

# Wojna w Zatoce i wyzwania dla unijnej polityki energetycznej

7.5.2026 - Agata Łoskot-Strachota | Ośrodek Studiów Wschodnich

Choć wojna w Zatoce Perskiej trwa już trzeci miesiąc, państwa UE odczuwają na razie głównie cenowe skutki narastającego kryzysu energetycznego. Jednocześnie blokada cieśniny Ormuz przypomniła, że mimo postępującej transformacji energetycznej UE pozostaje silnie zależna od importu ropy, produktów naftowych i gazu oraz narażona na zakłócenia globalnych łańcuchów dostaw. W szczególności widać to na rynku paliwa lotniczego oraz w sektorze magazynowania gazu. [1] Aktualna przepustowość dzienna stanowi od kilku do 10% tej sprzed wojny. [2] H. Falakshahi, US blockade: Iran starts feeling the heat, Kpler, 27.04.2026, kpler.com. [3] M. Rashad, N. Adomaitis, ADNOC LNG tanker crosses Strait of Hormuz for first time since Iran war, ship tracking data shows, Reuters, 27.04.2026, reuters.com. [4] Zob. B. Fattouh, A. Economou, Europe's Oil Vulnerability to the Strait of Hormuz Disruption, The Oxford Institute for Energy Studies, kwiecień 2026, oxfordenergy.org; Where does the EU's gas come from?, Rada Europejska, 13.04.2026, consilium.europa.eu. [5] G. Fonte, Italy calls for EU to treat energy spending like defence in bloc's budget rules, Reuters, 27.04.2026, reuters.com. [6] Przegląd podejmowanych w Europie i na świecie działań politycznych w reakcji na kryzys zob. 2026 Energy Crisis Policy Response Tracker, IEA, 29.04.2026, iea.org. [7] J. Villamor, Belgium Says It Has "No Money" Left for Another Energy Crisis, The European Conservative, 16.04.2026, europeanconservative.com. [8] G. Gotev, From phase-out to takeover: how Belgium is nationalising its nuclear power from ENGIE, EUalive, 30.04.2026, eualive.net. [9] UE importuje ok. 40% potrzebnego jej paliwa lotniczego. Zob. AccelerateEU - Energy Union. Affordable and Secure Energy through Accelerated Action, Komisja Europejska, COM(2026) 370 final, 22.04.2026, consilium.europa.eu. [10] Lufthansa Group optimises flight offering in summer across all six hubs, Lufthansa Group, 21.04.2026, newsroom.lufthansagroup.com. [11] G. Barbati, Jet fuel crisis: Rationing triggered at four airports in Italy, Euronews, 6.04.2026, euronews.com. [12] B. Meijer, Netherlands to activate first phase of energy crisis plan, ANP reports, Reuters, 18.04.2026, reuters.com. [13] Zob. S. Findlay, L. Pitel, I. Johnston, Germany's Uniper warns EU methane rules will hit Europe's energy supplies, Financial Times, 25.03.2026, ft.com. [14] Według IEA w perspektywie doraźnej o 15 mld m<sup>3</sup>, a w długoterminowej - nawet o 200 mld m<sup>3</sup> rocznie. Zob. Tackling methane emissions would strengthen energy security amid crisis, IEA, 4.05.2026, iea.org. [15] I. Johnston, M. Novik, R. Milne, EU rethinks opposition to Arctic oil and gas drilling, Financial Times, 22.04.2026, ft.com. [16] Zob. A. Skujins, China slams 'Made in Europe' push, mulls retaliation, Euronews, 27.04.2026, euronews.com.

W reakcji na wyzwania państwa unijne wdrażają głównie doraźne, krajowe rozwiązania mające ograniczać wzrost cen, co może nie tylko zwiększać popyt na surowce, lecz także - w dłuższej perspektywie - pogłębiać nierówności i dezintegrować wspólny rynek. Poszczególne stolicy zaczynają też wysuwać pomysły, jak systemowo zmniejszyć narażenie na tego typu kryzysy. Aby poprawić koordynację oraz uspołnić kierunek i długofalowe skutki podejmowanych działań, Komisja Europejska zaproponowała 22 kwietnia plan AccelerateEU. Podkreśla w nim znaczenie przyspieszenia procesów elektryfikacji i dekarbonizacji jako strukturalnej odpowiedzi na obecny i podobne kryzysy.

Choć kurs UE w tym zakresie jest, jak się wydaje, bezdyskusyjny, plan nie odpowiada jednoznacznie

na nabrzmiewające jeszcze przed wybuchem wojny w Zatoce pytania o koszty poszczególnych działań, zapewnienie bezpieczeństwa dostaw oraz konkurencyjności unijnego przemysłu, a wreszcie o to, jak pogodzić reagowanie na krótkoterminowe wyzwania z długofalowymi celami unijnej polityki energetycznej. Dla realistyczniejszego wzmocnienia unijnej odporności w coraz bardziej niespokojnym świecie niezbędne jest znalezienie rozwiązania kwestii wzbudzających największe kontrowersje (takich jak kształt i przyszłość ETS) oraz podjęcie szeregu pragmatycznych działań na rzecz m.in. dywersyfikacji, zwiększania własnej produkcji, elastyczności systemu, efektywności wykorzystania energii oraz skuteczniejszej zagranicznej polityki energetycznej.

## Skutki kryzysu energetycznego dla UE

Od początku marca utrzymuje się faktyczna blokada cieśniny Ormuz – Iran selektywnie przepuszcza przez nią jedynie minimalną liczbę statków, z których tylko część stanowią tankowce<sup>[1]</sup>. Problem pogłębia wprowadzona po pewnym czasie przez USA blokada eksportu irańskiej ropy<sup>[2]</sup>. Jeszcze trudniejsza sytuacja dotyczy gazu. Od rozpoczęcia konfliktu zaledwie jeden ładunek LNG wypłynął z Zatoki Perskiej<sup>[3]</sup>; nie istnieją też alternatywne szlaki eksportu surowca z regionu.

Aktualny szok podaży pod względem wolumenu surowców i paliw przewyższa każdy z kryzysów naftowych z drugiej połowy XX wieku oraz ostatni kryzys gazowy z lat 2022–2023. To, że mamy do czynienia z równoległymi szokami naftowym, paliwowym i gazowym, podnosi powagę wyzwań i wraz z kolejnymi tygodniami ich trwania prowadzi do narastania światowego kryzysu energetycznego ze skutkami sięgającymi dalszych kontynentów i branż przemysłowych. Kryzys najszybciej i najmocniej odczuły państwa azjatyckie, które przed wojną importowały większość surowców z regionu Zatoki. UE znajduje się w lepszym położeniu. W 2025 r. sprowadzała przez cieśninę Ormuz ok. 5% ropy surowej i 10% produktów naftowych oraz ok. 8% LNG<sup>[4]</sup>. Jednocześnie konsekwencje cenowe kryzysu są jak dotąd umiarkowane: ceny ropy Brent kształtowały się 7 maja na poziomie 98,7 dolara za baryłkę (37% więcej niż przed wojną), a gazu na europejskiej giełdzie TTF oscylowały wokół 42,5 euro za MWh (33% wzrostu).

Po dwóch miesiącach blokady Ormuzu Europa wciąż odczuwa głównie cenowe skutki szoku podaży. W rezultacie faktyczne działania państw członkowskich skupiały się w tym czasie na ograniczaniu negatywnych konsekwencji tychże: przez cięcia VAT-u i podatku akcyzowego, wprowadzenie górnych limitów marż na paliwa czy samych cen paliw, wsparcie wybranych sektorów lub wrażliwych grup odbiorców. Włochy apelują nawet o przyznanie przez KE państwom członkowskim podobnej elastyczności budżetowej w przypadku łagodzenia rosnących kosztów energii, jaka już przysługuje w odniesieniu do wydatków na obronność<sup>[5]</sup>. Rządzie dotąd były, postulowane zarówno przez IEA, jak i KE, działania mające stymulować redukcję zużycia surowców i paliw czy gromadzenie zapasów<sup>[6]</sup>. Widać wysiłki pojedynczych państw na rzecz systemowego zmniejszenia zależności od ropy i gazu oraz stopnia podatności na podobne szoki podaży. Francja ogłosiła strategię ograniczenia udziału węglowodorów w końcowym zużyciu energii z niecałych 60% obecnie do 30% w 2035 r. oraz znacznego przyspieszenia elektryfikacji gospodarki. Belgijski rząd natomiast otwarcie przyznaje, że nie ma możliwości finansowania dużych programów wsparcia<sup>[7]</sup>, i planuje przejąć udziały we wszystkich krajowych elektrowniach jądrowych oraz wznowić produkcję w części z nich<sup>[8]</sup>.

Wyjątkowo napięta sytuacja panuje na rynku paliwa lotniczego, gdzie nie tylko ceny wzrosły ponad dwukrotnie, lecz także coraz realniejsze staje się ryzyko wystąpienia niedoborów, również w Europie. W 2025 r. z państw Zatoki pochodziło ok. 50% importowanego przez UE paliwa lotniczego<sup>[9]</sup>. Ze względu na malejące własne moce rafineryjne oraz odejście od rosyjskiej ropy zmniejszyły się w ostatnich latach europejskie możliwości wytwarzania średnich destylatów ropy naftowej (czyli oleju napędowego i paliwa lotniczego) i wzrosła zależność od ich sprowadzania m.in.

z Bliskiego Wschodu. Problemy pogłębia nieadekwatna struktura zapasów.

W rezultacie malejącej podaży na świecie i wysokich cen szereg państw europejskich mierzy się z widmem ograniczenia dostępności paliwa lotniczego w najbliższych tygodniach, co uderzyłoby m.in. w transport z części europejskich lotnisk (w tym brytyjskich, włoskich, francuskich czy niemieckich). Konsekwencjami są odwoływanie przez przewoźników rejsów na kolejne miesiące (np. Lufthansa wycofała z rozkładu 20 tys. lotów krótkodystansowych do końca października)<sup>[10]</sup> oraz rozpoczynanie działań i/lub planowania awaryjnego w części państw UE, w tym m.in. we Włoszech (racjonowanie paliwa lotniczego na czterech lotniskach)<sup>[11]</sup> czy Holandii (uruchomienie 20 kwietnia pierwszej fazy energetycznego planu kryzysowego)<sup>[12]</sup>.

W nieco odleglejszym horyzoncie czasowym ważnym wyzwaniem dla państw UE okaże się zgromadzenie wystarczającej ilości gazu przed zimą. Tradycyjnie od kwietnia trwa sezon zapełniania magazynów. W tym roku jest on wyjątkowo trudny. W marcu w unijnych zbiornikach znajdowało się rekordowo mało surowca, m.in. z powodu bardzo mroźnej zimy. Aby zapełnić je przed sezonem grzewczym do wymaganego poziomu 80-90%, niezbędny jest większy niż w latach ubiegłych import. Tymczasem w związku z blokadą Ormuzu i niedostępnością surowca z Kataru staje się to problematyczne. Dodatkowo wyższe ceny gazu na rynkach światowych (i perspektywa ich spadku po zakończeniu konfliktu) nie zachęcają europejskich importerów do kupowania i wpompowywania gazu już teraz. Wreszcie trudności z gromadzeniem gazu na zimę nasilać może proces kończenia przez państwa UE, zgodnie z przyjętym prawem, importu gazu, w tym LNG z Rosji.

Brak perspektyw na szybki koniec wojny i/lub odblokowanie cieśniny Ormuz oraz nieuniknione, jak się wydaje, problemy na rynku paliwa lotniczego (a potencjalnie i innych paliw), wreszcie widoczne wyzwania dotyczące zapełnienia unijnych magazynów gazu przed zimą pokazują, że niewystarczające, a czasem i kontrproduktywne mogą się okazać rozproszone, podejmowane przez rozmaite podmioty i państwa europejskie niezależnie od siebie i w dużej mierze *ad hoc* działania. W rezultacie KE przygotowała i opublikowała 22 kwietnia plan AccelerateEU mający poprawić koordynację i skuteczność działań unijnych.

## **Unijna odpowiedź na kryzys**

AccelerateEU nie przynosi rewolucji. Poza pomysłami na to, jak zarządzać ewentualną sytuacją awaryjną na rynku paliwowym, dokument w swojej zasadniczej części potwierdza dotychczasowy kierunek unijnej polityki energetycznej i wskazuje na potrzebę zintensyfikowania wysiłków i szybszego wdrażania już wypracowanych instrumentów. Przyspieszenie przechodzenia na czyste źródła energii ma być strukturalną odpowiedzią na wyzwania związane z importem węglowodorów i zapewniać według KE nie tylko realizację celów klimatycznych, lecz – nawet w jeszcze większym stopniu – tych dotyczących bezpieczeństwa dostaw i przystępności cenowej energii. Komisja zakłada przy tym, że plan nie ma charakteru ostatecznego, ale będzie ewoluował wraz ze zmianą sytuacji kryzysowej i ujawniającymi się konkretnymi wyzwaniami czy potrzebami. Ma charakter rekomendacyjny i obejmuje co najmniej trzy rodzaje sugerowanych działań.

Pierwsze odpowiadają w głównej mierze na bieżące wyzwania. KE zaproponowała szereg pilnych kroków mających minimalizować skalę ewentualnych problemów związanych przede wszystkim z rosnącymi cenami i niepewnością na rynkach paliwowym i gazowym. Ma temu zaradzić koordynacja działań i wykorzystywanie siły wspólnego rynku do zapełniania magazynów gazu, optymalizacji produkcji własnej i uzupełniania dostaw paliw. Urzeczywistnić się to ma m.in. dzięki wykorzystaniu unijnej platformy energetycznej do agregacji popytu i szukania niezbędnych, alternatywnych dostaw, ale też większemu niż dotychczas zaangażowaniu instytucji unijnych na rynku paliwowym przez m.in. monitoring, zbieranie danych i ocenę potrzeb (moce rafinerii unijnych; pomysł powołania Obserwatorium Paliwowego; współpraca cywilno-wojskowa w obszarze paliw; rewizje i zmiany

odpowiednich aktów prawnych dotyczących sektora lotniczego, w tym regulujących kwestie zapasów naftowych).

Jednocześnie podkreślono, że ograniczanie skutków kryzysu i wysokich cen powinno sprzyjać zmianom systemowym, minimalizującym zapotrzebowanie na surowce kopalne. Doraźne wsparcie powinno więc być celowane i tymczasowe oraz powiązane z długoterminowymi rozwiązaniami. KE proponuje zdecydowane przyspieszenie unijnej transformacji energetycznej oraz ułatwienie stosowania już wcześniej „zmapowanych” instrumentów wsparcia (marcowy Citizens Energy Package). Wsparcie miałoby być w sporej części warunkowane podjęciem działań na rzecz elektryfikacji i/lub dekarbonizacji gospodarstw domowych (ogrzewania), transportu (indywidualnego, ale też lotniczego czy morskiego) oraz oszczędzania energii. Dodatkowo podkreślono wagę walki z ubóstwem energetycznym i/lub transportowym.

Wreszcie, aby elektryfikacja i dekarbonizacja mogły przyspieszyć, niezbędna jest odpowiednia infrastruktura – fizyczna, finansowa i prawna. Tu także bazą są wcześniejsze inicjatywy – pakiet sieciowy, rozwiązania mające zmniejszyć opłaty przesyłowe i opodatkowanie energii elektrycznej, przyspieszenie wprowadzania na rynek nowych mocy czystej energii. Temu ostatniemu miałyby służyć m.in. lepsze wykorzystanie istniejących funduszy unijnych oraz zmiany w systemie ETS, m.in. umożliwiające skuteczniejsze wykorzystanie dochodów z niego na rzecz dekarbonizacji i elektryfikacji.

## **Strategiczne dylematy**

Zaproponowany przez KE plan formalnie jest oczywisty – kolejny kryzys jednoznacznie potwierdza konieczność odchodzenia od, w przeważającej części importowanych, paliw kopalnych. Jawi się także jako politycznie bezpieczna ścieżka. Operując w wypracowanych wcześniej ramach instrumentalnych i paradygmacie myślenia o polityce energetycznej, ma prawdopodobnie zapewniać – poprzez działania oparte na uprzednio osiągniętych w UE kompromisach – kluczową w kryzysowych czasach stabilność instytucjonalną i spójność wewnętrzną.

Rodzi się jednak pytanie, czy AccelerateEU jest wystarczającą odpowiedzią na kryzys uznawany za największy (pod względem skali szoku podażowego) w historii, wiążący się przede wszystkim z pogłębieniem szeregu wcześniejszych strukturalnych problemów energetycznych Unii Europejskiej. Jest to tym istotniejsze, że unijny model transformacji energetycznej był jeszcze przed wybuchem wojny w Zatoce coraz mocniej kwestionowany i od zewnątrz (USA, Chiny), i od wewnątrz (kontrowersje dotyczące ETS itp.). Nie jest więc jasne, czy w realiach kryzysu da się uzyskać zakładaną przez KE synergii pomiędzy działaniami mającymi mitygować krótkoterminowe wyzwania a unijnymi długofalowymi celami strategicznymi, czy może wydarzenia bieżące przyczynią się do przekształcenia strategii energetycznych zarówno poszczególnych państw, jak i całej UE.

AccelerateEU, wskazując pożądane przez KE rozwiązanie i kierunek działań (odchodzenie od paliw kopalnych i przyspieszenie dekarbonizacji), nie mówi jednoznacznie, jak w perspektywie krótkoterminowej i warunkach trwającej transformacji, a więc współistnienia dwóch systemów – jednego opartego na tradycyjnych, a drugiego na czystych źródłach energii, robić to tanio, skutecznie i bezpiecznie oraz w sposób uwzględniający uwidaczniające się już wcześniej wyzwania i kontrowersje. W szczególności dotyczy to wysokich i zmiennych cen energii, który to problem (i związane z nim oraz z pomysłami jego rozwiązania różnice zdań) obecny kryzys ma potencjał znacząco pogłębić.

Przejawem nabrzmiewających w bieżącej sytuacji problemów jest m.in. tocząca się równolegle do sporów o plan AccelerateEU dyskusja o unijnym rozporządzeniu metanowym. Z jednej strony widać kwestionowanie jego zapisów przez m.in. USA oraz obawy europejskich importerów o to, że co

najmniej podwyższy ono koszty, a może nawet ograniczy dostęp do strategicznie dziś ważnych dodatkowych ilości gazu czy paliw z nierosyjskich i niebliskowschodnich źródeł<sup>[13]</sup>. Z drugiej zaś w realiach kryzysu na rynku gazowym istotne jest to, że ograniczenie emisji metanu w szeroko rozumianym sektorze energetycznym mogłoby w kolejnych latach wyraźnie zwiększyć dostępność gazu ziemnego na świecie<sup>[14]</sup>.

Podobne dylematy wiążą się również z niezbędnymi inwestycjami w krótkoterminowe bezpieczeństwo energetyczne, w tym produkcję w UE, podziałem ich kosztów i wpływem na ceny czy podnoszeniem konkurencyjności, odporności i autonomii unijnej gospodarki, w tym sektorów czystych technologii i cyfrowego. Rodzą także pytania o to, czy i jak można będzie równolegle z czystymi zwiększać choćby czasowo produkcję także tych nie w pełni czystych, lecz wciąż potrzebnych źródeł i technologii w Europie – paliw kopalnych, surowców krytycznych, produktów naftowych czy petrochemicznych. Dyskusje na ten temat trwają – o czym świadczą doniesienia medialne o zmianie unijnego stanowiska dotyczącego norweskich poszukiwań ropy i gazu w Arktyce<sup>[15]</sup> czy rozważania nad opcjami zwiększenia wydobycia w UE, choćby z szelfu Morza Północnego – jednak nie znajdują odzwierciedlenia w AccelerateEU.

Nie wiadomo wreszcie, jak rekomendacje Komisji będą stosowane w praktyce. Doraźnie nie widać perspektyw na szybką zmianę i zbliżenie sposobu działania większości państw członkowskich, z których każde wdraża dziś własne, dopasowane do swoich potrzeb i możliwości rozwiązania krótkoterminowe. Najczęściej nie prowadzą one do zmian w postępowaniu sprzyjających redukcji zużycia energii czy paliw (a niekiedy wywołują zjawisko tzw. turystyki paliwowej), co może pogłębiać kryzys na poszczególnych rynkach. Co więcej, dłuższe stosowanie tych rozwiązań wiąże się z ryzykiem fragmentaryzacji wspólnego rynku oraz pogłębiania nierówności i kontrowersji – skala wsparcia zależy w sporym stopniu od zamożności poszczególnych państw. Wreszcie – finansowanie bezpośredniego wsparcia ogranicza budżet dostępny na działania strukturalne, a na razie brakuje pomysłów na jego zwiększenie, w tym np. propozycji redystrybucji rosnących w związku z wojną zysków firm naftowo-gazowych.

## **Lekcje dla UE**

Wojna w Zatoce i jej oddziaływanie na rynki energetyczne i surowcowe dają kilka istotnych lekcji, mogących wpływać na europejski sposób myślenia i kształtowania polityki energetycznej.

Po pierwsze, wojna pokazała po raz kolejny, że surowce energetyczne, szlaki eksportowe, infrastruktura przetwórcza czy technologie energetyczne są coraz częściej instrumentalizowane i stają się areną działań wojennych. Dla relatywnie ubogiej we własne zasoby energetyczne Europy, polegającej na międzynarodowym handlu i transporcie opartych na ustalonych regułach, stanowi to poważne wyzwanie. Rodzi więc konieczność przemyślenia głębi swoich zależności i partnerstw oraz opcji zwiększenia wpływu na ich kształt i funkcjonowanie.

Po drugie, widać, że – pomimo zaawansowanej i kontynuowanej transformacji energetycznej – dla bezpieczeństwa energetycznego i funkcjonowania gospodarek na świecie i w Europie istotne są nadal nie tylko elektrony, elektryczność i tempo elektryfikacji, lecz także molekuły i dostępność surowców oraz paliw płynnych. W unijnym miksie energii pierwotnej ropa ma wciąż największy udział (38%), a trwająca transformacja doprowadziła do jego spadku w ostatnich 25 latach o zaledwie 2,5 p.p. Wraz z gazem ziemnym stanowią one w tym miksie aż 60%. Co więcej, zarówno gaz, jak i ropa są nie tylko nośnikami energii, lecz także ważnymi surowcami w procesach przemysłowych (przy wytwarzaniu m.in. produktów petrochemicznych, plastiku, nawozów czy aluminium).

W rezultacie, nawet jeśli uda się podwyższyć tempo zmniejszania ich zużycia w UE, wciąż będą w

najbliższych dekadach odgrywać istotną rolę i wymagać uwagi ze strony twórców unijnej i krajowych polityk energetycznych. Jest to szczególnie ważne w przypadku paliw płynnych. Pomimo powracających wyzwań, sankcji na rosyjską ropę i związanych z tym przekształceń rynkowych czy powiązań międzynarodowych, a wreszcie znaczenia dostępności paliw dla europejskiego bezpieczeństwa i obronności, UE de facto nie wypracowała polityki dotyczącej tego sektora. Uwaga, jaką w AccelerateEU poświęca się rynkowi paliwowemu i ograniczaniu skutków możliwego kryzysu, może być jaskółką potrzebnych zmian.

Blokada cieśniny Ormuz pokazuje też, że kwestia wyzwań na polu łańcuchów dostaw dotyczy nie tylko surowców krytycznych i czystych technologii, lecz także tradycyjnych surowców energetycznych, w tym ropy i gazu. Obecny kryzys, polegający na zablokowaniu kluczowego dla światowego handlu wąskiego gardła i uniemożliwieniu transportu z Zatoki do odbiorców na świecie, przez wielu nazywany jest właśnie kryzysem łańcucha dostaw. Ma więc szerokie konsekwencje dla poszczególnych gospodarek, jako że dotyka zarówno produkcji i eksportu surowców, jak i sektorów usług oraz produktów pochodnych i energochłonnych. Wzmacnianie odporności i skracanie (gdzie tylko możliwe) łańcuchów dostaw stają się więc aktualnie uniwersalnymi kierunkami działań w każdym obszarze zależności od strategicznych surowców, produktów czy technologii.

Dla Europy kluczowym wyzwaniem pozostają ceny surowców i produktów pochodnych, w tym energii. Jak pokazał kryzys z lat 2022–2023, w przypadku ograniczonej podaży na globalnych rynkach państwa europejskie są w stanie przelicytować cenowo biedniejszych światowych konsumentów (np. z Azji Południowej). Jednocześnie koszty takich działań odbijają się na dobrobycie i nastrojach gospodarstw domowych oraz kondycji europejskiego przemysłu (skutkując m.in. destrukcją popytu i relokacjami poza UE). A ponieważ problem cen i konkurencyjności przemysłu nabrzmiewał jeszcze przed wybuchem wojny w Zatoce, to obecny kryzys – niosący zwyczaję kosztów energii i wykorzystywanych surowców, półproduktów itp. – nawet jeśli nie będzie generował realnego ryzyka niedoborów, będzie miał istotne konsekwencje dla sytuacji konkretnych branż i całych gospodarek państw UE oraz wyborów politycznych w najbliższych latach.

Rozbieżne działania doraźne wynikają z odmiennych priorytetów i struktur gospodarek oraz mikśów energetycznych poszczególnych państw członkowskich, ale też z powiązanych z nimi odmiennych pomysłów na ograniczanie wysokości cen i wagi wpisywania tych działań w ramy unijnej polityki klimatycznej. Te różnice w pomysłach widoczne były wyraźnie jeszcze przed wybuchem wojny w Zatoce, a aktualna sytuacja może je pogłębiać. Tymczasem w kontekście trwających wojen, niespokojnego otoczenia międzynarodowego i kolejnego kryzysu energetycznego rośnie znaczenie zachowania jedności oraz wzmocnienia współpracy w ramach UE oraz wspólnego rynku energii i surowców. Trafnie podkreśla to KE w AccelerateEU, wskazując, że wspólny rynek jest jednym z ważniejszych źródeł unijnej siły i solidarności. Dla zminimalizowania ryzyka nasilania się różnic wewnątrz Unii (np. dotyczących przyszłości ETS) i ewentualnych konfliktów na tym tle niezbędne wydaje się nie tylko przyspieszanie wcześniej uzgodnionych działań, lecz także wypracowanie nowych, pragmatycznych rozwiązań uwzględniających kluczowe potrzeby i wyzwania, z jakimi borykają się poszczególne państwa członkowskie w szeroko rozumianej dziedzinie energii.

Obecne propozycje KE, poza podnoszeniem tempa i nakreśleniem sposobów redukcji zależności od surowców energetycznych, w czym duże postępy możliwe są w średnim i długim okresie, powinny koncentrować się na systemowych działaniach zapewniających adekwatny poziom dostaw w perspektywie krótkoterminowej i w czasie nieukończonych transformacji. Chodzi o zmniejszanie narażenia na ryzyka przez dywersyfikację, zwiększanie własnej produkcji paliw syntetycznych, ale też tradycyjnych, biometanu i gazu ziemnego (a w sytuacji awaryjnej nawet węgla), a także priorytetyzację efektywności energetycznej, integracji rynków oraz elastyczności i interoperacyjności umożliwiającej łatwe zastępowanie jednych nośników innymi. Ponadto kryteria doboru instrumentów powinny uwzględniać zarówno ich długofalowe skutki, wpływ na odporność i bezpieczeństwo dostaw

energii do poszczególnych państw, jak i doraźne koszty, opłacalność i wdrażalność poszczególnych rozwiązań.

Doraźnie i długofalowo UE musi też szukać nowych sposobów na prowadzenie skutecznej zagranicznej polityki energetycznej. Dywersyfikacja źródeł i skracanie oraz zwiększanie bezpieczeństwa łańcuchów dostaw ropy i gazu będzie się jednoznacznie wiązać ze wzrostem unijnej zależności od USA – przede wszystkim, jeśli chodzi o import LNG, ale także ropy i paliw. Wobec pojawiających się transatlantyckich nieporozumień i rozbieżności, również w myśleniu o polityce energetycznej, wymaga to strategicznego pomysłu na zapewnienie trwałości i obopólnych korzyści ze współpracy z Waszyngtonem oraz wypracowania przestrzeni i instrumentów do konstruktywnego nią zarządzania. Jednym z nich mogłaby się stać np. inicjatywa Trójmorza, mająca ważny wymiar energetyczny i angażująca zarówno unijne państwa Europy Środkowej i Europy Południowo-Wschodniej, jak i USA.

Ewentualne przedłużanie i pogłębianie się kryzysu może prowadzić do wyłomów w unijnej polityce odchodzenia od importu surowców z Rosji. Prawdopodobna jest nie tylko mniejsza skłonność do przestrzegania regulujących to unijnych sankcji czy przepisów (takich jak rozporządzenie RePowerEU). Rośnie również ryzyko dążenia przez część podmiotów czy państw do zwiększenia dostaw rosyjskich ropy i/lub gazu. Niezbędne jest rozważenie możliwych scenariuszy i optymalnych sposobów działania, które nie potęgowałyby zarazem wewnątrzunijnych różnic. Wreszcie pojawia się pytanie, jak przyspieszać elektryfikację gospodarki, nie pogłębiając zbytnio zależności w strategicznych obszarach od Chin, a optymalnie – przyspieszając równolegle własne możliwości produkcyjne (co postuluje sama KE w odrębnym Industrial Accelerator Act), unikając zidentyfikowanych już ryzyk dla cyberbezpieczeństwa oraz podnosząc odporność na potencjalne chińskie działania odwetowe<sup>[16]</sup>.

[1] Aktualna przepustowość dzienna stanowi od kilku do 10% tej sprzed wojny.

[2] H. Falakshahi, *US blockade: Iran starts feeling the heat*, Kpler, 27.04.2026, kpler.com.

[3] M. Rashad, N. Adomaitis, *ADNOC LNG tanker crosses Strait of Hormuz for first time since Iran war, ship tracking data shows*, Reuters, 27.04.2026, reuters.com.

[4] Zob. B. Fattouh, A. Economou, *Europe's Oil Vulnerability to the Strait of Hormuz Disruption*, The Oxford Institute for Energy Studies, kwiecień 2026, oxfordenergy.org; *Where does the EU's gas come from?*, Rada Europejska, 13.04.2026, consilium.europa.eu.

[5] G. Fonte, *Italy calls for EU to treat energy spending like defence in bloc's budget rules*, Reuters, 27.04.2026, reuters.com.

[6] Przegląd podejmowanych w Europie i na świecie działań politycznych w reakcji na kryzys zob. *2026 Energy Crisis Policy Response Tracker*, IEA, 29.04.2026, iea.org.

[7] J. Villamor, *Belgium Says It Has "No Money" Left for Another Energy Crisis*, The European Conservative, 16.04.2026, europeanconservative.com.

[8] G. Gotev, *From phase-out to takeover: how Belgium is nationalising its nuclear power from ENGIE*, EUalive, 30.04.2026, eualive.net.

[9] UE importuje ok. 40% potrzebnego jej paliwa lotniczego. Zob. *AccelerateEU - Energy Union. Affordable and Secure Energy through Accelerated Action*, Komisja Europejska, COM(2026) 370 final, 22.04.2026, consilium.europa.eu.

[10] *Lufthansa Group optimises flight offering in summer across all six hubs*, Lufthansa Group, 21.04.2026, newsroom.lufthansagroup.com.

[11] G. Barbat, *Jet fuel crisis: Rationing triggered at four airports in Italy*, Euronews, 6.04.2026, euronews.com.

[12] B. Meijer, *Netherlands to activate first phase of energy crisis plan, ANP reports*, Reuters, 18.04.2026, reuters.com.

[13] Zob. S. Findlay, L. Pitel, I. Johnston, *Germany's Uniper warns EU methane rules will hit Europe's energy supplies*, Financial Times, 25.03.2026, ft.com.

[14] Według IEA w perspektywie doraźnej o 15 mld m<sup>3</sup>, a w długoterminowej – nawet o 200 mld m<sup>3</sup> rocznie. Zob. *Tackling methane emissions would strengthen energy security amid crisis*, IEA, 4.05.2026, iea.org.

[15] I. Johnston, M. Novik, R. Milne, *EU rethinks opposition to Arctic oil and gas drilling*, Financial Times, 22.04.2026, ft.com.

[16] Zob. A. Skujins, *China slams 'Made in Europe' push, mulls retaliation*, Euronews, 27.04.2026, euronews.com.

<https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2026-05-07/wojna-w-zatoce-i-wyzwania-dla-ujnej-polityki-energetycznej>