

Wzrost cen energii trakcyjnej jest zagrożeniem dla zrównoważonego transportu

Banałem jest stwierdzenie, że jednym z filarów europejskiego Zielonego Ładu jest wydajny, bezpieczny i przyjazny dla środowiska transport głównie oparty na transporcie szynowym.

Banałem jest również stwierdzenie, że wzrastające dramatycznie szybko ceny energii trakcyjnej mogą te plany zrujnować albo co najmniej opóźnić ich realizację poprzez wzrost kosztów funkcjonowania kolei. Ale niestety to właśnie się dzieje...

W ostatnim czasie w europejskich mediach kolejowych pojawiło się szereg informacji na temat problemów jakie pojawiają się na kolei u poszczególnych przewoźników towarowych a wywołanych wzrostem cen energii trakcyjnej. Wzrost ten okazuje się być nie tylko problemem dla kilku firm i ich efektywności ekonomicznej ale w połączeniu z obniżkami podatków na paliwa dla transportu drogowego może w znaczący sposób sabotować unijne plany na zrównoważony i zielony transport. Wyraźnie zaakcentowała to niemiecka organizacja Allianz pro Schiene, która wezwała rząd w Berlinie aby nie obniżał obowiązującego podatku paliwowego twierdząc, że należy zamiast tego położyć nacisk na zmniejszenie ogólnego zużycia energii. Allianz pro Schiene zwrócił jednocześnie uwagę na wzrost kosztów energii elektrycznej, który potroił się w ciągu ostatniego półtora roku, w porównaniu z „tylko” 80% wzrostem cen oleju napędowego. Dlatego też został zgłoszony, przez tą organizację, postulat zniesienia lub obniżenia podatków jakie obciążają ogólne koszty energii trakcyjnej.

Jednakże do czasu jakichkolwiek decyzji w tym zakresie poszczególni przewoźnicy towarowi w Europie muszą sobie radzić we własnym zakresie. Jak na razie wykształciły się dwie metody.

Jedni zwracają się do swoich rządów z wnioskami o dotacje lub rekompensaty. Właśnie tak postąpiły hiszpańskie przedsiębiorstwa transportu kolejowego, które wyraziły zaniepokojenie bezprecedensowym wzrostem kosztów operacyjnych w wyniku wysokich cen energii elektrycznej i wystąpiły do rządu o wsparcie, aby zapobiec zakłóceniom w świadczeniu swoich usług transportowych. Dodatkowo dostały wsparcie (albo je sobie zorganizowały) od hiszpańskiego Centrum Promocji Transportu Towarów Kolejami (CPTMF), które poprosiło o spotkanie w tej sprawie z szefową Ministerstwa Transportu, Mobilności i Spraw Miejskich panią Raquel Sanchez w celu omówienia tej kwestii. Według tej organizacji koszty energii trakcyjnej wzrosły

w Hiszpani o 80% a aktualna sytuacja ma poważny wpływ na rynek i zachowania klientów.

Podobna sytuacja ma miejsce na Węgrzech. Według tamtejszego stowarzyszenia Hungrail wysokie ceny energii będą miały wpływ na konkurencyjność sektora transportu kolejowego i będą negatywnie skutkować na realizację celów zrównoważonego transportu i ochrony klimatu. Już w grudniu 2021 roku ostrzegali oni o możliwości około 300-procentowego wzrostu cen energii trakcyjnej od stycznia 2022 r. w przypadku braku interwencji ze strony rządu. Hungrail i 20 węgierskich spółek kolejowych we wspólnym oświadczeniu stwierdzili, że „węgierski rynek kolejowych przewozów towarowych może się załamać z powodu eksplozji cen energii elektrycznej”. Zaapelowano jednocześnie aby rozpocząć starania o zmniejszenie obecnych cen energii do uśrednionej ceny z roku 2021.

Odmienną strategię radzenia sobie z problemem wzrostu kosztów energii, zaprezentował belgijski przewoźnik Lineas. Od 1 kwietnia wprowadza on „dynamiczną dopłatę” do swoich usług, która w zależności od kraju świadczenia usługi będzie wynosić między 3,5% a 8,1%. Ponadto „dynamiczność” tej dopłaty będzie oznaczać jej co miesięczną indeksację w zależności od sytuacji rynkowej. Firma nie ukrywa, że w krajach w których władze państwowe zdecydują się na dopłaty lub rekompensaty to tam ta dopłata będzie mniejsza.

Przedstawiciele Lineas twierdzą, że są pierwszym prywatnym przewoźnikiem, który zdecydował się na wdrożenie takich działań ale są niemal pewni, że już niedługo inni gracze na rynku pójną w ich ślady.

Jeszcze „ciekawiej” wygląda sytuacja na Słowacji gdzie tamtejszy prywatny dostawca energii dla kolei słowackich, firma A.En Slovensko zagroziła wstrzymaniem dostaw energii trakcyjnej na obowiązujących warunkach umownych. Trwają negocjacje w które włączyło się słowackie Ministerstwo Transportu a wszyscy zapewniają, że sytuacja jest pod kontrolą i konflikt uda się załagodzić. Cała sytuacja została spowodowana skokowym wzrostem cen energii po wybuchu wojny w Ukrainie i wzrostem cen energii elektrycznej ze 136 euro za megawatogodzinę (MWh) do 162 euro dla umów rocznych i do 250 EUR dla umów kwartalnych. Tak na marginesie ten słowacki przypadek pokazuje jak ważna jest publiczna własność transportowej infrastruktury krytycznej dla funkcjonowania państwa.

Wszystko to pokazuje jak duże wyzwania stoją jeszcze przed wszystkimi osobami i podmiotami zaangażowanymi w promocję transportu szynowego i zwiększenie jego udziału międzygałęziowego. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego od początku swojego istnienia postuluje i promuje rozwój zrównoważonego transportu, między innymi poprzez stwarzanie lepszych warunków ekonomicznych dla kolei. Utrzymywanie cen energii trakcyjnej dla przewoźników kolejowych na rozsądnym poziomie a co za tym idzie stawek kolejowego frachtu jest z pewnością jedną z dróg do realizacji celów europejskiego zielonego ładu.

Drugim, równie ważnym elementem, choć nie związanym bezpośrednio z cenami energii jest postulat zrównania warunków konkurencyjnych transportu kolejowego i drogowego poprzez unifikację sposobu pobierania opłat za dostęp do drogi kolejowej i kołowej. Na początku tego roku SEiMTS informował, że Ministerstwo Infrastruktury, we współpracy z resortem finansów, planuje w roku 2022 powiększyć sieć płatnych odcinków dróg krajowych o 1500 km. Informował o tym, podczas posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury, dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury. Sieć opłat dla pojazdów ciężarowych funkcjonuje aktualnie na około 3 700 km i nie była rozszerzana od 2017 roku. Cała sieć dróg kołowych liczy w Polsce około 430 tysięcy km. Jak więc nietrudno zauważyć, już nawet po tym rozszerzeniu, opłaty na drogach w Polsce będą pobierane tylko na niewiele ponad 1% całej długości dróg.

Tekst powstał, między innymi na bazie publikacji w europejskich portalach o tematyce kolejowej :

<https://www.railtarget.eu/technologies-and-infrastructure/slovakian-railways-might-completely-lose-power-supply-2096.html>

<https://www.railfreight.com/railfreight/2022/03/31/80-price-increase-for-electricity-puts-spanish-railway-firms-in-trouble/>

<https://www.railfreight.com/railfreight/2022/02/25/hungarian-traction-rates-higher-than-expected/>

<https://www.railfreight.com/business/2022/03/18/lineas-applies-energy-surcharge-we-can-no-longer-absorb-the-high-rates/>

<https://www.railfreight.com/business/2022/03/16/german-rail-transport-association-against-proposed-fuel-tax-reductions/>

<https://www.railtarget.eu/technologies-and-infrastructure/slovakian-railways-might-completely-lose-power-supply-2096.html>