

Scholz i Habeck w Kanadzie – wizyta z energetyką w tle

Michał Kędzierski, Lidia Gibadło

Kancelarz Olaf Scholz oraz wicekanclerz i minister gospodarki i ochrony klimatu RFN Robert Habeck podczas wizyty w Kanadzie w dniach 21–23 sierpnia spotkali się z premierem Justinem Trudeau, ministrami finansów i spraw zagranicznych, szefem resortu innowacji, nauki i przemysłu oraz ministrem ds. surowców naturalnych. Scholzowi i Habeckowi towarzyszyli przedstawiciele niemieckich firm (takich jak Volkswagen, Mercedes-Benz, Uniper, E.On, Siemens Energy). Rozmawiano głównie o pogłębieniu współpracy gospodarczej, handlowej, energetycznej (zwłaszcza w obszarze potencjalnych dostaw LNG i wodoru z Kanady do RFN) i surowcowej oraz transformacji gospodarek w kierunku neutralności emisyjnej. Poruszono również kwestię agresji Rosji na Ukrainę – Trudeau i Scholz oznajmili, że zamierzają dalej wspierać Kijów militarnie, humanitarnie i finansowo, wspólnie wzięli też udział w spotkaniu online Platformy Krymskiej.

23 sierpnia ministrowie Habeck i Jonathan Wilkinson podpisali deklarację o stworzeniu niemieckokanadyjskiego sojuszu wodorowego. Określa ona ramowe zasady pogłębionej współpracy na rzecz rozwoju technologii wodorowych, ich stosowania na skalę przemysłową, rozwoju potrzebnej do tego celu infrastruktury oraz przygotowania dostaw wodoru i produktów powstałych na jego bazie (np. amoniaku, metanolu, paliw syntetycznych) z Kanady do RFN od 2025 r. Zgodnie z dokumentem Ottawa ma wspierać rodzime projekty produkcji zielonego wodoru i jego eksportu „do Niemiec, na rynek europejski i do Azji”, a Berlin – przedsięwzięcia zakładające stosowanie wodoru i ułatwiające jego sprowadzanie z Kanady do Europy, w tym z wykorzystaniem niemieckiej fundacji H2Global (zob. [Fundacja H2Global – instrument zewnętrznej polityki wodorowej RFN](#)).

Przedstawiciele spółek E.On i Uniper zawarli z kanadyjską firmą EverWind Fuels wstępne porozumienia dotyczące importu z Kanady do Niemiec od 2025 r. po 500 tys. ton zeroemisyjnego amoniaku rocznie. Do jego wytwarzania w zakładzie Point Tupper ma być stosowany zielony wodór pozyskiwany na miejscu w procesie elektrolizy przy użyciu energii z farm wiatrowych. Reprezentanci koncernów Volkswagen i Mercedes-Benz podpisali z rządem w Ottawie porozumienia nt. zacieśniania współpracy w obszarze elektromobilności, które obejmują m.in. kwestię niemieckich inwestycji w Kanadzie i ich zaopatrzenia w kanadyjskie surowce mineralne, potrzebne do produkcji baterii do samochodów elektrycznych.

Komentarz

- Kanada jako członek NATO i państwo demokratyczne jest dla RFN atrakcyjnym partnerem handlowym – zwłaszcza dlatego, że dysponuje surowcami energetycznymi i mineralnymi, które Niemcy sprowadzają obecnie z Rosji, a których dostawy wymagają pilnej dywersyfikacji. Ze względu na bieżący kryzys – szczególnie w obszarze zaopatrzenia w gaz ziemny – z perspektywy RFN najistotniejszym tematem rozmów były potencjalne dostawy LNG z Kanady. Od początku agresji Rosji na Ukrainę Berlin rozpoczął politykę awaryjnej dywersyfikacji źródeł gazu i próbuje znaleźć zastępstwo dla rosyjskiego surowca (zob. [Urodzaj na gazoporty. Awaryjna dywersyfikacja dostaw gazu w Niemczech](#)). Kanada należy wprawdzie do państw o największym wydobyciu (szóste miejsce w 2020 r.), ale ma stosunkowo niewielkie możliwości eksportu skroplonego gazu, a niezbędna do tego infrastruktura zlokalizowana jest w zachodniej części kraju. Rozpoczęcie sprzedaży do Europy wymaga budowy gazociągów i nowego terminalu na wschodnim wybrzeżu. Wdrożenie projektów LNG byłoby też czasochłonne, a w Ottawie da się też usłyszeć głosy kwestionujące ich rentowność i zgodność z celami polityki klimatycznej. Podczas wizyty Scholza nie padły żadne konkretne publiczne deklaracje w kwestii eksportu kanadyjskiego LNG do Niemiec. Premier Trudeau zapowiedział jedynie zbadanie na nowo możliwości realizacji potencjalnych inwestycji.
- Niemcy i Kanadę łączą daleko idące plany dotyczące budowy gospodarki wodorowej i komplementarne interesy w tym zakresie. W obu krajach czołowe miejsce w debacie publicznej zajmuje kwestia zmian klimatu, rządy deklarują ambitne cele w dziedzinie redukcji emisji gazów cieplarnianych, a w stawianiu na zielone technologie (w tym wodorowe) widzą jeden z motorów rozwojowych swoich gospodarek. Zeroemisyjnemu wodorowi przypisuje się istotną rolę w procesie dekarbonizacji przemysłu, energetyki i transportu (zob. [Wodór – nadzieja niemieckiej polityki klimatycznej i przemysłowej](#)). Niemcy, które docelowo zamierzają się na nim oprzeć, zakładają, że nie będą w stanie pokryć przyszłego zapotrzebowania na niego (i jego pochodne) z rodzimych źródeł i trwale uzależnią się od jego importu. Na jak najszybsze zapewnienie dostaw naciska miejscowy przemysł – uzależnia on od tego podjęcie decyzji o inwestycjach zakładających stosowanie wodoru zamiast węgla (np. branża stalowa) czy gazu ziemnego (np. chemiczna). Z kolei Kanada ma dogodne warunki do produkcji zielonego wodoru ze względu na duży potencjał energetyki odnawialnej (zwłaszcza wodnej i wiatrowej). Ottawa chce go wykorzystać – według rządowej strategii kraj do 2050 r. znajdzie się w trójce największych producentów niskoemisyjnego (głównie zielonego) wodoru. Podpisane 23 sierpnia porozumienie ma zapewnić polityczne wsparcie i dodatkowy bodziec w celu przyspieszenia realizacji wspólnych projektów w tej dziedzinie.
- Z perspektywy RFN Kanada może być też cennym dostawcą surowców mineralnych, potrzebnych m.in. do transformacji sektora transportu. Dysponuje ona znacznymi złożami litu, niklu, kobaltu czy miedzi – metali niezbędnych do produkcji baterii do aut elektrycznych. Z perspektywy niemieckich koncernów ograniczona podaż tych surowców i ich rosnące ceny stanowią jeden z najważniejszych problemów w zakresie ich stopniowego przechodzenia na elektromobilność. Zagwarantowanie długofalowych dostaw minerałów po konkurencyjnych cenach należy do podstawowych elementów strategii tych firm. Według Thomasa Schmalla, jednego z menadżerów Volkswagena,

firma rozważa nabycie udziałów w jednej z kanadyjskich spółek wydobywczych. VW zapowiedział też ulokowanie w Ameryce Północnej fabryki baterii – możliwe, że powstanie ona właśnie w Kanadzie (inną opcją jest stan Tennessee w USA, gdzie mieści się już zakład produkcyjny koncernu).

- Zacieśnienie współpracy kanadyjsko-niemieckiej nastąpiło po podpisaniu umowy o strategicznym partnerstwie między UE a Kanadą w 2016 r. Do zintensyfikowania kontaktów przyczyniły się też napięcia w relacjach obu państw ze Stanami Zjednoczonymi w czasie prezydentury Donalda Trumpa (Trudeau i Merkel krytykowali protekcyjną politykę handlową USA oraz przyjęcie przez nie paradygmatu strategicznej rywalizacji z Chinami i Rosją). Kanada dołączyła do Sojuszu na rzecz Multilateralizmu – inicjatywy RFN i Francji służącej ochronie liberalnego porządku międzynarodowego. Testem dla współpracy Berlina i Ottawy była ostatnio kwestia turbin Nord Streamu 1, serwisowanych przez Siemens w Kanadzie (zob. [Kwestia przywrócenia dostaw gazu przez Nord Stream 1](#)). Podczas konferencji prasowej premier Trudeau po raz kolejny stwierdził, że decyzja o zwróceniu tych elementów RFN – podjęta wbrew sprzeciwowi Ukrainy i stanowiąca wyjątek od nałożonych na Rosję sankcji – wynikała z chęci zapobieżenia destabilizacji sytuacji politycznej w Europie spowodowanej brakiem surowca, która mogłoby wpłynąć na osłabienie akceptacji społecznej dla wspierania Kijowa.
- W zaktywizowaniu niemiecko-kanadyjskiej współpracy gospodarczej mogłaby pomóc ratyfikacja Kompleksowej umowy gospodarczej i handlowej między Unią Europejską i Kanadą (CETA). Ze względu na niepodpisanie porozumienia przez wszystkie państwa członkowskie, w tym RFN, jest ono od 2017 r. stosowane tylko w zakresie wyłącznych kompetencji UE (a więc nie wdrożono jego części inwestycyjnej).