

De wegen naar de Gasrotonde

Het gebruik van gas in Europa zal langzaam toenemen, maar de Europese productie neemt af. Misschien brengt de productie van onconventioneel gas redding? In ieder geval zal dat ook getransporteerd moeten worden. Bovendien is er het streven naar een Europese gasmarkt. Vroeger werd gas linea recta van de velden naar de verbruikers in de verschillende landen getransporteerd. Een vrije gasmarkt staat en valt echter bij de mogelijkheid het gas te leveren waar de handel het naartoe stuurt. Daar is meer infrastructuur voor nodig. Ook staat voorzieningszekerheid hoog op de agenda. Dat vereist diversificatie van aanbieders, gasopslagfaciliteiten en verbindingen tussen landen om het gas daar te brengen waar een tekort is. Om dit mogelijk te maken is een uitbreiding van het gasnetwerk nodig. Het gaat daarbij vooral om het verbinden van de huidige nationale gasnetwerken om meer gevarieerde patronen van transport mogelijk te maken. Die investeringen in zogenaamde transmissiecapaciteit komen echter maar langzaam van de grond. Ze ontberen de ondersteuning van regulators en operators van transmissiesystemen (TSO's) en er is een gebrek aan internationale coördinatie. De consequentie is dat het op dit moment bijna onmogelijk is om interstate transportcapaciteit te contracteren, waar dan ook in Europa. Het ontmoedigt investeringen in up stream gasproductie en aanvoer van buiten de EU en in gasopslagen en LNG-terminals. Dat blokkeert de ontwikkeling van een



Door
Aad Correljé

geïntegreerde, concurrerende Europese gasmarkt en daardoor komen de prijzen en de zekerheid van voorziening in het gedrang.

Alom wordt erkend dat er in de gasmarkt in de VS stevig geconcurrereerd wordt. Ook is het een uiterst dynamische markt. Toen het er op leek dat de interne gasproductie niet voldoende zou zijn om de vraag nog lang te bedienen, werden er in hoog tempo LNG-importterminals gepland en gebouwd. Ook werd op grote schaal onconventioneel gas productief gemaakt. Daarmee werd een groot deel van de LNG-terminals weer afbesteld. Maar het belangrijkste is dat deze ontwikkelingen ondersteund worden door snelle aanpassingen van de transportinfrastructuur. De verklaring hiervoor ligt in de missie van Federal Energy Regulatory Commission (FERC). Die luidt: "Promote the development of safe, reliable and efficient energy infrastructure that serves the public interest and safeguards the environment." Erkend wordt dat de constructie van transportcapaciteit een afgeleide is van de marktvraag naar capaciteit en niet primair een 'kostenpost'.

In Europa wordt gestreefd naar het bepalen van de 'optimale' transportcapaciteit, zodanig dat de uiterst kleine transportcomponent in

de totale gasprijs geminimaliseerd wordt. Dat lijkt een logische gedachtegang. Maar het is een feit dat de uiteindelijke gasprijs voor een groot gedeelte bepaald wordt door de prijs van de moleculen en die wordt in belangrijke mate bepaald door de werking van de markt. En dat vereist dat handelaren in grote vrijheid hun gas door heel Europa kunnen laten stromen. En daarvoor is een ruime mate van capaciteit nodig. Bovendien versterkt dit de voorzieningszekerheid. Ook is lastig vast te stellen wat optimaal is. De producent en leverancier, de handelaar, de LNG-operator, de afnemer en de beleidsmaker die zich met de zekerheid van voorziening bezighoudt, hebben allemaal een ander beeld bij een optimaal transportnet. En dan rijst ook de vraag wie dat moet gaan betalen.

Recentelijk is bij het CIEP een studie gedaan naar de belangrijkste belemmeringen voor de ontwikkeling van een 'crossborder' EU-gasnet. Hierin worden een aantal oplossingen gesuggereerd. In de eerste plaats zouden de shippers en TSO's die direct betrokken zijn bij de constructie en het gebruik van nieuwe capaciteit, door middel van zogenaamde Open Seasons, de economische risico's moeten dragen van deze investeringen. De toegestane tarieven zouden deze investeringen aantrekkelijk moeten maken. Die tarieven zouden voor langere tijd vast moeten liggen en de constructiekosten plus een redelijk risico moeten reflecteren. De Open Season-aanpak en het intekenen op een deel van de capaciteit tegen een vast tarief zou voldoende bewijs moeten zijn van de marktvraag naar een dergelijke investering.

Ten tweede zou het mogelijk moeten zijn langetermijntransport-contracten te koppelen met langetermijnleveringscontracten, die nog steeds de basis voor leveringszekerheid vormen.

Ten derde zou tariefdifferentiatie mogelijk moeten worden. Natuurlijk moeten gebruikers onder gelijksoortige omstandigheden hetzelfde tarief betalen. Maar niet iedereen hoeft altijd hetzelfde tarief te betalen, of het nu oude of nieuwe, korte- of langetermijn, lokaal of internationaal transport betreft. Tarieven zouden de waarde moeten reflecteren die de verschillende partijen hechten aan het recht op transportcapaciteit, in plaats van een willekeurige eenheidsprijs.

Ten vierde is internationale coördinatie van groot belang. Zowel de samenwerking tussen de TSO's (ENTSO) als de toezichhouders in Europa (ACER) zouden primair moeten streven naar een geschikt inter-Europees gasnet en naar afstemming van de nationale regelgeving. Op dit moment zijn de nationale doelstellingen nog hoofdzakelijk op het belang van de eigen nationale consument gericht en vrijwel niet op de belangen van de bureaus. Internationaal gastransport is essentieel voor een Europese markt en de zekerheid van voorziening: Het is tijd de ontbrekende schakels aan te brengen. ■

Aad Correljé is universitair hoofddocent Economie van Infrastructuren aan de TU Delft en verbonden aan het Clingendael International Energy Programme.