

Urząd Regulacji Energetyki

<https://www.ure.gov.pl/pl/urząd/informacje-ogolne/edukacja-i-komunikacja/ure-w-mediach-1/6318,Uwolnienia-cen-chca-glownie-handlujacy-gazem-wywiad-z-Maciejem-Bando.html>
2021-09-26, 02:07

Strona znajduje się w archiwum.

Uwolnienia cen chcą głównie handlujący gazem - wywiad z Maciejem Bando.

Z Prezesem URE rozmawia Tomasz Furman. Parkiet, 17.10.2015 r.

Tomasz Furman : Dziś jedynym podmiotem, który ma zamiar sprowadzać gaz do terminalu LNG w Świnoujściu jest PGNiG. To może oznaczać, że tylko ta firma będzie utrzymywać gazoport. Co więcej PGNiG zakontraktowało 1,5 mld m sześć. surowca rocznie, podczas gdy zdolności regazyfikacyjne terminalu wyniosą 5 mln m sześć. W efekcie, jeśli nic się nie zmieni, spółka będzie wyjątkowo dużo płacić za usługę regazyfikacyjną. Rozwiązaniem tego problemu ma być przerzucenie części kosztów działalności terminalu na odbiorców, które pan również popiera. Dlaczego?

Maciej Bando : Kluczową sprawą było i nadal jest zapewnienie naszemu krajowi bezpieczeństwa energetycznego w zakresie dostaw gazu. Dzięki terminalowi takie bezpieczeństwo uzyskujemy. Kolejna sprawa dotyczy zapewnienia jak największych dostaw do terminalu, tak aby pracował przy optymalnym wykorzystaniu posiadanych mocy. Tymczasem szacuje się, że cena usługi regazyfikacyjnej w Świnoujściu w obecnych warunkach może wynieść prawie 3 euro za megawatogodzinę surowca zamienionego z postaci ciekłej w gazową. Oczywiście zakładając brak dodatkowych dostaw LNG ponad surowiec już zamówiony przez PGNiG. Dla porównania znajdujący się najbliżej Polski terminal w Zeebrugge w Belgii ma koszty usługi regazyfikacyjnej na poziomie ok. 0,90 euro za 1MWh. To dobitnie pokazuje, że potencjalny importer np. ze Słowacji będzie wolał sprowadzić LNG do Belgii i stamtąd gazociągami przez Niemcy i Czechy przesłać go do swojego kraju, niż przez polski gazoport i naszą sieć przesyłową. Z tego względu konieczna jest socjalizacja kosztów funkcjonowania terminalu LNG w Świnoujściu. W przeciwnym razie jego usługi będą za drogie i nikt nie będzie chciał z nich korzystać. Tym samym straci zarówno Polskie LNG, gdyż będzie mniejsze wykorzystanie mocy regazyfikacyjnych terminalu, jak i Gaz-System, gdyż nie zarobi na przesyłce surowca sprowadzanego do Świnoujścia. W konsekwencji koszty inwestycji w całej branży będą rozbite na mniejsze wolumeny obracanego gazu, co spowoduje, że będzie on droższy dla końcowych odbiorców, niż mógłby być przy pełnym wykorzystaniu naszej infrastruktury.

Kto powinien określić zasady socjalizacji kosztów terminalu?

Rozwiązania tej kwestii muszą mieć formę ustawy, której projekt powinien opracować rząd, a konkretnie zapewne minister gospodarki. Rozmowy o socjalizacji kosztów terminalu już od ponad roku trwają pomiędzy PGNiG, Gaz-Systemem i Polskim LNG. Jak na razie nie zaowocowały wypracowaniem konkretnych rozwiązań. Określono tylko pewne założenia.

W jaki sposób inne kraje dokonały socjalizacji kosztów funkcjonowania swoich terminali?

Tego niestety dokładnie nie wiadomo. Nie wiemy, ile poszczególne państwa wydały w formie pomocy publicznej na terminale, gdyż każde z państw chroni tego typu informacje. Nawet łączne nakłady inwestycyjne poniesione na budowę poszczególnych gazoportów są trudno dostępne. Wiadomo jedynie, że koszty ich budowy z roku na rok systematycznie rosną. Dla nas oznacza to, że tym bardziej musimy wspierać terminal w Świnoujściu, aby był on konkurencyjny na europejskim rynku i miał szanse na jak największe wykorzystanie posiadanych mocy.

Obecnie z powodu niskiej stopy zwrotu z inwestycji nikt w Polsce, poza PGNiG, nie chce budować podziemnych magazynów gazu. Czy tutaj też koszty ich funkcjonowania powinny być socjalizowane?

Wszyscy, którzy w procesach technologicznych przetwarzają gaz ziemny na inne produkty np. branża energetyczna, ciepłownicza, czy chemiczna powinny docelowo samodzielnie dbać o magazynowanie surowca na własne potrzeby. Skoro dziś tworzą zapasy węgla, czy ropy, to dlaczego nie miałyby również odpowiadać za magazynowanie gazu. Drugą sprawą to strategiczne zapasy gazu w kraju, za które powinno odpowiadać państwo. Niestety ciągle obowiązują rozporządzenia o dywersyfikacji importu oraz magazynowaniu gazu, które skutecznie utrudniają nie tylko zmiany w tym zakresie, ale i rozwój całego rynku.

O ile rozporządzenia o dywersyfikacji importu oraz magazynowaniu gazu są w gestii resortu gospodarki, o tyle zniesienie taryfy na gaz jest w rękach prezesa URE. Ostatnio nasilają się głosy, że już dawno powinny być one zniesione przynajmniej dla największych odbiorców przemysłowych.

Uwolnienia cen dla przemysłu chcą przede wszystkim firmy handlujące gazem. Duzi odbiorcy wcale się tego nie domagają. Co więcej, wielu z nich prosi, aby pozostawić obecny system taryfowy. Firmy handlujące gazem dopiero niedawno zaczęły w sposób praktyczny zauważać, że zatwierdzanie dla nich taryfy, to tak naprawdę ceny maksymalne. W efekcie mogą i już powszechnie stosują dla odbiorców niższe stawki za sprzedawany surowiec od określonych w taryfie. Tym samym mamy obecnie, przynajmniej połowicznie, uwolniony rynek.

Czy i kiedy zniesie pan taryfy na gaz dla odbiorców przemysłowych?

Podstawowym celem zniesienia taryfy jest uzyskanie korzyści zarówno dla sprzedawcy, jak i dla odbiorcy gazu. Dziś na realizacji tego postulatu mogliby skorzystać tylko handlowcy. Również inne parametry określone w ustawie, przemawiające za zniesieniem taryf, nie zostały spełnione. Problemem ciągle pozostaje m.in. to, że tak naprawdę cały czas mamy

do czynienia z jednym źródłem zaopatrywania naszego kraju w surowiec. W efekcie do zniesienia taryfy dla przemysłu może dojść na mocy ustawy, co powinno nastąpić w przyszłym roku, chociażby ze względu na wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE. Ten niedawno uznał, że zapisany ustawowo obowiązujący w Polsce system ustalania taryf na gaz dla odbiorców innych niż gospodarstwa domowe nie spełnia wymogów unijnych.

W jakiej kolejności powinno nastąpić uwolnienie cen gazu w Polsce dla poszczególnych grup odbiorców?

Na samym początku powinny być zniesione taryfy dla największych odbiorców przemysłowych zużywających co najmniej 25 mln m sześć. surowca rocznie. Uwolnieniu cen gazu dla tej grupy powinno towarzyszyć zniesienie obowiązku magazynowania surowca i dywersyfikacji importu lub jej przededefiniowanie. Potem stopniowo identyczne rozwiązania powinny być wprowadzone dla małych i średnich firm, a na samym końcu dla gospodarstw domowych.

Co się stanie, jeśli nie uwolnimy cen gazu dla przemysłu?

Może być nałożona na Polskę kara w wysokości nawet ok. 4 milionów euro. Dopóki jednak trwają negocjacje rządu z Komisją Europejską w tej sprawie, żadne sankcje nam nie grożą.

Czy i kiedy pojawią się, konkurencyjni wobec PGNiG, duzi zagraniczni dostawcy gazu do Polski?

Dopóki obowiązują rozporządzenia dotyczące dywersyfikacji importu i magazynowania gazu nie ma co liczyć, aby ktokolwiek z dużych zagranicznych graczy pojawił się w Polsce. Potencjalni importerzy postrzegają te zapisy prawa jako istotną barierę wejścia na rynek.

Powszechnie uważa się, że wraz z liberalizacją rynku i pojawieniem się realnej konkurencji dla PGNiG nastąpi spadek cen dla odbiorców końcowych. O ile mogą one zniżkować?

Od dawna prowadzimy rozmowy z regulatorami w innych państwach Unii Europejskiej na temat funkcjonowania tamtejszych rynków. Jak dotychczas nie znaleźliśmy żadnego wiarygodnego przykładu, aby uwolnienie cen gazu przyczyniło się do ich obniżki.

PGNiG w ubiegłym roku i dwa lata temu nie wypełniło obliża giełdowego dotyczącego sprzedaży odpowiedniego wolumenu gazu na Towarowej Giełdzie Energii. Czy i kiedy spółka może zostać za to ukarana?

Postępowania w tej sprawie cały czas trwają. Obecnie nie możemy wydać wyroku nawet w zakresie niewypełnienia przez PGNiG obliża za 2013 r. Spółka w trakcie postępowania odwołała się od jednej z naszych decyzji dotyczących udostępnienia jej danych objętych tajemnicą handlową innych firm do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W efekcie wstrzymała dalsze postępowanie.

Od niedawna prezes URE koncesjonuje działalność firm importujących paliwa z zagranicy, głównie w celu ograniczenia działalności szarej strefy. Czy to przynosi wymierne efekty?

Działalność szarej strefy na rynku paliw w Polsce jest powoli ograniczana. Udzielanie koncesji na import paliw jej jednak nie wyeliminuje. Walkę z szarą strefą muszą prowadzić uprawnione do tego organy.

Branża paliwowa uważa, że dziś dużym problemem jest brak współpracy między organami nadzorującymi rynek paliw. W jej ocenie kompetencje nadzorcze i kontrolne są rozproszone w dużej licznie organów administracji państwowej, które równocześnie nie mają efektywnego sposobu wymiany informacji. Postuluje, aby URE było wyposażone w narzędzia do koordynowania i prowadzenia walki z szarą strefą.

Myszę, że już dzisiaj są organy, znacznie lepiej niż my przygotowane do prowadzenia takiej walki. Chodzi mi chociażby o resort finansów odpowiedzialny za rozliczanie akcyzy. Współpraca pomiędzy poszczególnymi organami administracji państwowej też jest coraz lepsza. Niedawno podpisaliśmy m.in. umowę o współpracy w zwalczaniu szarej strefy z głównym inspektorem kontroli skarbowej.



Parkiet 17.10.2015 r.

Data publikacji: 21.10.2015

[Następny](#)