

Grey Scale #13



A

1

2

3

4

5

6

M

8

9

10

11

12

13

14

15

B

17

18

19

24



# AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

płk mgr Dariusz BANDZUL

## POTENCJAŁ PALIW PŁYNNYCH POLSKI W ASPEKCIE SPEŁNIANIA ROLI PAŃSTWA-GOSPODARZA

Rozprawa doktorska

Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej

S/7597



05-007597-001-0

Warszawa

# 75502



**AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ**

---

**WYDZIAŁ ZARZĄDZANIA I DOWODZENIA**

**INSTYTUT LOGISTYKI**



płk mgr Dariusz BANDZUL

**POTENCJAŁ PALIW PŁYNNYCH POLSKI W ASPEKCIE  
SPEŁNIANIA ROLI PAŃSTWA – GOSPODARZA**



Rozprawa doktorska

Kierownik naukowy

dr hab. prof. AON Zenon STACHOWIAK

---

**WARSZAWA**

**2009**

## SPIS TREŚCI

<b>WSTĘP</b>		5
<b>1. Identyfikacja problemu zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych w ramach HNS</b>		12
1.1. Istota zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych		12
1.2. Uwarunkowania zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych		27
1.2.1. Ogólne uwarunkowania i zasady realizacji zobowiązań sojuszniczych		27
1.2.2. Uwarunkowania zewnętrzne		32
1.2.3. Uwarunkowania wewnętrzne		36
1.2.3.1. Uwarunkowania polityczne		41
1.2.3.2. Uwarunkowania militarne		43
1.2.3.3. Uwarunkowania ekonomiczne		48
1.2.3.4. Uwarunkowania społeczne		54
1.2.3.5. Uwarunkowania informacyjne		57
1.2.3.6. Uwarunkowania prawno-legislacyjne		59
1.2.3.7. Uwarunkowania logistyczne		65
1.2.3.8. Uwarunkowania organizacyjne		71
1.2.3.9. Uwarunkowania kulturowe		74
1.3. Ekonomiczne aspekty realizacji roli „państwa – gospodarza” przez Polskę w zakresie zabezpieczenia dostaw paliw płynnych dla wojsk sojuszniczych		77
<b>2. Analiza potencjału paliwowego Polski jako podstawy realizacji zobowiązań HNS w zakresie dostaw paliw płynnych</b>		90
2.1 Identyfikacja krajowego potencjału paliwowego		90
2.1.1. Krajowy potencjał paliwowy sektora cywilnego		105
2.1.1.1. Rafinerie		107
2.1.1.2. Operator Logistyczny Paliw Płynnych (OLPP) - zakłady magazynowania paliw		120
2.1.1.3. Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych		129
2.1.1.4. GATX Rail Poland		136

2.1.1.5. Sieć stacji paliwowych	139
2.1.2. Polski wojskowy stacjonarny potencjał paliwowy	145
2.1.2.1. Składy MPS Rejonowych Baz Materiałowych	145
2.1.2.2. Składy i stacje paliw oddziałów gospodarczych	149
2.2. Zagraniczny potencjał paliwowy w Polsce	150
<b>3. Uwarunkowania kształtowania i funkcjonowania potencjału paliwowego w Polsce</b>	<b>157</b>
3.1. Uwarunkowania społeczno-polityczne i cywilizacyjne	157
3.2. Uwarunkowania ekonomiczne	161
3.2.1. Podaż paliw płynnych ze źródeł krajowych i zagranicznych	165
3.2.2. Zapotrzebowanie na paliwa płynne przez GN, SZ RP i siły sojusznicze	169
3.3. Uwarunkowania infrastrukturalno-alokacyjne i techniczno-eksploatacyjne	175
3.4. Unormowania prawno-legislacyjne zapasów paliw	185
3.5. Kształtowanie potencjału paliwowego Polski w okresie zmian systemowych	194
3.5.1. Wpływ zmian systemowych na gospodarkę paliwową kraju	202
3.5.2. Zmiany funkcjonowania systemu zaopatrywania w paliwa SZ RP	204
3.5.3. Pożądane kierunki rozwoju rynku paliwowego w Polsce	207
<b>4. Ocena możliwości zabezpieczenia sił sojuszniczych w paliwa płynne w ramach zobowiązań HNS</b>	<b>219</b>
4.1. Ocena popytu na paliwa płynne	221
4.1.1. Ocena popytu na paliwa płynne w GN	224
4.1.2. Ocena popytu na paliwa płynne przez SZ RP	228
4.1.3. Ocena popytu na paliwa płynne przez siły sojusznicze	229
4.2. Ocena infrastruktury paliwowej w Polsce z punktu widzenia realizacji zobowiązań sojuszniczych	230
4.2.1. Ocena cywilnej infrastruktury paliwowej	230
4.2.2. Ocena wojskowej stacjonarnej infrastruktury paliwowej	237
4.2.3. Ocena zagranicznej infrastruktury paliwowej	238
4.3. Możliwości wywiązania się Polski z zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych	239
4.3.1. Bilans potrzeb i możliwości	242

4.3.2.	Bariery i zagrożenia w realizacji zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych	244
4.3.3.	Prognozy rozwiązania przez Polskę problemu zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych	253
	<b>ZAKOŃCZENIE</b>	257
	<b>BIBLIOGRAFIA</b>	265
	<b>WYKAZ MAP, TABEL, SCHEMATÓW I WYKRESÓW</b>	283

## WSTĘP

Zachodzące zmiany w strukturze geopolitycznej Europy powodują nowe wyzwania dla Sojuszu Północnoatlantyckiego. Pomimo uznania, iż w obecnej chwili nie ma zagrożenia militarnego dla NATO, to jednak występujące lokalne konflikty, a ostatnio terroryzm międzynarodowy, wpływają w sposób bezpośredni lub pośredni na interesy paktu.

Prowadzenie operacji wojskowych przez Sojusz Północnoatlantycki w tym samym czasie na różnych teatrach działań, przede wszystkim poza obszarami krajów wydzielających wojska do sił NATO spowodowało, iż od 1992 roku rozpoczęto poszukiwanie nowych sposobów pozyskiwania wojskowych i cywilnych zasobów logistycznych do zabezpieczenia narodowych kontyngentów.

W NATO zakłada się istnienie trzech uzupełniających się sposobów (Parties of Support Services) zapewnienia wojskom prowadzącym operacje wojskowe niezbędnych zasobów logistycznych.

- **pierwszy sposób** – tradycyjny polega na zapewnieniu wojskom biorącym udział w operacji poza obszarem własnego kraju zasobów logistycznych przy użyciu własnych sił i środków. Nowością ostatniego okresu jest również to, iż planuje się w tym wariantcie wykorzystanie nie tylko zasobów własnych, ale także innych kontyngentów wojskowych oraz w razie potrzeby zasobów pozostających w centralnej dyspozycji NATO.
- **drugi sposób** – to tzw. kontrakty lokalne (Local Contracting), polegający na pozyskiwaniu cywilnych zasobów miejscowych, określane również jako wsparcie zasobami lokalnymi (miejscowymi). Celem tego sposobu jest ustalenie i podtrzymywanie współpracy z instytucjami i ludnością cywilną, znajdującymi się w rejonie operacji, aby stworzyć tym samym warunki do jak najlepszego wykorzystania zasobów logistycznych i zapewnienia sobie przewagi militarnej, technicznej.
- **trzeci sposób** pozyskiwania zasobów logistycznych to HNS (Host Nation Support- wsparcie ze strony państwa – gospodarza), zwane dalej „HNS”, które definiuje się jako: *„cywilna i wojskowa pomoc udzielana przez państwo-gospodarza (Host Nation — HN) w czasie pokoju, sytuacji kryzysowych i wojny sojuszniczym siłom zbrojnym i organizacjom, które są*

*rozmiszczone, wykonują zadanie lub przemieszczają się przez terytorium państwa-gospodarza.<sup>1</sup>*

Wsparcie ze strony państwa – gospodarza obejmuje szeroki zakres przedsięwzięć mających na celu udzielenie wsparcia logistycznego siłom wzmocnienia przybywającym na terytorium Polski w wypadku zagrożenia jej bezpieczeństwa, udziału w ćwiczeniach itp. Wsparcie to może obejmować zarówno przyjęcie tych sił na lotniskach, w portach morskich i na stacjach kolejowych, ułatwienie ruchu na terytorium Polski, opiekę medyczną, pomoc w zakresie zaopatrywania wojsk, w szczególności w zakresie paliw. Koncepcja strategiczna NATO przypisuje wielką wagę gotowości militarnej i nie mniejszą użyciu zasobów cywilnych. Wsparcie cywilne ma żywotne znaczenie dla logistyki NATO-wskiej. HNS jako uzupełnienie organicznego zabezpieczenia jest decydujące dla zachowania ciągłości działań wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Jest traktowana jako niezbędna ochrona systemu zaopatrywania wojsk.

Podpisanie przez Ministra Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej w marcu 1999 roku pełnego członkostwa w Sojuszu zobowiązuje nas do dostosowania struktur i działania Sił Zbrojnych do zasad obowiązujących w państwach NATO. Duży nacisk w Sojuszu położony jest na szeroko rozumianą analizę wymagań dotyczących planów i aktów prawnych, które w przyszłości umożliwią jak najwcześniejsze użycie zasobów cywilnych HNS. Zachęca się również państwa członkowskie NATO do identyfikacji całości możliwości w zakresie HNS w celu oceny dodatkowego potencjału danego państwa na cele zabezpieczenia logistycznego.

Uzgodnione z NATO wymagania w zakresie wsparcia ze strony państwa – gospodarza ograniczyły się początkowo do udzielenia wszechstronnej informacji na temat bieżących możliwości w wyżej wymienionych obszarach. Obecnie realizacja zadań ogólnie określonych w celu Sił Zbrojnych TG-4123 (HNS), a wynikających z obowiązków państwa – gospodarza, nakłada na nasz kraj, w tym i Siły Zbrojne opracowanie scentralizowanej bazy danych zawierającej informacje o całej infrastrukturze i zasobach materiałowych tak Sił Zbrojnych jak i Gospodarki Narodowej oraz jej ciągłej aktualizacji.

Osobnej analizie należy poddać również współpracę i kooperację pomiędzy cywilnym i wojskowym sektorem oraz prawne aspekty mające wpływ na wykorzystanie zasobów HNS.

---

<sup>1</sup> Definicja opracowana na podstawie tłum. „Sojuszniczej doktryny i Procedur Połączonego Wsparcia przez Państwo-Gospodarza” – Allied Joint Publication 4.5 – (AJP 4.5) .

Przywołane uwarunkowania i przesłanki wskazują, iż za podjęciem tematu w brzmieniu: **„POTENCJAŁ PALIW PŁYNNYCH POLSKI W ASPEKCIE SPEŁNIANIA ROLI PAŃSTWA - GOSPODARZA”** przemawiają zarówno względy teoretyczne jak i praktyczne. Obecnie problematyka identyfikacji potencjału paliw płynnych Polski z punktu widzenia możliwości wywiązania się z zobowiązań HNS nie jest w pełni rozpoznana. Najczęściej zagadnienia z tego obszaru pojawiają się w opracowaniach o charakterze wycinkowym, za wyjątkiem nielicznych dokumentów normatywnych brak jest natomiast opracowań kompleksowych, w tym również stosownych analiz. Jest to wynikiem nieustannych zmian i przemian jakie zachodzą w gospodarce kraju (np. powstanie Polskiego Koncernu Naftowego, Operatora Logistycznego Paliw Płynnych itp.) jak również trwająca nieustannie od kilkunastu lat restrukturyzacja Sił Zbrojnych RP, polegająca głównie na zmniejszaniu stanów osobowych, co pociąga za sobą likwidację jednostek wojskowych, a tym samym i części infrastruktury paliwowej wojska.

Praca ta jest uzupełnieniem luki jaka występuje obecnie w identyfikacji krajowego potencjału paliwowego i możliwości jego wykorzystania w ramach HNS. Podjęcie problemów określonych tematem pracy może być także przydatne do rozwijania wiedzy o potencjale paliwowym kraju, umożliwi również podjęcie decyzji dotyczących wydzielenia jego części na potrzeby wojsk sojuszniczych, w tym także barier i zagrożeń jakie mogą towarzyszyć dostawom paliw w działaniach sił NATO na terytorium Polski.

Głównym problemem podjętym w pracy i sformułowanym w postaci pytania jest: w jakim stopniu polski potencjał paliw płynnych spełnia oczekiwania wynikające z pełnienia roli państwa-gospodarza?

Udzielenie odpowiedzi na tak postawione pytanie wymaga wcześniejszego dania odpowiedzi na zbiór pytań szczegółowych będących w istocie problemami szczegółowymi pracy. Są nimi:

- czy i w jakim zakresie problem zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych funkcjonuje w ramach HNS i jakie są jego uwarunkowania?;
- czy istniejący potencjał paliw płynnych Polski jest zdolny zapewnić dostawy paliw płynnych dla sił zbrojnych państw NATO, biorących udział w operacjach na obszarze naszego kraju?;
- czy oferowany asortyment paliw płynnych (ilościowy i jakościowy) spełnia wymogi NATO-wskie w zakresie dostaw paliw płynnych?

Podjęte w pracy dociekania skoncentrowane zostały na osiągnięciu następujących celów:

- ◆ **po pierwsze**, identyfikacji i analizie zobowiązań wynikających z członkostwa w Sojuszu NATO w aspekcie wsparcia przez państwo - gospodarza;
- ◆ **po drugie**, dokonaniu kompleksowej identyfikacji i analizy potencjału paliw płynnych kraju ze szczególnym uwzględnieniem możliwości dostaw paliw dla wojsk sojuszniczych biorących udział w działaniach na obszarze RP;
- ◆ **po trzecie**, próbie przedstawienia ocen możliwości oraz barier i zagrożeń w realizacji zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych (w ramach HNS).

Pomocnym w rozwiązaniu podjętych problemów oraz osiągnięciu założonych celów była weryfikacja następującej hipotezy roboczej:

**Istniejący potencjał paliw płynnych Polski nie spełnia wymogów NATO-wskich w zakresie standardów jakościowych paliw płynnych i kryteriów technicznych dotyczących infrastruktury paliwowej stacjonarnej. Może zapewnić dostawy paliw płynnych dla sił sojuszniczych biorących udział w operacjach na obszarze RP w czasie pokoju, sytuacjach kryzysowych i konfliktach lokalnych jeśli zostaną spełnione kryteria jakościowe i wymogi NATO-wskie w zakresie produkcji jednolitego paliwa i infrastruktury stacjonarnej.**

Rozważania podjęte w pracy zostały skoncentrowane na obiekcie badań, którym jest potencjał paliw płynnych Polski, oferowany przez niego asortyment (ilościowy i jakościowy) paliw oraz jego zdolności do zapewnienia dostaw paliw płynnych dla sił zbrojnych państw NATO biorących udział w operacjach na obszarze naszego kraju w czasie pokoju, sytuacjach kryzysowych i konfliktach lokalnych.

Ramy badań ograniczone zostały zakresem podmiotowym, przedmiotowym, czasowym i przestrzennym.

**Zakres podmiotowy** ograniczony został do wybranych podmiotów sektora cywilnego zajmujących się produkcją i podażą paliw na rynek polski oraz stacjonarnych składów paliw sektora wojskowego. O włączeniu do rozważań określonych podmiotów oferujących paliwa płynne decydowała ich wielkość i istotny związek wnoszony w potencjał paliwowy naszego kraju.

**Przedmiotem badań** był potencjał paliw płynnych Polski, oferowany przez niego (ilościowy i jakościowy) asortyment paliw w kontekście zobowiązań wynikających z członkostwa w Sojuszu NATO, a także wsparcia przez państwo-gospodarza.

**Zakres przestrzenny** rozprawy wyznacza obszar funkcjonowania rynku paliw płynnych naszego kraju oraz jego powiązania z zagranicznymi dostawcami.

**Zakres czasowy** niniejszej dysertacji skoncentrowany został na koniec lat dziewięćdziesiątych i początek XXI wieku, kiedy to dokonują się istotne zmiany w gospodarce paliwowej kraju oraz datach wynikających z terminów realizacji określonych celów Sił Zbrojnych RP, w tym w szczególności celu TG-4123.

Wskazana formuła celów, problemów badawczych, hipotezy roboczej oraz zakresu badań sytuuje rozważania na dwóch płaszczyznach:

- teoretyczno - metodycznej – na której zostaną podjęte rozważania zmierzające do przedstawienia barier i zagrożeń realizacji zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych (w ramach HNS);
- analityczno – empirycznej – na której przeprowadzona będzie identyfikacja i analiza zobowiązań wynikających z roli państwa – gospodarza oraz potencjału paliwowego kraju ze szczególnym uwzględnieniem możliwości dostaw paliw płynnych dla wojsk sojuszniczych biorących udział w działaniach na obszarze RP.

W toku podjętych dociekań odwołano się do zbioru metod badawczych, z pośród których wiodącymi okazały się metody analizy i syntezy.

Analiza jest to operacja myślowa polegająca na rozłożeniu badanej całości na części składowe i badaniu każdej części osobno. Rozróżnia się analizę elementarną, przyczynową i logiczną. Spośród wymienionych rodzajów wiodącymi w niniejszej dysertacji była analiza przyczynowa, polegająca na rozkładaniu przedmiotu badań (istniejącego potencjału paliw płynnych Polski) na części składowe, ze zwróceniem uwagi na występujące związki między tymi składnikami oraz analiza logiczna, która polegała na rozkładaniu złożonych przedmiotów badań (podmiotów sektora paliwowego Polski) na ich części składowe z uwzględnieniem ich stosunków logicznych.

Natomiast synteza to operacja myślowa polegająca na składaniu, zestawianiu, ujmowaniu czegoś jako całości, odtwarzaniu na podstawie wyników analizy. Synteza to łączenie różnych pojęć w jedno i poszczególnych części w jedną całość. Rozróżnia się syntezę elementarną

i syntezę przyczynową. Synteza elementarna polega na odwróceniu analizy, co oznacza że obejmuje te same czynności, w tej samej kolejności, lecz w odwrotnym kierunku. Natomiast synteza przyczynowa jest syntezą właściwą. Składniki uzyskane na drodze tego rodzaju analizy są dla niej jedynie tylko surowym materiałem do dalszych badań. Podąża ona innymi drogami aniżeli analiza i na tym polega jej twórczy charakter, ponieważ przez długie i splątane drogi rozważań dochodzi się do nowych, całkiem nieoczekiwanych wyników. Zatem synteza wchłania w siebie napotkane problemy i ujawnia je jako zsumowane doświadczenia.

Materiał źródłowy podjętych rozważań w pracy stanowiły publikacje zwarte (książki, opracowania naukowe), publikacje periodyczne tzn. artykuły zamieszczone na łamach periodyków fachowych, dokumenty państwowe i NATO oraz materiały statystyczne. Pomocne w podjętych dociekaniach okazały się również publikacje metodyczne i metodologiczne<sup>2</sup>.

Praca składa się ze wstępu, cztero rozdziałowej części głównej, zakończenia, bibliografii oraz wykazu map, schematów, tabel i wykresów.

Układ części głównej pracy jest następujący:

- **rozdział pierwszy** zatytułowany „**Identyfikacja problemu zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych w ramach HNS**” koncentruje uwagę na zidentyfikowaniu istoty problemu zobowiązań w zakresie realizacji dostaw paliw płynnych dla wojsk sojuszniczych oraz aspektach ekonomicznych towarzyszących temu przedsięwzięciu.
- **rozdział drugi** zatytułowany „**Analiza potencjału paliwowego Polski jako podstawy realizacji zobowiązań HNS w zakresie dostaw paliw płynnych**” podejmuje kwestie rozpoznania podmiotów sektora cywilnego i wojskowego naszego kraju oferujących paliwa płynne, uwarunkowaniach jego kształtowania się w okresie zmian systemowych w kontekście zapotrzebowania na paliwa płynne przez gospodarkę narodową i Siły Zbrojne RP oraz kryteriów dostosowawczych do standardów NATO.

<sup>2</sup> Por. T. Majewski, Miejsce celów, problemów i hipotez a procesie badań naukowych, AON, Warszawa 2003; J. Pieter, Zarys metodologii pracy naukowej, PWN, Warszawa 1975, Podstawy metodologiczne prac doktorskich w naukach ekonomicznych, Redakcja naukowa M. Sławińska i H. Witczak, PWE, Warszawa 2008; W. Pytkowski, Organizacja badań i ocena prac naukowych, PWN, Warszawa 1981; Z. Stachowiak, Metodyka i metodologia pisania prac kwalifikacyjnych, Akademia Podlaska, Siedlce 2001; W. Zakrzewski, O pracy doktorskiej w naukach ekonomicznych, WSE, Poznań 1973.

- **Rozdział trzeci** pod tytułem „**Uwarunkowania kształtowania i funkcjonowania potencjału paliwowego w Polsce**” identyfikuje i charakteryzuje zasadnicze uwarunkowania procesu kształtowania cywilnego i wojskowego potencjału paliwowego w naszym kraju.
- **rozdział czwarty** zatytułowany „**Ocena możliwości zabezpieczenia sił sojuszniczych w paliwa płynne w ramach zobowiązań HNS**” formułuje ocenę popytu na paliwa płynne i ich podaży, infrastruktury paliwowej kraju, a także kwestię barier i zagrożeń dla tego procesu. Przedstawiono w nim również prognozę rozwiązania tego problemu przez Polskę.

Taka konstrukcja pracy, zdaniem autora, zapewnia osiągnięcie wyznaczonych celów.

## 1. IDENTYFIKACJA PROBLEMU ZOBOWIĄZAŃ SOJUSZNICZYCH W ZAKRESIE DOSTAW PALIW PŁYNNYCH

### 1.1. Istota zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych

Siły Zbrojne RP od początku lat 90-tych poddawane są procesowi restrukturyzacji, który początkowo wynikał z przeobrażeń ustrojowych państwa, a następnie z konsekwencji wstąpienia do Sojuszu Północnoatlantyckiego. Obecnie działania te są kontynuowane w aspekcie zadań sił zbrojnych wynikających ze zobowiązań sojuszniczych („Celów Sił Zbrojnych i Wymagań Długoterminowych dla RP” oraz obszaru zadaniowego „Inicjatywy Zdolności Obronnych” – DCI). Przyjęcie Polski do paktu NATO – 12 marca 1999 roku – uznane zostało za jedno z najważniejszych wydarzeń w najnowszej historii naszego kraju. Fakt integracji ze strukturami euroatlantyckimi „w sposób istotny zmienił geopolityczną i geostrategiczną pozycję Polski”<sup>3</sup>. Nie wolno zapominać, że na obszarze naszego kraju i w jego otoczeniu ścierają się interesy sąsiadujących z nami od wschodu i zachodu potęg militarnych i gospodarczych. Kraj nasz stał się krajem granicznym NATO na wschodzie, a jednocześnie stał się „częścią sojuszniczego systemu obronnego, gwarantującym bezpieczeństwo i stwarzającego warunki stabilnego rozwoju”<sup>4</sup>. Środowisko bezpieczeństwa w naszym bliższym i dalszym otoczeniu ulega systematycznym zmianom. Za pozytywne należy uznać przemiany związane z postępującą integracją ze strukturami zachodnioeuropejskimi, współpracą regionalną w Europie (np. Trójkąt Weimarski, Grupa Wyszehradzka, Rada Państw Morza Bałtyckiego), a także reformy demokratyczne i wolnorynkowe w państwach, które rozpoczęły wspomniane transformacje na przełomie lat 80-tych i 90-tych. Członkostwo i współpraca w organizacjach międzynarodowych, m.in. Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO), Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (OBWE), Unii Europejskiej (UE), współpracy międzynarodowej w ramach Partnerstwa dla Pokoju (PdP) oraz Radzie Partnerstwa Euroatlantyckiego (EAPC)<sup>5</sup> powoduje, że Polska z jednej strony gwarantuje sobie bezpieczeństwo, warunki stabilnego rozwoju, a z drugiej strony przyjęła na siebie zobowiązania wynikające z uczestnictwa w sojuszniczym systemie obronnym<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> Strategia Bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej (przyjęta na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 04.01.2000 r.

<sup>4</sup> Tamże.

<sup>5</sup> Por. A. Karkoszka, Polityka bezpieczeństwa Polski, w: „Sprawy Międzynarodowe” 1993 nr 1.

<sup>6</sup> Por. A. Szymonik, Strategia bezpieczeństwa państwa, w: „Myśl Wojskowa” 2007 nr 1, s. 12.

Ostatnie lata i wydarzenia na świecie to okres nowych wyzwań i zagrożeń dla pokoju i stabilności międzynarodowej, w tym konflikty etniczne, kryzysy ekonomiczne i zdecydowanie wysuwający się na czoło wymienionych zagrożeń terroryzm w skali międzynarodowej<sup>7</sup>. Globalizacja terroryzmu i możliwości, jakie stwarza współczesna technika, powodują, że baza operacyjna do uderzeń terrorystycznych może znajdować się tysiące kilometrów od miejsca planowanego zamachu, w kraju dającym poczucie bezpieczeństwa zamachowcom. Z wymienionych faktów wynika również zmienny charakter zagrożeń i wyzwań dla bezpieczeństwa naszego kraju<sup>8</sup>. Wydaje się, że utrzymywanie tradycyjnego rozumienia suwerenności państwa nie jest już dzisiaj możliwe. Kryzysy i konflikty lokalne, a ostatnio terroryzm, oddziałują pośrednio lub bezpośrednio na bezpieczeństwo naszych obywateli i nasze państwo. Dlatego też Polska aktywnie reaguje w ramach wspólnoty międzynarodowej na wynikłe kryzysy i zagrożenia. Przykładem aktywności Polski we wspieraniu działań zmierzających do trwałego rozwiązywania konfliktów i umocnienia procesów demokratyzacji jest m.in. była Jugosławia, Afganistan i Irak. W przypadku tego ostatniego państwa wystąpił klasyczny układ zagrożeń dla współczesnej cywilizacji: system rządów dyktatorski, wspieranie terroryzmu oraz chęć posiadania broni masowej zagłady. Odpowiadając na zobowiązania sojusznicze w zakresie wspólnej obrony NATO, Polska wsparła siły koalicji antyterrorystycznej w Afganistanie i w rejonie Zatoki Perskiej.

Zmiany w strategii Sojuszu (powstanie Sił Reagowania - Natychmiastowego i Szybkiego) spowodowały zaistnienie wymogu wysokiej mobilności oraz wielonarodowego składu tych sił, co umożliwia właściwe wykorzystanie ograniczonych zasobów obronnych. Wynikiem tej sytuacji było określenie wielu nowych wymagań w stosunku do logistyki i stworzenie w ten sposób logistyki wielonarodowej.

Kryteria te przedstawiono w następujących grupach problemowych:

- ❖ elastyczność (flexibility);
- ❖ mobilność strategiczna (strategic mobility);
- ❖ przemieszczanie i transport (movement and transportation);
- ❖ wielonarodowość (multinationality);

---

<sup>7</sup> Por. S. Bieleń, Uwarunkowania przystąpienia Polski do NATO, w: „Studia Europejskie” 1997 nr 1, s. 118.

<sup>8</sup> Por. A. Szymonik, Strategia ... cyt. wyd., s. 13.

- ❖ standaryzacja (standardization);
- ❖ **wsparcie przez państwo-gospodarza (HNS - Host Nation Support);**
- ❖ wykorzystanie zasobów miejscowych (use of local resources);
- ❖ zachowanie i odtwarzanie gotowości i zdolności bojowej (sustainability);
- ❖ zabezpieczenie medyczne (medical support);
- ❖ infrastruktura (NATO infrastructure);
- ❖ współpraca i koordynacja (cooperation and coordination).

Spełnienie wymienionych wymagań warunkuje odpowiedni poziom zabezpieczenia logistycznego, który umożliwi realizację założonych celów strategicznych i operacyjnych.

Duża rozpiętość wariantów działania zarówno na terytorium Sojuszu, jak i przede wszystkim poza nim, wymaga elastyczności w zapewnieniu siłom zbrojnym odpowiedniego poziomu zabezpieczenia logistycznego, który wymusza:

- **terminowy dostęp do zasobów logistycznych;**
- **wymaganą wielkość dostępnych zasobów;**
- zapewnienie możliwości przemieszczania sprzętu i wyposażenia;
- dostosowanie sił zabezpieczenia logistycznego do wariantu działań operacyjnych;
- wyposażenie dowódców NATO odpowiedniego szczebla w niezbędne uprawnienia do zarządzania środkami logistycznymi, stosownie do zaistniałej sytuacji operacyjnej.

Uzupełnieniem organicznego wsparcia logistycznego, jest wsparcie państwa -gospodarza, wsparcie decydujące w istotnym stopniu o zachowaniu i odtwarzaniu gotowości bojowej sił zbrojnych sojuszu. W nowoczesnej logistyce NATO występuje wymóg wykorzystywania zasobów miejscowych, które opiera się na trzech podstawowych założeniach:

- Potrzeby i możliwości zasobów wojskowych oraz cywilnych powinny być zbilansowane. Za wykorzystaniem sił i środków cywilnych muszą przemawiać określone korzyści lub ułatwienia, np. uzupełnienie niedoboru logistyki wojskowej, zysk na czasie, korzyści finansowe.
- Korzystanie z zasobów cywilnych musi być legalne, tj. oparte na obowiązującym prawie państwa przyjmującego. Ustawodawstwo tego państwa powinno regulować realizację świadczeń osobistych i rzeczowych na korzyść wojsk sojusznicznych.

- Zasoby cywilne i wojskowe wykorzystuje się łącznie, gdyż mają one charakter komplementarny i uzupełniają się nawzajem, zwiększając możliwości wspieranych wojsk.

Włączenie Polski w struktury Sojuszu nakłada na nasz kraj zobowiązanie dostosowania systemu obronnego do wymogów sojuszniczych. Polska przyjmując zobowiązania sojusznicze stara się być sojusznikiem rzetelnym, przykładem może tu być zachowanie w sprawie Kosowa, kiedy to zaledwie 12 dni po wejściu do NATO, zostaliśmy skonfrontowani z sytuacją realizacji zobowiązań sojuszniczych. Z punktu widzenia funkcjonowania państwa w strukturach Sojuszu oraz stworzenia dogodnych warunków do sprawnego i szybkiego uzyskania, gdyby zaszła taka potrzeba, pomocy militarnej, szczególnie w przypadkach wiążących się z realizacją artykułu 5 Traktatu Waszyngtońskiego, gotowość do realizacji zadań państwa-gospodarza nabiera szczególnego znaczenia<sup>9</sup>. Staje się ona jednym z bardzo ważnych czynników wpływających na możliwości obronne danego państwa poprzez bezpośrednie oddziaływanie na sprawność przyjęcia na swym terytorium udzielanej w ramach zobowiązań sojuszniczych pomocy. Wyraźnego podkreślenia wymaga także fakt, że zgodnie z obowiązującymi w NATO zasadami, te same procedury obowiązują podczas planowania i realizacji zadań w czasie pokoju, kryzysu i konfliktu zbrojnego. HNS nie jest w tym przypadku żadnym wyjątkiem, dlatego opisane procedury dotyczą zarówno działalności pokojowej i procesu szkolenia, jak i reagowania kryzysowego oraz planowania operacyjnego w czasie konfliktu zbrojnego. Duże znaczenie ma fakt, że w NATO nie istnieje mechanizm renegocjacji zobowiązań. Jeśli występują poważniejsze opóźnienia w tym zakresie, to podważa to wiarygodność takiego sojusznika w oczach pozostałych członków Sojuszu. Zdarzało się, szczególnie w przeszłości, że czynione były deklaracje na wyrost.

Polskie zobowiązania sojusznicze splatają się nierozdzielnie z naszymi planami unowocześnienia armii. Wyznaczone polskie jednostki muszą być przystosowane do szybkiego przemieszczania się i działania w ramach sojuszniczych operacji niekiedy z dala od terytorium Polski. Siły reagowania powinny bez przeszkód, przez dostatecznie długi okres działać autonomicznie, niekiedy w znacznej odległości od swych stałych baz. Fakt ten wynika także z koncepcji strategicznej NATO i zatwierdzonej na szczycie w Waszyngtonie (w 1999 roku) Inicjatywy Zdolności Obronnych, która wyraźnie określa kierunek zmian. NATO potrzebuje sił

mniejszych, lżejszych, mobilnych, zdolnych do efektywnych działań w każdych warunkach, a znacząca ich część musi mieć zdolność operowania z dala od baz własnych i to przez długi czas. Nakłada to na wymienione oddziały konieczność dysponowania odpowiednimi zapasami, źródłami ich uzupełniania oraz zdolnościami przetrwania w określonych warunkach.

Jedno, co NATO może zrobić, to udoskonalić swoją interoperacyjność i standaryzację. Sojusz osiągnął wysoki poziom w obu tych dziedzinach w zakresie planowania wojskowego i doktryny. Jednak w dziedzinie zasobów obronnych, wyniki są mniej zadowalające. Interoperacyjność zasobów oznacza zdolność różnych systemów do wspólnego działania<sup>10</sup>. Standaryzacja zasobów oznacza wszelkie wysiłki zmierzające do zainstalowania wspólnych systemów, które byłyby takie same pod względem formy, wyposażenia i funkcji. Mówiąc słowami analityka spraw obronnych, Thomasa Callaghana: „Interoperacyjność, oznacza to co robimy z całym tym naszym bałaganem. Standaryzacja to działania, które mają nam pomóc w unikaniu bałaganu w przyszłości<sup>11</sup>”. Broń poddana standaryzacji jest ze swej natury interoperacyjna, podczas gdy niestandardowej broni należy dopiero nadać interoperacyjność. Zarówno wojskowe, jak i ekonomiczne korzyści ze standaryzacji, wynikają z dłuższych serii produkcyjnych i niższych cen jednostek towarowych.

Chociaż nadanie interoperacyjności różnym systemom pozostaje w wielu przypadkach ważnym celem współpracy zbrojeniowej w ramach NATO - i to jest jasno czytelne w DCI - fundamentalną misją środowiska w ramach NATO zajmującego się problematyką uzbrojenia jest wzmocnienie zdolności obronnych. Coraz wyraźniej widać, że takie wzmocnienie będzie łatwiej osiągnąć poprzez wspólne programy - to jest przez zapewnienie wspólnie obsługiwanych zdolności będących własnością Sojuszu; albo poprzez użyczenie powstających w ten sposób zasobów narodowych siłom zbrojnym poszczególnych państw członkowskich (a być może także partnerskich). Nie jest to związane z kwestionowaniem znaczenia nadawania różnym systemom cech interoperacyjności. W zastosowaniu do istniejących, często w dużym stopniu rozbieżnych systemów obronnych będących własnością pewnej liczby państw, działania takie mogą przynieść rzeczywiste korzyści wojskowe.

---

<sup>9</sup> Por. M. Huzarski, Dekada Polski w NATO-doświadczenia sojusznicze, w: „Myśl Wojskowa” 2009 nr 1, s. 28.

<sup>10</sup> Por. A. Szymonik, Strategia ... cyt. wyd., s. 5.

<sup>11</sup> Por. R. G. Bell, Wzmocnienie zdolności Sojuszu, [w:] <http://www.nato.int/docu/review/2002/issue2/polish/military.html>

Wspólne programy stwarzają największą szansę na to, że sprzęt różnych państw członkowskich będzie kompatybilny, ponieważ - w zasadzie - będzie to ten sam sprzęt. Co więcej, wspólnie obsługiwane zdolności Sojuszu zapewniają dowódcom NATO natychmiastową dostępność środków. Jednak, nawet w odniesieniu do większych państw, koszty sprzętu obronnego pozostają ogromne - daleko przewyższają koszty dóbr cywilnych w jakiegokolwiek porównywalnej skali. Jest zatem ważne przeanalizowanie nowych form własności. Wydaje się, że rozsądniej byłoby objąć państwa specjalizacją w zakresie zaopatrzenia sił zbrojnych, w ramach której można by tworzyć wspólną pulę sprzętu i oddawać w leasing stworzone rozwiązania. Leasing potencjalnie mógłby być rozwiązaniem jednego z dotąd nierozwiązywalnych problemów, który zawsze pojawia się w odniesieniu do finansowania programów zaopatrzenia w sprzęt obronny. Problem ten polega na tym, że uruchomienie produkcji w ramach jakiegoś programu wymaga ogromnej inwestycji początkowej. Wielkość tej inwestycji wielokrotnie powoduje że, uruchamiane są mniejsze linie produkcyjne, niż wynikałoby to z zapotrzebowania, co z kolei, podnosi cenę jednostki towarowej. To jest dokładnie odwrotność ekonomii skali.

Chociaż środowisko związane z uzbrojeniem NATO wykonało przez te lata doskonałą pracę w zakresie opracowania wskazań do harmonizacji nabywania zdolności, poszczególne państwa nadal stosują się do narodowej polityki i praktyki w tej dziedzinie znacznie różniących się od tych stosowanych w innych państwach. Należy opracować procedury w zakresie pozyskiwania zdolności, które miałyby międzynarodową akceptację, tak aby wszyscy zaangażowani w pozyskiwanie - autorzy specyfikacji i szkiców technicznych, eksperci finansowi i budżetowi oraz eksperci prawni - grali w jednej drużynie. Ogromna ilość czasu i wiedzy eksperckiej jest marnowana podczas realizacji wspólnych projektów, kiedy trzeba poznać metody pracy poszczególnych uczestników.

Istotną cechą procesu HNS jest także to, że z jednej strony występuje państwo-gospodarz jako „usługodawca”, a z drugiej wydzielone siły zbrojne państw wysyłających lub określonego dowództwa NATO jako „usługobiorcy”. Podstawowe zadania dla Polski w zakresie HNS określone zostały w celu Sił Zbrojnych RP TG 4123. Ministerstwo Obrony Narodowej w ramach realizacji zadań określonych w tym celu zostało zobligowane do wykonania następujących zasadniczych przedsięwzięć:

- ✓ wydzielenia punktów kontaktowych dysponujących niezbędnymi informacjami o możliwości udzielenia wsparcia;
- ✓ gromadzenia i przechowywania informacji o istniejących zasobach obronnych;
- ✓ podjęcia działań zmierzających do utworzenia systemu gromadzenia informacji zasilających centralną bazę danych.

Sprawne i szybkie udzielenie pomocy przez wielonarodowe siły sojusznicze, szczególnie w okresie bezpośrednio poprzedzającym ewentualny konflikt, może być traktowane jako bardzo istotny czynnik utrzymywania pokoju i zapobiegania narastaniu i rozszerzaniu się potencjalnego konfliktu. Stąd planowanie realizacji zadań HNS oraz uruchomienie stosownych planów i realizacji zobowiązań powinno być postrzegane jako jeden z bardzo istotnych filarów obronności i bezpieczeństwa międzynarodowego. Zespół z Naczelnego Dowództwa Sojuszniczych Sił Zbrojnych NATO w Europie (SHAPE) dokonujący oceny stanu realizacji wymienionego celu stwierdził, że wymienione przedsięwzięcia zostały zrealizowane przez nasz kraj na poziomie minimalnych wymagań wojskowych umożliwiających wsparcie sił sojuszu. Jednocześnie wyrażono opinię, że przygotowanie państwa do udzielenia wsparcia HNS jest procesem długotrwałym i ma charakter ciągły, a zasady i rozwiązania z tego zakresu są na bieżąco doskonalone przez członków sojuszu.

Przewidywane jest dostosowanie do zadań HNS wybranych elementów infrastruktury wojskowej naszego kraju w ramach wspólnych inwestycji NATO przez okres najbliższych kilku lat. Kluczowe znaczenie dla integracji z Sojuszem ma podejmowanie komplementarnych działań na szczeblu władzy ustawodawczej i wykonawczej służących umacnianiu zdolności obronnych państwa, w tym w sferze prawnej i ekonomiczno – finansowej.

Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa, w skrócie NSIP, jest narzędziem Sojuszu służącym do zaspokajania potrzeb w zakresie tworzenia niezbędnych zdolności wojskowych, których zapewnienie wykracza poza narodowe zasoby obronne państw członkowskich. Program ten jest jednym z elementów, które służą stabilizacji Sojuszu Północnoatlantyckiego na terytorium krajów członkowskich. NSIP jest w naszym położeniu geograficznym szczególnie istotnym narzędziem, nie tylko ze względu na zaspokajanie potrzeb w zakresie tworzenia niezbędnych zdolności wojskowych, ale przede wszystkim ze względów polityczno-strategicznych.

Źródłem finansowania programu jest fundusz NSIP tworzony ze składek wnoszonych przez kraje uczestniczące w programie. Fundamentalną zasadą programu jest to, że obejmuje on wyłącznie zadania zgrupowane w pakietach możliwości, tak zwanych pakietach CP, których realizowanie umożliwi dowódcom sojuszniczym, zwykle szczebla strategicznego NATO, osiągnięcie podstawowych zdolności operacyjnych.

Bezpośrednio po wstąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej w strukturę Sojuszu zaistniała konieczność stworzenia na terytorium naszego kraju podstawowej infrastruktury wojskowej o parametrach zgodnych ze standardami NATO, która zapewniłaby m.in. możliwość operowania siłami reagowania. Polska jako kraj gospodarz przyjęła na siebie zobowiązania wdrożeniowe, łącznie sto piętnaście projektów. Zmiany w sytuacji geopolitycznej, a głównie nowe zagrożenia spowodowały<sup>12</sup>, że władze Sojuszu zdecydowały o potrzebie zapewnienia nowych zdolności wojskowych. Wynikiem tych decyzji są kolejne pakiety CP, które rozszerzają zakres implementowanych inwestycji. Polskiej obecności w NATO towarzyszy szereg inwestycji w infrastrukturę obronną kraju. Szacunkowa wartość wspólnie finansowanych inwestycji natowskich planowanych do realizacji na terenie Polski w latach 1999-2014 wynosi ok. 750 mln €, w tym 523,3 mln € środki NATO oraz 226,7 mln € środków narodowych<sup>13</sup>.

Zgodnie z decyzją Ministra Obrony Narodowej z 2004 roku w sprawie zasad uczestniczenia resortu obrony narodowej w „Programie Inwestycji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa”<sup>14</sup> wyznaczone zostały osoby odpowiedzialne z realizację programu NSIP:

- etap przygotowania pakietów inwestycyjnych (CP) - Szef Sztabu Generalnego WP;
- etap realizacji pakietu inwestycyjnego - Podsekretarz Stanu ds. Uzbrojenia i Modernizacji;
- etap użytkowania zrealizowanego pakietu inwestycyjnego - dowódca właściwego rodzaju Sił Zbrojnych.

Pakiety inwestycyjne (CP) realizowane w Polsce w ramach programu NSIP obejmują następujące kategorie infrastruktury wojskowej:

- lotniska;
- bazy morskie;

<sup>12</sup> Por. T. Chiniewicz, M. Gałkowski, Potencjał obronny państwa, w: „Myśl Wojskowa” 2007 nr 1, s. 31.

<sup>13</sup> Por. Inwestycje NATO w Polsce (NSIP) (na podstawie informacji MON z dnia 13.03.2009 r.)

<sup>14</sup> Por. Program Inwestycji Traktatu Północnoatlantyckiego w dziedzinie bezpieczeństwa, w: „Dz. Urz. MON”, 2004, nr 9, poz 100.

- systemy łączności;
- stanowiska dowodzenia obroną powietrzną;
- radary dalekiego zasięgu obrony powietrznej;
- instalacje paliwowe (składy MPS).

Aktualnie procesowi implementacji na terytorium Polski podlega siedem pakietów CP. Przygotowywana jest implementacja kolejnych projektów. W Polsce za realizowanie inwestycji tego funduszu odpowiada Zakład Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego, natomiast za planowanie tych zamierzeń odpowiada Zarząd Planowania Rzeczowego - P8 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego.

Minimalne wymagania wojskowe ustalają dowództwa strategiczne NATO: SHAPE oraz SACLANT. Pakiety inwestycyjne, tak zwane CP, zatwierdza Rada Północnoatlantycka. Przydział środków finansowych realizowany jest przez Komitet Infrastruktury NATO. Koszty operacyjnego i technicznego utrzymania są z zasady obowiązkiem kraju gospodarza użytkownika<sup>15</sup>. Struktura wydatków programu NSIP składa się z trzech części. Pierwszą częścią jest to, co Polska płaci jako składkę do programu NATO Security Investment Programme, a więc Programu Inwestycji NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa. Co do zasady, Polska płaci 2,48% funduszu zatwierdzonego przez władze NATO. Druga część udziału budżetu resortu obrony narodowej w programie NSIP jest współfinansowanie programu. NATO daje pieniądze na realizację programu, ale także zastrzega: ponieważ wykorzystujecie tę infrastrukturę, to my się dzielimy - 80%, 70%, czasem 100%, płaci NATO, pozostałą kwotę płaci kraj gospodarz. Każde zadanie realizowane na obszarze naszego kraju ma przydzielony przez ekspertów Kwatery Głównej NATO współczynnik finansowania. Można powiedzieć, że średnio jest to 75% finansowania po stronie NATO. Ale występują też takie zadania, które NATO finansuje w całości. Trzeci element programu NSIP, który występuje po stronie krajowej, to są tak zwane wydatki około pakietowe. Bywa bowiem tak, że NATO wybuduje na naszym terenie, czy też daje pieniądze na wybudowanie na naszym terenie jakiejś inwestycji, ale według minimalnych wojskowych wymagań zatwierdzonych przez odpowiednie dowództwo strategiczne NATO. Polskie przepisy są czasami bardziej rygorystyczne. Przykładem mogą być ogrodzenia składów baz paliw według NATO są pojedyncze, natomiast według przepisów polskich muszą być dwa

---

<sup>15</sup> Por. Zapis stenograficzny (235) z 11. posiedzenia Komisji Obrony Narodowej w dniu 7 maja 2008 r.

rzędy ogrodzenia. W tej sytuacji za to drugie ogrodzenie musimy zapłacić ze środków krajowych, bo inaczej ten skład nie będzie dopuszczony do użytkowania.

Priorytet w sferze ekonomiczno – finansowej winien być nadany umiejętnemu wykorzystaniu Programu Inwestycyjnego NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP - NATO Security Investment Problem) do rozbudowy infrastruktury na terytorium naszego państwa, która jest przewidziana do wykorzystania przez inne państwa Sojuszu, w tym zwłaszcza w celu wypełniania przez Polskę obowiązków wsparcia ze strony państwa – gospodarza. W sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa naszego państwa, rząd liczy się z przybyciem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej sił wzmocnienia<sup>16</sup>. Oznacza to czasowe rozwinięcie na naszym terytorium wojsk w ilości około dwóch tzw. „ciężkich dywizji” (450 czołgów, ponad 700 bojowych wozów opancerzonych i odpowiednią ilość środków artyleryjskich)<sup>17</sup>.

Należy oczekiwać, że w takim przypadku przybyłe wojska zechcą skorzystać z dostępnej w naszym kraju infrastruktury logistycznej, w tym również z zasobów i infrastruktury paliwowej. W tym celu kraj nasz, w ramach realizacji jednego z głównych celów Sił Zbrojnych RP, tj. TG 4123 „Wsparcie państwa-gospodarza”, który dotyczy doprowadzenia do standardów NATO wskazanych obiektów infrastruktury, podjął zadania związane m.in. z rozbudową pięciu składów Materiałów Pędnych i Smarów (MPS) o dodatkowe pojemności dla potrzeb sił Sojuszu (koszt 101 mln €), w tym także prace dostosowawcze urządzeń stacjonarnych składów do technicznych standardów natowskich.

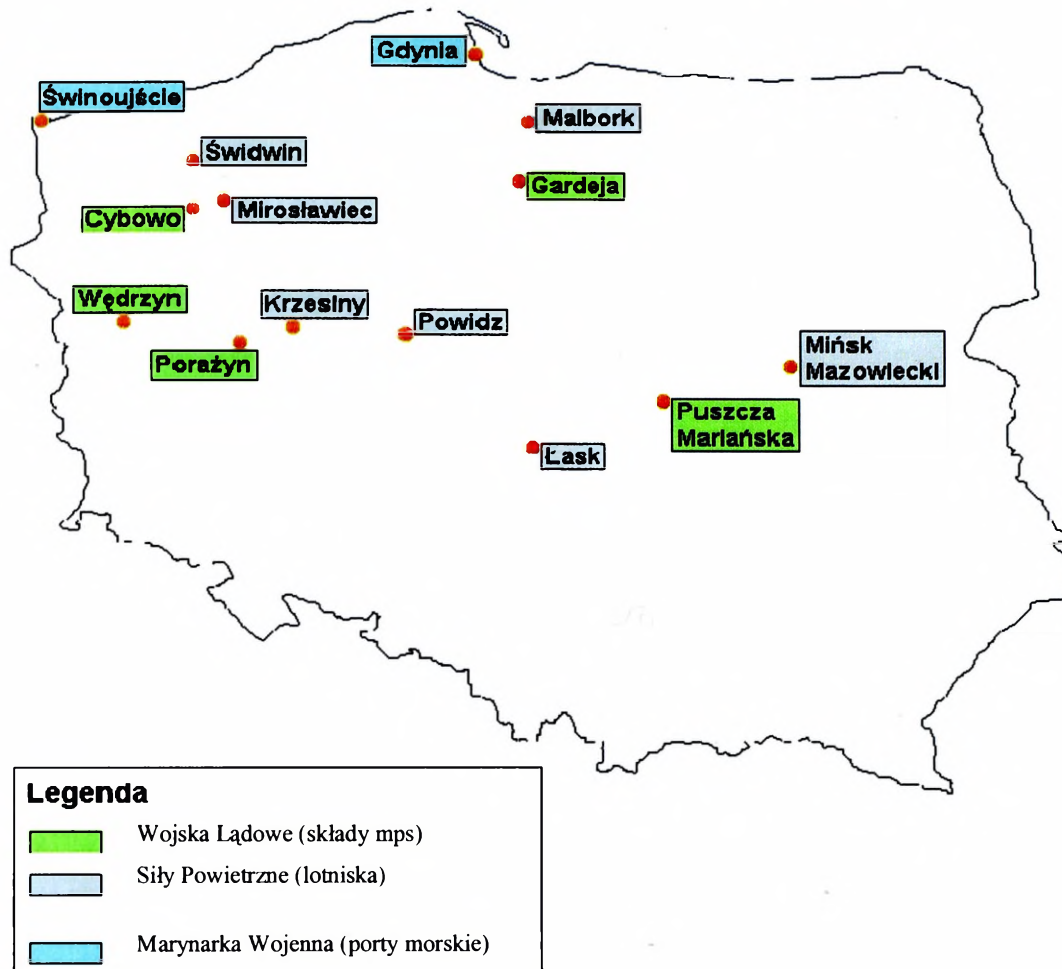
Przeprowadzana rozbudowa przedstawia się w poszczególnych składach następująco:

- ❖ skład MPS Cybowo – zwiększenie pojemności o 40 000 m<sup>3</sup> (dotychczas 34 175 m<sup>3</sup>);
- ❖ skład MPS Gardeja – zwiększenie pojemności o 10 000 m<sup>3</sup> (dotychczas 13 550 m<sup>3</sup>);
- ❖ skład MPS Porążyn – zwiększenie pojemności o 60 000 m<sup>3</sup> (dotychczas 6 500 m<sup>3</sup>);
- ❖ skład MPS Puszcza Mariańska – zwiększenie pojemności o 30 000 m<sup>3</sup> (dotychczas 5 300 m<sup>3</sup>);
- ❖ skład MPS Wędrzyn – zwiększenie pojemności o 30 000 m<sup>3</sup> (dotychczas 10 300 m<sup>3</sup>);

<sup>16</sup> Por. Wywiad z ministrem J. Onyszkiewiczem (J. Onyszkiewicz, Państwo z innej półki, w: „Gazeta Wyborcza” 1999 nr 61(3059) z 13-14.03.1999 r., s.16), który określił siły wzmocnienia w składzie od jednej brygady do dwóch ciężkich dywizji.

<sup>17</sup> Por. Wystąpienie Ministra Obrony Narodowej Janusza Onyszkiewicza w 3 kadencji Sejmu, 66 posiedzenie, 15.12.1999r., Informacja o założeniach polityki obronnej Rzeczypospolitej Polskiej.

Mapa 1. Obiekty infrastruktury paliwowej wydzielone do realizacji zadań w ramach HNS



Źródło: Opracowano na podstawie: Zbiór materiałów z warsztatów roboczych nt. „Wsparcie państwa-gospodarza” przeprowadzonych z udziałem ekspertów Królewskich Sił Zbrojnych Holandii, MON, Gdynia 2000; s. 266-270.

Zaawansowanie robót i zamiar inwestycyjny w 2009 r. na poszczególnych pakietu przedstawia się następująco:

- infrastruktura lotniskowa - planuje się w br. zakończyć roboty na trzech zadaniach na lotnisku w Mirosławcu. Pozostałe zadania na lotniskach, z wyjątkiem Mińska Mazowieckiego, gdzie realizację czasowo wstrzymano, zostały zakończone.
- infrastruktura paliwowa - planuje się w br. zakończyć roboty w składzie paliw WL w Cybowie, w lotniskowych składach MPS na lotniskach w Malborku, Łasku i w Krzesinach (MPS nr 1) oraz kontynuować roboty budowlane w składzie paliw WL w Gardei i działania przygotowawcze umożliwiające rozpoczęcie zasadniczych robót w składzie w Porążynie.



- infrastruktura morska - w br. przewiduje się zakończenie robót budowlanych w Porcie Wojennym w Świnoujściu oraz rozpoczęcie budowy rurociągu paliwowego w Gdyni. Pozostałe zadania zostały zakończone.

Położenie wymienionych składów (mapa 1) spełnia alokacyjne wymagania bezpieczeństwa w zakresie dostaw paliw płynnych dla sił sojuszu. Oprócz samych składów MPS, Pakiet Potencjału CP2A0022 dotyczy także prac w zakresie dostosowania w sensie technicznym infrastruktury baz morskich w Gdyni i Świnoujściu.

Wymaga to:

- modernizacji morskich budowli hydrotechnicznych obejmującej gruntowną przebudowę 4 nabrzeży o łącznej długości ok. 1,6 km z przystosowaniem ich do przeładunków paliw, amunicji oraz prowadzenia napraw bieżących lub remontów okrętów;
- modernizacji poligonów demagnetyzacyjnych, w tym przeniesienia istniejącego poligonu z basenu VIII do basenu X Portu Wojennego Gdynia, a także budowę nowego poligonu demagnetyzacyjnego dla okrętów podwodnych na Zatoce Gdańskiej;
- modernizacji systemu zaopatrzenia w paliwo w Porcie Wojennym Gdynia, w tym budowy rurociągu, przepompowni i punktów podawania paliw o wydajności 300 m<sup>3</sup>/h oraz pojemności składu 30000 m<sup>3</sup>;
- modernizacji portowych systemów elektroenergetycznych z dostosowaniem ich do zasilania dwoma rodzajami napięcia: 400V/50Hz i 440V/60Hz oraz zapewnieniem zasilania awaryjnego.

Pierwotnie zakładano, że modernizacja składów paliw zakończy się do 2005 roku. Z uwagi na fakt, że realizacja programu w zakresie przechowywania paliw płynnych, to bardzo duże i drogie inwestycje powstało duże opóźnienie w jego realizacji. Sojusz nakazał Polsce, jako członkowi NATO, zgodnie z zasadą w pakcie, że większość przetargów to są przetargi międzynarodowe. W przypadku dostaw inwestorskich z obszaru zbiorników paliwowych, z obszaru całej armatury niezbędnej do wybudowania baz i stacji paliwowych, za przyczyną decyzji ekspertów NATO Polska została zmuszona przeprowadzić siedem przetargów międzynarodowych. Jeden z nich to był przetarg kluczowy, był to bowiem przetarg na dostawy zbiorników. Ten pierwszy przetarg międzynarodowy trwał w sumie, bez półtora miesiąca, trzy lata. Był to przetarg, w przypadku którego bardzo duże zainteresowanie wykazały konsorcja niemieckie, tureckie i polskie. Przetarg był tak trudny, że w pewnym momencie sekretarz

generalny NATO powoływał radę arbitrażową do rozstrzygnięcia problemów technicznych związanych z wątpliwościami interpretacyjnymi przepisów, wymagań NATO oraz polskich przepisów. Przetarg ten udało się zakończyć dopiero w 2007 roku - umowa jest podpisana, wygrało polskie konsorcjum, którego liderem jest firma PBG z Wysogotowa. Obecnie w dwóch lokalizacjach trwają już roboty - montaż zbiorników. Zostało to zaplanowane tak, żeby przetarg odbył się w formule dostawy zbiorników, później dostawy urządzeń do dwóch lokalizacji - na lotnisko w Malborku i bazę paliw w Cybowie, a zwycięzca przetargu ma prawo otrzymać wszystkie inne dostawy w trybie z wolnej ręki. To są instalacje oraz zbiorniki stalowe z monitoringiem, zagrożenia wycieków z lokalizacją monitoringu z dokładnością do jednego metra. Zbiorniki spełniają wymogi w zakresie całego systemu zabezpieczenia przeciwpożarowego oraz zabezpieczenia przed wyciekami.

Ogółem w wymienionych składach pojemność w zakresie paliw płynnych przeznaczonych dla sił sojuszu wyniesie 170 000 m<sup>3</sup>.

Podstawy prawne i organizacyjne HNS w Polsce zawarte są w szeregu dokumentów zarówno sojuszniczych jak i narodowych. Podstawowym dokumentem regulującym zasady pobytu wojsk sojuszniczych na terytorium państwa – członka NATO jest *Umowa między stronami Traktatu Północnoatlantyckiego dotycząca statusu ich sił zbrojnych*<sup>18</sup> z 1951 roku. Stanowi ona punkt wyjścia do szczegółowych rozwiązań przyjętych w kolejnych dokumentach. Wykładnia poglądów NATO na kwestie związane ze wsparciem ze strony państwa – gospodarza zawarta jest w dokumencie *MC 334/2*<sup>19</sup>. Z zapisów zawartych w wymienionym dokumencie można wysnuć stwierdzenie, że koncepcje Sojuszu w zakresie HNS nie stanowią zamkniętej konstrukcji, a wręcz zachęcają do poszukiwania nowych, lepszych i coraz doskonalszych rozwiązań. Ogólne wskazówki do planowania HNS zawarte są także w: *Doktrynie logistycznej sił lądowych*<sup>20</sup> i *Doktrynie taktycznej wojsk lądowych*<sup>21</sup>. Natomiast ich uszczegółowienie można znaleźć w *Poradniku planowania i przygotowania umów/porozumień w sprawie wsparcia ze strony kraju – gospodarza (HNSA)*<sup>22</sup>. Konkretyzacja oczekiwań Sojuszu od państw przyjmujących wojska na swoim terytorium jest zawarta w *Doktrynie operacyjnej*

<sup>18</sup> NATO Status of Forces Agreement signed at London on 19 June 1951, w: „Dz. U. RP”1998 nr 97, poz. 504.

<sup>19</sup> MC 334/2, Zasady i polityka NATO odnośnie wsparcia ze strony państwa (gospodarza) (Host Nation Support – HNS).

<sup>20</sup> STANAG 2406, Land Forces Logistics Doctrine – ALP 9(B)

<sup>21</sup> STANAG 2868, Land Forces Tactical Doctrine – ATP 35(B).

<sup>22</sup> ALP – 12, Guidance for the Planning and Preparation of Host Nation Support Agreements (HNSA).

*Wielonarodowych Połączonych Sił Sojuszu*<sup>23</sup> oraz wspomagające ją *Zasady planowania wsparcia ze strony państwa gospodarza w operacjach wielonarodowych*<sup>24</sup>. Jednym z ostatnich dokumentów grupującym treści przedstawione w wymienionych dokumentach jest *Sojusznicza doktryna i procedury połączonego wsparcia przez państwo-gospodarza*<sup>25</sup>. Zadania związane z przyjęciem i wsparciem wojsk NATO na terytorium naszego państwa niosą dla nas nowe wyzwania, w tym także z obszaru potencjału paliwowego Polski.

Uwarunkowania prawne z obszaru HNS zawarte są także w szeregu dokumentów narodowych. Do najważniejszych z nich należy z pewnością zaliczyć Konstytucję RP z dnia 2 kwietnia 1997 roku, w której już wtedy przewidziano użycie Sił Zbrojnych RP poza granicami państwa oraz przemieszczanie się lub pobyt wojsk obcych na terytorium Polski<sup>26</sup>. Uszczegółowienie zapisu zawartego w Konstytucji w zakresie użycia Sił Zbrojnych RP poza granicami Polski znalazło odzwierciedlenie w Ustawie z dnia 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych RP poza granicami państwa<sup>27</sup>. Natomiast przemieszczanie oraz pobyt wojsk obcych na terytorium państwa polskiego został uregulowany w Ustawie z dnia 23 września 1999 roku o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zasadach przemieszczania się przez to terytorium<sup>28</sup>. Pierwszą decyzją Ministra Obrony Narodowej, dotyczącą systemu HNS w resorcie obrony narodowej, była decyzja nr 260/MON z dnia 25 października 2001 roku w sprawie wdrożenia w resorcie ON koncepcji realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa gospodarza oraz państwa wysyłającego (HNS). Była pierwszym dokumentem resortowym i stanowiła podstawę do tworzenia systemu wsparcia przez państwo-gospodarza oraz państwa wysyłającego w resorcie obrony narodowej. Funkcja organizatora i koordynatora systemu HNS w Siłach Zbrojnych RP została powierzona Szefowi Generalnego Zarządu Logistyki-P4 Sztabu Generalnego WP, który został jednocześnie ustanowiony „Pełnomocnikiem ds. HNS”. Szczególnie istotnym zadaniem Pełnomocnika wynikającym z powyższej roli jest pełnienie funkcji Centralnego Punktu Kontaktowego HNS (CPK HNS), określonego w Sojuszniczej Doktrynie i Procedurach Połączonego Wsparcia Przez

<sup>23</sup> AJP – 1 (A), Allied Joint Doctrine.

<sup>24</sup> BI – MNC, Procedures for NATO Host Nation Support Planning for Multinational Operations

<sup>25</sup> AJP – 4.5 (A) Allied Joint Host Nation Support Doctrine and Procedures.

<sup>26</sup> Por. Konstytucji RP z dnia 2 kwietnia 1997 r., art. 117.

<sup>27</sup> Por. Ustawa z dnia 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych RP poza granicami państwa, w: „Dz. U.” 1998, nr 62, poz. 117 z późn. zm.

<sup>28</sup> Por. Ustawa z dnia 23 września 1999 roku o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zasadach przemieszczania się przez to terytorium, w: „Dz. U.” 1999 nr 93, poz. 1063 z późn. zm.

Państwo-Gospodarza (Allied Joint Host Nation Support Doctrine & Procedures AJP — 4.5, zwanej dalej „AJP — 4.5”) jako Single Point of Contact (SPOC).

Problematyka dotycząca pozamilitarnej części systemu obronności państwa została powierzona Dyrektorowi Departamentu Systemu Obronnego. Dwukrotnie decyzja ta była nowelizowana, odpowiednio decyzjami nr 344/MON z dnia 17 października 2005 roku oraz nr 518/MON z dnia 8 grudnia 2006 roku.

Obecnie kontynuacja zadań w tym zakresie została zawarta w kolejnej decyzji nr 531/MON z dnia 1 grudnia 2008 roku w sprawie funkcjonowania w resorcie obrony narodowej systemu realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza oraz państwa wysyłającego. W związku ze zmianami organizacyjnymi w SZ RP (m.in. likwidacja generalnych zarządów w SG WP) zlikwidowano funkcję „Pełnomocnika ds. HNS”, natomiast koordynację współpracy między Siłami Zbrojnymi RP i pozamilitarną częścią systemu obronnego państwa powierzono Szefowi Zarządu Planowania Logistyki-P4 SG WP. Natomiast pozamilitarną częścią systemu obronności państwa, w obszarze HNS, kieruje Dyrektor Departamentu Strategii i Planowania Obronnego. Pomimo likwidacji funkcji wspomnianego pełnomocnika, utrzymano przewodnią rolę, w obszarze zadań HNS, Szefa Zarządu Planowania Logistyki-P4 SG WP w zakresie reprezentowania Ministra Obrony Narodowej w kontaktach międzynarodowych, określania problematyki zadań w odniesieniu do pozamilitarnej części systemu obronnego państwa oraz utrzymania struktur Punktów Kontaktowych HNS, w tym Centralnego Punktu Kontaktowego określonego w dokumentach politycznych i doktrynalnych NATO<sup>29</sup>.

Najistotniejszym dokumentem stanowiącym o zapewnieniu wsparcia przez Polskę dla operacji NATO prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Porozumienie Ogólne (MOU) między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Naczelnym Dowództwem Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie oraz Kwaterą Naczelnego Sojuszniczego Dowódcy NATO do Spraw Transformacji w sprawie zapewnienia wsparcia przez państwo-gospodarza dla operacji NATO prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, podpisane w dniu

---

<sup>29</sup> Por. Pkt 2 i 3 decyzji nr 531/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 1 grudnia 2008 r. w sprawie funkcjonowania w resorcie obrony narodowej systemu realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza oraz państwa wysyłającego, w: „Dz. Urz. MON” 2008, nr 23.

26 września 2005 roku. Porozumienie podpisano w języku polskim i angielskim, jednocześnie zastrzeżono, że problemy w zakresie tłumaczenia lub interpretacji rozstrzygane będą zgodnie z angielską wersją językową. Ponadto, państwo polskie zostało zobowiązane do zapewnienia niezbędnego wsparcia jako państwo-gospodarz, także do zawarcia niezbędnych porozumień z podmiotami udzielającymi wsparcia z obszaru cywilnego i komercyjnego, na drodze przetargów od oferentów przedstawiających najkorzystniejsze warunki.

Ogólnie zadania HNS można sprecyzować jako dostarczanie dowódcom NATO oraz państwom wysyłającym wojska wsparcia w postaci materiałów (środków zaopatrzenia), usług oraz innej pomocy zgodnie z wynegocjowanymi wcześniej porozumieniami pomiędzy państwami wysyłającymi (lub dowódcą NATO), a państwami przyjmującymi (gospodarzami). Wymienione porozumienia i umowy mają rangę dokumentów międzynarodowych, w których określa się zakres i terminy realizacji świadczeń oraz obowiązujące standardy. Wsparcie to w znaczny sposób zmniejsza zakres realizowany przez autonomiczne służby zabezpieczające wojska o siły i materiały dostarczane przez państwo – gospodarza. O randze zaopatrywania wojsk w paliwa świadczy m.in. fakt, że z budżetu NATO w ramach programu inwestycji w dziedzinie bezpieczeństwa na rurociągi, magazyny i składy paliw przeznaczają się ok. 15% budżetu, co np. w 1998 roku stanowiło kwotę ponad 103 mln dolarów.

W latach 1999–2008 roku wartość inwestycji, w obszarze bezpieczeństwa, w Polsce przekroczyła 650 mln dolarów, z czego 360 mln dolarów wydanych zostało na modernizację siedmiu lotnisk (w tym również w części infrastruktura paliwowa na lotniskach – rurociągi, zwiększenie pojemności zbiorników paliwowych i możliwości urządzeń wydawczych), pozostałe pieniądze zostały przeznaczone na modernizację pięciu składów paliw, dwóch portów morskich (w tym również instalacje do tankowania paliwa).

## **1.2. Uwarunkowania zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych**

### **1.2.1. Ogólne uwarunkowania i zasady realizacji zobowiązań sojuszniczych**

Coraz większym wyzwaniem w skali globalnej, dotyczącym również gospodarki Polski i polityki państwa, będą kwestie związane z zaopatrzeniem w energię i surowce. W perspektywie najbliższych dziesięcioleci świata nie grozi wprawdzie wyczerpanie zasobów surowców naturalnych, jednak ich ceny mogą być znacząco wyższe niż w latach 90, a w przypadku najważniejszego z surowców - ropy naftowej - liczyć należy się już w następnej dekadzie

z przejściem do spadkowej tendencji wydobycia w krajach poza OPEC. Narastać będzie tym samym waga problematyki bezpieczeństwa energetycznego.

Zapewnienie stabilnych dostaw ropy i gazu wymagać będzie od Polski, z jednej strony, podejmowania działań autonomicznych dla zdywersyfikowania kierunków dostaw importowych, a także wzrostu wydobycia gazu krajowego, zaś z drugiej - inicjowania i aktywnego udziału we współpracy międzynarodowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa energetycznego, w tym zwłaszcza w ramach Unii Europejskiej<sup>30</sup>.

Rozwój świata zapewne nadal będą zakłócać lokalne konflikty militarne i ataki terrorystyczne. Obok następstw bezpośrednich - ofiar ludzkich i strat materialnych - będą one powodować okresowe zaburzenia w funkcjonowaniu gospodarki światowej, odbijające się negatywnie również na gospodarce Polski<sup>31</sup>. Niezbędne będzie więc podejmowanie przez Polskę działań na rzecz utrzymania bezpieczeństwa międzynarodowego, wynikających z naszego członkostwa w NATO, Unii Europejskiej, ONZ, Radzie Europy i OBWE, a także z realizacji rozwijającej się Wspólnej Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa oraz Wspólnej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony Unii Europejskiej<sup>32</sup>.

Doświadczenia Polski oraz nasze położenie na skraju obszaru transatlantyckiego zmuszają nas do przykładania dużej uwagi do bezpieczeństwa. Gorzka historia przypomina, że nie jest ono dane raz na zawsze. Dlatego też trafnym wyborem w polskiej polityce zagranicznej jest kierunek atlantycki<sup>33</sup>. Taka orientacja wiąże się jednocześnie z konkretnymi zobowiązaniami na rzecz utrzymania bezpieczeństwa nie tylko w Europie<sup>34</sup> ale również na świecie<sup>35</sup>.

Podstawą sojuszniczego mechanizmu bezpieczeństwa jest art. 5 Traktatu Waszyngtońskiego. Nie podlegał on „twórczym” interpretacjom w okresie zimnej wojny i działał jako skuteczny mechanizm odstraszenia. W ostatnich latach pojawiły się jednak próby osłabienia automatycznych zobowiązań sojuszniczych - np. pogląd, iż pomoc wynikająca z art. 5 określają

<sup>30</sup> Por. Uwarunkowania i rozwój kraju, [w:] <http://www.seoteka.pl/a389.php/1>

<sup>31</sup> Por. Bezpieczeństwo polityczne i wojskowe, Praca zbiorowa pod red. A. Ciupińskiego i M. Malaka, AON, Warszawa 2004.

<sup>32</sup> Polska polityka bezpieczeństwa 1989-2000, Pod red. R. Kuźniara, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2001.

<sup>33</sup> Por. R. Kupiecki, Kierunek atlantycki w polskiej polityce zagranicznej po 1989r., w: Polska polityka... cyt. wyd., s.271-327.

<sup>34</sup> Por. M. Bożek, M. Troszczyński, Społeczno-polityczne i normatywne uwarunkowania bezpieczeństwa w Europie, AON, Warszawa 2007.

<sup>35</sup> Por. M. Madej, Polska w systemie bezpieczeństwa międzynarodowego, w: Polska w stosunkach międzynarodowych, Redakcja naukowa S. Bieleń, UW, Warszawa 2007, s.33-51.

państwa pomocy udzielające, a nie te, które są w potrzebie. To niekorzystna interpretacja dla państwa zagrożonego, gdyż może się okazać, że część sojuszników nie uzna zagrożenia i nie udzieli pomocy na adekwatnym poziomie <sup>36</sup>.

Artykuł 5 zawiera trzy podstawowe zasady, na które wyraziły zgodę wszystkie państwa członkowskie:

- a) „jeden za wszystkich, wszyscy za jednego”, czyli zobowiązanie do wystąpienia wraz z innymi sojusznikami w obronie napadniętego, bez względu na to, jak daleko od własnego terytorium znajduje się terytorium napadniętego członka Sojuszu;
- b) użycie siły zbrojnej w obronie napadniętego, a więc zobowiązanie do jednoznacznego i stanowczego odparcia agresji;
- c) adekwatność reakcji, tzn. uznanie, że odpowiedź na agresję powinna być proporcjonalna do rozmiaru agresji - jest to odwołanie się do Karty ONZ, wzywającej do użycia siły w niezbędnym minimalnym zakresie.

Treść Traktatu Północnoatlantyckiego jest typowa dla tradycyjnego sojuszu wojskowego oraz międzynarodowej organizacji bezpieczeństwa. Zgodnie z zapisami zawartymi w Traktacie można wyróżnić trzy podstawowe cele jakie stawia sobie Sojusz:

- kolektywna obrona przed agresją zbrojną ze strony jakiegokolwiek państwa lub grupy państw spoza Sojuszu;
- umacnianie bezpieczeństwa międzynarodowego dzięki mechanizmom zapewniającym zdolność do wspólnych akcji politycznych, np. na rzecz pokojowych metod rozwiązywania sporów;
- umacnianie pokoju, stabilizacji, dobrobytu i demokracji w państwach NATO.

Na podstawie idei i celów sformułowanych w Traktacie doszło do wykształcenia się wielu generalnych zasad i nieformalnych procedur działania, osadzonych zarówno w treści Traktatu Północnoatlantyckiego, jak i w demokratycznej praktyce życia politycznego większości państw członkowskich. Podstawowe znaczenie mają trzy zasady:

1. Zasada suwerenności państw członkowskich - wszystkie państwa członkowskie NATO mają identyczne prawa i obowiązki. Konsekwencją tej zasady jest to, że jedynym organem Sojuszu, który ma prawo podejmować zasadnicze decyzje dotyczące jego organizacji i funkcjonowania,

<sup>36</sup> Por. A. Szczygło, W. Waszczykowski, Jakiego NATO chcemy, [w:] <http://wyborcza.pl/1,75515,6384307>

jest Rada Północnoatlantycka (NAC), w której reprezentowane są wszystkie państwa członkowskie. NAC nie ma jednak możliwości zmuszenia jakiegokolwiek państwa do postąpienia zgodnie z wolą innych państw członkowskich, jeżeli ono sobie tego nie życzy. Oznacza to, że NATO nie może zmusić żadnego z sojuszników do zmniejszenia lub zwiększenia wydatków wojskowych, określenia takiego a nie innego czasu trwania służby wojskowej lub wysłania swoich wojsk w rejon konfliktu zbrojnego. Wszelkie decyzje są podejmowane suwerennie przez każdego z członków NATO.

2. Zasada jednomyślności i zgodności przy podejmowaniu najważniejszych decyzji. Oznacza to, iż wszystkie decyzje dotyczące takich spraw, jak: podjęcie działań zbrojnych, przyjęcie nowych członków czy zmiany w strukturze dowodzenia muszą być podjęte wolą wszystkich członków, a nie większością głosów. Gwarantuje to harmonijną współpracę wszystkich państw członkowskich przy realizacji podjętych decyzji. Z drugiej strony oznacza to, że każde z tych państw, niezależnie od swojego potencjału militarnego czy znaczenia politycznego, może zablokować akcję całego NATO, jeżeli sprzeciwi się zgłoszonej propozycji. Dlatego tak ważne stało się stworzenie sprawnego mechanizmu konsultacji wewnątrz NATO przed głosowaniami w Radzie Północnoatlantyckiej.

3. Zasada rozdziału struktury politycznej NATO od zintegrowanej struktury dowodzenia - jej geneza wiąże się z podstawami funkcjonowania demokratycznych systemów politycznych, w myśl których wszystkie zasadnicze decyzje polityczne są podejmowane przez organy cywilne, a struktury wojskowe (dowództwa, sztaby) są wykonawcami zadań nakreślonych przez ciała polityczne.

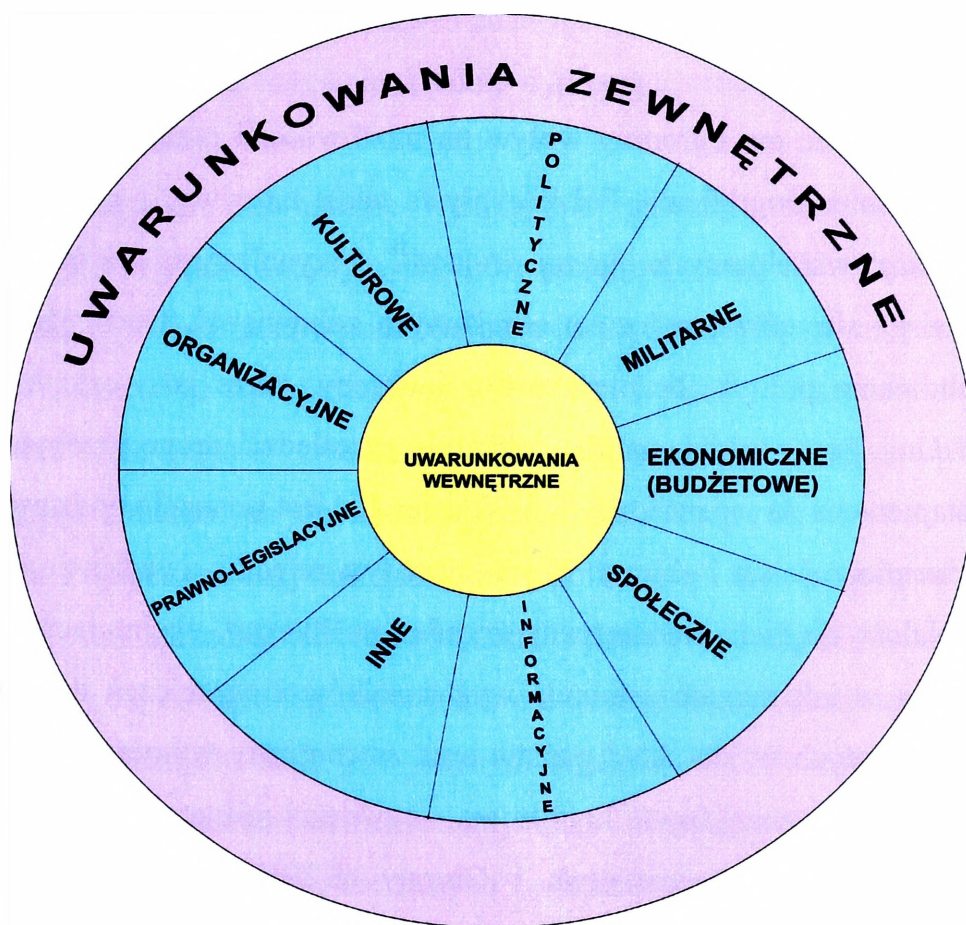
Rosnący wpływ otoczenia międzynarodowego na rozwój gospodarczy Polski będzie wymagał stałego monitorowania tendencji i nowych zjawisk zachodzących w gospodarce europejskiej i światowej, zarówno dla szybkiego rozpoznawania i wykorzystywania wyłaniających się szans, jak i w celu sprawnego amortyzowania możliwych zagrożeń.

W następstwie przyjęcia do politycznych oraz wojskowych struktur NATO Polska uzyskała wiarygodne gwarancje bezpieczeństwa, wynikające z art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego. Wejście do euroatlantyckiego systemu kolektywnej obrony zwiększa możliwości oddziaływania Polski na arenie międzynarodowej i przyczynia się do stabilizacji kontynentu europejskiego, w szczególności zaś Europy Środkowej i Wschodniej. Członkostwo

Polski w NATO ułatwia także proces integracji kraju z zachodnioeuropejskimi strukturami politycznymi, ekonomicznymi i obronnymi.

Zgodnie z ustalonymi z Kwaterą Główną NATO tzw. Celami Sił Zbrojnych Polska jest zobowiązana do dostosowania struktury Sił Zbrojnych oraz ich wyposażenia do standardów Sojuszu. Szczegółowe kierunki przebudowy strukturalnej, funkcjonalnej i technicznej armii z uwzględnieniem realnych możliwości budżetu państwa zostały określone w Programie integracji z Organizacją Traktatu Północnoatlantyckiego i modernizacji Sił Zbrojnych RP na lata 1998-2012. Realizacja tego programu wymagała wydatkowania z budżetu państwa tylko do 2002 około 45,6 mld zł<sup>37</sup>.

Schemat 1. Uwarunkowania zobowiązań sojuszniczych.



Źródło: opracowanie własne.

<sup>37</sup> Por. Zobowiązania Polski wobec: UE, WTO, OECD, NATO, Ministerstwo Gospodarki, [w:] [http://www.exporter.pl/forum/agencje\\_plus/3\\_zobowiazania.html](http://www.exporter.pl/forum/agencje_plus/3_zobowiazania.html)

Zgodnie ze wspomnianymi Celami Sił Zbrojnych, Polska przyjęła na siebie również zobowiązania dotyczące dostosowania wybranych elementów infrastruktury gospodarczo-obronnej do wymogów obowiązujących w państwach NATO.

Uwarunkowania przedmiotowych zobowiązań (schemat 1), wynikających z udziału naszego kraju w Sojuszu, pozostają między sobą w ścisłych związkach i zależnościach. Koszt tych przedsięwzięć wyniósł już około 350 mln zł. Ponadto, Polska zobowiązała się do aktywnego uczestniczenia w Programie Inwestycji NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa, finansowanego ze wspólnego budżetu Sojuszu. W pierwszym rzędzie należy dostrzec uwarunkowania zewnętrzne, które to z kolei oddziałują na liczny zbiór uwarunkowań wewnętrznych.

### 1.2.2. Uwarunkowania zewnętrzne

Otoczenie międzynarodowe ma ogromny wpływ na możliwości i ograniczenia polityki bezpieczeństwa kraju. Położenie geograficzne Polski wpływa także na sytuację geopolityczną, a tym samym na możliwości współpracy z innymi krajami<sup>38</sup>. Przynależność do określonych ugrupowań militarnych wiąże się też z przyjęciem określonych zobowiązań. Oceniając obecne miejsce Polski w kształtowaniu polityki bezpieczeństwa i obrony, także jako członka paktu Północnoatlantyckiego i Unii Europejskiej, należy dokładnie prześledzić drogę przebytą przez nasze państwo przed wstąpieniem do tej struktury<sup>39</sup>. Wskazane też jest poznanie podstawowych założeń unijnej polityki bezpieczeństwa i obrony. Trzeba przy tym mieć na uwadze, że polityka ta ma kilka wymiarów. Należą do nich: **wewnętrzny wymiar polityczny**, obejmujący budowę wspólnot bezpieczeństwa, a w ich ramach ustalanie wyznaczników i ograniczeń dotyczących wspólnego działania, wchodzących w ich skład państw oraz **zewnętrzny wymiar**, obejmujący nadzorowanie granic Unii, a także zarządzanie kryzysowe – cywilne i militarne, mieszczące się w formule Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony (EPBiO). Irma Słomczyńska, analizująca europejską politykę bezpieczeństwa Unii Europejskiej, podkreśla, że stanowi ona „[...] dobrowolną współpracę państw członkowskich Unii oraz innych zainteresowanych i powiązanych z UE więziami instytucjonalnymi podmiotów o charakterze międzynarodowym

<sup>38</sup> Por. Bezpieczeństwo zewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej, AON, Praca zbiorowa pod red. T. Jemioła i K. Malak, AON, Warszawa 2002.

[...] <sup>40</sup>. EPBiO to zapobieganie konfliktom i zarządzanie nimi w Europie i przez Europę. Pierwsze oznacza podejmowanie działań stabilizacyjnych przez Unię Europejską w obrębie Europy, by zapewnić swoje bezpieczeństwo. Drugie znaczy, że Unia Europejska posiada instrumenty, by stabilizować sytuację globalną co jest przejawem realizacji globalnej roli UE i efektywności jej polityki zagranicznej [...] <sup>41</sup>”.

Europejska Polityka Bezpieczeństwa i Obrony obejmuje wszystkie trzy wymiary kryzysu: zapobieganie, zarządzanie i rozwiązywanie kryzysu (konfliktu). Zapobieganie konfliktom polega na zapobieżeniu przeobrażeniu się sytuacji kryzysowej w taką, która wymyka się spod kontroli i której towarzyszy przemoc. Zadania z tym związane realizowane są przeważnie w długim okresie. Zarządzanie konfliktem albo kryzysem dotyczy zapobiegania jego eskalacji i obejmuje najczęściej krótkoterminowe operacje militarne z użyciem sił wojska i policji. Rozwiązywanie konfliktu to zazwyczaj próba przywracania pokoju. W tych działaniach obok wojska i policji uczestniczą także dyplomaci oraz przedstawiciele instytucji handlowych i gospodarczych.

Uwarunkowania zewnętrzne wynikają w głównej mierze z funkcjonowania w NATO kolejalnych organów decyzyjnych, które podejmują wszystkie najważniejsze decyzje związane z wewnętrznym funkcjonowaniem Sojuszu i z jego polityką zewnętrzną. Ich specjalne znaczenie wynika z faktu, że są wymienione w tekście Traktatu Północnoatlantyckiego. Na ich forum przedstawiciele państw członkowskich (stali przedstawiciele, ministrowie, głowy państw) dyskutują o konkretnych problemach i podejmują decyzje. Są to:

1. **Rada Północnoatlantycka.** Ma władzę polityczną i moc podejmowania decyzji. W jej skład wchodzi stali przedstawiciele wszystkich państw członkowskich w randze ambasadorów, spotykający się co najmniej raz w roku, a dwa razy w roku Rada obraduje w składzie ministrów spraw zagranicznych. Rada jest jedynym organem NATO, który wywodzi swoje uprawnienia bezpośrednio z Traktatu Północnoatlantyckiego. Z mocy Traktatu Rada została upoważniona do ustanowienia organów pomocniczych - komitetów i grup planowania wspierających jej działalność.

---

<sup>39</sup> Por. R. Olszewski, *Bezpieczeństwo współczesnego świata*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2005.

<sup>40</sup> I. Słomczyńska, *Europejska polityka bezpieczeństwa i obrony. Uwarunkowania - struktury - funkcjonowanie*, UMCS, Lublin 2007.

<sup>41</sup> Tamże.

2. **Komitet Planowania Obrony.** Składa się ze stałych przedstawicieli, ale obraduje na szczeblu ministrów obrony co najmniej dwa razy w roku. Dostarcza wytycznych wojskowym władzom NATO, a w zakresie odpowiedzialności i uprawnień ma funkcje identyczne z funkcjami Rady. Podejmuje kluczowe decyzje w sprawach sojuszniczego planowania obronnego, np. wielkości wydzielonych sił wojskowych dla potrzeb NATO, podstawowych wymogów i zasad dotyczących ich mobilizacyjnego rozwinięcia oraz poziomu wydatków obronnych państw członkowskich.

3. **Grupa Planowania Nuklearnego** (powołana w 1966 r.). Jest głównym forum konsultacyjnym w kwestiach dotyczących roli sił nuklearnych w polityce bezpieczeństwa i obrony Sojuszu. Jej zadaniem jest ustalanie wspólnej polityki NATO w dziedzinie zbrojeń jądrowych, roli broni jądrowej w sojuszniczej koncepcji strategicznej i wytycznych operacyjnych. Jej członkiem są wszystkie państwa członkowskie, także te, które nie mają broni jądrowej. Mają taki sam głos jak inne. Wyjątkiem jest Islandia, która jako państwo nie mające sił zbrojnych ma tylko status obserwatora.

4. **Komitet Wojskowy.** Jest jedynym wyłącznie wojskowym ciałem kolegialnym w strukturze politycznej NATO, najwyższą władzą wojskową Sojuszu, podlegającą politycznemu zwierzchnictwu Rady Północnoatlantyckiej i Komitetu Planowania Obrony lub w razie gdy decyzje dotyczą zagadnień nuklearnych - Grupy Planowania Nuklearnego. Jest najważniejszą instytucją doradzającą Radzie Północnoatlantyckiej w sprawach militarnych, stanowi forum reprezentowania sił zbrojnych NATO. Rekomenduje politycznym władzom NATO działania niezbędne do wspólnej obrony obszaru NATO oraz przedkłada wytyczne w kwestiach wojskowych wyższym dowódcom Sojuszu. W skład Komitetu Wojskowego wchodzi szefowie sztabów generalnych każdego państwa członkowskiego, z wyjątkiem Francji, która jest reprezentowana przez misję wojskową przy Komitecie. Islandia może być reprezentowana przez przedstawiciela cywilnego. Szefowie sztabów generalnych uczestniczą w obradach co najmniej dwa razy w roku, w pozostałych spotkaniach państwa członkowskie są reprezentowane przez narodowych przedstawicieli wojskowych, wyznaczonych przez szefów sztabów. Na czele Komitetu stoi wybierany na trzy lata przewodniczący w stopniu czterogwiazdkowego generała (admirala). Jest nieformalnym zwyczajem, że funkcji tej nie może pełnić przedstawiciel sił zbrojnych USA. Efektem obrad Komitetu są uchwały i rekomendacje.

5. Nowym ciałem w ramach struktur politycznych Sojuszu jest **Stala Wspólna Rada NATO - Rosja**, utworzona na mocy porozumienia podpisanego w 1997 r. Jest głównym forum dialogu między NATO a Rosją<sup>42</sup>.

Podejmowane w przeszłości i obecnie, a także w przyszłości decyzje przez wymienione organy kolegalne stanowią i stanowią będą zewnętrzne uwarunkowania dla Polski w realizacji zobowiązań sojuszniczych, w zakresie m.in. dostaw paliw płynnych dla sił sojuszniczych. Zależą one w znacznej mierze od rodzaju i charakteru sił zbrojnych NATO<sup>43</sup>, które to dzielą się na trzy główne kategorie:

1. **Siły Reagowania (RF)** - składają się m.in. z jednostek powietrzno-desantowych, piechoty lekkiej, piechoty morskiej, jednostek pancernych i zmechanizowanych, jednostek górskich, lotnictwa taktycznego i transportowego oraz wydzielonych sił morskich, których zadaniem jest szybkie przerzucenie w dowolny rejon w terminie od jednego do kilkudziesięciu dni. Niewielka ich część (IRF) znajduje się w stałej dyspozycji dowódców NATO, pozostała może być podporządkowana dowództwom Sojuszu w razie konfliktu. W skład Sił Reagowania wchodzi:

**Siły Natychmiastowego Reagowania** - składają się z desantowej brygadowej grupy bojowej z okrętami desantowymi i wsparcia, kilkunastu eskadr lotnictwa taktycznego oraz trzech stałych zespołów sił morskich operujących na Atlantyku, Morzu Śródziemnym i kanale La Manche. W stanie pełnej gotowości utrzymywane są powietrzne siły wczesnego ostrzegania.

2. **Główne Siły Obronne (MDF)** - stanowią podstawę zintegrowanej struktury wojskowej NATO. Są przewidziane do obrony w sytuacji wybuchu długotrwałego konfliktu zbrojnego na dużą skalę. W ich skład wchodzi jednostki wszystkich rodzajów wojsk, wymagające na ogół kilku tygodni na przeprowadzenie pełnej mobilizacji i osiągnięcie gotowości operacyjnej, a mianowicie: 7 korpusów armijnych, w tym 4 wielonarodowe (2 korpusy niemiecko-amerykańskie, korpus niemiecko-holenderski, korpus niemiecko-duński) i pierwsza zachodnioeuropejska wielonarodowa jednostka wojskowa Eurokorpus, niektóre związki taktyczne państw południowej flanki NATO oraz większość sił lotniczych i morskich wydzielonych do dyspozycji NATO.

3. **Siły Wzmocnienia (AF)** - składają się z kilku dywizji pancernych i zmechanizowanych armii i Gwardii Narodowej USA oraz kilku brytyjskich brygad piechoty. Mogą zostać przerzucone do

---

<sup>42</sup> Por. S. Bieleń, Pozycja i rola Polski w środowisku międzynarodowym, w: Polska w środowisku międzynarodowym. Problemy współzależności, red. E. Haliżak, M. Tabor, Warszawa 1993, s. 249.

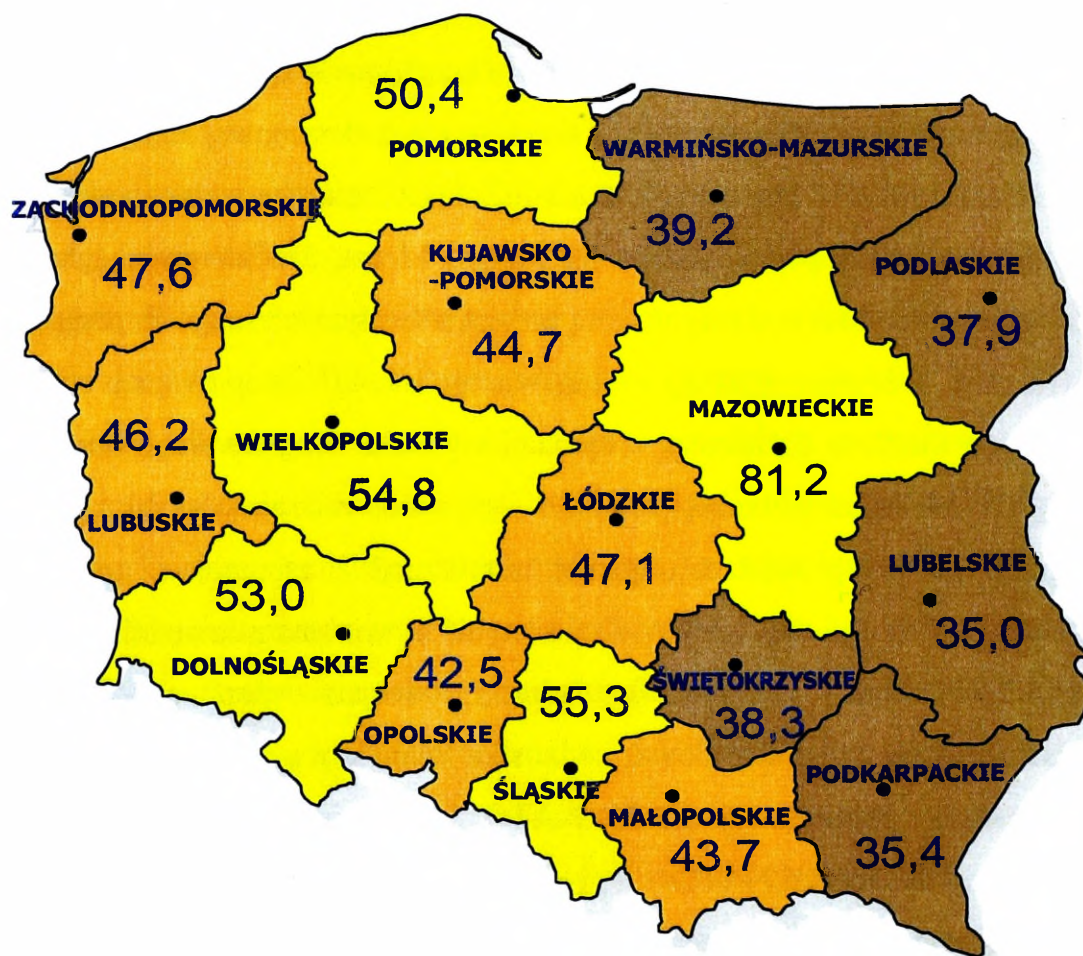
Europy, jeśli zaistnieje poważne podejrzenie, iż siły stacjonujące na kontynencie mogą się okazać niewystarczające.

Z wymienionych kategorii sił zbrojnych NATO, dostawy paliw płynnych dotyczyć mogą w szczególności sił reagowania oraz sił wzmocnienia, które mogą być skierowane na obszar naszego kraju w przypadku zagrożenia.

### 1.2.3. Uwarunkowania wewnętrzne

Przystąpienie Polski do UE w maju 2004 r. wzmocniło działanie wielu procesów społecznych i gospodarczych zapoczątkowanych w momencie przejścia naszego kraju do gospodarki rynkowej po 1989 r.

Mapa 2. Wskaźnik PKB per capita w przeliczeniu na 1 mieszkańca w województwach (wg parytetu siły nabywczej) w 2005 r.



Źródło: Europejska polityka spójności jako czynnik wzrostu i wyrównywania różnic rozwojowych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 17 lipca 2008 r.

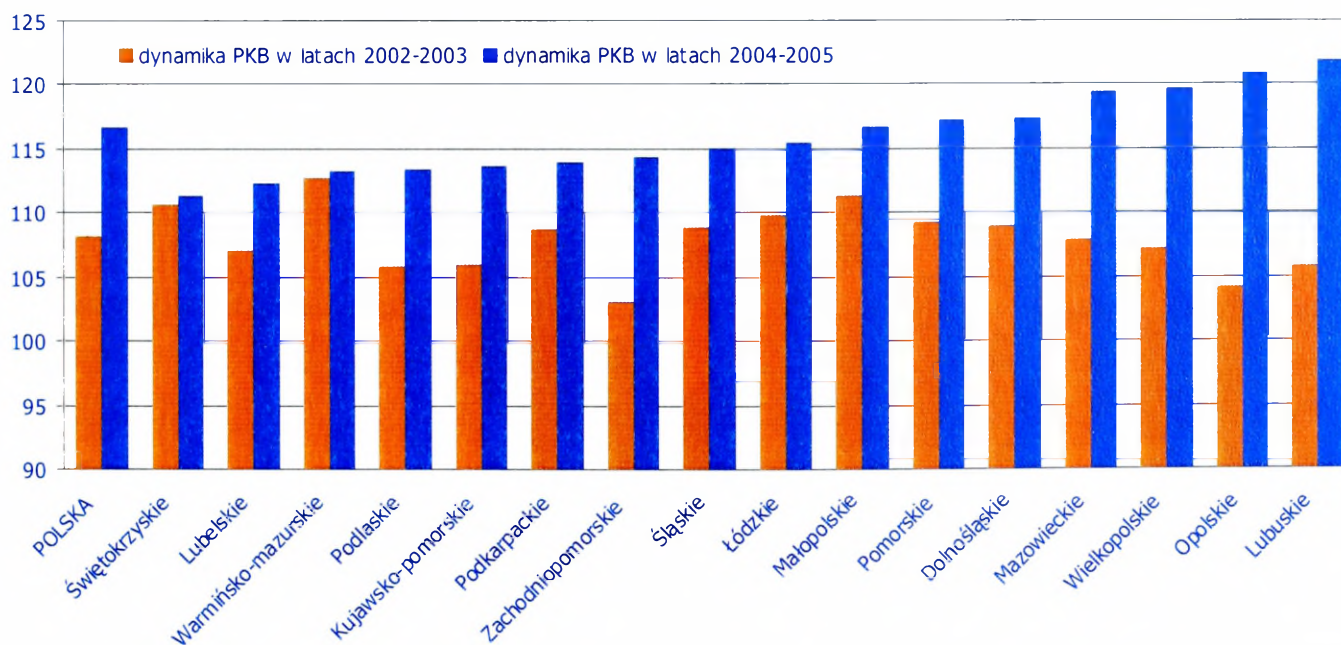
<sup>43</sup> Por. M. Huzarski, Dekada ...cyt.wyd., s. 29.

Transformacja polskiej gospodarki zainicjowana ówczesnymi reformami wdrożonymi przez rząd Tadeusza Mazowieckiego i Leszka Balcerowicza jest zaliczana do najbardziej udanych, jeśli nie najlepszych w całym regionie.

Dynamika i determinacja w kontynuacji budowy nowoczesnej i zdolnej do konkurencyjności gospodarki rynkowej była jednak w okresie 1989–2007 zróżnicowana. W 2005 r. najwyższy poziom PKB per capita (mapa 2) w relacji do średniej UE-27 miało woj. mazowieckie (81,2%), a najniższy – województwa Polski wschodniej (poniżej 40%)<sup>44</sup>.

Skala zróżnicowania międzyregionalnego w zakresie wskaźnika konwergencji (PKB pc UE-27=100) powiększyła się w porównaniu z latami poprzednimi: w 2000 r. różnica między skrajnymi wskaźnikami wynosiła 39,3 pkt. proc., w 2003 r. zwiększyła się do 41,6 pkt. proc., a w 2005 r. do 46,2 pkt. proc. (w 2005 r. woj. mazowieckie – 81,2% średniej dla UE-27, lubelskie – 35,0%).

Wykres 1. Dynamika PKB regionów w okresie przed- i poakcesyjnym.



Źródło: Europejska polityka spójności jako czynnik wzrostu i wyrównywania różnic rozwojowych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 17 lipca 2008 r.

Tempo rozwoju w okresie 2004-2005 (wykres 1) było wyższe niż w latach 2002-2003 we wszystkich województwach. W większości te najbogatsze rozwijały się w tempie znacznie

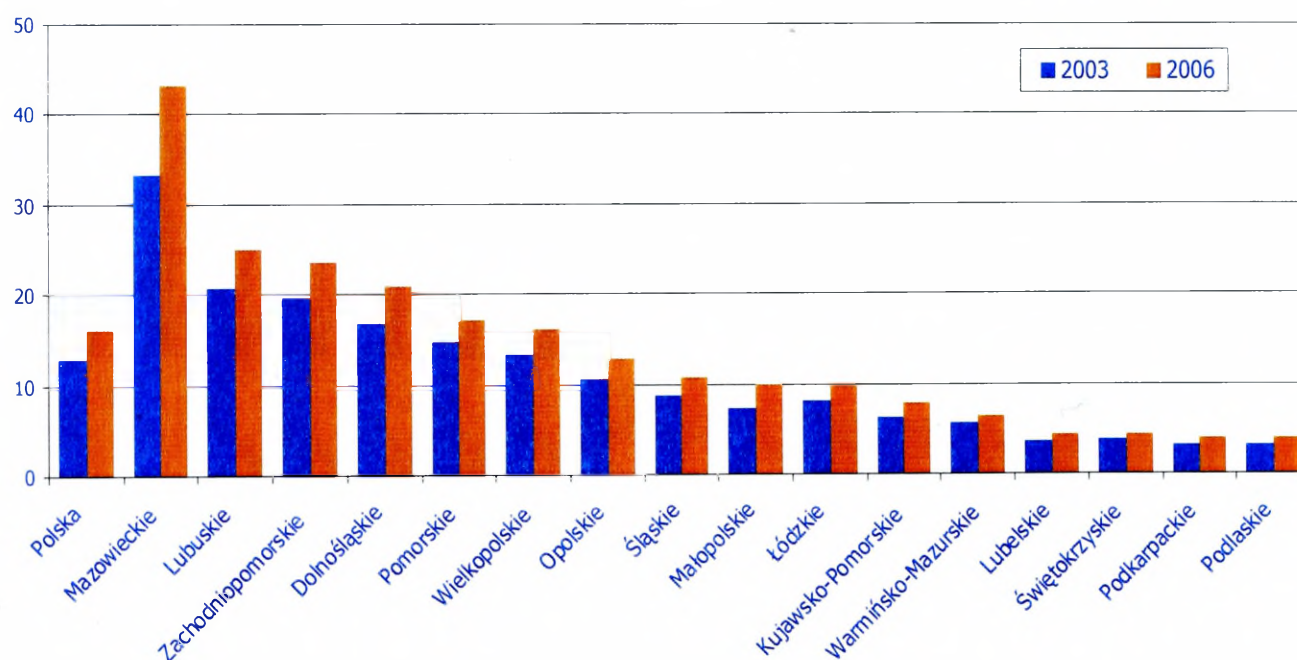
<sup>44</sup> Por. Europejska polityka spójności jako czynnik wzrostu i wyrównywania różnic rozwojowych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 17 lipca 2008 r.

szybszym niż regiony z końca rankingu według poziomu PKB per capita, przez co różnica między regionami skrajnymi powiększała się: w 2003 r. PKB na 1 mieszkańca woj. mazowieckiego 2,2 razy przewyższał analogiczny miernik dla lubelskiego, a w 2005 r. – 2,3 razy<sup>45</sup>.

W latach 2003-2006 nastąpił wzrost liczby spółek z udziałem kapitału zagranicznego (wykres 2). Najwięcej spółek z udziałem kapitału zagranicznego w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców było w woj. mazowieckim (43,2), lubuskim (24,9), zachodniopomorskim (23,6) i dolnośląskim (20,8). Różnica między skrajnymi wartościami wskaźnika wynosiła 1 do 10,8 i kształtowała się na poziomie zbliżonym do odnotowanego w roku 2003.

Ogólnie można przyjąć, że uwarunkowania wewnętrzne postrzegane są w kategoriach zjawisk, mechanizmów i procesów zachodzących w stanie istniejącym, które mogą mieć różną skalę, stopień nasilenia i koncentracji oraz wpływać na przyszły rozwój.

Wykres 2. Spółki z udziałem kapitału zagranicznego na 10 tys. ludności



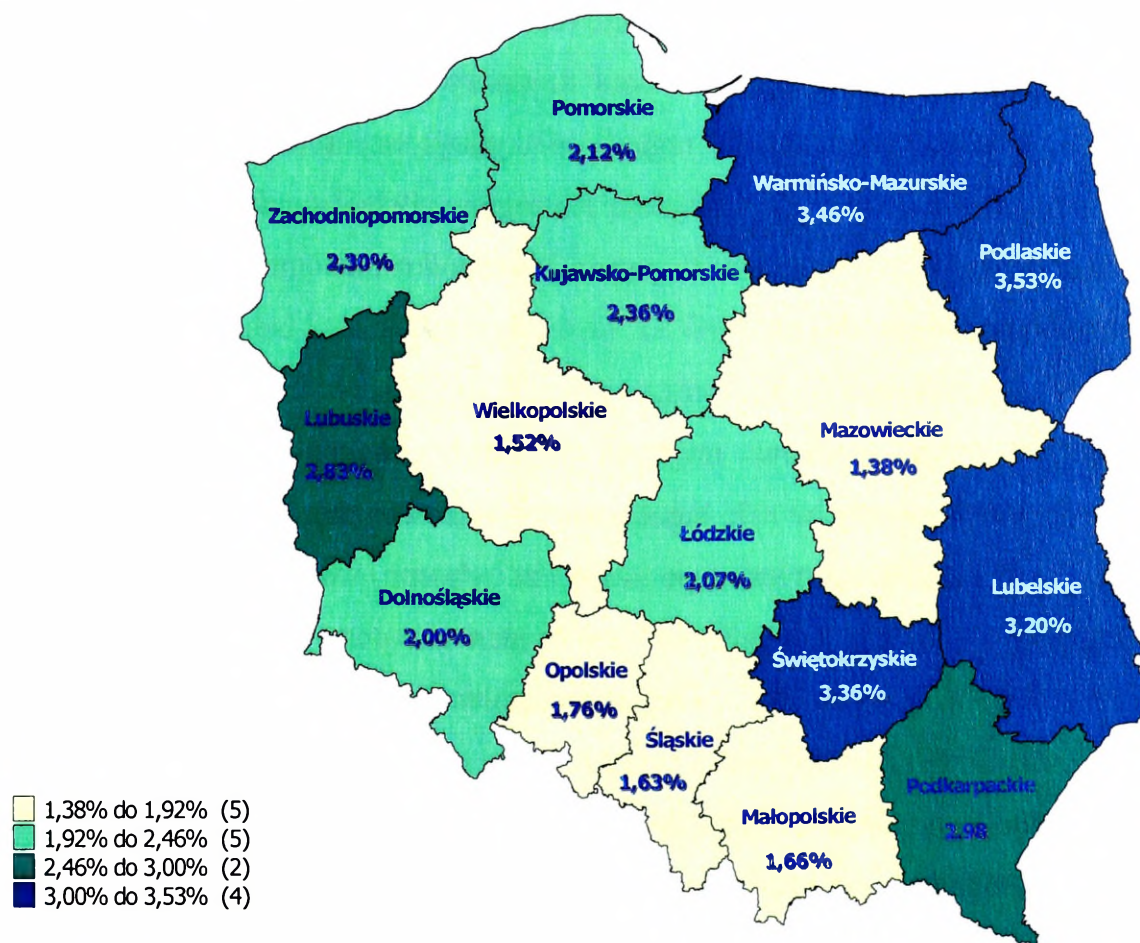
Źródło: Europejska polityka spójności jako czynnik wzrostu i wyrównywania różnic rozwojowych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 17 lipca 2008 r.

<sup>45</sup> Tamże.

Pozycja Polski w stosunkach międzynarodowych jest wytyczana przez różne czynniki: geograficzne, demograficzne, ekonomiczne, militarne i kulturalne. Zależą one od stanu i struktury zasobów naturalnych (ich znaczenie stale wzrasta, co wiąże się z podejmowaniem działań w kierunku ochrony), ludzkich (w tej grupie podstawowe znaczenie ma liczba i struktura ludności kraju), materialne (wyposażenie kraju w majątek trwały). Istotnym elementem jest także zagospodarowanie przestrzenne kraju i regionów, stosunki narodowościowe, układ sił politycznych w kraju oraz stosunek społeczeństwa do władzy.

Polska jest państwem położonym w geograficznym centrum Europy. Powierzchnia Polski wynosi 312,7 tys. km<sup>2</sup>, co lokuje nasz kraj na 63 miejscu w świecie i 10 w Europie.

Mapa 3. Fundusze UE w relacji do PKB (średnia w latach 2004-2015).



Źródło: Europejska polityka spójności jako czynnik wzrostu i wyrównywania różnic rozwojowych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 17 lipca 2008 r.

W zakresie zjawisk demograficznych w latach 2004-2007 widoczna była kontynuacja procesów zapoczątkowanych w latach 90-tych, z tendencją do intensyfikacji niektórych z nich:

- wzrost populacji w regionach wysokorozwiniętych;
- utrzymująca się wysoka emigracja za granicę zubażająca zasoby ludzkie polskich regionów, zwłaszcza w grupach społeczno-zawodowych istotnych dla rozwoju rynków pracy (ludność w wieku produkcyjnym, mobilnym, fachowcy);
- pogarszanie się niekorzystnych relacji pomiędzy poszczególnymi grupami wieku ludności, będące m. in. konsekwencją niżu demograficznego z lat 90-tych;
- starzenie się zasobów siły roboczej oraz wzrost odsetek osób w wieku emerytalnym.

Niepokojąca jest widoczna kumulacja negatywnych zjawisk w regionach słabo rozwiniętych gospodarczo, które oddają część swoich zasobów ludzkich na rzecz innych regionów, nie tylko polskich. Sytuację tę mogą poprawić fundusze z Unii Europejskiej. W okresie 2004-2015 najwyższa kwota funduszy w relacji do PKB zostanie skierowana do województw Polski Wschodniej – regiony te uzyskają wsparcie przekraczające 3% PKB.

Na przeciwnym krańcu znajdują się regiony Polski centralnej oraz południowej, pośród nich mazowieckie, uzyskujące wsparcie dwuipółkrotnie mniejsze niż region otrzymujący najwięcej środków.

W celu rzeczywistej poprawy sytuacji na ścianie wschodniej należy także dążyć do wzrostu absorpcji środków unijnych w tych biedniejszych województwach, w tym w zakresie infrastruktury, w celu łagodzenia różnicowań międzyregionalnych.

Nie należy przy tym zapominać, że obecne uwarunkowania polityczne, militarne, gospodarcze i kulturalne w Europie i na świecie nie pozwalają Polsce stać się samodzielnym graczem geostrategicznym. Dopiero połączenie wielu wysiłków wewnętrznych i międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa może zapewnić państwu polskiemu możliwość niezagrożonego istnienia i rozwoju. Bezpieczeństwo Polski jest także uzależnione od stopnia naszego zaangażowania na rzecz tworzenia wspólnej polityki bezpieczeństwa w ramach organizacji międzynarodowych.

Szczególnie dotyczy to naszej współpracy na tym polu z NATO i Unią Europejską. Stąd też optymalnym celem dla naszego państwa w zakresie polepszania swojego bezpieczeństwa w najbliższych latach powinny być:

- zacieśnianie współdziałania Polski z grupą państw o najwyższym stopniu rozwoju cywilizacyjnego;
- rozszerzenie współpracy euroatlantyckiej i europejskiej, tej ostatniej zwłaszcza w centralnej części Europy;
- rozwijanie dobrych stosunków z sąsiadami;
- współtworzenie nowego ładu europejskiego.

### 1.2.3.1. Uwarunkowania polityczne

Bezpieczeństwo jest jednym z podstawowych problemów w stosunkach międzynarodowych<sup>46</sup>. Zainteresowanie tą problematyką miało w przeszłości i ma obecnie wymiar tak teoretyczny, jak i praktyczny. W każdym z tych wymiarów bezpieczeństwo stanowi obszar badawczy pozostający w centrum zainteresowania różnych nauk społecznych. Bezpieczeństwo jest bowiem elementarną potrzebą i troską człowieka, społeczeństwa, państwa, świata. Uwarunkowania polityczne oznaczają dla Polski nie przystępowanie do układów międzynarodowych sprzecznych z traktatem. Natomiast militarne powodują, że część naszych sił zbrojnych jest oddana pod wspólne dowództwo<sup>47</sup>, np. Wielonarodowy Korpus Północno-Wschodni w Szczecinie – w skład którego wchodzi m.in. 12 Dywizja Zmechanizowana. To także finansowanie działań służących utrzymaniu gotowości bojowej na wymaganym przez NATO poziomie. Są one nierozłącznie związane z procesami kształtowania i funkcjonowania porządku międzynarodowego. Współczesne bezpieczeństwo europejskie warunkowane jest przez procesy polityczne zachodzące w całym świecie, szczególnie zaś w obszarze euroatlantyckim.

Uwarunkowania polityczne rozumiane są jako wszystkie czynniki, zjawiska i procesy występujące we współczesnych stosunkach międzynarodowych mające bezpośrednie lub pośrednie przełożenie na sytuację polityczną w Europie. Podstawowe znaczenie mają w tym względzie procesy globalizacji<sup>48</sup>, regionalizacji<sup>49</sup> oraz instytucjonalizacji. Globalizacja rozumiana jest jako wzrastająca zależność pomiędzy podmiotami międzynarodowymi w różnych aspektach:

<sup>46</sup> Por. Obrona Narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa Polski w XXI wieku, Praca zbiorowa, Bellona 2008.

<sup>47</sup> Por. E. Haliżak, Bezpieczeństwo narodowe Polski: geopolityczne i geoeconomiczne uwarunkowania, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2007.

<sup>48</sup> Por. Podstawy bezpieczeństwa narodowego Polski w erze globalizacji, AON, Warszawa 2008; R. Kuźniar, Globalizacja i polityka zagraniczna, w: Oblicza procesów globalizacji, Pod red. M. Piertasa, Wydawnictwo UMC-S, Lublin 2002, s.69-84.

<sup>49</sup> Por. Z. J. Pietraś, Unia Europejska wobec procesów globalizacji, w: Oblicza...cyt. wyd., s. 251-268.

gospodarczym, politycznym, społeczno-kulturowym. Znaczna część istotnych problemów międzynarodowych o wymiarze globalnym ma najważniejsze znaczenie dla przyszłości ludzkości, jej bezpieczeństwa, pewności i egzystencji. Istotne w politycznym wymiarze globalizacji jest promowanie demokracji i rządów prawa w świecie, przeciwdziałanie zagrożeniom, biedzie i ubóstwu. Mimo tego występuje wciąż potrzeba wzmocnienia struktur instytucjonalnych państw i organizacji międzynarodowych. Proces regionalizacji opiera się o czynniki naturalne: historyczno-geograficzne oraz społeczno-gospodarcze. Uwarunkowania te determinują regionalną współpracę polityczną i ekonomiczną<sup>50</sup>. Regionalne podmioty, struktury i organizacje, współoddziałują na siebie oraz podejmują współpracę na rzecz określonych korzyści. Istotnym przedmiotem regionalnej współpracy jest kwestia bezpieczeństwa. Aktywność regionalna poszczególnych państw sprzyja konsolidacji, zabezpieczeniu i maksymalizacji wzajemnych i międzynarodowych korzyści.

Złożoność współpracy międzynarodowej prowadzi do szerszego otwarcia polityki międzynarodowej suwerennych państw. Konsekwencją tego jest proces instytucjonalizacji bezpieczeństwa<sup>51</sup>. Sprawia ona, iż państwa dążą do zabezpieczenia wzajemnych potrzeb i oczekiwań w rzeczywistości międzynarodowej. Pojawia się jednak także potrzeba aktywnego i efektywnego działania, współpracy w ramach organizacji i struktur międzynarodowych. Problem bezpieczeństwa wyraźnie wpisuje się w te przedsięwzięcia. Im bardziej bezpieczeństwo jest zagrożone w wymiarze regionalnym bądź globalnym, tym bardziej potrzebna jest natychmiastowa reakcja i ścisła współpraca państw i organizacji międzynarodowych. Niezbędna jest więc swoista internacjonalizacja działań suwerennych państw. Działania podejmowane przez konkretne państwo (np. uszczelnienie granic), nie mogą być bowiem argumentem wystarczającym do zapewnienia bezpieczeństwa. Dyskusja toczona obecnie w Europie, dotycząca przyszłości inicjatyw integracyjnych, ich konieczności, aktualności i efektywności dla stabilnego rozwoju kontynentu obejmuje również, szczególnie w ostatnich latach, tematykę bezpieczeństwa<sup>52</sup>. Współczesne procesy występujące w stosunkach międzynarodowych powodują, iż problemy bezpieczeństwa europejskiego nie są już możliwe do

<sup>50</sup> Por. B. Józwik, H. Ponikowski, *Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju regionalnego*, KUL, Lublin 2008.

<sup>51</sup> Por. L. Pajórek, O. Frańczak, *Polityka i strategia międzynarodowych organizacji bezpieczeństwa*, DPO MON, Warszawa 2006.

<sup>52</sup> Por. W. Gizicki, *Polityczne uwarunkowania bezpieczeństwa europejskiego*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2008.

ujmowania wyłącznie przez pryzmat bezpieczeństwa w Europie. Z tego też względu procesy przedstawione w niniejszej pracy wykraczają poza tak formułowane i ujmowane ramy.

Sytuacja geostrategiczna Polski w wymiarze polityczno-wojskowym jest obecnie korzystna. Ryzyko wybuchu konfliktu zbrojnego w Europie czy wystąpienia zagrożeń nietradycyjnych, takich jak terroryzm, oceniane jest jako znikome. Relacje Polski z jej sąsiadami są unormowane, a z większością krajów przyjazne. Tylko w stosunkach z Rosją i Białorusią występują istotne problemy, głównie jednak na płaszczyznach pozamilitarnych. Niewielka możliwość destabilizacji regionalnej wynikała z nierozwiązanych w pełni konfliktów lub sporów w obszarze euroatlantyckim (Kosowo, Bośnia i Hercegowina, Naddniestrze, Kaukaz). Najważniejszym czynnikiem w najbliższym otoczeniu Polski, wpływającym niekorzystnie na jej percepcję bezpieczeństwa kraju, a tym samym warunkującym politykę w tej dziedzinie, był konfrontacyjny stosunek Rosji do jej sąsiadów.

#### **1.2.3.2. Uwarunkowania militarne**

Polska ściśle wiąże swoje bezpieczeństwo z bezpieczeństwem państw NATO i członków Unii Europejskiej. Realizuje własne narodowe interesy bezpieczeństwa, przede wszystkim w ramach północnoatlantyckiego systemu sojuszniczego współdziałania i solidarności, wspierając wysiłki społeczności międzynarodowej zmierzające do umocnienia bezpieczeństwa w Europie i na świecie, ochronę podstawowych zasad i wartości ludzkich oraz do zapewnienia warunków dla stabilnego i swobodnego współistnienia i rozwoju wszystkich państw. Kraj nasz dąży do tego, aby użycie siły na arenie międzynarodowej było wyłącznie realizacją prawa do obrony, przewidzianego w Karcie Narodów Zjednoczonych lub też w kontekście operacji realizowanych na podstawie mandatu społeczności międzynarodowej. Wynika to z pragnienia życia w pokoju ze wszystkimi narodami i rozwiązywania wszelkich sporów międzynarodowych środkami pokojowymi. Jednocześnie Polska jest zdecydowana sprzeciwić się wszystkim tym, którzy dokonują agresji i łamią prawa człowieka. Wymaga to jednocześnie umacniania własnych gospodarczo-obronnych podstaw bezpieczeństwa<sup>53</sup>.

Strategia obronności Rzeczypospolitej Polskiej, uznając za nadrzędne polskie interesy narodowe i uwzględniając narodowe uwarunkowania ich realizacji, jest jednocześnie odpowiednio skorelowana ze strategią NATO. W działalności praktycznej kieruje się

następującymi podstawowymi zasadami: odpowiedzialność narodowa i powszechność obrony, solidarność i integracja sojusznicza, współpraca i partnerstwo, umacnianie zaufania i regionalnej stabilności militarnej, odstraszenie i wiarygodność, elastyczność reagowania obronnego, współpraca cywilno-wojskowa. Obronność jest sprawą narodową. Uczestnictwo w sojuszach i koalicjach jest czynnikiem wspomagającym i pomnażającym zdolności obronne, ale nie zdejmuje narodowej odpowiedzialności za zapewnienie obrony państwa.

Fundamentem polskiej obronności jest jej powszechność. Obowiązek obrony i świadczeń na jej rzecz spoczywa na wszystkich obywatelach i strukturach państwa<sup>54</sup>.

Celem aktywności Polski w Sojuszu Północnoatlantyckim jest zapewnienie warunków dla skutecznej realizacji jego funkcji obronnych, zwłaszcza w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej, poprzez: zachowanie więzi transatlantyckich, solidarności i spójności sojuszniczej, umacnianie sojuszniczego potencjału militarnego, realizację zasad strategii i polityki nuklearnej, utrwalanie mechanizmów wspólnego planowania operacyjnego i obronnego oraz zapewnienie rozwoju sojuszniczych zdolności obronnych.

Pełna integracja wojskowa z NATO jest procesem długofalowym, wymagającym istotnych wysiłków organizacyjnych i finansowych państwa. Ważne znaczenie ma zapewnienie należytej obsady kadrowej w strukturach sojuszniczych. Polska utrzymuje swój potencjał obronny, a zwłaszcza siły zbrojne, na poziomie uregulowanym postanowieniami stosownych porozumień i traktatów międzynarodowych. Ściśle przestrzegając przyjętych zobowiązań, przyczynia się do budowy zaufania w dziedzinie militarnej. Wielkość potencjału militarnego Rzeczypospolitej Polskiej jest dostosowana do potrzeb prowadzenia przez nią ewentualnych działań obronnych i wywiązywania się ze zobowiązań sojuszniczych, przy uwzględnieniu wnoszonego przez nią wkładu w utrwalanie regionalnej stabilności militarnej. Równoległe z umacnianiem zaufania i stabilności militarnej Polska dąży do utrzymania swojego potencjału obronnego, a zwłaszcza sił zbrojnych, na takim poziomie jakościowym i ilościowym, aby zapewniał niezbędne odstraszenie strategiczne w stosunku do potencjalnych przeciwników i jednocześnie gwarantował jej oczekiwaną wiarygodność obronną w gronie sojuszników.

---

<sup>53</sup> Por. M. Sułek, *Programowanie gospodarczo-obronne*, Bellona, Warszawa 2008, s.36-56.

<sup>54</sup> Por. Art. 4 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, w: „Dz. U.” 2006, nr 104, poz. 708 i 711.

Dotyczy to w szczególności uzbrojenia i wyposażenia, poziomu wyszkolenia wojsk oraz gotowości obronnej państwa, w tym gotowości bojowej sił zbrojnych.

Jednym z najważniejszych elementów odstraszenia jest potencjał militarny Sojuszu Północnoatlantyckiego, a szczególnie jego broń nuklearna. Polska, mimo, iż nie posiada własnego potencjału nuklearnego, a broń nuklearna Sojuszu nie znajduje się na jej terytorium, uczestniczy w rozwijaniu sojuszniczej polityki i strategii nuklearnej oraz we wspólnym planowaniu w tej dziedzinie. Jednocześnie, w razie realnego zagrożenia wojną, zależnie od zaistniałych okoliczności, nie wyklucza ewentualności praktycznego włączenia się w realizację planów działania w tym zakresie. Skład, organizacja i zasady funkcjonowania systemu obronności kształtowane są tak, aby możliwe było podejmowanie działań odpowiednich do konkretnego zagrożenia oraz stosowne wypełnianie zobowiązań sojuszniczych. Ważnym wymogiem wobec systemu obronności, w tym zwłaszcza wobec jego sił zbrojnych, jest zapewnienie zdolności prowadzenia działań o różnej skali, intensywności i charakterze, a także zachowania ciągłości we wszystkich możliwych sytuacjach, elastycznego przechodzenia od funkcjonowania w warunkach pokojowych do warunków kryzysowych i wojennych.

We współczesnych warunkach szczególną rolę w zapewnieniu skuteczności działań odgrywa współpraca cywilno-wojskowa. Obejmuje ona współdziałanie organów cywilnych i wojskowych w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Siły zbrojne przygotowuje się do współpracy zarówno z krajowymi ogniwami poza militarnymi w czasie wykonywania zadań na własnym terytorium, jak i z różnymi zewnętrznymi podmiotami cywilnymi (państwowymi, prywatnymi, międzynarodowymi, pozarządowymi, a także miejscową ludnością) podczas wykonywania zadań poza granicami Polski. Struktury cywilne państwa przygotowuje się do wszechstronnej współpracy w czasie pokoju, kryzysu i wojny, zarówno z wojskami własnymi, jak i wojskami sojuszniczymi, przebywającymi lub przemieszczającymi się przez nasze terytorium. Polska, budując swój system obronności, dąży do optymalnego zbilansowania potrzeb obronnych i możliwości społeczno-gospodarczych kraju. Narodowe potrzeby obronne określa się z uwzględnieniem jej obecnego i przewidywanego położenia politycznego i strategicznego w Europie oraz prognozowanego rozwoju sytuacji międzynarodowej, a w kontekście sojuszniczym - z uwzględnieniem granicznego usytuowania Polski na obszarze

odpowiedzialności NATO<sup>55</sup>. Szczególne znaczenie ma zapewnienie właściwych proporcji między wielkością środków przeznaczanych na bieżące utrzymywanie zdolności i gotowości obronnej państwa, a inwestowanych w perspektywiczne unowocześnianie jego struktur obronnych.

Stosownie do trzech stanów bezpieczeństwa państwa – pokoju, kryzysu (zagrożenia bezpieczeństwa) i wojny – Rzeczpospolita Polska jest przygotowana do prowadzenia następujących trzech rodzajów działań strategicznych:

- 1) działania prewencyjno-stabilizacyjne – realizowane w czasie pokoju, obejmujące bieżące zapobieganie wystąpieniu zewnętrznych zagrożeń polityczno – militarnych (kryzysowych i wojennych), poprzez neutralizowanie ich potencjalnych źródeł oraz stabilizowanie i umacnianie bezpiecznego środowiska (otoczenia) międzynarodowego Polski;
- 2) reagowanie kryzysowe – realizowane w razie wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa sojuszników oraz zagrożeń dla szerszego bezpieczeństwa międzynarodowego, obejmujące zarówno działania narodowe, jak i udział w wysiłkach międzynarodowych, podejmowanych w celu opanowywania kryzysów oraz zapewnienia osłony przed ich skutkami.
- 3) działania wojenne – prowadzone w razie agresji na Polskę lub jej sojuszników, obejmujące wykorzystanie całego lub części potencjału państwa do odparcia agresji, poprzez przygotowanie i przeprowadzenie kampanii i operacji wojennych.

Stosownie do wyznaczonych celów i zadań strategicznych Polska utrzymywać będzie system obronności o potencjale gwarantującym sprostanie wyzwaniom i skuteczne przeciwstawianie się wszystkim potencjalnym zagrożeniom zewnętrznym. Musi on także zapewnić możliwość aktywnego uczestnictwa w bieżących międzynarodowych działaniach prewencyjno-stabilizacyjnych.

System obronności Rzeczypospolitej Polskiej stanowią wszystkie siły i środki przeznaczone do realizacji zadań obronnych, odpowiednio do tych zadań zorganizowane, utrzymywane i przygotowywane. Składa się on z trzech podstawowych elementów: podsystemu kierowania oraz dwóch podsystemów wykonawczych – militarnego (Siły Zbrojne) i pozamilitarnego (pozamilitarne ogniwa obronne). W czasie pokoju – zgodnie z zasadą cywilnej i demokratycznej kontroli nad armią – całością sił zbrojnych, łącznie z żołnierzami i jednostkami

---

<sup>55</sup> Por. F. Gałor, Dziesięć lat w NATO, w: „Myśl Wojskowa” 2009 nr 1, s. 7-8.

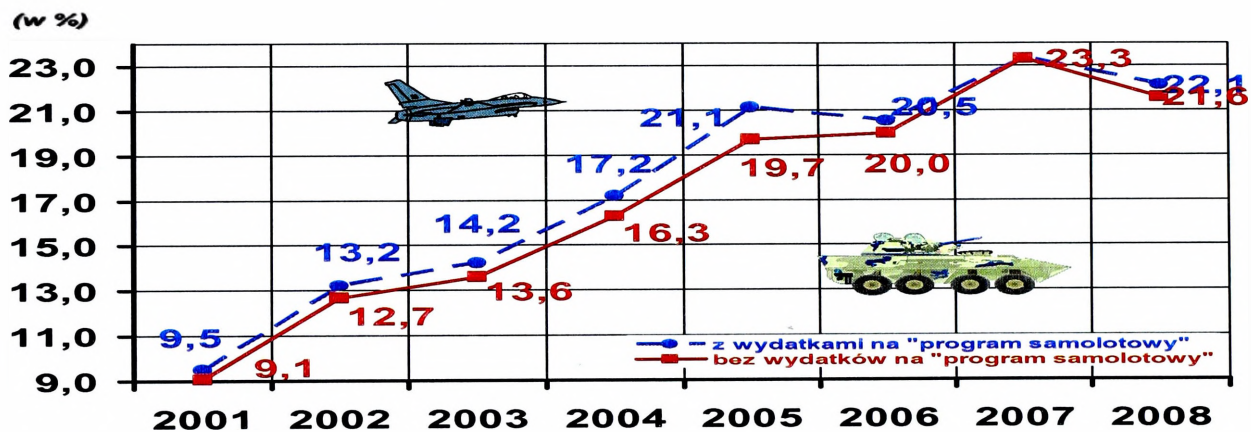
organizacyjnymi wydzielonymi od struktur sojuszniczych, kieruje Minister Obrony Narodowej przy pomocy urzędu Ministerstwa Obrony Narodowej. Zasadniczym organem planowania strategicznego sił zbrojnych jest Sztab Generalny Wojska Polskiego, Dowództwa poszczególnych rodzajów sił zbrojnych dowodzą wszystkimi podległymi wojskami, ponosząc odpowiedzialność za całokształt pokojowej działalności tych wojsk oraz za przygotowanie do działań w czasie kryzysu i wojny. Współpracują z dowództwami państw sojuszniczych, do których wydzielają swoje wojska, a po ich wydzieleniu kierują procesem ich wszechstronnego zabezpieczenia. W razie zaistnienia polityczno-militarnych sytuacji kryzysowych stwarzających pośrednie zagrożenia dla bezpieczeństwa Polski, nie będą wprowadzane nadzwyczajne zmiany w ogólnych zasadach kierowania obronnością, a jedynie uruchomione zostaną dodatkowe środki i procedury kierowania reagowaniem kryzysowym. Kierowanie siłami zbrojnymi w czasie kryzysu odbywa się według zasad kierowania pokojowego. Wojskami wydzielonymi do międzynarodowych grupowań, wykonujących zadania w ramach reagowania kryzysowego, dowodzą operacyjnie dowódcy tych grupowań. Dla zapewnienia bezkolizyjnego rozwijania Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz kierowania nimi w czasie wojny utworzony zostaje Wojenny System Dowodzenia.

Proces dowodzenia odbywa się w systemie narodowym i sojuszniczym. System narodowy zapewnia pełne dowodzenie siłami nie wydzielonymi do struktur NATO oraz dowodzenie pozaoperacyjne wojskami wydzielonymi do grupowań sojuszniczych. Po przekazaniu wojsk operacyjnych dowództwom sojuszniczym, dowództwa narodowe nadal odpowiadają za szkolenie rezerw oraz uzupełnienie i wsparcie logistyczne przekazanych wojsk, a także zapewniają warunki do przyjęcia sił wzmocnienia na terytorium kraju. Naczelnym Dowódcą Sił Zbrojnych dowodzi w pełni siłami zbrojnymi pozostającymi w narodowym podporządkowaniu. Całością wojsk wydzielonych do sił zbrojnych NATO dowodzą operacyjnie wielonarodowe dowództwa sojusznicze, na których decyzje władze polskie mogą wpływać poprzez polityczno-wojskowe organy kierowania NATO.

### 1.2.3.3. Uwarunkowania ekonomiczne

Uwarunkowania polityczne i militarne oznaczają uwzględnianie zaleceń NATO w kształtowaniu gospodarczych podstaw bezpieczeństwa państwa<sup>56</sup>, w tym także gospodarczych podstaw obronności, zwłaszcza zaś w zakresie kształtowania budżetu obronnego<sup>57</sup> oraz infrastruktury krytycznej<sup>58</sup>, w tym stacjonarnej infrastruktury paliwowej. Oznacza to w praktyce przełożenie tych uwarunkowań na płaszczyznę uwarunkowań ekonomicznych. Te zaś ujawniają liczne pola zagrożeń dla bezpieczeństwa państwa<sup>59</sup>.

Wykres 3. Udział wydatków majątkowych w budżecie MON w latach 2001-2008



Źródło: Podstawowe informacje o budżecie MON na 2007 i 2008 rok, [w:] <http://www.biuletyn.mon.gov.pl/?idstrona=10>.

Decyzje dotyczące wydatków państwa na obronność są decyzjami politycznymi. W Polsce, zgodnie z Ustawą o modernizacji sił zbrojnych, uchwaloną w 2001 roku<sup>60</sup> zakłada, że państwo będzie przeznaczalo na obronność 1,95 procenta PKB, a wydatki majątkowe, a więc

<sup>56</sup> Por. Z. Stachowiak, Gospodarcze podstawy bezpieczeństwa jako obiekt badawczy ekonomiki bezpieczeństwa, w: Wybrane problemy ekonomiki bezpieczeństwa, praca zbiorowa pod red. Z. Stachowiaka i J. Płaczka, AON, Warszawa 2002, s.56-66.

<sup>57</sup> Por. K. Stańczyk, Wydatki obronne jako standard informacji gospodarczo-obronnej państwa, w: Zarys ekonomiki bezpieczeństwa, Pod red J. Płaczka, AON, Warszawa 2008, s.85-99.

<sup>58</sup> Por. T. Jałowiec, Realizacja infrastruktury technicznej państwa na rzecz obronności, w: Zarys... cyt. wyd., s.193-203; W. Wójtowicz, Bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej, DPO MON, Warszawa 2006.

<sup>59</sup> Por. K. M. Książkowski, Ekonomiczne zagrożenia bezpieczeństwa państw. Metody i środki przeciwdziałania., UW, Warszawa 2004.

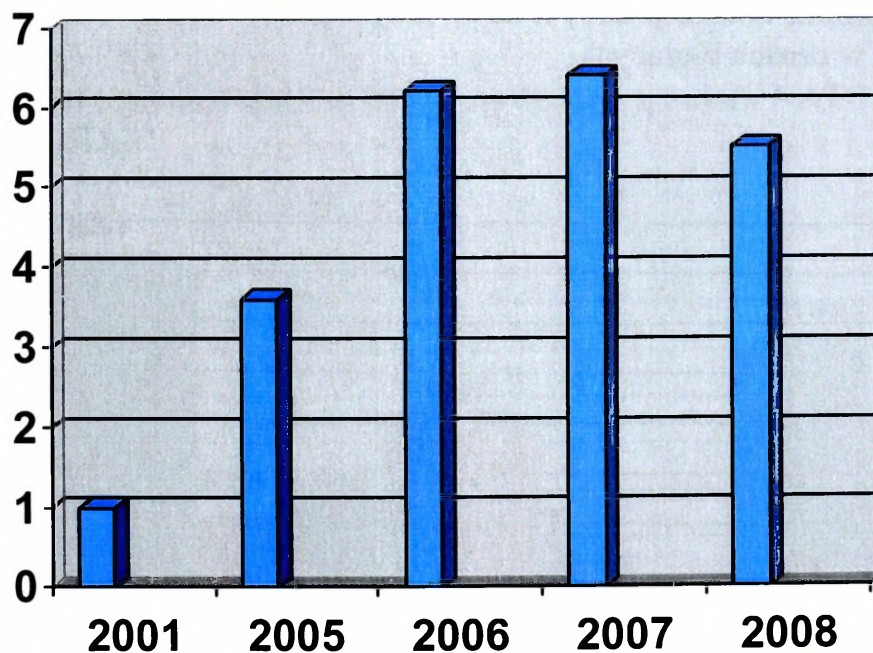
<sup>60</sup> Ustawa z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2001-2006, w: „Dz. U.” 2006, nr 76, poz. 804 z późn. zm.

głównie zakupy sprzętu, sięgną 20 procent tej kwoty. Taki podział wydatków wynika z zaleceń NATO. W latach 2001-2008 udział wydatków majątkowych w budżecie MON (wykres 3) kształtował się na poziomie od 9,5% w 2001 roku do 22,1% w 2008 roku.

Ogółem Polska na wykonanie zadań związanych z obronnością kraju przeznaczyła w 2007 roku środki w wysokości 20.202,0 mln zł.

W ramach tej kwoty 20.156,0 mln zł zaplanowano w części 29, a 46,0 mln zł w dziale 752 Obrona narodowa w pozostałych częściach budżetu państwa na realizację Programu Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych. W części 29 Obrona narodowa wyasygnowano kwotę 22.450,7 mln zł, a 108,8 mln zł w pozostałych częściach budżetu. Analiza wydatków na obronność w latach 2001-2008 dowodzi, że w kolejnych latach poziom wysiłku obronnego kraju wzrastał.

Wykres 4. Wzrost PKB (%) w roku 2001 i w latach 2005 – 2008



Źródło: Podstawowe informacje o budżecie MON na 2007 i 2008 rok, [w:] <http://www.biuletyn.mon.gov.pl/?idstrona=10>.

Wynikało to zarówno ze wzrostu PKB (wykres 4), w kolejnych latach jak również z dodatkowych źródeł finansowania, krajowych i zagranicznych. Natomiast w roku 2008 na cele obronności przeznaczono kwotę 22.559,5 mln zł.

Krajowe źródła finansowania stanowiły:

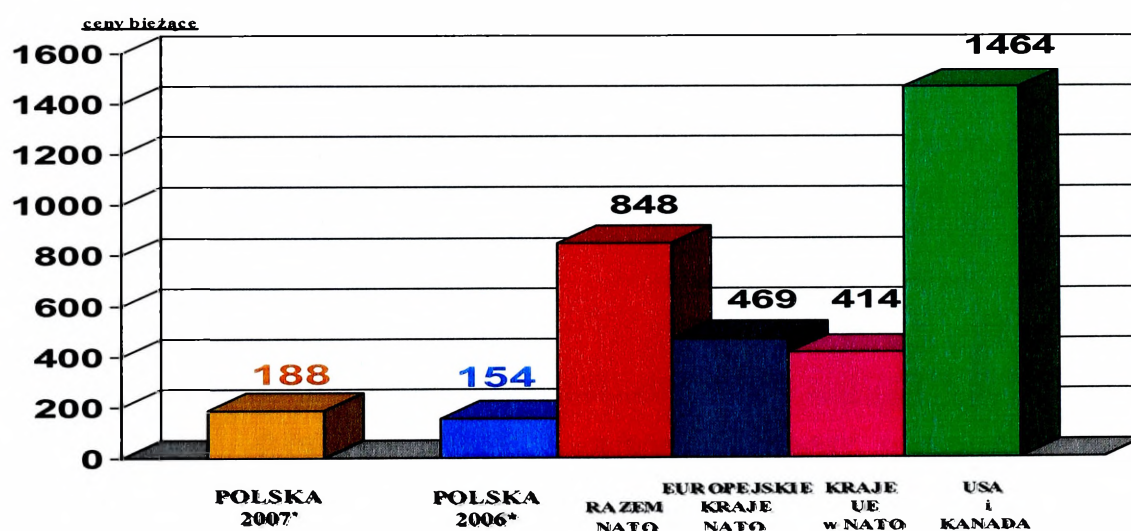
- fundusz modernizacji Sił Zbrojnych;
- środki z prywatyzacji przemysłu obronnego;
- wydatki przeznaczone na badania obronne w Ministerstwie Nauki.

Natomiast zagraniczne źródła finansowania to:

- Program Inwestycji NATO (NSIP);
- Program Pomocy Wojskowej USA (FMF);
- Międzynarodowy Program Nauczania i Szkolenia (IMET);
- Program Walki z Terroryzmem (CTFP).

Łącznie obie grupy wymienionych źródeł pozwalają sfinansować wiele przedsięwzięć w zakresie obronności. Ich skala jest jednak dalece ograniczona. Jest to pochodną wydatków z budżetu państwa na cele obronności. W 2007 roku wydatki te w przeliczeniu na jednego mieszkańca (wykres 5) odbiegały wyraźnie od poziomu osiągniętego przez kraje należące do NATO.

Wykres 5. Wydatki obronne Polski, w 2007 r. na tle innych państw NATO (w przeliczeniu na mieszkańca - w USD) w cenach bieżących



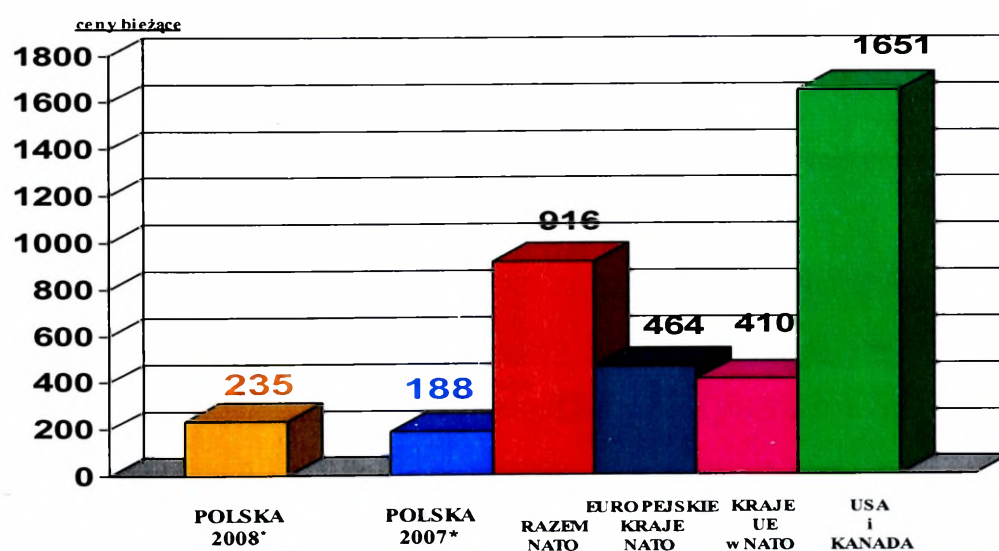
Źródło: Podstawowe informacje o budżecie MON na 2007 i 2008 rok, [w:] <http://www.biuletyn.mon.gov.pl/?idstrona=10>.

Analiza kształtowania się budżetu państwa, w tym wydatków obronnych Polski, ujawnia, że w roku 2007 nastąpił wzrost wydatków na obronność na poziomie 22% w stosunku do roku poprzedniego.

Zostały one skierowane m.in. na realizację Celów SZ NATO i Wymagań Długoterminowych dla RP oraz Praskich Zobowiązań na rzecz Zdolności Obronnych (PCC), utrzymanie gotowości sił wydzielonych do udziału w operacjach NATO, ONZ i koalicyjnych, a także przeznaczonych do zwalczania terroryzmu, zapewnienia pełnego przygotowania jednostek wydzielonych do udziału w operacji ISAF w Afganistanie, zapewnienia płynnego wdrożenia do eksploatacji nowego uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz udziału w misjach międzynarodowych. Ponadto, część środków przeznaczona była na budowę sojuszniczego systemu rozpoznania obiektów naziemnych (AGS) oraz systemu wczesnego ostrzegania i naprowadzania NAPMO.

Analiza wydatków z budżetu państwa, w 2008 roku na cele obronności, w przeliczeniu na jednego mieszkańca (wykres 6) pozwala zauważyć, że w 2008 roku na cele obronności przeznaczono więcej środków o 20% w stosunku do roku 2007.

Wykres 6. Wydatki obronne Polski, w 2008 r. na tle innych państw NATO (w przeliczeniu na mieszkańca - w USD)

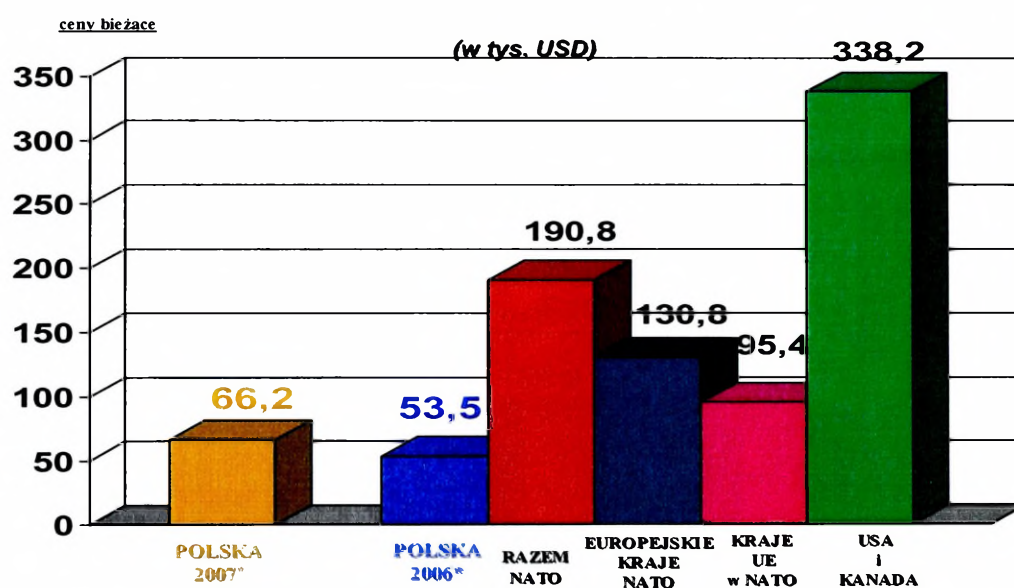


Jest to wynikiem, oprócz ekonomicznych warunków rozwoju kraju, także znacznego wzrostu finansowania obronności z dodatkowych źródeł (np. wzrost o ponad 60 mln zł ze źródeł zagranicznych i ok. 340 mln ze źródeł krajowych).

Podobna tendencja występuje przy przeliczeniu wydatków na cele obronności, na jednego żołnierza. Wydatki te (wykres 7) są dwukrotnie niższe od europejskich państw będących członkami Sojuszu NATO oraz ponad 5-krotnie niższe niż w przypadku takich państw jak USA i Kanada. Z pewnością trudno będzie Polsce zbliżyć się do tych ostatnich, należy jednak dążyć do poziomu europejskich krajów NATO.

Wykonywanie przyjętych przez nasz kraj zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza wymaga przygotowania elementów państwa i jego terytorium do wykorzystania zasobów obronnych w celu wsparcia tych sił Sojuszu, które realizować będą zadania na terytorium Rzeczypospolitej lub będą się przez to terytorium przemieszczać<sup>61</sup>.

Wykres 7. Wydatki obronne Polski na tle innych państw NATO (w przeliczeniu na żołnierza - w tys. USD).



16

Źródło: Podstawowe informacje o budżecie MON na 2007 i 2008 rok, [w:] <http://www.biuletyn.mon.gov.pl/?idstrona=10>.

<sup>61</sup>Por. P. Górski, Współczesne wykorzystanie zasobów na rzecz obronności, w: Zarys ekonomiki bezpieczeństwa, pod redakcją J. Płaczka, AON, Warszawa 2009, s.42-54.

W celu umacniania swojej pozycji w Sojuszu Polska powinna konsekwentnie realizować zapisy „Studium o rozszerzaniu NATO”. Istotne ustalenia, zawarte w tym dokumencie dotyczą m.in.:

- ✓ rozmieszczenia broni nuklearnej na terytoriach państw – nowych członków Sojuszu. Oprócz objęcia gwarancjami tych państw wynikającymi z art. 5 Traktatu Waszyngtońskiego, oczekuje się, że nowi członkowie NATO będą wspierać strategię odstraszania nuklearnego w celu zapobieżenia wojnie<sup>62</sup>;
- ✓ obecności wojsk NATO na terytorium państw – nowych członków Sojuszu. Dopuszcza się możliwość tworzenia stanowisk dowodzenia, baz wojskowych oraz rozmieszczenia sił szybkiego reagowania, prowadzenia manewrów, wykorzystania portów lotniczych i morskich oraz składów;
- ✓ udziału nowych członków Sojuszu w zintegrowanej strukturze dowodzenia NATO;
- ✓ finansowania rozszerzenia NATO, w tym uruchomienie programu inwestycyjnego (NSIP), który ma służyć asymilacji nowych członków Sojuszu, ale także zobowiązania tych członków do ponoszenia części kosztów związanych z finansowaniem wspólnych przedsięwzięć.

System działania NATO opiera się na zasadzie niepodzielności bezpieczeństwa państw członkowskich, co oznacza, że:

- ❖ żadne państwo członkowskie nie musi opierać się wyłącznie na własnych, narodowych działaniach obronnych i zasobach ekonomicznych, aby przeciwstawić się występującym zagrożeniom dla swojego bezpieczeństwa;
- ❖ żadne z państw członkowskich nie zrezygnuje z wypełniania swoich zobowiązań sojuszniczych wobec innych państw, w przypadku zagrożenia ich bezpieczeństwa.

Takie założenie zbiorowej obrony rodzi potrzebę prowadzenia prac w sferze planowania obronnego, które realizowane jest w oparciu o struktury Sojuszu, co nie zwalnia państw członkowskich od odpowiedzialności za poziom własnych przygotowań obronnych.

Podczas określania rozmiaru i charakteru nakładów na rzecz zbiorowej obrony, państwa członkowskie zachowują pełną suwerenność i niezależność. Charakter struktury obronnej NATO wymaga jednakże by podejmowane przez poszczególne państwa członkowskie decyzje

<sup>62</sup> Por. J. Stańczyk, Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa, ISP PAN, Warszawa 1996, s. 37.

uwzględniały generalne potrzeby Sojuszu. Oznacza to, że kraje członkowskie stosują się do uzgodnionych procedur planowania obronnego. Takie podejście umożliwia określenie sił i środków potrzebnych do realizacji zadań, koordynację narodowych planów obronnych z planem kolektywnej obrony. W procesie planowania obronnego uwzględnia się zarówno czynniki ilościowe jak i jakościowe. Do najważniejszych należą:

- ◆ zmieniająca się sytuacja polityczna;
- ◆ postęp naukowy i technologiczny;
- ◆ oceny dokonywane przez dowódców NATO, dotyczące wielkości sił zbrojnych niezbędnych do wykonania zadania;
- ◆ zasada równego podziału ról, ryzyka i odpowiedzialności;
- ◆ możliwości ekonomiczne i finansowe poszczególnych państw członkowskich.

#### 1.2.3.4. Uwarunkowania społeczne

Istotne znaczenie dla rozwoju integracji Polski z NATO jak i funkcjonowania Polski w Sojuszu mają opinie społeczeństwa, które były i są przedmiotem systematycznych badań przez różne ośrodki badania opinii społecznej<sup>63</sup>. Z opracowanych wyników badań wynika, że istotny wpływ zarówno na wcześniejszy proces integracji z NATO jak i w odniesieniu do różnych aspektów funkcjonowania w Sojuszu odgrywa poczucie bezpieczeństwa, koszty przystąpienia do NATO, stanowisko Rosji (sprzeciw) w sprawie rozszerzenia Sojuszu na Wschód oraz zagrożenia dla niepodległości naszego kraju. Także obecnie wyrażane są opinie, że Sojusz Północnoatlantycki powinien przyjąć „europejskie demokracje, które są skłonne i zdolne przyczynić się do zwiększenia wspólnego bezpieczeństwa<sup>64</sup>”. Przywołana wypowiedź kanclerz Niemiec A. Merkel dotyczyła sprzeciwu Rosji wobec przyjęcia do NATO kolejnych państw Gruzji i Ukrainy. Podkreśliła ona, że nie można dopuścić do tego, by inni próbowali przeszkodzić w procesie rozszerzenia NATO poprzez „weto oraz przestarzałe myślenie”.

Dziesięć lat temu Polska przystąpiła do Paktu Północnoatlantyckiego. W ostatnim, przeprowadzonym przez Centrum Badania Opinii Społecznej w dniach 5–11 lutego 2009 roku na liczącej 1048 osób, reprezentatywnej próbie losowej dorosłych mieszkańców Polski sprawdzano,

<sup>63</sup> Por. R. Warszawski, Aspekty społeczno-polityczne przystąpienia Polski do Sojuszu Północnoatlantyckiego, w: „Myśl Wojskowa” 1998 nr 6.

<sup>64</sup> Por. Wypowiedź A. Merkel: NATO otwarte na Gruzję i Ukrainę, PAP informacja z dnia 26.03.2009 r.

czy przynależność naszego kraju do NATO ma społeczne poparcie, jakie są ewentualne korzyści wynikające z członkostwa w tej organizacji oraz jak w przyszłości – zdaniem opinii publicznej – powinna wyglądać międzynarodowa polityka dotycząca kwestii bezpieczeństwa. Na pytanie: *Czy Pan(i) osobiście popiera przynależność Polski do NATO czy też jest temu przeciwny(a)?* Zdecydowana większość Polaków (80%) popiera przynależność naszego kraju do NATO, tylko nieliczni (11%) są jej przeciwni. Należy podkreślić, że opinie w tej kwestii są bardzo zbliżone do uzyskanych w poprzednim pomiarze, realizowanym w 2007 roku.

Opinie w tej kwestii wyraźnie zależą od wykształcenia respondentów. Ponadprzeciętny poziom poparcia dla obecności w NATO odnotowujemy wśród osób z wyższym wykształceniem, a także wśród ludzi zatrudnionych jako kierownicy oraz specjaliści z wyższym wykształceniem. Ponadto, przynależność do Paktu Północnoatlantyckiego relatywnie częściej popierają badani najlepiej zarabiający i mieszkańcy największych aglomeracji miejskich. Aprobata członkostwa Polski w NATO zależy od poziomu zainteresowania polityką. Mimo że we wszystkich grupach (wyróżnionych ze względu na ten czynnik) przeważa poparcie dla obecności naszego kraju w NATO, wyraźnie widać, że jego powszechność rośnie wraz ze wzrostem zainteresowania sprawami bieżącej polityki (tabela 1).

Tabela 1. Aprobata członkostwa Polski w NATO

Zainteresowanie polityką	Czy Pan(i) osobiście popiera przynależność Polski do NATO czy też jest temu przeciwny(a)?		
	Popieram	Nie popieram	Trudno powiedzieć
	w procentach		
<b>Duże</b>	<b>93</b>	<b>5</b>	<b>2</b>
<b>Średnie</b>	<b>85</b>	<b>11</b>	<b>4</b>
<b>Małe</b>	<b>78</b>	<b>14</b>	<b>9</b>
<b>Brak zainteresowania</b>	<b>62</b>	<b>11</b>	<b>27</b>

Źródło: Komunikat z badań CBOS - Dziesięć lat w NATO. Warszawa, marzec 2009.

Istotne są także aspekty związane z polityką międzynarodową, które zostały zawarte w pytaniu dotyczącym obecności Polski w strukturach NATO oraz wpływu na interesy naszego kraju w tych właśnie wymiarach, które brzmiało: *Jak Pan(i) ocenia, czy przynależność do NATO przyniosła Polsce więcej korzyści czy strat, jeśli chodzi o: członkostwo w Unii Europejskiej, pozycję na arenie międzynarodowej, bezpieczeństwo naszego kraju oraz relacje z Rosją.*

Ogólnie można powiedzieć, że dziesięć lat przynależności do Paktu Północnoatlantyckiego jest oceniane przeważnie jako okres korzystny dla kraju. Zdaniem większości badanych (61%), członkostwo w tej organizacji wpłynęło pozytywnie na proces integracji z Unią Europejską, a tylko 6% ankietowanych jest odmiennego zdania.

Tabela 2. Ocena przynależności Polski do NATO

<b>Jak Pan(i) ocenia, czy przynależność do NATO przyniosła Polsce więcej korzyści czy strat, jeśli chodzi o:</b>	<b>Więcej korzyści</b>	<b>Mniej więcej tyle korzyści ile strat</b>	<b>Więcej strat</b>	<b>Trudno powiedzieć</b>
	<b>w procentach</b>			
<b>członkostwo w Unii Europejskiej</b>	<b>61</b>	<b>21</b>	<b>6</b>	<b>12</b>
<b>pozycję na arenie międzynarodowej</b>	<b>58</b>	<b>24</b>	<b>7</b>	<b>11</b>
<b>bezpieczeństwo naszego kraju</b>	<b>54</b>	<b>25</b>	<b>11</b>	<b>10</b>
<b>relacje z Rosją</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>47</b>	<b>13</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Komunikatu z badań CBOS - Dziesięć lat w NATO. Warszawa, marzec 2009.

Blisko trzy piąte respondentów (58%) uważa, że obecność w NATO umocniła pozycję Polski na arenie międzynarodowej, natomiast 7% sądzi, że tę pozycję osłabiła. Ponad połowa Polaków (54%) wskazuje w tym kontekście na poprawę bezpieczeństwa kraju, co dziewiąty zaś (11%) uważa, że przynależność do NATO je pogorszyła. Przewagę strat nad korzyściami Polacy dostrzegają jedynie w relacjach z Rosją. Niemal połowa społeczeństwa sądzi bowiem, że

członkostwo w NATO bardziej zaszkodziło stosunkom polsko-rosyjskim, niż im pomogło (47% wobec 16%). Członkostwo w NATO cieszy się aprobatą zdecydowanej większości Polaków. Jest to związane z co najmniej dwiema sprawami. Po pierwsze, ma ono w odczuciu badanych pozytywne skutki – obecność w NATO przysłużyła się bezpieczeństwu oraz umocnieniu pozycji Polski na arenie międzynarodowej. Negatywnym aspektem pozostają stosunki z Rosją oraz misje militarne poza granicami kraju. W pierwszym przypadku obecność w NATO miała, zdaniem badanych, niekorzystny wpływ, choć nie przekłada się to istotnie na krytyczną postawę wobec członkostwa. Ogólnie można stwierdzić, że umacnia się pozytywny stosunek Polaków do różnych aspektów udziału naszego kraju w NATO.

#### **1.2.3.5. Uwarunkowania informacyjne**

Środki masowego przekazu, środki komunikowania masowego, mass media, środki masowej informacji i propagandy, instytucje i urządzenia techniczne, za pomocą których przekazuje się treści informacyjne bardzo licznym i zróżnicowanym odbiorcom, do których zalicza się: wysokonakładową prasę, radio, telewizję i wreszcie internet wpływają na rozwój i postępowanie człowieka, a także zbiorowości społecznych. Środki masowego przekazu są potężną bronią używaną przez wiele środowisk (nie tylko przez władzę) do kierowania i kształtowania opinii publicznej. Opinia publiczna to poglądy, nastawienia, oceny (sądy), dotyczące aktualnego, ale określonego przedmiotu (wartości) lub określonej osoby i jej sposobu zachowania się, formułowane i przekazywane sobie przez członków publiczności, skupionej wokół osądzonej wartości lub osoby. Od mediów zależy kreowanie nastawienia do całokształtu wiedzy o funkcjonowaniu Polski w strukturach Sojuszu. Istotną rolę w informowaniu społeczeństwa odgrywają także dostępne w sieci internet bazy danych, np. Zintegrowana Baza Danych „NATO – NIDS” oraz baza „NATO-Dokumenty”, zawierające zestawione przez służby informacyjne NATO raporty i materiały dotyczące przede wszystkim sytuacji w Europie Środkowej i Wschodniej.

Ponadto, informacje dotyczące Sojuszu uzyskać można z czasopism, np. „NATO Review”, biuletynów („Blżej NATO”) oraz z dostępnych także w sieci internet raportów i protokołów z posiedzeń Zgromadzenia Północnoatlantyckiego. Różne formy umożliwiające szeroki dostęp do problematyki NATO-wskiej, świadczą o znaczeniu polityki informacyjnej dla władz Sojuszu.

W odniesieniu do kategorii ekonomicznej jaką jest rynek, informacja występuje jako wyrób (goods) informacyjny lub jako usługa (services) informacyjna. Wyrobem informacyjnym (w sensie używanym w systemie rachunków narodowych SNA/ESA) jest skończony zbiór informacji odwzorowany w określonym języku na względnie trwałym, wydzielonym, identyfikowalnym nośniku materialnym informacji. Typowe najczęściej występujące wyroby informacyjne to książki, czasopisma, kasety i płyty kompaktowe z zarejestrowanymi informacjami, a także obrazy, fotografie, przestrzenne pomoce naukowe. Przedmiot będący wyrobem informacyjnym jest determinowany nie przez treść informacji, lecz przez nośnik materialny informacji. Informacja jako wyrób ma swoją specyfikę odróżniającą ją od innych wyrobów materialnych<sup>65</sup>.

Procesy i systemy informacyjne w gospodarce są badane, projektowane i eksploatowane głównie przez informatyków. Można wyróżnić następujące fazy procesu informacji:

- generowanie informacji (produkcja);
- gromadzenie informacji (zbieranie);
- przechowywanie informacji (pamiętanie, archiwizowanie, magazynowanie);
- przekazywanie informacji (transmisja);
- przetwarzanie informacji (przekształcanie, transformacja);
- udostępnianie informacji (upowszechnianie);
- interpretacja informacji (translacja na język użytkownika);
- wykorzystywanie informacji (użytkowanie).

Ważnym procesem w systemie informacyjnym jest koordynacja informacji, którym jest kompleks działań służących zapewnieniu odpowiedniej jakości informacji w systemie, a w szczególności: integralność, kompletność, ciągłość, porównywalność, dokładność, aktualność, transparentność, dostępność, zgodność z obowiązującymi standardami językowymi, metodycznymi, technicznymi i prawnymi<sup>66</sup>.

Im dokładniejsza informacja tym wyższa jej jakość, a zatem i efekt działania podjętego na podstawie informacji będzie bardziej skuteczny i pewny<sup>67</sup>. Należy jednak pamiętać, że wraz ze wzrostem jakości informacji wzrasta także koszt jej uzyskania. Istotne jest także by nie zgubić się

<sup>65</sup> Por. J. Oleński, *Ekonomika Informacji*, PWE Warszawa 2001, s. 15.

<sup>66</sup> Tamże

<sup>67</sup> Por. R. Szymaniak, *Informacja w zarządzaniu kryzysowym*, w: „Myśl Wojskowa” 2007 nr 1, s. 37-39.

w natłoku mało istotnych informacji, które mogą przysłonić rzeczywisty obraz sytuacji.

W zarządzaniu logistyką pojawia się bardzo duża ilość danych dotyczących:

- lokalizacji klienta;
- wielkości zamówienia;
- lokalizacji zakładów produkcyjnych, składów i centrów dystrybucyjnych;
- kosztów transportu z każdego składu, czy zakładu produkcyjnego do każdego klienta;
- dostępnych przewoźników i poziomu oferowanych przez nich usług,
- lokalizacji dostawców;
- poziomu zapasów utrzymywanych aktualnie w każdym składzie i centrum dystrybucyjnym.

„Przepływy informacyjne tworzą „układ nerwowy” logistyki umożliwiające efektywne zarządzanie zasobami magazynowymi oraz sprawne sterowanie procesami transportu, magazynowania i wytwarzania, opierając się na decyzjach menedżerskich podejmowanych na podstawie przesłanej informacji. Nie bezpodstawnie zatem, informację uważa się za „katalizator zarządzania”- czynnik, który scala funkcje zarządzania i warunkuje jego skuteczność oraz traktuje się ją jako czynnik produkcji, na równi z siłą roboczą, ziemią, kapitałem i przedsiębiorczością<sup>68</sup>”.

Ze względu na złożoność procesu logistycznego i na dużą ilość działań wymagających wzajemnej koordynacji przedsiębiorstwo dąży do tworzenia logistycznego systemu informacji- LIS (Logistics Information System). Jego główną rolą jest gromadzenie i przetwarzanie danych oraz udostępniania informacji w celu wykorzystania ich do podejmowania decyzji menedżerskich.

#### **1.2.3.6. Uwarunkowania prawno-legislacyjne**

Ścisła koordynacja działań pomiędzy strukturami kierowniczymi NATO a rządami państw członkowskich Sojuszu odbywa się poprzez coroczną wymianę informacji na temat narodowych planów. Pozwala ona porównać zamiary poszczególnych państw z potrzebami i wymogami NATO. Umożliwia też rozważenie z punktu widzenia zmiany zadań i odpowiedzialności sił zbrojnych oraz wymogów modernizacyjnych.

---

<sup>68</sup> Kompendium wiedzy o logistyce, pod red. E. Gołembskiej, PWN, Warszawa-Poznań 2002.

Podstawą udzielanych/przyjmowanych świadczeń/usług w zakresie dostaw paliw płynnych są zapisy zawarte w bilateralnych oraz wielostronnych umowach i porozumieniach zawartych pomiędzy:

- NATO a państwem – gospodarzem lub jego podmiotami gospodarczymi;
- państwem wysyłającym a państwem – gospodarzem lub jego podmiotami gospodarczymi;
- państwem gospodarzem a innymi państwami – gospodarzami lub jego podmiotami gospodarczymi.

Te porozumienia i umowy mają rangę dokumentów międzynarodowych. Określają one zakres i termin realizacji świadczeń oraz obowiązujące standardy. Z zasady zawierają je naczelne organa państw uczestniczących w procesie HNS, ale dopuszcza się, że w imieniu państw wysyłających swoje wojska, umowy mogą zawierać także NATO-wscy dowódcy lub ich pełnomocnicy.

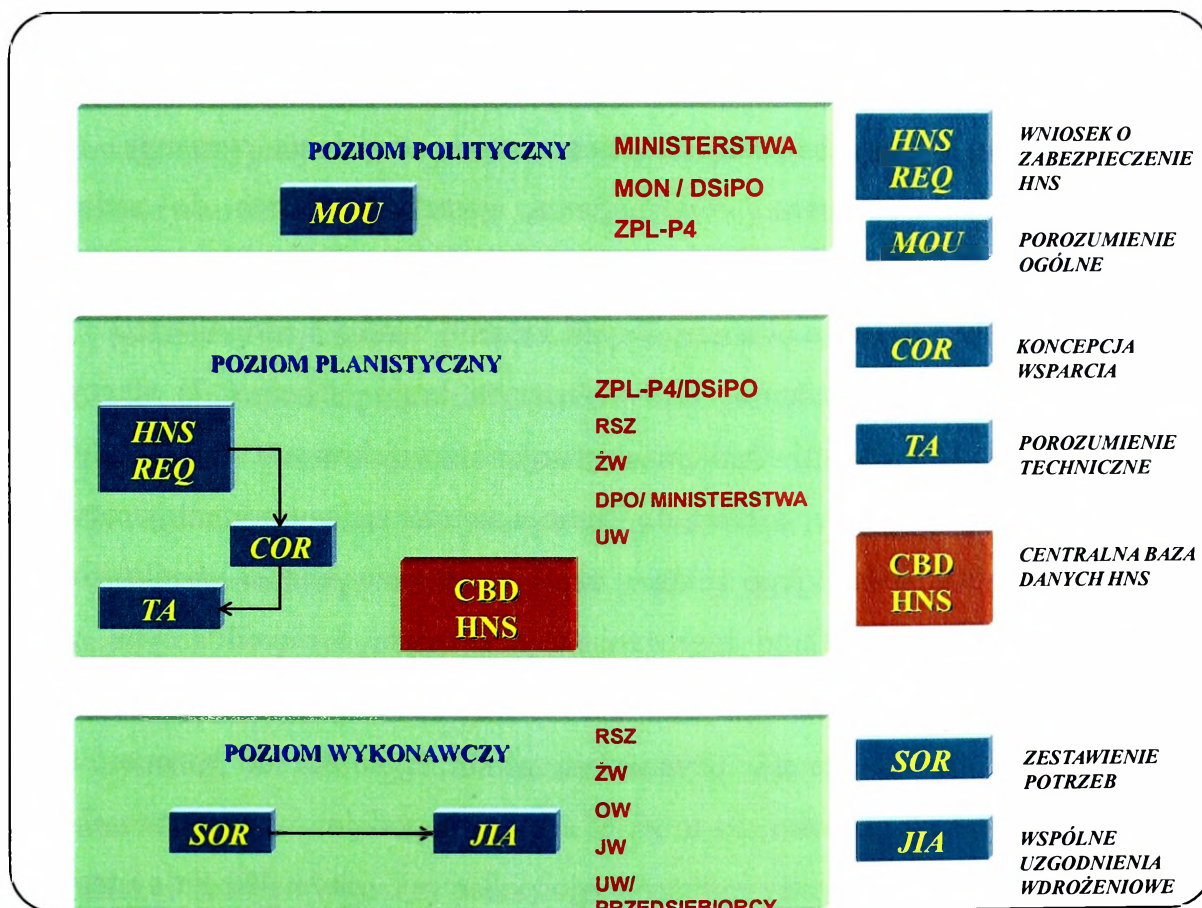
Wsparcie ze strony państwa – gospodarza realizowane jest w możliwie najszerszym, jednak uzgodnionym zakresie, w pierwszej kolejności przez siły zbrojne, a w następnej przez potencjał wykonawczy sektora cywilnego, państwa udzielającego pomocy.

Na wyraźne podkreślenie zasługuje fakt, że HNS nie jest wyłącznie domeną wojska, lecz dotyczy całego państwa, wszystkich jego struktur, ośrodków władzy, a także obowiązującego prawodawstwa, dostosowanego do podpisanych umów międzynarodowych. Struktura funkcjonowania systemu HNS w Rzeczypospolitej Polskiej opiera się na hierarchicznej więzi trzech jego poziomów: politycznego, planistycznego i wykonawczego (schemat 2). Znaczącym postępem były zmiany w realizacji powinności obronnych wykonywanych przez organy administracji publicznej i przedsiębiorców, polegające na włączeniu zadań HNS w proces przygotowań obronnych państwa. Główny wysiłek w tym zakresie skierowany był na nowelizację działu I ustawy o powszechnym obowiązku obrony RP, w części dotyczącej przeniesienia kompetencji Komitetu Obrony Kraju na Radę Ministrów i inne istotne organy w narodowym systemie obronnym. Zadanie to zrealizowano przy okazji uchwalenia ustawy z dnia 29 sierpnia 2002 r. o stanie wojennym oraz kompetencjach Naczelnego Dowódcy Sił

Zbrojnych i zasadach jego podległości konstytucyjnym organom Rzeczypospolitej Polskiej<sup>69</sup>. Przekazanie kompetencji radzie Ministrów wiązało się z potrzebą wydania szeregu rozporządzeń wykonawczych, przy opracowaniu których uwzględniono także problematykę HNS. Akty te nałożyły konieczność uwzględniania zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza przy opracowywaniu na różnych szczeblach wykonawczych administracji publicznej planów operacyjnych oraz programów obronnych.

Istotnym założeniem prowadzonych prac legislacyjnych było stworzenie warunków do ujmowania większości tych zadań w planach operacyjnych jako wydzielonych i zastrzeżonych zasobów obronnych państwa na potrzeby Sił Zbrojnych RP i wojsk sojuszniczych.

Schemat 2. Poziomy funkcjonalne systemu HNS w RP wg stanu na 1.01.2009 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie dokumentów normatywnych

<sup>69</sup> Ustawa z dnia 29 sierpnia 2002 r. o stanie wojennym oraz kompetencjach Naczelnego Dowódcy Sił Zbrojnych i zasadach jego podległości konstytucyjnym organom Rzeczypospolitej Polskiej, w: „Dz. U.”, 2002 nr 156, poz. 1301 z późn. zm.).

Działania podejmowane w celu przygotowania obszaru Polski do realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa gospodarza, niosą konkretne wyzwania wobec wszystkich struktur organizacyjnych naszego państwa.

Należy przy tym pamiętać, że to Polska, a nie tylko siły zbrojne, jest stroną Traktatu Waszyngtońskiego, a w konsekwencji wszystkie organy systemu obronnego państwa są odpowiedzialne, między innymi za realizację zadań wynikających z obowiązków państwa gospodarza i państwa wysyłającego<sup>70</sup>.

Zgodnie z ustaleniami przyjętymi przez Radę Ministrów (Protokół Ustaień Nr 28/2001 z posiedzenia Rady Ministrów w dniach 17-18 lipca 2001r.) za koordynację całokształtu działań podejmowanych przez organa administracji rządowej oraz ogólny nadzór nad realizacją zadań HNS w państwie odpowiedzialny jest Minister Obrony Narodowej. Organy administracji rządowej zobowiązane zostały do wykonywania przedsięwzięć przygotowawczych zapewniających sprawne spełnianie przez Rzeczypospolitą Polską obowiązków państwa -gospodarza. Realizacja przedsięwzięć zapewniających udzielenie wsparcia, realizowanego w ramach obowiązków państwa - gospodarza, została włączona do zadań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej, co oznacza, że dotyczy całego systemu obronnego państwa, wszystkich jego struktur, a także poszczególnych szczebli władzy i administracji publicznej oraz przedsiębiorstw<sup>71</sup>. Organa systemu HNS w naszym kraju (schemat 2) stanowią logicznie powiązany system organizacyjno – funkcjonalny organów wojskowych i cywilnych.

Bezpieczeństwo państwa, to stan ale i proces umożliwiający normalny rozwój państwa - pomyślną realizację wszystkich jego celów - uzyskiwany zazwyczaj w wyniku zorganizowanej ochrony i obrony przed wszelkimi zagrożeniami militarnymi i niemilitarnymi, zewnętrznymi i wewnętrznymi, przy użyciu sił i środków pochodzących ze wszystkich dziedzin działalności państwa<sup>72</sup>. Zależy ono od szeregu czynników, w szczególności od rozmiarów i natężenia zagrożeń dla chronionych wartości. Są to przedsięwzięcia podejmowane w ramach wewnętrznej funkcji państwa (wzmacnianie siły militarnej, gospodarczej, optymalizacja systemu społeczno-politycznego i stabilności politycznej) oraz w ramach funkcji zewnętrznej (poprawa stosunków z innymi krajami, członkostwo w organizacjach polityczno-wojskowych, kształtowanie środowiska bezpieczeństwa). Przedsięwzięcia te są regulowane obowiązującymi aktami

---

<sup>70</sup> Doktryna wsparcia przez państwo-gospodarza DD/4.5, Szt. Gen. WP 1587/2005.

<sup>71</sup> Tamże.

prawnymi. Najważniejszym aktem prawnym w RP jest Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej<sup>73</sup>. Oznacza to, że stanowić ona powinna wzorzec oceny wszystkich innych krajowych aktów prawnych, a w pierwszej kolejności miernik poprawności ustawodawstwa zwykłego. Stwierdzenie o wyższości Konstytucji nad ustawami zyskuje na znaczeniu zwłaszcza w związku z nie najlepszą jakością polskiego ustawodawstwa, którego zgodność z Konstytucją jest często kwestionowana przez Trybunał Konstytucyjny. Art. 9 Konstytucji, stanowiąc, że „*Rzeczpospolita Polska przestrzega wiążącego ją prawa międzynarodowego*”<sup>74</sup>, zawiera generalną zasadę przychylności polskiego systemu prawnego wobec prawa międzynarodowego. Zapis taki jest również logiczną konsekwencją wyrażonej w art. 2 Konstytucji zasady państwa prawnego. Jeżeli Rzeczpospolita Polska jest państwem prawnym, to przestrzega ona prawo nie tylko w stosunkach wewnętrznych, tzn. w stosunku do swoich obywateli, lecz również w wymiarze międzynarodowym – w stosunku do innych państw. Na podstawie art. 38 Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości (MTS) oraz praktyki stosowania prawa międzynarodowego przyjmuje się, że prawem międzynarodowym zgodnie z art. 9 Konstytucji są:

- **umowy międzynarodowe wszelkiego rodzaju** (umowy zawarte między państwami, niezależnie od ich nazwy (porozumienie, konwencja itp.) oraz od sposobu przyjęcia przez państwo (poprzez ratyfikację, podpisanie, przyjęcie, wymianę not, przystąpienie czy w jakikolwiek inny sposób przewidziany prawem międzynarodowym);
- **powszechne zasady prawa uznane przez narody cywilizowane** (np. zasady słuszności i sprawiedliwości akceptowane w wymiarze ogólnoświatowym);
- **zwyczaj międzynarodowy**, czyli przyjęta między państwami praktyka postępowania, stosowana przez nie w przekonaniu, iż tworzy ona obowiązujące prawo.

Najistotniejsze znaczenie i wpływ na realizację zadań przez terenowe organy administracji cywilnej, wojskowej i funkcjonowanie Sił Zbrojnych w zakresie problematyki obronności ma Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (wraz z późn. zm.) oraz wydane na podstawie jej delegacji rozporządzenia.

<sup>72</sup> Por. Bezpieczeństwo państwa, [w:] <http://pl.wikipedia.org/wiki/>

<sup>73</sup> Por. Konstytucja RP, art. 8 ust. 1

<sup>74</sup> Tamże

W dniu 13 listopada 2007 r. Prezydent RP zatwierdził, na wniosek Prezesa Rady Ministrów, Strategię Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej<sup>75</sup>. Dokument ten został wydany w oparciu o art. 4a ust.1, pkt.1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej. Określa ona interesy narodowe i formułuje cele strategiczne w zgodzie z aktem rangi najwyższej, jakim jest Konstytucja RP. Skorelowana jest ze strategiami sojuszniczymi - Koncepcją Strategiczną NATO i Europejską Strategią Bezpieczeństwa - stanowi także podstawę do opracowania wykonawczych dyrektyw strategicznych, a w szczególności Polityczno-Strategicznego Dyrektywy Obronnej RP, strategii poszczególnych dziedzin bezpieczeństwa narodowego, strategicznych planów reagowania obronnego i zarządzania kryzysowego oraz wieloletnich programów transformacji systemu bezpieczeństwa państwa, w tym programów pozamilitarnych przygotowań obronnych i programów rozwoju sił zbrojnych. System bezpieczeństwa narodowego ma umożliwić sprawną reakcję na zagrożenia i kryzysy wewnętrzne i zewnętrzne.

Zakres działania Ministra Obrony Narodowej jako naczelnego organu administracji państwowej w dziedzinie obronności Państwa został uregulowany w Ustawie z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej<sup>76</sup>.

Kolejnym aktem prawnym, który jest rozwinięciem zakresu kompetencji Ministra Obrony Narodowej jest rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej<sup>77</sup>.

Istotnym dokumentem dotyczącym zasad pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ich przemieszczeniem się, użyciem broni oraz odszkodowaniami z tytułu wyrządzonych szkód przez te wojska, jest ustawa z dnia 23 września 1999 roku „o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zasadach ich przemieszczania się przez to terytorium”<sup>78</sup>.

Ustawa dotyczy, oprócz żołnierzy wojsk obcych także ich personelu cywilnego. Ponadto, należy wskazać, że kwestie związane z pobytami wojsk obcych na terytorium Polski są również

---

<sup>75</sup> Por. Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2007, [w:] [http://www.wp.mil.pl/pliki/File/zalaczniki\\_do\\_stron/SBN\\_RP.pdf](http://www.wp.mil.pl/pliki/File/zalaczniki_do_stron/SBN_RP.pdf)

<sup>76</sup> Ustawa z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej, w: „Dz. U.” 1996, nr 10, poz. 56.

<sup>77</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej, w: „Dz. U.” 1996, nr 94, poz. 426.

<sup>78</sup> Por. Ustawa z dnia 23 września 1999 roku o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zasadach ich przemieszczania się przez to terytorium, w: „Dz. U.” 1999, nr 93, poz. 1063 wraz z późn. zm.

zawarte w dwóch porozumieniach międzynarodowych: umowie między państwami-stronami Traktatu Północnoatlantyckiego, mówiącej o statusie sił zbrojnych, znanej pod nazwą NATO SOFA oraz w umowie między państwami-stronami Traktatu Północnoatlantyckiego a innymi państwami uczestniczącymi w „Partnerstwie dla pokoju”, potocznie nazywanej NATO PdP.

Przedstawione wybiórczo prawno-legislacyjne uwarunkowania wewnętrzne stanowią istotny ale wymagający ciągłego rozwoju i wypracowania wzajemnych zachowań wszystkich zainteresowanych stron procesu realizacji zobowiązań, fundament dostaw usług logistycznych, w tym także dostaw paliw płynnych.

#### **1.2.3.7. Uwarunkowania logistyczne**

Uwarunkowania logistyczne można umownie podzielić na dwa obszary: cywilny i wojskowy. Wynika to także z pewnej odmienności obu systemów (cech charakterystycznych), a także sposobów ich regulacji. System logistyki cywilnej (w literaturze często ostatnio używane pojęcie to system logistyczny przedsiębiorstwa) jest bardzo złożonym organizmem<sup>79</sup>. Głównym zadaniem logistyki jest to, aby dostawa produktu do miejsca przeznaczenia nastąpiła zgodnie z zamówieniem: by właściwy produkt (pod względem rodzaju, jakości i ilości) dostarczony był w odpowiednim miejscu i we właściwym czasie. Ważne jest, aby cały ten proces odbywał się przy minimalnych kosztach.

Logistyka ze względu na swoją złożoność wskazuje na potrzebę traktowania jej w ujęciu systemowym<sup>80</sup>. Mając to na względzie system logistyki składa się z:

- podsystemu teorii logistyki (logistyka teoretyczna, ogólna),
- podsystemu normalizacji logistyki (logistyka urzędowo-prawna),
- podsystemu pragmatycznej logistyki (logistyka praktyczna),

W podsystemie teorii logistyki można wyróżnić zbiór placówek naukowo-badawczych (dydaktyczno-naukowych) zajmujących się badaniami w dziedzinie pozyskiwania surowców, produkcji, magazynowania, dystrybucji, handlu, transportu, komunikacji, bankowości, lecznictwa, różnego rodzaju usług itp.

W podsystemie normalizacji logistyki występuje zbiór branżowych instytucji zajmujących się tworzeniem formalnoprawnych uwarunkowań do funkcjonowania systemu logistyki oraz

---

<sup>79</sup> Por. P. F. Beier, K. Rutkowski, *Logistyka*, SGH 1993, s. 15-16.

wyposażeniem organów wykonawczych w odpowiednie przepisy, normy, kryteria i swoiste banki informacji umożliwiające racjonalne działanie oraz miary i wskaźniki oceny skuteczności i efektywności tych działań. Takie instytucje, jako elementy podsystemu normowania logistyki, odpowiadają za podejmowanie właściwych decyzji w zakresie tworzenia prawnych, formalnych podstaw do optymalnego zarządzania branżowymi łańcuchami działania w sferze materialnej i niematerialnej.

Z kolei w podsystemie praktycznych zastosowań logistyki (logistyki pragmatycznej) występuje zbiór organów wykonawczych, które realizują optymalne łańcuchy przepływu dóbr materialnych – poczynając od pozyskiwania surowców, a kończąc na produkcie finalnym oraz świadczeniem różnych dodatkowych usług związanych z życiem i działaniem człowieka. W zależności od realizowanych przedsięwzięć wyróżniamy logistykę zaopatrzenia, produkcji, dystrybucji i marketingu.

Centralnym ogniwem całego łańcucha logistycznego jest na ogół przedsiębiorstwo produkcyjne zasilane materiałami, elementami kooperacyjnymi, podzespołami, produkujące wyroby na rynek. Warunkiem efektywności gospodarowania w przedsiębiorstwie jest odpowiednia organizacja strumieni zasilających (surowce, materiały, półfabrykaty) oraz strumieni wyjściowych w postaci gotowych wyrobów. Temu celowi służy zintegrowane zarządzanie przepływami w przedsiębiorstwie oparte na decyzjach powstających z przetwarzania strumieni informacyjnych przebiegających w kierunku przeciwnym – od klienta, z rynku. Jak pokazuje poniższy rysunek, zarządzanie to obejmuje trzy podstawowe fazy: zaopatrzenie, produkcję oraz dystrybucję towarów do odbiorcy<sup>81</sup>.

W sposób pragmatyczny usługa logistyczna rozumiana jest jako transportowanie i magazynowanie produktu zgodnie z oczekiwaniami odbiorcy<sup>82</sup>. Rozwijające się systemy logistyczne prowadzą do makroekonomicznych systemów o bardzo złożonych strukturach. Można przyjąć, iż makroekonomiczne systemy logistyczne składają się wzajemnie ze sobą sprzężonych mikroekonomicznych systemów logistycznych różnego typu. W skali gospodarki narodowej sieć takich sprzężonych mikrosystemów tworzy na ogół system logistyczny kraju.

Elementami integrującymi podsystemy takiego systemu są najczęściej procesy transportowe oraz procesy przepływu informacji (schemat 3). Między podsystemami występuje

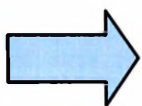
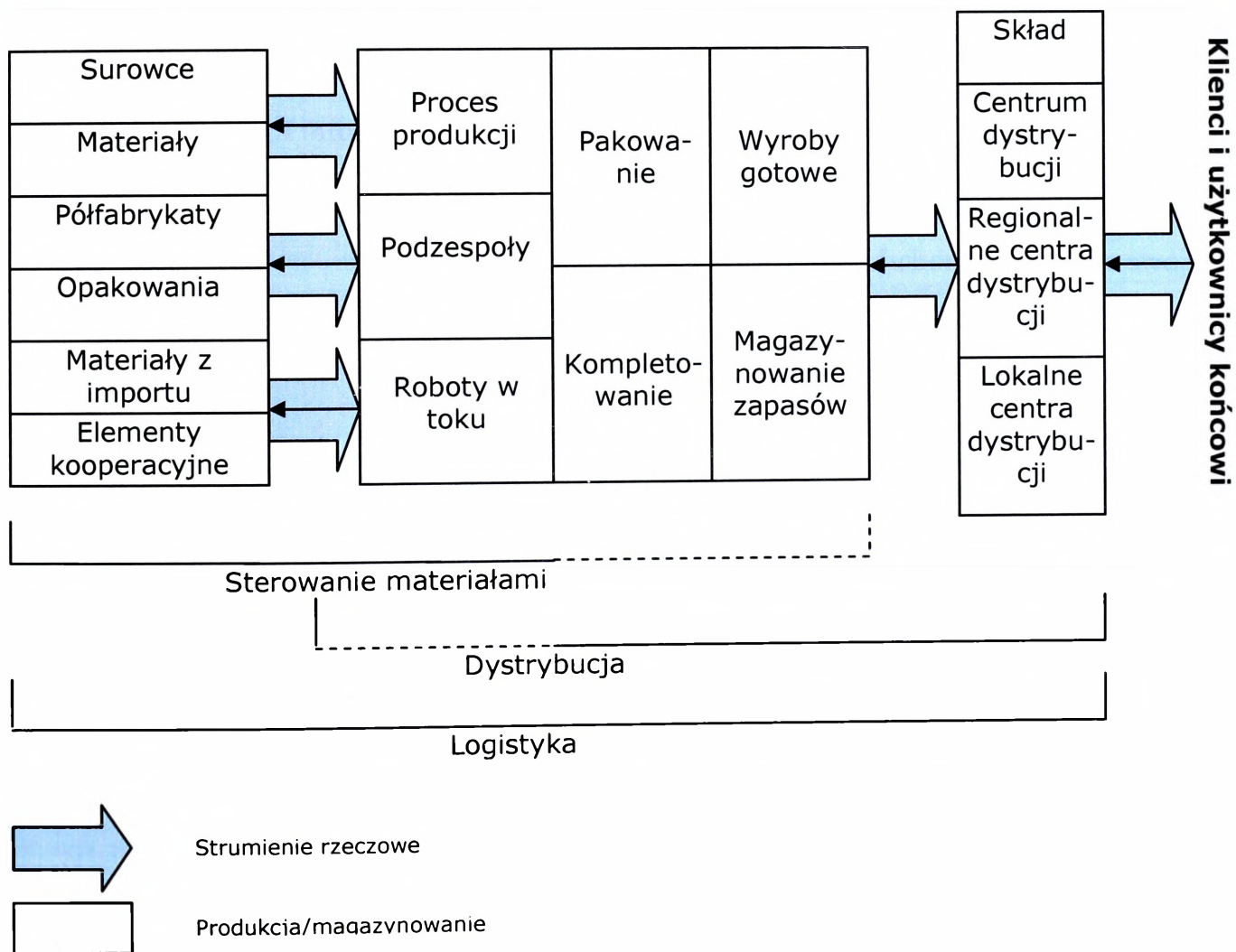
---

<sup>80</sup> Tamże, s. 17.

<sup>81</sup> Por. Kompendium wiedzy o logistyce, red. E. Gołomska, PWN, Warszawa, Poznań 1999, s. 18.

określony zbiór relacji. Bardzo ważne jest, aby więzi te były jednoznacznie i przejrzyste określone. Ściśle określony musi być podział i zakres kompetencji poszczególnych ogniw podsystemu jak i podsystemów w systemie narodowej logistyki. Nie bez znaczenia dla wynikowej efektywności funkcjonowania systemu logistyki i kierowania jego elementami składowymi jest informatyzacja i automatyzacja zarządzania procesami logistycznymi w skali szeroko rozumianego przedsiębiorstwa branżowego jak i w skali całej gospodarki państwa<sup>83</sup>.

Schemat 3. Fazy przepływów w przedsiębiorstwie.



Strumień rzeczowy



Produkcja/magazynewanie



Strumień informacyjny

Źródło: Przegląd metod i narzędzi badań operacyjnych wykorzystywanych w logistyce. WAT, Warszawa 2003, s. 11.

<sup>82</sup> Por. E. Gołębska, Logistyka jako zarządzanie łańcuchem dostaw, Wyd. AE w Poznaniu, Poznań 1994, s. 32.

<sup>83</sup> Por. K. Ficoń, Dwie wojny dwie logistyki, w: „Myśl Wojskowa” 2009 nr 1, s. 175.

Konieczne jest zatem posiadanie skomputeryzowanego banku informacji o zasobach zasileniowych (gdzie, jaki asortyment, ile, jaka jest wartość użytkowa, itp.) oraz o potencjalnych potrzebach (komu, gdzie, ile, czego, kiedy, w jakim czasie, za jaką cenę, itp.).

Można mówić w tym przypadku o potrzebie istnienia w systemie logistyki podsystemu informatycznego. Elementy takiego podsystemu muszą dysponować zbiorem aktualnych i wiarygodnych informacji (danych), musi być utworzona jednolita i spójna wewnętrznie sieć przepływu strumieni informacyjnych, a przede wszystkim – elementy tego systemu muszą być kompatybilne z pozostałymi podsystemami.

Wśród wielu systemów makroekonomicznych wspomagających funkcjonowanie krajowego systemu logistycznego można wymienić:

- krajowe sieci transportowe i spedycyjne;
- krajowe systemy dystrybucji produktów;
- krajowe systemy informatyczne dotyczące różnych zagadnień logistyki;
- krajowe systemy gospodarki opakowaniami.

Sieć logistyczna rozumiana jest w omawianym przypadku jako struktura logistyczna powiązana wzajemnie poprzez infrastrukturę transportu oraz wykorzystujące ją przy pomocy rozwiązań organizacyjnych, technicznych i informacyjnych niezależne przedsiębiorstwa konkurujące i kooperujące w celu poprawy sprawności i efektywności przepływu dóbr fizycznych oraz towarzyszących im informacji zgodnie z oczekiwaniami klientów<sup>84</sup> (schemat 3).

Centrum logistyczne jest najbardziej zaawansowaną formą węzła sieci logistycznych. Bogata w infrastrukturę liniową i punktową sieć logistyczna oferująca różnorodne możliwości elastycznego konfigurowania łańcuchów dostaw jest niezbędnym elementem funkcjonowania sieci gospodarczych. Centra logistyczne traktować należy jako węzły intermodalne, które poprzez ustanawianie stałych, regularnych połączeń pomiędzy terminalami kontenerowymi spinają sieci lokalne w jednolitą sieć logistyczną. Jej zasięg wyznaczają zadania operatorów logistycznych i możliwości realizowania przez nich przewozów z punktu widzenia dostępnych technologii transportowych i efektywności kosztowej. Intermodalne centra logistyczne z publicznym dostępem do świadczonych na ich terenie usług muszą być wyposażone w technologie przeładunku, magazynowania, wymiany informacji itp., otwarte na różnych

---

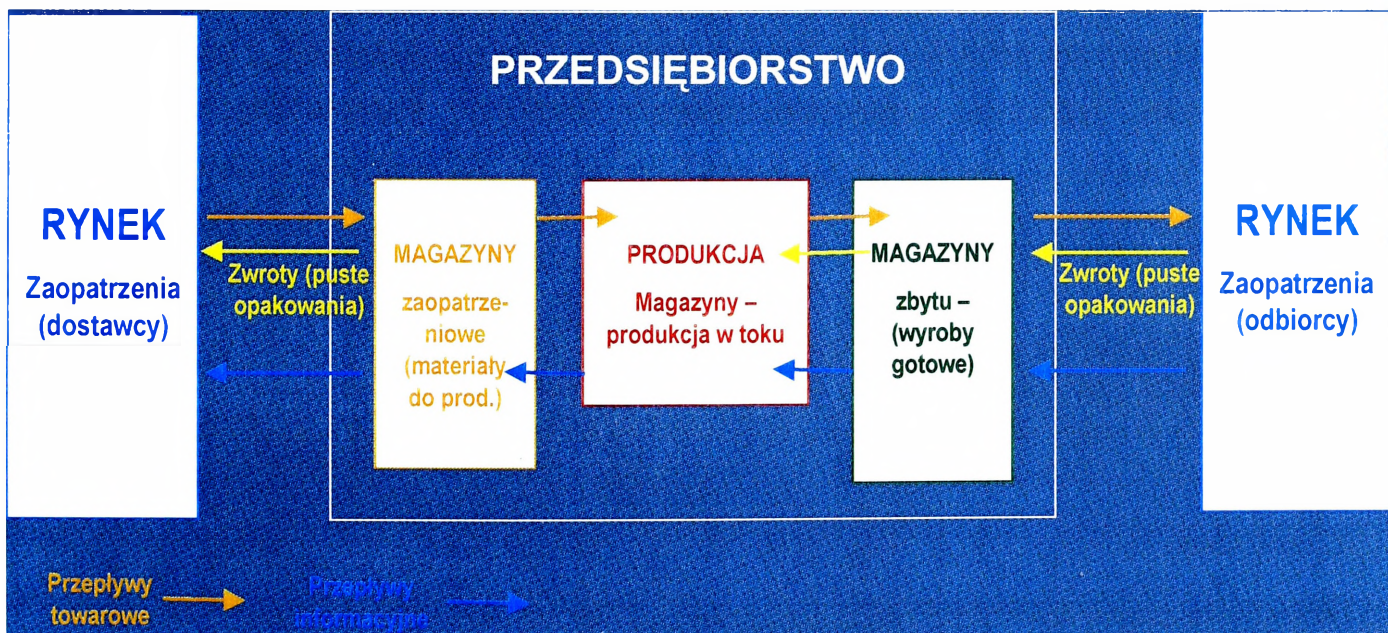
<sup>84</sup> Por. S. Werbińska, Zarządzanie zintegrowanym łańcuchem dostaw, [w:] <http://www.logistyka.net.pl/index.php?>

usługobiorców, a więc na tyle zunifikowane, aby nie tworzyły barier na drodze przepływu towarów i informacji. Z tego punktu widzenia centra logistyczne należy postrzegać jako węzły sieci logistycznych, które charakteryzuje najwyższy spośród innych możliwych węzłów standard organizacyjny, techniczny i funkcjonalny i jeżeli dotąd tak nie jest, to taki postulat powinien towarzyszyć ich dalszej budowie i rozwojowi.

Do najważniejszych determinantów rozwoju logistyki w usługach należą:

- internacjonalizacja przedsiębiorstw usługowych,
- kompresja czasu produkcji usług,
- transfer kapitałów związanych z bezpośrednimi inwestycjami zagranicznymi w sferze usług,
- nasilenie konkurencji w sferze usług,
- rozwój technologii informatycznych wspomagających proces świadczenia usług.

Schemat 4. Zintegrowany łańcuch logistyczny



Źródło: W. Szczepankiewicz, Logistyka marketingowa, AE w Krakowie, Kraków 1996.

Łańcuch logistyczny przedsiębiorstwa obecnie w coraz większym stopniu koncentruje się, a raczej są zmuszane do koncentrowania się na zarządzaniu procesami w skali całego przedsiębiorstwa i na powiązaniach z innymi przedsiębiorstwami, a nie na zarządzaniu

poszczególnymi czynnościami, sferami działalności (np. zaopatrzenie, produkcja itp.), rodzajami kosztów i miejscami ich powstawania<sup>85</sup>.

Takim zintegrowanym procesem jest właśnie łańcuch logistyczny, składający się z procesów cząstkowych, np. proces realizacji zamówień, proces obsługi klienta, proces magazynowania i gospodarowania zapasami, proces przygotowania realizacji produktu, proces uzgadniania celów i kształtowania systemów przepływów itp.

Na przestrzeni dziejów problematyka zabezpieczenia logistycznego działań sił zbrojnych podlegała sukcesywnej modernizacji, dostosowywaniu się do aktualnych uwarunkowań operacyjno-taktycznych i gospodarczo-ekonomicznych. Wielokrotnie decydowała o skuteczności działań operacyjnych, losach bitew i wojen. Prowadzona obecnie racjonalizacja struktur organizacyjnych dotyczy m.in. Inspektoratu Wsparcia SZ, który ma zadania związane z:

- ❖ organizacją systemu wsparcia logistycznego Sił Zbrojnych i kierowanie nim, w tym zabezpieczeniem jednostek wojskowych wykonujących działania poza granicami państwa;
- ❖ kierowanie procesem planowania i wykonywania zadań wynikających z pełnienia funkcji Państwa –gospodarza (HNS) oraz państwa wysyłającego.

Struktura jednostek podporządkowanych Szefowi Inspektoratu Wsparcia SZ dostosowana zostanie do potrzeb zabezpieczanych wojsk realizujących zadania w układzie narodowym, sojuszniczym i koalicyjnym<sup>86</sup>. Przekształcenia Inspektoratu Wsparcia SZ polegać będą na:

- rozformowaniu dwóch dowództw Okręgów Wojskowych;
- przebudowie struktury Terenowych Organów Administracji Wojskowej, która docelowo obejmowała będzie cztery Regionalne Sztaby Wojskowe oraz ok. 90 Wojskowych Komend Uzupełnień;
- sformowaniu czterech Regionalnych Baz Logistycznych w wyniku integracji Rejonowych Baz Materiałowych i Baz Materiałowo -Technicznych;
- przeformowaniu jednostek dowodzenia, inżynieryjnych i zabezpieczenia.

Planowana zmiana struktury Inspektoratu ma zapewnić utrzymanie niezbędnego potencjału logistycznego Sił Zbrojnych RP, koordynację transportu strategicznego na poziomie

<sup>85</sup> Por. M. Christopher, *Logistyka i zarządzanie łańcuchem podaży*, Profesjonalna Szkoła Biznesu, Kraków 1998, s. 72-73.

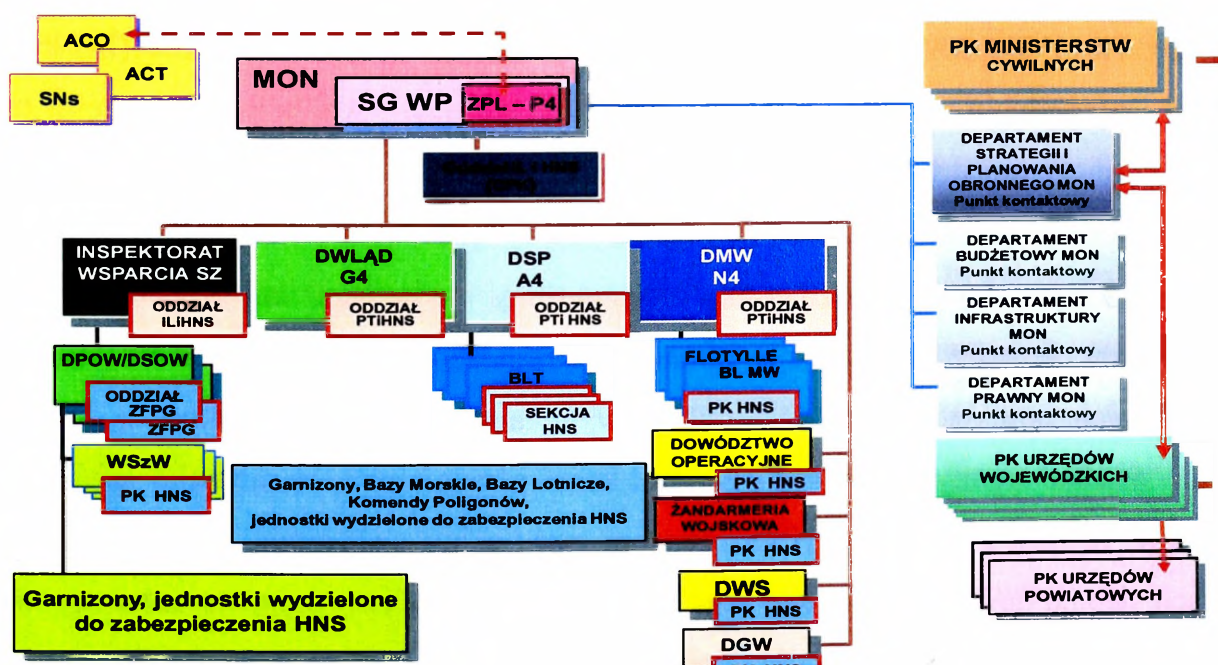
<sup>86</sup> Por. S. Dinter, *Inspektorat skazany na sukces*, w: „Przegląd Logistyczny” 2008, nr 3, s. 14-15.

umożliwiającym realizację zobowiązań sojuszniczych, a także poprawę efektywności gromadzenia, dystrybucji i odtwarzania wymaganych zapasów środków zaopatrzenia<sup>87</sup>.

### 1.2.3.8. Uwarunkowania organizacyjne

Tworzenie warunków do realizacji zadań HNS wynika z art. 3 Traktatu Północnoatlantyckiego, który zobowiązuje kraj członkowski do utrzymywania i rozwijania indywidualnej zdolności w celu przyjęcia zbiorowej pomocy dla odparcia zbrojnej napaści. O sprawności działania państwa w tym zakresie świadczy osiągnięcie interoperacyjności, tj. zdolności do współdziałania z sojusznikami poprzez poznanie, przyjęcie i wdrożenie sojuszniczych doktryn HNS. Ponadto, wiąże się to z obowiązkiem odpowiedniego zorganizowania narodowego systemu wsparcia poprzez wyznaczenie potrzebnych sił i środków, określenie relacji między nimi, ukierunkowanie ich działań i skoordynowanie przedsięwzięć realizowanych przez sferę cywilną z aktywnością sił zbrojnych.

Schemat 5. Organa systemu HNS w RP wg stanu na 1.01.2009 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie dokumentów normatywnych.

<sup>87</sup> Tamże, s. 13.

Ogniwami odpowiedzialnymi za koordynację zadań HNS w wymiarze sojuszniczym oraz narodowym są Punkty Kontaktowe HNS, współpracujące i wymieniające informacje z Centralnym Punktem Kontaktowym, działającym w Zarządzie Planowania Logistyki-P4 Sztabu Generalnego WP.

W resorcie obrony narodowej system HNS został początkowo wdrożony na podstawie Decyzji Nr 260/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 25 października 2001r. w sprawie wdrożenia w resorcie ON koncepcji realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza oraz państwa wysyłającego (HNS)<sup>88</sup>.

Obecnie system HNS funkcjonuje na podstawie decyzji nr 531/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 1 grudnia 2008 r. w sprawie funkcjonowania w resorcie obrony narodowej systemu realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza oraz państwa wysyłającego.

Zgodnie z postanowieniami wymienionej decyzji organizację i koordynację zadań wynikających z obowiązków państwa – gospodarza (HNS) realizują<sup>89</sup>:

- **Szef Zarządu Planowania Logistyki-P4** w odniesieniu do całości spraw związanych z planowaniem i realizacją zadań HNS. Ponadto, ZPL-P4 sprawuje funkcję CPK HNS w układzie narodowym i sojuszniczym;
- **Dyrektor Departamentu Strategii i Planowania Obronnego MON (DSiPO MON)** w odniesieniu do problematyki HNS, dotyczącej pozamilitarnej części systemu obronnego państwa.

Narodowy system utworzony na potrzeby HNS oparty jest o niezbędne elementy systemu obronnego RP (podsystem kierowania obronnością, podsystem militarny oraz podsystem pozamilitarny), a realizacja zadań w ramach tego systemu odbywa się na trzech poziomach funkcjonalnych: politycznym, planistycznym i wykonawczym.

Wskazane organy (schemat 5), zgodnie ze swoimi kompetencjami mają określone zadania w zakresie realizacji wsparcia HNS. **Poziom polityczny** obejmuje organy państwa, które w ramach swoich uprawnień ustawowych współuczestniczą w tworzeniu warunków prawnych do realizacji przyjmowanych przez RP zobowiązań międzynarodowych oraz kierują realizacją

<sup>88</sup> Por. pkt 2 decyzji nr 531/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 1 grudnia 2008 r. w sprawie funkcjonowania w resorcie obrony narodowej systemu realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza oraz państwa wysyłającego, w: „Dz. U. MON”, 2008, nr 23.

<sup>89</sup>Tamże, pkt 4.

wynikających z nich zadań. W tym celu współuczestniczą w opracowywaniu, uzgadnianiu i zawieraniu wielostronnych i bilateralnych Porozumień Ogólnych. Nadrzędną i koordynującą rolę w tym zakresie pełni Minister Obrony Narodowej, poprzez podległe mu komórki organizacyjne.

**Poziom planistyczny** – obejmuje w szczególności elementy podsystemu militarnego. Do zasadniczych zadań realizowanych na tym poziomie zalicza się: planowanie niezbędnych przedsięwzięć umożliwiających realizację obowiązków państwa gospodarza, utrzymywanie baz danych o możliwościach udzielania wsparcia na rzecz sił zbrojnych państw wysyłających i dowództw NATO, przebywających na terytorium RP oraz o możliwościach uzyskania wsparcia na rzecz wojsk własnych, przebywających poza terytorium kraju. Podmioty tego poziomu biorą udział w przygotowaniu i realizacji niezbędnych porozumień międzynarodowych, a także opracowywanie analiz, ocen i propozycji, dotyczących organizacji i funkcjonowania systemu HNS w RP.

**Poziom wykonawczy** – dotyczy wytypowanych jednostek Sił Zbrojnych RP poziomu taktycznego, wyznaczonych do realizacji zadań państwa gospodarza, a także terenowe organy administracji wojskowej, organy administracji publicznej oraz inne niezbędne pozamilitarne ogniwa obronne. Koordynatorem całokształtu przedsięwzięć na tym poziomie są komórki organizacyjne poziomu operacyjnego Sił Zbrojnych RP, realizujące zadania wsparcia przez państwo - gospodarza. W szczególności organa te prowadzą bazy danych o zasobach przewidywanych do użycia w trakcie realizacji zadań HNS. Uczestniczą w szczegółowym planowaniu zabezpieczenia operacji lub ćwiczenia w zakresie wsparcia udzielanego przez państwo - gospodarza oraz w praktyce realizują zadania wsparcia na rzecz wojsk sojusznich.

Zakres realizacji zadań wsparcia przez państwo – gospodarza jest uzależniony od wymaganego poziomu świadczeń, a ten z kolei warunkowany jest rodzajem i skalą operacji sojusznich. Z uwagi na wymienione przesłanki rozróżnia się **niski i wysoki poziom świadczeń HNS**:

- **niski poziom świadczeń** odnosi się do czasu pokoju, kiedy przeprowadzane są wspólne ćwiczenia lub manewry, a także do kryzysów czasu pokoju, gdy zachodzi potrzeba zgrupowania lub tranzytowego przemieszczenia sił sojusznich przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W opisanym przypadku zasadniczymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań są jednostki wojskowe, w tym potencjał logistyczne Sił

Zbrojnych RP. W zależności od potrzeb dopuszcza się także świadczenie usług na podstawie umów cywilno-prawnych.

- **wysoki poziom świadczeń** odnosi się w szczególności do okresu zewnętrznego zagrożenia państwa i czasu wojny, kiedy to uruchamia się świadczenia wynikające z porozumień i prawnych ustaleń, zmieniające w zasadniczy sposób realizację przygotowań i działań obronnych. Dotyczą one głównie udziału sektora cywilnego w obronie narodowej i sojuszniczej i obejmować mogą inne uregulowania związane z finansowaniem realizacji zadań obronnych, ograniczeniem praw człowieka i obywatela, wprowadzeniem reglamentacji niektórych dóbr. W działaniach tych mogą brać udział także jednostki wojskowe, w tym potencjał logistyczny Sił Zbrojnych RP.

W zakresie uwarunkowań organizacyjnych, należy przyjąć, iż w zasadzie kierowanie realizacją zadań obronnych oraz określanie zadań dla podmiotów wchodzących w skład sektora cywilnego na obszarze województwa należy do wojewody. Stanowi o tym art. 3 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2004 r. w sprawie ogólnych zasad wykonywania zadań w ramach powszechnego obowiązku obrony<sup>90</sup>. Zgodnie z jego zapisami wojewoda kieruje realizacją zadań obronnych i obroną cywilną na terenie województwa. W szczególności koordynuje i kontroluje działalność organów władzy publicznej, przedsiębiorców oraz innych jednostek organizacyjnych działających na obszarze województwa. Wojewoda może nakładać zadania i nakazywać jednostkom samorządu terytorialnego dokonywanie określonych wydatków, na zasadach określonych w przepisach prawa. Wojewodzie w zakresie realizacji zadań obronnych określonych w art. 4 ust. 2 podporządkowane są wszystkie jednostki organizacyjne administracji rządowej i samorządowej działające na obszarze województwa oraz inne siły i środki wydzielone do jego dyspozycji i skierowane do wykonywania zadań związanych z obroną państwa i województwa, a także związanych z obroną cywilną.

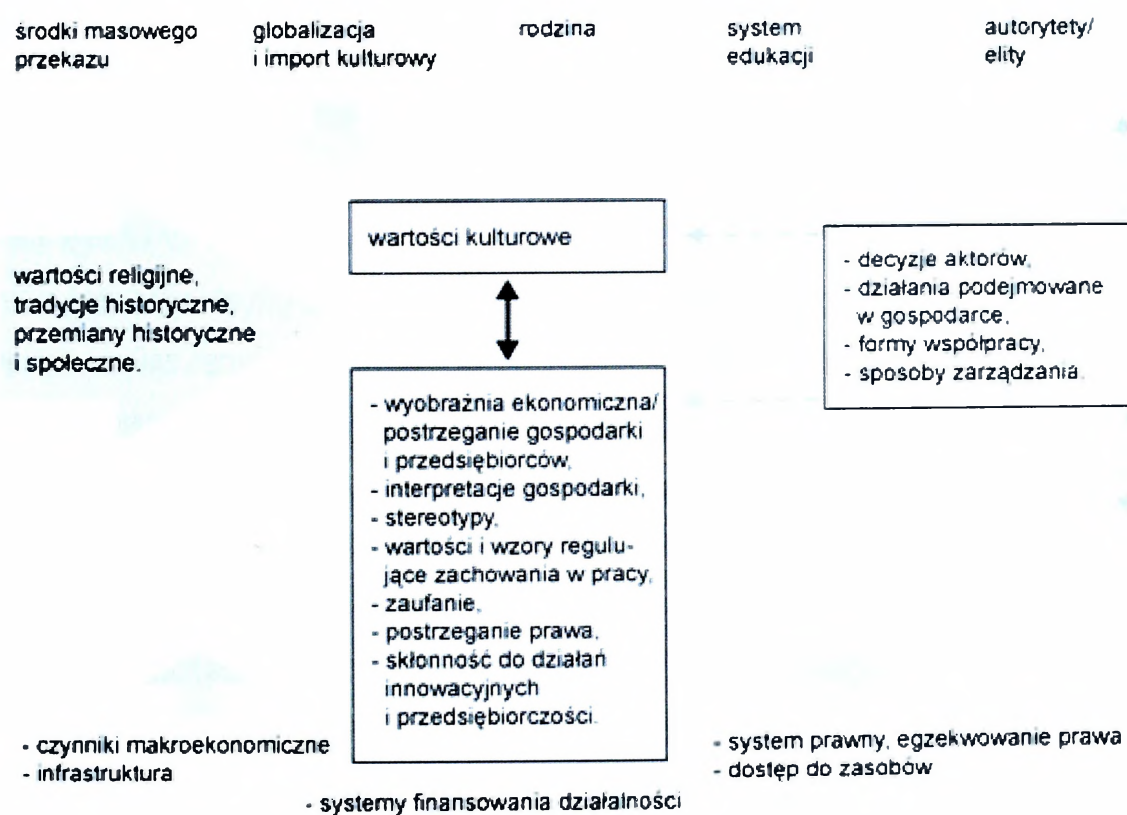
#### 1.2.3.9. Uwarunkowania kulturowe

Uwarunkowania kulturowe są w dużej mierze pochodną zmian w jakie obfitował na ziemiach polskich wiek XX, mających swe umocowanie w historyczno-kulturowym podziale

<sup>90</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2004 r. w sprawie ogólnych zasad wykonywania zadań w ramach powszechnego obowiązku obrony, w: „Dz. U.” 2004, nr 16, poz. 152.

Europy, które kształtowane były w procesie długiego trwania (wpływ religii, kultury gospodarowania, kultury organizacyjnej, itp.). Były to wydarzenia przełomowe: odzyskanie niepodległości po rozbiorach, próba scalenia państwa w jednolity organizm z trzech nieprzystających części, dwie wojny światowe, dwie radykalne zmiany systemu gospodarczego (z raczkującego kapitalizmu na socjalizm, z kulejącego socjalizmu i centralnego planowania na gospodarkę rynkową), zmiany systemów politycznych. Trudno w takiej sytuacji jest mówić o jednolitej drodze rozwoju społecznego czy gospodarczego. Nim w społeczeństwie zdążyły zinstytucjonalizować się jedne reguły gry i wartości, okazywały się nieaktualne (i potępiane w oficjalnej retoryce – tak stało się zarówno po II Wojnie Światowej, jak i po zmianie systemowej w 1989 roku).

Schemat 6. Dynamiczny model kulturowych uwarunkowań przedsiębiorczości



Źródło: B. Glinka, Kulturowe uwarunkowania przedsiębiorczości, PWE, Warszawa 2008, s. 45.

Kulturowe uwarunkowania w Polsce są trudne do opisanie, często niespójne, bywa, że pełne paradoksów.

Kultura i wartości społeczne, a także nasza wyobraźnia ekonomiczna, które kształtowały się od pokoleń, w ostatnich latach poddawane były bardzo istotnym przemianom<sup>91</sup>.

Scharakteryzowanie kulturowych uwarunkowań wymaga więc, z jednej strony, analizy procesów, które budowały społeczne i gospodarcze instytucje, z drugiej strony zaś wskazania bardziej współczesnych nam czynników modyfikujących (lub utrwalających) historycznie ukształtowane prawidłowości.

Prowadzone dotychczas badania empiryczne (uzupełnione analizą literatury) przełożyły się na stworzenie zaprezentowanego poniżej dynamicznego modelu tych kulturowych uwarunkowań (schemat 6), które są ściśle powiązane, wzajemnie na siebie wpływają i tworzą podlegający zmianom w czasie system.

W Polsce uwarunkowania kulturowe wykazują się dużą trwałością: wiele spośród współczesnych wartości, norm, wzorów i przekonań zostało ukształtowane w przeszłości, często nawet odległej<sup>92</sup>. Pomimo pozytywnych zjawisk i tendencji, często postrzegane są jako działania nie sprzyjające przedsiębiorczości i wykazujące niską skłonność do podejmowania działań innowacyjnych. Sposoby zarządzania i strategie rozwoju stanowią istotę przedsiębiorczości i powinny uwzględniać kulturowy kontekst, w którym będą realizowane.

Świadomość kulturowego kontekstu ma istotne znaczenie w prowadzeniu własnej działalności. Przedsiębiorcy mogą nie tylko uwzględniać ów klimat i dostosowywać się do niego, są także jego ważnymi **twórcami** – to od ich zachowań w dużej mierze zależy zmiana wciąż silnego w naszej kulturze negatywnego stereotypu przedsiębiorcy i poprawa społecznego postrzegania przedsiębiorczości. Od ich inicjatywy, wyobrażeń, chęci do podejmowania nowych wyzwań, zależy to, czy w Polsce dokona się tak potrzebna zmiana dominujących form przedsiębiorczości. Zwiększenie innowacyjności przedsiębiorstw, przejście od modelu „prywaciarza” wypełniającego rynkowe braki do twórczego destruktora burzącego reguły gry rynkowej, wymaga odpowiedniego podłoża społecznego i równocześnie samo może wpłynąć na przyszłe postrzeganie przedsiębiorczości i jej kulturowe uwarunkowania.

---

<sup>91</sup> B. Glinka, Kulturowe uwarunkowania przedsiębiorczości, PWE, Warszawa 2008, s. 43.

<sup>92</sup> Tamże, s.87

### **1.3. Ekonomiczne aspekty realizacji roli „państwa – gospodarza” przez Polskę w zakresie zabezpieczenia dostaw paliw płynnych dla wojsk sojuszniczych**

Przystąpienie Polski do Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego nie oznacza jedynie otrzymania gwarancji bezpieczeństwa ale nakłada także na Rzeczypospolitą Polską określone obowiązki. Wojska sojusznicze przybywające na terytorium Polski oczekiwać będą szeroko rozumianego wsparcia świadczonego przez państwo - gospodarza (Host Nation). W ramach przygotowania do wypełnienia zadań stojących przed państwem - gospodarzem, w strukturach Sił Zbrojnych w 2001 roku został utworzony system HNS, celem udzielenia wsparcia na rzecz sił sojuszniczych. Organizacja tego systemu oparta jest o elementy systemu obronnego RP i obejmuje podsystemy: kierowania obronnością, militarny i pozamilitarny.

Specjalistyczną jednostką organizacyjną powołaną do zarządzania Pakietami Zdolności Obronnych (CP), realizowanymi w ramach Programu Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP), dla których Polska została wskazana jako tzw. kraj gospodarz jest Zakład Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (ZIOTP). Kraj gospodarz realizujący inwestycje sojuszu, zgodnie z procedurami finansowymi NATO, oprócz właściwych środków inwestycyjnych otrzymuje dodatkowe środki w wysokości 3% wartości kosztorysowej inwestycji na pokrycie Krajowych Wydatków Administracyjnych. Środki te, potocznie nazywane wydatkami administracyjnymi, stanowią podstawowe źródło przychodu ZIOTP, funkcjonującego jako zakład budżetowy. Zakład, oprócz zarządzania realizacją polskich zadań w ramach CP, sprawuje pełną obsługę programu NSIP w zakresie zadań planistyczno-sprawozdawczych i rozliczeń finansowych wymaganych przez NATO, przepływu informacji, wniosków i innej korespondencji z Komitetem Infrastruktury NATO, który podejmuje wszystkie decyzje (w tym finansowe) dotyczące realizowanych zadań inwestycyjnych. Ponadto, niektóre zadania, np. tzw. około pakietowe (narodowy udział w zadaniu inwestycyjnym NSIP), podatek VAT od wydatków ponoszonych ze środków NSIP, składka do programu NSIP, realizowane są przez ZIOTP ze środków budżetowych. Mechanizm przepływu środków pieniężnych określony jest procedurami NATO. Polega on na tym, że ZIOTP otrzymuje środki NSIP kwartalnie, na podstawie półrocznych prognoz przekazywanych do Komitetu Infrastruktury NATO. W ramach tych prognoz, oprócz środków inwestycyjnych, ujmowane są również wydatki administracyjne. Charakter zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach NSIP powoduje konieczność ponoszenia znacznych

wydatków na etapie przygotowania zadań inwestycyjnych (dotyczy to głównie opracowania kosztorysów inwestorskich, przeprowadzenia przetargów międzynarodowych itp.). Szczegółowe zasady dotyczące funkcjonowania programu NSIP w SZ RP zostały uregulowane w stosownej decyzji MON<sup>93</sup>.

Za finansowanie zadań należących do obowiązków państwa gospodarza i wykonywanych, w ramach HNS, na rzecz sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub przemieszczających się przez to terytorium, odpowiedzialny jest dysponent budżetu, który odpowiada za przygotowanie i realizację tych zadań. Obsługę finansową realizacji HNS, wykonywanego przez państwo - gospodarza na rzecz sił sojuszniczych, sprawują etatowe komórki pionu głównego księgowego wojskowej jednostki budżetowej (wjb)<sup>94</sup>. Środki finansowe na realizację zadań HNS dysponenti planują jako odpowiednio zwiększone wydatki własne, z uwzględnieniem oczekiwanych w ciągu roku budżetowego zwrotów z tytułu udzielonego wsparcia dokonywanych przez państwa wysyłające, dowództwa sojusznicze, itp. Możliwy jest także zwrot tych środków w kolejnym roku budżetowym. Budżet HNS (w walucie właściwej dla państwa - gospodarza) może być dodatkowo uzupełniony w odpowiednich proporcjach (określanych w Porozumieniach Technicznych) przy pomocy środków narodowych państw uczestniczących w operacji (ćwiczeniu). Wysokość wkładu do budżetu wspólnego uzależniona jest od szeregu czynników, w tym m.in. liczby użytego sprzętu, zaangażowania pododdziałów wielonarodowych oraz liczebności stanu osobowego<sup>95</sup>.

Warunkiem niezbędnym do udzielenia wsparcia państwa – gospodarza dla operacji lub ćwiczeń sojuszniczych prowadzonych na terytorium RP jest zawarcie Porozumienia Ogólnego w sprawie HNS (HNS MOU), Porozumienia Technicznego (TA) i/lub Wspólnego Porozumienia HNS oraz deleguje rozwiązanie najistotniejszych problemów do uszczegółowienia w TA i JIA.

---

<sup>93</sup> Decyzja nr 215/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 lipca 2004 r. w sprawie zasad uczestnictwa resortu obrony narodowej w „Programie Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP)”, w: „Dz. U. MON”, 2004 nr 9, poz. 100.

<sup>94</sup> Por. Doktryna wsparcia ...cyt. wyd., s. 70.

<sup>95</sup> W Polsce środki finansowe na realizację zadań z zakresu HNS, w przypadku wysyłania komponentu wojskowego poza granice kraju wydziela dowódca RSZ. Natomiast finansowanie odbywa się bezpośrednio przez dysponenta budżetu, który wydzielił środki na ten cel. Istnieje możliwość także finansowania z budżetu wspólnego, utworzonego na podstawie stosownych Porozumień Technicznych lub Wspólnych Porozumień Wdrożeniowych.

Wdrożeniowego (JIA). HNS MOU określa ogólne prawa i obowiązki stron, zasady i procedury Porozumienia Techniczne (TA) oraz Wspólne Porozumienia Wdrożeniowe (JIA) są dokumentami, które zawierają warunki udostępnienia wsparcia (czyli określają kto je pobiera, a kto dostarcza, wielkość i rodzaj wsparcia, określenie terminu i miejsca jego udzielenia) oraz zasady jego rozliczenia.

Porozumienie Ogólne między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Naczelnym Dowództwem Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie oraz Kwaterą Naczelnego Dowódcy NATO do Spraw Transformacji w sprawie zapewnienia Wsparcia Państwa Gospodarza dla operacji NATO prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zostało podpisane w dniu 26 września 2005 roku. Z treści porozumienia dla Polski wynikają określone zadania, w szczególności do których należy zaliczyć:

- udział w negocjowaniu Porozumienia Technicznego (TA) i Wspólnych Porozumień Wdrożeniowych (JIA) według ustaleń koordynatora przedsięwzięcia. (art. 3, pkt 3.5);
- przekazywanie informacji i danych dotyczących dostępności zasobów HNS. Uaktualnianie Katalogu Możliwości i Bazy Danych HNS (art. 5, pkt 5.1, lit. a);
- zawieranie umów na uzgodnione wsparcie - realizowane przez wojskowe jednostki budżetowe (art. 5, pkt 5.1, lit. b);
- prowadzenie zbiorczej ewidencji ilościowo-wartościowej za udzielone wsparcie, podlegające refundacji - realizowane przez koordynatora zamierzenia w oparciu o dane z wjb (art. 5, pkt 5.1, lit. c);
- opracowanie i aktualizowanie cennika usług i zaopatrzenia (*price list*) oraz przekazywanie go do CPK HNS;
- monitorowanie i weryfikowanie poziomu rozbieżności cen pomiędzy garnizonami i wjb (art. 5, pkt 5.1, lit. f);
- zapewnienie nieodpłatnej pomocy medycznej i stomatologicznej I poziomu przez pododdziały medyczne lub ambulatoria przy JW. (art. 5, pkt 5.1, lit. i);
- nabywanie i udostępnianie paliwa z zasobów wojska dla sił sojusznicznych. Występowanie o zwrot podatków VAT i akcyzy. (art. 6, pkt 6.1);
- zwalnianie pojazdów wojskowych NATO i państw wysyłających (SNs) z obowiązku zawierania umów ubezpieczenia OC. (art. 6, pkt 6.11).

Ważną rolę w procesie realizacji zadań HNS odgrywają punkty kontaktowe dysponujące informacjami o możliwościach udzielenia wsparcia oraz realizujące zadania koordynacji przedsięwzięć z tego obszaru. Najważniejszym z punktu państwa jest Centralny Punkt Kontaktowy HNS, który współdziała ze swoimi odpowiednikami w dowództwach NATO i siłach zbrojnych państw sojuszu oraz z centralnymi punktami kontaktowymi HNS innych współpracujących państw. Współdziała on również z punktami kontaktowymi HNS (mapa 4) działającymi w jednostkach organizacyjnych podporządkowanych ministrowi obrony narodowej oraz nadzorowanych przez niego, a za pośrednictwem Departamentu Strategii i Planowania Obronnego MON – ze strukturami cywilnymi państwa.

Główny organizator systemu (ZPL P-4) dostarcza użytkownikom oprogramowanie niezbędne do gromadzenia i przetwarzania informacji na potrzeby HNS oraz prowadzi jego modyfikację i aktualizację. W Inspektoracie Wsparcia Sił Zbrojnych, w Rodzajach Sił Zbrojnych (RSZ) oraz Okręgach Wojskowych (OW) organizatorami bazy danych HNS są wyodrębnione komórki realizujące zadania HNS (OILiHNS, OZFPG, wydziały HNS). Natomiast za organizację i zapewnienie funkcjonowania bazy danych HNS w podległych komórkach i jednostkach organizacyjnych odpowiadają dowódcy poszczególnych szczebli dowodzenia.

Wyznaczone jednostki organizacyjne poziomu taktycznego Sił Zbrojnych RP przygotowują i realizują zadania w ramach HNS wynikające z rozkazów, decyzji, wytycznych oraz porozumień zawartych z państwami wysyłającymi i dowództwami NATO, w odniesieniu do tych sił sojuszniczych, których przyjęcie i wsparcie pobytu stanowi odpowiedzialność tych jednostek.

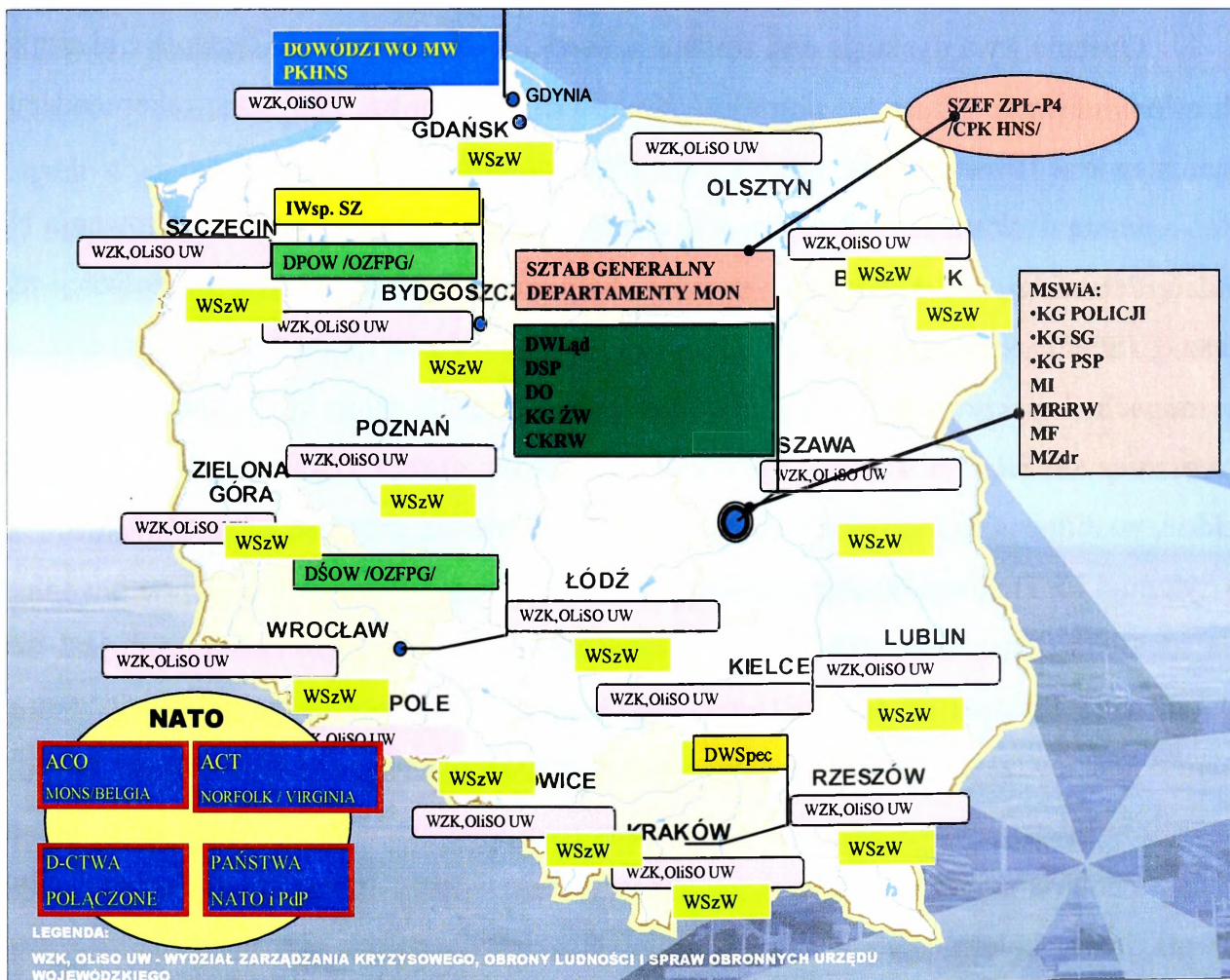
Polska od początku członkostwa w NATO uczestniczy w inicjatywach transformacyjnych realizowanych na forum Sojuszu. Ich celem jest pozyskanie przez państwa NATO zdolności niezbędnych do sprawnej realizacji pełnego spektrum misji – w ramach kolektywnej obrony oraz na potrzeby operacji reagowania kryzysowego.

Polskie zaangażowanie w te inicjatywy jest drugą najważniejszą, obok udziału w operacjach, płaszczyzną budowania pozycji Polski w NATO. Uczestnicząc w tych inicjatywach przyczyniamy się do wzmacniania zdolności wojskowych NATO, a jednocześnie wykorzystujemy je jako instrument modernizowania naszych sił zbrojnych. Dzięki temu są one w coraz większym stopniu zdolne do współdziałania z wojskami państw NATO.

W latach 1999-2003 Polska uczestniczyła w **Inicjatywie w sprawie Zdolności Obronnych (DCI)**. Kontynuacją inicjatywy DCI były **Zobowiązania Praskie na rzecz Zdolności (PCC)** przyjęte w roku 2002 podczas szczytu państw NATO w Pradze i realizowane do 2007 r. Celem procesu PCC było uzupełnienie zdolności obronnych w obszarach o najważniejszym znaczeniu dla NATO oraz niezbędnych dla jego dalszej transformacji. Zaangażowanie Polski w tę inicjatywę wyznaczyło nowe kierunki rozwoju sił zbrojnych (np. transport strategiczny, tankowanie w powietrzu, *cyber defence*).

Bardzo ważnym projektem transformacyjnym, przyjętym podczas szczytu NATO w Pradze, są **Sily Odpowiedzi NATO (NATO Response Force – NRF)**<sup>96</sup>.

Mapa 4. Aktualny stan wydzielonych punktów kontaktowych



Źródło: opracowanie na podstawie własnych materiałów z kursu „Planowanie i realizacja funkcji państwa-gospodarza oraz państwa wysyłającego” w AON w dn. 20-30.04 2009 r.

<sup>96</sup> Por. M. Huzarski, Dekada... cyt. wyd., s. 29.

Inicjatywa ma na celu stworzenie sił o najwyższej gotowości, zapewniających zdolności reagowania Sojuszu zarówno w operacjach w ramach art. 5, jak i operacjach reagowania kryzysowego. Co istotne, jest ona traktowana jako najważniejszy - obok bieżących operacji - katalizator transformacji sił zbrojnych.

Polska uczestniczy w tej inicjatywie od roku 2003, wydzielając siły do każdego zestawu NRF (w cyklach półrocznych). Polska plasuje się wśród państw o zaangażowaniu na poziomie średniej Sojuszu.

W okresie od 1.01. do 30.06.2009 r. Polska po raz pierwszy pełni rolę kraju wiodącego dla jednej z jednostek w ramach NRF, tj. Wielonarodowego Batalionu Obrony przed Bronią Masowego Rażenia. Z tego względu, nasze zaangażowanie w ramach obecnej rotacji jest największe z dotychczasowych (ok. 950 osób).

Obecnie trwa dyskusja nad zmianą koncepcji Sił Odpowiedzi. Zgodnie z kierunkami prac określonymi przez ministrów obrony w Krakowie w lutym br., konkretne rekomendacje zostały przedstawione ministrom obrony NATO w czerwcu 2009 r.

Istotą diskutowanych zmian jest elastyczniejsze podejście do kompletowania NRF i ich zadań. Przewiduje się odejście od sztywnej listy zdolności potrzebnych do realizacji misji NRF (tzw. CJSOR). NRF ma pozostać narzędziem reagowania w pełnym spektrum działań, w tym w ramach kolektywnej obrony. Podkreśleniu takiej funkcji NRF służyć ma propozycja Sojuszniczych Sił Solidarności, zgłoszona w Krakowie przez Wielką Brytanię. Miałyby to być lekkie, mobilne siły lądowe o wielkości 1500 żołnierzy, przeznaczone do działań w ramach Artykułu 4 i 5 Traktatu Waszyngtońskiego.

Generalną zasadą stosowaną podczas operacji i ćwiczeń sojuszniczych jest uznanie, iż Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego oraz państwa uczestniczące w ćwiczeniu dokonują zwrotu kosztów za udzielone wsparcia tylko wtedy, gdy generuje ono dodatkowe koszty państwa - gospodarza.

Żaden sojusz polityczno-wojskowy nie jest związkiem opartym wyłącznie na przyjaźni, koleżeństwie i sentymentalnych zobowiązaniach. To przede wszystkim sprawa wzajemnego wspierania i wspólnych korzyści.

W tym kontekście ważne dla nas jest obecnie sprostanie roli sojusznika, który nie jest, i nie chce być, tylko konsumentem systemu bezpieczeństwa. Dla właściwej realizacji dostaw paliw dla państw Sojuszu konieczne jest bieżące dostosowywanie prawa krajowego pod kątem

zgodności z prawem międzynarodowym, w szczególności do podpisanych już umów (np. SOFA). Dotyczy to zwłaszcza przygotowania podstaw prawnych do prowadzenia działalności (świadczenia usług, dostaw itp.) przez struktury państwa i jego podmioty na rzecz wojsk sojusznicznych przybywających na terytorium Polski. W szczególności dotyczy to zasady rozliczeń netto, a więc bez podatków od towarów i usług (tzw. VAT), podatku akcyzowego czy innego, który trafia do budżetu państwa.

Podstawą wzajemnych świadczeń są kontrakty (umowy) zawierane na zasadach komercyjnych, poprzez składanie zamówień na dostawy paliw przez kraje wysyłające swoje wojska lub dowódcę NATO.

Kontraktowanie usług ze źródeł lokalnych powinno być prowadzone pod nadzorem prawnym i finansowym NATO i państwa – gospodarza, a ich realizacja wymaga gwarancji ze strony państwa – gospodarza.

Koszty świadczonych dostaw paliw płynnych powinny być odzwierciedleniem poniesionych wydatków netto (bez podatku VAT) lub wzajemnie kompensowane w ramach wymiany barterowej (usługa za usługę lub towar za towar). Warunki rozliczeń i wnoszenia opłat są określane we wcześniejszych wzajemnych ustaleniach, w dokumencie określany jako Porozumienie Ogólne (MOU), w którym szczegółowo określa się zakres refundacji i podział kosztów. W NATO podjęto działania zmierzające do zawarcia stałych porozumień ogólnych w sprawie HNS (*Memorandum of Understanding – tzw. MOU*) ze wszystkimi państwami Sojuszu. Porozumienia te będą oznaczały implementację polityki i procedur HNS w NATO i mają stanowić wyraz woli poszczególnych państw do świadczenia wsparcia HNS na rzecz sił sojusznicznych podczas ich pobytu na terytoriach tych państw. Dąży się także do tego, aby porozumienia te nie kreowały żadnych zobowiązań finansowych.

Środki finansowe na realizację zadań HNS – stanowiące „budżet HNS” przeznacza dysponent budżetu odpowiedzialny za przygotowanie i realizację tych zadań. Budżet HNS może być uzupełniony w odpowiednich proporcjach (określanych w TA) o środki narodowe państw uczestniczących w operacji (ćwiczeniu). Zadania realizowane w ramach HNS finansowane są bezpośrednio przez dysponenta budżetu HNS lub z budżetu wspólnego utworzonego na ten cel przez państwo - gospodarza. Działania realizowane przez organy administracji rządowej na rzecz wsparcia wojsk sojusznicznych finansowane są z budżetów tych organów administracji rządowej, które realizują określony rodzaj wsparcia. Środki finansowe na zamierzenia wojskowe oraz inne

wspólne, nieplanowane w budżetach administracji rządowej, pochodzą z rezerwy ogólnej budżetu państwa. Środki finansowe na realizację HNS dysponenci planują jako odpowiednio zwiększone wydatki własne, oczekując w ciągu roku budżetowego zwrotów od państw wysyłających, dowództw sojuszniczych lub innych organizacji, które otrzymały wsparcie HNS.

Zwrot kosztów udzielonego wsparcia podczas ćwiczeń i operacji sojuszniczych realizowany jest wtedy, gdy generuje ono dodatkowe koszty po stronie państwa - gospodarza. Infrastruktura szkoleniowa, socjalno bytowa, remontowa udostępniana z zasobów Sił Zbrojnych RP jest bezpłatnie, a zwrotowi podlegają tzw. koszty zwiększone (np. media), stosownie do proporcjonalnego udziału żołnierzy i uzbrojenia oraz wyposażenia poszczególnych uczestników. Algorytm podziału kosztów każdorazowo określa się w MOU lub TA.

Wsparcie w ramach HNS może być prowadzone: „w naturze” z zasobów Sił Zbrojnych RP lub w formie zakupów finansowanych z budżetu HNS. Kontraktowanie dostaw i usług, realizowane przez siły sojusznicze bezpośrednio z dostawcami nie wchodzi w zakres zadań HNS i nie jest finansowane z budżetu HNS.

Wsparcie w ramach HNS realizowane „w naturze” zapewniają jednostki budżetowe dysponujące niezbędnymi zasobami. Zakres udzielanego wsparcia określa się w TA i JIA.

Finansowaniem zakupów na rzecz HNS zajmuje się jednostka organizacyjna dysponująca budżetem HNS, odpowiedzialna za całkowite finansowe rozliczenie udzielonego wsparcia zgodnie z TA i JIA.

Udzielone przez państwo - gospodarza wsparcie w ramach HNS z wyjątkiem udzielanego bezpłatnie, wymaga pełnego rozliczenia i refundacji poniesionych kosztów na zasadach określonych w Porozumieniu Technicznym i Wspólnych Porozumieniach Wdrożeniowych.

Rozliczenia udzielonego wsparcia dokonuje się poprzez zwrot w naturze, kompensację rozliczeń lub zapłatę (przedpłata – prepayment, uregulowanie zobowiązań niezwłocznie – repayment, zwrot wydatków poniesionych 60-90 dni – reimbursement) za dostarczone świadczenia. Wymiar świadczeń, cena jednostkowa, miejsca dostaw, terminy, forma, rodzaj i zakres rozliczenia oraz PK określa się w TA lub JIA. Przed podpisaniem porozumień, negocjowane są najkrótsze okresy rozliczeń, dążąc do ich ostatecznego zakończenia przed lub bezpośrednio po opuszczeniu przez wojska obce terytorium RP. W przypadku określania terminu rozliczeń zgodnie z postanowieniami STANAG-u 2034 (Standard Procedures for Mutual Logistic Assistance) negocjuje się (w miarę możliwości) dokonywanie rozliczeń bezpośrednio pomiędzy

udzielającym wsparcia a siłami zbrojnymi państw wysyłających. W innym przypadku rozliczenia finansowe realizowane są poprzez ambasady krajów, których rozliczenia dotyczą.

Dokumentowanie udzielonego wsparcia odbywa się odrębnie za każde państwo, prowadzone jest w języku angielskim (zazwyczaj), wg procedur określonych w STANAG-u 2034, przy zastosowaniu formularza tzw. faktury NATO (schemat 7).

Rozliczenie finansowe za wsparcie materiałowe nabywane przez wojska państw wysyłających ze źródeł wojskowych państwa - gospodarza realizowane są poprzez rejonowe bazy materiałowe. Jednostka wojskowa zaopatrująca wojska państw wysyłających wystawia fakturę według wzoru zawartego w STANAG 2034 (NATO Standard Form For Request, Receipt and Return or Invoice) w pięciu egzemplarzach, które są dystrybuowane w następujący sposób:

- ✓ egzemplarze nr 1 i 2 – właściwa terytorialnie rejonowa baza materiałowa (egzemplarz nr 1 następnie jest przesyłany do organów finansowych państwa wysyłającego),
- ✓ egzemplarz nr 3 – księgowość JW udzielającej wsparcia,
- ✓ egzemplarz nr 4 – służba materiałowa JW udzielającej wsparcia,
- ✓ egzemplarz nr 5 – JW państw wysyłających odbierająca wsparcie.

Rozliczenia finansowe za dostarczone produkty MPS ze źródeł wojskowych realizowane są poprzez Agencję Mienia Wojskowego. Jednostka wojskowa zaopatrująca wojska państw wysyłających za dostarczone produkty MPS wystawia fakturę w pięciu egzemplarzach, które są dystrybuowane w następujący sposób:

- ✓ egzemplarze nr 1 i 2 – Agencja Mienia Wojskowego (egzemplarz nr 1 następnie jest przesyłany do organów finansowych państwa wysyłającego),
- ✓ egzemplarz nr 3 – księgowość JW udzielającej wsparcia,
- ✓ egzemplarz nr 4 – służba MPS JW udzielającej wsparcia,
- ✓ egzemplarz nr 5 – JW państw wysyłających odbierająca wsparcie.

Wraz z egzemplarzami nr 1 i 2 faktury JW zaopatrująca wojska państw wysyłających w produkty MPS przesyła do Agencji Mienia Wojskowego: kopie dzienników rozchodu, informację na temat pojazdów i osób funkcyjnych wojsk państw wysyłających upoważnionych do tankowania produktów MPS (typ pojazdu, numer rejestracyjny pojazdu, JW państwa wysyłającego, do której należy pojazd, wojskową stację paliw w, której realizowane będzie tankowanie, okres w którym pojazd będzie tankowany oraz stopień, imię i nazwisko osoby funkcyjnej upoważnionej do tankowania).

W myśl obowiązujących zapisów prawnych<sup>97</sup> w Polsce przywożone przez siły zbrojne państw wysyłających, paliwa, oleje i smary, przeznaczone wyłącznie do użytku w służbowych pojazdach, statkach powietrznych i okrętach zarówno sił zbrojnych jak i personelu cywilnego są zwolnione od podatku od towarów i usług (VAT) oraz akcyzy.

Warunkiem zwolnienia z podatku i akcyzy sprowadzanych paliw jest wykorzystanie ich wyłącznie przez personel wojskowy lub cywilny państwa wysyłającego. Zwrot podatków przysługuje także organowi wojskowemu, który nabył na terytorium RP paliwa, a następnie udostępnił je odpłatnie na rzecz państwa wysyłającego, podczas ich przebywania na terytorium Polski.

#### Schemat 7. Przykład zapotrzebowania (faktury) NATO

STANDARDOWY NATO-wski FORMULARZ ZAPOTRZEBOWANIA I ODBIORU / FAKTURA /															
PUNKT WYDANIA		A. ZAPOTRZEBOWANIE				ODPOWIEDŹ				C. FAKTURA					
1. Numer dokumentu		4. OD (zapotrzebowujący)				5. Kraj				22. Wystawiający fakturę					
2. Zgoda (podstawa) zabezpieczenia		6. DLA (zaopatrujący)				7. Kraj (e)				23. Numer faktury / Data		24. Kod transakcji (tylko USA)			
		8. Data i miejsce dostawy / zwrotu													
3. Planowany środek transportu (Statek powietrzny, pojazd kołowy, okręt)		9. Jednostka przyjmująca				10. stopień i nazwisko, podpis				Data		25. Numer dokumentu transportowego		26. Nr konta (tylko USA)	
Nr	NATO-wski numer magazynowy	Opis (szczegółowy opis może być dołączony)				Jednostka miary	Ilość zapotrzebowana			Ilość dostarcz	Cena jednostko	Cena ogólna	Dodatki i zali		
11.	12.	13.				14.	15.			27.	28.	29.	30.		
16. Inne koszty		17. Sposób zwrotu kosztów				Gotówka		Późniejszy zwrot poniesionych kosztów		Zwrot w naturze		31. Całkowita wartość zapotrzebowana		32. Użyta waluta	
18. Nazwisko, stopień, podpis upoważnionej osoby (jednostki) wydającej				19. Uzgodniona data zwrotu (w naturze)				34. Potwierdzam, iż wartość umieszczona na fakturze jest wolna od wszelkich opłat celnych dla których przyznane zostały zwolnienia na podstawie istniejących porozumień, jest poprawna i dokładna.							
<b>B. POTWIERDZENIE ODBIORU</b>										35. Nazwisko, stopień, podpis					
20. Odebrane, sprawdzone i przyjęte miejsce i data		Nazwisko, stopień, podpis		21. Transport				Bez opłaty				Z opłatą			

Źródło: materiały własne z kursu „Planowanie i realizacja funkcji państwa-gospodarza oraz państwa wysyłającego” w AON w dn. 20-30.04 2009 r.

<sup>97</sup> Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 27 sierpnia 2003 r. w sprawie zwolnień, zasad i trybu zwrotu podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego od paliw, olejów i smarów używanych przez siły Zbrojne Państw-Stron Traktatu Północnoatlantyckiego oraz przez siły zbrojne Państw-Stron Traktatu Północnoatlantyckiego uczestniczących w Partnerstwie dla Pokoju.

Warunkiem zwrotu podatków jest uregulowanie całości należności za nabyte paliwa przez siły zbrojne. Dokumentem stanowiącym podstawę do obliczenia podatku podlegającego zwrotowi jest sporządzony wykaz, który powinien zawierać:

- oznaczenie państwa wysyłającego;
- określenie rodzaju i ilości paliw;
- poświadczenie odbioru paliw;
- wyliczenie kwoty podatku i usług na podstawie faktur nabycia.

Dodatkowo należy dołączyć kopie faktur, na podstawie której organ wojskowy nabył paliwa oraz obciążył siły zbrojne za udostępnione paliwa.

Wymieniony zwrot podatków dokonywany jest na wniosek organu wojskowego, złożony w terminie do 90 dni po zakończeniu pobytu sił zbrojnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do właściwego organu podatkowego.

W naszym kraju do przyjmowania wniosków i dokonywania zwrotu podatków zostały upoważnione dwa urzędy skarbowe. W przypadku zakupów dokonywanych przez Ministra Obrony Narodowej lub upoważnionego przez niego Dowódcę Wojsk Lądowych, Dowódcę Sił Powietrznych, Prezesa Agencji Mienia Wojskowego lub odpowiednio upoważnionych dowódców wojskowych jednostek budżetowych upoważniony został Naczelnik II Urzędu Skarbowego Warszawa-Śródmieście. Natomiast w przypadku dokonywania zakupów przez Dowódcę Marynarki Wojennej lub upoważnionego przez niego dowódcę wojskowej jednostki budżetowej Naczelnik I Urzędu Skarbowego w Gdyni.

Odpowiednio do zwrotu podatku akcyzowego zostali upoważnieni dwaj naczelnicy urzędów celnych:

- Naczelnik I Urzędu Celnego w Warszawie;
- Naczelnik Urzędu Celnego Gdańsk-Miasto w Gdańsku.

Rozpatrując ekonomiczne aspekty realizacji roli „państwa – gospodarza” należy stwierdzić, że przyjęte w NATO koncepcje kontraktowania dostaw i usług logistycznych u kontrahentów cywilnych oparte są na wieloletnich doświadczeniach, w szczególności sił zbrojnych USA (bazy wojskowe w RFN, wojna na Bałkanach itp.). Zakładają one dwa podstawowe rodzaje kontraktów:

- ❖ kontrakty zawierane zawczasu (planowe);
- ❖ kontrakty doraźne.

O wyborze rodzaju kontraktu decyduje znajomość rejonu przyszłych działań, skład użytych sił zbrojnych, rozeznanie przyszłych potrzeb i możliwości pozyskania dostaw towarów i usług na rynku lokalnym.

W przypadku znajomości terenu przyszłych działań, składu planowanego kontyngentu wojskowego, dostępnych źródeł zaopatrzenia i ich wielkości zawierane są zawczasu kontrakty. Zazwyczaj w formie zaliczek opłaca się wybranych kontrahentów, którzy utrzymują określony potencjał logistyczny w gotowości użycia, stosuje się przy tym tzw. opłaty podstawowe, które stanowią minimalną kwotę rekompensującą poniesione nakłady przez dostawcę, w sytuacji gdyby nie doszło do realizacji zawartego wcześniej kontraktu.

Za bardziej skuteczne i oszczędniejsze uznawane są kontrakty doraźne. Są mniej kosztowne z uwagi na to, że nie ponosi się kosztów opłat podstawowych, a umowy na dostawy zawierane są w formie przetargu, co powoduje konkurencję na lokalnym rynku i w rzeczywistości często obniżenie kosztów zakupu.

\*\*\*

## WNIOSKI

Z przeprowadzonych badań wypływają następujące wnioski:

1. Stacjonarny potencjał paliw płynnych stanowią zarówno zasoby cywilne jak i wojskowe. Dlatego też ich wykorzystanie należy planować łącznie, gdyż mają one charakter komplementarny i uzupełniają się nawzajem, zwiększając możliwości wspieranych wojsk. Efektywność ich wykorzystania zależy od dysponowania niezbędnymi informacjami o możliwości udzielenia wsparcia. Te zaś powinny być możliwe do pozyskania w wydzielonych punktach kontaktowych, w których to gromadzone są i przechowywane informacje o istniejących zasobach obronnych. Rozwiązania te powinny być pochodną podejmowanych komplementarnych działań na szczeblu władzy ustawodawczej i wykonawczej służących umacnianiu zdolności obronnych państwa, w tym w sferze prawnej i ekonomiczno – finansowej;
2. Narzędziem Sojuszu służącym do zaspokajania potrzeb w zakresie tworzenia niezbędnych zdolności wojskowych jest Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP), który tworzony jest ze składek wnoszonych przez kraje uczestniczące w programie. Środki te powinny zostać także wykorzystane do rozbudowy infrastruktury na terytorium naszego państwa, która jest przewidziana do wykorzystania przez

inne państwa Sojuszu, w tym zwłaszcza w celu wypełniania przez Polskę obowiązków wsparcia ze strony państwa – gospodarza. Dotyczy to zwłaszcza dokończenia rozpoczętych prac w zakresie dostosowania infrastruktury paliwowej w bazach paliwowych, na lotniskach i portach, w tym także prace dostosowawcze urządzeń stacjonarnych składów do technicznych standardów natowskich.

3. Wsparcie ze strony państwa – gospodarza realizowane jest w możliwie najszerszym, jednak uzgodnionym zakresie, w pierwszej kolejności przez siły zbrojne, a w następnej przez potencjał wykonawczy sektora cywilnego, państwa udzielającego pomocy. Wynika to z faktu, że HNS nie jest wyłącznie domeną wojska, lecz dotyczy całego państwa, wszystkich jego struktur, ośrodków władzy, a także obowiązującego prawodawstwa, dostosowanego do podpisanych umów międzynarodowych. O sprawności działania państwa w tym zakresie świadczy osiągnięcie interoperacyjności, tj. zdolności do współdziałania z sojusznikami poprzez poznanie, przyjęcie i wdrożenie sojuszniczych doktryn HNS.

4. Warunkiem niezbędnym do udzielenia wsparcia państwa – gospodarza dla operacji lub ćwiczeń sojuszniczych prowadzonych na terytorium RP jest zawarcie Porozumienia Ogólnego w sprawie HNS (HNS MOU), Porozumienia Technicznego (TA) i/lub Wspólnego Porozumienia HNS. Generalną zaś zasadą stosowaną podczas operacji i ćwiczeń sojuszniczych jest uznanie, iż Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego oraz państwa uczestniczące w ćwiczeniu dokonują zwrotu kosztów za udzielone wsparcia tylko wtedy, gdy generuje ono dodatkowe koszty państwa - gospodarza. Podstawą natomiast wzajemnych świadczeń są kontrakty (umowy) zawierane na zasadach komercyjnych, poprzez składanie zamówień na dostawy paliw przez kraje wysyłające swoje wojska lub dowódcę NATO. Koszty świadczonych dostaw paliw płynnych powinny być odzwierciedleniem poniesionych wydatków netto (bez podatku VAT) lub wzajemnie kompensowane w ramach wymiany barterowej (usługa za usługę lub towar za towar).

## 2. ANALIZA POTENCJAŁU PALIWOWEGO POLSKI JAKO PODSTAWY REALIZACJI ZOBOWIĄZAŃ HNS W ZAKRESIE DOSTAW PALIW PŁYNNYCH

### 2.1. Identyfikacja krajowego potencjału paliwowego

Członkostwo Rzeczypospolitej Polskiej w Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego nie oznacza jedynie otrzymania gwarancji bezpieczeństwa od Sojuszu, lecz powinno być także rozumiane jako proces ciągłego wypełniania określonych traktatowo zobowiązań, które dają podwaliny dla realizacji wspólnej obrony. W sytuacji zagrożenia zewnętrznego bezpieczeństwa państwa, Rzeczpospolita Polska może liczyć na wsparcie Sojuszu, realizowane w postaci wydzielenia Sojuszniczych Sił Wzmocnienia. Siły te przybywając do Polski, będą oczekiwały szeroko rozumianego wsparcia m.in. w zakresie udostępnienia infrastruktury, w tym infrastruktury paliwowej.

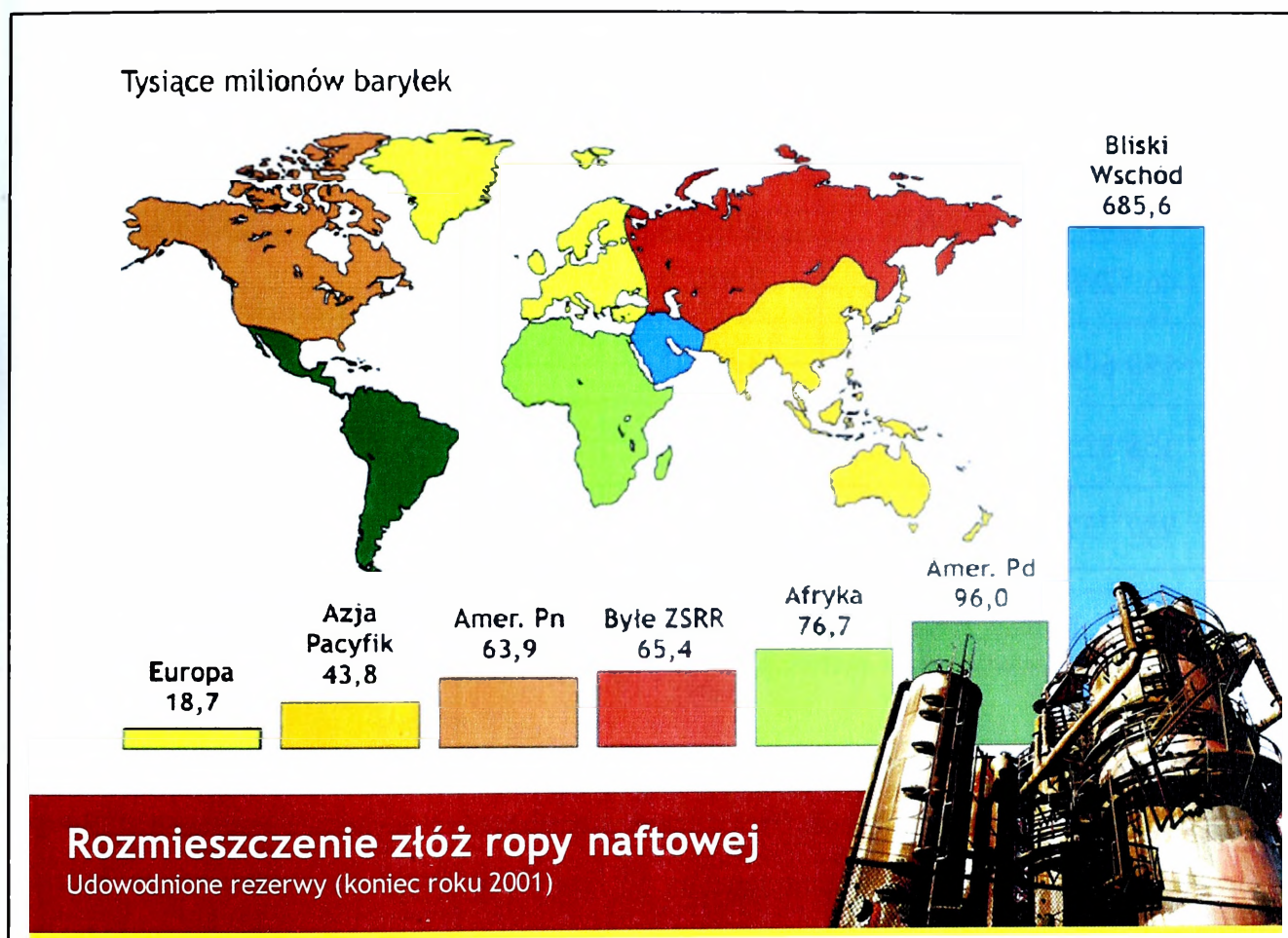
Ropa naftowa jest jednym z najważniejszych artykułów w handlu, a duże koncerny walczą między sobą o panowanie na rynku. Ropa naftowa jest kartą przetargową w konfliktach międzynarodowych. Ogółem wydobyte jest w ponad 80 krajach, z czego ponad 30 krajów wydobywa powyżej 10 mln ton rocznie (mapa 5). Najwięksi producenci to Arabia Saudyjska, Rosja i USA, które jako jedyny producent nie jest eksporterem a jednym z największych importerów obok Japonii, Niemiec, Włoch, Francji i wielu innych krajów. Decydujące znaczenie na rynku międzynarodowych ma 13 krajów zrzeszonych w Organizacji Krajów Eksportujących Ropę Naftową – OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries)<sup>98</sup>. Działalność OPEC dotyczy wszystkich aspektów rynku, takich jak ceny, opłaty eksploatacyjne, limity wydobywania i zyski. Jej celem jest ujednoczenie polityki w dziedzinie produkcji i zbytu ropy naftowej. Ma ona także zabezpieczać interesy producentów. Istotnym problemem jest wzrost cen nośników energii wyraźnie powyżej uzasadnionego poziomu. Szczególnie dotyczy to ropy naftowej. Istnieje kilka powodów takiej sytuacji. W wyniku bardzo dużego zapotrzebowania na kopalne surowce energetyczne, które ukształtowało się po drugiej wojnie światowej, niektóre ze złóż zostały wyeksploatowane,

---

<sup>98</sup> Por. Naftowe fakty, w: „Nowe Życie Gospodarcze” 1998 nr 8.

zwłaszcza w drugiej połowie XX wieku. Udowodnione zasoby ropy naftowej (mapa 5) rozmieszczone są na wszystkich kontynentach<sup>99</sup>.

Mapa 5.



Źródło: Rozmieszczenie złóż ropy naftowej. Udowodnione rezerwy (koniec roku 2001), [w:] <http://ekonom.univ.gda.pl/>

Analizy rozwoju społeczno-gospodarczego dowodzą, że zapotrzebowanie na surowce energetyczne będzie rosło ze względu na przyrost ludności i postępujące uprzemysłowienie wielu krajów, ale równocześnie będą następowały też odkrycia nowych złóż<sup>100</sup>. Jednak jeszcze wzrost zasobów ropy w dalszym ciągu z pewnym naddatkiem równoważy wzrost jej wydobycia. Nie znaczy to jednak, że w niektórych z tych obszarów nie można będzie odkryć jeszcze nowych złóż ropy, ale będą one występować w gorszych warunkach, jak np. głębokie partie mórz przybrzeżnych, duże głębokości zalegania złoża, albo też bardziej skomplikowana budowa

<sup>99</sup> Tamże.

<sup>100</sup> Por. T. Walat, Nadbogaci, w: „Polityka” 2001 nr 36(2314) z dnia 2001-09-08.

geologiczna. Tak np. w basenie Morza Kaspijskiego, po zastosowaniu nowej metodyki poszukiwań i przy wykorzystaniu nowego sprzętu, są obecnie odkrywane nowe zasoby ropy naftowej<sup>101</sup>.

Tabela 3. Światowe udokumentowane zasoby przemysłowe konwencjonalnych surowców energetycznych i ich wystarczalność w 2005 r.

	Zasoby (mln)	Struktura zasobów	Zużycie zasobów	Struktura zużycia	Wystarczalność zasobów (R/P)
Węgiel	469 298	59,6	2 957,0	31,7	158
<b>Ropa naftowa</b>	<b>159 644</b>	<b>20,3</b>	<b>3 861,3</b>	<b>41,4</b>	<b>41</b>
Gaz ziemny	158 815	20,1	2 512,2	26,9	63
Ogółem	787 757	100,0	9 330,5	100,0	84

Źródło: E. Mokrzycki, R. Ney, J. Siemek Światowe zasoby surowców energetycznych - wnioski dla Polski, [w:] [http://www.ogrzewnictwo.pl/index.php?akt\\_cms=3345&cms=15](http://www.ogrzewnictwo.pl/index.php?akt_cms=3345&cms=15)

Sytuacja w udokumentowanych zasobach w poszczególnych surowcach energetycznych jest w świecie dość zróżnicowana (tabela 3). Podczas gdy obecnie udokumentowane zasoby ropy naftowej wystarczą na 41 lat, a gazu ziemnego na 63 lata eksploatacji, to zasoby węgla, łącznie kamiennego i brunatnego, zapewniają wydobycie tego surowca przez 158 lat (tabela 3). Oczywiście liczone jest to na poziomie obecnego wydobycia. Takie przedstawienie światowych surowców energetycznych może być traktowane tylko pogładowo.

Rozmieszczenie w świecie dotychczas udokumentowanych zasobów (rezerw) ropy naftowej wyraźnie wyróżnia kraje Bliskiego Wschodu, gdzie znajduje się 60% rezerw ropy naftowej (tabela 4). Zaś trzy kraje arabskie: Arabia Saudyjska, Iran i Irak posiadają 42% udokumentowanych światowych zasobów ropy naftowej. Natomiast dziesięć krajów o największych zasobach ropy naftowej posiada ich łącznie 130 mld ton, to jest 81,5% zasobów światowych (tabela 5).

Jest to niekorzystne ze względów gospodarczych i politycznych tym bardziej, że niektóre regiony są niestabilne gospodarczo i politycznie<sup>102</sup>.

<sup>101</sup> Por. W. Michałowski, Szansa na kaspijską ropę, w: „Rzeczpospolita” z dnia 1998-08-10.

Obok Bliskiego Wschodu przejawy destabilizacji występują w Wenezueli, z możliwością rozszerzenia się na północną część Ameryki Południowej.

Tabela 4. Rozmieszczenie w świecie udokumentowanych zasobów ropy naftowej w 2005 r.

Obszar	Zasoby ropy naftowej	
	mln ton	%
Bliski Wschód	96 935	60,7
Afryka Północna	8 645	5,5
Afryka Środkowa	8 202	5,2
Rosja	10 027	6,3
Basen Morza Kaspijskiego	6 119	3,9
Basen Morza Północnego	1 927	1,2
Europa pozostała	546	0,3
Ameryka Północna	7 921	4,9
Ameryka Południowa	14 283	8,9
Azja	4 776	2,9
Oceania	263	0,2
Świat	159 644	100,0

Źródło: Rozmieszczenie złóż ropy naftowej. Udowodnione rezerwy (koniec roku 2001), [w:] <http://ekonom.univ.gda.pl/>

Jednak ropa naftowa może być też otrzymywana z piasków i łupków bitumicznych, których złoża zostały w różnym stopniu rozpoznane w kilkudziesięciu krajach, a ponadto w dalszych kilkunastu zostały takie osady stwierdzone, ale jeszcze nie są one dostatecznie rozpoznane.

<sup>102</sup> Por. Naftowe ... cyt. wyd.

Ropa naftowa występująca w łupkach i piaskach bitumicznych jest ropą ciężką, a jej pozyskiwanie jest trudne, wiąże się z dużym wkładem energetycznym i w rezultacie przy obecnych cenach ropy, dochodzących nawet do powyżej 140 USD za baryłkę, jest już opłacalne.

Tabela 5. Kraje o największych zasobach przemysłowych ropy naftowej w 2005 r. w mln ton

Kraj	Zasoby	% światowych zasobów
Arabia Saudyjska	34 550	21,6
Iran	17 340	10,7
Irak	15 478	9,7
Kuwejt	13 679	8,6
Zjednoczone Emiraty Arabskie	12 555	7,9
Wenezuela	11 269	7,1
Rosja	10 027	6,3
Libia	5 350	3,4
Kazachstan	5 013	3,2
Nigeria	4 823	3,1
Ogółem	130 084	81,5
Świat	159 644	100,0

Źródło: Rozmieszczenie złóż ropy naftowej. Udowodnione rezerwy (koniec roku 2001), [w:] <http://ekonom.univ.gda.pl/>

Obecnie w świecie pozyskanie ropy z łupków jest stosunkowo niewielkie, wynosi około 680 tys. ton, natomiast obecne pozyskanie ropy z piasków roponośnych wynosi około 1,5 mln ton. Nowoczesny zakład pozyskiwania ciężkiej ropy z piasków znajduje się w prowincji Alberta w Kanadzie, w którym koszt produkcji ropy jest już konkurencyjny w stosunku do ropy tradycyjnej. Światowe zasoby ropy w piaskach i łupkach bitumicznych szacuje się na ponad

200 mld ton. Jest to zatem realna perspektywa na przyszłość, kiedy złoża tradycyjnej ropy będą się wyczerpywać.

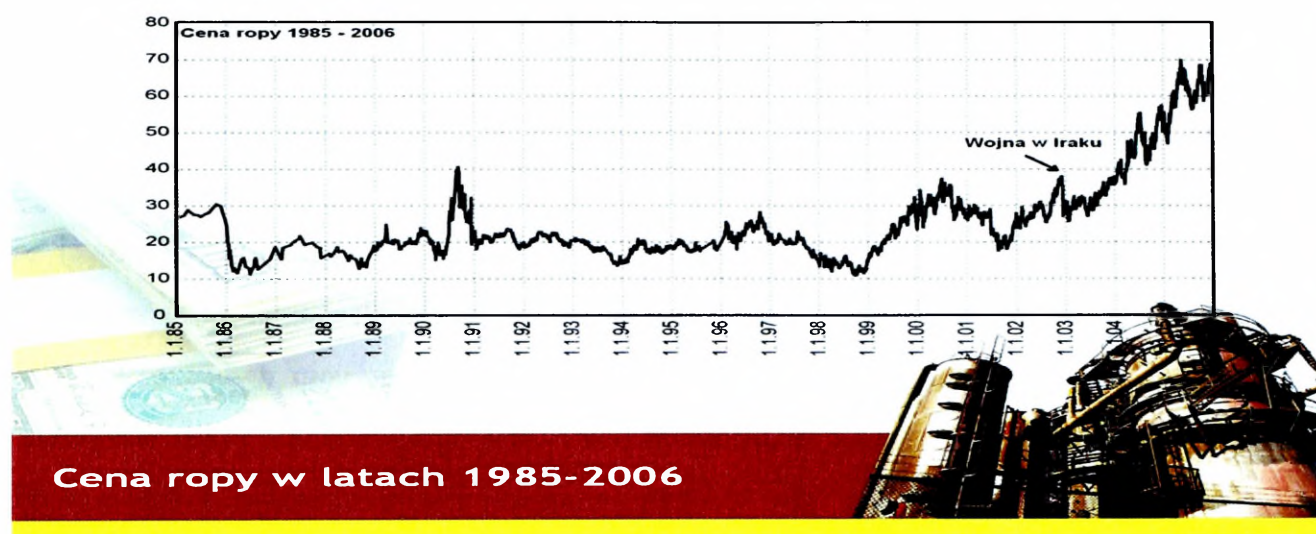
Obecnie udokumentowane zasoby ropy naftowej na obszarach, w których jest ona eksploatowana wynoszą 159 644 mld ton (2005 rok). Łącznie z zasobami już wydobytymi do 2005 roku wynoszą 305 199 mld ton. Jeżeli założyć, że w pozostałych perspektywicznych obszarach dla występowania ropy naftowej, wynoszących około 35% całości obszarów, w których prawdopodobnie występuje ropa naftowa, to do odkrycia powinno być jeszcze około 106 mld ton ropy naftowej.

Te ponad 159 mld ton udokumentowanych obecnie zasobów ropy naftowej łącznie z prognozowanymi do odkrycia 106 mld tonami, w następnych latach przy maksymalnym rocznym zużyciu ropy wynoszącym 4 mld ton, przy obecnym zużyciu wynoszącym 3889 mld ton, powinno wystarczyć na 66 lat. Warunkiem jest rychłe wprowadzenie przez wszystkie kraje oszczędności w zużyciu ropy tak, aby w skali światowej nie przekroczyć 4 mld ton rocznie. Te 4 mld ton to powinien być szczyt zużycia ropy i powinien się on pojawić w latach 2025 - 2030. Ponadto należy w tym miejscu zaznaczyć, że kraje kiedyś uznawane za kraje naftowe jak np. Rumunia, Ukraina dziś mają stosunkowo niewielkie zasoby ropy i gazu. Odkryty w końcu lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku ropo-gazonośny basen Morza Północnego wykazuje obecnie spadek wydobycia ropy<sup>103</sup>. Znaczący to, że przyrosty zasobów w tym obszarze nie rekompensują wydobycia ropy. Zwłaszcza dotyczy to takich krajów jak Wlk. Brytania i Norwegia. Znaczne ubytki zasobów ropy naftowej widoczne są w Stanach Zjednoczonych, które są największym konsumentem ropy naftowej. W 2006 roku zużyły aż 938 Mton tego surowca. Z drugiej strony odkrywa się na świecie nowe złoża ropy naftowej, ale w bardzo kapitałochłonnych warunkach. Są to głębsze partie basenów morskich, już poniżej 3000 metrów głębokości wody, a także złoża leżące w obszarach trudnych klimatycznie. Ostatnio też w Rosji pojawiły się dyskusje na temat realności w tym kraju wysokości wykazywanych udokumentowanych zasobów ropy naftowej.

Ropa naftowa jest szczególnie newralgicznym surowcem energetycznym, która często bywa wykorzystywana jako skuteczny element nacisku politycznego, szczególnie w energetyce, a także przemyśle chemicznym. Niektóre kraje naftowe ostatnio uzyskały ważne rezultaty w badaniach nad zwiększeniem stopnia szczerpania złóż z 35% do około 60%. Otwiera to nowe możliwości efektywnej eksploatacji złóż, których eksploatację już zakończono. Wzrost stopnia

szczypania złóż staje się realną metodą zwiększenia światowych zasobów ropy naftowej przez podjęcie tak zwanej wtórnej eksploatacji złóż<sup>104</sup>.

Wykres 8. Zmiany cen ropy naftowej w latach 1985-2006



Źródło: Wzrost cen ropy naftowej z poziomu 40 do 90 dolarów za baryłkę trwał 5 lat (2004-2008), [w:] [http://ekonom.univ.gda.pl/Rozmieszczenie\\_ropy\\_naftowej/ceny%20ropy%](http://ekonom.univ.gda.pl/Rozmieszczenie_ropy_naftowej/ceny%20ropy%20)

Wskazane powyżej uwarunkowania, uzależnione także od sytuacji gospodarczo-militarnej na świecie, w szczególności od sytuacji na Bliskim Wschodzie powodowały w przeszłości i powodują obecnie duże wahania cen ropy naftowej (wykres 8). Druga połowa lat 80-tych to okres słabej pozycji OPEC i wzrost udziału na rynku światowym ropy naftowej wydobywanej przez inne kraje.

W tym czasie ceny światowe surowca utrzymywały się na średnim poziomie ok. 25 USD za baryłkę<sup>105</sup>. Pierwsza połowa lat 90-tych charakteryzowała się korzystną sytuacją na rynku ropy i przejściowym spadkiem ceny poniżej 20 dolarów za baryłkę.

Lata 1990-1991, w efekcie agresji Iraku na Kuwejt nastąpił wzrost ceny ropy do ponad 30 USD za baryłkę.

<sup>103</sup> Tamże.

<sup>104</sup> Por. K. Piotrowski, Branża paliwowa musi poszukać nowych dostawców ropy, „Gospodarka-Polska” z dnia 2008-10-22.

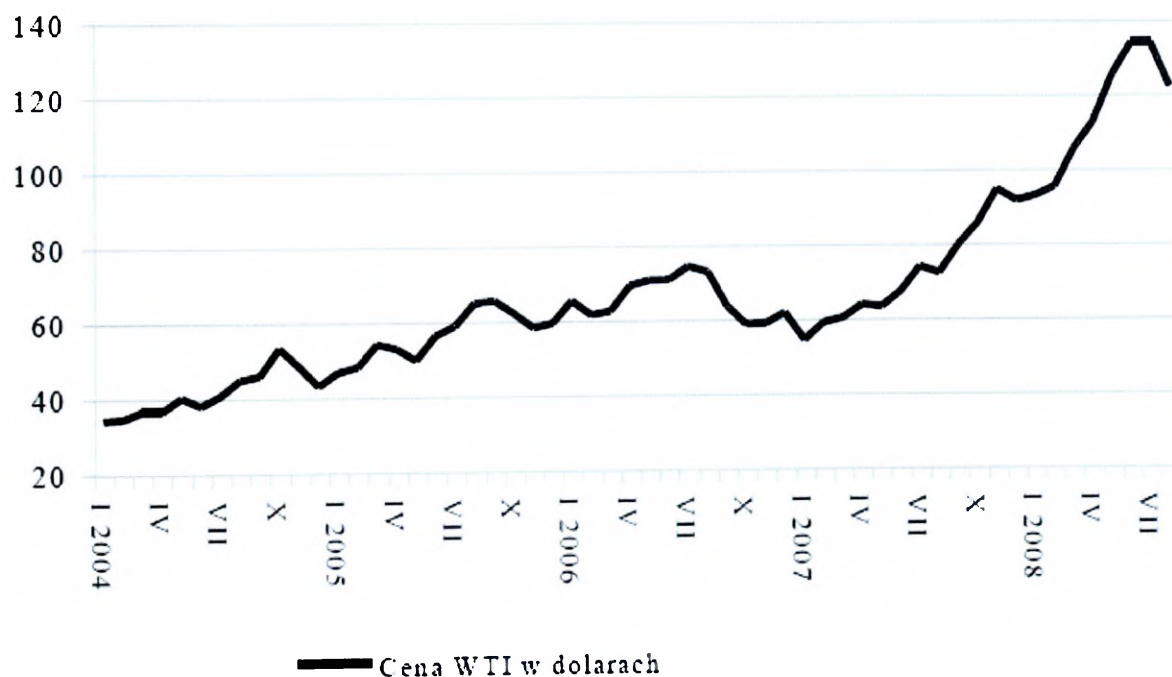
<sup>105</sup> Baryłka (1 bbl), powszechnie stosowana jednostka objętości w przemyśle petrochemicznym. Jest ona równoważna objętości 159 litrów.

W latach 1992-1997 światowe ceny ropy były stabilne (15-20 dolarów za baryłkę) i podlegały tylko niewielkim wahaniom. Rok 1998 przyniósł niespodziewany spadek cen do poziomu 13, a nawet 10 USD za baryłkę (wykres 8).

W 2000 roku nastąpił bardzo wyraźny i długi trend wzrostowy cen ropy do poziomu 35-37 dolarów za baryłkę.

Natomiast podniesienie się poziomu cen o kolejnych 50 dolarów nastąpiło w ciągu zaledwie sześciu miesięcy pomiędzy lutym a lipcem 2008 r.<sup>106</sup> W kolejnych tygodniach 2008 roku wahania nie były już tak drastyczne, a cena ropy oscylowała w granicach 120 dolarów (wykres 10).

Wykres 9. Kształtowanie się cen ropy naftowej w latach 2004-2008 (w USD)



Źródło: Energy Information Administration, [w:] [www.eia.doe.gov](http://www.eia.doe.gov)

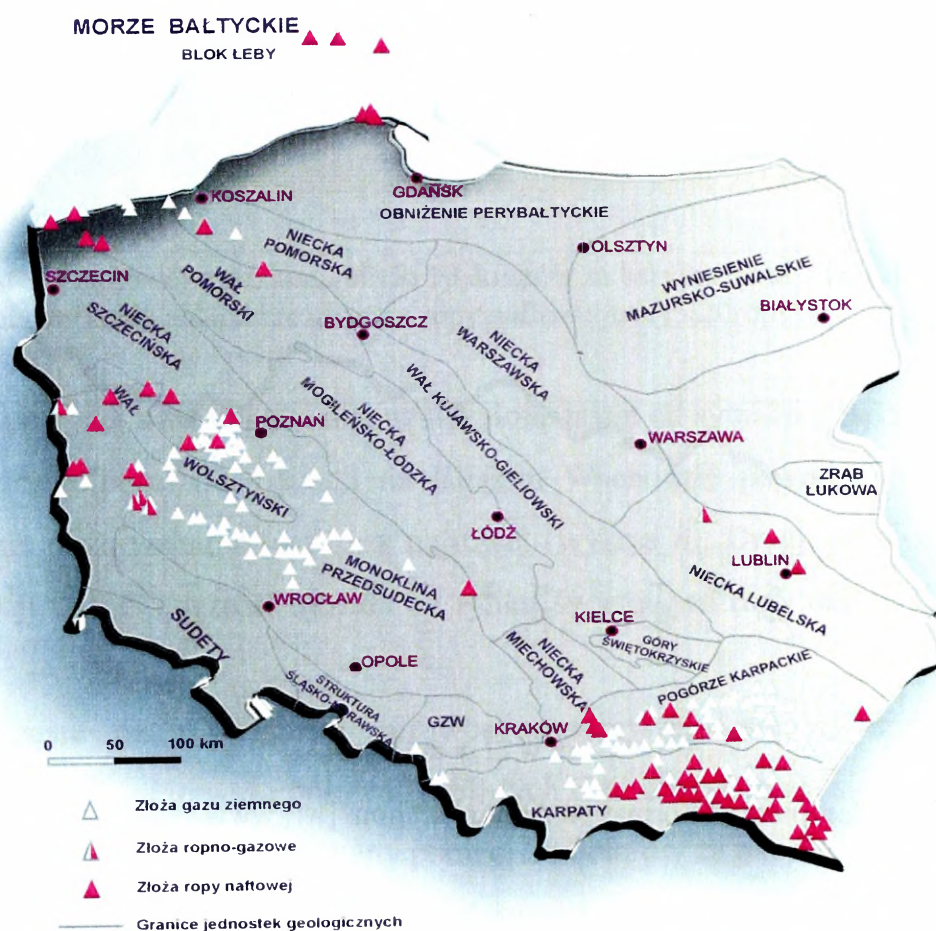
Źródła tak znacznych zmian w cenach paliw wynikają z wielu złożonych oddziaływań rynkowych zarówno po stronie podaży jak i popytu. Stronę podażową kształtują przede wszystkim: czynniki polityczno-gospodarcze, uwarunkowania geologiczne oraz relatywnie niski poziom inwestycji w infrastrukturę wydobywczą w ostatnim dziesięcioleciu.

<sup>106</sup> Por. Energy Information Administration, [w:] [www.eia.doe.gov](http://www.eia.doe.gov)

Istotną rolę w kształtowaniu cen ropy odgrywają rozmaite napięcia polityczne w krajach eksportujących ropę, np. strajki i ograniczenia produkcji w Nigerii, zamachy i destabilizacja sytuacji w Iraku, irański program atomowy oraz niepokoje dotyczące zdolności producentów do odpowiedzi na wzrastające zapotrzebowanie Chin i Indii <sup>107</sup>. Znaczną rolę odgrywają również procesy geopolityczne, takie jak działalność zorganizowanych grup niszczących infrastrukturę energetyczną, która zwiększa niedobór energii i powoduje wzrost cen ropy.

Mapa 6. Rozmieszczenie złóż surowców energetycznych na obszarze Polski

1



Źródło: Złóża ropy naftowej w Polsce [w:]  
<http://surowce.energia.biz.pl/inf/zloza-ropy-naftowej-polska.html>

<sup>107</sup> Por. S. Gawłowski, Spokój na rynku ropy to tylko pozory, [w:] [www.money.pl](http://www.money.pl)

Należy też wspomnieć o wzroście dochodów krajów eksportujących ropę, co prowadzi do zwiększenia krajowego zużycia surowca i w konsekwencji szybszego spadku jego eksportu niż produkcji<sup>108</sup>.

Podobnie wszelkiego rodzaju wypowiedzi zapowiadające możliwe przerwy w dostawach ropy naftowej powodują natychmiastową reakcję rynków, grę spekulacyjną i wzrost cen surowca. Do napiętej sytuacji na rynku ropy przyczynia się także spowolnienie wydobycia lekkiej ropy konwencjonalnej stanowiącej 85% światowego zaopatrzenia.

Na poziom cen ogromny wpływ ma stale rosnący popyt na ropę i produkty ropopochodne. Według analityków Międzynarodowej Agencji Energetycznej światowe zapotrzebowanie na surowiec w 2008 roku planowane było na poziomie 86,9 mln baryłek dziennie, w 2009 roku będzie o 700 tys. baryłek wyższe i sięgnie 87,8 mln.

Analizując czynniki prowadzące do wzrostu cen ropy znacznie powyżej poziomu 100 dolarów za baryłkę należy zwrócić uwagę na lukę podażową, definiowaną jako różnica między tempem wzrostu światowego PKB a tempem wzrostu wydobycia ropy<sup>109</sup>. W ostatnich latach gospodarka światowa rozwijała się w stosunkowo wysokim tempie 4-5%, natomiast tempo wzrostu światowego wydobycia ropy naftowej sukcesywnie się obniżało z około 4 % w 2004 roku do 9% w 2007 roku.

Pierwszy raz w historii gospodarczej świata luka podażowa narastała przez cztery kolejne lata, co wywindowało ceny surowca do niemal 150 dolarów za baryłkę.

Na tym tle zasoby naturalne ropy naftowej Polski wypadają niezwykle miernie. Krajowe zużycie ropy naftowej w 2006r. wyniosło ok. 21,5 mln ton, z czego ok. 4,7% pochodziło z wydobycia krajowego. Import stanowił około 95,3% zużywanej w kraju ropy. Według danych Państwowego Instytutu Geologicznego mamy w Polsce 89 złóż ropy (mapa 6), których zasoby wydobywalne wynoszą 19,5 mln ton.

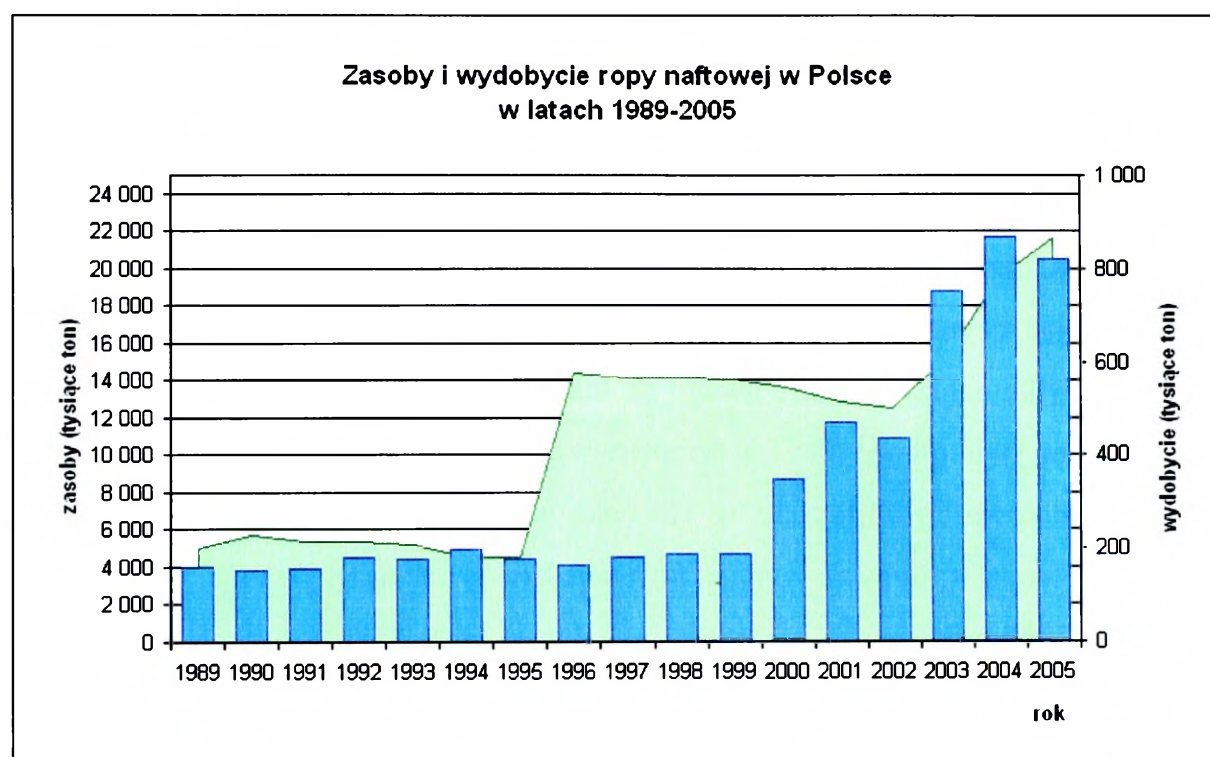
Ropa naftowa wydobywana jest głównie przez Oddział Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa w Zielonej Górze w pięciu kopalniach (w Górze, Grodzisku Wielkopolskim, Gorzowie Wielkopolskim, Karlinie, Ostrowie Wielkopolskim).

<sup>108</sup> Por. J. Mail, Five Geopolitical Feedback-Loops In Peak Oil, [w:] [www.jeffvail.net](http://www.jeffvail.net)

<sup>109</sup> Por. A. Bieć, Ropa tanieje. Co dalej?, w: „Rzeczpospolita” z dnia 12 sierpnia 2008 r.

Przedsiębiorstwo Poszukiwań i Eksploatacji Złóż Ropy i Gazu Petrobaltic S.A. odkryło i udokumentowało w 2003 roku, w polskiej części dna Bałtyku, nowe złożo ropy naftowej. Wielkość zasobów surowca oszacowano na 3 mln ton. Rocznie zużywamy 18 mln ton<sup>110</sup>. Krajowe wydobycie to ledwie 900 tys. ton, czyli ok. 3,3 proc. krajowego zapotrzebowania.

Wykres 10. Zasoby i wydobycie ropy naftowej w Polsce w latach 1989-2005



Źródło: S. Przeniosło, Ropa naftowa, Państwowy Instytut Geologiczny, Zakład Geologii Gospodarczej, s. 3. Dokument elektroniczny pobrany w dniu 11.04.2007r., [w:] [www.pgi.gov.pl/surowce\\_mineralne/ropa.htm](http://www.pgi.gov.pl/surowce_mineralne/ropa.htm).

W tej sytuacji większość surowca musimy importować z zagranicy, głównie z Rosji. W latach 1989-2005 wydobycie ropy naftowej było zróżnicowane i kształtowało się na poziomie ok. 4 mln ton do roku 1999. Znaczny wzrost nastąpił od 2000 roku, a maksymalne wydobycie miało miejsce w 2004 roku i wyniosło prawie 22 mln ton (wykres 9).

Z przedstawionego bilansu ropy naftowej za wybrane lata (tabela 6) wynika, że pomimo nieznacznego wzrostu wydobycia ze źródeł krajowych ropy naftowej na zbliżonym poziomie utrzymywał się ogólny przychód, wspomagany nieznacznie rosnącym importem. Od trzech lat, do 2007 roku, spadało wydobycie dwóch największych krajowych producentów: PGNiG

<sup>110</sup> Por. Co z polską ropą?, w: „Gazeta Wyborcza” z dnia 22 listopada 2006 r.

i należącego do Grupy Lotos Petrobalticu o 18 proc. Z pewnością wynika to ze zbyt małej skali poszukiwań nowych złóż. Zmiany w ostatnich latach podyktowane były także sytuacją polityczną.

Tabela 6. Bilans ropy naftowej w Polsce w latach 2000 i 2005-2007

Wyszczególnienie	Lata			
	2000	2005	2006	2007
	tys. t			
<b>Przychód</b>	<b>18655</b>	<b>18760</b>	<b>20609</b>	<b>21606</b>
Ze źródeł krajowych	653	848	796	721
— wydobyte	653	848	796	721
Import <sup>a</sup>	18002	17912	19813	20885
<b>Rozchód</b>	<b>18655</b>	<b>18760</b>	<b>20609</b>	<b>21606</b>
Zużycie krajowe <sup>b</sup> /przerób w rafineriach/	18081	18191	20050	20024
Zwiększenie zapasów	445	353	277	1294
Export	129	216	282	288

Uwaga:

<sup>a</sup> – dane dotyczą zużytej do przerobu ropy naftowej,

<sup>b</sup> – łącznie ze stratami i różnicami bilansowymi.

Źródło: Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2008, Wyd. GUS, Warszawa 2008, s. 509.

Poza działaniami w Iraku, wpływ miała również redukcja w połowie 2005 roku limitu wydobycia ropy<sup>111</sup>. Obecnie eksploatowane powoli się kurczą. Zarówno Lotos, jak i PGNiG ogłosiły jednak plany intensyfikacji działań w zakresie wydobycia.

Zajmujący się wydobyciem z dna Morza Bałtyckiego Petrobaltic planuje zwiększenie produkcji ropy na Bałtyku, na co chce wydać w najbliższych czterech latach ok. 3,4 mld zł<sup>112</sup>. Znajdujące się 2,1 km pod dnem morza złoża B8 jest położone 68 km od linii brzegowej, na

<sup>111</sup> Por. Biuletyn Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2006, s. 8.

<sup>112</sup> Por. Petrobaltic wchodzi na nowe złoża [w:] [http://www.portalmorski.pl/calys\\_artykul.php?id=3772](http://www.portalmorski.pl/calys_artykul.php?id=3772)

wysokości Helu. Projekt jego zagospodarowania przewiduje wydobycie ropy naftowej trzema odwiertami eksploatacyjnymi z platformy wiertniczej. Przewiduje się, że eksploatacja ta będzie trwała 10 lat.

W rejonie Gorzowa Wielkopolskiego w ostatnich latach PGNiG S.A. odkryło kilka nowych złóż gazu ziemnego i ropy naftowej. Najzasobniejsze w surowce są złoża Międzychód i Lubiatów z 7 mld m<sup>3</sup> gazu i 4 mln ton ropy naftowej. W latach 2005-2008 do eksploatacji włączono następujące złoża ropy naftowej: Lubiatów, Michorzewo, Dzeduszyce, Sławoborze, Otyń, Kuźnica oraz gazu ziemnego: Wierzchosławice, Czarna Sędziszowska, Cierpisz, Dzików, Wysocko Małe, Żołynia-Leżajsk, Chałupki Dębnińskie, Pilzno-Południe, Paproć, Nowy Tomyśl, Trzebownisko, Kańczuga, Jabłonna, Lubiatowo, Mikstat – Przygodzice, Dębina, Kupno, Łazy, Łętkowice, Elżbieciny, Szczepanów, Smołdzino, Łukowa. Sektor naftowy w Polsce podlega ciągłej restrukturyzacji. Istotną rolę, w tym procesie odgrywają przyjmowane przez rząd RP, kolejne programy restrukturyzacji sektora naftowego w Polsce. W celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa energetycznego Rzeczypospolitej Polskiej Rada Ministrów przyjęła w lutym 2007 roku „Program restrukturyzacji sektora naftowego”<sup>113</sup>.

Zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego Rzeczypospolitej Polskiej będzie możliwe przez:

- zwiększenie stopnia dywersyfikacji źródeł dostaw ropy naftowej, rozumianej jako uzyskiwanie ropy naftowej z różnych regionów świata, od różnych dostawców, pośredników, z wykorzystaniem alternatywnych szlaków transportowych;
- zwiększenie poziomu konkurencji w sektorze, celem minimalizowania negatywnych;
- skutków dla gospodarki wynikających ze wzrostu cen surowców na rynkach światowych;
- utrzymanie lub zwiększenie udziałów Skarbu Państwa w kluczowych spółkach sektora (spółki sektora wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie listy spółek o istotnym znaczeniu dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego)<sup>114</sup>;
- ograniczenie ryzyka wrogiego przejęcia podmiotów zajmujących się przerobem ropy naftowej, świadczących usługi w zakresie przesyłu i magazynowania ropy naftowej oraz produktów naftowych;

<sup>113</sup> Por. „Program restrukturyzacji sektora naftowego” przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 6 lutego 2007r., w: „Dz. U.” z 2007 r., nr 89, poz. 590.

<sup>114</sup> Por. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie listy spółek o istotnym znaczeniu dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego, w: „Dz. U.” 2005, nr 260, poz. 2174.

- rozbudowę systemu logistyki ropy naftowej i paliw płynnych;
- zwiększenie ilości ropy przesyłanej tranzytem przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- powstanie infrastruktury umożliwiającej transport do polskich odbiorców ropy naftowej z regionu Morza Kaspijskiego;
- uzyskanie przez polskich przedsiębiorców dostępu do własnych złóż ropy naftowej poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej;
- przystąpienie Rzeczypospolitej Polskiej do Międzynarodowej Agencji Energetycznej (MAE)<sup>115</sup>;
- udział w mechanizmie anty kryzysowym państw członkowskich MAE;
- zwiększenie przez spółki sektora innowacyjności prowadzonych działań produkcyjnych.

Dotychczasowy program prac legislacyjnych dotyczących sektora naftowego można określić na poziomie zaledwie zadowalającym. Wykonany został pierwszy etap prac w zakresie organizacji systemu zapasów obowiązkowych. Poprawy wymaga zasada dostępu strony trzeciej do infrastruktury paliwowej. Niewielkie efekty uzyskano dotychczas w zakresie przezwyciężenia barier dla inwestycji infrastrukturalnych w sektorze paliwowym. Podmioty sektora naftowego w Polsce zaniepokojone są zmianami kierunku przekształceń własnościowych, w tym możliwości połączenia PKN ORLEN SA i Rafinerii Gdańskiej SA. Realizacja wymienionego pomysłu spowodowałaby powstanie prywatnej firmy o niezwykle silnej pozycji na krajowym rynku paliwowym, w której posiadaniu będzie (dane w przybliżeniu):

- 92% krajowej mocy przerobu ropy naftowej;
- 90% udziału w dostawach paliw;
- 50% udziału w rynku detalicznym.

Brak konkurencji będzie sprzyjał utrzymywaniu wysokich cen paliwa w Polsce, co będzie miało wpływ na poziom inflacji i wyższe koszty produkcji w innych sektorach gospodarki. Posiadając większość stacji paliw, dominujący podmiot może być zdolny do ustalania ceny detalicznej wyższej niż w warunkach efektywnego funkcjonowania rynku<sup>116</sup>. W rezultacie nie tylko posiadacze samochodów, ale wszyscy będą ponosić koszty fuzji i nieefektywnego

<sup>115</sup> Por. Ustawa z dnia 30 maja 2008 roku o ratyfikacji porozumienia o Międzynarodowym Programie Energetycznym, sporządzonego w Paryżu dnia 18 listopada 1974 r., ze zmianami z dnia 30 listopada 2007 r.

<sup>116</sup> Por. W. Włodarczyk, Dojrzałość rynku. Prognoza cenowa dla rynku paliw na drugą połowę roku 2007, w: „Paliwa płynne”, z dnia 1 lipca 2007 r.

funkcjonowania rynku. Uzależnienie polskiego sektora paliwowego od jednego przedsiębiorstwa spowoduje niską konkurencyjność krajowej gospodarki i osłabi bezpieczeństwo energetyczne kraju. Niska zdolność powstałej po połączeniu firmy do szybkiej reakcji na sygnały płynące z rynku będzie miała negatywne skutki dla gospodarki. Tak znaczna koncentracja pionowa sektora paliwowego (przerób ropy naftowej, hurtowa sprzedaż paliw, detaliczna sprzedaż paliw) może spowodować wyeliminowanie czynnika aktualnie ograniczającego wzrost cen paliw na rynku krajowym, jakim jest istnienie dwóch producentów krajowych i importu paliwa. Z powodu geograficznych ograniczeń, utrudnionego dostępu do infrastruktury i nieuczciwej polityki cenowej (np. stosowanie skośnego subsydiowania) import z innych rynków może być zupełnie nieopłacalny. Firmy dystrybucyjne będą zmuszone do zaopatrywania się u jednego producenta. Zamiast wysokich marży w handlu detalicznym, nowo powstała firma będzie mogła arbitralnie wybrać pomiędzy generowaniem zysku z rafinacji ropy naftowej, minimalizując marże na rynku detalicznym, bądź stosować zamiennie obie możliwości, co uczyni rynek nieprzewidywalnym, a przez to bardzo trudnym dla innych uczestników rynku. Dodatkowo, poza konsekwencjami dla konsumentów w Polsce, należy wspomnieć, że dla znaczących międzynarodowych firm naftowych, które zainwestowały 2 miliardy USD, taka dominująca pozycja jednej firmy jest poważnym zagrożeniem dla efektywnego prowadzenia działalności gospodarczej. Jeśli wymienione argumenty uzupełnimy o strukturę logistyczną sektora paliwowego, która została stworzona dla potrzeb byłej Petrochemii Płock i przez to będzie dodatkową wielką korzyścią dla ewentualnie powstałej nowej firmy, powinniśmy zdać sobie sprawę, że konkurencja na rynku paliw będzie miała jeszcze bardziej skąpe szanse rozwoju<sup>117</sup>. Wydaje się, że w kraju, o tak dużej liczbie mieszkańców i potencjale gospodarczym jak Polska, jest wystarczająco dużo miejsca dla funkcjonowania dwóch niezależnych od siebie firm naftowych (obejmujących rafinację ropy naftowej i handel paliwami). W żadnym, porównywalnym z Polską, kraju europejskim władze nie zgodziły się na powstanie monopolu w sektorze paliwowym<sup>118</sup>. Zgodne z praktyką stosowaną w krajach Unii Europejskiej, pozwolenie na każdą fuzję (przejęcie, zakup czy wymiana akcji) firm paliwowych jest poprzedzone analizą sytuacji na wewnętrznym rynku paliwowym. Zgoda, jeżeli już jest udzielana, to pod licznymi warunkami, tak aby nowo powstały podmiot nie uzyskał

---

<sup>117</sup> Tamże.

<sup>118</sup> Por. A. Szpilewicz, Naftowe fakty, „Nowe Życie Gospodarcze” 1998 nr 8.

pozycji dominującej na rynku wewnętrznym, czy nawet lokalnym (np. zgoda na zakup firmy ARAL przez BP w Niemczech została wydana pod warunkiem odsprzedania przez BP części stacji paliw). Należy również zwrócić uwagę na pewne zamieszanie pojęciowe wokół PKN Orlen SA. Bardzo często spółka ta jest przedstawiana jako firma narodowa – w domyśle o polskim kapitale, której należą się specjalne względy i opieka ze strony Państwa. Jest poza dyskusją mocna pozycja i znaczenie dla krajowej gospodarki i budżetu państwa PKN Orlen SA. Jednak z chwilą jej prywatyzacji i posiadaniem przez Skarb Państwa mniejszościowego pakietu akcji spółki, jest to jedna z wielu firm funkcjonujących na rynku (włączając także firmy zrzeszone w POPiHN), której celem jest wypracowanie zysku dla akcjonariuszy (którymi najprawdopodobniej nie są w większości obywatele lub firmy polskie), a nie realizacja interesów Państwa. Dla rozwoju gospodarczego Polski kluczowym zadaniem jest wzrost konkurencyjności gospodarki, a jednym z jej warunków jest rzeczywista konkurencja na rynku paliwowym. Dlatego utrzymanie koncepcji niezależnego rozwoju dwóch krajowych ośrodków przerobu i dystrybucji paliw należy uznać za uzasadniony, także z punktu widzenia konsumentów.

### **2.1.1. Krajowy potencjał paliwowy sektora cywilnego**

Sektor paliwowo-energetyczny jest jednym z najważniejszych działów gospodarki narodowej, którego jakość funkcjonowania decydująco wpływa na efektywność działania przedsiębiorstw oraz na komfort bytowy społeczeństwa.

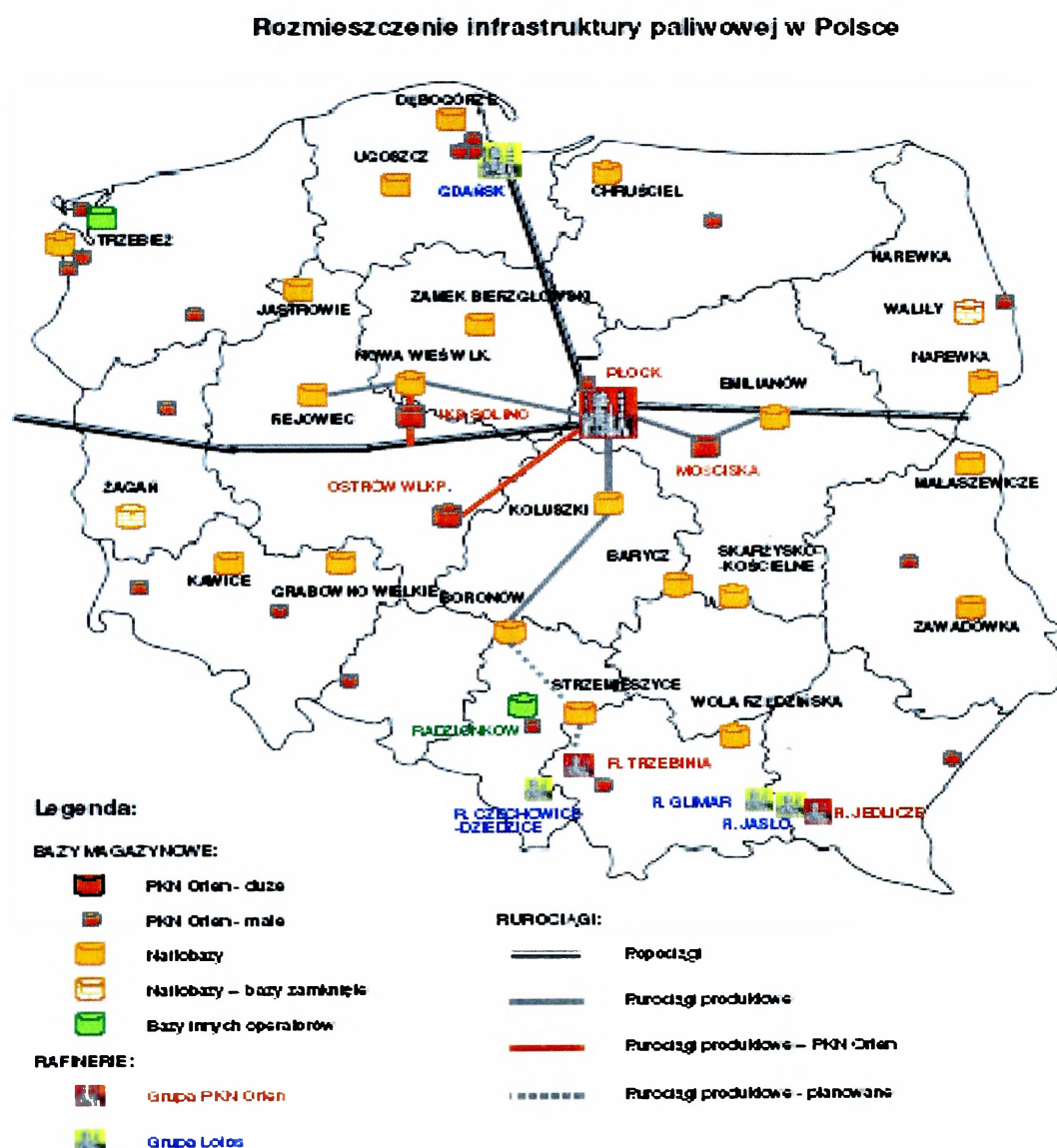
Jakość, pewność i koszty zaopatrzenia w paliwa mają ogromne znaczenie i wpływ na konkurencyjność produktów firm polskich tak na rynku polskim jak i międzynarodowym.

Jednym z elementów szeroko rozumianego potencjału paliwowego sektora cywilnego jest infrastruktura logistyczna niezbędna do przerobu, magazynowania, przechowywania oraz dystrybucji paliw. Składają się na nią rafinerie, magazyny, terminale, infrastruktura załadowniczo-wyładowcza oraz rurociągi produktowe (mapa 7). Ropa naftowa jest prawie w całości importowana z Rosji, pozostała część importu realizowana jest przez Port Północny ze złóż Morza Północnego i krajów arabskich.

Istniejący w Polsce system rurociągów naftowych liczący ponad 2,5 tys. km umożliwia transport ropy naftowej z Rosji (ropociąg „Przyjaźń”) i przesył gotowych paliw z Płocka w trzech różnych kierunkach z zakończeniami w postaci baz w Koluszkach, Nowej Wsi Wielkiej

i Boronowie. System rurociągów łączy również rafinerie w Płocku i Gdańsku. Zdolność przesyłowa ropociągu „Przyjaźń” wynosi ok. 37 mln ton/rok.

Mapa 7.



Źródło: Baza paliw, istotne ogniwo, [w:] <http://www.ornlenpetrotank.pl/index.php?action=pages>

Przetwarzaniem ropy naftowej zajmuje się obecnie sześć rafinerii, skupionych w 2 grupach kapitałowych o łącznej zdolności przerobowej ok. 20 mln ton/rok. Do Grupy PKN Orlen należą PKN Orlen (rafineria w Płocku), Rafineria Jedlicze oraz Rafineria Trzebinia. W skład drugiej z grup – Grupy Kapitałowej Lotos wchodzi Grupa Lotos (rafineria w Gdańsku), Rafineria Czechowice, Rafineria Jasło i Rafineria Nafty Glimar w upadłości. Spośród polskich producentów paliw dominującą pozycję zajmuje Polski Koncern Naftowy

ORLEN S.A., który przerabia wraz z innymi podmiotami grupy kapitałowej prawie 80% ogółu przerobionej w Polsce ropy naftowej. Polskie rafinerie importują średniozasiarczoną rosyjską mieszankę różnych rodzajów ropy Urals (tzw. ropa REBCO – Russian Export Blend Crude s)<sup>119</sup>.

W przypadku przerwy w dostawach surowca z Rosji ropa naftowa alternatywnie może być dostarczana polskim rafineriom drogą morską przez terminal naftowy w Gdańsku, na który umownie składają się stanowiska przeładunkowe w Porcie Gdańskim należące do: Przedsiębiorstwa Przeładunku Paliw Płynnych Naftoport sp. z o.o.<sup>120</sup>, którego zdolność przeładunkowa wynosi obecnie 24 mln ton rocznie, oraz spółki Przedsiębiorstwo Przeładunkowo-Składowe Port Północny sp. z o.o., której zdolność przeładunkowa wynosi 11 mln ton rocznie.

Ponadto należy mieć na uwadze, że w przypadku ropy naftowej istnieje światowy rynek surowca (rafinerie mogą zakupić dowolny gatunek ropy naftowej np. na giełdzie w Rotterdamie). Infrastrukturalnie terminal w Gdańsku gwarantuje polskim rafineriom bezpieczeństwo nieprzerwanych dostaw surowca, jednak pod istotnym warunkiem, że jest to ropa naftowa jednego gatunku.

#### 2.1.1.1. Rafinerie

Polska posiadała do roku 2005 siedem rafinerii<sup>121</sup> (mapa 8) z ogólnymi zdolnościami destylacyjnymi na poziomie 19,5 mln ton rocznie. Zdolności największych rafinerii w Płocku i Gdańsku wynoszą odpowiednio 13,5 mln ton i 4,5 mln ton (tabela 1). Pozostałe rafinerie znajdują się w południowej części Polski i mają bardzo małe zdolności przerobowe, w przedziale od 0,1 mln ton do 0,6 mln ton rocznie. Zlokalizowana w regionie centralnym Petrochemia Płocka jest zaopatrywana przede wszystkim rosyjską ropą naftową, przez rurociąg „Przyjaźń”<sup>122</sup>. Od 1992 roku otrzymuje również dostawy ropy naftowej z Portu Gdańskiego przez rurociąg Pomorski. Zlokalizowana na wybrzeżu Morza Bałtyckiego Rafineria Gdańska

<sup>119</sup> W Europie jakościowym odnośnikiem dla innych typów ropy naftowej jest niskozasiarczona ropa z Morza Północnego o nazwie Brent. Rafinerie PKN ORLEN S.A. i LOTOS zarabiają przede wszystkim na tzw. dyferencjale, który jest różnicą między ceną ropy Brent a ceną ropy REBCO.

<sup>120</sup> Dalej Naftoport.

<sup>121</sup> Sąd Rejonowy w Nowym Sączu, Wydział V Gospodarczy, postanowieniem z dnia 19 stycznia 2005 r. ogłosił upadłość obejmującą likwidację majątku Rafinerii Nafty „GLIMAR” Spółki Akcyjnej w Gorlicach, wpisanej do KRS pod numerem 0000069432.

<sup>122</sup> Por. A. Morka, Preferowany jeden dostawca, w: „Rzeczpospolita” z dnia 2000-03-13.

przerabia zarówno ropę importowaną drogą morską jak i ropę z Rosji, otrzymywaną rurociągiem Pomorskim, za pośrednictwem którego można przesyłać ropę w obydwie strony.

Z uwagi na niewystarczające moce przerobowe rafinerie polskie nie zaspakajają popytu na produkty ropopochodne. Polska w tej sytuacji jest więc uzależniona od dostaw gotowych produktów ropopochodnych<sup>123</sup>.

W maju 1996 roku rząd Rzeczypospolitej Polskiej przyjął pierwszy, po zmianach systemowych, Program restrukturyzacji i prywatyzacji sektora naftowego w Polsce opierający się na idei utworzenia dwóch pionowo zintegrowanych grup podmiotów wokół Petrochemii Płockiej i Rafinerii Gdańskiej.

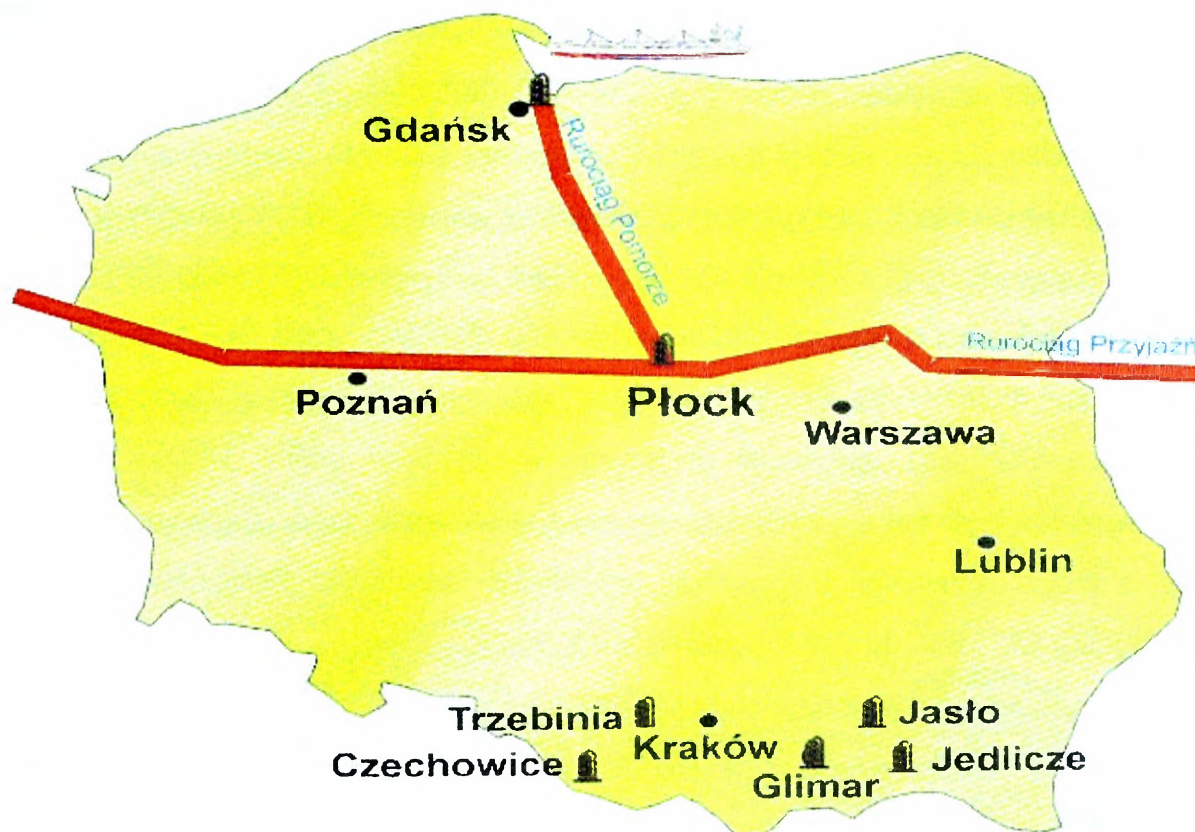
W 1999 roku Centrala Produktów Naftowych (CPN) została włączona do Petrochemii Płockiej w wyniku czego powstało nowe przedsiębiorstwo pod nazwą Polski Koncern Naftowy S.A. (PKN).

Polski Koncern Naftowy Orlen Spółka Akcyjna – polskie przedsiębiorstwo zajmujące się przetwarzaniem ropy naftowej oraz dystrybucją produktów ropopochodnych m.in. paliw. W skład Orłenu wchodzi rafinerie w Płocku, Trzebini, Jedliczu, trzy w Czechach oraz rafineria w Możejkach na Litwie. Łączne moce przerobowe zakładów w trzech państwach wynoszą 31,7 milionów ton ropy naftowej rocznie.

PKN Orlen jest jednym z największych europejskich dystrybutorów paliw, posiada ponad 1900 stacji w Polsce (Brand Premium z logo ORLEN – 1500 i ponad 400 stacji ekonomicznych z logo BLISKA). PKN Orlen jest także właścicielem ponad 500 stacji, 4 procent rynku stacji benzynowych w północnych Niemczech, najwięcej, bo aż 189 w Nadrenii Północnej-Westfalii. Od 24 maja 2005 Orlen jest również właścicielem większościowego pakietu czeskiego holdingu Unipetrol. W Czechach posiada ponad 330 stacji, 13 procent rynku stacji pod marką BENZINA i BENZINA PLUS Unipetrol posiada także 3 stacje na Słowacji pod nazwą BENZINA. Ponadto Orlen w Czechach posiada także udziały w rafinerii Paramo i firmie chemicznej Spolana. W dniu 26 maja 2006 koncern podpisał umowę z Jukosem na pakiet większościowy rafinerii w Możejkach na Litwie (z 30 stacjami).

W dniu 9 czerwca 2006 Orlen uzyskał zgodę od rządu Litwy na przejęcie pozostałej części akcji, należącej dotąd do państwa. Wniosek łączący spółki pozytywnie rozpatrzyła Komisja Europejska ds. Koncentracji w regionie.

Mapa 8. Rozmieszczenie zakładów rafineryjnych na terenie Polski



Źródło: Wielkie firmy naftowe w Polsce w: „Paliwa płynne”, 1999 nr 11.

Obecnie PKN Orlen posiada 35 stacji na Litwie, co stanowi 5 procent rynku, w tym 23 pod nazwą Orlen Lietuva (Brand Premium) i 12 Ventus (marka ekonomiczna). Marka Ventus ma być przerobiona na Orlen Lietuva. Orlen do końca 2013 roku chce być liderem sieci detalicznej na Litwie posiadając ok. 120 stacji, tj. 20 procent rynku. Orlen chce także wejść na rynek Ukraiński oraz handlować paliwami z koncernami na Białorusi. Natomiast w Polsce chce zwiększyć udział z 28 procent do 32 procent. W Niemczech Orlen chce zwiększyć udział z 4 procent do 5 procent<sup>124</sup>. W Czechach chce zwiększyć udział z 13 procent do 20 procent rynku<sup>125</sup>.

<sup>123</sup> Por. A. Szpilewicz, Naftowe... cyt. wyd.

<sup>124</sup> Por. D. Malinowski, Jak długo PKN Orlen zostanie w Niemczech?, w: „Gazeta Wyborcza”, z dnia 16 listopada 2005 r.

<sup>125</sup> Por. Orlen może podbić czeski rynek, [w:] [http://biznes.gazeta.prawna.pl/artykuly/98614,orlen\\_moze\\_podbic\\_czeski\\_rynek.htm](http://biznes.gazeta.prawna.pl/artykuly/98614,orlen_moze_podbic_czeski_rynek.htm)

Obecnie Orlen posiada 90,02% udziałów rafinerii Możejki i 62,99% udziałów w Unipetrolu. O kupno rafinerii Możejki walczył z Rosyjskimi firmami takimi jak: Lukoil, Gazprom, Rosneft oraz z Brytyjsko-Rosyjskim TNK-BP i z Kazachstańskim KazMuyGas.

Możejki posiadają port w Litewskiej Buntydze. Z kolei Unipetrol posiada port w Niemczech.

Rafineria Płock jest głównym dostawcą paliw na rynek krajowy, zakładem, który w wyniku prywatyzacji i restrukturyzacji sektora naftowego naszego kraju został współtwórcą grupy kapitałowej o nazwie Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. Koncern powstał z połączenia Petrochemii Płock S.A, największej polskiej rafinerii oraz Centrali Produktów Naftowych CPN S.A, głównego krajowego dystrybutora paliw. Dzięki przeprowadzonemu połączeniu koncern stał się zintegrowanym przedsiębiorstwem działającym w zakresie przerobu ropy, a także dystrybucji i sprzedaży produktów naftowych. Połączenie nastąpiło w drodze inkorporacji CPN S.A do Petrochemii Płock S.A.

Struktura firmy podlega ciągłej reorganizacji i tak od 1 lipca 2000 roku rozpoczęły funkcjonowanie Regionalne Biura Handlu Detalicznego (RBHD) PKN Orlen S.A. Siedziby RBHD rozmieszczone są we wszystkich największych polskich miastach wojewódzkich (mapa 9).

Wraz z biurami handlu hurtowego i logistyki tworzą strukturę 12 Regionalnych Jednostek Organizacyjnych koncernu. Do podstawowych zadań nowo powołanych biur należy zarządzanie siecią stacji poprzez:

- ◆ planowanie, nadzór i kontrolę sprzedaży;
- ◆ jakość usług, towarów i obsługi klienta;
- ◆ realizacja polityki koncernu w zakresie sprzedaży detalicznej paliw i innych towarów;
- ◆ promocja wizerunku firmy.

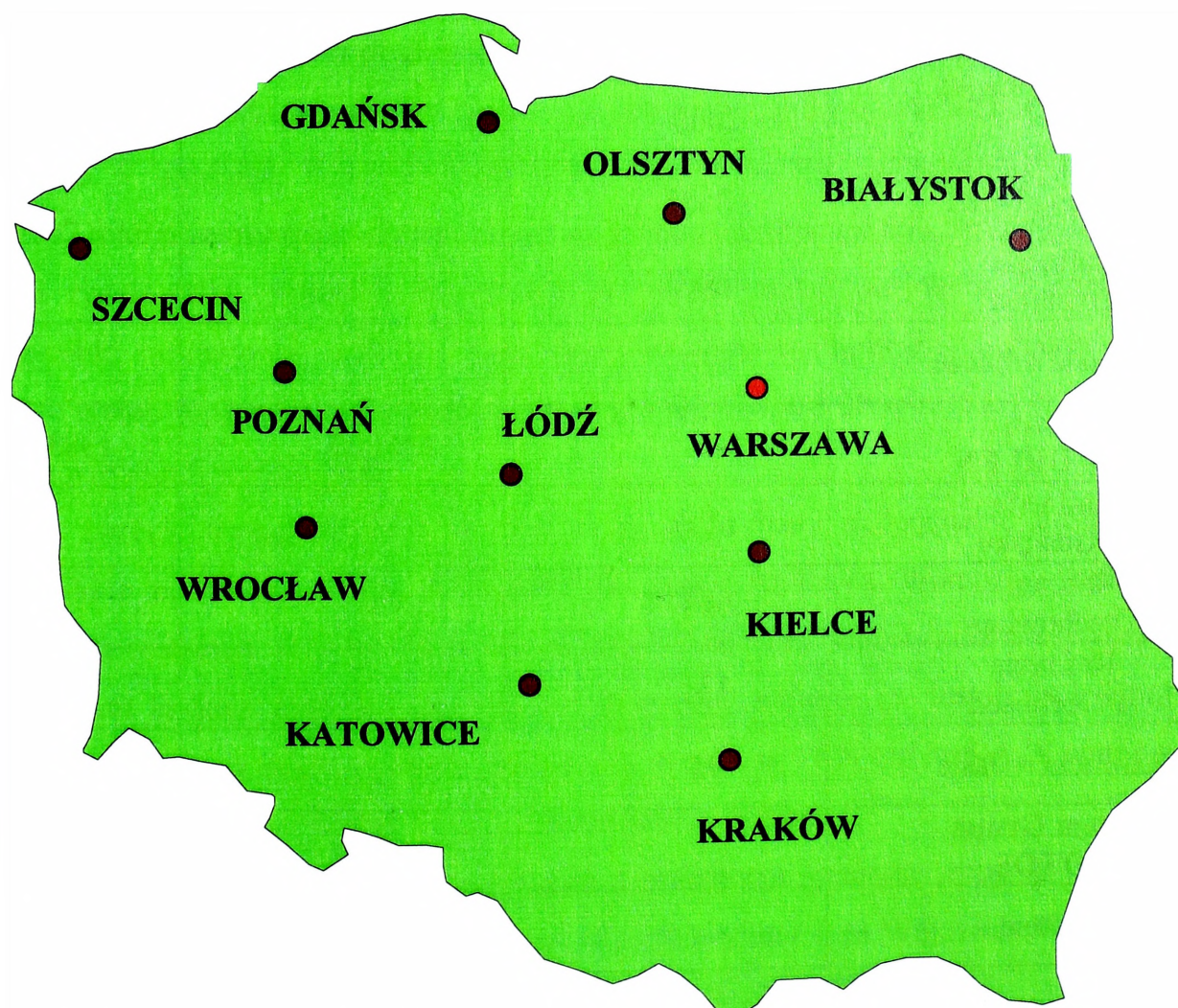
Park magazynowy Koncernu jest rozbudowany i składa się ze zbiorników: surowcowych, produktowych i manipulacyjnych w Zakładzie Głównym oraz z parku magazynowego baz regionalnych.

W parku zbiorników głównych znajdują się zbiorniki o pojemności od 300 m<sup>3</sup> do 50 000 m<sup>3</sup>. Zainstalowana pojemność zbiornikowa zabezpiecza dwutygodniową produkcję kombinatu.

Bardziej szczegółowe informacje są objęte tajemnicą przez firmę i nie są przekazywane na zewnątrz. Koncern prowadzi także inwestycje dostosowania do potrzeb magazynowych

podziemnych wyrobisk posolankowych w Inowrocławskich kopalniach soli Solino. Głównym celem inwestycji jest realizacja warunków ustawy o zapasach obowiązkowych ropy i paliw. Przestrzeń magazynowa ma pozwalać na zmagazynowanie ponad 4 mln ton ropy i paliw. Wyrobiska rocznie są powiększane około 600 tys. m<sup>3</sup> rocznie, co stwarza możliwości przystosowania kolejnych pojemności magazynowych. Magazyn spełnia obecnie rolę operacyjną i strategiczną. Ropa naftowa przyjmowana jest z Bazy Surowcowej Plebanka należącej do Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych „Przyjaźń” S.A. poprzez rurociąg „Przyjaźń” i rurociąg dalekosiężny Żółwiniec – Góra. Paliwa przyjmowane są z Polskiego Koncernu Naftowego Orlen S.A. poprzez rurociąg paliwowy „Zachodni”.

Mapa 9. Rozmieszczenie siedzib Rejonowych Biur Handlu Detalicznego na terenie kraju



Źródło: opracowanie własne.

Wytłaczanie ropy naftowej planowane jest w kierunku Rafinerii Schwedt, natomiast paliwa wytłaczane są do Bazy Paliwowej Nowa Wieś Wielka będącej największą bazą powierzchniową Naftobaz Sp.z o.o. Baza ta posiada instalację dozowania dodatków umożliwiającą wprowadzenie składowanych azowych produktów naftowych do obrotu handlowego.

PKN ORLEN jest jedną z największych korporacji przemysłu naftowego w Europie Środkowo-Wschodniej. Spółka dysponuje ogółem siedmioma rafineriami w Polsce, Czechach i na Litwie. Największy, zintegrowany kompleks rafineryjno-petrochemiczny Koncernu zlokalizowany w Płocku, zaliczany jest do grona pięciu najnowocześniejszych i najefektywniejszych tego typu obiektów w Europie.

Tabela 7. Przerób ropy naftowej w Polsce

Nazwa rafinerii	Lata (przerób w tys. ton)		
	2000	2006	2007
Rafineria Płock	12537		
Rafineria Trzebinia	400,0		
Rafineria Jedlicze	127		
<b>Razem PKN ORLEN</b>	-	<b>13611,7</b>	<b>13832,3</b>
Rafineria w Gdańsku	4245		
Rafineria Czechowice-	648		
Rafineria w Gorlicach	131		
Rafineria w Jaśle	95		
<b>Razem Grupa LOTOS</b>	-	<b>6098,6</b>	<b>6195,3</b>
<b>Ogółem</b>		<b>19710,3</b>	<b>20027,6</b>

Źródło: Biuletyn Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2008, s.3.

Wytwarza on całą gamę produktów powstających z przerobu ropy naftowej. Są to przede wszystkim benzyny bezołowiowe, oleje napędowe, olej opałowy, paliwo lotnicze, asfalty, produkty petrochemiczne, tworzywa sztuczne oraz bazowe oleje silnikowe.

W 2007 roku łączny przerób ropy naftowej w Grupie ORLEN wyniósł 22,8 mln ton. Spółka tworzy grupę kapitałową, w której podstawowa działalność uzupełniana i wspierana jest przez zaplecze dystrybucyjno-logistyczne. PKN Orlen posiadał bezpośrednio akcje bądź udziały w 58 spółkach handlowych, w tym:

- w 34 spółkach zależnych (z udziałem w kapitale powyżej 50%);
- w 2 spółkach współzależnych (z udziałem w kapitale 50%);
- w 2 spółkach stowarzyszonych (z udziałem w kapitale od 19% do 20%);
- w 20 spółkach mniejszościowych (z udziałem w kapitale zakładowym poniżej 19%).

PKN ORLEN posiada ponad 62,00% udziałów w czeskiej grupie chemicznej Unipetrol, który w 2007 roku uzyskał przychody na poziomie 12,054 mld PLN oraz wygospodarował zysk netto równy 11,679 mln PLN. Procentowo największe zaangażowanie, które przekracza 90,00% PKN ORLEN posiada w litewskiej rafinerii Możejki. Przychody zależnej od polskiego Koncernu rafinerii w 2007 roku przekroczyły 9,5 mld PLN, a zysk netto przekroczył 550,0 mln PLN.

Polski rynek paliw płynnych charakteryzuje się znacznym poziomem koncentracji w fazie przeróbki rafinerijnej, przy jednoczesnym znacznym rozdrobieniu importu paliw i dystrybucji. Przerób ropy naftowej (tabela 7) w roku 2007 wyniósł 20 mln ton, o 1,6 punktu procentowego więcej niż w roku 2006.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że obie firmy przerabiały maksymalne ilości ropy naftowej, na jakie pozwalają instalacje produkcyjne paliw płynnych. Wprawdzie rafineria w Płocku posiada instalacje destylacyjne na poziomie 17 mln ton, jednak możliwość dalszej przeróbki destylatu limituje wielkość przerobu. Przerób ropy naftowej w instalacjach Grupy Lotos S.A. stanowi obecnie prawie połowę wielkości przerobu w PKN Orlen S.A. W sumie na obie rafinerie przypada w granicach 92 % ropy przerabianej w Polsce.

Z punktu widzenia ekonomii (konieczność koncentracji przerobu ropy w wielkich zakładach) zjawisko to należy uznać za normalne. Dla porównania – na Węgrzech 100 % ropy przerabiane jest w dwóch rafineriach będących własnością koncernu MOL.

Tabela 8. Produkcja paliw płynnych w latach 2006-2008

Wyszczególnienie	Lata (w tys. m <sup>3</sup> )		
	2006	2007	2008
Benzyny silnikowe	5744	5318	5448
Olej napędowy	7907	8862	10369
Gaz płynny LPG	507	433	501
Paliwo JET	1065	985	1092
Lekki olej opałowy	1945	1421	1404
Ciężki olej opałowy	1731	2137	2033
<b>Ogółem</b>	<b>18899</b>	<b>19156</b>	<b>20847</b>

Źródło: Biuletyn Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2008, s. 5.

W Słowacji 99 % ropy przerabiane jest w jednej rafinerii, należącej do jednej firmy – Slovnaft. W Finlandii funkcjonują dwie rafinerie, obie należące do koncernu Neste. W Austrii 100 % przerobu ropy skoncentrowane jest w jednej rafinerii (Schwechat), należącej do koncernu OMV.

Koncern produkcje paliw prowadzi w oparciu o normy krajowe (Polskie Normy – PN i Normy Zakładowe – ZN), które zostały przedstawione w załącznikach.

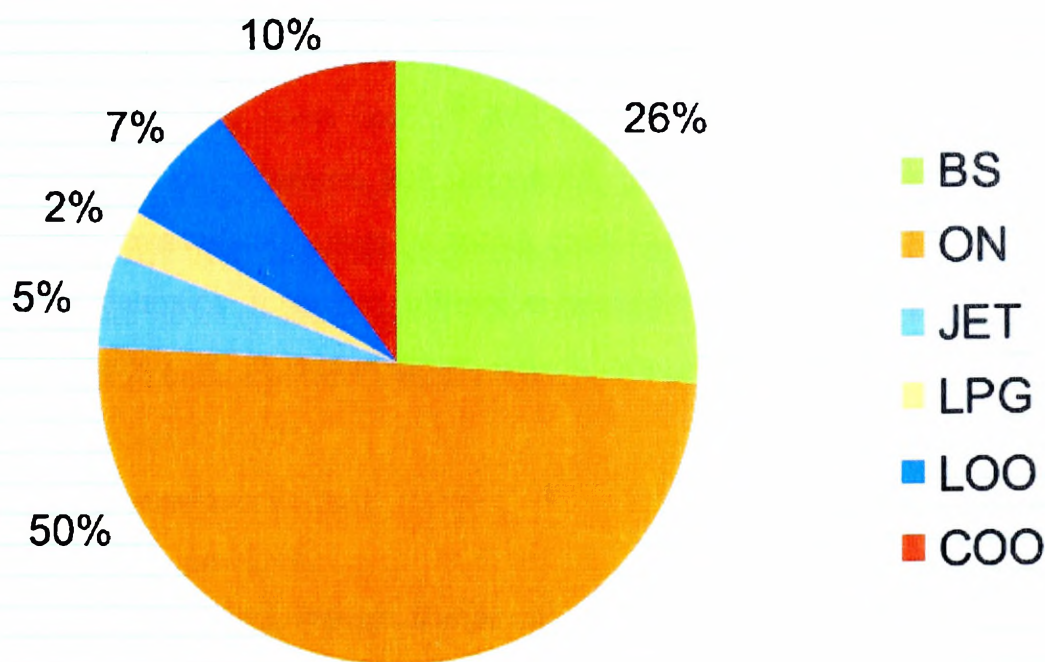
Produkcja paliw płynnych (tabela 8) – benzyn samochodowych, oleju napędowego, paliwa lotniczego oraz pozostałych gatunków paliw - wyniosła w 2007 roku 19,2 mln m<sup>3</sup>, co oznacza wzrost produkcji o 1 punkt procentowy w stosunku do roku 2006.

Natomiast produkcja wymienionych paliw w roku 2008 wyniosła prawie 21 mln m<sup>3</sup>, co oznacza wzrost produkcji o 9 punktów procentowych w stosunku do roku 2007.

Działania krajowych rafinerii prowadzące do maksymalizacji uzysków frakcji średnich i lekkich z przerobu ropy naftowej skutkowały zwiększeniem produkcji wszystkich głównych gatunków paliw płynnych. Skutkiem takich działań było obniżenie produkcji olejów opałowych, w tym głównie ciężkich. Rosnące zapotrzebowanie na olej napędowy obserwowane na rynkach

międzynarodowych ma swoje odbicie również na rynku polskim<sup>126</sup>. Z tego faktu należy upatrywać działania polskich firm skierowane na maksymalne zwiększenie produkcji tego gatunku paliwa (wykres 10), który w roku 2008 był na poziomie 50% ogólnej produkcji paliw. Osiągnięty wzrost został uzyskany poprzez realne zwiększenie produkcji z przerobu ropy naftowej, a także poprzez działania polegające na blendowaniu<sup>127</sup> benzyn i oleju napędowego z biokomponentami, co w warunkach polskich również uważane jest za produkcję. Niższy poziom wzrostu produkcji benzyn silnikowych, w stosunku do oleju napędowego, spowodowany był spadającym popytem na to paliwo w kraju, jak również postępującym nasyceniem rynków zagranicznych gdzie kierowany był produkt z Polski.

Wykres 11. Struktura produkcji paliw płynnych w 2008 roku (w %)



Źródło: Biuletyn Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2008, s. 8.

Wolumenowo, porównując rok 2008 z rokiem poprzednim, wzrost produkcji oleju napędowego w 2008 roku wyniósł 1,5 mln m<sup>3</sup>, benzyn samochodowych 130 tys. m<sup>3</sup>, LPG 68 tys. m<sup>3</sup> i paliwa JET 107 tys. m<sup>3</sup>.

<sup>126</sup> Por. Pusty bak czy wysokie ceny?, [w:] [http://www.petroexpress.pl/news/Pusty\\_bak\\_czy\\_wysokie\\_ceny\\_\\_3009.html](http://www.petroexpress.pl/news/Pusty_bak_czy_wysokie_ceny__3009.html)

<sup>127</sup> Blendowanie paliw to proces mieszania paliw z dodatkami proekologicznymi.

Jednocześnie nastąpiło obniżenie produkcji ciężkiego oleju opałowego o 107 tys. m<sup>3</sup>, a lekkiego oleju opałowego o 17 tys. m<sup>3</sup>.

Ponadto, PKN Orlen dysponuje licencją na transport towarów. Ze struktur przedsiębiorstwa wydzielona została spółka Orlen KolTrans, która realizuje usługi w dziedzinie transportu kolejowego dla koncernu oraz innych firm. Orlen KolTrans dysponuje ponad tysiącem wagonów-cystern przeznaczonych m.in. do transportu paliw. Firma świadczy usługi w zakresie wynajmu i dzierżawy cystern, jak również naprawy i spedycji towarów.

Grupa Lotos to druga po PKN Orlen firma naftowa na polskim rynku. Spółka zajmuje się przerobem ropy naftowej w rafinerii zlokalizowanej w Gdańsku (moce przerobowe 4,5 mln ton ropy rocznie), prowadzi dystrybucję i sprzedaż produktów i towarów naftowych – benzyn, olejów napędowych, lekkiego i ciężkiego oleju opałowego, paliwa lotniczego, olejów smarowych i bazowych, asfaltów, gazu płynnego i produktów parafinowych. Udział Grupy Lotos w sprzedaży paliw na rynku krajowym przed konsolidacją z Rafineriami Południowymi wyniósł w 2004 roku w zależności od asortymentu 19-22%<sup>128</sup>. Sieć stacji paliw z uwzględnieniem Rafinerii Południowych wyniosła na koniec 2004 roku 407 obiektów, co daje Grupie drugie miejsce na rynku po PKN Orlen. Udział Grupy Lotos w rynku detalicznym wynosi ok.6%. Projekt rafinerii o przyjętym paliwowo-olejowym profilu produkcji wykonała włoska firma Snam-Progetti. Podstawowe instalacje produkcyjne zgrupowane są w dwóch integralnych blokach:

- paliwowym i
- olejowym.

Główne procesy technologiczne oparto na licencjach znanych światowych firm naftowych takich jak:

- Standard Oil of Indiana (USA);
- Universal Oil Products (USA);
- Edelan (RFN);
- British Petroleum (Anglia).

Od lutego 2005 roku w skład Grupy Kapitałowej weszły Rafinerie Południowe (Czechowice, Jasło, Glimar) i firma wydobywcza Petrobaltic.

---

<sup>128</sup> A. Biedrzycka, Logistyka sektora paliwowego ZOL czy ZOL-bis?, w: „Energia Gigawat”, Warszawa, maj 2005.

O ile sytuacja finansowa Petrobalticu, który całe swoje wydobycie kieruje do rafinerii w Gdańsku, jest dobra, wyniki osiągane przez Rafinerie Południowe są słabe<sup>129</sup>.

Atutem rafinerii jest połączenie z Portem Północnym i z rurociągiem „Przyjaźń”, które zapewniają elastyczność w dostawie ropy naftowej. Z blokami produkcyjnymi współpracują wydziały komponowania produktów finalnych tj. smarów i olejów smarowych. Pojemność magazynowa parku zbiorników wynosi:

- zbiorniki na ropę naftową – 460000 m<sup>3</sup>;
- zbiorniki na gazy płynne – 11500 m<sup>3</sup>;
- zbiorniki na paliwa – 300000 m<sup>3</sup>;
- zbiorniki na oleje i asfalty – 240000 m<sup>3</sup>.

Gotowe produkty z rafinerii są wysyłane:

- ◆ drogą morską, poprzez pirs naftowy Portu Północnego;
- ◆ cysternami kolejowymi;
- ◆ autocysternami.

Część swojej produkcji rafineria eksportuje. Głównymi produktami z grupy paliw jest paliwo lotnicze JET A-1, benzyna, olej napędowy oraz olej opałowy<sup>130</sup>. Na przyszłość rafineria pragnie utrzymać się na rynkach rejonu Morza Bałtyckiego i Europy Północno-Zachodniej.

Zasadnicze paliwa płynne produkowane przez rafinerię:

- benzyna bezołowiowa 95;
- benzyna bezołowiowa 95 AL;
- benzyna bezołowiowa 98;
- olej napędowy Eurodiesel 0,2;
- olej napędowy Eurodiesel EKO;
- olej napędowy Eurodiesel EKO arktyczny;
- olej napędowy Eurodiesel EKO arktyczny 0,05;
- paliwo lotnicze JET A-1;
- paliwo żeglugowe ISO-F-RMG 35;
- olej opałowy lekki RGTERM 0,2;
- olej opałowy RG.

---

<sup>129</sup> Tamże.

<sup>130</sup> Tamże.

Działalność segmentu poszukiwawczo-wydobywczego Grupy LOTOS w ostatnich latach koncentrowała się na osiągnięciu dwóch strategicznych celów, których realizacja planowana jest do 2012 roku:

- dywersyfikacja dostaw ropy (ponad 40% pozyskiwanego surowca powinno pochodzić z innych źródeł niż rosyjskie);
- dążenie do wzrostu wydobycia 1 mln ton ropy z dna Morza Bałtyckiego<sup>131</sup>.

Spółka dysponuje kilkudziesięcioma własnymi cysternami do transportu paliw płynnych, a także dzierżawi 2 tys. cystern kolejowych. Grupa Lotos transportuje koleją ok. 55% produktów. Dwie rafinerie południowe należące do Grupy Lotos (Czechowice, Jasło) zaopatrywane są w ropę drogą kolejową (ok. 4 mln t rocznie). Obsługą transportową rafinerii zajmuje się spółka Lotos Kolej. Zakład ma 6% udziału w przewozach wykonywanych przez koleje prywatne. Codziennie Lotos Kolej SA uruchamia osiem transportów z paliwami, jak również innymi towarami. Dla usprawnienia przewozów spółka zakupiła dwukabinowe lokomotywy spalinowe obsługujące składy pociągów na trasie Rafineria Gdańsk - Rafineria Jasło (pozostałe inwestycje to m.in. rozbudowa zajezdni lokomotyw oraz modernizacja stacji paliw dla lokomotyw w Gdańsku).

Wydaje się, że w obecnej sytuacji rynkowej kluczem do sukcesu staje się zwiększenie wydobycia oraz dywersyfikacja dostaw ropy naftowej. Grupa LOTOS, aktywna w basenie Morza Bałtyckiego, sięgnęła w 2007 roku po złoża szelfu norweskiego.

Zasadniczym zakresem działalności LOTOS Jasło jest m.in. realizowanie usług w zakresie magazynowania i dystrybucji paliw silnikowych oraz lekkiego oleju opałowego.

Działalność produkcyjna LOTOS Jasło obejmuje wytwarzanie:

- komponentów benzynowych i olejowych z ropy naftowej,
- ciężkich olejów opałowych,
- olejów przemysłowych z przerobu olejów odpadowych,
- komponentów olejów opałowych z procesu dewulkanizacji odpadów gumowych.

LOTOS Czechowice S.A. to nowa nazwa, jaką przyjęła 19 grudnia 2005 roku Rafineria Czechowice S.A., zakład o tradycjach sięgających 1896 roku. Spółka została włączona w proces restrukturyzacji sektora naftowego w Polsce przy udziale Grupy Kapitałowej LOTOS. 13 stycznia 2005 roku została podpisana umowa sprzedaży akcji, na mocy, której akcje Rafinerii

Czechowice od Nafty Polskiej nabyła Grupa LOTOS. Przyjęcie nowej nazwy firmy było podsumowaniem tego procesu i stanowi początek nowej ścieżki rozwoju.

Działalność LOTOS Czechowice S.A. jest prowadzona zgodnie ze strategią Grupy LOTOS S.A., dzięki której Spółka jest ważnym ośrodkiem dystrybucji paliw na południu Polski. Główny obszar działalności LOTOS Czechowice S.A. dotyczy magazynowania i dystrybucji paliw oraz zarządzania infrastrukturą. Od października 2005 roku w Czechowicach działa nowoczesny terminal paliwowy dla autocystern, umożliwiający dystrybucję 1 mln m<sup>3</sup> paliw rocznie. W 2006 roku została zakończona modernizacja paliwowego terminalu kolejowego, którego zdolności przeładunkowe wynoszą 250 tys. m<sup>3</sup> rocznie. W znacznej części zmodernizowano również park zbiorników, a łączne zdolności magazynowe to ok. 150 tys. m<sup>3</sup>.

LOTOS Czechowice S.A. posiada 2 spółki zależne:

- RCEkoenergia sp. z o.o. – podstawowy obszar działalności spółki to wytwarzanie, przesył i dystrybucja energii cieplnej i elektrycznej.
- LOTOS Biopaliwa sp. z o.o. – w ramach spółki realizowana jest inwestycja budowy nowoczesnej instalacji do produkcji estrów wyższych kwasów tłuszczowych (FAME). Dzięki temu na rynek trafi 100 tys. ton biokomponentów, wykorzystywanych przy produkcji biopaliw.

Lotos jest w trakcie realizacji programu rozwoju przewidującego m.in. zwiększenie własnego wydobycia ropy naftowej<sup>132</sup>. Spółka, oprócz złóż na Bałtyku, posiada udziały w złożach na szelfie norweskim. W 2012 roku wydobycie ropy naftowej ma wzrosnąć z 200 tys. ton do 1 mln ton surowca rocznie.

Ponadto, spółka realizuje obecnie inwestycje w nowe instalacje do przerobu ropy, warte 5 mld zł. Zakończenie prac planowane jest do 2011 roku, wtedy to moce przerobowe rafinerii wzrosną z obecnych 6 mln ton do 10,5 mln ton rocznie<sup>133</sup>.

---

<sup>131</sup> Tamże.

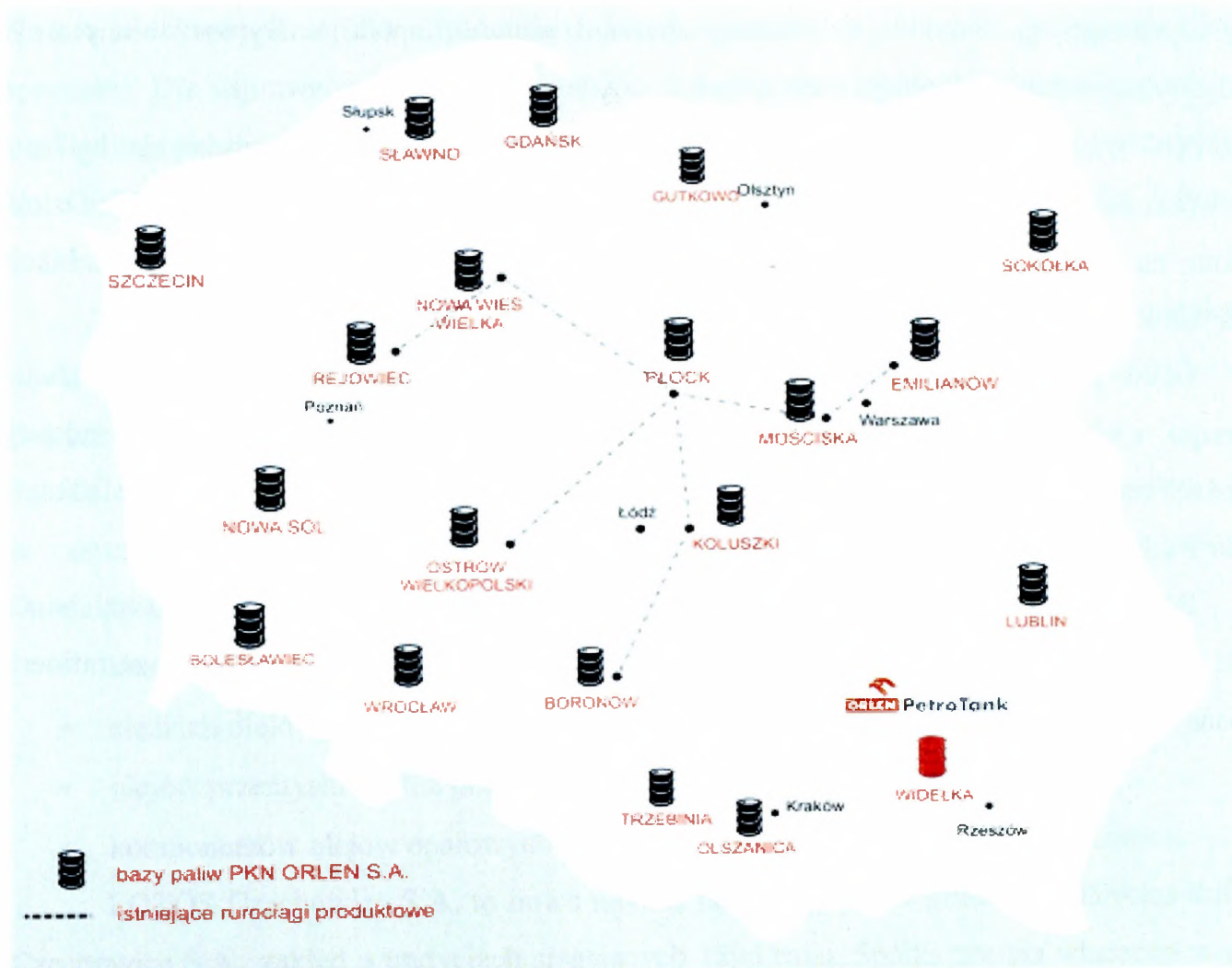
<sup>132</sup> J. Klein, Grupa LOTOS w Azerbejdżanie, w: „Dziennik Bałtycki”, z dnia 4-5 lipca 2009 r.

<sup>133</sup> Tamże.

### 2.1.1.2. Operator Logistyczny Paliw Płynnych (OLPP) - zakłady magazynowania paliw

Zgodnie z planem restrukturyzacji i prywatyzacji sektora naftowego w Polsce z dniem 1 stycznia 1997 roku ze struktur Centrali Produktów Naftowych „CPN” S.A został wydzielony Oddział „CPN” S.A Dyrekcja Baz Magazynowych „Naftobazy”, przekształcona 1 lipca 1997 roku w samodzielny podmiot prawa handlowego pod nazwą CPN – Dyrekcja Baz Magazynowych „Naftobazy” Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Celem powstania „Naftobaz” było umożliwienie dostępu pojemności magazynowych wszystkim operatorom działającym na rynku paliwowym, od rafinerii poczynając na pojedynczych prywatnych operatorach kończąc<sup>134</sup>.

Mapa 10. Rozmieszczenie Zakładów Magazynowania Paliw



Źródło: Bazy paliw PKN Orlen S.A. [w:]  
[www.ornlenpetrotank.pl/index.php?action=pages\\_1&action\\_id=73](http://www.ornlenpetrotank.pl/index.php?action=pages_1&action_id=73)

<sup>134</sup> Por. K. Fronczak, Strategiczny temat-paliwa, w: „Przegląd Przemysłowy i Gospodarczy”, 2004 nr 10.

Najważniejszym klientem przedsiębiorstwa w zakresie korzystania z pojemności magazynowych jest Agencja Rezerw Materiałowych. Obsługa rezerw państwowych jest ponadto statutowym obowiązkiem spółki.

Tabela 9. Wykaz baz magazynowych PKN ORLEN S.A.

<b>Baza</b>	<b>Godziny otwarcia</b>	<b>Kontakt</b>	<b>Dostępne produkty</b>
Boronów	niedziela od 24.00 do soboty do 13.00	(034) 3576028	ON, Pb95, Ekoterm plus, Pb98-brak
Olszanica	poniedziałek - piątek 7.00 - 21.00, sobota 7.00 - 13.00	(012) 6379701	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Rafineria Trzebinia	poniedziałek od 6.00 do soboty do 12.00	(032) 6180157	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Wrocław Swojec	poniedziałek od 6.00 do soboty do 21.00	(071) 3479800	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Koluszki	przez całą dobę	(044) 7146980	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Widępka	poniedziałek od 6.00 do soboty do 14.00	(017) 8672820 (017) 8672821 fax (017)8672823	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Mościska	przez całą dobę	(022) 8350051	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Emilianów	przez całą dobę	(022) 4454230	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Sokołka	poniedziałek 6.00 - sobota 13.00	(085) 7117769	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Ostrów Wielkopolski	poniedziałek od 6.00 do soboty do 14.00	(062) 7379000	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Rejowiec	otwarte 24 godziny	(061) 8124977	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Bolesławiec	poniedziałek - piątek 7.00 - 23.00, sobota 7.00 - 15.00	(075) 7323251	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Gutkowo	poniedziałek - piątek 7.00 - 21.00, sobota 7.00 - 15.00	(061) 8124977	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus
Nowa Wieś Wielka	Całodobowo, przerwa technologiczna 24.00 – 1.00	(075) 7323251	ON, Pb95, Pb98, Ekoterm plus

Źródło: Informacja z Internetu z dnia 4.02.2009r., [w:]  
[www.orldenpetrotank.pl/index.php?action=pages\\_1&action\\_id=73](http://www.orldenpetrotank.pl/index.php?action=pages_1&action_id=73)

Duże zainteresowanie składowaniem paliw wykazują również PKN ORLEN S.A oraz zagraniczne koncerny, które mają w Polsce swoje sieci stacji paliw, m.in. BP, Shell, Statoil<sup>135</sup>.

W skład spółki wchodzi 22 zakłady magazynowania paliw rozmieszczone na terenie całego kraju, których pojemność zbiornikowa wynosi od 50 000 m<sup>3</sup> do 260 000 m<sup>3</sup>. Zakłady Magazynowania Paliw rozmieszczone są na terenie całego kraju (mapa 10)<sup>136</sup>. Bazy magazynowe PKN Orlen również rozmieszczone są na terenie całego kraju. Jest ich łącznie 19.

Większość przejętych baz została wybudowana w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. Pięć największych baz (Koluszki, Nowa Wieś Wielka, Boronów, Rejowiec, Emilianów) znajduje się na końcówkach rurociągów z PKN Orlen S.A.

Cztery bazy (Małaszewicze, Zawadówka, Narewka, Chruściel) leżące na granicy wschodniej oprócz składowania paliw świadczą usługi przeładunkowe paliw, ropy naftowej i gazu, a zakład w Dębogórze realizuje przeładunek paliw ze zbiornikowców na transport lądowy.

Naftobazy Sp. z o.o. dysponują ok. 58% krajowej pojemności zbiornikowej paliw silnikowych (ok. 1,8 mln m<sup>3</sup>) w 22 bazach rozmieszczonych na terenie całego kraju<sup>137</sup>. Największe z nich znajdują się na końcówkach rurociągów produktowych. Z usług Naftobaz korzystają dwaj najwięksi producenci paliw w Polsce – PKN Orlen SA i Grupa Lotos SA<sup>138</sup>, a także Agencja Rezerw Materiałowych oraz koncerny zagraniczne i importerzy paliw.

Zasadniczym przedmiotem działania Spółki „Naftobazy” jest:

- przeładunek morski i lądowy;
- usługi w zakresie konfekcjonowania;
- prowadzenie badań i analiz z wykorzystaniem własnych laboratoriów;
- spedycja taboru autocysternowego;
- składowanie zapasów obowiązkowych;
- składowanie rezerw państwowych;
- usługi w zakresie uszlachetniania paliw (etylizacja, blending paliw i innych komponentów)<sup>139</sup>.

<sup>135</sup> Tamże.

<sup>136</sup> J. Wojciechowski, Sieć logistyczna, w: „Przegląd Przemysłowy i Gospodarczy” 2004 nr4.

<sup>137</sup> Por. A. Biedrzycka, Energia Gigawat, w: „Logistyka sektora paliwowego - ZOL czy ZOL-Bis”, Warszawa, maj 2005 r.

<sup>138</sup> Por. Niezależna ale kontrolowana, w: „Nowy Przemysł”, Raport Specjalny 2004.

<sup>139</sup> J. Wojciechowski, Sieć... cyt. wyd.

Dodatkowo mogą być świadczone usługi w zakresie budowy i remontów zbiorników magazynowych i urządzeń przeładunkowych. Paliwa w spółce „Naftobazy” magazynowane są w zbiornikach stalowych o pojemności od 250 do 32000 m<sup>3</sup>, podziemnych lub naziemnych, z dachami stałymi lub pływającymi, co decyduje o ich zaletach jak też wadach<sup>140</sup>. Zbiorniki o pojemnościach od 250 do 3000 m<sup>3</sup> są zbiornikami niezbyt dużymi jak na hurtowe magazynowanie paliw, co jest ich wadą<sup>141</sup>. Zaletą jest jednak to, że mogą być one wynajmowane poszczególnym klientom w całości jako tzw. zbiorniki wydzielone do ich wyłącznej dyspozycji. Zbiorniki podziemne zaś w obudowach betonowych (murowanych) nie są narażone na bezpośrednie oddziaływanie warunków atmosferycznych. Wadą ich jest jednak to, że rurociągi technologiczne prowadzące do nich są głęboko zakopane w ziemi, co znacznie utrudnia monitorowanie ich stanu technicznego. Zbiorniki naziemne natomiast narażone są także na bezpośrednie oddziaływanie warunków atmosferycznych, a bezpośredni dostęp pozwala na łatwą ocenę stanu technicznego i ich szczelności<sup>142</sup>. Zbiorniki z dachem pływającym pozwalają na znaczne zmniejszenie ubytków naturalnych w porównaniu do zbiorników z dachem stałym. Wadą ich jest jednak brak możliwości hermetyzacji. Aktualnie jeden zakład (Boronów) ma zhermetyzowany w 100% park zbiornikowy. Dwa zakłady (Nowa Wieś Wielka i Dębogórze) mają zhermetyzowany nalew kolejowy<sup>143</sup>. Obecnie prowadzone są prace związane z hermetyzacją zakładów w Koluszkach, Nowej Wsi Wielkiej i Rejowcu Poznańskim. Przyjmowanie paliw odbywa się z rurociągu w sześciu zakładach (5 z Petrochemii Płock i 1 z rurociągu morskiego) oraz z transportu kolejowego we wszystkich zakładach. Dwa zakłady mają możliwość wtłoczenia rurociągu dalekosiężnego (Koluszki do Boronowa i Nowa Wieś Wielka do Rejowca). Wszystkie zakłady posiadają możliwości wydawania paliw na transport autocysternowy, a 21 z nich (oprócz Strzemieszyc) również na transport kolejowy<sup>144</sup>.

Kompleksowość usług związanych z magazynowaniem paliw polega również na nadzorze jakościowym i ilościowym przyjmowanych, składowanych i wydawanych paliw. Prowadzona jest również okresowa (co pół roku) kontrola jakościowa paliw nie „rotowanych”, a będących głównie własnością Agencji Rezerw Materiałowych (utrzymującej rezerwy

---

<sup>140</sup> Tamże.

<sup>141</sup> Tamże.

<sup>142</sup> Por. K. Fronczak, Nie chowajmy głowy w piasek, w: „Nowe Życie Gospodarcze” 2004 nr 21 z dnia 2004-11-07.

<sup>143</sup> Por. Naftobazy klucz do większej konkurencji na rynku paliw, w: „Gazeta Wyborcza” 2005 nr 48 z dnia 26-27 lutego 2005 r.

<sup>144</sup> Por. Tamże.

państwowe produktów naftowych), a także zdeponowanych przez klientów w ramach utrzymywanych przez nich zapasów obowiązkowych. W dniu 18 października 1999 roku Spółka otrzymała Certyfikat Systemu Jakości ISO 9002 nadany przez Germanischer Lloyd Certification GmbH w uznaniu za jakość świadczonych usług związanych z przechowywaniem produktów naftowych.

Spodziewany deficyt pojemności zbiornikowej dla utrzymywania obowiązkowych zapasów benzyn to główna przesłanka do realizacji inwestycji w Naftobazach, największego w kraju operatora logistycznego produktów naftowych<sup>145</sup>.

Ponadto wzrost wielkości zapasów obowiązkowych do docelowego poziomu odpowiadającego 90. dniom konsumpcji spowoduje, że duża ich część może zostać ulokowana w zbiornikach Naftobaz. Sama spółka szacuje, że będzie składować ok. 600 tys. t paliw, stanowiących zapasy obowiązkowe producentów. Zgodnie z obowiązującym od 1 stycznia 2006 r. rozporządzeniem w sprawie harmonogramu tworzenia zapasów paliw ciekłych, na koniec 2006 r. wielkość zapasów obowiązkowych paliw ciekłych dla producentów i importerów paliw, liczona w dniach średniej dziennej wewnętrznej konsumpcji, wyniosła 66 dni. Naftobazom sprzyja też dobra koniunktura na rynku paliw. W 2005 r. zużycie oleju napędowego wyniosło 6,9 mln t (wzrost o ok. 0,5 mln t w porównaniu do 2004 r.), zaś benzyn nieco ponad 4 mln (spadek o ok. 0,2 mln t). Rosnącego zapotrzebowania na olej napędowy nie są w stanie zaspokoić polskie rafinerie, zorientowane przede wszystkim na produkcję benzyn. Ok. 20-30% dostaw paliwa dieslowskiego pochodzi z importu, głównie z Litwy (rafineria w Możejkach), Białorusi (rafinerie w Mozyrzu i w Nowopołocku) i Rosji (rafineria w Jarosławiu).

Do przeładunków paliw ze wschodu wykorzystywane są bazy przeładunkowe Naftobaz w Narewce, Małaszewiczach i Chruścielu. Dwie ostatnie zostały w 2005 r. zmodernizowane w celu zwiększenia możliwości przeładunkowych. Oficjalne zakończenie inwestycji rozwojowo-modernizacyjnych w Małaszewiczach, głównym terminalu paliwowym przy granicy wschodniej miało miejsce w marcu br. Oddano do eksploatacji nowy terminal wjazdowy wraz z nowym układem drogowym oraz dwie nowo wybudowane wysepki autocysternowe (każda po trzy nalewaki). Wybudowano nową pompownię, łączącą w sobie funkcję przeładunkową i dystrybucyjną. Ponadto wyremontowano drogę prowadzącą do nalewaków autocysternowych

---

<sup>145</sup> Por. M. Olsza, Ceny „zjazd” w obliczu konkurencji... Wojna na magazyny?, w: „Energia Gigawat”, 2003 nr 5.

oraz zmodernizowano istniejące wysepki, co zwiększyło wydajność instalacji wydawczych. Nowe regulacje prawne, zmieniające strukturę utrzymywanych zapasów na rzecz produktów finalnych, są bardzo korzystne dla Naftobaz, które operują wyłącznie tymi ostatnimi.

W planach przewiduje się modernizację baz w Narewce i Zawadówce. W bazach przy wschodniej granicy Naftobazy będą również prowadzić obrót handlowy ropą naftową<sup>146</sup>. Do przeładunków surowcowych powrócono już w bazie morskiej w Dębogórze, która jeszcze niedawno miała zostać zamknięta. Pojemność zbiornikowa tej bazy wynosi 150 tys. m<sup>3</sup>, z czego ok. 100 tys. m<sup>3</sup> przystosowano do magazynowania ropy. Jest to ropa rosyjska, która przez Obwód Kaliningradzki dociera do bazy w Chruścielu, a następnie transportowana koleją do bazy w Dębogórze i stamtąd przeładowywana na statki.

Rosnące zapotrzebowanie na usługi magazynowe i przeładunkowe w sektorze paliwowym sprawia<sup>147</sup>, że nie tylko nie wyłącza się z eksploatacji nowych baz, ale ponownie uruchamiane są nieczynne obiekty. Wyprowadzenie zapasów przez Orlen spowodowało, że część baz straciła rentowność.

W ciągu ostatnich kilku lat wyłączono z eksploatacji bazy magazynowe: w Żaganiu (województwo lubuskie), Waliłach (podlaskie), Barczy (świętokrzyskie), Strzemieszycach (śląskie), Trzebieży (zachodniopomorskie) oraz Ugoszczy (pomorskie). M.in. Naftobazy zamierzają ponownie uruchomić nadmorską bazę w Trzebieży. Najważniejsze z punktu widzenia budowania pozycji spółki na rynku są jednak inwestycje w dużych terminalach. W 2006 r. rozbudowano do kilkudziesięciu tysięcy metrów sześciennych pojemności w bazach w Rejowcu, Kawicach i Emilianowie. Nowe pojemności w tych lokalizacjach nie są przeznaczone jedynie na zapasy, ale również na obrót handlowy<sup>148</sup>. Jeśli potrzeby rynku będą rosły, Naftobazy deklarują, iż są przygotowane do budowy kilkuset tysięcy metrów sześciennych dodatkowych pojemności w kolejnych latach. Pozostałe realizowane inwestycje wiążą się ze zwiększeniem bezpieczeństwa technicznego i ochroną środowiska. Funkcjonujące bazy spełniają wymogi ekologiczne obowiązujące od 2006 r. Są wyposażone w m.in. w instalacje hermetyzacji i odzysku par, zabezpieczenia przed przenikaniem produktów ropopochodnych do gruntu oraz wód.

---

<sup>146</sup> Tamże.

<sup>147</sup> Por. K. Apanasewicz, Teraz Polska dla Naftobaz, w: „Świat paliw” 2004 nr 2/31.

<sup>148</sup> Por. J. Steinhof, Po pierwsze bezpiecznie, w: „Nowy Przemysł” 2004 nr 11.

Baza w Kawicach ma strategiczne znaczenie dla Naftobaz. Już od dawna próbują one nakłonić PKN Orlen do przedłużenia swojego rurociągu z Ostrowa Wlkp. do Kawic (obecnie orlenowskie paliwo jest dowożone na Dolny Śląsk cysternami kolejowymi). W tym celu Naftobazy już kilka lat temu gruntownie zmodernizowały i rozbudowały bazę w Kawicach. Mimo że porozumienia nie osiągnięto, baza nadal jest unowocześniana. Nie tylko dlatego, że Dolny Śląsk jest atrakcyjnym rynkiem dla dystrybutorów paliw. Po przejściu Unipetrolu przez Orlen, zbudowanie rurociągu produktowego, łączącego rafinerie w Płocku i Kralupach wydaje się być tylko kwestią czasu. Magazyny w Kawicach można by połączyć rurociągiem z rafinerią w czeskich Kralupach. Wykorzystaniem tych pojemności mogłaby być również zainteresowana rafineria Leuna w Niemczech. Naftobazy zaproponowały Orlenowi, że dla obniżenia kosztów, gotowe są same zbudować brakujący odcinek rurociągu pod warunkiem podpisania długoterminowego kontraktu na dystrybucję paliw z tej bazy. O znaczeniu tego projektu dla Naftobaz świadczy fakt, że o ile tylko podejmą się roli inwestora sieci rurociągowych, to pierwszym realizowanym przez nie projektem niemal na pewno będzie właśnie rura z Ostrowa Wlkp. do bazy w Kawicach. Wcześniej jednak musi zawrzeć kontrakty na transport paliw w ilościach zapewniających załanie pojemności zbiornikowej terminala.

Natomiast konieczność rozbudowy bazy magazynowo-dystrybucyjnej w Emilianowie wynika z rosnącego zapotrzebowania na paliwa w aglomeracji warszawskiej. To - obok aglomeracji katowickiej - rejon największej konsumpcji paliw w Polsce. Popyt jest większy niż wydajność baz zarówno w Emilianowie, jak i w Mościskach – drugim wraz z bazą w Ostrowie Wlkp. terminalu należącym do PKN Orlen, mającym wyprowadzenie rurociągowie z rafinerii w Płocku. OLPP zrezygnował z budowy rurociągu produktowego Gdańsk-Płock. Oznacza to jednocześnie konieczność weryfikacji projektów inwestycyjnych rurociągów paliwowych (tabela 10). W ślad za tym spółka wycofała wniosek o dotacje unijne na to przedsięwzięcie. Dzięki tej inwestycji mogły spaść ceny paliw na stacjach<sup>149</sup>.

Operator Logistyczny Paliw Płynnych (OLPP) ostatecznie porzucił plan budowy rurociągu produktowego łączącego płocką rafinerię z gdańskim Naftoportem. Spółka wycofała wniosek o unijne dotacje dla tego projektu.

---

<sup>149</sup> Por. Naftobazy chcą na giełdę, w: „Paliwa płynne” 2004 nr 6.

Teraz w OLPP kosztowny projekt (wyceniany na 600-700 mln zł) zastąpiony zostanie tańszymi rozwiązaniami - rurociągami transgranicznymi.

Tabela 10. Projekty rurociągów paliwowych

<b>Trasa rurociągu</b>	<b>Termin realizacji</b>	<b>Koszty (mln zł)</b>	<b>Przepustowość (mln t.rok)</b>	<b>Długość</b>
Ostrów Wlkp. - Wrocław	2009 r.	~100	1	105
Rurociąg transgraniczny Małaszewicze - Biernady	2010 r.	10	2	~10
Boronów - Trzebinia	2010 r.	~100	1	~100
Rurociąg Pomorski Gdańsk - Płock	2012 r.	600 - 700	4	240

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Duszczyk, Nie będzie połączenia rurociągiem Płocka z morzem, w: „Gazeta Prawna” z dnia 2009-02-04.

Według założeń połączenie rurociągowie Płock-Gdańsk (tzw. rurociąg północny) o długości ok. 240 km, z ewentualną odnogą do bazy paliwowej OLPP w Nowej Wsi Wielkiej (dodatkowe 180 km), miało przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa oraz znacznej obniżki kosztów logistycznych transportu paliw, zwłaszcza w przypadku Grupy Lotos (GL).

Obecnie gdańska rafineria, w odróżnieniu od płockiego zakładu Orlenu, nie posiada połączeń rurociągowych z resztą kraju. Musi korzystać więc z droższych form transportu paliw.

Zdaniem ekspertów rurociąg północny zmieniłby całą kalkulację hurtowej ceny paliw w Polsce. Dzisiaj jest ona uzależniona od parytetu importowego, który jest liczony z uwzględnieniem kosztu transportu paliwa kolejną do centrum kraju, konkretnie do rafinerii w Płocku. Ponieważ transport z Trójmiasta do Płocka rurociągiem miał być tańszy o ok. 15 %, parytet importowy by się zmienił. W efekcie cena hurtowa, a w konsekwencji i detaliczna byłyby nieznacznie niższe.

Od kilku lat wyniki finansowe spółki utrzymują tendencję wzrostową. W ubiegłym roku z tytułu przychodów ze sprzedaży usług operator uzyskał blisko 270 mln złotych, podczas gdy w 2006 roku było to nieco ponad 230 mln złotych. Wyniki te muszą być odczytywane

w kontekście realizowanego programu inwestycyjnego, gdyby bowiem nie ponoszone koszty inwestycji, wskaźniki finansowe byłyby znacząco wyższe. Istotne jest jednak to, że wszystkie wskaźniki spełniają nasze założenia przyjęte w strategii rozwoju. Oznacza to, że spółka właściwie reaguje na zjawiska zachodzące na rynku i potrafi dyskutować rosnące zapotrzebowanie na nasze usługi, elastycznie dostosowując ofertę handlową i powiększając infrastrukturę, na przykład przywracając do eksploatacji wcześniej wyłączone bazy paliw w Dębogórz, a także w Baryczy i Zawadówce. To jest jeden z elementów strategicznego programu inwestycyjnego, który zakłada rozbudowę zasobów magazynowych.

Działalność inwestycyjno-remontową firmy można podzielić na kilka obszarów. Pierwszy obszar można określić jako odtwarzanie majątku już posiadanego przez OLPP, a więc dbałość o stan infrastruktury logistycznej. Dlatego też realizowany jest program odtworzeniowo – modernizacyjny, który nie jest może tak spektakularny jak oddawanie do użytku nowych zbiorników, ale jest konieczny, by infrastruktura spółki wypełniała wszystkie nałożone prawem unijnym i prawem krajowym wymogi.

Drugi obszar to są nowe inwestycje zbiornikowe. W 2007 roku został oddany do użytkowania zbiornik 32 tysięcy metrów sześciennych w Nowej Wsi Wielkiej koło Bydgoszczy, a w Kawicach na Dolnym Śląsku oddano do rozruchu technologicznego 4 zbiorniki o łącznej pojemności 40 000 m<sup>3</sup>. Ponadto, w 2008 oddano do użytku 32 tysięczny zbiornik w Dębogórz, 2 zbiorniki o pojemności 10 tysięcy m<sup>3</sup> w Koluśkach. Kolejne 2 razy po 10 tys. m<sup>3</sup> oddanych zostało w Kawicach i 4 razy po 10 tys. m<sup>3</sup> pojemności w Rejowcu. Do końca 2007 roku spółka wydała na inwestycje 250 mln złotych, z czego prawie 95 mln złotych na inwestycje zbiornikowe. W strategii spółki – obok budowy zbiorników naziemnych – przewidziane są również programy inwestycyjne bardziej dalekosiężne. Do takich należy budowa podziemnych pojemności magazynowych – kawern solnych<sup>150</sup>. Mają one największe ekonomiczne uzasadnienie w najbardziej znaczącym zakresie mogą zwiększyć krajowe pojemności magazynowe.

Podjęte projekty przyniosą efekty za 3-4 lata, ale to będzie skokowy przyrost pojemności magazynowych. W pierwszym etapie realizacji tych planów to będzie przyrost na poziomie 600 000 m<sup>3</sup>, a w kolejnych na podobnym poziomie.

---

<sup>150</sup> Por. Podziemne magazyny paliw-bezpieczne i wygodne, [w:] <http://www.racjonalista.pl/index.phs/s,38/d,14/t,9662>.

Należy w tym miejscu wspomnieć, że zgodnie z rządową strategią dla sektora paliwowego, infrastruktura przesyłowa powinna zostać włączona do infrastruktury magazynowej Operatora Logistycznego Paliw Płynnych, a zatem rurociągi produktowe PERN mają być przekazane od operatora. Celem tego programu jest rozwijanie systemu logistycznego, integracja zasobów logistyki produktowej na polskim rynku, a tym samym stworzenie warunków dostępu do infrastruktury paliwowej – bazy magazynowe i rurociągi – stronie trzeciej, a więc wszystkim zainteresowanym na zasadach transparentności i równoprawności.

Z uwagi na fakt, że ponad połowa transportu odbywa się szlakami kolejowymi, spółka posiada w swoich bazach wiele bocznik kolejowych oraz dostosowany do tego transportu tabor i wyspecjalizowane kadry do obsługi.

Należy także wspomnieć o Ustawie o biopaliwach<sup>151</sup> – zgodnie z regulacjami Unii Europejskiej – która zakłada, że do 2010 roku wymagany będzie udział biokomponentów w paliwach na poziomie 5,75 proc. Oznacza to dla spółki konieczność uważnej analizy tego rynku przygotowania infrastruktury do komponowania biopaliw. Ponieważ ponad 60 proc. paliwa w kraju przepływa przez bazy spółki, wymusza to na niej przygotowanie organizacyjnie i technicznie do świadczenia usługi blendowania biopaliw. W celu realizacji prac z tego zakresu 2007 roku uruchomiona została instalacja do komponowania biopaliw w Nowej Wsi Wielkiej. W Koluszkach, Rejowcu i Boronowie, a od maja 2007 roku dostępna jest także usługa komponowania biopaliw „on-line” w bazie paliw w Emilianowie. Technologicznie operator przygotowany jest do świadczenia takiej usługi również w Małaszewiczach. W każdej z baz objętych programem biopaliwowym, wraz z uruchomieniem usługi, oferowana jest obsługa laboratoryjna, która swym zakresem obejmuje także kontrolę jakości biokomponentów i gotowych biopaliw.

### **2.1.1.3. Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych**

Polska jest prawie całkowicie uzależniona od importu ropy naftowej<sup>152</sup>. Do kraju sprowadza się ropę z Rosji z Uralu, z Morza Północnego, z Iranu i z krajów Bliskiego Wschodu. Rosyjska ropa dopływa rurociągiem „Przyjaźń”, którego polska część znajduje się pod zarządem

<sup>151</sup> Por. Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 roku o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, w: „Dz. U.” 2006 nr 169, poz. 1199.

<sup>152</sup> Por. A. Kublik, Przyjaźń znów pracuje pełną parą, w: „Gazeta Wyborcza” 2007 nr 10.

Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych (PERN), będącego przedsiębiorstwem państwowym.

Rurociąg „Przyjaźń” biegnie z rejonu Wołgi i Uralu (mapa 11), gdzie łączy się z rurociągami transportującymi ropę syberyjską przez zachodnią Rosję i Białoruś do Polski (południowe odgałęzienie prowadzi od miejscowości Mozyr na Białorusi przez Ukrainę do Słowacji).

PERN "Przyjaźń" SA eksploatuje sieć rurociągów służących do transportu ropy naftowej i paliw płynnych. Spółka dysponuje także pojemnościami zbiornikowymi świadcząc usługi magazynowania ropy naftowej.

Spółka świadczy także usługi transportu ropy naftowej dla dwóch największych polskich producentów paliw: PKN ORLEN SA oraz Grupy LOTOS SA.

Mapa 11.

#### Rurociągi w Europie



Źródło: Rurociągi w Europie, [w:] <http://www.pern.com.pl/index.php?dzid=2>,

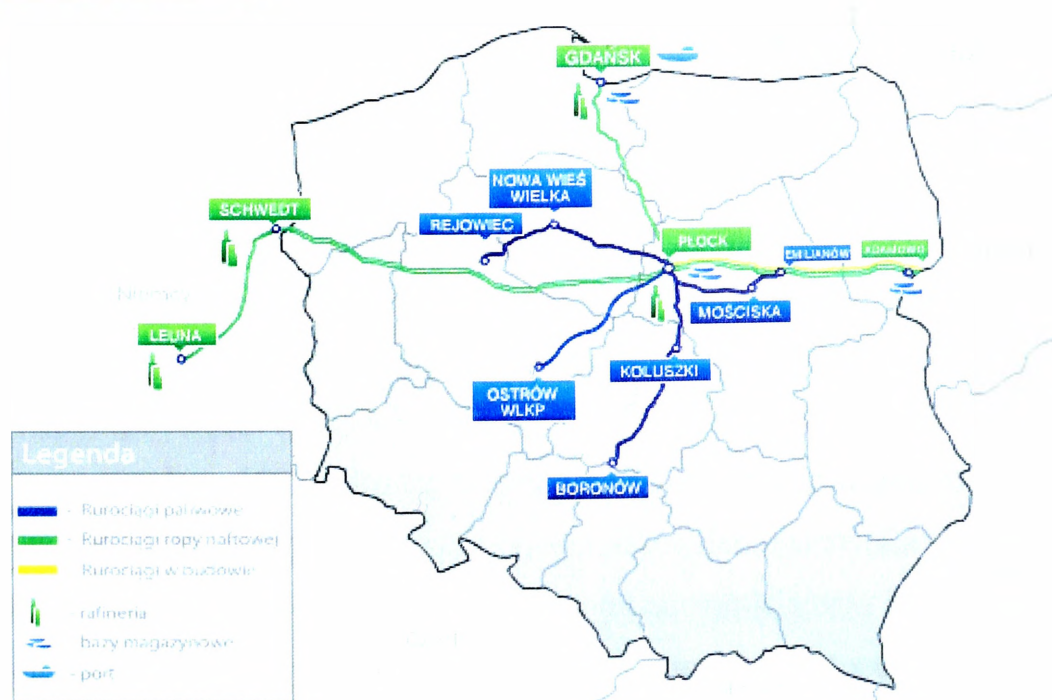
Dostarcza także ropę naftową do dwóch niemieckich rafinerii: PCK Raffinerie GmbH Schwedt oraz Mitteldeutsche Erdoel-Raffinerie GmbH w Spergau. Z tymi odbiorcami PERN „Przyjaźń” SA związany jest długoterminowymi umowami handlowymi. Pozostałą zdolność przesyłową magistrali spółka wykorzystuje na świadczenie usług tranzytowych ropy naftowej poprzez Naftoport w Gdańsku.

Polska część systemu rurociągów „Przyjaźń” składa się z dwóch równoległych rurociągów o długości 650 km i średnicy 820, 630 i 529 mm. Zdolność przesyłowa rurociągu wynosi około 34 mln ton rocznie. Budowę pierwszego rurociągu rozpoczęto w 1960 roku, a dostawy – w roku 1964. Drugą nitkę rurociągu oddano do użytku na przełomie roku 1972/73.

Obie nitki przecinają granicę polsko – białoruską na północ od Brześcia, biegną do Płocka i dalej na zachód, przecinając granicę polsko – niemiecką około 70 km na północny wschód od Berlina. Po wejściu na terytorium Niemiec rurociąg dochodzi do rafinerii Schwedt.

Mapa 12.

### Rurociągi w Polsce



Źródło: Rurociągi w Polsce, [w:] <http://www.pern.com.pl/index.php?dzid=2>,

Rurociągi produktowe powstawały sukcesywnie. Pierwszy z nich (Płock – Koluszki) oddany został do użytku w 1968 roku. Dwa lata później powstał pierwszy odcinek na trasie do Warszawy (Płock – Mościska).

W 1975 roku rurociąg ten przedłużono z Mościsk do Emilianowa. W 1983 roku powstał odcinek rurociągu paliwowego do Bydgoszczy (Płock – Nowa Wieś Wielka). W 1992 roku przedłużono dalej w stronę Częstochowy do Boronowa rurociąg Płock – Koluszki. Natomiast rok później oddano do użytku odcinek łączący Nową Wieś Wielką z Rejowcem (mapa 12). W ciągu 25 lat począwszy od 1968 roku PERN „Przyjaźń” S.A. oddał do eksploatacji ponad 620 kilometrów rurociągów przesyłających gotowe paliwa.

Rurociągi w Polsce włączone są w sieci rurociągów w Europie (mapa 11). Sieć rurociągów w Polsce liczy łącznie około 2500 kilometrów i tworzą ją odgałęzienia od rurociągu „Przyjaźń” (mapa 12).

Ropę nie pochodzącą z Rosji Polska sprowadza tankowcami, które są rozładowywane głównie w Gdańsku. Port Północny w Gdańsku jest połączony rurociągami naftowymi z Rafinerią Gdańską i z pobliskimi urządzeniami eksploatowanymi przez PERN, kompensującymi krótkoterminowe zaburzenia równowagi pomiędzy dostawami a zapotrzebowaniami rafinerii. Z tych urządzeń ropa jest przesyłana rurociągiem Pomorskim do zbiorników koło Płocka, gdzie odpowiednio do dziennych potrzeb rafinerii, następuje mieszanie ropy rosyjskiej z ropą sprowadzaną od innych dostawców.

Rurociąg Pomorski o długości 237 km i średnicy 820 mm, łączący Płock z Gdańskiem, został oddany do użytku w 1975 roku. Budowano go z myślą o dostawach ropy rosyjskiej do rafinerii Gdańskiej, ale od lat osiemdziesiątych służy głównie do transportu ropy nierosyjskiej do rafinerii w Płocku. Aby zwiększyć stopień niezależności Polski od ropy rosyjskiej, w roku 1992 wybudowano dodatkową końcówkę rozładunkową, a w roku 1993 – drugą przepompownię. Planuje się dalsze powiększenie możliwości transportowych systemu przez wybudowanie trzeciej końcówki rozładunkowej i trzeciej przepompowni.

Główny importowy terminal naftowy w Gdańsku ma zdolności przeładunkowe rzędu 33 mln ton rocznie. Ponadto są trzy mniejsze terminale: Szczecin – Świnoujście (1,5 mln ton rocznie), Gdańsk Naftoport (1,2 mln ton rocznie), i Gdynia – Dębogórze (1,0 mln ton rocznie).

Produkty naftowe są rozprowadzane różnymi sposobami. Z rafinerii w Płocku poprowadzony jest rurociąg w kierunku południowo – wschodnim do Mościsk koło Warszawy

i dalej do Emilianowa oraz w kierunku południowym do Koluszek w pobliżu Łodzi i dalej do Boronowa, a także w kierunku północno – zachodnim do Nowej Wsi Wielkiej koło Bydgoszczy i Rejowca koło Poznania. Większość z tych rurociągów służy do przesyłu wszystkich gatunków paliw, chociaż odcinki najnowsze – tak jak rurociąg z Koluszek do Boronowa zbudowany w roku 1993 i rurociąg z Nowej wsi Wielkiej do rejoyca – uruchomiony w 1994 roku – są na razie używane tylko do oleju napędowego. Na końcu każdego z rurociągów do przesyłu produktów znajdują się magazyny, a w niektórych przypadkach także urządzenia do mieszania.

Ponadto, PERN „Przyjaźń” SA świadczy również usługę magazynowania surowca. Z magazynów ropy naftowej spółki korzysta między innymi Agencja Rezerw Materiałowych. W połowie 2005 roku w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju PERN „Przyjaźń” SA nabył kontrolny pakiet udziałów w spółce Naftoport. Obecnie PERN jest jednoosobową spółką Skarbu Państwa. Zasadniczą działalnością jest tłoczenie ropy naftowej z Rosji (około 50 mln ton rocznie) do rafinerii polskich - PKN Orlen i Grupy Lotos oraz do rafinerii niemieckich - PCK Schwedt i Mider Spergau. Przesyła również surowiec tranzytem do gdańskiego Naftoportu, w którym ma udziały.

PERN „Przyjaźń” S.A. świadczy następujące usługi w zakresie transportu i magazynowania ropy naftowej:

- transport ropy naftowej na trasach:  
Adamowo – Płock – Gdańsk  
Adamowo – Płock – Heinersdorf (Niemcy);
- magazynowanie ropy naftowej w parkach zbiornikowych PERN zlokalizowanych w Adamowie (przy granicy polsko-białoruskiej), Płocku i Gdańsku.

Rurociąg „Przyjaźń” biegnie z rejonu Wołgi i Uralu, gdzie łączy się z rurociągami transportującymi ropę syberyjską przez zachodnią Rosję i Białoruś do Polski (południowe odgałęzienie prowadzi od miejscowości Mozyr na Białorusi przez Ukrainę do Słowacji)<sup>153</sup>.

Polska część systemu rurociągów „Przyjaźń” składa się z dwóch równoległych rurociągów o długości 650 km i średnicy 820, 630 i 529 mm. Zdolność przesyłowa rurociągu wynosi około 34 mln ton rocznie. Budowę pierwszego rurociągu rozpoczęto w 1960 roku, a dostawy – w roku 1964. Drugą nitkę rurociągu oddano do użytku na przełomie roku 1972/73.

<sup>153</sup> Por. Rosyjski apetyt na rurę, w: „Gazeta Wyborcza” z dnia 2004-01-12.

Obie nitki przecinają granicę polsko – białoruską na północ od Brześcia, biegną do Płocka i dalej na zachód, przecinając granicę polsko – niemiecką około 70 km na północny wschód od Berlina. Po wejściu na terytorium Niemiec rurociąg dochodzi do rafinerii Schwedt. Według PERN należy przygotować się na stopniowe ograniczanie napływu ropy rurociągiem Przyjaźń, który będzie zastępowany przez inne kanały importowe.

W sumie PERN jest w trakcie realizacji 11 projektów<sup>154</sup> związanych z rozbudową infrastruktury magazynowej i transportowej w zakresie zarówno ropy naftowej, jak i paliw płynnych. Takich jak: dokończenie budowy III nitki rurociągu „Przyjaźń”, budowa dodatkowych – łączącego Gdańsk z Płockiem czy ewentualna budowa dodatkowych pojemności magazynowych ropy naftowej w Adamowie, intensyfikacja Rurociągu Pomorskiego magazynowych w Płocku. W planach jest także budowa rurociągu paliwowego Boronów – Trzebinia, który ma zostać wybudowany przez PERN na podstawie porozumienia z PKN ORLEN. Projektowany rurociąg będzie miał przepustowość rzędu 1 mln ton rocznie i zapewni pełne zaopatrzenie w gotowe paliwa na Śląsku i w Małopolsce. Z kolei dostosowanie I nitki rurociągu „Przyjaźń” do transportu paliw w kierunku bazy w Emilianowie (po wybudowaniu III nitki) ma zapewnić pełne pokrycie potrzeb paliwowych aglomeracji warszawskiej, które obecnie szacowane jest na 2 mln ton rocznie podczas gdy przepustowość obecnych połączeń rurociągowych tłoczących gotowe paliwa z Płocka do baz zlokalizowanych w okolicach Warszawy wynosi ledwie 1 mln ton. Natomiast działania zmierzające do otwarcia systemu rurociągów produktowych zgodnie z zasadą TPA polegałoby na budowie bazy paliwowej w Płocku łącznie z terminalem kolejowym, umożliwiającym udostępnienie systemu rurociągów produktowych, z których w tej chwili korzysta wyłącznie PKN Orlen stronom trzecim. Fakt posiadania przez PERN udziałów w Naftoporcie stwarza szanse na jego lepsze wykorzystanie w obszarze zarówno przeladunków ropy, jak i paliw gotowych. W nowej bazie w Gdańsku powstaną głównie zbiorniki na ropę. Nowe pojemności magazynowe są potrzebne do zwiększenia możliwości odbioru z morza różnych gatunków ropy naftowej. Baza będzie posiadała również funkcje paliwowe. Rosnąca nierównowaga w zakresie zapotrzebowania i produkcji oleju napędowego oraz spodziewana nadprodukcja benzyn skutkuje wzrostem zapotrzebowania na import i eksport zarówno paliw, jak i ich półproduktów. Z kolei zakup od

---

<sup>154</sup> Por. J. Balcewicz, By „Przyjaźń” nie wyszła, w: „Energia Gigawat” z dnia 2009-04-29.

Portu Północnego przez Grupę PERN morskich stanowisk O i P umożliwi objęcie kontrolą przez PERN i pośrednio Skarb Państwa całej Bazy Paliw w Porcie Gdańskim oraz zwiększenie wykorzystania morskich stanowisk przeładunkowych. Długookresowe działania to przede wszystkim budowa pojemności magazynowych w kawernach solnych na Pomorzu. Projekt ten jest rozpatrywany w kontekście potrzeb magazynowych pod zapasy obowiązkowe i strategiczne kraju. Kawerny solne w gminie Kossakowo są zlokalizowane obok Bazy Paliw OLPP Dębogórze. Istnieje możliwość wykorzystania dostępnej już infrastruktury: morskiego terminala przeładunkowego, lokalnych połączeń rurociągowych, połączeń kolejowych a także drogowych. Planowane jest połączenie kawern rurociągiem naftowym z Naftoportem i Bazą PERN w Gdańsku.

Spółka przyjęła następujące cele strategiczne:

- otwarcie magazynów tawernowych na ropę naftową i paliwa o pojemności ponad 12 mln m<sup>3</sup> w rejonie miejscowości Kosakowo w woj. Pomorskim;
- przedłużenie ropociągu Odessa-Brody do Polski, który umożliwi dostawy ropy naftowej z rejonu Morza Kaspijskiego;
- rozbudowa infrastruktury magazynowo-przeładunkowej w okolicach Naftoportu, by sprawnie funkcjonował zarówno dla eksportu produktów z Polski, jak też zabezpieczał niezbędny import w ewentualnych sytuacjach kryzysowych;
- budowa kilku odcinków rurociągów (Płock-Warszawa, Płock-Lublin, Boronów-Radzionków, Boronów-Trzebinia, Ostrów Wlkp.-Wrocław).

Nowe kierunki rozwoju rurociągów paliwowych pozwolą PERN na przejęcie funkcji operatora logistycznego na polskim rynku paliw.

W połowie grudnia 2008 roku PERN podpisał z Orlenem list intencyjny w sprawie budowy rurociągu z Bronowa do bazy płockiej spółki w Trzebini o długości ok. 100 km<sup>155</sup>. Planowany rurociąg będzie przedłużeniem istniejącej obecnie sieci Płock-Koluszki-Boronów. Inwestorem będzie PERN, natomiast PKN Orlen zadeklarował długoterminowe korzystanie z usługi przesyłu - około 1 mln ton paliw rocznie poprzez nową magistralę. Inwestycja ma wpłynąć na zwiększenie efektywności zaopatrzenia jednego z największych ośrodków konsumpcji paliw w Polsce - Krakowa i Katowic.

---

<sup>155</sup> Por. Nowa strategia PERN najpóźniej do końca I kwartału 2009 r., w: „Puls Biznesu”, z dnia 29.12.2008 r.

Natomiast w dniu 30 lipca 2009 roku została podpisana umowa pomiędzy Przedsiębiorstwem Eksploatacji Rurociągów Naftowych (PERN) „Przyjaźń” oraz poznańskim ZRUG dotyczącą realizacji części odcinka Orzechowo-Płock, tzw. trzeciej nitki odcinka wschodniego rurociągu „Przyjaźń”. Wartość robót budowlano-montażowych to 26,5 mln zł.

#### **2.1.1.4 . GATX Rail Poland**

Prowadzony w 1999 r. przez Naftę Polską SA proces prywatyzacji spółki Dyrekcji Eksploatacji Cystem (DEC) sp. z o.o. ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego w obszarze logistyki sektora paliwowego został poprzedzony weryfikacją strategii rozwoju spółki, która ostatecznie została przyjęta przez NWZA Nafta Polska SA w dniu 13 grudnia 1999 r.

Proces wyboru inwestora strategicznego dla DEC Sp. z o.o. rozpoczął się de facto w dniu 2 czerwca 1999 r., kiedy to Nafta Polska SA ogłosiła przetarg na doradcę prywatyzacyjnego, którym wybrana została firma RCF Polska Sp. z o.o.

Po przeprowadzeniu szczegółowej procedury weryfikacyjnej, analizie przedłożonych ofert oraz zbadaniu wiarygodności potencjalnych nabywców Nafta Polska SA wyłoniła spółkę prawa amerykańskiego - GATX Rail Overseas Holding Corporation z siedzibą w stanie Delaware jako inwestora strategicznego dla DEC Sp. z o.o. Wniosek zarządu Nafty Polskiej SA w sprawie sprzedaży 100% udziałów DEC na rzecz ww. podmiotu został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą Spółki Nafta Polska SA w dniu 13 lipca 2000 r.

GATX Rail Overseas Holding Corporation jest firmą inwestycyjną w 100% zależną od GATX Rail Corporation, który jest podmiotem w 100% zależnym od GATX Corporation. GATX Corporation jest spółką, której akcje notowane są na NYSE. Ww. podmiot jest firmą logistyki kolejowej i intermodalnej zapewniającym klientom optymalne rozwiązania w zakresie dostaw „od drzwi do drzwi”. Firma posiada istotne doświadczenie w zakresie przewozu produktów niebezpiecznych i łatwo psujących się oraz obsłudze firm sektorów naftowego i chemicznego.

W dniu 27 września 2000 r. minister skarbu państwa przekazał Radzie Ministrów wniosek w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż przez Naftę Polską SA 100% udziałów w spółce Dyrekcja Eksploatacji Cystem Sp. z o. o. na rzecz wyłonionego w trybie zaproszenia do rokowań inwestora strategicznego, tj. GATX Rail Overseas Holding Corporation, po cenie jednostkowej udziału ustalonej w wyniku negocjacji, nie niższej jednak aniżeli wartość księgowa netto jednego

udziału określona na podstawie ostatniego zweryfikowanego bilansu sporządzonego na dzień 31 grudnia 1999 r. Ww. uzyskał rekomendację Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów.

Rada Ministrów na posiedzeniu 28 października 2000 r. wyraziła zgodę na sprzedaż 100% udziałów DEC na rzecz wskazanego inwestora strategicznego. Po tym momencie została podpisana przez Naftę Polską SA umowa sprzedaży udziałów inwestorowi strategicznemu za 350 mln zł.

Nabywca DEC ma na całym świecie udziały w firmach posiadających łącznie ponad 150000 wagonów, (w tym w Europie ok. 20000 cystern kolejowych) oraz ok. 200 samolotów. Swym działaniem obejmuje wagony kolejowe, lokomotywy, samoloty, terminale magazynowe paliw. Oferuje również kompleksowe rozwiązania logistyczne i transportowe. Specjalizuje się w dziedzinie świadczenia usług dla firm sektora chemicznego i naftowego. Jej kapitalizacja rynkowa oszacowana jest na 1,7 mld USD.

W Polsce przedsiębiorstwo GATX Rail Poland jest właścicielem około 11500 sztuk cystern kolejowych o łącznej ładowności 640000 ton. Na tabor dykcji składają się wagony różnych typów, o różnych pojemnościach (50 – 107 m<sup>3</sup>):

- ◆ cysterny z podgrzewaczami lub bez podgrzewaczy;
- ◆ cysterny z izolacją termiczną;
- ◆ cysterny z powlekaną wewnętrzną powierzchnią zbiornika;
- ◆ cysterny ciśnieniowe.

W Warszawie ma siedzibę zarówno Zarząd GATX Rail Poland jak i dział handlowy, techniczny, finansowy, HR, prawny i IT.

Placówka GATX Rail Poland w Płocku jest zlokalizowana na terenie PKN Orlen SA. Wyposażenie techniczne placówki umożliwia świadczenie następujących usług:

- napraw bieżących i awaryjnych;
- napraw okresowych podwozi i zbiorników wagonów cystern;
- modernizacji wagonów kolejowych.

Placówka prowadzi również bieżące utrzymanie i nadzór nad wagonami na bocznicach PKN Orlen. Dysponuje mobilną jednostką naprawczą, która może usuwać awarie u klienta lub na bocznicach PKP. Zakład Naprawy Taboru Kolejowego w Ostródzie jest jednym z najnowocześniejszych w Polsce zakładów, specjalizujących się w naprawie i budowie kolejowych wagonów towarowych. Zakład ma długoletnią tradycję i doświadczenie. Pierwsze

naprawy wagonów kolejowych wykonał pod koniec XIX wieku. Zakład świadczy szeroki wachlarz usług związanych z naprawą i przeglądami wagonów kolejowych takich jak: cysterny, węglarki, wagony kryte, samowyładowcze i do produktów sypkich. t zlokalizowana na terenie rafinerii LOTOS.

Wyposażenie techniczne placówki umożliwia świadczenie następujących usług:

- napraw bieżących i awaryjnych,
- napraw okresowych zbiorników wagonów cystern,
- modernizacji wagonów kolejowych.

Na miejscu znajduje się także oczyszczalnia zbiorników cystern kolejowych i samochodowych transportujących lekkie, ciężkie i bardzo ciężkie produkty naftowe jak również melasę. Placówka prowadzi również bieżące utrzymanie i nadzór nad wagonami. Dysponuje mobilną jednostką naprawczą, która może usuwać awarie u klienta lub na bocznicach PKP.

Oferta firmy nie ogranicza się tylko do działalności transportowej i spedycyjnej, zajmuje się także hurtową i detaliczną sprzedażą gazu propan-butan, naprawami i czyszczeniem cystern kolejowych, produkcją i sprzedażą wózków do wagonów towarowych.

Podstawową usługą przewozową świadczoną przez GATX jest *najem* cystern kolejowych. Usługa ta przeznaczona jest dla klientów odbierających produkty z rafinerii i końcówek rurociągów.

Przy usłudze świadczonej w formie najmu, klient:

- ◆ płaci od tony przewiezonego produktu, niezależnie od czasu trwania przewozu;
- ◆ otrzymuje bezpłatny czas na czynności za-i wyładunkowe (24 lub 36 godzin zależnie od typu wagonu);
- ◆ nie płaci z góry, lecz dopiero w trakcie wykonywania usługi.

Klientom importującym produkty naftowe, przewożącym je z portów morskich oraz punktów przeładunkowych na wschodniej granicy, oferowana jest usługa spedycji. Wysokość opłat za najem i spedycję uzależniona jest od ilości transportowanego produktu, obowiązują zasady jak w przypadku najmu. Innym rodzajem działalności przewozowej jest dzierżawa cystern kolejowych. Podmiot dzierżawiący wagony obciążany jest za każdą dobę dzierżawy, w tym czasie samodzielnie dysponuje wagonami. Po zakończonej dzierżawie firma dysponuje oczyszczalniami, w których na preferencyjnych warunkach można oczyścić cysterny.

Podstawowe produkty przewożone w wagonach GATX to: olej napędowy, benzyny, olej opałowy oraz ropa naftowa – stanowiące ok. 90% ogólnego przewozu. Pozostałe 10% - to gaz płynny, asfalt, oleje smarowe oraz różne produkty chemiczne i spożywcze. Udział transportu kolejowego w przewozach produktów ropopochodnych w naszym kraju kształtuje się w granicach 93 – 96% zależnie od produktu.

Usługi transportowe przez GATX świadczone są zarówno dla przedsiębiorstw o dużych zasobach kapitałowych (PKN ORLEN S.A, PKP, firmy sektora chemicznego i spożywczego) jak i małych firm prywatnych, w tym podmioty gospodarcze z zagranicy. Rocznie firma przewozi około 14 mln ton różnych produktów, co stanowi 98 % udział w przewozie paliw cysternami kolejowymi w Polsce i około 30-40 % udziału w ogólnym transporcie paliw w kraju.

Jest to firma, która dzięki przejęciu dorobku DEC, w tym także odpowiednim umowom i technologii pokonała barierę szerokich torów (wagon z przestawnymi wózkami), uniemożliwiająca wjazd wagonów jeżdżących po torach o szerokości 1435 mm do krajów byłego Związku Radzieckiego (rozstaw torów 1520 mm). Własnymi wagonami realizuje bezprzeładunkowy transport mediów płynnych w relacji Wschód – Polska – Europa Zachodnia.

#### **2.1.1.5. Sieć stacji paliwowych**

W Polsce ilość stacji paliwowych szacuje się na poziomie około 7000 obiektów (tabela 11). Ta liczba jest zmienna, wynika to z faktu, że część jest zamykana, gdzie indziej nowe są otwierane. Największe zmiany są powodowane budową nowych dróg.

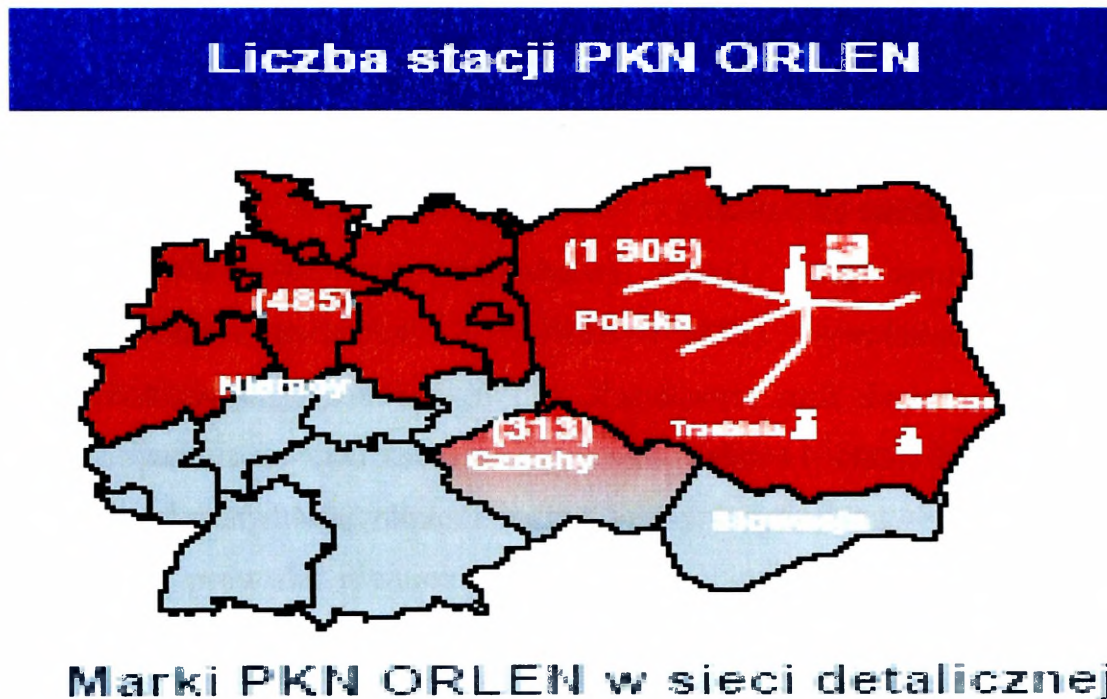
Stację paliw należy traktować jak żywy organizm i zmiany w otoczeniu, nowa obwodnica, estakada czy wiadukt, ma bezpośredni wpływ na jej funkcjonowanie.

Największym podmiotem w tej branży jest PKN ORLEN S.A., który w połowie 2007 roku posiadał 1418 stacji własnych, 161 franczyzowych i 331 patronackich<sup>156</sup>. Koncern posiada także stacje poza granicami państwa polskiego, z tego ponad 300 w Czechach oraz 485 w Niemczech (mapa 13).

---

<sup>156</sup> Por. Stacje paliwowe, [w:] <http://gospodarka.gazeta.pl/gospodarka/>

Mapa 13.



Źródło: Polski Koncern Naftowy Orlen S.A. prezentacja spółki z 2005 roku (materiał otrzymany z Biura Prasowego Spółki).

Z raportu opracowanego przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego<sup>157</sup> wynika, że w 2008 r. rynek detaliczny obsługiwało około 6,9 tys. stacji paliw, z czego połowę stanowiły podmioty niezależne.

Krajowe koncerny naftowe zreorganizowały własne sieci stacji w związku z wygasającymi umowami patronackimi. Obecny kryzys gospodarczy zdopingował niezależnych właścicieli stacji do poszukiwania wsparcia u większych graczy.

W tych warunkach prowadzenie działalności na własną rękę jest niezwykle trudne, a bez kredytów praktycznie niemożliwe.

Mniejszym operatorom w obecnych warunkach rynkowych ciężko jest domówić się z bankami, dlatego tak chętnie wchodzą pod skrzydła podmiotów, które mogą im pomóc.

Analiza rynku paliwowego dowodzi, że na polskim rynku detalicznym można wyróżnić pięć typów operatorów (tabela 12):

➤ sieci krajowych koncernów naftowych:

<sup>157</sup> Por. Rynek detaliczny, w: „Biuletyn Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego”, Warszawa 2008, s. 19.

- PKN Orlen S.A. działające pod markami Orlen i Bliska (stacje własne) i Petrochemii Płock (stacje patronackie);
  - Grupy Lotos S.A. działające pod markami Lotos (stacje własne) i Rafinerii Gdańsk (stacje patronackie);
- sieci zagranicznych koncernów naftowych:
- BP Polska Sp. z o.o.;
  - Lukoil Warsaw Sp. z o.o. prowadzone pod markami Jet i Lukoil;
  - Nesce Polska Sp. z o.o. ze znakiem A24;
  - Stell Polska Sp. z o.o.;
  - Statoil Polska Sp. z o.o. prowadzone pod markami Statoil i 123;
- sieci krajowych operatorów niezależnych, w tym liczące powyżej 15 stacji:
- Delfin;
  - Huzar;
  - Moja Stacja;
  - Pronar;
  - Witospol;
  - WW Energy;
- operatorzy niezależni;
- sieci sklepowe (kiper – i super – markety), w tym liczące powyżej 15 stacji:
- Auchan;
  - Carrefour;
  - Intermarche;
  - Tesco.

Około połowę stacji w Polsce stanowią cały czas stacje niezależne. W tej grupie mieszczą się zarówno pojedyncze obiekty należące do prywatnych właścicieli, jak i prywatne sieci liczące od kilku do kilkunastu punktów, stacje firm, dla których nierzadko paliwa są dodatkiem do działalności podstawowej<sup>158</sup>.

<sup>158</sup> Niezależne stacje paliw z powodu niskiej efektywności nie wytrzymują konkurencji, [w:] [http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/91075,niezalezne\\_stacje\\_paliw\\_z\\_powodu\\_nis...](http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/91075,niezalezne_stacje_paliw_z_powodu_nis...)

Tabela 11. Stacje paliw w Polsce w latach 2005 - 2008

Operatorzy	2005	2006	2007	2008
<b>PKN ORLEN</b>	1 917	1 924	1 897	1 888
w tym pod logo Bliska	30	170	308	312
<b>GRUPA LOTOS</b>	397	403	377	346
<b>KONCERNY ZAGRANICZNE</b>	939	1 000	1 125	1 141
<b>NIEZALEŻNI OPERATORZY (około)</b>	3 500	3 450	3 400	3 400
w tym stacje w sieciach operatorów niezależnych			292	358
<b>SIECI SKLEPOWE</b>	64	98	105	111
<b>OGÓLEM</b>	<b>6 817</b>	<b>6 875</b>	<b>6 904</b>	<b>6 886</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raportu Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego za 2008 rok, Warszawa, 2008.

Złożoną sytuację w budowie sieci mają koncerny krajowe. Ujednolicenie sieci PKN Orlen S.A. do dwóch marek (Orlen i Bliska) wymaga zmiany umów patronackich ze stacjami funkcjonującymi pod marką Petrochemii Płock, których na koniec 2007 roku było 503<sup>159</sup>.

W wielu przypadkach są to stacje o bardzo dobrych lokalizacjach, przy głównych drogach tranzytowych. Natomiast warunki umów nie są adekwatne do aktualnych potrzeb koncernu (np. możliwość zakupu paliw poza koncernem). Podobną sytuację ma Grupa Lotos ze swoimi stacjami patronackimi (marka – Rafineria Gdańsk).

Jednym z elementów decydujących w Polsce lokalizacjach stacji mają zmiany wywoływane budowanymi nowymi drogami. Przy autostradzie czy drodze szybkiego ruchu powinno towarzyszyć zaplecze. A jednym z jego kluczowych elementów jest właśnie dobra stacja benzynowa.

Tabela 12. Ilość stacji paliw z podziałem na operatorów

Sieć	Ilość – grudzień 2006	Ilość – grudzień 2007	Ilość – grudzień 2008
PKN Orlen	1932	1897	1803
BP	307	342	365
Lotos	403	379	355
Shell	290	311	349
Statoil	214	247	271
123 (własność Statoil)	b.d.	b.d.	42
Lukoil	83	105	111
Neste	68	96	105
Carrefour	20	39	44
Tesco	19	22	25
Auchan	16	18	20
Intermarche	13	17	17
E. Leclerc	5	5	8
Makro	0	0	4
<b>Ogółem</b>	<b>3370</b>	<b>3478</b>	<b>3519</b>

Źródło: Na detalicznym rynku paliwowym w Polsce, w: „Raport Polski Rynek Paliw”, e-petrol.pl Sp. z o.o., Wrocław 2008, s. 3.

Przez ostatnie lata struktura krajowego rynku detalicznego pozostawała niezagrożona - pozycja lidera PKN Orlen, który z siecią ok. 1900 placówek kontroluje więcej niż co czwartą stację w Polsce, na drugim miejscu Grupa Lotos z ponad 400 stacjami, a w dalszej kolejności trzy największe koncerny zagraniczne, czyli BP, Shell i Statoil, zarządzające sieciami 200-300 placówek<sup>160</sup>. Rok 2008 zburzył jednak to status quo i sprawił, że w czołówce największych sieci już nastąpiły znaczące przetasowania, a w najbliższych miesiącach można się spodziewać kolejnych. W tej sytuacji stało się jasne, że w połowie roku 2008 koncern BP Polska wyprzedził Grupę Lotos pod względem liczby stacji benzynowych na polskim rynku. Przez ostatnich kilka

<sup>159</sup> Por. W. Heydel o detalicznym rynku paliw, w: „Nowy Przemysł”, lipiec 2007 r.

<sup>160</sup> Por. P. Apanowicz, Rywalizacja o stacje paliw w cieniu Orlenu, w: „Nowy Przemysł” z dnia 20.06.2008 r.

lat Grupa Lotos była druga na polskim rynku pod względem liczby stacji paliw z bezpieczną przewagą kilkudziesięciu stacji nad BP Polska, które zajmowało trzecią pozycję.

To oznacza zmianę wicelidera na krajowym rynku stacji paliw. Zmniejszenie sieci Lotosu o ponad 30 stacji w trakcie pierwszych trzech miesięcy 2008 roku jest efektem stopniowego wygasania umów patronackich gdańskiej spółki. W sieci Lotosu znajduje się obecnie ponad 130 stacji własnych, 71 placówek partnerskich oraz wciąż ok. 140 stacji patronackich, które docelowo do 2013 roku mają całkowicie zniknąć z rynku.

W 2007 roku przedstawiciele Lotosu zapowiadali, że docelowa liczba stacji firmy będzie oscylować wokół ówczesnego poziomu ok. 400 placówek, bo znikające z rynku stacje patronackie będą zastępowane stacjami własnymi i partnerskimi. Jednak do tej pory liczba nowych stacji własnych oraz partnerskich Lotosu nie dorównywała liczbie wypadających z sieci placówek patronackich<sup>161</sup>.

Z problemem wypadających z sieci byłych stacji patronackich boryka się również Orlen, który jednak dość skutecznie broni się przed znaczącym spadkiem liczby swoich stacji, tym bardziej że spółka świadomie pozbywa się również stacji najmniej efektywnych, w najłabszych lokalizacjach. W ciągu ostatnich dwóch lat sieć PKN skurczyła się o niespełna 30 placówek. W 2008 roku płocki koncern przeprowadził modernizację i zmianę barw firmowych około 200 stacji na wszystkich swoich macierzystych rynkach (poza Polską także Niemcy, Czechy, Litwa i Łotwa) oraz oddał do użytku ponad 50 nowych stacji paliw. Docelowo do końca 2009 roku Orlen chce mieć na polskim rynku ok. 1000 stacji segmentu premium (marka Orlen) i ok. 900 stacji segmentu ekonomicznego (Bliska).

Sporo się również dzieje na rynku detalicznym w segmencie tzw. stacji prywatnych, których liczbę wciąż ocenia się na blisko połowę wszystkich polskich stacji. Coraz więcej tzw. niezależnych właścicieli stacji benzynowych zrzesza się w sieciach działających pod jednolitym logo. Z najnowszych wyliczeń wynika, że w skład niewielkich sieci wchodzi już więcej niż co dziesiąta tego typu stacja. POPiHN szacuje, że w całej Polsce działa jeszcze ok. 3400 niezależnych stacji, chociaż ich liczba w ostatnich latach systematycznie maleje (3450 stacji na koniec 2006 roku i 3500 w 2005 r.). Tymczasem liczba niezależnych stacji wchodzących w skład sieci nie należących do dużych koncernów gwałtownie rośnie.

---

<sup>161</sup> Tamże.

Z końcem pierwszego kwartału 2008 roku było ich już 358, czyli 10,5 proc. wszystkich tego typu stacji. Największe niezależne sieci to Delfin liczący 92 stacje, WW Energy (46 placówek) oraz Huzar (31 stacji). Istnieje jeszcze stowarzyszenie „Moja stacja” zrzeszające ok. 50 stacji, jednak nie działa ono pod jednym logo, więc nie ma charakteru sieci<sup>162</sup>.

POPiHN wylicza jednak, że na krajowym rynku - poza trzema największymi sieciami - działa jeszcze dziesięć innych prywatnych sieci zrzeszających po co najmniej 10 stacji każda. Największe z nich - Arge i Witospol - liczą po 18 placówek, często (jak w przypadku Arge) działających pod jednolitym logo i reprezentujących wysoki standard usług. W rzeczywistości takich sieci jest na rynku jeszcze więcej, jednak zebranie na temat tego rynku wiarygodnych, kompletnych informacji jest bardzo trudne. W sumie niezależne stacje, które są częścią działających pod wspólną marką sieci nienależących do dużych koncernów, mogą stanowić nawet 15 proc. łącznej liczby prywatnych stacji. Oznacza to, że gdyby wszystkie stworzyły jednolitą sieć, znalazłaby się ona na drugim miejscu w kraju, z siłą ok. 500 stacji, z którą musieliby się liczyć najwięksi potentaci.

## **2.1.2. Polski wojskowy stacjonarny potencjał paliwowy**

### **2.1.2.1. Składy MPS RBM**

Polski wojskowy stacjonarny potencjał paliwowy możliwy do wykorzystania w zakresie dostaw paliw płynnych siłom sojuszniczym tworzą składy paliw Rejonowych Baz Materiałowych oraz stacje paliw w Wojskowych Jednostkach Budżetowych.

Rejonowe Bazy Materiałowe są stacjonarnymi jednostkami logistycznymi. Przeznaczone są do zaopatrywania Wojskowych Jednostek Budżetowych (wjb) stacjonujących w rejonie odpowiedzialności, niezależnie od ich podporządkowania organizacyjnego. Proces zaopatrywania Wojskowych Jednostek Budżetowych realizowany jest przez bazy we wszystkich pięciu klasach materiałowych. Bazy realizują zakupy dla potrzeb wszystkich rodzajów sił zbrojnych w nw. klasach materiałowych:

- przedmioty zaopatrzenia mundurowego;
- materiały pędne i smary;
- żywność;
- techniczne środki materiałowe;

---

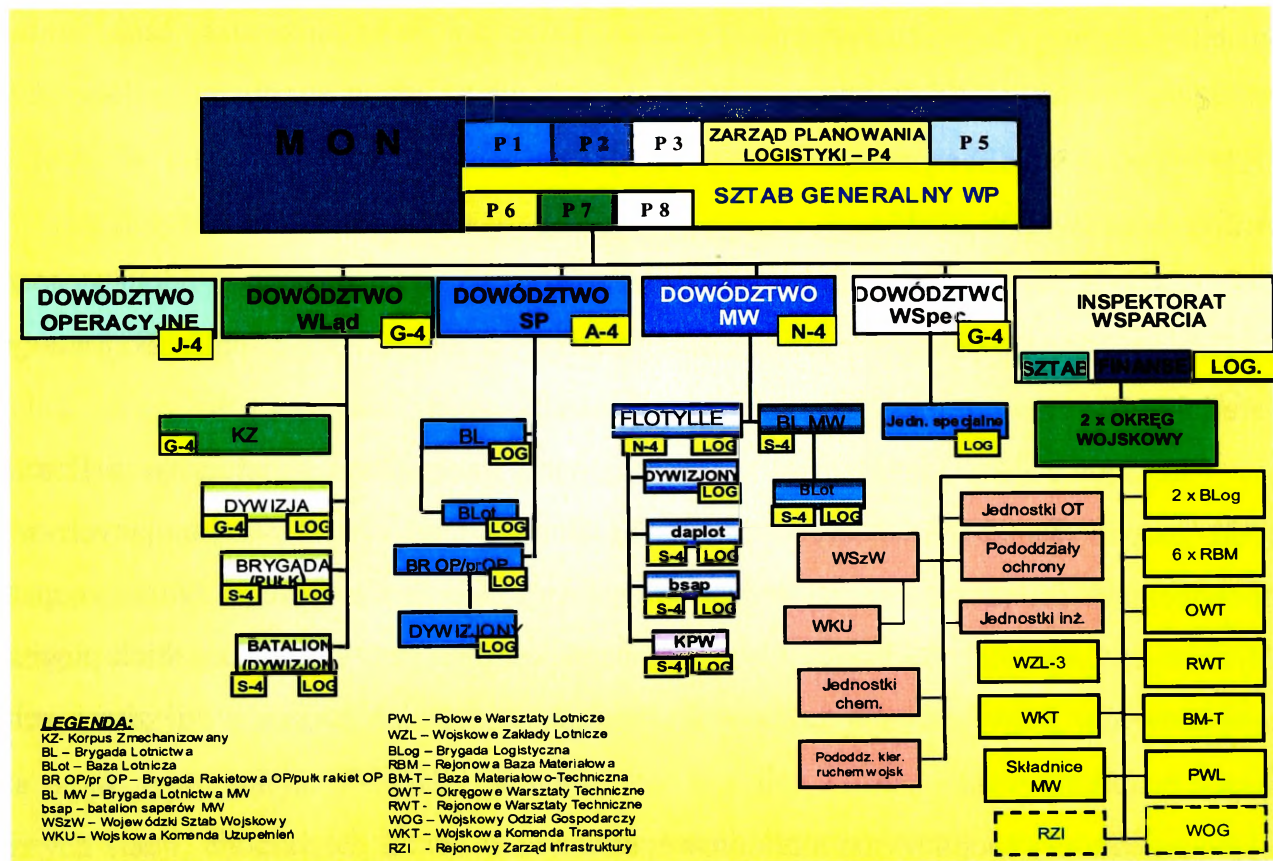
<sup>162</sup> Tamże, s. 20.

- artykuły powszechnego użytku.

Obecnie w Siłach Zbrojnych RP funkcjonują:

- 1 Rejonowa Baza Materiałowa - w Mostach;
- 2 Rejonowa Baza Materiałowa - w Wałczu;
- 3 Rejonowa Baza Materiałowa - w Łodzi;
- 4 Rejonowa Baza Materiałowa - w Grudziądzu;
- 5 Rejonowa Baza Materiałowa - w Nowogrodzie Bobrzańskim;
- 6 Rejonowa Baza Materiałowa - we Wrocławiu;
- 7 Rejonowa Baza Materiałowa - w Stawach;
- 9 Rejonowa Baza Materiałowa - w Warszawie;
- 11 Rejonowa Baza Materiałowa - w Olsztynie<sup>163</sup>.

Schemat 8. Struktura systemu logistycznego SZ RP



Źródło: Opracowanie własne na podstawie dokumentów normatywnych.

<sup>163</sup> Por. Struktury Wojska Polskiego, [w:] <http://www.militarium.net/viewart.php?aid=350>

Rejonowe Bazy Materiałowe podporządkowane są pod względem organizacyjno – zadaniowym pod okręgi wojskowe, które podlegają bezpośrednio Szefowi Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, który realizuje zadania w zakresie organizacji i kierowania systemem wsparcia logistycznego Sił Zbrojnych, w tym zabezpieczeniem jednostek wojskowych użytych lub przebywających poza granicami państwa<sup>164</sup>.

Swoje zadania bazy wykonują całościowo, począwszy od określenia zapotrzebowania na środki materiałowe po dystrybucje do jednostek wojskowych. Organizuje i przeprowadza procedury związane z zakupami towarów i usług. Realizuje plany rzeczowo – finansowe zgodnie z przydzielonymi limitami finansowymi.

Ponadto dodatkowo, funkcjonują dwie Bazy Materiałowo - Techniczne, ukierunkowane w szczególności na obsługę logistyczną jednostek wojskowych Sił Powietrznych:

- ✚ 1 Baza Materiałowo - Techniczna - w Toruniu;
- ✚ 2 Baza Materiałowo - Techniczna - w Kutnie.

Natomiast w strukturach Marynarki Wojennej funkcjonuje Centralna Składnica Marynarki Wojennej. Składnica jest jednostką logistyczną, rozmieszczoną w czterech kompleksach wojskowych na terenie aglomeracji trójmiejskiej<sup>165</sup>. Zgodnie z Decyzją Ministra Obrony Narodowej Nr Pf-39/Org/P-1 z 20.05.2007 r. Centralna Składnica MW została podporządkowana z dniem 01.07.2007 r. Szefowi Inspektoratu Wsparcia SZ RP, a organizacyjnie Dowódcy Pomorskiego Okręgu Wojskowego. Pomimo zmiany podporządkowania w dalszym ciągu realizuje całe spectrum zadań związanych z logistycznym zabezpieczeniem działań dla jednostek Marynarki Wojennej RP.

Siły zbrojne RP, stosownie do struktury i wyposażenia oraz technologii procesów zaopatrywania, posiadają odpowiednią stacjonarną bazę magazynową do utrzymywania zapasów paliw płynnych.

Aktualnie w siłach zbrojnych funkcjonuje około 500 obiektów stacjonarnej infrastruktury paliwowej, odpowiednio:

- ✓ 265 stacji paliw wjb;
- ✓ 116 kontenerowych stacji paliw;
- ✓ 104 składy związków taktycznych, komend portów wojennych (KPW) i lotniskowe;

---

<sup>164</sup> Por. O Inspektoracie, [w:] <http://www.iwspesz.wp.mil.pl/pl/23.html>

- ✓ 14 składów rejonowych baz materiałowych (RBM) i baz materiałowo-technicznych (BMT).

Wymienione bazy posiadają w swojej strukturze składy paliw, z których pięć zostało wytypowanych do modernizacji w ramach Programu NSIP i są przeznaczone, oprócz zaopatrywania jednostek wojska polskiego, także do udzielenia wsparcia w zakresie dostaw paliw siłom sojuszniczym (składy MPS Cybowo, Gardeja, Porążyn, Puszcza Mariańska oraz Wędrzyn).

Wymienione obiekty stacjonarnej infrastruktury paliwowej posiadają ponad 3300 zbiorników z przeznaczeniem na paliwa płynne, których ogólna pojemność wynosi prawie 360 000 m<sup>3</sup>. Wszystkie zbiorniki objęte są Wojskowym Dozorem Technicznym, przy czym dopuszczenie do eksploatacji posiada ok. 70% ogólnej ilości zbiorników.

Natomiast wymogi, określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi dalekosiężne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie<sup>166</sup>, spełnia tylko 149 obiektów 924 stacje paliw wjb, 8 składów KPW i lotniskowych, 1 skład RBM i wszystkie (116) kontenerowe stacje paliw.

W obiektach tych znajduje się ponad 540 zbiorników, co stanowi 7,36% ogólnej pojemności. Z uwagi na powyższe realizowane są prace mające na celu dostosowanie infrastruktury stacjonarnej do obowiązującego prawa i standardów obowiązujących w NATO. W tym celu wykorzystywane są od kilku lat środki z funduszy NSIP.

Ponad dwa miliardy złotych do 2008 roku NATO zainwestowało w polskie bazy wojskowe, aby dostosować je do standardów Sojuszu. Kilkaset milionów złotych trafiło do portu wojennego w Gdyni i na lotnisko wojskowe w Malborku. Dla portu wojennego w Gdyni będą to pierwsze tego typu inwestycje, w Malborku część pieniędzy NATO wydało już w 2003 roku<sup>167</sup>.

Z tej ogólnej sumy 2,3 mld zł, wkład NATO to 1,9 mld zł, reszta pochodzi z budżetu Ministerstwa Obrony Narodowej

<sup>165</sup> Por. Centralna Składnica Marynarki Wojennej, [w:] <http://www.pow.mil.pl/index.php?s=421&did=48&l=pl>

<sup>166</sup> Por. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi dalekosiężne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie, w: „Dz. U.” 2005 nr 243, poz. 2063 z późn. zm.

<sup>167</sup> Por. Inwestycje NATO na Pomorzu, [w:] <http://miasta.gazeta.pl/trojmiasto/1,35636,1651370.html>

Jednocześnie za 200 mln zł rozbudowywana jest baza Marynarki Wojennej w Świnoujściu, przy czym 75 % funduszy pochodzi z NATO. W Świnoujściu powstają m.in.: nowoczesne lądowiska dla śmigłowców, nowe drogi, place składowe, kanalizacja i gazociąg<sup>168</sup>.

#### 2.1.2.2. Składy i stacje paliw oddziałów gospodarczych

Oddział gospodarczy (OG) – to jednostka wojskowa lub instytucja wojskowa prowadząca samodzielną gospodarkę materiałową i finansową, np. brygada, pułk, samodzielny batalion, uczelnia wojskowa, szpital wojskowy, wojewódzki sztab wojskowy, wojskowy oddział gospodarczy (WOG) itp. Oddział gospodarczy jest dysponentem budżetu państwa III stopnia<sup>169</sup>.

Aktualnie w oddziałach gospodarczych znajduje się 265 stacji paliw. Wyposażone są one łącznie w ponad 1340 szt. zbiorników o łącznej pojemności prawie 32 tys. m<sup>3</sup>. Najwięcej oddziałów gospodarczych znajduje się w strukturze Wojsk Lądowych (177). Kolejnym, pod względem ilości OG jest Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych RP (93), a następnie odpowiednio: Siły Powietrzne (70) Marynarka Wojenna (21), Dowództwo Garnizonu Warszawa (11), Wojska Specjalne (4), Żandarmeria Wojskowa (3), Inspektorat Wojskowej Służby Zdrowia (2).

Podstawowe zadania realizowane w oddziale gospodarczym obejmują:

- bieżące zaopatrywanie wojsk w niezbędne mps;
- utrzymywanie nakazanych normatywnymi zapasów na właściwym poziomie ilościowym i jakościowym;
- rzeczowo-finansowa finalizacja dostaw mps, tj. organizacja i odbiór dostaw bezpośrednich od dostawców (producentów), ze wskazanych przez Centralny Organ Logistyczny (COL) składów paliw;
- przestrzeganie nakazanych limitów zużycia paliw;
- wykonywanie obowiązujących meldunków i sprawozdań.

Oddział gospodarczy to końcowy element systemu systemu zaopatrywania, który zabezpiecza wykonywanie zadań w ramach organizowanych przez szczeble nadrzędne dostaw materiałów pędnych i smarów (mps), w oparciu o komórki mps dysponujące wykwalifikowanym personelem, bazą magazynową i sprzętem dystrybucyjnym (stacjonarnym i mobilnym).

<sup>168</sup> Por. J. Połowniak, NATO inwestuje w Świnoujściu, [w:] <http://miasta.gazeta.pl/szczecin/1,34959,2661521.html>

<sup>169</sup> Por. Oddział gospodarczy, w: Encyklopedia Popularna PWN, PWN, Warszawa, 1982, s.533.

## 2.2. Zagraniczny potencjał paliwowy w Polsce

Równolegle z wciąż trwającym procesem transformacji polskiej gospodarki – postępującym proces jej integracji z międzynarodowym otoczeniem gospodarczym<sup>170</sup>. Włączanie się gospodarki polskiej do gospodarki światowej poprzez internacjonalizację i globalizację dokonuje się nie tylko na poziomie gospodarki narodowej, ale także jej głównych uczestników, tj. przedsiębiorstw.

Do 1223 wzrosła liczba stacji koncernów zagranicznych operujących na rynku polskim (wzrost o 98). Przyspieszeniu uległ rozwój stacji przymarketowych (wzrost liczby stacji o 18 do 123).

Także polskie firmy sektora naftowego inwestują znaczne kwoty w branżę paliwowej, w formie bezpośrednich inwestycji zagranicznych (tabela 14)<sup>171</sup>.

Tabela 13. Wybrane inwestycje polskich firm za granicą w latach 2005-2007

Firma	Kwota (w mln zł)	Kraj inwestycji	Branża
PKN Orlen	7 021	Litwa	paliwa – przetwórstwo
PGNiG	1 079	Norwegia	paliwa – wydobywanie
Petrolinvest	415	Kazachstan	paliwa – wydobywanie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: E. Radomska, Bezpośrednie Inwestycje Zagraniczne (BIZ) polskich firm, w: „Zarządzanie zmianami”, Biuletyn POU, lipiec-sierpień 2009.

Podczas gdy liczba stacji Orlenu i Lotosu, a także operatorów niezależnych, od kilku miesięcy kurczy się, BP, Shell i Statoil zapowiadają, że do końca roku 2009 przybędzie im łącznie ponad 60 stacji<sup>172</sup>. Tylko w I półroczu 2009 r. te trzy koncerny uruchomiły 39 nowych stacji paliw, a zaledwie kilka z nich to placówki własne. Ponad 70 proc. z nich działa na zasadzie franczyzny.

<sup>170</sup> E. Radomska, Bezpośrednie Inwestycje Zagraniczne (BIZ) polskich firm, w: „Zarządzanie zmianami”, Biuletyn POU, lipiec-sierpień 2009.

<sup>171</sup> Wg OECD benchmark definition of foreign direct investment, OECD 1998: Bezpośrednie Inwestycje Zagraniczne (BIZ) rozumiane są tutaj jako przepływ kapitału obejmujący: nabycie (przejęcie) na rynku zagranicznym już istniejącego przedsiębiorstwa (*brownfield investment*), zbudowanie od podstaw własnego oddziału (*greenfield investment*), np. w postaci zakładu handlowego (usługowego), montażowego czy produkcyjnego lub też utworzenie *joint venture* – spółki z udziałem kapitału zagranicznego.

Sieci paliwowe największych zachodnich koncernów takich jak BP, SHELL i STATOIL to prawie 900 obiektów. W ogromnej większości to bardzo nowoczesne stacje z dobrze rozwiniętym zapleczem. Wszystkie te firmy aktywnie uczestniczą w przejmowaniu najlepszych prywatnych stacji, dając im znak towarowy.

Ostatnio nowym graczem na rynku polskim w branży paliw próbuje zostać rosyjski ŁUKOIL. Spółka weszła do naszego kraju, kupując sieć ponad 80 stacji paliwowych.

Ostatnie dziesięciolecie to okres zmian w gospodarce polskiej, polegający m.in. na odchodzeniu od zasad gospodarki planowej, centralnie sterowanej do rynkowej. Rozwój gospodarczy Polski był możliwy także z powodu zaangażowania znaczącego kapitału, w tym w formie inwestycji zagranicznych w sektor paliwowy. Szacuje się, że wyniosły one już na koniec 2001 roku na kwotę około 50 mld USD, z czego ponad 2 mld zainwestowano w sektor paliwowy w Polsce. Z firm zagranicznych sektora paliwowego w gronie największych inwestorów znalazły się firmy zrzeszone w oparciu o Ustawę o organizacjach pracodawców z dnia 23 maja 1991 roku<sup>173</sup>. w Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego.

Aktualnie członkami wymienionej organizacji są firmy sektora paliwowo-energetycznego działające w Polsce:

- BP Polska Sp. z o.o.;
- EXXONMOBIL Poland Sp. z o.o.;
- FUCHS OIL CORP. Sp. z o.o.;
- GRUPA LOTOS S.A.;
- NESTE Polska Sp. z o.o.;
- J&S ENERGY S.A.;
- OLPP Sp. z o.o.;
- LUKOIL WARSAW Sp. z o.o.;
- PKN ORLEN S.A.;
- SHELL Polska Sp. z o.o.;
- SLOVNAFT Polska S.A.;
- STATOIL Polska Sp. z o.o.;

---

<sup>172</sup> Por. M. Szczepański, Nadal spada liczba stacji paliw, w: „Gazeta Prawna” z dnia 21.07.2009 r.

<sup>173</sup> Por. Ustawa o organizacjach pracodawców z dnia 23 maja 1991 roku, w: „Dz. U.” 1991 nr 55, poz. 235 z późn. zm.

- TANKQUID Polska Sp. z o.o.;
- TOTAL Polska Sp. z o.o.

Polski rynek detaliczny stanowi nie lada gratkę dla koncernów rosyjskich, które robią wszystko, aby wejść na europejski rynek w tzw. segmencie downstream i zamiast głównie dostawami ropy, zająć się również bardziej opłacalną dystrybucją produktów naftowych. Ostatnio w mediach pojawiały się pogłoski, że może dojść do globalnego porozumienia BP z Gazpromem, na mocy którego polska sieć stacji BP miałyby zostać przejęta przez naftowe ramię Gazpromu, spółkę Gazprom Nieft.

Tabela 14. Stacje paliw w sieciach koncernów zagranicznych w latach 2005 - 2008

Operatorzy	2005	2006	2007	2008
AS 24	15	15	19	19
BP	303	314	342	343
CONOCO - JET	76	83		
IDS			1	1
LUKOIL		1	105	105
NESTE (d.FORTUM)	68	78	95	100
SHELL	247	277	311	315
STATOIL	230	231	248	253
w tym pod logo 123	32	31	32	33
St1		1	4	5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Raport Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego za 2008 rok”, Warszawa 2008.

Pojawiały się także informacje o możliwości przejęcia sieci Shell w Polsce przez obecny już na naszym rynku koncern Łukoil. Nie znajduje to jednak potwierdzenia w wywiadach z przedstawicielami obu zainteresowanych firm. W tej sytuacji rzekome zainteresowanie Łukoila

przejęciem polskiej sieci Shell nie należy traktować zbyt poważnie, chociaż w przyszłości takich działań jednoznacznie wykluczyć nie można.

Koncern Shell ma także bardzo ambitne plany rozwoju na polskim rynku, nie wyklucza w procesie rozbudowy swojej sieci kolejnych przejęć na polskim rynku. W 2007 roku sieć spółki powiększyła się o blisko 30 stacji, z czego 18 stanowiły placówki franczyzowe.

Podobne tempo rozwoju miało miejsce w roku 2008 (34 stacje)<sup>174</sup>, a docelowo Shell chciałby podwoić swój udział w polskim rynku, osiągając w ciągu kilku lat ok. 20 % udziałów pod względem wielkości sprzedawanych paliw.

Zwiększenie udziałów w rynku przez Łukoil jest naturalnym procesem rozwoju biznesu na rynku w Polsce i z pewnością musi nastąpić, aby móc realizować pozytywne, zakładane przez właścicieli firmy, wyniki finansowe z działalności gospodarczej.

Mając na uwadze fakt, że Gazprom i BP rzeczywiście prowadzą wspólne interesy nie jest wykluczony w przyszłości scenariusz przejęcia działającej w Polsce zagranicznej sieci przez rosyjską firmę. Nawet taka sytuacja raczej nie zmieniłaby sytuacji na krajowym rynku, bo najprawdopodobniej nowy właściciel sieci BP również kupowałby paliwa od Orlenu lub Lotosu. Rosjanie od lat są zainteresowani wejściem na polski rynek detaliczny, co wynika z tego, że jesteśmy z Rosją połączeni rurociągiem, a poza tym o wiele bardziej opłacałoby im się eksportować tu paliwa niż ropę.

Poza siecią stacji paliw, nie odnotowano innych form udziału zagranicznych podmiotów w sektorze paliw płynnych w Polsce. Natomiast arabscy szejkwowie są zainteresowani składowaniem swoich handlowych zapasów ropy naftowej dla Europy na terenie Polski<sup>175</sup>. Szczególnie spodobał im się projekt magazynowania surowca na Pomorzu w tzw. kawernach solnych (pusta przestrzeń w skałach, powstała w wyniku procesów naturalnych). Projekt podziemnego przechowywania węglowodorów w naszym kraju zaciekał również największe koncerny naftowe oraz firmy paliwowe z Europy Środkowo-Wschodniej. Niezwykle mała podatność na zagrożenia terrorystyczne, przy takiej formie przechowywania, sprawiła, że naszymi kawernami zainteresowali się również amerykańscy wojskowi, którzy chcieliby w ten sposób przechowywać - w ramach NATO - paliwo lotnicze dla myśliwców

<sup>174</sup> Por. Raport Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego za 2008 rok, Warszawa 2008, s. 19.

<sup>175</sup> Por. Szejkwowie zainteresowani magazynowaniem ropy i gazu w Polsce, [w:] [www.forsal.pl/Szejkwowie\\_zainteresowani\\_magazynowaniem\\_ropy\\_i\\_gazu\\_w\\_Polsce\\_-\\_Petroexpress\\_pl.mht](http://www.forsal.pl/Szejkwowie_zainteresowani_magazynowaniem_ropy_i_gazu_w_Polsce_-_Petroexpress_pl.mht)

F-16<sup>176</sup>. Większość tych partnerów nie tylko byłaby klientami kavern, ale również uczestniczyłaby w finansowaniu ich budowy. Potencjalni inwestorzy skłonni byłiby wydać w sumie nawet 30 mld dolarów<sup>177</sup>. To gigantyczny poziom inwestycji, ale - zdaniem ekspertów - w naszym regionie brakuje dużych pojemności magazynowych dla ropy naftowej i paliw, więc możliwość ich uruchomienia w Polsce, szczególnie nad Bałtykiem, jest bardzo atrakcyjna. Poza tym budowa takich samych pojemności w tradycyjnych zbiornikach stalowych byłaby od 85 do 800 proc. droższa<sup>178</sup>.

Na razie nie wiadomo, które kraje arabskie chcą inwestować w polskie kawerny. Analitycy spekulują, że mogłoby to być najwięksi producenci ropy: Arabia Saudyjska, Zjednoczone Emiraty Arabskie lub Kuwejt. Według Stanisława Łańcuckiego, doradcy Nafty Polskiej, kawerny ropne powinny mieć na względzie przede wszystkim potrzeby polskie i unijne, zwłaszcza naszych sąsiadów. Wśród potencjalnych inwestorów pojawiają się zresztą firmy z tego kręgu (Litwa, Łotwa, Czechy). Jednym z najpoważniejszych jest czeski Cepro. To państwowy koncern, odpowiednik OLPP, zajmujący się przede wszystkim magazynowaniem strategicznych zapasów paliw<sup>179</sup>. Niewykluczone więc, że w naszym kraju znalazłaby się część czeskich rezerw surowcowych.

Nie wyklucza się również zainteresowania firm niemieckich i słowackich oraz takich międzynarodowych gigantów, jak BP czy Shell. Również Grupa Lotos prowadzi bardzo zaawansowane rozmowy z zagranicznym operatorem.

W tej sytuacji należy oczekiwać, iż w niedługim czasie, na polskim rynku sektora paliwowego pojawią się podmioty zagraniczne, operujące nie tylko na detalicznym rynku paliw.

\*\*\*

## WNIOSKI

Przeprowadzone rozważania upoważniają do sformułowania następujących wniosków:

1. Ropa naftowa jest jednym z najważniejszych artykułów w handlu międzynarodowym. Często jest także kartą przetargową w konfliktach międzynarodowych. Dlatego też duże koncerny walczą między sobą o panowanie na rynku paliw. Jej rola w rozwoju społeczno-gospodarczego nie maleje. Przewiduje się, że zapotrzebowanie na surowce energetyczne, w tym ropę naftową

---

<sup>176</sup> Tamże.

<sup>177</sup> Tamże.

<sup>178</sup> Tamże.

<sup>179</sup> Tamże.

i produkty ropopochodne będzie rosło ze względu na przyrost ludności i postępujące uprzemysłowienie wielu krajów. Jej udokumentowane zasoby (rezerw) lokują się głównie w krajach Bliskiego Wschodu, gdzie znajduje się 60% rezerw ropy naftowej, a które to dodatkowo są z reguły regionami niestabilnymi gospodarczo i politycznie. Polska pod względem wyposażenia w ropę naftową jest daleka od zaspokojenia swoich potrzeb. Krajowe wydobycie to ledwie ok. 3% krajowego zapotrzebowania. W tej sytuacji większość surowca musimy importować z zagranicy, głównie z Rosji.

2. Potencjał paliwowy w Polsce tworzy liczny zbiór podmiotów wydobywczych, przetwórczych, przesyłowych, magazynowych i dystrybucyjnych. Z punktu widzenia własnościowego potencjał ten może być krajowy lub zagraniczny, ze względu zaś na charakter może być cywilny lub wojskowy. Dla realizacji zobowiązań z tytułu członkostwa w pakcie Północnoatlantyckim w ramach HNS użyte mogą być paliwa ze wszystkich tych źródeł. Wymaga to jednak dysponowania określoną infrastrukturą paliwową. Tę którą obecnie dysponuje nasz kraj, mimo podjętych procesów inwestycyjnych i modernizacyjnych, uznać należy za niezadowalającą. Z uwagi na niewystarczające moce przerobowe rafinerie polskie nie zaspakajają popytu na produkty ropopochodne. Polska w tej sytuacji jest więc uzależniona od dostaw gotowych produktów ropopochodnych. Daje się zauważyć narastanie deficytu pojemności zbiornikowej dla utrzymywania obowiązkowych zapasów paliw płynnych, co stało się główną przesłanką do realizacji inwestycji w Naftobazach, największego w kraju operatora logistycznego produktów naftowych.

3. Siły Zbrojne RP, stosownie do struktury i wyposażenia oraz technologii procesów zaopatrywania, posiadają odpowiednią stacjonarną bazę magazynową do utrzymywania zapasów paliw płynnych. Aktualnie w siłach zbrojnych funkcjonuje około 500 obiektów stacjonarnej infrastruktury paliwowej, istotnym problemem tych obiektów jest fakt, że dopuszczenie do eksploatacji posiada ok. 70% ogólnej ilości zbiorników.

4. Charakterystyczną cechą polskiego sektora paliwowego jest jego znaczna koncentracja. Około 30% wszystkich stacji paliwowych należy do koncernu PKN ORLEN S.A. Dlatego utrzymanie koncepcji niezależnego rozwoju dwóch krajowych ośrodków przerobu i dystrybucji paliw (PKN Orlen i Grupa LOTOS) należałoby uznać za zasadne. Ponad połowa stacji paliw w Polsce to obiekty należące do niezależnych właścicieli. Zauważyć również należy, że znaczną rolę w dystrybucji paliw odgrywają operatorzy zagraniczni, którzy posiadają ponad 1200 stacji

paliwowych operujących na rynku polskim. Koncerny zagraniczne mają około 12% udziałów na polski rynku paliwowym. Dla rozwoju gospodarczego Polski kluczowym zadaniem jest wzrost konkurencyjności gospodarki, a jednym z jej warunków jest rzeczywista konkurencja na rynku paliwowym.

5. Największym wyzwaniem na najbliższe lata, stojącym przed polską branżą paliwową (i światową) jest budowa infrastruktury logistycznej i eksploatacja mniejszych niż dotychczas złóż surowców. Z uwagi na poważne problemy infrastrukturalne w zakresie transportu i logistyki surowców Polski w basenie Morza Bałtyckiego i Północnego, przede wszystkim konieczne jest rozpoczęcie budowy rurociągów produktowych oraz powiększanie bazy magazynowej.

6. Rozszerzenie NATO na wschód wiąże się z koniecznością budowy i rozwoju baz wojskowych, w tym baz logistycznych. Idealnym miejscem do przechowywania strategicznych zapasów ropy i gazu to polskie złoża soli. Solne magazyny są tanie, pojemne, bezpieczne dla środowiska i niewrażliwe na zagrożenia naturalne i ataki terrorystyczne.

7. Za główny priorytet w zakresie modernizacji istniejących i nowobudowanych pojemności zbiornikowych na potrzeby Sił Zbrojnych RP należy uznać: integrację dotychczasowej bazy paliwowej rodzajów sił zbrojnych i zbudowanie jednolitego systemu utrzymywania zapasów na potrzeby Sił Zbrojnych RP; zapewnienie optymalnych możliwości wsparcia logistycznego jednostek wojskowych SZ RP oraz Sojusznicznych Sił Wzmocnienia; określenie koniecznych zmian w zakresie istniejącej infrastruktury paliwowej; dostosowanie bazy paliwowej Sił Zbrojnych RP do wymagań określonych dokumentami normatywnymi oraz celami i potrzebami, w tym wymaganiami długoterminowymi SZ RP; dostosowanie do faktycznych potrzeb i dokonanie zmian obowiązujących przepisów i norm.

### 3. UWARUNKOWANIA KSZTAŁTOWANIA I FUNKCJONOWANIA POTENCJAŁU PALIWOWEGO W POLSCE

#### 3.1. Uwarunkowania społeczno-polityczne i cywilizacyjne

Na wejściu Polski do UE najczęściej skorzystali kierowcy oraz sieci stacji paliw. Dostosowanie krajowych przepisów do wspólnotowych wymogów środowiskowych wpłynęło na radykalną poprawę jakości benzyn, oleju napędowego i autogazu.

Można odnaleźć w szeregu wypowiedzi ekspertów polskiego rynku paliw, że paliwa oferowane na polskim rynku pod względem jakości nie odbiegają od zachodnich<sup>180</sup>.

Tabela 15. Zmiany na rynku paliw po wstąpieniu polski do UE

<b>PLUSY</b>	rozwój markowych sieci stacji paliw
	radykalna poprawa jakości paliw
<b>MINUSY</b>	obowiązek produkcji biopaliw
	obowiązek utrzymywania odpowiedniej ilości zapasów paliw

Źródło: opracowanie własne.

Według niego plusem dla branży było także wejście Polski do strefy Schengen. Zwiększyło to ruch samochodowy, na czym zyskały sieci stacji. Na rynku pojawiło się więcej stacji markowych.

Konieczność dostosowania przepisów do unijnego prawa przysporzyła jednak firmom także problemów. Jednym z nich jest wprowadzony obowiązek dodawania do paliw biokomponentów i to w coraz większej ilości. To dla firm dodatkowe obciążenie, podobnie jak z obowiązkowym tworzeniem zapasów interwencyjnych paliw.

Warto wspomnieć, że większość firm planuje inwestycje w Polsce mając na uwadze zapisy kolejnych programów restrukturyzacyjnych sektora naftowego w Polsce. Pierwszym programem, po dokonaniu zmian systemowych w gospodarce był „Program Restrukturyzacji

<sup>180</sup> Wypowiedź Leszka Wieciecha, dyrektora generalnego POPiHN, w: „Biznesman.pl” 2009 nr 7.

i Prywatyzacji Sektora Naftowego” przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 15 lipca 1995 roku z późniejszymi zmianami. Przeszedł obowiązywać w momencie zatwierdzenia przez Radę Ministrów – 24 września 2002 – „Strategii dla Przemysłu Naftowego w Polsce”<sup>181</sup>. Obecnie obowiązuje „Program restrukturyzacji sektora naftowego”, przyjęty przez Radę Ministrów w lutym 2007 r.<sup>182</sup>

Zgodnie z wymienionym programem działania restrukturyzacyjne sektora naftowego w Polsce mają za cel:

- wzmocnienie pozycji rynkowej i stworzenie silnych podmiotów (możliwość istnienia jednego lub dwóch podmiotów produkcyjno-handlowych);
- konsolidacja zamierzeń w zakresie poszukiwań i dostępu do złóż ropy naftowej;
- uporządkowanie zagadnień logistyki sektora naftowego przed zakończeniem prywatyzacji ośrodków produkcyjno-handlowych – doprowadzenie do powstania niezależnego operatora logistycznego;
- uporządkowanie obszaru kontroli nad przesyłem ropy naftowej;
- stabilnej i wzrostowej tendencji dochodów Skarbu Państwa;
- a w konsekwencji zagwarantowanie bezpieczeństwa energetycznego kraju.

Pewien niepokój budzi możliwa zmiana kierunku przekształceń własnościowych sektora paliwowego, a w szczególności możliwość połączenia się PKN Orlen SA i Rafinerii Gdańskiej SA, której realizacja doprowadzi do powstania prywatnej firmy o niezwykle silnej pozycji na krajowym rynku paliwowym, w której posiadaniu będzie (dane w przybliżeniu):

- ❖ 92% krajowej mocy przerobu ropy naftowej;
- ❖ 90% udziału w dostawach paliw;
- ❖ 50% udziału w rynku detalicznym.

Ponadto restrukturyzacja pozostałych poza Grupą Kapitałową PKN Orlen SA rafinerii południowych może doprowadzić do zwiększenia udziałów na dwóch pierwszych ww. rynkach do 100% (dot. krajowych paliw). Takie rozwiązanie miałoby negatywny wpływ na polską gospodarkę, polskich konsumentów i polski sektor paliwowy:

---

<sup>181</sup> Por. „Strategia dla przemysłu naftowego w Polsce”, w: „Dz. U.” 2002 nr 49, poz. 447.

<sup>182</sup> Por. „Program restrukturyzacji sektora naftowego” przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 6 lutego 2007r., w: „Dz. U.” 2007 r., nr 89, poz. 590.

- brak konkurencji będzie sprzyjał utrzymywaniu wysokich cen paliwa w Polsce, co będzie miało wpływ na poziom inflacji i wyższe koszty produkcji w innych sektorach gospodarki. Posiadając większość stacji paliw, dominujący podmiot może być zdolny do ustalania ceny detalicznej wyższej niż w warunkach efektywnego funkcjonowania rynku. W rezultacie nie tylko posiadacze samochodów, ale wszyscy będą ponosić koszty fuzji i nieefektywnego funkcjonowania rynku;
- uzależnienie polskiego sektora paliwowego od jednego przedsiębiorstwa spowoduje niską konkurencyjność krajowej gospodarki i osłabi bezpieczeństwo energetyczne kraju;
- niska zdolność powstałej po połączeniu firmy do szybkiej reakcji na sygnały płynące z rynku będzie miała negatywne skutki dla gospodarki.

Tak znaczna koncentracja pionowa sektora paliwowego<sup>183</sup> (przerób ropy naftowej, hurtowa sprzedaż paliw, detaliczna sprzedaż paliw) może spowodować wyeliminowanie czynnika aktualnie ograniczającego wzrost cen paliw na rynku krajowym, jakim jest istnienie dwóch producentów krajowych i importu paliwa. Z powodu geograficznych ograniczeń, utrudnionego dostępu do infrastruktury i nieuczciwej polityki cenowej (np. stosowanie skośnego subsydiowania) import z innych rynków może być zupełnie nieopłacalny. Firmy dystrybucyjne będą zmuszone do zaopatrywania się u jednego producenta.

Zamiast wysokich marży w handlu detalicznym, nowo powstała firma będzie mogła arbitralnie wybrać pomiędzy generowaniem zysku z rafinacji ropy naftowej, minimalizując marże na rynku detalicznym, bądź stosować zamiennie obie możliwości, co uczyni rynek nieprzewidywalnym, a przez to bardzo trudnym dla innych uczestników rynku.

Dodatkowo, poza konsekwencjami dla konsumentów w Polsce, należy wspomnieć, że dla znaczących międzynarodowych firm naftowych, które zainwestowały 2 miliardy USD, taka dominująca pozycja jednej firmy jest poważnym zagrożeniem dla efektywnego prowadzenia działalności gospodarczej. Jeśli wymienione powyżej argumenty uzupełnione zostaną o strukturę logistyczną sektora paliwowego, która została stworzona dla potrzeb byłej Petrochemii Płock i przez to będzie dodatkową wielką korzyścią dla ewentualnie powstałej nowej firmy, należy zdać sobie sprawę, że konkurencja na rynku paliw będzie miała jeszcze bardziej skąpe szanse rozwoju.

---

<sup>183</sup> Por. K. Niklewicz, Czy po fuzji z RG Orlen musiałby coś odstąpić, w: *Gazeta Wyborcza* z dnia 2003-03-04.

Wydaje się, że w kraju, o tak dużej liczbie mieszkańców i potencjale gospodarczym jak Polska, jest wystarczająco dużo miejsca dla funkcjonowania dwóch niezależnych od siebie firm naftowych (obejmujących rafinację ropy naftowej i handel paliwami). W żadnym, porównywalnym z Polską, kraju europejskim władze nie zgodziły się na powstanie monopolu w sektorze paliwowym. Zgodne z praktyką stosowaną w krajach Unii Europejskiej, pozwolenie na każdą fuzję (przejęcie, zakup czy wymiana akcji) firm paliwowych jest poprzedzone analizą sytuacji na wewnętrznym rynku paliwowym. A zgoda, jeżeli już jest udzielana, to pod licznymi warunkami, tak aby nowo powstały podmiot nie uzyskał pozycji dominującej na rynku wewnętrznym, czy nawet lokalnym (np. zgoda na zakup firmy ARAL przez BP w Niemczech została wydana pod warunkiem odsprzedania przez BP części stacji paliw).

Należy również zwrócić uwagę na pewne zamieszanie pojęciowe wokół PKN Orlen SA. Bardzo często spółka ta jest przedstawiana jako firma narodowa – w domyśle o polskim kapitale, której należą się specjalne względy i opieka ze strony Państwa. Jest poza dyskusją mocna pozycja i znaczenie dla krajowej gospodarki i budżetu państwa PKN Orlen SA. Jednak z chwilą jej prywatyzacji i posiadaniem przez Skarb Państwa mniejszościowego pakietu akcji spółki, jest to jedna z wielu firm funkcjonujących na rynku (włączając także firmy zrzeszone w POPiHN), której celem jest wypracowanie zysku dla akcjonariuszy (którymi najprawdopodobniej nie są w większości obywatele lub firmy polskie), a nie realizacja interesów Państwa.

Dla rozwoju gospodarczego Polski kluczowym zadaniem jest wzrost konkurencyjności gospodarki, a jednym z jej warunków jest rzeczywista konkurencja na rynku paliwowym. Dlatego utrzymanie koncepcji niezależnego rozwoju dwóch krajowych ośrodków przerobu i dystrybucji paliw należałoby uznać za zasadne.

Wszelkie problemy związane z restrukturyzacją i prywatyzacją PKN Orlen, a także pozostałych spółek sektora naftowego, wynikają w dużym stopniu ze znacznego poziomu upolitycznienia kwestii, jak by się mogło wydawać, o wyłącznie ekonomicznym charakterze. Zarząd spółki jest poddawany naciskom polityków, co sprawia, iż rachunek ekonomiczny traci na znaczeniu, a zyskują wszelkie kwestie związane z zachowaniem wpływów. Można w tym kontekście zatem powiedzieć, iż związki zawodowe stanowią najslabsze ogniwo oporu przed restrukturyzacją spółki, która jest konieczna ze względu na wspomniane wcześniej aspiracje PKN Orlen. Realizacja projektów związanych z restrukturyzacją PKN Orlen jest jednocześnie obarczona pewnym paradoksem – sukcesy na rynku międzynarodowym (zakup sieci stacji

benzynowych na północy Niemiec oraz zakup czeskiego Unipetrolu) w najmniejszym stopniu nie korespondują ze zmianami w jej strukturze, co należy niewątpliwie interpretować jako porażkę tego przedsiębiorstwa.

### 3.2. Uwarunkowania ekonomiczne

Suma kosztów produkcji i kosztów logistycznych daje całkowity koszt, który wraz z marżą, podatkiem akcyzowym i opłatą paliwową stanowią o hurtowych cenach paliw, oferowanych przez producentów. Teoretycznie powinny one być kalkulowane w oparciu o całkowite koszty produkcji paliw, jednak polscy producenci ustalają ceny na podstawie parytetu importowanego, przez co zmiany kosztów nie wpływają na zmiany cen, ale decydują o wielkości zysków osiąganych przez hurtowników. Parytet importowy składa się z ceny referencyjnej paliwa, za którą uznaje się cenę paliwa notowanego na europejskiej giełdzie ARA<sup>184</sup>, akcyzy i pozostałych kosztów, na które składają się głównie koszty transportu zdeterminowane cenami paliw i odległością. Koszty przeładunku, ubezpieczenia i koszty portowe, stanowią niewielki udział w kosztach całkowitych i dlatego nie mają istotnego wpływu na cenę parytetową. Stawka podatku akcyzowego jest taka sama dla importerów i krajowych producentów w związku z czym nie jest czynnikiem kształtującym wysokość parytetu importowego.

Polscy producenci, po uwzględnieniu ceny parytetowej, ustalają poziom marży hurtowej, która wpływa na cenę hurtową paliwa. Gdy cena ta spadnie w wyniku obniżenia marży przez producentów, a cena parytetowa nie ulegnie zmianie, marża uzyskiwana przez importerów zmniejszy się, ponieważ jest ona różnicą między ceną hurtową paliwa, a parytetem importowym. W wyniku tego import staje się mniej opłacalny, co powoduje jego spadek, a to daje sygnał polskim producentom, aby podnieść marże hurtowe. W ten sposób rodzimi producenci kontrolują podaż importowanych produktów rafineryjnych. Politykę cenową w naszym kraju może zmienić wzrost konkurencji w branży petrochemicznej. Gdyby rafinerie na terenie Polski, miały nadwyżkę mocy produkcyjnych zmieniłyby politykę ustalania cen z dotychczas stosowanego naśladownictwa i kalkulowania ceny w oparciu o parytet importowy, na wojnę cenową.

Marża rafineryjna jest różnicą pomiędzy średnią ważoną cen wytwarzanych produktów, a średnią ważoną cen kupowanych surowców. Tworzy ona podstawowy strumień przepływów

pieniężnych każdej rafinerii, który podlega ciągłym wahaniom, wynikającym ze zmienności cen. Rosnąca marża rafineryjna pobudza import paliw, ponieważ zwiększa się jego rentowność. Przy wysokiej marży importerzy poświęcają jej część, aby zwiększyć udział w rynku, na co reagują krajowi producenci dostosowując swoje marże hurtowe. Marża rafineryjna kształtuje się w zależności od stopnia złożoności rafinerii. Im bardziej zaawansowana technicznie rafineria tym większa marża, ponieważ wytwarza się więcej produktów o wysokiej opłacalności natomiast niewiele tych mało rentownych.

Paliwa płynne są obłożone podatkami, takimi jak: akcyza, opłata paliwowa i podatek VAT, których suma stanowi znaczną część ceny paliw<sup>185</sup>. Najważniejszymi obciążeniami fiskalnymi są akcyza i podatek VAT, opłata paliwowa ma marginalne znaczenie. Upoważnione władze państwowe ustalają stawki podatkowe, oddziałując w ten sposób na rynek paliw, jest to jedna z form interwencjonizmu państwa, która może być wykorzystywana do regulacji poziomu inflacji. Wynika to z tego, że ceny paliw przekładają się na ceny towarów, na podstawie których, wyznacza się poziom inflacji.

Podatek akcyzowy jest podatkiem pośrednim nałożonym na paliwa płynne. Cechą charakterystyczną jest jego jednofazowy charakter poboru, tzn. akcyza uiszczana jest jednokrotnie przez hurtowników, a następnie traktowana jako koszt, doliczany do ceny sprzedaży, który finalnie ponoszony jest przez ostatecznych nabywców produktu. Unia Europejska określiła minimalne stawki podatku akcyzowego do przestrzegania których są zobligowane kraje członkowskie. Celem nakładania akcyzy na paliwa jest ograniczenie ich konsumpcji ze względu na wyczerpywanie się rezerw surowca do ich produkcji oraz pokrycie kosztów społecznych, wynikających z używania pojazdów. Podatek akcyzowy w znacznym stopniu osłabia wpływ innych czynników determinujących ceny paliw.

Podatek od towarów i usług VAT (Value Added Tax) jest podatkiem pośrednim naliczanym od ceny hurtowej paliwa powiększonej o marżę stacji benzynowej (detalisty). Sumaryczna zmiana tych dwóch czynników kształtuje wartość odprowadzanego podatku VAT, co potęguje zmiany wartości detalicznych cen paliw.

Opłata paliwowa w Polsce odprowadzana od paliw wykorzystywanych do napędu pojazdów zasila Krajowy Fundusz Drogowy, skąd przeznaczana jest (powinna być) na budowę

---

<sup>184</sup> Giełda ARA - to liczona z cen w portach Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia.

<sup>185</sup> Por. D. Kryzia, Gdy ceny biorą się z sufitu, w: „Energia Gigawat” z dnia 2009-03-03.

dróg i autostrad. Stawka opłaty paliwowej ulega corocznie zmianie w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych (inflacji).

Poprzez nakładanie podatków i uchwalanie ustaw oraz aktów prawnych, państwo w znacznym stopniu wpływa na ceny paliw. Obecnie, przy wzroście zapotrzebowania na energię i systematycznym wyczerpywaniu się surowców energetycznych, działania państwa mające na celu promocję ekologii i energooszczędności są coraz bardziej widoczne szczególnie w Unii Europejskiej. Taka inicjatywa może prowadzić do obniżenia popytu na paliwa.

Na ceny paliw w Polsce mają wpływ kursy dwóch walut: euro i dolara. Notowania ropy i paliw na światowych giełdach towarowych są kwotowane w dolarach. Dlatego koszt zakupu ropy naftowej przez polskie rafinerie oraz ceny parytetowe, są zdeterminowane wzajemną relacją złotówki do dolara. Cło eksportowe, dyferencjał i koszty transportu również kalkulowane są w oparciu o walutę amerykańską. Wpływa to na złotówkowe przepływy pieniężne przedsiębiorstw działających w branży paliwowo-naftowej w Polsce. Dla polskiego rynku paliw zmiany wartości euro względem złotówki mają pewne znaczenie wynikające z minimalnych stawek akcyzy ustalonych przez Unię Europejską i wyrażonych w euro. Ponieważ polskie stawki akcyzowe są podawane w złotówkach, rząd określając wysokość podatków akcyzowych na paliwa bliskie wartościom dopuszczalnym, musi brać pod uwagę zmiany kursu euro względem złotego i w przypadku konieczności, dokonać niezbędnych korekt. Jest to istotne, gdyż niedostosowanie się do prawa unijnego naraża Polskę na kary finansowe.

Cena detaliczna paliwa oferowanego na stacjach benzynowych składa się z ceny hurtowej, marży detalicznej i podatku VAT<sup>186</sup>. Ma ona wpływ na koszty transportu, które przekładają się na wzrost cen towarów konsumpcyjnych a tym samym wzrost inflacji. Ustalając wysokość marż na paliwa detaliści muszą wziąć pod uwagę wiele czynników, a głównie stopień lokalnej konkurencji, który zmienia się w zależności od poziomu marży detalicznej. Gdy jest ona stosunkowo wysoka, wzrasta ilość nowych stacji benzynowych w tym regionie, ponieważ sprzedaż paliw jest opłacalna.

Stacje zaczynają ze sobą konkurować poprzez cenę, co prowadzi do obniżenia marż do tego stopnia, że dla części detalistów działalność staje się nieopłacalna. Również udział w sprzedaży na danym rynku jest istotny.

---

<sup>186</sup> Tamże.

Sieci detaliczne, które mają znaczny udział w rynku mogą pozwolić sobie na stosowanie nieco większych marż. Udział ten ulega zmianie w wyniku zmiany liczby stacji na rynku lokalnym. Gdy liczba ta wzrasta, lokalny popyt rozkłada się na więcej stacji, a zyskuje tylko ten, kto ostatni wchodzi na rynek. Upusty i rabaty uzyskiwane przy zakupie paliwa u dostawców hurtowych, standard stacji i miejsce jej lokalizacji też przekładają się na wysokość marż. Stacje bezobsługowe charakteryzują się niskimi marżami, wyższe są osiągane na stacjach z zapleczem gastronomicznym, myjnią, sklepem itp. Im bardziej rozbudowany zakres usług oferowanych przez stacje tym narzut jest wyższy. Wyraźne różnice w zyskach generowanych przez stacje benzynowe zależą też od lokalizacji stacji w ujęciu geograficznym. Najwyższe marże mają stacje leżące w rejonach turystycznych.

Polski rynek naftowy jest elementem rynku europejskiego<sup>187</sup>, a tym samym trendy cenowe występujące na rynkach międzynarodowych, co ma odzworowanie w notowaniach ropy i paliw gotowych, przenoszą się na nasz rynek krajowy. W 2008 roku średnia cena detaliczna najpopularniejszej na polskim rynku benzyny EU 95 wzrosła jedynie o 2% w stosunku do 2007 r. Jednocześnie o 13% wzrosła średnia cena detaliczna oleju napędowego. Na poziom cen detalicznych w największym stopniu wpływały zmiany notowań paliw na giełdach międzynarodowych i kurs złotego w stosunku do dolara amerykańskiego. W I półroczu 2008 roku mocny złoty łagodził wzrosty cen krajowych. Jego osłabienie w II połowie roku powodowało, iż spadki cen w Polsce nie były tak duże, jak wynikałoby to z obniżki notowań na rynkach światowych.

Istotnym problemem na polskim rynku paliw są regulacje dotyczące zapasów obowiązkowych paliw oraz biopaliw. Od 1 stycznia 2008 r. istnieje obowiązek wprowadzenia biokomponentów na krajowy rynek paliwowy. Narodowy Cel Wskaźnikowy, określający minimalny udział biokomponentów w paliwach i biopaliwach, wynosił w minionym roku 3,45%. Wstępne szacunki pokazują, że w zeszłym roku Narodowy Cel Wskaźnikowy został osiągnięty. W roku 2008 firmy zrzeszone w Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, zaopatrujące rynek benzyn silnikowych w 99% i rynek oleju napędowego w 95%, wprowadziły na rynek około 670 tys. m<sup>3</sup> biokomponentów.

---

<sup>187</sup> Por. Szanse i zagrożenia, w: „Gazeta Wyborcza” z dnia 1997-06-16.

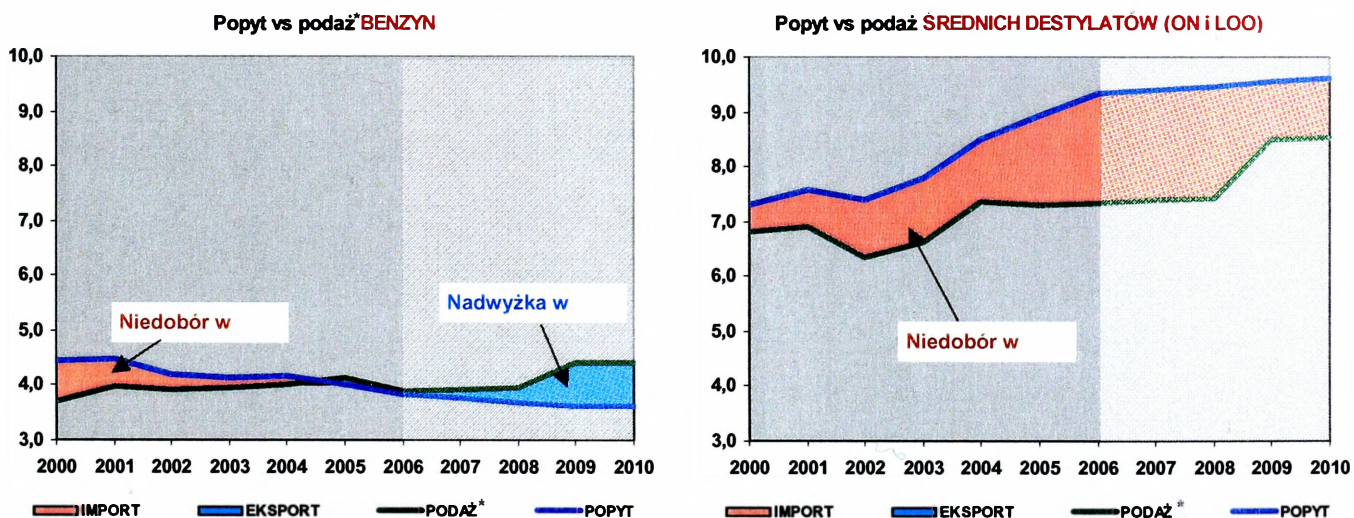
### 3.2.1. Podaż paliw płynnych ze źródeł krajowych i zagranicznych

W chwili obecnej konsumpcja benzyn przewyższa produkcję krajową, przez co do Polski importuje się około 15% konsumowanych benzyn. W latach następnych prognozowany jest wzrost produkcji, przy utrzymaniu niewielkiego trendu spadkowego konsumpcji tego paliwa, spowodowanego:

- zmianą struktury parku samochodowego w Polsce (systematyczny wzrost udziału pojazdów z silnikami Diesla),
- ogólną tendencją spadku konsumpcji benzyn w Europie.
- rozwojem alternatywnych paliw takich jak CNG czy LNG

W przypadku rynku średnich destylatów (ON i LOO) w dalszym ciągu mamy do czynienia z sytuacją nadwyżki popytu nad podażą. Do chwili obecnej popyt na średnie destylaty rósł szybciej niż produkcja krajowa. Rynek wspomagany był importem.

Wykres 12. Popyt i podaż paliw w Polsce w latach 2000 - 2010



Źródło: W. Heydel, Perspektywy rynku paliw w Polsce, Warszawa 2006, [w:] <http://www.popihn.pl/download.php?s=1&id=141#329,7>

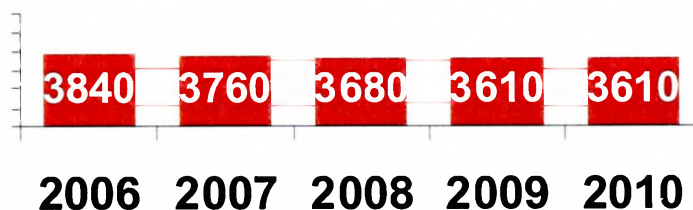
W kolejnych latach przewiduje się, że popyt na rynku polskim będzie nadal znacznie przewyższał możliwości produkcyjne rafinerii krajowych.

Z przedstawionych danych wynika, że konsumpcja benzyn przewyższa produkcję krajową, przez co do Polski importuje się około 15% konsumowanych benzyn.

W latach następnych spodziewany jest dalszy wzrost produkcji, przy utrzymaniu niewielkiego trendu spadkowego konsumpcji tego paliwa, spowodowanego:

- zmianą struktury parku samochodowego w Polsce (systematyczny wzrost udziału pojazdów z silnikami Diesla);
- ogólną tendencją spadku konsumpcji benzyn w Europie;
- rozwojem alternatywnych paliw takich jak CNG czy LNG.

Wykres 13. Prognoza konsumpcji paliw 2006-2010



Źródło: W. Heydel, Perspektywy rynku paliw w Polsce, Warszawa 2006, [w:] <http://www.popihn.pl/download.php?s=1&id=141#329,7>

W przypadku rynku średnich destylatów (ON i LOO) (wykres 12) w dalszym ciągu mamy do czynienia z sytuacją nadwyżki popytu nad podażą. Do chwili obecnej popyt na średnie destylaty rósł szybciej niż produkcja krajowa. Rynek wspomagany był importem. W kolejnych latach przewiduje się, że popyt na rynku polskim będzie nadal znacznie przewyższał możliwości produkcyjne rafinerii krajowych.

Wśród czynników wpływających na konsumpcję krajową w przypadku benzyn, w następujących latach, spodziewany jest powolny ale konsekwentny spadek konsumpcji tego paliwa pomimo, iż przewiduje się czynniki wzrostu konsumpcji:

- zmieniającą się na korzyść benzyn relację cen w stosunku do oleju napędowego wynikającą z nadpodaży benzyn (długoterminowo);
- zakładany wzrost liczby samochodów na 1000 mieszkańców w Polsce (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w 2004 r. wg GUS: 11 975 000 – wzrost o 7% w stosunku do 2003);
- sprzedaż nowych samochodów osobowych w 2005 r. wg samar: 235 504, w tym: 157 870 silniki benzynowe, 77 634 silniki wysokoprężne);
- import samochodów wg samar w 2005: 208 665.

Wspomniane czynniki nie wystarczą jednak do zrównoważenia spadku spowodowanego głównie przez czynniki spadku konsumpcji:

- o zakładaną zmianę struktury parku samochodowego w Polsce (systematyczny wzrost udziału pojazdów z silnikami diesla);
- o ogólną tendencję spadku konsumpcji benzyn w Europie;
- o rozwój alternatywnych paliw takich jak CNG czy LNG.

W przypadku oleju napędowego mamy do czynienia z przewagą czynników wzrostu nad ograniczeniami konsumpcji, co oczywiście prowadzi do wyraźnego wzrostu rynku (wykres 13).

Najważniejsze czynniki wzrostu konsumpcji oleju napędowego to:

- zakładane stopniowe zmniejszanie szarej strefy zużycia lekkiego oleju opałowego do celów trakcyjnych;
- zakładany wzrost liczby samochodów na 1000 mieszkańców w Polsce i popularności pojazdów z silnikiem diesla;
- rozwój gospodarczy kraju stymulujący wzrost konsumpcji paliw.

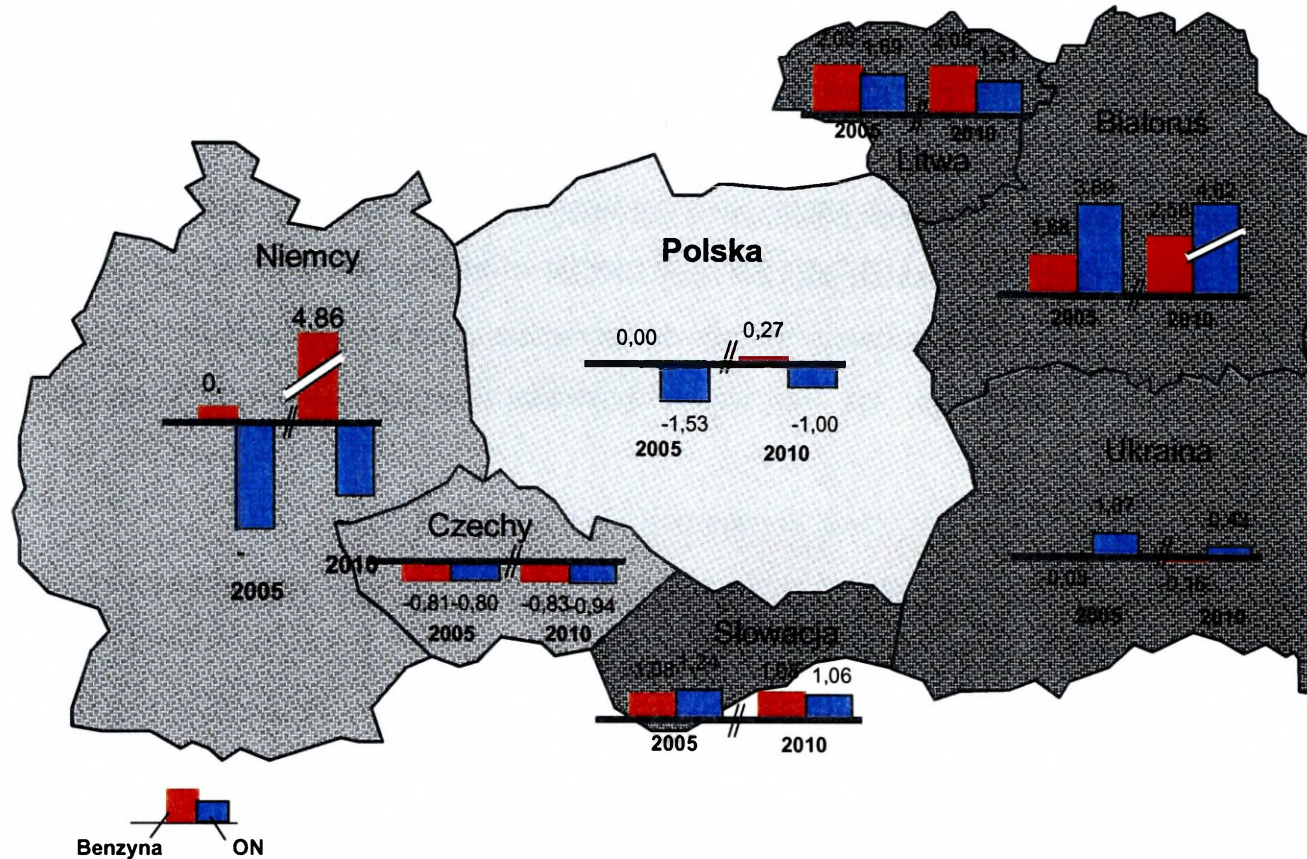
Mogą wystąpić także czynniki spadku konsumpcji wynikające ze zmieniającej się na korzyść benzyn relacji cen w stosunku do oleju napędowego wynikającą z przewidywanej nadpodaży benzyn oraz wzrost zużycia biopaliw z własnej produkcji w rolnictwie.

Krajowy rynek paliwowy sąsiadów po wschodniej stronie Polski (Litwa, Białoruś, Ukraina, Słowacja) wykazuje odwrotne tendencje niż rynek polski. Do roku 2010 w krajach tych nastąpi nadwyżka podaży nad popytem zarówno w przypadku benzyn jak i ON.

W Niemczech zmiany na rynku będą zbliżone do sytuacji w Polsce: rosnąca nadwyżka podaży nad popytem benzyn oraz zmniejszająca się w czasie nadwyżka popytu nad podażą ON.

W roku 2008 nie odnotowano wzrostu łącznej konsumpcji paliw w stosunku do roku poprzedniego, co jest oznaką dotarcia światowego kryzysu gospodarczego do Polski. Wprawdzie zużycie oleju napędowego utrzymało trend wzrostowy i przekroczyło poziom z 2007 r. o 4%, rosnąc o 560 tys. m<sup>3</sup>, ale jednocześnie o 5% spadła konsumpcja benzyn silnikowych i o 3% gazu płynnego LPG.

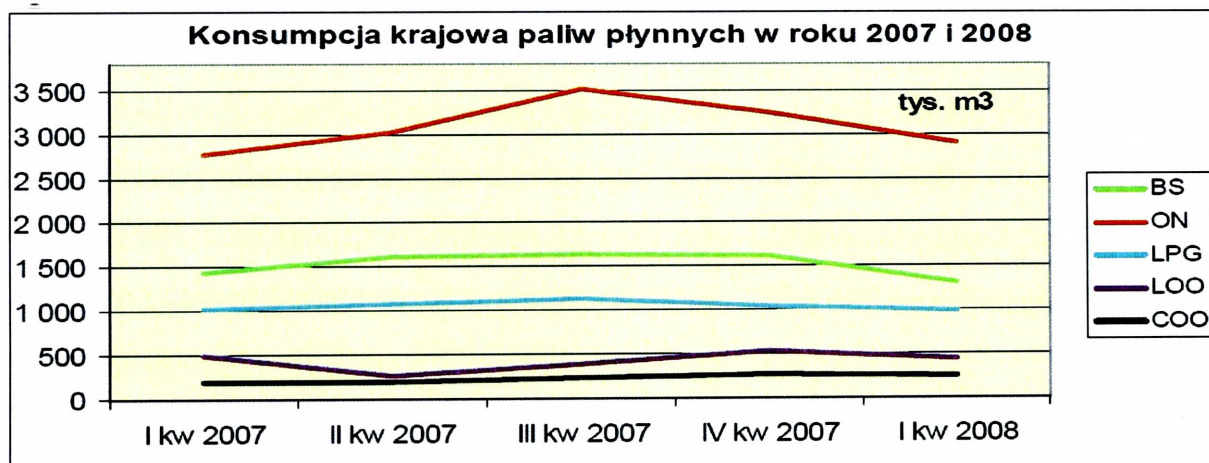
Mapa 14. Bilans netto produkcja/konsumpcja w latach 2005-2010



Źródło: W. Heydel, Perspektywy rynku paliw w Polsce, Warszawa 2006, [w:] <http://www.popihn.pl/download.php?s=1&id=141#329,7>

Obniżeniu o 14% uległo również zapotrzebowanie na lekki olej opałowy. Zaopatrzenie rynku krajowego zrealizowane zostało zwiększoną produkcją krajową benzyn, oleju napędowego i gazu płynnego LPG.

Wykres 14.



Źródło: Rynek detaliczny, w: „Biuletyn Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego”, Warszawa 2008, s. 22.

Łączny przyrost produkcji osiągnął poziom 9%. Jednocześnie zmniejszeniu uległy dostawy paliw z zagranicy.

Dla 4 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO) import i nabycia wewnątrz-wspólnotowe zmalały o 6% do poziomu 9,4 mln m<sup>3</sup>. Stanowiło to 38% konsumpcji krajowej przy 40% w roku 2007.

W stosunku do lat ubiegłych kierunki nabyć zagranicznych praktycznie nie uległy zmianie. Najwięcej oleju napędowego i benzyn silnikowych sprowadzano z Niemiec – odpowiednio 28% i 42%.

### **3.2.2. Zapotrzebowanie na paliwa płynne przez GN, SZ RP i siły Sojusznice**

Krajowy popyt na paliwa zdeterminowany jest kilkoma czynnikami. Jednym z nich są ceny paliw w kraju. Gdy ceny wzrastają, dotychczasowi konsumenci, aby ograniczyć rosnące wydatki na zakup paliw, zaczynają oszczędzać poprzez ograniczenie ich zużycia.

W konsekwencji popyt na paliwa spada. Popyt ten może również zmienić się na skutek interwencji państwa poprzez uchwalenie ustaw lub aktów prawnych oraz subsydiowanie promowanych przez rząd technologii.

Jednak najistotniejszym czynnikiem dla zmiany popytu na paliwa jest tempo rozwoju gospodarczego kraju. Jeżeli jest ono wysokie, zużycie paliw systematycznie wzrasta. Na tempo rozwoju gospodarczego kluczowy wpływ ma wysokość stóp procentowych, których determinantem jest inflacja. Jej wzrost jest niekorzystny z wielu względów, dlatego bank centralny podejmuje działania mające na celu jej obniżenie.

Najczęściej dokonuje tego poprzez podniesienie stóp procentowych, skutkiem czego jest obniżenie tempa wzrostu gospodarczego. Prowadzi to do wzrostu oszczędności i ograniczenia konsumpcji, w tym konsumpcji paliw. Zakupy nowych dóbr komplementarnych zużywających paliwa powodują wzrost popytu na podstawowe produkty rafineryjne.

Są to głównie urządzenia wyposażone w silniki spalinowe zużywające paliwa ropopochodne do ich napędu oraz kotły grzewcze zasilane produktami przemysłu rafineryjnego.

Niskie ceny paliw zachęcają do zakupu takich dóbr. W branży naftowo-paliwowej substytucji podlegają surowce do produkcji paliw i same paliwa.

Głównym surowcem w przemyśle rafineryjnym jest ropa naftowa, którą można zastąpić węglem, gazem ziemnym lub biomasa.

Tabela 16. Porównanie konsumpcji paliw płynnych w Polsce w I kwartale 2008 roku w odniesieniu do I kwartału 2007 roku

Wyszczególnienie		I kwartał 2007		I kwartał 2008		Wskaźnik 2007=100
		tys. m <sup>3</sup>	udział w	tys. m <sup>3</sup>	udział w	
Benzyny silnikowe	konsumpcja	1438		1317		92
	w tym całkowity import	269	19	203	15	76
Olej napędowy	konsumpcja	2776		2903		105
	w tym całkowity import	870	31	806	28	93
Gaz płynny LPG	konsumpcja	1016		986		97
	w tym całkowity import	918	90	899	91	98
<b>Razem 3 gatunki paliw</b>	konsumpcja	<b>5230</b>		<b>5206</b>		<b>100</b>
	w tym całkowity import	<b>2057</b>	<b>39</b>	<b>1908</b>	<b>37</b>	<b>93</b>
Lekki olej opałowy	konsumpcja	510		455		89
	w tym całkowity import	57		54		95
Ciężki olej opałowy	konsumpcja	204		244		120
	w tym całkowity import	57	28	32	13	56
<b>OGÓLEM</b>	konsumpcja	<b>5944</b>		<b>5905</b>		<b>99</b>
	w tym całkowity import	<b>2171</b>	<b>37</b>	<b>1994</b>	<b>34</b>	<b>92</b>

Źródło: Rynek detaliczny, Biuletyn Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2008.

Wymaga to zmiany technologii na droższą, dlatego głównym czynnikiem decydującym o wyborze takiego rozwiązania jest znaczna różnica w cenach zamienników, na tyle duża, że koszty finalne będą niższe od kosztów generowanych w konwencjonalnym rozwiązaniu. Znacznie tańsza i popularniejsza jest substytucja jednych paliw innymi.

W Polsce powszechnie stosuje się LPG do napędu pojazdów jako zamiennik benzyny. Wzrost cen paliw powoduje wzrost popytu na substytuty paliw, co prowadzi do spadku podaży na paliwa dotychczas użytkowane i podniesienie cen substytutów.

Polska leży w strefie klimatu umiarkowanego, gdzie panują zmienne warunki klimatyczne, lato jest ciepłe i pogodne, a zima chłodna. Skutkuje to sezonowym wzrostem zużycia paliw. Paliwa stosowane w ogrzewnictwie są zużywane głównie w okresie zimy, wówczas popyt na nie wzrasta, na co detaliści reagują podnosząc swoje marże.

Natomiast paliwa stosowane do zasilania silników spalinowych są zużywane intensywniej w okresie letnim, a szczególnie w przerwie wakacyjnej. Jest to spowodowane nasileniem się prac rolnych i budowlanych oraz wzmożonymi wyjazdami wypoczynkowymi.

Spadek popytu krajowego na paliwa ma dwojakie skutki. Po pierwsze popyt krajowy jest jednym ze składników popytu globalnego, który ma zasadniczy wpływ na ceny paliw notowane na światowych giełdach towarowych.

To oznacza, że znaczna zmiana popytu w jednym z krajów świata może mieć wpływ na ceny paliw w innym kraju. Gdy następuje zmiana popytu na paliwa ropopochodne, po pewnym czasie odbija się to w popycie na ropę naftową, a przy dużej bezwładności podaży, znajduje to odzwierciedlenie w cenach tego surowca.

Drugim skutkiem zmiany popytu krajowego jest reakcja producentów krajowych, objawiająca się zmianami polityki cenowej. Polscy producenci podnoszą marże hurtowe gdy popyt krajowy na paliwa wzrasta po to aby pobudzić import, który zaspokoi brak paliwa na rynku.

Łącznie konsumpcja silnikowych paliw płynnych kontynuuje trend wzrostowy (tabela 15), przy czym wzrost ten jest utrzymywany dzięki zwiększonemu zużyciu oleju napędowego. Wyraźny spadek odnotowano w zużyciu benzyn silnikowych i lekkiego oleju opałowego. Zwykle I kwartał jest okresem mniejszego zapotrzebowania na paliwa, a w roku 2008 dodatkowym czynnikiem wpływającym na spadek konsumpcji, szczególnie benzyn silnikowych i lekkiego oleju opałowego, były wysokie i wciąż rosnące ceny detaliczne.

Rozwijająca się gospodarka, a dodatkowa postępująca dieselizacja taboru samochodowego, ma większe przełożenie na zwiększenie popytu na olej napędowy niż rosnące ceny potrafią przyhamować wzrost konsumpcji i stąd wzrosty dla tego rodzaju paliwa.

Aż o 8%, w porównaniu do pierwszych 3 miesięcy 2007 roku, spadła konsumpcja benzyn silnikowych. Znamiennym jest, że import podmiotów niezależnych wyniósł jedynie 24% importu zrealizowanego w I kwartale 2007 roku na co niepodważalny wpływ miały ciągle rosnące ceny zaopatrzeniowe. Udział importu przy zaspokojeniu popytu na ten gatunek paliwa wynosił 15% w 2008 roku, przy 19% rok wcześniej.

Ogółem konsumpcja w 2008 roku 4 gatunków paliw jest niższa o 1% od konsumpcji w I kwartale 2007 roku, przy czym import tych paliw zaspokaja 35% potrzeb, przy 37% w I kwartale 2007 roku. Z powyższego wykresu przedstawiającego konsumpcję paliw płynnych w kraju wynika także, że prawie 50% zużywanych paliw stanowi olej napędowy.

Warto także zauważyć, że import całkowity 4 gatunków w I kwartale 2008 roku osiągnął prawie 2 mln m<sup>3</sup> przy ogólnej konsumpcji na poziomie 5,7 mln m<sup>3</sup>, a jego udział w konsumpcji wyniósł 35%.

Liczącym się odbiorcą paliw są także siły zbrojne RP. Zapotrzebowanie w tym zakresie, w zależności od przeznaczenia wynika z wielkości zapasów wojennych i bieżących potrzeb wojsk. Podstawą do ustalania potrzeb paliw płynnych na zapasy wojenne są:

- ❖ obowiązujące dokumenty normatywne dotyczące zasad i norm zabezpieczenia potrzeb mobilizacyjnych i wojennych Sił Zbrojnych RP w środki zaopatrzenia mps;
- ❖ etaty czasu „W” jednostki własnej i jednostek przydzielonych na zaopatrzenie;
- ❖ wykaz stanów posiadania paliw płynnych;
- ❖ zestawienia należności i zabezpieczenia materiałowych potrzeb mobilizacyjnych w dziale mps.

Podstawę do ustalania potrzeb paliw płynnych przeznaczonych na bieżące potrzeby wojsk stanowią:

- ❖ normy zużycia i ubytków naturalnych mps;
- ❖ normy należności sprzętu służby mps dla jednostek wojskowych;
- ❖ harmonogramy realizacji celów Sił Zbrojnych RP, wymagania długoterminowe oraz pozostałe zobowiązania sojusznice;
- ❖ plany i programy szkolenia wojsk oraz zadania realizowane poza granicami państwa.

Proces ustalania powyższych potrzeb winien być poprzedzony szczegółową analizą, na poszczególnych szczeblach organizacyjnych, która w szczególności powinna obejmować:

- stan posiadania paliw płynnych;
- normatyw zapasów wojennych;
- normatyw niezniżalnego użytku bieżącego;
- planowane dostawy;
- roczne zużycie paliw;
- terminy rotacji i odświeżania;
- ilości paliw dostarczane wraz z pojazdami pobieranymi z gospodarki Narodowej (GN).

Realizacja zakupów paliw płynnych uzależniona jest w dużej mierze od przydzielonych limitów finansowych (w tym korekt i zmian wprowadzanych do planu, np. w 2008 roku takich korekt było ponad 20), stopnia realizacji zadań w systemie centralnym i decentralnym, zabezpieczenia funkcjonowania Polskich Kontyngentów Wojskowych, realizacji zakupów w ramach Celów Sił Zbrojnych NATO oraz innych czynników, które mogą utrudnić realizację planu.

Podstawą realizacji zakupów paliw płynnych są: Decyzja nr 7/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 stycznia 2008 roku (§ 14, ust. 9, 10, 11, 12 i 21) w sprawie zasad opracowywania i realizacji centralnych planów rzeczowych<sup>188</sup>, Decyzja nr 278/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 19 czerwca 2007 roku w sprawie planowania i wykonywania budżetu resortu ON<sup>189</sup> oraz decyzje budżetowe na dany rok kalendarzowy.

Zasadnicze zakupy paliw płynnych dla Sił Zbrojnych RP realizuje Agencja Mienia Wojskowego, w ramach postępowań przetargowych, prowadzonych zgodnie z Prawem zamówień publicznych<sup>190</sup>. Agencja Mienia Wojskowego jest agendą państwową nadzorowaną przez Ministra Obrony Narodowej. Została utworzona w 1996 roku. W zakresie swoich zadań ma m.in. zaopatrywanie Sił Zbrojnych RP, przy użyciu najnowszych technologii (przetargi internetowe), w sprzęt powszechnego użytku (informatyki, łączności, logistyki), środki materiałowe (materiały pędne, smary, umundurowanie i żywność) oraz paliwa grzewcze.

<sup>188</sup> Por. Decyzja nr 7/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 stycznia 2008 roku w sprawie zasad opracowywania i realizacji centralnych planów rzeczowych, w: „Dz. Urz. MON” 2008 nr 1.

<sup>189</sup> Por. Decyzja nr 278/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 19 czerwca 2007 roku w sprawie planowania i wykonywania budżetu resortu obrony narodowej, w: „Dz. Urz. MON”, nr 13, poz. 149.

<sup>190</sup> Por. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, w: „Dz. U.” 2007 nr 223, poz. 1655 z późn. zm.

Roczne zużycie paliw płynnych przez Siły Zbrojne kształtuje się na poziomie:

- benzyna samochodowa – ok. 2,5 – 3,0 tys. ton;
- olej napędowy – ok. 30 - 35 tys. ton;
- paliwo lotnicze – ponad 38 - 42 tys. ton;
- paliwo do okrętów – ok. 2,2 – 2,7 tys. ton<sup>191</sup>.

Mając na uwadze fakt, że zapasy paliw wynikające z dokumentów są na poziomie względnie stałym, można założyć, iż całkowity popyt na paliwa płynne kształtuje się na poziomie wielkości zakupów realizowanych przez Agencję Mienia Wojskowego.

Istotnym elementem w oferowanych na rynku paliwach płynnych jest jakość produktów naftowych. Kontrole jakości paliw prowadzone są systematycznie od 2004r. Kontrolerów interesowały następujące parametry: prężność par, temperatura zapłonu, zawartość siarki i wody, skład frakcyjny i faktyczna liczba oktanowa. Ale sprawdzane były nie tylko stacje i hurtownie, ale również magazyny oraz przedsiębiorcy transportujący paliwo i wytwórcy.

W wyniku kontroli w pierwszej połowie 2008 roku przebadano łącznie 970 stacji sprzedających benzynę i olej napędowy oraz 541 gaz LPG. Kontrolerzy inspekcji handlowej pojawili się w hurtowniach i na stacjach paliw w całym kraju. Do prokuratur skierowano 70 zawiadomień o podejrzeniu popełnienia przestępstwa. Dotychczas wszczęto dochodzenia w 36 przypadkach. Zgodnie z prawem za obrót paliwem złej jakości grozi kara grzywny w wysokości do 1 mln zł, a nawet kara pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat.

Inspekcja Handlowa wydała także 18 decyzji o wycofaniu z obrotu paliw, których jakość znacznie odbiegała od obowiązujących norm oraz powiadomiła o tym wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska. W stosunku do poprzednich badań należy stwierdzić, że jakość benzyny bezołowiowej wyraźnie się poprawiła. Spadła za to jakość oleju napędowego.

### **3.3. Uwarunkowania infrastrukturalno-alokacyjne i techniczno-eksploatacyjne**

Zagadnienia uwarunkowań infrastrukturalno-alokacyjnych i techniczno-eksploatacyjnych zawarte zostały w dokumencie dotyczącym projektowania, konstrukcji i rekonstrukcji urządzeń MPS NATO o nazwie „Zatwierdzone Kryteria i Standardy NATO na urządzenia MPS”, który to został wprowadzony przez Komitet Wojskowy w dniu 6 czerwca 1996 roku i zaaprobowany

---

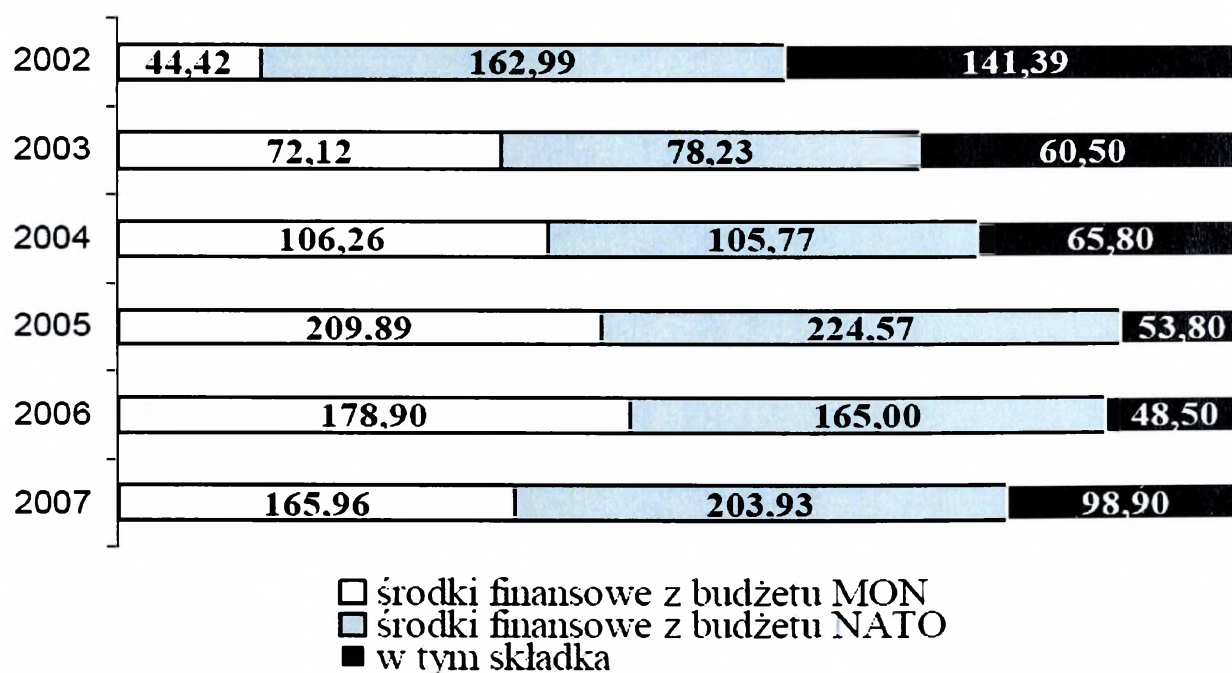
<sup>191</sup> Wyliczenia szacunkowe na podstawie ogłoszeń o postępowaniach przetargowych na stronach internetowych Agencji Mienia Wojskowego.

przez Komitet Infrastruktury w dniu 9 lipca 1996 roku. Celem jego jest określenie technicznych aspektów urządzeń paliwowych w odniesieniu do obszaru wojskowego i należy go traktować jako inżynierski przewodnik do projektowania i wdrażania obiektów MPS (mapa 15). Ważnym zapisem w wymienionym dokumencie jest sformułowanie odnoszące się do kosztów, które w praktycznej realizacji są ponoszone przez Program Inwestycji Bezpieczeństwa NATO (NSIP).

Wydatki na kolejne lata zostały zawarte w „Planie zamierzeń inwestycyjnych resortu obrony narodowej realizowanych w ramach NSIP na lata 2007-2012, który został zatwierdzony w listopadzie 2007 roku przez Ministra Obrony Narodowej<sup>192</sup>.

W planie tym przedstawione zostały aktualnie zatwierdzone pakiety inwestycyjne, których realizacja będzie trwała do roku 2014. W chwili obecnej trwają również negocjacje w sprawie wprowadzenia do realizacji trzech nowych pakietów, związanych z możliwością realizacji inwestycji na polskich lotniskach. Nowe zamierzenia są zawarte w nowej edycji planu na lata 2009-2018.

Wykres 15. Wydatki inwestycyjne w ramach Programu NSIP, z podziałem na źródła finansowania w latach 2002-2007



Źródło: Realizacja inwestycji NATO w Polsce, w: „Informacja na posiedzenie Sejmowej Komisji Obrony Narodowej”, Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa, luty 2008 r., s. 9.

Z przedstawionego wykresu wynika, że pomimo znacznego wkładu budżetu MON, zarówno w formie składki do wspólnego budżetu NSIP, jak i bezpośredniego finansowania realizowanej inwestycji, Polska osiąga znaczne korzyści materialne, w formie bezpośredniego wsparcia finansowego z budżetu NATO (wykres 16).

Mapa 15. Lokalizacja inwestycji w ramach Programu NSIP w Polsce



Źródło: Z. Lentowicz, Inwestycje NATO na kryzys, [w:] <http://www.rp.pl/galeria/2,2,290623.html>

<sup>192</sup> Por. Realizacja inwestycji NATO w Polsce. Informacja na posiedzenie Sejmowej Komisji Obrony Narodowej, Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa, luty 2008 r., s. 9.

Aby uczestniczyć w największych międzynarodowych przetargach NATO, również za granicą, firmy muszą otrzymać od ministra gospodarki tzw. deklarację uprawnienia, czyli państwowe potwierdzenie wiarygodności finansowej i technicznej. Powinny dysponować certyfikatem jakości ISO 9001 i jego natowską wersją AQAP. Wymagana jest też rejestracja firmy w natowskiej bazie podmiotów gospodarczych (kod NCAGE) i spełnienie warunków związanych z zachowaniem tajemnicy (poświadczenie bezpieczeństwa dla kadry i firmy). Niezbędna jest też rekomendacja Departamentu Infrastruktury MON.

Należy mieć na uwadze, że program NSIP służy zapewnieniu zdolności obronnych NATO, a więc o tym, co będzie budowane i gdzie będzie budowane, rozstrzyga tak naprawdę właściwe dowództwo strategiczne<sup>193</sup>. Dowództwo to podejmuje także konsultacje z dowództwami rodzajów sił zbrojnych poszczególnych państw i analizuje, gdzie można to zlokalizować, które państwo ma częściowo odpowiednie zasoby, a w którym trzeba byłoby budować od nowa, czy coś trzeba uzupełnić. Należy przy tym dążyć, aby inwestycje programu NSIP wspomagały jak najbardziej nasze inwestycje narodowe.

Przykładem takiej inwestycji jest prowadzona przez Szczeciński Energopol, firma w konsorcjum z Polimeksem-Mostostalem Siedlce modernizuje bazę morską w Świnoujściu. To jedna z najdroższych inwestycji NATO w ostatnich latach, będzie kosztowała sojusz prawie 200 mln zł<sup>194</sup>.

Z dwuletnim opóźnieniem, spowodowanym przez protesty firm nienieckich, realizowana jest budowa baz paliwowych (pięciu w I etapie i siedmiu w II). Wykonawcą prac będzie wielkopolska firma PBG Wysogotowo i jej partnerzy<sup>195</sup>. Podziemne zbiorniki i instalacje do pompowania paliw w bazach lądowych i na lotniskach będą budowane wg technologii włoskiej firmy Ferrari. Kontrakt wart jest 255 mln zł.

Wszelkie prace związane z inwestycjami w zakresie infrastruktury paliwowej muszą spełniać wymogi postawione w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych

<sup>193</sup> Por. Zapis stenograficzny (235) z 11. posiedzenia Komisji Obrony Narodowej w dniu 7 maja 2008 r., [w:] <http://www.senat.gov.pl/k7/kom/kon/2008/011on.htm>

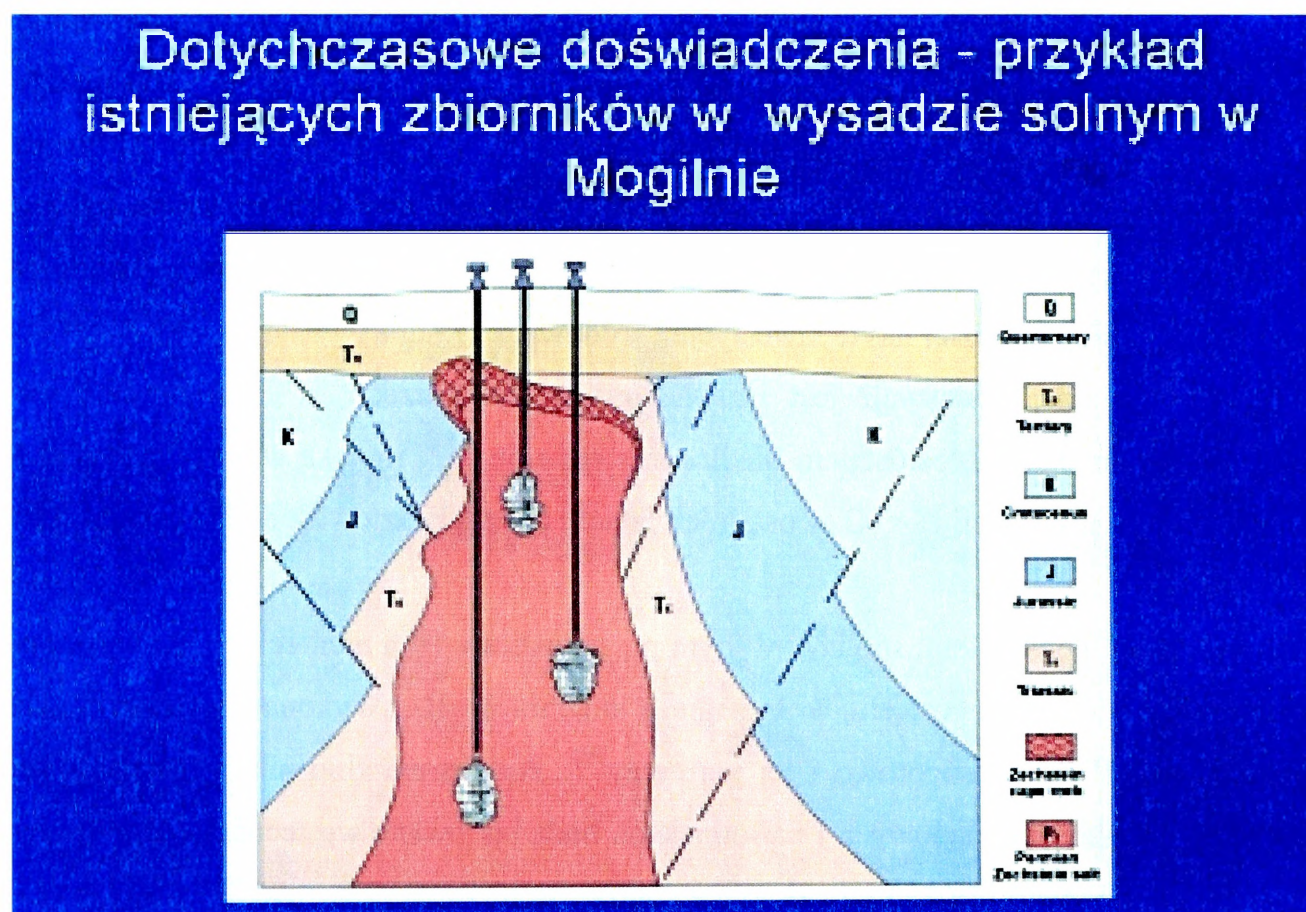
<sup>194</sup> Por. Z. Lentowicz, Inwestycje NATO na kryzys, w: „Rzeczpospolita”, z dnia 2009-04-13.

<sup>195</sup> Por. Z. Lentowicz, Coraz droższe budowy NATO, w: „Rzeczpospolita”, z dnia 2007-04-03.

oraz ich usytuowanie<sup>196</sup>. Zapisy zawarte w rozporządzeniu wymuszają na właścicielach infrastruktury paliwowej modernizację istniejących baz paliw i ich dostosowanie do obowiązujących wymogów do dnia 31.12.2012 r.

Idealnym miejscem do przechowywania strategicznych zapasów ropy i gazu to polskie złoża soli. Solne magazyny są tanie, pojemne, bezpieczne dla środowiska i niewrażliwe na zagrożenia naturalne i ataki terrorystyczne<sup>197</sup>.

Schemat 9.



Źródło: G. Pieńkowski, Magazyny solne, Państwowy Instytut Geologiczny, [w:] [http://www.pgi.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1118&Itemid=2](http://www.pgi.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1118&Itemid=2)

Polska powinna magazynować strategiczne zapasy ropy naftowej i gazu ziemnego w ilości odpowiadającej co najmniej poziomowi trzymiesięcznego zużycia. Wymagają tego

<sup>196</sup> Por. rozporządzeniu Ministra Gospodarki z 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych oraz ich usytuowanie, w: „Dz. U.”, 2005 nr 2243, poz. 2063 z późn. zm.

względy bezpieczeństwa narodowego, a także podjęte przez Polskę międzynarodowe zobowiązania.

Takie ilości płynnych i gazowych węglowodorów mogą być magazynowane tylko w strukturach geologicznych – ze względów ekonomicznych i ekologicznych (schemat 7). Zbiorniki w strukturach geologicznych są znacznie tańsze od obiektów naziemnych i w przeciwieństwie do tych ostatnich są całkowicie nieszkodliwe dla środowiska<sup>198</sup>.

W Polsce istnieją struktury geologiczne dogodne dla magazynowania węglowodorów. Są one przede wszystkim reprezentowane przez sole, zarówno pokładowe jak i występujące w postaci wysadów. Obecność tych struktur i możliwość magazynowania w nich surowców energetycznych ma kluczowe znaczenie strategiczne zarówno dla Polski, jak i sojuszników w NATO<sup>199</sup>.

Korzyści płynące z posiadania strategicznych zbiorników ropy naftowej są oczywiste. Takie zbiorniki stanowią pierwsze zabezpieczenie przed przerwaniem żywotnych dostaw ropy i gazu ziemnego, zapewniają bezpieczeństwo ekonomiczne i zwiększają stabilność strategiczną i polityczną w wymiarze regionalnym i światowym.

Rozszerzenie NATO na wschód wiąże się z koniecznością budowy i rozwoju baz wojskowych, w tym baz logistycznych. Występowanie wysadów solnych w pobliżu większości planowanych baz zapewnia znakomite miejsca do bezpiecznego składowania paliw dla potrzeb wojskowych. Budowa zbiorników logistycznych NATO w strukturach solnych ma również znaczenie dla bezpieczeństwa ekologicznego. Tradycyjna metoda magazynowania paliw w stalowych zbiornikach naziemnych naraża je na zagrożenia naturalne lub atak terrorystyczny. Z kolei zakopywanie takich zbiorników w ziemi, poza znacznym wzrostem kosztów, powoduje inne zagrożenie – niebezpieczeństwo wystąpienia przecieku toksycznych związków do gleb i wód gruntowych<sup>200</sup>.

Budowa zbiorników w naturalnie izolowanych strukturach solnych kilkaset metrów pod powierzchnią ziemi czyni takie zbiorniki absolutnie bezpieczne pod względem wymienionych zagrożeń, ponadto jest metodą tańszą. Projekt został przedstawiony MON, ale na razie nie może być realizowany z powodów planistycznych i finansowych. Pozostaje więc „w rezerwie”.

---

<sup>197</sup> Por. G. Pieńkowski, *Magazyny solne*, Państwowy Instytut Geologiczny, [w:] [http://www.pgi.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1118&Itemid=2](http://www.pgi.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1118&Itemid=2)

<sup>198</sup> Tamże.

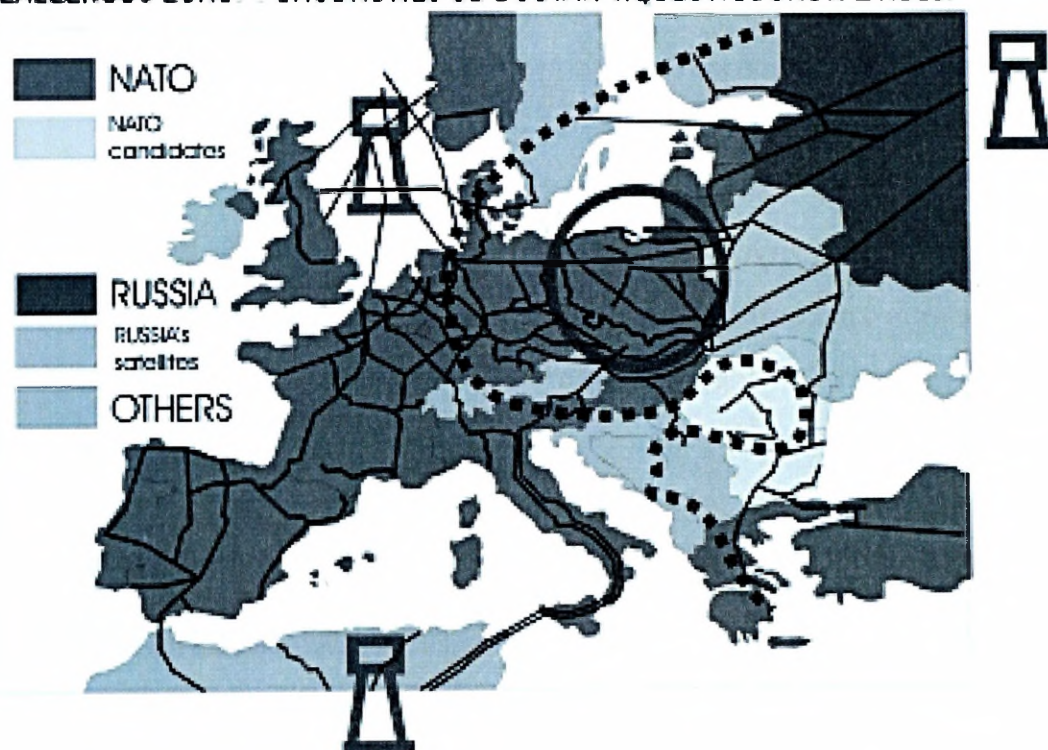
<sup>199</sup> Tamże.

Państwowy Instytut Geologiczny i amerykańskie Idaho National Laboratory nawiązały dwustronną współpracę mającą na celu przygotowanie projektu budowy podziemnych magazynów ropy naftowej i innych paliw a także wykorzystania pozyskiwanej solanki. Projekt został przedstawiony na sesji CCMS-NATO w Brukseli 24 listopada 2004, a 24 kwietnia 2005 roku został jednomyślnie oficjalnie przyjęty jako projekt NATO-CCMS. Do projektu przyłączyła się też Turcja (TPAO – narodowy koncern naftowy)<sup>201</sup>.

Celem projektu jest ocena możliwości budowy i przydatności zbiorników zlokalizowanych w geologicznych strukturach solnych dla magazynowania strategicznych zapasów ropy i paliw, a także przedstawienie propozycji poprawy stanu środowiska naturalnego Bałtyku poprzez wykorzystanie uzyskiwanej przy budowie zbiorników solanki.

Mapa 16.

ZALEŻNOŚĆ EUROPY ŚRODKOWEJ OD DOSTAW WĘGLOWODORÓW Z ROSJI



Źródło: G. Pieńkowski, Magazyny solne, Państwowy Instytut Geologiczny, [w:] [http://www.pgi.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1118&Itemid=2](http://www.pgi.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1118&Itemid=2)

Do budowy zbiorników wytypowane zostaną dostępne miejsca zlokalizowane w pobliżu głównych węzłów rurociągów, centrów przemysłowych i baz NATO. Istnieje możliwość

<sup>200</sup> Tamże.

lokalizacji tych zbiorników w dobrze izolowanych utworach solnych wieku permskiego (z tego okresu pochodzi ogromna większość kopalnych utworów solnych w Polsce)<sup>202</sup>.

Zbiorniki zlokalizowane w solach są zarazem tanie i bezpieczne. Sól kamienna jest znakomitym medium dla magazynowania węglowodorów, gdyż nie wykazuje z nimi żadnej reaktywności chemicznej czy rozpuszczalności. Budowanie kawern (zbiorników) w utworach solnych jest łatwe dzięki zastosowaniu metody rozpuszczania soli przez wodę tłoczona pod ciśnieniem do odwiertów. Równie prosty jest system operowania magazynem podziemnym po jego napełnieniu węglowodorami - polega on na zatłaczaniu solanki do kawerny i jednoczesnym pompowaniu węglowodorów z kawerny na zewnątrz, natomiast dopełnianie zbiornika jest procesem odwrotnym i polega na wypompowywaniu solanki i zatłaczaniu węglowodorów (schemat 7).

Niezwykle istotny jest wymiar strategiczny projektu. Możliwość zmagazynowania kilkudziesięciu milionów ton ropy naftowej oznacza osiągnięcie faktycznej dywersyfikacji źródeł – ewentualny szantaż energetyczny staje się w tych warunkach znacznie mniej groźny. Co więcej, zmagazynowanie takiej ilości ropy będzie stabilizowało jej ceny. Zagrożeniem dla ropociągów są awarie, w tym te wywołane atakami terrorystycznymi.

Najgroźniejsze jest przy tym przerwanie ciągłości dostaw. Ciągłość tę mogą zapewnić właśnie magazyny w strukturach geologicznych. Efekty ewentualnego wrogiego przerwania dostaw będą w ten sposób zminimalizowane.

Ogromne zainteresowanie projektem okazała Turcja, przez terytorium Azerbejdżanu, Gruzji i Turcji biegnie niedawno otwarty ropociąg Baku-Ceyhan, zaopatrujący region śródziemnomorski w ropę kaspijską. W ten sposób ożywa także koncepcja rurociągu Odessa-Brody-Gdańsk. Po uzupełnieniu brakującego odcinka Brody-Płock wystarczy wybudować jeszcze stosunkowo niedługie odgałęzienie ropociągu Baku-Ceyhan do jednego z portów czarnomorskich Turcji aby wreszcie ropa kaspijska dotarła do Europy Środkowej. Turcja posiada struktury solne, w których korzystając z amerykańskich i polskich doświadczeń mogłaby zbudować własne zbiorniki ropy. Przyszła magistrala naftowa łącząca region kaspijski (w tym też Kazachstan, którego zasoby są ogromne) z dużymi strategicznymi magazynami w Polsce

---

<sup>201</sup> Tamże.

<sup>202</sup> Tamże.

i w Turcji mogłaby na trwałe ustabilizować sytuację bezpieczeństwa energetycznego w południowej i wschodniej Europie<sup>203</sup>.

Problemem ekologicznym związanym z budową zbiorników w solach jest konieczność utylizacji solanki, jaka powstaje w procesie rozpuszczania kawern. Uzyskiwana solanka musi być wykorzystana lub zrzucana jako odpad. W przypadku stosunkowo niewielkich zbiorników przewidzianych dla baz NATO (pojemność do ok. 50 000 ton paliwa w jednym zbiorniku), utylizacja takich ilości soli nie przedstawia większego problemu – możliwe jest wykorzystanie jej w przemyśle chemicznym.

Problemy pojawiają się przy wielkich zbiornikach strategicznych, gdzie ilości solanki wynoszą miliony ton (nawet do 30 milionów ton). Takie ilości solanki nie mogą być wchłonięte przez rynek i stają się uciążliwym odpadem mogącym negatywnie oddziaływać na środowisko naturalne i instalacje komunalne. Przykładem takiego negatywnego oddziaływania był w przeszłości zrzut zasolonych wód kopalnianych ze Śląska bezpośrednio do Wisły, co spowodowało kryzys ekologiczny, a także doprowadziło do gigantycznych strat wywołanych przyspieszoną korozją sieci wodociągowych<sup>204</sup>.

Jeżeli przyszłe zbiorniki będą budowane nad Bałtykiem – a wszystko na to wskazuje – to odprowadzanie solanki do tego akwenu jest najbardziej racjonalnym rozwiązaniem z punktu widzenia technicznego i ekonomicznego. Jednak bezpośredni zrzut silnie zasolonej wody może mieć negatywny wpływ na specyficzne środowisko Bałtyku, który jest zbiornikiem wód brakicznych – słabo zasolonych, słonawych. Dlatego takie rozwiązanie może budzić zrozumiały opór społeczny, zwłaszcza ze strony ekologicznych organizacji pozarządowych.

W projekcie tym zostało zaproponowane inne podejście, dzięki któremu uciążliwy odpad staje się – paradoksalnie – czynnikiem poprawy stanu środowiska naturalnego. Istotnym problemem może natomiast okazać się wydobycie ropy z kawern. Próbną wydobycie z kawern Inowrocławskich Kopalń Soli odbyło się w styczniu 2008 roku i okazało się, że w przypadku dwóch z dziesięciu zbiorników wystąpiły problemy z wypompowaniem ropy<sup>205</sup>.

---

<sup>203</sup> Tamże.

<sup>204</sup> Tamże.

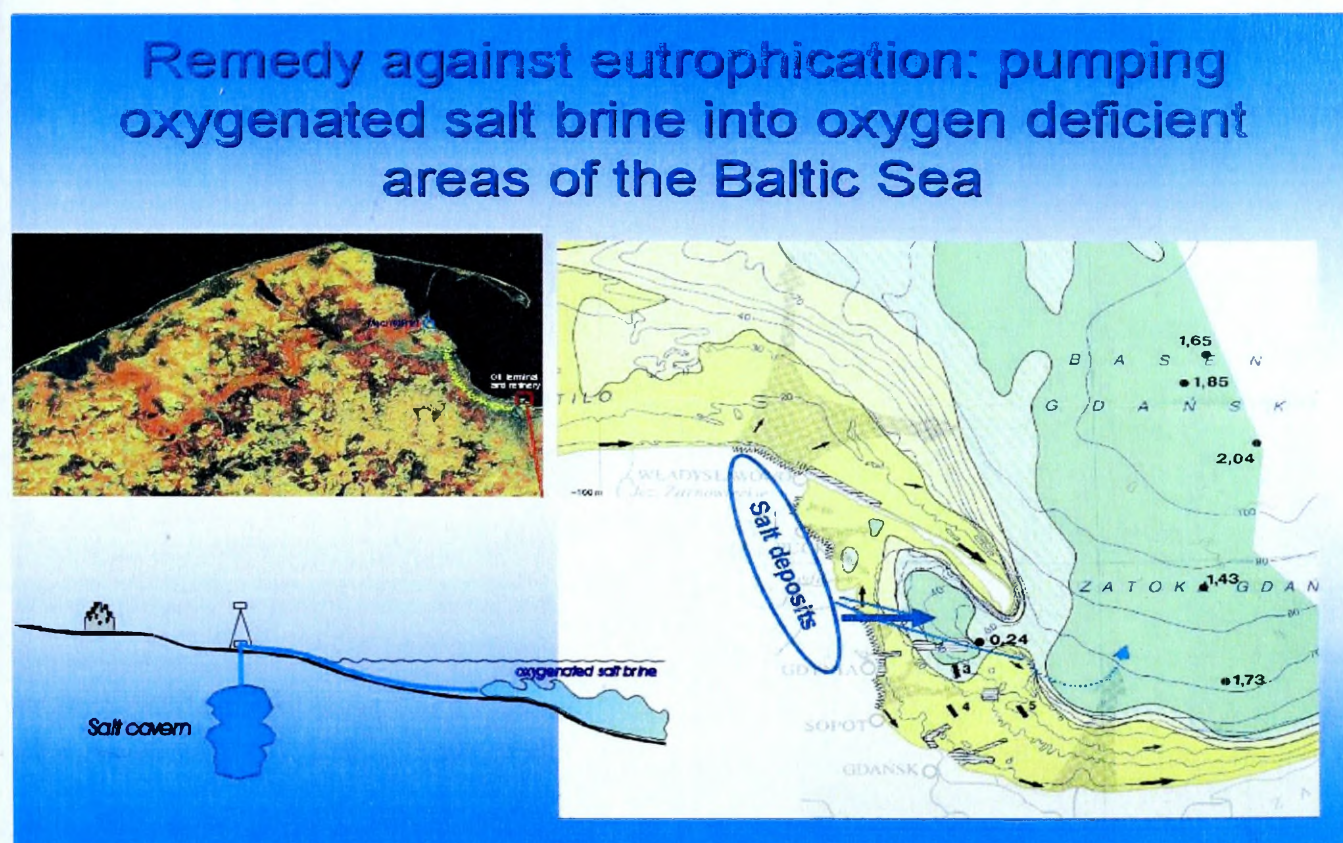
<sup>205</sup> Czy grozi nam ograniczenie dostępu do zapasów paliw?, w: „Nowy Przemysł” 2008 nr 1.

Zamiast zrzucania solanki bezpośrednio do przybrzeżnych wód powierzchniowych proponuje się wykorzystanie uprzednio rozcieńczonej i natlenionej solanki jako medium przenoszącego tlen w głębsze rejony Zatoki Puckiej i Zatoki Gdańskiej (mapa 17).

Państwowy Instytut Geologiczny, wypełniający z mocy ustawy zadania państwowej służby geologicznej dysponuje zespołem kompetentnych specjalistów, posiada niezbędne bazy danych, doświadczenie i potencjał badawczy wystarczające dla zaprojektowania wymaganych zbiorników w strukturach solnych.

Nagromadzona w PIG wiedza na temat budowy geologicznej Polski ma zasadnicze znaczenie dla właściwego zaplanowania lokalizacji zbiorników. Idaho National Laboratory, jako partner Instytutu, jest w stanie zapewnić opracowanie najwyższej jakości systemów monitoringowych. PIG i INL należą do wiodących placówek badawczych w swoich krajach, rozwijają współpracę w zakresie rozwoju nauk o Ziemi i ich praktycznych zastosowań.

Mapa 17. Idea wykorzystania solanki dla natlenienia dna Bałtyku



Źródło: G. Pieńkowski, Magazyny solne, Państwowy Instytut Geologiczny, [w:] [http://www.pgi.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1118&Itemid=2](http://www.pgi.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1118&Itemid=2)

Przedstawiony projekt obejmie trzy zadania, realizowane niezależnie:

- ❖ dokładne studium geologiczne wykonane dla ustalonych regionów występowania utworów solnych;
- ❖ studium wymaganych systemów monitoringowych i związanych z tym technologii;
- ❖ studium oddziaływania środowiskowego i systemu monitoringowego wpływu dostarczanej na dno morskie solanki na poprawę stanu środowiska naturalnego.

Wiodącym krajem w projekcie jest Polska<sup>206</sup>. Udział w projekcie biorą USA i Turcja, współpracę zadeklarowało do tej pory sześć dalszych państw-członków NATO: Rumunia, Włochy, Czechy, Dania, Litwa i Łotwa.

Efektem wymienionych działań będzie najpierw studium pilotażowe NATO-CCMS. Następnie powstanie projekt techniczny i realizacja budowy wielkich zbiorników strategicznych ropy naftowej. Warunkiem ostatecznego sukcesu przedsięwzięcia będzie zaangażowanie partnerów o odpowiednim potencjale finansowym, co wydaje się w pełni realne.

### 3.4. Unormowania prawno-legislacyjne zapasów paliw

Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego to jeden z podstawowych celów Unii Europejskiej. Każde Państwo Członkowskie ma obowiązek zagwarantować taki stan gospodarki, który pozwala na pokrycie bieżącego i przyszłego zapotrzebowania odbiorców na paliwa i energię, w sposób technicznie i ekonomicznie uzasadniony, przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska.

Obecnie polityka bezpieczeństwa energetycznego realizowana jest poprzez dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia w ropę naftową, która, do tej pory, nie została uregulowana w prawie wspólnotowym. A także poprzez, określony w przepisach prawa unijnego, wymóg tworzenia obowiązkowych, minimalnych zapasów ropy naftowej i/lub produktów naftowych oraz konsultacji i przesyłania informacji dotyczącej cen ropy i produktów naftowych. Obowiązek tworzenia rezerw paliwowych ma na celu zapobieganie konsekwencjom wystąpienia nagłych, nieoczekiwanych okoliczności, jak kryzys paliwowy lub konflikt międzynarodowy<sup>207</sup>.

Przepisy wspólnotowe regulujące kwestię obowiązkowych zapasów paliw płynnych stanowią najstarszy fragment wspólnotowego prawa energetycznego. Pierwotna dyrektywa

<sup>206</sup> Tamże.

<sup>207</sup> Por. D. Malinowski, rezerwy obowiązkowe paliw: boom na kawerny, w: „Nowy Przemysł”, nr 6/2007.

nr 68/414/EWG z 20 grudnia 1968 r. była wielokrotnie modyfikowana i doprecyzowana, ale przyjęty w niej model prawny pozostaje aktualny do dziś: obowiązkowe zapasy paliw wynoszą 90 dni konsumpcji krajowej.

Dla naszych rozważań istotne znaczenie ma dyrektywa nr 98/93/WE z 14 grudnia 1998 r., która zmienia wspomniany akt prawny z lat sześćdziesiątych. W świetle jej przepisów, Państwa Członkowskie mają obowiązek utrzymywania zapasów ropy, wystarczających na 90 dni średniego dziennego zużycia z roku poprzedniego. Zapasy paliw mogą być przechowywane w formie nieprzerobionej ropy naftowej, produktów pośrednich, jak i końcowych produktów naftowych<sup>208</sup>.

Zgodnie z postanowieniami dyrektywy 98/93/WE, Państwo Członkowskie zobowiązuje podmioty gospodarcze działające w sektorze paliwowym do tworzenia i utrzymywania infrastruktury niezbędnej do gromadzenia i utrzymywania wymaganych przez prawo zapasów oraz wdraża procedury kontroli przestrzegania przez podmioty gospodarcze tego obowiązku. Przepisy przewidują również możliwość ustanawiania zapasów na obszarze danego kraju członkowskiego na rachunek przedsiębiorstw, organizacji lub agencji mających swoją siedzibę na terytorium innego Państwa Członkowskiego UE. Proceder ten odbywa się na podstawie porozumień międzynarodowych. Decyzja o tym czy zapasy będą magazynowane poza obszarem danego państwa należy do władz kraju.

W dniu 29 listopada 2000 r. przyjęto Zieloną Księgę Komisji Europejskiej<sup>209</sup>, zatytułowaną „Ku europejskiej strategii bezpieczeństwa energetycznego”. Celem tego dokumentu było otwarcie debaty o bezpieczeństwie energetycznym, które zostało uznane za kluczowy element niezależności polityczno-ekonomicznej UE. Podkreślono w nim konieczność udoskonalania organizacji strategicznych zapasów surowca i koordynowania jego użycia. W związku z tym Komisja Europejska, w 2002 r., przedstawiła projekt dyrektywy, która przewidywała wprowadzenie obowiązku stopniowego rozbudowywania zapasów paliwowych, tak by pokrywały one 120 dni przeciętnej dziennej konsumpcji krajowej w poprzedzającym roku kalendarzowym, jak również zakładała stworzenie wspólnego systemu zapasów<sup>210</sup>. Dyrektywa nie została jednak wydana, bowiem Rada UE wyraziła swe przeświadczenie o wystarczalności

<sup>208</sup> Por. Państwo przejmie rezerwy paliw, [w:]

[http://forsal.pl/wiadomosci/335604\\_panstwo\\_przejmie\\_rezerwy\\_paliw.html](http://forsal.pl/wiadomosci/335604_panstwo_przejmie_rezerwy_paliw.html)

<sup>209</sup> Por. P.Seklecki, Polityka UE wobec rynku paliw płynnych – wybrane zagadnienia, [w:]

[http://www.ure.gov.pl/portals/pl/40/650/Polityka\\_UE\\_wobec\\_ryнку\\_paliw\\_płynnych\\_...](http://www.ure.gov.pl/portals/pl/40/650/Polityka_UE_wobec_ryнку_paliw_płynnych_...)

obecnie stosowanych procedur prawnych. Ponadto, zdaniem Rady, unijne mechanizmy antykryzysowe powinny być zharmonizowane z mechanizmami stosowanymi przez Międzynarodową Agencję Energii (MAE)<sup>211</sup>.

Dla Polski, jako członka Wspólnoty, zagwarantowanie bezpieczeństwa energetycznego jest jednym z priorytetowych celów polityki energetycznej. W zamkniętym w 2001 r. stanowisku negocjacyjnym w obszarze „Energia” rząd polski przyjął obowiązek implementowania dyrektywy dotyczącej utrzymywania rezerw paliwowych. Jednak wynegocjowano okres przejściowy na dochodzenie do poziomu 90-dniowych zapasów do 31 grudnia 2008 r.<sup>212</sup>

Obecnie regulacje prawne w zakresie systemu tworzenia, utrzymywania i finansowania zapasów ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego tworzą zarówno dokumenty unijne jak i prawa polskiego. Aktem unijnym jest Dyrektywa Rady 2006/67/WE z dnia 24 lipca 2006 roku<sup>213</sup>. Natomiast w Polsce obowiązuje Ustawa z dnia 16 lutego 2007 roku o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym<sup>214</sup>. Uzupełnieniem ustawy jest zatwierdzona przez Radę Ministrów w dniu 6 lutego 2007 roku „Polityka Rządu RP dla przemysłu naftowego w Polsce” oraz rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 24 kwietnia 2007 roku w sprawie szczegółowego sposobu tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw oraz ustalania ich ilości<sup>215</sup>.

Zgodnie z przywołanymi dokumentami prawnymi, obecnie funkcjonujący system tworzą następujące elementy:

- zapasy interwencyjne ropy naftowej i produktów naftowych (w tym ropopochodnych paliw ciekłych, biopaliw ciekłych oraz PLG):
- zapasy obowiązkowe ropy naftowej i produktów naftowych, w tym LPG, tworzone na min. 76 dni, oprócz LPG (aktualnie 13 dni, docelowo – 30 dni do końca 2011 roku).

<sup>210</sup> Tamże.

<sup>211</sup> Por. Złe proporcje w zapasach paliw, w: „Gazeta Prawna” 2005 nr 19 z dnia 2005-01-27.

<sup>212</sup> Por. Spokojny sen i wolny rynek. Bezpieczeństwo energetyczne, w: „Nowy Przemysł” 2004 nr 9.

<sup>213</sup> Por. P. Seklecki, Polityka UE wobec rynku paliw płynnych – wybrane zagadnienia, [w:] [http://www.ure.gov.pl/portal/pl/40/650/Polityka\\_UE\\_wobec\\_ryнку\\_paliw\\_plynych\\_...](http://www.ure.gov.pl/portal/pl/40/650/Polityka_UE_wobec_ryнку_paliw_plynych_...)

<sup>214</sup> Por. Ustawa z dnia 16 lutego 2007 roku o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym, w: „Dz. U.” 2007 nr 52, poz. 343.

<sup>215</sup> Por. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 24 kwietnia 2007 roku w sprawie szczegółowego sposobu tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw oraz ustalania ich ilości, w: „Dz.U.” 2007 nr 81, poz. 547.

Zadania związane z tworzeniem, utrzymaniem i finansowaniem spoczywa na podmiotach gospodarczych – czyli producentach oraz importerach.

- zapasy państwowe ropy naftowej i produktów naftowych, bez LPG, tworzone na min. 14 dni. Finansowane są z budżetu, tworzy i utrzymuje je Agencja Rezerw Materiałowych.

Do wskazanych wymaganych stanów zapasów należy dodać 10% (MAE – tzw. zapasy niedostępne i ubytki alokacyjne)<sup>216</sup>.

Całością zapasów dysponuje Ministerstwo Gospodarki, nadzór i kontrole sprawuje Agencja Rezerw Materiałowych

Uwarunkowania infrastrukturalne można ująć w następujących punktach:

- ✓ przeważająca część istniejących pojemności magazynowych i infrastruktury przesyłowej jest w posiadaniu podmiotów kontrolowanych przez Skarb Państwa;
- ✓ istniejąca infrastruktura składowa nie odpowiada potrzebom rynku, z uwagi na:
  - ogólny niedobór pojemności;
  - niewłaściwa/nie odpowiadająca potrzebom „struktura” pojemności;
  - lokalizacja dużej części pojemności z dala od największych ośrodków zużycia paliw;
  - część istniejącej pojemności nie odpowiada wymaganym standardom;
- ✓ niewystarczające tempo przyrostu nowych pojemności;
- ✓ nowe inwestycje skoncentrowane wyłącznie w lokalizacjach już istniejących;
- ✓ problem decyzji inwestycyjnych w spółkach kontrolowanych przez Skarb Państwa;
- ✓ utrzymywanie się wysokich kosztów operacji logistycznych, którym sprzyja:
  - brak dostępu stron trzecich do istniejącego systemu rurociągów produktowych, służących obecnie wyłącznie do transportu paliw z rafinerii w Płocku;
  - brak magistrali produktowej łączącej Naftoport (lub inny terminal morski) z istniejącym systemem rurociągów produktowych;
  - brak pojemności produktowych w Naftoporcie;

<sup>216</sup>Por. L. Lewandowski, Analiza funkcjonowania obowiązującego w Polsce systemu tworzenia, utrzymywania i finansowania zapasów ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego [w:] <http://www.popihn.pl/download.php?s=1&id=552>

- brak dużych, nowoczesnych i niezależnych terminali morskich w portach Gdańsk, Gdynia;
- brak rurociągowych połączeń transgranicznych;
- niska przepustowość istniejących terminali paliwowych na wschodniej granicy;
- brak dużych, niezależnych terminali na wschodniej granicy;
- zły stan infrastruktury kolejowej i wysokie koszty transportu kolejowego;
- brak zachęt i rozwiązań systemowych sprzyjających zagranicznym inwestycjom w infrastrukturę paliwową.

Funkcjonowanie systemu w opisanej formie powoduje wiele negatywnych zjawisk gospodarczych, wśród których najistotniejsze to:

- ❖ pogorszenie sytuacji finansowej i pozycji rynkowej podmiotów gospodarczych, na których spoczywa obecnie większa część obciążeń związanych z fizycznym gromadzeniem i utrzymywaniem całości zapasów – kosztów zakupu, transportu, ubezpieczenia, składowania i „odświeżania”, dużych obciążeń administracyjnych oraz wysokich ryzyk związanych z wahaniami cen rynkowych i kursów walut;
- ❖ utrzymywanie się stanu permanentnej nierównowagi na rynku usług składowo-przeładunkowych i wysokich kosztów operacji logistycznych, wynikających z braku „wolnorynkowych” mechanizmów kreowania pojemności magazynowych oraz zachęt i rozwiązań sprzyjających zagranicznym inwestycjom w infrastrukturę paliwową<sup>217</sup>;
- ❖ ograniczenie konkurencji i dopływu tańszych paliw z importu spowodowane niedostatkami infrastruktury składowej, wysokimi kosztami tworzenia i utrzymywania zapasów oraz wysokimi karami za nie wywiązywanie się z tego obowiązku;
- ❖ generowanie przez system wysokich kosztów tworzenia zapasów, przekładających się bezpośrednio na poziom cen rynkowych paliw.

W tej sytuacji krajowe podmioty gospodarcze, zobligowane do tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych postulują zmniejszenie obciążeń finansowych i administracyjnych związanych z tworzeniem i utrzymywaniem zapasów obowiązkowych oraz stworzenie możliwości zastąpienia obowiązku fizycznego utrzymywania przez nie zapasów np. opłatami przeznaczonymi na utrzymywanie rezerw przez wyspecjalizowaną agencję/podmiot

<sup>217</sup> Por. Analiza celowości utrzymania rezerw, kosztów oraz źródła ich finansowania, w: „Model gospodarowania rezerwami państwowymi w warunkach transformacji systemowej, Grant zamawiany, Warszawa, wrzesień 1996.

prawa publicznego lub przejęcie wszystkich obowiązków związanych z tworzeniem i utrzymywaniem zapasów przez państwo/agencję.

W Europie obowiązują różne systemy w tym zakresie. W wielu państwach tworzenie i utrzymywanie zapasów obowiązkowych w 100% jest realizowane przez państwo lub wyspecjalizowana agencję<sup>218</sup>. System taki obowiązuje w Niemczech, Belgii, Irlandii, Danii, Słowenii, Czechach, Bułgarii, Słowacji i na Węgrzech. Przykładem państwa gdzie w 100% kosztami tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych obciążono podmioty gospodarcze są Włochy. System bardzo zbliżony do polskiego obowiązuje w Hiszpanii.

W systemie, który dla potrzeb niniejszej dysertacji można określić jako „niemiecki”, za tworzenie i utrzymywanie 100% (na 90 dni) niemieckich rezerw ropy naftowej i ropopochodnych paliw płynnych (zapasy LPG i gazu ziemnego nie są aktualnie tworzone) odpowiada Erdolbevorratungsverband (EBV) – podmiot prawa publicznego, którego członkami są (obligatoryjnie) wszyscy producenci paliw oraz importerzy paliw i ropy naftowej. Pracami związku kieruje na bieżąco 2-osobowy Zarząd wybierany przez Komitet Doradczy/ Radę związku, w skład której wchodzi 9 osób - trzech przedstawicieli Ministra Finansów, Ministra Gospodarki i Bundestag - u oraz sześciu przedstawicieli branży paliwowej (po trzy osoby reprezentujące przemysł rafineryjny i firmy importujące paliwa). Łącznie EBV zatrudnia ok. 30 urzędników, finansowanych z opłat członkowskich. Sprawozdanie finansowe jest corocznie podawane do wiadomości publicznej.

Finansowanie kosztów tworzenia i składowania zapasów odbywa się z opłat/narzutów cenowych ponoszonych przez konsumentów paliw (aktualnie wynosi ok. 005 EUR/litr paliwa). Kontraktowanie przez EBV usług magazynowania zapasów na terenie Niemiec odbywa się na podstawie wieloletnich umów zawieranych zarówno z krajowymi, jak i zagranicznymi operatorami logistycznymi wyłonionymi w wyniku postępowań przetargowych.

W Niemczech nie istnieje problem braku pojemności. Przyjęty system sprzyja nie tylko obniżce stawek składowych, ale również „kreowaniu” nowych pojemności i modernizacji już istniejących. Wieloletni kontrakt z EBV jest dla banków wystarczającą gwarancją spłaty kredytów. W opinii większości europejskich ekspertów branżowych, system niemiecki jest postrzegany jako najbardziej przejrzysty, prosty i efektywny.

---

<sup>218</sup> Tamże.

Z pomysłem organizacji w Polsce systemu rezerw na wzór EBV występowała w latach 2001-2002 Nafta Polska. Inicjatywa ta nie zyskała jednak politycznego poparcia i prace nad idącymi w tym kierunku konkretnymi rozwiązaniami systemowymi i propozycjami ustawodawczymi zostały zawieszono.

Innym rozwiązaniem jest „model hiszpański”, w którym obowiązek gromadzenia, utrzymywania i finansowania hiszpańskich zapasów ropy naftowej i ropopochodnych paliw (na 90 dni) ciąży aktualnie w równym stopniu zarówno na budżecie państwa (45 dni – podmiot prawa publicznego CORES), jak i na zobowiązanych podmiotach gospodarczych (45 dni). Obowiązkiem fizycznego gromadzenia, utrzymywania i finansowania zapasów gazu ziemnego (20 dni) i LPG (20 dni) objęte SA wyłącznie zobowiązane podmioty gospodarcze. Nadzór i kontrole nad całością sprawuje CORES ([www.core.es](http://www.core.es)).

Z dotychczasowej analizy dotyczącej gromadzenia, utrzymywania i finansowania zapasów ropy naftowej i paliw płynnych można stwierdzić, iż optymalny system powinien:

- ✓ uwzględnić specyfikę danego kraju, jego rzeczywiste potrzeby i realne możliwości;
- ✓ być w miarę prosty i przejrzysty;
- ✓ „wymuszać” ograniczenie do niezbędnego minimum obciążeń finansowych i administracyjnych związanych z jego funkcjonowaniem;
- ✓ zapewnić przestrzeganie prawa i realizację obowiązków przez wszystkie podmioty zobowiązane, na równych prawach i warunkach;
- ✓ gwarantować pełną i ciągłą kontrolę nad posiadanymi zapasami oraz ich dostępność i mobilność w czasie kryzysu;
- ✓ zawierać procedury o charakterze wolnorynkowym, sprzyjające „kreowaniu” nowych pojemności zbiornikowych i modernizacji już istniejących oraz gwarantujące swobodny dostęp do rynku inwestycji infrastrukturalnych prywatnym inwestorom branżowym, w tym zagranicznym;
- ✓ zawierać delegację o odpowiedzialności za gromadzenie, zarządzanie i kontrolę zapasów wszystkich surowców i produktów podlegających obowiązkowi tworzenia zapasów od jednej agencji – podmiotowi prawa publicznego.

W tej sytuacji można zaproponować następujące propozycje przeprowadzenia zmian systemowych. Utworzenie jednej agencji (podmiotu prawa publicznego), odpowiedzialnej za gromadzenie, zarządzanie i kontrolę zapasów wszystkich surowców i produktów podlegających

obowiązkowi tworzenia zapasów (ropy naftowej, ropopochodnych paliw ciekłych i ciekłych biopaliw, gazu ziemnego oraz LPG). Obligatoryjnie do agencji powinni należeć wszyscy producenci oraz importerzy paliw. Finansowanie funkcjonowania powinno być wyłącznie ze składek członkowskich. Przedstawiciele sektora paliwowego (producenci, importerzy) współuczestniczą w zarządzaniu zapasami. Należy dążyć do tego by ilość i struktura zapasów odpowiadała faktycznemu/rzeczywistemu zapotrzebowaniu kraju w przypadku kryzysu. Agencja byłaby właścicielem całości lub większości zapasów.

W zakresie do istniejącego stanu w naszym kraju możliwe są następujące dwa warianty działania:

- w pierwszym, przejęcie lub wykup przez agencje całości zapasów państwowych zgromadzonych już przez agencję rządową (ARM) oraz przejęcie lub wykup przez agencję całości lub części tzw. zapasów obowiązkowych zgromadzonych już przez podmioty gospodarcze. Proces ten mógłby być realizowany etapowo i rozłożony w czasie (choćby z uwagi na finansowanie). Wykup lub przejęcie zapasów powinno odbyć z zachowaniem zasady równego traktowania podmiotów gospodarczych, w szczególności w stosunku do ceny wykupu, a w przypadku częściowego wykupu z zachowaniem równomiernej proporcji. Zmianie nie ległaby dotychczasowa struktura zapasów. Należałoby stworzyć możliwość wniesienia przez podmioty gospodarcze zgromadzonych przez nie zapasów obowiązkowych (wszystkich lub części) aportem do agencji, w zamian za czasowe zwolnienia z obowiązku finansowania zapasów.

Pewnym problemem, wymagającym rozwiązania byłoby ustalenie ceny wykupu lub przejęcia zapasów wynikającym z różnic cen rynkowych w momencie pierwotnego zakupu i odsprzedaży.

Możliwe źródła finansowania w omawianym wariantcie:

- budżet i/lub;
- kredyty z poręczeniem Skarbu Państwa, zaciągane przez agencję i/lub;
- obligacje emitowane przez agencję z poręczeniem Skarbu Państwa i/lub;
- wniesienia przez podmioty gospodarcze zgromadzonych przez nie zapasów obowiązkowych (wszystkich lub części) aportem do agencji, w zamian za czasowe zwolnienia z obowiązku finansowania zapasów.

- w drugim, przejęcie lub wykup całości zapasów przez agencję całości zapasów państwowych zgromadzonych już przez agencję rządową (ARM) oraz zakup na wolnym rynku surowców/paliw podlegających obowiązkowi tworzenia zapasów, ilości i asortymentu określonego w ustawie, w strukturze najbardziej odpowiedniej z punktu widzenia bezpieczeństwa energetycznego. Taki wariant spowoduje konieczność poniesienia przez budżet jednorazowego, wysokiego wydatku. Istnieje prawdopodobieństwo żądań przez podmioty gospodarcze częściowej lub pełnej refundacji przez budżet kosztów utrzymywania już zgromadzonych przez nie zapasów do czasu ich wyprzedaży. W wariacie tym agencja może wybrać optymalny moment zakupu z punktu widzenia cen rynkowych i minimalizacji kosztów „pierwszego uderzenia”, przy założeniu zagwarantowania środków budżetowych na ten cel. Agencja będzie miała możliwość dowolnego kształtowania struktury zapasów.

Możliwe źródła finansowania w omawianym wariacie:

- budżet i/lub;
- kredyty z poręczeniem Skarbu Państwa, zaciągane przez agencję i/lub;
- obligacje emitowane przez agencję z poręczeniem Skarbu Państwa.

Natomiast finansowanie dalszych bieżących wydatków związanych z tworzeniem i utrzymywaniem zapasów, możliwe byłoby z budżetu i/lub kredytów zaciąganych przez agencję oraz opłat celowych płaconych bezpośrednio na rzecz agencji przez zobowiązane podmioty, w zamian za przejęcie od nich obowiązku fizycznego utrzymywania zapasów. Proponowane rozwiązanie mogłoby funkcjonować zarówno w przypadku systemu obowiązkowego dla wszystkich zobowiązanych podmiotów, jak i w ramach systemu dopuszczającego dobrowolność delegowania na rzecz agencji obowiązku fizycznego tworzenia i utrzymywania zapasów przez zobowiązane do tego podmioty gospodarcze. Opłaty celowe powinny być skalkulowane dla każdej kategorii produktowej z osobna, winny odzwierciedlać faktyczny koszt utrzymania i odnawiania zapasów w tej kategorii, a ich wysokość powinna być taka sama ( w przeliczeniu na jednostkę miary) dla każdego podmiotu gospodarczego, zobowiązanego do finansowania w danej kategorii produktowej.

W innym modelu, finansowanie dalszych bieżących wydatków związanych z tworzeniem i utrzymywaniem zapasów, możliwe byłoby także z budżetu i/lub kredytów zaciąganych przez agencję oraz opłat w formie narzutów cenowych płaconych bezpośrednio na rzecz agencji przez

zobowiązane podmioty, w momencie dopuszczania przez nich do swobodnego obrotu<sup>219</sup> w kraju wszystkich surowców/paliw podlegających obowiązkowi tworzenia zapasów, które byłyby wliczane w cenę surowców/paliw na pośrednim etapie ich dystrybucji. Warunkiem wprowadzenia tego rozwiązania jest pełne i nieodwołalne delegowanie na rzecz agencji obowiązku fizycznego tworzenia i utrzymywania zapasów przez zobowiązane do tego podmioty gospodarcze oraz po przyjęciu lub wykupieniu przez agencję całości zapasów państwowych. Pobór tych opłat odbywałby się wg zasad przewidzianych dla poboru akcyzy. Opłaty w formie narzutów cenowych płacone byłyby (jak w Niemczech) przez wszystkich konsumentów, na ostatnim etapie dystrybucji.

Rozwiązanie to oznaczałoby przejęcie przez agencję wszystkich zadań w zakresie tworzenia i utrzymywania zapasów, realizowanych dotychczas przez ARM i zobowiązane podmioty gospodarcze oraz bieżące finansowanie zapasów wyłącznie ze środków budżetowych, po uprzednim przejęciu lub wykupie przez agencję całości zapasów państwowych zgromadzonych już przez agencję rządową (ARM) oraz przejęciu lub wykupie przez agencję całości tzw. zapasów obowiązkowych zgromadzonych już przez podmioty gospodarcze lub zakupie przez agencję na wolnym rynku surowców lub paliw w ilości odpowiadającej wielkości zgromadzonym zapasom obowiązkowym. Opłaty w formie narzutów cenowych płacone przez konsumentów paliw powinny być skalkulowane osobno dla ropopochodnych paliw ciekłych i ciekłych biopaliw, LPG i gazu ziemnego. Suma wpływów z tych opłat powinna zapewnić pokrycie łącznych kosztów tworzenia, utrzymywania i odnawiania zapasów we wszystkich kategoriach produktowych, z ropy naftową włącznie.

Ważnym elementem winno być kontraktowanie przez agencję usług magazynowania zarówno ropy naftowej jak i jej przetworów. Wieloletnie umowy zaświadczenie usług magazynowania zapasów ropy naftowej i gotowych paliw winny być zawierane w wyniku otwartych postępowań przetargowych. Mogłyby one dotyczyć zarówno świadczenia usług magazynowania w pojemnościach już istniejących, jak i pojemnościach, które druga strona umowy zobowiązuje się wybudować w uzgodnionym czasie i uzgodnionej lokalizacji. Postępowania przetargowe powinny gwarantować równoprawne traktowanie wszystkich uczestniczących w nich podmiotów, w tym także zagranicznych.

---

<sup>219</sup> Wyprowadzenie ze składu podatkowego lub wprowadzenie na rynek przez producenta lub importera z pominięciem składu podatkowego.

Niezależnie od przyjętego modelu tworzenia i utrzymywania zapasów, koszty jego funkcjonowania ponosić będzie ostatecznie podatnik. System powinien być zgodny z obowiązującym prawem, zarówno unijnym jak i krajowym ale także prosty, przejrzysty i generować jak najmniejsze koszty i obciążenia administracyjne.

### **3.5. Kształtowanie potencjału paliwowego Polski w okresie zmian systemowych**

Transformacja po roku 1990 umożliwiła import produktów konsumpcyjnych, które w poprzednich latach były prawie nieosiągalne w kraju. Jednocześnie nastąpił okres zastoju gospodarczego i rozpad RWPG, który zmusił przedsiębiorstwa polskie do szukania rynków zbytu swoich towarów na zachodzie. W krótkim okresie czasu, najłatwiej było zwiększyć eksport tych produktów, które miały ugruntowaną pozycję konkurencyjną na zagranicznych rynkach. Skutkiem, czego ekspansja w przeważającej mierze polegała na zwiększeniu sprzedaży produktów tradycyjnych, a nie na znajdowaniu rynków na nowe produkty. W tej sytuacji na Zachód eksportowano z Polski produkty stosunkowo pracochłonne, podczas gdy wyroby przemysłu wymagającego stosunkowo dużego nakładu kapitału fizycznego lub ludzkiego zajmowały istotną pozycję w imporcie<sup>220</sup>.

Zmiana struktury eksportu na początku lat dziewięćdziesiątych znalazła swe odbicie w zmianie struktury produkcji. Główni partnerzy handlowi Polski to kraje Unii Europejskiej, a zwłaszcza Niemcy.

Wymiana handlowa Polski z krajami Europy Wschodniej najsilniej odbywała się w czasach komunistycznych. Po roku 1990, stosunki handlowe ze wschodnimi partnerami osłabły, wynikało to głównie z prowadzonej polityki gospodarczej wobec rynków wschodnich. Podstawowym celem polityki było znaczne zwiększenie roli rynków wschodnich w polskim handlu zagranicznym. Od roku 1990 udział na rynkach wschodnich uległ zmniejszeniu. Czołowe miejsce byłego ZSRR w handlu zagranicznym Polski zajęły Niemcy.

Poprawa pozycji na rynkach wschodnich, w warunkach jednoczesnego zwiększenia udziału tych krajów w polskim handlu zagranicznym możliwa jest przy prowadzeniu przez Polskę polityki komplementarnej, a nie konkurencyjnej wobec Zachodu polityki wschodniej. W tej komplementarności chodzi głównie o to, by umacnianie eksportu na rynkach zachodnich.

---

<sup>220</sup> Por. J. Misala, E. M. Pluciński, *Handel wewnątrzgałęziowy między Polską a Unią Europejską. Teoria i praktyka*, Dom Wydawniczy ELIPSA, Warszawa 2000, s. 64.

Z drugiej jednocześnie strony chodzi o to, by Polska była się pomostem w handlu między Wschodem a Zachodem Europy<sup>221</sup>.

Gospodarka otwarta, jaką stała się gospodarka polska po roku 1990 oznacza proces gospodarowania przy uwzględnieniu, obok sektora prywatnego i sektora państwowego, również sektora zagranicznego. Proces tworzenia, wymiany i konsumpcji strumieni dóbr i usług w gospodarce otwartej, odbywa się w warunkach powiązań pomiędzy danym krajem, a gospodarką światową za pośrednictwem wymiany towarów i usług (handel zagraniczny), przepływy czynników wytwórczych oraz międzynarodowych powiązań finansowych. W gospodarce otwartej racjonalne wybory dokonywane są, zatem w oparciu o zasoby gospodarki światowej, a nie zasoby tylko danego kraju, który jest elementem składowym gospodarki światowej.

Wdrożenie zasad swobodnego działania w dziedzinie handlu zagranicznego stało się jednym z głównych źródeł ekspansji przedsiębiorczości w Polsce w początkowej fazie transformacji. W obroty handlowe z zagranicą włączyło się wiele przedsiębiorstw, głównie nowo powstające firmy prywatne. Kontrastowało to z utrzymującą się do 1988 r. dominacją wyspecjalizowanych, państwowych central handlu zagranicznego. W wyniku prywatyzacji większości tych central, ale przede wszystkim tworzenia nowych przedsiębiorstw, rósł szybko udział sektora prywatnego w obrotach handlu zagranicznego Polski.

W eksporcie zwiększył się on z 4,9% w 1990 r. do 86,4% w 2001 r., a w imporcie odpowiednio z 14,4% do 90,7%. Stanowi to miarę głębokości przeobrażenia struktury podmiotowej handlu zagranicznego. Przejęcie przeważającej części obrotów handlu zagranicznego przez podmioty sektora prywatnego umożliwiło dużej grupie przedsiębiorstw bezpośredni kontakt z rynkiem światowym, co w konsekwencji stymulowało procesy restrukturyzacji, przyczyniając się w rezultacie do poprawy konkurencyjności polskiego eksportu. Po stronie importu, prywatyzacja pobudzała przedsiębiorczość i prowadziła do znacznego wzbogacenia oferty towarowej<sup>222</sup>.

Pojawiły się jednak również zjawiska negatywne, jak np. nielegalny import, straty wynikające z braku doświadczenia nowych przedsiębiorstw w działaniu na rynkach zagranicznych, czy konkurencja polsko-polska na tych rynkach.

---

<sup>221</sup> Por. M. Bałtowski, M. Biszewski, w: „Transformacja gospodarcza w Polsce”, PWN, 2007, s. 37.

Zmiany ustroju społeczno-gospodarczego w Polsce zmieniły także zasady działania podmiotów gospodarczych, w tym również tych należących do sektora paliwowego. Sektor ten rozwija się obecnie niezwykle dynamicznie, jednak jego rozwój napotyka na liczne ograniczenia.

Można nawet postawić tezę, że rynek ten charakteryzuje się szeregiem barier, które w rzeczywistości powodują jego wyhamowanie w ostatnich latach. Bariery te można podzielić na dwa obszary. Pierwszy – to obszar charakterystyczny dla krajów wysokorozwiniętych. Drugi – to obszar wyłącznie polskiego rynku paliwowego. Najbardziej interesującym wydaje się tu obszar dystrybucji paliw, jako ten, który w ostatnich latach ulegał największym przeobrażeniom<sup>223</sup>.

Wprowadzenie reguł gospodarki rynkowej w naszym kraju na przełomie lat 80-tych i 90-tych spowodowało częściowe załamanie monopolu państwowego na rynku paliwowym. Dotyczyło to w głównej mierze segmentu sprzedaży detalicznej, na którym zaczęły pojawiać się stacje należące do prywatnych przedsiębiorców. W znacznej części były to podmioty należące do zagranicznego kapitału, sieci stacji paliwowych, które od dziesięcioleci, z powodzeniem funkcjonowały w państwach wysokorozwiniętych (np. Niemcy, Wielka Brytania, Norwegia itp.).

Charakteryzowały się one dobrym zapleczem finansowym, doświadczeniem zarówno w działalności w branży paliwowej jak i w walce z konkurencją na europejskich, wyspecjalizowanych rynkach paliwowych. Część koncernów paliwowych, które pojawiły się na polskim rynku posiadała już na starcie ogromną przewagę wynikającą z posiadania własnych baz transportowych, a także własnego i nowoczesnego systemu zarządzania. Był to duży bonus, dający znaczną przewagę w walce o klienta, umożliwiającą dość łatwe przejęcie zamierzonej części polskiego rynku paliwowego. W tym czasie na rynku pojawiać zaczęły się także rodzime stacje, które były odzwierciedleniem rozwijającej się polskiej przedsiębiorczości. Charakteryzowały się jednak niższym poziomem świadczonych usług, były też znacząco mniejsze w stosunku do swoich zagranicznych konkurentów. Często swój rodowód miały w państwowych stacjach przyzakładowych, które obsługiwały tabor samochodowy danego przedsiębiorstwa<sup>224</sup>.

---

<sup>222</sup> Por. A. Karpik, *Ewolucja powiązań handlowych Polski w okresie transformacji*, [w:] [http://www.sciaga.pl/tekst/29016-30-ewolucja\\_powiazan\\_handlowych\\_polski\\_w\\_okresie\\_transformacji](http://www.sciaga.pl/tekst/29016-30-ewolucja_powiazan_handlowych_polski_w_okresie_transformacji)

<sup>223</sup> Tamże.

<sup>224</sup> Tamże.

Rynek ten z biegiem lat zaczął się stabilizować. Powodów tego stanu należy upatrywać m.in. z jednej strony w sprzyjającej koniunkturze gospodarczej i rosnącym zapotrzebowaniem na paliwa płynne, z drugiej recesją gospodarczą pod koniec lat 90-tych, która pokazuje problemy wielu podmiotów w utrzymaniu się na tym rynku.

Tabela 17. Ilość stacji paliwowych

Koncern paliwowy /sieć/	2007 r. łącznie - stan na czerwiec	z tego		
		własne	patronackie	franczyzowe (partnerskie)
Koncerny paliwowe	3410	2300 <sup>1/</sup>	590 <sup>2/</sup>	520 <sup>3/</sup>
Sieci prywatne	150	110		40
Hipermarkety	80	80		
Stacje niezależne	3360	3360		
<b>RAZEM:</b>	<b>~7000</b>	<b>~5850</b>	<b>~590</b>	<b>~560</b>

Źródło: T. Krawczyk, Francyzna na rynku paliw płynnych w 2007 roku, [w:]

[http://www.francyzawpolsce.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=316&Itemid=80&pl\\_page=2](http://www.francyzawpolsce.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=316&Itemid=80&pl_page=2)

Uwagi: <sup>1/</sup> COCO i CODO, <sup>2/</sup> DODO, <sup>3/</sup> DOFO, przy czym:

- COCO - Company Owned Company Operated - stacja własna koncernu zarządzana przez pracowników koncernu;
- CODO - Company Owned Dealer Operated - stacja własna koncernu zarządzana przez agenta na podstawie umowy agencyjnej zawartej z koncernem;
- DOFO - Dealer Owned Franchise Operated - stacja należąca do franczyzobiorcy prowadzona na podstawie umowy franczyzowej zawartej z koncernem;
- DODO - Dealer Owned Dealer Operated - stacja należąca do właściciela prywatnego (stacyjnika); paliwo jest tam dostarczane na podstawie umowy dystrybucyjnej; do tej grupy należą tzw. stacje patronackie funkcjonujące w strukturach PKN Orlen i Grupy Lotos. Natomiast tzw. stacje partnerskie to określenie marketingowe i w rzeczywistości w zależności od okoliczności i polityki stosowanej przez operatora danej sieci, jest to CODO, DOFO lub DODO.

Pomimo tych wahań, w ostatnim czasie liczba stacji paliwowych sukcesywnie rośnie, osiągając w 2007 roku poziom 7000 obiektów. Na uwagę zasługuje fakt, że są to przyrosty niewielkie, np. w 2003 roku to zaledwie 0,5% w stosunku do roku 2002.

Zdaniem osób zajmujących się badaniem rozwoju rynku paliwowego w Polsce, rynek ten nie jest jeszcze nasycony. Szacuje się, że jest jeszcze miejsce na co najmniej 1000-1500 stacji, jednak tych o wyższym standardzie<sup>225</sup>.

Cechą charakterystyczną polskiego sektora paliwowego jest jego znaczna koncentracja. Około 30% wszystkich stacji paliwowych należy do koncernu PKN ORLEN S.A. Koncerny zagraniczne mają analogicznie ok. 12% udziałów. Wiodące koncerny to BP, SHELL oraz STATOIL.

Na łączną ilość stacji szacowaną na około 7000 - połowa /ok.3500/ należy do koncernów paliwowych i sieci prywatnych, a druga połowa to rozproszone stacje niezależne. W grupie koncernów i sieci Prywatnych około 1150 to stacje franczyzowe lub partnerskie / przy założeniu, że do systemów franczyzowych należą stacje partnerstwa handlowego, agencyjne i placówki patronackie/. Oznacza to, że nastąpił blisko 10 % wzrost w stosunku do stanu na koniec 2006 r., a co 3-cia stacja to stacja franczyzowa lub partnerska<sup>226</sup>.

Bardzo aktywnie działały Sieci Prywatne, jak: „Polpetro” S.A. prezentując Program Partnerstwa - Polskie Stacje Paliw „Huzar” /22 obiekty/, „WW Energy” realizując w ramach swojego Programu Partnerstwa wzrosty o 3-4 stacje miesięcznie /obecnie 36 stacji/ i ogłaszając plany giełdowe, czy sieć „Delfin” /92 obiekty/ Wreszcie uaktywnił się „Łukoil”, koncern ze wschodu - przejmując od „Conoco Philips” 82 stacje sieci „Jet”, 5 stacji BP i kilka stacji niezależnych. Firma zasygnalizowała również plany rozwoju poprzez franczyzę. Na rynek docierają nieoficjalne informacje o zamiarach przejęcia przez „Łukoil” sieci BP Polska. Trzeba odnotować, że „Conoco Philips” z siecią „Jet”, było już ostatnią amerykańską firmą paliwową na polskim rynku detalicznym. Żadnemu z amerykańskich koncernów paliwowych nie udało się zbudować sieci stacji paliwowych, które skalą działalności skutkowałyby zyskownością operacji w detalu<sup>227</sup>. Powrócił również do nas „Slovnaft” oferując na południu kraju proste partnerstwo handlowe, stanowiące w zasadzie jedynie system dystrybucji paliw.

W minionym okresie mieliśmy także do czynienia z kontynuacją ekspansji tanich marek, oferujących tanie paliwo, jak: sieć "Bliska" /180 stacji/ należąca do PKN „Orlen”, sieć 1-2-3 / 26 stacji/ należąca do „Statoil”, hipermarkety /80 stacji/, oraz stacje bezobsługowe „Nesce”

<sup>225</sup> Por. Stacji LPG więcej ..., w: „Stacja benzynowa” nr 4/2004, s. 4

<sup>226</sup> Por. T. Krawczyk, Franczyzna na rynku paliw płynnych w 2007 roku, [w:]

[http://www.franczyzawpolsce.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=316&Itemid=80&pl\\_page=2](http://www.franczyzawpolsce.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=316&Itemid=80&pl_page=2)

<sup>227</sup> Tamże.

i St-1. Podejmowane były w dalszym ciągu próby konsolidacji prywatnych stacji benzynowych w celu przeciwdziałania cenowej konkurencji tanich marek należących do koncernów, a ostatnio również do hipermarketów.

Na początku 2007 r. 4 Regionalne Stowarzyszenia / SNOSP z Sopotu, Nasza Stacja z Regionu łódzkiego, Stowarzyszenie Moja Stacja z Rzeszowa oraz Śląskie Stowarzyszenie Pracodawców i Właścicieli Stacji Paliw/ utworzyły Ogólnopolską Federację Stowarzyszeń Pracodawców i Właścicieli Stacji Paliw<sup>228</sup>.

Wszystkie działające w Polsce koncerny Paliwowe oferują atrakcyjne programy franczyzowe skierowane do prywatnych operatorów. Założenia tych programów pomimo pewnych różnic są dość podobne dla poszczególnych sieci. Głównym kryterium wyboru partnera franczyzowego jest dobra lokalizacja obecnej, czy przyszłej stacji.

Programy te są ogólnie dostępne pod następującymi tytułami:

- PKN „ORLEN” S.A. - Sieć Franchisingowa Polskiego Koncernu Naftowego ORLEN S.A.;
- LOTOS PALIWA Sp. z o.o. - Program Partnerstwa Handlowego „RODZINA LOTOS”;
- STATOIL Poland Sp. z o.o. - Oferta Franczyzowa „STATOIL”;
- BP Polska Spółka z o.o. - Zostań Partnerem BP;
- SHELL Polska Sp. z o.o. - Program Partnerstwa „100 % Jakości Stell”.

W 2007 roku rząd przyjął dokument o polityce RP dla przemysłu naftowego. Wbrew trwającym od wielu miesięcy spekulacjom nie będzie połączenia Orlenu z Lotosem. Obydwa koncerny mają rozwijać się równolegle i umacniać swoje pozycje. Obie firmy planują znaczne zwiększenie wydobycia ropy oraz poszukiwanie nowych kontrahentów wśród dostawców z różnych krajów.

Największy polski koncern naftowy po połknięciu litewskiej Mazeikiu Nafta i wcześniej czeskiego Unipetrolu, stoi u progu nowych, niezwykle interesujących kierunków działania. Połączenie sił Orlenu i Mazeikiu Nafta, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego Polski, Litwy i całego regionu Europy Środkowej. Największą niewiadomą wciąż pozostaje kwestia bezpośredniego dostępu tworzonego koncernu do złóż ropy.

---

<sup>228</sup> Tamże.

Obecnie gigant z Płocka jest w doskonałej pozycji wyjściowej zarówno do poszukania równorzędnego partnera dla fuzji jak również inwestycji surowcowych, których dotychczas Orlen unikał. Naturalnych partnerów dla PKN jest dwóch. Pierwsza to austriacka grupa OMV, która w roku 2001 była bliska przejęcia 18 proc. pakietu akcji płockiej spółki. Dziś gdy Orlen jest o wiele silniejszy niż wtedy, w grę może wchodzić jedynie fuzja<sup>229</sup>.

Natomiast najbliższym Orlenowi jest do węgierskiego MOL. Większość analityków przewiduje, że za dwa, trzy lata możemy spodziewać się powstania koncernu MOL – Orlen, który będzie mógł konkurować nie tylko z wielkimi firmami zachodnimi ale szczególnie z rosyjskim Łukoilem, rywalem działającym na tym samym rynku.

MOL w odróżnieniu od Orleny jest firmą działającą również na rynku gazowym, mającą większe doświadczenie w eksploracji surowców, a po przejęciu chorwackiego INA posiada zakłady również w Afryce i Azji.

W zakresie obszaru poszukiwania surowców dla Orleny, niedawno w tej kwestii pojawili się dwaj potężni gracze. Amerykańskie koncerny Chevron i Exxon chcą współpracować z Polską i Ukrainą w celu wybudowania rurociągu z Odessy przez Brody do Płocka. Chcą pomóc w transporcie kaspijskiej ropy niezależnie od sieci przesyłowych Rosji. Pomysł ten wymaga jednak porozumienia pomiędzy pięcioma krajami: Kazachstanem, Azerbejdżanem, Gruzją, Ukrainą i Polską. Ropa miałaby trafiać tankowcami najpierw do Azerbejdżanu, stamtąd rurociągiem do gruzińskiego portu Supsa, dalej tankowcami do Odessy i potem rurociągiem przez ukraińskie Brody do rafinerii w Płocku.

Spółka Lotos nie rozważa zakupu własnego złoża, natomiast bardziej niż dotychczas zaangażuje się w poszukiwanie ropy naftowej na terenie Kazachstanu. Możliwe jest także wydzierżawienie na czas kilku, kilkunastu lat, praw do eksploatacji złóż na wodach terytorialnych Łotwy i Litwy<sup>230</sup>.

Z opublikowanej również na stronie internetowej lotos.pl strategii koncernu do roku 2012 wynika, że Grupa Lotos ma znacznie zwiększyć w tym roku wydobywanie poprzez bałtyckie platformy Petrobaltic, z 400 tys. do jednego miliona ton a docelowo w 2012 roku przerabiać 10 mln ton ropy rocznie, a co za tym idzie umocnić swoją pozycję w regionie, szczególnie w basenie Morza Bałtyckiego. Należy pamiętać także, że koncern Lotos jest również

---

<sup>229</sup> Tamże.

<sup>230</sup> Tamże.

właścicielem mniejszych rafinerii ropy naftowej na Południu Polski: Czechowice – Dzierżycze, Jasło, Jedlicze.

Jedną z nadrzędnych misji giełdowej spółki PGNiG ma być „opieka” nad projektem budowy terminalu gazu skroplonego. Wyciąg z Trójmiastem o ulokowanie tej ogromnej inwestycji wygrało Świnoujście, które kilka lat temu miało być polskim gazowym oknem na świat, za sprawą Polsko – Norweskiego gazociągu, którym Polska transportowałaby gaz, zakupiony od koncernu Statoil. Niestety, zerwanie ostatecznie umowy przez rząd Polski, naraził nasz kraj na kolejne kilka lat niepewności energetycznej i dryfowanie wśród obaw o uzależnienie kraju od rosyjskich źródeł energii<sup>231</sup>.

Rokiem kluczowym ma być wspomniany rok 2012. Wtedy będzie wiadomo czy pozytywne przemiany w polskim sektorze paliwowym, pozwoliły na uniezależnienie się od Rosji czy będziemy mówić o niewykorzystanej szansie, która już się nie powtórzy.

### **3.5.1. Wpływ zmian systemowych na gospodarkę paliwową kraju**

Rosja w coraz większym stopniu eksportuje ropę z pominięciem głównej trasy transportu wykorzystywanej w latach dziewięćdziesiątych, a mianowicie ruropociągu „Przyjaźń”. Dynamicznie rozwijany jest za to port naftowy w Primorsku i Bałtycki System Ruropociągów o rosyjskim kryptonimie BPS łączący z morzem złoża w Timan Peczorze. Te fakty determinują myślenie o rozwoju naszej infrastruktury przesyłowej i magazynowej na najbliższe lata, to jest główne wyzwanie stojące przed PERN-em i polską polityką naftową, jak skutecznie reagować na zmiany zachodzące na rynku rosyjskim?

Do roku 1989 Polska importowała ropę i produkty naftowe prawie wyłącznie z byłego Związku Radzieckiego. Od tego czasu instytucje związane z importowaniem ropy naftowej różnicowały swoją działalność w takim stopniu, że już w 1993 roku Polska sprowadzała 56% swojego importu z Morza Północnego, Iranu i Bliskiego Wschodu.

Polska różnicowała swój import ropy naftowej w wyniku następujących przyczyn:

- przestał istnieć obszar handlowy bloku państw RWPG, co doprowadziło do wzrostu cen ropy rosyjskiej sprzedawanej do krajów Europy wschodniej;

---

<sup>231</sup> Tamże.

- w rosyjskim przemyśle naftowym powstały problemy strukturalne, co doprowadziło do fluktuacji w dostawach rosyjskiej ropy i uświadomiło władzom polskim zagrożenie bezpieczeństwa dostaw;
- nastąpiły zmiany struktury zużycia produktów naftowych w Polsce, w tym tendencja do wykorzystywania lżejszych frakcji i zaostrzenie norm jakości wyrobów, a to wszystko razem zadziało na korzyść importu lżejszej i mniej zsiarzonej ropy niż rosyjska ropa z Uralu.

Rynek paliw w Polsce staje się coraz bardziej konkurencyjny. Ofensywę w zakresie detalu zapowiada lider – PKN Orlen. Coraz silniejszą pozycję na rynku detalicznym mają również koncerny zagraniczne. Udział w sprzedaży detalicznej ze względu na konkurencyjność cenową będą zwiększać również stacje zlokalizowane przy hipermarketach. W zakresie hurtu rośnie konkurencja ze strony dostaw importowych, które kierowane są na tereny przygraniczne.

Rynek paliw ma dla gospodarki szczególne znaczenie. Jego normalne funkcjonowanie, równowaga między podażą a popytem stanowi podstawowy warunek niezakłóconego przebiegu procesów gospodarczych. Ma także wpływ na gospodarstwa domowe, które są znaczącymi odbiorcami paliw i energii.

W poszczególnych segmentach rynku paliw (do których zalicza się rynek węgla, ropy naftowej i paliw ciekłych oraz gazu ziemnego) panuje odmienna sytuacja. Różne są też czynniki wpływające na równowagę rynków branżowych.

Na rynku paliw występowały w dłuższym horyzoncie czasowym następujące tendencje:

- malejąca energochłonność produktu krajowego brutto;
- sektorowe zmiany w zużyciu paliw i energii, które polegały na zmniejszeniu zużycia paliw w przemyśle i w gospodarstwach domowych. Wzrosło natomiast zużycie paliw w transporcie i w usługach;
- pokrywanie w coraz większym stopniu importem krajowego popytu i pogłębiający się ujemny bilans obrotów w handlu zagranicznym paliwami.

W latach 1995 – 2002 zużycie pierwotnej i finalnej energii wykazywało tendencje malejące, jednakże od 2003 r. obserwuje się wzrost zapotrzebowania. Spadek zużycia wynikał z realizacji programów modernizacyjnych, restrukturyzacji gospodarki oraz okresowo zmniejszającej się aktywności gospodarczej. Niemały wpływ miały również programy zwiększenia efektywności energetycznej oraz urynkowanie cen energii. Początkowo wystąpił

znaczący spadek w pozyskiwaniu energii pierwotnej, po czym nastąpiła stabilizacja lub niewielkie zmniejszenie.

Największe zmniejszenie energochłonności produktu krajowego brutto w Polsce miało miejsce w latach 90., przy czym od 1992 do 1999 r. nastąpiło ponad dwukrotne obniżenie zużycia paliwa umownego na wytworzenie jednostki PKB. W kolejnych latach energochłonność zmniejszała się w bardziej „łagodny” sposób. W 2000 r. na wytworzenie PKB o wartości 1 mln euro zużyto 0,68 ton paliwa umownego (ekwiwalentnej ropy naftowej), a w 2005 r. 0,59 ton. Energochłonność PKB w Polsce jest znacznie wyższa niż w krajach „starej” Unii, gdzie średni wskaźnik dla UE-15 wynosił w 2005 r. 0,19 ton.

### **3.5.2. Zmiany funkcjonowania systemu zaopatrzenia w paliwa SZ RP**

Do roku 2007 system zaopatrzenia w mps w siłach zbrojnych funkcjonował autonomicznie w każdym rodzaju sił zbrojnych. Wojska Lądowe, Siły Powietrzne oraz Marynarka Wojenna miały własne składy paliw, planowały ich rozwój i wykorzystanie, oddzielnie każdy dla siebie, uwzględniając wyłącznie potrzeby podległych jednostek wojskowych.

Utworzenie Inspektoratu Sił Zbrojnych RP, z jednoczesnym przekazaniem w jego kompetencje dotychczasowych uprawnień rodzajów sił zbrojnych w zakresie zaopatrzenia, stworzyło warunki do podjęcia działań racjonalizujących potrzeby sił zbrojnych w zakresie posiadania i utrzymywania pojemności zbiornikowej do magazynowania zapasów paliw płynnych.

W wyniku tych działań dokonano weryfikacji wszystkich zaplanowanych do realizacji przedsięwzięć remontowo-modernizacyjnych, stwierdzając jednoznacznie, że dotychczasowe plany nie uwzględniają faktycznych potrzeb w skali globalnej wojska i zachodzących zmian organizacyjno-strukturalnych w siłach zbrojnych.

Skutkiem zaplanowanych i wdrożonych do realizacji przedsięwzięć staje się konieczność weryfikacji planów i podjęcie decyzji w zakresie kierunku dalszych działań racjonalizujących rozwój i modernizację istniejącej infrastruktury paliwowej sił zbrojnych.

Mając na względzie potrzeby wojsk i możliwości ich zabezpieczenia<sup>232</sup>, a także potrzebę racjonalnego wydatkowania środków finansowych na utrzymywanie zapasów, za celowe należy uznać opracowanie rozwiązań umożliwiających optymalizację potrzeb SZ RP w zakresie posiadania i utrzymywania pojemności zbiornikowej do magazynowania zapasów paliw płynnych i zabezpieczenia funkcjonowania jednostek wojskowych.

Podstawą determinującą konieczność wprowadzenia zmian systemowych są rzeczywiste potrzeby Sił Zbrojnych RP. Za główny priorytet w zakresie modernizacji istniejących i nowobudowanych pojemności zbiornikowych na potrzeby Sił Zbrojnych RP należy uznać:

- integrację dotychczasowej bazy paliwowej rodzajów sił zbrojnych i zbudowanie jednolitego systemu utrzymywania zapasów na potrzeby Sił Zbrojnych RP;
- zapewnienie optymalnych możliwości wsparcia logistycznego jednostek wojskowych SZ RP oraz Sojusznicznych Sił Wzmocnienia;
- określenie koniecznych zmian w zakresie istniejącej infrastruktury paliwowej;
- dostosowanie bazy paliwowej Sił Zbrojnych RP do wymagań określonych dokumentami normatywnymi oraz celami i potrzebami, w tym wymaganiami długoterminowymi SZ RP;
- dostosowanie do faktycznych potrzeb i dokonanie zmian obowiązujących przepisów i norm.

W wyniku dokonanej oceny potrzeb w zakresie pojemności zbiornikowej na zabezpieczenie: użytku bieżącego, normatywu, pojemności awaryjnych i manipulacyjnych, wystąpiła nadwyżka powierzchni magazynowej w ilości ok. 62 000 m<sup>3</sup>.

Zgodnie, z przyjętymi założeniami, docelowo planuje się pozostawić w zasobach sił zbrojnych:

- 9 składów mps (Dębogórze, Cybowo, Gardeja, Maksymilianowo, Wędrzyn, Porążyn, Puszcza Mariańska, Życzyn, Niedźwiedź);
- 25 składów lotniskowych (Bydgoszcz, Darłowo, Dęblin, Gdynia, Kraków, Malbork – 2 składy, Radom, Siemirowice – 2 składy, Warszawa, Krzesiny – 2 składy, Łask – 2 składy, Mińsk Maz., Mirosławiec, Pruszcz Gd., Nowy Glinik, Leźnica Wielka);
- 3 składy Komend Portów Wojennych, oraz 283 stacje paliw.

<sup>232</sup> Por. Decyzja nr 080/Log/P-4 Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 września 2001 roku w sprawie zasad i norm zabezpieczenia potrzeb mobilizacyjnych i wojennych Sił Zbrojnych RP.

Z przyjętych założeń wynika, że wyłączeniu z eksploatacji będzie podlegało: 85 stacji paliw, 67 składów oddziałów gospodarczych i związków taktycznych, 3 składy lotniskowe i KPW oraz 5 składów RBM i BMT.

System zaopatrywania sił zbrojnych w mps będzie funkcjonował w oparciu o 3 szczeble organizacyjne:

- ✓ Centralny Organ Logistyczny (COL);
- ✓ Regionalny Organ Logistyczny (ROL);
- ✓ Wojskowy Oddział Gospodarczy (WOG) i Oddział Zabezpieczenia (OZ).

Centralnym Organem Logistycznym w systemie zaopatrywania w mps pozostanie szefostwo służby mps Inspektoratu Wsparcia SZ. Regionalnymi Organami Logistycznymi zostaną Regionalne Bazy Logistyczne (Pomorze, Mazowsze, Śląsk, Małopolska), które zadania logistyczne w zakresie mps będą realizowały poprzez wydziały służby mps. W całości przejmą zadania realizowane dotychczas przez okręgi wojskowe i rejonowe bazy materiałowe. Kończącym elementem systemu zaopatrywania w mps będą WOG-i/OZ, które w całości będą realizować zadania zaopatrywania na rzecz własna i wszystkich jednostek wojskowych przydzielonych na zaopatrzenie.

Poszczególne elementy regionalnego systemu zaopatrywania, będą odpowiedzialne za zabezpieczenie w mps jednostek wojskowych w swoim regionie zaopatrywania, w tym także w paliwo lotnicze i paliwo okrętowe.

W oparciu o posiadaną stacjonarną infrastrukturę paliwową (składy lotnicze), bazy lotnicze będą zabezpieczały potrzeby w zakresie bieżącego zaopatrywania w mps statków powietrznych. Pojemność składów lotniskowych będzie dostosowana do potrzeb poszczególnych jednostek wojskowych. Natomiast dodatkowe potrzeby jednostek, w tym utrzymywanie normatywnych zapasów przejmą do realizacji wydzielone składy mps poszczególnych Regionalnych Baz Logistycznych.

Analogicznie sytuacja w tym zakresie wyglądać będzie w systemie zaopatrywania w paliwo okrętowe, z tym wyjątkiem, że bieżące zaopatrywanie okrętów realizować będą komendy portów wojennych.

Należy także mieć na uwadze fakt, iż w 2008 roku w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej dokonywany był kompleksowy przegląd garnizonów. Jego celem było dokonanie oceny

bazy koszarowej i szkoleniowej, przechowywania sprzętu, możliwości prowadzenia szkolenia oraz określenie perspektyw funkcjonowania garnizonów.

Po zakończeniu wskazanych prac i opracowaniu wyników oraz stosownych analiz, zostały podjęte decyzje dotycząca przyszłości wybranych jednostek wojskowych i garnizonów. Zasadniczym kryterium brany pod uwagę przy jej podjęciu były zarówno względy ekonomiczne, jak i społeczne. Wyniki przeglądu zostały zawarte w Programie rozwoju Sił Zbrojnych RP w latach 2009-2018<sup>233</sup>.

### **3.5.3. Pożądane kierunki rozwoju rynku paliwowego w Polsce**

W skali całego świata obserwuje się obecnie działania mające na celu promowanie wykorzystania biopaliw ciekłych jako substytutu paliw ropopochodnych.

Wzrost udziału biokomponentów w rynku paliw ciekłych i biopaliw ciekłych zużywanych w transporcie jest istotnym elementem zrównoważonego rozwoju, prowadzącym do poprawy bezpieczeństwa energetycznego poprzez dywersyfikację źródeł zaopatrzenia w paliwa i zmniejszenia zależności od importu ropy naftowej, przy jednoczesnym pozytywnym wpływie na stan środowiska, a w szczególności na jakość powietrza atmosferycznego przez redukcję emisji dwutlenku węgla i innych zanieczyszczeń<sup>234</sup>.

Z uwagi na liczne korzyści płynące ze stosowania biokomponentów jako substytutu paliw ropopochodnych, zaczynają one odgrywać coraz większą rolę w polityce energetycznej zarówno w całej Unii Europejskiej, jak i poszczególnych państw członkowskich. Rosnące zapotrzebowanie gospodarki na paliwa i energię wynikające z rozwoju gospodarczego, wobec zmniejszających się zasobów paliw kopalnych, wymusza kierunek poszukiwania i wspierania rozwoju wykorzystania biokomponentów, biopaliw ciekłych i innych paliw odnawialnych.

Jednocześnie rozwój rynku biokomponentów i biopaliw ciekłych przyczynia się do aktywizacji terenów wiejskich poprzez zwiększenie produkcji rolniczej na cele energetyczne (nieżywnościowe) oraz związane z tym tworzenie nowych miejsc pracy.

<sup>233</sup> Por. M. Gąsior-Marek, Interpelacja nr 2135 do Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 kwietnia 2008 r.

<sup>234</sup> Por. Wieloletni program promocji biopaliw lub innych paliw odnawialnych na lata 2008-2014 przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 24 lipca 2007 r. oraz Raport za 2007 r. dla Komisji Europejskiej wynikający z art. 4(1) Dyrektywy 2003/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2003 r. w sprawie wspierania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 16 września 2008 r.

W związku z powyższym, inicjatywy mające na celu zwiększenie produkcji i wykorzystania biokomponentów i biopaliw ciekłych w Polsce należy uznać ze wszech miar za pożądane oraz zgodne z trendami obserwowanymi w gospodarce światowej. W skali całego świata obserwuje się obecnie działania mające na celu promowanie wykorzystania biopaliw ciekłych jako substytutu paliw ropopochodnych.

Dostrzegając zalety stosowania biokomponentów i biopaliw ciekłych, Unia Europejska podjęła działania legislacyjne mające na celu zwiększenie udziału biokomponentów w rynku paliw wykorzystywanych w transporcie. Wynikiem tych działań było przyjęcie dyrektywy 2003/30/WE z dnia 8 maja 2003 r. w sprawie wspierania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych<sup>235</sup>. Przepisy dyrektywy zobowiązały państwa członkowskie do podejmowania działań prowadzących do osiągnięcia z końcem 2010 r. minimalnego udziału biokomponentów (zarówno w postaci dodatku do paliw ciekłych, jak i biopaliw ciekłych) w wysokości co najmniej 5,75 % - liczonego według wartości opałowej.

Polska również podjęła szereg działań legislacyjnych w celu stworzenia możliwości rozwoju rynku biokomponentów i biopaliw ciekłych. W ich wyniku w Polsce stopniowo poszerzają się możliwości w zakresie wprowadzania na rynek biokomponentów. Już w 2005 r. nie było żadnych przeszkód w stosowaniu do 5 % dodatku estrów metylowych kwasów tłuszczowych do olejów napędowych (bioetanol jako dodatek do benzyn silnikowych stosuje się od 1994 r.). Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 22 stycznia 2009 r. w sprawie wymagań jakościowych dla biopaliw ciekłych<sup>236</sup> możliwe jest wprowadzenie do obrotu trzech rodzajów biopaliw ciekłych:

- estrów metylowych kwasów tłuszczowych stanowiących samoistne paliwo,
- oleju napędowego zawierającego 20 % ww. estrów,
- benzyn silnikowych zawierających od 70 % do 85 % bioetanolu.

Ponadto w celu stworzenia lepszych warunków rozwoju rynku biokomponentów i biopaliw w dniu 25 sierpnia 2006 r. Sejm RP uchwalił pakiet dwóch ustaw: ustawy z dnia

<sup>235</sup> Por. Dyrektywa 2003/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2003 r. w sprawie wspierania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych, w: „Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej” 17.5.2003.

<sup>236</sup> Por. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 22 stycznia 2009 r. w sprawie wymagań jakościowych dla biopaliw ciekłych, w: „Dz. U.” 2009 nr 18, poz. 98.

25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych<sup>237</sup> oraz ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw<sup>238</sup>. Ustawy te zapewniły pełną transpozycję dyrektywy 2003/30/WE do polskiego prawa. Wśród najważniejszych elementów powyższych regulacji należy wyróżnić:

- stworzenie możliwości wytwarzania przez rolników biopaliw ciekłych na własny użytek. Rolnicy mogą wytwarzać na własny użytek wszystkie rodzaje biopaliw ciekłych stanowiących samoistne paliwo, a w przypadku czystego oleju roślinnego i estrów nie jest konieczne składanie zabezpieczenia akcyzowego. Zgodnie z przepisami ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw biopaliwa ciekłe wytwarzane przez rolników na własny użytek powinny spełniać jedynie minimalne wymagania jakościowe istotne ze względu na ochronę środowiska<sup>239</sup>. Roczny limit dozwolonej produkcji na własny użytek wynosi 100 litrów na hektar powierzchni użytków rolnych będących w posiadaniu rolnika.
- wprowadzenie z dniem 1 stycznia 2008 r. obowiązku zapewnienia określonego udziału biokomponentów w rynku paliw transportowych. Nałożony on został na przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania i importu lub nabycia wewnątrzwspólnotowego paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych, którzy sprzedają je lub zużywają na własne potrzeby. Przedsiębiorcy ci określani są jako podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy.

Z wykorzystaniem zapisów obowiązującego prawa, podmioty rynku paliw płynnych tworzą własne strategie, uwzględniające szerokie spektrum obszarów działalności własnych przedsiębiorstw.

PKN Orlen do 2013 roku ma przeznaczyć na inwestycje 12,6 mld zł. Ponad 4 mld zł z tej kwoty będzie wydane w 2009 roku. Udział PKN Orlen w polskim rynku sprzedaży detalicznej paliw ma do 2013 roku dojść do 32 proc. Obecnie spółki należące do Grupy PKN Orlen mają 28 proc. udziałów na rynku detalicznym w Polsce, 13 proc. na rynku czeskim, 5 proc. na Litwie

<sup>237</sup> Por. Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, w: „Dz. U.” 2006 nr 169, poz. 1199.

<sup>238</sup> Por. Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, w: „Dz. U.” 2006 nr 169, poz. 1200.

<sup>239</sup> Por. M. Owczuk, Biodiesel, a ochrona środowiska, w: „Przemysł chemiczny” 2009 nr 3.

i 4 proc. w Niemczech<sup>240</sup>. Koncern podał w strategii, że celem pozostaje nadal wejście na rynek ukraiński, ale jego termin uzależniony jest od sytuacji gospodarczej i politycznej w tym kraju.

Spółka zapowiedziała, że w 2013 r. chce produkować 12,5 mln ton oleju napędowego - o 44 % więcej niż w 2007 r. Rafinerie z grupy kapitałowej PKN Orlen mają w 2013 r. przerabiać łącznie 30,2 mln ton ropy naftowej - w stosunku do 2007 r. to wzrost o 32 %. Produkcja paliw ma wzrosnąć w 2013 r. do 21,6 mln ton - o 41 % więcej w porównaniu z 2007r. W 2011 roku planowane wydobycie ropy naftowej przez spółki z grupy PKN Orlen ma wynieść rocznie 0,5 mln baryłek, a w 2013 roku - 1,2 mln. Zasoby ropy naftowej znajdującej się w posiadaniu grupy PKN Orlen na koniec 2013 roku mają wynosić 14,2 mln baryłek<sup>241</sup>.

W realizacji tych celów mają służyć kluczowe działania, takie jak:

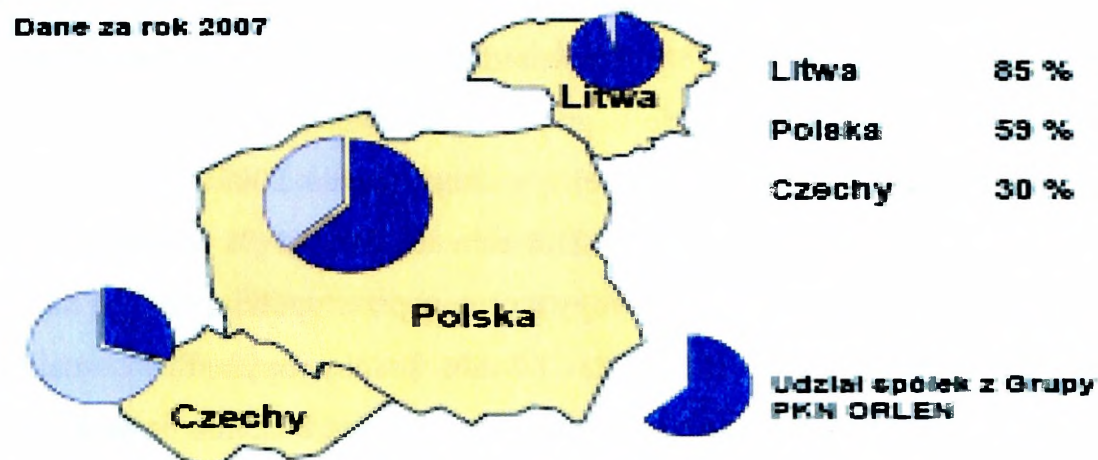
- umowy długoterminowe na dostawy ropy naftowej, w tym na ropy o znacznym dyskoncie;
- zakupy krótkoterminowe ukierunkowane na czasowo niedowartościowane gatunki ropy;
- zwiększenie aktywności handlowej;
- zapewnienie dwóch kierunków dostaw dla każdej rafinerii;
- partnerstwo strategiczne w obszarze wydobycia;
- bezpieczeństwo i optymalizacja dostaw;
- rozbudowa rurociągu surowcowego na Litwie;
- wejście na nowe rynki (Ukraina) oraz współpraca z nowymi partnerami (Białoruś);
- poprawa warunków handlowych sprzedaży lądowej;
- rozwój koncepcji w sprzedaży morskiej;
- budowa handlu wokół transakcji fizycznych;
- projekty wydobywcze ukierunkowane na aktywa w krajach o akceptowalnym poziomie ryzyka.

---

<sup>240</sup> PKN Orlen zaprezentował nową strategię, [w:] <http://www.bankier.pl/wiadomosc/PKN-Orlen-zaprezentowal-nowa-strategie-1869401.html>

<sup>241</sup> Tamże.

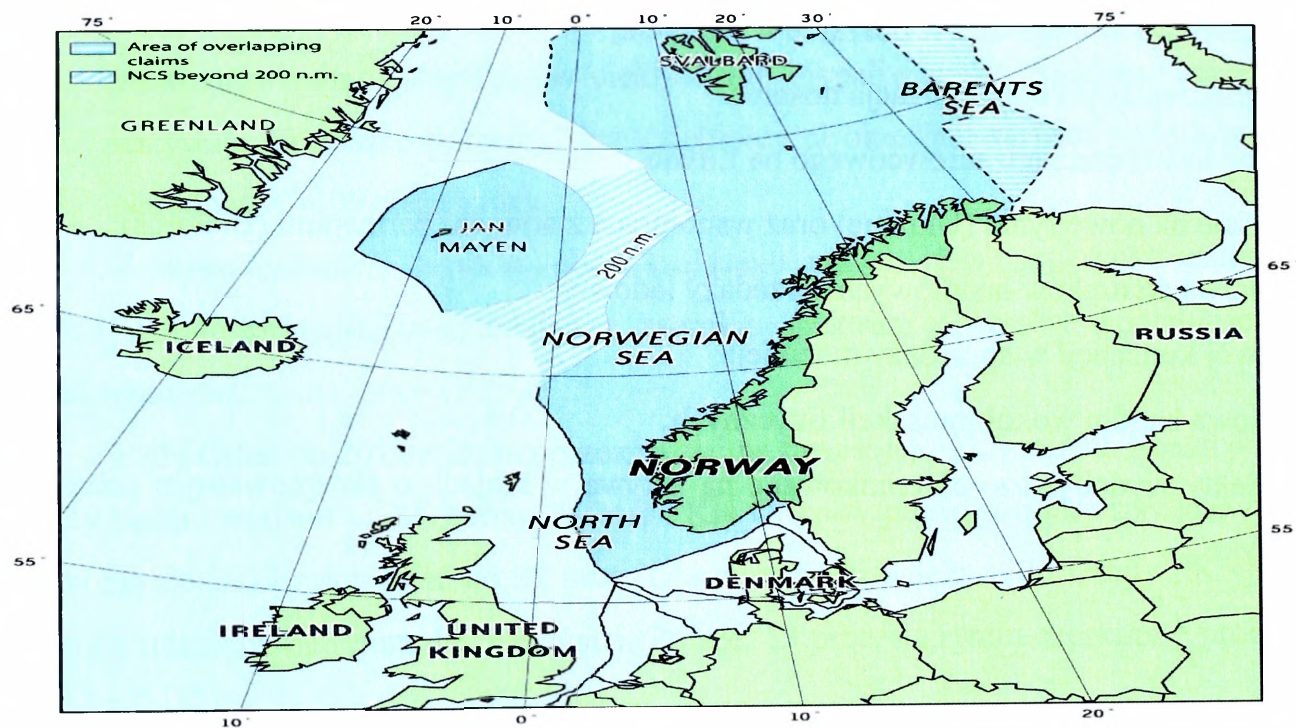
Schemat 10. Udział w rynku paliw płynnych



Źródło: PKN Orlen zaprezentował nową strategię, [w:] <http://www.bankier.pl/wiadomosc/PKN-Orlen-zaprezentowal-nowa-strategie-1869401.html>

Ponadto, koncern zamierza część wysiłków firmy przeznaczyć w rozwój własnych zasobów i wykorzystanie dużych możliwości magazynów podziemnych (kawerny) oraz restrukturyzację własnych baz magazynowych.

Mapa 18. Obszar poszukiwawczo-wydobywczy Grupy Lotos



Źródło: Zaktualizowana Strategia Grupy Kapitałowej Grupy LOTOS S.A. do roku 2012 oraz kierunki rozwoju na lata 2013 – 2020 [w:] <http://www.google.pl/#q=kierunki+rozwoju+rynku+paliwowego&hl=pl&lr=&start=40&sa=N&fp=608dbeef14aa897>

Dodatkowo baza ta będzie ukierunkowana na przewidywaną strukturę popytu na paliwa w regionie, a ponadto istotne dla firmy jest uzyskanie kontroli nad jednym z terminali morskich i budowa nowych odcinków rurociągów na terenie Polski (Ostrów Wlkp. - Wrocław i Boronów - Trzebinia).

Podobnie, zwiększenie swoich udziałów na rynku paliw płynnych, w różnych obszarach działalności przedsiębiorstwa zapowiedziała w swojej strategii Grupa Lotos. Podejmowane działania mają za cel:

- wydobycie na poziomie min 10% przerobu ropy w roku 2012;
- wydobycie powyżej 20% do roku 2015 z tendencją wzrostową w kolejnych latach;
- wykorzystanie aktywów i koncesji Petrobalticu przy finansowaniu projektów;
- możliwość udziału partnerów zewnętrznych w finansowaniu projektów oraz wykorzystanie rynków kapitałowych oraz spółek specjalnego przeznaczenia w celu pozyskania kapitału;
- zwiększenie efektywności przerobu ropy, wzmocnienie pozycji wśród rafinerii europejskich;
- budowa międzynarodowego segmentu poszukiwawczo-wydobywczego o portfelu aktywów o zdywersyfikowanym ryzyku i w różnej fazie rozwoju, głównie na obszarze Morza Bałtyckiego, Morza Północnego oraz Morza Norweskiego (mapa 18);
- wzrost przerobu ropy do 10,5 mln ton/rok i wyższy stopień konwersji;
- badania i rozwój produktów naftowych i biokomponentów;
- Zwiększona baza magazynowa oraz rozwinięta logistyka kolejowa i morska<sup>242</sup>.

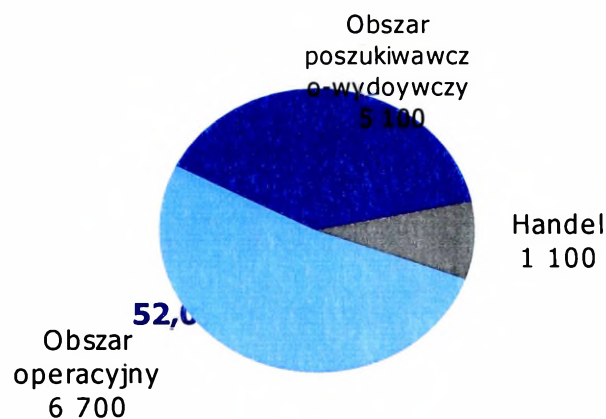
Łączna wartość nakładów w latach 2006-2012 planowana jest na poziomie 5,1mld zł, a łączne nakłady w obszarze operacyjnym – 6,7 mld zł.

Ponadto, firma planuje posiadać w obszarze sprzedaży paliw:

- 30% udział w rynku paliw w Polsce w 2012 roku;
- 40% udział w rynku paliw lotniczych w Polsce w 2012 roku;
- rozwój aktywności w Europie Środkowo-Wschodniej i Północnej;
- rozwój sprzedaży biopaliw.

<sup>242</sup> Zaktualizowana Strategia Grupy Kapitałowej Grupy LOTOS S.A. do roku 2012 oraz kierunki rozwoju na lata 2013 – 2020 [w:] <http://www.google.pl/#q=kierunki+rozwoju+rynku+paliwowego&hl=pl&lr=&start=40&sa=N&fp=608dbeef14aa897>

Wykres 16. Inwestycje w Grupie LOTOS do 2012 (w mln zł)



Źródło: Zaktualizowana Strategia Grupy Kapitałowej Grupy LOTOS S.A. do roku 2012 oraz kierunki rozwoju na lata 2013 – 2020 [w:] <http://www.google.pl/#q=kierunki+rozwoju+rynku+paliwowego&hl=pl&lr=&start=40&sa=N&fp=608dbef14aa897>

Pragnie zapewnić sobie w obszarze sieci paliw płynnych 10% udział w rynku detalicznym w 2012 r., 20% udział w sprzedaży paliw przy autostradach, wizerunek nowoczesnej i rozwijającej się sieci stacji paliw oraz wprowadzić do tego segmentu rynku paliwowego stacje automatyczne<sup>243</sup>.

W ramach programu "10+" rozbudowane mają być instalacje i zwiększone zdolności produkcyjne paliwa lotniczego, dziś sięgające 60 ton na godzinę. Po zakończeniu inwestycji w Gdańsku będzie można wyprodukować około miliona ton paliwa lotniczego rocznie. Do tej pory na wielu lotniskach był tylko jeden dostawca. Dzięki Komisji Europejskiej wkrótce się to zmieni. W Brukseli ustalono, że na wszystkich lotniskach, które obsługują powyżej 2 milionów pasażerów rocznie, musi działać alternatywny dostawca. W Polsce, w pierwszej kolejności zmiana dotyczyć będzie między innymi lotnisk:

- Warszawa Okęcie;
- Katowice Pyrzowice;
- Kraków Balice.

<sup>243</sup> Tamże.

W Gdańsku paliwo lotnicze produkują dwie instalacje Merox. W ciągu jednej godziny obie są w stanie wyprodukować ok. 60 ton paliwa. Z analizy rynku paliw lotniczych wynika, że Polska jest w szczególnej sytuacji.

Jako jeden z niewielu krajów mamy nadwyżkę produkcyjną paliwa lotniczego. Wszystko to przy niedoborach szacowanych na rynku europejskim na około 3 mln ton. W 2007 roku Grupa LOTOS wyprodukowała łącznie ponad 440 tys. ton paliwa lotniczego. Dla porównania w 2005 r. było to ok. 275 tys. ton. Większość trafiła na eksport, m.in. do Wielkiej Brytanii, Szwecji, Danii, Norwegii, Finlandii oraz Czech. Rozwój lotnictwa turystycznego i dyspozycyjnego, a co za tym idzie zwiększone zużycie paliwa lotniczego, dla producentów tworzy dobre perspektywy na przyszłość<sup>244</sup>.

Mając na względzie powyższe uwarunkowania, bardzo prawdopodobne jest, iż w nadchodzącym okresie nie nastąpią istotne zmiany, które miałyby wpływ na funkcjonowanie rynku paliw płynnych w Polsce, w tym podmiotów odgrywających zasadniczą rolę na tym rynku, tj. spółek PKN Orlen, Lotos i PGNiG oraz bezpieczeństwo energetyczne Polski.

Takie twierdzenie jest w pełni uzasadnione ponieważ nie zmieniają się trzy główne czynniki decydujące o kształcie rynku: stabilizacja dostaw surowców, drogi dostaw i struktura wydobycia na świecie.

Natomiast nie można lekceważyć kilku wydarzeń, które wskazują na problemy, jakie mogą w przyszłości dotknąć polski rynek. Największy niepokój budzi projekt budowy rafinerii i terminala paliwowego na Łotwie. Zrealizowanie tej inwestycji może zaowocować bowiem wojną cenową między przedsiębiorstwem łotewskim a rafineriami polskimi i kontrolowaną przez Orlen, rafinerią w Możejках na Litwie. Ostra konkurencja wynikać może z planów inwestycyjnych dotyczących obiektu nad Bałtykiem. Zakładają one, że rafineria na Łotwie będzie przerabiała 7-8 mln ton ropy rocznie. Tymczasem Orlen przerabia 13 mln ton, a możliwości Grupy Lotos wyniosą po rozbudowie 10,5 mln ton. Plany kosztownej inwestycji nad Bałtykiem mogą dojść do skutku, ponieważ budową rafinerii zainteresowani są Rosjanie<sup>245</sup>.

Nie wolno lekceważyć także piractwa i działań terrorystycznych skierowanych przeciwko branży paliwowej i logistyce surowców. Ten drugi przypadek był szczególnie widoczny w czasie

---

<sup>244</sup> Por. Stawiają na rynek lotniczy, w: „Gigawat Energia” 2009 nr 5.

<sup>245</sup> A. Janas Rynek paliw - Zagraniczne zagrożenia i logistyczne wyzwania, [w:]

[http://www.petroexpress.pl/news/rynek\\_paliw\\_-\\_zagraniczne\\_zagrozenia\\_i\\_logistyczne\\_wyzwania\\_2670.html](http://www.petroexpress.pl/news/rynek_paliw_-_zagraniczne_zagrozenia_i_logistyczne_wyzwania_2670.html)

konfliktu rosyjsko-gruzińskiego. Nie bez znaczenia jest także wzrost piractwa na wodach Oceanu Indyjskiego. Do niedawna ofiarą przestępców nie padały tankowce. Sytuacja uległa zmianie od listopada 2008 roku. Porwanie przez somalijskich piratów na wodach oceanu Indyjskiego tankowca Sirius Star pokazało, że branża paliwowa ma przed sobą trudne zadanie. Będzie nim znalezienie skutecznej ochrony statków z załadunkiem i wdrożenie jej w życie. Na razie problem piractwa w zasadzie dotyczy Polski w niewielkim zakresie – na pokładzie Sirius Star byli dwaj Polacy. Jednak jeśli kontakty gospodarcze między krajami arabskimi a Lotosem będą się rozwijały – umiejętności zapewnienia bezpieczeństwa transportu może mieć znaczenie dla zapewnienia ciągłości dostaw do gdańskiej rafinerii<sup>246</sup>.

Największym wyzwaniem na najbliższe lata, stojącym przed polską branżą paliwową (i światową też) jest budowa infrastruktury logistycznej i eksploatacja mniejszych niż dotychczas złóż surowców. Od kilku lat wypływa problem realizacji rurociągu Odessa-Brody-Płock-Gdańsk. W założeniach miał on transportować ropę z nad Morza Czarnego do Płocka a stamtąd do Gdańska. W tej chwili z powodów politycznych ukończona ukraińska część rurociągu transportuje ropę rosyjską nad Morze Czarne.

Polska ma także poważne problemy infrastrukturalne w zakresie transportu i logistyki surowców w basenie Morza Bałtyckiego i Północnego. W Polsce przede wszystkim konieczne jest rozpoczęcie budowy rurociągów produktowych oraz powiększanie bazy magazynowej. To ostatnie działanie jest konieczne ze względu na zwiększenie czasu obowiązkowego magazynowania rezerw paliwowych do 90 dni krajowego zapotrzebowania. Projekt budowania magazynów paliw w okolicach Trójmiasta powinien być traktowany jako duża szansa inwestycyjna. Jeśli bowiem projekt byłby zrealizowany w oparciu o międzynarodowe umowy, wówczas mógłby on mieć znaczenie regionalne, a nie tylko krajowe. Największym problemem w realizacji tych planów jest montaż finansowania. Szczególnie w warunkach kryzysu na rynkach finansowych, międzynarodowe instytucje finansowe nie pałą się do udzielania pożyczek na te inwestycje<sup>247</sup>.

Polska nie jest osamotniona w walce o stworzenie wydajnego systemu transportu surowca do rafinerii i dostarczania jej produktów konsumentom. Od kilku lat Unia Europejska bezskutecznie próbuje doprowadzić do realizacji gazociągu Nabucco dostarczającego gaz ziemny

---

<sup>246</sup> Tamże.

<sup>247</sup> Tamże.

ze złóż w Iranie i Azerbejdżanie do Austrii poprzez Bułgarię, Rumunię i Węgry. Gazociąg miał uniezależnić Europę od dostaw rosyjskich. Tymczasem sukcesy negocjacyjne w Azerbejdżanie raczej odnosi Rosja niż UE.

Poszukiwanie przez polskie firmy złóż ropy naftowej i gazu ziemnego wiąże się z potrzebą zdywersyfikowania dostaw. Światowych zasobów ropy wystarczy jeszcze na dziesiątki lat. Jednak kończy się epoka dużych złóż. Oznacza to konieczność inwestowania w mniejsze lub trudniejsze w eksploatacji złoża, które będą kosztowniejsze w uruchomieniu i eksploatacji. To oznaczać będzie koniec nacjonalizmu surowcowego w wielu państwach, czyli poluzowaniu kontroli aparatu rządowego nad wydobyciem ropy i gazu. Bowiem bez zaawansowanych i kosztownych technologii nie uda się wydobyć tych bogactw na powierzchnię. Odpowiednimi środkami finansowymi dysponują zaś międzynarodowe koncerny paliwowe. Może to oznaczać zwiększenie ich znaczenia w międzynarodowej gospodarce. Jeśli zaś chodzi o ceny ropy, najlepszym rozwiązaniem byłoby „wyciągnięcie ropy z giełdy” i ustalanie jej ceny między zainteresowanymi stronami. Zdaniem ekspertów, kryzys finansowy przyczyni się do stabilizacji na światowym rynku ropy. Kryzys ustabilizuje sytuację i wymusi racjonalne myślenie na temat cen i wydobycia<sup>248</sup>.

\*\*\*

## WNIOSKI

Podjęte i przeprowadzone rozważania upoważniają do sformułowania szeregu wniosków.

1. Potencjał paliwowy w Polsce jest kształtowany przez liczny zbiór uwarunkowań, takich jak: społeczno-polityczne i cywilizacyjne, ekonomiczne, infrastrukturalno-alokacyjne, techniczno-eksploatacyjne, oraz prawno-legislacyjne. One również mają decydujący wpływ na jego funkcjonowanie. Wszystkie one wpływają na poziom bezpieczeństwa energetycznego kraju w obszarze ropy naftowej. Jego zwiększenie będzie możliwe poprzez: zwiększenie stopnia dywersyfikacji źródeł dostaw ropy naftowej, rozumianej jako uzyskiwanie ropy naftowej z różnych regionów świata, od różnych dostawców, pośredników, z wykorzystaniem alternatywnych szlaków transportowych; zwiększenie poziomu konkurencji w sektorze, celem

---

<sup>248</sup> Tamże.

minimalizowania negatywnych skutków dla gospodarki wynikających ze wzrostu cen surowców na rynkach światowych; ograniczenie ryzyka wrogiego przejęcia podmiotów zajmujących się przerobem ropy naftowej, świadczących usługi w zakresie przesyłu i magazynowania ropy naftowej oraz produktów naftowych; rozbudowę systemu logistyki ropy naftowej i paliw płynnych; zwiększenie ilości ropy przesyłanej tranzytem przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; powstanie infrastruktury umożliwiającej transport do polskich odbiorców ropy naftowej z regionu Morza Kaspijskiego; uzyskanie przez polskich przedsiębiorców dostępu do własnych złóż ropy naftowej poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej; oraz przystąpienie Rzeczypospolitej Polskiej do Międzynarodowej Agencji Energetycznej - udział w mechanizmie antykryzysowym państw członkowskich MAE.

2. W grupie uwarunkowań kształtowania i funkcjonowania potencjału paliwowego w Polsce istotne znaczenie mają uwarunkowania ekonomiczne. W pierwszej kolejności postrzegać trzeba je przez pryzmat rynku paliw, tak po stronie podaży jak i popytu. Stronę podażową kształtują przede wszystkim: czynniki polityczno-gospodarcze, uwarunkowania geologiczne oraz relatywnie niski poziom inwestycji w infrastrukturę wydobywczą w ostatnim dziesięcioleciu. Istotną rolę w kształtowaniu cen ropy odgrywają rozmaite napięcia polityczne w krajach eksportujących ropę, np. strajki i ograniczenia produkcji. Znaczną rolę odgrywają również procesy geopolityczne, takie jak działalność zorganizowanych grup niszczących infrastrukturę energetyczną, która zwiększa niedobór energii i powoduje wzrost cen ropy. Natomiast stroną popytową tworzą potrzeby podmiotów gospodarki narodowej oraz potrzeby Sił Zbrojnych. Jednak najistotniejszym czynnikiem dla zmiany popytu na paliwa jest tempo rozwoju gospodarczego kraju. Jeżeli jest ono wysokie, zużycie paliw systematycznie wzrasta. Obecnie daje się zauważyć rosnącą nierównowagę w zakresie zapotrzebowania i produkcji oleju napędowego oraz spodziewana nadprodukcja benzyn skutkuje wzrostem zapotrzebowania na import i eksport zarówno paliw, jak i ich półproduktów. Obecnie, przy wzroście zapotrzebowania na energię i systematycznym wyczerpywaniu się surowców energetycznych, działania państwa mające na celu promocję ekologii i energooszczędności są coraz bardziej widoczne szczególnie w Unii Europejskiej. Taka inicjatywa może prowadzić do obniżenia popytu na paliwa. Państwo w znacznym stopniu wpływa także na ceny paliw poprzez nakładanie podatków i uchwalanie ustaw oraz aktów prawnych.

3. Polski rynek naftowy jest elementem rynku europejskiego, a tym samym trendy cenowe występujące na rynkach międzynarodowych, mają odwzorowanie w notowaniach ropy i paliw gotowych i przenoszą się na nasz rynek krajowy. Jakość i koszty zaopatrzenia w paliwa mają ogromne znaczenie i wpływ na konkurencyjność produktów firm polskich tak na rynku polskim jak i międzynarodowym.

4. Istotnym problemem na polskim rynku paliw są regulacje dotyczące zapasów obowiązkowych paliw oraz biopaliw. Od 1 stycznia 2008 r. istnieje obowiązek wprowadzenia biokomponentów na krajowy rynek paliwowy. Narodowy Cel Wskaźnikowy, określający minimalny udział biokomponentów w paliwach i biopaliwach, wynosił w minionym roku 3,45%. Wstępne szacunki pokazują, że w zeszłym roku Narodowy Cel Wskaźnikowy został osiągnięty;

5. Roczne zużycie paliw płynnych przez Siły Zbrojne kształtuje się na poziomie uzależnionym w dużej mierze od przydzielonych limitów finansowych. Zgodnie zaś z obowiązującymi dokumentami prawnymi w zakresie systemu tworzenia, utrzymywania i finansowania zapasów ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego, obecnie funkcjonujący system tworzą następujące elementy: zapasy interwencyjne ropy naftowej i produktów naftowych (w tym ropopochodnych paliw ciekłych, biopaliw ciekłych oraz PLG); zapasy obowiązkowe ropy naftowej i produktów naftowych, w tym LPG, tworzone na min. 76 dni, oprócz LPG (aktualnie 13 dni, docelowo – 30 dni do końca 2011 roku). Zadania związane z tworzeniem, utrzymaniem i finansowaniem spoczywa na podmiotach gospodarczych – czyli producentach oraz importerach. Natomiast zapasy państwowe ropy naftowej i produktów naftowych, bez LPG, tworzone są na min. 14 dni. Finansowane są one z budżetu państwa, a tworzy je i utrzymuje Agencja Rezerw Materiałowych.

6. Do głównych barier rozwoju infrastruktury potencjału paliwowego zaliczyć trzeba to, że: przeważająca część istniejących pojemności magazynowych i infrastruktury przesyłowej jest w posiadaniu podmiotów kontrolowanych przez Skarb Państwa; istniejąca infrastruktura składowa nie odpowiada potrzebom rynku, z uwagi na ogólny niedobór pojemności, niewłaściwa/nie odpowiadająca potrzebom „strukturę” pojemności, lokalizację dużej części pojemności z dala od największych ośrodków zużycia paliw, część istniejącej pojemności nie odpowiada wymaganym standardom; niewystarczające tempo przyrostu nowych pojemności; nowe inwestycje skoncentrowane wyłącznie w lokalizacjach już istniejących; problem decyzji inwestycyjnych w spółkach kontrolowanych przez Skarb Państwa; utrzymywanie się wysokich

kosztów operacji logistycznych, którym sprzyja brak dostępu stron trzecich do istniejącego systemu rurociągów produktowych, służących obecnie wyłącznie do transportu paliw z rafinerii w Płocku, brak magistrali produktowej łączącej Naftoport (lub inny terminal morski) z istniejącym systemem rurociągów produktowych, brak pojemności produktowych w Naftoporcie, brak dużych, nowoczesnych i niezależnych terminali morskich w portach Gdańsk, Gdynia, brak rurociągowych połączeń transgranicznych; niska przepustowość istniejących terminali paliwowych na wschodniej granicy; brak dużych, niezależnych terminali na wschodniej granicy; zły stan infrastruktury kolejowej i wysokie koszty transportu kolejowego; oraz brak zachęt i rozwiązań systemowych sprzyjających zagranicznym inwestycjom w infrastrukturę paliwową.

#### 4. OCENA MOŻLIWOŚCI ZABEZPIECZENIA SIŁ SOJUSZNICZYCH W PALIWA PŁYNNIE W RAMACH ZOBOWIĄZAŃ HNS

Świat w przyszłości nie uwolni się od ognisk napięć i niestabilności. Członkostwo w NATO i Unii Europejskiej oraz partnerstwo strategiczne ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki zapewniają nam wysoki poziom bezpieczeństwa, ale równocześnie nakładają na nasz kraj określone zobowiązania.

Udział Sił Zbrojnych państw NATO w operacjach poza granicami własnych krajów jest istotnym instrumentem zarówno polityki zagranicznej jak i bezpieczeństwa, zapewniającym wpływ na kształtowanie bezpieczeństwa międzynarodowego. Jednocześnie jest on źródłem doświadczeń operacyjnych i wyznacznikiem kierunków transformacji sił zbrojnych członków NATO<sup>249</sup>.

Transformacja współczesnych systemów bezpieczeństwa oraz zwiększanie zaangażowania w operacje utrzymania pokoju, misje stabilizacyjne i humanitarne, jak również rozwój sił szybkiego reagowania i podejmowanie działań o charakterze prewencyjnym wskazują na potrzebę określenia możliwości użycia i logistycznego zabezpieczenia sił sojuszniczych w operacjach międzynarodowych.

Główne czynniki wywierające wpływ na środowisko międzynarodowe to procesy globalizacji oraz asymetryczny charakter zagrożeń dla bezpieczeństwa i stabilności państw. Zagrożenia asymetryczne, w tym szczególnie międzynarodowy terroryzm, wymagają niejednokrotnie podejmowania działań o zasięgu globalnym. Potrzebę udziału w operacjach międzynarodowych determinują także takie zagrożenia i wyzwania, jak proliferacja broni masowego rażenia, kryzysy i konflikty zbrojne oraz katastrofy humanitarne.

Obecnie wspólnota międzynarodowa coraz rzadziej doświadcza tradycyjnych zagrożeń. Współczesne zagrożenia mają naturę niepodmiotową (w sensie prawnym), a ich nośnikiem są organizmy pozapaństwowe, takie jak międzynarodowe ugrupowania terrorystyczne czy międzynarodowe grupy przestępcze. W dobie globalizacji, zagrożenia zlokalizowane nawet tysiące kilometrów od granic państw europejskich istotnie osłabiają bezpieczeństwo tych państw i całego kontynentu.

---

<sup>249</sup> Por. Sięgając myślą poza Szczyt w Pradze, [w:] <http://www.nato.int/docu/review/2002/issue3/polish/military.html>

Skala współczesnych zagrożeń dla bezpieczeństwa międzynarodowego i związane z nimi wyzwania wymagają zaangażowania sił zbrojnych państw NATO na odległych teatrach działań. Udział sił zbrojnych członków NATO w operacjach międzynarodowych winien być zgodny z trzema zasadami: celowości (zgodności z interesem państwa), swobody działania (zapewnienia naszym kontyngentom możliwie największego wpływu na przebieg operacji) oraz ekonomii sił (optymalnego wykorzystania środków w stosunku do zamierzonych celów)<sup>250</sup>. Udział w misjach międzynarodowych wiąże się z potrzebą pozyskania wymaganych zdolności zarówno operacyjnych, jak i logistycznych do realizacji wspólnego zabezpieczenia sił biorących udział w operacji w ramach zintegrowanej logistyki wielonarodowej, w następujących dziedzinach: przerzutu strategicznego, transportu w rejonie działań, dostaw środków zaopatrzenia, zabezpieczenia logistycznego, a także zapewnienie infrastruktury socjalno-bytowej.

Wielkość ich udziału będzie uzależniona od zakresu, obszaru i charakteru prowadzonych działań. Współczesne i przyszłe misje pokojowe oraz stabilizacyjne nie ograniczają się jedynie do zadań wojskowych. Misje te mają charakter wieloaspektowy, obejmujący także działania polityczne i dyplomatyczne, ekonomiczne oraz społeczne. Warunkiem ich powodzenia jest ścisła koordynacja działań, zarówno na szczeblu międzynarodowym, jak i narodowym, w tym skuteczna współpraca cywilno-wojskowa.

Rynek paliw ma dla gospodarki oraz sił zbrojnych szczególne znaczenie. Jego normalne funkcjonowanie, równowaga między podażą a popytem stanowi podstawowy warunek niezakłóconego przebiegu procesów gospodarczych.

Na rynku paliw występowały w dłuższym horyzoncie czasowym następujące tendencje<sup>251</sup>:

- malejąca energochłonność produktu krajowego brutto;
- sektorowe zmiany w zużyciu paliw i energii, które polegały na zmniejszeniu zużycia paliw w przemyśle i w gospodarstwach domowych, wzrosło natomiast zużycie paliw w transporcie i w usługach;
- pokrywanie w coraz większym stopniu importem krajowego popytu i pogłębiający się ujemny bilans obrotów w handlu zagranicznym paliwami.

<sup>250</sup> Por. Strategia udziału Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w operacjach międzynarodowych, [w:] [www.premier.gov.pl](http://www.premier.gov.pl)

<sup>251</sup> Por. Rynek paliw w polskiej gospodarce i instrumenty jego stabilizacji, [w:] <http://www.rynekchemiczny.com.pl/content/view/158/>

W latach 1995 – 2002 zużycie pierwotnej i finalnej energii wykazywało tendencje malejące, jednakże od 2003 r. obserwuje się wzrost zapotrzebowania. Spadek zużycia wynikał z realizacji programów modernizacyjnych, restrukturyzacji gospodarki oraz okresowo zmniejszającej się aktywności gospodarczej. Niemały wpływ miały również programy zwiększenia efektywności energetycznej oraz urynkwienie cen energii. Początkowo wystąpił znaczący spadek w pozyskiwaniu energii pierwotnej, po czym nastąpiła stabilizacja lub niewielkie zmniejszenie.

Największe zmniejszenie energochłonności produktu krajowego brutto w Polsce miało miejsce w latach 90., przy czym od 1992 do 1999 r. nastąpiło ponad dwukrotne obniżenie zużycia paliwa umownego na wytworzenie jednostki PKB.

W kolejnych latach energochłonność zmniejszała się w bardziej „łagodny” sposób. W 2000 r. na wytworzenie PKB o wartości 1 mln euro zużyto 0,68 ton paliwa umownego (ekwiwalentnej ropy naftowej), a w 2005 r. 0,59 ton. Energochłonność PKB w Polsce jest znacznie wyższa niż w krajach „starej” Unii, gdzie średni wskaźnik dla UE-15 wynosił w 2005 r. 0,19 ton.

#### **4.1. Ocena popytu na paliwa płynne**

Rządowa prognoza wzrostu PKB to 3,7 % na 2009 r. Rynek konsumpcji paliw jest zazwyczaj ściśle skorelowany z tym wskaźnikiem. W celu zabezpieczenia bezpieczeństwa energetycznego państwa w zakresie dostaw paliw płynnych konieczny jest równomierny rozwój wszystkich elementów łańcucha dostaw. Łańcuch ten obejmuje:

- pozyskiwanie surowca;
- transport (przesył);
- przetwórstwo;
- magazynowanie;
- wprowadzenie do dystrybucji.

W tym celu niezbędne działania ukierunkowane winny być na:

- ✓ zwiększenie stopnia dywersyfikacji źródeł dostaw ropy naftowej, rozumiane jako uzyskiwanie ropy naftowej z różnych regionów świata, od różnych dostawców, z wykorzystaniem alternatywnych źródeł transportu;

- ✓ zwiększenie poziomu konkurencji w sektorze, celem minimalizowania negatywnych skutków dla gospodarki wynikających z wysokich cen paliw;
- ✓ utrzymanie lub zwiększenie udziałów Skarbu Państwa w kluczowych spółkach sektora (dotyczy spółek sektora wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 roku, w sprawie listy spółek o istotnym znaczeniu dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego)<sup>252</sup>;
- ✓ eliminowanie ryzyka wrogiego przejęcia strategicznych podmiotów zajmujących się przerobem ropy naftowej, świadczących usługi w zakresie przesyłu i magazynowania ropy naftowej oraz produktów naftowych;
- ✓ rozbudowę systemu logistyki ropy naftowej i logistyki paliw płynnych;
- ✓ zwiększenie ilości ropy naftowej przesyłanej tranzytem przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- ✓ powstanie infrastruktury umożliwiającej transport ropy naftowej z regionu Morza Kaspijskiego do Polski;
- ✓ uzyskanie przez polskich przedsiębiorców dostępu do własnych złóż ropy naftowej poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- ✓ udział w mechanizmie antykryzysowym państw członków MAE;
- ✓ zwiększenie przez spółki sektora innowacyjności prowadzonych działań produkcyjnych;
- ✓ utrzymywanie zdolności przerobowych polskich rafinerii na poziomie co najmniej gwarantującym zaspokojenie krajowego zapotrzebowania na paliwa naftowe.

Ze względu na strategiczne znaczenie zaopatrzenia Polski w surowce energetyczne, skalę projektów związanych z segmentem wydobywczym oraz fakt posiadania przez państwo instrumentów działania wynikających z istniejących relacji międzynarodowych, poszukiwanie i wydobycie ropy naftowej wymaga działań w skali całego sektora przy aktywnym wsparciu rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Wsparcie to powinno, poprzez kontakt na poziomie rządowym, dyplomatycznym i administracyjnym, odnosić się do rządów państw posiadających zasoby ropy naftowej i będących właścicielami kluczowych spółek sektora naftowego.

---

<sup>252</sup> Por. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 roku, w sprawie listy spółek o istotnym znaczeniu dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego, w: „Dz. U.” 2005, nr 260, poz. 2174.

Na rynku ropy naftowej i paliw płynnych w Polsce strategiczne znaczenie mają Operator Logistyczny Paliw Płynnych sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych PERN „Przyjaźń” S.A. W sytuacji kryzysowej na rynku ropy naftowej i paliw płynnych, zgodnie z art. 34 ustawy o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego i zakłóceń na rynku naftowym<sup>253</sup>, minister właściwy ds. gospodarki jest dysponentem zapasów interwencyjnych (obowiązkowych oraz państwowych). Właścicielem większości zbiorników, w których utrzymywane są zapasy produktów naftowych stanowiących rezerwę państwową jest Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. (OLPP). Spółka ta posiada zdolność do magazynowania produktów naftowych przekraczających 30 dni konsumpcji na terytorium RP. W chwili obecnej OLPP posiada ponad 60% krajowej zdolności do magazynowania produktów ropopochodnych. Szczególną rolę na rynku ropy naftowej i paliw w zakresie zabezpieczenia dostaw posiada także Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych PERN „Przyjaźń” S.A. będące wyłącznym właścicielem ropociągów na terytorium Polski. W związku z powyższym nadzór właścicielski nad tymi podmiotami sprawować powinien minister właściwy ds. gospodarki.

Celowe jest przygotowanie jasnych procedur działania organów państwa na wypadek przerw w dostawach ropy naftowej. Procedury te powinny opierać się w większości na procedurach stosowanych w MAE.

Kolejnym krokiem powinno być przygotowanie listy przeszkód w realizacji inwestycji infrastrukturalnych, a następnie określenie zakresu prac i przeprowadzenie zmian legislacyjnych niezbędnych do przezwyciężenia przeszkód i umożliwienia szybkiej realizacji koniecznych inwestycji infrastrukturalnych w sektorze naftowym, ze szczególnym uwzględnieniem podstawowych elementów infrastruktury, takich jak rurociągi surowcowe, bazy magazynowe i portowe terminale naftowe. Podstawowe bariery, to bariery prawne w postaci utrudnień w realizacji inwestycji liniowych.

Niezbędne i kluczowe dla działania konkurencyjnego rynku paliw płynnych jest wprowadzenie zasad równoprawnego dostępu podmiotów do usług przesyłu i magazynowania.

---

<sup>253</sup> Por. Ustawa o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego i zakłóceń na rynku naftowym, w: „Dz. U.” 2007, nr 52, poz. 343.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju, w ramach programu „Infrastruktura i Środowisko” w latach 2007-2015 na infrastrukturę energetyczną zostanie przeznaczone 1.146.211.765 euro, w tym 974.280.000 euro z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Środki te przeznaczone są w szczególności na:

- rozwój systemów przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego, ropy naftowej i produktów ropopochodnych;
- rozwój systemów przesyłowych energii elektrycznej;
- budowę i rozbudowę magazynów gazu ziemnego, a także magazynowanie ropy naftowej i produktów ropopochodnych;
- budowę systemów dystrybucji gazu ziemnego na terenach niezgazyfikowanych i modernizacji istniejących sieci dystrybucji.

#### **4.1.1. Ocena popytu na paliwa płynne w gospodarce narodowej**

Według danych Ministerstwa Finansów i Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN), w 2008 roku konsumpcja pięciu najważniejszych paliw na polskim rynku (olej napędowy, benzyny, autogaz oraz lekki i ciężki olej opałowy) wyniosła 25,74 mln m sześć., nieznacznie mniej niż w roku 2007 (25,83 mln m sześć.)<sup>254</sup>.

W roku 2009 należy się spodziewać stagnacji na krajowym rynku paliw silnikowych, w związku z kryzysem konsumpcja paliw na polskim rynku raczej nie wzrośnie. Ponowny wzrost popytu na najważniejsze rodzaje paliw powinien przynieść dopiero rok 2010. Natomiast w roku 2011 będzie można spodziewać się powrotu sprzedaży najważniejszych paliw do poziomu notowanego w roku 2007<sup>255</sup>.

Konsumpcja paliw w 2008 roku utrzymała się na poziomie zbliżonym do roku 2007. O 9% wzrosła produkcja krajowa. Z raportu podsumowującego rynek paliw w 2008 roku, przygotowanego przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego wynika, że sytuacja na rynku paliw w 2008 r. była stabilna. Zużycie oleju napędowego (ON) utrzymało trend wzrostowy i przekroczyło o 4% poziom z 2007 r. (wzrost o 560 tys. m<sup>3</sup>). Jednocześnie odnotowano spadek konsumpcji benzyn silnikowych (BS) o 5% i o 3% gazu płynnego (LPG).

<sup>254</sup> Por. Przemysł i handel naftowy w roku 2008, [w:] <http://www.popihn.pl/download.php?s=1&id=510>

<sup>255</sup> Por. P. Apanowicz, Rynek paliw ożywi się dopiero w 2010 roku?, [w:] [http://nafta.wnp.pl/rynek-paliw-ozywi-sie-dopiero-w-2010-roku,75597\\_1\\_0\\_0.html](http://nafta.wnp.pl/rynek-paliw-ozywi-sie-dopiero-w-2010-roku,75597_1_0_0.html)

Import i nabycie czterech głównych gatunków paliw (benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego i lekkiego oleju opałowego (LOO)) od producentów i dystrybutorów w obrębie Unii Europejskiej zmalały o 6% do poziomu 9,4 mln m<sup>3</sup>. Stanowiło to 38% konsumpcji krajowej (odpowiednio 40% w roku 2007).

Średnia cena detaliczna najpopularniejszej na polskim rynku benzyny EU 95 wzrosła jedynie o 2% w stosunku do 2007 roku. Jednocześnie o 13% wzrosła średnia cena detaliczna oleju napędowego. Na poziom cen detalicznych w największym stopniu wpływały zmiany notowań paliw na giełdach międzynarodowych i kurs złotego w stosunku do dolara amerykańskiego. W I półroczu 2008 mocny złoty łagodził wzrosty cen krajowych. Jego osłabienie w II połowie roku powodowało, iż spadki cen w Polsce nie były tak duże, jak wynikałoby to z obniżki notowań na rynkach światowych.

Regulacje dotyczące zapasów obowiązkowych paliw oraz biopaliw, brak programu wsparcia dla biopaliw, niedostateczny rozwój infrastruktury paliwowej to główne bariery rozwoju konkurencyjnego rynku paliw. Należy dodać do tego niejednoznaczne przepisy podatkowe i skomplikowane procedury celno-podatkowe. Utrudnieniem jest też wyeliminowanie konkurencyjnych źródeł dostaw paliw na polski rynek z Czech i Litwy.

Od 1 stycznia 2008 roku istnieje obowiązek wprowadzenia biokomponentów na krajowy rynek paliwowy stało się obowiązkowe<sup>256</sup>. Narodowy Cel Wskaźnikowy, określający minimalny udział biokomponentów w paliwach i biopaliwach, wynosił w minionym roku 3,45%. Wstępne szacunki pokazują, że w zeszłym roku Narodowy Cel Wskaźnikowy został osiągnięty.

Szacuje się, że w roku 2008 firmy zrzeszone w Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, zaopatrujące rynek benzyn silnikowych w 99% i rynek oleju napędowego w 95%, wprowadziły na rynek około 670 tys. m<sup>3</sup> biokomponentów<sup>257</sup>.

Szacowano wzrost rynku paliw w 2008 roku na poziomie 4%. Spowolnienie gospodarcze w drugiej połowie roku znacznie zredukowało te oczekiwania. Obecnie zakłada się, że do 2015 roku utrzyma się wzrostowy trend w konsumpcji oleju napędowego, jednak dynamika wzrostów nie osiągnie tak wysokiego poziomu, jak w latach ubiegłych. Oczekuje się, że stabilizacji rynku benzyn silnikowych i gazu płynnego LPG, z lekką tendencją wzrostową dla benzyn, spowodowaną bezpośrednio przez przygotowania do EURO 2012.

<sup>256</sup> Por. Przemysł i handel naftowy w roku 2008, [w:] [http://www.wnp.pl/drukuj/5529\\_2.html](http://www.wnp.pl/drukuj/5529_2.html)

<sup>257</sup> Tamże.

Obecnie w Europie Zachodniej niemal co drugi zarejestrowany samochód jest wyposażony w silnik Diesla. Także w Polsce rośnie udział nowych pojazdów z silnikami wysokoprężnymi, który obecnie wynosi 32,8%<sup>258</sup>. Powyższa tendencja znajduje odniesienie w sprzedaży poszczególnych rodzajów zasadniczych paliw także na polskim rynku (tabela 16).

Tabela 18. Sprzedaż wybranych paliw płynnych w latach 2005-2007

Wyszczególnienie	Sprzedaż benzyny samochodowej (w tys. ton)			Sprzedaż oleju napędowego (w tys. ton)		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
<b>Produkcja</b>	4185	4263	3971	5560	6913	7545
<b>Import</b>	607	602	748	2520	2512	2900
<b>Eksport</b>	698	641	423	464	345	97
<b>Zużycie krajowe</b>	4068	4162	4148	7568	8595	9530

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznika statystycznego RP 2008, s. 510.

Eksperti prognozują, że do roku 2010 konsumpcja oleju napędowego nadal będzie rosła najszybciej. Jak podaje Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, może ona osiągnąć poziom ponad 14 mln metrów sześciennych. Będzie to wymagało znacznego zwiększenia importu.

W ostatnim okresie nastąpiła zmiana kierunków importu paliw. Najwięcej benzyn sprowadza się ze Słowacji i Niemiec. Po wycofaniu się spółki CRC z Polski w 2003 roku import tych paliw z Czech znacząco zmalał. Natomiast w oleju napędowym dominuje import z Rosji, Białorusi i Słowacji. Nikt nie przewidywał tak wielkiego i długotrwałego w ostatnich latach wzrostu popytu na olej napędowy. Niestety za tą dynamiką nie nadąża nadal krajowa produkcja tego paliwa.

Ze spadkiem konsumpcji krajowej paliw płynnych po raz ostatni mieliśmy do czynienia w 2002 roku. Od tego czasu popyt na paliwa wyraźnie rośnie i według Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) na koniec 2008 roku wyniósł prawie 20 mln ton

<sup>258</sup> Por. Dizelizacja Polski postępuje, [w:] <http://www.szczesniak.pl/node/895>

i był o 4 proc. wyższy niż rok wcześniej. Dotyczy to konsumpcji benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego oraz lekkiego oleju opałowego.

Szczególnie zwraca uwagę duży popyt na olej napędowy. Według Agencji Rynku Energii (ARE) średnioroczny wzrost zapotrzebowania rynku krajowego na olej napędowy wyniósł w latach 2003-2007 aż 15 proc. Niestety za wzrostem popytu nie nadąża nadal krajowa produkcja tego paliwa. Zapotrzebowanie na olej napędowy zaspokajane jest z krajowej produkcji w 75 proc. Niższy wskaźnik spośród wszystkich paliw ma tylko gaz płynny<sup>259</sup>.

Obaj polscy producenci paliw, zarówno Orlen, jak i Lotos, podejmują inwestycje w kierunku zwiększenia mocy produkcyjnych średnich destylatów ropy naftowej, wśród których największą sprzedaż generuje właśnie paliwo do silników diesla. Według prognoz dotyczących wzrostu popytu na to paliwo, plany te pozwolą co najwyżej na utrzymanie dotychczasowego poziomu zaopatrzenia. Pozostała część popytu musi być zaspokajana poprzez import. W pierwszych sześciu miesiącach 2008 roku do kraju sprowadzono 1,845 mln m sześć. oleju napędowego, co stanowiło 44 proc. całkowitego importu paliw płynnych do Polski. Głównym kierunkiem, z którego diesel trafia na nasz rynek, są Niemcy. Aż 46 proc. tego paliwa pochodzi z rafinerii naszych zachodnich sąsiadów. Znaczący udział w imporcie mają również Słowacja (31 proc.) oraz Węgry (14 proc.). W niedługiej perspektywie do znaczących dostawców oleju napędowego do Polski może pojawić się Białoruś. Istnieją bowiem plany połączenia infrastruktury przesyłowej obu krajów. Jednak główną przeszkodą w imporcie paliw ze Wschodu jest niespełnianie przez tamtejsze rafinerie unijnych norm jakościowych.

Analiza struktury ceny detalicznej litra paliwa dokonana przez POPiHN, która polegała na porównaniu średniej ceny detalicznej litra benzyny i oleju napędowego w 2007 roku i w I połowie roku 2008 pozwoliła dostrzec, iż zmieniła się w tym czasie relacja między stałymi a zmiennymi ich elementami. Zauważono bowiem stopniowy spadek udziału podatków w cenie paliwa - w przypadku benzyn z 57 do 56 proc., zaś dla oleju napędowego z 50 do 46 proc. Równocześnie zwiększył się udział ceny netto, czyli faktycznego kosztu paliwa, co równoważone było jednak przez mniejsze niż w 2007 roku marże detaliczne. W tej sytuacji wyższe koszty produkcji paliwa musiałyby zaowocować większymi podwyżkami na stacjach. Właściciele tych obiektów, nie chcąc odstraszać klientów, rezygnowali jednak z części swojego zysku w okresach

<sup>259</sup> Por. K. Piotrowski, Rosnie zapotrzebowanie na olej napędowy, [w:] [http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/89780,rosnie\\_zapotrzebowanie\\_na\\_olej\\_napedowy.html](http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/89780,rosnie_zapotrzebowanie_na_olej_napedowy.html)

szczególnie wysokich cen. Gdy okres największej drożyzny na stacjach minął, detaliści mieli wreszcie możliwość powetowania sobie strat w zyskach. I stąd spadek cen nie był aż tak znaczący, jak można by oczekiwać. Średnia marża na litrze benzyny spadła w I półroczu o 2 proc., a w przypadku oleju napędowego o 1 proc. przy wzroście ceny netto odpowiednio o 3 i 4 proc.

#### **4.1.2. Ocena popytu na paliwa płynne przez Siły Zbrojne RP**

Siły Zbrojne RP są znaczącym konsumentem paliw płynnych, zużywanych zarówno na bieżące potrzeby związane ze szkoleniem, zabezpieczeniem bieżących potrzeb gospodarczych jak i utrzymaniem nakazanych normatywów zapasów wojennych.

Zasadniczym sposobem pozyskiwania paliw płynnych do Sił Zbrojnych są zakupy realizowane w systemie centralnym przez Agencję Mienia Wojskowego (AMW). Zakupy dokonywane są w oparciu o umowy roczne i wieloletnie, natomiast same dostawy produktów z ropy naftowej realizowane są bezpośrednio do jednostek wojskowych i instytucji na terenie Polski.

W 2008 roku dostawy produktów z ropy naftowej (paliwa płynne, oleje, smary i produkty specjalne) realizowane w systemie centralnym zrealizowano na łączną kwotę ok. 350 mln zł. Ponadto dostawy materiałów pędnych i smarów odbywały się także w systemie decentralnym. Łączna wartość zakupionych dla sił zbrojnych produktów naftowych wyniosła prawie 32 mln zł. Oddzielnie planowano i realizowano zakup środków materiałowych dla Polskich Kontyngentów Wojskowych (PKW). Ogółem na zabezpieczenie w produkty naftowe PKW wydano ponad 8 mln zł.

Zgodnie z zamieszczonym zamówieniem na stronie internetowej AMW, w latach 2008-2010 dostawy wyniosą odpowiednio: oleju napędowego 84000 ton i paliwa do turbinowych silników lotniczych 140000 ton<sup>260</sup>.

Natomiast w 2009 roku AMW dokonała zakupu produktów naftowych w łącznej ilości 14 289 053 kg paliw, z czego: oleju napędowego – 7.229.053 kg, paliwa do turbinowych silników lotniczych – 7.060.000 kg.

---

260 Por. Ogłoszenie o zamówieniu na stronie:

[http://www.amw.com.pl/procurement\\_files/38PMONZZSMPNZO2009/ogl\\_o\\_zam.pdf](http://www.amw.com.pl/procurement_files/38PMONZZSMPNZO2009/ogl_o_zam.pdf)

Istotnym problemem utrudniającym realizację dostaw planowanych zakupów są z jednej strony rozbieżności w zakresie wymagań jakościowych Normy Obronnej w odniesieniu do zapisów Polskiej Normy, natomiast z drugiej strony brak ofert w kolejnych postępowaniach przetargowych. W 2008 roku zakupy paliwa okrętowego F-75 w ilości prawie 2,5 tys. ton oraz paliwa lotniczego F-44 w ilości ponad 220 ton zrealizowano dopiero w trzeciej procedurze przetargowej.

#### **4.1.3. Ocena popytu na paliwa płynne przez siły sojusznicze**

Planowanie obronne NATO odzwierciedla cele i metody ich osiągnięcia wyznaczone w koncepcji Strategicznej Sojuszu. W odpowiedzi na coroczny Kwestionariusz Planowania Obronnego (DPQ), rządy państw członkowskich przedstawiają NATO swoje plany w zakresie sił i wydatków na obronę na najbliższe pięć lat. Plany te są następnie analizowane w celu zharmonizowania ich z celami Sił Zbrojnych NATO. W ramach tego procesu Strategiczni Dowódcy Sojuszu - Naczelny Dowódca Sojuszniczych Sił Zbrojnych NATO w Europie oraz Naczelny Dowódca Sojuszniczych Sił Zbrojnych NATO na Atlantyku - pomagają określić wymogi w zakresie zdolności, w oparciu o swoje potrzeby i zadania operacyjne.

W 2008 roku realizowano także dostawy środków materiałowych w ramach Celów Sił Zbrojnych NATO. W ramach celu A0001 (Operacje lotnicze i szkolenie) w całości zrealizowano dostawy w ilości 18,5 tys. ton paliwa do turbinowych silników lotniczych, kod NATO: F-34 o wartości ponad 60 mln zł. Paliwo silnikowym i lotniczym produkowanym przez PKN Orlen przedłużono certyfikat zaświadczenia o spełnieniu wszystkich wymogów na wojskowe zamówienia rządowe i NATO-wskie. Dokument o systemie zapewnienia jakości w produkcji i obrocie paliwami silnikowymi oraz lotniczymi według normy AQAP 2120 przedłużono na kolejne trzy lata<sup>261</sup>. Pozwala to koncernowi na branie udziału w przetargach ogłaszanych przez Siły Zbrojne. Certyfikat AQAP 2120 potwierdza spełnienie najwyższych wymagań według obowiązujących standardów NATO. Certyfikowany w 2003 roku system AQAP jest jednym z pięciu jakie PKN Orlen uzyskał. Zamówienia na rzecz armii są dokonywane przez Agencję Mienia Wojskowego, która zakupuje od koncernu m.in. benzynę

<sup>261</sup> Por. Paliwo Orlenowskie spełnia wymogi NATO, [w:] [http://www.tur-info.pl/p/ak\\_id,13577,,pkn\\_orlen,paliwo\\_lotnicze,wojsko,nato,zamowienia\\_wojskowe,.html](http://www.tur-info.pl/p/ak_id,13577,,pkn_orlen,paliwo_lotnicze,wojsko,nato,zamowienia_wojskowe,.html)

bezołowiową Eurosuper 95 i olej napędowy dla taboru samochodowego oraz paliwo lotnicze JET A1 i F-34 do samolotów.

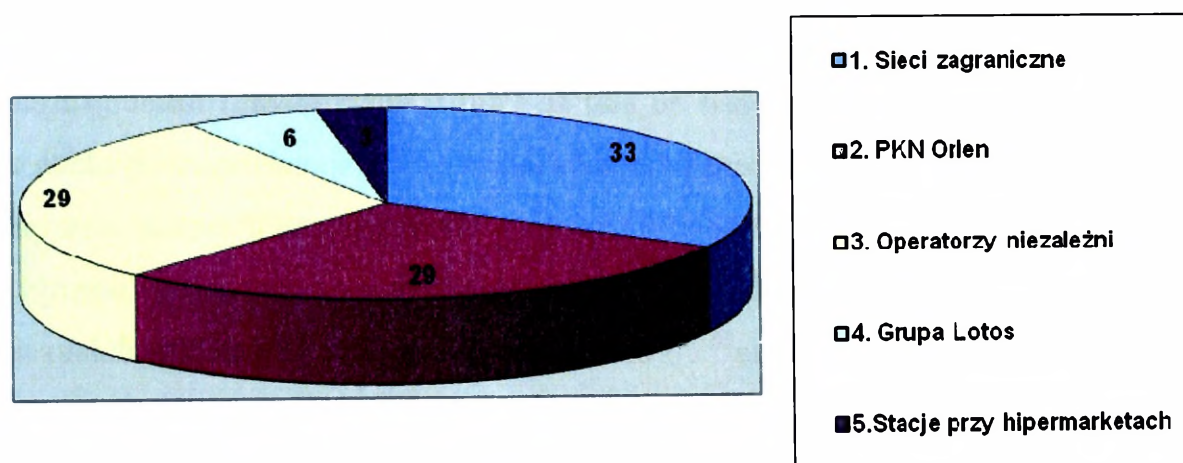
Zgodnie z zamówieniami, Polski Koncern Naftowy Orlen S.A. dostarczy polskim siłom zbrojnym w latach 2008–2010 - 12,879 tys. ton paliwa F-35 (JET A-1) oraz 124,5 tys. ton paliwa F-34, przeznaczonego do turbinowych silników lotniczych. Dostawy zakontraktowane przez Agencję Mienia Wojskowego w marcu 2008 roku warte są prawie 410 mln zł. To jak dotąd najdroższy zakup w historii AMW, choć płatności będą rozłożone na poszczególne lata<sup>262</sup>.

#### 4.2. Ocena infrastruktury paliwowej w Polsce z punktu widzenia realizacji zobowiązań sojuszniczych

##### 4.2.1. Ocena cywilnej infrastruktury paliwowej

W 2008 r. rynek detaliczny obsługiwało około 6,8 tys. stacji paliw, z czego połowę stanowiły podmioty niezależne. Krajowe koncerny naftowe zreorganizowały własne sieci stacji w związku z wygasającymi umowami patronackimi. Do 1 223 wzrosła liczba stacji koncernów zagranicznych operujących na rynku polskim (wzrost o 98). Przyspieszeniu uległ rozwój stacji przymarketowych (wzrost liczby stacji o 18 do 123). Jest to nowa tendencja na rynku paliw.

Wykres 17. Operatorzy stacji paliw



Źródło: Opracowanie własne.

<sup>262</sup> Por. Wojsko zatankuje za 410 mln zł, [w:] [http://redakcjawojskowa.pl/gazeta/index.php?option=com\\_content&task=view&id=13824&Itemid=79](http://redakcjawojskowa.pl/gazeta/index.php?option=com_content&task=view&id=13824&Itemid=79)

Udział poszczególnych operatorów stacji paliw w rynku sprzedaży detalicznej można szacować następująco: sieci koncernów zagranicznych – 33%, po 29% odpowiednio PKN Orlen i operatorzy niezależni, ok. 6% Grupa Lotos i ok. 3% stacje przy hipermarketach (wykres 18).

W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy polski rynek skurczył się o ponad 150 stacji benzynowych<sup>263</sup>. Nie oznacza to, że nowe stacje nie powstają. Ich liczba jest jednak mniejsza od liczby placówek zamykanych. Tracą przede wszystkim sieci krajowe: PKN Orlen i Grupa Lotos. Na koniec pierwszego kwartału 2009 roku na polskim rynku działały w sumie 6753 stacje benzynowe, najmniej od wielu lat - wynika z wyliczeń Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN). Tymczasem jeszcze na koniec 2007 roku było ich 6904, czyli o 151 obiektów więcej.

Od końca 2006 roku z sieci dwóch największych krajowych operatorów - PKN Orlen i Grupy Lotos - wypadło w sumie 235 stacji. Niemal dokładnie tyle samo, ile w tym czasie przybyło placówek koncernom zagranicznym. Tylko największa w kraju sieć plockiego koncernu straciła w tym czasie 147 placówek, w efekcie czego liczyła na koniec pierwszego kwartału 1777 stacji.

Z kolei sieć Grupy Lotos na koniec 2006 roku przekraczała 400 obiektów, a jeszcze pod koniec 2008 roku oscylowała wokół 350 placówek, co pozwalało gdańskiej spółce rywalizować z BP Polska o drugie miejsce na polskim rynku stacji pod względem liczebności. Obecnie liczba stacji Lotosu spadła do poniżej 320 obiektów, co sprawiło, że Grupa Lotos została zepchnięta na czwartą pozycję pod względem liczby stacji na polskim rynku przez firmę Shell Polska, która zarządza siecią blisko 350 placówek<sup>264</sup>.

Obaj krajowi potentaci przyznają jednak, że w tym roku inwestycje w sieć sprzedaży detalicznej zostaną znacząco ograniczone. W pierwszym kwartale 2009 roku inwestycje na segment detaliczny w PKN Orlen spadły do poziomu poniżej 50 mln zł, co wynika między innymi z faktu, że dobiega końca proces rebrandingu stacji.

Z kolei w tym roku Lotos rozpocznie budowę stacji przy autostradach, ale poza tym spółka Lotos Paliwa przewiduje niewielki rozwój sieci stacji.

Powód spadku liczby stacji należących do krajowych koncernów jest od kilku lat ten sam: wygasanie na koniec każdego roku określonej liczby tzw. umów patronackich, które nie są

<sup>263</sup> Por. Coraz mniej stacji benzynowych w Polsce, [w:] <http://www.dobaku.pl/news.php?s=10&pp=10>

<sup>264</sup> Por. P. Apanowicz, Dystrybucja paliw - bolesne skurcze, [w:] [http://www.wnp.pl/drukuj/5597\\_2.html](http://www.wnp.pl/drukuj/5597_2.html)

zamieniane na podpisywane obecnie umowy partnerskie czy franczyzowe. Zarówno PKN Orlen, jak i Grupa Lotos zdecydowały o rezygnacji z modelu patronatu jako nie przystającego do współczesnych oczekiwań klientów stacji, ale w dalszym ciągu placówki patronackie stanowią znaczący odsetek sieci stacji obu operatorów, jako że umowy patronackie podpisywane były zazwyczaj na 10 lat.

Od 1 stycznia 2009 r. wygasło 46 umów patronackich Lotosu. Spowodowało to spadek łącznej liczby stacji w sieci gdańskiej firmy z 355 do 309 obiektów. Od tego czasu sieć Lotosu powiększyła się o 9 placówek i obecnie funkcjonuje w niej 318 stacji. 142 z nich to stacje agencyjne, czyli należące do spółki Lotos Paliwa, a zarządzane przez agentów, 86 ma status stacji partnerskich, a 90 pozostałych to wciąż obiekty patronackie<sup>265</sup>.

Umowy patronackie będą wygasły aż do roku 2013, w którym sieć Lotosu powinna się już składać wyłącznie ze stacji agencyjnych i partnerskich. Obecnie spółka ma podpisane 99 umów partnerskich w ramach programu "Rodzina Lotos" (wliczając już działające stacje partnerskie). To oznacza, że 13 kolejnych stacji powinno w najbliższym czasie stopniowo zasilać segment partnerski Lotosu. Zanim stacja wejdzie do sieci partnerskiej, musi przeprowadzić m.in. określone umową inwestycje.

Z kolei w przypadku PKN Orlen w 2008 roku wygasło 105 umów patronackich. W Orlenie umowy te rozwiązywane są jednak nie tylko na koniec roku. 30 kwietnia tego roku w całej sieci PKN funkcjonowało jeszcze 110 stacji tego typu, a 12 maja było ich już jedynie 107. Ostatnia umowa patronacka w PKN Orlen wygasa w listopadzie 2015 roku<sup>266</sup>.

Z dotychczasowej praktyki wynika, że tylko niewielka część właścicieli byłych stacji patronackich Orlenu i Lotosu decyduje się po wygaśnięciu tej umowy na podpisanie bardziej nowoczesnej umowy franczyzowej (w przypadku Orlenu) lub partnerskiej (w przypadku Lotosu), które gwarantują już, że wizualnie stacja nie różni się od innych placówek danej sieci. Niektórym z nich nie proponują tego same koncerny, uznając, że stacje generują zbyt małe przychody, ale częściej to właściciele stacji decydują się zmienić partnera, zwykle nawiązując współpracę z którymś z koncernów zagranicznych.

---

<sup>265</sup> Tamże.

<sup>266</sup> Tamże.

Najczęściej korzysta na tym sieć firmy BP Polska, od ubiegłego roku druga co do wielkości na polskim rynku, która od dłuższego czasu praktycznie nie uruchamia w Polsce stacji własnych, a koncentruje się właśnie na znacznie tańszym rozwoju sieci partnerskiej. W ostatnich latach firma BP uruchamiała przeciętnie 20-30 tego typu stacji rocznie<sup>267</sup>.

Od kilku lat firmą, która najszybciej rozwija swoją sieć stacji na polskim rynku, jest natomiast Shell Polska. W 2008 roku przybyło 38 stacji wyposażonych w logo Shell, w porównaniu z 34 stacjami w roku 2007. Przy takiej dynamice rozwoju sieci tylko kwestią czasu było wyprzedzenie przez Shell Lotosu na trzeciej pozycji pod względem liczby posiadanych stacji, nawet gdyby sieć gdańskiego koncernu nie zmniejszyła się jednorazowo ze względu na patronat.

W czołówce największych sieci utrzymuje się także norweski Statoil, którego jednak od liderów dzieli już kilkadziesiąt stacji. Pomimo nieustających od kilku lat spekulacji na ten temat, do grona zdecydowanych liderów na polskim rynku wciąż nie dołącza natomiast rosyjski Lukoil ani żaden inny operator z kraju naszego wschodniego sąsiada. Co jakiś czas branżę elektryzują pogłoski o przejęciu przez Rosjan którejś z największych działających w Polsce sieci, ale do tej pory żadna z nich się nie sprawdziła. A Lukoil zarządzający 111 placówkami musi się zadowalać szóstą największą siecią na krajowym rynku.

Nie oznacza to, że na rynku detalicznym nic się nie dzieje. O planach zbudowania od zera zupełnie nowej sieci partnerskiej o nazwie Moya poinformowała niedawno spółka Anwim, jeden z największych w kraju hurtowych dystrybutorów paliw. W ciągu pięciu lat w sieci ma działać co najmniej 50 stacji. Firma ma zamiar stworzyć ogólnopolską, partnerską sieć stacji. Jeszcze przed końcem 2009 roku sieć Moya ma liczyć od 5 do 8 obiektów. Anwim planuje we własnym zakresie pokrywać koszty związane ze zmianą barw stacji, których właściciele zdecydują się przystąpić do sieci. W pierwszym roku na ten cel ma zostać przeznaczony 2 mln zł, a w kolejnych latach, w zależności od tempa rozwoju sieci, te środki mają sukcesywnie rosnąć. Spółka zakłada, że przez najbliższe pięć lat sieć będzie się powiększała średnio o 10-15 placówek rocznie, co oznacza, że w 2014 roku będzie liczyła co najmniej 50 obiektów.

Przez lata na polskim rynku dominowała opinia, że progiem opłacalności dla sieci stacji paliw jest liczba stu placówek. Przy obecnych, wysokich cenach zakupu gruntów i budowy stacji nawet 100 obiektów budowanych od podstaw nie gwarantuje opłacalności

---

<sup>267</sup> Tamże.

projektu. Inaczej sprawa ma się w przypadku stacji działających w modelu partnerskim. Z analiz wynika, że liczba 50 stacji jest wystarczająca, by osiągnąć rentowność. W 2009 roku wygasają koncesje przyznane na 10 lat na handel paliwami. Istnieje spore prawdopodobieństwo, iż wiele z nich nie wystąpi o przedłużenie pozwoleń na obrót paliwami ciekłymi. Na pogorszenie sytuacji właścicieli stacji paliw wpływ mają trudne warunki rynkowe, które nie dają wystarczających zysków, aby sfinansować rosnące wymogi ekologiczne<sup>268</sup>. Zgodnie z przepisami do końca 2012 roku wszystkie stacje paliw muszą posiadać odpowiednio zabezpieczone zbiorniki paliwowe i instalacje monitorujące szczelność. Eksperti spodziewają się, że do końca 2013 roku zniknie ponad 1000 stacji paliw<sup>269</sup>.

Rok temu wydawało się, że rosnący z każdym rokiem deficyt pojemności magazynowych na paliwa może sparaliżować rynek. Zagrożenie na razie zniknęło, co nie oznacza, że zawieszono powinny być inwestycje w tym zakresie. Sektor obecnie żyje teraz fuzją państwowych potentatów<sup>270</sup>.

Wiosną 2008 roku większość ekspertów alarmowała, że nowe pojemności magazynowe na paliwa nie powstają wystarczająco szybko, aby nadążyć za lawinowo rosnącym popytem, szczególnie na olej napędowy, a w konsekwencji także za zapotrzebowaniem na magazyny, wynikającym z ustawowego obowiązku gromadzenia zapasów przez producentów i importerów paliw<sup>271</sup>. Przedstawiciele Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) twierdzili, że brak wystarczającej liczby wolnych magazynów może doprowadzić nawet do załamania importu paliw do Polski, a w konsekwencji do znaczących podwyżek cen paliw na stacjach. Szacowano, że w maju 2008 roku, że na koniec 2008 roku deficyt pojemności magazynowych na paliwa przekroczy w Polsce 240 tys. m sześciennych, w 2009 roku wzrośnie do ponad 345 tys. m sześciennych, a w roku 2012 osiągnie poziom ponad 700 tys. m<sup>3</sup>.

W ciągu ostatniego roku sytuacja na tym rynku zmieniła się dość diametralnie i obecnie deficytu praktycznie nie ma. W przypadku oleju napędowego pojemności są wystarczające, a nawet lekko przewyższają zapotrzebowanie, a w przypadku benzyn są nieznacznie mniejsze niż wynosi zapotrzebowanie. Zaistniała zmiana jest efektem szeregu

<sup>268</sup> Por. M. Duszczyk, Tysiąc stacji paliw zniknie w ciągu czterech lat, [w:] [http://forsal.pl/wiadomosci/343542\\_tysiac\\_stacji\\_paliw\\_zniknie\\_w\\_ciagu\\_czterech\\_lat.html](http://forsal.pl/wiadomosci/343542_tysiac_stacji_paliw_zniknie_w_ciagu_czterech_lat.html)

<sup>269</sup> Tamże.

<sup>270</sup> Por. Magazyny paliw: czy jest zapotrzebowanie?, [w:] <http://www.egospodarka.pl/42301,magazyny-paliw-czy-jest-zapotrzebowanie,1,56,1.html>

<sup>271</sup> Tamże.

różnych czynników, wśród których jednym z istotniejszych był wybuch kryzysu gospodarczego pod koniec 2008 roku, który zdążył sprawić, że wcześniejsze szacunki dotyczące wzrostu popytu na paliwa w minionym roku nie znalazły odzwierciedlenia w rzeczywistości<sup>272</sup>. Tym samym mniejszy od spodziewanego był także wzrost zapotrzebowania na magazyny służące do gromadzenia zapasów obowiązkowych.

Eksperti prognozowali, że dynamika konsumpcji paliw w 2008 roku będzie co najmniej taka sama jak w 2007 roku, kiedy wyniosła 5 proc., a wzrost zapotrzebowania na olej napędowy będzie nawet dwucyfrowy. Tymczasem jak wynika z danych POPiHN, ostatecznie sprzedaż paliw na polskim rynku w 2008 roku praktycznie nie uległa zmianie, a rynek diesla zwiększył się zaledwie o 4 proc., przy spadku rynku benzyn (o 5 proc.) i gazu płynnego (o 3 proc.). Poza tym sytuacja na rynku logistyki paliwowej uległa zmianie, PKN Orlen zgodził się udostępnić część swoich pojemności magazynowych w kavernach IKS Solino stronom trzecim. Szacuje się, że pod Inowrocławiem Orlen może składować ok. 1 mln m<sup>3</sup> tzw. lekkich destylatów (czyli m.in. oleju napędowego), a to zostawia znaczące nadwyżki pojemności, które koncern mógł wynająć zewnętrznym podmiotom<sup>273</sup>.

Fakt, że obecnie deficyt pojemności magazynowych w zasadzie nie występuje, nie oznacza, że nie może się on ponownie pojawić w ciągu najbliższego roku czy dwóch lat, szczególnie jeśli dynamika wzrostu sprzedaży paliw w Polsce znowu wzrośnie.

Operator Logistyczny Paliw Płynnych (OLPP), który jest liderem na rynku pojemności magazynowych na paliwa, nie zamierza rezygnować z rozbudowy swoich baz paliwowych. W tym roku (2009) spółka zaplanowała przeznaczyć na inwestycje łącznie blisko 200 mln zł, z czego ponad jedna czwarta miała trafić na budowę nowych zbiorników na paliwa. Zgodnie z planem zaakceptowanym przez radę nadzorczą spółki, 160 mln zł miało być przeznaczone na inwestycje rozwojowe, a 34 mln zł na prace modernizacyjne<sup>274</sup>.

Najbardziej intensywne prace modernizacyjne przewidziane są w bazach w Kawicach, Dębogórz, Koluszkach, Zawadówce i Małaszewiczach. Zakres prac obejmuje usprawnienie infrastruktury przeciwpożarowej, ekologicznej (oczyszczalnie ścieków), transportowej (nowe

---

<sup>272</sup> Por. Przemysł paliwowy mniej dynamiczny?, [w:] <http://www.egospodarka.pl/42682,przemysl-paliwowy-mniej-dynamiczny,1,56,1.html>

<sup>273</sup> Tamże.

<sup>274</sup> Tamże.

fronty kolejowe do przeładunku paliw). Z kolei z kwoty przeznaczonej na wydatki rozwojowe 40 % (ok. 64 mln zł) miało przypaść na budowę dwóch zbiorników na benzynę (po 15 tys. m<sup>3</sup> pojemności każdy) w bazie w Koluszkach, a także na budowę rurociągu transgranicznego, łączącego bazę w Małaszewiczach z Białorusią.

Dzięki tej inwestycji łączna pojemność bazy paliw w Koluszkach wzrosłaby do ponad 200 tys. m sześciennych (obecnie 171 tys. m sześciennych). W 2008 roku OLPP oddał do użytku 244 tys. m sześciennych nowych pojemności, a plany na następne 2-3 lata zakładają budowę kolejnych zbiorników o pojemności blisko 300 tys. m<sup>3</sup>.

Nowe połączenie Biernady-Małaszewicze ma umożliwić przesył około 2 mln ton paliw rocznie. Z Białorusi Polska importuje ok. 16 proc. sprowadzanego do kraju oleju napędowego (polski rynek nadal odczuwa jego niedobory). Obecnie import z tego kierunku obarczony jest wysokimi kosztami, m.in. koniecznego przeładunku paliw przewożonych cysternami kolejowymi z toru szerokiego na tor normalny. Rurociąg jest o wiele bardziej efektywnym sposobem transportu - tańszym, bezpieczniejszym i bardziej ekologicznym<sup>275</sup>. Nowe połączenie miałyby także pozytywny wpływ na dywersyfikację dostaw paliw. Dzięki niemu rynek zyskałby możliwość szybkiego zwiększenia importu paliw gotowych, gdyby zaistniała taka konieczność. Inwestycja ma być realizowana w porozumieniu z białoruską firmą „Bielnieftiechim”. Rolą OLPP jest budowa rurociągu o długości ok. 10 km od granicy z Białorusią do bazy w Małaszewiczach, która ma zostać przystosowana do odbioru i wydawania paliw z rurociągu<sup>276</sup>.

Z kolei najważniejsze plany inwestycyjne PERN na 2009 rok to kontynuacja w najszybszym możliwym tempie budowy trzeciej nitki rurociągu „Przyjaźń”. W połowie kwietnia spółka oddała do eksploatacji pierwszy odcinek tej inwestycji. Budowa 82-kilometrowego odcinka między miejscowościami Zawady i Adamowo kosztowała 230 mln zł. Uruchomienie nowego rurociągu pozwoli spółce znacznie zmniejszyć koszty związane z transportem ropy oraz zwiększyć możliwości tłoczenia o 3 mln m<sup>3</sup> rocznie. Zapewni też możliwość dokonania niezbędnych remontów funkcjonującej nieprzerwanie od niemal 50 lat pierwszej nitki rurociągu.

<sup>275</sup> Por. Skarżyński M., Bojowe użycie ropy naftowej, w: „Przegląd Wojsk Lądowych” 2003, nr 11, s. 54.

<sup>276</sup> Por. Przemysł paliwowy ... cyt. wyd.

Kolejne dwa etapy trzeciej nitki, liczącej łącznie 232 km, mają być oddawane sukcesywnie do użytku do 2011 r. Całość będzie kosztowała prawie miliard złotych. Zgodnie ze strategią na początku 2010 roku ma być oddany do eksploatacji odcinek Orzechowo-Plebanka o długości 72 km, a do 2011 liczący 78 km odcinek Zawady-Orzechowo. PERN planuje także zakończyć w tym roku budowę dwóch zbiorników w bazie w Adamowie, o pojemności 100 tys. m<sup>3</sup> każdy. Ponadto firma zamierza podjąć decyzję i ewentualnie rozpocząć prace projektowe w zakresie budowy bazy w Gdańsku, budowy rurociągu Boronów-Trzebinia oraz poziomu zaangażowania PERN w budowę kawern.

#### **4.2.2. Ocena wojskowej stacjonarnej infrastruktury paliwowej**

Zwiększenie możliwości nowego uzbrojenia (sprzętu technicznego) powoduje, że z operacyjnego i ekonomicznego punktu widzenia utrzymywanie dotychczasowej liczby jednostek wojskowych przeznaczonych do realizacji zadań nie znajduje uzasadnienia. Realizacja procesu modernizacji technicznej oraz zmiany struktury organizacyjnej Sił Zbrojnych RP, powodują zmiany infrastruktury użytkowanej przez siły zbrojne. Powyższe zmiany przekładają się także na zmniejszenie liczby jednostek wojskowych, a także użytkowanej przez nie bazy magazynowej do dystrybucji i magazynowania zapasów paliw.

Obecnie w siłach zbrojnych znajduje się prawie 500 obiektów związanych z gospodarką paliwami płynnymi, z czego składy to 128 obiektów, w tym 14 w bazach materiałowych (materiałowo-technicznych), a stacje paliw jednostek wojskowych to 384 obiekty.

Stan składów i stacji paliw oraz ich urządzeń magazynowo-dystrybucyjnych eksploatowanych od lat bez remontów generalnych i często modernizacyjnych, jest bardzo zróżnicowany. W samych składach baz materiałowych i materiałowo-technicznych (ogółem 14 obiektów) struktura wiekowa przedstawia się następująco: 1 skład – ponad 20 lat, 4 składy – ponad 40 lat, 6 składów – ponad 50 lat, 3 składy – ponad 60 lat.

Podstawowe zasoby pojemności paliwowej w składach paliw płynnych związków taktycznych, komend portów wojennych oraz składów lotniskowych powstawały w latach 50-tych i 60-tych ubiegłego wieku. Składy paliw związków taktycznych są z reguły obiektami o małej pojemności zbiornikowej nie przekraczającej 200 m<sup>3</sup>. Infrastruktura składów jest przestarzała i w procesie użytkowania (eksploatacji) wymaga złożonego systemu obsługi i diagnostyki ze strony użytkownika. Nie jest wyposażona w urządzenia zapewniające

hermetyzację procesu magazynowania i dystrybucji paliw, nie posiada nowoczesnych urządzeń kontrolno-pomiarowych oraz pełnych ekologicznych zabezpieczeń przed skażeniami środowiska naturalnego.

Składy wymagają gruntownej modernizacji z uwagi na wprowadzenie do systemu zaopatrywania SZ RP nowego paliwa F-34. Konstrukcja zbiorników, ocynkowane elementy instalacji paliwowej, miedziane elementy w armaturze zbiornikowej negatywnie wpływają na jakość paliwa F-34 i wymagają wymiany na elementy konstrukcyjne nie zawierające związków miedzi oraz cynku.

Stacje paliw jednostek wojskowych budowane były w większości w latach 50-tych ubiegłego wieku, w większości przypadków tzw. sposobem gospodarczym, bez planów pozwoleń budowlanych i zabezpieczeń ekologicznych. Pojemność na takim sposobem budowanej stacji często uzależniona była od ilości pozyskanych zbiorników, a nie rzeczywistych potrzeb. Brak pomieszczeń socjalnych, węzła sanitarnego wymaga pilnej modernizacji lub rozbudowy o niezbędne elementy, celem ich przystosowania do wymogów rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie<sup>277</sup>.

Brak inwestycji w tym obszarze w latach ubiegłych skutkuje koniecznością ograniczenia eksploatacji obiektów paliwowych, a nawet wyłączeniem z bieżącej eksploatacji.

#### **4.2.3. Ocena zagranicznej infrastruktury paliwowej**

W 2008 roku liczba stacji paliw operatorów zagranicznych wzrosła o 8,7%, do 1233 stacji. Najszybciej rozwija się sieć Shell Polska (wzrost liczby stacji paliw o 12,2% do 349 obiektów, następnie Neste (10,5%) oraz Statoil (9,75). Liderem wśród zagranicznych operatorów nadal pozostaje jednak firma BP Polska, której sieć zwiększyła się w 2008 roku o 5%, do 359 placówek<sup>278</sup>.

---

<sup>277</sup> Por. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie, w: „Dz. U.” 2005, nr 243, poz.2063.

<sup>278</sup> Por. P. Apanowicz, Kurczy się krajowy rynek stacji paliw, [w:] [http://nafta.wnp.pl/kurczy-sie-krajowy-rynek-stacji-paliw,70904\\_1\\_0\\_.html](http://nafta.wnp.pl/kurczy-sie-krajowy-rynek-stacji-paliw,70904_1_0_.html)

W efekcie rośnie także, chociaż dosyć powoli, udział zagranicznych podmiotów pod względem liczby stacji na polskim rynku. W 2007 roku pięciu największych operatorów kontrolowało 15,9% wszystkich stacji w Polsce, natomiast w 2008 roku udział procentowy w tym zakresie zwiększył się do 17,4%.

Konsolidacja polskiego rynku stacji paliw odbywać się będzie nie tylko poprzez wchłanianie stacji niezależnych operatorów przez duże sieci, w tym operatorów zagranicznych. Wciąż jest miejsce dla inwestorów, którzy zamierzają budować sieć stacji od podstaw. Przykładem może być wejście na nasz rynek fińskiej firmy St1, która ma na razie kilka stacji paliw. Sieć ta stopniowo buduje swoją pozycję na naszym rynku w segmencie stacji automatycznych<sup>279</sup>. Jest to segment niszowy, w którym jest sporo do zagospodarowania. Nie można wykluczyć, że któryś z dużych zagranicznych koncernów wycofa się z naszego rynku, wówczas przejęcia jego stacji paliw nastąpią pomiędzy obecnymi liderami.

#### **4.3. Możliwości wywiązania się Polski z zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych**

Siły Zbrojne RP służą zapewnieniu bezpieczeństwa Polski i niosą pomoc sojuszniczą zgodnie z art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego, ich celem jest także ochrona polskich interesów oraz budowa pozycji Polski w NATO i Unii Europejskiej. Udział w obronie narodowej polega na odpowiednim przygotowaniu i wykorzystaniu sił oraz środków będących w dyspozycji Sił Zbrojnych w celu przeciwdziałania wszelkiego rodzaju zagrożeniom dla bezpieczeństwa państwa oraz ochrony interesów Polski.

Jednocześnie Siły Zbrojne RP uczestniczą w realizacji zobowiązań sojuszniczych oraz w zapewnianiu bezpieczeństwa zbiorowego w Europie zgodnie z umowami międzynarodowymi i w ramach organizacji, których Polska jest członkiem. Współdziałają w zapewnieniu bezpieczeństwa w sytuacji zagrożenia atakami terrorystycznymi na terytorium Polski oraz biorą udział w działaniach koalicji antyterrorystycznej na obszarze NATO i poza nim.

---

<sup>279</sup> Por. Prywatne stacje paliw nie wytrzymują konkurencji, [w:] [http://petroexpress.pl/news/Prywatne\\_stacje\\_paliw\\_nie\\_wytrzymuja\\_konkurencji\\_2038.html](http://petroexpress.pl/news/Prywatne_stacje_paliw_nie_wytrzymuja_konkurencji_2038.html)

Z członkostwa Polski w NATO wynika konieczność rozwoju sojuszniczej interoperacyjności, zapewnienia zdolności w ramach ustalonej specjalizacji narodowej oraz gotowości do budowy zdolności obronnych opartych na współpracy międzynarodowej.

Wraz z przystąpieniem Polski do NATO w 1999 roku Siły Zbrojne RP rozpoczęły proces dostosowywania się do standardów NATO. W Sojuszu Północnoatlantyckim standaryzacja oznacza osiąganie interoperacyjności poprzez tworzenie i wdrażanie koncepcji, doktryn, procedur i wzorów zapewniających osiągnięcie i utrzymanie pożądanego poziomu kompatybilności, zamienności bądź wspólności w obszarach operacyjnym, proceduralnym, materiałowym, technicznym i administracyjnym.

Wspomniana interoperacyjność to dążenie do zwiększania zdolności sił zbrojnych Sojuszu oraz sił zbrojnych krajów partnerskich i krajów współdziałających w zakresie wspólnych szkoleń, ćwiczeń oraz skutecznego działania w trakcie wykonywanych zadań. Zasadniczym celem standaryzacji NATO jest zwiększanie efektywności operacyjnej sojuszu.

Sedno polskich postulatów wobec NATO to - najogólniej - udoskonalenie planowania obronnego oraz zwiększenie częstotliwości i efektywności ćwiczeń zarówno polowych jak i sztabowych, zwłaszcza tych odnoszących się do funkcjonowania NATO na podstawie art. 5, których w ostatnich latach było mało. Chodziłoby o to, ażeby utrzymywać w mocy plan pomocy na wypadek zagrożenia państwa (państw) członkowskich i by w razie potrzeby móc go uruchomić. Plan taki, przyjęty w przeszłości wobec czterech państw, w tym Polski, miałby być rękojmą szybkiej i skutecznej pomocy wojskowej, a więc wypełnieniem w aspekcie militarnym zobowiązań sojuszniczych zawartych we wspomnianym artykule 5 traktatu o NATO. Polska stara się o uaktualnienie tego planu.

Plan zakładałby przerzut jednostek sojuszniczych w miejsce, z którego można by operować w obronie zagrożonego obszaru. Polska ma wobec tego planu sprecyzowane oczekiwania. Po pierwsze: chodziłoby o plan, który można by zrealizować niejako automatycznie, co zakłada wcześniejsze bardzo dobre przygotowanie. Po drugie: chodziłoby o wyznaczenie z góry określonych jednostek sojuszniczych, zdolnych do szybkiego przerzutu i rozmieszczenia na miejscu. Oznacza to, że NATO musiałoby zdecydować, o jaki typ jednostek powinno chodzić i na ile dwie zgłoszone koncepcje: Sił Odpowiedzi NATO (NRF, NATO Responce Forces) lub Sił Solidarności mogłyby przejąć takie zadanie. Po trzecie: Polska jako państwo przyjmujące na swój obszar siły sojusznice musiałaby do tego być odpowiednio -

i lepiej niż dotychczas - przygotowana z punktu widzenia infrastruktury i logistyki, co oznacza nakaz dalszej i ściślejszej integracji z NATO<sup>280</sup>.

Obecnie jest korzystny czas dla przedstawienia polskiego stanowiska, bowiem Sojusz przystąpił do opracowania nowej Koncepcji Strategicznej. Kształt planu będzie od niej w sporym zakresie uzależniony.

Analizując polityczno-wojskowe bezpieczeństwo Rzeczypospolitej, warto zwrócić uwagę na kilka czynników wykraczających poza ramy stosunków pomiędzy NATO-wską Polską a Rosją i obszarem postradzieckim, które jednakże determinują jego stan. Są to: zaufanie i współpraca w stosunkach międzynarodowych przejawiające się w poziomie stabilności w Europie, zakresie kontroli zbrojeń, ale także wymianie handlowej, bezpieczeństwie energetycznym i innych. Z tych punktów widzenia - mimo że cała Europa cieszy się okresem spokoju - mamy do czynienia z poważnymi „deficytami”. Polityka rosyjska wnosi wiele niepokoju. Przyszłość Ukrainy, Białorusi i Mołdawii jest niewiadoma. Traktat o ograniczeniu broni konwencjonalnych CFE, który wyznaczał krajom limity broni ofensywnych i regulował ich nagromadzenie w szczególnie newralgicznych miejscach, właściwie nie obowiązuje. Będzie wymagało wiele wysiłku, by znaleźć dla niego nową formułę. Nie wiadomo, jak ułożą się stosunki amerykańsko-rosyjskie, mimo że oba państwa rozmawiają o dalszej redukcji broni strategicznych, a szczególnie trudno byłoby już w tej chwili przesądzać o implikacjach możliwej budowy systemów antyrakietowych (a nie tylko instalacji w Polsce i Czechach).

Analiza obecnej infrastruktury paliwowej Polski, jej stanu technicznego, struktury pojemnościowej oraz oferowanych na rynku paliw płynnych (także pod względem spełnienia standardów jakościowych paliw płynnych i kryteriów technicznych dotyczących infrastruktury paliwowej stacjonarnej) prowadzi do następujących wniosków:

- w zależności od zagrożenia w rejonie, skład i wielkość sił sojusznicy, które mogłyby korzystać z pomocy naszego kraju w zakresie wsparcia logistycznego, w tym paliw płynnych zostanie dopiero określona. Obecnie precyzyjnie nie można takiej wielkości i składu tych sił określić;

---

<sup>280</sup> Por. M. Wągrowka, Polska: bezpieczeństwo gwarantowane?, [w:] [http://www.stosunkimiedzynarodowe.info/arttykul,417,Polska\\_bezpieczenstwo\\_gwarantowane](http://www.stosunkimiedzynarodowe.info/arttykul,417,Polska_bezpieczenstwo_gwarantowane)

- mając na uwadze przeprowadzaną obecnie rozbudowę w wydzielonych składach paliw, w sumie o 170 000 m<sup>3</sup>, z dużym prawdopodobieństwem można przypuszczać, że prognozowane potrzeby (określone w planach użycia tych sił, w zależności od zakresu, obszaru i charakteru przyszłych działań) mogą kształtować się w granicach 100 000-150 000 m<sup>3</sup>;
- zakończenie procesu realizacji zadań (w ramach NSIP) rozbudowy stacjonarnej infrastruktury paliw znacznie usprawni i podwyższy poziom realizacji usług logistycznych, w zakresie dostaw paliw płynnych nie tylko siłom sojuszniczym ale także jednostkom wojskowym SZ RP;
- polski rynek paliw oferuje paliwa płynne odpowiadające standardom NATO-wskim, co potwierdzają dostawy realizowane przez nasz kraj dla sił zbrojnych państw NATO biorących udział w ćwiczeniach na terenie ośrodków szkolenia poligonowego w Polsce oraz producenci krajowi oferujący paliwa: F-34, F-44, F-75;
- stacjonarna infrastruktura paliwowa, w szczególności stacje paliw, w kraju jest zróżnicowana. Wysoki poziom oferują operatorzy zagraniczni oraz dwa koncerny krajowe (PKN Orlen, i Grupa Lotos), nieco niższy poziom jest oferowany przez operatorów niezależnych i prywatnych właścicieli stacji paliw;
- bezpieczeństwo dostaw paliw płynnych ulegnie znacznej poprawie po planowanej rozbudowie systemu logistyki ropy naftowej i logistyki paliw płynnych oraz podniesieniu zdolności przerobowych polskich rafinerii do poziomu co najmniej krajowego zapotrzebowania na paliwa płynne.

Dodatkowym elementem zwiększającym bezpieczeństwo w zakresie dostaw paliw płynnych jest przygotowanie i wdrożenie procedur na wypadek działania w sytuacjach przerw w dostawach ropy naftowej, opierające się na procedurach stosowanych w MAE.

#### **4.3.1. Bilans potrzeb i możliwości**

Ważnym czynnikiem warunkującym poziom bezpieczeństwa energetycznego w zakresie paliw płynnych jest stopień zrównoważenia i zróżnicowania struktury nośników energii tworzących krajowych bilans paliwowy. Im większa jest liczba wchodzących do bilansu nośników i im bardziej ich udziały w bilansie są zbliżone, tym poziom bezpieczeństwa jest wyższy. Jakakolwiek bowiem przerwa w dostawie jednego

z nośników, wywołana nawet przez nieprzewidywalne czynniki losowe, ma mniejszy wpływ na całość bilansu oraz stopień pokrycia zapotrzebowania klientów. W polskiej gospodarce struktura bilansu wynika przede wszystkim z posiadanych zasobów paliw płynnych. Możliwości wykorzystania krajowych zasobów ropy naftowej sięgają zaledwie ok. 3% krajowego zużycia rocznego. Powoduje to sytuację taką, że w strukturze zużycia duży udział ma ropa naftowa, na poziomie ok. 22% oraz gaz ziemny, który stanowi ok. 11%. W tej sytuacji w celu zrównoważenia struktury nośników energii wchodzących do bilansu paliwowego wymagany jest import paliw, których Polska nie posiada w dostatecznej ilości w swoich zasobach. Oznacza to oczywiście, że zasoby krajowych paliw będą uzupełniane importem.

Czynnikiem, który należy uznać za istotny dla poziomu bezpieczeństwa energetycznego, jest stopień zdywersyfikowania źródeł dostaw, w szczególności dostaw paliw importowanych. Im więcej kierunków dostaw, tym poziom bezpieczeństwa jest oczywiście wyższy, gdyż mniejsza jest podatność gospodarki na destabilizację na skutek zakłóceń dostaw z któregośkolwiek ze źródeł. Zakres dywersyfikacji dostaw musi jednak uwzględniać akceptowalny poziom kosztów oraz przewidywane potrzeby. Zatem, zagrożeniem dla bezpieczeństwa energetycznego kraju nie jest sam fakt importu paliw, może nim być natomiast zła jego struktura, niewłaściwy wybór kierunków, nierzetelni dostawcy, niekorzystne ceny lub niekorzystne klauzule kontraktów.

Istotnym elementem jest stan techniczny i wysoka sprawność obiektów przerobu ropy naftowej oraz systemów transportu, przesyłu i dystrybucji paliw płynnych. Od stanu technicznego urządzeń wytwórczych oraz stanu systemów przesyłowych zależy bezawaryjne, ciągłe i niezawodne dostarczanie produktów ropy naftowej do odbiorców.

Kolejny ważny czynnik wpływający na poziom bezpieczeństwa w zakresie dostaw paliw płynnych to stan zapasów paliw. Właściwy stan zapasów podwyższa pewność utrzymania ciągłości i niezawodności dostaw paliw do odbiorców w ilościach zgodnych z ich zapotrzebowaniem czy przez nich zamówionych. Wszelkie bowiem przerwy wpływają destrukcyjnie na gospodarkę i jej zdolności rozwojowe.

Wielkość zapasów wymaga szczególnej troski, w tym sukcesywnego ich powiększania, aby stworzyć możliwości magazynowania występujących okresowych nadwyżek paliw w okresie zimowym i pokrywania potrzeb w okresie wiosenno-letnim.

Jakkolwiek w zakresie paliw ciekłych nie wystąpiło dotychczas zagrożenie ciągłości dostaw, to bezpieczeństwo dostaw tego typu paliw stanowiących „nerw” gospodarki jest sprawą priorytetową i ponoszenie dużych kosztów na utrzymanie zapasów jest w pełni uzasadnione. Dlatego znowelizowana została ustawa o rezerwach państwowych i zapasach obowiązkowych paliw, a doprowadzenie do 90-dniowych zapasów rozłożone było na kilka lat i wymagany poziom zapasów został osiągnięty do 31 grudnia 2008 r.

Znacząca część dostaw oleju napędowego dociera drogą morską, stąd ważne znaczenie ma proces rozbudowy morskiej infrastruktury paliwowej. Plany wobec bazy morskiej ma również Grupa Lotos, która tą drogą planuje dywersyfikować dostawy surowca do rafinerii.

Trudno jest udzielić odpowiedzi na pytanie: na jakim poziomie pojemności można mówić o zbilansowaniu potrzeb rynku? Rynek zmienia się dynamicznie, zmieniają się preferencje konsumentów poszukujących paliw energooszczędnych. Bilans powinien być systematycznie korygowany w zależności od sytuacji na światowym rynku paliw i sytuacji gospodarczej kraju.

#### **4.3.2. Bariery i zagrożenia w realizacji zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych**

Polski rynek paliw od początku okresu transformacji jest, i jeszcze przed dłuższy okres czasu będzie, rynkiem rosnącym. Zwiększonemu popytowi na paliwa może sprostać jedynie konkurencyjny rynek paliw. Jednak konkurencyjny rynek to nie tylko możliwość wyboru stacji paliw przez klienta, ale także możliwość wyboru źródła zaopatrzenia w paliwa operatorów stacji paliw.

Obserwujemy, że regulacje dotyczące zapasów obowiązkowych paliw oraz biopaliw (przy jednoczesnym braku programu wsparcia dla biopaliw), w powiązaniu z niedostatecznym rozwojem infrastruktury paliwowej, już teraz są barierami ograniczającymi rozwój konkurencyjnego rynku paliw. Dokładają się do tego niejednoznaczne przepisy podatkowe i skomplikowane procedury celno-podatkowe oraz wyeliminowanie konkurencyjnych źródeł dostaw paliw na polski rynek z Czech i Litwy.

Niedostatki infrastruktury są znane: zbyt mała pojemność magazynowa baz paliw, zbyt mała liczba zbiorników w bazach na różne paliwa i biopaliwa, system rurociągów

produktowych służący tylko do transportu paliw z Płocka, zbyt niska przepustowość terminali na wschodniej granicy, ograniczone moce przeładunkowe i wysyłkowe terminali morskich, ograniczenia wynikające ze stanu infrastruktury kolejowej, brak rurociągowych połączeń transgranicznych. Największe firmy infrastrukturalne są spółkami Skarbu Państwa, co skutkuje brakiem decyzyjności inwestycyjnej. Jednocześnie brakuje zachęt dla inwestycji zagranicznych w infrastrukturę paliwową.

Obowiązek realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (zagwarantowanie minimalnego poziomu biokomponentów w paliwach) oraz utrzymywania 76-dniowych zapasów paliw jest nałożony na tych samych przedsiębiorców: producentów, nabywców wewnątrzspółnotowych i importerów, czyli dostawców paliw do operatorów stacji paliw. Z jednej strony ograniczenia infrastrukturalne stwarzają zagrożenia dla realizacji nałożonych obowiązków, a w konsekwencji do nałożenia niewspółmiernie wysokich kar finansowych. Z drugiej strony ograniczenia te skutkują wyższymi kosztami operacji logistycznych, przekładającymi się na wyższe ceny paliw dla operatorów detalicznych lub zyski niższe od oczekiwanych. Efektem takiego stanu rzeczy jest ograniczenie dostaw paliw na krajowy rynek przez nabywców wewnątrz wspólnotowych i importerów, a w konsekwencji ograniczenie jego konkurencyjności.

Problemy z dywersyfikacją dostaw ropy naftowej, kierunki strategiczne spółek z sektora czy niedoinwestowanie sektora logistyki paliwowej to tylko niektóre spośród najbardziej palących problemów polskiego rynku naftowego.

Uniezależnienie się od rosyjskiego kierunku dostaw surowca do produkcji paliw od lat jest kluczowym postulatem polskiej strategii bezpieczeństwa energetycznego. I takim postulatem pozostanie zapewne przez kilka kolejnych lat. Nie widać bowiem realnej szansy na faktyczne przestawienie się polskiego przemysłu rafineryjnego na przerób ropy z innych źródeł.

#### Konflikt w Gruzji

Taką szansą miał być rurociąg Odessa-Brody-Płock i rzeczywiście w pewnym momencie wydawało się, że powodzenie jego realizacji jest tylko kwestią czasu. Wiele zmienił w tym względzie konflikt w Gruzji, który uświadomił, na jak kruchych podstawach opiera się podstawowa koncepcja naszej strategii niezależności energetycznej od Rosji. Innych możliwych sposobów ominięcia Rosji w dostawach ropy nie widać, bo za takowe raczej nie należy traktować śladowych dostaw bliskowschodniej ropy do Gdańska.

Inną kwestią są realizowane na coraz szerszą skalę postulaty uzyskania przez polskie koncerny dostępu do złóż ropy. Ta koncepcja pozostanie bez większego wpływu na bezpieczeństwo energetyczne Polski, bowiem wydobyta za granicą przez Orlen czy Lotos ropa i tak fizycznie do Polski nie trafi. Pomoże to jednak w zwiększeniu kapitalizacji tych spółek, co też nie jest bez znaczenia w kontekście zakusów koncernów rosyjskich na przejęcia aktywów rafineryjnych w Europie. Dobrą decyzją jest, że Lotos zdecydował się uczynić krok w kierunku budowy własnego potencjału wydobywczego.

Inną kwestią są założenia strategiczne obu spółek wobec konsolidacji regionalnej. Orlen, który niegdyś miał ambicje łączenia się z innymi potentatami regionalnymi, jak MOL czy OMV, teraz przejawia chęć pójścia w ich ślady i konsolidowania krajowego sektora energetycznego. O ile perspektywa połączenia z Lotosem wydaje się dość odległa, to już konsolidacja chemii czy poważne wejście w energetykę znajdują potwierdzenie w słowach prezesa spółki.

Wreszcie kluczowym zagadnieniem pozostaje problem sektora logistycznego. Mowa tu zarówno o logistyce naftowej, w której to perspektywie na pierwszy plan wysuwają się rosyjskie próby ominięcia Polski w przesyłce ropy na Zachód, jak i logistyce paliwowej, gdzie mamy do czynienia z niewystarczającą siecią połączeń rurociągowych i notorycznym problemem braku pojemności magazynowych dla produktów naftowych.

Podstawowym pytaniem dotyczącym logistyki naftowej wydaje się przyszłość rurociągu Przyjaźń, a szczególnie powstającej właśnie jego trzeciej nitki. Jeśli Rosja zdecyduje się ostatecznie na jego tzw. osuszenie, to pozostanie nam jedynie wąskie okno na świat w postaci Naftoportu. Problem infrastruktury paliwowej jest bardziej skomplikowany. Pomysłem na niektóre jego bolączki byłoby zbudowanie bazy magazynowej na terenie Siarkopolu i połączenie jej z Płockiem drugą nitką rurociągu Pomerania. To jednak nie wystarczy. Rozważenia wymaga przyszłość całej sieci rurociągów produktowych na terenie naszego kraju oraz kwestia połączenia ich z systemami przesyłowymi krajów sąsiedzkich. W 2009 Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo planuje przeznaczyć 1,2 mld zł na poszukiwanie nowych złóż ropy i gazu w kraju i za granicą<sup>281</sup>.

Okres dynamicznego rozwoju sektora paliwowego w Polsce już się zakończył. Obecnie rynek ten boryka się z wieloma problemami, które znacznie ograniczają jego rozwój.

---

<sup>281</sup> Por. K. Piotrowski Branża paliwowa musi szukać nowych dostawców ropy, [w:] [http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/91073,branza\\_paliwowa\\_musi\\_szukac\\_nowych\\_dostawcow\\_ropy.html](http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/91073,branza_paliwowa_musi_szukac_nowych_dostawcow_ropy.html)

Z pewnością można wymienić szereg aspektów decydujących o obecnym kształcie rynku paliwowego w Polsce.

Czynniki te mają zarówno charakter makroekonomiczny jak i mikroekonomiczny. Wśród licznych makroekonomicznych barier rozwoju rynku paliwowego najbardziej istotne znaczenie ma niesprzyjająca polityka państwa. Przejawem tego mogą być skomplikowane procedury administracyjne związane z otwarciem i prowadzeniem stacji paliwowej. Od początku lat 90-tych rośnie liczba wymogów (czy dokumentów), które trzeba spełnić (uzyskać), aby uruchomić i prowadzić „interes paliwowy”. W tym wypadku łatwiej mają duże koncerny posiadające zasoby finansowe, które pozwalają utrzymywać własną obsługę prawną, czy ponosić dodatkowe koszty (często nie małe) związane z dodatkowymi opiniami czy analizami<sup>282</sup>.

Kolejna bariera to niejasne i nieprecyzyjne prawo, które z jednej strony sprzyja nadużyciom, z drugiej - wprowadza niepewność dla przedsiębiorcy, czy stosowane przez niego rozwiązania nie zostaną zakwestionowane (np. Urząd Skarbowy, Urząd Celny), które mogą być niezwykle przykre dla właściciela, czasami doprowadzając do bankructwa.

Niezwykle istotnym czynnikiem, który charakteryzuje przedmiotowy rynek są znaczne obciążenia fiskalne, dotyczące obrotu paliwami. W szczególności dotyczy to podatku akcyzowego. Wystarczy w tym miejscu podać fakt, że w latach 1999-2003 akcyza na benzyny wzrosła o 61%, a na olej napędowy o 69%. W przyszłości należy oczekiwać dalszego wzrostu akcyzy, do poziomu wymagań Unii Europejskiej. Mamy co prawda wynegocjowany okres przejściowy, do roku 2015, jednak obciążenia finansowe, związane z tym podatkiem, będą się sukcesywnie zwiększać. W chwili obecnej koszt wyprodukowania, transportu i marży stacji paliwowej to ok. 35% ceny detalicznej. Pozostałą różnicę wynikającą z ceny sprzedaży stanowi akcyza oraz podatek VAT.

Sprzedaż wszelkiego rodzaju dóbr, w tym i paliw zależy od siły nabywczej społeczeństwa. Wiadomo jest powszechnie, że dobra koniunktura gospodarcza sprzyja zwiększonym zakupom, w tym także dobrom luksusowym, do których należy w Polsce zaliczyć różnego rodzaju pojazdy. Ilość pojazdów z silnikami mechanicznymi przekłada się to także na sprzedaż paliw płynnych.

---

<sup>282</sup> Tamże.

Obecnie w Polsce działa około 7000 stacji paliwowych<sup>283</sup>, ta liczba się zmienia, bo niektóre są zamykane, inne otwierane.

Polski rynek paliwowy powiązany jest ściśle z rynkami światowymi<sup>284</sup>. Stąd też wszelkie zmiany, np. kryzysy mają swoje przełożenie na sytuację na polskim rynku paliw. Od przełomu lat 90-tych obserwuje się spadek zysków zagranicznych firm na świecie, co przekłada się na poziom zmniejszenia inwestycji w Polsce. W celu poprawy swojej sytuacji wiele firm łączy się ze sobą, przejmuje konkurencyjne podmioty gospodarcze, redukuje liczbę pracowników.

Swoista bariera w rozwoju polskiego rynku paliw to brak wystarczającej ilości dróg ekspresowych, szybkiego ruchu i przede wszystkim autostrad. Dałyby one możliwość zwiększenia ruchu tranzytowego przez nasz kraj, a tym samym korzyści ekonomiczne wynikające z ruchu tranzytowego, które są ogromne. Kierowcy pojazdów ciężarowych tankują paliwa, korzystają z bazy gastronomiczno-noclegowej, itp. Stacje paliw, oferujące kompleksowe usługi w takim zakresie, mogą sporo zarobić na takich klientach, co z kolei z pewnością wpłynie na rozwój całej branży. W sytuacji złego stanu nawierzchni dróg, niezwykle powolnej ich modernizacji w stosunku do oczekiwanych potrzeb, brak dostatecznego postępu w budowie autostrad, zniechęca do podróżowania zarówno przez obywateli innych państw jak i samych Polaków.

Kolejne uwarunkowanie ekonomiczne to opóźnienia w procesie prywatyzacji przedsiębiorstw paliwowych należących do Skarbu Państwa. Dotyczy to w szczególności największych podmiotów tego sektora, np. rafinerie, magazyny, rurociągi. Utworzona przez Skarb Państwa spółka Nafta Polska ma za zadanie przyspieszyć procesy prywatyzacyjne. Nadal jednak można zaobserwować protekcjonizm w stosunku do wymienionych podmiotów państwowych.

Innym, niezwykle groźnym elementem występującym na rynku paliwowym jest tzw. szara strefa, która dotyczy przemytu, zaniżania jakości paliw, zaniżania oficjalnych wyników sprzedaży. To także kontekst substytucji oleju napędowego, głównie poprzez lekki olej opałowy. Jesteśmy pod tym względem wyjątkowym krajem, który latem odnotowuje wzrost konsumpcji

---

<sup>283</sup> Por. D. Malinowski, Wojciech Heydel o detalicznym rynku paliwowym, [w:]

[http://nafta.wnp.pl/stacje\\_paliw/wojciech-heydel-o-detalicznym-ryнку-paliwowym,3653\\_2\\_0\\_0.html](http://nafta.wnp.pl/stacje_paliw/wojciech-heydel-o-detalicznym-ryнку-paliwowym,3653_2_0_0.html)

<sup>284</sup> Por. W. Włodarczyk, Dojrzałość rynku-Prognoza cenowa dla rynku paliw na drugą połowę roku 2007, w: „Paliwa płynne”, z dnia 1 lipca 2007 r.

oleju opałowego. Jest to zjawisko mające niekorzystny wpływ na wszystkich uczestników rynku paliwowego. Szacunkowe dane mówi nawet o obrocie nielegalnym na kwotę 1 mld zł rocznie<sup>285</sup>. Praktyka gospodarcza wskazuje na małą skuteczność w ściganiu przestępstw paliwowych, co prowadzi do niszczenia legalnego rynku paliwowego.

Wpływ negatywny na kształt branży paliwowej ma obserwowana w ostatnim okresie sytuacja powstawania stacji paliwowych przy sieci hipermarketów. Paliwo na tych stacjach jest sprzedawane z minimalnym zyskiem, a zasadniczym celem jest przyciągnięcie klientów głównie do sklepów. Strategia marketów zagraża przede wszystkim firmom paliwowym, w szczególności ich wynikom finansowym. Zjawisko to na świecie znane już dawno, w Polsce zaskoczyło operatorów stacji paliwowych. Różnica jednak polega na tym, że w Polsce hipermarkety często usytuowane są w centrach miast, osiedli, natomiast za granicą, w szczególności w Europie Zachodniej, w najczęściej poza miastem. W tej sytuacji klient, który ma zamiar kupić wyłącznie paliwo, nie zechce najczęściej skorzystać ze stacji znajdującej się poza granicami miasta.

Zagrożeniem dla polskiego rynku paliw jest w pewnej mierze jego mniejsza konkurencyjność w porównaniu do rynku naszych sąsiadów, np. Litwy czy Słowacji<sup>286</sup>. W państwach tych prawo jest bardziej liberalne, a zyski finansowe firm paliwowych znacznie większe. Wspomniana niska dochodowość powoduje, że legalnie działające podmioty gospodarcze mają problemy z utrzymaniem się na rynku, nie mówiąc już o rozwoju. Jest to często bezpośrednia przesłanka do uciekania w tzw. szarą strefę, która daje szansę na przetrwanie i godziwy ale społecznie szkodliwy zysk.

Ważnym elementem, swoistą barierą mikroekonomiczną jest sposób zarządzania firmą paliwową. Problem ten dotyczy znacznej ilości mniejszych podmiotów, których właścicielom brakuje często podstawowej wiedzy ekonomicznej, nie wspominając o tej dotyczącej zarządzania czy np. planowania rozwoju. Dotyczy to sytuacji, w której znaleźli się właściciele firm w wyniku chociażby przeinwestowania<sup>287</sup>.

Oprócz zagrożeń rynek ten cechuje się pewną dojrzałością, co wynika z jego uzależnienia od trendów światowych. Widoczne jest to z punktu widzenia struktury ceny

<sup>285</sup> Por. K. Garski, Płynny interes, [w:] *Businessman*, z dnia 23.05.2003 r.

<sup>286</sup> Por. W. Włodarczyk, Dojrzałość rynku-Prognoza cenowa dla rynku paliw na drugą połowę roku 2007, w: „Paliwa płynne” z dnia 1 lipca 2007 r.

<sup>287</sup> Tamże.

i sposobu ich kształtowania w oparciu o parytet importowy, czyli ceny regionalne, europejskie, które są powiązane z cenami światowymi. Inaczej sprawa wygląda gdy popatrzymy na obszar samego handlu detalicznego. Istotnym wyróżnikiem jest naszego rynku są wyższe różnice cenowe (nawet ponad 30 gr/l) i co za tym idzie wyższe marże na mikrorynkach.

Pozytywnym aspektem jest fakt, że ceny paliw są kształtowane w oparciu o notowania cen na rynku europejskim i kurs złotego w stosunku do dolara amerykańskiego, przy uwzględnieniu uwarunkowań rynkowych oraz obciążeń podatkowych. Wyraźny wpływ na ceny ma również konkurencja oparta na imporcie paliw. To właśnie ona decyduje o wewnętrznym zbilansowaniu rynku i poprzez swój udział w ogólnej konsumpcji wpływa na ceny paliw.

Podsumowując wymienione powyżej, uwarunkowania ekonomiczne rynku paliw w Polsce należy stwierdzić, że jest to rynek niezwykle dynamiczny przechodzący różne etapy rozwoju, podlegający ciągłym modyfikacjom. Źródłem zmian jest sytuacja na światowym rynku paliwowym (fuzje koncernów), zmiany w prawie, chociażby w zakresie ochrony środowiska, finansowym, a także zmiany w zakresie struktury sprzedaży rodzaju paliw. Widoczna jest także zmiana w zakresie jakości świadczonych usług przez stacje paliwowe. Widoczny jest trend w kierunku wzrostu jakości usług, tendencja w zakresie rozszerzania pakietu świadczonych usług, z których wiele nie ma nic wspólnego z paliwami. Jest to kierunek spotykany w obrocie innymi artykułami, np. w sklepach spoza branży paliwowej stoiska z produktami ropopochodnymi. Widoczna jest także współpraca firm paliwowych z sektorem bankowości, co wyraża się w odroczonej płatności za sprzedaż paliw, nawet do kilkudziesięciu dni. Sukcesywnie odnotowywany jest także rozwój stacji bezobsługowych (np. NESTE) oraz stacji przy super – i hipermarketach.

Jedną z najważniejszych spraw dla bezpieczeństwa naszego kraju jest dywersyfikacja kierunków i źródeł dostaw ropy naftowej. Oczywiście jest, że wszędzie tam, gdzie rynek energetyczny cechuje się konkurencyjnością oraz różnorodnością dostawców surowców, występują warunki zasługujące na miano „bezpiecznych”.

Do takich warunków dążą kroki Ministerstwa Gospodarki, które poszukuje alternatywnych – dla rosyjskich – dostaw ropy oraz gazu. Przykładem jest zakup (umowa podpisana 28 lutego 2007 roku) przez Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo 15% udziałów w złożach Skarv i Snadd na Norweskim Szelfie Kontynentalnym. Według szacunków, łączna wielkość udziałów sięga 35,7 mld m<sup>3</sup> gazu ziemnego oraz 18,3 mln m<sup>3</sup> ropy naftowej.

W polskich rękach jest jednak więcej złóż pozarosyjskich: m.in. Ryszard Krauze zakupił niedawno w Kazachstanie złoża szacowane na 2 mld baryłek. Taka ilość wystarczyłaby Polsce na 13 lat, gdyby została skierowana w całości do kraju. Dodatkowo grupa Lotos znalazła na dnie Bałtyku największe z eksploatowanych dotąd złóż ropy.

Szukanie alternatywnych źródeł dostaw surowców to jedno. Drugim czynnikiem wpływającym na stabilizację bezpieczeństwa jest utrzymywanie rezerw paliwowych, mających zagwarantować płynność energetyczną na wypadek niebezpieczeństwa zakręcenia kurka z ropą przez któregokolwiek z dostawców. Sprawę rezerw paliwowych reguluje ustawa o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i w sytuacjach zakłóceń na rynku naftowym. Ustawa ta określa kompleksowo środki przeciwdziałania zakłóceniom i skutkom zakłóceń w dostawach paliw. Obejmuje także odpowiedzialnością za bezpieczeństwo firmy zajmujące się sprowadzaniem i dystrybucją paliw. Zobowiązane one będą – z mocy ustawy – do odpowiednich procedur, m.in. do magazynowania rezerw. Zapasy – nazywane w ustawie zapasami interwencyjnymi – obejmują rezerwy paliw, tworzone i utrzymywane przez producentów i handlowców, oraz zapasy państwowe, tworzone przez ministra gospodarki i utrzymywane przez Agencję Rezerw Materiałowych. Zapasy ropy naftowej w 2008 r. osiągnęły poziom wystarczający na 90 dni, a zapasy gazu na 30 dni. Oznacza to, że koncerny paliwowe będą zobowiązane do stałego utrzymywania rezerw paliw płynnych na poziomie średniej kwartalnej sprzedaży (lub importu). Zapisy ustawy dają szefowi resortu gospodarki możliwość podjęcia działań w sytuacji wystąpienia kryzysu. Może on, w drodze rozporządzenia, wprowadzić na terytorium Polski ograniczenia maksymalnej ilości paliw sprzedawanych na stacjach benzynowych, wprowadzić godziny sprzedaży paliw, wprowadzić ograniczenia dopuszczalnej prędkości, a nawet ograniczyć transport towarów i ludzi.

Obecność Naftobaz, jako podmiotu niezależnego od producentów paliw i działającego na zasadach rynkowych, umożliwi sieciom detalicznym dostęp do różnych źródeł zaopatrzenia, co sprzyja rozwojowi konkurencji i przekłada się na ceny paliw przy dystrybutorze. Z drugiej strony Naftobazom zależy na liczebności podmiotów paliwowych. Im jest ich więcej, tym większe są szanse na umowy handlowe. Od liczby klientów zależą też inwestycje, m.in. w rozbudowę pojemności zbiornikowych. Dywersyfikacja portfela zamówień ma zapobiec

powtórzeniu się sytuacji sprzed kilku lat, gdy firma była niemal całkowicie zależna od jednego kontrahenta – PKN Orlen.

Dostęp do całej infrastruktury logistycznej, a więc nie tylko baz magazynowo-dystrybucyjnych, ale także rurociągów produktowych, które zapewniają najtańszy transport paliw na duże odległości, decyduje o możliwościach i opłacalności dostaw. Taki dostęp dla wszystkich graczy rynkowych ma zapewnić operator logistyczny. Oferowałby kompleksową usługę logistyczną, obejmującą transport i magazynowanie paliw, po transparentnych cenach. Obecnie z krajowych rurociągów paliwowych korzysta niemal wyłącznie PKN Orlen.

Doprowadzenie do powołania Niezależnego Operatora Logistycznego (NOL) to jedno z ostatnich zadań przeznaczonych do likwidacji Nafty Polskiej SA, który powinien stać się stabilizatorem rynku paliwowego i wpływać na obniżenie kosztów utrzymywania zapasów paliw i ich transportu, a tym samym na zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego kraju. Zwiększy to konkurencję i wymusi większą elastyczność firm paliwowych. Konieczne są też nowe inwestycje w infrastrukturę logistyczną, zwłaszcza rurociągi produktowe – krajowe i transgraniczne, a także dostosowanie istniejących już struktur do nowych wymogów otwartego rynku.

Nad koncepcją restrukturyzacji logistyki paliwowej i utworzenia krajowego operatora Nafta Polska pracuje już od kilku lat. Ostatnio jednak zrobiono ogromny krok naprzód, przesyłając do ministerstwa gospodarki 27 marca br. projekt powołania NOL. Zgodnie z nim, integracja polskiej logistyki paliwowej powinna zostać dokonana wokół Naftobaz i rurociągów produktowych wydzielonych z Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych „Przyjaźń” SA. Dotychczas obie firmy logistyczne lat rywalizowały o prymat w planowanym podmiocie. Rywalizacja była jedną z przyczyn, która uniemożliwiła jego powstanie. Utworzenie NOL-a może nastąpić jeszcze w tym roku. Obecnie nad projektem pracuje resort gospodarki. Obie spółki (Naftobazy i PERN) należą do skarbu państwa, perspektywicznie bardziej strategicznym partnerem wydają się być Naftobazy. PERN, jako operator ropociągu „Przyjaźń”, jest związany długoterminowymi umowami handlowymi na transport rosyjskiej ropy z PKN Orlen, firmą prywatną, na którą państwo będzie mieć malejący wpływ. Do potrzeb Orleń dostosowany jest układ infrastruktury rurociągowej. Jediną firmą, na którą skarb państwa ma bezpośredni wpływ i która nie jest związana z żadnym partnerem na rynku w taki sposób, że wymuszałyby to na nim decyzje inwestycyjne, są Naftobazy. W wyniku kolejnych

kryzysów energetycznych za wschodnią granicą i stosowania przez Rosjan metody szantażu energetycznego dla osiągnięcia celów politycznych, polskie władze coraz wyraźniej to sobie uświadamiają.

#### **4.3.3. Prognozy rozwiązania przez Polskę problemu zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych**

Analizując i oceniając ostatnie wydarzenia na świecie widać, że trwający na świecie kryzys na rynku finansowym stopniowo rozprzestrzenił się na pozostałe gałęzie gospodarki. Wraz z osłabianiem się działalności gospodarczej na głównych rynkach przede wszystkim w Stanach Zjednoczonych (jeden z największych importerów surowców), nieustannie niższe podlegają notowania najważniejszego surowca jakim jest ropa naftowa. Napływają także niepokojące sygnały z rynku chińskiego, na którym zaobserwowano pierwszy od dłuższego czasu spadek eksportu i produkcji przemysłowej. Przypuszcza się, że wraz z przedłużającym się kryzysem cena ropy naftowej podobnie jak innych surowców nie będzie zyskiwać na wartości. Warto również podkreślić, że przy niezmiętej podaży jaka zostanie prawdopodobnie utrzymana przez kraje OPEC i słabnącym popycie na ropę, cena surowca w 2009 roku ustabilizuje się na obecnych poziomach. W czasie hossy jaka trwała w latach 2006 – 2007 popyt przewyższał podaż i rósł o ponad 1,00% rocznie, podczas gdy podaż malała. Odwrócenie powyższej tendencji obserwowane było już od początku 2008 roku, a zmianom nie sprzyjały informacje o zapasach w Stanach Zjednoczonych. Wówczas popyt minimalnie rósł, a podaż wzrastała o prawie 2,00% w skali roku. Oczekuje się, że kryzys finansowy nie pozostanie bez znaczenia na rynku paliwowym. Prognozy światowego popytu na ropę naftową zostały obniżone do 87,2 mln baryłek dziennie w 2009 roku. Prognozy te zakładają jednak dalszy wzrost popytu na ropę naftową licząc rok do roku o około +0,8%. Ogólne tendencje na rynku zakładają spadek popytu dla krajów OECD do 1,3% w 2009 roku i 3,4% w krajach nie należących do OECD.

Ponadto na podstawie raportu Międzynarodowej Agencji Energii (IEA) wynika, że bezpieczeństwo dostępu do obecnych źródeł energii, czyli ropy naftowej i gazu ziemnego utrzymane zostanie do roku 2040. Jednakże rynek ten wymaga inwestycji, których łączna wartość przekroczy 8,0 biliona USD. Warto również wspomnieć, że w najbliższym czasie nie ma co się martwić o wysokość zasobów paliw kopalnych. Wynika to z podwojenia poziomu obecnie udokumentowanych złóż ropy w porównaniu do lat 80 XX wieku. Ilość ropy w odkrytych

złożach, według IEA, gwarantuje zaspokojenie światowych potrzeb przy obecnym poziomie popytu przez ponad 40 lat. O poziomie zasobów ropy naftowej i gazu ziemnego zdecydowała rewizja szacunków z ubiegłych lat, niż liczba odkryć nowych złóż.

Pomimo rosnącego poziomu konsumpcji, miał miejsce umiarkowany wzrost odkrytych zasobów. Średni roczny wolumen nowo odkrytych złóż ropy od roku 2000 był wyższy niż w latach 90. Z raportu wynika, że całkowita ilość możliwych do wydobycia zasobów konwencjonalnej ropy, na które składają się wstępnie potwierdzone i prawdopodobne złoża z odkrytych pól, wzrost zapasów oraz ropa, która dopiero zostanie odkryta, szacowana jest na 3,5 bln baryłek. Szacuje się również, że ok. jednej trzeciej z tych zasobów została wydobyta do chwili obecnej. Z badań wynika także, że większość tej ropy najprawdopodobniej znajduje się na Bliskim Wschodzie, w Rosji i w regionie Morza Kaspijskiego. Całkowite zasoby możliwej do wydobycia ropy w dalekim horyzoncie czasowym, włączając ciężką ropę naftową, piaski roponośne i łupki bitumiczne, szacowane są na ok. 6,5 bln baryłek. Przy uwzględnieniu technologii otrzymywania paliwa syntetycznego z węgla oraz z gazu ziemnego potencjał zasobów wzrasta do ok. 9 bln baryłek.

W przypadku pojawienia się zakłóceń w dostawach ropy naftowej, paliw płynnych oraz gazu ziemnego, Polska posiada system zabezpieczenia ciągłości zaopatrzenia rynku w paliwa, oparty na przepisach ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego i zakłóceń na rynku naftowym. Ponadto odpowiednie struktury rządowe zapewniają sprawne i szybkie podejmowanie działań interwencyjnych na rynku paliwowym.

Jako państwo członkowskie Unii Europejskiej Polska może również liczyć na wsparcie ze strony innych państw członkowskich. Ponadto nasz kraj uczestniczy w mechanizmie interwencyjnym Międzynarodowej Agencji Energetycznej (MAE), co oznacza możliwość otrzymania wsparcia również na szczeblu tej organizacji. W systemie zapasów interwencyjnych i handlowych zgromadzono prawie 7 mln ton ropy naftowej i produktów naftowych, co zabezpiecza ok. 140 dni średniej konsumpcji paliw w kraju.

\*\*\*

## WNIOSKI

Przeprowadzone rozważania w kwestii oceny możliwości zabezpieczenia sił sojuszniczych w paliwa płynne w ramach zobowiązań HNS upoważniają do sformułowania następujących wniosków:

1. Zgłaszany przez Siły Zbrojne RP popyt na paliwa płynne na cele bieżące w zasadzie jest zaspokojony. Realizowane są dostawy w celach szkoleniowych we wszystkich rodzajach Sił Zbrojnych. Największe problemy stwarzają paliwa do turbinowych silników lotniczych. Paliwom silnikowym i lotniczym produkowanym przez PKN Orlen przedłużono certyfikat zaświadczenia o spełnieniu wszystkich wymogów na wojskowe zamówienia rządowe i NATO-wskie, na kolejne trzy lata.
2. W dyspozycji Sił Zbrojnych znajduje się obecnie prawie 500 obiektów związanych z gospodarką paliwami płynnymi, z czego składy to 128 obiektów, w tym 14 w bazach materiałowych (materiałowo-technicznych), a stacje paliw jednostek wojskowych to 384 obiekty. Stan składów i stacji paliw oraz ich urządzeń magazynowo-dystrybucyjnych eksploatowanych od lat bez remontów generalnych i często modernizacyjnych, jest bardzo zróżnicowany. W samych składach baz materiałowych i materiałowo-technicznych (ogółem 14 obiektów) struktura wiekowa przedstawia się następująco: 1 skład – ponad 20 lat, 4 składy – ponad 40 lat, 6 składów – ponad 50 lat, 3 składy – ponad 60 lat. Składy te wymagają gruntownej modernizacji z uwagi na wprowadzenie do systemu zaopatrywania SZ RP nowego paliwa F-34. Konstrukcja zbiorników, ocynkowane elementy instalacji paliwowej, miedziane elementy w armaturze zbiornikowej negatywnie wpływają na jakość paliwa F-34 i wymagają wymiany na elementy konstrukcyjne nie zawierające związków miedzi oraz cynku.
3. Ocena obecnej infrastruktury paliwowej Polski, jej stanu technicznego, struktury pojemnościowej oraz oferowanych na rynku paliw płynnych (także pod względem spełnienia standardów jakościowych paliw płynnych i kryteriów technicznych dotyczących infrastruktury paliwowej stacjonarnej) upoważnia do stwierdzenia, że:
  - w zależności od zagrożenia w rejonie, skład i wielkość sił sojuszniczych, które mogłyby korzystać z pomocy naszego kraju w zakresie wsparcia logistycznego, w tym paliw płynnych zostanie dopiero określona, obecnie precyzyjnie nie można takiej wielkości i składu tych sił określić;

- mając na uwadze przeprowadzaną obecnie rozbudowę w wydzielonych składach paliw, w sumie o 170 000 m<sup>3</sup>, z dużym prawdopodobieństwem można przypuszczać, że prognozowane potrzeby (określone w planach użycia tych sił, w zależności od zakresu, obszaru i charakteru przyszłych działań) mogą kształtować się w granicach 100 000-150 000 m<sup>3</sup>;
- zakończenie procesu realizacji zadań (w ramach NSIP) rozbudowy stacjonarnej infrastruktury paliw znacznie usprawni i podwyższy poziom realizacji usług logistycznych, w zakresie dostaw paliw płynnych nie tylko siłom sojuszniczym ale także jednostkom wojskowym SZ RP;
- polski rynek paliw oferuje paliwa płynne odpowiadające standardom NATO-wskim, co potwierdzają dostawy realizowane przez nasz kraj dla sił zbrojnych państw NATO biorących udział w ćwiczeniach na terenie ośrodków szkolenia poligonowego w Polsce oraz producenci krajowi oferujący paliwa: F-34, F-44, F-75;
- stacjonarna infrastruktura paliwowa, w szczególności stacje paliw, w kraju jest zróżnicowana; wysoki poziom oferują operatorzy zagraniczni oraz dwa koncerny krajowe (PKN Orlen, i Grupa Lotos), nieco niższy poziom jest oferowany przez operatorów niezależnych i prywatnych właścicieli stacji paliw.

## ZAKOŃCZENIE

Rozważania podjęte i przeprowadzone w rozprawie, które były ukierunkowane na:

- rozwiązanie głównego problemu badawczego w brzmieniu: w jakim stopniu polski potencjał paliw płynnych spełnia oczekiwania wynikające z pełnienia roli państwa-gospodarza?, oraz problemów szczegółowych sformułowanych w postaci pytań: - czy i w jakim zakresie problem zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych funkcjonuje w ramach HNS i jakie są jego uwarunkowania?; - czy istniejący potencjał paliw płynnych Polski jest zdolny zapewnić dostawy paliw płynnych dla sił zbrojnych państw NATO, biorących udział w operacjach na obszarze naszego kraju?; - czy oferowany asortyment paliw płynnych (ilościowy i jakościowy) spełnia wymogi NATO-wskie w zakresie dostaw paliw płynnych?;
- następujących celów:
  - ◆ identyfikacji i analizie zobowiązań wynikających z członkostwa w Sojuszu NATO w aspekcie wsparcia przez państwo - gospodarza;
  - ◆ dokonaniu kompleksowej identyfikacji i analizy potencjału paliw płynnych kraju ze szczególnym uwzględnieniem możliwości dostaw paliw dla wojsk sojuszniczych biorących udział w działaniach na obszarze RP;
  - ◆ próbie przedstawienia ocen możliwości oraz barier i zagrożeń w realizacji zobowiązań sojuszniczych w zakresie dostaw paliw płynnych (w ramach HNS);

upoważniają do sformułowania szeregu wniosków.

**Pierwszy.** Analizy dotyczące określenia stopnia spełniania przez polski potencjał paliw płynnych oczekiwań wynikających z pełnienia roli państwa-gospodarza dowiodły, że istniejący potencjał paliw płynnych Polski nie spełnia wymogów NATO-wskich w zakresie standardów jakościowych paliw płynnych i kryteriów technicznych dotyczących infrastruktury paliwowej stacjonarnej. Może zapewnić dostawy paliw płynnych dla sił sojuszniczych biorących udział w operacjach na obszarze RP w czasie pokoju, sytuacjach kryzysowych i konfliktach lokalnych jeśli zostaną spełnione kryteria jakościowe i wymogi NATO-wskie w zakresie produkcji jednolitego paliwa i infrastruktury stacjonarnej. Sytuacja ta ma miejsce mimo, że w ostatnich latach dokonano znaczącego postępu technologicznego w zakresie rozwoju technicznego infrastruktury paliwowej. Jest on przy tym zróżnicowany, jest znacznie wyższy w przypadku firm wiodących na polskim rynku paliwowym (PKN Orlen i Grupa Lotos oraz operatorzy zagraniczni) oraz znacznie niższy poziom, z wyjątkami oferują pozostali operatorzy sektora

naftowego. Natomiast standardy jakościowe paliw płynnych zostały przez nasz kraj spełnione. Polski rynek paliw oferuje paliwa płynne odpowiadające standardom NATO-wskim, co potwierdzają dostawy realizowane przez nasz kraj dla sił zbrojnych państw NATO biorących udział w ćwiczeniach na obszarze naszego kraju.

**Drugi.** Wykorzystanie zasobów cywilnych i wojskowych stacjonarnego potencjału paliw płynnych należy planować łącznie, gdyż mają one charakter komplementarny i uzupełniają się nawzajem, zwiększając możliwości wspieranych wojsk. Niezwykle ważnym elementem jest wydzielenie punktów kontaktowych dysponujących niezbędnymi informacjami o możliwości udzielenia wsparcia, w których gromadzone są i przechowywane informacje o istniejących zasobach obronnych. Kluczowe znaczenie dla integracji z Sojuszem ma podejmowanie komplementarnych działań na szczeblu władzy ustawodawczej i wykonawczej służących umacnianiu zdolności obronnych państwa, w tym w sferze prawnej i ekonomiczno – finansowej.

**Trzeci.** Narzędziem Sojuszu służącym do zaspokajania potrzeb w zakresie tworzenia niezbędnych zdolności wojskowych jest Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP), który tworzony jest ze składek wnoszonych przez kraje uczestniczące w programie. Priorytet w sferze ekonomiczno – finansowej winien być nadany umiejętnemu wykorzystaniu Programu Inwestycyjnego NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP - NATO Security Investment Problem) do rozbudowy infrastruktury na terytorium naszego państwa, która jest przewidziana do wykorzystania przez inne państwa Sojuszu, w tym zwłaszcza w celu wypełniania przez Polskę obowiązków wsparcia ze strony państwa – gospodarza. W jego ramach bezwzględnie należy dokończyć rozpoczęte prace w zakresie dostosowania infrastruktury paliwowej w bazach paliwowych, na lotniskach i portach, w tym także prace dostosowawcze urządzeń stacjonarnych składów do technicznych standardów natowskich. Z uwagi na poważne problemy infrastrukturalne w zakresie transportu i logistyki surowców Polski w basenie Morza Bałtyckiego i Północnego, przede wszystkim konieczne jest rozpoczęcie budowy rurociągów produktowych oraz powiększanie bazy magazynowej.

**Czwarty.** Wsparcie ze strony państwa – gospodarza realizowane jest w możliwie najszerszym, jednak uzgodnionym zakresie, w pierwszej kolejności przez siły zbrojne, a w następnej przez potencjał wykonawczy sektora cywilnego, państwa udzielającego pomocy. Wynika to z faktu, iż HNS nie jest wyłącznie domeną wojska, lecz dotyczy całego państwa,

wszystkich jego struktur, ośrodków władzy, a także obowiązującego prawodawstwa, dostosowanego do podpisanych umów międzynarodowych. O sprawności działania państwa w tym zakresie świadczy osiągnięcie interoperacyjności, tj. zdolności do współdziałania z sojusznikami poprzez poznanie, przyjęcie i wdrożenie sojuszniczych doktryn HNS

**Piąty.** Planowane zmiany struktur logistycznych sił zbrojnych winny mieć na celu zapewnienie utrzymania niezbędnego potencjału logistycznego na poziomie umożliwiającym realizację zobowiązań sojuszniczych, a także poprawę efektywności gromadzenia, dystrybucji i odtwarzania wymaganych zapasów środków zaopatrzenia. Podstawą wzajemnych świadczeń są kontrakty (umowy) zawierane na zasadach komercyjnych, poprzez składanie zamówień na dostawę paliw przez kraje wysyłające swoje wojska lub dowódcę NATO. Koszty świadczonych dostaw paliw płynnych powinny być odzwierciedleniem poniesionych wydatków netto (bez podatku VAT) lub wzajemnie kompensowane w ramach wymiany barterowej (usługa za usługę lub towar za towar).

**Szósty.** Warunkiem niezbędnym do udzielenia wsparcia państwa – gospodarza dla operacji lub ćwiczeń sojuszniczych prowadzonych na terytorium RP jest zawarcie Porozumienia Ogólnego w sprawie HNS (HNS MOU), Porozumienia Technicznego (TA) i/lub Wspólnego Porozumienia HNS. Generalną zasadą stosowaną podczas operacji i ćwiczeń sojuszniczych jest uznanie, iż Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego oraz państwa uczestniczące w ćwiczeniu dokonują zwrotu kosztów za udzielone wsparcia tylko wtedy, gdy generuje ono dodatkowe koszty państwa - gospodarza.

**Siódmy.** Analizy rozwoju społeczno-gospodarczego dowodzą, że zapotrzebowanie na surowce energetyczne, w tym ropy naftowej i produktów ropopochodnych będzie rosło ze względu na przyrost ludności i postępujące uprzemysłowienie wielu krajów. Ropa naftowa okazuje się być jednym z najważniejszych artykułów w handlu, a duże koncerny walcą między sobą o panowanie na rynku. Często ropa naftowa jest kartą przetargową w konfliktach międzynarodowych. Rozmieszczenie w świecie dotychczas udokumentowanych zasobów (rezerw) ropy naftowej wyraźnie wyróżnia kraje Bliskiego Wschodu, gdzie znajduje się 60% rezerw ropy naftowej, a dodatkowo są to regiony niestabilne gospodarczo i politycznie.

**Ósmy.** Ceny ropy na rynkach światowych podlegają dużym zmianom. Wynikają one przede wszystkim z wielu złożonych oddziaływań rynkowych zarówno po stronie podaży jak i popytu. Stronę podażową kształtują przede wszystkim: czynniki polityczno-gospodarcze,

uwarunkowania geologiczne oraz relatywnie niski poziom inwestycji w infrastrukturę wydobywczą w ostatnim dziesięcioleciu. Istotną rolę w kształtowaniu cen ropy odgrywają rozmaite napięcia polityczne w krajach eksportujących ropę, np. strajki i ograniczenia produkcji. Znaczną rolę odgrywają również procesy geopolityczne, takie jak działalność zorganizowanych grup niszczących infrastrukturę energetyczną, która zwiększa niedobór energii i powoduje wzrost cen ropy. W znacznym stopniu wpływ na ceny paliw ma państwo, poprzez nakładanie podatków i uchwalanie ustaw oraz aktów prawnych. Obecnie, przy wzroście zapotrzebowania na energię i systematycznym wyczerpywaniu się surowców energetycznych, działania państwa mające na celu promocję ekologii i energooszczędności są coraz bardziej widoczne szczególnie w Unii Europejskiej. Taka inicjatywa może prowadzić do obniżenia popytu na paliwa.

**Dziewiąty.** Polska jest krajem o ograniczonych i niedostatecznych zasobach ropy naftowej. Krajowe, roczne wydobycie kształtuje się na poziomie około 3% krajowego zapotrzebowania. W tej sytuacji większość surowca jest importowana z zagranicy, głównie z Rosji. Dowodzi to jednocześnie dużego stopnia zagrożenia bezpieczeństwa energetycznego kraju. Jego zwiększenie wydaje się być możliwe przez: zwiększenie stopnia dywersyfikacji źródeł dostaw ropy naftowej, rozumianej jako uzyskiwanie ropy naftowej z różnych regionów świata, od różnych dostawców, pośredników, z wykorzystaniem alternatywnych szlaków transportowych; zwiększenie poziomu konkurencji w sektorze, celem minimalizowania negatywnych skutków dla gospodarki wynikających ze wzrostu cen surowców na rynkach światowych; ograniczenie ryzyka wrogiego przejęcia podmiotów zajmujących się przerobem ropy naftowej, świadczących usługi w zakresie przesyłu i magazynowania ropy naftowej oraz produktów naftowych; rozbudowę systemu logistyki ropy naftowej i paliw płynnych; zwiększenie ilości ropy przesyłanej tranzytem przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; powstanie infrastruktury umożliwiającej transport do polskich odbiorców ropy naftowej z regionu Morza Kaspijskiego; uzyskanie przez polskich przedsiębiorców dostępu do własnych złóż ropy naftowej poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej; przystąpienie Rzeczypospolitej Polskiej do Międzynarodowej Agencji Energetycznej - udział w mechanizmie antykryzysowym państw członkowskich MAE;

**Dziesiąty.** Jakość, pewność i koszty zaopatrzenia w paliwa mają ogromne znaczenie i wpływ na konkurencyjność produktów firm polskich tak na rynku polskim jak i międzynarodowym. Z uwagi na niewystarczające moce przerobowe rafinerie polskie nie

zaspakajają popytu na produkty ropopochodne. Polska w tej sytuacji jest więc uzależniona od dostaw gotowych produktów ropopochodnych; Spodziewany deficyt pojemności zbiornikowej dla utrzymywania obowiązkowych zapasów paliw płynnych stał się główną przesłanką do realizacji inwestycji w Naftobazach, największego w kraju operatora logistycznego produktów naftowych. Rosnąca nierównowaga w zakresie zapotrzebowania i produkcji oleju napędowego oraz spodziewana nadprodukcja benzyn skutkuje wzrostem zapotrzebowania na import i eksport zarówno paliw, jak i ich półproduktów.

**Jedenasty.** Siły zbrojne RP, stosownie do struktury i wyposażenia oraz technologii procesów zaopatrywania, posiadają odpowiednią stacjonarną bazę magazynową do utrzymywania zapasów paliw płynnych. Aktualnie w siłach zbrojnych funkcjonuje około 500 obiektów stacjonarnej infrastruktury paliwowej, istotnym problemem tych obiektów jest fakt, że dopuszczenie do eksploatacji posiada ok. 70% ogólnej ilości zbiorników. Znaczny udział w dystrybucji paliw odgrywają operatorzy zagraniczni, którzy posiadają ponad 1200 stacji paliwowych operujących na rynku polskim.

**Dwunasty.** Polski rynek naftowy jest elementem rynku europejskiego, a tym samym trendy cenowe występujące na rynkach międzynarodowych, mają odwzorowanie w notowaniach ropy i paliw gotowych, przenoszą się na nasz rynek krajowy. Charakterystyczną cechą polskiego sektora paliwowego jest jego znaczna koncentracja. Około 30% wszystkich stacji paliwowych należy do koncernu PKN ORLEN S.A. Koncerny zagraniczne mają analogicznie ok. 12% udziałów. Ponad połowa stacji paliw w Polsce to obiekty należące do niezależnych właścicieli. Dla rozwoju gospodarczego Polski kluczowym zadaniem jest wzrost konkurencyjności gospodarki, a jednym z jej warunków jest rzeczywista konkurencja na rynku paliwowym. Dlatego utrzymanie koncepcji niezależnego rozwoju dwóch krajowych ośrodków przerobu i dystrybucji paliw (PKN Orlen i Grupa LOTOS) należałoby uznać za zasadne. Istotnym problemem na polskim rynku paliw są regulacje dotyczące zapasów obowiązkowych paliw oraz biopaliw. Od 1 stycznia 2008 r. istnieje obowiązek wprowadzenia biokomponentów na krajowy rynek paliwowy. Narodowy Cel Wskaźnikowy, określający minimalny udział biokomponentów w paliwach i biopaliwach, wynosił w minionym roku 3,45%. Wstępne szacunki pokazują, że w zeszłym roku Narodowy Cel Wskaźnikowy został osiągnięty;

**Trzynasty.** Najistotniejszym czynnikiem wpływającym na zmiany popytu na paliwa jest tempo rozwoju gospodarczego kraju. Jeżeli jest ono wysokie, zużycie paliw systematycznie

wzrasta. W przypadku oleju napędowego mamy do czynienia z czynnikami wzrostu konsumpcji oleju napędowego, do których należy zaliczyć: stopniowe zmniejszanie szarej strefy zużycia lekkiego oleju opałowego do celów trakcyjnych; zakładany wzrost liczby samochodów na 1000 mieszkańców w Polsce i popularności pojazdów z silnikiem diesla; rozwój gospodarczy kraju stymulujący wzrost konsumpcji paliw.

**Czternasty.** Ważnym konsumentem paliw płynnych są Siły Zbrojne. Poziom ich zużycia w normalnych warunkach, uzależniony jest w dużej mierze od przydzielonych limitów finansowych. Zgodnie z obowiązującymi dokumentami prawnymi w zakresie systemu tworzenia, utrzymywania i finansowania zapasów ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego, obecnie funkcjonujący system tworzą następujące elementy: zapasy interwencyjne ropy naftowej i produktów naftowych (w tym ropopochodnych paliw ciekłych, biopaliw ciekłych oraz PLG); zapasy obowiązkowe ropy naftowej i produktów naftowych. Zadania związane z ich tworzeniem, utrzymaniem i finansowaniem spoczywają na podmiotach gospodarczych – czyli producentach i importerach; oraz zapasy państwowe ropy naftowej i produktów naftowych, bez LPG, które są tworzone i utrzymywane przez Agencję Rezerw Materiałowych, a finansowane z budżetu państwa.

**Piętnasty.** Rozszerzenie NATO na wschód wiąże się z koniecznością budowy i rozwoju baz wojskowych, w tym baz logistycznych. Idealnym miejscem do przechowywania strategicznych zapasów ropy i gazu to polskie złoża soli. Solne magazyny są tanie, pojemne, bezpieczne dla środowiska i niewrażliwe na zagrożenia naturalne i ataki terrorystyczne;

**Szesnasty.** Analiza i ocena uwarunkowań infrastrukturalnych polskiego sektora paliwowego dowodzi jego niedopasowania do potrzeb gospodarki narodowej, jak i sił zbrojnych. Największym wyzwaniem na najbliższe lata, stojącym przed polską branżą paliwową (i światową) jest budowa infrastruktury logistycznej i eksploatacja mniejszych niż dotychczas złóż surowców. Dlatego też priorytetem staje się w pierwszej kolejności modernizacja istniejących i nowobudowanych pojemności zbiornikowych na potrzeby Sił Zbrojnych RP. Koniecznym wydaje się również reorganizacja systemu zaopatrywania sił zbrojnych w mps, w oparciu o 3 szczeble organizacyjne: Centralny Organ Logistyczny (COL); Regionalny Organ Logistyczny (ROL); oraz Wojskowy Oddział Gospodarczy (WOG) i Oddział Zabezpieczenia (OZ).

**Siedemnasty.** Popyt Sił Zbrojnych RP (we wszystkich ich rodzajach), a także wojsk sojuszniczych przebywających na ćwiczeniach w Polsce na paliwa jest w zasadzie zaspokojony. Pewne trudności ujawniają się tylko czasowo w zakresie dostaw paliwa lotniczego. Niektórzy przedstawiciele wojsk sojuszniczych korzystają z własnych paliw lotniczych, mimo, że te które są produkowane przez PKN Orlen mają certyfikat zaświadcający o spełnieniu wszystkich wymogów na wojskowe zamówienia rządowe i NATO-wskie.

**Osiemnasty.** Siły Zbrojne RP obecnie dysponują prawie 500 obiektami związanymi z gospodarką paliwami płynnymi, z czego składy to 128 obiektów, w tym 14 w bazach materiałowych (materiałowo-technicznych), a stacje paliw jednostek wojskowych to 384 obiekty; Ich stan odbiega jednak od oczekiwań i jest bardzo zróżnicowany. Będące w dyspozycji składy i stacje paliw oraz urządzenia magazynowo-dystrybucyjne w dominującej części eksploatowane są od lat bez remontów generalnych i modernizacji. Charakteryzuje je przestarzała struktura wiekowa. Wymagają one gruntownej modernizacji z uwagi na wprowadzenie do systemu zaopatrywania SZ RP nowego paliwa F-34. Konstrukcja zbiorników, ocynkowane elementy instalacji paliwowej, miedziane elementy w armaturze zbiornikowej negatywnie wpływają na jakość paliwa F-34 i wymagają wymiany na elementy konstrukcyjne nie zawierające związków miedzi oraz cynku.

**Dziewiętnasty.** Analiza obecnej infrastruktury paliwowej Polski (stacjonarnej i mobilnej), jej stanu technicznego, struktury pojemnościowej oraz oferowanych na rynku paliw płynnych (także pod względem spełnienia standardów jakościowych paliw płynnych i kryteriów technicznych dotyczących infrastruktury paliwowej stacjonarnej) prowadzi do zróżnicowanych ocen. Wysoki poziom oferują operatorzy zagraniczni oraz dwa koncerny krajowe (PKN Orlen, i Grupa Lotos), nieco niższy poziom jest oferowany przez operatorów niezależnych i prywatnych właścicieli stacji paliw. Te zróżnicowane oceny wynikają również z faktu braku precyzyjnego określenia, w zależności od zagrożenia w danym rejonie, składu i wielkość sił sojuszniczych, które mogłyby korzystać z pomocy naszego kraju w zakresie wsparcia logistycznego, w tym paliw płynnych. Mając na uwadze przeprowadzaną obecnie rozbudowę w wydzielonych składach paliw, z dużym prawdopodobieństwem można przypuszczać, że prognozowane potrzeby (określone w planach użycia tych sił, w zależności od zakresu, obszaru i charakteru przyszłych działań) mogą kształtować się w granicach 100 000- 150 000 m<sup>3</sup>. Zakończenie procesu realizacji zadań (w ramach NSIP) rozbudowy stacjonarnej infrastruktury paliw znacznie usprawni

i podwyższy poziom realizacji usług logistycznych, w zakresie dostaw paliw płynnych nie tylko siłom sojuszniczym, ale także jednostkom wojskowym SZ RP.

**Dwudziesty.** Koniecznym i celowym działaniem wydaje się wypracowanie, naukowo uzasadnionych, założeń wykorzystania stacjonarnego potencjału paliwowego kraju w zakresie dostaw paliw płynnych dla sił sojuszniczych biorących udział w operacjach na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w czasie pokoju, w sytuacjach kryzysowych i konfliktach lokalnych. Dotyczy to zwłaszcza określenia niezbędnych działań organizacyjno-technicznych które należy podjąć, w celu osiągnięcia pełnej zdolności stacjonarnej infrastruktury paliw w płynnych do świadczenia usług logistycznych w zakresie dostaw paliw płynnych siłom sojuszniczym

## BIBLIOGRAFIA

### A. Pozycje zwarte

1. Balcerowicz B., Obrona narodowa i zobowiązania sojusznicze, Warszawa 1999 cz.II.
2. Balcerowicz B., Obronność państwa średniego, Warszawa 1997.
3. Balcerowicz B., Strategia obronna państwa średniej wielkości, w: „Zeszyty Naukowe AON” 1994, nr 4.
4. Balcerowicz B., Sojusz a Obrona Narodowa, Warszawa 1999.
5. Balcerowicz B., Możliwe strategie-teorie, koncepcje, w „ Myśl Wojskowa” 1996, nr 5.
6. Bałtowski M., Biszewski M., Transformacja gospodarcza w Polsce, PWN, Warszawa 2007.
7. Beier P.F, K.Rutkowski, Logistyka, SGH , Warszawa 1993.
8. Bezpieczeństwo polityczne i wojskowe, Praca zbiorowa pod red. A. Ciupińskiego i M. Malaka, AON, Warszawa 2004.
9. Bożek M., Troszczyński M., Społeczno-polityczne i normatywne uwarunkowania bezpieczeństwa w Europie, AON, Warszawa 2007.
10. Bezpieczeństwo zewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej, AON, Praca zbiorowa pod red. T. Jemioły i K. Malaka, AON, Warszawa 2002.
11. Christopher M., Logistyka i zarządzanie łańcuchem podaży, Profesjonalna Szkoła Biznesu, Kraków 1998.
12. Coyle J.J., Bardi E.J., Langley C.J. Zarządzanie logistyczne, PWE, Warszawa 2007.
13. Dawidczyk A., Nowe wyzwania, zagrożenia i szanse dla bezpieczeństwa Polski u progu XXI wieku, AON, Warszawa 2001
14. Drażczyk W., Logistyka Sił Powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej w połączonych działaniach wielonarodowych, AON, Warszawa 2001
15. Encyklopedia popularna PWN, Warszawa, 1982.
16. Geopolityka rurociągów: współzależność energetyczna a stosunki międzypaństwowe na obszarze postsowieckim, Red. naukowa E. Wyciszkiewicz, Polaki Instytut Spraw Międzynarodowych, PISM, Warszawa 2008.

17. Gizicki W., Polityczne uwarunkowania bezpieczeństwa europejskiego, wyd. A. Marszałek, Toruń 2008 r.
18. Glinka B., Kulturowe uwarunkowania przedsiębiorczości, PWE, 2008.
19. Gołemska E., Logistyka jako zarządzanie łańcuchem dostaw, Wyd. AE w Poznaniu, Poznań 1994.
20. Gryz J., Rosyjska polityka energetyczna: implikacje dla bezpieczeństwa Polski, skrypt wykładu, AON – WBN, Warszawa 2009.
21. Górski P., Współczesne wykorzystanie zasobów na rzecz obronności, w: Zarys ekonomiki bezpieczeństwa, Pod redakcją J. Płaczka, AON, Warszawa 2009.
22. Host Nation Support Capability, Guide Book for exercise STRONG RESOLVE 2002, Warszawa –marzec 2002 r.
23. Halizak E., Bezpieczeństwo narodowe Polski: geopolityczne i geoeconomiczne uwarunkowania, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2007.
24. Huzarski M., Zmienne podstawy bezpieczeństwa i obronności, AON, Warszawa 2009
25. Janiec M., Środkowoeuropejski rynek paliwowy, Instytut III Rzeczypospolitej, Ośrodek Studiów i Analiz, Gdańsk/Warszawa 2002.
26. Józwik B., Ponikowski H., Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju regionalnego, KUL, Lublin 2008.
27. Kisiel-Łowczyk A. B. (red.), Współczesna gospodarka światowa, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2000.
28. Kompendium wiedzy o logistyce, pod red. E. Gołemskiej, PWN, Warszawa-Poznań 2002.
29. Księżopolski K. M., Ekonomiczne zagrożenia bezpieczeństwa państw. Metody i środki przeciwdziałania., UW, Warszawa 2004.
30. Kupiecki R., Kierunek atlantycki w polskiej polityce zagranicznej po 1989r., w: Polska polityka bezpieczeństwa 1989-2000, Warszawa 2001.
31. Kurek S.T., Sułek M., Olszewski J., Potęga NATO w wymiarze ekonomiczno-obronnym, AON, Warszawa 2009.
32. Łepkowski W., Podstawy strategii wojskowej, WKO AON, Warszawa 2007.

33. Madej M., Polska w systemie bezpieczeństwa międzynarodowego, w: Polska w stosunkach międzynarodowych, Redakcja naukowa S. Bieleń, UW, Warszawa 2007.
34. Majewski T., Miejsce celów, problemów i hipotez w procesie badań naukowych, AON, Warszawa 2003.
35. Materiały z konferencji naukowo-technicznej nt. „Zapewnienie jakości wyrobów obronnych MPS w aspekcie wymagań NATO”, Rynia 12-13 grudnia 2000 r.
36. Misala J., Pluciński E. M., Handel wewnątrzgałęziowy między Polską a Unią Europejską. Teoria i praktyka, Dom Wydawniczy ELIPSA, Warszawa 2000.
37. Mucha L., Zasilanie walczących wojsk, MON, Warszawa 1979.
38. Nowak E., Logistyka w sytuacjach kryzysowych, AON, Warszawa 2005.
39. Zarządzanie kryzysowe w sytuacji zagrożeń niemilitarnych, AON, Warszawa 2007.
40. Obrona cywilna (niemilitarna) w obronie narodowej III RP, Redakcja naukowa W.Kitler, AON, Warszawa 2001
41. Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa Polski w XXI wieku, Praca zbiorowa, Bellona 2008.
42. Oleński J., Ekonomika Informacji, PWE Warszawa 2001.
43. Olszewski R., Bezpieczeństwo współczesnego świata, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2005.
44. Pajewski K., Logistyczny system zaopatrzenia, Bellona, Warszawa 1995.
45. Pajórek L., Frańczak O., Polityka i strategia międzynarodowych organizacji bezpieczeństwa, DPO MON, Warszawa 2006.
46. Polska polityka bezpieczeństwa 1989-2000, Pod red. R.Kuźniara, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2001
47. Pieter J., Zarys metodologii pracy naukowej, PWN, Warszawa 1975.
48. Pieter J., Zarys metodologii pracy naukowej, IPNiSW, Warszawa 1995.
49. Pietraś Z. J., Unia Europejska wobec procesów globalizacji, w: Oblicza procesów globalizacji, Lublin 2002.
50. Płaczek J., Finansowanie i gospodarowanie budżetem Ministerstwa Obrony narodowej w Polsce w Latach 1989-1999 ( Od Układu Warszawskiego do Sojuszu w NATO), AON, Warszawa 2000

51. Płaczek J., Podstawowe elementy teorii logistyki NATO, w : Zeszyty Naukowe AON, Warszawa 1999 nr 4.
52. Podstawy metodologiczne prac doktorskich w naukach ekonomicznych, Redakcja naukowa M. Sławińska i H. Witczak, PWE, Warszawa 2008.
53. Podstawy ekonomiki przedsiębiorstwa. Przewodnik, /red. nauk. J. Duraj/, PWE, Warszawa 2002.
54. Podstawy bezpieczeństwa narodowego Polski w erze globalizacji, AON, Warszawa 2008; R. Kuźniar, Globalizacja i polityka zagraniczna, w: Oblicza procesów globalizacji, Pod red. M. Piertasa, Wydawnictwo UMC-S, Lublin 2002.
55. Pozycja i rola Polski w środowisku międzynarodowym, w: „Polska w środowisku międzynarodowym. Problemy współzależności”, red. E. Halizak, M.Tabor, Warszawa 1993.
56. Przewodzki E., Górski P., Wybrane problemy planowania strategiczno-obronnego w warunkach członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Sojuszu Północnoatlantyckim, DSO MON, AON, Warszawa 1999.
57. Pronińska K., „Zmiany w sektorze paliwowo-energetycznym związane z przystąpieniem Polski do UE i ich wpływ na bezpieczeństwo energetyczne kraju”, w: E. Halizak (red.), Polityka zagraniczna i wewnętrzna państw w procesie integracji europejskiej, Warszawa, 2004.
58. Pronińska K., Bezpieczeństwo energetyczne - aspekty strategiczne, w: Stosunki międzynarodowe w XXI wieku, Warszawa 2006.
59. Pytkowski W., Organizacja badań i ocena prac naukowych, PWN, Warszawa 1981.
60. Realizacja zadań bezpieczeństwa przez samorząd terytorialny, Redakcja naukowa W. Kitler, Z. Piątek, AON, Sandomierz 2006
61. Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2008, GUS, Warszawa 2008.
62. Rola i miejsce administracji publicznej w realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza (HNS), Towarzystwo Wiedzy Obronnej, Warszawa 2006.
63. Rosa R., Filozofia bezpieczeństwa, Bellona, Warszawa 1995.
64. Rutkowski C., Nowa cywilizacja. Stare organizacje, MON, Warszawa 2005 (dodatek specjalny „Myśl Wojskowa”)

65. Skarżyński M., Gospodarka materiałami pędnymi i smarami w Wojsku Polskim 1918-1980. Analiza porównawcza, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych, Poznań 2003.
66. Skarżyński M., Sektor naftowy celem działań pośrednich, Bellona, Warszawa 2007 nr 3.
67. Skarżyński M., Wojny lokalne i konflikty zbrojne po II wojnie światowej. Aspekty naftowe, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych, Poznań 2004.
68. Słomeczyńska I., Europejska polityka bezpieczeństwa i obrony. Uwarunkowania - struktury - funkcjonowanie, UMCS, Lublin, 2007.
69. Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego, WSO AON, Warszawa 2002.
70. Stańczyk J., Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa, ISP PAN, Warszawa 1996.
71. Stachowiak Z., Metodyka i metodologia pisania prac kwalifikacyjnych (licencjackich, magisterskich, podyplomowych), AON, Warszawa 2004.
72. Stachowiak Z. Ekonomiczne aspekty obronności i gospodarcze podstawy funkcjonowania sił zbrojnych, AON-WSO, Warszawa 2001.
73. Stachowiak Z., Polityka gospodarczo-obronna, AON, Warszawa 1996.
74. Stachowiak Z., Ekonomia. Zarys podstawowych problemów, WSISiZ, Warszawa 1998.
75. Stachowiak Z., Procedury badawcze ekonomicznych dociekań naukowych, Materiały i studia Nr 6(55) 1998, INE AON, Warszawa 1999.
76. Stachowiak Z., Gospodarcze podstawy bezpieczeństwa jako obiekt badawczy ekonomiki bezpieczeństwa, w: Wybrane problemy ekonomiki bezpieczeństwa, /praca zbiorowa pod red. Z. Stachowiaka i J. Płaczka/, AON, Warszawa 2002.
77. Stańczyk K., Wydatki obronne jako standard informacji gospodarczo-obronnej państwa, w: Zarys ekonomiki bezpieczeństwa, Pod red J. Płaczka, AON, Warszawa 2008.
78. Sułek M., Programowanie gospodarczo-obronne, Bellona, Warszawa 2008.
79. Szafran H., Wsparcie pobytu i działań wojsk sojusznicznych na terytorium Polski, AON, Warszawa 1999.
80. Środkowoeuropejski rynek paliwowy, Instytut III Rzeczypospolitej, Ośrodek Studiów i Analiz Gospodarczych, Gdańsk/Warszawa 2002.

81. Woźniak J. Ocena stanu ilościowego i jakościowego paliw płynnych na terenie Polski w aspekcie zastosowań wojskowych i integracji z NATO, Instytut Logistyki WAT, Warszawa 1999.
82. Wojtowicz W., Bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej, DPO MON, Warszawa 2006.
83. Wybrane problemy ekonomiki bezpieczeństwa, /red. nauk. Z. Stachowiak, J. Płaczek/, AON, Warszawa 2002.
84. Zakrzewski W., O pracy doktorskiej w naukach ekonomicznych, WSE, Poznań 1973.
85. Zalewski A., Wągrowaska M., Polska – NATO traktaty, gwarancje, zobowiązania, Bellona Warszawa 1999.
86. Zarządzanie bezpieczeństwem – wyzwania XXI wieku, /pod red. M.Lisieckiego/, WSZiP, Warszawa 2008.
87. Zieliński R., Alokacja zasobów w gospodarowaniu obronnym, Studium teoretyczne, Wydawnictwo U.Ł., Łódź 1997.

## **B. Artykuły**

1. Apanasewicz K., Teraz Polska dla Naftobaz, w: „Świat paliw” 2004 31 nr 2.
2. Apanowicz P., Rywalizacja o stacje paliw w cieniu Orlenu, w: „Nowy Przemysł” z dnia 20.06.2008 r.
3. Apanowicz P., Dystrybucja paliw - bolesne skurcze, [w:] [http://www.wnp.pl/drukuj/5597\\_2.html](http://www.wnp.pl/drukuj/5597_2.html)
4. Apanowicz P., Rynek paliw ożywi się dopiero w 2010 roku?, [w:] [http://nafta.wnp.pl/rynek-paliw-ozywi-sie-dopiero-w-2010-roku,75597\\_1\\_0\\_0.html](http://nafta.wnp.pl/rynek-paliw-ozywi-sie-dopiero-w-2010-roku,75597_1_0_0.html).
5. Apanowicz P., Kurczy się krajowy rynek stacji paliw, [w:] [http://nafta.wnp.pl/kurczy-sie-krajowy-rynek-stacji-paliw,70904\\_1\\_0\\_.html](http://nafta.wnp.pl/kurczy-sie-krajowy-rynek-stacji-paliw,70904_1_0_.html).
6. Baza paliw, istotne ogniwo, [w:] <http://www.ornlenpetrotank.pl/index.php?action=pages>
7. Balcewicz J., By „Przyjaźń” nie wyschła, w: „Energia Gigawat”, z dnia 2009-04-29.
8. Bell R. G., Wzmacnianie zdolności Sojuszu, [w:] <http://www.nato.int/docu/review/2002/issue2/polish/military.html>.

9. Białka Z. M. Jakubczak., Uwarunkowania wdrażania projektu „jednolite paliwa na polu walki” w siłach zbrojnych RP, w: „Zeszyty Naukowe”, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych, Wrocław 2003, nr 2.
10. Bieć A., Ropa tanieje. Co dalej?, w: „Rzeczpospolita” z dnia 12 sierpnia 2008 r.
11. Biedrzycka A., Logistyka sektora paliwowego ZOL czy ZOL-bis?, w: „Energia Gigawat”, Warszawa, maj 2005.
12. Bieleń S., Uwarunkowania przystąpienia Polski do NATO, w: „Studia Europejskie” 1997 nr 1.
13. Centralna Składnica Marynarki Wojennej, [w:]  
<http://www.pow.mil.pl/index.php?s=421&did=48&l=pl>.
14. Chiniewicz T., M. Gałkowski, Potencjał obronny państwa, w: „Myśl Wojskowa” 2007 nr 1.
15. Coraz mniej stacji benzynowych w Polsce, [w:]  
<http://www.dobaku.pl/news.php?s=10&pp=10>.
16. Czy grozi nam ograniczenie dostępu do zapasów paliw?, w: „Nowy Przemysł”, 2008 nr 1.
17. Dizelizacja Polski postępuje, [w:] <http://www.szczesniak.pl/node/895>.
18. Dinter S., Inspektorat skazany na sukces, w: „Przegląd logistyczny” 2008 nr 3.
19. Duszczyk M., Tysiąc stacji paliw zniknie w ciągu czterech lat, [w:]  
[http://forsal.pl/wiadomosci/343542\\_tysiac\\_stacji\\_paliw\\_zniknie\\_w\\_ciagu\\_czterech\\_lat.html](http://forsal.pl/wiadomosci/343542_tysiac_stacji_paliw_zniknie_w_ciagu_czterech_lat.html).
20. Duszczyk M., Nie będzie połączenia rurociągiem Płocka z morzem, w: „Gazeta Prawna” z dnia: 2009-02-04.
21. Energy Information Administration, [w:] [www.eia.doe.gov](http://www.eia.doe.gov).
22. Ficoń K., Dwie wojny dwie logistyki, w: „Myśl Wojskowa” 2009 nr 1.
23. Fronczak K., Strategiczny temat-paliwa, w: „Przegląd Przemysłowy i Gospodarczy”, 2004 nr 10.
24. Fronczak K., Nie chowajmy głowy w piasek, w: „Nowe Życie Gospodarcze” 2004, nr 21 z dnia 2004-11-07.
25. Garski K., Płynny interes, w: „Businessman” z dnia 23.05.2003 r.
26. Gawłowski S., Spokój na rynku ropy to tylko pozory, [w:] [www.money.pl](http://www.money.pl).

27. Gagor F., Dziesięć lat w NATO, w: „Myśl Wojskowa” 2009 nr 1.
28. Heydel W., Perspektywy rynku paliw w Polsce, Warszawa 2006, [w:] <http://www.popihn.pl/download.php?s=1&id=141#329,7>.
29. Heydel W. o detalicznym rynku paliw, w: „Nowy Przemysł”, lipiec 2007 r.
30. Huzarski M., Dekada Polski w NATO-doświadczenia sojusznicy, w: „Myśl Wojskowa” 2009 nr 1.
31. Inwestycje NATO na Pomorzu, [w:] <http://miasta.gazeta.pl/trojmiasto/1,35636,1651370.html>.
32. Janas A., Rynek paliw - Zagraniczne zagrożenia i logistyczne wyzwania, [w:] [http://www.petroexpress.pl/news/rynek\\_paliw\\_-\\_zagraniczne\\_zagrozenia\\_i\\_logistyczne\\_wyzwania\\_2670.html](http://www.petroexpress.pl/news/rynek_paliw_-_zagraniczne_zagrozenia_i_logistyczne_wyzwania_2670.html).
33. Karkoszka A., Polityka bezpieczeństwa Polski, w: „Sprawy Międzynarodowe”, 1993 nr 1.
34. Karpik A., Ewolucja powiązań handlowych Polski w okresie transformacji, [w:] [http://www.sciaga.pl/tekst/29016-30-ewolucja\\_powiazan\\_handlowych\\_polski\\_w\\_okresie\\_transformacji](http://www.sciaga.pl/tekst/29016-30-ewolucja_powiazan_handlowych_polski_w_okresie_transformacji).
35. Kublik A., Przyjaźń znów pracuje pełną parą, w: „Gazeta Wyborcza” 2007 nr 10.
36. Klein J., Grupa LOTOS w Azerbejdżanie, w: „Dziennik Bałtycki”, z dnia 4-5 lipca 2009 r.
37. Kłodziński R., Problem bezpieczeństwa energetycznego. Ropa naftowa, w: ”Zeszyty Naukowe AON” 1997, nr 3.
38. Kochanek E., Zagrożenia bezpieczeństwa energetycznego Polski, w: „Bellona” 2008 nr 4.
39. Krawczyk T., Franczyzna na rynku paliw płynnych w 2007 roku, [w:] [http://www.franczyzawpolsce.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=316&Itemid=80&pl\\_page=2](http://www.franczyzawpolsce.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=316&Itemid=80&pl_page=2)
40. Kryzia D., Gdy ceny biorą się z sufitu, w: „Energia Gigawat” z dnia 2009-03-03.
41. Lentowicz Z., Inwestycje NATO na kryzys, [w:] <http://www.rp.pl/galeria/2,2,290623.html>.
42. Lentowicz Z., Coraz droższe budowy NATO, w: „Rzeczpospolita”, z dnia 2007-04-03.

43. Lewandowski L., Analiza funkcjonowania obowiązującego w Polsce systemu tworzenia, utrzymywania i finansowania zapasów ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego [w:] <http://www.popihn.pl/download.php?s=1&id=552>.
44. Malinowski D., Rezerwy obowiązkowe paliw: boom na kawerny, w: „Nowy Przemysł”, nr 6/2007.
45. Malinowski D., Jak długo PKN Orlen zostanie w Niemczech?, w: „Gazeta Wyborcza” z dnia 16 listopada 2005 r.
46. Mail J., Five Geopolitical Feedback-Loops In Peak Oil, [w:] [www.jeffvail.net](http://www.jeffvail.net).
47. Mokrzycki E., Ney R., Siemek J., Światowe zasoby surowców energetycznych - wnioski dla Polski, [w:] [http://www.ogrzewnictwo.pl/index.php?akt\\_cms=3345&cms=15](http://www.ogrzewnictwo.pl/index.php?akt_cms=3345&cms=15).
48. Morka A, Preferowany jeden dostawca, w: „Rzeczpospolita” z dnia 2000-03-13.
49. Michałowski W., Szansa na kaspijską ropę, w: „Rzeczpospolita” z dnia 1998-08-10.
50. Naftobazy chcą na giełdę, w: „Paliwa płynne”, nr 6/2004.
51. Naftobazy klucz do większej konkurencji na rynku paliw, w: „Gazeta Wyborcza” 2005 nr 48 z dnia 26-27 lutego 2005 r.
52. Naftowe fakty, w: „Nowe Życie Gospodarcze” 1998 nr 8.
53. Niezależna ale kontrolowana, w: „Nowy Przemysł”, Raport Specjalny 2004.
54. Niezależne stacje paliw z powodu niskiej efektywności nie wytrzymują konkurencji, [w:] [http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/91075,niezalezne\\_stacje\\_paliw\\_z\\_powodu\\_nis...](http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/91075,niezalezne_stacje_paliw_z_powodu_nis...)
55. Niklewicz K., Czy po fuzji z RG Orlen musiałby coś odstąpić, w: „Gazeta Wyborcza” z dnia 2003-03-04.
56. Nowa strategia PERN najpóźniej do końca I kwartału 2009 r., w: „Puls Biznesu”, z dnia 29.12.2008 r.
57. O Inspektoracie, [w:] <http://www.iwspesz.wp.mil.pl/pl/23.html>.
58. Orlen może podbić czeski rynek, [w:] [http://biznes.gazetarawna.pl/artykuly/98614,orlen\\_moze\\_podbic\\_czeski\\_rynek.htm](http://biznes.gazetarawna.pl/artykuly/98614,orlen_moze_podbic_czeski_rynek.htm).
59. Olsza M., Cenowy „zjazd” w obliczu konkurencji... Wojna na magazyny?, w: „Energia Gigawat”, nr 05/2003.
60. Owczuk M., Biodiesel, a ochrona środowiska, w: „Przemysł chemiczny, nr 3/2009.

61. Magazyny paliw: czy jest zapotrzebowanie?, [w:]  
<http://www.egospodarka.pl/42301,magazyny-paliw-czy-jest-zapotrzebowanie,1,56,1.html>
62. Paliwo Orlenowskie spełnia wymogi NATO, [w:] [http://www.tur-info.pl/p/ak\\_id,13577,,pkn\\_orlen,paliwo\\_lotnicze,wojsko,nato,zamowienia\\_wojskowe,.html](http://www.tur-info.pl/p/ak_id,13577,,pkn_orlen,paliwo_lotnicze,wojsko,nato,zamowienia_wojskowe,.html).
63. Państwo przejmie rezerwy paliw, [w:]  
[http://forsal.pl/wiadomosci/335604\\_panstwo\\_przejmie\\_rezerwy\\_paliw.html](http://forsal.pl/wiadomosci/335604_panstwo_przejmie_rezerwy_paliw.html).
64. PKN Orlen zaprezentował nową strategię, [w:] <http://www.bankier.pl/wiadomosc/PKN-Orlen-zaprezentowal-nowa-strategie-1869401.html>.
65. Petrobaltic wchodzi na nowe złoża [w:]  
[http://www.portalmorski.pl/calym\\_artykul.php?ida=3772](http://www.portalmorski.pl/calym_artykul.php?ida=3772).
66. Pińkowski G., Magazyny solne, Państwowy Instytut Geologiczny, [w:]  
[http://www.pgi.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1118&Itemid=2](http://www.pgi.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1118&Itemid=2)
67. Piotrowski K., Branża paliwowa musi szukać nowych dostawców ropy, [w:]  
[http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/91073,branza\\_paliwowa\\_musi\\_szukac\\_nowych\\_dostawcow\\_ropy.html](http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/91073,branza_paliwowa_musi_szukac_nowych_dostawcow_ropy.html).
68. Połowniak J., NATO inwestuje w Świnoujściu , [w:]  
<http://miasta.gazeta.pl/szczecin/1,34959,2661521.html>
69. Płaczek J., Stan i sposoby lepszego kształtowania bezpieczeństwa energetycznego Polski, w: „Zeszyty Naukowe AON”, Warszawa 2005, nr 1.
70. Prywatne stacje paliw nie wytrzymują konkurencji, [w:]  
[http://petroexpress.pl/news/Prywatne\\_stacje\\_paliw\\_nie\\_wytrzymuja\\_konkurencji\\_2038.html](http://petroexpress.pl/news/Prywatne_stacje_paliw_nie_wytrzymuja_konkurencji_2038.html).
71. Piotrowski K., Rośnie zapotrzebowanie na olej napędowy, [w:]  
[http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/89780,rosnie\\_zapotrzebowanie\\_na\\_olej\\_napedowy.html](http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/89780,rosnie_zapotrzebowanie_na_olej_napedowy.html).
72. Podziemne magazyny paliw-bezpieczne i wygodne, [w:]  
<http://www.racjonalista.pl/index.phs/s,38/d,14/t,9662>.
73. Przemysł i handel naftowy w roku 2008, [w:]  
<http://www.popihn.pl/download.php?s=1&id=510>

74. Przemysł paliwowy mniej dynamiczny?, [w:]  
<http://www.egospodarka.pl/42682,przemysl-paliwowy-mniej-dynamiczny,1,56,1.html>.
75. Przeniosło S., Ropa naftowa, Państwowy Instytut Geologiczny, Zakład Geologii Gospodarczej, [w:] [www.pgi.gov.pl/surowce\\_mineralne/ropa.htm](http://www.pgi.gov.pl/surowce_mineralne/ropa.htm).
76. Pszenny W. Warunki, potrzeby i możliwości przygotowania i realizacji zadań HNS przez polską administrację publiczną, w: „Zeszyty Naukowe AON” 2005 nr 4
77. Pusty bak czy wysokie ceny?, [w:]  
[http://www.petroexpress.pl/news/Pusty\\_bak\\_czy\\_wysokie\\_ceny\\_\\_3009.html](http://www.petroexpress.pl/news/Pusty_bak_czy_wysokie_ceny__3009.html).
78. Radomska E., Bezpośrednie Inwestycje Zagraniczne (BIZ) polskich firm, w:  
„Zarządzanie zmianami”, Biuletyn POU, lipiec-sierpień 2009.
79. Rozmieszczenie złóż ropy naftowej. Udowodnione rezerwy (koniec roku 2001), [w:]  
<http://ekonom.univ.gda.pl/>.
80. Rurociagi w Polsce, [w:] <http://www.pern.com.pl/index.php?dzid=2>.
81. Rurociagi w Europie, [w:] <http://www.pern.com.pl/index.php?dzid=2>.
82. Rosyjski apetyt na rurę, w: „Gazeta Wyborcza” z dnia 2004-01-12.
83. Rynek paliw w polskiej gospodarce i instrumenty jego stabilizacji, [w:]  
<http://www.rynekchemiczny.com.pl/content/view/158/>.
84. Seklecki P., Polityka UE wobec rynku paliw płynnych – wybrane zagadnienia, [w:]  
[http://www.ure.gov.pl/portal/pl/40/650/Polityka\\_UE\\_wobec\\_ryнку\\_paliw\\_płynnych\\_...](http://www.ure.gov.pl/portal/pl/40/650/Polityka_UE_wobec_ryнку_paliw_płynnych_...)
85. Sienkiewicz P. D. Nowak., Bezpieczeństwo energetyczne państwa, w: „Zeszyty Naukowe AON”, Warszawa 2004, nr 4.
86. Skarżyński M., Bojowe użycie ropy naftowej, w: „Przegląd Wojsk Lądowych” 2003, nr 11.
87. Skarżyński M., Dystrybucja paliw płynnych w działaniach taktycznych, w: „Przegląd Wojsk Lądowych” 2003, nr 9.
88. Skarżyński M., Dowóz paliw płynnych, w: „Przegląd Wojsk Lądowych” 2003, nr 6.
89. Skarżyński M., Uzupełnianie zapasów paliw płynnych w działaniach taktycznych, (według poglądów amerykańskich) w: „Zeszyty Naukowe”, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych im. gen. T. Kościuszki 2004, nr 1.

90. Skarżyński M., Sektor naftowy celem działań pośrednich, w: „Kwartalnik Bellona” 2007 nr 3.
91. Skarżyński M., Rola i znaczenie współczesnego sektora paliwowo-energetycznego w potencjale gospodarczo-obronnym, w: „Zeszyty Naukowe AON” 2007, nr specjalny 2B.
92. Steinhof J., Po pierwsze bezpieczeństwo, w: „Nowy Przemysł” 2004 nr 11.
93. Szpilewicz A., Naftowe fakty, „Nowe Życie Gospodarcze” 1998 nr 8.
94. Szczepański M., Nadal spada liczba stacji paliw, w: „Gazeta Prawna” z dnia 21.07.2009 r.
95. Szczygło A., Waszczykowski W., Jakiego NATO chcemy, [w:] <http://wyborcza.pl/1,75515,6384307>.
96. Szymaniak R., Informacja w zarządzaniu kryzysowym, w: „Myśl Wojskowa” 2007 nr 1.
97. Szanse i zagrożenia, w: „Gazeta Wyborcza” z dnia 1997-06-16.
98. Szejkwie zainteresowani magazynowaniem ropy i gazu w Polsce, [w:] [www.forsal.pl/Szejkwie\\_zainteresowani\\_magazynowaniem\\_ropy\\_i\\_gazu\\_w\\_Polsce - Petroexpress\\_pl.mht](http://www.forsal.pl/Szejkwie_zainteresowani_magazynowaniem_ropy_i_gazu_w_Polsce_-_Petroexpress_pl.mht)
99. Spokojny sen i wolny rynek. Bezpieczeństwo energetyczne, w: „Nowy Przemysł”, 2004 nr 9.
100. Stacje paliwowe, [w:] <http://gospodarka.gazeta.pl/gospodarka/>.
101. Szymonik A., Strategia bezpieczeństwa państwa, w: „Myśl Wojskowa” 2007 nr 1.
102. Struktury Wojska Polskiego, [w:] <http://www.militarium.net/viewart.php?aid=350>.
103. Stawiają na rynek lotniczy, w: „Gigawat Energia” 2009 nr 5.
104. Sięgając myślą poza Szczyt w Pradze, [w:] <http://www.nato.int/docu/review/2002/issue3/polish/military.html>.
105. Uwarunkowania i rozwój kraju, [w:] <http://www.seoteka.pl/a389.php/1>.
106. Walat T., Nadbogaci, w: „Polityka” 2001 nr 36(2314) z dnia 2001-09-08.
107. Walczak J., Eksport surowców strategicznych a bezpieczeństwo energetyczne Polski, w: „Zeszyty Naukowe AON” 2005, nr 2.
108. Warszawski R., Aspekty społeczno-polityczne przystąpienia Polski do Sojuszu Północnoatlantyckiego, w: „Myśl Wojskowa” 1998 nr 6.

109. Wągrowka M., Polska: bezpieczeństwo gwarantowane?, [w:] [http://www.stosunkimiedzynarodowe.info/artukul,417,Polska\\_bezpieczenstwo\\_gwarantowane](http://www.stosunkimiedzynarodowe.info/artukul,417,Polska_bezpieczenstwo_gwarantowane) Wojciechowski J., Sieć logistyczna, w: „Przegląd Przemysłowy i Gospodarczy”, nr 4/2004.
110. Wojsko zatankuje za 410 mln zł, [w:] [http://redakcjawojkowa.pl/gazeta/index.php?option=com\\_content&task=view&id=13824&Itemid=79](http://redakcjawojkowa.pl/gazeta/index.php?option=com_content&task=view&id=13824&Itemid=79)
111. Werbińska S., Zarządzanie zintegrowanym łańcuchem dostaw, [w:] <http://www.logistyka.net.pl/index.php?>
112. Wzrost cen ropy naftowej z poziomu 40 do 90 dolarów za baryłkę trwał 5 lat (2004-2008), [w:] [http://ekonom.univ.gda.pl/Rozmieszczenie\\_ropy\\_naftowej/ceny%20ropy%](http://ekonom.univ.gda.pl/Rozmieszczenie_ropy_naftowej/ceny%20ropy%20)
113. Włodarczyk W., Dojrzałość rynku-Prognoza cenowa dla rynku paliw na drugą połowę roku 2007, w: „Paliwa płynne”, z dnia 1 lipca 2007 r.
114. Wywiad z ministrem J. Onyszkiewiczem: Państwo z innej półki, w: „Gazeta Wyborcza”, 1998 nr 61(3059).
115. Wystąpienie Ministra Obrony Narodowej Janusza Onyszkiewicza w 3 kadencji Sejmu, 66 posiedzenie, 15.12.1999r., Informacja o założeniach polityki obronnej Rzeczypospolitej Polskiej.
116. Włodarczyk W., Dojrzałość rynku-Prognoza cenowa dla rynku paliw na drugą połowę roku 2007, w: „Paliwa płynne”, z dnia 1 lipca 2007 r.
117. Wielkie firmy naftowe w Polsce w: „Paliwa płynne” 1999 nr 11.
118. Włodarczyk W., Dojrzałość rynku-Prognoza cenowa dla rynku paliw na drugą połowę roku 2007, w: „Paliwa płynne”, z dnia 1 lipca 2007 r.
119. Złe proporcje w zapasach paliw, w: „Gazeta Prawna” 2005 nr 19 z dnia 2005-01-27.
120. Zobowiązania Polski wobec: UE, WTO, OECD, NATO, Ministerstwo Gospodarki, [w:] [http://www.exporter.pl/forum/agencje\\_plus/3\\_zobowiazania.html](http://www.exporter.pl/forum/agencje_plus/3_zobowiazania.html).

### **C. Akty normatywne**

1. AJP – 1 (A), Allied Joint Doctrine.
2. AJP – 4.5 (A) Allied Joint Host Nation Support Doctrine and Procedures.

3. ALP – 12, Guidance for the Planning and Preparation of Host Nation Support Agreements (HNSA).
4. BI – MNC, Procedures for NATO Host Nation Support Planning for Multinational Operations.
5. Decyzja nr 215/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 lipca 2004 r. w sprawie zasad uczestnictwa resortu obrony narodowej w „Programie Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP)”, w: „Dz. Urz. MON” 2004 nr 9, poz. 100.
6. Decyzja nr 531/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 1 grudnia 2008 r. w sprawie funkcjonowania w resorcie obrony narodowej systemu realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa-gospodarza oraz państwa wysyłającego, w: „Dz. Urz. MON” 2008 nr 23.
7. Decyzja nr 7/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 stycznia 2008 roku w sprawie zasad opracowywania i realizacji centralnych planów rzeczowych, w: „Dz. Urz. MON” 2008 nr 1.
8. Decyzja nr 278/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 19 czerwca 2007 roku w sprawie planowania i wykonywania budżetu resortu obrony narodowej, w: „Dz. Urz. MON” 2007 nr 13, poz. 149.
9. Decyzja nr 080/Log/P-4 Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 września 2001 roku w sprawie zasad i norm zabezpieczenia potrzeb mobilizacyjnych i wojennych Sił Zbrojnych RP.
10. Doktryna wsparcia przez państwo-gospodarza DD/4.5, Szt. Gen. WP 1587/2005.
11. Dyrektywa 2003/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2003 r. w sprawie wspierania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych, w: „Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej” 17.5.2003.
12. Decyzja 215/MON z dnia 28 lipca 2004 r. w sprawie zasad uczestnictwa resortu obrony narodowej w „Programie Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP)”, w: „Dziennik Urzędowy MON” 2004, nr 9, poz 100.
13. Konstytucja RP z dnia 2 kwietnia 1997 r.

14. MC 334/2, Zasady i polityka NATO odnośnie wsparcia ze strony państwa -gospodarza (Host Nation Support - HNS).
15. NATO Status of Forces Agreement signed at London on 19 June 1951, w: "Dz. U. RP" Nr 97 z 1998 r., poz. 504.
16. „Program restrukturyzacji sektora naftowego” przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 6 lutego 2007r., w: „Dz. U.” 2007 r., nr 89, poz. 590.
17. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2004 r. w sprawie ogólnych zasad wykonywania zadań w ramach powszechnego obowiązku obrony, w: „Dz. U.” 2004, nr 16, poz. 152.
18. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2005 r. w sprawie listy spółek o istotnym znaczeniu dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego, w: „Dz. U.” 2005, nr 260, poz. 2174.
19. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej, w: „Dz. U.” 1996 nr 94, poz. 426.
20. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi dalekosiężne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie, w: „Dz. U.” 2005, nr 243, poz. 2063 z późn. zm.
21. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 22 stycznia 2009 r. w sprawie wymagań jakościowych dla biopaliw ciekłych, w: „Dz. U.”, 2009 nr 18, poz. 98.
22. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 24 kwietnia 2007 roku w sprawie szczegółowego sposobu tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw oraz ustalania ich ilości, w: „Dz.U.” 2007 nr 81, poz. 547.
23. STANAG 2406, Land Forces Logistics Doctrine – ALP 9(B).
24. STANAG 2868, Land Forces Tactical Doctrine – ATP 35(B).
25. Ustawa z dnia 29 sierpnia 2002 r. o stanie wojennym oraz kompetencjach Naczelnego Dowódcy Sił Zbrojnych i zasadach jego podległości konstytucyjnym organom Rzeczypospolitej Polskiej, w: „Dz. U.” 2002, nr 156, poz. 1301 z późn. zm.
26. Ustawa z dnia 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych RP poza granicami państwa, w: „Dz. U.” 1998, nr 62, poz. 117 z późn. zm.

27. Ustawa z dnia 23 września 1999 roku o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zasadach przemieszczania się przez to terytorium, w: „Dz. U.” 1999, nr 93, poz. 1063 z późn. zm.
28. Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, w: „Dz. U.” 2006, nr 104, poz. 708 i 711.
29. Ustawa z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej, w: „Dz. U.” 1996, nr 10, poz. 56.
30. Ustawa z dnia 23 września 1999 roku o zasadach pobytu wojsk obcych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zasadach ich przemieszczania się przez to terytorium, w: „Dz. U.” 1999, nr 93, poz. 1063 wraz z późn. zm.
31. Ustawa z dnia 30 maja 2008 roku o ratyfikacji porozumienia o Międzynarodowym Programie Energetycznym, sporządzonego w Paryżu dnia 18 listopada 1974 r., ze zmianami z dnia 30 listopada 2007 r.
32. Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 roku o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, w: „Dz. U.”, 2006 nr 169, poz. 1199.
33. Ustawa o organizacjach pracodawców z dnia 23 maja 1991 roku, w: „Dz. U.” 1991, nr 55, poz. 235 z późn. zm.
34. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, w: „Dz. U.”, 2007 nr 223, poz. 1655 z późn. zm.
35. Ustawa z dnia 16 lutego 2007 roku o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym, w: „Dz. U.”, 2007 nr 52, poz. 343.
36. Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, w: „Dz. U.”, 2006 nr 169, poz. 1199.
37. Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, w: „Dz. U.” 2006, nr 169, poz. 1200.

#### **D. Dokumenty źródłowe**

1. Analiza celowości utrzymania rezerw, kosztów oraz źródła ich finansowania, w: „Model gospodarowania rezerwami państwowymi w warunkach transformacji systemowej, Grant zamawiany, Warszawa, wrzesień 1996.

2. Biuletyn Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2006.
3. Biuletyn Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2007.
4. Biuletyn Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Warszawa 2008.
5. Europejska polityka spójności jako czynnik wzrostu i wyrównywania różnic rozwojowych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 17 lipca 2008 r.
6. Informacja MON z dnia 13.03.2009 r. NT: Inwestycje NATO w Polsce (NSIP).
7. Interpelacja nr 2135 do Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 kwietnia 2008 r.
8. Komunikat z badań CBOS - Dziesięć lat w NATO, Warszawa, marzec 2009.
9. Podstawowe informacje o budżecie MON na 2007 i 2008 rok,  
[w:] <http://www.biuletyn.mon.gov.pl/?idstrona=10>.
10. Polski Koncern Naftowy Orlen S.A. prezentacja spółki z 2005 roku (materiał otrzymany z Biura Prasowego Spółki).
11. Projekt sprawozdania w sprawie możliwości sprostania wyzwaniom związanym z zaopatrzeniem w ropę naftową (2008/2212(INI)), Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, Parlament Europejski, 2008.
12. Przegląd polskiej polityki zabezpieczenia przed kryzysami naftowymi (Nota Sekretariatu), Międzynarodowa agencja Energetyczna – Stała Grupa ds. zagrożeń, Polska 16-17 luty 2000 r.
13. Raport – Wielkie firmy naftowe w Polsce, w: „Paliwa płynne” 1999 nr 11.
14. „Raport Polski Rynek Paliw”, e-petrol.pl Sp. z o.o., Wrocław 2008.
15. Realizacja inwestycji NATO w Polsce, w: „Informacja na posiedzenie Sejmowej Komisji Obrony Narodowej”, Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa, luty 2008 r.
16. Strategia udziału Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w operacjach międzynarodowych, [w:] [www.premier.gov.pl](http://www.premier.gov.pl).
17. Strategia Bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2007.
18. „Strategia dla przemysłu naftowego w Polsce”, w: „Dz. U.” 2002 nr 49, poz. 447.
19. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów: Informacja na temat rynku paliwowego w Polsce, Warszawa 2000 r.
20. Wieloletni program promocji biopaliw lub innych paliw odnawialnych na lata 2008-2014 przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 24 lipca 2007 r. oraz Raport za 2007 r. dla

Komisji Europejskiej wynikający z art. 4(1) Dyrektywy 2003/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2003 r. w sprawie wspierania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 16 września 2008 r.

21. Wypowiedź A. Merkel: NATO otwarte na Gruzję i Ukrainę, PAP, informacja z dnia 26.03.2009 r.
22. Zaktualizowana Strategia Grupy Kapitałowej Grupy LOTOS S.A. do roku 2012 oraz kierunki rozwoju na lata 2013 – 2020 [w:] <http://www.google.pl/#q=kierunki+rozwoju+rynku+paliwowego&hl=pl&lr=&start=40&sa=N&fp=608dbeef14aa897>.
23. Zapis stenograficzny (235) z 11. posiedzenia Komisji Obrony Narodowej w dniu 7 maja 2008 r.
24. Zatwierdzone standardy i kryteria NATO na urządzenia MPS (POL), AC/4-M(96)001, NATO, Kierownictwo Infrastruktury, tłumaczenie A. Jarzębowski, 10 lipca 1996.
25. Zbiór materiałów z warsztatów roboczych nt. „Wsparcie państwa-gospodarza” przeprowadzonych z udziałem ekspertów Królewskich Sił Zbrojnych Holandii, MON, Gdynia 2000.

## WYKAZ MAP, SCHEMATÓW, TABEL I WYKRESÓW

### A. Mapy

1. Obiekty infrastruktury paliwowej wydzielone do realizacji zadań HNS	22
2. Wskaźnik PKB per capita w przeliczeniu na 1 mieszkańca w województwach (wg parytetu siły nabywczej) w 2005 r.	36
3. Fundusze UE w relacji do PKB (średnia w latach 2004-2015)	39
4. Aktualny stan wydzielonych punktów kontaktowych	81
5. Rozmieszczenie złóż ropy naftowej	91
6. Rozmieszczenie złóż surowców energetycznych na obszarze Polski	98
7. Rozmieszczenie infrastruktury paliwowej w Polsce	106
8. Rozmieszczenie zakładów rafineryjnych na terenie Polski	109
9. Rozmieszczenie siedzib Rejonowych Biur Handlu Detalicznego na terenie kraju	111
10. Rozmieszczenie Zakładów Magazynowania Paliw	120
11. Rurociągi w Europie	130
12. Rurociągi w Polsce	131
13. Liczba stacji PKN Orlen	140
14. Bilans netto produkcja/konsumpcja w latach 2005 – 2010	168
15. Lokalizacja inwestycji w ramach Programu NSIP w Polsce	176
16. Zależność Europy Środkowej od dostaw węglowodorów z Rosji	180
17. Idea wykorzystania solanki dla natlenienia dna Bałtyku	183
18. Obszar poszukiwawczo-wydobywczy Grupy Lotos	210

### B. Schematy

1. Uwarunkowania zobowiązań sojuszniczych	31
2. Poziomy funkcjonalne systemu HNS w RP wg stanu na 1.01.2009 r.	61
3. Fazy przepływów w przedsiębiorstwie	67
4. Zintegrowany łańcuch logistyczny	69
5. Organa systemu HNS w RP wg stanu na 1.01.2009 r.	71
6. Dynamiczny model kulturowych uwarunkowań przedsiębiorczości	75

7. Przykład zapotrzebowania (faktury) NATO	86
8. Struktura systemu logistycznego SZ RP	146
9. Dotychczasowe doświadczenia – przykład istniejących zbiorników w wysadzie solnym w Mogilnie	178
10. Udział w rynku paliw płynnych	210
 <b>C. Tabele</b>	
1. Aprobata członkostwa Polski w NATO	55
2. Ocena przynależności Polski do NATO	56
3. Światowe udokumentowane zasoby przemysłowe konwencjonalnych surowców energetycznych i ich wystarczalność w 2005 r.	92
4. Rozmieszczenie w świecie udokumentowanych zasobów ropy naftowej w 2005 r.	93
5. Kraje o największych zasobach przemysłowych ropy naftowej w 2005 r. w mln ton	94
6. Bilans ropy naftowej w Polsce w latach 2000 i 2005-2007	101
7. Przerób ropy naftowej w Polsce	112
8. Produkcja paliw płynnych w latach 2006-2008	114
9. Wykaz baz magazynowych PKN ORLEN S.A.	121
10. Projekty rurociągów paliwowych	127
11. Stacje paliw w Polsce w latach 2005 – 2008	142
12. Ilość stacji paliw z podziałem na operatorów	143
13. Wybrane inwestycje polskich firm za granicą w latach 2005-2007	150
14. Stacje paliw w sieciach koncernów zagranicznych w latach 2005 – 2008	152
15. Zmiany na rynku paliw po wstąpieniu polski do UE	157
16. Porównanie konsumpcji paliw płynnych w Polsce w I kwartale 2008 roku w odniesieniu do I kwartału 2007 roku	170
17. Ilość stacji paliwowych	197
18. Sprzedaż wybranych paliw płynnych w latach 2005-2007	226
 <b>D. Wykresy</b>	
1. Dynamika PKB regionów w okresie przed- i poakcesyjnym	37

2. Spółki z udziałem kapitału zagranicznego na 10 tys. ludności	38
3. Udział wydatków majątkowych w budżecie MON w latach 2001-2008	48
4. Wzrost PKB (%) w roku 2001 i w latach 2005 – 2008	49
5. Wydatki obronne Polski, w 2007 r. na tle innych państw NATO (w przeliczeniu na mieszkańca - w USD) w cenach bieżących	50
6. Wydatki obronne Polski, w 2008 r. na tle innych państw NATO (w przeliczeniu na mieszkańca - w USD)	51
7. Wydatki obronne Polski na tle innych państw NATO (w przeliczeniu na żołnierza - w tys. USD)	52
8. Ceny ropy naftowej w latach 1985-2006	96
9. Kształtowanie się cen ropy naftowej w latach 2004-2008 (w USD)	97
10. Zasoby i wydobycie ropy naftowej w latach 1989-2005	100
11. Struktura produkcji paliw płynnych w 2008 roku (w %)	115
12. Popyt i podaż paliw w Polsce w latach 2000 – 2010	165
13. Prognoza konsumpcji paliw 2006 – 2010	166
14. Konsumpcja krajowa paliw płynnych w roku 2007 i 2008	168
15. Wydatki inwestycyjne w ramach Programu NSIP, z podziałem na źródła finansowania w latach 2002-2007	175
16. Inwestycje w Grupie LOTOS do 2012 (w mln zł)	212
17. Operatorzy stacji paliw	226

