

GAZOWA BITWA WARSZAWSKA. GAZPROM ZAWALCZY Z PGNiG O STOLICĘ POLSKI?

Już wkrótce Warszawa może stać się miejscem rywalizacji pomiędzy spółką PGNiG Obrót Detaliczny a podmiotem zależnym rosyjskiego Gazpromu – Gazpromem Germania. Wszystko za sprawą transportu miejskiego, który w coraz to większym stopniu opiera się na gazie – tym sprężonym (CNG) i skroplonym (LNG).

Warszawskie Miejskie Zakłady Autobusowe poinformowały 25 kwietnia, że spółka MAN wygrała przetarg na dostawę 80 autobusów gazowych zasilanych CNG. Będą to kolejne pojazdy zasilane gazem jeżdżące we flocie stołecznego przewoźnika – w skład taboru MZA wchodzi już bowiem 35 zasilanych LNG. Co ważne, zakupowi tych autobusów będzie towarzyszyło także powstanie stacji CNG w zajezdni przy ul. Kleszczowej. Jediną ofertę w przetargu na budowę tej infrastruktury i dostawę gazu przedłożyło konsorcjum spółek PGNiG Obrót Detaliczny oraz Gaz z Błonia.

Jak dowiedział się serwis Energetyka24, konsorcjum to jest na ostatniej prostej do zwycięstwa w tym przetargu – został on już formalnie rozstrzygnięty, teraz jednak musi upłynąć okres przewidziany na składanie ewentualnych odwołań.

Jeśli wszystko pójdzie po myśli konsorcjum PGNiG Obrót Detaliczny-Gaz z Błonia, to wkrótce segment warszawskich przewozów autobusowych może stać się polem do rywalizacji między polskimi spółkami, a podmiotem zależnym Gazpromu – Gazpromem Germania – który od kilku lat świadczy usługi ładowania pojazdów MZA gazem skroplonym (LNG).

Gazprom Germania jest operatorem jedynej w Europie Środkowowschodniej stacji ładowania autobusów miejskich LNG. Punkt w Warszawie powstał w styczniu 2016 roku w zajezdni przy ul. Ostrobramskiej. Zasila 35 autobusów marki Solbus należących do MZA. Stacja należy do Gazprom Germania i wyposażona jest w dystrybutory LNG oraz CNG (tzw. moduł LCNG).

Spółka-córka rosyjskiego giganta gazowego podpisała w 2013 roku dziesięcioletnią umowę opiewającą na budowę stacji i zaopatrywanie autobusów w LNG. Według źródeł serwisu Energetyka24, Gazprom Germania sprowadza surowiec najprawdopodobniej prosto z Rosji, od spółki Kriogaz, będącej częścią grupy Gazprombank. Fakt ten jest dość niewygodny dla władz stolicy, które raczej nie chwalą się współpracą z podmiotem zależnym Gazpromu. Sprawa została szerzej opisana w naszym tekście Wstydlivy sekret Warszawy. Stolica płaci Gazpromowi miliony złotych. Teraz jednak, z pomocą warszawskiemu ratuszowi przyjść może PGNiG i jego partner.

Z informacji, jakie uzyskał serwis Energetyka24 wynika, że polski gigant gazowy spodziewa się, iż w razie wygrania przetargu na stację i dostawy CNG, Gazprom Germania wycofa się z Warszawy po wygaśnięciu zawartej na 10 lat umowy z MZA (a więc w połowie następnej dekady). Według źródła ulokowanego w zarządzie Grupy, infrastruktura ładowania działająca obecnie w zajezdni na Ostrobramskiej „nie jest oparta na dojrzałej technologii”, przez co przedsięwzięcie jest mało rentowne.

Zasadne więc wydaje się założenie, że PGNiG, który dysponuje obecnie potężnym źródłem LNG, jakim jest Terminal im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu, chce zbudować w Warszawie bazę infrastrukturalną pod ekspansję na sektory rynku obecnie zajmowane przez Gazprom Germania. Dzięki możliwości sprowadzania cystern z surowcem bezpośrednio ze Świnoujścia oraz ze względu na zdobyty (przy założeniu, że konsorcjum PGNiG-Gaz z Błonia wygra przetarg w Warszawie) przez następne lata know-how, polski gigant gazowy może być skutecznie przejąć od Rosjan autobusy na LNG z taboru MZA.

PGNiG przykłada dużą wagę do działań w zakresie gazomobilności komunalnej. W październiku ubiegłego roku, polski gazowy gigant wszedł we współpracę z Autosanem – obie spółki zdecydowały się stworzyć wspólną, kompleksową ofertę sprzedaży autobusów napędzanych gazem i infrastruktury potrzebnej do ich zasilania. W grę wchodziły pojazdy zasilane zarówno CNG, jak i LNG.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że liczba pojazdów komunalnych na gaz w Warszawie może wkrótce wzrosnąć. Wszystko ze względu na toczoną przez władze stolicy walkę o zdrowsze powietrze, która zakłada zwiększenie udziału autobusów zasilanych „czystszyymi” paliwami pokroju LNG i CNG w transporcie miejskim.

Można jednak zastanawiać się, czy Gazprom Germania pozwoli sobie na „odpuszczenie” Warszawy. Obecność na polskim rynku jest dla Rosjan atrakcyjna z kilku względów. Co więcej, o rosyjskich spółkach tego pokroju wypowiedział się już w 2008 roku amerykański Senat, który jasno wskazał, że „Gazprom- z cichym poparciem Kremla- założył w Europie sieć podporządkowanych sobie spółek (...). Nie dodają one żadnej wartości do ceny gazu sprzedawanego na rynkach europejskich, a mimo to zarabiają ogromne ilości pieniędzy, które wydają się ginąć dzięki pośredniczącym spółkom z Cypru czy Liechtensteinu”.

Jednakże, warszawskie Miejskie Zakłady Autobusowe nie widzą miejsca na konkurencję. Przewoźnik podkreśla, że stacje będą ulokowane w dwóch różnych zajezdniach, a usługi spółki Gazprom Germania ograniczają się tylko do ładowania autobusów LNG. „To dwa różne obszary, nie zachodzi tu żadna relacja” – poinformował w rozmowie telefonicznej rzecznik prasowy Zakładów.