

„Na rozbudowę tudzież drugi gazoport należy patrzeć z dwóch perspektyw, tj. zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego oraz rentowność całej inwestycji. Nowa infrastruktura wpłynie pozytywnie na zwiększenie bezpieczeństwa dostaw do Polski i ich dywersyfikację, gdyż daje potencjał do nabywania paliwa gazowego od bardzo szerokiej liczby dostawców na bardziej elastycznych zasadach. Konieczne jest jednak nadanie tej nowej inwestycji również waloru rynkowego, polegającego na znalezieniu rynków zbytu na dostarczane za jego pośrednictwem paliwo gazowe. Oba te cele może łączyć w jakiejś mierze rozwój połączeń transgranicznych z sąsiadami Polski, w tym w rejonie Europy Środkowo-Wschodniej. Przykładem takiej inwestycji jest np. korytarz Północ-Południe. Taka infrastruktura zbudować może wspólne mechanizmy zapewnienia bezpieczeństwa w oparciu o terminal LNG, ale również wzmocnić relacje handlowe w sytuacjach braku kryzysu” mówi w rozmowie z portalem BiznesAlert.pl dr Rafał Zajdler, ekspert ds. rynku energetycznego Instytutu Sobieskiego.

### **Jak ocenia Pan pomysł budowy drugiego gazoportu nad polskim Bałtykiem?**

Zajdler: Z punktu widzenia Polski, rozbudowa obecnego terminala LNG lub zaistnienie drugiego gazoportu podkreśla - w moim odczuciu - znaczenie paliwa gazowego dla Polski. Biorąc pod uwagę obecne możliwości handlowe jego pozyskania, w tym ze źródeł własnych oraz przy wykorzystaniu istniejących i budowanych połączeń transgranicznych taka inwestycja może wydawać się ponadwymiarowa, ale przy założeniu większego wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w gospodarce, jakim jest paliwo gazowe, oznaczać może element szerszej strategii. Przy takim założeniu ważne jest zbudowanie rozwiązań prawnych i infrastrukturalnych w Polsce pozwalających na lepsze wykorzystanie Polski jako miejsca hurtowego obrotu paliwem gazowym w regionie oraz rozwiązań zwiększających wykorzystanie paliwa gazowego w kraju, w tym jako substytut istniejących paliw kopalnych oraz w ramach bardziej rozproszonych rozwiązań.

### **Kluczową kwestią jest czy nowy gazoport będzie ekonomicznie opłacany. Jak uczynić nową inwestycję rentowną?**

Zajdler: Patrząc tylko i wyłącznie z punktu widzenia rynku krajowego, nowa infrastruktura będzie miała ekonomiczne uzasadnienie, jeśli spełnione zostaną dwa istotne warunki. Po pierwsze, zwiększy się wykorzystanie paliwa gazowego w miejscach, gdzie w chwili obecnej funkcjonują paliwa substytucyjne, jak elektroenergetyka czy ciepłownictwo, w tym w rozwiązaniach opartych o wysokosprawną kogenerację. Po drugie, zapewni się możliwości nowych zastosowań LNG m.in. w transporcie towarowym, kolejowym, publicznym w miastach i w komunikacji międzymiastowej, rozproszonej kogeneracji pozasieciowej. Zwiększy to potencjał wykorzystania LNG w gospodarce, niewykluczone, że również w

synergii z technologiami opartymi na odnawialnych źródłach energii.

Leave this field empty if you're human:

### **Patrząc na drugi gazoport z punktu widzenia polityki zagranicznej, jakie ta inwestycja może mieć znaczenie?**

Zajdler: Patrząc na pozycje tej nowej potencjalnej inwestycji z perspektywy polityki zagranicznej, może ona być podstawą budowy ściślejszych relacji gospodarczych w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, ale również w rejonie Morza Bałtyckiego. Ten drugi obszar jest szczególnie interesujący, gdyż wzmacniałby istniejące trendy integracji hurtowych rynków energii w tym regionie oraz wspólnego dbania o większą czystość wód Bałtyku. Taka długofalowa polityka gospodarcza mogłaby być podstawą wzmocnienia relacji gospodarczych z wykorzystaniem właśnie istniejącego terminala LNG oraz nowej infrastruktury.

Powstanie drugiego gazoportu wymagałoby także zwiększenia liczby zakupionego wolumenu surowca.

### **Czy patrząc z ekonomicznego punktu widzenia, kolejne dostawy gazu powinny pochodzić także z Kataru?**

Zajdler: W perspektywie najbliższych lat największym dostawcą LNG będzie Australia, USA, a dopiero później Katar. Kraj ten jednak wciąż rozbudowuje swoją infrastrukturę skraplającą LNG. Rozmawiamy zatem z jednym z kluczowych graczy na tym rynku. Istnieją rozwiązania w Europie, gdzie infrastruktura jest czasowo wykorzystywana wyłącznie przez określone podmioty, gdyż takie rozwiązanie ma swoje walory gospodarcze. Wszystko jednak zależy od treści samej umowy, tj. na ile zapewni ona realizację założonych celów w ekonomicznie uzasadniony sposób.

Źródło: Biznes Alert. [Czytaj dalej...](#)