

UKD: 339.562(438): 662.66: 339.564(470)+(4-11): 656.2: 656.01: 005.51



Import węgla koleją z za wschodniej granicy – uwarunkowania logistyczne

*Dr inż. Katarzyna Stala-Szlugaj**

Treść: W artykule przedstawiono informacje dotyczące uwarunkowań logistycznych związanych z importem węgla z za wschodniej granicy. Omówiono eksport z Rosji z uwzględnieniem wolumenu kolejowego importu węgla do Polski z Rosji, Ukrainy i Kazachstanu w latach 2006÷2009. Analizie poddano strukturę kolejowych dostaw węgla w 2009 r. według przejść granicznych oraz według eksporterów. Skupiono się na omówieniu tych przejść kolejowych, które odegrały zasadniczą rolę w imporcie węgla w analizowanym roku. Przedstawiono również terminale przewozowe skupione wokół tych przejść granicznych oraz omówiono potencjał szerokotorowej linii kolejowej LHS.

Słowa kluczowe:

węgiel, import, kolej, Rosja

1. Wprowadzenie

Światowy kryzys gospodarczy – zapoczątkowany jeszcze w 2007 r. pęknięciem bańki spekulacyjnej na rynku nieruchomości w USA (a w późniejszym czasie w niemal wszystkich gospodarkach europejskich) oraz wzmocniony upadkiem banku inwestycyjnego Lehmann Brothers we wrześniu 2008 r. – spowodował w początkowej fazie ograniczenia w dostępie do kredytów hipotecznych, które w konsekwencji obniżyły popyt inwestycyjny i eksport netto skutkując powstaniem globalnej głębokiej recesji, której towarzyszył wyraźny spadek cen surowców [2].

W 2008 r. międzynarodowe rynki węgla doświadczyły największego wzrostu i największego spadku cen. Pierwszą

połowę 2008 r. cechował wzrost cen węgla, któremu sprzyjały wysokie i rosnące ceny ropy i gazu, słaba pozycja dolara amerykańskiego (w stosunku do innych walut), wzmożone zapotrzebowanie na surowce w Chinach, Indiach i Brazylii, potęgujące niedobór węgla na rynkach światowych oraz niedobór floty do transportu węgla, skutkujący wzrostem stawek frachtowych. Natomiast druga połowa 2008 r. charakteryzowała się dramatycznym spadkiem cen węgla związanym z ogólnym załamaniem światowej gospodarki. Początek 2009 r. nadal cechował się trendem spadkowym cen węgla, na który oddziaływał spadek produkcji przemysłowej w świecie oraz niższe rynkowe ceny energii [1].

Światowy kryzys gospodarczy nie ominął również i Rosji. Rok 2008 wiązał się z ograniczeniami dostaw węgla rosyjskiego na rynki europejskie, spowodowanym głównie problemami transportowymi (remonty linii kolejowych, opóźnienia w przeładunkach, brak wagonów) oraz koniecznością odbudowania zapasów w krajowej energetyce. Pierwsze

*) Instytut Gospodarki Surowcami Mineralnymi i Energią PAN, Kraków. Artykuł opiniował mgr inż. Jerzy Malara.

trzy kwartały 2009 r. [9, 7] cechowały się spadkami dostaw węgla zarówno na rynek wewnętrzny (spadek prawie o 15 % w stosunku do trzech kwartałów 2008 r.), jak i do energetyki (spadek o ponad 18 %). Jednakże pomimo zmniejszenia produkcji węgla (spadek prawie o 9 %), wzrastał eksport tego surowca (wzrost prawie o 6 %).

W związku ze wzrostem eksportu rosyjskiego węgla do Polski – zwłaszcza zintensyfikowanym w latach 2008÷2009 – w artykule podjęto próbę usystematyzowania informacji, dotyczących uwarunkowań logistycznych, związanych z kolejowym importem tego surowca do Polski.

2. Wydobycie oraz eksport węgla z Rosji

Wpływ światowego kryzysu gospodarczego wpłynął również na gospodarkę rosyjską. W 2008 r. odnotowano jeszcze zwiększenie wydobycia węgla kamiennego w stosunku do 2007 r. prawie o 2 % (tj. wzrost o 4 mln t). Jednakże jego spadek uwidocznił się już w 2009 r., w którym roczne wydobycie węgla kamiennego – w porównaniu z rokiem 2008 – jest mniejsze prawie o 16 mln t (spadek o 7 %). Sporządzony na podstawie oficjalnych statystyk rosyjskich [16] (rys. 1a) ilustruje wydobycie węgla kamiennego z Rosji w latach 2007÷2009 w ujęciu miesięcznym. Pomimo tego, że ogólnie w 2009 r. odnotowano relatywnie mniejsze wydobycie niż w 2008, to jednak w ujęciu miesięcznym wyraźnie widoczna jest tendencja wzrostowa, a w dwóch ostatnich miesiącach 2009 r. poziom wydobycia węgla kamiennego przewyższył nawet miesięczne wydobycie w analogicznych miesiącach 2008 r.

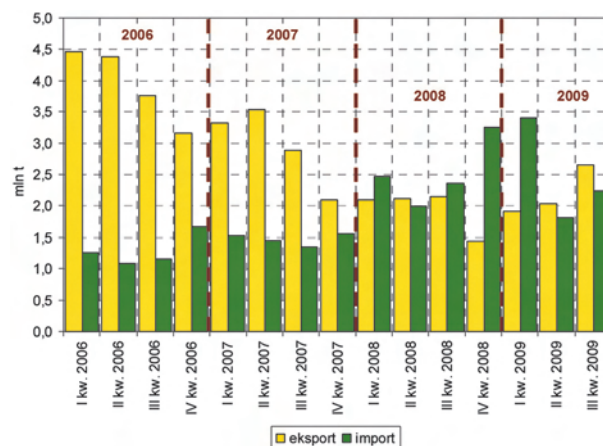
Światowy kryzys gospodarczy wpłynął również na eksport rosyjskiego węgla. W 2008 r. – według oficjalnych statystyk prowadzonych przez służby celne [15] – nastąpił spadek eksportu tego surowca o prawie 1 % (tj. o 0,6 mln t w stosunku do 2007 r.). W 2009 r. odnotowano wzrost eksportu węgla prawie o 8 % czyli o 7,7 mln ton (w stosunku do 2008 r.). Jednakże zmianie ulegają kierunki eksportu tego surowca. Mianowicie według [4] głównymi odbiorcami rosyjskiego węgla w 2008 r. były kraje Unii Europejskiej (z 66 % udziałem w eksporcie) oraz kraje azjatyckie (24 %). Według [9] w pierwszych trzech kwartałach 2008 r. udział eksportu węgla do „krajów WNP i krajów bałtyckich” stanowił 12 %, zaś w kwartałach I÷III 2009 r. – spadł do poziomu 6 %. Natomiast udział eksportu do „pozostałych krajów” wzrósł z poziomu 88 % w pierwszych trzech kwartałach 2008 r., zaś w analogicznym okresie 2009 r. – do 94 %.

Na rysunku 1b pokazano eksport rosyjskiego węgla kamiennego w latach 2007÷2009 w ujęciu miesięcznym według statystyk służb celnych [15]. Sporządzone zestawienie pokazuje, że w okresie od marca do maja oraz od września do grudnia 2009 r., eksport węgla z Rosji przewyższył poziom

eksportu uzyskany w analogicznych miesiącach lat 2007 i 2008.

3. Kolejowy import węgla zza wschodniej granicy

Wolumen eksportu oraz importu węgla kamiennego do Polski w latach 2006÷2009 według danych Agencji Rynku Energii SA (ARE) [12] zilustrowano rysunkiem 2. Rok 2008 był pierwszym rokiem, w którym import węgla przewyższył eksport. W 2008 r. statystyki ARE pokazały, że Polska zaimportowała 10 mln t węgla kamiennego, zaś wyeksportowała – niecałe 8 mln t. Jeszcze w pierwszym kwartale 2009 r. import węgla (wynoszący ponad 3 mln t) przewyższał eksport (prawie o 1,5 mln t), jednakże już w kolejnych dwóch kwartałach eksport był większy niż import tego surowca.

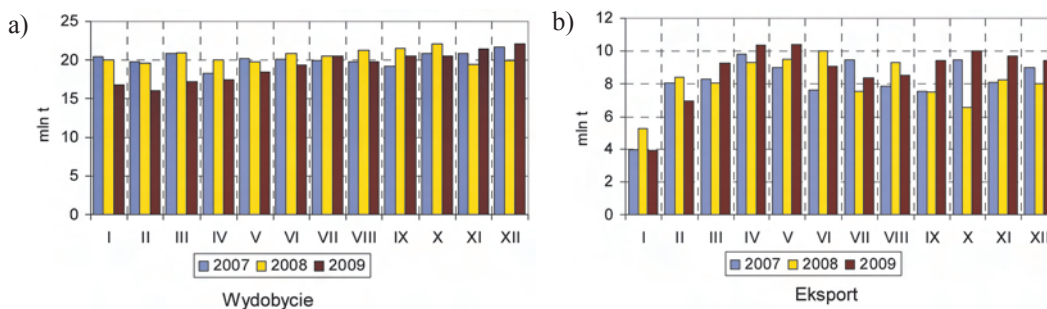


Rys. 2. Eksport oraz import węgla kamiennego do Polski w latach 2006÷2009 w ujęciu kwartalnym

Źródło: dane [12]

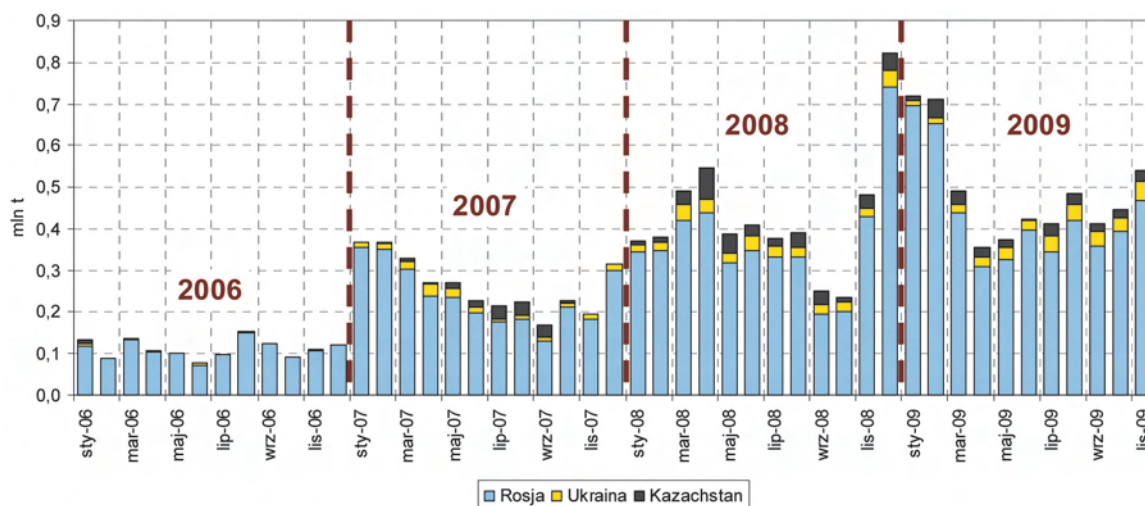
Chcąc przyjrzeć się wolumenowi kolejowego importu węgla do Polski zza wschodniej granicy, na podstawie danych publikowanych przez Eurostat [14] sporządzono strukturę kolejowych dostaw węgla z Rosji, Ukrainy i Kazachstanu (rys. 3). Z przedstawionych statystyk wynika, że kolejne dostawy węgla do Polski pochodzą głównie z Rosji. Na przykład w 2008 r. udział kolejowych dostaw rosyjskiego węgla stanowił 87 % importu, zaś w pierwszych jedenastu miesiącach 2009 – 90 %.

W celu prześledzenia struktury eksporterów dostarczających rosyjski surowiec na nasz krajowy rynek oraz geogra-



Rys. 1. Wydobycie a) i eksport b) węgla kamiennego z Rosji w latach 2007÷2009

Źródło: wydobycie – dane [16], eksport – dane [15]



Rys. 3. Struktura kolejowego importu węgla kamiennego do Polski z kierunków wschodnich, lata 2006-2009

Źródło: dane [14]

ficzny rozkład kolejowych przejść granicznych, przez które ten węgiel jest przywożony, porównano wolumen kolejowych dostaw zrealizowanych w styczniu 2009 r. [8] oraz planowanych na listopad 2009 r. [9].

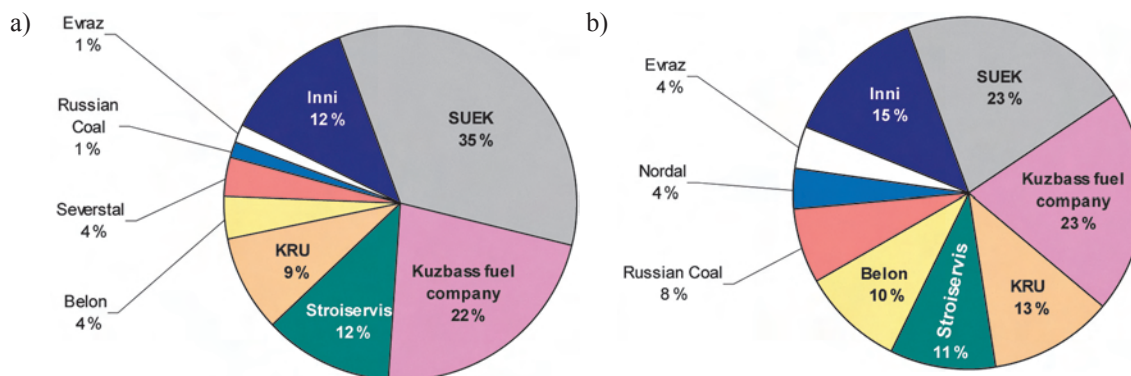
W styczniu 2009 r. według [8] przywieziono do Polski 0,7 mln t rosyjskiego węgla, zaś na listopad 2009 r. [9] planowano wwieźć 0,6 mln t. Wśród rosyjskich eksporterów zarówno w dostawach styczniowych (rys. 4a), jak i planowanych na listopad 2009 (rys. 4b), największym dostawcą była spółka SUEK (w styczniu 2009 r. z udziałem 35 %, a w listopadzie 23 %) oraz Kuzbass Fuel Company (odpowiednio: 22 % i 23 %). Prawie 85 % dostaw stanowił węgiel energetyczny.

Rozpatrując geograficzny rozkład kolejowych dostaw importowanego węgla można stwierdzić, że w styczniu 2009 r. (rys. 5a) zdecydowanie dominowały dwa przejścia kolejowe: Kuźnica (Bruzgi po stronie białoruskiej) – 29 % dostaw oraz Terespol (Brześć po stronie białoruskiej) – 25 %. Natomiast w dostawach przewidzianych na listopad 2009 r. (rys. 5b) główną rolę odgrywało przejście w Braniewie (Mamonowo po stronie rosyjskiej) – 32 % oraz również Terespol – 29 %.

4. Charakterystyka wybranych kolejowych przejść granicznych

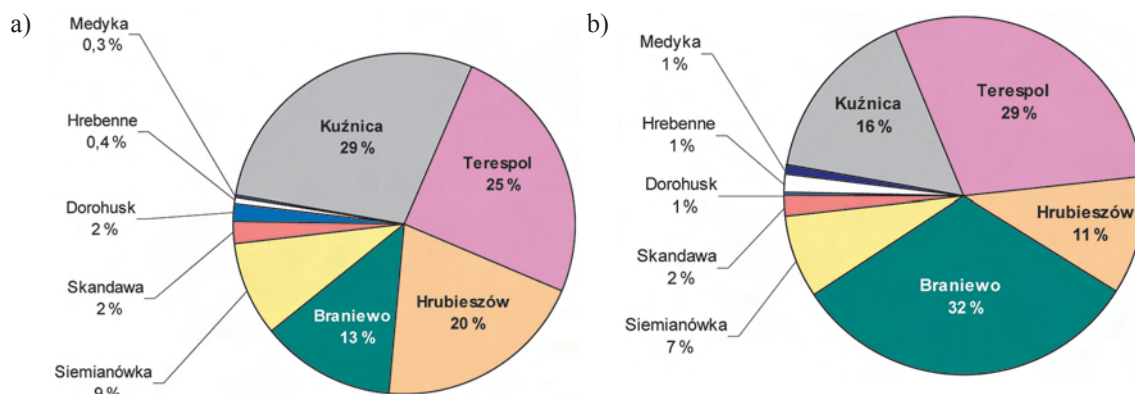
Jak pokazano na rysunku 5, występuje pewne zróżnicowanie geograficzne dostaw węgla z krajów byłego Związku Radzieckiego. W tabelicy 1 podano ważniejsze przejścia kolejowe uszeregowane według państw, z których (lub przez które) importowany jest węgiel do Polski. Dodatkowo wymieniono oddziały straży granicznej, w obrębie których funkcjonuje dane przejście graniczne. Pogrubioną czcionką wyszczególniono te przejścia graniczne, które odgrywają kluczową rolę w imporcie węgla.

Istotnym elementem wpływającym na logistykę importu węgla do Polski są zdolności przeładunkowe kolejowych przejść granicznych. W tabelicy 2 zestawiono dobowe zdolności przyjęcia ładunków (w wagonach kolei 1520 mm) przez stacje graniczne PKP na wybranych przejściach granicznych Rosyjskich Kolei Państwowych (RZD), Litewskich Kolei Państwowych (LG), Białoruskich Kolei Państwowych (BC) i Ukraińskich Kolei Państwowych (UZ). Według tego zesta-



Rys. 4. Struktura kolejowych dostaw węgla z Rosji do Polski według eksporterów
a) w styczniu 2009, b) planowane na listopad 2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie a) [8], b) [9]



Rys. 5. Struktura dostaw węgla z Rosji do Polski według kolejowych przejść granicznych
a) w styczniu 2009, b) planowane na listopad 2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie a) [8], b) [9]

Tablica 1. Wybrane kolejowe przejścia graniczne związane z importem węgla do Polski

Oddział Straży Granicznej	Granica z państwem	Po stronie Polski		Po stronie państwa graniczącego	Rodzaj przejścia
		miejsowość	województwo		
Warmińsko Mazurski a)	Rosja	Braniewo	warm.–mazurskie	Mamonowo	osobowe i towarowe
		Skandawa		Żelznodoroznyj	towarowe
		Głomno		Bagrationowsk	towarowe
Podlaski b)	Białoruś	Kuźnica	podlaskie	Grodno	osobowe i towarowe
		Siemianówka		Swisłocz	towarowe
		Czeremcha		Wysokolitowski	osobowe i towarowe
		Terespol		Brześć	osobowe i towarowe
Nadbużański c) (lubelskie)	Ukraina	Dorohusk	lubelskie	Jahodyn	osobowe i towarowe
		Hrubieszów		Izov	osobowe i towarowe
		Hrebenne		Rawa Russkaja	osobowe i towarowe
Bieszczadzki d)		Medyka	podkarpackie	Mostiska	osobowe i towarowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie: a) [20], b) [19], c) [18], d) [17]

Tablica 2. Dobowe zdolności przyjęcia ładunków w wagonach kolei 1520 mm przez stacje graniczne PKP

Przejście graniczne	Liczba wagonów, szt./dobę		
	ogółem	z węglem	Uwagi
Braniewo-Mamonowo	165	50	1)
Trakiszki-Mockawa/Szestoka	34	4	komunikacja tylko po torze 1435 mm, 2)
Kuźnica-Bruzgi	60	20	1), 3)
Siemianówka-Swisłocz	162	15	1), 4)
Małaszewicze-Brześć	636	155	1), 5), 6)
Dorohusk-Jagodin	150	60	1)
Hrubieszów-Izov	320		komunikacja tylko po torze 1520 mm, 2)
Werchata-Rawa Russkaja	100	90	komunikacja tylko po torze 1520 mm, 2)
Medyka-Mostiska	260	215	

- 1) przeładunek na terenie kolei przyjmującej (PKP) dokonywany przez firmy niekolejowe,
- 2) z przeładunkiem na stacjach (LG) Szestoka i Mockawa (gaz),
- 3) 200 wagonów z rudą i węglem, w przypadku zamarznięcia ładunku możliwość przeładunku 120 wagonów,
- 4) przeładunek/wyładunek na stacjach PKP LHS dokonywany jest przez firmy niekolejowe; rzeczywiste dobowe zdolności przyjęcia ładunków w danym miesiącu określone są na podstawie wstępnego uzgodnienia przewoźnika przez koleje na podstawie zamówień klientów; jednoczesne przyjęcie do 5 wagonów z ładunkiem (oprócz towarów wymienionych w artykule 5 SMGS I w p.4.1 załącznika Nr 4 do niniejszego protokołu) nie wymaga wstępnego uzgodnienia,
- 5) na st. Czerniachowsk dokonywany jest przeładunek towarów sypkich z kolei 1520 mm na kolej 1435mm, po uzgodnieniu z PKP z dobową normą przeładunkową 20 wagonów,
- 6) nacisk na oś wagonu – nie więcej niż 22 tony,

Źródło: [28]

wienia, największe dobowe zdolności przyjęcia wagonów z węglem ma przejście graniczne Medyka-Mostiska (215 wagonów/dobę).

Analiza rozkładu geograficznego kolejowych dostaw węgla wskazuje, że głównymi przejściami granicznymi są: Braniewo, Kuźnica oraz Terespol.

4.1. Przejście kolejowe w Braniewie

Przejście kolejowe w Braniewie leży w obrębie tzw. I Korytarza transportowego, który wraz z Korytarzem IA łączy ze sobą ważne centra zachodniej Europy z krajami bałtyckimi i Finlandią. Korytarz Kolejowy I (zwany Rail Baltica) jest linią kolejową prowadzącą z Warszawy do Helsinek, zaś Korytarze IA – odgałęzieniem ciągnącym się ze stacji Radviliskis (Litwa) przez Kaliningrad (Rosja) po Gdańsk. Obecnie w I Korytarzu transportowym główną rolę odgrywa ruch towarowy, jednakże zasadniczym utrudnieniem w rozwoju tego korytarza jest różna szerokość torów kolejowych (1435 mm – większość krajów europejskich, 1520 mm – na przykład kraje byłego Związku Radzieckiego) [3].

Przez przejście kolejowe w Braniewie, obsługiwane przez Warmińsko-Mazurski Oddział Straży Granicznej [20], biegnie linia kolejowa nr 204. Dobowe zdolności przyjęcia ładunków w wagonach kolei 1520 mm na przejściu w Braniewie wynoszą 50 wagonów z węglem (tabl. 2).

Z przejściem tym związanych jest wiele firm [33, 22], które na swych terminalach przeładunkowych – oprócz usług celnych – oferują w swych usługach również przyjęcie wagonów z węglem, przeładunek bezpośredni (wagon–wagon, wagon–samochód) i pośredni (wagon–plac, plac–samochód/wagon), sortowanie, mieszanie, kruszenie i magazynowanie węgla.

Niejednokrotnie terminale te zajmują się również przeładunkiem, magazynowaniem, transportem i sprzedają innych towarów suchych (nawozów, cementu [22]), lub oferują tylko usługi związane z ropą naftową i gazem skroplonym [24].

4.2. Przejście kolejowe w Kuźnicy

Kolejnym, ważnym przejściem granicznym jest Kuźnica–Bruzgi, obsługiwana przez Podlaski Oddział Straży Granicznej [19]. Przez Kuźnicę biegnie linia kolejowa łącząca Białystok z Grodnem (tak zwana kolej warszawsko-petersburska). Na stacji tej odbywa się ruch osób i towarów po torze normalnym (1435 mm) oraz szerokim (1520 mm) [19]. Dobowe zdolności przyjęcia ładunków w wagonach kolei 1520 mm na przejściu w Kuźnicy wynoszą 20 wagonów z węglem (tabl. 2).

Skupione wokół przejścia kolejowego w Kuźnicy terminale przeładunkowe np. [31, 22, 21] oferują przeładunek węgla (oraz innych towarów) z wagonów szerokotorowych do wagonów normalnotorowych (w relacji wagon–wagon). Niejednokrotnie terminale te posiadają także place składowe, jak również zajmują się sortowaniem węgla.

4.3. Przejście kolejowe w Terespolu

Kolejowe przejście graniczne Terespol–Brześć ochraniane przez Nadbużański Oddział Straży Granicznej, obsługuje ruch osobowy i towarowy [18]. Przez Terespol biegnie linia kolejowa nr 2 (łącząca Warszawę z Terespolem), która stanowi fragment międzynarodowej linii E20 będącej częścią II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód–Wschód, łączącego Berlin z Moskwą [30].

W pobliżu przejścia granicznego w Terespolu usytuowany jest jeden z ważniejszych kolejowych terminali przeładunko-

wych – Małaszewicze. Dobowe zdolności przyjęcia ładunków w wagonach kolei 1520 mm na terminalu Małaszewicze wynoszą 155 wagonów z węglem (tabl. 2).

4.4. Terminal przeładunkowy Małaszewicze

W 1993 r., jako strefę aktywności gospodarczej, utworzono „Wolny Obszar Celny” (WOC) w miejscowości Małaszewicze Małe (gmina Terespol). WOC (o powierzchni 166,41 ha) powstał na obszarze dawnego lotniska [25].

Wolny Obszar Celny cechuje się tym, że towary mogą być wprowadzane bez płaconia należności celnych i podatkowych oraz bez konieczności składania zabezpieczenia tych należności. Poza tym wprowadzone tam towary można przetwarzać bez ograniczeń ilościowych i opłat celno-podatkowych. Obróbka tych towarów, ich przetwarzanie oraz naprawa (jako uszlachetnianie) nie wymagają złożenia zabezpieczenia celnego. Możliwość wprowadzania i wyprowadzania towaru partiami daje duże korzyści firmom prowadzącym dystrybucję swych towarów na rynku polskim, dzięki czemu można zoptymalizować regulowanie należności celno-podatkowych. Poza tym w WOC możliwe jest również prowadzenie bez ograniczeń transakcji handlowych wprowadzanych tam towarów [29].

W obrębie Wolnego Obszaru Celnego – strefy posiadającej drogę główną przystosowaną do ruchu ciężkiego, tory (o szerokości 1435 mm i 1520 mm) i bocznic kolejowe – znajduje się szereg firm ([np. 28, 35, 22]), które prowadzą działalność w zakresie składu celnego oraz spedycji kolejowej i samochodowej. Organizują i nadzorują przeładunki towarów w relacji wagon–wagon, samochód–wagon. W wielu przypadkach w obrębie terminalu znajdują się także magazyny oraz place składowe.

Niektóre terminale oferują szeroką gamę przeładunku różnych towarów masowych [28, 35], zaś część terminali specjalizuje się tylko w przeładunku gazów skroplonych [22].

Na uwagę zasługuje spółka PKP Cargo, która na terenie Wolnego Obszaru Celnego zakupiła prawo wieczystego użytkowania nieruchomości o łącznej powierzchni 40,3 ha. Zakupiony teren ma być włączony aportem do nowo utworzonej spółki *Centrum Logistyczne Małaszewicze*, w której świadczone mają być nowe usługi oparte na prawie celnym [29].

Ponadto – według oficjalnych informacji Spółki PKP Cargo [29] – w Małaszewiczach znajduje się największy „Suchy Port Przeładunkowy” na wschodniej granicy Unii Europejskiej. W obrębie „Suchego Portu” znajduje się terminal kontenerowy (o powierzchni 7,8 ha) prowadzący kompleksowe usługi terminalowe. W wyniku przyjętych dwóch etapów modernizacji i rozbudowy tego terminalu, docelowo place składowe terminalu wyniosą 30 000 m², zaś cały terminal umożliwi składowanie około 3800 TEU (TEU – pojemnościowy ekwiwalent kontenera o długości 20 stóp). I etap zakończono w 2008 r., zaś zakończenie II etapu przewidywane było na rok 2009 [29].

Z dniem 1 stycznia 2009 r., w wyniku reorganizacji struktury Spółki PKP Cargo, Zakład Przewozów Towarowych i Przeładunku w Małaszewiczach został włączony do nowo powstałego Mazowieckiego Zakładu Spółki PKP Cargo z siedzibą w Warszawie i Małaszewiczach [29].

Według informacji prasowych [36] w ciągu 9 miesięcy 2009 r., terminal kolejowy PKP Cargo w Małaszewiczach przeładował 143,8 tys. t węgla. W tym samym okresie ponad 931 tys. t węgla przeładowały pozostałe (niekolejowe) terminale w Małaszewiczach, nie będące własnością Spółki PKP Cargo.

5. LHS – Linia Hutnicza Szerokotorowa

Omawiając uwarunkowania logistyczne kolejowego importu węgla do Polski, należy również zwrócić uwagę na przebiegające od Gródka k. Hrubieszowa do Sławkowa, zakończenie Magistrali Transsyberyjskiej, które w Polsce nosi nazwę LHS czyli Linii Hutniczej Szerokotorowej, zwanej dawniej Linią Hutniczo-Siarkową.

Od początku swego powstania (tj. drugiej połowy lat 70. XX wieku) LHS jest linią towarową (linia kolejowa nr 65). Linia ta powstała w celu transportu – bez przeładunku towarów na granicy – rudy żelaza, siarki oraz węgla do ówczesnego Związku Radzieckiego. LHS przebiega od granicy Polski z Ukrainą – mostu na Bugu w Gródku (k. Hrubieszowa) – przez Hrubieszów, Jarosławiec, Wysokie (Zamość Bortatycze), Brody (Szczepreszyn), Zwierzyniec, Biłgoraj, Puszczę Sandomierską, Knapy (Wolę Baranowską), Sędziszów, Olkusz, Bukowno, aż do stacji Sławków Południowy (25 km od Katowic). Łączna długość tej linii wynosi 395 km. LHS jest zarówno najdalej wysuniętą na zachód linią szerokotorową (1520 mm) w Europie, jak i najdłuższą linią szerokotorową w Polsce [26].

Przy zakończeniu w Sławkowie linii szerokotorowej zlokalizowane zostały cztery terminale szerokiego toru [27]:

- *Terminal Pierwszy* – Sławków Południowy LHS,
- *Terminal Drugi* – Baza Przeładunku Rudy PHS o/Huta Katowice,
- *Terminal Trzeci* – należący do Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa S.A.,
- *Terminal Czwarty* – Polski Gaz – położony na terenie Kopalni Piasku Podszkockiego „Maczki Bór”.

Na obszarze blisko 140 ha powstaje *Międzynarodowe Centrum Logistyczne Euroterminal w Sławkowie*, będące jednym z wielu inwestycji mających powstać w obrębie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A. (Podstrefa Sosnowiecko-Dąbrowska), w której jednym z inwestorów jest Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. [23, 32].

Budowa Euroterminalu w Sławkowie, prowadzona jest w ramach projektu współfinansowanego przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Transport na lata 2004÷2006 [23].

Euroterminal w Sławkowie, oprócz usług celnych, świadczy również usługi w zakresie m.in. [23]:

- przeładunku kontenerów, towarów sypkich luzem, wyrobów stalowych, szkła, towarów paletyzowanych, w big-bagach, workach oraz płynnych produktów chemicznych przewożonych w cysternach (w tym podgrzewanych) w opcji: wagon–wagon, wagon–samochód, samochód–samochód;
- składowania towarów masowych, paletyzowanych i kontenerów;
- magazynowania (w tym na składowisku zadaszonym o pow. 3600 m² z dwoma suwnicami o udźwigu 25 t).

Zlokalizowane w pobliżu Sławkowa inne terminale przeładunkowe [34] – oprócz usług celnych – zajmują się również przeładunkiem towarów masowych (wagon–wagon, wagon–samochód), składowaniem towarów masowych oraz ich mieszaniem, sortowaniem i kruszeniem.

6. Podsumowanie

Ostatnie dwa lata cechowały się wzmożonym importem węgla do Polski. Należy podkreślić, że w 2008 r. udział kolejowego importu z Rosji, Ukrainy i Kazachstanu w sumie stanowił 51 % przywiezionego węgla, zaś w pierwszych trzech kwartałach 2009 r. wyniósł już 59 %.

W 2009 r. główną rolę w przewozach kolejowych importowanego węgla odegrały przejścia kolejowe w Braniewie, Kuźnicy i Terespolu, przez które przewieziono w sumie dwie trzecie przywiezionego rosyjskiego węgla. Wokół tych przejść granicznych zgromadzonych jest wiele terminali przeładunkowych, na których firmy spedycyjne świadczą usługi celne, jak również usługi magazynowania, składowania oraz przeładunku bezpośredniego (wagon–wagon, wagon–samochód) i pośredniego (wagon–plac, plac–samochód/wagon).

Należy również pamiętać o zlokalizowanym w Polsce zakończeniu Magistrali Transsyberyjskiej – linii LHS, która wiedzie od granicy polsko-ukraińskiej, tj. mostu na Bugu w Gródku (k. Hrubieszowa) po Sławków. Dzięki LHS możliwy jest transport węgla z kierunków wschodnich, bezpośrednio w głąb kraju, bez konieczności przeładunku z wagonów szerokotorowych (1520 mm) na normalnotorowe (1430 mm).

Na intensyfikację dostaw rosyjskiego węgla do Polski z pewnością miało wpływ załamanie się światowej gospodarki. Rosyjscy eksporterzy, chcąc wypełnić lukę powstałą z braku zainteresowania dostawami swego surowca do stałych zachodnioeuropejskich odbiorców, zaczęli lokować swój towar na rynku polskim. Rosyjski węgiel znalazł swych nabywców głównie wśród indywidualnych odbiorców, jak i mniejszych firm (lokalne kotłownie, cementownie etc.).

Z pewnością na atrakcyjność cenową rosyjskiego węgla wpłynęła słaba pozycja dolara amerykańskiego (w stosunku do innych walut). Według światowych źródeł w kwietniu 2009 r., na granicy Polski rosyjski węgiel oferowany był w cenie 55÷65 USD/t [5], zaś w lipcu 2009 r. (za węgiel o wartości opałowej wynoszącej 5500÷6000 kcal/kg) – w cenie 60÷65 USD/t [6].

Dla porównania cena zbytu węgla kamiennego ogółem (loco kopalnia), po przeliczeniu na dolary wg średnich miesięcznych kursów NBP [13], w kwietniu 2009 r. wyniosła 84 USD/t (tj. 243 złote [10]), zaś w lipcu 2009 – 88 dolarów (tj. 269 złotych [11]). Porównując powyższe zestawienia widocznym jest, że – po uwzględnieniu kosztów transportu węgla – oferty cenowe rosyjskiego węgla na granicy kolejowej mogą wydać się bardziej atrakcyjne dla odbiorców zwłaszcza z Polski północnej i północno-wschodniej.

Literatura

1. *Lorenz U.*: Rynki węgla energetycznego w dobie kryzysu gospodarczego. Wyd. IGSMiE PAN, Kraków, *Polityka Energetyczna* t. 12, z. 2/2: 343÷354, 2009.
2. Polska wobec światowego kryzysu gospodarczego, Narodowy Bank Polski, wrzesień 2009 (www.nbp.pl)
3. Transeuropejski Kolejowy Korytarz Transportowy. Opracowanie Ministerstwa Infrastruktury (http://bip.mi.gov.pl/pl/bip/raporty_i_analizy/)
4. VDKI, 2009 – Annual report 2009. Facts and Trends 2008/2009., Verein der Kohlenimporteure e.V.
5. Argus Coal Daily International z dnia 14.04.2009
6. Argus Coal Daily International z dnia 31.07.2009
7. Argus Topliwo i Energetyka, 2009 – nr 9 z dnia 11.11.2009
8. Argus Russian Coal, 2009a – nr 4 z dnia 17.02.2009
9. Argus Russian Coal, 2009b – nr 21 z dnia 05.11.2009
10. Informacja o funkcjonowaniu górnictwa węgla kamiennego w okresie styczeń–kwiecień 2009 r. Ministerstwo Gospodarki, Warszawa, czerwiec 2009 r.
11. Informacja o funkcjonowaniu górnictwa węgla kamiennego w okresie styczeń–lipiec 2009 r. Ministerstwo Gospodarki, Warszawa, wrzesień 2009 r.
12. Sytuacja Energetyczna w Polsce. Krajowy Bilans Energii – Biuletyny kwartalne ARE za lata 2006–2009.

13. Narodowy Bank Polski (www.nbp.pl)
 14. Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>)
 15. Federalna Służba Celna Rosji (www.customs.ru)
 16. Rosyjska Służba Statystyczna (www.gks.ru)
 17. Bieszczadzki Oddział Straży Granicznej (www.bieszczadzki.strazgraniczna.pl)
 18. Nadbużański Oddział Straży Granicznej (www.nadbuzanski.strazgraniczna.pl)
 19. Podlaski Oddział Straży Granicznej (www.podlaski.strazgraniczna.pl)
 20. Warmińsko-Mazurski Oddział Straży Granicznej (www.warmaz.strazgraniczna.pl)
 21. www.bartergaz.pl
 22. www.ctl.pl
 23. www.euroterminal.cz
 24. www.glob-terminal.pl
 25. www.invest.lubelskie.pl
 26. www.lhs.pl
 27. www.lhs.slawkow.pl
 28. www.mirtrans.com.pl
 29. www.pkp-cargo.pl
 30. www.plk-inwestycje.pl
 31. www.rolimex.com.pl
 32. www.slawkow.pl
 33. www.tiboj.com.pl
 34. www.tpsm.pl
 35. www.tradetrans.eu
 36. www.wnp.pl
-
-