

Niemcy: wsparcie państwa dla budowy terminalu LNG w Brunsbüttel

Michał Kędzierski

4 marca państwowy bank rozwoju Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), holenderska spółka Gasunie i niemiecki koncern energetyczny RWE podpisały memorandum w sprawie budowy terminalu LNG w Brunsbüttel w Szlezwiku-Holsztynie. Udział KfW w inwestycji ma wynieść 50%, Gasunie ma objąć 40% udziałów, a RWE – 10%. Holenderska spółka ma być ponadto operatorem gazoportu (pełni tę funkcję także w przypadku obiektu Gate koło Rotterdamu). Kosztów przedsięwzięcia nie ujawniono, lecz według agencji DPA wkład finansowy KfW ma wynieść ok. 500 mln euro, co oznaczałoby, że wartość całego projektu oscylowałaby wokół 1 mld euro. Moc regazyfikacyjna obiektu ma wynosić 8 mld m³ rocznie.

Projekt gazoportu w Brunsbüttel nie jest nowy. Zapoczątkowały go w 2017 r. holenderskie firmy Gasunie i Vopak oraz niemiecka Oiltanking, które założyły spółkę German LNG Terminal. Z opublikowanego przez nią 5 marca oświadczenia wynika, że w związku z wejściem w jej skład państwowego podmiotu Vopak i Oiltanking wycofują się z dalszego uczestnictwa w niej.

Projekt znajduje się obecnie na etapie formalnego ustalania warunków zabudowy. Nie wystąpiono jeszcze o wydanie zezwoleń na budowę. Federalne Ministerstwo Gospodarki i Ochrony Klimatu (BMWK) zadeklarowało weryfikację możliwości przyspieszenia procedur, aby przedsięwzięcie mogło wejść w fazę realizacji „tak szybko, jak to możliwe”. Z oświadczenia inwestora wynika zarazem, że generalnemu wykonawcy (ma nim być niemiecko-hiszpańskie konsorcjum COBRA Instalaciones y Servicios / SENER Ingeniería y Sistemas / TGE Gas Engineering) zlecono już rozpoczęcie prac przygotowawczych. Sama budowa obiektu ma według szacunków potrwać trzy lata, co oznacza, że terminal mógłby zostać oddany do użytku najwcześniej na przełomie 2025 i 2026 r.

BMWK poinformowało też, że „intensywnie” sprawdzane są plany dotyczące kolejnych gazoportów. Kanclerz Olaf Scholz zapowiedział w Bundestagu 27 lutego budowę w Niemczech dwóch terminali LNG. Wymienił także z nazwy projekty w Brunsbüttel i w Wilhelmshaven (Dolna Saksonia). Inwestor drugiego z nich – koncern energetyczny Uniper – jesienią 2020 r. ze względu na zbyt małe zainteresowanie rynkowe zarzucił plany budowy gazoportu do sprowadzania gazu skroplonego na rzecz utworzenia w tej samej lokalizacji hubu wodorowego. Jak informuje dziennik „Handelsblatt”, rząd federalny miał niedawno kontaktować się z Uniperem w sprawie powrotu do budowy terminalu LNG, a firma bada obecnie możliwości wspólnej realizacji obu przedsięwzięć. Pierwotne zamierzenia zakładały stworzenie w Wilhelmshaven gazoportu w formie pływającej jednostki do magazynowania i

regazyfikacji gazu ziemnego (FSRU) o mocy regazyfikacyjnej 10 mld m³ rocznie. Jak podaje teraz BMWK, taki obiekt da się wydzierżawić i, po przeprowadzeniu niezbędnych prac budowlanych w porcie, oddać do użytku w ciągu około dwóch lat. Możliwość uruchomienia FSRU w Wilhelmshaven w 2024 r. potwierdził również minister środowiska Dolnej Saksonii Olaf Lies.

Oprócz wymienionych inwestycji w Niemczech planowane są też dwa inne terminale. Inwestor pierwszego z nich – terminalu LNG w Stade o mocy regazyfikacyjnej 12 mld m³ rocznie – to spółka Hanseatic Energy Hub, której udziałowcami są belgijska firma Fluxys (operator gazoportu Zeebrugge k. Brugii), szwajcarska grupa inwestycyjna Partners Group oraz niemieckie przedsiębiorstwo żeglugowe Buss-Gruppe. Projekt znajduje się na etapie zbierania dokumentacji do wystąpienia o ustalenie warunków zabudowy. Drugie przedsięwzięcie, oficjalnie przedstawione dopiero na początku 2022 r., dotyczy utworzenia w Wilhelmshaven hubu wodorowego, który obejmowałby terminal do importu syntetycznego metanu z Bliskiego Wschodu. Według inwestora – belgijskiej spółki Tree Energy Solutions – w początkowym okresie mógłby on także służyć do sprowadzania konwencjonalnego gazu ziemnego.

Komentarz

- Wejście banku KfW w budowę terminalu LNG w Brunsbüttel z 50-procentowym udziałem w kosztach pokazuje determinację rządu federalnego do realizacji tego projektu. Takie zaangażowanie państwa było dotychczas w Niemczech wykluczone, a wchodzący w skład koalicji rządzącej Zieloni przed wyborami wprost wypowiadali się przeciwko tworzeniu nowej infrastruktury do importu paliw kopalnych. Dopiero widoczne od jesieni 2021 r. działania Gazpromu na europejskim rynku gazu skłoniły Berlin do poszukiwania sposobów wsparcia i przyspieszenia realizacji inwestycji (zob. [Niebezpieczna zależność od Rosji. Niemcy wobec kryzysu gazowego](#)). Inwazja na Ukrainę stała się zaś powodem reorientacji dotychczasowej niemiecko-rosyjskiej współpracy w obszarze handlu gazem. Zapowiedziana przez kanclerza Scholza budowa dwóch gazoportów ma służyć dywersyfikacji źródeł dostaw błękitnego paliwa oraz znacząco zmniejszyć wysoką zależność RFN od jego dostaw z Rosji (udział tego kraju w imporcie gazu do Niemiec wyniósł w 2020 r. 55%).
- Budowa terminali LNG w RFN poszerzy możliwości importu gazu ziemnego do kraju dopiero w okresie dwóch–czterech lat. Obecnie nie funkcjonuje tam żaden gazoport – niemieckie firmy mogą jedynie sprowadzać gaz skroplony za pośrednictwem obiektów tego typu w krajach ościennych (głównie w Belgii i Holandii, ale także w Polsce i Francji), które dysponują połączeniem gazociągami z niemiecką infrastrukturą. Tym samym RFN staje się zdana na współpracę z sąsiadami w zakresie importu LNG. Zwiększa to szanse na przyjęcie na szczeblu UE rozwiązań wspólnotowych pogłębiających kooperację w zakresie bezpieczeństwa dostaw i umożliwiających optymalizację wykorzystywania dostępnych terminali. Jak dotąd Berlin nie był zainteresowany zwiększaniem stopnia koordynacji i odrzucał np. pomysły wspólnych zakupów gazu.
- Dotychczas projekty terminali LNG w Niemczech napotykały szereg problemów, które prowadziły do znaczących opóźnień w zakresie ich harmonogramów oraz uniemożliwiały przejście w fazę realizacji. W przypadku żadnego z nich nie podjęto jeszcze finalnej

decyzji o budowie. Inwestorzy narzekali przede wszystkim na zbyt dużą konkurencję ze strony importu gazociągami, niesprzyjające otoczenie regulacyjne, niepewną sytuację rynkową oraz coraz ambitniejszą politykę klimatyczną. Czynniki te zmniejszały zainteresowanie rynku powstaniem gazoportów i zwiększały ryzyko inwestycyjne. Ponadto budowę terminali LNG aktywnie zwalczają niemieccy ekolodzy z organizacją Deutsche Umwelthilfe (DUH), która ma doświadczenie w utrudnianiu realizacji inwestycji tego rodzaju (np. za pomocą ekspertyz, drogi sądowej, zaangażowania w procedury o wydanie zezwoleń czy organizowania oporu społecznego na miejscu), na czele. W przypadku obiektu w Brunsbüttel DUH zleciła ekspertyzę prawną, zgodnie z którą nie może on powstać w planowanej lokalizacji ze względu na bliskie sąsiedztwo spalarni odpadów niebezpiecznych, parku chemicznego oraz byłej elektrowni jądrowej, na której terenie wciąż składowane są odpady promieniotwórcze.

- Cechą wspólną wszystkich planowanych w Niemczech terminali LNG i deklarowanym przez rząd warunkiem wsparcia jest uwzględnienie przyszłego sprowadzania za ich pośrednictwem wodoru lub innych niskoemisyjnych nośników energii. Jeżeli chodzi o obiekt w Brunsbüttel, to inwestor w porozumieniu z koncernem RWE (zainteresowanym m.in. wykorzystywaniem wodoru w elektrowniach) już w czerwcu 2020 r. zlecił zbadanie dostępnych opcji w tym zakresie. Według BMWK jedna z nich to przyszłe dostosowanie infrastruktury do importu zielonego amoniaku, z którego przy pomocy specjalnej instalacji (krakera) mógłby być wydzielany wodór. Sprowadzanie amoniaku przewiduje przykładowo projekt Unipera w Wilhelmshaven. Z jednej strony uwzględnienie przyszłego wykorzystywania gazoportów do importu niskoemisyjnych nośników energii stanowi przedłużenie perspektyw ich funkcjonowania na okres, w którym paliwa kopalne będą odgrywały coraz mniejszą rolę, a wzrośnie zapotrzebowanie np. na wodór, a z drugiej – takie inwestycje wpisują się w niemiecką strategię wodorową, zgodnie z którą RFN nie będzie w stanie pokryć własnego zapotrzebowania na to paliwo z rodzimych źródeł, a część importu będzie pochodziła z kontynentów innych niż Europa (szerzej zob. [Fundacja H2Global – instrument zewnętrznej polityki wodorowej RFN](#)).