

Unia Europejska nie żałuje pieniędzy na paliwo przyszłości

LNG ma pomóc w walce o czystsze powietrze, zmniejszyć zależność Europy od rosyjskiego gazu i obniżyć rachunki gospodarstw domowych – UE wspiera LNG, bo ułatwi jej **osiągnięcie najważniejszych celów** w energetyce



Budowa zbiornika na skroplony gaz ziemny LNG w Świnoujściu

W najbliższych kilkudziesięciu latach energetyka w Unii Europejskiej ma się stać bardziej efektywna, źródła energii mają zostać zdwyersyfikowane, a emisja CO₂ znacząco obniżona. Dlatego Europa nie może się dzisiaj obejść się bez LNG, które jest kluczem otwierającym UE drzwi do bezpiecznej i wydajnej gospodarki.

Zgodnie z polityką Brukseli

Komisja Europejska i Parlament Europejski mają pod tym względem jasną wizję, zaprezentowaną w dwóch fundamentalnych dokumentach: Energetycznej mapie drogowej do 2050 roku i Strategii Energetycznej do 2020 r. Bez udziału LNG nie da się zrealizować unijnej koncepcji bezpieczeństwa energetycznego: skroplony gaz jest paliwem niezależnym od bieżącej polityki, ponieważ może być dostarczany do Europy z wielu źródeł – z Bliskiego Wschodu, Afryki, Azji, w niedalekiej przyszłości być może z USA czy nawet Australii. Służy dywersyfikacji dostaw do krajów europejskich, silnie uzależnionych od rosyjskich eksporterów. Ponieważ jest transportowany drogą morską, niezależnie odbiorcę, takiego jak np. Polska, od ewentualnych awarii sieci gazociągów, a także użycia tzw. straszaka gazowego.

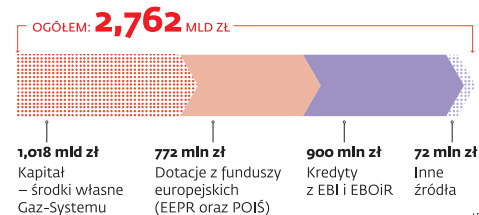
Elastyczność dostaw, konkurencyjne ceny ze względu na wielu producentów i możliwości wielorakiego zastosowania (jako paliwo do elektrowni, dla konsumentów komercyjnych i gospodarstw domowych) to dla Unii atuty zasługujące na poważne wsparcie. Jak twierdzi Komisja Przemysłu, Badań Nauko-

wych i Energii Parlamentu Europejskiego, LNG jest także paliwem przyszłości. W dokumencie „Plan działania w zakresie energii do roku 2050 – przyszłość z energią” podkreśla, że gaz ziemny w różnych postaciach będzie miał decydujące znaczenie dla transformacji systemu energetycznego, ponieważ dzięki niemu będzie można szybko i oszczędnie zmniejszyć zależność od innych paliw kopalnych. A ponieważ LNG wpisuje się także w politykę klimatyczną Unii Europejskiej jako paliwo praktycznie nieemitujące CO₂, ma ono kolosalne znaczenie w realizacji jednego z celów polityki klimatycznej: 30-proc. redukcji emisji dwutlenku węgla do 2030 r. i 95-proc. do 2050 r.

LNG korzysta w Europie z mocnego wsparcia politycznego i finansowego, nic więc dziwnego, że terminale skroplonego gazu ziemnego powstają jeden za drugim. Oprócz terminalu w Świnoujściu podobne instalacje budowane są także we francuskiej Dunkierze i na hiszpańskiej Teneryfie. Inwestycyjna fala zapowiada się we Włoszech, gdzie planowanych jest 11 nowych terminali, budowę dwóch zapowiada także Chorwacja i Wielka Brytania, a jeden m.in. Ukraina, Turcja, Niemcy i Irlandia.

Dołączają one do działających już na Starym Kontynencie ponad 20 terminali. Największymi pod względem możliwości regazyfikacji są dwa brytyjskie porty: Milford Haven i Isle of Grain dostosowane do odbioru, odpowiednio 21 i 19 mld m sześć. LNG rocznie. Na trzecim miejscu znajduje się Barcelona o zdolnościach tech-

Źródła finansowania budowy terminalu LNG w Świnoujściu



nologicznych sięgających 17,1 mld m sześć.

Europejskie terminale nie narzekają na brak pracy mimo kryzysu. Do odbiorców ze Starego Kontynentu rocznie drogą morską trafia nieco ponad 90 mld m sześć. LNG. Spowolnienie gospodarcze tylko w nieznacznym stopniu osłabiło dynamikę dostaw skroplonego gazu.

Unijna pomoc dla Świnoujścia

Budowa w Świnoujściu pierwszego terminalu do odbioru skroplonego gazu ziemnego LNG nad Bałtykiem jest ogromnym wyzwaniem finansowym. Jednak dzięki temu, że polski projekt wpisuje się w politykę energetyczną Unii Europejskiej, w znacznym stopniu jego budowa dotowana jest ze środków wspólnotowych.

W szacowanych na 2,76 mld zł kosztach projektu, aż 30 proc. stanowią pieniądze unijne. Przede wszystkim są to środki z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013 (552 mld zł) oraz z europejskiego programu energetycznego na rzecz naprawy gospodarczej (Eu-

ropean Programme for Recovery – 220 mld zł). Środki z tego ostatniego programu Polskie LNG, odpowiadające za budowę i eksploatację terminalu, będzie sukcesywnie otrzymywało do końca 2015 r.

Potężny wkład w budowę polskiego terminalu wnoszą Europejski Bank Inwestycyjny (EBI), który finansuje niemal 30 proc. kosztów budowy (600 mld zł), oraz Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOiR), który przyznał kredyt w wysokości 300 mld zł. Mechanizm wspierania projektu z tych dwóch źródeł polega na zaciągnięciu przez Gaz-System kredytów inwestycyjnych na budowę terminalu, a następnie przekazanie tych środków spółce Polskie LNG.

Pozyskanie unijnych dotacji oraz kredytów z EBI i EBOiR ułatwi zaaranżowanie dalszych środków w postaci kredytów komercyjnych w wysokości 72 mld zł, które pokryją około 3 proc. kosztów budowy terminalu na ostatnim etapie inwestycji. Unijne wsparcie to jedna strona medalu. Druga to potężny wkład własny Gaz-Systemu, który przeznaczył na realizację projektu aż 1,018 mld zł.

Skroplony gaz ziemny napędzi transport morski

Bruksela dąży do zmiany paliwa stosowanego w statkach – to kolejna szansa dla terminalu LNG w Świnoujściu, który będzie **liderem w regionie** Morza Bałtyckiego

LNG ze względu na swoje właściwości ekologiczne i ekonomiczne może stać się paliwem przyszłości. Według Komisji Europejskiej skroplony gaz ziemny to alternatywa dla używanego dotąd w transporcie morskim ciężkiego oleju napędowego. Skorzystać może na tym świnoujski terminal.

W przedstawionym na początku 2013 roku pakiecie

„Czysta energia dla transportu” Komisja Europejska zwróciła uwagę na walory LNG w walce z zanieczyszczeniem powietrza. Będą one coraz bardziej nabierać na znaczeniu ze względu na nowe przepisy dotyczące paliw stosowanych w żegludzie. Dyrektywa przegłosowana w ubiegłym roku przez Parlament Europejski ustanowiła nowe, 10-krotnie niższe limity zawartości siarki w paliwie stosowanym we wszystkich jednostkach pływających po Bałtyku, Morzu Północnym oraz kanale La Manche. Od 2015 roku zawartość siarki ma nie przekraczać 0,1 proc. (obecnie 1 proc.). W praktyce oznacza to wyeliminowanie z użycia najpopularniejszego do tej pory paliwa – ciężkiego oleju napędowego, czyli mazutu.

Poza argumentami o charakterze ekologicznym, na korzyść stosowania LNG przemawiają względy ekonomiczne. W 2012 roku koszt tony LNG wynosił 300–410 euro, podczas gdy oleju napędowego 480 euro, a oleju o niskiej zawartości siarki około 780 euro. Wskazuje więc na to, że armatorzy w dłuższej perspektywie będą wymieniać flotę na jednostki napędzane LNG.

Na prośrodowiskowej polityce unijnej może skorzystać świnoujski terminal, którego potencjał będzie na tyle duży, że pozwoli zaspokoić również potrzeby pływających po Morzu Bałtyckim jednostek. LNG napędza już norweskie statki, w Niemczech testowane są również barki i pchacze rzeczne pracujące na tym paliwie.

Dariusz Styczek

