

AKTUÁLNÍ TÉMATA A PROJEKTY V OBLASTI SKLADOVÁNÍ A DOPRAVY ROPY DO ČR

Tomáš Vlček, Filip Černoš

Katedra mezinárodních vztahů a evropských studií, Fakulta sociálních studií, Masarykova univerzita, Joštova 10, 602 00, Brno, tomasvlcek@mail.muni.cz

Článek vychází z projektu zpracovaného pro Česko-polské fórum Ministerstva zahraničních věcí České republiky. Jedna z klíčových součástí výzkumu byla komplexní analýza plánovaných infrastrukturních projektů s ohledem na bezpečnost zásobování České republiky ropou. V řetězci výroby, zpracování a využití paliv je doprava suroviny naprosto nezbytnou součástí, která má přímý vliv na všechny navazující články řetězce.

Klíčová slova: Ropa, Česká republika, infrastruktura, ropovod, Družba, energetická bezpečnost

Došlo 11. 9. 2012, přijato 29. 12. 2012

1. Úvod

Předložený článek se zabývá analýzou plánovaných infrastrukturních projektů s ohledem na bezpečnost zásobování České republiky ropou. V řetězci výroby, zpracování a využití paliv je doprava suroviny naprosto nezbytnou součástí, která má přímý vliv na všechny navazující články řetězce.

Neexistuje mnoho Česko jazyčných prací na téma ropné infrastruktury, nepřímě se jich dotýkají publikace jako např. [1,2,3]. V mnoha ohledech může tudíž tento text přispět k informovanosti odborníků a k vědecké debatě.

Text nejdříve v krátkosti představí stav v dovozu ropy do ČR, aby následně v kontextu uvedl aktuální infrastrukturní projekty, včetně případných problémů a překážek, které brání jejich realizaci. Výzkum byl postaven na analýze primárních i sekundárních dokumentů podložených rozsáhlým sběrem dat v terénu a konzultacemi se zástupci klíčových nejen tranzitních společností působících v ropném sektoru v České republice, Polsku, na Slovensku a na Ukrajině.

2. Doprava ropy do ČR

Česká republika se těší z diverzifikovaných tras ropných dodávek, a to prostřednictvím ropovodu Družba, který je v provozu od roku 1962 a ropovodu IKL (Ingolstadt – Kralupy nad Vltavou – Litvínov), jenž je v provozu od roku 1996 (srovnání obou tras viz tabulka 1). Ropovod Družba má maximální přepravní kapacitu 9 milionů tun ropy ročně. Na území České republiky měří 357 km, průměr potrubí činí 528 mm (existuje i 700 mm zdvojení na moravské části) a rychlost proudění ropy je 1,0 – 1,4 m·s⁻¹. Celková délka jižní větve ropovodu Družba je 3840 km. [4, 5] Ropovod přivádí ropu z ruských regionů západní Sibíře, volžsko-uralského a z kaspického regionu.

Ropovod IKL má maximální přepravní 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⁻¹. Celková délka ropovo-

du z Vohburgu na Dunaji do Centrálního tankoviště ropy (CTR) Nelahozevs je 349 km [5].

V roce 2010 bylo do České republiky dopraveno 58,7 % ropy (4,536 milionů tun) ropovodem Družba a 41,3 % (3,192 milionů tun) ropovodem IKL, celkem 7,728 milionů tun ropy (viz tabulka 1).

Tab. 1 Dodávky ropy do České republiky [4,6-8]

	Družba	IKL
Přepravní kapacita	9 mil. t/rok	10 mil. t/rok
Objem dodávek (Mt, 2008)	4,808	3,300
Procentuální poměr (% , 2008)	59,3	40,7
Objem dodávek (Mt, 2009)	5,011	2,179
Procentuální poměr (% , 2009)	69,7	30,3
Objem dodávek (Mt, 2010)	4,536	3,192
Procentuální poměr (% , 2010)	58,7	41,3
Využití (% , 2008/2009/2010)	53,4 / 55,7 / 50,4	33 / 21,8 / 31,9
Zdrojové oblasti	Rusko	Ázerbájdžán, Alžírsko, Itálie, Kazachstán, Libye, Írán, Nigérie, Norsko, Rusko, Sýrie
Tranzitní země ropovodu	Rusko, Bělorusko, Ukrajina, Slovensko	Itálie, Rakousko, Německo

Pozn.: Trasa jižní větve ropovodu Družba, kterou proudí dodávky do České republiky, prochází přes Almetevsk – Kujbyšev – Unecha – Mozyr – Brest – Brody – Užhorod – Šahy – Litvínov.

Z hlediska regionální skladby dodavatelů se na celkových dodávkách v roce 2010 (7,728 milionů tun) podílelo 64 % (4,946 milionů tun) Rusko, které je největším importérem ropy do ČR. Druhým největším dodavatelem je s 26 % Ázerbájdžán (2,008 milionů tun),

na třetím místě je se 7,3 % Kazachstán (0,563 miliónů tun) [8]. Dalšími dodavateli bývají Norsko, Libye, Nigérie, Alžírsko a Sýrie.

Průměrná cena importované ropy v roce 2008 činila 12120 Kč za tunu, v roce 2009 pak 8390 Kč za tunu a v roce 2010 už 10980 Kč za tunu. Celkové náklady na dovoz ropy v roce 2010 dosáhly 84,8 miliard Kč [8].

3. Infrastrukturní projekty

V souvislosti s vývojem vnímání energetické bezpečnosti České republiky je přes existenci diverzifikovaných ropovodních tras ve stádiu hlubokých úvah třetí ropovod k posílení diverzifikace ČR v ropě, přičemž se hovoří o dvou potenciálních variantách.

3.1. Propojení rafinérií v Litvínově a Spergau

První variantou je propojení rafinérií v Litvínově a v německém Spergau u Lipska. TOTAL Raffinerie Mitteldeutschland GmbH Spergau (v literatuře uváděná také pod názvem Leuna) je napojena na ropovod Družba. Tento projekt je navržen 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 tranzitní zemí. Dle aktuálních informací však nejví o projekt německá společnost TOTAL zájem, napojení

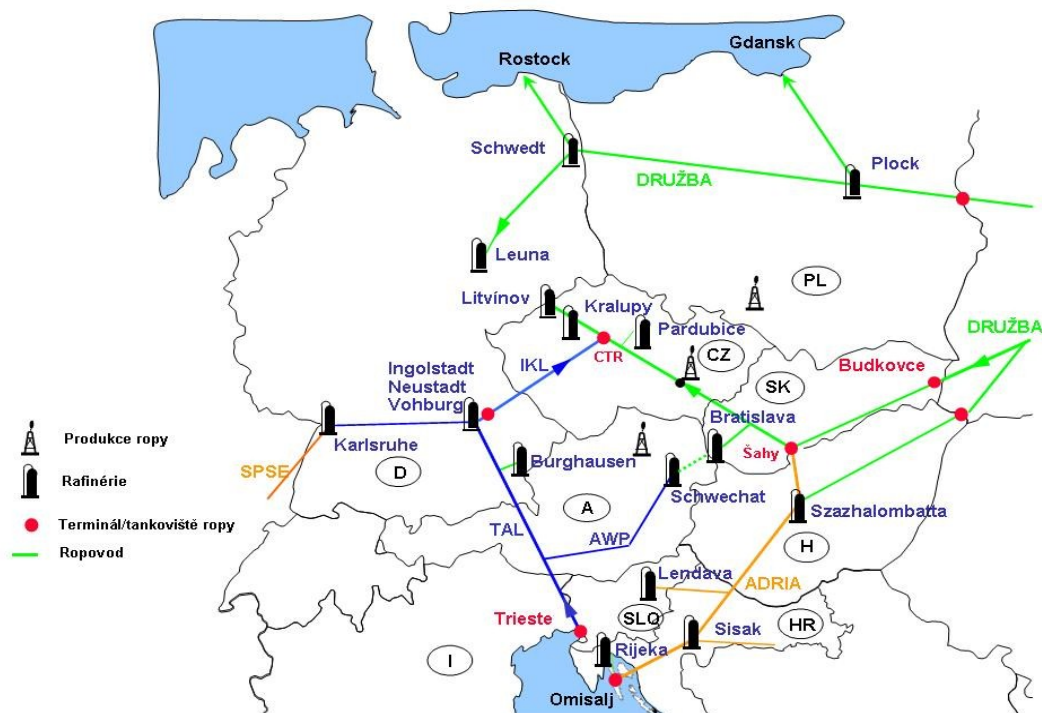
na ropovod vedoucí z Rostocku by znamenalo další nutné investice ke zvýšení jeho kapacity a napojení na přístav Gdaňsk je limitováno omezenou kapacitou na úseku Plock – Schwedt.

Otázkou také je, nakolik by si Česká republika z hlediska ropné bezpečnosti polepšila, když o německou rafinérii Spergau (mj.) má zájem ruský Lukoil a od nedávna také OAO Gazprom Něžň, kteří by rádi zde vyrobené produkty dodávali na polský trh [9-12].

3.2. Ropovodní připojení z Klobouk u Brna do rafinérie Schwechat

Druhou variantou je ropovodní připojení z Klobouk 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 ropovodem AWP (podobně jako u IKL). Tento návrh souvisí i s vývojem na Slovensku.

V rámci diverzifikačních 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, navrhovaný slovenským přepravcem ropy Transpetrol, a.s., s případným efektem i na Českou republiku, která by mohla rozšířit diverzifikaci ropovodních tras (prostřednictvím rakouského Schwechatu, a to ať už z ropovodu TAL nebo z Družby). Projekt však také naráží na omezenou kapacitu na ropovodu TAL.



Obr. 1 Středoevropský ropný sektor

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 by bylo umožněno vůbec poprvé dodávat ruskou ropy přímo do Rakouska. Pro Rakousko tak jde o významný diverzifikační projekt, neboť v současnosti je Rakousko zásobováno pouze ropovody TAL (Transalpine Pipeline) a AWP (Adria-Wien Pipeline).

Naprostě zásadní je význam ropovodu BSP 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). Avšak pouze za předpokladu, že by byla volná kapacita na úseku TAL-AWP. O ropu do SR by se musela snížit spotřeba ropy v rafinérii Schwechat.

Existující ropovod Adria není pro Slovensko zajímavý především z důvodu velmi vysokého přepravního tarifu (cca 600 CZK/t - celá trasa) a omezené kapacity. Primárním zájmem je zásobovat Rakousko ruskou ropou, čímž 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. dne 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 ze slovenského státního podniku Transpetrol, a.s. Bratislava (74 %) a z OMV Refining & Marketing GmbH Vídeň (26 %) [13].

Na rakouské straně projektu nestojí žádné překážky, jedním z klíčových problémů na slovenské straně je hledání trasy, neboť dosud navrhovaná přes Žitný ostrov je z environmentálního hlediska velice problematická (riziko kontaminace vodního zdroje) [14,15,16,17]. Kampaň slovenských obyvatel proti ropovodu je zatím poměrně úspěšná, a proto je kromě neekonomičtějšího projektu přes 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.

3.3. Existující ropovody

Kromě uvedených projektů se české subjekty hlouběji angažují i v již existujících ropovodech. Jedním z diskutovaných projektů společnosti MERO ČR, a.s. je reverzní chod na ropovodu IKL s cílem dodávat ruskou ropy přes ropovod Družba a IKL do německých rafinérií, a zvýšit tak jednak zájem Ruské federace o export jižní větví ropovodu Družba a také vlastní zisky z trans-

portu ropy. Projekt však naráží na problematické přepínání normálního a reverzního chodu ropovodu.

Při případné dodávce ropy z Ruska do Německa by bylo potřeba nejdříve vytlačit ropy z ropovodu o objemu přibližně 110 tisíc tun (kapacita ropovodu mezi stanicemi ve Vohburgu a Kralupech nad Vltavou). Vzhledem k tomu, že ropovod nemůže být prázdný, ropa by musela být vytlačena ropou z ropovodu Družba. To je však technicky nereálné a i kdyby bylo, vytlačení ropy zpět do Vohburgu by znamenalo obsazení více než 50 % tamní skladové kapacity MERO, což samo o sobě je problematické.

Také je důležité zvážit technologické komplikace na straně rafinérií, konfigurovaných na určitý typ ropy a zpracování jiného znamená dodatečné náklady na úpravu technologie či značné snížení výtěžnosti produktů.

Český 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). Využití 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 téměř 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 devíti společností: OMV AG (25 %), Royal Dutch Shell plc (24 %), Petroplus Holdings AG (10 %), Exxon Mobil Corporation (6 %), 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 [19-24].

Na ropovodu Družba se ruské straně přepravní kapacita zadává až s 12 měsíční nominací dopředu s flexibilitou +/- 10 %. Ropovod TAL lze využít jen při 18 měsíční nominaci kapacit předem. Navíc jsou přednostně vyřizováni akcionáři ropovodu. Dodávka trvá od naložení ropy na tanker v Perském zálivu přes vykládku v Terstu 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 milionů tun za rok, a to obnovením provozu odstavených přečerpávacích 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.

3.4. Návrh navýšení nouzových zásob ropy a ropných produktů

Posledním 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 až 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 povinných 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. strategických zásob), čímž se postupně zvýší celkový objem zásob až na 120 dnů čistého dovozu [2, 25, 26]. V červenci 2012 byl Vládou ČR schválen Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 189/1999 Sb., o nouzových zásobách ropy, o řešení stavů ropné nouze a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o nouzových zásobách ropy), ve znění pozdějších předpisů. Ten už nepracuje s termínem strategické zásoby, ale k nouzovým zásobám na úrovni minimálně 90 dnů čistých dovozů přidává specifické zásoby, které mohou být tvořeny z nouzových zásob. Správy státních hmotných rezerv (SSHR) může vytvářet specifické zásoby ze sedmnácti produktů ve výši odpovídající nejméně 30 dnům průměrné denní domácí spotřeby referenčního roku, a to po dobu nejméně 1 roku.

Specifické zásoby budou jednak zvyšovat nouzové, ale budou sloužit i podnikatelskému sektoru k možnému vykrytí svých potřeb formou zápůjčky ze SSHR bez ohrožení kvóty povinných zásob a nutnosti oznámení EU o jejich poklesu. Specifické zásoby také umožňují tvorbu ad hoc zásob dle vývoje trhu, a to bez nutnosti zvyšovat plošně zásoby všech produktů podle právních předpisů EU a IEA.

4. Závěr

Jedna z variant řešení případných rozsáhlejších narušení toku ropy na ropovodu Družba, je celková technologická změna v českých rafinériích. České rafinérie jsou v tuto chvíli specializované, rafinérie ropy v Litvínově (Česká rafinérská, a.s.) zpracovává ruskou ropnou směs REB dováženou ropovodem Družba (dodávka ji zpracovávala i rafinérie v Pardubicích, její vlastní, společnost Paramo, a.s., ale od května 2012 zastavilo zpracování ropy a nadále se bude zabývat jen výrobou asfaltů, olejů a maziv), 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 jako vstupy 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 plnou vytiženost ropovodu IKL (viz výše).

Jak bylo uvedeno výše, české rafinérie jsou konfigurovány na konkrétní druh ropy. To však neznamená, že např. ruský typ ropy nelze dopravit i ze západu. V principu zvládnou rafinační závody zpracování jakékoliv ropy, čím více se však odlišuje od charakteru ropy, na které byly nakonfigurovány při výstavbě, tím klesá jejich využití a významně rostou jednotkové náklady. V případě zpracovávání značně odlišné ropy by byl provoz rafinérií ekonomicky zcela neúnosný.

České rafinérie také nejsou závislé na ruské ropě, ale spíše na středně těžké ropě, jejímž producentem je mj. především právě Rusko. Při náhradě případně omezených dodávek ropovodem Družba by ale např. litvínovská rafinérie nehledala v západních ropovodech ruskou ropu, ale poptávala by ropu co nejvíce podobnou, tj. středně těžkou, sirnou. Vhodná se ukazuje např. ropa z Íránu.

Ropná diversifikace ČR je dostatečná s výjimkou omezené kapacity ropovodu TAL. Z tohoto důvodu je vhodné podporovat snahy o odkup vlastnického podílu na ropovodu TAL, případně i další projekty, které pouze diversifikují trasy ropných dodávek a nikoliv zdrojové oblasti ropy. I tyto aktivity mají význam, neboť rozšiřují možné alternativní trasy pro dodávky ropy, na které jsou nakonfigurovány české rafinační závody.

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 tohoto ropovodu. (Během recenzního řízení bylo oznámeno, že společnosti MERO ČR, a.s. a Shell Deutschland Oil GmbH dne 25. září 2012 podepsaly Smlouvu o nákupu akcií, na jejímž základě získala skupina MERO 5 % společenský podíl ve společnostech vlastních a provozujících ropovod TAL. – pozn. aut.)

Poděkování

Text vznikl v rámci grantového projektu Budoucnost ropovodu Družba jako strategická výzva pro Českou a Polskou republiku Česko-polského fóra Ministerstva zahraničních věcí ČR (03_2011_czpl_iips) a v rámci specifického výzkumu Masarykovy univerzity Aktuální otázky evropské a mezinárodní politiky (MU-NI/A/0754/2012).

Literatura

1. Holub L., Švaigl O., Nevasad M., Soukup A., Kopal R.: Století benzínu - Historie rafinérského průmyslu v českých zemích. Asco – vydavatelství spol. s r. o. pro Českou rafinérskou, a.s., Praha 2005.
2. Nowak O., Hnilica J.: Rafinérský průmysl v České republice a energetická bezpečnost v oblasti dodávek ropy; *Ekonomika a Management* 3, 2010.
3. Blažek J., Rábl V.: Základy zpracování a využití ropy. Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, Praha 2006.
4. Autor neuveden: Družba Pipeline; *Pipelines International* 1, 2009, s. 56 - 57.

5. MERO ČR, a.s. <http://www.mero.cz/>, staženo 10. září 2012.
6. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR: Ropa a ropné produkty za rok 2008. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, Praha 2009. <http://download.mpo.cz/get/38128/42518/509862/pri-loha001.pdf>, staženo 1. února 2012.
7. Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu: Výroční zpráva 2009. Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Praha 2010. <http://www.cappo.cz/>, staženo 5. listopadu 2011
8. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR: Ropa a ropné produkty za rok 2010. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, Praha 2011. <http://download.mpo.cz/get/43767/49122/576190/pri-loha001.pdf>, staženo 1. února 2012.
9. Sušanka, F.: Třetí ropovod do ČR by mohl vést z Rakouska, nebo Německa. Mediafax, Praha 2010. <http://zpravy.kurzy.cz/237137-e15-cesko-zvazuje-treti-ropovod/>, staženo 5. května 2011.
10. Žižka, J.: Česko zvažuje třetí ropovod. E15, Praha 2010. <http://www.e15.cz/>, staženo 5. května 2011.
11. Autor neuveden: Czech Republic: Oil pipeline to Vienna-Schwechat? Wieninternational.at, Wien 2010. <http://www.wieninternational.at/en>, staženo 11. prosince 2011.
12. Čarek, M.: Lukoil chce koupit rafinerie v Německu a produkty prodávat do Polska. Mediafax, Praha 2009. <http://www.mediafax.cz/ekonomika/2947685-Lukoil-chce-koupit-rafinerie-v-Nemecku-a-produkty-prodavat-do-Polska>, staženo 1. března 2010.
13. Memorandum o porozumení medzi Ministrom hospodárstva Slovenskej republiky a Spolkovým ministrom hospodárstva, rodiny a mládeže Rakúskej republiky o spolupráci v energetickom sektore (říjen 2009). http://www.nrsr.sk/appbin/Tmp/odpoved_14_1298.pdf, staženo 20. července 2011.
14. Autor neuveden: Jahnátek: Spojit' Schwechat s ropovodom Družba je potřebné. Ekonomika.sme.sl, Bratislava 2009. <http://ekonomika.sme.sk/>, staženo 15. července 2011.
15. Autor neuveden: Na vytýčení nové trasy ropovodu Bratislava-Schwechat sa stále pracuje. Ekonomika.sme.sl, Bratislava 2008. <http://ekonomika.sme.sk/>, staženo 15. července 2011.
16. Autor neuveden: Ropovod Bratislava - Schwechat by mali začať stavať 2012. O peniazoch, Bratislava 2009. <http://openiazoch.zoznam.sk/info/zpravy/zprava.asp?NewsID=84937>, staženo 15. července 2011.
17. Autor neuveden: OMV prosazuje rychlé vybudování ropovodu Bratislava – Schwechat. Periskop, Praha 2009. <http://www.periskop.cz/cz/clanky/omv-prosazuje-rychle-vybudovani-ropovodu-bratislava-schwechat>, staženo 15. července 2011.
18. Petroleum.cz: Doprava a skladování ropy. Petroleum.cz, nedatováno. <http://www.petroleum.cz/index.aspx>, staženo 26. srpna 2011
19. Hovet, J.: Czech Republic negotiating for 2 pct stake in Tal oil pipeline. Thomson Financial News, Forbes 2008. <http://www.forbes.com/>, staženo 15. července 2011.
20. Stopp J., Völtz J., Lothar W.: Single-source responsibility: KROHNE Flowmetering stations for custody transfer. Oil Gas European Magazine, International Edition of Erdöl Erdgas Kohle, 12, Dordrecht 2005, s. 2-4. http://www.krohne.com/fileadmin/media-lounge/PDF-Download/Oil_and_Gas/Reprint_TAL_e.pdf, staženo 20. července 2011.
21. The Transalpine Pipeline. <http://www.tal-oil.com/>, staženo 20. července 2011.
22. Autor neuveden: Oil transit company Mero extends contract with TAL. Prague Daily Monitor, Praha 2010. <http://praguemonitor.com/>, staženo 20. července 2012.
23. Graham, P.: Poland's PKN Orlen or unit could buy stake in Trieste-Germany pipeline. AFX News Limited, Forbes, 2007. <http://www.forbes.com/>, staženo 20. července 2012.
24. Jones, T.: Czechs up access to 'emergency' Western oil on Russia's warning. CzechPosition.com, Praha 2010. <http://www.ceskapozice.cz/en>, staženo 20. července 2012.
25. Správa státních hmotných rezerv: 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. Správa státních hmotných rezerv, Praha 2009. <http://download.mpo.cz/get/38815/43188/516133/pri-loha005.doc>, staženo 16. února 2012.
26. Státní energetická koncepce, která byla schválena vládou ČR dne 10. 3. 2004. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, Praha 2004. <http://www.mpo.cz/dokument5903.html>, staženo 15. února 2011.

Summary

*PhDr. Tomáš Vlček, Mgr. Filip Černocho, Ph.D.
Department of International Relations and European Studies,
Faculty of Social Studies, Masaryk University,
Joštova 10, 602 00, Brno*

Current Issues and Projects in the Storage and Transport of Oil to the Czech Republic

The text deals with the analysis of planned infrastructure projects with regards to the security of oil supplies to the Czech Republic. The supply is an important part of the chain production - processing - usage and has

direct impact on all other parts of the chain. The text introduces the situation in the oil imports to the Czech Republic with the emphasis on the oil pipeline routes. Then it follows by an analysis of infrastructural projects and plans, including potential limits and problems. The research is based on the analysis of both primary and secondary sources, as well as extensive data collection in the field and consultations with company representatives in the Czech Republic, Poland, Slovakia and Ukraine.