



PISM | POLSKI INSTYTUT SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH
THE POLISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS

BIULETYN

Nr 98 (1540), 18 października 2017 © PISM

Redakcja: Sławomir Dębski ● Bartosz Wiśniewski ● Rafał Tarnogórski
Katarzyna Staniewska (sekretarz redakcji)

Karolina Borońska-Hryniewiecka ● Anna Maria Dynier ● Aleksandra Gawlikowska-Fyk
Sebastian Płóciennik ● Patrycja Sasnal ● Justyna Szczudlik ● Marcin Terlikowski ● Tomasz Żornaczuk

Gaz dla transportu – nowy rynek Gazpromu

Bartosz Bieliszczuk

W nadchodzących latach gaz ziemny będzie coraz popularniejszym paliwem w transporcie drogowym i morskim. Trend ten dostrzega Gazprom, inwestując nie tylko w duże gazociągi, jak Nord Stream II, ale też w takie projekty, jak terminale LNG małej skali (ssLNG), pozwalające dostarczać gaz mniejszym odbiorcom. Strategia koncernu zapewni mu w przyszłości udział w rynku na konkurencyjnych zasadach. Rosyjska aktywność w tym segmencie może stanowić wyzwanie dla polskich portów i skomplikować plany szerszego zastosowania gazu w krajowym transporcie.

Rozwój CNG/LNG dla transportu. Wpływ na większe wykorzystanie gazu w transporcie będą miały międzynarodowe regulacje klimatyczne, dotyczące transportu drogowego i morskiego, a także efektywności LNG (gazu skroplonego) i CNG (gazu sprężonego) jako paliwa w pojazdach ciężarowych, autobusach i statkach. Regulacje UE oraz Międzynarodowej Organizacji Morskiej wymuszają ograniczenie emisji związków siarki w transporcie morskim od 2020 r., a długoterminowa strategia UE zakłada zmniejszenie emisji CO₂ w transporcie. Ponadto UE wspiera te rozwiązania m.in. dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, która zakłada rozwój infrastruktury paliw alternatywnych wzdłuż transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) oraz rozwój infrastruktury do bunkrowania (tankowania) statków LNG w portach. Według długoterminowych prognoz rządu USA czy międzynarodowych koncernów (m.in. ExxonMobil, Statoil) zużycie gazu w transporcie będzie rosnąć – w 2040 r. ma wynieść 5% (wobec 1% w 2015). Trend ten pojawia się także w prognozie Centrum Analitycznego przy Rządzie Federacji Rosyjskiej oraz w dokumentach Gazpromu.

Gazprom i LNG/CNG. Gazprom przez długi czas nie wykorzystywał swojego potencjału w branży LNG. Jednak obecne plany inwestycyjne i inicjatywy świadczą o coraz poważniejszym skupieniu się koncernu na rynku LNG, ssLNG¹ oraz gazu dla transportu. Gazprom, wspólnie z gigantem branży LNG – Shellem, buduje w Ust-Łudze pierwszy w regionie Bałtyku duży terminal eksportowy, Baltic LNG. Będzie on obsługiwał również ssLNG. Rosyjski koncern oraz powiązane z nim spółki rozwijają także mniejsze terminale ssLNG przy granicy UE (m.in. w Republice Karelii, obwodach leningradzkim i pskowskim czy Kaliningradzie), umożliwiające eksport LNG drogą morską lub lądową. Gazprom współpracuje też m.in. ze spółką Gorskaja LNG, która zamierza stworzyć centra bunkrowania w kilku bałtyckich portach, czy z Kolejami Rosyjskimi, dostarczając im LNG jako paliwo dla lokomotyw. Ponadto rosyjskie ministerstwo ds. zasobów naturalnych opracowuje przepisy, wg których statki pływające w Arktyce będą musiały używać gazu jako paliwa.

Gazprom widzi także potencjał ww. rynku poza granicami. W przyszłości chce wybudować w Rostocku mały terminal importowy i stworzyć hub LNG (w zeszłym roku po raz pierwszy zbunkrowano tam z cysterny statek napędzany LNG). Gazprom rozwija sieć stacji CNG/LNG dla transportu drogowego w UE. Najbardziej aktualne dane wskazują, że w 2017 r. Gazprom i Vemex (spółka kontrolowana przez Gazprom) posiadały już 70 punktów tankowania: 50 w Niemczech, 16 w Czechach i 4 w Polsce (w Gdyni,

¹ B. Bieliszczuk, *Rozwój rynku gazu skroplonego w regionie Morza Bałtyckiego*, „Biuletyn PISM”, nr 46 (1488), 12 maja 2017 r.

Olsztynie, Warszawie i Częstochowie, dane nie uwzględniają jednak piątej stacji w Wielkopolsce – powiązanej z Gazpromem Cryogas M&T Poland). Z kolei z raportu rocznego Gazpromu wynika, że koncern w 2016 r. na swoich stacjach w UE sprzedał 11,5 mln m³ gazu, w porównaniu z 8,6 mln m³ w 2015 r. (w Niemczech wzrost z 5,7 mln m³ do 7,5 mln m³, w Polsce z 1,9 mln m³ do 2,9 mln m³). Według raportu, poza UE i Rosją, stacje rosyjskiej spółki działają także w Serbii (2 stacje, sprzedaż 0,7 mln m³), na Białorusi (27 stacji, sprzedaż 20,3 mln m³), w Armenii (8 stacji, sprzedaż 8,6 mln m³) i Kirgistanie (4 stacje, sprzedaż 2,7 mln m³). W Rosji koncern posiada 254 stacje. Poza Europą inwestuje w gaz dla transportu także w Chinach, Wietnamie i Boliwii. Vemex dostarcza też gaz dla stacji innych firm.

Gazprom promuje gaz jako paliwo dla transportu drogowego, od 2008 r. organizując wraz z europejskimi partnerami (m.in. Volvo, Iveco, Fluxys, Engie) „Blue Corridor” – rajdy samochodowe przez Europę i Rosję. Współpracuje już z Audi i prowadzi rozmowy z Volkswagenem nt. dostaw gazu dla jego pojazdów.

Gazprom na rynku CNG/LNG dla transportu w Polsce. Polski rynek CNG/LNG z 28 stacjami nie jest dobrze rozwinięty w porównaniu z niemieckim (885 stacji tankowania) czy nawet czeskim (143), jednak ma duży potencjał wzrostu. Ministerstwo Energii zakłada, że do 2025 r. w Polsce będzie ponad 50 tys. pojazdów na gaz (obecnie jest to ok. 3,6 tys.) oraz ponad 100 punktów tankowania. W Gdańsku, Gdyni, Szczecinie oraz w terminalu w Świnoujściu powstaną stanowiska do bunkrowania statków. Rząd planuje wprowadzenie ulg podatkowych dla paliw ekologicznych w transporcie, co będzie dodatkowo stymulowało rozwój branży. Ten potencjał dostrzega też PGNiG, negocjując dostawy dla lokalnego transportu publicznego. Niezależnie od władz centralnych część samorządów już inwestuje w napędzaną gazem flotę transportu publicznego i usług komunalnych, co wykorzystuje rosyjski koncern.

Gazprom na rynku polskim zajmuje dogodną pozycję jako importer LNG. Wraz z powiązanymi z nim spółkami ma w Polsce koncesje na obrót gazem z zagranicą (łącznie trzy podmioty), dzięki czemu stanowi kanał importu niewielkich ilości LNG dla transportu w kraju. Dwie z tych spółek posiadają w Polsce ww. stacje, a trzecia oferuje dostawy LNG z własnych zasobów. Niezależnie od tego importem gazu skroplonego z Rosji w przeszłości zajmował się np. polski Duon. Ponadto wprowadzone w tym roku zmiany w tzw. ustawie o zapasach (obowiązek utrzymania zapasów gazu i w przypadku utrzymania ich za granicą, rezerwacja mocy gazociągów, umożliwiającą ich przesył do kraju, nałożony również na importerów niewielkich ilości gazu), nie powinny mieć znaczącego wpływu na działalność rosyjskich podmiotów. Rezerwy te mogą bowiem być utrzymywane w innych krajach UE, a Gazprom posiada magazyny gazu w Niemczech. Wolne moce przesyłowe połączeń gazowych Polska–Niemcy mogą pokryć niewielki wolumen dostaw.

Pomimo wciąż małej liczby stacji w Polsce sprzedaż CNG/LNG (2,9 mln m³) przez Gazprom dynamicznie wzrasta – o ponad 50% w ujęciu rocznym. Kooperacja z polskimi podmiotami może pomóc Gazpromowi stymulować zarówno podaż, jak i popyt w regionie. Dzięki współpracy Gazprom Germania z polską firmą Solbus, produkującą autobusy napędzane gazem (jak podkreśla Gazprom – są to pierwsze w Europie autobusy miejskie na LNG), Rosjanie są w stanie oferować zarówno tabor transportowy, jak i konkurencyjny cenowo gaz w długoterminowych umowach (wg przedstawicieli Solbusa wraz z gwarancją cen). Autobusy Solbusa jeżdżą m.in. w Warszawie i Olsztynie. Kilka z nich zostało sprzedanych do Estonii (przy jej granicy Gazprom posiada terminale ssLNG), a Solbus i Gazprom są zainteresowane ich wejściem na inne zagraniczne rynki, m.in. słowacki.

Perspektywy. W nadchodzących latach będzie rosnąć rynek gazu dla transportu w Europie, co wykorzysta Gazprom, konsekwentnie budujący na nim swoją pozycję. Należy oczekiwać, że będzie działał we współpracy z zachodnimi koncernami oraz poprzez swoje spółki zależne. Będzie wzmacniał swoją obecność w obszarze gazu dla transportu morskiego (w Rosji i w Niemczech), stanowiąc konkurencję dla polskich portów (leżących na ważnym szlaku komunikacyjnym), mających podobne ambicje – Gdańska, Gdyni, Szczecina, Świnoujścia. Choć w Polsce wciąż niewiele jest stacji LNG/CNG dla transportu drogowego, atutem rosyjskiej spółki jest tani gaz, oferowany władzom lokalnym wraz z taborami transportowymi. Umożliwia to Rosjanom przedstawianie spółkom komunalnym i samorządom bardzo korzystnych umów, niezależnie od władz centralnych, które mogą obawiać się obecności Gazpromu w tym sektorze. W związku z tym, zamiast na rozwoju sieci stacji, może się on skoncentrować na dotarciu do potencjalnych odbiorców.

Wolumen dostaw oraz sposób transportu sprawiają, że nie jest to segment, który wywoływałby w Polsce obawy o tradycyjnie rozumiane bezpieczeństwo energetyczne – ryzyko odcięcia dostaw czy nadużywanie pozycji monopolistycznej. Wyzwaniem dla polskich podmiotów jest raczej konkurencja ze strony Gazpromu i rosyjskich spółek w perspektywnym segmencie rynku.