Trolejbusy v Podněstří nadále fungují. Výpadky elektřiny se jich však už týkají

04.01 2025 19:27, Libor Hinčica, Trolejbusy

Mimořádně složitou situaci v zásobování energiemi zažívají Podněsterská moldavská republika, separatistický region na východě Moldavska, který se jednostranně odtrhl od Moldavska při drolení Sovětského svazu v roce 1991 a v němž bychom nalezli dvojici trolejbusových provozů ve městech Tiraspol a Bendery, jež jsou vzájemně propojena meziměstskou tratí. Článek jsme rozdělili na dvě samostatné části. Ta první se věnuje problematice aktuálního dění ve zmíněných městech, ta druhá (výrazně delší) je pokusem autora nastínit složitý vývoj v energetických otázkách Podněstří a Moldavska určenou pro zájemce o tento region se snahou lépe porozumět příčinám, které k současné situaci vedly, nicméně otázce veřejné dopravy se již přímo nevěnuje, a tak čtenáři zajímající se čistě o dopravní svět mohou u podnadpisu čtení ukončit, případně se alespoň pokochat fotografiemi.

Po zastavení dodávek plynu z východního směru (Ukrajiny) bylo nutné od 1. 1. 2025 přejít v hlavní elektrárně v Podněstří na spalování uhlí. To je však pouze záložním zdrojem, které umožňuje provoz elektrárny jen v omezeném výkonu a – pakliže nebude doručeno uhlí nové – jen po omezenou dobu. V současné době má elektrárna zásoby uhlí na cca 50–52 dnů provozu pouze pro region Podněstří, avšak jen za podmínky, že lidé nebudou zvyšovat dosavadní spotřebu a nebudou se pokoušet přitápět si elektrickými přímotopy či sporáky. Právě tato situace ale se zastavením dodávek tepla nastala.

V dané situaci by se zdálo logické, že jednou z obětí úsporných opatření se stane okamžitě i trolejbusová doprava, která především v hlavním městě Podněstří Tiraspolu neměla v poslední době na růžích příliš ustláno. Navíc již v roce 2022 si město zažilo na měsíc při kolísání dodávek plynu období, kdy byl provoz trolejbusů seškrtán jen na špičkové časy. Poněkud překvapivě však trolejbusy

v obou městech nadále jezdí, jsou totiž momentálně prakticky jediným dopravním prostředkem, který je schopen v obou městech obyvatelstvo přepravovat, byť vláda Podněstří musela přistoupit i k bezprecedentnímu zastavení všech průmyslových podniků, vyjma těch potravinářských a (elektro)energetických, takže počet cestujících dramaticky poklesl.

Trolejbus BKM 321 z desetikusové dodávky z roku 2012, jež mířila do Tiraspolu. Na snímku je trolejbus zachycen na meziměstské lince při vjezdu na trolejbusové nádraží v Benderách. (foto: Libor Hinčica)

Síť trolejbusů a pár klasických autobusů v Podněstří doplňuje plejáda soukromých dopravců s typickými maršrutkami, které nezřídka trolejbusům konkurovaly. Většina maršrutek ale s ohledem na výhodné podmínky jezdila na plyn, který nyní došel. V Tiraspolu tak dne 2. 1. 2025 mělo vyjet na linky jen 52 ze 150 licencovaných mikrobusů, o den později se měl podle oficiálních zpráv jejich počet zvýšit na 84, nicméně s osekanými jízdními řády, přičemž čísla stejně nelze nezávisle ověřit. V sousedních Benderách byla přijata ještě razantnější opatření. V rámci města převzaly veškerou zátěž jen trolejbusy a pár dieselových autobusů, denně má být v provozu 18–20 vozidel, které křižují ulice města v intervalu od 15 do 30 minut. Na vybraných zastávkách v koncových úsecích tratí je možné přestoupit na minibusy linek čísel 7, 6 a 4, které pak svážejí lidi do vzdálenějších obcí. S ohledem na mimořádnou situaci byl zaveden přestupný tarif – cestující, který si koupí jízdenku na trolejbus, již nemusí platit v maršrutce a naopak. S ohledem na osekaný jízdní řád přípojných maršrutek a jejich omezenou kapacitu se ale stává, že pasažéři zůstanou na zastávce, protože je minibus už nepojme, a tak musí doufat v příjezd spoje následujícího.

Je otázkou, jak dlouho se podaří současný dopravní systém udržet. Od 1. 1. 2025 bylo povoleno plnění zemního plynu jen vozidlům státních podniků a organizací, případně vozy obsažené ve zvláštním seznamu vozidel sloužících v době nouzového hospodářství. V potrubí se nachází jen ten

plyn, který byl doručen před 1. lednem – celkové zásoby mají činit 13 mil. m^3, což má postačovat zemi i v nouzovém režimu jen na cca 14 dnů provozu.

Omezení provozu autobusů/maršrutek se týká také dalších podněsterských měst s veřejnou dopravou. V Grigoriopolu má jezdit například jen jeden vůz, ve městech Dubossary, Kamence či v Nižném Chutoru vždy max. 3 maršrutky atp.

Jediný benderský trolejbus ZiU-682GM1 z roku 2007 je sice specifickou verzí slavného „ziučka“, je ale součástí početné rodiny zástupců této typové řady, která v Benderách slouží. (foto: Libor Hinčica)

Trolejbusů v Tiraspolu i Benderách se navíc začala týkat úsporná opatření s elektřinou. Lidé podle očekávání nepřijali jako alternativu ke studenému ústřednímu topení námět na utěsnění otvorů a zabalení se do dek a vzali útokem obchody nabízející elektrická topidla. Prudce tak vzrostla spotřeba elektrické energie (má převyšovat kapacity výroby elektráren), což se vedení neuznané republiky rozhodlo řešit řízeným odstavováním. Celé Podněstří, jež je velké zhruba jako Zlínský kraj a má protáhlý tvar podél toku Dněstru a ukrajinské hranice (v nejužším místě má pouhé tři kilometry), tak bylo rozděleno do 16 skupin, přičemž poprvé došlo k odpojení v pátek dne 3. 1. 2025 v případě čtyř skupin, v sobotu 4. 1. 2025 šlo již o skupin 8. Zatímco první den byl výpadek vždy jen na cca hodinu až hodinu a půl, v sobotu šlo už o 3 až 3,5 hodiny. Ony skupiny jsou tvořeny jednak ucelenými regiony, ale také průmyslovými podniky, městy či významnými spotřebiteli, jimiž jsou i oba trolejbusové provozy. Sobotní blackout se tak týkal již i trolejbusového provozu v Benderách, jenž je zařazen do skupiny č. 7. Mimo tento program vypínání bylo přijato i rozhodnutí o plošném odpojení veřejného osvětlení. To tak denně bude fungovat jen do 20:00 s tím, že do půlnoci zůstávají osvětlené jen vybrané hlavní silnice a křižovatky, poté se i ty ponoří do tmy.

Pozadí energetické krize aneb když Gazprom dluží Gazpromu

Pozice Podněsterské moldavské republiky je z pohledu mezinárodního práva mimořádně specifická. Touha části politické reprezentace po připojení Moldavska k Rumunsku (k němuž v meziválečné době jeho velká část náležela) vyvolala po srpnových událostech roku 1991 separatistické tendence na levém břehu řeky Dněstr s převážně ruskojazyčným obyvatelstvem (dodnes zde velká část obyvatel má i ruský pas), což vyústilo až v otevřený válečný konflikt, který se podařilo urovnat až takřka po roce za výrazného přispění ruské diplomacie, nicméně k převzetí jurisdikce ze strany Moldavska v oblasti nedošlo. Naopak Moldavsko, ač nikdy status Podněstří coby samostatného státu de iure neuznalo, muselo z pragmatických důvodů učinit Podněstří i několik ústupků (včetně přiznání možnosti mít vlastní zahraniční politiku). Hlavním motivem k těmto ústupkům byla naprostá energetická závislost Moldavska na elektřině vyráběné ze zemního plynu a proudící do země z levého břehu Dněstru.

Jednání o možných podmínkách sloučení do unitárního státu poté opakovaně komplikovala nejasná orientace samotného Moldavska v mezinárodních vztazích, kdy se po roce 2000 dokonce zdálo, že se země významně přikloní zpět k Rusku (na spadnutí bylo připojení k Svazu Ruska a Běloruska, dnes fakticky polomrtvému, nicméně nikdy zcela neodřeknutému projektu novodobé konfederace východních zemí), načež se v mžiku (téže!) vedení země zvládlo od Ruska zase odvrátit a přiklonit se v dané době až nekriticky k západním státům, potažmo k Evropské unii.

Trolejbusová doprava v Kišiněvě je úchvatný systém, který dosud těžil i z levné elektřiny. Vlastní zdroje Moldavsko prakticky nemá, a tak po odstřižení dodávek z Podněstří musí spoléhat na zdroje ze západu. Cena elektřiny stoupne oproti roku 2024 nejspíše na trojnásobek a země se dnes zabývá otázkou, jak spotřebu omezit. Nezbývá než doufat, že trolejbusy tímto aktem zásadně ohroženy nebudou. (foto: Libor Hinčica)

Velkým problémem pro politiku silných ramen Moldavska ale vždy zůstávala otázka energetických zdrojů i moldavského exportu zemědělských produktů, s nimiž Moskva umně dokázala žonglovat.

Moldavsko se proto především v posledních letech snažilo závislosti na Rusku i Podněstří zbavit a mít záložní varianty pro případ, že by z jakéhokoli důvodu zásobování plynem z Ruska (a tím elektřiny z Podněstří) bylo zastaveno. Na druhé straně ovšem stály i ryze ekonomické aspekty. Plyn i elektřina dodávané do Moldavska přes Ukrajinu a Podněstří byly výrazně levnější než varianta nákupu balkánskou cestu (ze sousedního Rumunska), navíc podnik zodpovědný za dodávky plynu do Moldavska – Moldovagaz – byl (a prozatím stále je, byť se nyní hovoří o možnosti jeho zestátnění) navzdory svému názvu fakticky podnikem ruským, protože Moldavsko v něm vlastní jen 35,6 % akcií, zatímco 50 % drží ruský Gazprom a kolem 14 % má Podněsterská moldavská republika (přežívající jen díky patronátu Ruska).

Z čistě finančního pohledu tedy bylo pro Moldavsko jednoznačně výhodné nechat na své území proudit (dokud to šlo) plyn i elektřinu z východu, kdy plyn vstupoval do země přes území Ukrajiny. Ta ale předem (s několikaletým předstihem) avizovala, že už přes ní nebude po 1. 1. 2025 žádný ruský plyn směrem na západ téct, neboť se tak vcelku pochopitelně snaží snížit příjmy Ruska, které Ukrajinu bezdůvodně napadlo a s nímž už třetím rokem stále hrdinně bojuje. Toto prohlášení vyjádřené ústy ukrajinského prezidenta vzala moldavská vláda na vědomí, a namísto nenávistných a ubohých výkřiků odkudsi z hanojského apartmánu akcelerovala přípravy na napojení na energetické soustavy a produktovody směřující do země z Rumunska. Některé zásadní práce sice stále chybí uskutečnit (například hlavní napojení na elektrárenskou síť ze západu bude zřejmě dokončeno až na konci letošního roku), obecně vzato se ale podařilo Moldavsku na situaci připravit, přičemž už 16. 12. 2024, v očekávání utnutí dodávek z Podněstří (a tím tedy z Ruska) země vyhlásila i krizový plán s cílem snížit spotřebu především elektrické energie.

Podněstří se hlásí k historii Sovětského svazu, ostatně jde o jedinou z postsovětských republik (resp. částí republik), která si ponechala původní vlajku svazové republiky, tj. v tomto případě Moldavské SSR. Nezbytnou součástí veřejných prostorů jsou tak udržované pomníky upomínající na Velkou vlasteneckou válku. Na snímku vidíme slavné dělo ZiS-3, kterého bylo vyrobeno během války přes 103 000 ks. Nalezli bychom jej i ve výzbroji 1. čs. armádního sboru v SSSR. (foto: Libor Hinčica)

Čistě formálně – s ohledem na platné smluvní ujednání z roku 2006 pokrývající dodávky pro Podněstří a Moldavsko až do 30. 9. 2026 – ovšem ruský Gazprom dodávky plynu přerušit neměl a měl by je správně zajistit alternativní cestou, přičemž technicky mu v tom nic nebrání. I balkánskou větví totiž proudí z větší části plyn ruský, náklady za jeho transfer jsou ale pro Gazprom výrazně vyšší v porovnání s cestou přes Ukrajinu, a tak by se mu prodej za dojednané ceny nevyplatil. Ruský gigant proto přišel s výmluvou, že dodávky plynu do Moldavska od 1. 1. 2025 přeruší (shodou „náhod“ ve stejný okamžik, kdy kohoutky uzavře Ukrajina) s tím, že Moldavsko má Gazpromu dlužit 709 mil. dolarů (zhruba 17,3 mld. Kč) za dodávky plynu uskutečněné v letech 1991 až 2021. Samotné Moldavsko uvedlo, že z uvedené částky již nelze zhruba 424 mil. dolarů vymáhat s ohledem na uplynulou dobu (zpětná fakturace za 30 let je vskutku zvláštní) a fakt, že byly utraceny povětšinou bez souhlasu kišiněvských orgánů, a k 276 mil. dolarů nedoložil Gazprom vůbec žádné podklady, takže Moldavsko bylo ochotno zaplatit jen 8,6 mil. dolarů (cirka 210 mil. Kč), což zase musel (i kdyby to byla pravda) odmítnout Gazprom, aby tak měl záminku pro zastavení dodávek.

Moldavsko proto přešlo na náhradní řešení, byť je to pro zemi mimořádně složité, neboť v chudé zemi během pár dnů od začátku roku vystřelily ceny elektřiny na zhruba dvojnásobek a očekává se, že se zastaví někde kolem trojnásobku původních cen. V separatistickém Podněstří je situace poněkud odlišná.

Místní hlavní elektrárna (vlastněná ruskou společností Inter RAO), dříve pokrývající zhruba 80 % spotřeby „sousedního“ Moldavska, byla řešena, jak už je uvedeno výše, jako paroplynová, tedy fungovala rovněž na zemní plyn. Alternativně však bylo možné řešit výrobu elektřiny také spalováním uhlí, jenomže pouze při omezeném výkonu. Právě na přechod na uhlí se elektrárna od 1. 1. 2025 přizpůsobila, nicméně musela zastavit dodávky na pravý břeh Dněstru a soustředit se jen na pokrytí potřeb Podněstří, na což má zásoby na oněch výše zmíněných cca 50–52 dnů. Oficiálně je v místních médiích prezentována energetická krize jako důsledek prozápadní politiky moldavské prezidentky Maii Sanduové a neochoty Moldavska uhradit Gazpromu dlužnou částku za plyn.

Legendární „ziučka“ nemohou chybět ani ve flotile vozového parku trolejbusů v Tiraspolu, jenž má své vozy zbarveny modře a nově také červeno-žlutě. (foto: Libor Hinčica)

Celá situace je daleko složitější a do příběhu nám vedle již zmíněných distributorů Gazpromu a Moldovagazu vstupuje ještě třetí subjekt – Tiraspoltransgaz (celým názvem Tiraspoltransgaz-Pridnestrovie), který zajišťoval samotný transfer plynu v rámci Podněstří a zásoboval jím i zmíněnou elektrárnu. Vlastník Tiraspoltransgazu nebyl nikdy oficiálně potvrzen, byť se má všeobecně za to, že jím je tak jako tak ruský Gazprom. S ohledem na vedení plynovodu z Ukrajiny bylo vždy nutné, aby součástí dohod o transferu plynu byl také Moldovagaz, který měl teprve přeposílat plyn do sítě Tiraspoltransgazu. V různých zdrojích je možné se dočíst, že Rusko dodávalo plyn do Podněstří zadarmo, to ale není úplně pravda, protože v roce 2011 byla sjednána smlouva mezi Moldovagazem a Tiraspoltransgazem, na jejímž základě měl druhý jmenovaný subjekt platit za dodávky plynu stanovené částky. Ten tak ale nečinil (dodávky „zdarma“ si tedy zařídil sám), což vedlo do 30. 11. 2024 ke kumulovanému dluhu ve výši 11,2 miliard dolarů (cca 273,4 mld. Kč). Moldovogaz sice v letech 2012 až 2023 získal devět exekučních příkazů k vymáhání dluhu, jenomže možnost dobýt pohledávky v separatistickém regionu hlídaném ruskou armádou byla nulová. Moldovogaz přitom dál v neplacených dodávkách plynu až do konce roku 2024 pokračoval.

Tyto skutečnosti pochopitelně podněsterská média neuvádějí a jako důvod zastavení dodávek plynu vzpomínají jen onen údajný dluh 709 mil. dolarů, který má mít Moldavsko vůči Gazpromu. To, že (údajným) dlužníkem je v daném případě právnická osoba v podobě Moldovagazu, v níž má samotný Gazprom společně s Podněstřím většinový podíl, se nezmiňuje. Ve sporu Gazprom – Moldovogaz – Tiraspoltransgaz dluží patrně s ohledem na popsané vlastnické struktury jen Gazprom samotnému Gazpromu, byť pod různými hlavičkami.

Moldavsko je ochotné energetické zdroje – plyn i elektřinu – na levý břeh Dněstru poslat, a to skrze svou energetickou soustavu a produktovody, ovšem za podmínky akceptace plateb za smluvené ceny, které jsou primárně dány rumunskými tarify. Moldavská vláda tuto možnost oficiálně Podněstří nabídla, ta to ale odmítla s oficiálním tvrzením, že očekává, že Gazprom dodávky plynu obnoví dle platné smlouvy z roku 2006. Nutno říci, že reprezentanti místní vlády v zásadě nic jiného říci nemohli, protože vylidněný a zchudlý region by měl sotva čím za dodávky platit. Energetická krize je tak ve skutečnosti krizí celé samozvané republiky, která se zjevně bez ruské pomoci neobejde.

Url: Trolejbusy v Podněstří nadále fungují. Výpadky elektřiny se jich však už týkají