Analizy OSW

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH 1.09.2022 www.osw.waw.pl

Niemcy: problemy z logistyką węgla kamiennego

Michał Kędzierski

24 sierpnia rząd RFN przyjął rozporządzenie w sprawie priorytetowej obsługi transportu nośników energii na kolei. W myśl nowych regulacji pociągi przewożące paliwa stałe, gazowe lub płynne oraz komponenty do sieci energetycznych (np. transformatory) mają w określonych sytuacjach mieć pierwszeństwo w dostępie do krajowej infrastruktury kolejowej. Uprzywilejowane traktowanie poszczególnych transportów energetycznych będzie możliwe jedynie w wymienionych w dokumencie korytarzach (łączących np. porty z elektrowniami). Będzie też wymagało uprzedniego zgłoszenia przez przewoźnika, że priorytetowa obsługa danego przewozu jest niezbędna z perspektywy bezpieczeństwa energetycznego Niemiec (tj. służy utrzymaniu zapasów paliwa przy elektrowni, nieprzerwanej pracy rafinerii czy przeciwdziałaniu opróżnieniu magazynów, np. ropy naftowej). W takich przypadkach pociągi realizujące transport będą traktowane priorytetowo przy przyznawaniu tras i/lub przepuszczane zarówno przez inne składy towarowe, jak i te pasażerskie (w tym ekspresowe). Wyłączone z tej regulacji pozostają natomiast przewozy o charakterze wojskowym – te wciąż będą mieć pierwszeństwo również przed transportem paliw. Ponadto rozporządzenie zezwala na tymczasowe użycie do przewozów energetycznych starszych wagonów, które nie spełniają obecnych norm dotyczących emisji hałasu.

Za wdrożenie postanowień odpowiada zarządzająca infrastrukturą kolejową w Niemczech spółka DB Netz. Rozporządzenie przygotowały wspólnie resorty gospodarki i transportu. Weszło w życie 25 sierpnia i ma obowiązywać przez sześć miesięcy.

Komentarz

- Decyzja o priorytetowej obsłudze kolejowych transportów energetycznych to przede wszystkim reakcja na bieżące problemy logistyczne w zakresie zapewnienia dostaw węgla kamiennego do elektrowni. Aktualnie cały surowiec pochodzi z importu, odbywającego się w przeważającej większości drogą morską za pośrednictwem portów ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia) i własnych (w Hamburgu, Wilhelmshaven czy Rostocku). Stąd jest on rozprowadzany po kraju głównie przy użyciu transportu rzecznego i kolejowego. Ten drugi wyraźnie zyskał ostatnio na znaczeniu kosztem pierwszego wskutek wyjątkowo niskiego poziomu rzek spławnych (zwłaszcza Renu, wzdłuż którego zlokalizowano większość bloków na węgiel kamienny), wywołanego długotrwałą suszą. Pod koniec sierpnia barki mogły zabierać na pokład zaledwie jedną czwartą planowanego ładunku. Niektórzy operatorzy (np. Uniper w przypadku elektrowni Staudinger czy EnBW w przypadku obiektów Heilbronn i Walheim) musieli już nawet ograniczyć pracę siłowni wskutek kłopotów z zaopatrzeniem. Problemy logistyczne

wiążą się też ze zmianą znaczenia i obciążenia kierunków i szlaków przesyłu rozmaitych dóbr, w tym surowców energetycznych, od wybuchu wojny na Ukrainie (szczególnie po wejściu w życie sankcji na import rosyjskiego węgla).

- Problemy logistyczne utrudniają pożądaną obecnie reaktywację elektrowni na węgiel kamienny. W lipcu rząd RFN pozwolił na przywrócenie do pełnej działalności rynkowej siłowni pozostających dotychczas w rezerwie i wykorzystujących paliwo inne niż gaz ziemny. Miało to służyć ograniczeniu wykorzystywania tego ostatniego do produkcji prądu (zob. *Niemcy: przejściowy renesans węgla w energetyce*). Taki powrót został jednak obwarowany m.in. koniecznością uprzedniego zagwarantowania zapasu surowca na co najmniej 30 dni, co mocno komplikują bieżące kłopoty spedycyjne. Wymóg ten generuje również początkowo dodatkowe koszty dla operatorów. W efekcie jak dotąd – mimo potencjalnych znacznych korzyści finansowych z późniejszej sprzedaży energii na giełdzie – tylko dwie jednostki węglowe skorzystały z możliwości opuszczenia rezerwy: Mehrum (690 MW) i Heyden (875 MW). Firma Steag – operator rezerwowych bloków węglowych o łącznej mocy 2300 MW – w związku z ww. problemami zapowiedziała reaktywację swoich siłowni dopiero od listopada br. Niewystarczający w stosunku do założeń wzrost dostępności elektrowni węglowych to z kolei jeden z głównych czynników już utrudniających realizację planów oszczędzania gazu w energetyce. Wpływa też na wzrost hurtowej ceny energii.
- Objęcie priorytetowym traktowaniem także transportów ropy naftowej i paliw nie tyle wynika z opisanych problemów logistycznych, co jest działaniem wyprzedzającym w kontekście planowanego na koniec br. wdrożenia embarga na ich import z Rosji. Berlin szacuje, że leżące we wschodnich Niemczech i zaopatrywane dotychczas głównie rosyjskim surowcem rafinerie Leuna i Schwedt po odcięciu od dostaw ze wschodu nie będą w stanie utrzymać pełnej produkcji (mówi się o jej zmniejszeniu o 25%), co może wywołać problemy z zaopatrzeniem w paliwa wschodnich landów. Brakujące produkty mają być uzupełniane dostawami z rafinerii i magazynów w zachodniej części RFN, głównie za pośrednictwem transportu szynowego.
- Decyzja rządu – choć uznawana co do zasady za słuszną – wywołuje wśród części opinii publicznej obawy o pogłębienie powiększających się w ostatnich miesiącach problemów na niemieckiej kolei. Ze względu na chroniczne przeciążenie sieci na wielu trasach, liczne utrudnienia związane z modernizacją przestarzałej infrastruktury oraz często wadliwy tabor rośnie liczba pociągów, które nie docierają do celu na czas lub są odwoływane, nawet w ostatniej chwili. Wskaźnik punktualności składów dalekobieżnych spadł w ostatnim czasie poniżej 60% (a w niektórych regionach RFN nawet poniżej 50%), co dodatkowo pogarsza i tak nie najlepszą reputację Deutsche Bahn. Ponadto od miesięcy na obsługę przewozów towarowych narzekają przedstawiciele tamtejszego biznesu – wiele składów jest długotrwale wstrzymywanych lub nawet – w ekstremalnych sytuacjach – odwoływanych. Reprezentacja niemieckiego przemysłu (m.in. wpływowe związki BDI i VDA) niepokoi się w związku z tym o stabilność łańcuchów dostaw do swoich zakładów. Część z nich cierpi już zresztą wskutek utrudnień w transporcie rzecznym, który odgrywa istotną rolę m.in. w działalności branż chemicznej czy hutniczej.
- Ze względu na nie najlepszą kondycję niemieckich kolei pod znakiem zapytania pozostaje, w jakim stopniu decyzja o priorytetowym traktowaniu przewozu węgla

pomoże rozwiązać problemy logistyczne w zakresie dostaw surowca do elektrowni. Zapotrzebowanie na dodatkowe transporty będzie szczególnie wysokie wzdłuż Renu, gdzie bloków na węgiel kamienny (zarówno aktywnych, jak i rezerwowych, które mogłyby powrócić na rynek) jest najwięcej. Dodatkowo tamtejsze korytarze kolejowe już od dawna należą do najbardziej przeciążonych w RFN. Inny problem zgłaszany przez branżę logistyczną dotyczy dostępności lokomotyw, odpowiednich wagonów, a także personelu – w ostatnich latach wskutek polityki odejścia od węgla (zob. *Niemieckie pożegnanie z węglem. Kolejny etap Energiewende*) możliwości przewozowe w tym segmencie rynku redukowano. Co więcej, jeżeli poziom wody w rzekach spławnych nie poprawi się wystarczająco, a zapotrzebowanie na surowiec wzrośnie wraz z sezonowym zwiększeniem zużycia, to jesienią sytuacja może się jeszcze pogorszyć.