

ENERGIA NA KOLEI

FOT. ARKADIUSZ SZYMAŃSKI

→ KONTRAKTY POD NAPIĘCIEM

W PIERWSZYM W HISTORII POLSKIEJ KOLEI PRZETARGU NA DOSTAWĘ ENERGII TRAKCYJNEJ PKP ENERGETYKA POKONAŁA POTENCJALNYCH RYWALI. MONOPOL SPRZEDAWCY ENERGII TRUDNO BĘDZIE POKONAĆ, ALE SAMO UWOLNIENIE RYNKU PRZEKŁADA SIĘ NA KORZYŚCI DLA PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH.

→ **Tekst:** ADAM BRZOZOWSKI

Każdy z nas od kilku lat może przebierać w ofertach dostawców energii elektrycznej. Stało się tak po uwolnieniu (liberalizacji) rynku energii, czyli m.in. po rozdzieleniu dystrybucji (sieci energetycznych) od sprzedaży energii. Czy skorzystaliśmy z tego przywileju? Krzysztof Musiałak, dyrektor departamentu klientów biznesowych w spółce Tauron Sprzedaż, informuje, iż na polskim rynku energetycz-

nym jest ok. 15 mln odbiorców energii. 13,5 mln stanowią gospodarstwa domowe, a ok. półtora miliona przedsiębiorstwa. Większość energii dostarczanej polskim odbiorcom (76 proc.) konsumują przedsiębiorstwa. – Sprzedawcę energii zmieniło dotąd pięć proc. przedsiębiorstw oraz ok. jednego proc. gospodarstw domowych. W pierwszej fazie rozwoju rynku najchętniej zmieniali sprzedawców odbiorcy energochłonni. Teraz korzystnych ofert zakupu

energii elektrycznej poszukują również małe i średnie firmy z grup taryfowych Cxx, które coraz częściej decydują się na zmianę sprzedawcy energii – mówi Krzysztof Musiałak.

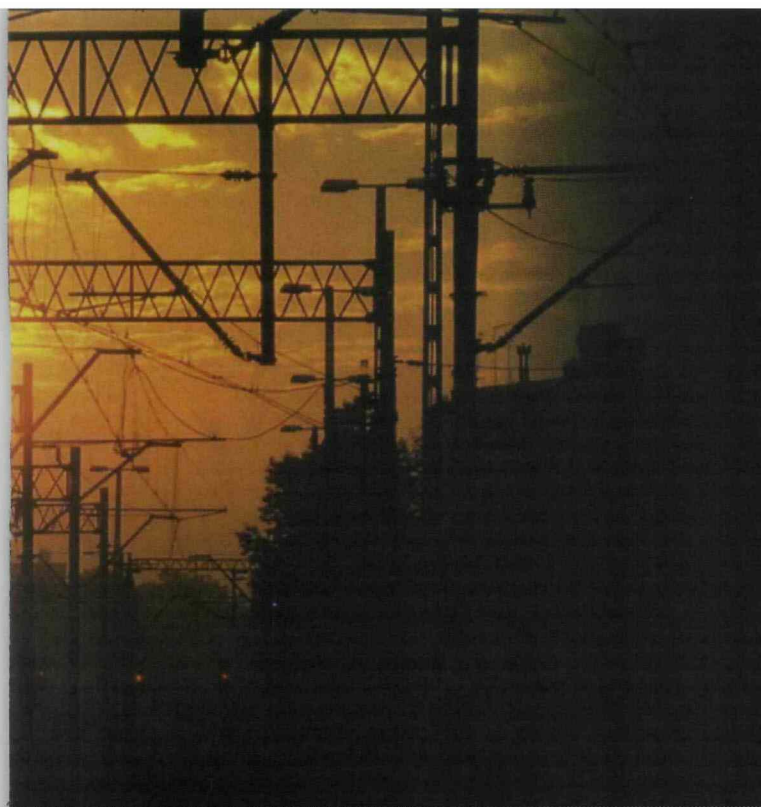
TRUDNE POCZĄTKI

Pod względem zaawansowania procesu liberalizacji rynku energetycznego Polska dogania inne kraje unijne. W Niemczech już 5-7 proc. gospodarstw domowych zmieniło sprzedawcę energii. W Wielkiej Brytanii

w pierwszych latach liberalizacji (1999-2001) sprzedawcę prądu zmieniło ok. 12 proc. gospodarstw. Dziś zmienia tam operatora 3-5 proc. klientów rocznie.

W branży kolejowej liberalizacja rynku energetycznego rodzi się w bólach. Monopolistą w sprzedaży energii trakcyjnej pozostaje PKP Energetyka, która jest jednocześnie operatorem i właścicielem infrastruktury, za pomocą której odbywa się dystrybucja energii. Aktual-

FOT. ARCH. PKP ENERGETYKI



Samo wszczęcie postępowań przetargowych zapewne skłania PKP Energetykę do oferowania stosunkowo niskich cen energii trakcyjnej. Choć więc monopol faktycznie pozostał, branża może liczyć na znaczące oszczędności i poprawę jakości usług.

nie tylko Koleje Mazowieckie zdecydowały się na ogłoszenie przetargu na zakup energii elektrycznej. W przetargu ogłoszonym wiosną przez KM rywalizowało pięciu sprzedawców energii: Tauron Sprzedaż (52,23 mln zł), PGE Obrót (50,73 mln zł), Enea-Obrót (53,11 mln zł), Enea (58,83 mln zł) i PKP Energetyka (47,27 mln zł). Jak widać, najtańsza okazała się oferta dotychczasowego dostawcy, który tym samym wygrał przetarg. Dlaczego zaproponował najniższą cenę? Niestety, żaden przedstawiciel spółki PKP Energetyka nie odpowiedział nam od kwietnia na żadne z naszych pytań.

– Moim zdaniem, zewnętrznym sprzedawcy nie znają jeszcze dostatecznie rynku kolejowego, jego specyfiki oraz ryzyka, z jakim będą mieli do czynienia. Choćby tego, kiedy pociągi

pobierają najwięcej energii, jaka jest częstotliwość jazdy oraz wielkość taboru, co wpływa na potencjalne zapotrzebowanie na energię elektryczną. Potencjalni nowi sprzedawcy energii elektrycznej i branża kolejowa potrzebują jeszcze trochę czasu, aby się poznać i uzgodnić warunki potencjalnej oferty – tłumaczy Musiałak. Zdaniem Krzysztofa Musiałaka, powolne tempo uwalniania rynku ma kilka przyczyn. Należy do nich przede wszystkim brak przejrzystości w regulacjach operatora sieci dystrybucyjnej, z czym wiąże się trudność z kalkulowaniem kosztów, jakie musi ponieść odbiorca energii elektrycznej, w tym przypadku przewoźnik. Poza tym nie wszyscy przewoźnicy zamontowali już liczniki w taborze, a bez nich nie będzie możliwości udoku-

mentowania zużytej energii i rozliczanie się z potencjalnym sprzedawcą.

W INNYCH BRANŻACH BYŁO LATWIEJ

Podobnego zdania jest profesor Adam Szelaąg, dyrektor Instytutu Maszyn Elektrycznych Politechniki Warszawskiej. Zapytany o problemy z liberalizacją kolejowej energetyki, podaje przykład rynku telekomunikacyjnego. Uwolnienie go nie było zbyt trudne, gdyż usługi tego typu, oprócz telefonii stacjonarnej, są najczęściej świadczone bezprzewodowo i to przy gwałtownym rozwoju tego rynku, w przeciwieństwie do zużycia energii, które powinniśmy zmniejszać.

– Natomiast fizycznie energii bezprzewodowo póki co przesyłać nie można, potrzebna jest odpowiednia infrastruktura, czyli rozległa sieć elektroenergetyczna, łącząca system z odbiorcą, a w odniesieniu do pojazdów kolejowych także sieć trakcyjna – tłumaczy Adam Szelaąg.

Rynek energii dostarczanej na potrzeby kolei jest w Polsce, z formalnego punktu widzenia, do tego samego stopnia zliberalizowany, jak rynek energii w ogólnym jego kształcie.

ENERGIA NA KOLEI

Wszyscy przewoźnicy kolejowi mogą organizować przetargi na zakup energii i otrzymywać oferty sprzedaży od różnych firm zajmujących się obrotem energią. – Ograniczony, jak do tej pory, zakres organizowania przetargów na zakup energii trakcyjnej wynika z faktu nieposiadania przez przewoźników (wyjątkiem są Koleje Mazowieckie) niezbędnych urządzeń do rozliczania zużywanej energii na cele trakcyjne (liczników). Nie ma też zorganizowanego systemu rozliczeń energii pomiędzy dostawcami i odbiorcami – dodaje profesor Szelaąg.

Ruch pociągów charakteryzuje się dużą zmiennością w czasie, szczególnie z punktu widzenia układów zasilania, w których pojawiają się liczne w ciągu doby „szczyty” i „doliny” obciążeń. Na rynku energii bardzo istotne jest właściwe prognozowanie jej zużycia. Wszelkie rozbieżności pomiędzy prognozą a rzeczywistym zużyciem energii podwyższają koszty sprzedawcy (zmuszony jest do dodatkowych zakupów energii na rynku bilansującym po wyższych cenach lub sprzedaży po cenach niższych niż zakontraktowane u odbiorców).

– Stąd najtańszym będzie zawsze podmiot działający



w skali całej sieci i obsługujący, jako sprzedawca, licznym (najlepiej wszystkich) przewoźników, ponieważ jest on w stanie prognozować poziom zużycia energii na cele trakcyjne w sposób najbardziej dokładny – podkreśla Adam Szelaż. Biorąc pod uwagę wszystkie te aspekty, trudno mówić o pełnym rozbiciu monopolu na rynku kolejowej energii trakcyjnej tak, jak to osiągnięto np. w usługach telekomunikacyjnych. Ale wydaje się też, że jest to monopol strukturalny, wynikający ze specyfiki trakcji elektrycznej. – Można jednak próbować szukać sposobów na obniżenie zarówno zużycia, jak i kosztów ponoszonych za energię trakcyjną, czyli racjonalizację zużycia energii na cele trakcyjne. Na przykład poprzez zwiększenie wykorzystania hamowania odzyskowego, czyli rekuperacji – twierdzi Szelaż.

KM ZAOSZCZĘDZIŁY 14 MLN ZŁ

Aby otworzyć się na zmiany, Koleje Mazowieckie zamontowały w 231 pojazdach

263 liczniki i przeszły z rozliczania ryczałtowego na „licznikowe”, dzięki czemu płacą tylko za faktycznie wykorzystaną energię.

– Wprowadzenie możliwości rozliczania kosztów energii trakcyjnej na podstawie rzeczywistego zużycia energii – w miejsce systemu ryczałtowego – przyniosło spółce znaczące oszczędności. Montaż liczników rozpoczął się w 2010 r. W 2011 r. spółka zanotowała wyraźny spadek opłat za energię trakcyjną. Koszty ponoszone z tego tytułu obniżyły się o ponad 14 mln zł w stosunku do roku 2010 – mówi Czesław Sulima, członek zarządu, dyrektor eksploatacyjny Kolei Mazowieckich. Samo wszczęcie postępowań przetargowych zapewne też skłania PKP Energetykę do oferowania stosunkowo niskich cen energii trakcyjnej. Czyli, chociaż monopol faktycznie pozostał (pozostali przewoźnicy nie kwapią do zmiany dostawcy energii), branża kolejowa może liczyć na znaczące oszczędności i poprawę jakości usług. ✖

ENERGIA NA ZASADACH MONOPOLU NATURALNEGO

→ Profesor Adam Szelaż, dyrektor Instytutu Maszyn Elektrycznych Politechniki Warszawskiej



Uwolnienie rynku energii, w jego części obejmującej energię jako „towar”, nastąpiło w Polsce już kilkanaście lat temu. Począwszy od 1 lipca 2007 r. dotyczy to już wszystkich odbiorców energii (nawet gospodarstw domowych), którzy mają możliwość jej zakupu od wybranych przez siebie sprzedawców, wykorzystując tzw. uprawnienie TPA (dostępu stron trzecich do sieci energetycznych).

Usługi dystrybucji energii elektrycznej (fizycznej dostawy do odbiorców) świadczone są w warunkach „monopolu naturalnego” z uwagi na brak ekonomicznego i często również technicznego uzasadnienia dla ewentualnego dublowania infrastruktury sieciowej, czyli np. budowy „konkurencyjnych” podstawic trakcyjnych i kabin sekcyjnych wzdłuż linii kolejowych.

Podobnie jest zresztą w przypadku ewentualnej budowy samych „konkurencyjnych” linii kolejowych, równoległych do tych już eksploatowanych. Analogiczna sytuacja występuje również w przypadku innych sieci – elementów infrastruktury przesyłu czy dystrybucji energii elektrycznej na rzecz odbiorców pozakolejowych, sieci dostarczających wodę (do celów technologicznych, bytowych, jako nośnik energii cieplnej) czy instalacji odprowadzania ścieków. Działalności te, jako domena lokalnych „monopolistów”, poddane są regulacji. ✖