

Zabezpečiť Slovensku príjmy z prepravy ropy

Spojenie Bratislava–Schwechat pomôže zachrániť ropovod Družba, je presvedčený Ing. Robert Nemcsics, prokurista spoločnosti BSP GmbH.

Od rozhovoru na tému ropovodu Bratislava–Schwechat v magazíne PRO-ENERGY s Robertom Nemcsicsom uplynul už takmer rok. Aký je aktuálny stav tohto projektu v súčasnosti?

Aj keď to nie je žiadna horúca novinka, ktorá by priamo súvisela s projektom ropovodu BSP, predsa len to má na takýto druh projektu zásadný vplyv. Mám na mysli zmenu vlády v marci tohto roku. S príchodom nového manažmentu ministerstva hospodárstva bolo potrebné oboznámiť ho nielen s projektom samotným, ale aj s aktuálnym stavom prác na ňom tak na slovenskej, ako aj rakúskej časti. Žiaľ kvôli predčasným parlamentným voľbám nebola v pôvodne plánovanom termíne (takto pre rokom) prerokovaná vo vláde SR detailná analýza ekonomickej efektívnosti a ekologickej bezpečnosti tohto diela v závislosti na jednotlivých uvažovaných trasách ropovodu. Vznikol tak sklz v termínoch, ktorý bude potrebné dohnať v nadchádzajúcom období.

Ako sa teda nová vláda postavila k projektu?

Myslím si, že maximálne pragmaticky. Ponechala v platnosti úlohu pre ministra hospodárstva, aby vyššie zmieňovaný materiál predložil na rokovanie vlády SR v termíne najneskôr do konca tohto roka, čím vytvorila zároveň aj priestor na ďalšie práce na projekte tak z rakúskej, ako aj slovenskej strany.

Čo bude podstatou materiálu, ktorý bude vláda SR prerokovávať?

Je to komplexná informácia pre členov kabinetu o aktuálnom stave projektu a o postupe prác v ďalšom období. Predovšetkým by malo ísť o informácie týkajúce sa trasovania ropovodu na území Slovenskej republiky. Porovnávacie štúdie jednotlivých možných variant vytvárajú jasný rámec pre rozhodnutia o tom, ktorá z teoreticky možných trás ropovodu je ekonomicky najefektívnejšia a tiež environmentálne a ekologickejšia.

Pokiaľ viem, jednotlivých variant trasovania ropovodu bolo desať. Predmetná analýza stále počíta so všetkými týmito trasami? A ktorá z nich sa javí, ako najvhodnejšia s odstupom jedného roku?

Všetky varianty uvažovaných trás boli predmetom interných, ale aj nezávislých štúdií, ktoré vypracovali renomované nadnárodné agentúry. Nechcem predbiehať záverečné stanovisko v rámci všetkých analýz, keďže vláda má v tomto zmysle samozrejme prednosť, ale poviem len toľko, že najkratšie varianty trasovania sú samozrejme ekonomicky najefektívnejšie, a to aj napriek zvýšeným nákladom z titulu ich zabezpečenia v zastavaných územiach. Z toho tiež vyplýva, že tieto trasy sú aj z pohľadu ekológie najbezpečnejšie, nakoľko sa jedná o úplne iné technológie budovania ropovodu, ako tie konvenčné, ktoré prechádzajú nezastavanými a neurbanizovanými územiami.

Proti ropovodu BSP sa v uplynulom období zdvihla vlna kritiky práve preto, že minister hospodárstva za prvej vlády Róberta Fica p. Jahnátek presadzoval trasu ropovodu cez Žitný ostrov.

Táto epizóda je už dávno minulosťou. Nemalo význam v situácii, ktorá okolo tejto trasy vznikla, argumentovať bezpečnými a vysoko sofistikovanými technickými riešeniami, či tým, že samotná rafinéria Slovnaft leží na Žitnom ostrove a predstavuje niekoľkonásobne väčšie riziko ekologickej havárie, ako dokonale zabezpečená stavba ropovodu v chránenom území. Aj preto vláda Ivety Radičovej prijala uznesenie, v ktorom sa voči takto trasovanému ropovodu jasne vymedzila a zaviazala sa, že ak ho bude realizovať, tak to bude mimo územia Žitného ostrova. Týmto považujem celú túto kapitolu za uzatvorenú a nehodnú akejkoľvek ďalšej diskusie. Je potrebné začať sa intenzívne zaoberať posudzovaním trasy, ktorá nevedie nielen cez Žitný ostrov, ale ani cez žiadne iné chránené, či z hľadiska ekológie exponované miesta.

Avšak nielen okolo trasy samotného ropovodu, ale aj okolo jeho významu sa viedla v minulom roku diskusia. Mám pocit, že nijako neutícha, práve naopak. Zástupcovia spoločnosti MOL a Slovnaftu argumentujú proti výstavbe prepojenia Družba so Schwechatom mnohými argumentmi, ktoré súvisia nielen so samotnou budúcnosťou prepravy ropy cez Ukrajinu a teda aj

cez slovenskú časť ropovodu Družba, ale aj s údajnou neefektívnosťou výstavby ropovodu BSP v porovnaní s rekonštrukciou ropovodu Adria, ktorú má skupina MOL v pláne.

Predovšetkým musím zdôrazniť, že spoločnosť Slovnaft je pre spoločnosť Transpetrol, a.s., ktorá prevádzkuje slovenský úsek ropovodu Družba dlhodobým, strategickým a veľmi korektným obchodným partnerom. Z tohto pohľadu by sme boli veľmi neradi, aby sa tento vzťah kvôli projektu výstavby ropovodu BSP nejako narušil, a to aj napriek tomu, že máme na tento projekt rôzne uhly pohľadu. Tie vyplývajú zo skutočnosti, že tak projekt rekonštrukcie ropovodu Adria, ako aj projekt výstavby ropovodu BSP sledujú úplne odlišné ciele.

Z pohľadu a.s. Slovnaft je samozrejme úplne dostatočné rekonštruovať Adriu a dostávať tak do rafinérie potrebné dodávky ropy. Rieši tým však výsostne svoj záujem. Pritom Transpetrol, a.s. sa na rekonštrukciu Adrie vôbec nepozera s dešpektom. Práve naopak. Pokiaľ to bude len trochu komerčne zaujímavé, rád sa tohto projektu aj priamo zúčastní. Prvoradým záujmom tejto spoločnosti je však snaha o maximalizáciu prepravných výkonov v rámci 440 km trasy ropovodu Družba, ktorý Transpetrol, a.s. prevádzkuje a ktorý mu umožňuje vytvárať zisk pre svojho akcionára,





Ing. ROBERT NEMCSICS vystudoval Národohospodárskú fakultu VŠE v Bratislave. Pôsobil ako redaktor a moderátor v rozhlasu a televízi, od roku 1990 do roku 1993 bol šéfom marketingu Rock FM rádia Bratislava, v rokoch 1993 až 1996 pracoval ako šéf marketingu spoločnosti Volkswagen Bratislava. V rokoch 1996 až 1998 bol šéfom úradu Ministerstva financií SR, v rokoch 1996 až 2001 pôsobil v podnikateľskej sfére. V období od 16. 10. 2002 do 10. 9. 2003 bol miestopredsedou vlády SR a ministrom hospodárstva. Následne bol až do konce volebného obdobia v roku 2006 poslancem Národnej rady SR (nezávislý), člen Výboru NR SR pre hospodárstvo, privatizáciu a podnikanie. V súčasnosti pôsobí v podnikateľskej sfére, je podnikateľom spoločného slovensko-rakúskeho podniku Bratislava-Schwechat Pipeline.

zvýšila iniciatívu v oblasti ekonomickej diplomacie tak smerom k Bruselu, ako aj smerom k možným dodávateľom ropy v štátoch bývalého ZSSR. V tejto súvislosti existuje konkrétna dohoda aj so spoločnosťou BSP, GmbH, resp. Transpetrol, a.s., kde časť práv ohľadom akvizícií v krajinách bývalého ZSSR pre túto oblasť záujmu delegoval rakúsky partner aj priamo na tieto spoločnosti.

V tejto súvislosti sa na rokovaní komisie OWG v Bruseli vyjadrili zástupcovia Českej republiky obavou, že ropovod BSP môže znamenať v prípade spustenia reverzného chodu t.j. dodávok ropy na Slovensko cez ropovod TAL ohrozenie dodávok pre české rafinérie, keďže kapacita TAL a AWP v tomto prípade nemusí byť dostatočná.

Tento argument zaznel na rokovaní komisie po prvý krát. Dôležitý je však postoj rakúskej strany k tomuto problému, keďže OMV reprezentuje zároveň aj akcionára ropovodu TAL. Ich vyjadrenia sú však odlišné a nepredpokladajú takýto scenár. Okrem toho si myslím, že v prípade výpadku dodávok ropy z Ruskej federácie prostredníctvom ropovodu Družba sa táto situácia pravdepodobne nebude dotýkať len Slovenskej republiky, ale nastane úplne nová situácia v zásobovaní európskych rafinérií, na ktorú bude treba reagovať operatívne a komplexne.

Kedy teda podľa Vás nastane konečne želaný posun vo veci, teda realizácia výstavby ropovodu BSP?

Stavba ropovodu cez také husto osídlené územie, akým je Slovensko, vrátane územia hlavného mesta je ovplyvňovaná množstvom faktorov. Postup prác je však evidentný, hoci čas, kým sa bagre zahryznú do zeme, je ešte relatívne ďaleko. Tak, ako odberateľ na rakúskej strane, ktorým je spoločnosť OMV, aj my si želáme, aby čas realizácie nastal čo najskôr, pretože ekonomika tohto riešenia môže pomôcť pozitívne akcelerovať súčasnú situáciu v rámci ropovodu Družba. Súvisí to najmä so skutočnosťou, že na rakúskej strane je už pár rokov pripravený odberateľ, ktorý ropu potrebuje a na druhej strane spoločnosť Transpetrol, a.s. zaznamenáva v posledných rokoch trvalý pokles objemov prepravy, ktorý súvisí so správaním sa a požiadavkami tradičných odberateľov. Navyše, pokiaľ sa skupina MOL rozhodne pre rekonštrukciu ropovodu Adria v krátkom čase, mohlo by to pre Transpetrol, a.s. a slovenský úsek ropovodu Družba znamenať priame ohrozenie existencie a teda aj vymazanie Slovenska ako tranzitnej krajiny pre ropu v rámci paneurópskej ropovodnej infraštruktúry, čo si určite nikto neželá.

(aa)

ktorým je v konečnom dôsledku Slovenská republika. Ide tu teda o dva pohľady na dva rozličné ciele. Jeden je pohľad súkromnej spoločnosti a druhý je a musí byť pohľad štátu na to, ako zabezpečiť krajine príjmy z titulu prepravy ropy. Sklíbiť tieto dva záujmy je možné len veľmi ťažko, ale pokúsiť sa ich pochopiť je povinnosťou oboch strán.

Ako to teda vyzerá v rámci paneurópskej ropovodnej infraštruktúry s projektom ropovodu BSP v rámci jeho začlenenia medzi strategické projekty?

Intenzívne sa zúčastňujeme rokovaní OWG v rámci DG Energy v Bruseli, kde boli a sú oba projekty predmetom posudzovania. Faktom však je, že v minulom roku sa nám pod tlakom argumentov tak zo slovenskej, ako aj z rakúskej strany podarilo to, že projekt ropovodu BSP patrí medzi strategické projekty. Samozrejme, ide len o prvú fázu procesu, pretože predmetom skúmania komisie je okrem iného aj to, ktorý projekt má aké parametre a kritériá. Nie sme však v žiadnom prípade za to, aby sa vyhodnocovalo spôsobom, ktorý je lepší, pretože platí to, čo som povedal vyššie, teda, že každý z nich sleduje úplne iný cieľ.

Ako postúpili práce na samotnom projekte za uplynulý rok?

Je množstvo parciálnych vecí, ktoré sa hýbajú dopredu. Nejedná sa len o samotný výber trasy, jej technické a technologické riešenia,

ale aj o celý súbor rokovaní a postupov, ktoré by mali viesť k dohode so správcami dotknutých území na forme a spôsobe trasovania ropovodu. Prebiehajú čiastkové štúdie, ktoré definujú presný legislatívny vzťah k územiu možného trasovania, k územným plánom, k majiteľom pozemkov atď. Fáza posudzovania tak rozsiahlej a významnej stavby má legislatívne presne stanovené postupy, takže nie je možné nič obísť, či zanedbať. Ten komplex činností je pomerne široký a nemôžem nespomenúť aj prípravu strategických materiálov tak pre rokovanie vlády SR a následne aj dotknutých mestských a miestnych zastupiteľstiev.

A ako to vyzerá na rakúskom úseku ropovodu? Na čom pracuje momentálne rakúsky partner?

Z pohľadu plánovania trasy a možnej výstavby je územie, ktorým má ropovod BSP viesť na rakúskej strane pripravené takmer na sto percent. Aj pre rakúsku stranu je preto dôležité, aby vytvárala súčinnosť v organizovaní postupu prác a v odbornej argumentácii v prospech výstavby ropovodu BSP na Slovensku. Rovnako tak je však pre OMV dôležité, aby mohla a vedela aj zmluvne garantovať také objemy odberu ropy, ktoré zabezpečia návratnosť tejto investície v plánovanom čase. Rovnako musia pripraviť všetky náležitosti na to, aby deklarácia o zabezpečení reverzného toku ropy v prípade problémov s dodávkami z Ruska na Slovensko nadobudla aj zmluvnú podobu. Za týmto účelom rakúska strana