

MEGAPROJEKT INWESTYCYJNY budowy i eksploatacji oceanicznej i kabotażowej koncernowej floty ropowców, ropopochodnych i gazowców pod moce przeładunkowe Gazoportu, Naftoportu i Portu Północnego dla strategicznego celu dywersyfikacji i bezpieczeństwa energetycznego dla Polski oraz Czech, Estonii, Litwy, Łotwy, Słowacji, członków Unii Europejskiej

Załącznik 2 . dotyczących propozycji z 2004 i 2006 roku.

Temat: **MEGAPROJEKT INWESTYCYJNY budowy i eksploatacji oceanicznej i kabotażowej koncernowej floty ropowców, ropopochodnych i gazowców pod moce przeładunkowe Gazoportu, Naftoportu i Portu Północnego dla strategicznego celu dywersyfikacji i bezpieczeństwa energetycznego dla Polski oraz Czech, Estonii, Litwy, Łotwy, Słowacji, członków Unii Europejskiej**

Przekazujemy zarys **MEGAPROJEKTU** wraz ze wstępną propozycją **Masterplanu**. Finalnym produktem byłoby skonstruowanie wzorem światowym i UE publiczno-prywatnego przedsięwzięcia gospodarczego, które zapewniłoby dywersyfikację dostaw i bezpieczeństwo energetyczne w oparciu o własny, polski i innych krajów **kompletny potencjał infrastrukturalny i społeczny**: stoczniowy, przewozowy, przeładunkowy, przetwórczy, zarządzany i eksploatowany przez **międzynarodowe konsorcjum** i jego zespoły fachowców na lądzie i morzu.

Współfinansowanie można przewidywać z funduszy unijnych w ramach polityki energetycznej UE. Państwo/państwa może/mogą odgrywać kluczową rolę w **całym** procesie eksploatacyjnym z uwagi na **społeczne**, poza czysto rynkowe cechy **MEGAPROJEKTU**.

UZASADNIENIE

Wstęp

W Polsce we wczesnych latach 90-tych **programowo albo bezmyślnie** zrezygnowano z eksploatowania tankowców przez PLO i PŻM. Aktualnie bezpieczeństwo energetyczne jest zagrożone a połowa obrotów portu gdańskiego stanowią przeładunki ropy rosyjskiej w tranzycie.

Polska nie wykorzystuje przywileju dostępu do przestrzeni morskiej i oceanicznej, strategicznej roli posiadania własnej gestii transportowej własnej floty i jej siły sprawczej w wypracowywaniu wartości dodanej dla PKB, posiadanego i przyszłego potencjału stoczniowego i przeładunkowego oraz powiązań z rafinerami, magazynowaniem i siecią stacji paliwowych w Polsce i zagranicą.

Dostarczanie surowców energii własną flotą pozytywnie wpływać będzie na finalną cenę gotowego produktu dla gospodarki i gospodarstw domowych, nawet jeśli dostawy odbywać się będą od obcych producentów.

Większość krajów – liderów mających dostęp do morza/oceanu lub leżąc w obszarze jego zlewiska traktują wykorzystywanie tej naturalnej przewagi dla korzyści strategicznych i merkantylnych.

Rosjanie rozbudowują swoje portowe moce przeładunkowe. Istnieje zatem podwójna groźba strategiczna i ekonomiczna ze strony Rosjan:

- szantaż cenowy związany z dostawami ropy i gazu rurociągami
- rezygnacja z dostaw ropy via Gdańsk
- wysokie koszty interwencyjnych dostaw drogą morską. Tonaż można czarterować ale tylko jako awaryjne uzupełnienie własnej floty, która o odpowiednich parametrach powinna być:
 - a. zaprojektowana w polskich biurach konstrukcyjnych i zbudowana w polskich stoczniach
 - b. finansowana głównie ze źródeł budżetowych polskich i krajów zainteresowanych
 - c. współfinansowana przez budżet UE ze względu na unijny cel strategiczny

Realizacja celów strategicznych:

- uzyskanie znacznej poprawy bezpieczeństwa energetycznego Polski i innych krajów dzięki dywersyfikacji dostaw w oparciu o dostęp do morza, własną przestrzeń gospodarczą, potencjał ludzki, transportowy i przeładunkowy
- stworzenie w myśl strategii lizbońskiej technologicznego bodźca innowacyjnego dla konstruktorów statków i ekonomicznego dla uczestników sieci powiązań klastrowych w łańcuchu wartości dodanej
- poprawienie czynnika ekologicznego zastępując dostawy dla pasa nadmorskiego ropy z morza zamiast drogą lądową
- włączenie się aktywne w politykę energetyczną Unii Europejskiej
- włączenie **Megaprojektu** do polsko-amerykańskiego porozumienia offsetowego w celu ułatwienia dostępu Polski do złóż ropośnych i gazowych eksploatowanych przez kapitał USA

Realizacja celów ekonomicznych:

- stworzenie presji cenowej na rosyjskim monopolistycznym dostaw dzięki atutowi posiadania i wykorzystywania własnych możliwości transportowych
- likwidacja strat kapitału inwestycyjnego zaangażowanego w infrastrukturalne moce przeładunkowe (np. zdolność przeładunkowa Naftoportu wykorzystywana jest w około 35%)
- likwidacja groźby całkowitego zamrożenia miliardowego przeładunkowego kapitału infrastrukturalnego w związku z rozbudowywaniem przez Rosjan własnych mocy przeładunkowych
- rozbudowanie współpracy ekonomicznej krajów UE Płd. Bałtyku i Europy środkowej
- stworzenie nowych miejsc pracy w stoczniach, portach i żegludze i zwiększenie popytu rynkowego

- skierowanie części polskiego potencjału stoczniowego na budowę własnej strategicznej floty oceanicznej i kabotażowej
- włączenie **MEGAPROJEKTU** do programu restrukturyzacji polskich stocznii
- rozwijanie metody wspieranej przez UE dostaw ropy i ropo pochodnych do odbiorców w regionach nadmorskich drogą morską drogą morską małymi jednostkami, zamiast drogą lądową
- uzupełnienie dostaw rurociągami
- przyczynienie się do zrównoważonego rozwoju ponad 500 km regionu nadmorskiego Polski oraz pasa nadmorskiego innych krajów Płd. Bałtyku

MASTEPLAN

1. Etap przygotowawczy

A. Analiza europejskiego rynku przewozu paliw płynnych do roku:

- polityka dywersyfikacyjna drogą morską i lądową
- wielkość floty i struktury właścicielskie
- perspektywy kształtowania się stawek przewozowych
- stan i plany rozwojowe infrastruktury portowej

drogą:

- weryfikacji dostępnych polskich i zagranicznych analiz światowego i europejskiego rynku złóż , potencjału przewozowego i tras transportu surowców energetycznych
- weryfikacji polskich i dostępnych czeskich, estońskich, litewskich, łotewskich i słowackich analiz kierunku dostaw zapotrzebowania na paliwa płynne
- weryfikacji stanu i planów rozwoju paliwowej infrastruktury portowej w państwach wokół Bałtyku, zwłaszcza jego części płd. wschodniej
- weryfikacji powodów rozbudowy (strategii tranzytu) bałtyckiej, paliwowej infrastruktury portowej
- weryfikacji stanu i perspektyw poziomu zapasów energetycznych w państwach wokół Bałtyku i Europie Środkowej
- weryfikacji mocy przerobowych rafinerii, baz magazynowych i sieci stacji paliw

B. Analiza wielkości zapotrzebowania na paliwa płynne w Polsce doroku

- strategia bezpieczeństwa energetycznego drogą ustalenia procentowych wielkości kierunków dostaw drogą morską i lądową

2. Wielkość i struktura zamówionego tonażu

Uwagi końcowe

Biuro Polski Klaster Morski KIGM będzie kompletowało zespół realizacyjny, którego liderem może być np. Akademia Morska w Gdyni. W Zespole musi znaleźć się przedstawiciel środowiska szczecińskiego, które od pewnego czasu, jak mi wiadomo, lobbuje za podobnym projektem.