

ROZBUDOWA TERMINALU IM. PREZYDENTA LECHA KACZYŃSKIEGO. CELEM DYWERSYFIKACJA I OPTYMALIZACJA KOSZTÓW [ANALIZA]

Gaz-System poinformował wczoraj o podjęciu decyzji dotyczącej rozbudowy terminalu LNG w Świnoujściu. Taki ruch wpisuje się w plany rządu dotyczące dywersyfikacji dostaw gazu do Polski, ale także jest konieczny w kontekście biznesowym. Pozwoli bowiem zoptymalizować sytuację finansową obiektu.

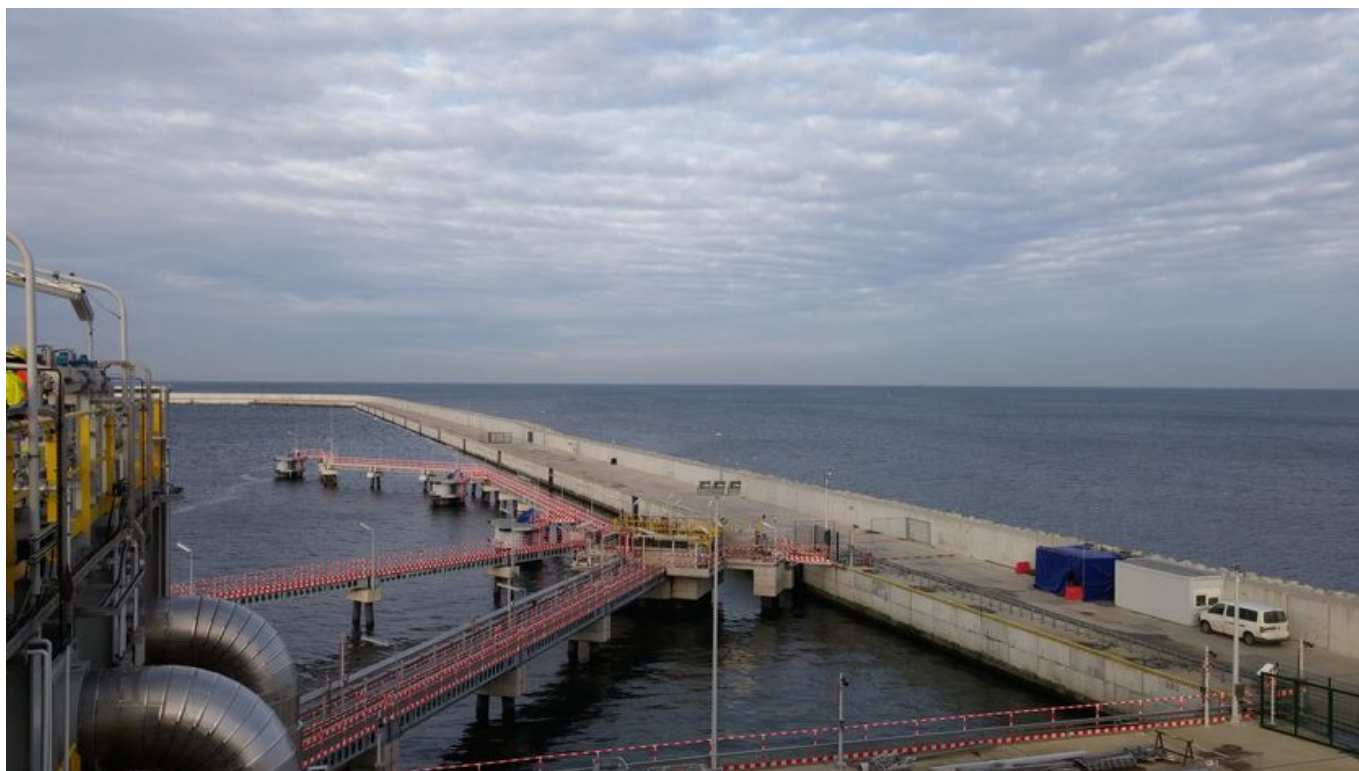
Gaz-System informuje, że po zakończeniu procesu rozbudowy gazoportu, obejmującego przede wszystkim, zwiększenie liczby regazyfikatorów SCV (które podgrzewając gaz, spalają jego część), moce wzrosną z 5 do 7,5 mld m³ rocznie. Operator poinformował również, że to prawdopodobnie nie koniec prac, ponieważ prowadzone są analizy obejmujące m.in. „budowę drugiego stanowiska statkowego, budowę bocznic kolejowej w celu uruchomienia przeładunku LNG na kolej oraz budowę trzeciego zbiornika LNG” (ostatni element zwiększyłby zdolności obiektu do nawet 10 mld m³ surowca rocznie).

Rozbudowa terminalu, jeśli przynajmniej część wspomnianych powyżej „rozważań” przejdzie do sfery realizacji, wynika ściśle z dwóch komplementarnych przyczyn. Pierwsza dotyczy rzecz jasna rządowej strategii ukierunkowanej na zmniejszenie zależności od surowca płynącego do nas ze Wschodu. Druga, to sygnalizowana od dłuższego czasu przez Gaz-System chęć optymalizacji kosztów funkcjonowania gazoportu, którą znacząco ułatwi docelowe poszerzenie wachlarza usług - np. o wspomniane bunkrowanie statków, czy przeładunek surowca na mniejsze jednostki.

Dla uważnych obserwatorów polskiej sceny energetyczno-politycznej nie było dużym zaskoczeniem podjęcie decyzji o właśnie takim wariantcie rozbudowy (do 7,5 mld m³, poprzez zwiększenie liczby regazyfikatorów). Taki scenariusz był rozważany jeszcze przez poprzedni rząd i przynajmniej kilkukrotnie sugerowali go także menadżerowie związani z obecnymi władzami oraz sam minister Piotr Naimski, informując w ostatnich tygodniach o potencjale tzw. Korytarza Północnego (zwanego również Bramą Północną).

Zobacz także: [Prof. Riley: Amerykanie wysyłali do UE marines. Dziś będą wysyłać LNG](#)

Zauważyć należy, że rozszerzenie systemu palników SCV jest rozwiązaniem znacznie tańszym i szybszym w realizacji, niż budowa trzeciego zbiornika. Biorąc pod uwagę fakt, iż w tej chwili jedynym klientem korzystającym z terminalu jest PGNiG (zwiększający jednak wolumen importowanego LNG, co warto podkreślić), taka kolejność podejmowania decyzji wydaje się być uzasadniona. Mając na uwadze plany (tak spółki, jak i rządzących) związane z budową hubu gazowego, czy oferowaniem usług zintegrowanych, powstanie dodatkowej powierzchni magazynowej wydaje się nieuniknione - pytanie nie brzmi zatem „czy?”, ale - „kiedy?”.



Fragment falochronu terminalu LNG w Świnoujściu. Fot. Energetyka24

Na tym etapie wydaje się, że pomimo podejmowanych działań konieczne będzie wprowadzenie mechanizmów „socjalizujących” koszty terminalu - przynajmniej do momentu zakończenia wszystkich (także tych rozważanych) działań związanych ze zwiększaniem jego funkcjonalności. Jednym z rozwiązań, na które wskazywali przynajmniej kilkakrotnie szefowie spółek zaangażowanych w projekt pt. „gazoport” (tj. Gaz-System, Polskie LNG, PGNiG), jest specjalny dodatek do taryfy gazowej. Podobne mechanizmy (różniące się wprawdzie szczegółami) funkcjonują w innych krajach, choćby na Litwie. Wprowadzenie systemu wsparcia spowoduje w pewnej perspektywie obniżenie stawki regazyfikacyjnej, co przyczyni się do zwiększenia zainteresowania ze strony innych importerów. Z biegiem czasu, kiedy terminal będzie się rozwijał, procesy wspierające powinny być stopniowo ograniczane.

Zobacz także: [Niemiecki partner rusza z odsieczą Gazpromowi. „Wojna rurociągów z LNG” \[ANALIZA\]](#)

Pozytywnie na funkcjonowanie terminalu, także pod kątem finansowym, wpłynąć mogłoby wprowadzenie rozwiązań, o których nieco półtora roku temu mówił w rozmowie z Energetyka24 ówczesny prezes spółki zarządzającej gazoportem, Jan Chadam. Wśród nich znalazły się takie koncepcje jak np. inwestycja w kogenerację, aby ciepło wytwarzane w obrębie instalacji było wykorzystywane w systemach grzewczych, zakup palników ORV, podgrzewanie gazu wodą morską (w celu obniżenia kosztów i zwiększenia efektywności), czy wspomniane już bunkrowanie statków, przeładunek na mniejsze jednostki (wodne i lądowe) lub oferowanie usług zintegrowanych (zakup w lecie, gdy ceny są niskie, sprzedaż w zimie, gdy rosną).

Powyższe rozważania, choć świadomie powierzchowne, mają prowadzić nas do konstatacji, że choć decyzja Gaz-Systemu jest słuszna, to nie powinna być dla nas celem samym w sobie - czego świadomość wydaje się mieć także grono decyzyjne spółki. Budując terminal, następnie oddając go do użytku i przyjmując kolejne dostawy, wkroczyliśmy na wyboistą drogę, której zwieńczeniem jest Święty Graal naszej części Europy, czyli zerwanie zależności od gazu z Rosji. Jednym z etapów do jego osiągnięcia jest finansowa optymalizacja gazoportu, której służy ogłoszona wczoraj decyzja - tylko tyle i aż tyle.