

Michał Paszkowski

Niepewna przyszłość projektu terminalu LNG w Skulte

Od 2016 r. na Łotwie są podejmowane działania na rzecz budowy terminalu LNG w Skulte, ale ostatnie decyzje rządu w Rydze powodują, że realizacja inwestycji jest niepewna. Nawet uszkodzenie na początku października 2023 r. gazociągu Balticconnector, łączącego system gazowy Estonii i Finlandii, nie wpłynęło na zmianę podejścia rządu Łotwy do sprawy terminalu LNG w Skulte. Łotwa liczy na to, że istniejące zdolności importowe w regionie zapewnią dostępność surowca także dla odbiorców z tego państwa.

Znaczenie gazu ziemnego w gospodarce. Na Łotwie gaz ziemny odgrywa ważną rolę w gospodarce, gdyż jest to jedyne paliwo kopalne wykorzystywane do wytwarzania energii elektrycznej (36,4%), za pozostałą część odpowiadają bowiem odnawialne źródła energii. Surowiec ten jest wykorzystywany w elektrowniach oraz elektrociepłowniach, w tym przede wszystkim w Rydze (elektrownie CHPP-1 oraz CHPP-2 należące do Latvenergo)¹. Na Łotwie nie są prowadzone prace wydobywcze gazu ziemnego, co oznacza, że w całości pochodzi on z importu, a dostawy przez lata były realizowane przede wszystkim z Federacji Rosyjskiej (punkt Luhamaa w południowo-wschodniej Estonii). Rezygnacja z dostaw surowca z Rosji ([„Komentarze IEŚ”, nr 587](#)), w związku z trwającą wojną rosyjsko-ukraińską, spowodowała, że obecnie dostawy gazu ziemnego są realizowane z kierunku Litwy (punkt Kiemenai) oraz Estonii (punkt Karksi).

Łotwa odgrywa ważną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego państw bałtyckich, gdyż na terytorium tego państwa znajduje się jedyny w regionie podziemny magazyn gazu ziemnego w Inčukalns (zdolność magazynowa wynosi 2,3 mld m³ rocznie). Z tego magazynu korzystają wszystkie państwa bałtyckie oraz Finlandia.

Charakterystyka projektu. Projekt budowy terminalu LNG w porcie w Skulte na Łotwie ma krótką historię, gdyż został zainicjowany w 2016 r. W ramach realizacji inwestycji przewiduje się budowę terminalu LNG typu FSRU oraz rurociągu o długości ok. 34 km łączącego zbiornikowiec, na którym następowałby proces regazyfikacji, z podziemnym magazynem gazu ziemnego w Inčukalns, znajdującym się w głębi łądu. Terminal docelowo ma mieć zdolność importową na poziomie 4,1 mld m³ rocznie, a koszty inwestycji zostały oszacowane na 120 mln USD. Kluczowym aspektem tego projektu jest bezpośrednie połączenie terminalu z magazynem, co znacząco ogranicza koszty realizacji inwestycji (budowa zbiorników pochłania ok. 60-80% łącznych kosztów projektu). Inwestycja jest prowadzona przez firmę AS Skulte LNG Terminal, należącą do National Gas Terminal Society i Petera Ragaussa² (łącznie 80%) oraz AS Virši (20%). Spółka AS Virši nabyła udziały w terminalu w maju 2022 r. Zgodnie z intencją udziałowców projekt miał być zrealizowany w latach 2023-2024, ale sytuację skomplikowało stanowisko rządu Łotwy, które w 2023 r. uległo znaczącej zmianie.

Problemy z realizacją projektu. Projekt budowy terminalu LNG w Skulte od 2016 r. był różnie oceniany przez rząd Łotwy, co wynikało z co najmniej trzech powodów. Po pierwsze – inwestycja jest planowana przez prywatnych inwestorów, co oznacza, że państwo miałoby ograniczony wpływ na jej funkcjonowanie (rząd nie zgodził się na warunki współpracy przedstawione przez inicjatora inwestycji). Po drugie – z perspektywy rządu dotychczasowe

¹ A. Kuczyńska-Zonik, *Republika Łotewska*, [w:] *Raport. Bezpieczeństwo energetyczne państw Europy Środkowej i Wschodniej*, red. B. Surmacz, M. Paszkowski, Lublin 2023, s. 120-121.

² Przedsiębiorca amerykański, o łotewskich korzeniach, działający m.in. na rynku energetycznym.

zdolności importowe w zakresie dostaw gazu ziemnego w regionie Morza Bałtyckiego zapewniają import na wystarczającym poziomie także w odniesieniu do Łotwy. W tym regionie funkcjonują już trzy terminale LNG: Kłajpeda na Litwie, Inkoo oraz Hamina w Finlandii. W związku z tym zdolność importowa w samych państwach bałtyckich obecnie wynosi prawie 13 mld m³ wobec zapotrzebowania na surowiec kształtującego się w 2022 r. na poziomie 2,8 mld m³ (łącznie Litwa, Łotwa, Estonia), a 3,9 mld m³ wspólnie z Finlandią. Po trzecie – Łotwa ma zagwarantowaną możliwość importu gazu ziemnego poprzez terminal LNG w Kłajpedzie na Litwie, gdyż firma Latvenergo zarezerwowała na najbliższe 10 lat odpowiednie moce rozładunkowe w tym terminalu.

Stanowisko rządu łotewskiego uległo zasadniczej zmianie w ostatnich dwóch latach. Pierwotnie władze sceptycznie oceniały zasadność budowy terminalu, mimo że inwestycja znajdowała się na liście projektów wspólnego zainteresowania Inicjatywy Trójmorza. Wojna rosyjsko-ukraińska zmieniła nastawienie wobec inwestycji, czego wyrazem było nadanie 30 sierpnia 2022 r. projektowi statusu „projektu o strategicznym znaczeniu dla bezpieczeństwa państwa”, a następnie przyjęcie 19 września 2022 r. przez parlament Łotwy (Saeima) ustawy wspierającej inwestycję. W ustawie wskazano, że terminal zostanie oddany do eksploatacji do 15 września 2024 r., a więc przed kolejnym sezonem jesienno-zimowym. Jednakże już 11 kwietnia 2023 r. rząd wycofał poparcie dla realizacji inwestycji, komunikując, że terminal w dalszym ciągu ma szanse powstać, ale na zasadach komercyjnych. Następnie 19 października 2023 r. parlament poparł zgłoszony przez partie rządzące (Nowa Jedność, Związek Zielonych i Rolników oraz Postępowi) projekt dotyczący uchylecia ustawy z 19 września 2022 r. (za opowiedziało się 85 ze 100 posłów).

Uszkodzenie gazociągu Balticconnector. Uszkodzenie gazociągu Balticconnector 8 października 2023 r. nie wpłynęło znacząco na dyskusję o ponownym udzieleniu wsparcia dla budowy terminalu LNG w Skulte. Mająca miejsce debata nie doprowadziła do rewizji stanowiska rządu w sprawie inwestycji. Co ważne, samo zniszczenie gazociągu nie powinno mieć dużego wpływu na poziom bezpieczeństwa energetycznego zarówno państw bałtyckich, jak i Finlandii, ponieważ spółki z tego regionu wykorzystują surowiec zgromadzony w magazynie w Inčukalns oraz inne dostępne kanały importowe. Pod koniec października 2023 r. poziom napełnienia magazynu był najwyższy w historii (ok. 96%), co jest częściowo związane z niskim poziomem zapotrzebowania na surowiec w tym regionie oraz wysokim poziomem dostaw poprzez terminale LNG funkcjonujące na Litwie oraz w Finlandii.

Wnioski:

- Terminal LNG w Skulte w związku z ostatnią decyzją parlamentu Łotwy nie będzie realizowany jako projekt mający poparcie polityczne ze strony władz. Głosowanie wykazało, że nie ma obecnie poparcia dla realizacji inwestycji (85 ze 100 parlamentarzystów opowiedziało się przeciwko wprowadzeniu ustawy, z czego wszyscy parlamentarzyści koalicji rządowej). Co ważne, terminal nie miał być budowany ze środków publicznych. Brak wsparcia politycznego nie oznacza jednak, że terminal nie ma szansy na powstanie w przyszłości, jednak jego uruchomienie będzie zależało wyłącznie od decyzji prywatnych inwestorów.
- Uwzględniając zdolność importową w regionie – istniejące już terminale LNG w zakresie dostaw gazu ziemnego – a także o wiele niższy niż w przeszłości poziom konsumpcji, pozyskanie inwestorów będzie trudne. To przede wszystkim czynnik ekonomiczny zdecydował o cofnięciu wsparcia dla inwestycji. Jednocześnie priorytetem nowego rządu Łotwy będą działania na rzecz ograniczania roli surowców kopalnych na rzecz odnawialnych źródeł energii ([„Komentarze IEŚ”, nr 953](#)).
- Stanowisko rządu w kontekście budowy terminalu wynika z oceny sytuacji regionalnej, w tym istniejących zdolności importowych. Dodatkowo pojawiły się sygnały, że terminal na Litwie może być rozbudowany, co oznacza, że moce importowe będą w regionie wysokie i w pełni pokryją zapotrzebowanie na gaz ziemny na Litwie, Łotwie oraz w Estonii. Państwa bałtyckie mają także możliwość importu gazu ziemnego z Polski poprzez gazociąg GIPL (interkonektor Polska-Litwa), który został oddany do eksploatacji w maju 2022 r., o zdolnościach przesyłowych z Polski na Litwę na poziomie 2,4 mld m³ rocznie

([„Komentarze IEŚ”, nr 357](#)). Dodatkowo, w tej sytuacji, być może spółki z państw bałtyckich będą zainteresowane rezerwacją zdolności importowych w planowanym w Polsce terminalu LNG w Gdańsku (w ramach inwestycji mają funkcjonować dwa terminale typu FSRU, z czego drugi, o zdolnościach przeładunkowych wynoszących 4,5 mld m³, ma być przeznaczony dla klientów spoza Polski).