



SÓL DROGOWA: TANI IMPORT DZIŚ, STRATEGICZNY PROBLEM JUTRO

Sól drogowa rzadko trafia do debaty publicznej. Zwykle przypominamy sobie o niej dopiero wtedy, gdy przychodzi mróz, na jezdniach pojawia się gołoledź, a sprawność służb drogowych zaczyna decydować o bezpieczeństwie milionów kierowców. Tymczasem jest to surowiec o znaczeniu znacznie większym, niż mogłoby się wydawać. Od jego dostępności zależy nie tylko komfort podróżowania zimą, ale także ciągłość transportu, funkcjonowanie gospodarki i bezpieczeństwo obywateli. Właśnie dlatego sól drogowa powinna być traktowana jako surowiec strategiczny, a nie wyłącznie jako najtańsza pozycja w przetargu.

Polska znajduje się w sytuacji dość paradoksalnej. Z jednej strony posiada bardzo duże, stabilne i dobrze rozpoznane zasoby soli kamiennej, szacowane na około 112 mld ton. Z drugiej – mimo własnego potencjału wydobywczego – coraz silniej uzależnia się od importu soli drogowej. Krajowi producenci są w stanie pokryć krajowe zapotrzebowanie, a ich możliwości produkcyjne liczone są w ponad milionie ton rocznie. Największym z nich pozostaje Kopalnia Soli „Kłodawa” S.A., a istotną rolę odgrywają także Zakłady Górnicze Polkowice-Sieroszowice należące do KGHM. Mimo to na polski rynek trafiają setki tysięcy ton soli z zagranicy.

Bezpieczeństwo jest bezcenne

Jeszcze kilka lat temu głównymi kierunkami importu były Ukraina i Białoruś. Po zmianach geopolitycznych ich miejsce zajęły przede wszystkim kraje Afryki Północnej, zwłaszcza Egipt i Maroko, a także część dostaw z państw Unii Europejskiej. Sam fakt importu nie musi być niczym nadzwyczajnym, jeśli stanowi uzupełnienie rynku. Problem zaczyna się wtedy, gdy import przestaje być dodatkiem, a staje się jednym z filarów zaopatrzenia kraju w surowiec niezbędny dla zimowego utrzymania dróg.

W praktyce oznacza to, że bezpieczeństwo na polskich drogach w coraz większym stopniu zaczyna zależeć od łańcuchów dostaw rozciągniętych na tysiące kilometrów. To rozwiązanie może wydawać się opłacalne w okresie stabilizacji cen i sprawnej logistyki, ale w sytuacjach kryzysowych okazuje się ryzykowne. Ostra zima, zaburzenia transportu morskiego, zawirowania walutowe czy napięcia geopolityczne mogą bardzo szybko ujawnić słabość modelu opartego na tanim imporcie. W takich warunkach najważniejsze staje się nie to, kto zaoferował niższą cenę kilka miesięcy wcześniej, lecz kto jest w stanie dostarczyć surowiec natychmiast i w wymaganej skali.





Opłacalność produkcji soli pod znakiem zapytania

Nie można też ignorować faktu, że krajowi producenci funkcjonują w zupełnie innych warunkach kosztowych niż ich zagraniczni konkurenci. Polskie kopalnie ponoszą wysokie koszty energii, pracy, podatków, inwestycji i wymogów środowiskowych. Tymczasem sól sprowadzana z Afryki Północnej często powstaje w odmiennych realiach technologicznych i klimatycznych, co przekłada się na znacznie niższą cenę końcową. Trudno więc mówić o w pełni równych warunkach konkurencji. Importowany produkt może spełniać podstawowe normy chemiczne, ale w praktyce różnice dotyczą również parametrów użytkowych, takich jak uziarnienie, wilgotność czy jakość dodatków antyzbrylających, a nawet warunków składowania.

- Dysproporcja w kosztach zakupu soli z Afryki, niski kurs dolara oraz niski koszt frachtu spowodowały znaczne obniżenie cen rynkowych, co w konsekwencji uniemożliwia pokrycie kosztów produkcji polskim producentom soli drogowej. Przecież krajowi producenci z jednej strony oferują produkt najwyższej, weryfikowalnej jakości, zgodny z obowiązującymi wymaganiami, utrzymując setki miejsc pracy, odprowadzając należne podatki, stosując się do wszelkich wymagań, jakie niesie ze sobą uczestnictwo w tym segmencie rynku. Z drugiej strony mają do czynienia z importowanym produktem, którego cena jest dwukrotnie niższa od tej, jaką w wyniku między innymi wzrostu cen energii, kosztów pracowniczych, materiałów wybuchowych, maszyn i urządzeń mogą zaoferować – tłumaczy Andrzej Sadowski, prezes Kopalni Sól „Kłodawa”.

Kopalnia to nie magazynowy sklep

Najbardziej niepokojące jest jednak to, że presja cenowa coraz mocniej podkopuje opłacalność krajowego wydobycia. W sytuacji, gdy koszty materiałów wybuchowych, energii, maszyn i wynagrodzeń rosną, a ceny soli drogowej spadają poniżej kosztów produkcji, krajowe kopalnie tracą zdolność do inwestowania i rozwijania działalności. To nie jest zwykły problem jednej branży. W przypadku takiego surowca oznacza to realne ryzyko osłabienia krajowego zaplecza produkcyjnego, którego nie da się odbudować z dnia na dzień.



KŁODAWSKA SÓL DROGOWA

Jeden z najbardziej skutecznych, a zarazem najtańszy, środek do zapewnienia bezpieczeństwa na drogach, chodnikach, placach i parkingach w okresie zimowym.

Gat DR - do wykonania mieszanek uszorstniających (mieszanka z kruszywem) oraz bezpośredniego posypu.

Gat DS - do bezpośredniego posypu (solarki nowej generacji) oraz do przygotowania solanki



Produkt posiada atest PZH oraz pozytywną opinię Instytutu Badawczego Dróg i Mostów

Kopalnia Sól „KŁODAWA” S.A. 62-650 Kłodawa, Aleja 1000-lecia 2; Tel. 63 27 33 200, fax 63 27 31 560, e-mail: sprzedaz@sol-klodawa.com.pl; Zapraszamy do sklepu internetowego: www.sol-klodawa.com.pl



- Kopalnia nie działa jak magazynowy sklep, który można zamknąć i ponownie otworzyć, gdy wzrośnie popyt. Wydobycie musi być prowadzone w sposób ciągły, z zachowaniem technologicznej, organizacyjnej i kadrowej stabilności. Jeśli rynek doprowadzi do trwałego ograniczenia sprzedaży, utraconych zdolności produkcyjnych nie da się szybko przywrócić w chwili kryzysu. Państwo, które rezygnuje utrzymywania własnych możliwości wydobywczych w imię doraźnych oszczędności, naraża się na znacznie wyższe koszty w przyszłości – ostrzega Andrzej Sadowski.

Sól drogowa strategicznym surowcem

Według Andrzeja Sadowskiego, ze względu na niestabilną sytuację geopolityczną w naszym regionie i na świecie wsparcie powinni otrzymać krajowi producenci, gdyż to zapewni większą stabilność i niezależność krajowej gospodarki. Zresztą jest to zgodne z aktualnym planem Rządu RP dotyczącym repolonizacji strategicznych gałęzi gospodarki. A bez takiego wsparcia, ze względu na brak opłacalności, może dojść do upadku jedynej w Polsce Kopalni Soli „Kłodawa” oraz znaczącego ograniczenia wydobycia soli kamiennych w ZG Polkowice-Sieroszowice.

- Dlatego należy uznać sól drogową za materiał strategiczny, która powinna podlegać szczególnemu nadzorowi poprzez dokonywanie zakupów bezpośrednich przez GDDKiA, tworzenie odpowiednich zapasów soli przed sezonem zimowym, racjonalnym ich dyspono-

waniem w zimie oraz sukcesywnym ich uzupełnianiem. Skoro od dostępności soli zależy przejezdność dróg, bezpieczeństwo ruchu i ciągłość transportu, to państwo powinno traktować ją podobnie jak inne zasoby krytyczne – tłumaczy Andrzej Sadowski.

Stabilizacja rynku

Taki system mógłby jednocześnie stabilizować rynek i wzmacniać krajowych producentów. Nie chodzi tu o sztuczne zamykanie rynku ani o pełną rezygnację z importu, lecz o stworzenie mechanizmów, które uwzględniają znaczenie bezpieczeństwa państwa. W praktyce mogłoby to oznaczać większą rolę zakupów bezpośrednich prowadzonych przez instytucje publiczne, wcześniejsze kontraktowanie dostaw, finansowanie zapasów oraz preferencje dla surowców pochodzących z kraju lub przynajmniej z obszaru Unii Europejskiej. Takie rozwiązania nie byłyby przejawem protekcjonizmu, lecz elementem odpowiedzialnej polityki gospodarczej.

W ostatnich latach coraz częściej mówi się o potrzebie wzmacniania krajowego przemysłu, odporności łańcuchów dostaw i odbudowy strategicznych kompetencji produkcyjnych. Sól drogowa doskonale wpisuje się w tę logikę. Polska ma złoża, ma zakłady wydobywcze, ma know-how i ludzi. Nie brakuje więc surowca ani możliwości, lecz raczej długofalowego myślenia o tym, że pewne obszary gospodarki nie mogą być podporządkowane wyłącznie najniższej cenie.

Tani import może poprawić wynik przetargu w krótkim okresie, ale w dłuższej perspektywie może okazać się kosztowną iluzją. Jeśli doprowadzi do osłabienia lub upadku krajowych producentów, Polska utraci nie tylko miejsca pracy i wpływy podatkowe, ale przede wszystkim kontrolę nad dostawami surowca ważnego dla bezpieczeństwa publicznego. A wtedy każda ciężka zima będzie przypominała, że prawdziwa cena pozornie tanich decyzji ujawnia się dopiero wtedy, gdy system zostaje wystawiony na próbę.

W debacie o soli drogowej warto więc odejść od prostego pytania: „gdzie kupić taniej?”, i zastąpić je innym, znacznie ważniejszym: jak zapewnić państwu bezpieczeństwo dostaw surowca, bez którego zimą nie działa transport, administracja i codzienne życie obywateli? To pytanie nie dotyczy już wyłącznie rynku. Dotyczy odpowiedzialności.

