

# Prețul energiei crește costul transportului feroviar de marfă

7 aprilie 2022



**Încă de la finalul anului 2021, prețul tot mai mare al energiei electrice și al combustibililor cauzează probleme pentru transportul de marfă la nivel european. Deși fluctuația prețurilor la energie este normală, situația din prezent este una total neobișnuită și pune în pericol întregul sector de transport feroviar de marfă și planurile europene de tranziție de la transportul rutier la cel feroviar.**

În prezent, prețurile la energie cresc vertiginos, fiind afectate de războiul din Ucraina și de îngrijorările legate de aprovizionare. La EEX, cea mai importantă piață de energie din Europa, prețul spot pe megawatt oră a depășit de peste trei ori prețurile medii din 2021. De asemenea, motorina, de care companiile feroviare au nevoie acolo unde locomotivele electrice nu pot funcționa, a devenit semnificativ mai scumpă.

Cei mai mulți dintre operatorii de transport feroviar le aplică în prezent clienților suprataxe care să acopere creșterea galopantă a prețurilor energiei electrice.

Spre exemplu, Lineas, cel mai mare operator privat de transport feroviar de marfă din Europa, a anunțat recent că aplică o suprataxă dinamică tuturor transporturilor sale începând cu 1 aprilie 2022 pentru a compensa creșterea prețurilor la energie. Deși o astfel de suprataxă este o practică obișnuită pentru alte moduri de transport, Lineas este prima companie feroviară care a implementat această măsură și anticipează că alți jucători de pe piață vor urma exemplul.

Suprataxa va fi adaptată lunar, urmărind revoluția prețurilor la energie și ținând cont de eventualele compensații energetice oferite de către autoritățile naționale din diferite țări. Operatorul feroviar a anunțat că suprataxa va ține seama de diferențele de preț pe diferite piețe, prin urmare aceasta nu va fi aceeași pentru transporturile interne și cele internaționale. La prețul spot actual de 300 de euro per megawatt oră, suprataxa va varia între 3,5% (Olanda) și 8,1% (Germania).

## Prețuri mai mari pentru transportul feroviar și în Ungaria



La finalul anului 2021, Asociația feroviară maghiară Hungrail anunța pentru 2022 o creștere medie a prețurilor transportului feroviar de marfă de 25-30%, în condițiile în care costul energiei de tracțiune era preconizat să crească cu 300% de la 1 ianuarie 2022.

Potrivit asociației, acest lucru afectează competitivitatea sectorului transportului feroviar și va avea un efect complet opus în ceea ce privește atingerea obiectivelor de protecție a mediului. „Odată cu această creștere, companiile feroviare care operează pe infrastructura MÁV Zrt. trebuie să furnizeze servicii având cel mai scump preț al energiei de tracțiune din Europa”, a spus asociația ungară. În orice moment, piața maghiară de transport feroviar de marfă s-ar putea prăbuși din cauza exploziei prețurilor la energie electrică, au spus într-un comunicat Hungrail și 20 de companii feroviare. Acestea au solicitat Guvernului să compenseze diferența dintre prețul mediu al energiei de tracțiune în 2021 și prețul actual al energiei de tracțiune. Ulterior, în februarie 2022, asociația a explicat că prețul de tracțiune pentru transportul feroviar în Ungaria va fi mai mare decât ceea ce se estimase anterior.

## **Metrans introduce suprataxe de energie și combustibil pe termen nedefinit**

De la 1 februarie 2022, operatorul de transport intermodal Metrans a introdus o taxă suplimentară pentru transportul containerelor către/din și prin Ungaria ca urmare a creșterii prețurilor la energia electrică de tracțiune. Taxa variază între 10 euro și 45 de euro per TEU în funcție de traseu și fusese anunțată până la finalul lunii martie 2022. Ulterior, aceasta a fost extinsă pe o perioadă nedefinită.

De asemenea, Metrans a introdus începând cu 21 martie o suprataxă de combustibil pentru transportul pe prima și ultima milă. De exemplu, pentru transportul unor mărfuri cu destinația finală Alba-Iulia via Budapesta, Metrans va aplica o taxă de 179 EUR + TVA, pentru Arad din Budapesta taxa este de 92 EUR + TVA, iar din Dunajska Streda cuantumul este de 19 EUR + TVA. Pentru transportul pe cale rutieră via terminalul Budapesta al unor mărfuri cu destinația București, Metrans va percepe o taxă de 286 EUR+TVA.

În plus, operatorul de transport intermodal a impus suprataxe de energie și pentru operațiunile de terminal din CTS Salzburg și DIT Duisburg. La CTS Salzburg suprataxa de energie este de 1 € / container / manipulare, iar la DIT Duisburg suprataxa este de 3 € / container / manipulare dacă marfa vine pe tren și pleacă pe camion și de 1,50 € / container / manipulare dacă marfa vine pe cale feroviară și pleacă tot pe feroviar.

### **Cum se prezintă situația în România?**



Scumpirile de energie lovesc și afacerile operatorilor de transport feroviar din România. Operatorul de transport feroviar E-P Rail spune că dacă prețul megawatt/h va crește în continuare, actualizarea majorărilor nu se va putea transmite atât de rapid către clienți. Atunci când se va face însă, clienții nu vor putea susține creșterile exacerbate ale prețului energiei.

*“Prețurile vor fi direct proporționale cu creșterea megawatt-ului, în consecință clienții nu vor putea susține aceste creșteri ale energiei electrice și se va produce un dezechilibru. Creșterea prețurilor la energia electrică are și va avea în continuare un impact substanțial negativ asupra operațiunilor companiei noastre”.*

E-P Rail se așteaptă la volume mai mici transportate pe calea ferată în 2022 din această cauză „Având în vedere importanța în transportul feroviar de marfă, probabil, în cazul în care prețul la energia electrică va mai crește, în anul 2022 vom vedea volume mai mici de marfă pe calea ferată”.

Asaltați de creșteri de costuri atât pe rutier, feroviar, aerian sau maritim, clienții finali de transport încearcă să navigheze printre răsturnările de situație și majorările de prețuri aproape săptămânale.



**Exiros**, companie parte a grupului Techint, responsabilă cu achizițiile de servicii, servicii de transport rutier, multimodal și aerian pentru **producătorul de oțel Tenaris**, utilizează concepte de tarif variabil, cu formule ce conțin centre de cost specifice, în relația cu partenerii săi de transport. *„Acestea ne oferă flexibilitatea necesară în actualul context economic foarte volatil. Vedem diferite creșteri de cost de transport în funcție de rută/ destinație și de tipologia de transport utilizată (rutier 100%, intermodal, feroviar, etc.)”* explică **Gabriel Oncescu, Manager Transport Europa & Coordonator Birou EXIROS România.**

Și din punct de vedere al transportului intermodal, impactul este destul de mare. Prețul energiei reprezintă 20% din prețul de tracțiune. Ponderea în totalul costului de transport combinat – feroviar și rutier este de aproximativ 5%.

*„Am anunțat deja clienții că vom aplica o suprataxă de energie aplicabilă din 1 aprilie până la 1 iunie, urmând să fie revizuită în funcție de evoluția prețului energiei. Pe piața din România există operatori cu locomotive performante care dau energie reactivă în rețea, din păcate, nu există norme de cuantificare / contorizare a acesteia. Introducerea unei astfel de măsuri ar diminua considerabil costul energiei pentru tracțiune și automat ar eficientiza transportul feroviar”,* spune Andrei Ilie, Business Development Manager Yusen Logistics (Romania), unul dintre cei mai mari operatori de transport intermodal din România.

Având în vedere că și costul combustibilului crește, cu siguranță vor exista majorări de tarife și pe partea de transport rutier. *„Cu toate acestea, având în vedere lipsa resurselor*

*(șoferi, capacitate de transport) nu ar trebui să vedem scăderi ale volumelor de transport intermodal, din contră, ar trebui să vedem o deschidere mai mare către transportul combinat, vorbim de un transport de volum, care are o eficiență net superioară față de transportul singular”, a mai spus Andrei Ilie.*



Provocarea cea mai mare pentru transportul intermodal în prezent vine din faptul, că odată cu conflictul din Ucraina, în portul Constanța navele nu mai au nici măcar predictibilitatea de dinainte de februarie 2022. Astfel, serviciile intermodale sunt tot mai greu de planificat și sunt dependente de evoluția consumului. *“România este o țară care depinde de importuri,*

*iar în 2021, importurile au crescut față de 2020, în timp ce exporturile au scăzut.”*

Potrivit lui Amedeo Neculcea, Director General-Adjunct GFR, costul energiei electrice este în prezent cu 200% mai mare comparativ cu un an și jumătate în urmă. Impactul asupra operațiunilor GFR a fost unul imens, iar tarifele de transport au trebuit majorate, deși a fost destul de dificil pentru clienți să accepte acest lucru.

*“Având în vedere creșterea prețului energiei electrice, din perspectiva transportului feroviar de marfă devine tot mai performantă și atractivă tracțiunea diesel, ceea ce nu este normal și nu se aliniază cu principiile transportului verde expuse la nivel european. Hipertaxăm atât de mult ceea ce este verde la transportul feroviar- în principal tracțiunea electrică, încât aceasta devine din ce în ce mai mult o povară pentru operatori,”* conchide Amedeo Neculcea.

**Sursa:** <https://www.intermodal-logistics.ro/>