



Doprava zkapalněného zemního plynu (LNG) říčními a říčně-námořními plavidly jako účinný prostředek pro řešení současné plynové krize

1. Mnohé evropské země jsou téměř zcela závislé na zemním plynu z geograficky velmi omezených zdrojů. Kromě toho, že zemní plyn je přepravován přes kontinent většinou potrubím, tj. pouze v pevných trasách, které nemohou být jednoduše upraveny v souladu s měnícími se podmínkami na trhu a politické situaci. V důsledku toho nelze občasně krize způsobené různými poruchami rychle a úspěšně vyřešit. Skutečná plynová krize, která vznikla kvůli nedorozumění mezi Ruskem a Ukrajinou a ovlivnila hospodářství mnoha evropských zemí ukázala, že musí být přijata zcela nová řešení a opatření, které by diverzifikovaly kontinentální přepravu plynu.

2. V případě velkých vzdáleností námořní přepravy se používají speciální LNG tankery. Zde je zemní plyn ochlazen přibližně na -163 stupňů Celsia, kdy zkondukuje na kapalný a je uchováván za atmosférického tlaku. Tanky na palubě LNG tankerů fungují jako obří „termosky“, kde je kapalina stále studená během skladování. Ne všechna izolace je perfektní, takže se tekutina odpařuje během plavby. Odhaduje se, že 0,1% - 0,25% z nákladu se přeměňuje na plyn každý den v závislosti na účinnosti izolace. Nicméně, odpařený plyn je zachycen a používá se jako palivo pro plavidla. Díky tomu může být využito až 100% tohoto plynu. Právě teď je velký rozvoj loďního parku, s celkovým počtem více než 140 plavidel objednaných ve světových loděnicích. Většina nových lodí, které jsou ve výstavbě mají velikost 120 000 m³ až 140 000 m³. Ale jsou objednané také lodě s kapacitou až 260 000 m³. Vzhledem k tomu, že 1 m³ LNG je roven 600 m³ zemního plynu v plynném stavu, taková loď uveze 156 mil. m³ zemního plynu.

3. Čluny a plavidla pro říční a průplavní přepravu LNG jsou samozřejmě menší a mají obvykle kapacitu 2000 - 4000 m³, což je ekvivalent 1,2 - 2,4 mil. m³ zemního plynu. Je ale možnost zvýšit tuto kapacitu až na cca 20 000 m³ (do 12 mil. m³ zemního plynu) na řekách a průplavech, které nabízejí dostatečnou podjezdovou výšku mostů. Nezbytný ponor speciálních plavidel je - na druhé straně - spíše malý díky nízké hustotě LNG (0,45 t / m³).

4. Řeka Dunaj má v tomto ohledu velký potenciál, protože nabízí mosty dostatečné výšky a rozměry plavidel o výhodné velikosti. Navíc Dunaj:

sleduje paralelně dopravní toky (plynovody) zemního plynu ze všech důležitých zdrojů tohoto paliva včetně Středního východu, Alžírsko a zámořských zemí;

umožňuje vysokou provozní diverzifikace dodávek plynu od jednoho zdroje k druhému;

nabízí kombinované dopravě říčně-námořní LNG tankery pestrého původu (z Alžírsko, Středního východu, atd.);

spojuje s významnými centry spotřeby: jako jsou chemická průmyslová centra v Rumunsku, Srbsku, Maďarsko, Bratislavě a Vídní;

v souvislosti s plánovanou první etapou spojení Dunaj - Odra - Labe (Dunaj - Hodonín v České republice), nabízí přímou dopravu do obrovského podzemního zařízení na skladování plynu na západním Slovensku (Záhorie) a na jižní Moravě. Tyto zásobníky jsou propojeny s hlavními trasami pro přenos plynu (plynovody) spojující Rusko se zeměmi střední a západní Evropy.

5. Z toho vyplývá, že systém pro LNG dopravu pomocí Dunaje může být považován za zajímavý doplněk, například k ropovodu Nabucco a mohl by poskytnout užitečnou spolupráci mezi zeměmi podél Dunaje.

6. S ohledem na výše uvedené, Parlamentní shromáždění proto:

naléhavě žádá, aby byla zpracována mezinárodní studie proveditelnosti s ohledem na přípravu nové diverzifikace systému přepravy plynu pomocí Dunaje;

naléhá na urychlení příprav spojení Dunaj - Odra - Labe a zejména jeho první etapy, která by mohla významnou měrou přispět k fungování výše zmíněného, diverzifikovaného systému, což je plně v souladu s rezolucí Parlamentního shromáždění 1473 (2005) o evropských vodních cestách: „zaměřit se na projekt Dunaj - Odra - Labe“.