

MICKIEWICZ: DYWERSYFIKACJA DOSTAW SUROWCÓW WIĄŻE SIĘ Z WYZWANIAM I W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU MORSKIEGO

Sytuacja, którą mamy w tej chwili jest próbą osiągnięcia takiego poziomu dywersyfikacji dostaw nośników energii, który spowoduje, iż jednym z podstawowych środków transportu będzie transport morski. Transport morski, który był traktowany do tej pory jako uzupełnienie tychże rozwiązań – uważa prof. dr hab. Piotr Mickiewicz z Uniwersytetu Gdańskiego.

Konsekwencją negatywną tego podejścia czy tej wizji dostaw nośników energii jest fakt, iż będziemy importować około 50 do 60% wszystkich nośników energii i przewozić je do kraju drogą morską. Stwarza to określone zagrożenie zarówno dla poziomu bezpieczeństwa energetycznego w postaci zapewnienia ciągłości dostaw, jak i może powodować wzrost ceny produktu końcowego, wynikający z konieczności ochrony jednostek transportujących nośniki energii do Polski. Rozmawiamy o czterech gazowcach, czterech zbiornikowcach w skali miesiąca, które muszą bezpiecznie dopłynąć do państwa polskiego. Zagrożenia jakim te jednostki podlegają są trojakiemu rodzajowi.

Pierwsze są to klasyczne akty piractwa ukierunkowane na przejęcie ładunku. Drugim są działania wymierzone w państwo importujące, w postaci albo kreowania incydentów, które opóźnią albo uniemożliwią dostawy w określonym czasie lub będą miały na celu zablokowanie tych dostaw poprzez działania o charakterze sabotażowym czy też dywersyjnym. Polska jest szczególnie zagrożona na tego rodzaju działania ze względu na to, iż stała się przedmiotem rywalizacji na rynku energetycznym pomiędzy dotychczasowym jego liderem europejskim czyli Federacją Rosyjską i krajem, który zdecydował się na podjęcie rywalizacji z Rosją na tym oto rynku, czyli Stanami Zjednoczonymi.

Decyzja prezydenta Stanów Zjednoczonych o uwolnieniu sprzedaży nośników energii i kierowania ich do strategicznych parterów, a tymi są w rejonie Europy Północnej, Polska i teoretycznie, czy najprawdopodobniej republiki bałtyckie. Stwarza konieczność reakcji rosyjskiej w postaci, którą określono w kilku dokumentach strategicznych. Zwłaszcza w strategii bezpieczeństwa energetycznego Federacji Rosyjskiej oraz w doktrynie morskiej. Zakłada ona przeciwdziałanie możliwości wykorzystania szlaków transportowych do eksportu nośników energii w obszarach leżących w zainteresowaniu Federacji Rosyjskiej. W związku z tym musimy zdawać sobie sprawę, że jednostki przewożące nośniki energii do Polski z regionów takich jak Ameryka Południowa, Afryka Wschodnia i Zachodnia, Australia oraz państwa Zatoki Perskiej mogą na dowolnym odcinku stać się elementem takiegoż ataku.

Konieczna jest więc zmiana regulacji prawnych w postaci rozszerzenia do tej pory stosowanego pojęcia aktów piractwa na morzu o akt zbrojnej ingerencji na jednostkę przewożącą towar do Polski. Stworzenie systemu reakcji na działania o charakterze dywersyjnym czy też sabotażowym, które mają

przerwać ciągłość tej energii. To wymaga wprowadzenia określonych zmian w prawie polskim, wykorzystujących zapisy międzynarodowego prawa morza. Kontraktowanie ochrony to dzienny koszt w ok. 5 tysięcy dolarów w przypadku kiedy ta ochrona znajduje się na ochranianej jednostce lub 10 tysięcy dolarów dziennie, jeżeli ta jednostka chroniona jest za pomocą innej jednostki morskiej. To jest bardzo wysoki koszt – przypominam, że średnia trasa przejścia to jest około 2 do 3 tygodni, w zależności od miejsca zakupu nośnika energii. W związku z tym przeniesie się to bardzo wyraźnie na koszt odbiorcy indywidualnego, a tym samym na bezpieczeństwo ekonomiczne państwa polskiego.

Rozmowa miała miejsce podczas IV Konferencji Naukowej "Bezpieczeństwo energetyczne - filary i perspektywa rozwoju" na Politechnice Rzeszowskiej im. I. Łukasiewicza w dniach 1-2 kwietnia 2019 r.

źródło: Instytut Polityki Energetycznej im. Ignacego Łukasiewicza (www.instytutpe.pl)