

Transport rosyjskiej ropy naftowej i gazu na Morzu Bałtyckim (wybrane problemy)

Autorka podejmuje niedostrzegane i lekceważone zagadnienie spiętrzenia strumienia transportowych rosyjskiej ropy i gazu na Morzu Bałtyckim. Sytuacja ta generuje określone zagrożenia dla bezpieczeństwa państw nadbrzeżnych, które wynikają z szerokiego wachlarza potencjalnych przyczyn, od awarii technicznych poczynając, a na atakach terrorystycznych kończąc. W artykule postawiono tezę, iż następstwa takich wydarzeń mogą dotknąć nie tylko poszczególne państwa, ale „Stary Kontynent” traktowany jako całość. Wrażliwość państw na zachwiania stabilności dostaw surowców energetycznych potwierdza przy tym przebieg rosyjsko-ukraińskiego kryzysu gazowego na przełomie 2005 i 2006 roku oraz następstwa ataków bombowych przeprowadzonych w styczniu 2006 roku na gazociągi zaopatrujące Gruzję i Armenię. Zagrożenie dla dostaw wywołany ewentualnym atakiem terrorystycznym na Bałtyku spowodowałby niewątpliwie wzrost cen ropy naftowej i gazu w Europie Zachodniej. Ważnym elementem są również ekologiczne następstwa takiego ataku.

1. Wstęp

Bałtyk, który od poszerzenia UE (Unia Europejska) w maju 2004 roku stał się wewnętrznym morzem Unii, to akwen, nad którym mieszka 85 mln ludzi. Stanowi on ważną strategicznie przestrzeń transportową, a jednocześnie jest jednym z najbardziej zatłoczonych korytarzy transportowych – rocznie tą drogą przewozi się 500–700 mln ton różnych ładunków. Jak wskazują dane Komisji Helsińskiej (Helcom), o każdej porze doby na Bałtyku znajduje się około 2000 większych statków (tankowców, frachtowców, promów), a wskaźnik ten wykazuje tendencję wzrostową. Z aktualnych danych wynika, że 15% światowego ruchu statków handlowych odbywa się na Morzu Bałtyckim.

Jednocześnie należy zauważyć, iż Morze Bałtyckie jest jednym z najmniejszych na świecie. Obecność licznych wysp i długie okresy zamarzania sprawiają, że Bałtyk jest obszarem niezwykle trudnym i niebezpiecznym dla nawigacji¹. W połączeniu ze znaczną intensywnością ruchu statków i niezadowalającym stanem technicznym części żeglujących na nim jednostek (a przewożących na przykład ropę naftową) podwyższa to prawdopodobieństwo zaistnienia katastrof na morzu (tabela 1.).

Ponadto obecne globalne zagrożenie terroryzmem stwarza realne niebezpieczeństwo dla państw położonych nad tym akwenem również w aspekcie ataków na statki transportujące ropę i ładunki ropopochodne. Celem niniejszej pracy jest zatem określenie podatności bałtyckich arterii transportowych ropy na zagrożenie terrorystyczne.

¹ Dane na temat Bałtyku: http://www.wwf.pl/0404031652_newspl.php?p=1 30.12.04.

Tabela 1. Kolizje statków przewożących ropę naftową i produkty ropopochodne na Bałtyku w latach 1990–2003.

Rok	Nazwa statku	Wyciek ładunku [w tonach]	Miejsce, państwa zagrożone
2003	Fu Shan Hai	1 200	Bornholm, Dania i Szwecja
2001	Baltic Carrier	2 700	Kadetrenden, Dania
1998	Nunki	około 80	Kalundborg Fjord, Dania
1995	Hual Trooper	180	The Sotind, Szwecja
1990	Vołgoneft	1 000	Karlskrona, Szwecja

Opracowanie własne.

2. Bałtyk jako obszar transportu ropy naftowej

Na Bałtyku funkcjonuje około 40 terminali paliwowych, część z nich wciąż się rozbudowuje. Ocenia się, że do roku 2017 ilość przewożonych ładunków podwoi się. Niebezpieczeństwo katastrof morskich rośnie wraz ze wzrostem ilości przewożonego frachtu. Wyraźną tendencją ostatnich lat jest zdecydowany wzrost transportu paliw w ogólnym zestawieniu ładunków. Od roku 1995 ilość przewożonej ropy wzrosła ponaddwukrotnie. Tylko w 2000 roku przewieziono 80 mln ton ropy, a do roku 2015 liczba ta wzrosła do około 150 mln ton. Owa tendencja i jej znaczna dynamika związane są w głównej mierze z budową nowych terminali paliwowych w Rosji.

Obecnie główny szlak transportowy na Morzu Bałtyckim przebiega na północ od wyspy Bornholm. Jednak trwa dyskusja nad zmianą tej trasy i staje się ona niezwykle istotna ze względu na interesy poszczególnych państw bałtyckich. 27 marca 2001 roku w zachodniej części morza doszło do wylewu 2 700 ton paliwa w wyniku zderzenia dwóch statków – „Baltic Carrier” oraz „Tern”. W ciągu następnych kilku dni zginęło 2 000 ptaków morskich, a analiza wyciekłego paliwa wskazała, że do ekosystemu dostało się ponad 86 związków uważanych za bardzo toksyczne. Katastrofa spowodowała zniszczenie morskiej makrofauuny, skażenie wód i wybrzeża oraz olbrzymie straty dla przemysłu rybnego².

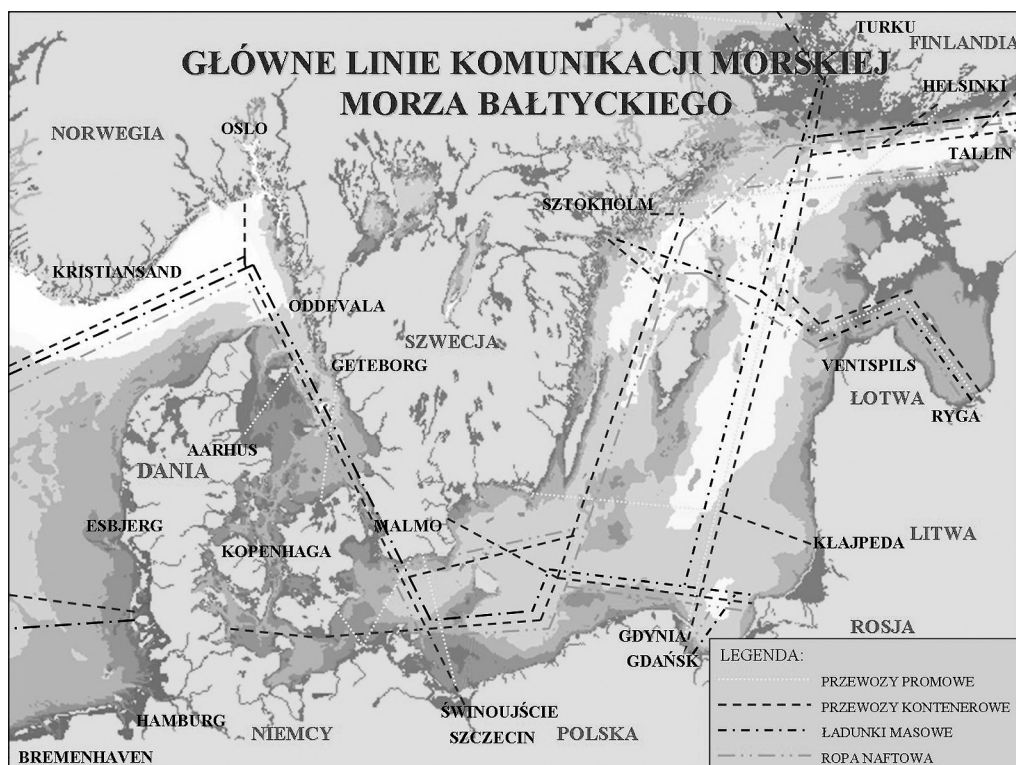
Dla państw bałtyckich był to sygnał, że problem bezpiecznego transportu ropy i jej pochodnych nie jest rozwiązany. Jeszcze w tym samym roku państwa – strony Konwencji Helsińskiej – podpisały Deklarację Kopenhaską dotyczącą dodatkowych środków bezpieczeństwa żeglugi na Bałtyku. Dokument ten zapoczątkował międzynarodową dyskusję na temat bezpieczeństwa transportu na Morzu Bałtyckim. Bardzo silny nacisk położono wówczas na rozważenie możliwości zmiany przebiegu tras transportu ropy po morzu. Zaniepokojenie państw nadbałtyckich wzbudza także wzrastająca ilość przewożonej ropy naftowej przez Federację Rosyjską statkami tanich bander, co stwarza szczególne zagrożenie, gdyż statki tych bander nie przestrzegają przepisów IMO (International Maritime Organization) dotyczących transportu ropy naftowej, jej pochodnych i innych niebezpiecznych towarów³.

² Bałtyk, http://www.ekoirny.most.org.pl/02_2004_05artykul.htm 14.12.04.

³ IMO, http://www.mos.gov.pl/1aktualności/przegląd_prasy/2004kwiecień/06_04_2004:shtml 14.12.04.

W lutym 2003 roku państwa zrzeszone w ramach Helcom zaproponowały nadanie niektórym obszarom Bałtyku statusu Szczególnie Wrażliwego Obszaru Morskiego (PSSA). Termin PSSA (Particularly Sensitive Sea Area) funkcjonuje w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), która na spotkaniu na przełomie marca i kwietnia 2003 roku w Londynie postanowiła wstępnie uznać Bałtyk za szczególnie wrażliwy obszar morski. Status taki oznacza, że statki muszą spełniać odpowiednie standardy bezpieczeństwa, określone przez IMO, zwłaszcza jeśli chodzi o transport ropy naftowej i jej pochodnych. Taka forma ochrony Bałtyku, którą poparły Stany Zjednoczone i Unia Europejska nie została niestety zaakceptowana przez Rosję, ponieważ trasą bałtycką przebiega kluczowy szlak eksportu ropy naftowej z tego kraju. Niechęć Rosji do poprawy bezpieczeństwa ekologicznego Bałtyku kosztem zmniejszenia zysków ze sprzedaży ropy naftowej może być niepokojąca dla Polski i Litwy. Wody terytorialne obu państw graniczą z wodami terytorialnymi rosyjskiej enklawy w Kaliningradzie⁴. Poniżej przedstawiono komunikację na Bałtyku z uwzględnieniem między innymi transportu ropy naftowej.

Rys. 1. Główne bałtyckie arterie żeglugowe.



Źródło: J. Zawadzki, *Ocena możliwości bojowych samolotów uderzeniowych lotnictwa morskiego państw bałtyckich*, Rozprawa doktorska, AMW, Gdynia 2000.

⁴ IMO, http://www.mos.gov.pl/1aktualności/przegląd_prasy/2004kwiecień/06_04_2004_shtml 27.12.04.

Wstępna akceptacja konwencji oznacza, że zamierzające się jej podporządkować kraje bałtyckie muszą w ciągu dwóch lat zaproponować szereg działań związanych ze skuteczną ochroną wód. Jeśli propozycja działań zostanie przyjęta przez tzw. Podkomisję do spraw bezpieczeństwa nawigacji – NAV (Sub-Committee on Safety Of Navigation), wówczas IMO podejmie ostateczną decyzję o nadaniu Bałtykowi statusu PSSA, co może nastąpić w 2006 roku. W praktyce przepisy takie oznaczają, że duże statki już od wejścia na Morze Bałtyckie przez Cieśniny Duńskie będą pilotowane do portów. Piloci będą wchodzić na statki i nadzorować, aby poruszały się one po wyznaczonych trasach. Obecnie na otwartym morzu wyznaczone są tak zwane trasy zalecane. Po wprowadzeniu PSSA stana się one nakazane. Nie będzie możliwości włączenia autopilota, a ruch statków na Bałtyku będzie cały czas monitorowany⁵.

Zastosowanie tak rygorystycznych przepisów dla jednostek o dużym tonażu znacznie ułatwi kontrolowanie ruchu statków, minimalizując zagrożenia związane z rozlewem ropy w przypadku kolizji czy awarii, ale również utrudni zorganizowanie i przeprowadzenie potencjalnej akcji terrorystycznej. Każde zejście statku z nakazanej trasy, włączenie autopilota czy odmowa przyjęcia pilota na pokład mogą zostać potraktowane jako realne zagrożenie terrorystyczne. Problem ten czyni ze zbiornikowców, chemikaliowców i razowców potencjalne bomby ekologiczne, szczególnie na tak małych akwenach jak Morze Bałtyckie. Prewencja jest najskuteczniejszym środkiem zwalczania zagrożeń, zarówno tych związanych z wyciekiem ropy, jak i atakiem terrorystycznym.

W 2003 roku dokonano przeglądu listy priorytetowych projektów w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Zdaniem przedstawicieli organizacji ekologicznych jest to wyraźny sygnał wskazujący na oczekiwania Komisji Europejskiej co do przebiegu żeglugi w zachodniej części Bałtyku. Główny szlak transportowy miałby przechodzić na południe od wyspy Bornholm, co byłoby istotną zmianą z punktu widzenia Polski. Droga południowa to bowiem zagrożenie dla naszego wybrzeża ze względu na wiatry wiejące w tej części morza. Ewentualny wyciek ropy naftowej zepchnięty zostałby prosto na południowe plaże Bałtyku. Jednocześnie byłaby to istotna zmiana z punktu widzenia Danii i Szwecji, które w następstwie kolizji „Baltic Carrier” oraz „Tern” z 2001 roku podjęły działania, by odsunąć drogę transportu ropy jak najdalej od własnego wybrzeża. Podczas ostatniego spotkania grupy eksperckiej w ramach grupy Helcom strona Polska zdecydowanie opowiedziała się za utrzymaniem dotychczasowego szlaku transportowego na północ od Bornholmu. Ostatecznie ustalono, że zadecyduje o tym formalna ocena bezpieczeństwa przewozów morskich po obu stronach Bornholmu.

⁵ Nadzieja dla Bałtyku, http://www.wwf.pl/0404031652_newspl.php?p=1 27.12.2004.

3. Eksploatacja złóż ropy z dna Morza Bałtyckiego i jej transport do portów

Ropa naftowa i gaz ziemny występują wzdłuż południowo-wschodnich wybrzeży Bałtyku, na głębokościach od 2 do 6 km. Poszukiwania ropy wykazały, że najbardziej obiecujące złoża znajdują się w polskiej strefie ekonomicznej w rejonie na północ od Rozewia – tu w 1980 roku stanęła pierwsza platforma wiertnicza na Bałtyku. Jak dotąd wydobyte ropy z tego złoża jest niewielkie – ok. 1000 ton dziennie. Pokrywa to zapotrzebowanie polskiej gospodarki zaledwie w 2%. Przedsiębiorstwo Poszukiwań i Eksploatacji Złóż Ropy i Gazu Petrobaltic SA odkryło i udokumentowało w 2003 roku w polskiej części dna Bałtyku nowe złożo ropy naftowej. Wielkość zasobów surowca oszacowano na 3 mln ton. W bieżącym roku złożo to zostanie uwzględnione w „Bilansie zasobów kopalin”. W 2003 roku wydobyte ropy naftowej z dna Morza Bałtyckiego stanowiło 41% ogólnego wydobycia krajowej ropy naftowej, czyli 270 tys. ton⁶.

Zwykle ropie naftowej towarzyszą złoża gazu. W polskiej strefie odkryto 4 złoża, których zasobność szacowana jest od 7,5 do 10 mld m³. Ich eksploatacja powinna się rozpocząć w najbliższych trzech–czterech latach. Szacunkowe zasoby geologiczne we wschodniej części bałtyckiej strefy ekonomicznej (Blok Łeby) ocenione są na 10 mld m³ i 30 mln ton ropy naftowej – z całą pewnością są one znacznie zaniżone. Trwają prace poszukiwawcze, są szanse na poważne nowe odkrycia i zwiększenie zasobów, zwłaszcza w rejonie Głębi Gdańskiej, w strefie tak zwanego uskoku sambijskiego. Warunki poszukiwań są bardzo trudne, głębokość morza przekracza tu 100 m, stąd konieczność dużych nakładów na nowe platformy wiertnicze, które sięgnęłyby dna Bałtyku na tych głębokościach.

Na początku 2000 roku Rosjanie odkryli w okolicach Kaliningradu pod Bałtykiem bogate złoża roponośne. Rosja zainteresowana jest szansą, jaką stwarza eksploatacja tych złóż, mimo że znajdują się one na znacznej głębokości. Aktualnie w tym rejonie Rosjanie wybudowali jedną wieżę i budują drugą. Należy spodziewać się w niedługim czasie budowy ropociągu do Obwodu Kaliningradzkiego i rafinerii na jego obszarze⁷.

4. Przewozy rosyjskiej ropy na Bałtyku

Rosja od lat planowała rozwój swoich bałtyckich portów nad Zatoką Fińską i teraz plany te konsekwentnie realizuje. Rosjanie założyli, że inwestycje te zwiększą ekonomiczną efektywność eksportu i zmniejszą zbyt silne, ich zdaniem, uzależnienie Federacji Rosyjskiej od portów innych krajów bałtyckich (w tym także Gdańska), przez które przechodzi około 1/4 łącznego eksportu ropy naftowej⁸.

Program modernizacji rosyjskiego systemu transportowego, opracowany do 2010 roku, ma na celu m.in. utworzenie szerokiej bazy dla eksportu ropy naftowej i surowców ropopo-

⁶ IMO, <http://www.pgi.gov.pl/index.php?option=12.12.04>.

⁷ *Russian maritime sector. A glance at the shipbuilding, shipping and offshore industries* (Sektor morski Rosji. Przegląd budownictwa okrętowego, żeglugi i przemysłu wiertniczego), „Schiff und Hafen” 2003, nr 9.

⁸ Promare, http://www.promare.com.pl/2003/18na_wscho.html 27.12.04.

chodnych, rozbudowę terminali kontenerowych i wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań logistycznych dla przemysłu kontenerów. Założeniem jest zwiększenie łącznej zdolności przeładunkowej do 542,2 mln ton w 2010 przy jednoczesnym zmniejszeniu udziału portów sąsiednich krajów o 25% (w 2003 r.) do 10%. Zdolność przeładunkowa rosyjskich portów ma być podwojona, a w dalszej perspektywie potrojona (głównie w portach Primorsk i Ust-Ługa)⁹. Rosja niewątpliwie znajduje się w ścisłej czołówce producentów ropy naftowej. Według przewidywań amerykańskiego ośrodka badawczego Stradfor Rosja w 2005 roku prześcignęła Arabię Saudyjską i stała się największym eksporterem ropy naftowej na świecie, ponieważ tendencje w produkcji saudyjskiej ropy zostały utrzymane na dawnych poziomach. Arabia Saudyjska od 20 lat nie zwiększyła potencjału produkcji, a od 1998 roku Rosja pokrywa dodatkowy globalny popyt na ropę¹⁰. Ponadto jak prognozuje „Financial Times” w artykule z 22.12.2005, powołując się na Międzynarodową Agencję Energii (IEA) ceny ropy naftowej mogą wzrosnąć do 2030 roku o ok. 50%, jeżeli Arabia Saudyjska w najbliższych dwóch-trzech latach nie zainwestuje miliardów dolarów w zwiększenie wydobycia ropy, które będzie musiało wzrosnąć niemalże dwukrotnie w stosunku do obecnego, aby sprostać popytowi oczekiwanemu w 2030 roku¹¹. W czerwcu 2004 roku produkcja ropy w Rosji osiągnęła kolejny, rekordowy poziom 8,38 ml baryłek dziennie, co w porównaniu z czerwcem 2002 roku oznacza wzrost o 11%. Rosja eksportuje obecnie 6 mln baryłek dziennie. Ponieważ eksport rosyjskiej ropy rósł rocznie w tempie 700–800 tys. baryłek, przewidywano, że w połowie 2005 roku Rosja będzie eksportowała ponad 7 mln baryłek dziennie, spychając Arabię Saudyjską na drugie miejsce. Faktycznie jednak osiągnięto poziom 9,2 mln baryłek dziennie pod koniec 2004 roku, a więc znacznie wcześniej, niż prognozowano¹². Rosyjskie spółki paliwowe zainwestowały w modernizację infrastruktury, wyremontowały i usprawniły stare rafinerie, zbudowały nowe stacje pomp, by zwiększyć ilość przepompowywanej ropy, i uruchomiły terminal do przeładunku ropy w Primorsku nad Bałtykiem.

Realizowane obecnie i projektowane inwestycje portowe w tych rejonach już wkrótce pozwolą na wzrost zdolności przeładunkowej paliw nad Bałtykiem i Morzem Barentsa, tak że będzie ona prawie dwukrotnie wyższa, niż w portach Morza Czarnego.

Stradfor sądzi, że w dalszej perspektywie kraje Azji, których nie wymienia z nazwy, będą mniej polegać na dostawach ropy z Bliskiego Wschodu, a za to coraz bardziej uzależniać się od dostaw ropy z Rosji. Ten czynnik w połączeniu z daleko idącą modernizacją infrastruktury umocni tendencję wzrostu produkcji rosyjskiej ropy.

Rosjanie starają się rozwiązać problemy sprawnego docierania do rynków konsumenckich. Część ropy jest tłoczona rurociągami do Europy Zachodniej, ale znacznie więcej transportuje się tankowcami. Planuje się poprowadzenie nowych rurociągów do portów Bałtyku. Logistycznym ograniczeniem wzrostu transportu ropy *via* Morze Czarne są cieśniny tureckie (szerokość Bosforu w najwęższym miejscu sięga około 800 m)¹³. Już teraz

⁹ Maritime News, <http://gbk.net.pl/articles.php?lng=pl&pg=213> 28.12.05.

¹⁰ Portal Morski, http://www.redragon.ru/rosja/news/2003/07_04_1.html 27.12.04.

¹¹ Portal Morski, http://www.portalmorski.pl/caly_arttykul.php?idea=1473 05-12-05.

¹² Worldcom, <http://www.worldcom.pl/474,6,6,podglad.html> „Port of Ttallin annual report 2004” 19.12.05.

¹³ Należy nadmienić, że wraz z rozpadem ZSRR eksport kaspijskiej ropy przez cieśniny tureckie wzrósł skokowo. Doprowadziło to do zwiększenia zagrożenia dla Stambułu, będącego jedyną w świecie aglomeracją, przez której centrum odbywał się transport tak wielkiej ilości ładunków niebezpiecznych. W 1994 roku na wodach Bosforu doszło do kolizji zbiornikowca Nassia transportującego 100 000 ton ropy z Ship Broker. W rezul-

przy wysoce nadmiernym ruchu statków nader często zdarzają się tam kolizje, zwłaszcza w niekorzystnych warunkach atmosferycznych, grożące poważnymi katastrofami ekologicznymi. Zatem potrzeba więcej tankowców operujących na Morzu Bałtyckim. W 2002 roku Jukos wyeksportował 2 mln ton ropy przez porty bałtyckie.

W ostatnich trzech latach Rosjanie wyraźnie zintensyfikowali inwestycje w budowę nowych portów i modernizację już istniejących nad Morzem Barentsa i nad Bałtykiem. W grudniu 2001 roku został oficjalnie otwarty nowy terminal paliwowy w Primorsku, do którego dostarczana będzie ropa systemem rurociągów Baltic Pipeline System (BPS). Pierwotna zdolność przeładunkowa wynosiła 360 tys. b/d (baryłek na dobę). Operator BPS przewidywał szybki wzrost przepustowości systemu aż do 840 tys. b/d w roku 2005. Primorsk jest obecnie drugim po czarnomorskim Noworosyjsku portem paliwowym Rosji. W 2002 roku przeszło przezeń 7 mln ton ropy naftowej, a w 2003 roku przeładunki tego surowca w Primorsku przekroczyły 14 mln ton. Jak dotąd Noworosyjsk wyprzedza Primorsk. Ten pierwszy przeładował w 2003 roku 60 mln ton ropy, wobec 54 mln w 2002 roku. Plany przewidywały, że przeładunki w Primorsku w 2005 roku zwiększą się do 33 mln ton, a w 2006 wyniosą o 10 mln ton więcej. Docelowa projektowana zdolność przeładunkowa to 74 mln ton rocznie. Niezbędne inwestycje ocenia się na ok. 518 mln USD, pozwoli to na przeniesienie tu znacznej części eksportu ropy z zagranicznych portów bałtyckich. Z podanych powyżej danych widać, że Primorsk rozwija się bardzo szybko. Jak podają najnowsze statystyki, w styczniu 2005 roku przeładowano w tym porcie 4,76 mln ton ropy naftowej, o 64% więcej niż w styczniu 2004 roku. Taki wzrost oznacza, że w 2004 roku tankowce o średniej nośności 90 tys. DWT dowożące ten surowiec do portu rozdzielczego – Rotterdamu – zawijały w rejsach okrężnych 330-krotnie w ciągu roku. Ta liczba zwiększyła się w 2005 roku do 413, a w 2006 osiągnie 538¹⁴. Analitycy twierdzą, że jeśli programy modernizacji i budowy nowych portów i rurociągów zostaną zrealizowane, eksport rosyjskiej ropy przez porty bałtyckie już w 2007 roku przekroczy eksport tego surowca z terminali Morza Czarnego.

W ostatnich dwóch latach portowa działalność większości europejskich krajów zwiększała się w umiarkowanym tempie, co odpowiadało poziomowi rozwoju handlu między-

tacie tego zdarzenia na zbiornikowcu wybuchł pożar, który jednak szczęśliwie udało się ugasić. Odwołując się do zagrożenia stwarzanego przez statki z tego rodzaju ładunkiem dla bezpieczeństwa 10-milionowego miasta, Turcja zamknęła cieśniny na czas usuwania skutków katastrofy, później zaś umożliwiła ruch zamienianie w jednym tylko kierunku. Ankara zapowiedziała też wprowadzenie nowych rygorów w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, zakazujących m.in. jednoczesnego przebywania w cieśninach dwóch zbiornikowców. Turcy pragnęliby również zastrzec sobie prawo odmowy przepuszczenia przez cieśniny jednostek ze szczególnie niebezpiecznym ładunkiem na pokładzie. Wszelkim ograniczeniom zaproponowanym przez Turcję stanowczo sprzeciwiła się Rosja, odwołując się do Konwencji z Montreux z 1936 roku, gwarantującej swobodę żeglugi statków handlowych przez cieśniny. Moskwa obawiała się bowiem, że umożliwiłyby one Turcji faktyczną kontrolę eksportu kaspijskiej ropy drogą morską przez Morze Czarne. Ostatecznie w toku negocjacji wszystkie zainteresowane strony zaakceptowały następujące regulacje ukierunkowane na podniesienie bezpieczeństwa żeglugi w cieśninach tureckich: żegluga nocna statków o długości powyżej 200 m jest zabroniona, statki transportujące ładunki niebezpieczne (w tym ropę i produkty ropopochodne, gaz LNG i LPG) winny zgłaszać wejście w cieśniny z wyprzedzeniem 48 godzin, dla statków o długości powyżej 250 m oraz zbiornikowców LPG i LNG wprowadzono system ruchu jednokierunkowego. Mimo że na skutek wprowadzenia powyższych regulacji czas przejścia przez cieśniny dużego zbiornikowca wzrósł do 3 dób i 12 godzin, są one z całą surowością przestrzegane od chwili wprowadzenia w październiku 2002 roku.

¹⁴ *Statistical Analyses of the Baltic Maritime Traffic*, Finnish Environment Institute, 2004 r., s. 8.

narodowego, W tym czasie przyrost obrotów towarowych w portach bałtyckich był zdecydowanie większy. Jeśli przeładunki we wszystkich portach rosyjskich wzrosły w 2002 roku o 28%, to w portach bałtyckich – prawie o 43%. Nadwyżkę obrotów towarowych dał eksport ropy naftowej. Tylko debiut nowego portu – Primorska – zapewnił nadwyżkę 12 mln ton, to jest 60% całej dodatkowej wielkości przeładunków w rosyjskich portach bałtyckich¹⁵.

W porcie w Sankt Petersburgu łączny roczny przyrost wyniósł 3,7 mln ton, z czego prawie 90% przypada na ładunki płynne. Obroty towarowe innych portów Zatoki Fińskiej – Wysocka, Wyborga, Ust-Ługi – zwiększyły się w 2002 roku tylko o 0,3 mln ton, ale już do końca 2003 roku terminal naftowy Łukoil w Wysocku przeładował ponad 3 mln ton (docelowo 10 mln ton). Do czasu ukończenia rozbudowy portu Ust-Ługa najważniejszą bramą dla handlu zagranicznego Rosji będzie Petersburg; w roku 2004 przeładowano tam 48 mln ton towarów, co oznacza wzrost prawie o 1/5 w stosunku do 2003 roku. W 2004 roku w rozbudowę i modernizację istniejącej infrastruktury w portach rosyjskich zainwestowano 10,7 mld rubli¹⁶.

Dzięki korzystnej polityce taryfowej kolei dobre wyniki w 2002 roku osiągnęły porty Obwodu Kaliningradzkiego; przeszło przez nie o 70% więcej ładunków niż w poprzednim roku. Wzrost wyniósł 0,9 mln ton¹⁷.

Spełniły się nadzieje kaliningradzkich portowców, ponieważ dokonało się przegrupowanie strumieni towarowych na korzyść Kaliningradu kosztem portu w Kłajpedzie. Łotewskie porty, z wyjątkiem Windawy, znalazły się w grupie liderów pod względem tempa przyrostu: Lipawa zwiększyła obroty towarowe o 1 mln ton, a Ryga – o 3,2 mln ton. Systematyczne zmniejszanie w 2002 roku przeładunku rosyjskiej ropy w porcie Windawa wiąże się atrakcyjnością nowego kierunku eksportu ropy – przez Primorsk. W Estonii porty zrzeszone w Tallińskim Kompleksie Portowym osiągnęły w 2002 roku zadowalające rezultaty. Tallin odniósł wymierne korzyści z problemów, jakie miała Widawa z przeładunkiem rosyjskiej ropy, zwiększając coraz bardziej kolejowy tranzyt ropy z Rosji. Łączne obroty towarowe Tallina wzrosły w 2002 roku o 5,6 mln ton (3,3 mln to ładunki płynne), co wiąże się ze wzrostem rosyjskiego tranzytu. Administracja portu tallińskiego planuje duże inwestycje w najbliższym pięcioleciu dla zwiększenia przeładunków do 55 mln ton rocznie. Uwidoczniło się to w ok. 33-procentowym wzroście przeładunku ropy w roku 2004 w stosunku do roku 2003, a ok. 60-procentowym wzroście w porównaniu z rokiem 2002¹⁸.

Koleje krajów nadbałtyckich pełnią głównie funkcje dróg dowozu towarów tranzytowych do portów morskich. Łotewskie koleje w 2003 roku przewiozły 33,6 mln ton towarów tranzytowych, z czego 29,6 mln przeszło przez porty morskie. W 2002 roku tranzyt stanowił w przewozach kolei estońskich 84,3% wszystkich towarów, kolei łotewskich 83,9%, a litewskich – 56,7%. Dlatego też porty krajów bałtyckich wspólnie z rodzimymi kolejami są bardzo zainteresowane współpracą z kolejami rosyjskimi i ostro reagują na wszystkie zmiany w polityce taryfowej rosyjskich kolei. Cennik Ministerstwa

¹⁵ *Morskie porty. Konkurencja obostrajetsja* (Porty morskie. Konkurencja zaostrza się), „Transport Rossii” 2003, nr 49, s. 2.

¹⁶ Global Net, <http://gbk.net.pl/articles.php?lng=pl&pg=213>, s. 1, 29.12.05.

¹⁷ Port of Tallin annual report 2004, <http://www.worldcom.pl/474,6,6,podglad.html>, 19.12.05.

¹⁸ Port of Tallin annual report 2004, <http://www.worldcom.pl/474,6,6,podglad.html>, 19.12.05.

Kolei FR ma wpływ na konkurencyjność i dochody całego nadbałtyckiego biznesu tranzytowego¹⁹.

W najbliższych latach walka konkurencyjna między portami Rosji i krajów sąsiednich o rosyjski tranzyt wejdzie w nową fazę ostrego współzawodnictwa we wszystkich asortymentach towarów. Ma na to wpływ szereg czynników: intensywne budownictwo portowe na całym wschodnim wybrzeżu Bałtyku, m.in. projekt „Bałtycki prom”. Ostra konkurencja portów spodziewana jest w rosnących, najatrakcyjniejszych dla kompanii żeglugowych potokach ładunków skonteneryzowanych. W latach 2001–2002 ogółem obrót kontenerowy w portach bałtyckich zwiększył się z 732,5 tys. TEU do 893,6 tys. TEU, a rosyjski udział w tej wielkości wyniósł 68%. W każdym z portów bałtyckich stworzono lub przygotowuje się dodatkowe zdolności do obsługi kontenerów. Np. w porcie Muuga jako uzupełnienie istniejącego nabrzeża o zdolności przeładunkowej 150 tys. TEU budowany jest nowy basen z dwoma nabrzeżami dla obsługi 350 tys. TEU. Jeszcze skuteczniej pozyskuje rosyjski tranzyt Baltic Container Terminal w porcie w Rydze. W Windawie zbudowany z belgijskim udziałem kontenerowy Noord Natie Ventspils Terminal w tym roku aktywnie włączy się w walkę konkurencyjną. Niedawno utworzona w Rosji Krajowa Izba Kontenerowa (KIK), sprawująca kontrolę nad kluczowymi punktami przeładunku kontenerów w kraju, w maju 2003 roku ogłosiła zamiar zwiększenia mocy przeładunkowych największego terminalu kontenerowego – w Sankt Petersburgu – do maksymalnego poziomu 1350 tys. TEU w 2008 roku i konsekwentnie realizuje swoje plany. W 2004 roku przeładowano 111 150 TEU, co oznacza wzrost o 20%, a na 2005 było planowane podwojenie przeładunku, do ponad 200 000 TEU. Do tego czasu KIK planuje przy współpracy niemieckiej oddać do eksploatacji nowy terminal w porcie Ust-Ługa o zdolności przeładunkowej 820 tys. TEU (docelowo 3,3 mln TEU). Oddanie terminalu jest planowane na rok 2007²⁰. Po raz pierwszy do rosyjskiego biznesu kontenerowego wchodzi zagraniczny operator takiej skali – światowy potentat w dziedzinie usług portowo-logistycznych²¹.

Znaczący wzrost obrotów towarowych w basenie bałtyckim to nie rezultat korzystnego zbiegu okoliczności, a skutek ostrej walki konkurencyjnej, bez której nie może istnieć i rozwijać się rynek usług transportowych.

5. Gazociąg Północny na dnie Bałtyku

Ropa naftowa to nie jedyny surowiec strategiczny, który będzie odgrywał znaczącą rolę w transporcie morskim na wodach Bałtyku. W połowie czerwca 2005 roku na IX Międzynarodowym Forum Ekonomicznym w Petersburgu prezes Gazpromu Aleksiej Miller ujawnił, że planują oni budowę Gazociągu Północnego o długości 1189 km po dnie Morza Bałtyckiego, a składającego się z dwóch nitek o przepustowości docelowej 55 mld m³ gazu rocznie.

¹⁹ *Morskie porty. Konkurencja obostrajetsja*, op. cit., s. 2.

²⁰ Global Net, <http://gbk.net.pl/articles.php?lng=pl&pg=213>, s. 2, 29.12.05.

²¹ *Statistical Analyses of the Baltic Maritime Traffic*, Finnish Environment Institute, 2004 r., s. 24–29.

Gazociąg Północny powszechnie uważany za konkurencyjny wobec drugiej, niezrealizowanej jeszcze nitki przecinającego Polskę gazociągu Jamał–Europa, ma się zaczynać w Wyborgu nad Zatoką Fińską i kończyć w Geifswaldzie w Niemczech, nieopodal Świnoujścia. Projekt mówi o budowie odgałęzień do Finlandii, Szwecji, Wielkiej Brytanii i kilku innych krajów. Zainteresowanie udziałem w tym projekcie zadeklarowało kilka liczących się europejskich koncernów – m.in. niemieckie BASF i E.ON/Ruhrgas, francuski Gaz de France, BP, holenderski Gasunie i norweski Norsk Hydro²².

Przyjęta w 2003 roku strategia energetyczna Rosji do 2020 roku wyraźnie mówi, iż strategicznym celem przemysłu gazowniczego ma być zabezpieczenie politycznych interesów i wpływów Rosji w Europie. Tak więc przy zarówno transporcie gazu, jak i innych surowców energetycznych priorytetem ma być omijanie krajów ościennych i minimalizacja tranzytu. Z tego też powodu Rosja rozpoczęła tak prężną budowę terminalu paliwowego w Primorsku oraz modernizację portu w Sankt Petersburgu, aby uzyskać niezależność przy transporcie ropy naftowej i innych towarów.

Biegnący środkiem Bałtyku nowy gazociąg będzie musiał skrzyżować tor swojego biegu z wysokonapięciowym podmorskim kablem łączącym od kilku lat Polskę i Szwecję. Ale nie jest to jedyny problem, na który natkną się budowniczowie tego gazociągu. Trzeba pamiętać, że na dnie Bałtyku zatopiony jest arsenał broni chemicznej, pozostałość po II wojnie światowej. Jeszcze w latach 70. XX w. naukowcy z Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego szacowali, że w wodach Bałtyku spoczywa od 36 do nawet 60 tys. ton amunicji, bomb i pojemników zawierających bojowe gazy trujące takie jak: iperyt, luizyt, chloroacetafenon i najgroźniejszy, bo paralizujący system nerwowy – tabun²³.

Jak oceniają analitycy z amerykańskiego ośrodka badawczego Stradfor, budowa rurociągu Wyborg-Greifswald to chybiona inwestycja, która może pochłonąć nawet 12 mld dolarów. A potencjał przepustowy może okazać się niewielki, gdyż nie planuje się budowy żadnych stacji pomp na odcinku o długości prawie 1,2 tys. km²⁴.

6. Rzeczny transportowy korytarz Północ–Południe nową drogą ropy do portów bałtyckich

Przewóz rzeczny ładunków płynnych tradycyjnie traktowany jest jako alternatywa transportu rurociągowego i kolejowego, zapewniająca dodatkowe możliwości wywozu ropy naftowej. Ponieważ transport ropy rurociągami odbywa się zgodnie z grafikami przepływu, w którym kompaniom naftowym przydziela się kwoty (limity), nie w pełni pokrywające zapotrzebowania kompanii na eksport, w związku z tym muszą one korzystać z alternatywnych dróg. W 2003 roku ok. 16 mln ton ropy i produktów naftowych wyeksportowano właśnie transportem rzeczny.

²² *Każda rura ma dwa końce. Nie ma tego złego...* „Gigawat Energia” 2005, nr 9, s. 6–7.

²³ *Niechciany rurociąg Gazpromu*, „Wprost” 2005, nr 1187, s. 23–25.

²⁴ *Gazostrojka*, „Wprost” 2005, nr 1182, s. 16–21.

Wbrew pozorom sezonowość żeglugi rzecznej zimą nie stanowi największej przeszkody w rozwoju przewozów rzecznych. Główny problem to konieczność modernizacji i rekonstrukcji technicznej dróg wodnych. Prognozy mówią o wzroście poziomu wydobycia i eksportu ropy przy niedostatku mocy przepustowej rurociągów, a więc przewozy rzeczne w tym asortymencie towarowym będą rosły zarówno na rynku wewnętrznym, jak i eksportowym. Kompanie żeglugowe już dziś chętnie rozszerzyłyby swoje przewozy, ale na przeszkodzie stoi trudna do pokonania bariera: przestarzała infrastruktura dróg wodnych. Większość obiektów hydrotechnicznych została zbudowana w pierwszej połowie XX w. i przez długi czas nie była modernizowana. W rezultacie zdolność przepustowa na niektórych odcinkach wyczerpała się. W 2004 roku Ministerstwo Transportu rozpoczęło rekonstrukcję drogi wodnej Wołga–Bałtyk na odcinku 728 km (z Czerepowca do portów St. Petersburga). Ta droga, łącząca M. Kaspijskie i Czarne z Bałtykiem, ma dla Rosji strategiczne znaczenie, dlatego zwiększenie jej przepustowości jest niezbędne. W 2005 roku planowane jest pogłębienie kanału dla zwiększenia prędkości statków i bezpieczeństwa żeglugi. To pozwoli na wzrost przewozów o 15–20%.

Patrząc w kierunku południowym, odcinkiem sprawiającym najwięcej problemów jest dolny Don. Ma on strategiczne znaczenie w przewozach południowym korytarzem wodnym. Głębokość toru wodnego wynosi obecnie 3,0–3,2 m, a to za mało, by przepływały nim duże statki. Dla zapewnienia gwarantowanej głębokości (4,0 m) konieczna jest budowa drugiej nitki śluzy.

Ponadto przewozy rzeczne utrudniają ograniczenia administracyjne. Niedawno wprowadzone zasady żeglugi zabraniają wspólnego (jednoczesnego) przepływania przez śluzy statków pasażerskich i handlowych, przy czym te pierwsze przechodzą poza kolejnością.

Ministerstwo skorygowało terminy budowy drugiej śluzy hydrowężła Koczetowskiego. Uznano za konieczne przyspieszenie terminu realizacji: zakończenie budowy śluz ma nastąpić w 2006 roku, a nie jak planowano w 2008 roku. Spodziewany jest wzrost przewozów tranzytowych przez węzeł Koczetowski do poziomu 7 mln ton; ogółem przez kanał transportowanych ma być 17–18 mln t rocznie.

Realizacja projektu stanowić będzie podstawę jednolitego głębokowodnego systemu Rosji dla integracji z siecią transportową Europy. Zapewni ponadto bezpieczne warunki żeglugi, poprawi konkurencyjność rosyjskiej części międzynarodowego korytarza transportowego Północ–Południe i zmniejszy wydatki transportowe rosyjskich eksporterów dzięki wykorzystaniu pełnej pojemności statków.

Mimo wszystkich problemów przewozy produktów naftowych rosną z roku na rok. Statkami kompanii „Wołgotanker” (lidera wśród przewoźników rzecznych) w sezonie żeglugowym 2003 roku przewieziono 7,2 mln ton płynnych ładunków eksportowych, co stanowiło 70% ogólnego poziomu przewozów wewnętrznymi drogami wodnymi (w 2001 roku – 6,3 mln ton, w 2002 roku – 6,7 mln ton)²⁵.

²⁵ *Porty. Uzkije miasta recznoj transportirovki* (Porty. „Wąskie gardła” transportu rzeczego), „Transport Rossii” 2004, nr 25, s. 2.

7. Podsumowanie

Z przedstawionych projektów i planów wynika, że Bałtyk jest i będzie akwenem koncentracji głównych strumieni transportowych rosyjskiej ropy i innych surowców energetycznych na zachód. Prognozy zakładają, że ilość przewożonego frachtu wzrośnie z 80 mln ton w roku 2000 do około 150 mln ton w roku 2015. W ostatnich dwóch latach w bałtyckich portach Rosji oraz Litwy, Łotwy i Estonii nastąpił 43-procentowy wzrost przeładunku i eksportu rosyjskiej ropy naftowej, co świadczy o tym, że Morze Bałtyckie stało się akwenem tranzytowym do przewozu tego rodzaju ładunku na rynki europejskie i światowe.

Federacja Rosyjska konsekwentnie realizuje rozwój swoich portów bałtyckich, a szczególnie Primorska, w celu zwiększenia efektywności eksportu swojej ropy do krajów europejskich, tym samym dzięki portom bałtyckim Rosja systematycznie umacnia swoją pozycję jako największego eksportera ropy naftowej na świecie. Budowa projektowanego gazociągu po dnie Bałtyku jeszcze wzmocni tę pozycję na europejskich rynkach. Transport kolejowy i rzeczny ropy naftowej jest alternatywą dla transportu rurociągowego rosyjskiej ropy i będzie wykorzystywany do przerzutu tego surowca z rejonu Morza Czarnego do portów bałtyckich.

Spiętrzenie strumieni transportowych rosyjskiej ropy i gazu generuje określone zagrożenia w basenie Morza Bałtyckiego, które mogą być związane z potencjalnymi atakami terrorystów. Ataki te oraz ich potencjalne następstwa ekonomiczne będą dotyczyły nie tylko państw, kontynentów, ale i całą gospodarkę światową. Rosja, jako największy eksporter surowców energetycznych na świecie jest strategicznie ważnym partnerem gospodarczym wielu państw Europy i świata. Od terminowości dostaw surowców, ich zakontraktowanych cen, zależy właściwy i bezpieczny rozwój nie tylko importerów rosyjskich dóbr, ale również bezpieczeństwo ekonomiczne eksportera. Rosyjsko-ukraiński konflikt dotyczący dostaw i cen gazu w grudniu 2005 r. oraz atak bombowy przeprowadzone w styczniu 2006 r. na gazociągi zaopatrujące Gruzję i Armenię unaocniły opinii światowej, jak wysoka jest zależność poszczególnych państw i całych regionów od sprawnego funkcjonowania systemów dystrybucji rosyjskich surowców energetycznych. Zachwianie tego rytmu poprzez ewentualny atak terrorystyczny spowodowałby niewątpliwie wzrost cen ropy naftowej i gazu na Zachodzie, a tym samym nastąpiłby wzrost cen usług transportowych, które stanowią pochodną cen towarów na rynku. Zagrożenie ekologiczne widziane w kontekście możliwych katastrof morskich lub celowych działań ugrupowań terrorystycznych zarówno na Bałtyku, jak i w portach tego akwenu, mogłoby przyjąć rozmiar katastrofy ekologicznej, obejmującej cały rejon morza i wybrzeży Bałtyku, a jej skutki w tym wymiarze są nie do oszacowania przez współczesnych analityków, ponieważ nie istnieją obecnie żadne naukowe metody, umożliwiające oszacowanie ekonomicznych następstw takiego wydarzenia.