

Niemcy: kroki milowe w sprawie budowy gazoportu w Brunsbüttel

Michał Kędzierski

26 września urząd ds. planowania przestrzennego w Szlezwiku-Holsztynie wydał spółce German LNG Terminal GmbH (GLT) decyzję o warunkach zabudowy dla planowanego przez nią gazoportu w Brunsbüttel. Wcześniej landowy urząd ds. środowiska udzielił wstępnej zgody na budowę – na podstawie federalnej ustawy o ochronie przed immisjami, która umożliwia rozpoczęcie takich prac jeszcze przed ostatecznym zakończeniem postępowania. Po uzyskaniu tych decyzji GLT miała – jak zgodnie informują media, powołując się na rzecznika spółki – podjąć finalną decyzję inwestycyjną o postawieniu gazoportu. Sama firma nie wydała w tej sprawie komunikatu.

Stacjonarny terminal LNG w Brunsbüttel ma według planu zostać oddany do użytku w 2027 r. i posiadać moc regazyfikacyjną na poziomie 10 mld m³ rocznie. Możliwość odbioru gazu zarezerwowały w nim niemiecki importer RWE Supply & Trading, brytyjski Ineos oraz amerykański ConocoPhillips. Zgodnie z decyzją Federalnej Agencji Sieci (BNetzA) 10% mocy gazoportu ma pozostać dostępne na potrzeby krótkoterminowych rezerwacji. Po uruchomieniu stacjonarny terminal ma zastąpić działającą obecnie w porcie w Brunsbüttel jednostkę FSRU (Höegh Gannet).

Udziałowcami GLT są niemiecki państwowy bank rozwoju KfW (50%), holenderska spółka gazowa Gasunie (40%) oraz grupa energetyczna RWE (10%). Gasunie ma przy tym objąć funkcję operatora gazoportu po jego ukończeniu. Koszt inwestycji szacowano początkowo na ok. 1,5 mld euro (zgodnie z udziałem KfW w budżecie RFN zarezerwowano na ten cel 740 mln euro). Podczas prac legislacyjnych nad przyszłorocznym budżetem ujawniono, że „państwowy” wkład musi wzrosnąć o 200 mln euro ze względu na korektę kosztów inwestycji (do blisko 1,9 mld euro). Gasunie i RWE mają dołożyć łącznie tę samą kwotę odpowiednio do swoich udziałów. Jak poinformował federalny resort gospodarki, wzrost kosztów wynika z jednej strony z podrożenia materiałów budowlanych, a z drugiej – z wyższych, niż zakładano, wydatków na dostosowanie terminalu do importu alternatywnych niskoemisyjnych nośników energii w przyszłości (w tym przypadku będzie to najprawdopodobniej amoniak).

Komentarz

- Budowa gazoportu w Brunsbüttel wpisuje się w politykę zwrotu Niemiec ku LNG po agresji Rosji na Ukrainę w 2022 r. Do tego czasu różne projekty pozbawione wsparcia politycznego nie mogły doczekać się realizacji. Aby uniezależnić się od dostaw z Rosji,

Berlin – przy ogromnym wysiłku finansowym – postawił na budowę własnych terminali w rekordowym czasie i na bezprecedensową skalę (szerzej zob. [Za wszelką cenę. Niemiecki zwrot ku LNG](#)). Aktualnie działają w Niemczech cztery jednostki FSRU (w Wilhelmshaven, Brunsbüttel oraz dwie na Rugii), a dwie kolejne (w Stade oraz druga w Wilhelmshaven) mają zostać oddane do użytku do końca br. (obie z około rocznym opóźnieniem). Ponadto wiosną br. w Stade spółka Hanseatic Energy Hub rozpoczęła budowę pierwszego w RFN stacjonarnego gazoportu (o mocy regazyfikacyjnej 13,3 mld m³). Relatywnie mało wiadomo natomiast o postępach projektu trzeciego gazoportu w Wilhelmshaven, za którym stoi spółka Tree Energy Solutions.

- Obecnie dostawy LNG pokrywają niemal połowę zapotrzebowania Niemiec na błękitne paliwo. Rodzime wydobycie pokrywa jedynie 5% zużycia, reszta pochodzi z zagranicy. Największym dostawcą jest Norwegia, która dostarcza do RFN gazociągami własny surowiec i w pierwszych trzech kwartałach br. odpowiadała za ok. 48% importu. Pozostała część trafia do Niemiec przede wszystkim z Holandii (24%) oraz Belgii (19%), przy czym surowiec od nich to niemal w całości gaz skroplony, sprowadzany do RFN za pośrednictwem tamtejszych gazoportów. Rodzime terminale (wspomniane cztery jednostki FSRU) odpowiadają w tym roku za jedynie ok. 8% importu. Stosunkowo wysoki poziom wykorzystania notują obiekty w Wilhelmshaven (82% w I połowie br.) i Brunsbüttel (73%), podczas gdy te na Rugii – jak wynika z informacji medialnych – mają pracować jedynie na około jedną piątą swoich możliwości. Do pewnego stopnia wynika to z przeniesienia jednej z nich z Lubmina wiosną br. oraz długiego okresu rozruchu terminalu.