

KOMENTARZ IPE nr 1/2019

JAKI KSZTAŁT „BRAMY PÓŁNOCNEJ”?

Dr Rafał Miętiewicz*

Polska należy do państw charakteryzujących się wzrastającym zapotrzebowaniem na gaz ziemny. Według prognoz zużycie gazu sięgnąć ma w perspektywie roku 2025 od 18 mld m³ do nawet 20 mld m³ gazu rocznie. Jednocześnie zbliża się termin wygaśnięcia długookresowego kontraktu na dostawy surowca z Federacji Rosyjskiej (2022). Biorąc także pod uwagę kwestie wykorzystywania przez Rosję „kurka gazowego”, jako istotnego elementu nacisku w relacjach międzynarodowych, **dywersyfikacja dostaw gazu nabiera szczególnego znaczenia dla bezpieczeństwa państwa**. W procesie dywersyfikacji kierunków i źródeł pozyskania gazu, w sytuacji Rzeczypospolitej, kluczową rolę odgrywają zaś akweny morskie. Są one z jednej strony miejscem wydobywania surowca (podmorskie źródła gazu), z drugiej zaś pełnią rolę swoistego krwioobiegu. Tędy bowiem wiodą nawodne szlaki komunikacyjne, które umożliwiają transport surowca na pokładzie zbiornikowców LNG w relacjach międzykontynentalnych (Ameryka Północna, Afryka, Azja). Na dnie morskim posadowione są magistrale przesyłowe w postaci gazociągów podmorskich łączące odbiorców oddalonych o setki i tysiące kilometrów od źródeł wydobywania. Polskie obszary morskie pełnią wszystkie powyższe role, a program rozbudowy możliwości Rzeczypospolitej do pozyskiwania gazu ziemnego tą drogą funkcjonuje pod nazwą „Bramy Północnej”. Koncepcja „Bramy Północnej” według oficjalnych dokumentów (*Polityka energetyczna Polski do 2040 roku, PEP2040, projekt, Ministerstwo Energii, Warszawa 2018*¹, jak i *Sprawozdanie z wyników monitorowania bezpieczeństwa dostaw paliw gazowych za okres od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2017 r.*, Minister Energii, Warszawa, lipiec 2018 r.²) obejmuje dwa kluczowe obiekty:

- terminal LNG w Świnoujściu;
- gazociąg Baltic Pipe.

* kmdr por. dr Rafał Miętiewicz, Dyrektor Instytutu Operacji Morskich, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich, Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni; ekspert Instytutu Polityki Energetycznej im. Ignacego Łukasiewicza, e-mail: r.mietkiewicz@amw.gdynia.pl

Jednocześnie *Krajowy, dziesięcioletni plan rozwoju systemu przesyłowego. Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe na lata 2018-2027*, Spółki Gaz System (Warszawa, listopad 2017 r.) proponuje rozpatrzenie projektu „Brama Północna” w ujęciu³:

- Wariant A – terminal LNG w Świnoujściu oraz gazociąg Baltic Pipe;
- Wariant B – terminal LNG w Świnoujściu oraz drugi terminal LNG FSRU (ang. *Floating Storage and Regasification Unit*) na Zatoce Gdańskiej.

W ostatnich dniach (marzec 2019) pojawiły się zapowiedzi o podjęciu decyzji co do budowy drugiego terminala LNG na polskim wybrzeżu Bałtyku, który miałby zdolność regazyfikacji ok. 4 mld m³ gazu rocznie. Według innych zapowiedzi terminal FSRU, posadowiony na wodach Zatoki Gdańskiej, miałby wydajność od 4,1 mld m³ do 8,2 mld m³ gazu w ujęciu rocznym.

Jednocześnie nabierające rzeczywistych kształtów plany rozbudowy portu morskiego w Gdyni, w ramach projektu „Port Zewnętrzny”, obejmują rozszerzenie możliwości przeładunkowych portu o terminal LNG „małej skali” zdolny do przyjęcia ok. 2,5 mld m³ gazu rocznie.

Rysuje się więc brak spójności, co do koncepcji Bramy Północnej i przypisanego jej pakietu inwestycji, przy braku uwzględnienia w dokumentach strategicznych pełnego wolumenu możliwości pozyskania surowca drogą morską. Koncepcja ta nabiera przy tym istotnego znaczenia w sytuacji zapowiedzianego odejścia od przedłużenia umowy z partnerem rosyjskim (kontrakt jamalski).

Rozbudowa terminala LNG w Świnoujściu przyczynić się ma do zwiększenia możliwości importu gazu ziemnego pozyskiwanego na rynkach światowych (USA, Katar, Norwegia). Aktualne możliwości terminala w Świnoujściu (5 mld m³/rocznie) mają zostać zwiększone do 7,5 mld m³, a nawet do 10 mld m³ surowca rocznie. Inwestycje w Świnoujściu stworzyć mają całkiem nowe możliwości w postaci bunkrowania statków napędzanych LNG, co jest odpowiedzią na rozwijający się w rejonie Bałtyku ruch ekologicznych jednostek napędzanych błękitnym paliwem. Ważne jest także magazynowanie surowca (budowa trzeciego zbiornika), jak i dystrybucji gazu przy wykorzystaniu transportu kolejowego i samochodowego (cysterny).

Uzyskując dostęp do gazu z podmorskich złóż usytuowanych na Szelfie Norweskim, projekt Baltic Pipe umożliwić ma, w perspektywie 2022 roku, sprowadzenie do 10 mld m³ gazu w ciągu roku. Dotychczasowe postępy, w tym podpisanie umów międzyrządowych dotyczących delimitacji strefy spornej wokół duńskiej wyspy Bornholm, którą przecinać ma gazociąg, wskazują na płynną realizację zapisów programu. Docelowo projekt uruchomiony ma być do października 2022 roku.

Budowa kolejnego terminala na wybrzeżu zapowiadana była już w roku 2017. Obiekt ten miałby stanowić konstrukcję zdolną do przyjęcia jednostki regazyfikacyjnej, podłączonej do podmorskiego gazociągu łączącego stanowisko ze zbiornikami w Kosakowie oraz, za pomocą grubej nitki, z obiektami rafinerii w Gdańsku. Mowa tu o transporcie gazu drogą morską na pokładzie zbiornikowca kriogenicznego i podłączeniu go do jednostki regazyfikacyjnej⁴. Podobne rozwiązanie zastosowane zostało w przypadku funkcjonującego od kilku lat terminala FSRU w Kłajpedzie (*Independence*) oraz uruchomionego w 2018 roku terminala FSRU w Obwodzie Kaliningradzkim (*Marshal Vasilevskiy*). Dzięki uruchomieniu terminali Litwa uzyskała możliwość sprowadzenia od 2 mld m³ do 3 mld m³ gazu a Rosja (enklawa) ok. 3,7 mld m³ gazu rocznie. Szacunki wskazują na uruchomienie obiektu, w warunkach polskich, w czasie od 16 do 20 miesięcy od daty podjęcia odpowiednich decyzji. Brak przy tym spójności co do zdolności importowych terminala FSRU. Założyć jednak należy, iż będzie to ok. 4 mld m³ gazu rocznie.

Budowa terminala LNG „małej skali” stanowiącego integralną część składową portu morskiego w Gdyni stanowi kolejną koncepcję, której finalizacja przewidywana jest na rok 2026, kiedy to obsłużone mogłyby zostać pierwsze chemikaliowce. W tym momencie pojawia się jednak pewna konsternacja, co do charakteru obu inwestycji. Plany rozbudowy portu wskazują bowiem na realizację inwestycji w postaci instalacji FSRU ze zbiornikiem wybudowanym na nabrzeżu i elektrociepłownią zlokalizowaną w otoczeniu terminala⁵. Posadowienie dwóch obiektów o tym samym charakterze w odległości zaledwie kilku kilometrów mija się z celem, stąd też zakładać należy, iż pod pojęciem koncepcji budowy kolejnego terminala LNG na wybrzeżu polskim rozumieć należy jeden obiekt wybrany spośród opisanych powyżej.

Ostatnią inwestycją, o zdecydowanie lokalnym znaczeniu, jest pozyskiwanie gazu z dna Bałtyku. Transportowany za pomocą gazociągu relacji złoża B-8 – Władysławowo gaz,

wykorzystywany jest do zaspokajania popytu Władysławowa i okolic. Możliwości pozyskania ok 0,25 mld m³ gazu rocznie, nie mają może znaczenia strategicznego w procesie dywersyfikacji, ukazują jednak gotowość technologiczną do realizacji pełnego pakietu inwestycji od wydobycia ze źródeł podmorskich, poprzez transport w środowisku morskim po wprowadzenie do systemu odbiorczego.

Przy uwzględnieniu wydobycia krajowego na poziomie ok 4,5 mld m³ gazu w ciągu roku, całkowity wolumen sprowadzony dzięki inwestycjom kompleksowo rozumianej Bramy Północnej zapewnić może pokrycie zapotrzebowania własnego. Nie bez znaczenia pozostają także połączenia transgraniczne z sąsiadami na południu i zachodzie dające możliwość transportu gazu w obu kierunkach. Obraz dopełnia potrzeba posiadania odpowiednio rozbudowanego systemu magazynowania surowca oraz sprawnego systemu redystrybucji do odbiorców w głębi kraju.

Istotne jest jednak spójne, całościowe i strategiczne spojrzenie na problematykę dostaw surowców o znaczeniu strategicznym dla bezpieczeństwa energetycznego państwa, transportowanych drogą morską. Problematyka Bramy Północnej kształtuje świadomość morskiego charakteru naszego państwa, a sprawa ochrony morskich linii komunikacyjnych odpowiadających za transport znakomitej większości dóbr światowych (80-90%), staje się sprawą każdego odbiorcy surowca w Polsce.

Wnioski i rekomendacje dla Rzeczypospolitej

1. Rekomendowane jest uwzględnienie pełnego pakietu inwestycji obejmujących dywersyfikację dostaw gazu naturalnego transportowanego drogą morską (terminale LNG, gazociągi podmorskie) w spójnym programie „Bramy Północnej” i ujęcie go w dokumentach strategicznych.
2. Wskazane jest doprecyzowanie koncepcji wybudowania kolejnego terminala LNG (FSRU) posadowionego na wybrzeżu polskim (Zatoka Gdańska) w oparciu o rozbudowę Portu Gdynia lub wybudowanie instalacji w odległości kilku kilometrów od brzegu.

3. Budowa szerokiego pakietu inwestycji (obiektów) „Bramy Północnej” zwiększa zdolność Rzeczypospolitej do odgrywania istotnej roli w procesie dostaw i handlu gazem dla państw Grupy Wyszehradzkiej i Ukaryny.
4. Należy zakładać, iż ambitne plany rozbudowy niezależności energetycznej nie pozostaną bez reakcji dotychczasowego hegemon dostaw gazu dla Europy Środkowo-Wschodniej, Federacji Rosyjskiej, która tracąc uprzywilejowaną pozycję głównego dostawcy pozbawiana zostaje istotnego instrumentu realizacji celów geopolitycznych (istotne narzędzie oddziaływania).

¹ Krajowy, *dziesięcioletni plan rozwoju systemu przesyłowego. Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe na lata 2018-2027*, Wyciąg, Gaz System, Warszawa, listopad 2017 r.

² *Sprawozdanie z wyników monitorowania bezpieczeństwa dostaw paliw gazowych za okres od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2017 r.*, Minister Energii, Warszawa, lipiec 2018 r., s. 6.

³ Krajowy, *dziesięcioletni plan rozwoju systemu przesyłowego. Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe na lata 2018-2027*, Wyciąg, Gaz System, Warszawa, listopad 2017 r.

⁴ R. Miętkiewicz, *Terminal FSRU Gdańsk jako element dywersyfikacji dostaw surowca o znaczeniu strategicznym*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka”, 2017, nr 12, (CD), s. 703-712.

⁵ *Budowa portu zewnętrznego w porcie Gdynia. Analiza nawigacyjna, etap I i II budowy portu*, materiały Biuro Projektów „Wuprohyd” Sp. Z o.o., Gdynia, 2018 r.