

Transpetrol s nožom na krku

Štátnemu prepravcovi ropy prestáva tiecť biznis do náručia

Gabriel Beer / beer@trend.sk

Ked minister hospodárstva prvej Ficovej vlády Lubomír Jahnátek na jar roku 2009 slávnostne oznámil prezidentovi republiky Ivanovi Gašparovičovi kúpu menšinového balíka akcií bratislavskej spoločnosti Transpetrol od ruských majiteľov Yukos Finance za 240 miliónov dolárov, zároveň mu sľúbil, že hodnota podniku bude rásť.

Veľmi sa mýlil. Štátnemu dopravcovi ropy tržby a zisky padajú. Firma ľudí vo veľkom prepúšťa. Očakáva sa, že súčet prepustených ľudí v minulom roku a tých, čo sa budú musieť pobrať preč tohto roku, je približne tretina firemnej zostavy. A situácia bude ešte horšia. Budúcnosť ropovodu Družba, lebo na ňom stojí biznis Transpetrolu, na Slovensku sa nedá vykreslovať v ružových farbách. Najmä po tom, čo riaditeľ strategického plánovania Gazprom Neft Trading Alexej Kornienkov vyhlásil na jeseň na ženevskej konferencii obchodníkov s ropou Argus: „Ak by som mal rafinériu na ropovode Družba, predal by som ju.“

Nebezpečná obchádzka

Transpetrol zaznamenal v minulom roku veľký prepád najmä po zastavení českej rafinérie Paramo v Pardubiciach, ktorá odoberala zhruba 900-tisíc ton ropy ročne. Aj ďalšie dve české rafinérie sa po suroviny obrátili na západ. A tak z niekdajších päť miliónov ton ropy prepravy pre české rafinérie v najbližších rokoch nemusí byť ani polovica. Podľa očakávaní už v minulom roku firma zaznamenala takmer tridsaťpercentný medziročný prepád dopravy ropy.

Fungovanie Transpetrolu tak stojí na rafinérii Slovaftu. Jej majiteľ, maďarská plynárenská a petrochemická skupina MOL,

naštartoval havarijné plány. Rozhodol sa kompletne zrekonštruovať ropovodný systém Adria cez celé maďarské územie až na Slovensko. Tak, aby celú spotrebu ropy pre Slovaft vedeli doviesť tankermi do jadranského terminálu Omišal'a zrekonštruovanou Adriou až do Bratislavy. Plánovači MOL nakreslili, že už o dva roky dokáže zrekonštruovaný ropovod doviesť viac ako šesť milió-

vať nové prepojenie na Maďarsko, bude to znamenať, že Transpetrol príde pri preprave zhruba o dve tretiny kilometrových výkonov.

„Ak budú na Družbe férové podmienky, bude to aj do budúcnosti pre Slovaft rozhodujúca trasa,“ upokojuje hlavný ekonóm Slovaftu Marek Senkovič. Pre Transpetrol však bude momentálne problém zaistiť „férové“ podmienky bez toho, aby sa vzdal časti tržieb. Prepravné tarify lodných tankerov poriadne klesli, najmä pre celosvetové ekonomické problémy. „Tankerov je veľa a začali reálne konkurovať ropovodom. Ropovod Družba bude ohrozený, ak národní operátori neprispôbia svoju tarifnú politiku tomu, čo sa deje na moriach,“ prognózuje M. Senkovič.

Zástancovia ropovodov zasa upozorňujú na väčšiu ekologickú bezpečnosť ropovodov v porovnaní s tankermi. A na problémy s predvídateľnosťou dopravy pre Slovaft a MOL, ak sa rozhodnú pre tankerovú dopravu a cesty cez frekventovaný a natlačený Bosporský prieliv.

Rakúska cesta

Transpetrol - aby si zaistil budúcnosť - hľadá náhradný biznis. S OMV založil firmu BSP Bratislava-Schwechat Pipeline (BSP), ktorá by mala vybudovať prepojenie ropovodu Družba do rakúskeho Schwechatu. „Je to jediná príležitosť, ako do budúcnosti zvýšiť Transpetrolu tržby,“ hovorí slovenský riaditeľ BSP Robert Nemcsics.

Stavba ide proti záujmom Slovaftu. Najväčší konkurent slovenskej rafinérie v regióne sa tak môže dostať k lacnejšej ruskej ropo a môže zvyšovať svoju finančnú výkonnosť. Vláda napriek tomu bude chcieť podržať Transpetrol. „Projekt budovania ropovod-



nov ton ropy ročne, o trochu viac, ako je ročná spotreba Slovaftu.

Pevný kontrakt Slovaftu na dovoz ropy z východnej hranice ropovodom Družba sa končí v roku 2014. Bude treba robiť nové zmluvy. Spustenie „opucovanej“ Adrie môže pre Transpetrol znamenať obrovské straty. Slovaft štátnej prepravnej firme totiž platil podľa prepraveného množstva ropy a kilometrov. Ak sa naplno bude využí-