

## KATARSKIE LNG NA NIEZNANYCH WODACH. NOWY "KRYZYS SUESKI"? [ANALIZA]

---

Skala importu katarskiego surowca, w tym przez światowe potęgi (m.in. Chiny, Wielka Brytania, Japonia, Indie), pozwala założyć, że sankcje jakimi zostały obłożone władze w Dosze nie dotkną bezpośrednio eksportu LNG. Można jednak się spodziewać, że nastąpi wzrost kosztów transportu gazu skroplonego z Kataru.

### Terminal w Świnoujściu - gazowe okno na świat

Nie ma wątpliwości, że uruchomienie terminala w Świnoujściu stało się dla Polski milowym krokiem w stronę rzeczywistej dywersyfikacji źródeł energii, przede wszystkim uniezależniając nas od dostaw z Federacji Rosyjskiej. Inwestycja zmieniła sytuację surowcową Polski, która dotychczas pokrywała swoje zapotrzebowanie na gaz importem tego surowca z Rosji (60%), rewersem z Czech i Niemiec (około 10%) oraz własną produkcją (30%). Działalność terminalu w Świnoujściu o przepustowości 5 mld m<sup>3</sup> gazu rocznie, pozwoli pokryć niemal 1/3 polskiego zapotrzebowania na gaz importem LNG. Po jego rozbudowie do 7,5 mld m<sup>3</sup> (decyzja w tej sprawie zapadła w marcu br.) gazoport będzie w stanie zaspokoić nawet ok. połowy popytu na gaz w Polsce. To w dużej mierze uniezależni nas od dostaw rosyjskiego gazu, co przełoży się na wzrost bezpieczeństwa energetycznego.

Zobacz także: [PGNiG: zawarto umowę na zwiększenie dostaw gazu z Kataru](#)

Budowa terminalu pozwoliła na zawarcie kontraktu jeszcze przed jego formalnym oddaniem do użytku - już w 2009 r. - z Qatar Liquefied Gas Company Limited (Qatargas). Na jej podstawie katarski koncern miał przez 20 lat dostarczać PGNiG 1 mln ton LNG, czyli prawie 1,4 mld m sześć. gazu rocznie. Jednak w marcu br. Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo zawarło dodatkową umowę z Qatargas, na mocy której ilości skroplonego gazu ziemnego dostarczone polskiej firmie przez katarską spółkę wzrosną do 2 mln ton LNG na rok, co stanowi około 2,7 mld m sześciennych gazu, a w latach 2018-2020 do 2,17 mln ton LNG rocznie, czyli ok. 2,9 mld m sześciennych gazu. Umowa dodatkowa będzie obowiązywała od początku 2018 r. do czerwca 2034 r.

Zobacz także: [Rozbudowa terminalu Kaczyńskiego. Celem dywersyfikacja i optymalizacja kosztów \[ANALIZA\]](#)

### Świat z niepokojem patrzy na kryzys w Zatoce Perskiej

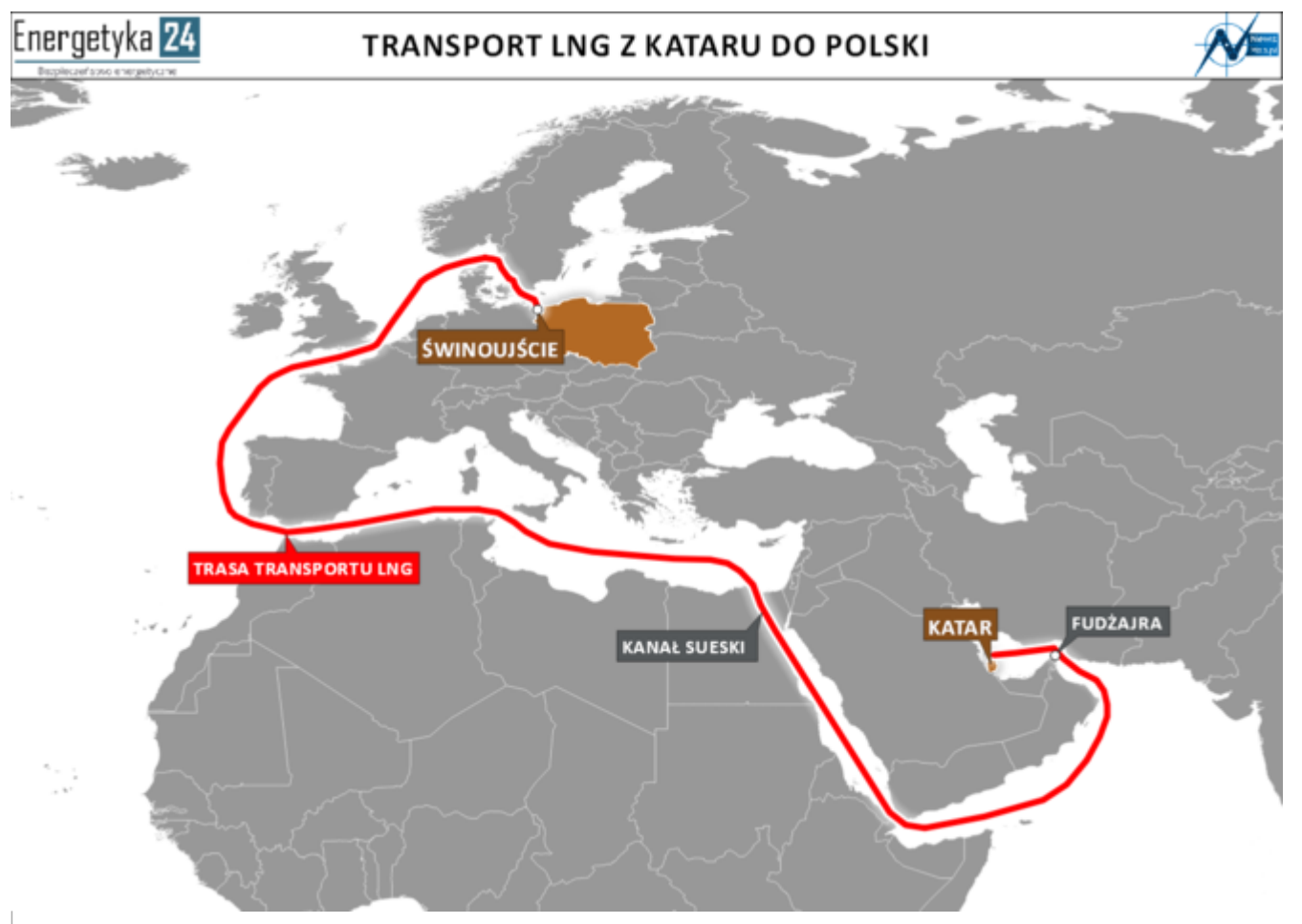
Dwa tygodnie po rozładunku piętnastego transportu gazu skroplonego z Kataru w Świnoujściu świat obiegła wiadomość o kryzysie politycznym w Zatoce Perskiej. Arabia Saudyjska, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Egipt, Bahrajn, Jemen, Libia i Malediwy, a także Nigeria i Mauretania zerwały stosunki dyplomatyczne z Katarą oraz ogłosiły całkowitą blokadę granicy lądowej i morskiej oraz przestrzeni powietrznej wokół tego państwa. Oficjalnym powodem tych działań mają być związki finansowe władz w Doha z organizacjami terrorystycznymi. Kryzys wywołał niepokój importerów katarskiego gazu

skroplonego na całym świecie, w tym także w Polsce.

Niepokój jak najbardziej uzasadniony - Katar wciąż pozostaje największym eksporterem LNG na świecie zaspokajając 30% światowego zapotrzebowania na ten surowiec. Niemal 30% importowanego gazu przez Wielką Brytanię jest dostarczane przez Katar, zaś przez Turcję aż 70%. W Polsce Katar stał się dzięki transportom LNG największym po Rosji dostawcą gazu nad Wisłę. Równie zależne od dostaw z Dohy są kraje azjatyckie, które zagospodarowują aż 70% światowego popytu na LNG. Największymi klientami katarskich spółek gazowych jest Korea Południowa i Japonia, ale z ich usług korzystają także Chiny, Indie (niemal połowa importowanego przez Indie gazu pochodzi z Kataru) oraz Tajwan (40%).

Zobacz także: [Sponsorowanie terroryzmu? „Rosyjski spin” uderza w saudyjską ropę i katarski gaz dla Polski \[ANALIZA\]](#)

Zobacz także: [PGNiG i Orlen „złapią Katar”? Ryzyko przewrotu pałacowego w Dosze \[ANALIZA\]](#)



### Problemy katarskich marynarzy

Obawy odnośnie bezpieczeństwa transportu katarskiego LNG do jego odbiorców na całym świecie, w tym Polski, dotyczą głównie udziału w blokadzie Egiptu i możliwości zatrzymania katarskich statków płynących do Europy podczas przeprawy przez Kanał Sueski. Zamknięcie Kanału dla statków z Kataru zmusiłoby je do opływania Afryki, co znacznie wydłużyłoby podróż. W zeszłym tygodniu [świat obiegła informacja o dwóch metanowcach](#) przewożących LNG z Kataru, które zmieniły kurs sygnalizując rezygnację z przeprawy przez Kanał Sueski. Wiadomość wywołała skokowy wzrost cen gazu na światowych rynkach.

W przypadku [transportu na rynki azjatyckie](#) problemem jest natomiast konieczność ominięcia wód

terytorialnych Zjednoczonych Emiratów Arabskich przy przepływie przez Cieśninę Hormuz. W tym przypadku jednak katarskie statki mogłyby korzystać z życzliwości Teheranu płynąc po wodach terytorialnych Iranu i dalej Omanu, który jak dotąd nie przystąpił do koalicji państw blokujących Katar. Ewentualnie katarskie jednostki mogłyby pozostać w irańskiej strefie aż do wpłynięcia na wody Pakistanu i Indii.



Fot. Polskie LNG

W przypadku jednak zarówno azjatyckiego, jak i europejskiego kursu katarskich gazowców istotnym problemem pozostaje bunkrowanie (dostarczanie paliwa) statków. Do tej pory katarskie jednostki korzystały z miasta portowego Fudżajra w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, który jest największym portem świadczącym tego rodzaju usługi na Bliskim Wschodzie. W zeszłym tygodniu władze w Abu Dabi wydały komunikat, w którym oświadczyły, że port nie będzie obsługiwał żadnych statków pływających pod katarską banderą lub właścicielem których są katarskiej firmy. Zmusza to katarskich armatorów do korzystania z portów w Omanie, Gibraltarze i Singapurze, co [wydłuży i zwiększy koszty transportu](#).

### **Kanał Sueski otwarty, ale drogi?**

Kosztowne może być również dla Kataru wspomniane korzystanie z Kanału Sueskiego. [Śledzenie trasy domniemanego katarskiego metanowca](#) płynącego do Polski i spekulowanie na temat jego kursu mogło wywoływać emocje, ale z punktu widzenia prawa międzynarodowego transport LNG do Polski nie był pod tym względem zagrożony. Przeprawę reguluje Konwencja Konstantynopolska z 1888 r. ustanawiająca Kanał strefą neutralną zapewniającą żeglugę wszystkim statkom niezależnie od ich bandery zarówno w czasie pokoju, jak i wojny. Zamknięcie Kanału dla katarskich jednostek byłoby jawnym pogwałceniem prawa międzynarodowego przez władze Egiptu. Ostatnie takie próby Kair podjął w 1956 r. (nacjonalizując Kanał) i 1967 r. (zatapiając okręty i blokując Kanał). Pierwsza z nich skończyła się interwencją zbrojną Wielkiej Brytanii, Francji i Izraela, zaś druga dopuszczeniem Izraela

do jego wykorzystywania. Obie sprawiają, że powtórzenie tego proceduru (biorąc pod uwagę znaczenie i ilość podmiotów, które korzystają z katarskich dostaw) wydaje się niezwykle mało prawdopodobne.

Zobacz także: [Drugi kontrakt katarski zamiast aneksu do pierwszej umowy \[KOMENTARZ\]](#)

Nie oznacza to jednak, że korzystanie z Kanału przez statki Kataru odbywać się będzie w taki sam sposób jak dotychczas. Egipt jest kompetentny w regulowaniu wysokości opłat tranzytowych i według analityków zostanie to wykorzystane przez Kair dla ukarania władz w Doha. Dla uniknięcia wysokich opłat za przepływ Kanałem Katar może rozważać trasę dookoła Afryki jednak i ta opcja niesie ze sobą zagrożenia. Wciąż aktywne jednostki piratów na wodach w pobliżu Somalii zwiększa ryzyko podnosząc (wraz ze zwiększaniem dystansu) koszty transportu. Poza bowiem kosztami paliwa w grę wchodzi także ubezpieczanie statków, które stanowi główną składową wydatków transportu.

### **Koszty kryzysu dla Polski**

Analizując obecny kryzys i wynikające z niego zagrożenia dla dostaw skroplonego gazu do Polski należy zauważyć, że pozycja Kataru jako największego eksportera LNG na świecie jest [najlepszym gwarantem ich bezpieczeństwa](#). Skala importu katarskiego surowca, w tym przez światowe potęgi (m.in. Chiny, Wielka Brytania, Japonia, Indie), pozwala założyć, że sankcje jakimi zostały obłożone władze w Dosze nie dotkną bezpośrednio eksportu LNG. Kraje biorące udział w izolacji Kataru raczej [nie zaryzykują trudnej do przewidzenia eskalacji konfliktu](#) poprzez całkowite uniemożliwienie transportu katarskiego gazu skroplonego. Można jednak się spodziewać, że za sprawą wymienionych powyżej czynników nastąpi wzrost kosztów transportu gazu z Kataru. Pozostaje pytanie jak kwestie te regulują umowy PGNiG i Qatargas.