

# Skroplony gaz to tanie paliwo dla transportu

**Dostawy LNG, czyli skroplonego gazu ziemnego za pośrednictwem gazoportu, mogą zwiększyć zainteresowanie tym paliwem branży transportowej. Jest ono o połowę tańsze od oleju napędowego.**

**MICHAŁ DUSZCZYK**

michal.duszczyk@lnfor.pl

**R**ok 2014. Do Świnoujścia dociera pierwszy transport katarskiego LNG, czyli skroplonego gazu ziemnego. Część dostawy, zamiast do instalacji regazyfikacyjnej, w której LNG wraca do postaci gazowej, i potem trafia do gazociągów, rozlewana jest do cystern i rozwożona na stacje paliw. Eksperti twierdzą, że to realny scenariusz, mimo iż obecnie w Polsce transport zużywa jedynie ponad 500 tys. m sześć. gazu rocznie. Jak przekonuje Jarosław Patek, wiceprezes spółki CP Energia, po uruchomieniu gazoportu zapotrzebowanie na to paliwo wzrośnie bowiem co najmniej kilkakrotnie.

– Sprzedaż LNG dla transportu może wynieść kilka milionów m sześć. – ocenia.

Dla porównania konsumpcja benzyn sięga 6,2 mln m sześć., a ON – 12,7 mln m sześć.

## Wkrótce autobusy na gaz

Na LNG ostrzą sobie zęby

największe floty pojazdów – m.in. przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej i firmy spedycyjne. Na wykorzystanie LNG do zasilania silników nie musimy jednak czekać weale kilku lat. Pierwsze autobusy gazowe na ulice wyjadą bowiem już za pięć miesięcy. W rozstrzygniętym niedawno przetargu na obsługę siedmiu linii w Krakowie wygrała firma PTS Kraków. Wozić będzie ona pasażerów prawdopodobnie 35 autobusami na LNG.

– To paliwo jest sporo tańsze od diesla. Mimo że musimy jeszcze wybudować specjalną stację tankowania gazu, to i tak będzie to rozwią-

zanie bardziej oszczędne niż zastosowanie autobusów na olej napędowy – przekonuje Karol Koneczny, wiceprezes PTS-u.

Budowa stacji LNG to inwestycja rzędu 1,5 mln zł, a więc porównywalna z budową małej stacji benzynowej. Same pojazdy przystosowane do spalania

LNG są już jednak droższe od tradycyjnych o ok. 15–20 proc. Nie zniechęca to jednak kolejnych firm do zainteresowania taborom na skroplony gaz. Różnica w cenie między LNG a ON sięga bowiem 50 proc. na korzyść gazu.

– Poza tym metan jest czystszy niż diesel. Przy spalaniu nie ma praktycznie spalin – dodaje Leon Madejski, dyrektor techniczny w MZK Ostrów Wlkp., który tydzień temu zakończył testy autobusu LNG.

Właśnie ze względów ekologicznych na to paliwo zdecydowało się prawdopodobnie również jeden z zakładów komunikacji miejskiej na Mazurach.

– Na razie przygotowujemy jest przetarg – wyjaśnia Jarosław Patek.

## Osobowe auta też pojadą

CP Energia prowadzi rozmowy z jeszcze jednym przedsiębiorstwem komunikacyjnym z północy Polski, które jest zainteresowane gazem ziemnym. Spółka kończy ponadto budowę stacji LNG pod Poznaniem dla firmy MAN. Jak ustaliliśmy LNG do swojego taboru zamierza wdrożyć również polski oddział Grupy Samat, międzynarodowej firmy transportowej.

LNG mogłoby trafić w przyszłości do aut osobowych. Skroplony gaz jest dużo bardziej bezpiecznym paliwem niż np. popularny autogaz. Dość sceptycznie do tego podchodzi jednak Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo.

Według Michała Szubskiego, prezesa spółki, problem w tym, że – aby rozpowszechnić to paliwo – potrzeba wsparcia ze strony producentów samochodów.

– A tego brakuje – zaznacza. ■

**50**  
proc.  
o tyle tańszy  
od litra diesla  
jest 1 m. sześć.  
LNG

**CZYTAJ TEŻ**  
Biznes i energia