

Michał Paszkowski

Terminale LNG w Europie Środkowej: znaczenie i funkcjonowanie

W państwach Europy Środkowej funkcjonuje kilka terminali regazyfikacyjnych LNG, których celem jest zapewnienie dostaw gazu ziemnego z różnych kierunków. W kontekście wybuchu wojny rosyjsko-ukraińskiej znaczenie tych terminali zdecydowanie wzrosło. Obecnie stanowią one kluczowe narzędzie w działaniach na rzecz dywersyfikacji źródeł oraz kierunków dostaw gazu ziemnego, szczególnie w związku z trwającym procesem derusyfikacji sektora energetycznego w Europie. Z kolei szanse na realizację nowych inwestycji na tym obszarze są ograniczone.

Terminale LNG w Europie Środkowej. W 2023 r. państwa Europy Środkowej kontynuowały proces zmiany struktury dostaw gazu ziemnego („Komentarze IEŚ”, nr 1027), przy czym ważną rolę w tym względzie odgrywały terminale LNG. Nad Morzem Bałtyckim terminale tego typu funkcjonują w Polsce (Świnoujście), na Litwie (Kłajpeda) oraz w Finlandii (Hamina, Inkoo), natomiast nad Morzem Adriatyckim w Chorwacji (Krk). Znaczenie tych zakładów jest niezwykle istotne, ponieważ umożliwiają one dostęp do międzynarodowego rynku gazu ziemnego oraz realizację strategii poszczególnych państw, mających na celu ograniczenie dostaw surowca z Federacji Rosyjskiej. W 2023 r. w całej Europie oddano do eksploatacji cztery terminale regazyfikacyjne: we Francji, Włoszech oraz w Niemczech, zrezygnowano z eksploatacji dwóch tego typu obiektów (Polska, Łotwa), a ponadto już trwa lub jest rozpatrywany proces rozbudowy mocy importowych w przypadku trzech terminali (Polska, Litwa, Chorwacja), a jedna taka stacja jest w trakcie budowy (Polska).

Polska. Funkcjonujący w Świnoujściu terminal LNG, którego zdolności importowe wynoszą 6,2 mld m³ rocznie, odgrywa kluczową rolę w zapewnieniu dostaw gazu ziemnego do Polski oraz innych państw Europy Środkowej. Rozbudowywana przez lata infrastruktura pozwala na eksport surowca na południe Europy poprzez interkonektor Polska-Słowacja oraz do państw bałtyckich poprzez interkonektor Polska-Litwa (GIPL). Co istotne, gazociąg łączący Polskę z Litwą ma charakter rewersyjny, co umożliwia również dostawy gazu ziemnego z terminala LNG w Kłajpedzie do Polski, co miało miejsce w 2023 r. W 2024 r. planowane jest zakończenie rozbudowy terminala (budowa trzeciego zbiornika), a zwiększone zdolności importowe wyniosą 8,3 mld m³ rocznie. Jednocześnie trwają prace nad budową terminala LNG typu FSRU w Gdańsku o mocy regazyfikacyjnej 6,1 mld³ rocznie. W odniesieniu do źródeł dostaw należy zaznaczyć, że najważniejszą rolę w imporcie odgrywają USA oraz Katar, które w 2023 r. razem odpowiadały za 97% dostaw.

Litwa. W państwach bałtyckich do niedawna funkcjonował tylko terminal LNG w Kłajpedzie na Litwie, o zdolnościach importowych wynoszących ok. 3,75 mld m³ rocznie, co pozwalało w sposób optymalny zaopatrywać rynek, przede wszystkim państw bałtyckich, w gaz ziemny. W 2023 r. nastąpił spadek dostaw surowca poprzez ten terminal o 7% w stosunku do 2022 r. Na zmniejszone dostawy wpływ miały trzy czynniki. Po pierwsze – kontynuowany proces dywersyfikacji dostaw gazu ziemnego w efekcie wojny rosyjsko-ukraińskiej. Po drugie – otwarcie terminala LNG w Inkoo, co spowodowało, że państwa bałtyckie, korzystające z terminala, część dostaw gazu ziemnego – do momentu uszkodzenia gazociągu Balticconnector w październiku 2023 r. – realizowały z Finlandii. Po trzecie – trudna sytuacja gospodarcza oraz wysokie ceny gazu ziemnego, które przełożyły się m.in. na mniejszą produkcję nawozów przez spółkę Achema (odpowiadającą za 50% importu gazu ziemnego na Litwie). W odniesieniu do kierunków dostaw w 2023 r. nastąpił spadek importu z USA, ale wzrósł z Norwegii. Równocześnie w tym okresie miały też miejsce sporadyczne dostawy z Trynidadu i Tobago oraz Nigerii. Co istotne, pod koniec grudnia 2023 r. firmy AB Klaipėdos nafta (od 10 stycznia 2024 r. LN Energies AB) oraz AB Amber Grid ogłosiły niewiązącą procedurę Open Season mającą na celu sprawdzenie zainteresowania przedsiębiorstw dodatkowymi zdolnościami regazyfikacyjnymi terminala (2,5 mld m³, co

oznacza, że docelowo mógłby on mieć zdolność importową na poziomie 6,25 mld m³ rocznie). Planowana rozbudowa terminala – w sytuacji zainteresowania ze strony uczestników rynkowych – miałyby nastąpić do połowy 2026 r. Uszkodzenie gazociągu Balticconnector, łączącego Finlandię i Estonię, spowodowało, że państwa bałtyckie, w tym szczególnie Estonia, musiały zwiększyć import poprzez terminal LNG w Kłajpedzie.

Finlandia. W Finlandii funkcjonują cztery terminale LNG: w Pori, Tornio, Hamina oraz w Inkoo, ale tylko w przypadku dwóch ostatnich istnieje możliwość wprowadzenia gazu ziemnego do systemu przesyłowego (terminale w Pori i Tornio dostarczają surowiec punktowo, do przedsiębiorstw funkcjonujących w tych miastach). Największy wpływ na rynek gazu ziemnego mają terminale w Hamina (powstał w 2022 r.) oraz Inkoo (2023 r. – wspólny projekt fińsko-estoński). W 2023 r. największymi dostawcami surowca do Finlandii były USA oraz Norwegia (łącznie 76%). Odnotowano też dostawy z Federacji Rosyjskiej (10%), jednak firma Gasum nie podaje do publicznej wiadomości informacji o terminie zakończenia tej umowy. Rząd Finlandii planuje samodzielnie wstrzymać tego typu dostawy od 2025 r. (trwają prace legislacyjne), z uwagi na brak sankcji na poziomie Unii Europejskiej. Terminal LNG w Inkoo odgrywa obecnie istotną rolę w bilansowaniu zapotrzebowania na gaz ziemny wyłącznie w Finlandii, szczególnie w okresie ekstremalnie niskich temperatur, co miało miejsce na początku stycznia 2024 r. (firma Gasgrid zamówiła wówczas dodatkowy zbiornikowiec LNG).

Chorwacja. W regionie Morza Adriatyckiego funkcjonuje terminal regazyfikacyjny na wyspie Krk w Chorwacji, a państwo to zaczyna powoli pełnić coraz istotniejszą rolę jako regionalny hub gazowy („Komentarze IEŚ”, nr 829). W 2023 r. import do terminala spadł o 11%, przede wszystkim ze względu na bardzo duże dostawy w 2022 r. (wzrost o 45% w stosunku do 2021 r.). W odniesieniu do kierunków importu należy zaznaczyć, że kluczową rolę w 2023 r. odgrywały USA, a także Trinidad i Tobago, które odpowiadały łącznie za 95% dostaw. Obecnie zdolności importowe terminala wynoszą 2,9 mld m³ rocznie, ale przewiduje się, że do 2025 r. ulegną zwiększeniu do 6,1 mld m³ rocznie. Zainteresowanie wzrostem zdolności importowych wykazują m.in. Austria, Bośnia i Hercegowina, Słowenia, Węgry oraz Niemcy (land Bawarii). Kluczowym elementem będzie rozbudowa zdolności transportowych w regionie (budowa nowych interkonektorów).

Perspektywy powstania nowych terminali. Budowa nowych terminali LNG w Europie Środkowej wydaje się wątpliwa. Mimo brania pod uwagę różnego rodzaju projektów, poziom dostępności surowca w regionie jest już zapewniony przez istniejące terminale oraz gazociągi. W związku z tym mogą się pojawić trudności z pełnym wykorzystaniem nowych terminali. Obecnie wiadomo, że w regionie nie powstanie terminal LNG w Skulte na Łotwie („Komentarze IEŚ”, nr 993). Natomiast pewna jest budowa terminala regazyfikacyjnego w Gdańsku, gdzie całość zdolności importowych jest zagwarantowana przez firmę ORLEN S.A. Jednocześnie moce importowe w państwach Europy Środkowej wzrosną wraz z rozbudową terminali w Świnoujściu, potencjalnie w Kłajpedzie, ale także na wyspie Krk. Obecnie są planowane nowe terminale w Odessie (Ukraina) oraz w Konstancy (Rumunia), jednak szanse na realizację tych inwestycji są ograniczone ze względu na trwającą wojnę rosyjsko-ukraińską oraz potencjalną niestabilność w regionie Morza Czarnego. Dodatkowo problemem może być brak wsparcia finansowego ze strony Unii Europejskiej, gdyż nowa lista projektów, będących przedmiotem wspólnego zainteresowania (PCI), nie obejmuje inwestycji w sektorze gazu ziemnego (wsparcie mogą uzyskać m.in. projekty wodorowe).

Wnioski.

- Terminale LNG w Europie Środkowej odgrywają niezwykle ważną rolę w zapewnieniu regionalnego bezpieczeństwa energetycznego. Duży wpływ na potencjalne zwiększenie mocy importowych będzie jednak miało zainteresowanie tego typu projektami ze strony przedsiębiorstw. Dobrymi przykładami obrazującymi perspektywę budowy nowych terminali LNG są wycofanie się rządu na Łotwie ze wsparcia dla realizacji projektu terminala w Skulte (4,1 mld m³ rocznie) oraz brak zainteresowania ze strony potencjalnych odbiorców drugim terminalem LNG typu FSRU w Gdańsku (4,5 mld m³ rocznie).
- Od wielu lat widoczne jest zainteresowanie państw z Europy Środkowej, zwłaszcza tych posiadających dostęp do akwenów morskich, funkcjonowaniem terminali LNG, które wzrosło wraz z wybuchem wojny

rosyjsko-ukraińskiej. Do tej pory nie wprowadzono zakazu importu gazu ziemnego z Federacji Rosyjskiej, jednak wiele przedsiębiorstw i państw samodzielnie rezygnuje z dostaw z tego państwa. Co ważne, proces dywersyfikacji źródeł oraz kierunków dostaw będzie niezwykle trudny, tym bardziej że w wielu przypadkach nadal obowiązują umowy na import surowca ze wschodu drogą zarówno lądową (m.in. Węgry, Słowacja, Serbia, Chorwacja, Bośnia i Hercegowina, Macedonia Północna), jak i morską (Finlandia). Dopiero wprowadzenie obostrzeń ogólnoeuropejskich mogłoby doprowadzić do zmiany kierunków dostaw gazu ziemnego także do państw Europy Środkowej. Takie sankcje wpłynęłyby na jeszcze większy wzrost zainteresowania terminalami LNG.