

Prezes Zarządu

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o

BOCZNICE A SPADEK UDZIAŁU KOLEI W PRZEWOZACH ŁADUNKÓW

Spadek udziału kolei w przewozach jest niepodważalny. Publikowane statystyki w sposób obiektywny pokazują tracenie przez kolej dystansu do przewozów realizowanych transportem samochodowym. Nie stanowi to jednak powodu do refleksji czego dowodem może być projekt nowej Strategii Rozwoju Transportu do 2030 roku. Z tego opracowania w sposób wyraźny wynika, że udział przewozów kolejowych ładunków będzie odgrywał jeszcze mniejszą rolę, niż obecnie.

Jest niepodważalne, że mówiąc o transporcie kolejowym ładunków, jednym z jego podstawowych ogniw jest prawidłowe funkcjonowanie odpowiedniej liczby punktów ładunkowych, a w tym najważniejszego elementu jakim są bocznic kolejowe.

Niestety na tym polu można zaobserwować ciągły ich spadek. O ile w okresie transformacji ustrojowej szacuje się, że było ok. 3500 bocznic o tyle wg stanu na wrzesień 2020 roku UTK podaje, że wydał 1199 świadectw bezpieczeństwa (w tym ujęte są bocznic, które ze wzrostem przewozów mają całkowicie lub niewiele do czynienia jak np. bocznic dla Intercity, Metra czy też obsługujące Zakłady Taboru). Tak drastyczny spadek liczby bocznic musi się odbijać negatywnie na łącznej masie przewożonych ładunków koleją.

Dlaczego z takim spadkiem bocznic mamy do czynienia ?.

Wszystko w zasadzie można sprowadzić do wysokich kosztów związanych z ich funkcjonowaniem – i tych wymiernych bezpośrednio w złotych jak i tych często niewymiernych związanych ze wszystkimi procedurami administracyjno-biurokratycznymi, które w ostatecznym rozrachunku też mają swój wymiar kosztowy. Niniejszy tekst pisany jest właśnie z pozycji użytkownika stosunkowo niewielkiej bocznic, który poddany jest wszystkim wymaganiom jakie stosowane są do dużych bocznic, będących czasami małymi stacjami rozrządowymi.

Dla zobrazowania problemu przytoczę kilka przykładów, które pokażą skalę zjawiska. Jako nieduża bocznic (łączna liczba torów kolei normalnotorowej i szerokotorowej ok. 5,7 km) obsługująca terminal specjalizujący się w przeładunkach głównie węgla i nawozów sztucznych, położony na powierzchni ok. 13,6 ha w bieżącej działalności z tytułu użytkowania bocznic ponosimy wysokie obciążenia.

Niewątpliwie największy koszt to koszt związany z eksploatacją lokomotyw (niestety układ bocznic jest taki, że w trakcie pracy zmuszeni jesteśmy korzystać z nich w

sposób ciągły - układ torowy nie pozwala na wstawienie całego składu i jego za/wyładowanie). Zakładając, że lokomotywy nie potrzebują żadnych awaryjnych napraw ich utrzymanie(oczywiście bez kosztów paliwa i osób nimi kierujących) przedstawia się (na przykładzie lokomotywy szerokotorowej TEM -2)następująco:

- zgodnie z DSU (dokumentacja systemu utrzymania) przeglądy PU 2.1 odbywają się co 45 dni pracy, natomiast PU 2.2 co 90 dni pracy – każdy z tych przeglądów to koszt ok. 13 tyś. złotych,

- zgodnie z DSU przeglądy PU 3.1 odbywają się co 12 miesięcy i PU 3.2 co 3 lata – koszt każdego z tych przeglądów to ok. 15 tyś. zł.

- zgodnie z DSU przegląd PU 4 odbywa się co 6 lat – koszt takiego przeglądu to ok. 1 mln . złotych.

Powyższe obrazuje koszt konieczny do ponoszenia na planowe przeglądy/naprawy tylko jednej lokomotywy, a przecież oparcie pracy na jednej lokomotywie nawet w założeniach jest niemożliwe. Dodając do tego koszty paliwa i konieczność zatrudnienia osób z odpowiednimi kwalifikacjami do prowadzenia manewrów a więc kierujących pojazdami, ustawiaczy, manewrowych, co do których stosowane są bardzo restrykcyjne przepisy odnośnie kontroli stanu zdrowia (maszynista, ustawiacz – jeden raz w roku – koszt badania jednego 500 zł) jak również występuje konieczność ponoszenia nakładów związanych z bieżącym szkoleniem tych pracowników. Niebagatelne są również koszty związane z bieżącym utrzymaniem wszystkich torów, rozjazdów a niekiedy również urządzeń sterowania ruchem. Zgodnie z obowiązującymi przepisami i Regulaminem każda bocznica kolejowa musi posiadać stosowną dokumentację :

- książkę obiektu budowlanego (wpisy i badanie raz w roku),
- książkę badania stanu torów (wpisy i badanie dwa razy w roku),
- dziennik oględzin rozjazdów (wpisy i oględziny dwa razy w miesiącu),
- arkusze technicznego badania rozjazdów (wpisy dwa razy w roku).

Oczywiście pomiary i zapisy muszą być dokonywane przez osoby z odpowiednimi uprawnieniami, a więc z reguły prace te muszą być wykonywane przez osoby z zewnątrz, gdyż zatrudnianie takich osób na stałe w przypadku posiadaczy niedużych bocznic z różnych względów jest niecelowe.

Trzeba też pamiętać, że świadectwo bezpieczeństwa bocznicy obowiązuje tylko 5 lat i niezbędnym jest jej odnawianie co związane jest z przygotowaniem odpowiedniej liczby dokumentów.

Zauważyć w tym momencie trzeba, że bocznica jest jedynie jednym z narzędzi umożliwiających odbiór/nadanie towarów w wagonach. Do tego niezbędne są różne

urządzenia za/rozładunkowe, których koszt jest również wysoki. A i w tej dziedzinie regulator jest twórczy. Wystarczy nadmienić, że w dniu 6 grudnia 2018 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 30 października 2018 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie eksploatacji, napraw i modernizacji urządzeń transportu bliskiego.

Z punktu widzenia przedsiębiorców jedną z najistotniejszych zmian wprowadzonych nowym rozporządzeniem jest wymóg odtworzenia i rejestracji przebiegu eksploatacji urządzeń transportu bliskiego (UTB). Celem powyższego wymogu jest odniesienie się do resursu urządzenia, który wyznacza graniczne parametry stosowane do oceny i identyfikacji stanu technicznego określone na podstawie liczby cykli pracy i stanu obciążenia UTB w założonym okresie eksploatacji z uwzględnieniem warunków użytkowania. Przygotowanie takiej dokumentacji plus badanie początkowe urządzenia wygenerowało koszt około 20 000zł za jeden wózek widłowy.

Wskazując tylko na niektóre wymagania, które mają swój wymiar kosztowy trudno się dziwić, że następuje gwałtowny spadek eksploatowanych bocznic. Takie zjawisko musi budzić niepokój, bo raczej nie można liczyć na to, że wzrost przewozów uzyska się poprzez eksploatację tzw. torów ogólnodostępnych (choćby na konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z dostarczeniem sprzętu za i wyładunkowego, ekip ładunkowych).

Z publikowanych przez UTK strumieni przewozów ładunku można stwierdzić, że bocznice kolejowe odgrywają najważniejszą rolę w generowaniu potoków przewożonych towarów.

Można moim zdaniem postawić tezę, że bez wzrostu liczby bocznic, ich rozbudowy, modernizacji udział transportu kolejowego będzie ciągle się obniżał. Oczywiście to nie jest jedyna przyczyna utraty rynku przez kolej, ale niewątpliwie bardzo istotna.

Pozostaje sobie więc odpowiedzieć na pytanie co w tym zakresie można zrobić. Partycypowanie Państwa w kosztach utrzymania bocznic nie jest oczywiście pozbawione sensu (jeżeli buduje się drogi dla transportu samochodowego i łoży na ich utrzymanie przy niewielkim udziale tegoż transportu to dlaczego nie zastosować podobnych rozwiązań dla bocznicy, które jak dworce kolejowe w ruchu pasażerskim są takim ogniwem w ruchu towarowym?).

Może warto byłoby w pierwszej kolejności pomyśleć o złagodzeniu tak wygórowanych żądań. Nie wydaje się bowiem konieczne stosowanie tak szczegółowych i ostrych warunków w stosunku do eksploatowanych **tylko** na bocznicach lokomotyw. Przy przyjęciu obostrzenia polegającego np. na nie przekraczaniu jazdy z prędkością 5km/h wszelkie zagrożenia są praktycznie wyeliminowane. Stosowanie wymagań jak dla lokomotyw poruszających się na szlakach PLK wydaje się co najmniej nieuzasadnione.

Nie chcę stawiać postulatu, żeby to co dzieje się na bocznicach pozostawić jego właścicielowi (to on w konsekwencji będzie musiał ponosić skutki ewentualnych wydarzeń), tym niemniej złagodzenie wymagań, które doprowadzą do obniżenia kosztów eksploatacji jest niezbędne.

Dotyczy to zarówno wymagań w zakresie prowadzenia dokumentacji, częstotliwości badań pracowników, pomiarów torów, rozjazdów ale również i pojazdów trakcyjnych. Oczywiście można sobie wyobrazić, że transport kolejowy przy przewozie ładunków może odgrywać minimalną rolę, jak również można sobie wyobrazić, że nie będzie go w ogóle, ponieważ transport samochodowy daje sobie dobrze radę.

Pytanie jest jedynie czy na tym nam zależy, czy ponoszone koszty związane z transportem samochodowym warto w takim stopniu ponosić?

Na razie jednak sprawia to wrażenie jakby do ringu wprowadzono zawodnika wagi superciężkiej (transport samochodowy) i wagi co najwyżej półciężkiej (transport ładunków kolejną). Tym ringiem jest rynek transportu lądowego w przewozach ładunków. Jest to jeden wspólny obszar biznesowy, zarówno dla kolei jak i dla transportu samochodowego.

Wynik konkurencji na tym wspólnym rynku jest taki jakie podaje GUS w swoich corocznych statystykach. Aby zahamować spadkowy trend kolei w przewozach ładunków w Polsce trzeba podjąć rzeczywiste działania, aby zrównać warunki funkcjonowania kolei z transportem samochodowym, wśród których obniżenie kosztów działalności bocznic kolejowych należy do niezmiennie istotnych !

Janusz Skinder