Analizy OSW

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH 23.11.2018 www.osw.waw.pl

Rosyjski sukces gazociągowy: zakończenie budowy morskiej części TurkStreamu

Szymon Kardaś

19 listopada Gazprom zakończył budowę morskiego odcinka gazociągu TurkStream, przebiegającego z Rosji przez Morze Czarne do Turcji (od rosyjskiego portu Anapa do tureckiego Kıyıköy na europejskim wybrzeżu Morza Czarnego w Turcji). Rurociąg składa się z dwóch nitek o długości 930 km i przepustowości 15,75 mld m^3 każda. Pierwsza nitka gazociągu jest przeznaczona do dostaw na rynek turecki; druga ma być wykorzystywana do eksportu rosyjskiego gazu na rynki państw południa Europy. W dalszym ciągu trwa budowa lądowej części infrastruktury gazociągu.

Pierwsze, wstępne memorandum dotyczące projektu TurkStream między Gazpromem i tureckim Botasem podpisane zostało podczas wizyty prezydenta Władimira Putina w Stambule 1 grudnia 2014 roku. 10 października 2016 roku Rosja i Turcja podpisały międzyrządowe porozumienie w sprawie budowy gazociągu. Budowa odcinka morskiego rozpoczęła się 7 maja 2017 roku.

Operatorem i właścicielem odcinka morskiego jest Gazprom. Lądowa odnoga przeznaczona na rynek wewnętrzny będzie własnością tureckiej państwowej spółki Botas. Druga, tranzytowa odnoga TurkStreamu ma na terytorium Turcji (180 km) należeć do spółki TurkAkim Gaz Tasima A.S., w której po 50% udziałów mają Gazprom i Botas. Nie są natomiast rozstrzygnięte kwestie trasy ani warunków jej realizacji poza Turcją.

Turcja należy do najważniejszych importerów rosyjskiego gazu. Poziom dostaw wzrósł z 18 mld m^3 w 2010 roku do 26 mld m^3 w 2011 roku i odtąd utrzymywał się na poziomie 25–27 mld m^3 rocznie. W 2017 roku wielkość dostaw osiągnęła poziom 29 mld m^3.

Komentarz

- Ogłoszony 1 grudnia 2014 roku projekt TurkStream (Turkish Stream) był kolejną odsłoną rosyjskiego planu budowy gazociągu eksportowego przez Morze Czarne do Europy. Pierwotnie Rosja planowała budowę rurociągu South Stream, który miał obejmować cztery nitki o łącznej przepustowości 63 mld m^3 gazu rocznie i prowadzić z Rosji przez Morze Czarne do Bułgarii, a następnie przez Serbię, Węgry, Słowenię do Włoch (rozważane były jeszcze odnogi do Czarnogóry, Macedonii, Bośni i Hercegowiny oraz Chorwacji). Rezygnacja z projektu związana była przede wszystkim z zarzutami formalnymi Komisji Europejskiej; Bruksela zarzucała Moskwie, iż zawarte w latach 2008–2010 umowy międzyrządowe między Rosją i krajami uczestniczącymi w projekcie

nie uwzględniają tego, że Gazprom jako producent i dostawca nie może być właścicielem i operatorem gazociągu, nie zapewniają dostępu stron trzecich do gazociągu, a także arbitralnie regulują kwestie opłat tranzytowych z pominięciem urzędów regulacyjnych. Choć w początkowym wariancie TurkStream miał obejmować identyczną przepustowość co South Stream, w październiku 2015 roku Gazprom zapowiedział budowę jedynie dwóch nitek gazociągu. Decyzja rosyjskiego koncernu związana była przede wszystkim z niepewnością co do wielkości popytu na rosyjski gaz na południu Europy oraz z ogłoszeniem planów budowy Nord Stream 2 (czerwiec i wrzesień 2015 roku).

- Zakończenie prac budowlanych na odcinku morskim nie oznacza finalizacji całego projektu. Nadal trwają prace nad budową infrastruktury lądowej na nabrzeżu tureckim; dla wykorzystania drugiej nitki gazociągu TurkStream konieczna będzie budowa odpowiedniej infrastruktury lądowej na terenie Turcji. Szczegółowe warunki budowy tej infrastruktury, w tym tranzytowej odnogi gazociągu, określa dodatkowy protokół do porozumienia międzyrządowego z 2016 roku, który został podpisany przez Gazprom i Botas 26 maja 2018 roku (szczegóły nie zostały ujawnione; brak także publicznych informacji na temat rozpoczęcia prac budowlanych).
- Nierozpoczęcie faktycznej budowy tranzytowej odnogi TurkStreamu jest najpewniej związane z niejasną na razie perspektywą wykorzystania drugiej nitki gazociągu oraz wciąż nierozstrzygniętą kwestią jej ostatecznego przebiegu oraz zasad realizacji w Europie. Nie zawarto nadal wiążących porozumień rozstrzygających trasę szlaku, jakim rosyjski gaz miałby być przesyłany z Turcji do odbiorców europejskich. Konieczne byłoby także zbudowanie dodatkowych połączeń infrastrukturalnych w Europie Południowo-Wschodniej. Z przebiegu dotychczasowych konsultacji prowadzonych przez rosyjskie władze i Gazprom z partnerami europejskimi wynika, że rozważane są dwie opcje: 1) przesył rosyjskiego gazu z Turcji przez Grecję do Włoch oraz ewentualnie z Grecji w kierunku Bułgarii; 2) z Turcji do Bułgarii, a następnie do krajów bałkańskich, Europy Środkowej i Wschodniej. Ostatnie konsultacje międzyrządowe i zabiegi ze strony państw Europy Południowo-Wschodniej (w tym Bułgarii) oraz wypowiedzi strony rosyjskiej (m.in. prezydenta Putina z maja br. czy ministra Ławrowa z listopada br.) sugerują, że obecnie większym zainteresowaniem cieszy się drugi wariant gazociągu.
- Choć budowa morskiego odcinka gazociągu TurkStream zakończyła się dwa lata później niż pierwotnie planowano, należy ją uznać za sukces Rosji. Jego znaczenie jest tym większe, że nowa infrastruktura powstała w warunkach poważnych napięć politycznych między Rosją i Zachodem w związku z rosyjską agresją przeciwko Ukrainie, przy obowiązujących sankcjach oraz kontrowersjach dotyczących Nord Stream 2. Nowy rurociąg pozwoli po pierwsze zmniejszyć tranzyt rosyjskiego gazu przez terytorium Ukrainy, co od lat jest strategicznym celem zewnętrznej polityki energetycznej Federacji Rosyjskiej (przekierowanie dostaw na pierwszą nitkę TurkStreamu zmniejszy eksport rosyjskiego gazu szlakiem ukraińskim o ok. 14% – przy założeniu utrzymania wielkości tranzytu na poziomie 2017 roku, czyli 93,5 mld m^3). W przypadku wykorzystania obu nitek znaczenie tranzytowe Ukrainy zmniejszyłoby się o ok. 30%. Po drugie, dzięki planom budowy nowego gazociągu eksportowego przez Morze Czarne doszło do rozbudowy wewnętrznej infrastruktury gazowej w południowej części Rosji, co przyczyniło się do zwiększenia poziomu gazyfikacji kraju. Pozwoliło też na znaczące zmniejszenie zakupów

gazu z państw Azji Centralnej (częściowo wykorzystywanego uprzednio na potrzeby zaopatrywania w gaz południowej części Rosji). Po trzecie, rozszerzenie infrastruktury eksportowej może przynieść korzyści samemu Gazpromowi, rosyjski koncern zwiększa bowiem możliwości elastycznego reagowania na zmieniający się popyt na europejskim rynku. Ponadto Gazprom liczy na to, że dzięki nowej infrastrukturze będzie mógł skuteczniej rywalizować z alternatywnymi wobec rosyjskiego gazu źródłami dostaw na południu Europy, w szczególności z azerskim gazem mającym zasilać Południowy Korytarz Gazowy.

- Realizacja projektu wiązała się jednak z koniecznością poniesienia poważnych nakładów finansowych. Choć oficjalnie strona rosyjska ocenia budżet inwestycji na ok. 7 mld euro, to według ocen eksperckich, m.in. analityków Sbierbanku, rzeczywisty całkowity koszt realizacji projektu jest prawie trzykrotnie wyższy (po doliczeniu kosztów związanych z rozbudową infrastruktury wewnętrznej). Zgodnie z zawartymi porozumieniami, w szczególności międzyrządowym porozumieniem z 10 października 2016 roku, koszty budowy infrastruktury morskiej pokryła całkowicie strona rosyjska. Ponadto turecka zgoda na realizację inwestycji wiązała się z koniecznością udzielenia przez Gazprom zniżek na dostawy gazu do odbiorców tureckich – zarówno wobec Botasu, jak i prywatnych importerów. Poza kosztami ekonomicznymi istotnym elementem są kwestie polityczne. Ewentualne uruchomienie drugiej nitki TurkStreamu oznaczać będzie zależność tranzytową od Turcji, z którą Rosję łączą nie najprostsze relacje dwustronne. Napięcia, jakie wystąpiły w bilateralnych relacjach w okresie listopad 2015–sierpień 2016, po zestrzeleniu przez stronę turecką rosyjskiego samolotu, są przykładem ryzyka politycznego, jakie może towarzyszyć rosnącej współzależności obu państw w sektorze gazowym.

Mapa. Projekt TurkStream

