

Aleksander WASILEWSKI\*

## Ropociąg Odessa–Brody–Płock i Gazociąg Bałtycki

**STRESZCZENIE.** Rurociągi są jedynym uniwersalnym środkiem transportu ropy naftowej i gazu ziemnego na lądzie i po dnie morskim. Sieć ropociągów i gazociągów w świecie szybko wzrasta. Przez terytorium Polski może prowadzić jeden z najbardziej racjonalnych kierunków transportu rosyjskiej i kaspijskiej ropy oraz gazu, który powinien być wpisany w założenia jednolitej energetycznej i transportowej infrastruktury w geoeconomicznej przestrzeni Azja–Europa. Tranzyt przez Polskę to najtańsza, najbezpieczniejsza i najszybsza droga tłoczenia ropy naftowej i gazu ziemnego z Federacji Rosyjskiej, Regionu Morza Kaspijskiego i Azji Środkowej do Europy Zachodniej.

Jako kraj tranzytowy powinniśmy opowiadać się za lądowym transportem ropy naftowej i gazu ziemnego, podkreślając następujące zalety transportu rurociągowego: ciągłość przesyłu, szybkość przetaczania, niskie koszty przesyłu w stosunku do innych środków transportu i duży stopień niezawodności. Artykuł omawia genezę oraz aktualną sytuację polityczną, ekonomiczną i techniczną wokół dwóch projektów transportu węglowodorów, których realizacją Polska jest żywotnie zainteresowana: ropociągu Odessa–Brody–Płock i gazociągu po dnie Morza Bałtyckiego.

**SŁOWA KLUCZOWE:** Ropociąg Odessa–Brody–Płock, Gazociąg Bałtycki

### 1. Wprowadzenie

Czynnikami, które zapowiadają wiodącą rolę Rosji w geopolityce naftowej i gazowej są: prognozowany wzrost zapotrzebowania na gaz ziemny i ropę naftową w skali światowej,

\* Urzędnik służby zagranicznej, Radca w Departamencie Europy MSZ, Warszawa.

Recenzent: prof. dr hab. inż. Roman NEY

wyczerpywanie się złóż, dążenie największych konsumentów tych surowców do dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia oraz niestabilna sytuacja w niektórych regionach wydobywania. Od października 2000 r. pomiędzy Moskwą a Brukselą rozpoczął się dialog na temat energii. Jego podstawą jest proste stwierdzenie faktu: 50% eksportu ropy naftowej i gazu ziemnego z Rosji jest przeznaczone dla 25 krajów członkowskich UE, dla której stanowi to 15% zużywanych surowców energetycznych.

TABELA 1. Prognozowana zależność państw Europy od importu węglowodorów [%]  
TABLE 1. Dependence of European countries on importing fuels in % (prognosis)

	1998	2010	2020	2030
Unia Europejska	49	54	62	71
Europa-30	36	42	51	60

Źródło: Green Paper, EU Commission, Brussels, 2000.

Przestrzeń pomiędzy Bałtykiem a Morzem Czarnym jest niezwykle ważnym obszarem tranzytowym dla energetycznych sieci europejskich. Państwa przyległe do rozszerzonej Unii Europejskiej (Białoruś i Ukraina) są krajami tranzytowymi dla rosyjskich węglowodorów, a ich stabilność powinna stać się zasadniczą kwestią zainteresowania UE. Już obecnie widoczne stają się zarysy organizacji przestrzeni tego rynku. Jeżeli chodzi o gaz ziemny, ropę naftową i energię elektryczną, utworzenie wspólnej przestrzeni pozwoliłoby na połączenie sieci przesyłowych i w ten sposób umożliwiło płynne przesyłanie produktów energetycznych. Prezydent Aleksander Łukaszenka na konferencji prasowej poświęconej wynikom wyborów parlamentarnych i referendum, które odbyły się 17 października 2004 r. powiedział, że w Białorusi nie ma żadnej dyktatury, ale porządek w kraju trzeba utrzymywać także w interesie wszystkich mieszkańców Europy. Nikomu nie jest potrzebny w środku Europy niestabilny kraj. Przez Białoruś przewozi się rocznie 200 mln ton towarów, realizuje cały handel Zachodu z Rosją — stwierdził białoruski przywódca.

W związku z tym trzeba wziąć pod uwagę potrzeby transportowe i możliwość ich realizacji. Wrażliwość ekosystemów morskich Bałtyku, Morza Czarnego i Morza Śródziemnego powinna odwieść zainteresowane państwa UE od chęci wykorzystania transportu morskiego w stopniu większym niż dotychczas. Wymiana wód powierzchniowych w morzach, których akweny są praktycznie zamknięte, trwa przez stulecia, a ich niewielka rozległość sprawia, że w przypadku katastrofy zagrożone stają się setki kilometrów wybrzeży.

## 2. Nowa strategia energetyczna Rosji i zagrożenie dla Bałtyku

Produkcja, transport i eksport nośników energii, w pierwszej kolejności ropy naftowej i gazu ziemnego, odgrywają kluczową rolę w polityce wewnętrznej i zagranicznej Federacji Rosyjskiej. Ropa i gaz są nie tylko niezastąpionymi źródłami zasilania rosyjskiego budżetu i całej rosyjskiej gospodarki, ale też jednymi z głównych instrumentów udziału Rosji w polityce światowej.

Naftowa i gazowa polityka Rosji ma na celu — obok utrzymania konkurencyjności swojej oferty eksportowej — zachowanie kontroli (lub znaczącego udziału w jej sprawowaniu) nad głównymi trasami transportu ropy i gazu na obszarach postradzieckich: od miejsc wydobycia do portów przeładunkowych na morzach okalających Rosję oraz zdobycie trwałego miejsca na rynku rozszerzonej Unii Europejskiej.

Wielka gra o naftę i gaz, która zapewne zdominuje politykę światową na obszarze euroazjatyckim w pierwszej połowie XXI wieku, toczy się na wielu planszach, a miejsce i rola Rosji w tej grze zależy od tego, w jakim stopniu Rosja będzie kontrolowała transport tych surowców do mórz: Kaspijskiego, Czarnego, Adriatyku, Barentsa i Oceanu Spokojnego; dotyczy również regionu Morza Bałtyckiego.

Polityka Rosji stanowi także wyzwanie dla stworzenia przejrzystych wolnorynkowych rządów w krajach-importerach rosyjskich węglowodorów. W ostatnim okresie Kreml wzmocnił wykorzystanie spółek naftowych na pozagospodarcze aspekty polityki Estonii, Łotwy Litwy, Ukrainy, Słowacji i Polski. Moskwa traktuje surowce energetyczne jako narzędzie realizacji wąsko pojmowanego interesu w zakresie bezpieczeństwa narodowego.

Wraz z objęciem władzy przez Władimira Putina realizacja nowej bałtyckiej polityki (wpisującej się w proklamowany przez Anatolija Czubajsa postulat strategii budowania „liberalnego imperium”) nabrała tempa. Dążąc do przejęcia przez kapitał rosyjski akcji w prywatyzowanych w republikach bałtyckich przedsiębiorstwach o strategicznym znaczeniu dla ich gospodarek, Rosja nie ogranicza się już do stosowania okresowych sankcji energetycznych wobec Łotwy, Litwy, Estonii, Białorusi i Polski, lecz otwarcie stawia za cel doprowadzenie do bankructwa niektórych przedsiębiorstw (przypadek portu Ventspilis).

W marcu 2003 r. Komitet Projektowy (instytucja pozarządowa) przedstawił raport (rekomendacja dla administracji rządowej) na temat zwiększenia efektywności obrony interesów Rosji w regionie Morza Bałtyckiego. Do zadań strategicznych autorzy raportu zaliczają: kontrolę wybrzeża Morza Bałtyckiego i utrzymania statusu mocarstwa w regionie; prowadzenie polityki opartej na dywersyfikacji tras transportowych; ochrona praw osób, których działalność (kontakty prywatne i służbowe) jest związana z Rosją; polityczna, finansowa, prawna i kulturalna pomoc dla rosyjskiej diaspory.

Bałtyk — wewnątrzkontynentalne morze szelfowe, bez zdolności do samooczyszczania — jest najmłodszym morzem na naszej planecie, płytkim i o niewielkim zasoleniu.

Z powodu względnie niskiej temperatury biodegradacja chemikaliów zachodzi wolniej niż w cieplejszych morzach. Jest to wyjątkowy ekosystem, odgrywający istotną rolę w życiu 85 mln ludzi. Ze względu na położenie geograficzne i niewielką wymianę wody Bałtyk jest szczególnie narażony na zanieczyszczenia. Morze Bałtyckie z Atlantykiem jest połączone przez wąskie cieśniny, a skażona toksycznymi chemikaliami woda zalega w nim 25—30 lat.

W raporcie „Clean Baltic within Reach” (Czysty Bałtyk w zasięgu) sporządzonym przez Światowy Fundusz na Rzecz Przyrody (WWF) dyrektor programu ekosystemu Bałtyku WWF Lasse Gustavson napisał, że jeśli jakiegokolwiek morze UE zasługuje na miano Mare Nostrum, to jest nim właśnie Bałtyk. To właśnie na Komisji Europejskiej powinna ciążyć największa odpowiedzialność za stan ekosystemu Bałtyku. Każdego dnia do Bałtyku trafiają ogromne ilości syntetycznych związków chemicznych oraz resztek ropy naftowej. Z raportu WWF wynika, że skażenie niektórych organizmów żyjących w Bałtyku jest pięćdziesiąt razy wyższe niż w Atlantyku. Stan wód Bałtyku mogłoby poprawić rozporządzenie KE dotyczące kontroli substancji chemicznych.

W ostatnich latach Bałtyk stał się jednym z ważniejszych akwenów do transportu ropy naftowej. Tendencja ma charakter wzrostowy: w 2003 r. przez Cieśniny Duńskie przepłynęło 8 tys. tankowców, a w 2010 r. liczba ta wyniesie około 13 tys., czyli więcej niż przez Bosfor. Katastrofa każdego tankowca natychmiast doprowadzi do katastrofy ekosystemu Bałtyku. Na wzrost eksportu rosyjskiej ropy przez porty bałtyckie zwrócono uwagę podczas posiedzenia Komitetu Wyższych Urzędników Rady Państw Morza Bałtyckiego, które w dniach 6—7 marca 2003 r. odbyło się w Brukseli. Podkreślono obawy przed transportem ropy naftowej drogą morską. Unijni eksperci uwzględniając wzrost transportu ropy naftowej na wodach UE postanowili, że priorytet należy nadać ropociągom, a nie tankowcom, gdyż jest to ekonomicznie opłacalne i zapewnia ochronę środowiska. W ostatnim czasie Bałtyk stał się także obszarem wydobycia ropy naftowej.<sup>1</sup>

Rozszerzenie UE 1 maja 2004 r. spowodowało, że Morze Bałtyckie stało się wewnętrznym unijnym akwenem (z wyłączeniem Obwodu Kaliningradzkiego).

---

<sup>1</sup> Perspektywy zwiększenia wydobycia ropy związane są z działalnością spółki Lukoil–Kaliningradmorneft, która posiada licencję na wydobycie ropy ze złoża D-6 (krawcowskoje) położonego na szelfie Morza Bałtyckiego w odległości 22,5 km na zachód od wybrzeża Obwodu Kaliningradzkiego. Głębokość morza w rejonie złoża wynosi 25—35 m. Z przeprowadzonych przez spółkę Lukoil–Kaliningradmorneft badań geologicznych wynika, że zapasy ropy kategorii C<sup>1</sup>+C<sup>2</sup> wynoszą 21,5 mln ton. Zasoby wydobywcze ropy marki Brent wynoszą 9,1 mln ton. Na złożu planuje się wywiercić 27 otworów, średnia głębokość pokładów to 2160 m. W pierwszych dniach marca 2003 r. dokonano otwarcia platformy na złożu D-6. W uroczystości udział wzięli: pełnomocny przedstawiciel prezydenta FR w Północno-Zachodnim Okręgu Federalnym Ilia Klebanow, gubernator Obwodu Kaliningradzkiego Władimir Jegorow i prezes zarządu Lukoila Wagit Alekperow. Prezydent Władimir Putin wystosował telegram do uczestników, w którym podkreślił znaczenie wydobycia ropy naftowej na szelfie Morza Bałtyckiego dla Rosji i regionu. Roczne wydobycie wynosić będzie 600—650 tys. ton. Poziom takiego wydobycia planuje się osiągnąć za 3—4 lata. Wartość inwestycji to 7,7 mld R, a okres eksploatacji 30—35 lat.

### 3. Pozycja Polski jako importera i kraju tranzytowego

Przez terytorium Polski może prowadzić jeden z najbardziej racjonalnych kierunków transportu rosyjskiej i kaspijskiej ropy oraz gazu, który powinien być wpisany w założenia jednolitej energetycznej i transportowej infrastruktury w geoeconomicznej przestrzeni Azja–Europa. Tranzyt przez Polskę to najtańsza, najbezpieczniejsza i najszybsza droga tłoczenia ropy naftowej i gazu ziemnego z Federacji Rosyjskiej, Regionu Morza Kaspijskiego i Azji Środkowej do Europy Zachodniej. Jako kraj tranzytowy powinniśmy opowiadać się za lądowym transportem ropy naftowej i gazu ziemnego, podkreślając następujące zalety transportu rurociągowego: ciągłość przesyłu, szybkość przetaczania, niskie koszty przesyłu w stosunku do innych środków transportu i duży stopień niezawodności.

Polska pozytywnie ustosunkowała się do ogólnoeuropejskiego znaczenia budowy dróg transportowych gazu ziemnego na trasie Jamał–Europa Zachodnia i zadeklarowała swój pozytywny stosunek do tranzytu rosyjskich nośników energii przez nasz kraj. Zapewnienie właściwych warunków współpracy i bezpieczeństwo tego tranzytu w Polsce powinno być priorytetowym zadaniem kompetentnych organów w zakresie realizacji polskiej racji stanu i zobowiązań wynikających z członkostwa w UE.

Polska jest jednym z największych importerów rosyjskiej ropy. Dla polskiego przemysłu rafineryjnego w 2003 r. cena ropy wzrosła tylko o 15,3% — do 28,86 \$ za baryłkę. Bardzo korzystnie kształtował się poziom marży rafineryjnej — 3,06 \$ za baryłkę. Dyferencjał ropy Urals/Brent, który jest ważnym czynnikiem wpływającym na rentowność polskiego sektora naftowego wzrósł o 45,5% — do 1,76 za baryłkę.

TABELA 2. Import ropy naftowej z Rosji do Polski w latach 2000—2004 [mln t]

TABLE 2. Oil import from Russia to Poland in 2000—2004 (millions of ton)

2000	2001	2002	2003	2004
17 142	16 362	17 414	16 870	6 556

Źródło: Polska Statystyka Celna.

W ubiegłym roku Lotos przerobił rekordową ilość — 4,6 mln ton ropy naftowej (dla porównania — w 2002 r. 3,9 mln ton) osiągając, a nawet przekraczając, zdolności technologiczne przerobu określone na 4,5 mln ton rocznie. W 2003 r. do budżetu państwa Grupa Lotos S.A. odprowadziła około 3,5 mld zł z tytułu podatków, to jest około 1 mld zł więcej aniżeli w 2002 r.

Przerób ropy naftowej w PKN ORLEN S.A. w 2003 r. wyniósł 11,72 mln ton i był o 6% niższy w porównaniu z rokiem 2002. Główną przyczyną zmniejszenia przerobu było wyłączenie instalacji hydrokrakingu (modernizacja). Skonsolidowany zysk netto według

Polskich Standardów Rachunkowości wyniósł 1 014 mln PLN (wg MSSF zysk netto wyniósł 987 mln PLN).

W ostatnich latach zwiększył się eksport rosyjskiej ropy Rurociągiem Pomorskim. W 2004 r. planuje się w Naftoporcie załadować około 10 mln ton ropy i produktów naftowych. Dynamika tłoczenia ropy tą trasą przesyłu przedstawia się następująco: 2000 r. — 1662 mln ton; 2001 r. — 3794 mln ton, 2002 r. — 2394 mln ton; 2003 r. — 8112, a za osiem miesięcy 2004 r. na trasie Adamów–Port Północny tłoczenie wyniosło 6807 mln ton. Ponadto ropociągami PERN S.A. od początku stycznia 2000 r. do końca sierpnia 2004 r. tranzyt rosyjskiej ropy wyniósł 102 021 mln ton.<sup>2</sup> W 2004 r. Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych „Przyjaźń” przetransportowało ponad 49 mln ton ropy, uzyskując 150 mln złotych zysku netto, a w 2005 r. zysk netto planowany jest na poziomie 75–80 mln złotych w związku z większymi nakładami inwestycyjnymi, które wyniosą 650 mln złotych (w 2004 r. niespełna 250 mln zł).<sup>3</sup>

Nowy ropociąg w planach inwestycyjnych na najbliższe lata posiada PKN Orlen S.A., który po otrzymaniu zgody Komisji Europejskiej w sprawie przejęcia Unipetrolu opracuje koncepcję połączenia systemu logistycznego Orlenu z Unipetrolelem. Przedłużenie rurociągu z Boronowa (k. Częstochowy) do rafinerii Trzebinia, potem do rafinerii Czechowice, a następnie połączenie go z czeskim systemem rurociągów produktowych umożliwi bardziej elastyczne zaopatrzenie w paliwa stacji, działających na południu Polski i lepszą współpracę z rynkiem czeskim.

Gaz ziemny jest jednym z głównych punktów bilansu handlowego pomiędzy Polską a Rosją. W 2003 r. Polska zakupiła w Rosji 6,75 mld m<sup>3</sup> gazu, co przy spożyciu 12 mld m<sup>3</sup> stanowi prawie połowę krajowego zapotrzebowania. Po podpisaniu w 2003 r. protokołu dodatkowego do umowy z 1993 r. kwestie dostaw i tranzytu zostały uregulowane. Zgodnie z postanowieniami podpisanego protokołu PGNiG i Gazprom ustaliły, że EuroPolGaz ograniczy swoje zyski z tranzytu, transformując większą ich część na dokończenie budowy pierwszej nitki gazociągu Jamal–Europa Zachodnia, czyli osiągnięcie na koniec 2005 r. 32,3 mld m<sup>3</sup> mocy przesyłowej. Zgodnie z przyjętym harmonogramem zdolność przesyłowa pierwszej nitki polskiego odcinka gazociągu tranzytowego Jamal–Europa Zachodnia w 2004 r. wyniosła 22,2 mld m<sup>3</sup>. W latach 2004–2005 dostawy rosyjskiego gazu do Polski będą realizowane na poziomie 6–7 mld m<sup>3</sup> rocznie.

Dotychczas zagadnieniem podstawowym były problemy związane z importem do Polski i tranzytem przez nasze terytorium gazu. Zmniejszenie dostaw gazu przez terytorium

---

<sup>2</sup> Rurociągiem Pomorskim można transportować ropę naftową w dwóch kierunkach. Na trasie Gdańsk–Płock 30 mln, a Płock–Gdańsk 20 mln ton ropy rocznie. Całkowita długość trasy to 240 km. Oprócz eksploatacji Rurociągu Pomorskiego PERN „Przyjaźń” S.A. eksploatuje ropociąg od granicy Polski z Białorusią w Adamowie do Schwedt w Niemczech. Na odcinku wschodnim Adamowo–Płock roczna przepustowość wynosi 43 mln, a na odcinku zachodnim Płock–Schwedt 27 mln ton ropy rocznie. W związku z planowanym wzrostem zużycia surowca przez krajowych producentów oraz powiększeniem możliwości tranzytowych do 2006 r. planuje się zakończyć rozbudowę odcinka wschodniego, którym można będzie transportować 60 mln ton ropy rocznie. Generalnym realizatorem inwestycji jest konsorcjum Prochem S.A.–Megagaz S.A.

<sup>3</sup> Źródło: PERN: rekordowe zyski, Dziennik „Rzeczpospolita” nr 5 (6994), Warszawa 2005.

Białorusi (co oznaczało w praktyce ograniczenie dostaw gazu do Polski) w lutym 2004 r. podważyło zaufanie polskiej strony nie tylko do rosyjskiego dostawcy, ale też rządu FR, który jest stroną porozumień. Polska nie mogła zaakceptować faktu, iż nie została wyprzedzająco poinformowana o decyzjach zmniejszenia dostaw gazu do naszego kraju ani kanałami rządowymi, ani też na poziomie współpracujących firm. Była to decyzja jednostronna i sprzeczna z obowiązującą umową oraz międzynarodową praktyką handlową. Jej skutkiem była negatywna reakcja polskich władz, a także poruszona została polska opinia publiczna.

Przyjmując do wiadomości ustne gwarancje systematyczności dostaw gazu do Polski i tranzytu przez jej terytorium złożone przez prezydenta Władimira Putina, premiera Michaiła Kasjanowa oraz ministra spraw zagranicznych Igora Iwanowa można uznać je za krok w kierunku odbudowy zaufania w dwustronnych relacjach energetycznych.

Obecnie sprawą najważniejszą pozostaje kwestia zakończenia budowy pierwszej nitki gazociągu Jamal–Europa Zachodnia. Natomiast perspektywy budowy drugiej nitki gazociągu jamalskiego w terminie średniookresowym są nikłe. Gazociąg — jak sama nazwa



Rys. 1. Ropociąg Odessa–Brody–Płock  
Źródło: UkrTransNafta, 2003.

Fig. 1. Pipeline Odessa–Brody–Płock

wskazuje — powinien połączyć złoża gazu ziemnego zlokalizowane na obszarze Półwyspu Jamalskiego (Jamalo-Nieniecki Okręg Autonomiczny) z odbiorcami w Europie Zachodniej. Poszczególne odcinki tego gazociągu zostały zbudowane na Białorusi, w Polsce i Niemczech. Z terytorium Rosji gaz do pierwszej nitki gazociągu jamalskiego dostarczany jest magistralą starych gazociągów.

2 marca 2004 r. dyrektor generalny Gazexportu (spółka-córka Gazpromu) Aleksander Miedwiediew poinformował, że uruchomienie pełnych mocy przesyłowych pierwszej nitki gazociągu Jamal–Europa Zachodnia zaplanowane jest na koniec 2005 r. Podkreślił, że ze względu na brak odbiorców na obecnym etapie Gazprom nie planuje rozpoczęcia budowy Jamal II. W swojej strategii rozwoju Gazprom planuje budowę drugiej nitki gazociągu jamalskiego dopiero po 2010 r.

#### 4. Geneza rurociągu Odessa–Brody i dane techniczne

Budowę pierwszej nitki ropociągu Odessa–Brody o długości 674 km stanowiącego integralną część infrastruktury transportowej terminalu w Piwdennym (35 km k. Odessy) rozpoczęto w 1993 r., a zakończono w grudniu 2001 r. Inwestycję (750 mln \$) sfinansowały ukraińskie przedsiębiorstwa państwowe (MK Družba i Prydniprowski Magistralni Naftoprowody). Obecnie wchodzi w skład spółki UkrTransNafta, zarządzającej całą siecią ukraińskich magistrali naftowych.

W zamyśle autorów projekt miał zapoczątkować proces dywersyfikacji dostaw i tranzytu ropy naftowej dla Ukrainy i krajów Europy Zachodniej w ramach tak zwanego Korytarza Transportowego Ropy Kaspijskiej. W pierwszej wersji założeń eksploatacyjnych ropociąg Odessa–Brody planowano podłączyć do terminalu Piwdennyj k. Odessy i częściowego wspomaganie systemu przesyłowego Družba, zaopatrującego w syberyjską ropę marki Urals rafinerie na Słowacji, w Czechach, na Węgrzech, w Austrii z możliwością połączenia z terminalem naftowym w chorwackim porcie Omišal (wyspa Krk), czyli systemem Adria (przed dwoma laty prasa ukraińska opublikowała opinię głównego inżyniera budowy Jewgienija Liebiediewa, który twierdzi, że od samego początku rurociąg budowano z myślą o jego wykorzystaniu w kierunku rewers).

Ropociąg Odessa–Brody w pierwszym okresie eksploatacji ma posiadać przepustowość 14 mln ton ropy rocznie, a po zbudowaniu drugiej nitki 45 mln ton (obecnie ropociągiem można przetransportować 9 mln ton ropy rocznie).

Według Ołeksandra Todijczuka, ówczesnego prezesa zarządu UkrTransNafty projekt Odessa–Brody składa się z 3 etapów:

- ✧ etap krótkookresowy — wykorzystanie 52 km ropociągu na trasie Odessa–Brody i terminalu Piwdennyj w reżymie rewersu; projekt został zaaprobowany przez takie firmy doradcze jak: Halliburton Kellog Brown & Rotot i Cambridge Energy Research Association (CERA);



- ✧ etap średniookresowy — zakłada transport ropy naftowej w kierunku Słowacji, Czech, Słowenii, Niemiec i Chorwacji; biznesplan został sporządzony przez Pricewaterhouse-Coopres;
- ✧ etap długookresowy — przewiduje przedłużenie ropociągu z Brodów do Płocka i Gdańska z perspektywą dostaw ropy naftowej do rafinerii w Polsce i Niemczech.

1 lutego 2001 r. rząd Ukrainy rozporządzeniem nr 111 „O środkach zwiększających efektywność wykorzystania systemu magistrali naftowych” uznał za priorytetowy europejski charakter wykorzystania ropociągu Odessa–Brody do transportu kaspijskiej ropy na rynki Europy Środkowej i Zachodniej.

Podkreślić należy, że projekt przedłużenia rurociągu Odessa–Brody do Płocka od samego początku był zagrożony ze względu na niezdecydowanie strony ukraińskiej. Część rządu wspierała projekt, a część podchodziła do niego z rezerwą. W maju 2004 r. władze w Kijowie jeszcze bardziej dały do zrozumienia, że zaczęły odchodzić od projektu i przekazywać nad nim władzę rosyjskim spółkom naftowym.

W miejscowości Brody ropociąg Odessa–Brody łączy się z systemem rurociągów Družba z Rosji na Słowację i Czechy. Dlatego do końca drugiej połowy 2004 r. otwartą była kwestia, czy ropociąg Odessa–Brody będzie wykorzystany do transportu lekkiej ropy kaspijskiej do Europy Zachodniej, czy do przesyłu ciężkiej ropy rosyjskiej z Brodów do Odessy. 27 stycznia 2003 r. do terminalu Piwdennyj przybył pierwszy tankowiec obsługujący rosyjską spółkę naftową Tiumeńska Naftowa Kompania (obecnie TNK-BP), który dostarczył 81 tys. ton ropy. Jak podkreślił Ołeksandr Todijczuk w wywiadzie dla prestiżowego w branży paliwowej magazynu „Nieftie Rynok”(nr 1, marzec 2003) UkraTransNafta od dawna proponowała rosyjskim spółkom naftowym przesył ropy w kierunku rewers ropociągiem Odessa–Brody lub Weklikock–Lisiczansk–Piwdennyj. Na koniec marca 2003 r. UkrTransNafta zakontraktowała 4 mln ton rosyjskiej ropy w kierunku rewers.

W drugiej połowie października 2003 r. w Kijowie z inicjatywy przewodniczącego Komitetu ds. Kompleksu Paliwowo-Energetycznego, Polityki Nuklearnej i Bezpieczeństwa Energetycznego Rady Najwyższej Andreja Klujewa odbył się okrągły stół nt. „Energetyczna strategia Ukrainy — kompleks naftowo-gazowy”. Występujący na tym forum dyrektor Instytutu Gazownictwa Igor Karp omawiając szansę realizacji projektu Odessa–Brody podkreślił jego niekonkurencyjność w stosunku do transportu przez cieśniny tureckie oraz zaakcentował odpolitycznienie dyskusji wokół ropociągu. Warunkiem gwarantującym rozwój projektu w jego ocenie są dostawy ropy naftowej, które obecnie może zapewnić tylko Rosja.

## 5. Rurociąg Odessa–Brody jako projekt europejski

Do 1997 r. projekt Odessa–Brody nie był traktowany jako inwestycja o charakterze międzynarodowym z udziałem Polski i UE. Władze w Kijowie budowę rurociągu uważały jako własne przedsięwzięcie ekonomiczne o priorytetowym znaczeniu strategicznym i gos-

podarzym dla Ukrainy. W tym samym roku Ukraina zwróciła się do Polski o włączenie się do realizacji projektu i przedłużenie rurociągu do Gdańska. Władze w Kijowie oczekiwały nie tylko wsparcia politycznego dla realizacji przedsięwzięcia, lecz przede wszystkim zapewnienia gwarancji rządowych dla polskich firm, które przystąpią do realizacji projektu Odessa–Brody–Płock–Gdańsk podkreślając, że inwestycja musi mieć charakter komercyjny

Na zlecenie polskiego Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych „Przyjaźń” S.A. i ukraińskiego Przedsiębiorstwa Magistralne Rurociągi Naftowe „Družba” w 2001 r. firma Halliburton Brown and Root wykonała prefeasibility study realizacji projektu Brody–Płock (490 km) z którego wynika, że przewidywany koszt realizacji inwestycji wyniesie około 450 mln \$ i będzie ekonomicznie uzasadniony przy transporcie 25 mln ton ropy rocznie. Realny okres budowy ropociągu z Brodów do Płocka to trzy lata. Zakładano, że wybudowanie ropociągu Brody–Płock utworzy nowy korytarz przesyłu ropy naftowej Morze Kaspijskie–Morze Czarne–Odessa–Gdańsk–Europa Zachodnia i stanowić będzie łącznik pomiędzy południowym i środkowym systemem ropociągu Przyjaźń.

8 stycznia 2004 r. podczas oficjalnej wizyty w Warszawie ówczesny premier Ukrainy Wiktor Janukowycz zgłosił propozycję przeprowadzenia w Brukseli prezentacji nt. „Konceptcja rozwoju projektu Odessa–Brody” oraz podpisania wspólnej polsko-ukraińskiej deklaracji w sprawie poparcia tej inwestycji.

Idea integracji urządzeń transportu ropy naftowej została wsparta przez Dyрекcję Generalną ds. Transportu i Energii Komisji Europejskiej (DGTREN). DGTREN uznała za celowe zawarcie umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy w sprawie użytkowania istniejących urządzeń do transportu ropy naftowej Odessa–Brody i ich integracji z polskimi urządzeniami przesyłowymi ropy naftowej. DGTREN KE przygotowała roboczy projekt umowy wzorowany na umowach zawieranych przez państwa członkowskie UE z krajami trzecimi, przekazując go stronie polskiej i ukraińskiej.

W marcu 2003 r. Komisja Europejska opublikowała główne założenia polityki zagranicznej Unii Europejskiej. W dokumencie tym podkreślono znaczenie Regionu Morza Kaspijskiego (złoża) oraz Europy Południowo-Wschodniej (transport) dla bezpieczeństwa energetycznego UE. KE przedstawiła kierunki polityki zagranicznej w zakresie pozyskiwania ropy naftowej i gazu ziemnego. Wśród najważniejszych tras przesyłowych wymieniono rozbudowę ropociągu Odessa–Brody i Przyjaźń.

Ambasador Ukrainy w Warszawie Ołeksandr Nykonenko 11 kwietnia 2003 r. (powołując się na ustalenia premierów Polski i Ukrainy) przekazał propozycję wspólnej prezentacji — z udziałem wicepremierów obu krajów — projektu Odessa–Brody–Gdańsk w Brukseli 27 maja 2003 r. w ramach Konferencji Energetycznej pod przewodnictwem wiceprzewodniczącej Komisji Europejskiej Loyolo de Palacio.

27 maja 2003 r. w Brukseli oficjalna prezentacja projektu Odessa–Brody–Płock odbyła się. Wiceprzewodnicząca Komisji Europejskiej Loyola de Palacio podkreślając ograniczoną przepustowość Bosforu oraz zainteresowanie krajów unijnych zmniejszeniem zależności od dostaw ropy z krajów arabskich zadeklarowała wsparcie w postaci 2 mln euro na

przygotowanie biznesplanu projektu. Poparcie polityczne KE dla projektu Odessa–Brody–Płock wynikało z planów utworzenia na obszarach sąsiadujących z UE stabilnych stref zaopatrzenia w ropę i gaz i ich tranzytu.

Następnie w Gdańsku 14 lipca 2003 r. odbyła konferencja „Odessa–Gdańsk: Northern Dimension for Caspian Oil” (przewodniczył wicepremier Marek Pol, w ostatniej chwili z udziału w konferencji zrezygnował wicepremier Genadij Hajduk). Na uwagę zasługuje udział przedstawicieli Kazachstanu i Azerbejdżanu oraz instytucji finansowych (Europejski Bank Inwestycyjny i grupa kapitałowa West LB Polska S.A). Na zakończenie konferencji prezesi zarządów PERN Przyjaźń S.A. Stanisław Jakubowski i UkrTransNafty Ołeksandr Todijczuk podpisali memorandum o współpracy na rzecz budowy ropociągu Brody–Płock.

We wrześniu 2003 r. Ukraina przedstawiła Polsce projekt „Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ukrainy w sprawie wykorzystania ukraińskich instalacji systemu transportu ropy naftowej Odessa–Brody i ich połączenia z polskim systemem transportu ropy naftowej”. Od podpisania niniejszej umowy Kijów uzależniał wypełnienie nieczynnego dotąd ropociągu lekką ropą kaspijską i wykorzystanie transportu ropy z Odessy do Brodów i na rynki UE; takim rozwiązaniem były zainteresowane i Polska i UE.

Wielu ekspertów uważało, iż o zachodnim kierunku ropociągu (zainteresowanie wyraziły rafinerie w Czechach i Niemczech) będzie można mówić wówczas, gdy zostanie zawarte porozumienie pomiędzy UkrTransNaftą a ChevronTexaco i innymi firmami zainteresowanymi transportem i odbiorem kaspijskiej ropy. Uważali, że parlament ukraiński musi uchwalić ustawę o koncesjach, której postanowienia umożliwią utworzenie konsorcjum do obsługi ropociągu Odessa–Brody.

26 listopada 2003 r. w Brukseli wicepremierzy: Polski — Marek Pol i Ukrainy — Witalij Hajduk podpisali „Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy w sprawie użytkowania urządzeń systemu transportu węglowodorów Odessa–Brody i ich integracji z polskimi urządzeniami”. Umowa stworzyła ramy prawne i gwarancje bezpieczeństwa dla inwestorów zainteresowanych budową odcinka ropociągu z Brodów do Płocka. Przewiduje, że inwestycja będzie realizowana na podstawie zasad komercyjnych, to znaczy kontraktów zawieranych pomiędzy upoważnionymi przedsiębiorstwami. Zarówno przed jak i po podpisaniu Umowy brak było informacji z jakich źródeł i dla jakiego odbiorcy będzie przesyłana ropa naftowa ropociągiem Brody–Odessa–Płock.

16 stycznia 2004 r. w Warszawie w obecności wicepremierów Marka Pola i Andreja Klujewa nastąpiła wymiana not informujących, że Rada Ministrów RP i Gabinet Ukrainy zatwierdziły tekst Umowy, tym samym strona polska i strona ukraińska wypełniły wymogi prawa wewnętrznego niezbędne do jej wejścia w życie. Umowa weszła w życie 16 lutego 2004 r. Zgodnie z postanowieniami artykułu 5 Umowy przedsiębiorstwami właściwymi do spraw projektu są: ze strony polskiej PERN „Przyjaźń” S.A., a ze strony Ukraińskiej Otwarta Spółka Akcyjna UkrTransNafta. Dalej Umowa przewiduje powołanie Komitetu Sterującego składającego się z jednego przedstawiciela każdej ze stron w celu nadzorowania realizacji postanowień Umowy.

W dniach 23—24 lutego 2004 r. w Kijowie odbyło się posiedzenie trójstronnej grupy ekspertów: Komisja Europejska–Polska–Ukraina w sprawie rozwoju projektu transportu ropy naftowej Odessa–Brody–Płock. 26 marca 2004 r. w Warszawie z inicjatywy rządów Polski, Kazachstanu, Ukrainy oraz KE odbyła się konferencja nt. „Pipeline Forum — Odessa–Brody–Płock”. Na uwagę zasługuje udział delegacji kazachskich spółek naftowych, które przedstawiły swoje propozycje na temat dostaw kaspijskiej lekkiej ropy do Europy Zachodniej za pośrednictwem ropociągu Odessa–Brody–Płock.

We wrześniu 2004 r. założone przez PERN „Przyjaźń” S.A. i UkrTransNaftę S.A. konsorcjum Sarmatia podjęło decyzję o przygotowaniu ekonomicznych i technicznych aspektów projektu. O środki finansowe na pokrycie kosztów biznesplanu do KE pismo wystosowali wicepremierzy Andrij Klujew i Jerzy Hausner. KE w 2003 r. przyznała grant, ale ze względu na sytuację na Ukrainie w czwartym kwartale 2004 r. do dzisiaj brak jest jego beneficjenta, a decyzja w sprawie przekazania środków finansowych nie została podjęta. Ponadto polsko-ukraińskie wystąpienie do KE zbiegło się z pracami nad nowym podziałem komitetu ds. transportu i energetyki na dwa odrębne podmioty — Komitetu ds. Transportu i Komitetu ds. Energetyki. 1 listopada 2004 r. wygasł mandat Loyoli de Palacio, komisarza ds. energetyki i transportu, która była kuratorem projektu Odessa–Brody.

Dane szacunkowe z połowy 2004 r. wskazywały, że baryłka kaspijskiej ropy transportowana przez Ukrainę do Płocka (w tym transport tankowcami z Supsy do Odessy) może kosztować 20 \$. Nie należy zapominać, że obecnie wysokie notowania ropy marki Brent (31\$) i Urals (27,6 \$) mogą się zmniejszyć. Według ocen PERN „Przyjaźń” S.A. cena transportu ropy kaspijskiej jest zbliżona do dotychczasowych kosztów transportu ropy syberyjskiej.

## 6. Stanowisko Rosji

W drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia Rosja przystąpiła do budowy własnych systemów przesyłowych ropy naftowej w celu nie tylko zmniejszenia kosztów transportu, ale przede wszystkim uniezależnienia się od pośredników. Między innymi uruchomiono terminal naftowy w Noworosyjsku (Jużnaja Ozieriwka), który przez cieśniny tureckie pozwala ominąć Ukrainę oraz wybudowano rurociąg Atyrau–Samara łączący z pominięciem Ukrainy system Družba (co pozwoliło o 15 mln ton zwiększyć przepustowość tego ropociągu w celu bezpośredniego tłoczenia kazachskiej ropy do magistrali Družba). Oddano do użytku Bałtycki System Ropociągów, który rocznie pozwala transportować ponad 50 mln ton surowej ropy.

W wyniku braku zainteresowania projektem Odessa–Brody międzynarodowych koncernów naftowych, strona rosyjska posiadała bardzo dogodną pozycję przetargową. Rdzewiejący ropociąg czekał na zagospodarowanie i transport rosyjskiej ropy. Według wstępnych kalkulacji przy rocznym transporcie 9 mln ton ropy dochód Ukrainy za tranzyt wyniesie

59,4 mln \$ (6,6 \$ za tonę), a roczne utrzymanie bezużytecznego ropociągu wynosiło 6 mln hrywien.

28 maja 2003 r. na posiedzeniu Rządowej Komisji ds. Dostępu do Systemu Magistrali Rurociągowych (przewodniczył ówczesny wicepremier, a obecnie minister Przemysłu i Energetyki FR Wiktor Christienko) zatwierdzony został projekt rosyjsko-ukraińskiego porozumienia o tranzycie rosyjskiej ropy przez terytorium Ukrainy. Porozumienie miało obowiązywać przez okres 15 lat, a rocznie Rosja miała przesyłać 84 mln ton ropy. Jednak ze względu na spór wokół projektu Odessa–Brody porozumienia nie podpisano.

W pierwszej fazie przejścia kontroli nad projektem Odessa–Brody–Płock Kreml wykorzystał rosyjsko-brytyjską spółkę naftową TNK-BP, która w lutym 2004 r. zwróciła się do władz Ukrainy o uzyskanie koncesji na tłoczenie rosyjskiej ropy ropociągiem Odessa–Brody w kierunku odwrotnym. Siedemnastego lutego 2004 r. Andrij Horodecki, prezes TNK-Ukraina poinformował, że TNK-BP wyraża gotowość stawania do przetargu na udział w konsorcjum zarządzającym przyszłym ropociągiem. Celem jest zabezpieczenie dostaw na europejski rynek lekkiej ropy syberyjskiej (Siberian Light). Horodecki wykluczył możliwość transportu ropy kaspijskiej. W tym czasie trudno było ustalić jaka ropa byłaby dostarczana do Brodów, lekka czy ciężka, ponieważ monopolista magistral ropociągowych Transneft nie gwarantował jakości surowca.

Był to pierwszy strategiczny krok Kremla w celu zachowania dominacji transportu ropy do Europy Środkowej oraz zablokowania dostępu lekkiej ropy kaspijskiej na rynek europejski. 12 lutego 2004 r. odbyło się spotkanie pełnomocnika prezydenta Ukrainy ds. realizacji projektu Odessa–Brody–Płock Ołeksandra Todijczuka i wiceministra paliw i energetyki Bogdana Kljuka z prezesami rosyjskich spółek naftowych Wagidem Alekperowem (Łukoil), Hermanem Hanem (TNK-BP), Michaiłem Szwidlerem (Sibneft). Rozmawiano o wykorzystaniu ropociągu Odessa–Brody w kierunku rewers do czasu zakończenia budowy odcinka Brody–Płock.

19 lutego 2004 r. ukraiński parlament odłożył głosowanie nad projektem ustawy przekazującej ropociąg Odessa–Brody międzynarodowemu konsorcjum. Wicepremier Andrej Klujew poinformował, że przełożenie głosowania nad projektem ustawy koncesyjnej oddaliło odbiór ropociągu na bliżej nieokreślony czas. Wymienił udziałowców: Kazachstan, Rosję, Azerbejdżan i ChevronTexaco. Podkreślić należy, że jeszcze 19 kwietnia 2004 r. Siemion Wajnsztok, prezes zarządu Transnefti (przedsiębiorstwo zarządzające całą siecią rosyjskich magistrali naftowych), w wywiadzie dla agencji Reutera poinformował, że Rosja nie jest zainteresowana wykorzystaniem rurociągu Odessa–Brody.

27 kwietnia 2004 r. w Kijowie podczas konferencji prasowej prezydentów Leonida Kuczmy i Michaiła Saakaszwili ukraiński przywódca skrytykował Polskę i KE za brak postępu w realizacji projektu. Wypowiedź ukraińskiego prezydenta oznaczała nic więcej jak tylko przygotowanie gruntu dla przejścia kontroli TNK-BP nad ropociągiem Odessa–Brody. Taka sytuacja była wynikiem układów finansowych skupionych wokół Leonida Kuczmy.

W drugiej połowie czerwca 2004 r. premier Michaił Fradkow polecił opracować nowy projekt wykorzystania przez rosyjskie spółki naftowe mocy przesyłowych ropociągu

Odessa–Brody–Płock. Podczas wizyty ministra Przemysłu i Energetyki FR Wiktora Christienki w Kijowie udział Rosji w budowie Euroazjatyckiego Korytarza Transportu Ropy był wiodący. Rosja nie domagała się już rewersu, a wręcz przeciwnie, wyraziła zainteresowanie udziałem w projekcie.

5 lipca br. Gabinet Ministrów Ukrainy (rząd) przyjął uchwałę o zmianie zapisów rozporządzenia nr 114 z 4 lutego 2004 r. „O środkach podwyższenia efektywności wykorzystania systemu magistral do transportu ropy naftowej”. Dokument ten dopuszcza możliwość rewersowego, odwrotnego od pierwotnie planowanego, wykorzystania rurociągu Odessa–Brody (tłoczenia nim rosyjskiej ropy naftowej z Brodów do Odessy). Z formalnego punktu widzenia nie oznacza to podjęcia decyzji o rewersie, aczkolwiek może mieć wpływ na realizację polsko-ukraińskiej umowy o przedłużeniu ropociągu Odessa–Brody z Brodów do Płocka. Należy zwrócić uwagę na fakt, że decyzja rządu z 5 lipca została podjęta trzy dni po wizycie premiera Janukowycza w Moskwie (2 lipca), w trakcie której szefowie rządów obu krajów omawiali współpracę w sektorze energetycznym.

W pierwszej połowie lipca 2004 r. Kijów zgodził się na otwarcie dla rosyjskiej ropy rurociągu Odessa–Brody, którym do portu w Odessie dziennie będzie przesyłanych 280 tys. baryłek ropy naftowej. Zarząd UkrTransNafty — operator ropociągu — został upoważniony do podpisania stosownego kontraktu z BP-TNK. Podczas wizyty na Ukrainie rosyjskiego prezydenta szef ukraińskiej państwowej kompanii Naftohaz Jurij Bojko poinformował, że 1 sierpnia rozpocznie się napełnianie ropą naftociągu Odessa–Brody.

18 sierpnia 2004 r. w Soczi premierzy Rosji i Ukrainy Michaił Fradkow i Wiktor Janukowycz w obecności prezydentów Władimira Putina i Leonida Kuczmy podpisali międzyrządowe porozumienie „O tranzycie ropy naftowej przez terytorium Ukrainy”. Umowa pozwala na zwiększenie do 85 mln ton rocznie tranzytu rosyjskiej ropy ukraińskimi magistralami ropociągowymi. W ten sposób Transneft zagwarantował sobie na co najmniej piętnaście lat prawo wyłączności do współpracy z UkrTransNaftą w sprawach tranzytu rosyjskiej ropy. KE otrzymała pismo rządu ukraińskiego z informacją, że rewers jest uruchomiony tylko czasowo.

W trzeciej dekadzie września 2004 r. pierwsza partia rosyjskiej ropy (80 tys. ton) została dostarczona do terminalu Piwdennyj, gdzie została załadowana na tankowce. Na trzeci kwartał zaplanowano tłoczenie w ilości 1,2 mln ton. Na 2005 r. zaplanowano ropociągiem Brody–Odessa przesył 4,8 mln, chociaż moce technologiczne ropociągu wynoszą 9 mln ton.

Pod koniec pierwszej połowy września 2004 r. zakończone zostało technologiczne napełnianie ropociągu, które trwało 42 dni (akcję rozpoczęto 1 sierpnia, a na zakup 425 tys. ton surowca przeznaczono 108 mln \$). Na 13 września zaplanowano tłoczenie pierwszej partii ropy do terminalu Piwdennyj. Taryfę ustalono na poziomie 0,64 \$ za 1 tonę na 100 km oraz 3,5 \$ za 1 tonę załadowaną na tankowiec. Dwa tygodnie po podjęciu decyzji Wasyl Baziw, zastępca Szefa Administracji Prezydenta Ukrainy poinformował, że rewers ropociągu Odessa–Brody ma charakter tymczasowy i wymuszony okolicznościami. Powrót do wykorzystania ropociągu zgodnie z pierwotnymi założeniami jest możliwy ze względów technicznych, politycznych i gospodarczych. Jak powiedział Sergiej Grigoriew — zastępca

dyrektora generalnego Transnefti — rewers Brody–Odessa nie będzie tłoczył 9 mln ton ropy rocznie, ponieważ uniemożliwiają to moce przesyłowe ropociągów na terytorium Białorusi. W związku z tym maksymalna przepustowość ropociągu Odessa–Brody wyniesie 4–5 mln ton rocznie. W ocenie ekspertów Ministerstwa Rozwoju Ekonomicznego i Handlu FR w 2005 r. ropociąg może maksymalnie przetłoczyć 6 mln ton.

W czwartym kwartale 2004 r. tranzyt ropociągiem Odessa–Brody wyniósł 1,04 mln ton, obniżenie tłoczenia od zaplanowanego na 1,2 mln ton było wynikiem zbyt niskiej rentowności eksportu rosyjskiej ropy tą magistralą oraz podwyżką taryf w porcie Jużnyj. Ropociąg był wykorzystany tylko w 46%, chociaż rosyjskie spółki naftowe zapowiadały wykorzystanie pełnych mocy przesyłowych.

W końcu listopada 2004 r. w Kijowie odbyła się międzynarodowa konferencja nt. „Ukraina jako kraj tranzytu energii: problemy geopolityki, geoekonomii i bezpieczeństwa”. Uczestnicy tego forum skupili się na trzech podstawowych tematach: korytarze transportowe, rozwój tranzytowego potencjału Ukrainy i bezpieczeństwo energetyczne w warunkach globalizacji i regionalizacji ekonomiki. W ocenie większości uczestników tego forum ropociąg Odessa–Brody powinien być eksploatowany w kierunku, w jakim było założenie pierwotne, czyli do Płocka. Z wielką ostrożnością należy odnieść się do wypowiedzi prezydenta Ukrainy Wiktora Juszczenki w czasie pobytu w Krakowie w styczniu 2005 r. na temat wykorzystania ropociągu Odessa–Brody w kierunku Płocka i Gdańska.

## 7. Stanowisko USA

Administracja amerykańska swoje stanowisko w sprawie kierunku tłoczenia ropy naftowej rurociągiem Odessa–Brody opiera na analizach sporządzonych przez PriceWaterhouseCoopers, a do głównych argumentów przemawiających za kierunkiem zachodnim projektu zaliczyła:

- ✧ dogodne położenie Ukrainy stanowiące naturalny pomost pomiędzy Morzem Kaspijskim a Europą Zachodnią;
- ✧ ropociąg Odessa–Brody został wpisany w koncepcje utworzenia euroazjatyckiego korytarza transportu ropy, co pozytywnie oddziałuje na realizację długoterminowych politycznych i ekonomicznych interesów Ukrainy w przeciwieństwie do rewersu, który uzależnia ten kraj od Rosji;
- ✧ zainteresowanie rafinerii w Niemczech i Czechach dostawami lekkiej ropy kaspijskiej potwierdza opłacalność projektu;
- ✧ wznowienie prac nad utworzeniem rurociągu omijającego Bosfor (Bułgaria, Rumunia i Turcja) mogą doprowadzić do marginalizacji ropociągu Odessa–Brody w przypadku zaniechania jego przedłużenia do Płocka i Gdańska w efekcie zastosowania rewersu;
- ✧ propozycja BP-TNK nie zabezpiecza interesów Ukrainy w przypadku czasowego wstrzymania lub ograniczenia przepływu tankowców przez Bosfor, a zastosowanie

rewersu jeszcze tylko wydłuży opóźnienia ruchu tankowców przez Bosfor, a to spowoduje straty spółek spedycyjnych i wzrost zagrożenia katastrofą ekologiczną.

Oprócz negatywnych opinii KE, USA i Polski również Turcja wyraziła oficjalny sprzeciw w sprawie rewersu. W ocenie tureckich ekspertów cieśniny Bosfor i Dardanele oraz Morze Marmara to jedne z najbardziej obciążonych szlaków morskich. Poczynając od 1948 r. tylko w Cieśninie Stambulskiej doszło do 403 poważnych wycieków ropy naftowej. Zwiększenie ruchu tankowców jeszcze bardziej pogłębi i tak złożoną sytuację ekologiczną. Nie można wykluczyć, że przeciwnicy pojawią się także i w samej Rosji, okazuje się bowiem iż tłoczenie ropy z Brodów do Odessy ograniczy korzyści Białorusi, która — jak informują białoruskie środki przekazu — może stracić połowę opłat z tranzytu.

28 grudnia 2004 r. w Sofii szefowie rządów Bułgarii, Macedonii i Albanii podpisali memorandum w sprawie budowy ropociągu łączącego porty Burgas w Bułgarii z Vlora w Albanii. Ten transbalkański ropociąg stanowi część Europejskiego Korytarza Transportowego Numer 8. Zakłada się, że jego budowa rozpocznie się w ciągu najbliższego roku. Dyrektor zarejestrowanej w USA spółki AMBO (Albanian Macedonian Bulgarian Oil Corporation) Edward Ferguson poinformował, że koszty budowy ropociągu wyniosą 1,1—1,2 mld \$.

Podpisanie memorandum pozwala na uruchomienie środków finansowych na realizację tego projektu, który otrzymał poparcie waszyngtońskiej administracji. Ustalono, że 75% kosztów budowy pokryją zaciągnięte na ten cel kredyty, a pozostałe 25% prywatni inwestorzy. Budowa ma potrwać 3—4 lata. Długość ropociągu to 912 km, a na Bułgarię przypada 480 km. Dzielne zdolności przesyłowe wynosić będą 750 tys. baryłek, a roczna ilość do tłoczenia — czyli 35 mln ton ropy — jest już zakontraktowana. Cel projektu to stworzenie alternatywnych magistral dla przesyłu kaspijskiej i rosyjskiej ropy z pominięciem Bosforu. Czy realizacja tego projektu może w przyszłości wykluczyć z sieci systemu ropociągów projekt Odessa–Brody–Płock?

Z polskiego punktu widzenia rozwój wydarzeń na Ukrainie pozwoli bardzo szybko powrócić do projektu ropociągu Odessa–Brody i kierunku tłoczenia nim ropy. Na pewno aktualną stanie się sprawa przedłużenia ropociągu do Płocka. Pomimo wielu wątpliwości projekt Odessa–Brody jest nadal realny. W ciągu najbliższych 3—5 lat możliwe jest zakończenie analiz i rozpoczęcie budowy. Jednak dopóki nie pojawią się spółki naftowe, które będą dostarczać ropę naftową i odbiorcy, którzy za nią zapłacą projekt ten pozostanie martwy.

4 marca 2005 r. podczas roboczej wizyty w Kijowie premiera Marka Belki szef ukraińskiego rządu Julia Tymoszenko stwierdziła, że Ukraina uważa za kierunek strategiczny współpracę z Polską w sektorze energetyki w tym tranzytu ropy naftowej. Prezydent Wiktor Juszczenko w trakcie rozmów z prezydentem Władimirem Putinem powiedział, że Ukraina opowiada się za najbardziej efektywnym wykorzystaniem ropociągu Odessa–Brody. Nowe władze ukraińskie nie chcą, ażeby o projekcie decydowały względy polityczne; opowiedziały się za dokonaniem rzetelnej analizy inwestycji pod względem finansowym i technicznym. Również Niemcy wyrazili zainteresowanie doprowadzeniem nitki z Brodów





Rys. 2. Gazociąg Bałtycki  
Źródło: Gazprom 2003.

Fig. 2. The Baltic Pipeline

do Płocka i podczas wizyty Wiktora Juszczenki w Berlinie została zawarta umowa pomiędzy Deutsche Bankiem a Naftohazem Ukraina w sprawie udzielenia pożyczki w wysokości 2 mld euro na modernizację sieci ropociągów i gazociągów w tym projekt Brody–Płock.

Sprawa budowy ropociągu z Brodów do Płocka była jedną z najważniejszych kwestii gospodarczych w rozmowach, jakie w dniach 11–12 kwietnia 2005 r. przeprowadził w Warszawie prezydent Ukrainy Wiktor Juszczenko podczas pierwszej oficjalnej wizyty w Polsce. Zdaniem ukraińskiego prezydenta nie będzie problemu z dostawami kaspijskiej ropy rurociągiem Odessa–Brody–Płock.

## 8. Czym ma być Europejski Gazociąg Północny

Od trzech lat Gazprom i wspierający go w tym aktywnie Kreml promują w kontaktach z państwami i firmami Unii Europejskiej projekt budowy Europejskiego Gazociągu Północnego (EGP). Koncepcja zbudowania rurociągu po dnie Bałtyku, którym miałyby być przesyłany gaz ziemny z Rosji do Europy Zachodniej (omijając obecne państwa tranzytowe:

Białoruś, Ukrainę, Polskę, a także Słowację i Czechy), niezależnie od jej gospodarczego wymiaru będzie miała poważne i dalekosiężne skutki dla bezpieczeństwa energetycznego Polski — jeśli zostanie zrealizowana. Idea EGP jest też egzemplifikacją nowej polityki Federacji Rosyjskiej w dziedzinie energetyki wobec krajów i rynków Europy Wschodniej, Środkowej, Południowej i zarazem sprawdzianem solidarności i efektywności polityki państw UE wobec Rosji.

3 grudnia 2002 r. w Londynie prezes zarządu Gazpromu Aleksiej Miller przedstawił projekt nowej magistrali gazowej — Europejskiego Gazociągu Północnego. Według rosyjskiego projektu gazociąg ma przebiegać po dnie Morza Bałtyckiego i dostarczać gaz do Obwodu Kaliningradzkiego, Niemiec i Wielkiej Brytanii. Dwa tygodnie wcześniej, 18 listopada 2002 r., Zarząd Gazpromu zatwierdził plan przedsięwzięć i harmonogram realizacji projektu (EGP). Londyn został wybrany nieprzypadkowo jako miejsce pierwszej prezentacji: Gazprom zakłada, że jednym z głównych finansujących będzie Europejski Bank Rekonstrukcji i Rozwoju.

Prezentując 27 listopada 2002 r. premierowi Finlandii Paavo Lipponenowi i kierownictwu fińskiego koncernu paliwowo-energetycznego Fortum projekt EGP, Aleksiej Miller przedstawił trasę gazociągu, biegnącego od Wybörgu (rosyjski port nad Zatoką Fińską, około 120 km na północ od Sankt-Petersburga) przez Morze Bałtyckie do miejscowości Greifswald (Meklemburgia, Niemcy), ze stacjami pomp tłoczących, dających maksymalną przepustowość około 20 mld m<sup>3</sup> gazu rocznie. Finowie zaproponowali, by zamiast po dnie Zatoki Fińskiej gazociąg zbudować na lądzie przez południowe wybrzeża Finlandii do półwyspu Hanko i dopiero od tego miejsca poprowadzić rurociąg dnem morza. Skrócenie morskiego odcinka o prawie 400 km umożliwiłoby zwiększenie przepustowości gazociągu do 30 mld m<sup>3</sup> rocznie.

Ta bałtycka magistrala gazowa ma liczyć około 3 tys. km długości i prowadzić od miejscowości Griazowiec w Obwodzie Wołogodzkim do Wybörgu na wybrzeżu bałtyckim i dalej po dnie morza (1189 km) do odbiorców w Niemczech i Skandynawii. W założeniach Gazpromu, wyeliminowanie pośredników i państw tranzytowych w transporcie gazu pozwoli na utrzymanie opłacalności projektu.

Na początku marca 2003 r. prezes Aleksiej Miller zapowiedział, że w 2005 r. rozpocznie się budowa EGP we współpracy z Fortum. Dla realizacji tego projektu Gazprom i Fortum powołały spółkę North Trans Gas, która prowadzi rozmowy z zainteresowanymi partnerami zachodnioeuropejskimi.

## 9. Zmiana koncepcji i partnera strategicznego

Opracowany przez ekspertów Gazpromu projekt zakładał, że na pierwszym etapie rurociąg będzie transportować gaz wydobywany ze złóż położonych w Nadym-Pur-Tazowskim rejonie w Jamalo-Nienieckim Okręgu Autonomicznym, a następnie — ze złóż sztok-

manowskich<sup>4</sup>. Zakładano, że pierwszy gaz ze złóż sztokmanowskich powinien być wydobyty w 2007 roku, a dwa lata później miał się rozpocząć jego przesył systemem EGP w kierunku zachodnim. Przedstawione powyżej działania wpisywały się w terminarz budowy EGP, której rozpoczęcie zaplanowano na 2006 r., a zakończenie w 2010 r.

W połowie 2004 r. podczas rosyjsko-niemieckich rozmów nt. współpracy w sektorze energetycznym przedstawiciele Gazpromu poinformowali, że dla EGP przeznacza się złożo Južno-Ruskie. Rozpoczynając eksploatację złoża Piescowoje (Nadym-Pur-Tazowski rejon) Gazprom przybliżył się do zagospodarowania złóż na Półwyspie Jamal. Ostatnim złożem, które planuje się włączyć do wydobycia w Nadym-Pur-Tazowskim rejonie jest złożo Južno-Ruskie. Rozpoczęcie wydobycia gazu z tego złoża zaplanowano na 2007 r., ma ono zapewnić stabilność dostaw na rynek krajowy i zagraniczny.

Jeżeli w 2020 r. Gazprom planuje wydobycie 580—590 mld m<sup>3</sup>, a w 2030 r. 610—630 mld m<sup>3</sup> to musi rozpocząć eksploatację złóż Półwyspu Jamal, którego baza przemysłowa surowca do wydobycia wynosi 50 bln m<sup>3</sup>, tyle samo co Nadym-Pur-Tazowskiego rejonu na lądzie i morzu. Od 2006 r. Gazprom planuje realizację inwestycji na jamalskich złożach — dotyczy to będzie w pierwszej kolejności przygotowania zasobów do wydobycia i infrastruktury transportowej.<sup>5</sup>

W połowie marca 2005 r. w Moskwie po rozmowach z prezesem zarządu Gazpromu Aleksiejem Millerem prezes zarządu E.ON Ruhrgas dr. Wulf H. Bernotat poinformował, że do końca roku zostanie podjęta decyzja w sprawie udziału niemieckiego koncernu w zagospodarowaniu złoża Južno-Ruskiego. Wartość inwestycji wyceniono na 1 mld \$. Dalej Bernotat przypomniał stare rosyjskie przysłowie „Stary przyjaciel lepszy od dwóch nowych” podkreślając, że alternatywy dla dostaw gazu w okresie długoterminowym nie ma.

Po oświadczeniu złożonym przez Wulfa Bernotata wzrosła konkurencja wśród niemieckich koncernów energetycznych. 15 marca 2005 r. na konferencji w Kassel poświęconej podsumowaniu wyników ekonomicznych koncernu za 2004 r. prezes zarządu Wintershall (wchodzi w skład BASF) Reinier Zwitserloot poinformował o zainteresowaniu jego spółki udziałem w realizacji projektu na wszystkich jego etapach, w tym i zagospodarowaniu złoża Južno-Ruskiego, gdzie jak wiadomo partnerem miał być E.ON. Ponadto Wintershall wyraził zainteresowanie wydobyciem gazu ze złóż Zachodniej Syberii. Wintershall współ-

---

<sup>4</sup> Złożo Sztokmanowskie (Shtokmanov-Field) jest położone w centralnej części Morza Barentsa na głębokości 280—360 m i 550 km od brzegu Półwyspu Kola. Zapasy gazu oceniane są na 3 bln m<sup>3</sup>. Eksploatacja ma się rozpocząć w 2010 r. Statoil i Norsk Hydro prowadzą badania w sprawie budowy zakładu do skraplania gazu, którego importem zainteresowane są Stany Zjednoczone. Złożo to zostało zbadane w drugiej połowie lat siedemdziesiątych XX w. i charakteryzuje się najbardziej optymalnymi warunkami do eksploatacji. Przez cały rok akwen nie zamarza. W wyniku zgłoszonych przez Norwegię pretensji w 1982 r. zostały wstrzymane prace wiertnicze na tym złożu. Od tego czasu Rosja i Norwegia ze względu na odmienną interpretację postanowień prawa morskiego nie osiągnęły do dzisiaj porozumienia. Na rosyjskie propozycje w sprawie uregulowania spornej „szarej strefy” w stosunkach między obu krajami strona norweska dalsze rokowania uzależnia od określenia granicy, czyli delimitacji szelfu.

<sup>5</sup> A. Sapun, Aliksandr Ananienkow, *Jamalu niet rawnnych*, Magazyn „Nieftiegazowaja Wertikal”, nr 2, Moskwa 2005, s. 39.

pracuje z Gazpromem przy wydobyciu gazu z pokładów wchodzących w skład złoża Uriengojskiego (25% produkcji przeznaczona na rynek UE) i zamierza wziąć udział w zagospodarowaniu szelfowych złóż w Dagestanie. Tylko w 2004 r. Gazprom i Wintershall o 42% zwiększyły eksport gazu, głównie do Francji i Austrii.

11 kwietnia 2005 r. na targach przemysłowych w Hanowerze w obecności prezydenta Władimira Putina i kanclerza Gerharda Schrödera szefowie Gazpromu i BASF podpisali porozumienie o współpracy w sektorze gazu ziemnego. Wchodząca w skład BASF spółka Wintershall uzyskała prawo do udziału w eksploatacji złoża Južno-Ruskiego. Zapisy porozumienia zakładają także udział Wintershallu w budowie gazociągu po dnie Morza Bałtyckiego. To oznacza, że nie E.ON i jego spółka Ruhrgas będzie strategicznym partnerem Gazpromu, a BASF i Wintershall.

## 10. Poparcie Niemiec i Wielkiej Brytanii

Od samego początku projektem budowy gazociągu bałtyckiego zainteresowanie wyraziły E.ON Ruhrgas i Wintershall i brytyjsko-holenderski Shell (KE przyznała 3 mln euro na przygotowanie studium wykonalności). Fiński Fortum jest zainteresowany budową odnogi do Szwecji w celu zaopatrzenia posiadanych tam własnych elektrowni i wzrostu dostaw gazu do Skandynawii. Ponadto zainteresowanie udziałem w realizacji projektu zgłosiły: BASF, Centrica i BP. Wielkość dostaw gazu w ramach budowanego projektu ma wynieść 19,3 mld m<sup>3</sup> rocznie.

Süddeutsche Zeitung z 1 grudnia 2004 r. w artykule Ulricha Schäfera „Rurociąg do Putina” informuje, że latem 2004 r. kanclerz Schröder przebywał z poufną misją w Londynie, gdzie spotkał się z kierownictwem koncernu BP w celu wysondowania, czy Brytyjczycy posiadający w Niemczech sieć stacji paliwowych Aral włączą się do realizacji projektu budowy gazociągu po dnie Bałtyku.

Gazprom w sprawie realizacji projektu gazociągu bałtyckiego prowadził konsultacje także z norweską firmą Norsk Hydro o przeprowadzeniu wymiennych dostaw (SWOP) jamalskiego gazu do Europy Zachodniej. Takie operacje pozwoliłyby obu koncernom zmniejszyć koszty transportu surowca, a także umocnić swoje monopolistyczne pozycje na rynku europejskim. Jeden z rozważanych wariantów jest bardzo niekorzystny dla Polski: zakłada on, że Gazprom dostarczałby gaz do Polski na podstawie (możliwego w przyszłości) polsko-norweskiego kontraktu, a Norsk Hydro tą samą ilość przesyłałaby do Wielkiej Brytanii.

Rosja zabiega o poparcie projektu gazociągu bałtyckiego także na szczeblu politycznym w kontaktach z największymi państwami europejskimi. Celem tych zabiegów jest w pierwszej kolejności zwiększenie zainteresowania projektem potencjalnych inwestorów i odbiorców. Podczas wizyty Władimira Putina w Londynie w lipcu 2003 r. podpisano rosyjsko-brytyjskie memorandum w sprawie budowy EGP, podczas rosyjsko-niemieckiego szczytu

w Jekatierynburgu (8—9 października 2003 r.) kanclerz Gerhard Schröder dał do zrozumienia, że podobne memorandum mogą wkrótce podpisać Niemcy. W październiku 2003 r. goszczącemu w Moskwie premierowi Francji J.M. Raffarin strona rosyjska zaproponowała, aby Gaz de France (Francja rocznie importuje 8 mld m<sup>3</sup> gazu z Rosji) wziął udział w budowie EGP.

W przyjętym na zakończenie szczytu UE–Rosja (6 listopada 2003 r. Rzym) raporcie na temat dialogu energetycznego została podjęta decyzja o sfinansowaniu ze środków UE studium wykonalności tego projektu. Jedenastego listopada 2003 r. projekt gazociągu Rosja–Niemcy–Wielka Brytania z odgałęzieniem do krajów skandynawskich został umieszczony na liście KE w dokumencie „Inicjatywy dla wzrostu”. Eksperti unijni w swoich koncepcjach brali pod uwagę trzy warianty nowego gazociągu z Rosji do Europy Zachodniej:

- ✧ gazociąg po dnie Bałtyku,
- ✧ druga nitka gazociągu jamalskiego przez Polskę,
- ✧ gazociąg przez Ukrainę i Słowację.

Projekt został wprowadzony na listę priorytetów decyzją RE na szczycie w Salonikach, co zostało następnie zatwierdzone przez Parlament Europejski. To stanowiło podstawę wpisania go na listę „quick start projects”. W odróżnieniu od projektów transportowych, przy opracowywaniu listy priorytetów w dziedzinie infrastruktury energetycznej nie zaproszono państw kandydujących do UE, ograniczając się do projektów stanowiących przedmiot zainteresowania 15 członków UE.

Dyrektor KE Cleutinxem po rozmowach przeprowadzonych w Ministerstwie Przemysłu i Energetyki FR (11 października 2004 r.) w sprawie dostaw ropy i gazu oraz działalności Energy Technology Centre poinformował, że budowa gazociągu bałtyckiego to kwestia odległej przyszłości, a Rosja nie jest w zasadzie projektem zainteresowana, o czym świadczy fakt, że nie poparła koncepcji wykonania feasibility study projektu (KE wyasygnowała na ten cel 3 mln euro). Nie było chętnych do wykonania projektu tak po stronie rosyjskiej, jak i unijnej. Rosja posługiwała się gazociągiem bałtyckim jako straszakiem i środkiem nacisku na kraje tranzytowe.

10 listopada 2004 r. w wyniku rozmów Dyrektora Generalnego Dyrekcji Generalnej ds. Energii KE F. Lamoureux z Ministrem Przemysłu i Energetyki FR W. Christienko podjęto decyzję o utworzeniu grup tematycznych w ramach dialogu energetycznego UE–FR. Podpisany przez obie strony raport (Fifth Progress Report:UE–Russia Energy Dialogue) określił ramy dalszej współpracy, a do priorytetowych obszarów zaliczono:

- ✧ stworzenie finansowego wsparcia inwestycji zagranicznych,
- ✧ efektywność energetyczną,
- ✧ bezpieczeństwo transportu drogą morską,
- ✧ wzmocnienie sektorów elektroenergetycznych UE–FR (synchronizacja systemów elektroenergetycznych i integracja rynków).

## 11. Czy Gazociąg Bałtycki ma szansę na realizację?

Idea Europejskiego Gazociągu Północnego, która przed trzema laty wydawała się być bardziej środkiem nacisku na kraje tranzytowe w celu osiągnięcia rozstrzygnięć korzystnych dla Rosji, jeszcze nie nabrała realnych kształtów projektu, który może być zrealizowany. Gazprom przez swoją spółkę-córkę Lentransgaz rozpoczął prace projektowe i uzgadnianie z mieszkańcami Obwodu Leningradzkiego budowy gazociągu do morskiego wybrzeża.

O realności i prawdopodobieństwie realizacji projektu zadecydują uwarunkowania głównie ekonomiczno-techniczne, ale też polityczne. Na pierwszym miejscu należy wyliczyć prognozowaną wzrastającą rolę gazu jako ważnego źródła energii dla gospodarki europejskiej.

Za budową gazociągu bałtyckiego przemawiają także duże zasoby gazu ziemnego w północnych regionach Rosji (wraz z zagospodarowaniem nowych złóż) oraz znaczenie eksportu gazu dla rosyjskiej gospodarki i ugruntowane już związki handlowe między Gazpromem a europejskimi firmami gazowymi z krajów UE.

Eksport gazu systemem EGP pozwoli na obniżenie kosztów transportu. Według obliczeń ekspertów Gazpromu, koszt transportu 1 mld m<sup>3</sup> będzie niższy o 28—30 mln \$ w porównaniu z transportem drogą lądową np. systemem Jamal–Europa, co oznacza zmniejszenie kosztów transportu 1000 m<sup>3</sup> o 28—30 \$ czyli inaczej o około 25 % przeciętnej ceny 1000 m<sup>3</sup> (dla odbiorcy).

Budowa EGP jest technicznie przedsięwzięciem skomplikowanym, ale wykonalnym. Liczący 3 tys. km gazociąg bałtycki nie byłby najdłuższym rurociągiem. Dla porównania: gazociąg Urengoj–Użgorod, przeznaczony do przesyłu gazu dla odbiorców w Europie Zachodniej ma długość 4450 km; gazociąg Jamal–Europa (z Jamalo-Nienieckiego Okręgu Autonomicznego do Westfalii i Nadrenii w Niemczech) ma do zachodniej granicy Polski długość 4107 km. Podczas budowy gazociągu „Błękitny Potok” przez Morze Czarne rosyjskie firmy zyskały doświadczenie układania rurociągów na morzu i przetestowały unikalny sprzęt, niezbędny do tego rodzaju prac.

Koszty budowy EGP będą co najmniej 2,5-krotnie wyższe niż wybudowanie drugiej nitki gazociągu Jamal–Europa (uwzględniając mniejszą moc przesyłową gazociągu północnego) i część ekspertów (np. z norweskiego Statoil) uważa, że projekt w obecnych warunkach jest nieopłacalny. Jednakże, uwzględniając poparcie UE dla projektu (wpisanie EGP jako priorytet nr 1 daje pierwszeństwo w uzyskaniu pomocy finansowej Wspólnoty) i zainteresowanie firm oraz perspektywiczną opłacalność projektu, można przypuszczać, że stworzenie konsorcjum i uzyskanie kilkumiliardowego kredytu (jako kredytodawca mogą wystąpić także banki rosyjskie) będzie w pełni możliwe. Jakkolwiek EGP jest bardziej kosztowny niż, przykładowo, II nitka Jamal–Europa istnieją szanse uzyskania źródeł finansowania. Gospodarcze i polityczne znaczenie Rosji dla dużych państw UE tworzy sprzyjające tło dla realizacji projektu EGP.

W pierwszej połowie lutego 2005 r. w Berlinie na spotkaniu kanclerza Gerharda Schrödera z rosyjskimi przemysłowcami prezes zarządu Gazpromu Aleksiej Miller oświadczył, że budowa Europejskiego Gazociągu Północnego rozpocznie się w 2010 r., nie jak planowano w 2005 r. Po raz pierwszy projekt gazociągu bałtyckiego — brak ekonomicznego uzasadnienia — skrytykowali przedstawiciele rządu FR. 3 marca 2005 r. minister Rozwoju Ekonomicznego i Handlu Herman Gref na posiedzeniu gabinetu, w trakcie którego omawiano plany inwestycyjne Gazpromu na 2005 r. ostrej krytyce poddał politykę finansową monopolisty, w tym pomysł na ułożenie rur po dnie Morza Bałtyckiego; poparł go również minister Finansów Aleksiej Kudrin.

## 12. Sytuacja ekonomiczna Gazpromu

Gazprom nie posiada środków finansowych na przeprowadzenie tak kosztownej inwestycji. Wiele wątpliwości budzi też możliwość wykorzystania technologii sprawdzonych przy budowie „Błękitnego Potoku” do budowy gazociągu przez burzliwe, zamarzające Morze Bałtyckie. Istnieje ryzyko, że realizacja EGP może okazać się kolejną mało udaną pod względem opłacalności finansowej inwestycją, jak wspomniany „Błękitny Potok” przez Morze Czarne.

Gazprom — pomimo, że w ostatnich latach był krytykowany za brak przeprowadzenia strukturalnych reform i przepowiadano mu załamanie produkcji z rocznym wydobyciem na poziomie 545 mld m<sup>3</sup> w 2004 r. i 590 mld m<sup>3</sup> w 2010 r. — będzie przesądzał o sytuacji w całym sektorze gazowym Rosji. Wzrośnie udział niezależnych producentów, spółek naftowych oraz zagranicznych koncernów energetycznych w wydobyciu, transporcie i eksporcie rosyjskiego gazu. Na koniec 2004 r. Gazprom pozostawał jeszcze przedsiębiorstwem z przewagą kapitału prywatnego, jednak przejęcie Rosnieftu i kupno akcji Jugansknieftiegazu spowodowało, że pakiet większościowy akcji Gazpromu powróci do państwa.

12 lipca 2004 r. grupa kapitałowa Gazprom opublikowała wyniki finansowe za 2003 r. według międzynarodowych standardów (MSFO). Nowe dane w sposób znaczący odbiegają od danych opublikowanych na podstawie rosyjskich standardów (RSBU). I tak czysty zysk wyniósł 159,95 mld R (170,88), a dochód ze sprzedaży 844,6 mld (819,8). W raporcie sporządzonym według MSFO figuruje pozycja: krótko- i długookresowe zobowiązania finansowe, w tym wobec skarbu państwa. Dla Gazpromu stanowią niemałą sumę około 30 mld \$ (900 mld R). Jeżeli według standardów RSBU dług zmniejszył się z 500 w 2002 r. do 440 mld R w 2003 r., to według MSFO zwiększył się z 505 do 521 mld R.

8 grudnia 2004 r. rada dyrektorów Gazpromu podjęła decyzję u udziale w przetargu na kupno przez jej spółkę-córkę Gazpromnieft 76,79% akcji Jugansknieftiegazu. W tym samym czasie zadłużenie Gazpromu wynosiło 400 mld R. Przyjęta przez zarząd Gazpromu decyzja o zakupie Jugansknieftiegazu spowodowała korektę planów inwestycyjnych na 2005 r., które z 262,6 mld R zmniejszą się do poziomu 150 mld R.

Zła kondycja finansowa Gazpromu skłania kierownictwo firmy do „ucieczki do przodu”. Na koniec 2002 r. zadłużenie Gazpromu wynosiło 14,7 mld \$, w 2003 r. koncern musiał przeznaczyć na obsługę zadłużenia 7,5 mld \$, czyli około 70% dochodu z eksportu (19,2 mld \$ w 2004 r.). W ocenie ekspertów Gazprom uważany jest za bankruta, którego nie da się ani zmodernizować, ani zreformować. Stąd pojawiają się pomysły, aby „dziurę budżetową” pokryć przez podwyżkę cen surowca dla europejskich odbiorców.

Kiedy 25 sierpnia 1993 r. w Warszawie podpisano „Porozumienie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o budowie systemu gazociągów dla tranzytu gazu rosyjskiego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i dostawach gazu rosyjskiego do Rzeczypospolitej Polskiej”.<sup>6</sup> Koszt całej inwestycji oszacowano na 2,5 mld \$, w tym drugiej nitki na 1,1 mld \$. System gazociągów tranzytowych Jamal–Europa Zachodnia posiada docelową zdolność przesyłu gazu ziemnego — do 67 mld m<sup>3</sup> rocznie. Wstępna wartość budowy EGP to ponad 6 mld \$.

### 13. Dialog czy zależność — EGP a współpraca energetyczna UE–FR

Prognozowany w najbliższych dziesięcioleciach wzrost zużycia gazu ziemnego w krajach Unii Europejskiej, Ameryki Północnej i Regionu Oceanu Spokojnego przy spadku wydobycia tego surowca z własnych złóż spowoduje zwiększenie dostaw spoza wyżej wymienionych geoeconomicznych centrów światowej gospodarki. Wzrost importu gazu wcale nie musi oznaczać uzależnienia czy zagrożenia dla bezpieczeństwa energetycznego każdego kraju z osobna. Chodzi raczej o utworzenie w perspektywie średniookresowej zliberalizowanego rynku gazu nie o charakterze regionalnym, czy kontynentalnym ale globalnym, w którym Rosja, ze względu na swoje położenie i posiadane zasoby odgrywać będzie wiodącą rolę.

Status największego w świecie producenta gazu ziemnego ze 610 mld m<sup>3</sup> w 2004 r. do 730 mld m<sup>3</sup> w 2020 r i eksportera ze 194 mld m<sup>3</sup> w 2004 r. do 280 mld m<sup>3</sup> w 2020 r. będzie ważnym instrumentem Moskwy w realizacji jej celów politycznych i gospodarczych. Gazowa polityka Rosji będzie miała na celu — obok utrzymania konkurencyjności swojej oferty eksportowej — zachowanie kontroli (lub znaczącego udziału w jej sprawowaniu) nad głównymi trasami transportu gazu na przestrzeni postradzieckiej: od miejsc wydobycia do ośrodków rozdzielczych i dystrybucyjnych oraz zdobycie trwałego miejsca na rynkach rozszerzonej Unii Europejskiej, Stanów Zjednoczonych Ameryki i Regionu Oceanu Spokojnego.

Na koniec 2003 r. około 25% energii pierwotnej w UE — do czasu akcesji nowych członków — była wytwarzana z gazu ziemnego. Z roku na rok wzrasta spożycie gazu

---

<sup>6</sup> Zbiór Dokumentów. Polski Instytut Spraw Międzynarodowych Nr 3, Warszawa 1993 r.



ziemnego w UE; w 2003 r. przekroczyło ono 480 mld m<sup>3</sup>. Prognozy Dyrekcji ds. Transportu i Energii KE przewidują, że w 2020 r. 75% gazu na rynku UE będzie pochodzić ze złóż położonych poza Wspólnotą. Rosja uważana jest w perspektywie średniookresowej za najważniejszego dostawcę.

Uznanie EGP za jeden z priorytetów w rozwoju infrastruktury energetycznej Unii wynika nie tylko z potencjalnych korzyści ekonomicznych, jakie przyniesie realizacja projektu. Plany ustanowienia bezpośredniej komunikacji energetycznej Rosja — Zachód odzwierciedlają nową rolę Rosji jako strategicznego partnera Francji i Niemiec w globalnej polityce tych państw. Straty, ponoszone przy realizacji tego projektu przez państwa tranzytowe (Polska, Ukraina, Białoruś) w postaci zmniejszenia ich roli regionalnej i osłabienia ich bezpieczeństwa energetycznego, albo są świadomie ignorowane, albo wręcz — w kalkulowane w projekt.

Przyjęty na szczycie UE–FR 6 listopada 2003 r. w Rzymie IV Raport o postępie w rosyjsko-unijnym Dialogu Energetycznym, jakkolwiek nie stanowi ani przełomu, ani nawet jakościowego postępu w dialogu, zawiera deklaracje dalszych rozmów, które mają dotyczyć m.in. perspektyw integracji rynków energii, zasad dostaw gazu, bezpieczeństwa transportu morskiego, współpracy w dziedzinie energetyki jądrowej, a także wspólnych projektów w sferze infrastruktury energetycznej. UE podjęła decyzję o finansowaniu feasibility study Europejskiego Gazociągu Północnego, uznanego podczas szczytu w październiku 2001 r. za projekt priorytetowy.

Niezależnie od braku spektakularnego postępu w Dialogu Energetycznym UE–FR, należy odnotować, że jest on najbardziej zaawansowanym obszarem współpracy w ramach tworzenia Wspólnej Przestrzeni Ekonomicznej, przynosi konkretne decyzje (jak, przykładowo, wynegocjowane w 2000 r. wstępne porozumienie o podwojeniu przez UE zakupów gazu ziemnego w Rosji w zamian za inwestycje europejskie w rosyjskim sektorze energetycznym) zarówno takie, które znajdują swoje odzwierciedlenie we wspólnych dokumentach, jak i takie, które pozostają „poza kadrem” — jak zapowiedź Władimira Putina zgody Rosji na reeksport gazu, sprzedawanego koncernom z Włoch, Niemiec i Austrii.

Europejski Gazociąg Północny może być potraktowany przez strony dialogu jako swego rodzaju potwierdzenie woli strategicznej współpracy energetycznej, a uzasadnienie realizacji projektu — wybiegać poza bieżące interesy i motywy ekonomiczne.

## Ocena i wnioski

W najbliższych latach głównym problemem dla Polski i innych krajów położonych nad Morzem Bałtyckim będzie pogodzenie interesów spółek naftowych i gazowych z racjami politycznymi, ekonomicznymi i ekologicznymi. Polska powinna konsekwentnie opowiadać się za lądowym kierunkiem transportu ropy naftowej i gazu ziemnego z Federacji Rosyjskiej i Regionu Morza Kaspijskiego do Europy Zachodniej jako trasy tańszej, pewniejszej

i ekologicznie bezpieczniejszej. Stanowisko takie winno być reprezentowane w kontaktach z UE i na wszelkich forach, a jako jeden z argumentów należy szczególnie eksponować ten, związany z zagrożeniami ekologicznymi dla Bałtyku.

Rozbudowa projektu Euroazjatyckiego Korytarza Transportu Ropy Naftowej, którego stałym elementem powinien być ropociąg Odessa–Brody–Płock wzmocni nasze bezpieczeństwo energetyczne i umocni pozycję kraju tranzytowego na kontynencie. Realizacja projektu nie może się odbywać bez przedstawienia przez Kijów, Moskwę, Baku i Astanę długoterminowych umów na dostawy i odbiór ropy ze złóż Morza Kaspijskiego czy Syberii Zachodniej. Przed budową ropociągu Brody–Płock zainteresowane firmy muszą mieć pewność, czy znajdzie się ropa, którą będzie można tłoczyć.

Ropociąg Odessa–Brody–Płock to szansa na dywersyfikację źródeł dostaw ropy naftowej do Europy Środkowej i Zachodniej (nie dotyczy to dywersyfikacji szlaków transportu, gdyż odbywać się on ma częściowo przez terytorium Rosji). Władze polskie udzieliły projektowi poparcia politycznego, jednak budowa ropociągu powinna być oparta na zasadach czysto komercyjnych. Planowana budowa gazociągu bałtyckiego, omijającego Polskę, w terminie średniookresowym może stanowić alternatywę dla budowy drugiej nitki gazociągu Jamal–Europa. Realizacja tego projektu naruszy nie tylko tranzytowe interesy Polski, ale osłabi nasze bezpieczeństwo energetyczne wynikające z położenia geograficznego dla przesyłu rosyjskich węglowodorów do Europy Zachodniej. Może doprowadzić w dłuższej perspektywie (także z powodu odroczenia lub zaniechania realizacji drugiej nitki gazociągu Jamal–Europa) do występowania deficytu gazu w Polsce. Zadaniem bieżącym jest wprowadzenie budowy drugiej nitki gazociągu Jamal–Europa Zachodnia jako priorytetowego na listę projektów KE.

Należy rozpatrzyć sposoby włączenia się do dialogu energetycznego, a zwłaszcza przedsięwzięć inicjatywy, które zapewniłyby Polsce podmiotową (jako ważnego odbiorcy i kraj tranzytowy) rolę w dialogu. Cel ten można jedynie osiągnąć przez rozbudowę pojemności magazynów gazu, zwiększenie liczby połączeń z systemami tłoczenia gazu innych krajów europejskich, co pozwoli utworzyć sieć połączeń rewersyjnych, rozpatrzenia możliwości dostaw gazu w postaci skroplonej, odejście od zasady „zakazu reeksportu” gazpromowskiego gazu dostarczanego do Polski.

## Literatura

- Programma socjalno-ekomiczieskiego razwtija Rossijskoj Fiedieracji na sriedniesrocznuju pierspiektiwu (2002—2004). Tiekst i kommientari. Moskwa 2002.
- Energeticzieskaja strategija Rossiji, Moskwa 2003.
- Magazyn „NieftieRynok”, Moskwa, 2003—2005.
- Miesiecznik „Mieżdunarodnyje ekonomiczieskije odnoszienia”, Moskwa 2003—2005.
- Miesiecznik „Morskoj flot”, Moskwa 2003—2005.
- Miesiecznik „Nieft i gaz” Moskwa, 2003—2005.
- Miesiecznik „Nieft, Gaz, Biznes” Moskwa 2003—2005.

Miesięcznik „Nieft. Gaz. Promysliennost”, Petersburg 2003—2005  
Miesięcznik „Wnieszniaja torgowlja”, Moskwa 2003—2005.  
Magazyn „Tarifnoje riegulirowanije i ekspertiza”, Moskwa 2003—2005.  
Miesięcznik „Nieftiegazowaja Wiertikal”, Moskwa 2003—2005.  
Miesięcznik „Gazprom”, Moskwa 2003—2005.  
Dziennik „Kommiersant”, Moskwa 2003—2005.  
Dziennik „Rossijskaja Gazieta”, Moskwa 2003—2005.

Aleksander WASILEWSKI

## Oil Piping Odessa–Brody–Płock and Gas Piping North Transgas

### Abstract

Pipelines are the only universal means of oil and gas transport on land and at sea bottom. A network of oil and gas pipelines in the world grows very quickly. One of the most rational directions of the Russian oil and gas transport can go through the Polish territory; this route should be included in the objectives of the single energy and transport infrastructure in the geoeconomic space of Eurasia. Transit through Poland is the cheapest, safest and fastest route of pumping oil and gas from the Russian Federation, Caspian Sea Region and Middle Asia to Western Europe.

As a transit country we should support the land transport of oil and gas and emphasise the following strengths of pipeline transportation: supply continuity, quickness of pumping, low costs of transportation in comparison to other means of delivery and a high level of reliability. The article discusses the origin and the current political, economic and technical situation around the two projects of transporting fuels, with whose realisation Poland is keenly interested: the oil pipeline Odessa–Brody–Płock and gas pipeline at the bottom of the Baltic Sea.

KEY WORDS: Oil Piping Odessa–Brody–Płock, Gas Piping North Transgas