

# Zadowalający stan bezpieczeństwa energetycznego



Rozmowa z Waldemarem Pawlakiem,  
Wicepremierem i Ministrem Gospodarki

**– Jaka jest Pańska ocena stanu bezpieczeństwa energetycznego Polski w zakresie zaopatrzenia w ropę naftową?**

– Ze względu na niewielkie zasoby własnej ropy naftowej krajowe zapotrzebowanie musimy zaspokajać surowcem z importu. Najwięcej, bo około 95% ropy sprowadzamy z Rosji, resztę z państw byłego Związku Radzieckiego oraz krajów basenu Morza Północnego. Poziom naszego bezpieczeństwa w tym obszarze w dużej mierze zależy od możliwości przesyłowych, przystosowania technologicznego przetwórców ropy, a także decyzji samodzielnych podmiotów sektora naftowego.

Do Polski ropa naftowa może być dostarczana dwoma drogami. Z kierunku wschodniego ropociągami „Przyjaźń”, bądź też drogą morską – przez Naftoport w Gdańsku. Możliwości przeładunkowe terminala naftowego w Gdańsku przewyższają znacznie zapotrzebowanie krajowe. Blisko 70% akcji spółki Naftoport jest w rękach Skarbu Państwa. Z tego względu stan bezpieczeństwa energetycznego Polski pod względem zaopatrzenia w ropę naftową mogę ocenić jako zadowalający.

**– Jak w tym kontekście zapatruje się Pan na kwestie przedłużenia do Polski rurociągu Odessa – Brody? Czy będzie Pan przekonywał stronę ukraińską i polskie firmy do realizacji inwestycji? A może są inne koncepcje przesyłu rurociągowego ropy do Polski?**

– Jesteśmy zaangażowani w prace nad projektem utworzenia korytarza do transportu ropy naftowej z rejonu Morza Kaspijskiego na rynki międzynarodowe, biegnącego przez Azerbejdżan, Gruzję, Ukrainę i Polskę.

Dla realizacji inwestycji Brody – Płock istotne znaczenie będzie mieć pozyskanie odpowiednich partnerów-procentów ropy naftowej, którzy byłiby zainteresowani tym kierunkiem przesyłu. Decyzja o ewentualnej budowie spadnie po ustaleniach z Azerbejdżanem, Gruzją, Ukrainą, Litwą, a w przyszłości być może z Kazachstanem. Nie może być to jednak decyzja polityczna, tylko rozstrzygnięcie o charakterze ekonomicznym. Projekt będzie weryfikowany przez instytucje finansowe, szczególnie przez banki, które będą go kredytować.

**– Maleje tranzyt rosyjskiej ropy przez Naftoport, jeszcze bardziej mogą niepokoić informacje o rosyjskich planach budowy drugiej nitki Bałtyckiego Systemu Rurociągowego (BPS). Inwestycja ta pozwoli Rosji całkowicie zrezygnować z przesyłu ropy naftowej przez Białoruś i Polskę na Zachód rurociągiem „Przyjaźń”, gdyż będzie ekspediowana z terminalu w Primorsku, którego zdolność przeładunkowa wzrośnie po rozbudowie o 50 mln ton. Co można zrobić w sytuacji, gdy Rosja zdecydowała się na zmianę tras transportowych, w tym zwiększenie eksportu morskiego kosztem ropociągów, aby przynajmniej utrzymać przychody z tranzytu rosyjskiej ropy i umocnić pozycję Polski jako kraju tranzytowego?**

– Rzeczywiście, w maju ubiegłego roku premier Federacji Rosyjskiej Michaił Fradkow podpisał rozporządzenie o budowie drugiej nitki Bałtyckiego Systemu Rurociągowego (BPS-2). Ma on prowadzić do bałtyckiego portu Primorsk w Zatoce Fińskiej z Unieczy w obwodzie briańskim, gdzie przy granicy z Białorusią znajduje się rozgałęzienie ropociągu „Przyjaźń”. Rachunek ekonomiczny pozwala jednak przypuszczać, że transport rosyjskiego surowca rurociągiem „Przyjaźń” nie zostanie wstrzymany. Jest to po prostu najtańszy sposób transportu rosyjskiej ropy naftowej. Przesył ropy drogą morską może być jedynie dodatkową opcją.

**– Czy jest właściwe z punktu widzenia całokształtu polskich interesów gospodarczych, aby Lukoil budował bieżącą przeładunkową w Porcie Gdańskim?**

- Lukoil jest zainteresowany wzmocnieniem swojej pozycji na rynku europejskim, w tym również w Polsce. W dedykowanej przez zarząd spółki strategii zapisane jest zwiększenie sprzedaży paliw w Europie i USA, produkowanych na własnych rafineriach. W związku z tym spółka bada możliwości budowy bazy przeladunkowej.

Firma ta działa w Polsce już od 1997 roku. Dostarcza na nasz rynek m.in. olej napędowy, oleje bazowe, parafiny oraz inne produkty naftowe z własnych rafinerii w Rosji. Jest gwarantem części dostaw ropy naftowej przesyłanej pociągami „Przyjaźń” do polskich i niemieckich rafinerii, tak więc baza przeladunkowa Lukoila w Gdańsku nie powinna być postrzegana jako zagrożenie polskich interesów gospodarczych.

- Włóczę się od 2002 roku budowa trzeciej nitki rurociągu na odcinku wschodnim i prawdziwa „karuzela” przesów mogą sugerować, że PERN – strategiczna spółka Skarbu Państwa – nie jest w najlepszej kondycji. Jak Pan ocenia funkcjonowanie PERN w ostatnim czasie? Jakie są oczekiwania wobec PERN; jaka powinna być strategia spółki? Jak usprawnić działanie tego tak ważnego dla gospodarki kraju podmiotu?

- PERN koncentruje swoją działalność na zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego kraju. Świadcząc usługi w zakresie przesyłu i magazynowania ropy naftowej, dba jednocześnie o optymalne wykorzystanie posiadanej infrastruktury. Zasadnicze cele działania spółki nie zmieniają się. Skarb Państwa jest i pozostanie jedynym akcjonariuszem spółki, co jest gwarancją wypełnienia przez PERN statutowych zadań. Realizacja trzeciej nitki rurociągu „Przyjaźń” zostanie dokończona, a periodyczne zmiany na stanowiskach kierowniczych nie mogą mieć wpływu na prawidłowe funkcjonowanie przedsiębiorstwa.

- W zaktualizowanej w 2007 roku „Strategii dla przemysłu naftowego w Polsce” założono, że PKN ORLEN i Grupa LOTOS pozostaną odrębnymi, konkurencyjnymi środkami biznesowymi. LOTOS ewoluuje w kierunku nowoczesnej rafinerii paliwowej, podczas gdy ORLEN ma tradycyjnie mocną pozycję jako producent petrochemikaliów – połączenie obu segmentów mogłoby więc przynieść korzyści. Jak Pan zapatruje się na tę kwestię?

- Realizowana obecnie „Polityka Rządu RP dla przemysłu naftowego w Polsce” wykluczyła możliwość konsolidacji PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. Taki skonsolidowany podmiot byłby w większym stopniu narażony na ryzyko wrogiego przejęcia. Konsolidacja pociągałaby za sobą także niebezpieczeństwo monopolizacji rynku wewnętrznego.

Moim zdaniem w Polsce powinny funkcjonować dwa niezależne ośrodki paliwowe, co pozwoli na zachowanie zdrowych mechanizmów konkurencji. Obecnie obie spółki dobrze sobie radzą. LOTOS realizuje swoje ambitne plany rozwoju 10+, które pozwolą na zwiększenie ilości przetwarzanej ropy naftowej z 6 do 10,5 mln ton ropy naftowej rocznie. ORLEN zaś coraz śmielej radzi sobie na międzynarodowych rynkach.

- Grupa LOTOS zdecydowała się na sprowadzanie ropy tankowcami, dywersyfikując sposób zaopatrzenia w ropę. Czy przy cenie ok. 100 dolarów za baryłkę ropy nie jest to zbyt duża rozrzutność?

- Grupa LOTOS, podejmując działania mające na celu zaspokojenie części przerabianej ropy naftowej typu Ural ropą morską sprowadzaną tankowcami, przeprowadziła zapew-

ne rachunek ekonomiczny takiego sposobu pozyskiwania surowca. Trudno oceniać to przedsięwzięcie, nie znając szczegółów kontraktów. Rozpatrując zasadność tego działania, dodatkowo należy wziąć pod uwagę różnice między poszczególnymi gatunkami ropy naftowej i wynikające stąd różne możliwości uzyskania poszczególnych produktów ra-



finacji. Ropy arabskie to z reguły ropy lekkie, zawierające małe ilości siarki, co przekłada się na niższe koszty przerobu. Najdroższymi procesami rafineryjnymi są bowiem te związane z usuwaniem siarki z produktów rafinacji.

- Jak Pan ocenia tempo rozwoju obu krajowych producentów paliw? Czy zadawała Pana poziom konkurencyjności rynku? Czy wprowadzona w 2007 roku ustawa o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego..., sprzyja rozwojowi tego rynku? Jaka jest opinia na temat tej ustawy po roku jej obowiązywania?

- Tempo rozwoju obu krajowych producentów jest dobre. Instalacje przerobu ropy naftowej oraz stosowane procesy jej rafinacji stawiają nasze rafinerie w gronie najlepszych. Produkowane paliwa oraz inne produkty rafinacji spełniają najwyższe wymagania jakościowe oraz ekologiczne. Nasi producenci wytwarzają już oleje napędowe o zawartości siarki do 10 ppm oraz benzyny tzw. bezsiarkowe – co w Unii Europejskiej stanie się obowiązkiem dopiero od 2009 roku. Obie spółki realizują też ambitne programy inwestycyjne.

Przepisy wprowadzone ustawą O zapasach ropy naftowej z dnia 16 lutego 2007 roku, zalecylowujące uporządkowały i uszczelnili system zapasów interwencyjnych. Ich widocznym efektem jest osiągnięcie przez Polskę wymaganej ilości zapasów obowiązkowych paliw. Ustawa o zapasach zabezpiecza funkcjonowanie gospodarki w okresach zakłóceń w dostawach ropy naftowej lub paliw.

- Dziękujemy za rozmowę.

□