

*Marcin Sajniak*¹

Funkcjonowanie terminalu ciekłego gazu ziemnego w Świnoujściu podczas pandemii COVID-19 w kontekście polityki energetycznej państwa

Streszczenie

Polityka energetyczna państwa jest jedną z najistotniejszych polityk publicznych wpływających na bezpieczeństwo obywateli i rozwój państwa, a terminal ciekłego gazu ziemnego (LNG) w Świnoujściu to narzędzie kształtowania polskiej polityki energetycznej. Instalacja została oddana do użytku w 2015 r. Obecnie gwarantuje ona dostawę jednej trzeciej krajowego zapotrzebowania na gaz, a po rozbudowie ma być to już połowa. Energia jako produkt musi być dostępna w sposób ciągły, również w trakcie zawirowań o wymiarze krajowym i międzynarodowym takich jak pandemia. Celem autora artykułu jest zbadanie, czy pandemia COVID-19 wpłynęła na funkcjonowanie terminalu oraz na import skroplonego gazu ziemnego do Polski. Autor posłużył się analizą mikrosystemową jako metodą badawczą oraz odpowiedział na pytania dotyczące tego, jak w trakcie pandemii funkcjonował port Szczecin-Świnoujście, jak wyglądała żegluga morska oraz jak kształtowały się ceny LNG.

Słowa kluczowe: terminal, LNG, Świnoujście, pandemia, COVID-19

Kody klasyfikacji JEL: L95, L98, O13, Q41

¹ Badacz niezależny, e-mail: marcinsajniak@wp.pl, <https://orcid.org/0000-0001-6228-8992>

Functioning of the liquefied natural gas terminal in Świnoujście during the COVID-19 pandemic in the context of the state's energy policy

Abstract

The state's energy policy is one of the most important public policies affecting the safety of citizens and the development of the state, and the LNG Terminal in Świnoujście is a tool for shaping Polish energy policy. The installation was put into use in 2015. Currently, its capabilities guarantee the supply of 1/3 of the national gas demand, and after the expansion, it will be already a half. Energy as a product must be available continuously, also in times of national and international perturbations such as pandemics. The aim of the article is to investigate whether the COVID-19 pandemic affected the operation of the terminal and the import of liquefied natural gas to Poland. The author used the microsystem analysis as a research method and answered the questions: "How did the Szczecin-Świnoujście port function during the pandemic?," "How was shipping functioning during the pandemic?," and "How did LNG prices develop during the pandemic?."

Keywords: terminal, LNG, Świnoujście, pandemic, COVID-19

JEL Classification Codes: L95, L98, O13, Q41

Według danych z 2021 r. Polska zaimportowała z Rosji 9,6 mld m³ gazu. Stanowiło to 55% ogólnego krajowego zapotrzebowania na ten surowiec (Czermański, 2022). Doskonale widoczna była więc dominacja dostaw z Rosji. W przypadku istotnego surowca każde takie uzależnienie od jednego podmiotu wpływa rażąco niekorzystnie na interes zamawiającego. Jeśli chodzi o dostawy gazu do Polski, nie tylko problemem było to, że Federacja Rosyjska, jako monopolista, mogła narzucić ceny dostaw znacząco wyższe od cen rynkowych, ale także niepokojący był fakt, że miała możliwość wpływu na polską politykę wewnętrzną i zewnętrzną. Kreml za pośrednictwem Gazpromu mógłby wykorzystywać wpływy gazowe (np. poprzez podwyżki cen, zmniejszanie dostaw) do realizacji interesów politycznych (Pełczyńska-Nałęcz, 2001). W rosyjskiej polityce gaz nie jest wyłącznie jednym z wielu eksportowanych dóbr, ale stanowi filar gospodarki i podstawę funkcjonowania państwa. O wielkim znaczeniu tej gałęzi gospodarki świadczą:

- 1) wysokość dochodów czerpanych z sektora paliw kopalnych przez rosyjską gospodarkę (udział sprzedaży gazu i ropy to ok. 25% PKB);
- 2) udział gazu w bilansie energetycznym kraju;
- 3) możliwości wpływu, jakie daje eksport gazu w kontekście stosunków z sąsiadami oraz umocnienia pozycji Rosji na arenie międzynarodowej (Pełczyńska-Nałęcz, 2001).

Jeden z rosyjskich ekonomistów, Siergiej Guriew, stwierdził w 2019 r. (Trusewicz, 2019), że gdyby wszyscy partnerzy Rosji nagle przestali kupować od niej gaz i ropę, to jej obywatele gwałtownie zbiednieliby o jedną trzecią. Pokazuje to, jak istotne są to surowce dla rosyjskiej polityki zagranicznej. Z jednej strony celem Rosji jest koegzystencja z europejskimi sąsiadami, z drugiej zaś stale dąży ona do zawierania kontraktów na swoich warunkach. Uzależnienie odbiorców od surowców energetycznych ze wschodu ma prowadzić do budowania rosyjskiej strefy wpływów (Kopczewski, Olbrycht, 2017).

Rosjanie w przeszłości wykorzystywali gaz jako narzędzie wpływu na swoich sąsiadów – Białoruś i Ukrainę. Według danych udostępnionych przez Amerykański Urząd Informacji Energetycznej Białoruś konsumuje o wiele większe ilości energii, niż sama produkuje (EIA, 2021). Jest to spowodowane ubogimi zasobami naturalnymi. Ponieważ brak dostępu do morza uniemożliwia budowę terminalu ciekłego gazu ziemnego (ang. *liquefied natural gas*, LNG), daje to Kremlowi nieograniczone możliwości wpływu na wewnętrzne sprawy Białorusi za pomocą gazowego szantażu (Buciak, 2019). W przeciwieństwie do Białorusi, Ukraina posiada znaczne zasoby własne błękitnego paliwa, jednak od czasu upadku Związku Socjalistycznych Republiki Radzieckich również jest mocno uzależniona od dostaw z Rosji. Ukraińscy politycy przez lata szukali pomocy ekonomicznej u partnera ze wschodu, co wiązało się z podpisaniem umów na dostawę surowców energetycznych. Federacja Rosyjska wielokrotnie wykorzystywała to uzależnienie, wymuszając ustępstwa w relacjach bilateralnych. Najczęściej stosowała manipulację cenami i ograniczanie dostaw (Buciak, 2019). Teoretycznie na korzyść rządu w Kijowie powinien przemawiać fakt, że Gazprom aż 80% gazu ziemnego eksportuje do Europy przez terytorium Ukrainy, przez co Rosja nie mogłaby całkowicie odciąć Ukrainy od dostaw gazu. Aby zmienić tę sytuację, Gazprom w 2000 r. wyszedł z inicjatywą budowy gazociągu Nord Stream (Buciak, 2019).

W lutym 2003 r. Rosja wstrzymała dostawy na Białoruś (co przełożyło się także na ograniczenie dostaw do Polski) (Stareńczak, 2005). Z kolei 1 stycznia 2006 r. rozpoczął się tzw. konflikt gazowy pomiędzy Rosją a Ukrainą, który dotyczył cen i wielkości zadłużenia Ukrainy. W efekcie nastąpiły cięcia dostaw. Reakcja Polski była bardzo szybka. Już 2 stycznia Rada Bezpieczeństwa Narodowego (ciało doradcze prezydenta RP) wskazała na konieczność niezwłocznego podjęcia decyzji dotyczącej budowy terminalu LNG, który pozwoliłby na większą dywersyfikację (Bąbczyńska-Jelonek, 2006). Rząd RP następnego dnia przyjął uchwałę nr 3/2006 w sprawie działań mających na celu dywersyfikację dostaw nośników energii. Dokument zobowiązywał ministra gospodarki do dywersyfikacji źródeł gazu, w szczególności

do: podjęcia działań inwestycyjnych poza granicami, zwiększenia wydobycia krajowego, rozszerzenia pojemności magazynowych i budowy gazoportu (Lasoń, 2008).

Pandemia COIVID-19 miała wpływ na większość dziedzin życia społecznego i ekonomicznego, autor niniejszej pracy postawił jednak tezę, że nie osłabiła skuteczności funkcjonowania terminalu LNG w Świnoujściu, a tym samym nie zagroziła realizowaniu polityki energetycznej – jednej z najistotniejszych polityk publicznych w Polsce. Metoda badawcza wykorzystana przez autora to analiza mikrosystemowa. Polega na ujęciu zjawisk politycznych jako elementów systemu (rozumianego jako uporządkowany układ elementów mających określoną strukturę). Analiza mikrosystemowa skupia się na określonym wycinku polityki (Chodubski, 2004). Autor posłużył się tą metodą, aby dokonać analizy funkcjonowania terminalu LNG podczas pandemii COVID-19 jako fragmentu polityki energetycznej państwa.

Znaczenie polityczne i ekonomiczne terminalu ciekłego gazu ziemnego

Uzależnienie od Federacji Rosyjskiej i wstrzymywanie dostaw dla naszych wschodnich sąsiadów sprawiły, że polska klasa polityczna zdała sobie sprawę, iż groźba nacisku na polski rząd ze strony Kremla nie jest wcale tak odległa. Od tego momentu dążenie do dywersyfikacji i uniezależnienia gazowego od Rosji stało się *spiritus movens* polskiej polityki zagranicznej. Już na początku założono, że import gazu z kierunku innego niż rosyjski będzie odbywał się z wykorzystaniem naszych geopolitycznych atutów, czyli drogą morską przez Bałtyk. W grę wchodziły dwie lokalizacje – Świnoujście lub Port Północny w Gdańsku (Pietraszek, Pospieszynski, 2010). W 2004 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście (ZMPSiŚ) zobowiązał się do budowy terminalu w porcie zewnętrznym na wschód od falochronu wejściowego do portu. Zagwarantowano, że 48 ha, które posiada port, będą mogły być przeznaczone na budowę bazy składowej gazu (Stareńczak, 2005). Argumentem, który przemawiał za wyborem Świnoujścia, było jego położenie bardziej na zachód niż Gdańsk. Port ten znajduje się bliżej Cieśnin Duńskich, przez które przepływają statki wpływające na Bałtyk, co w porównaniu z lokalizacją gdańską skraca czas transportu o dwa dni. Według wszelkich analiz popyt na gaz na Pomorzu Zachodnim miał szybko rosnąć, ponieważ w sąsiedztwie znajdują się duzi odbiorcy, tj. Zakłady Chemiczne Police i zespół elektrowni „Dolna Odra”. ZMPSiŚ już w maju 2005 r. przekazał do spółki Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo (PGNiG) pierwsze opracowania na temat budowy gazoportu w Świnoujściu zawierające szczegółowe informacje na temat atutów tej lokalizacji (Bąbczyńska-Jelonek, 2006). Oficjalnie argumenty,

które przesądziły o wyborze miejsca budowy terminalu, zostały utajnione, ale ogłoszono, że powstanie on w Świnoujściu. W marcu 2007 r. PGNiG powołało spółkę Polskie LNG Sp. z o.o., która była odpowiedzialna za realizację projektów związanych z montażem urządzeń niezbędnych do eksploatacji terminalu (Kamola-Cieślak, 2015). Budowa terminalu zakończyła się w 2015 r. Pierwsze dostawy ze skroplonym gazem zaczęły docierać na przełomie lat 2015 i 2016, 3 lipca 2020 r. (a więc w środku pandemii COVID-19) terminal odebrał zaś setną dostawę. Jak możemy przeczytać na stronie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej: „Z roku na rok liczba dostaw, a także ich wolumen stopniowo wzrastają. Wśród dotychczasowych stu dostaw 67 pochodziło z Kataru, 21 ze Stanów Zjednoczonych, a 11 z Norwegii. W marcu 2020 roku jeden ładunek LNG przyплыł z Trynidadu i Tobago. W ciągu ponad czterech lat łączny wolumen sprowadzonego w ten sposób gazu ziemnego wyniósł około 11 miliardów metrów sześciennych” (MFiPR, 2020). W planach jest rozbudowa obiektu, która ma doprowadzić do zwiększenia mocy gazyfikacyjnych. Obecnie zapewnia jedną trzecią krajowego zapotrzebowania na gaz, a po rozbudowie ma być to już połowa (Sajniak, 2019).

Ważnym politycznym aspektem funkcjonowania terminalu jest bezpieczeństwo energetyczne. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne definiuje bezpieczeństwo energetyczne jako „stan gospodarki umożliwiający pokrycie bieżącego i perspektywicznego zapotrzebowania odbiorców na paliwa i energię w sposób technicznie i ekonomicznie uzasadniony, przy zachowaniu wymagań ochrony środowiska”.

Jak pisze A. Ranke (2013), energia jest produktem nietypowym, ponieważ musi być dostępna w sposób ciągły, również w sytuacjach zawirowań o wymiarze krajowym i międzynarodowym (takich jak pandemia COVID-19). Nawet incydentalne przerwy w dostawach energii wiążą się z dużymi kosztami we wszystkich dziedzinach życia społecznego. To sprawia, że surowce naturalne są uznawane za dobro strategiczne i mogą mieć pozytywny lub negatywny wpływ na funkcjonowanie państwa. Zgodnie z art. 5 Konstytucji RP zapewnienie bezpieczeństwa obywatelom leży w kompetencji władzy publicznej. Zdaniem J. Wolanina (2009) państwo ma obowiązek zagwarantowania funkcjonowania sprawnego systemu, który ochroni obywateli. Dotyczy to także polityki energetycznej. Aby zapewnić bezpieczeństwo energetyczne, rząd powinien prowadzić strategiczne planowanie (nastawione na dywersyfikację paliw i zasobów) oraz zwiększać efektywność i elastyczność w sektorze energetycznym. Ponadto bezpieczeństwo energetyczne nierozdzielnie łączy się z poprawą jakości infrastruktury i w tym zakresie szczególne znaczenie ma uruchomienie terminalu LNG w Świnoujściu (Ranke, 2013).

Jeden z największych na świecie kryzysów energetycznych, który zachwiał bezpieczeństwem energetycznym wielu państw Zachodu (w tym Stanów Zjednoczonych),

miał miejsce w latach 70. XX w. i był związany z ograniczeniem wydobycia ropy i wzrostem jej ceny. Skutkowało zwiększeniem bezrobocia i podziałami społecznymi, ale także wpłynął na rozwój myśli i technologii służącej dywersyfikacji źródeł energii, oszczędzaniu zużycia, ekologii itd. Jak pisze M. Jaształ (2013), wszystkie doświadczenia krajowe i międzynarodowe pokazują, że podstawową zasadą w ograniczaniu ryzyka związanego z bezpieczeństwem energetycznym jest przeczność rozumiana jako zdolność do przeciwdziałania i zapobiegania problemom oraz zagrożeniom.

Jak wspomniano już na wstępie, istotnym elementem politycznego znaczenia terminalu jest niezależność Polski na arenie międzynarodowej. Głównymi podmiotami w międzynarodowym obrocie gazem są państwa (mówiąc ściślej: spółki, których większościowymi udziałowcami są państwa), a każde z nich dąży do realizacji swoich interesów w sposób suwerenny. Artykuł 4 Konstytucji RP stanowi, że władza zwierzchnia w Rzeczypospolitej Polskiej należy do narodu, który sprawuje władzę przez swoich przedstawicieli lub bezpośrednio. Wprowadza to nienaruszalną zasadę suwerenności Rzeczypospolitej Polskiej. Według B. Liberadzkiego (1999: 168) istotą racji stanu jest: „Uznanie potrzeb i dobra państwa za najwyższą normę działania. (...) Mówiąc o polskiej racji stanu, ma się na uwadze najważniejsze wartości, które służą potrzebom i dobru państwa, a w szczególności: bezpieczeństwo i suwerenność bytu państwowego, gospodarkę państwową, dobrobyt obywateli i troskę o ich edukację”.

Wszystkie państwa sprowadzające surowce od zewnętrznego dostawcy mają na celu ograniczenie – lub najlepiej wyeliminowanie – ryzyka wykorzystania przez tych dostawców swojego statusu w celu wywierania presji politycznej. Aby minimalizować to ryzyko, państwa mają do dyspozycji narzędzia, takie jak:

- 1) dywersyfikacja dostaw zasobów naturalnych;
- 2) stałe zwiększanie wykorzystania odnawialnych źródeł energii;
- 3) ograniczanie dostępu podmiotów zagranicznych do krajowego rynku energetycznego;
- 4) utrzymywanie rezerw surowców;
- 5) zawieranie długookresowych umów na dostawę surowców;
- 6) utrzymywanie partnerskich stosunków z eksporterami, aby mieć status uprzywilejowanego podmiotu;
- 7) aktywne działanie na arenie międzynarodowej (np. poprzez interwencje, w tym militarne zaangażowanie sojusznicze w celu przywrócenia stabilności w rejonach istotnych dla bezpieczeństwa energetycznego) (Ranke, 2013).

Polska strona kilkakrotnie chciała renegocjować niekorzystny kontrakt gazowy z Rosją, jednak Gazprom, wykorzystując pozycję monopolisty, nie godził się na to, dlatego PGNiG w lutym 2016 r. złożyło wniosek do Trybunału Arbitrażowego w Sztokholmie o rozstrzygnięcie sporu. 30 marca 2020 r. Trybunał wydał wyrok nakazujący

Gazpromowi zwrot Polsce 1,5 mld USD nadpłaty za gaz (Jakóbiak, 2020). Po korzystnym rozstrzygnięciu PGNiG (2020) wydało oświadczenie: „PGNiG konsekwentnie realizuje strategię dywersyfikacji kierunków dostaw gazu. W ciągu ostatnich czterech lat udział paliwa kupowanego od Gazpromu w całym imporcie polskiej spółki spadł z 87 proc. do 60 proc. (dane za lata 2015 i 2019). Dynamicznie wzrósł natomiast import gazu skroplonego (LNG) sprowadzanego z Kataru, ze Stanów Zjednoczonych i Norwegii do Terminalu im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu. W ubiegłym roku udział LNG w imporcie gazu przez PGNiG wyniósł już 23 procent. W 2018 i 2019 roku PGNiG podpisało długoterminowe kontrakty na zakup LNG ze Stanów Zjednoczonych. Na tej podstawie Spółka będzie dysponować ok. 9,3 mld metrów sześciennych paliwa po regazyfikacji rocznie. Wielkość zakupu LNG przez PGNiG istotnie wzrośnie od 2023 roku i razem z dostawami z Kataru osiągnie ok. 12 mld metrów sześciennych po regazyfikacji rocznie, począwszy od 2024 roku”. Realizacja polityki dywersyfikacji dostaw gazu, m.in. dzięki terminalowi LNG w Świnoujściu, pozwoliła nie tylko wpłynąć na korzystne zmiany w polsko-rosyjskiej umowie, ale także zrezygnować z całego kontraktu jamalskiego. Pod koniec 2019 r. zarząd PGNiG poinformował Gazprom, że po 2022 r. nie będzie przedłużał obowiązującej umowy (Biznes Alert, 2019).

Zwiększanie importu gazu jest o tyle istotne, że zapotrzebowanie na surowiec w polskiej gospodarce w najbliższych dziesięcioleciach będzie rosło. W grudniu 2019 r. Komisja Europejska ogłosiła Europejski Zielony Ład – strategię, która zakłada, że do 2030 r. emisja gazów cieplarnianych w UE ma stanowić 50–55% poziomu z 1990 r., natomiast do 2050 r. ma zostać osiągnięta neutralność klimatyczna. W praktyce oznacza to odejście od czerpania energii z węgla. Głęboka transformacja czeka głównie branżę energetyczną, przemysł, budownictwo, transport, rolnictwo (Sobolewski, 2020). Struktura polskiego sektora energetycznego powoduje, że proces odchodzenia od węgla będzie w Polsce dużo bardziej kosztowny i skomplikowany niż w pozostałych krajach UE. Według obliczeń polskiego rządu Polska będzie potrzebowała od 700 mld do 900 mld PLN na zbudowanie zeroemisyjnej gospodarki. Sam sektor energetyczny może pochłonąć od 300 mld do 400 mld PLN (Sobolewski, 2020). Choć w komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład” możemy przeczytać, że redukcja emisji gazów cieplarnianych wymaga odejścia od paliw kopalnych (w tym docelowo od gazu na rzecz odnawialnych źródeł energii), to jednak polski rząd traktuje gaz jako paliwo, które pozwoli odejść od węgla. J. Kwieciński, były prezes PGNiG, stwierdził: „Polsce udało się osiągnąć to, że gaz ziemny został uznany za paliwo przejściowe w okresie transformacji energetycznej, mającej doprowadzić do neutralności klimatycznej w roku 2050. Jesteśmy przekonani,

że skuteczna transformacja energetyczna będzie możliwa dzięki gazowi. Gaz będzie stosowany w UE jeszcze przez co najmniej 30 lat, w Polsce przez 30 lat plus” (Olejniczak, 2020). Jeśli te plany wejdą w życie, to zapotrzebowanie na import gazu znacznie wzrośnie, a to w kontekście planów dywersyfikacji dostaw i rezygnacji z usług Gazpromu nadaje terminalowi LNG w Świnoujściu i budowie gazociągu Baltic Pipe jeszcze większego znaczenia.

Funkcjonowanie żeglugi w trakcie pandemii

Dostarczanie gazu drogą morską ma tę zaletę, że pozwala na dowolne wybieranie lub zmianę dostawcy, jednak może jednocześnie powodować paraliż dostaw w przypadku ewentualnego zablokowania żeglugi lub portu. Przykładów takiego paraliżu można wyobrazić sobie wiele: od wstrzymania wejść statków do portu przez katastrofę ekologiczną lub atak terrorystyczny po zakłócenia w żegludze w wymiarze globalnym spowodowane światową pandemią groźniejszą niż COVID-19. Odpowiadając na jedno z pytań badawczych postawionych w niniejszej pracy, należy stwierdzić, że w 2020 r. pandemia utrudniała żeglugę morską. Armatorzy na całym świecie borykali się z problemem rotacji załóg na statkach różnego typu, na co miały wpływ wprowadzane przez państwa obostrzenia epidemiczne związane z przemieszczaniem się. Wielokrotnie zdarzały się sytuacje, gdy statki były opóźnione lub nie mogły wypłynąć w morze, ponieważ członkowie załóg nie mogli dotrzeć na statek (Romowicz, 2020). Jak już wspomniano, obecnie możliwości gazoportu pokrywają jedną trzecią krajowego zapotrzebowania na gaz, a po rozbudowie ma być to już połowa. Gdyby w przyszłości zaszły okoliczności, o których wspomniano wyżej, Polska mogłaby być pozbawiona dostaw połowy wolumenu gazu. W związku z tym działanie terminalu LNG powinno być wsparte także przez inne metody pozyskiwania surowca, takie jak Baltic Pipe, oraz dobry system magazynowania.

Gdy zdecydowano o budowie terminalu, niewiele osób przewidywało, że dojdzie do wybuchu pandemii i utrudnień w żegludze, a bezpieczeństwo energetyczne należy zapewnić w każdej sytuacji, do której może dojść na arenie międzynarodowej i w polityce wewnętrznej. Zgodnie z art. 5 Konstytucji RP zapewnienie bezpieczeństwa (w tym energetycznego) obywatelom leży w kompetencji władzy publicznej.

W trakcie pandemii COVID-19 porty w Szczecinie i Świnoujściu, jak większość instytucji w Polsce, funkcjonują z zachowaniem wszelkich zasad bezpieczeństwa pandemicznego, mimo to w 2020 r. na nabrzeżach, których gospodarzem jest ZMPSiŚ, przedsiębiorstwa portowe obsłużyły podobną liczbę ładunków jak w 2019 r. – w 2019 r. 32,3 mln ton ładunków, w 2020 r. zaś 31,2 mln ton (Woźniak-Lewandowska, 2021).

W osiągnięciu takiego wyniku pomogły różnorodność i uniwersalny charakter obu portów, dzięki czemu w trakcie pandemii funkcjonowały one bez zakłóceń. Spadki w jednej grupie towarów były rekompensowane przez wzrosty w innej. Największe wzrosty w 2020 r. zanotowano w przeładunkach zboża (43,9%), ale również paliw (12%) i kontenerów (14%). Na tym tle dostawy gazu do terminalu LNG wyglądały równie korzystnie – zanotowano wzrost na poziomie 14,6%. W 2019 r. do Świnoujścia zawinęło 30 gazowców (2,52 mln ton LNG), a w 2020 r. było ich 35 (2,78 mln ton LNG) (Woźniak-Lewandowska, 2021). Pomimo pandemii 2020 r. był więc kolejnym rokiem, w którym rosło procentowe wykorzystanie terminalu (tabela 1).

Tabela 1. Wykorzystanie terminalu LNG w Świnoujściu (w %)

Rok	Wykorzystanie terminalu LNG w Świnoujściu
2016	33
2017	30
2018	55
2019	70
2020	76
2021	85

Źródło: Sikora, Sikora (2020).

Z punktu widzenia interesu polskiego Skarbu Państwa i bezpieczeństwa najbardziej pożądana sytuacja miałaby miejsce wówczas, gdyby transport surowca był po polskiej stronie. W pierwszych latach funkcjonowania terminalu (2015–2021) nie udało się tego zrealizować. W związku z dużym zapotrzebowaniem na gaz rynek LNG w ostatnich latach był tzw. rynkiem sprzedawcy, a nie rynkiem klienta. Oznacza to, że najwięksi eksporterzy (np. BP, Quatar Gas) posiadają własną flotę gazowców lub ją czarterują i odbiorca kupuje gaz w pakiecie z usługą transportową (Stareńczak, 2005). Statki do przewozu LNG to jednostki bardzo zaawansowane technologicznie, w 2010 r. było ich jedynie 344 (należały do armatorów z: Finlandii, Francji, Niemiec, Włoch, Japonii, Korei Południowej, Holandii, Norwegii, Hiszpanii i Stanów Zjednoczonych) (Wiśnicki, Onyśko, 2012). R. Karger, były długoletni dyrektor naczelny największego polskiego armatora – Polskiej Żeglugi Morskiej (PŻM), był zdania, że „oddanie gestii transportowej będzie nas uzależniać od innych przewoźników, zostaniemy pozbawieni możliwości bezpośredniej kontroli dostaw” (Stareńczak, 2005: 33). Warto dążyć do realizacji celu, jakim jest własny przewóz surowca, mimo że dzisiaj usługa transportowa zwykle należy do eksportera. W planie działalności inwestycyjnej na lata 2020–2025 PŻM przyjęła strategię dywersyfikacji przewozów masowych i promowych, zakładając najpierw

eksploatację małego gazowca, którym mogłaby transportować gaz ze świnoujskiego terminalu po całym polskim wybrzeżu oraz portach wschodniego Bałtyku, następnie, po zdobyciu niezbędnego doświadczenia, mogłaby eksploatować większe jednostki transportujące gaz od eksporterów do Świnoujścia (Gogol, 2021). Uniezależniłoby to Polskę od zewnętrznych armatorów.

Ceny ciekłego gazu ziemnego w okresie pandemii COVID-19

Terminal LNG ma olbrzymią zaletę – umożliwia bowiem wybieranie najkorzystniejszych finansowo kierunków importu. Wachlarz możliwości jest szeroki. Co więcej, obecnie możemy importować surowiec z wielu kierunków jednocześnie. W przypadku kupowania gazu drogą lądową mamy mały wpływ na warunki umowy i cenę. Jak oświadczył w 2019 r. P. Woźniak, ówczesny prezes PGNiG, gaz skroplony importowany za pośrednictwem terminalu w Świnoujściu jest tańszy o 20–30% od oferty z gazociągu jamalskiego (Jakóbiak, 2019).

LNG zazwyczaj jest dostarczany na dwa sposoby – przez rynek spot, czyli kontraktowanie krótkoterminowe, np. jednorazowej dostawy, lub kontrakty średnio- i długoterminowe. Na świecie ok. trzech czwartych wolumenów LNG jest sprzedawanych w stałych długoterminowych umowach, w których kolejne dostawy są wyceniane na podstawie ceny ropy naftowej (tak głównie wyglądają kontrakty PGNiG z Qatar-gas i Cheniere Energy na dostawy do Polski) (Sikora, Sikora, 2020).

Odpowiadając na pytanie dotyczące tego, jak kształtowały się ceny LNG w trakcie pandemii, należy podkreślić, że pierwszy kwartał 2020 r. (w którym ze względów epidemicznych doszło do szoku gospodarczego i społecznego w większości państw na świecie) nie wykazywał jeszcze widocznego wpływu COVID-19 na ceny LNG. Dopiero w drugim kwartale ceny zaczęły spadać na wszystkich rynkach surowców: węgla, ropy naftowej oraz LNG. W związku ze stagnacją gospodarczą globalny popyt na ropę naftową spadł o 20–25% (Sikora, Sikora, 2020). Niskie ceny ropy naftowej zdeterminowały niskie ceny gazu ziemnego, pod koniec marca 2020 r. można było zauważyć spadki cen surowca na większości giełd światowych. W ostatnim kwartale 2020 r. ceny zaczęły rosnąć wraz ze stabilizacją sytuacji i pojawieniem się informacji o szczepionkach (Sikora, Sikora, 2020).

Dla Polski, jako dla importera, niskie ceny surowca to pozytywne zjawisko, jednak ich zbyt duże spadki mogą być zagrożeniem. Produkcja może się okazać nieopłacalna dla eksportera, który ją wówczas zahamuje, m.in. z tego powodu w trzecim kwartale 2020 r. nie pojawił się w polskim terminalu żaden gazowiec z amerykańskim LNG.

Jedno z pytań badawczych postawionych przez autora dotyczyło tego, jak wyglądała żegluga morska w trakcie pandemii COVID-19. Wśród konsekwencji pandemii jest ograniczenie podróżowania, co stanowi duże utrudnienie w prowadzeniu żeglugi morskiej. W 2020 r. nie było jeszcze ogólnodostępnych szczepień oraz paszportów covidowych, a zatem armatorzy na całym świecie borykali się z problemem dostarczenia marynarzy na statki. Całkowicie sparaliżowane zostały branże, w których korzysta się ze statków wycieczkowych i promów, jednostki te są bowiem obsługiwane przez wieloosobowy personel, rynek masowców i gazowców funkcjonował zaś bez zakłóceń. Załogi tych statków liczą od kilku do kilkunastu członków i nie mają kontaktu z pasażerami.

Kolejne zadane przez autora pytanie brzmiało: Jak funkcjonował port Szczecin-Świnoujście w trakcie pandemii? Atutem wspomnianego portu jest dywersyfikacja obsługiwanych ładunków (w tym przyjmowanego LNG), zatem pandemia nie odcisnęła piętna na jego funkcjonowaniu. Straty w jednej grupie ładunków, na które nie było zapotrzebowania, były rekompensowane przez wzrosty w innych grupach. Odpowiadając na pytanie dotyczące tego, jak kształtowały się ceny LNG w trakcie pandemii, można stwierdzić, że dzięki kontraktom długoterminowym ceny na początku pandemii nie zmieniały się. W kolejnym kwartale spadły, jednak zaczęły wracać do normalnych poziomów pod koniec 2020 r. Niskie ceny są korzystne dla kupujących, ale jeśli są zbyt niekorzystne dla eksportera, to ogranicza on lub całkowicie wstrzymuje produkcję.

Wybuch pandemii COVID-19 był szokiem gospodarczym we wszystkich państwach na świecie i doprowadził do paraliżu wielu dziedzin polityki publicznej: ekonomii turystyki, transportu, rozrywki, kultury itd. Miliony ludzi na całym świecie zostały poddane kwarantannie, pozbawione pracy, oddzielone od rodzin. Rządzący podejmowali decyzje *ad hoc*. Obawy dotyczące ewentualnego wpływu pandemii na politykę energetyczną Polski i jej paraliżu nie były bezpodstawne. Autor niniejszej pracy postawił jednak tezę, że pandemia nie wpłynęła na osłabienie skuteczności funkcjonowania terminalu LNG w Świnoujściu, a tym samym nie zagroziła realizowaniu polityki energetycznej – jednej z najistotniejszych polityk publicznych w Polsce. Ponieważ 2020 r. był kolejnym rokiem, w którym udało się zwiększyć import (do portu zawinęło o pięć gazowców więcej niż w 2019 r.), należy uznać, że postawiona teza jest prawdziwa.

Wszystkie podmioty, które mają wpływ na politykę energetyczną Polski – Ministerstwo Aktywów Państwowych, Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, PGNiG, Polskie LNG SA itd. – powinny kierować się zasadą

dywersyfikacji dostaw surowców energetycznych. Owa dywersyfikacja polega nie tylko na różnych kierunkach dostaw, lecz także na różnych sposobach dostarczania gazu. Jeśli polski sektor energetyczny zaczyna opierać się na dostawach gazu statkami *via* Bałtyk, to rodzi to zagrożenie paraliżem w razie perturbacji w żegludze morskiej. Dywersyfikacja powinna polegać także na organizowaniu transportu przez gazowce należące do polskiego podmiotu państwowego (oraz przez niego zarządzane). Ponadto należy rozbudowywać twardą infrastrukturę, która zapewni dostawy mimo ewentualnych problemów w żegludze (taką jak budowany gazociąg Baltic Pipe).

Tematyka niniejszej pracy została ograniczona do analizy funkcjonowania terminalu LNG w Świnoujściu podczas pandemii. W przyszłości należy jednak podjąć pogłębione badania dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa dostaw gazu do Polski, ponieważ wiele dziedzin polskiej gospodarki zależy od dostaw do tego terminalu.

Oświadczenie o wkładzie poszczególnych autorów

Autor potwierdza, że jest jedynym twórcą tego artykułu i zatwierdził go do publikacji.

Oświadczenie o konflikcie interesów

Autor deklaruje, że badanie zostało przeprowadzone przy braku jakichkolwiek powiązań komercyjnych lub finansowych, które można by zinterpretować jako potencjalny konflikt interesów.

Bibliografia

- Bąbczyńska-Jelonek, Z. (2006). Świnoujście czeka na gaz, *Namiary na Morze i Handel*, 1: 11.
- Biznes Alert (2019). *PGNiG nie przedłuży kontraktu jamalskiego*, <https://biznesalert.pl/pgnig-koniec-kontrakt-jamalski-gazprom-gaz-energetyka> (dostęp: 27.10.2021).
- Buciak, K. (2019). *Polityka energetyczna Federacji Rosyjskiej wobec Białorusi i Ukrainy w latach 2000–2012*. Łódź: Uniwersytet Łódzki.
- Chodubski, A. (2004). *Wstęp do badań politologicznych*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Czermański, E. (2022). Derusyfikacja polskich źródeł energii, *Namiary na Morze i Handel*, 8: 23.
- EIA (U.S. Energy Information Administration) (2021). *Belarus*, <https://www.eia.gov/international/overview/country/BLR> (dostęp: 27.10.2021).
- Gogol, K. (2021). PŻM przyjęła plan działalności inwestycyjnej, *Obserwator Morski*, 2(153): 4–5.

- Jakóbiak, W. (2019). *Drugi gazoport na własność*, <https://biznesalert.pl/polska-drugi-gazoport-fsru-nie-dzierzawa-na-wlasnosc-energetyka-gaz> (dostęp: 27.10.2021).
- Jakóbiak, W. (2020). *PGNiG wygrał z Gazpromem. Rosjanie będą musieli zwrócić ok. 1,5 mld dolarów*, <https://biznesalert.pl/pgnig-wygral-z-gazpromem-rosjanie-beda-musieli-zwrocic-ok-15-mld-dolarow> (dostęp: 27.10.2021).
- Jasztal, M. (2013). Dywersyfikacja dostaw gazu jako podstawowy element bezpieczeństwa ekonomicznego i energetycznego państwa. W: *Przeciwdziałanie zagrożeniom i skutkom zamachów terrorystycznych w kontekście bezpieczeństwa gazoportu w Świnoujściu* (35–43), T. Czapiewski, M. Jasztal (red.). Szczecin: Wydawnictwo ZAPOL.
- Kamola-Cieślik, M. (2015). LNG terminal in Świnoujście as an element of Poland's energy security, *Polish Political Science Yearbook*, 44: 269–282.
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”, COM (2019) 640.
- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. nr 78, poz. 483.
- Kopczewski, P., Olbrycht P. (2017). Bezpieczeństwo energetyczne Unii Europejskiej w kontekście współpracy z Federacją Rosyjską. W: *Energetyka – bezpieczeństwo w wyzwaniach badawczych*, t. 1 (596–605), P. Kwiatkiewicz, R. Szczerbowski (red.). Poznań: Fundacja na rzecz Czystej Energii.
- Lasoń, M. (2008). Polska wobec wyzwań bezpieczeństwa energetycznego. W: *Międzynarodowe bezpieczeństwo energetyczne w XXI wieku* (233–278), E. Cziomer (red.). Kraków: Krakowska Szkoła Wyższa im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.
- Liberadzki, B. (1999). Nasza morska racja stanu. W: *Morze elementem polskiej racji stanu. Konferencja naukowa* (167–173), A. Bałaban (red.). Szczecin: Dział Wydawnictw Wyższej Szkoły Morskiej.
- MFiPR (Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej) (2020). *Setna dostawa ciekłego gazu ziemnego do Terminalu LNG w Świnoujściu*, <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/setna-dostawa-cieklego-gazu-ziemnego-do-terminalu-lng-w-swinoujsciu2> (dostęp: 27.10.2021).
- Olejniczak, K. (2020). *Polska droga do Zielonego Ładu – dłuższa, bezpieczna, kosztowna*, <https://www.wnp.pl/energetyka/polska-droga-do-zielonego-ladu-dluzsza-bezpieczna-kosztowna,417178.html> (dostęp: 27.10.2021).
- Pelczyńska-Nałęcz, K. (2001). Kondycja i perspektywy rosyjskiego sektora gazowego, *Prace OSW*, 1: 5–12.
- PGNiG (Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo) (2020). *Zwycięstwo PGNiG: Trybunał Arbitrażowy w Sztokholmie orzekł niższą cenę gazu od Gazpromu dla PGNiG*, <https://pgnig.pl/aktualnosci/-/news-list/id/zwyciestwo-pgnig-trybunal-arbitrazowy-w-sztokholmie-orzekl-nizsza-cene-gazu-od-gazpromu-dla-pgnig/newsGroupId/10184> (dostęp: 27.10.2021).
- Pietraszek, R., Pospieszynski, R. (2010). *Morskie sprawy Polaków*. Gdynia: Oficyna Wydawnicza Miniatura.
- Ranke, A. (2013). Problemy bezpieczeństwa energetycznego w polskiej debacie publicznej. W: *Terminal LNG w Świnoujściu a bezpieczeństwo energetyczne regionu i Polski* (78–93), J. Piątek, R. Podgórzńska (red.). Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.

- Romowicz, M. (2020). *COVID-19 a problemy z podmianami marynarzy – stan na 10.2020 r.*, <https://www.portalmorski.pl/prawo-polityka/46515-covid-19-a-problemy-z-podmianami-marynarzy- stan-na-10-2020-r> (dostęp: 27.10.2021).
- Sajniak, M. (2019). Wybrane zagrożenia dla żeglugi morskiej na polskich wodach morza terytorialnego u wybrzeży województwa zachodniopomorskiego. W: *Wojna – wojsko – bezpieczeństwo poprzez stulecia i epoki. Studia i materiały*, t. 4 (263–282), A. Gajewski (red.). Oświęcim: Wydawnictwo Napoleon V.
- Sikora, A., Sikora, M. (2020). *Polskie LNG – podsumowanie 2020 roku*, <https://www.cire.pl/artykuly/opinie/178677-polskie-lng-podsumowanie-2020-roku> (dostęp: 27.10.2021).
- Sobolewski, M. (2020). Europejski Zielony Ład – w stronę neutralności klimatycznej. *Infos – Biuro Analiz Sejmowych*, 9(275): 1–4.
- Stareńczak, P.B. (2005). Gaz drogą morską, *Namiary na Morze i Handel*, 18: 11.
- Trusewicz, I. (2019). *Rosja drastycznie zbiednieje*, <https://energia.rp.pl/surowce-i-paliwa/18524-bez-ropy-rosja-drastycznie-zbiednieje> (dostęp: 27.10.2021).
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, Dz. U. z 2020 r. poz. 833.
- Wiśnicki, B., Onyśko, P. (2012). Logistyka przewozów morskich w obsłudze terminalu LNG w Świnoujściu. W: *Transport morski w międzynarodowych procesach logistycznych* (209–218), H. Salmonowicz (red.). Szczecin: Wydawnictwo ZAPOL.
- Wolanin, J. (2009). Bezpieczeństwo i ryzyko a polityka. W: *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa – wybrane zagadnienia* (44–56), M. Brzeziński (red.). Warszawa: Dom Wydawniczy Elipsa.
- Woźniak-Lewandowska, M. (2021). Zespół portów Szczecin-Świnoujście podsumował przeładunki w 2020 roku, *Obserwator Morski*, 2(153): 6–7.