

ARKTYCZNA DROGA MORSKA ZAMKNIĘTA DLA NIEROSYJSKICH STATKÓW. KREML UDERZY W AMERYKAŃSKIE LNG [ANALIZA]

Rosyjska Duma Państwowa przyjęła poprawki do Kodeksu Żeglugi Handlowej, zgodnie z którymi statki pod rosyjską banderą będą miały wyłączne prawo do transportu węglowodorów przez Północną Drogę Morską. Dzięki tej strategii Kreml chce zwiększyć atrakcyjność rosyjskich dostaw gazu skroplonego (LNG) i uderzyć w konkurencję - piszą Krzysztof Niecypor i Piotr Maciążek.

Gazprom reaguje na rewolucję LNG

Mimo, że ropa, a nie gaz, przynosi Federacji Rosyjskiej główne dochody budżetowe, to właśnie „błękitne paliwo” stanowi kluczowe miejsce w polityczno-gospodarczym arsenale Moskwy. Przesył gazu stanowi dla Rosji skuteczną formę nacisku politycznego na dawne dawne kraje satelickie, które wciąż uznawane są przez rosyjskiego sąsiada za tereny swoich wyłącznych wpływów. Taki nacisk jest możliwy dzięki zaszczościom historycznym. W czasach dominacji sowieckiej gazociągi i połączenia gazowe powstawały w taki sposób by łączyć i uzależniać państwa bloku wschodniego od Związku Sowieckiego.

Dziś przy wsparciu finansowym Unii Europejskiej próbuje się w Europie Środkowej budować infrastrukturę z północy na południe. Ma to umożliwić otwarcie dostępu do większej ilości kierunków importu gazu (w tym LNG) i stopniowe łączenie rynków zwiększając ich bezpieczeństwo (chodzi o mechanizmy solidarnościowe Unii Europejskiej w razie konfliktu gazowego) i niwelując różnice cenowe (korzystniejsze ceny występują w Europie Zachodniej, która ma lepiej rozwiniętą infrastrukturę).

Wraz ze zmniejszaniem się niedorozwoju infrastrukturalnego Europy Środkowo-Wschodniej kurczy się równocześnie rosyjska surowcowa przewaga eksportowa. Wymusza to na Gazpromie liczne ruchy, których znaczenie ma często ponadregionalny charakter. Zaliczyć można do nich próbę wybudowania gazociągu Nord Stream 2 i związania dużych gospodarek europejskich (poprzez ich partycypację w tym projekcie) długoterminowymi umowami. Pozwoli to na skrępowanie krajów podłączonych do nowego gazociągu surowcem z Rosji je w dobie zwiększającego się znaczenia elastycznych i coraz tańszych dostaw LNG.

Innym przykładem kontrofensywy rosyjskiego koncernu jest uatrakcyjnienie oferowanych swoim klientom umów. Chodzi tu o łączenie dostaw rurociągowych z dostawami LNG czy częściowe indeksowanie kontraktów do giełdy. Ostatnim elementem strategii Gazpromu jest zintensyfikowanie działań w obszarze gazu skroplonego przy wykorzystaniu naturalnych przewag Rosji. Chodzi tu przede wszystkim o aspekt Arktyki, na którym będzie się skupiać niniejszy tekst.

Arktyka rosyjską przewagą w zakresie morskich dostaw gazu?

W marcu br. zwodowano „Christophe de Margerie”, który stał się pierwszym metanowcem-lodołamaczem wybudowanym dla Sowkomflotu – największego rosyjskiego armatora specjalizującego się w transporcie skroplonego gazu i ropy naftowej. Statek [zbudowany w stoczni](#) południowokoreańskiej DSME (Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering) jest zdolny do łamania lodu grubego na ponad 2 metry i operowania w warunkach przekraczających temperaturę poniżej 50 stopni Celsjusza. Dzięki temu jednostka nie potrzebuje asysty mniejszych lodołamaczy torujących drogę zbiornikowcowi i jest zdolna samodzielnie przebyć Północną Drogę Morską prowadzącą wzdłuż rosyjskiego wybrzeża Oceanu Arktycznego od Półwyspu Jamalskiego przez Cieśninę Beringa do Oceanu Spokojnego.

Statek rozpoczął swą pierwszą podróż pod koniec lipca w norweskim terminalu gazowym Snøhvit, gdzie został wypełniony surowcem, a następnie obrał kurs na wschód, by Północnym Szlakiem dotrzeć w połowie sierpnia do portu Boryeong w Korei Południowej. Podróż okazała się możliwa, ponieważ pokrywa lodowa Arktyki w porze letniej jest obecnie o 40% mniejsza niż przed 30 laty i wciąż się zmniejsza w nieodnotowywanym dotychczas tempie. W 1985 r. [amerykańscy badacze odnotowywali](#) bryły lodowe, które topniały przez ponad 5 lat. Obecnie ich „życie” trwa krócej niż rok. Według szacunków specjalistów lód sformowany w porze zimowej u arktycznych wybrzeży Federacji Rosyjskiej osiąga maksymalnie zaledwie 2 metry grubości. To wystarczy, by statki typu „Christophe de Margerie” były w stanie podróżować Północną Drogą Morską.

Zakończona sukcesem przeprawa otwiera nowe możliwości dla [eksportu rosyjskiego gazu na rynki wschodnioazjatyckie](#) skracając długość trasy o niemal połowę – z 30 dni drogą przez Kanał Sueski (ok. 11 tys. mil morskich) do zaledwie 19 Północnym Szlakiem (ok. 7 tys. mil morskich). A [możliwości są rzeczywiście ogromne](#) - kraje z regionu azjatyckiego, tj. Japonia, Korea Południowa, Chiny, Tajwan i Indie, należą do grona największych importerów LNG na świecie. Ich zapotrzebowanie w 2015 r. stanowiło ok. 70% globalnych dostaw. Skroplony gaz jest najszybciej rozwijającym rynkiem w sektorze energii, zaś Chiny są największym konsumentem energii z rynkiem, który przed 2030 rokiem ma być wart 30 mld dol.

Z tego powodu Rosjanie nie zamierzają zwlekać z realizacją [planów gazowej ekspansji w Azji](#), zwłaszcza że do wyścigu w zakresie eksportu tego surowca dołączyły niedawno Stany Zjednoczone. „Christophe de Margerie” jest pierwszym spośród 15 podobnych jednostek zamówionych przez Sowkomflot u południowokoreańskiej firmy, choć już obecnie flota rosyjskiego armatora stanowi 4% światowego transportu skroplonego gazu drogą morską. Dodatkowe jednostki mają obsługiwać największy na Arktyce projekt „Jamał LNG” realizowany przez rosyjski koncern paliwowy Novatek (50.1% udziałów), francuski Total (20%) i chińskie CNPC (20%) i SRF (9,9%). Inwestycja przewiduje budowę terminalu o mocy 16,5 mln ton LNG rocznie, opartego o wydobycie surowca ze złoża Južno-Tambejskiego na Półwyspie Jamalskim. Zakład ma się składać z trzech linii produkcyjnych – każda zdolna produkować po 5,5 mln ton surowca rocznie. Uruchomienie pierwszej z nich zaplanowano na 2017 rok, kolejne w na 2018 i 2019.

Zamknięcie Północnej Drogi Morskiej

Jak wykazano powyżej rozwój Północnej Drogi Morskiej dzięki skróceniu trasy dostaw LNG może stanowić istotną przewagę Rosji nad pozostałymi krajami eksportującymi w skali globalnej gaz ziemny. Chodzi tu oczywiście o zmniejszenie kosztów transportu. Rząd Federacji Rosyjskiej podchodzi do tej kwestii bardzo poważnie.

[20 grudnia br. Duma Państwowa przyjęła poprawki do Kodeksu Żeglugi Handlowej](#), zgodnie z którymi statki pod rosyjską banderą będą miały wyłączne prawo do transportu węglowodorów przez Północną Drogę Morską. Ponadto strona rosyjska zagwarantowała sobie wyłączne prawo do pilotowania

jednostek ich kontroli sanitarnej i nakładania na nie kwarantanny.

Zmiany mają wejść w życie po 12-sto miesięcznym okresie przejściowym i nie będą dotyczyć już zawartych umów. Ich charakter jest jasny – mają one stanowić istotną przewagę konkurencyjną Rosji w ramach szybko przyspieszającej rewolucji LNG, która opiera się na elastycznych i wciąż taniejących dostawach morskich gazu w opozycji do tradycyjnych dostaw rurociągowych.

Bitwa o północ

Poprawki do Kodeksu Żeglugi Handlowej nie należy rozpatrywać wyłącznie w kategoriach strategii zwiększenia atrakcyjności rosyjskich dostaw LNG i uderzenia w rosnącą konkurencję na świecie – w tym amerykańską. To przede wszystkim element szerszej układanki, w ramach której Rosja podjęła walkę o daleką północ.

Chodzi tu o działania zmierzające do poszerzenia pełnej kontroli w Arktyce m.in. poprzez wniosek do Komisji Granic Szelfu Kontynentalnego ONZ, a także intensyfikację działań na już posiadanych terytoriach. W jej ramach prowadzona jest militaryzacja obszarów dalekiej północy (powrót do zimnowojennych baz, dyslokacja nowych oddziałów), intensyfikacja wydobycia ropy i gazu (co utrudniają obecnie zachodnie sankcje), a także rozwój infrastrukturalny (projekty takie jak Jamał LNG czy rozpoczęcie prac na polu naftowym Samotlor).

Krzysztof Nieczypor, Piotr Maciążek