

KONCEPCJE DYWERSYFIKACJI ŹRÓDEŁ I KIERUNKÓW DOSTAW ROPY NAFTOWEJ DO POLSKI W MYŚLI POLITYCZNEJ SOJUSZU LEWICY DEMOKRATYCZNEJ W LATACH 2001–2005¹

Michał Paszkowski

Instytut Europy Środkowej

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2751-8550>

e-mail: michal.paszkowski@ies.lublin.pl

Streszczenie: Budowa bardziej zróżnicowanej struktury dostaw ropy naftowej do krajowych rafinerii była w odmienny sposób traktowana przez poszczególne partie polityczne w Polsce. Dla Sojuszu Lewicy Demokratycznej kluczowym elementem służącym bezpieczeństwu energetycznemu była potrzeba zapewnienia stałych, po jak najniższej cenie, dostaw surowca, a nie dywersyfikacji źródeł i kierunków importu tego surowca. Dlatego też rząd SLD prowadził rozmowy w sprawie uregulowania tranzytowego położenia Polski (inicjatywa strony rosyjskiej), ale jednocześnie podnosił potrzebę budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock. Celem artykułu była analiza myśli politycznej Sojuszu Lewicy Demokratycznej w zakresie zapewnienia alternatywnych, w stosunku do Federacji Rosyjskiej, źródeł i kierunków dostaw ropy naftowej oraz określenie potencjalnych konsekwencji formułowanych poglądów i podejmowanych decyzji. Zasadniczym założeniem było twierdzenie, iż w koncepcji SLD dostawy z Federacji Rosyjskiej odgrywały najważniejszą rolę, ale współpraca z innymi eksporterami ropy naftowej stwarzała szansę na budowę bardziej zróżnicowanej struktury importu tego surowca do Polski. Podjęcie badanego tematu było istotne, z uwagi na brak opracowań, w których można znaleźć efekty autorskich studiów dotyczących stanowiska partii politycznych w kontekście budowy zróżnicowanej struktury dostaw ropy naftowej, a także budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock.

Słowa kluczowe: myśl polityczna, Sojusz Lewicy Demokratycznej, Federacja Rosyjska, rurociąg Odessa–Brody–Płock, bezpieczeństwo energetyczne, partie polityczne

¹ Opinie wyrażone w publikacji prezentują wyłącznie poglądy autora i nie mogą być utożsamiane ze stanowiskiem Instytutu Europy Środkowej.

WPROWADZENIE

Ważnym elementem myśli politycznej polskich partii politycznych przez lata była kwestia zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego. Formułowane poglądy były nakierowane na chęć budowy zróżnicowanej struktury dostaw surowców energetycznych, a więc stworzenia korzystnych uwarunkowań ograniczających podatność krajowych rafinerii na groźbę ograniczenia importu ropy naftowej. W tym kontekście niezwykle ważne miejsce w enuncjacjach politycznych Sojuszu Lewicy Demokratycznej z jednej strony odgrywała współpraca z Federacją Rosyjską, a z drugiej strony projekt budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock. Koncepcja, pierwotnie sformułowana przez Ukrainę w 1996 roku, a następnie przedstawiona stronie polskiej była popierana przez rząd Akcji Wyborczej Solidarność i Unii Wolności [Paszkowski, 2011: 335–351], zakładała import surowca z Azerbejdżanu przez Gruzję, następnie Morze Czarne do Ukrainy, a w dalszej kolejności rurociągiem do Polski.

Dla Sojuszu Lewicy Demokratycznej współpraca z Federacją Rosyjską miała charakter kluczowy i obejmowała nie tylko dostawy gazu ziemnego do Polski, ale także ropy naftowej. Dla polityków tego ugrupowania kooperacja z największym dostawcą surowców energetycznych do państw Europy Środkowej wynikała generalnie z percepcji środowiska międzynarodowego oraz realizowanej polityki zagranicznej. Niezależnie od tego politycy SLD podnosili potrzebę budowy zróżnicowanej struktury importu ropy naftowej do Polski, a rozważaną koncepcją była budowa rurociągu Odessa–Brody–Płock.

Celem artykułu była analiza myśli politycznej² Sojuszu Lewicy Demokratycznej w zakresie zapewnienia alternatywnych, w stosunku do Federacji Rosyjskiej, źródeł i kierunków dostaw ropy naftowej oraz określenie potencjalnych konsekwencji formułowanych poglądów i podejmowanych decyzji. Przedmiotem analizy stały się materiały źródłowe (wywiady, programy partii politycznych), które były tworzone w różnym okresie, w tym w szczególności w okresie sprawowania przez SLD władzy w Polsce w latach 2001–2005. Rozważania zawarte w artykule ujawniają główne argumenty formułowane przez polityków SLD w kierunku współpracy energetycznej z Federacją Rosyjską. Punktem wyjścia analiz była teza, że koncepcja współpracy polsko-rosyjskiej miała być, w ocenie tego ugrupowania, propozycją rozwiązania kluczowego wyzwania energetycznego Polski, jakim była dywersyfikacja źródeł i kierunków dostaw ropy naftowej³. Podjęcie badanego tematu było istotne, z uwagi na brak opracowań, w których

² Przez myśl polityczną należy rozumieć „wszelką formę refleksji nad rzeczywistością polityczną, niezależnie od stopnia rozwoju, wewnętrznej spójności i systematyzacji oraz uteoretyzowania i konkretyzacji” [Jachymek, Paruch, 2001: 11]. Na temat koncepcji polityki energetycznej polskich partii politycznych pisała m.in. Sanecka-Tyczyńska, 2018: 434–452.

³ Analiza projektów politycznych służących zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego państwa stanowi zagadnienie będące przedmiotem badań nad myślą polityczną partii politycznych [Paszkowski, 2015: 99–109].

można znaleźć efekty autorskich studiów dotyczących stanowiska partii politycznych w kontekście stworzenia zróżnicowanej struktury dostaw ropy naftowej, w tym także budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock.

WSPÓŁPRACA Z FEDERACJĄ ROSYJSKĄ

Kwestia zapewnienia dostaw ropy naftowej do krajowych rafinerii w integralny sposób była związana ze współpracą z Federacją Rosyjską. Istniejąca infrastruktura naftowa (rurociąg Przyjaźń) warunkowała kierunek importu surowców energetycznych do Polski. W konsekwencji w enuncjacjach politycznych Sojuszu Lewicy Demokratycznej, które dotyczyły modelu bezpieczeństwa energetycznego, w sposób zasadniczy istotną rolę przypisywano współpracy z Federacją Rosyjską, a więc głównego eksportera ropy naftowej do państw Europy Środkowej. W tym kontekście niezwykle interesującą koncepcją polityczną w okresie sprawowania przez SLD rządów był projekt umowy międzyrządowej o dostawach oraz tranzycie rosyjskiej ropy naftowej przez terytorium Polski.

Postulat zawarcia umowy międzyrządowej o transporcie ropy naftowej przez terytorium Polski był podnoszony przez Federację Rosyjską w latach 2001–2005, w trakcie wielu rozmów na szczeblu międzyrządowym [Notatka dla Pana Ministra Jacka Piechoty...]. Z uwagi na proces przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, formalnie nie istniała możliwość zawarcia umowy o charakterze handlowym, dlatego też rozmowy dotyczyły wypracowania treści porozumienia „ramowego” o znaczeniu politycznym. Cechą charakterystyczną zaproponowanych rozwiązań była próba uregulowania w sposób „ogólny” kwestii tranzytu pomiędzy rządami obu państw [Informacja w sprawie umów...]. Przewidywano, że tego typu porozumienie funkcjonowałoby niezależnie od kontraktów handlowych zawieranych na poziomie poszczególnych przedsiębiorstw. Strona polska wyrażała gotowość zawarcia tego typu umowy, przy czym zgłaszała zastrzeżenia w zakresie konkretnych rozwiązań prawnych [Notatka dla Pana Ministra Jacka Piechoty...]. Zgoda na rozpoczęcie rozmów i uregulowania kwestii transportu ropy naftowej przez terytorium Polski wynikała z przeświadczenia rządu dotyczącego potrzeby pełnego wykorzystania tranzytowej pozycji państwa [Popowski 2001: B2]. W tym kontekście stanowisko formułował Marek Kossowski, podsekretarz stanu w ministerstwie gospodarki w rządzie Leszka Millera, który twierdził, że „jesteśmy [rząd RP – przyp. M.P.] absolutnie zainteresowani tym, żeby położenie geograficzne Polski było wykorzystane, jeżeli chodzi o tranzyt” surowców energetycznych [Wypowiedź Marka Kossowskiego...]. Celem podejmowanych przez Federację Rosyjską działań było co najmniej zapewnienie dostępu przedsiębiorstwom rosyjskim do terminala naftowego w Gdańsku, z uwagi na warunki środowiskowe portów morskich w Zatoce Fińskiej (ograniczone możliwości eksportowe z uwagi na zamarzający w okresie zimowym rosyjski port w Primorsku) oraz rurociągu Przyjaźń na terytorium Polski (wolne moce przesyłowe).

W trakcie VII posiedzenia komisji polsko-rosyjskiej, która odbyła się w dniach 26–27 czerwca 2003 roku, strona rosyjska zaprezentowała projekty dwóch dokumentów, regulujących w sposób całościowy zagadnienie tranzytu ropy naftowej przez terytorium Polski. Efektem przeprowadzonych konsultacji pomiędzy zainteresowanymi resortami oraz przedsiębiorstwami był przygotowany w ministerstwie gospodarki, pracy i polityki społecznej kontrprojekt [Notatka dla Pana Ministra Jacka Piechoty...].

Uznano, że umowa w sposób ogólny określi zasady transportu ropy naftowej przez terytorium Polski. Szczegółowe rozwiązania przewidywały gwarancję rządu polskiego obejmującą „zapewnienie warunków prawnych i technicznych transportu rosyjskiej ropy naftowej przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemem magistralnych rurociągów PERN »Przyjaźń« S.A. w zakresie wolnych mocy przesyłowych tego systemu pozostałych po wykonaniu zobowiązań dostaw wobec polskich odbiorców”. W konsekwencji przyjęto rozwiązanie, zgodnie z którym „dostawy tranzytowe będą realizowane w sposób nie stwarzający zakłóceń dla bieżącego zaopatrzenia polskich odbiorców ropy” [Notatka dla Pana Ministra Jacka Piechoty...]. Umowa nie regulowała technicznych oraz handlowych aspektów współpracy, gdyż kwestie stawek za przesył miały być określone w drodze kontraktów handlowych zawieranych pomiędzy przedsiębiorstwami z Polski i Federacji Rosyjskiej.

W ocenie resortu gospodarki, pracy i polityki społecznej zawarcie umowy zapewniłoby: 1) gwarancję dostaw ropy naftowej do polskich rafinerii; 2) perspektywę zaopatrzenia rafinerii w tańszy surowiec z Federacji Rosyjskiej; 3) wzrost środków finansowych z tytułu opłat przeładunkowych oraz portowych; 4) możliwość rozwoju polskich przedsiębiorstw z tytułu uzyskanych środków finansowych za tranzyt surowców energetycznych. Wskazywano, że rozpoczęty przez PERN „Przyjaźń” S.A. (od 2016 roku PERN S.A.) proces inwestycyjny budowy III nitki rurociągu Przyjaźń na odcinku Adamowo–Płock w wyniku zawarcia umowy gwarantującej transport ropy naftowej w długiej perspektywie pozytywnie wpłynąłby na spłatę realizowanych przez przedsiębiorstwo inwestycji [Notatka dla Pana Ministra Jacka Piechoty...]. Dowodzono jednocześnie, że Unia Europejska, prowadząc dialog polityczny z Federacją Rosyjską, dostrzegając zasadność zawarcia „umów długoterminowych na dostawy i transport surowców energetycznych w celu zapewnienia gwarancji dla inwestycji w zagospodarowanie złóż nośników energii i rozwój infrastruktury przesyłowej”. Dodatkowo należy podkreślić, że nie podważano negatywnych, politycznych konsekwencji porozumienia dla możliwości zróżnicowania źródeł i kierunków dostaw ropy naftowej do krajowych rafinerii (projekt rurociągu Odessa–Brody–Płock). Stwierdzono jedynie, że zawarcie umowy dotyczącej tranzytu „nie koliduje w kwestiach technicznych z projektem Brody–Płock”, ponieważ jak dowodzono PERN „Przyjaźń” S.A. był w stanie zapewnić odbiór surowca z różnych kierunków. Co ciekawe, odrębne zdanie formułowało samo przedsiębiorstwo PERN „Przyjaźń” S.A., które w kontekście budowy rurociągu Brody–Adamowo prezentowało stanowisko,

zgodnie z którym rozpoczęcie transportu ropy naftowej do Polski z regionu Morza Kaspijskiego wymagało budowy kolejnej nitki rurociągu Przyjaźń [Notatka dla Pana Ministra Jacka Piechoty...].

Niewątpliwie zawarcie tego typu umowy, w zależności od ostatecznych i szczegółowych rozwiązań prawnych, miałyby dalekosiężne, negatywne konsekwencje. Po pierwsze – upolitycznienie współpracy energetycznej polsko-rosyjskiej, z uwagi na potrzebę regulowania kwestii tranzytu ropy naftowej przez terytorium Polski na szczeblu międzyrządowym, a nie tylko przedsiębiorstw zaangażowanych w przesył surowców. Przez lata to właśnie umowa międzyrządowa w zakresie dostaw gazu ziemnego gazociągiem Jamał–Europa powodowała upolitycznienie współpracy gospodarczej polsko-rosyjskiej. Po drugie – zmniejszenie możliwości dywersyfikacji tras i dostaw ropy naftowej do Polski, przez zagwarantowanie przesyłu dla firm rosyjskich rurociągiem Przyjaźń na terytorium Polski, co praktycznie wyeliminowałoby możliwość realizacji projektu Odessa–Brody–Płock, który stwarzał możliwość dostaw ropy naftowej z regionu Morza Kaspijskiego. Po trzecie – ograniczenie możliwości skutecznej reakcji rządu w Warszawie na sytuacje kryzysowe (elastyczność działania), z uwagi na perspektywę pełnego wykorzystania mocy przesyłowych rurociągów w Polsce oraz terminala naftowego w Gdańsku (dostawy ropy naftowej rurociągiem Pomorskim z Gdańska do Płocka). Po czwarte – zagwarantowanie przedsiębiorstwom rosyjskim dostępu do infrastruktury przesyłowej w Polsce negatywnie wpłynęłoby na konkurencyjność dostaw surowca.

Konkludując, należy stwierdzić, że zaproponowana przez Federację Rosyjską inicjatywa zawarcia umowy międzyrządowej obejmującej tranzyt rosyjskiej ropy naftowej przez terytorium Polski nie była korzystna. Uregulowanie w formie porozumienia między rządami obu państw tego typu kwestii upolityczniało współpracę gospodarczą zarezerwowaną w dużej mierze dla zwykłych umów handlowych. Szczególnie niekorzystnym rozwiązaniem było jednostronne zagwarantowanie dla przedsiębiorstw rosyjskich mocy przesyłowych rurociągów przedsiębiorstwa PERN „Przyjaźń” S.A., dlatego też przyjęcie takiego rozwiązania uniemożliwiłoby dywersyfikację źródeł i kierunków importu ropy naftowej do Polski.

ALTERNATYWNE DOSTAWY SUROWCA DZIĘKI BUDOWIE RUROCIĄGU ODESSA–BRODY–PŁOCK

Uzależnienie Polski od dostaw ropy naftowej z Federacji Rosyjskiej wpłynęło na aktywizację działań władz w Warszawie w zakresie zróżnicowania struktury importu surowców mających znaczenie strategiczne dla gospodarki państwa. Zdefiniowanie konkretnych rozwiązań w tym względzie było ważnym elementem myśli politycznej oraz praktyki politycznej Sojuszu Lewicy Demokratycznej. Zadanie to miał spełnić projekt budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock, którego

prace zostały zainicjowane w 1996 roku. O istotnej roli inwestycji decydowały nie tylko względy ekonomiczne, ale i polityczne, które były związane z koncepcją polityki zagranicznej obejmującą polsko-ukraińską współpracę energetyczną.

Politycy ugrupowania opowiadali się za rozwojem polsko-ukraińskiej współpracy gospodarczej oraz ułożeniem przyjaznych stosunków politycznych. Ścisła kooperacja pomiędzy obu państwami wynikała z postulowanej przez SLD wizji bezpieczeństwa Polski, w której ważną rolę odgrywała Ukraina. Zachowanie poprawnych kontaktów z rządem w Kijowie było również niezbędne dla rozwoju współpracy z państwami Morza Kaspijskiego⁴.

Politycy SLD dostrzegali w inwestycji istotne narzędzie służące zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego Polski przez dywersyfikację dostaw ropy naftowej do Polski. Mimo to uważali, że Polska była w zakresie sektora naftowego dobrze zabezpieczona na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowej. Taki pogląd prezentował M. Kossowski, który podczas posiedzenia Sejmu RP w dniu 25 stycznia 2002 roku, z jednej strony wskazał na znaczenie inwestycji dla „dywersyfikacji, jeżeli chodzi o zaopatrzenie w ropę naftową”, z drugiej zaś strony podkreślił istotną rolę istniejącej infrastruktury naftowej w zakresie zdolności importowych Polski. Dowodził, że „rurociąg, który biegnie z Płocka do Gdańska – czy w drugą stronę” (rurociąg Pomorski) oraz terminal naftowy w Gdańsku gwarantowały możliwość dywersyfikacji dostaw ropy naftowej do Polski [Wypowiedź Marka Kossowskiego...; Łakoma 2004: B1].

Rząd SLD wspierał koncepcję budowy rurociągu. Niewątpliwie sformułowane stanowisko było w dużej mierze uwarunkowane pozytywnym nastawieniem do realizacji inwestycji strony ukraińskiej [Matusz 2002: B3]. Duży wpływ na opinię rządu w Warszawie na budowę rurociągu miały również prace trójstronnej ukraińsko-polsko-amerykańskiej Grupy Roboczej ds. Euroazjatyckiego Korytarza Transportu Ropy Naftowej⁵. Potencjalny udział przedsiębiorstw amerykańskich w przedsięwzięciu gwarantował komercyjny charakter inwestycji oraz stwarzał szansę na określenie źródeł dostaw ropy naftowej. Przychylny stosunek do projektu ze strony Stanów Zjednoczonych Ameryki był ważnym argumentem na rzecz zaangażowania Polski w inwestycję.

Politycy SLD, pomimo pozytywnego stanowiska wobec budowy rurociągu, opowiadając się za jego komercyjnym wymiarem, w sposób neutralny odnosili się do zaangażowania w projekt przedsiębiorstwa Międzynarodowe Towarzystwo

⁴ Na temat znaczenia projektu Odessa–Brody–Płock w koncepcji politycznej Prawa i Sprawiedliwości pisał m.in. Wicha, 2021: 145.

⁵ Grupa Robocza ds. Euroazjatyckiego Korytarza Transportu Ropy Naftowej została powołana w lipcu 2001 roku i funkcjonowała wówczas jako grupa o charakterze dwustronnym (ukraińsko-amerykańska), pod przewodnictwem Carlosa Pascuala, ambasadora Stanów Zjednoczonych na Ukrainie. Na wniosek strony amerykańskiej skład grupy został rozszerzony o przedstawiciela Polski [Międzynarodowe Towarzystwo Naftowe...].

Naftowe „GoldenGate” S.A.⁶. O ile przedstawiciele spółki uczestniczyli w licznych spotkaniach z udziałem reprezentantów rządu Polski, Ukrainy oraz narodowych przedsiębiorstw naftowych (PERN „Przyjaźń” S.A., OAO UkrTransNafta), prezentując stan przygotowań do projektu, o tyle rząd RP nie udzielił pełnego wsparcia spółce. Formalnie MTN „GoldenGate” S.A. nie posiadało wyłączności na realizację inwestycji, niemniej jednak z uwagi na udział w spotkaniach na szczeblu politycznym mogło odegrać kluczową rolę w projekcie [Informacja dla Pana Marka Kossowskiego...]. Stanowisko rządu w zakresie udziału w inwestycji MTN „GoldenGate” S.A. uległo zmianie w wyniku wydarzeń z września 2002 roku⁷, jednak nie wpłynęło negatywnie na poparcie polityków SLD dla koncepcji budowy rurociągu. Konsekwencją zaistniałej sytuacji było pełne i wyłączone zaangażowanie po stronie Polski w realizację inwestycji państwowego przedsiębiorstwa PERN „Przyjaźń” S.A.

Wyznaczenie do budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock przedsiębiorstwa kontrolowanego przez Skarb Państwa miało długofalowe konsekwencje. Tego typu rozwiązanie miało wiele istotnych zalet. Po pierwsze – mogło gwarantować realizację inwestycji, z uwagi na zaangażowanie państwowych przedsiębiorstw naftowych (PERN „Przyjaźń” S.A., OAO UkrTransNafta). Po drugie – zwiększyło znaczenie inwestycji z uwagi na bezpośrednie zaangażowanie państwa w projekt. Takie rozwiązanie było pozytywnie odbierane przez rząd w Kijowie, ponieważ infrastruktura stanowiąca element Euroazjatyckiego Korytarza Transportu Ropy Naftowej (terminal naftowy w Piwdennym, rurociąg Odessa–Brody) została wybudowana ze środków finansowych z budżetu państwa⁸. Ukraińcy obawiali się, że oddanie pod kontrolę budowanego za państwowe środki finansowe rurociągu mogłoby ograniczyć wpływ władz Ukrainy na przedsięwzięcie [Kościński 2002: A1, A4]. Po trzecie – udział w projekcie spółek mających odpowiednie doświadczenie, z uwagi na pełnione funkcje (operator rurociągów naftowych).

Niewątpliwie taki wariant posiadał również wiele wad. Pierwsza – podnoszony wielokrotnie przez rząd w Warszawie komercyjny charakter inwestycji, a więc brak wsparcia ze środków finansowych budżetu państwa [Protokół z roboczych konsultacji...; Sprawozdanie z wyjazdu służbowego...; Bielecki 2003:

⁶ Przedsiębiorstwo Międzynarodowe Towarzystwo Naftowe „GoldenGate” S.A. zostało powołane w 1998 roku przez grupę polskich i zagranicznych inwestorów. Celem spółki była budowa polskiego odcinka rurociągu Odessa–Brody–Płock [Środkowoeuropejski rynek paliwowy 2002].

⁷ We wrześniu 2002 roku w dzienniku „Rzeczpospolita” ukazał się artykuł pod tytułem *Złote Wrota z FOZZ w tle*, w którym autorzy tekstu wskazywali, że wokół oddelegowanej do budowy magistrali spółki pojawiały się osoby powiązane z największymi aferami III RP, a jedna z firm będąca udziałowcem MTN „GoldenGate” S.A. została założona z pieniędzy FOZZ. Wydarzenie to spowodowało, że najwyższe władze w Polsce odcięły się od przedsiębiorstwa, które ostatecznie zostało wyłączone z planów budowy rurociągu [Majewski, Reszka, 2002c: A1, A6, A7; Majewski, Reszka, Serwetnyk, 2002: A1, A3; Majewski, Reszka, 2002a: A1; Majewski, Reszka, 2002b: A1].

⁸ Ostatecznie budowę rurociągu Odessa–Brody zakończono w grudniu 2001 roku w całości ze środków finansowych przedsiębiorstwa NAK Naftogaz, którego dochody pochodziły z opłat uzyskanych za tranzyt przez Ukrainę rosyjskiej ropy naftowej i gazu ziemnego [Ambroziak, 2004: 3].

B3] był bezpodstawny w sytuacji zaangażowania w projekt przedsiębiorstwa państwowego. Druga – upolitycznienie projektu, co mogło negatywnie wpłynąć na polsko-rosyjską współpracę energetyczną (groźba ograniczenia poziomu dostaw ropy naftowej do Polski). Trzecia – negatywne stanowisko w zakresie budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock prezentowało przedsiębiorstwo PERN „Przyjaźń” S.A., które wielokrotnie wskazywało na długoletnią, dobrą współpracę w zakresie dostaw ropy naftowej z Federacją Rosyjskiej rurociągiem Przyjaźń [Pismo PERN „Przyjaźń” S.A. do Pana Marka Pola...; Pismo Pana Andrzeja Żelechowskiego...]. Taki pogląd wynikał z realizowanej przez spółkę budowy III nitki rurociągu na odcinku Adamowo–Płock, co miało doprowadzić do zwiększenia mocy przesyłowych magistrali, która mogła być przeznaczona do transportu ropy naftowej z Federacji Rosyjskiej.

Politycy Sojuszu Lewicy Demokratycznej opowiadali się za umiędzynarodowieniem inwestycji [Protokół VII posiedzenia Polsko-Ukraińskiej...; Pismo Leszka Millera...]. Uznano, że dla realizacji budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock było niezbędne pozyskanie wsparcia dyplomatycznego oraz finansowego, przede wszystkim ze strony Unii Europejskiej. W ocenie rządu nawiązanie ścisłej współpracy z Komisją Europejską „uwiarygodniłoby projekt w kręgach biznesu” [Pismo Marka Kossowskiego...]. W celu szerokiego zainteresowania potencjalnych inwestorów oraz przedsiębiorstw sektora naftowego projektem zorganizowano w latach 2003–2005 wiele spotkań międzynarodowych oraz podpisano dokumenty potwierdzające znaczenie projektu dla Polski i Ukrainy⁹.

Realizacja projektu wymagała powołania przedsiębiorstwa, którego celem było m.in. pozyskanie inwestorów, przygotowanie biznes planu oraz w dalszej kolejności budowa rurociągu. Politycy SLD prezentowali pozytywne stanowisko wobec tej kwestii. W trakcie licznych konsultacji polsko-ukraińskich [Protokół ze spotkania w dniu 2 czerwca 2003 r....; Sprawozdanie z podróży służbowej...; Protokół ze spotkania w dniu 15 lipca 2003 r....] opowiadali się za utworzeniem spółki typu *joint-venture* dla przygotowania projektu, której udziałowcami miały być PERN „Przyjaźń” S.A. oraz OAO UkrTransNafta. Ostatecznie oba przedsiębiorstwa powołały wspólnie 12 lipca 2004 roku spółkę Międzynarodowe Przedsiębiorstwo Rurociągowo „Sarmatia” Sp. z o.o., której celem miało być wypracowanie ekonomiczno-finansowych i technicznych ocen możliwości realizacji projektu rurociągu Odessa–Brody–Płock [Sienkiewicz 2009: 106; QUB 2003: 24].

⁹ Komisja Europejska pozytywnie oceniła projekt i zobowiązała się przeznaczyć na przeprowadzenie analizy opłacalności inwestycji 2 mln euro w ramach TACIS (Program Pomocy Technicznej dla Wspólnoty Niepodległych Państw – Technical Assistance for the Commonwealth of Independent States) i programu INOGATE (Międzypaństwowy Transport Naftowy i Gazowy do Europy – Interstate Oil and Gas Transport to Europe). Ostatecznie środki finansowe na przygotowanie analiz opłacalności inwestycji w wielkości 2 mln euro Unia Europejska przekazała dopiero w 2005 roku. Wstrzymanie dofinansowania projektu było wywołane odwróceniem kierunku tłoczenia ropy naftowej, nie jak planowano z Odessy do Brodów, ale w kierunku przeciwnym [Łakoma, 2005: B5].

Inwestycja była negatywnie oceniana przez rząd w Moskwie, który traktował ją jako zagrożenie dla istotnych interesów gospodarczych Federacji Rosyjskiej¹⁰. Ostatecznie w 2004 roku poddane przez rząd Federacji Rosyjskiej naciskowi politycznemu władze Ukrainy dopuściły możliwość wykorzystania rurociągu Odessa–Brody w kierunku odwrotnym w stosunku do pierwotnie zakładanego. Konsekwencją takiego rozwiązania było tłoczenie ropy naftowej przez rosyjskie kompanie naftowe z Brodów do Odessy [Pismo Jerzego Hausnera...]. Politycy SLD krytycznie oceniali decyzję podjętą przez rząd w Kijowie. Uważali, że był to element mogący podważyć zasadność budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock. Pomimo negatywnych ocen opowiadali się za kontynuacją działań zmierzających do realizacji inwestycji.

Uogólniając, należy wskazać, że projekt budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock odgrywał ważną rolę w koncepcjach politycznych Sojuszu Lewicy Demokratycznej. Politycy tego ugrupowania reprezentowali pozytywne stanowisko wobec inwestycji, uznając ją z jednej strony za ważny komponent polityki obejmującej dywersyfikację dostaw ropy naftowej do Polski, z drugiej zaś strony za istotny element współpracy polsko-ukraińskiej. Formułowanym poglądom towarzyszyło jednocześnie przekonanie, iż Polska posiadała alternatywne trasy dostaw surowców. Taką rolę pełnił terminal naftowy w Gdańsku, który umożliwiał w pełni zaopatrzenie krajowych (Płock, Gdańsk) oraz niemieckich (Spergau, Schwedt) rafinerii w ropę naftową.

ZAKOŃCZENIE

Duże uzależnienie Polski od dostaw ropy naftowej z Federacji Rosyjskiej z oczywistych względów było jednym z ważniejszych punktów działań rządu Sojuszu Lewicy Demokratycznej w latach 2001–2005. Politycy tego ugrupowania podkreślali konieczność budowy bardziej zróżnicowanej struktury dostaw tego surowca, a jednym z ważniejszych elementów podejmowanych działań była współpraca z Ukrainą w zakresie budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock. Pomimo problemów to rząd SLD uznał, że zaangażowanie Polski w budowę rurociągu wymagało wsparcia politycznego zarówno na forum krajowym (wyznaczenie państwowego przedsiębiorstwa do koordynowania tego projektu) oraz międzynarodowym (podejmowane wspólnie z Ukrainą wysiłki na rzecz zainteresowania projektem Komisji Europejskiej).

Wraz z potrzebą dywersyfikacji źródeł i kierunków dostaw ropy naftowej do Polski ważnym aspektem podejmowanych działań była kwestia uregulowania

¹⁰ „Stanowisko strony rosyjskiej, wyrażone w kularach [międzynarodowej konferencji „Nafta i Gaz 2002 r. w Kijowie: strategia rozwoju mocy tranzytowych Ukrainy” – przyp. M. P.] przez W. Czernomyrdina [Ambasadora Federacji Rosyjskiej na Ukrainie – przyp. M. P.], było bardzo krytyczne wobec całego projektu Odessa–Brody–Gdańsk” [Informacja na temat rurociągu...].

współpracy z Federacją Rosyjską. Trzeba wskazać, iż działania strony rosyjskiej przez podpisanie umowy międzyrządowej polsko-rosyjskiej mogły docelowo zaburzyć charakter współpracy gospodarczej. Formułowane koncepcje (uregulowanie tranzytowej pozycji Polski) stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa energetycznego Polski. W tych uwarunkowaniach, pomimo formułowanych kontrpropozycji, ostatecznie nie doszło do podpisania umowy międzyrządowej, a więc upolitycznienia kolejnego sektora gospodarki.

Konkludując, należy wskazać, że niewątpliwie kwestia dostaw ropy naftowej do Polski była niezwykle ważnym zagadnieniem znajdującym się w centrum optyki politycznej SLD. Formułowane przez polityków tej lewicowej formacji politycznej koncepcje były wdrażane w ramach sprawowania przez ugrupowanie funkcji partii rządowej w latach 2001–2005. Analiza śladów i świadectw myśli politycznej Sojuszu Lewicy Demokratycznej pozwala stwierdzić, że przedstawiciele tego ugrupowania podkreślali ważność kwestii dywersyfikacji źródeł i kierunków dostaw ropy naftowej do Polski, przy czym w tym okresie nie doszło do realizacji budowy rurociągu Odessa–Brody–Płock. Duży wpływ w tym względzie miały względy międzynarodowe, w tym zgoda Ukrainy na wykorzystanie rurociągu w sposób sprzeczny z założeniami (rewers na rurociągu).

Title: Concepts of diversifying the sources and directions of crude oil supplies to Poland in the political thought of the Democratic Left Alliance in 2001–2005

Summary: The construction of a more diversified crude oil supplies structure to domestic refineries was treated differently by individual political parties in Poland. For the Democratic Left Alliance, a key element contributing to energy security was the need to ensure a constant supply of this commodity at the lowest possible price, and not to diversify the sources and directions of crude oil supplies. Therefore, the SLD government held talks on regulating the transit position of Poland (an initiative of the Russian side), but at the same time raised the need to build the Odessa–Brody–Płock pipeline. The aim of the article was to analyze the political thought of the Democratic Left Alliance in terms of ensuring alternative sources and directions of oil supplies to the Russian Federation, and to identify the potential consequences of the views and decisions made. The main assumption was that in the SLD concept, supplies from the Russian Federation played the most important role, but cooperation with other oil exporters created an opportunity to build a more diversified structure of import this commodity to Poland. Taking up the topic was important due to the lack of studies in which we can find the results of original studies on the position of political parties in the context of building a diversified structure of crude oil supplies, as well as the construction of the Odessa–Brody–Płock pipeline.

Keywords: political thought, Democratic Left Alliance, Russia Federation, Odessa–Brody–Płock pipeline, energy security, political parties

BIBLIOGRAFIA

Archiwum Autora

1. *Środkowoeuropejski rynek paliwowy*, [Instytut III Rzeczypospolitej], Gdańsk–Warszawa 2002, s. XXIX–XXX.

Archiwum Ministerstwa Gospodarki

1. Informacja dla Pana Marka Kossowskiego – Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Gospodarki w sprawie pisma MTN „GoldenGate” z dnia 25 X 2002 r. w sprawie budowy rurociągu naftowego Brody–Płock jako przedłużenia rurociągu Odessa–Brody, 15 XI 2002 r., DE-4/WP/4019/02.
2. Informacja na temat rurociągu Odessa–Brody–Gdańsk (materiał pomocniczy do wykorzystania w rozmowach premierów L. Millera i W. Janukowicza, 6 I 2003 r.).
3. Informacja w sprawie umów międzyrządowych na dostawy ropy naftowej z Rosji, DBE/D1-BR/04.
4. Międzynarodowe Towarzystwo Naftowe »GoldenGate« S.A.
5. Notatka dla Pana Ministra Jacka Piechoty ws. podjęcia rozmów ze stroną rosyjską na temat dostaw i tranzytu rosyjskiej ropy naftowej, DBE-IV/HZ/162/4685w/03.
6. Pismo Jerzego Hausnera, Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej do Pana Aleksandra Kwaśniewskiego, Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 10 września 2003 r., DBE-VIII/WP/3107w/2003.
7. Pismo Leszka Millera, Premiera Rzeczypospolitej Polskiej i Anatolija Kinacha, Premiera Ukrainy z 16 września 2002 r. do Pani Loyoli de Palacio, Wiceprzewodniczącej Komisji Europejskiej.
8. Pismo Marka Kossowskiego, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej do Pana Tomasza Iwińskiego, Sekretarza Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów z 7 marca 2003 r., DE-4/WP/584w/2003.
9. Pismo Pana Andrzeja Żelechowskiego, Członka Zarządu PERN „Przyjaźń” S.A. do Pana Stanisława Perka, Dyrektora Departamentu Energetyki Ministerstwa Gospodarki z dnia 13 września 2002 r., RN/29/6500/2002.
10. Pismo PERN „Przyjaźń” S.A. do Pana Marka Pola, Wiceministra, Ministra Infrastruktury z dnia 9 sierpnia 2002 r.
11. Protokół VII posiedzenia Polsko-Ukraińskiej Komisji Mieszanej ds. Współpracy Gospodarczej i Handlu.
12. Protokół z roboczych konsultacji delegacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ukrainy dotyczących rozwoju projektu rurociągu naftowego Odessa–Brody–Płock–Gdańsk, Kijów–Ukraina, 11 marca 2003 r.
13. Protokół ze spotkania w dniu 15 lipca 2003 r. Pana Jacka Piechoty, Sekretarza Stanu w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej i Pana Tadeusza Soroki, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa z przedstawicielami Komisji Europejskiej, Ambasadorem Ukrainy w Polsce oraz Panem Oleksandrem Todijczukiem, Specjalnym Pełnomocnikiem Ukrainy ds. Euroazjatyckiego Korytarza Transportu Ropy Naftowej w sprawie realizacji projektu ropociągu Odessa–Brody–Płock.
14. Protokół ze spotkania w dniu 2 czerwca 2003 r. Pana Marka Kossowskiego, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z przedstawicielami Komisji Europejskiej oraz Panem Oleksandrem Todijczukiem, Specjalnym Pełnomocnikiem Ukrainy ds. Euroazjatyckiego Korytarza Transportu Ropy Naftowej w sprawie realizacji projektu ropociągu Odessa–Brody–Płock.
15. Sprawozdanie z podróży służbowej do Odessy w terminie od dnia 23 czerwca 2003 r. do 24 czerwca 2003 r.

16. Sprawozdanie z wyjazdu służbowego delegacji Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej na rozmowy dotyczące projektu budowy ropociągu Odessa–Brody–Gdańsk w dniach 11–12 marca 2003 r. w Kijowie, 14 marca 2003 r., DE-4/WP/659w/03.
17. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej o transporcie ropy naftowej przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemem magistralnych rurociągów PERN „Przyjaźń” S.A., Projekt strony polskiej, Wersja 23 I 2004, załącznik do pisma Nafty Polskiej S.A. z dnia 22 stycznia 2004 r., BPR/232/29/2004.

Artykuły. Monografie

1. [QUB], 2003: *Kaspijska ropa bliżej Polski*, „Gazeta Wyborcza”, 1 VIII, nr 178 (4389).
2. Ambroziak A., 2004: *Rurociąg wpływów*, „Nasz Dziennik”, 13 II, nr 37 (1836).
3. Bielecki J., 2003: *Kto wyłoży 500 mln euro*, „Rzeczpospolita”, 28 V, nr 123 (6503).
4. Kościński P., 2002: *Miller proponuje Ukraincom okrągły stół*, „Rzeczpospolita”, 5–6 X, nr 233 (6310).
5. Łakoma A., AFP, P.R., 2004: *Gazowa burza w Sejmie*, „Rzeczpospolita”, 21 II, nr 44 (6727).
6. Łakoma A., 2005: *Pieniądze na Odessa–Brody–Płock*, „Rzeczpospolita”, 11 V, nr 109 (7098).
7. Majewski M., Reszka P., 2002b: *Prezydent odcina się od GoldenGate*, „Rzeczpospolita”, 25 IX, nr 224 (6301).
8. Majewski M., Reszka P., 2002c: *Ropociąg tylko z przetargu*, „Rzeczpospolita”, 14 X, nr 240 (6317).
9. Majewski M., Reszka P., Serwetnyk T., 2002: *Służby specjalne sprawdzą Złote Wrota*, „Rzeczpospolita”, 21 IX, nr 221 (6298). DOI: [https://doi.org/10.1016/S0962-6298\(01\)00057-9](https://doi.org/10.1016/S0962-6298(01)00057-9).
10. Majewski M., Reszka P., 2002a: *Złote wrota z FOZZ w tle*, „Rzeczpospolita”, 20 IX, nr 220 (6297).
11. Matusz J., 2002: *Szczyt z niedosytem*, „Rzeczpospolita”, 21 VI, nr 143 (6220).
12. Paszkowski M., 2011: *Polska wobec projektu rurociągu Odessa–Brody–Płock (1997–2007)*, [w:] *Polityka zagraniczna III RP. 20 lat po przełomie. Tom 2: Stosunki polityczne i gospodarcze*, red. L. Czechowska, M. Bierowiec, Toruń.
13. Paszkowski M., 2015: *Specyfika badań politologicznych nad myślą polityczną w zakresie bezpieczeństwa energetycznego państwa*, „Humanities and Social Sciences”, nr 2 (22). DOI: <https://doi.org/10.7862/rz.2015.hss.22>.
14. Popowski S., 2001: *Polski biznes w rosyjskich inwestycjach*, „Rzeczpospolita”, 20 XII, nr 297 (6070).
15. Sanecka-Tyczyńska J., 2018: *Racja stanu we współczesnej polskiej myśli politycznej (2001–2015)*, Lublin.
16. Sienkiewicz M., 2009: *Koncepcja korytarza transportowego Północ–Południe w polityce zagranicznej Polski*, [w:] *Polityka wschodnia Polski. Uwarunkowania, Koncepcje, Realizacja*, red. A. Gil, T. Kapuśniak, Lublin–Warszawa.
17. Wicha T., *Absens Carens. Studium o polityce zagranicznej Polski w myśli politycznej Prawa i Sprawiedliwości (2001–2011)*, Lublin 2021.

Źródła internetowe

1. *Wypowiedź Marka Kossowskiego z 25 I 2002 r. w trakcie debaty nad informacją rządu na temat działań podejmowanych przez rząd Rzeczypospolitej Polskiej w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Polski*, <https://orka2.sejm.gov.pl/Debata4.nsf/63fe8ac1a9a1ac48c125746d0030d0f8/3b296c61e9d53e1ac12574720025e1d4?OpenDocument>, (dostęp: 20.01.2022).