



„BIULETYN OPINIE”

Nr 21/2009

**Dostawy LNG wzmocnieniem
polskiego bezpieczeństwa
energetycznego**

Mariusz Ruszel

Warszawa, lipiec 2009

Wprowadzenie

Podpisanie przez Polskę kontraktu z 29.06.2009 r. z Katarom na dostawy skroplonego gazu ziemnego (LNG - *Liquefied Natural Gas*) w latach 2014 – 2034 jest ważną decyzją strategiczną wzmacniającą bezpieczeństwo energetyczne kraju. Struktura bilansu energetycznego Polski, kierunki dostaw gazu ziemnego i wynikające z tego tytułu uzależnienie od Rosji oraz konsekwencje rosyjsko – ukraińskiego kryzysu gazowego wymusiły na naszym kraju podjęcie zdecydowanych kroków zwiększających dywersyfikację dostaw. Polska powinna posiadać możliwości zabezpieczenia się przed zmniejszeniem dostaw surowców energetycznych z Rosji, która wykorzystuje ten instrument do wywierania presji politycznej, traktując go *de facto* jako narzędzie polityki zagranicznej.

Uzależnienie Polski od importu gazu ziemnego

Zapotrzebowanie Polski na gaz ziemny wynosi obecnie około 14,5 mld m³, z czego blisko 9 mld m³ stanowi gaz sprowadzany ze Wschodu – głównie z Rosji oraz Azji Centralnej. Polska jest uzależniona od dostaw surowca z Rosji, od której kupuje obecnie 6,5 mld m³ gazu ziemnego (dane z 2007 r.) stosownie do umowy z dnia 25 września 1996 r. zawartej pomiędzy PGNiG SA z OAO Gazprom Export (obowiązującej do 31.12.2022 r.), zwanej „kontraktem jamalskim”. Polska otrzymywała także 2,5 mld m³ (do czasu rosyjsko – ukraińskiego kryzysu gazowego) gazu ziemnego z Azji Środkowej na podstawie umowy krótkoterminowej z 17.11.2006 r. (obowiązującej do 1.01.2010 r.) zawartej pomiędzy PGNiG SA oraz RosUkrEnergo (spółka zależna od rosyjskiego Gazprom). Niemniej dostawy gazu ziemnego wynikające z tego kontraktu zostały zagrożone wskutek konfliktu gazowego pomiędzy Ukrainą i Rosją, a także umowy zawartej 18.01.2009 r. przez premierów w/w krajów (pozbawienie firmy RosUkrEnergo pośrednictwa w dostawach na Ukrainę). Dopiero w czerwcu 2009 r. PGNiG podpisało z Gazprom Export krótkoterminową umowę na dostawy 1 mld m³ gazu ziemnego.

Z kolei z kierunku zachodniego Polska otrzymuje rocznie około 1 mld m³ gazu ziemnego w ramach średnioterminowej umowy z 17.08.2006 r. (obowiązującej do 1.10.2016 r.) z niemiecką firmą VNG Verbundnetz Gas AG oraz w ramach krótkoterminowej umowy z 29.10.2008 r. (obowiązującej do 30.10.2011 r.) poprzez połączenie w Lasowie¹. Krajowe wydobycie gazu ziemnego wynosi obecnie około 4,1-4,3 mld m³ rocznie gazu wysokometanowego, co stanowi około 30% krajowego zapotrzebowania. Plany inwestycyjne PGNiG wskazują, że poziom wydobycia gazu ziemnego powinien zwiększyć się do 4,5 mld m³ do 2011 r. Niska emisyjność dwutlenku węgla

¹<http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/2df80fe4116b3f62c12573be003cb40d/9289e0ca07cdb678c12575890037afa8?OpenDocument> (6.07.2009 r.)

przy spalaniu gazu ziemnego oraz uzależnienie wielu branż gospodarki od tego surowca sprawiają, że w nadchodzących latach zapotrzebowania na gaz ziemny może wzrastać.

Budowa gazoportu w Świnoujściu

Rozwój sektora LNG jest obecnie bardzo dynamiczny² i może mieć znaczący wpływ na rozwój procesów liberalizacji rynku gazowego w Europie. W 2007 r. zakontraktowano około 197 mln ton LNG³ czyli około 265 mld m³ gazu ziemnego⁴ o wartości zysków ze sprzedaży na poziomie 60 mld dolarów⁵. Na świecie znajduje się ponad 200 gazowców, które pokonują różne szlaki żeglugowe. Brak dotychczasowych katastrof oraz utraty ładunku wskazuje, że ten sposób transportu skroplonego gazu ziemnego jest bezpieczny. Prognozy wskazują, że udział handlu gazem skroplonym w ogólnym bilansie handlowym gazem będzie coraz większy z każdym rokiem.

W interesie Polski jest zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego poprzez dywersyfikację kierunków dostaw surowca do Polski. Ograniczenia geopolityczne sprawiają, że budowa terminala importowego LNG zwiększa możliwości importu surowca z wielu niedostępnych dotychczas rynków. Debata związana z tą inwestycją toczyła się od wielu lat, lecz nie przynosiła konkretnych rozwiązań. Decyzja dotycząca budowy terminala LNG do odbioru i regazyfikacji gazu skroplonego w Polsce została podjęta w formie uchwały przez Radę Ministrów 19 sierpnia 2008 r. Polski rząd zdecydował, że budowa gazoportu zostanie zlokalizowana w Świnoujściu, argumentując to względami bezpieczeństwa, krótszą drogą transportu, kosztami i regulacjami prawnymi⁶. Drugim miejscem brany pod uwagę przy wyborze lokalizacji na gazoport był Gdańsk (trasa do Świnoujścia jest o 143 mile morskie krótsza).

Inwestycja budowy terminala importowego LNG ma powstać do 2013 r. i jest traktowana przez polski rząd jako inwestycja strategiczna. Przygotowana została specjalna ustawa (podpisana 27 maja 2009 r. przez Prezydenta RP), która ma zminimalizować ryzyko opóźnień inwestycyjnych. Realizacja budowy gazoportu spoczywa na:

1. Gaz System SA (poprzez spółkę celową Polskie LNG) – odpowiada za realizację terminala do regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego.
2. Zarząd Portów Morskich Szczecin i Świnoujście SA - odpowiada za budowę infrastruktury portowej.

² Na świecie planuje się budowę około 40 instalacji skraplania gazu LNG oraz około 60 terminali regazyfikacji LNG [za:] <http://www.polskielng.pl/nc/terminal-lng-w-polsce.html> (3.07.2009 r.)

³ <http://www.rynekgazu.pl/filez/IMPORT%20LNG-02-02-07a486820248.pdf> (3.07.2009 r.)

⁴ 1 tona LNG = 1,35 m³ gazu ziemnego [za:] http://www.rynekgazu.pl/filez/EUROPEJSKI_RYNEK_LNG1921960306.pdf (3.07.2009 r.)

⁵ http://www.rynekgazu.pl/filez/handel_skroplonym1126427858.pdf (3.07.2009 r.)

⁶ <http://www.polskielng.pl/nc/pytania-i-odpowiedzi.html> (3.07.2009 r.)

3. Urząd Morski w Szczecinie - odpowiada za budowę falochronu oraz infrastrukturę nawigacyjną⁷.

Dostawy gazu skroplonego do portu w Świnoujściu to kwestia, za którą odpowiedzialny jest PGNiG, który podpisał umowę z katarską firmą Qatargas Operating Company na dostawy gazu skroplonego LNG. Inwestycja gazoportu będzie realizowana przez spółkę Polskie LNG sp. z o. o., która działa od maja 2007 r., a jej właścicielem w 100% od 8 grudnia 2008 r. jest Gaz System S.A. (spółka Skarbu Państwa). Gaz System podniósł na początku lipca br. kapitał zakładowy spółki o 60 mln zł, a do końca 2009 r. zamierza raz jeszcze podnieść kapitał o kolejne 60 mln zł. Koszt budowy gazoportu to kilka miliardów złotych (około 600 mln euro), z których część może pochodzić ze środków europejskich przyznanych przez Parlament Europejski w kwocie 80 mln euro. Problemem jest jednak fakt, że Polska ma czas na zainwestowanie przyznanych środków na budowę terminala do końca 2010 r., a harmonogram prac wskazuje, że pieniądze będą potrzebne przede wszystkim po 2010 r. Może dojść do sytuacji, w której nasz kraj nie będzie mógł skorzystać z przyznanych na terminal środków.

W projekcie nie uczestniczą zagraniczni partnerzy, mimo zainteresowania Gaz de France, lecz jedynie państwowe instytucje. Z pewnością takie podejście gwarantuje nam pełną kontrolę nad projektem, ale może przyczynić się do większych wyzwań finansowych stojących przed przedsięwzięciem. Zainteresowanie budową komercyjnego terminalu LNG w Gdańsku wyrażał koncern koreański. Korea Południowa, która jest drugim na świecie importerem LNG, jest zainteresowana współpracą z Polską przy budowie gazoportu, co potwierdził prezydent Li Miung Bak podczas „Polsko-Koreańskiego Forum Gospodarczego” odbywającego się w dniach 7-8 lipca 2009 r.⁸ Współpraca polsko – koreańska przy budowie gazoportu jest tym bardziej istotna, że w koreańskich stocznicach budowane są gazowce mające transportować LNG do Polski. Biorąc pod uwagę, że większość inwestycji LNG na świecie ulega wydłużeniu przechodząc z fazy planowania do fazy realizacji należy więc przypuszczać, że harmonogram projektu może ulegać modyfikacji. Doświadczenie koreańskich partnerów może okazać się bardzo cenne dla naszego kraju. Budowa gazoportu przyczyni się do zwiększenia dywersyfikacji dostaw gazu ziemnego do Polski, a dzięki inwestycji powstanie kilkaset nowych miejsc pracy.

Kontrakt na dostawy skroplonego gazu ziemnego z Kataru

Podpisanie kontraktu przez PGNiG SA z Qatargas Operating Company na dostawy skroplonego gazu ziemnego do Polski okrzyknięto sukcesem. Jest to pierwszy – od czasu kontraktu jamalskiego – długoterminowy kontrakt dotyczący dostaw gazu ziemnego. Intensywne rozmowy

⁷<http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/2df80fe4116b3f62c12573be003cb40d/8994773a8931a989c12575890037af62?OpenDocument> (6.07.2009 r.)

⁸ <http://www.cire.pl/item.41003.1.html> (9.07.2009 r.)

Polski z Katarą trwały od ponad roku, a 15 kwietnia 2009 r. PGNiG podpisał z Qatargas Operating Company umowę ramową poprzedzającą kontrakt. Prezesi obu firm Michał Szubski⁹ oraz Faisal M. Al Suwaidi¹⁰ wyrażali zadowolenie oraz deklaracje długoterminowej współpracy przy podpisywaniu umowy. W ramach podpisanego (29.06.2009 r.) długoterminowego kontraktu na zasadzie „*take or pay*” Polska będzie otrzymywała rocznie 1 mln ton LNG (1,5 mld m³ gazu ziemnego), który będzie kosztował około 550 mln dolarów. Cena surowca oparta jest na formule cenowej i zależeć będzie m.in. od aktualnej ceny ropy. Pierwsze dostawy surowca do Polski powinny mieć miejsce w drugiej połowie 2014 r. PGNiG zamierza przede wszystkim dostarczać LNG zakładom chemicznym, spółkom energetycznym oraz indywidualnym klientom. W sytuacji nadmiaru gazu ziemnego w systemie przesyłowym należy zastanowić się nad zwiększeniem polskich magazynów surowca lub zachęcać firmy do zmiany technologicznej (na gazową) charakteryzującej się niższą emisyjnością gazów poprzez dofinansowanie z funduszy europejskich. Zmiany technologiczne mogą skutkować większą kogeneracją, czyli wytwarzaniem energii elektrycznej oraz produkcją ciepła.

Polska będzie miała możliwość zwiększenia dostaw skroplonego gazu ziemnego z Kataru, stosownie do zapotrzebowania i zdolności przeladunkowych portu. Tym bardziej, że współpraca gospodarcza Polski i Kataru rozszerza się, co potwierdza fakt, że katarski fundusz QInvest jest inwestorem w polskich stocznich Gdańsk i Gdynia, w której budowane będą 3-4 tankowce rocznie do transportu skroplonego gazu ziemnego (o pojemności 220 tys. ton). Inwestycja jest gwarantowana przez Qatar Islamic Bank. Komisarz ds. konkurencji UE Neelie Kroes zapowiedziała pozytywne decyzje KE w sprawie sprzedaży aktywów stoczni Gdynia i Szczecin. Stosownie do zapowiedzi inwestora obie stocznie planują zatrudnić do 5 tys. osób. Dzięki tej inwestycji Polska może stać się atrakcyjniejszym partnerem biznesowym dla krajów arabskich, a sama współpraca z Katarą powinna rozwijać się z korzyścią dla obu stron. Abdullah bin Hamad al-Attiyah nie wyklucza dalszych inwestycji w Polsce¹¹.

Terminal importowy LNG w Świnoujściu będzie miał moc przeladunkową 2,5 mld m³, która może być powiększona do 5 mld m³ w kolejnych latach. Docelowo może osiągnąć nawet 7,5 mld m³ po 2020 r. bez konieczności powiększania terenu, na którym zlokalizowany będzie gazoport. Terminal LNG będzie dodatkowo posiadał dwa zbiorniki na gaz skroplony o pojemności 160 tys. m³ każdy, co zwiększy polskie zdolności magazynowe gazu ziemnego¹² sięgające obecnie 1,6 mld m³.

Polska dzięki gazoportowi w Świnoujściu będzie miała możliwość zakupywania na rynku spotowym dodatkowej ilości surowca LNG, stosownie do bieżących potrzeb. Niektórzy odbiorcy

⁹ http://www.pgnig.pl/pgnig/?s.main_143_1570,!state=maximize&r.main.docId=10417 (9.07.2009 r.)

¹⁰ <http://www.qatargas.com/news.aspx?id=147154> (9.07.2009 r.)

¹¹ <http://www.arabianbusiness.com/560531-qatar-and-poland-sign-20-year-gas-deal> (6.07.2009 r.)

¹² Polska posiada 6 magazynów gazu zimnego o łącznej pojemności czynnej 1,66 mld m³ (stan na 31.12.2007 r.) [za:] PGNiG SA: <http://www.rynekgazu.pl/index.html?id=84> (3.07.2009 r.)

zakontraktowanego skroplonego gazu ziemnego w przypadku mniejszego zapotrzebowania wynikającego chociażby z łagodnej zimy mogą sprzedawać go po konkurencyjnej cenie. Transakcje spotowe charakteryzują się większą elastycznością niż kontrakty długoterminowe. Kontakty doraźne mogą nas także zabezpieczyć przed nagłą koniecznością zakupu dodatkowej ilości surowca. Trzeba także pamiętać, że PGNiG podpisało kontrakt długoterminowy na dostawy skroplonego gazu ziemnego z Kataru, który jest jednym z głównych krajów sprzedających LNG na transakcjach spotowych. Oznacza to, że czasami sprzedaje się surowiec krajom, które zaoferują najlepszą cenę w danym okresie. Dotychczasowa historia transakcji skroplonym gazem ziemnym pokazuje, że samo zakontraktowanie surowca nie oznacza, że gwarantuje on realizację dostaw, a taka sytuacja może mieć miejsce w przypadku opóźnienia w budowie gazoportu.

Wyzwania związane z dostawami LNG do Polski

Budowa gazoportu niesie za sobą szereg wyzwań wynikających z sytuacji geopolitycznej, bezpieczeństwa żeglugi, realizacji inwestycji, wyzwań ekologicznych, ekonomicznych, a także wyzwań natury technicznej i innych. Skroplony gaz ziemny do Polski będzie płynął gazowcami *Q-Flex*, które produkowane są w koreańskich stoczniach. Są to statki nowej generacji o pojemności 216 tys. m³, a Katar jest pierwszym na świecie państwem, który posiada dwie floty takich statków zamówionych w stoczniach koreańskich. Problemem pozostaje brak zabezpieczeń trasy Gazociągu Północnego, przecinającego tor wodny do portu w Świnoujściu i ograniczającego głębokość toru z 14,3 m do 12,9 m. Gazowce *Q-Flex* o zanurzeniu 12-12,5 m (przy pełnym załadunku) wymagają dla bezpieczeństwa żeglugi większej głębokości niż 12,9 m. Zatem Gazociąg Płn. może nie tylko przedłużyć kurs o kilkanaście mil trasy morskiej (w przypadku obrania innej trasy), ale zwiększyć ryzyko kolizji. Niemniej mało prawdopodobne wydaje się budowanie przez spółkę *Nord Stream* gazociągu bez zaworów odcinających na odcinku 1200 km z jego narażeniem na ewentualną awarię. Rosja i Niemcy miałby zbyt wiele do stracenia, gdyby inwestycja miałaby być zagrożona ewentualną kolizją z przepływającym gazowcem. W interesie wszystkich zainteresowanych stron jest rewizja ułożenia rury na trasie przecinającej trasę żeglugi pod dno Morza Bałtyckiego oraz zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń, podobnych do tych w pobliżu Gotlandii, gdzie występuje podobne krzyżowanie się tras. Zastrzeżenia Polski zgłaszane spółce *Nord Stream* już w 2007 r. powinny być wsparte stanowiskiem Brukseli, a nade wszystko poparte przez Szwecję sprawującą obecnie prezydencję w UE.

Podpisanie kontraktu Polski z Kataru na dostawy skroplonego gazu ziemnego zostało dostrzeżone także w Rosji, która działania polskiego rządu może wykorzystywać do próby podwyższenia cen sprzedawanego nam gazu ziemnego. Moskwa może argumentować takie działania faktem, że skoro Polskę stać na droższy gaz z Kataru to znaczy, że możemy więcej płacić za rosyjski

surowiec, co z kolei odbijać się będzie na konkurencyjności naszej gospodarki oraz klientach końcowych. Obecnie prowadzone są przez PGNiG rozmowy z rosyjskim Gazpromem w sprawie dostaw gazu ziemnego do Polski. Niemniej wydaje się, że znaczna część kwestii spornych jest już ustalona, a sam kontrakt z Katarom nie powinien wpłynąć na kształt porozumienia polsko – rosyjskiego. Rosja pozostanie naszym głównym dostawcą gazu ziemnego, niemniej budowa terminalu LNG jednoznacznie wskazuje, że Polska dąży do stworzenia sobie większej alternatywy w możliwościach dostaw surowca. Projekt dostrzegła Bruksela, przyznając na jego realizację środki europejskie. Polska powinna zwiększyć współpracę międzynarodową z krajami posiadającymi większe doświadczenie w dziedzinie LNG.

Wyzwaniem dla polskiej administracji będzie z pewnością dostosowanie taryf cenowych do nowych okoliczności rynkowych wytworzonych w wyniku sprowadzania LNG. Cena gazu ziemnego oraz skroplonego gazu ziemnego jest skorelowana z ceną ropy naftowej. Dostawy skroplonego gazu ziemnego zmuszą Urząd Regulacji Energii do stworzenia większej elastyczności taryfy cenowej. Doprowadzi to do sytuacji, że ceny gazu ziemnego będą częściej zmieniane w ciągu roku. Cena gazu ziemnego ma zwykle 9 miesięczną formułę, a zatem reaguje na zmiany cen ropy naftowej ze znacznym opóźnieniem. Z kolei w stosunku do LNG stosuje się zwykle formułę 3 miesięczną. Nakładanie się obu formuł cenowych sprawi, że w pewnych okresach jeden gaz może być tańszy, a w innych okresach droższy. Nie ulega wątpliwości, że URE będzie musiał się przystosować do tych przyszłych warunków rynkowych¹³. Należy także spodziewać się spadku cen skroplonego gazu ziemnego w nadchodzących latach, co wynika przede wszystkim z planowanych inwestycji dotyczących LNG oraz zwiększającej się konkurencji na rynku handlu tym surowcem. Nie bez znaczenia będzie także rozwój technologiczny alternatywnych źródeł energii.

Sprowadzanie LNG będzie także wyzwaniem dla Gaz Systemu, który zmuszony będzie do rozbudowy sieci rurociągów przesyłowych. Jednocześnie rozbudowa infrastruktury przesyłowej musi uwzględniać zarówno obecność Wolińskiego Parku Narodowego, a także obszary objęte ochroną „Natura 2000”. Przed Polską dużym wyzwaniem będą prace pogłębiające oraz stale utrzymujące odpowiednią głębokości toru, który zamulany może być materiałami niesionymi przez silny w rejonie Świnoujścia prąd morski (o prędkości 2 węzłów)¹⁴.

Budowa gazoportu powinna być zrealizowana w taki sposób, aby zmniejszyć ryzyko przybrzeżnego gromadzenia się lodu oraz odpowiednie zabezpieczenie całego obiektu. Brak takich zabezpieczeń w przypadku silnych mrozów może zablokować działania gazoportu. Tankowce przewożące LNG z Kataru do Polski powinny być także odpowiednio zabezpieczone przed

¹³ http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/332010.prezes_ure_musi_zmienic_taryfe_gazowa.html (6.07.2009 r.)

¹⁴ Kosowski K., Rachoń J., Import LNG do Polski: <http://www.rynekgazu.pl/filez/IMPORT%20LNG-02-02-07a486820248.pdf> (7.07.2009 r.), s. 10

potencjalnym atakiem na statek. Powinny zostać przyjęte odpowiednie mechanizmy zarządzania ryzykiem związanym z potencjalnym atakiem na tankowiec.

Jakiegokolwiek działania sprzeczne z programem „Natura 2000” mogą napotkać silny sprzeciw organizacji ekologicznych. Sam terminal importowy LNG jest bezpieczny dla środowiska, gdyż w przypadku ewentualnego wycieku LNG odparowuje i rozrzedza się w powietrzu¹⁵. Systemy zabezpieczeń oraz nowoczesne technologie budowy zbiorników wskazują na bezpieczeństwo projektu. Wyzwaniem przy budowie gazoportu mogą być jednak założenia programu „Natura 2000”. Niemniej nie jest niemożliwe prowadzenie inwestycji na tych obszarach, lecz wiąże się to z obostrzeniami¹⁶. Terminal importowy LNG powstanie na terenie przemysłowym, obszarze Zespołu Portów Szczecin-Świnoujście, odsuniętym około 750 m od linii brzegowej z zachowaniem wszelkich norm środowiskowych¹⁷.

Wśród części mieszkańców Świnoujścia panuje przekonanie, że gazoport może przyczynić się do spadku wpływów z turystyki w regionie. Powstała nawet specjalna strona internetowa, na której zbierane są podpisy przeciwko budowie. Niewykluczone, że różne organizacje ekologiczne będą zamierzały zablokować budowę gazoportu lub po prostu opóźnić proces powstania terminalu importowego LNG. Tego typu działania są sprzeczne z bezpieczeństwem energetycznym kraju. Podjęta decyzja dotycząca budowy gazoportu oraz podpisany kontrakt katarski na dostawy skroplonego gazu ziemnego powinny zmobilizować decydentów do podejmowania działań zmierzających do planowego zrealizowania inwestycji.

Wnioski:

- Polska poprzez budowę terminalu importowego LNG zwiększy dywersyfikację kierunków dostaw gazu ziemnego do Polski.
- Polska powinna współpracować zarówno z państwami eksportującymi skroplony gaz ziemny, jak i z krajami posiadającymi *know – how* w dziedzinie LNG.
- Budowa gazoportu w Świnoujściu powinna być zrealizowana w terminie umożliwiającym pierwsze dostawy LNG z Kataru w 2014 r.

¹⁵ <http://www.polskielng.pl/nc/terminal-lng-w-polsce.html> (3.07.2009 r.)

¹⁶ art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 Nr 92 poz. 880 z późn. zm): Art. 34...„Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo wojewoda, a na obszarach morskich dyrektor właściwego urzędu morskowego, może zezwolić na realizację planu lub przedsięwzięcia, które mogą mieć negatywny wpływ na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000, z zastrzeżeniem ust. 2.” [za:] <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/2df80fe4116b3f62c12573be003cb40d/10d0b157b6db7009c1257576004f9c8a?OpenDocument> (9.07.2009 r.)

¹⁷ <http://www.polskielng.pl/nc/terminal-a-srodowisko.html> (8.07.2009 r.)

- Polska powinna wykorzystać przyznane środki europejskie na budowę gazoportu oraz wykorzystać fundusze europejskie współfinansowania rozbudowy polskich magazynów gazu ziemnego.
- Polska powinna prowadzić zdecydowany dialog z Rosją w sektorze energetycznym poprzez budowanie odpowiednich sojuszy z krajami UE.
- Instytucje państwowe powinny usprawnić swoje działania i zwiększyć wzajemną współpracę w celu sprostania wyzwaniom związanym z realizacją inwestycji terminalu importowego LNG.
- Polska powinna rozwinąć współpracę naukowo – badawczą z państwami rozwiniętymi technologicznie w dziedzinie LNG oraz przygotować i wyszkolić zagranicą odpowiednie zaplecze kadrowe osób do obsługi gazoportu w Świnoujściu.

* * *

Mariusz RUSZEL - Doktorant Uniwersytetu Łódzkiego; ekspert Fundacji im. Kazimierza Pułaskiego. Absolwent Wydziału Studiów Międzynarodowych i Politologicznych Uniwersytetu Łódzkiego oraz Akademii Młodych Dyplomatów.

Tezy przedstawiane w serii „Biuletyn OPINIE” Fundacji *Amicus Europae* odzwierciedlają wyłącznie poglądy ich autorów.

Nadrzędną misją Fundacji AMICUS EUROPÆ jest popieranie integracji europejskiej, a także wspieranie procesów dialogu i pojednania, mających na celu rozwiązanie politycznych i regionalnych konfliktów w Europie.

Do najważniejszych celów Fundacji należą:

- Wspiera nie wysiłków na rzecz budowy społeczeństwa obywatelskiego, państwa prawa i umocnienia wartości demokratycznych;
- Propagowanie dorobku politycznego i konstytucyjnego Rzeczypospolitej Polskiej;
- Propagowanie idei wspólnej Europy i upowszechnianie wiedzy o Unii Europejskiej;
- Rozwój Nowej Polityki Sąsiedztwa Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem Ukrainy i Białorusi;
- Wsparcie dla krajów aspirujących do członkostwa w organizacjach europejskich i euroatlantyckich;
- Promowanie współpracy ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki, szczególnie w dziedzinie bezpieczeństwa międzynarodowego i rozwoju gospodarki światowej;
- Integracja mniejszości narodowych i religijnych w społeczności lokalne;
- Propagowanie wiedzy na temat wielonarodowej i kulturowej różnorodności oraz historii naszego kraju i regionu;
- Popularyzowanie idei olimpijskiej i sportu.

FUNDACJA AMICUS EUROPÆ

Al. Przyjaciół 8/5, 00-565 Warszawa,
Tel. +48 22 622 66 33, fax +48 22 629 48 16
www.kwasniewskialeksander.pl
e-mail: fundacja@fae.pl