Polsku tak i v ropném hrají ministerstva a vláda výraznou úlohu. Státní aparát se angažuje ať již přijímáním strategických rozhodnutí týkajících se například podpory diversifikačních projektů, či v rámci rozhodování uvnitř státních firem (viz PERN), či firem s výrazným státním podílem (viz LOTOS a PKN Orlen). Kritice je pak podrobována určitá liknavost v rozhodování a jednání polského státu v otázkách privatizace, přičemž je současně upozorňováno na malý tok zahraničních investic do sektoru. Negativní ohlasy zaznívají rovněž i k roli státu v otázce prosazování diverzifikace producentských oblastí. Evergreenem posledních let se v tomto kontextu stal především projekt Odessa – Brody – Plock, jehož realizace naráží na řadu obtíží přes nedostatek zajištěných zdrojů, problémy v jednání mezi ukrajinskými a polskými partnery, až po ohrožení čerpání financí na projekt pocházejících ze strukturálních fondů EU.

Propojení Brody-Plock dobře ilustruje možnou roli EU v problematice ropovodu Družba. Z hlediska reálných nástrojů mají evropské instituce v otázce Družby poměrně svázané ruce. Klíčový bezpečnostní prvek, tedy strategické ropné zásoby, jsou neustále vylepšovány a jiný nástroj pro vnější bezpečnost ropných dodávek EU nezná a ani neplánuje. Další legislativní opatření se už s Družbou úplně mýjí.

Co je však ještě podstatnější, chybí také samotná vůle se do diskutované problematiky vměšovat a snažit se ji nějakým způsobem řídit. Brusel považuje ropný sektor za strukturálně funkční, kdy případné dílčí problémy řeší trh, či se jich musí zhostit jednotlivé země samotné. I zde samozřejmě na určité obtíže narazit můžeme, ty však nemají charakter systémového a celounijního problému, který by jako palčivý vnímala většina EU a který by na unijní úrovni mohl a měl být řešen. Tento postoj se pak odráží i v alokaci finančních zdrojů, kde vidíme výrazné potlačení (až takřka ignorování) ropných témat. Finanční prostředky tak mohou Česká republika a Polsko získat spíše vhodným nastavením a využitím strukturálních fondů EU, než na základě unijních energetických finančních nástrojů.

Fakticky jedinou výraznou reakci dokáže ropný sektor vzbudit v souvislosti s environmentálními otázkami. Zřetelné to bylo vidět v případě debaty o nové legislativě ošetřující *offshore* instalace, do debaty se však této souvislosti dostala i otázka Družby. V průběhu přípravy a vydání poslední studie, která se problematice zastavení dodávek ropy tímto ropovodem zabývala (*Study on the Technical Aspects of Variable Use of Oil Pipelines -Coming into the EU from Third Countries*, připravená v roce 2010 pro DG Energy) bylo za jeden z nejproblematictějších bodů označeno možné zvýšení transportu chybějící ropy přes turecké úžiny, s možným rizikem environmentální katastrofy.

Potenciál a vůle EU zasáhnout do toho či onoho řešení problémů spojených s Družbou jsou tedy značně omezené. Existují sice některá „okna příležitosti“, typicky ve formě možné finanční podpory souvisejícím

infrastrukturním projektům, šance na jejich získání je nicméně komplikovaná určitou tendencí EU k opomíjení ropného sektoru jako takového.

Z uvedeného mimo jiné vyplývá, že můžeme odmítnout chápání výpadku Družby jako významně bezpečnostního problému. Jediná země na trase ropovodu, která dosud nedokáže plně uspokojit domácí poptávku skrze alternativní infrastrukturu, je Slovensko. V případě dokončení propojení Bratislava-Schwechat, či vybudování reverzního chodu české a slovenské části Družby se tato situace pochopitelně změní a celý region střední Evropy bude na Družbě *de facto* nezávislý. Její případný výpadek se tak posouvá z bezpečnostní do ekonomické roviny zájmu států Družbu využívajících.

Ekonomické důsledky omezení nebo výpadku je těžké kvantifikovat. Můžeme nicméně anticipovat řetězec událostí, které by takové omezení způsobilo. Abychom ale mohli nalézt důsledky, musíme začít u samotného výpadku a jeho poznání. Ropovod Družba je třeba chápat nikoliv primárně jako komponentu mezinárodních politických vztahů, ale jako jednu z možných cest realizace *obchodních* vztahů. Právě obchodní a návazné hospodářské vztahy jsou oblastí, jejíž dynamika ovlivňuje používání nebo nepoužívání ropovodu.

Tak je třeba spolehlivost Družby chápat. Nikoliv jako iniciátor politických důsledků a jako spouštěč politických akcí – byť i ty by v takovém případě byly vyvolány – nýbrž jako důsledek ekonomického jednání dodavatelů a odběratelů. Jinými slovy, Družba, stejně jako jakýkoliv jiný ropovod, v první řadě realizuje obchodní kontrakty a teprve ve druhé se může stát nástrojem mezinárodní politiky. Představa "uzavření kohoutku" není úplně na místě. Argumentem na podporu tohoto tvrzení je fyzická stránka ropné infrastruktury v ČR a Polsku. Obě země disponují záložní transportní kapacitou, jíž jsou schopny importovat celé spotřebovávané množství suroviny bez použití ropovodu Družba. Pokud bychom tedy uvažovali jiné, než ekonomicky motivované odstavení ropovodu, jeho výsledkem by bylo přeorientování dovozu na nové trasy a podle potřeby i na jiné ropné směsi, což s sebou sice nese jisté, nicméně limitované náklady.

Ropovod Družba přestane být využíván ve chvíli, kdy se ho jedné, druhé, nebo oběma stranám nevyplatí využívat jako transportní trasu ruské ropy pro středoevropský trh. Až, a jestli, se tak stane, ponesou místní spotřebitelé změnu nákladů na dovoz ropy. Zde se do hry dostává řada parametrů, jako jsou transportní poplatky jinými ropovody, ceny tankerové dopravy a vliv na její poptávku, které určí finální změnu (růst nebo stagnaci) celkových nákladů za barel ropy dovezený do některé z českých nebo polských rafinérií. Od této změny se dále budou odvíjet důsledky, jaké to bude na český a polský průmysl a ekonomiku celkově mít. Rafinérie stojí před nutností přizpůsobit ceny vlastní produkce konečné ceně ropy. Pokud by se dovážaná surovina kvůli nové importní cestě zdražila, musela by se zvýšit i cena ropných produktů. Ta sice může vystoupat vysoko díky neelastické poptávce, nicméně může růst jen do té doby, než bude výhodnější dovážet ropné produkty ze zahraničí, kde jsou přepravní tarify díky zeměpisné poloze nižší.

Bezprostředně tedy dopadnou vyšší ceny ropy na rafinérie. Zprostředkovaně kvůli tomu porostou ceny ropných produktů, zejména pohonných hmot. Ty ale tvoří jen asi dvě třetiny produkce, zbylá kapacita slouží jako meziprodukty pro chemický průmysl. Jejich cena je však nižší, než cena paliv. Proto by nutnost dovážet je, v důsledku neekonomičnosti rafinérií, znamenala velké zvýšení nákladů u navazujícího průmyslu, který tedy můžeme vedle rafinérií a spotřebitelů zařadit mezi ty, kteří ponесou zdražení ropy nejvíce.

Nakonec zbývá zodpovědět otázku, zda-li má Rusko jako majoritní dodavatel zájem na omezení dodávek ropy do střední Evropy nebo nikoliv. Odběr jen v ČR a Polsku se na ruském exportu podílí přibližně 12,5 %, což je nezanedbatelná část. Jsou-li navíc polské a české rafinérie částečně omezeny nastavením na zpracování ruské ropy, stejně tak je jím omezeno Rusko, jež by někde muselo objem 30 Mt/r realizovat. Proto se lze domnívat, že odklon od Družby by byl motivován spíše preferencí jiných přepravních tras, než záměrem nedodávat na středoevropský trh.

10. Literatura

Action Plan for North-South Energy Interconnections in Central-Eastern Europe, 2011, str. 21. Retrieved from http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/doc/2011_north_south_east_action_plan.pdf

An interview with O.Shevchenko held on 19.12.2011 in Kiev.

Belarus to continue pumping Azeri oil via Odessa-Brody pipeline. Belta. 10. 1. 2012. Retrieved from <http://news.belta.by/en/news/econom?id=671454>

BENZINA, s.r.o. Retrieved from <http://www.benzinaplus.cz/>

Besse, G., Korosteleva-Polglase, E. (2009). *Changing Belarus? : The Limits of EU Governance in Eastern Europe and the Promise of Partnership. Cooperation and Conflict*, vol. 44, no 143. Retrieved from <http://cac.sagepub.com/content/44/2/143.full.pdf+html>

Blažek, J. & Rábl, V. (2006). *Základy zpracování a využití ropy*. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická v Praze.

Blažek, L. (2009). *Ohřejeme se v 21. století? O výstavbě a rozvoji palivo-energetické základny*. Praha: FUTURA.

Borisov, Dmitrij (2011): KTK – nový masštab. Truboprovodnýj transport nefti. No. 8. Retrieved from <http://www.transpress.org/images/08-11/10-13.pdf>

BP(2011): Statistical Report of World Energy. Retrieved from www.bp.com.

Bratislava-Schwechat pipeline drafts. (2011, 30. květen). *The Slovak Spectator*. Retrieved from <http://spectator.sme.sk/>

Bruce, Ch. (2005). *Fraternal Friction or Fraternal Fiction? The Gas Factor in Russian-Belarusian Relations*. Oxford Institute for Energy Studies. Retrieved from <http://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2010/11/NG8-FraternalFrictionOrFraternalfictionTheGasFactorInRussianBelarusianRelations-ChloeBruce-2005.pdf>

Bushuev, V., Krjukov, V., Saenko, V., Tomin, S. (2010): Razvitije neftjanoj promyšlennosti Rossii. Vzgljad s pozicij ES 2030. Neftgazovaja vertikal, č. 13-14. Str. 4-11.

Bushujev, V.V. eds. (2010): Neftjanaja promyšlennost Rossii – scenarii sbalansirovannogo razvitija. Institut energetičeskoj strategii. Moskva.

Business Monitor International (2010): Russia Oil and Gas Report Q4 2010.

Business Monitor International (2011): Russia Oil and Gas Report Q2 2011. London.

Business Monitor International. (2010). *Oil & Gas Hungary Q1 2010*. London: Business Monitor International.

Business Monitor International. (2010). *Oil & Gas Hungary Q1 2010*. London: Business Monitor International.

Butler, Daren (18.11.2011): ENI says Samsun-Ceyhan project still "up and running". Reuters. Retrieved from <http://www.reuters.com/article/2011/11/18/eni-turkey-idUSL5E7MI37V20111118>

Center for Economic and Social Development(2011): Samsun-Ceyhan Project Seen as Alternative for Russian Oil Exports to Mediterranean. Retrieved from <http://cesd.az/new/2011/12/samsun-ceyhan-project-seen-as-alternative-for-russian-oil-exports-to-mediterranean/>

Center for Social and Economic Research (2008): *The Economic Aspects of the Energy Sector in CIS Countries*. Retrieved from http://ec.europa.eu/economy_finance/publications.

Ciarreta, A., & Nasirov, S. (2010). Impact of Azerbaijan's Energy Policy on the Development of the Oil Sector. *International Association for Energy Economics, 2010, Fourth Quarter*, s. 43-46. Retrieved from <http://www.iaee.org/en/publications/newsletterdl.aspx?id=118>

Cieslar, S. (2008, 4. červen). Centrální tankoviště ropy v Nelahozevsi rozšířily dva obří zásobníky ropy. *Konstrukce - Odborný časopis pro stavebnictví a strojírenství*. Retrieved from <http://www.konstrukce.cz/>

Cílek, V. (2008). Energetická bezpečnost České republiky – Rizika a výhledy. *Vesmír*, 87(9), s. 582-588.

Commission proposes new rules on the safety of offshore oil and gas activities, 2001. Retrieved from <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/740&format=HTML&aged=0&language=en&guiLanguage=en>

Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Court of Justice, the Court of Auditors, the European Investment Bank, the European Economic and Social Committee and to the Committee of the Regions: a Growth Package for Integrated European Infrastructures, 2011, str. 7. Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu/lexuriserv/lexuriserv.do?uri=com:2011:0676:fin:en:pdf>

Czech refinery to process Azerbaijani oil in 2012. Trend. 14. 9. 2011. Retrieved from <http://en.trend.az/capital/energy/1931151.html>

Czech Republic: Oil pipeline to Vienna-Schwechat? (2010, 19. srpen). *wieninternational.at*. Retrieved from <http://www.wieninternational.at/en>

Čarek, M. (2009, 26. říjen). Lukoil chce koupit rafinerie v Německu a produkty prodávat do Polska. *Mediafax.cz*. Retrieved from <http://www.mediafax.cz/ekonomika/2947685-Lukoil-chce-koupit-rafinerie-v-Nemecku-a-produkty-prodavat-do-Polska>

ČEPRO, a.s. (2010). *Výroční zpráva 2009*. Retrieved from <http://www.ceproas.cz/>

ČEPRO, a.s. (2011). *Výroční zpráva 2010*. Retrieved from <http://www.ceproas.cz/>

ČEPRO, a.s. (n.d.). Produktovodní síť a střediska. Retrieved from <http://www.ceproas.cz/>

ČEPRO, a.s. Retrieved from <http://www.ceproas.cz/>

Černoch, F. (2008). Energetická politika EU: pozice na půli cesty. In Waisová, Š. (ed.), *Evropská energetická bezpečnost*, (s. 65-84). Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o.

Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu. (2010). *Výroční zpráva 2009*. Retrieved from <http://www.cappo.cz/>

Česká plynárenská unie. (n.d.). Využívání zemního plynu v dopravě. Retrieved from http://www.cpu.cz/data/articles/down_753.doc

Česká rafinérská vypověděla smlouvu o přepravě ropy firmě MERO. (2009, 11. prosinec). *Svět průmyslu*. Retrieved from <http://www.svetprumyslu.cz/ceska-rafinerska-vypovedela-smlouvu-o-preprave-ropy-firme-mero-ah641/>

Česká rafinérská, a.s. (2009). *Výroční zpráva 2008*. Retrieved from <http://www.ceskarafinerska.cz/cz/index.aspx>

Česká rafinérská, a.s. (2010). *Výroční zpráva 2009*. Retrieved from <http://www.ceskarafinerska.cz/cz/index.aspx>

Česká rafinérská, a.s. (2011). *Výroční zpráva 2010*. Retrieved from <http://www.ceskarafinerska.cz/cz/index.aspx>

Česká rafinérská, a.s. (n.d.). Přepřacovací rafinérie. Retrieved from <http://www.ceskarafinerska.cz/cz/index.aspx>

Česká rafinérská, a.s. Retrieved from <http://www.ceskarafinerska.cz/>

Česko zvýší rezervy paliv. Zaplatí to řidiči, 2011. Retrieved from http://byznys.lidovky.cz/cesko-zvysi-rezervy-paliv-zaplati-to-ridici-fma-/firmy-trhy.asp?c=A111116_164453_firmy-trhy_apa

Český hydrometeorologický ústav. (2010). *Emise hlavních znečišťujících látek v České republice podle krajů. REZZO 1-4 2007 souhrnně*. Retrieved from <http://90.183.101.73/uoco/emise/embil/07embil/07r14.html>

Český statistický úřad. (2008). *Spotřeba paliv a energií v členění podle odvětví*. Retrieved from http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?voa=tabulka&cislotab=ENE0030UU&&kapitola_id=34

Český statistický úřad. (2009). *Tab. 1A Bilance zdrojové části zpracování ropy v ČR - od počátku roku 2006, 2007 a 2008*. Retrieved from [http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/6A00335486/\\$File/81121201a.xls](http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/6A00335486/$File/81121201a.xls)

Český statistický úřad. Retrieved from <http://www.czso.cz/>

DG Energy (2010). *Study on the Technical Aspects of Variable Use of Oil Pipelines -Coming into the EU from Third Countries*. Retrieved from http://ec.europa.eu/energy/oil/studies/doc/2010_reporting_technical_aspects.pdf

DG Energy (2010). *Study on the Technical Aspects of Variable Use of Oil Pipelines Coming into the EU from Third Countries*. Retrieved from http://ec.europa.eu/energy/oil/studies/doc/2010_reporting_technical_aspects.pdf

Doklad S.I. Shmatko po voprosu Generalnoj shemy razvitija neftjanij otasli na period do 2020 goda. 2010. Retrieved from : <http://energyfuture.ru/doklad-s-i-shmatko-po-voprosu-generalnoj-sxemy-razvitija-neftyanij-otrasli-na-period-do-2020-goda>

Doprava a skladování ropy. (n.d.). *Petroleum.cz*. Retrieved from <http://www.petroleum.cz/index.aspx>

Druzhba Pipeline. (2009). *Pipelines International* 1(1), s. 56-57.

Eastern European Agreement To Extend Odessa-Brody Pipeline. Pipeline & Gas Journal, vol. 235, no. 11. 2008. Retrieved from <http://www.pgjonline.com/eastern-european-agreement-extend-odessa-brody-pipeline>

EC (2010). *Energy infrastructure priorities for 2020 and beyond*.

EC, EUR27 - Oil Stock Position, n.d. Retrieved from http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/stocks_en.htm

EIA (2010): Country Analysis Brief. Russia. Retrieved from www.eia.gov.

Energetická politika České republiky (schválená usnesením vlády České republiky ze dne 12. ledna 2000 č. 50). Retrieved from http://biom.cz/leg/Energeticka_politika.doc

Energetický regulační úřad. Retrieved from <http://www.eru.cz/>

Energy Charter (2007). *From Wellhead to Market: Oil Pipeline Tariffs and Tariff Methodologies in Selected Energy Charter Member Countries*. Retrieved from <http://www.scribd.com/doc/36391187/From-Wellhead-to-Market-Oil-Pipeline-Tariffs-and-Tariff-Methodologies-in-Selected-Energy-Charter-Member-Countries-2007>

Europa-Sumaries of legislation: Prospection, exploration and production of hydrocarbons, n.d. Retrieved from http://europa.eu/legislation_summaries/energy/internal_energy_market/l27007_en.htm

Eurostat, n.d.a. Retrieved from <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ten00078&plugin=1>

Eurostat, n.d.b Retrieved from http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/energy/data/main_tables

Gazprom acquires Beltransgaz in new deal. UPI. 28. 11. 2011. Retrieved from http://www.upi.com/Business_News/Energy-Resources/2011/11/28/Gazprom-acquires-Beltransgaz-in-new-deal/UPI-38051322484913/

Gigantické nádrže na ropu chrání strategické zásoby. (2008, 9. říjen). *Enviweb*. Retrieved from <http://www.enviweb.cz/>

Graham, P. (2007, 18. říjen). Poland's PKN Orlen or unit could buy stake in Trieste-Germany pipeline. *AFX News Limited, Forbes*. Retrieved from <http://www.forbes.com/>

Holub, L., Švaigl, O., Nevosad, M., Soukup, A., & Kopal, R. (2005). *Století benzínu - Historie rafinérského průmyslu v českých zemích*. Praha: Asco – vydavatelství spol. s r. o. pro Českou rafinérskou, a.s.

Horčík, J. (2009, 7. prosinec). Česká republika zvýší podíl biopaliv v benzínu a naftě. *Hybrid.cz*. Retrieved from <http://www.hybrid.cz/>

Horčík, J. (2010, 18. březen). Podíl biopaliv v benzínu a naftě se v ČR zvýší. *Hybrid.cz*. Retrieved from <http://www.hybrid.cz/>

Hovet, J. (2008, 7. květen). Czech Republic negotiating for 2 pct stake in Tal oil pipeline. *Thomson Financial News, Forbes*. Retrieved from <http://www.forbes.com/>

IEA (2011). Poland. Retrieved from http://www.iea.org/papers/security/poland_2011.pdf

IEA(2011): World Energy Outlook. Osnovnye polozheniya. Retrieved from www.iea.org.

IEA(2011a): Oil Market Report. 10.8.2011.

IEA(2011b): Oil Market Report. 13.12.2011.

IEA, 2011, Oil and Gas Security – Emergency Response of IEA Countries - Poland, Retrieved from http://www.iea.org/papers/security/poland_2011.pdf.

IEA. (2011). *Polityki Energetyczne Państw MAE, Polska 2011., Przegląd*. Warszawa. Retrieved from <http://www.mg.gov.pl/node/13497>.

Institut pro veřejnou diskuzi, týdeník Ekonom & Mezinárodní politologický ústav Masarykovy univerzity. (2010). *FINAL REPORT 2010 Energetická bezpečnost ČR*. Retrieved from http://www.ivd.cz/download/Final_Report_IVD_EB.pdf

International Energy Agency (2009a). *CO2 Emissions from Fuel Combustion 2009*. Paris: IEA Publications.

International Energy Agency. (2009b). *Oil Information 2009*. Paris: IEA Publications 2009.

International Energy Agency. (2009c). *Energy balances of OECD countries*. Paris: IEA Publications.

International Energy Agency. (2009d). *Natural Gas Information 2009*. Paris: IEA Publications.

International Energy Agency. (2009e). *Electricity Information 2009*. Paris: IEA Publications.

International Energy Agency. (2009f). *Natural Gas Information 2009*. Paris: IEA Publications.

International Energy Agency. (2009g). *Oil Information 2009*. Paris: IEA Publications 2009.

International Energy Agency. (2009h). *Renewables Information 2009*. Paris: IEA Publications.

International Energy Agency. (2009i). *World Energy Outlook*. Paris: IEA Publications.

International Energy Agency. (2010). *Oil & Gas Security, Emergency Response of IEA Countries, Czech Republic*. Retrieved from http://www.iea.org/papers/security/czech_2010.pdf

International Energy Agency. (n.d.). *Selected 2007 Indicators for Czech Republic*. Retrieved from <http://www.iea.org/index.asp>

Jahnátek: Spojití Schwechat s ropovodom Družba je potřebné. (2009, 29. prosinec). *ekonomika.sme.sk*. Retrieved from <http://ekonomika.sme.sk/>

Jevič, P. (2010). Motorová biopaliva – otázky a odpovědi. *Energie 21*, 2010(3), s. 22-25.

Jones, T. (2010, 27. listopad). Czechs up access to 'emergency' Western oil on Russia's warning. *CzechPosition.com*. Retrieved from <http://www.ceskapozice.cz/en>

Kardas, Saban(2011): Russia Joins the Samsun-Ceyhan Pipeline. Jameson Foundation. Retrieved from <http://eurodialogue.org/Russia-Joins-The-Samsun-Ceyhan-Pipeline>.

Kavina, P. (2009). Surovinové zdroje. In Potůček, M., & Mašková, M. (Eds.), *Česká republika – trendy, ohrožení, příležitosti* (s. 307-330). Praha: Karolinum.

Klímová, J. (2010, 19. březen). Českou naftu z nouzových zásob uskladní Němci. *iDNES.cz*. Retrieved from <http://www.idnes.cz/>

Konec „zelené“ Benziny. (2001). *Magazín Petrol 2001*(3). Retrieved from <http://www.petrol.cz/magazin/>

Kopačka, L. (1980). Energetická základna v hospodářském vývoji ČSSR po roce 1945. *Hospodářské dějiny*, 1980(6), s. 147-226.

Kubátová, Z. (2010, 16. únor). Kauza Ostramo: Spor o miliardy už vynesl slušné zisky. *Hospodářské noviny*. Retrieved from <http://ekonomika.ihned.cz/c1-40574040-spor-o-miliardy-uz-vynesi-slusne-zisky>

Kuzio, T. (2004). *Ukraine's Multi-vector Energy Policy*. Eurasia Daily Monitor, vol. 1, issue 55. Retrieved from http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=30119

Kuzio, T. (2005). *U.S.-Ukraine Strategic Partnership Receives Boost*. Eurasia Daily Monitor, vol. 2, issue 68. Retrieved from http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=30228

Łakoma, A. (7.10. 2011): *Naftoport stracił dla Rosjan znaczenie*, Retrieved from <http://www.biztok.pl/Rosjan-juz-nie-obchodzi-gdanski-Naftoport-l4000>.

Li-Chen Sim(2008): *The Rise and Fall of Privatization in the Russian Oil Industry*. Pargrave Macmillan. London.

LOTOS Petrobaltic, S.A.. Retrieved from http://www.lotos.pl/korporacyjny/grupa_kapitalowa/lotos_petrobaltic

LOTOS, S.A.. (2011). *LOTOS Annual Report 2010*, Retrieved from <http://raportroczny.lotos.pl/en/helpful/downloads>.

LUKOIL Czech Republic s.r.o. Retrieved from <http://www.lukoil.cz/>

Medek, T. (2010, 14. duben). Část strategických zásob nafty bude ČR skladovat v Německu. *Český rozhlas*. Retrieved from <http://www.rozhlas.cz/zpravy/portal>

Memorandum o porozumení medzi Ministrom hospodárstva Slovenskej republiky a Spolkovým ministrom hospodárstva, rodiny a mládeže Rakúskej republiky o spolupráci v energetickom sektore. (2009, 16. říjen). Retrieved from http://www.nrsr.sk/appbin/Tmp/odpoved_14_1298.pdf

MERO ČR, a. s. (2008). Historie MERO ČR. Retrieved from <http://www.mero.cz/>

MERO ČR, a. s. Retrieved from <http://www.mero.cz/>

MERO ČR, a.s. (2010, 6. květen). Dohoda z Minsku zvýší bezpečnost dodávek ropy. Retrieved from <http://www.mero.cz/>

MfD: Část státních nouzových zásob nafty bude skladována u soukromé firmy v Německu. (2010, 19. březen). *Patria Online*. Retrieved from <http://www.patria.cz/Zpravodajstvi/1588183/mfd-cast-statnich-nouzovych-zasob-nafty-bude-skladovana-u-soukrome-firmy-v-nemecku.html>.

Mikeš, L., & Mikšovský, T. (2008). Paramo Pardubice: Česká rafinérie s nejdelší tradicí. *Magazín PETROL*, 2008(1), s. 16-18.

Mikšovský, T. (2003). Stále dokonalejší rafinerie – Vývoj zpracování ropy v českých zemích. *Magazín PETROL*, 2003(5), s. 14-18.

Mikšovský, T.(2008). Tomáš Hüner "Domnívám se, že ČEPRO na rozdíl od společnosti MERO ČR je blíž případně možné privatizaci. *Magazín PETROL*, 2008(4), s. 20-23.

Ministerstvo dopravy České republiky. (2008). *Ročenka dopravy 2007*. Retrieved from <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/index.html>

Ministerstvo energetiky Ruské federace(2011): Perspektivy razvitija netradicionnyh uglevodorodov v Rossii. Zpráva z 30.09.2011. Retrieved from http://minenergo.gov.ru/press/min_news/9082.html.

Ministerstwo Gospodarki. (2009). *Polityka energetyczna Polski do 2030 roku*. Warszawa.

Ministerstwo Gospodarki. (2009). *Prognoza Zapotrzebowania na paliwa i energie do 2030 roku*. Warszawa.

Ministerstvo průmyslu a obchodu. (2009). *Ropa a ropné produkty za 1. až 3. čtvrtletí 2009*. Retrieved from <http://download.mpo.cz/get/40317/44861/547185/priloha001.pdf>

Ministerstvo průmyslu a obchodu. (2009). *Ropa a ropné produkty za rok 2008*. Retrieved from <http://download.mpo.cz/get/38128/42518/509862/priloha001.pdf>

Ministerstvo průmyslu a obchodu. (2009). *Surovinová politika v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů*. Retrieved from <http://download.mpo.cz/get/26649/44033/533470/priloha002.doc>

Ministerstvo průmyslu a obchodu. (2009, říjen). *Aktualizace Státní energetické koncepce České republiky - říjen 2009*. Retrieved from www.mpo.cz/kalendar/download/71707/priloha002.pdf

Ministerstvo průmyslu a obchodu. (2010a). *Aktualizace Státní energetické koncepce České republiky - únor 2010*. Retrieved from <http://download.mpo.cz/get/26650/45632/552383/priloha001.pdf>

Ministerstvo průmyslu a obchodu. (2010c). *Návrh věcného záměru zákona o Státním fondu povinných zásob ropy a ropných produkt*. Praha: MPO

Ministerstvo průmyslu a obchodu. (2011). *Ropa a ropné produkty za rok 2010*. Retrieved from <http://download.mpo.cz/get/43767/49122/576190/priloha001.pdf>

Ministerstvo životního prostředí / Česká geologická služba – Geofond. (2009). *Surovinové zdroje České republiky – nerostné suroviny (stav 2008)*. Praha: Česká geologická služba – Geofond.

Ministerstvo životního prostředí / Česká geologická služba – Geofond. (2010). *Surovinové zdroje České republiky – nerostné suroviny (Statistické údaje do roku 2009)*. Praha: Česká geologická služba – Geofond.

Ministerstwo Gospodarki. (2002). *Informacja o stanie bezpieczeństwa energetycznego państwa oraz działaniach podejmowanych przez rząd w tym zakresie*. Warszawa.

Ministry of Energy of the Russian Federation (2010): *Energy Strategy of Russia for the Period up to 2030*. Moscow. Retrieved from [http://www.energystrategy.ru/projects/docs/ES-2030_\(Eng\).pdf](http://www.energystrategy.ru/projects/docs/ES-2030_(Eng).pdf).

Na vytýčení nové trasy ropovodu Bratislava-Schwechat sa stále pracuje. (2008, 26. červenec). *ekonomika.sme.sk*. Retrieved from <http://ekonomika.sme.sk/>

Naftoport ma coraz większe możliwości. (trojmiasto.pl 31.1.2011). Retrieved from <http://m.trojmiasto.pl/news/Naftoport-ma-coraz-wieksze-mozliwosci-n45153.html>.

Naftoport Sp.z o.o., Retrieved from <http://www.naftoport.pl/index.php>.

Nefteprovod Nobelja prorabotal bolshe sta let. 30.05.2011. Transneft. Retrieved from <http://www.transneft.ru/press/pubs/10214/>

Němeček, J. (2010, 4.listopad). KBC: Ropný sektor v CEE pod tlakem marží a makra. Unipetrol je příliš drahý, ale začne vyplácet dividendu. Retrieved from <http://www.csob.cz/cz/SME/Trhy/Investicni-okenko/Stranky/hzdetail.aspx?Info=35535>

Nowak, O., & Hnilica, J. (2010). Rafinérský průmysl v České republice a energetická bezpečnost v oblasti dodávek ropy. *Ekonomika a Management*, 2010 (3). Retrieved from <http://www.ekonomikaamanagement.cz/cz/>

Oettinger pleads for energy network package, 2011. Retrieved from <http://www.euractiv.com/specialreport-europes-electricity-grid/oettinger-pleads-energy-network-package-news-510826>

Oil Export Options. Petroleum Iran, n.d. Retrieved from http://www.petroleumiran.com/index.php?option=com_content&view=article&id=86:oil-export-options&catid=32:caspian-sea-region&Itemid=37

Oil Transit Agreement Between the Government of the Russian Federation and the Government of the Republic of Kazakhstan. Retrieved from <http://www.mid.ru/bl.nsf/900b2c3ac91734634325698f002d9dcf/b4f46317d6c1314343256bd5002fece9?OpenDocument>

Oil transit company Mero extends contract with TAL. (2010, 24. listopad). *Prague Daily Monitor*. Retrieved from <http://praguemonitor.com/>

OMV Česká republika, s.r.o. (2009). *Výroční zpráva 2008*. Retrieved from <http://www.omv.cz/portal/01/cz/private>

OMV Česká republika, s.r.o. Retrieved from <http://www.omv.cz/>

OMV prosazuje rychlé vybudování ropovodu Bratislava – Schwechat. (2009, 19. říjen). *Periskop*. Retrieved from <http://www.periskop.cz/cz/clanky/omv-prosazuje-rychle-vybudovani-ropovodu-bratislava-schwechat>

Paramo, a.s. (2010). *Výroční zpráva 2009*. Retrieved from <http://www.paramo.cz/>

Paramo, a.s. (2011). *Výroční zpráva 2010*. Retrieved from <http://www.paramo.cz/>

Paramo, a.s. Retrieved from <http://www.paramo.cz/>

Petr, M. (2011, 7. duben). Orel na zkoušku. Benzina přemalovala první pumpy na Orlen a Star. *iHNed.cz*. Retrieved from <http://ihned.cz/>

Petr, M. (2008). *Ropovod Družba vysychá. Je ale levnější než Ingolstadt*. Hospodářské noviny, 24. 7. 2008.

PGniG, S.A. Retrieved from <http://www.pgnig.pl/>.

PKN Orlen, S.A. (2011). *PKN Orlen Annual Report 2010*, Retrieved from <http://www.orken.pl/EN/PressCenter/Pages/ThebestAnnualReport2010forPKNORLEN.aspx>.

Pleines, H. (2009). Developing Russia's Oil and Gas Industry. In Perovic, J., Orrtung, R. W., & Wenger, A. (Eds.), *Russian Energy Power and Foreign Relations: Implications for conflict and cooperation*, (s. 71-86). New York, London: Routledge. P. 80.

Proposal for a Directive of the Council imposing an obligation on Member States to maintain minimum stocks of crude oil and/or petroleum products, 2008. Retrieved from http://ec.europa.eu/energy/strategies/2008/doc/2008_11_ser2/oil_stocks_impact_assesment.pdf

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility, 2011a, str. 48. Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0665:FIN:EN:PDF>

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Guidelines for Trans-European Energy Infrastructure and Repealing Decision no 1364/2006/ec, 2011b, str. 14. Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu/lexuriserv/lexuriserv.do?uri=celex:52011pc0658:en:not>

První soukromý ropovod v Čechách. (2003). Retrieved from <http://www.petrol.cz/>

Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the implementation of the Trans-european Energy Networks in the period 2007-2009, 2010, str. 4. Retrieved from http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/studies/doc/2010_0203_en.pdf

RoBiN OIL s.r.o. Retrieved from <http://www.robinoil.cz/>

Ropovod Bratislava - Schwechat by mali začať stavať 2012. (2009, 16. říjen). *O peniazoch*. Retrieved from <http://openiazoch.zoznam.sk/info/zpravy/zprava.asp?NewsID=84937>

Rosja ogranicza tranzyt ropy. (wyborcza.biz, 26.10.2011). Retrieved from http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,10544347,Rosja_ogranicza_tranzyt_ropy_przez_Gdansk.html.

Roškanin, M. (2006). Ropovod IKL nebude otočen. *Magazín PETROL*, 2006(6), s. 6.

Roškanin, M. (2007a). Na polské geofyziky jsou jen stížnosti: Zlobí se na ně nejen ekologové, ale i Jihomoravané. *Magazín PETROL*, 2007(2), s. 9.

Roškanin, M. (2007b). Uzavře Rusko ropovod Družba? Česko by mělo problém, odkud ropu brát. *Magazín PETROL*, 2007(4), s. 8-9.

Roškanin, M. (2008a). Cenná závislost: Poučí Česko zkušenost s přiškrcením dodávek ropy Družbou? *Magazín PETROL*, 2008(5), s. 9.

Roškanin, M. (2008b). MND chtějí nová ložiska na Moravě. *Magazín PETROL*, 2008(2), s. 6.

Roškanin, M. (2008c). MND mají v Rusku problém s ropou. *Magazín PETROL*, 2008(2), s. 6.

Roškanin, M. (2008d). Slovinci chtějí otočit tok v Družbě – Hrozí ukončení přepravy starým ropovodem. *Magazín PETROL*, 2008(3), s. 7.

Roškanin, M. (2009). Dodávky ropy budou plynulejší - Mero uzavřelo dohodu s ruským přepravcem ropy. *Magazín PETROL*, 2009(4), s. 6.

Rusko hrozí Evropě, že přeruší dodávky ropy, dohoda se ale blíží. (2009, 28. prosinec). *ČT24*. Retrieved from <http://www.ct24.cz/>

Russia cuts Baltic Belarus by-pass oil flow plan. Reuters. 20. 10. 2011. Retrieved from <http://www.reuters.com/article/2011/10/20/russia-baltic-oil-idUSL5E7LK20V20111020>

Russia, Belarus sign oil deal, resolve supply row. Reuters. 27. 1. 2010. Retrieved from <http://www.reuters.com/article/2010/01/27/russia-belarus-oil-idUSLDE60Q27P20100127>

Russia-Belarus oil dispute puts Customs Union to the test. RT. 5. 1. 2010. Retrieved from <http://rt.com/politics/russia-belarus-oil-roar/>

Shafranik, J.K. eds. (2010): *Koncepcija bolshoj nefti*. Neft Rossii No.9. Pp. 34-41.

Shell Czech Republic a.s. Retrieved from <http://www.shell.cz/>

Shell Czech Republic a.s.(n.d.). Biopaliva. Retrieved from <http://www.shell.cz/>

Shell už v Česku téměř nevyužívá ropovod Družba, IKL je levnější. 22.03.2010. Lidovky. Retrieved from http://byznys.lidovky.cz/shell-uz-v-cesku-temer-nevyuziva-ropovod-druzba-ikl-je-levnejsi-pws-/firmy-trhy.asp?c=A100322_120626_firmy-trhy_nev

Sherov, V. Lights and shades of Russia-Belarus economic relations. In: Liuhto, K (2007). *External economic relations of Belarus*. Electronic Publications of Pan-European Institute. Retrieved from http://www.tse.fi/FI/yksikot/erillislaitokset/pei/Documents/Julkaisut/Belarus_82007.pdf

Sibnefteprovoz (2011): Interview s Michailem Sajapinem, „Polozheno nachalo novoj truboprovodnoj sisteme Zapoljarje-Samotlor“. Retrieved from <http://www.sibnefteprovoz.ru/main.php?cid=1&id=2907>

Socor, V. (2005). *Ukraine Moving to Reduce Russian Monopoly on Oil Market*. Eurasia Daily Monitor, vol. 2, issue 97. Retrieved from http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=30411

Socor, Vladimir (2009): Samsun-Ceyhan Pipeline Project Designed to Divert Kazakhstani Oil. Eurasia Daily Monitor, vol. 6, issue 195, Retrieved from http://www.jamestown.org/programs/edm/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=35645&tx_ttnews%5BbackPid%5D=485&no_cache=1

Správa státních hmotných rezerv ČR. Retrieved from <http://www.sshr.cz/>

Správa státních hmotných rezerv. (2009). *Analýza možného zapojení podnikatelské sféry do skladování nouzových zásob ropy a ropných produktů s cílem realizovat požadované navýšení nouzových zásob ropy a ropných produktů na úroveň pokrytí 120 dnů*. Retrieved from <http://download.mpo.cz/get/38815/43188/516133/priloha005.doc>

Státní energetická koncepce České republiky (schválená usnesením vlády České republiky č. 211 ze dne 10. března 2004). Retrieved from <http://download.mpo.cz/get/26650/45632/552381/priloha003.doc>

Stopp, J., Völtz, J., & Lothar, W. (2005, prosinec). Single-source responsibility: KROHNE Flowmetering stations for custody transfer. *Oil Gas European Magazine, International Edition of Erdöl Erdgas Kohle*, 9,(12), s. 2-4. Retrieved from http://www.krohne.com/fileadmin/media-lounge/PDF-Download/Oil_and_Gas/Reprint_TAL_e.pdf

Stránky ministerstva energetiky Ruské federace.
http://minenergo.gov.ru/activity/oilgas/oildirection/dobycha/neft_mesto/.

Sušanka, F. (2010, 2. srpen). Třetí ropovod do ČR by mohl vést z Rakouska, nebo Německa. *Mediafax*. Retrieved from <http://zpravy.kurzy.cz/237137-e15-cesko-zvazuje-treti-ropovod/>

Šebor, G. (2007, 3. listopad). Rafinérie a ropovody ve střední Evropě. *Ekonom*. Retrieved from <http://www.enviweb.cz/>

Školiace a konzultačné stredisko Piešťany. (2007). *Něco málo o ropě a zemním plynu*. Retrieved from http://www.netesnosti.informacie.sk/files/tech_info_02.pdf

Štochl, M., & Čižmář, Z. (2008). *Benzina v proměnách času*. Praha: Benzina, s.r.o.

The Commission's Energy Infrastructure Package, n.d. Retrieved from <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/710&format=HTML&aged=0&language=en&guiLanguage=en>

The Commission's Infrastructure Package, 2011. Retrieved from <http://europa.eu/rapid/pressreleasesaction.do?reference=memo/11/710&format=html&aged=0&language=en&guiLanguage=en>.

The Transalpine Pipeline. Retrieved from <http://www.tal-oil.com/>

The World Bank. Retrieved from <http://www.worldbank.org/>

Trans-Balkan Pipeline pages. Retrieved from <http://tbpipeline.com/project/overview>.

Transneft prodolzhit ekspluataciju Druzhby nezavisimo ot stroitelstva BTS-2. Belorusskij bizness. 09.03.2011. Retrieved from <http://bel.biz/news/38318.html>

Transneft(2011): Zapoljarje-Purpe-Samotlor. Retrieved from <http://www.transneft.ru/projects/119/10200/>.

Transpetrol (n.d.). *Ropovodná sieť v SR*. Retrieved from <http://www.transpetrol.sk/index.php?page=ropovodna-siet-v-sr>

Treisman, Daniel (2010): Is Russia Cursed by Oil? *Journal of International Affairs*, Vol. 63, No.2. Pp.85-102.

Tsakiris, Theodore(2011): Burgas-Alexandropolis – Death of a Great Pipeline Project? *European Energy Review*. Retrieved from <http://www.europeanenergyreview.eu/site/pagina.php?id=2759>.

U.S. Energy Information Administration. (2010). *Country Analysis Briefs – Russia*. Retrieved from <http://www.eia.gov/>

Ukraine, Czech Republic to hold consultations on Azeri oil pumping in February 2012. Interfax. 13. 12. 2011. Retrieved from <http://www.interfax.com.ua/eng/eco/88676/>

Unipetrol, a.s. (2010). *2009 v číslech - Stabilní partner v nestabilním prostředí*. Retrieved from http://www.unipetrol.cz/miranda2/export/sites/intranet/cs/sys/galerie-download/2009_v_cislech_1.pdf

Unipetrol, a.s. (2010): *Výroční zpráva 2009*. Retrieved from <http://www.unipetrol.cz/cs/index.html>

Unipetrol, a.s. Retrieved from <http://www.unipetrol.cz/>

United Nations Statistics Division. (2010). *Carbon dioxide emissions (CO2), thousand metric tons of CO2 (CDIAC)*. Retrieved from <http://mdgs.un.org/unsd/mdg/Default.aspx>

Úřad vlády ČR, & Nezávislá energetická komise. (2008, 30. září). *Zpráva Nezávislé odborné komise pro posouzení energetických potřeb České republiky v dlouhodobém časovém horizontu*. Retrieved from <http://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Pracovni-verze-k-oponenture.pdf>

Úřad vlády ČR, & Oponentní rada. (2008, 31. října). *Oponentní posudek ke Zprávě Nezávislé odborné komise pro posouzení energetických potřeb České republiky v dlouhodobém časovém horizontu*. Retrieved from <http://www.vlada.cz/assets/ppov/nezavisla-energeticka-komise/aktuality/Posudek-oponentni-rady.pdf>

Vatansever, A. (2010). *Russia's Oil Exports: Economic Rationale Versus Strategic Gains*. Carnegie Endowment for International Peace: Energy and Climate Program. Str. 3-25. Retrieved from http://carnegieendowment.org/files/russia_oil_exports.pdf

Venezuela to Supply Belarus With 30 Million Tons of Oil. OilPrice. 20. 10. 2010. Retrieved from <http://oilprice.com/Energy/Crude-Oil/Venezuela-To-Supply-Belarus-With-30-Million-Tons-Of-Oil.html>

Výpadky ropovodu Družba pojistí ropovod z Německa. (2010, 23. listopad). *BusinessInfo.cz*. Retrieved from <http://www.businessinfo.cz/cz/>

Yakovlev Golani, H. (2011). *Two Decades of the Russian Federation's Foreign Policy in the Commonwealth of Independent States: The Cases of Belarus and Ukraine*. The European Forum at the Hebrew University of Jerusalem. Retrieved from <http://www.ef.huji.ac.il/publications/Yakovlev%20Golani.pdf>

Zabo, L. (2008). Nouzové zásoby ropy a ropných produktů zaručují bezpečnost státu. *Magazín Pro-Energy*, 2008(4), s. 75-77.

Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon) jehož úplné znění bylo uveřejněno v zákoně č. 439/1992 Sb., ve znění pozdějších změn provedených zákonem č. 10/1993 Sb., zákonem č. 168/1993 Sb., zákonem č. 366/2000 Sb., zákonem č. 132/2000 Sb., zákonem č. 258/2000 Sb., zákonem č. 315/2001 Sb., zákonem č. 61/2002 Sb., zákonem č. 320/2002 Sb., zákonem č. 150/2003 Sb., zákonem č. 3/2005 Sb., zákonem č. 386/2005 Sb. a zákonem č. 313/2006 Sb. Retrieved from <http://www.cbusts.cz/docs/zakon1988-044.doc>

Zaplatílek, J. (2007). Zásobování České republiky ropou. *Pro-Energy magazín*, 2007(2), s. 68-71. Retrieved from <http://www.pro-energy.cz/clanky2/4.pdf>

Zaplatílek, J. (2008). Bezpečnost a spolehlivost dodávek zemního plynu, ropy a ropných produktů. Prezentace MPO. Retrieved from www.aem.cz/svse/ae080327/mpo_zaplatilek.ppt

Zvýšení strategických zásob ropy by stálo dovozce i výrobce až 17 miliard korun, 2008. Retrieved from <http://byznys.ihned.cz/c1-30878180-zvyseni-strategickych-zasob-ropy-by-stalo-dovozce-i-vyrobce-az-17-miliard-korun>

Žižka, J. (2010, 2. srpen). Česko zvažuje třetí ropovod. *E15*. Retrieved from <http://www.e15.cz/>