

## TRANSPORT SUROWCÓW WAŻNYM ELEMENTEM ZAPEWNIANIA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO

---

Nasza refleksja dotycząca bezpieczeństwa energetycznego jest obarczona pewnym błędem założycielskim. Od lat funkcjonujemy w paradygmacie, którego uwaga ogniskuje się wokół dostępności surowców - dyskutujemy o tym, jak uniezależnić się od gazu z Rosji, o roli węgla w miksie energetycznym, o tym skąd sprowadzać ropę naftową i tak dalej. Przy tej okazji najczęściej tracimy z oczu perspektywę przewoźnika - zapewne mniej spektakularną, ale z całą pewnością nie mniej istotną.

Gdybyśmy mieli pokusić się o eksperyment imaginacyjno - intelektualny i porównać do czegoś rolę przewoźnika w sektorze energii, to moim zdaniem byłby to krwiobieg. Trudno wyobrazić sobie bez niego żywy organizm, a równocześnie przykuwa naszą uwagę w stopniu znacznie mniejszym, niż na to zasługuje. Dość jednak metafor, przyjrzyjmy się liczbom. Aby obraz był pełny poświęćmy kilka chwil na krótką analizę sektora węgla kamiennego, który jest szczególnie istotny dla polskiego miksu energetycznego. Także z perspektywy przewozowej ma on bardzo duże znaczenie ze względu na wolumeny transportowanego paliwa, ale po kolei.

W Polsce złoża węgla kamiennego występują w Górnośląskim Zagłębiu Węglowym (GZW), w Lubelskim Zagłębiu Węglowym (LZW) oraz w Dolnośląskim Zagłębiu Węglowym (DZW). Według danych Państwowego Instytutu Geologicznego udokumentowane zasoby bilansowe węgla kamiennego na 31.12.2016 wynoszą 58 578 mln ton. Z tego 71.56% to węgiel energetyczny, 27.09% to węgiel koksujący, natomiast inne typy stanowią 1.35% zasobów. Należy zaznaczyć, że 90% wydobywanego w Polsce węgla pochodzi z GZW - w naturalny sposób rodzi to potrzebę jego transportu na nierzadko znaczne odległości. Na to wszystko powinniśmy nałożyć dane dotyczące importu węgla. Według danych Eurostat, w 2017 r. import do Polski wyniósł 13,3 mln ton węgla kamiennego, czyli o 60% więcej niż w 2016 r. Z tego 8,7 mln ton pochodziło z Rosji, 1 mln ton z Kolumbii, 0,84 mln ton z USA. Tylko w okresie styczeń-październik 2018 do Polski dotarło łącznie 16 milionów ton importowanego węgla, który trzeba rozwieźć do elektrowni. Trend jest jednoznacznie wzrostowy.

Moc zainstalowana w polskich elektrowniach na węgiel kamienny wynosi obecnie 20 247 MW, co stanowi 46% całkowitej mocy zainstalowanej. Największe elektrownie zasilane węglem to: Koźienice (mazowieckie), Połaniec (świętokrzyskie), Rybnik (śląskie), Opole (opolskie) i Dolna Odra (zachodniopomorskie). Tylko jedna z nich zlokalizowana jest na Śląsku.

### **Rola przewoźnika**

Mając na uwadze zarówno uwarunkowania geograficzne (lokalizacja kopalń oraz elektrowni zasilanych węglem kamiennym), jak i rosnącą rolę importu tego paliwa, coraz wyraźniej rysuje nam się kluczowa

rola przewoźników. A trzeba pamiętać, że choć wspomniany nieco wyżej węgiel kamienny zajmuje z naturalnych przyczyn szczególną rolę, to owa rola dotyczy również takich towarów jak koks, brykiety, ropa, gaz, czy produkty rafinacji ropy naftowej.

Jeśli chodzi o przewóz towarów związanych z szeroko rozumianym sektorem elektroenergetycznym, to pozycję lidera zajmuje tutaj PKP Cargo. W 2018 roku udział spółki w rynku kolejowych przewozów towarowych wyniósł odpowiednio 49,8% dla węgla kamiennego oraz 31,3% dla brykietów, koksu oraz produktów ropy naftowej.

Oznacza to, że w pierwszej grupie wolumen przewozowy PKP Cargo wyniósł 47,292 tys. ton, natomiast w przypadku koksu, brykietów i gazów 8,766 tys. ton. Jeżeli chodzi o produkty rafinacji ropy naftowej to ogółem (obejmującym wszystkich przewoźników) na polskim rynku przewieziono kolejną 17,408 tys. ton, zaś w przypadku węgla brunatnego, ropy naftowej i gazu - 2795 tys. ton. Nadmienmy, że swoje spółki przewozowe posiada zarówno PKN Orlen (Orlen KolTrans), jaki Lotos (Lotos Kolej).

### **Krajowy lider**

Jak już wcześniej wspomniano w obszarze szczególnie istotnego w naszym miksie energetycznym węgla kamiennego liderem rynku jest wchodząca w skład grupy PKP spółka PKP Cargo. Poświęćmy kilka chwil na omówienie jej sytuacji. W minionym roku spółka osiągnęła przychody przekraczające 5,2 mld zł (wzrost o 11% r/r), co przełożyło się na osiągnięcie 908 mln zł EBITDA (wzrost o 30% r/r) i wynik netto na poziomie 184 mln zł (wzrost o 125% r/r). Warto odnotować, że w przypadku EBITDA był to najlepszy wynik od debiutu PKP Cargo na warszawskiej giełdzie papierów wartościowych. Wskaźniki uległy poprawie przy malejącym poziomie zadłużenia, zaś przepływy operacyjne były wyższe od inwestycyjnych o 251 mln zł.

Z racji faktu, że istotną część kosztów działania firmy stanowi energia, funkcjonuje ona w systemie naczyń połączonych z innymi podmiotami należącymi do Skarbu Państwa. Dość wspomnieć w tym miejscu np. o podpisanym 4 kwietnia br. liście intencyjnym. „Spółka Orlen Paliwa, wchodząca w skład grupy kapitałowej PKN Orlen, wykorzysta swoje zasoby, wiedzę techniczną oraz możliwości operacyjne dla wsparcia logistycznego PKP Cargo. Projekt będzie dotyczył w szczególności terminowych dostaw paliw płynnych do obsługi lokomotyw spalinowych, optymalnego rozmieszczenia punktów tankowania wzdłuż traktów kolejowych oraz zapewnienia tzw. mobilnych stacji tankowania paliw” - czytamy w komunikacie. To dobry przykład synergii pomiędzy państwowymi podmiotami, wpływający pozytywnie na łańcuch dostaw.

Podsumowując, w czasie rozważania o bezpieczeństwie energetycznym warto mieć świadomość, że składa się na nie szereg elementów - w tym także te mniej spektakularne, jak choćby sieć dystrybucyjna gazu, czy właśnie przewozy surowców. Tylko takie, holistyczne, podejście pozwoli planować skuteczne działania i wzmacniać potencjał sektora - a co za tym idzie także całej gospodarki.