

**WYPOWIEDŹ W RAMACH DEBATY NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE ,
prowadzonej przez Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego**

Autor wypowiedzi:	Tadeusz Chmielewski
Stanowisko:	Prezes Zarządu
Firma:	ROHLIG SUUS Logistics

Jednym z niewielu obszarów polskiego rynku kolejowego, który cyklicznie notuje wzrost, jest transport intermodalny. Według danych BSL Transportation, na przestrzeni dwóch lat (2017-2019 r.) wolumen przewiezionych towarów w naszym kraju zwiększył się o ponad 30 proc. Motorem napędowym dynamicznego wzrostu jest Nowy Jedwabny Szlak – inicjatywa zrzeszająca obecnie już kilkadziesiąt państw z całego świata. Co istotne, ze względu na swoje strategiczne położenia Polska odgrywa w tym projekcie kluczową rolę. Aby osiągnąć sukces, konieczne są jednak inwestycje w infrastrukturę kolejową.

Pozycja Chin w światowej gospodarce rośnie z roku na rok. Państwo Środka staje się też coraz bardziej istotnym partnerem handlowym dla Europy, w tym także Polski. Dotyczy to głównie importu. W 2010 roku Chiny stały się dla Polski trzecim partnerem pod względem obrotów w handlu zagranicznym, osiągając 9,4 proc. udziału w imporcie do naszego kraju. W 2018 roku było to już 11,6 proc., a w 2019 roku – 12,4 proc. Dynamiczny rozwój importu widać jeszcze wyraźniej w analizie kwotowej. W 2009 roku import z Chin wynosił ok. 45 mld zł, a dwa lata temu – już ponad 125 mld zł, co jest kwotą o 15 mld zł większą niż w 2018 roku. W ciągu zaledwie dziesięciu lat wartość importu wzrosła niemal trzykrotnie, a chiński rynek w tym czasie wyprzedził import z Rosji i Włoch.

Ogromny wzrost znaczenia kolei

Choć zdecydowana większość towarów transportowana jest z Azji do Europy drogą morską to z perspektywy gospodarki naszego kraju zdecydowanie bardzo istotny jest również transport kolejowy. Dzięki subsydiowaniu taryf kolejowych przez wiele chińskich prowincji, które nie mają dostępu do morza, liczba pociągów z Chin do Europy rośnie w bardzo szybkim tempie. W 2019 roku z Chin do Unii Europejskiej wysłano ponad 8225 pociągów. To blisko 30 razy więcej niż w 2014 roku. W ubiegłym roku wynik ten był jeszcze lepszy, w czym jako Rohlig Suus Logistics mieliśmy spory udział. Liczba obsługiwanych przez nas kontenerów w 2020 roku, w porównaniu do 2019 roku, wzrosła dwukrotnie. Odpowiadając na coraz większe zapotrzebowanie na usługi logistyczne w tym zakresie, uruchomiliśmy połączenia LCL (przesyłki drobnicowe) z terminali w Chengdu i Wuhan do Małaszewicz, czas przewozu towaru skrócił się do niecałych dwóch tygodni.

Według danych Centre for Economics and Business Research (CEBR), na realizacji projektu Nowego Jedwabnego Szlaku PKB Polski do 2040 roku może zyskać aż 48 mld dol. Już dziś przejście graniczne Brześć-Terespol, czyli miejsce, w którym odprawianych jest blisko 90 proc. pociągów z Chin, przynosi dla Skarbu Państwa nawet 5 mld zł. To jednak nie koniec korzyści związanych z Nowym Jedwabnym Szlakiem. Wzmocnienie roli Polski w jednym z największych obecnie projektów gospodarczych na świecie to także więcej pracy dla polskich firm – operatorów logistycznych, przewoźników czy przedsiębiorstw wyspecjalizowanych w handlu zagranicznym. A to oznacza kolejne miejsca pracy, co w okresie odbudowy gospodarki po COVID 19 - będzie bardzo istotne.

Infrastruktura, infrastruktura, infrastruktura

Jednym z największych wyzwań jest zbudowanie pozycji Polski jako hubu logistycznego Europy. Obecnie, pomimo widocznych wzrostów, większość pociągów jedynie przewozi towary przez nasz kraj, kończąc bieg w Europie Zachodniej. Z jednej strony wynika to ze stawek przewozowych i skrajnie niekorzystnego podziału frachtu. Różnica w koszcie pomiędzy transportem kontenera z Chin do Małaszewicz a oddalonych o ponad tysiąc dwieście kilometrów Duisburgiem jest bardzo niska. W przypadku transportu morskiego linie żeglugowe pracują na tym, aby koszty frachtu bardziej dostosować do liczby kilometrów. Bez wątpienia należałoby podjąć starania, żeby takie rozwiązania wprowadzić także we frachcie kolejowym. W przeciwnym razie będziemy przewozić towary przeznaczone tylko dla naszej części Europy.

Drugą bardzo istotną kwestią są inwestycje infrastrukturalne, takie jak choćby warta 4 mld zł rozbudowa terminala w Małaszewiczach. Dzięki niej przepustowość przejścia granicznego ma zwiększyć się z kilkunastu do aż 55 par pociągów na dobę. Warty odnotowania jest także rozwój rynku magazynowego, który w ostatnich latach utrzymuje się na wysokim poziomie. Jednak na obecnej sytuacji nie skorzysta również i on, gdyż nie będzie opłacalne przechowywanie towarów w Polsce z uwagi na znaczące koszty późniejszych dowozów do klientów na terenie Unii Europejskiej. Przy takim podziale frachtu taniej jest od razu przetransportować towar np. do Duisburga. Mówiąc krótko, podczas Forum Pasa i Szlaku w Pekinie, w którym udział wzięło ok. 30 głów państw, szefów rządów oraz organizacji międzynarodowych. Polska musi odrobić tę lekcję i przy najbliższej okazji zaprosić do rozmów również przedstawicieli biznesu.

Analizując dane dotyczące infrastruktury kolejowej, wyraźnie widać, że przed Polską jest jeszcze sporo pracy. Z raportu „Logistics Performance Index” przygotowanego przez Bank Światowy, w którym oceniana jest m.in. jakość infrastruktury, ale także efektywność odpraw, łatwość organizowania konkurencyjnych cenowo dostaw międzynarodowych czy możliwość śledzenia i monitorowania dostaw, Polska zajęła 28. miejsce na świecie i 17. miejsce w Europie. Niestety najgorszy wynik osiągnęliśmy w kluczowej kategorii, czyli jakości infrastruktury. Myśląc o zwiększeniu konkurencyjności polskiej infrastruktury, kluczowa wydaje się być współpraca wszystkich zaangażowanych interesariuszy, w tym również przedstawicieli biznesu. Niewątpliwie to właśnie przedsiębiorcy, dzięki swojemu zróżnicowanemu doświadczeniu, mogą nadać bardziej praktyczny wymiar planowanym inwestycjom. Z tego też względu ważne jest podjęcie dialogu.

Stawiamy na intermodal

Naturalnym rodzajem transportu, który Polska powinna wykorzystywać w dużo większym stopniu, są przewozy intermodalne. Z danych UTK wynika, że jako jedyne w obszarze transportu kolejowego notują systematyczny wzrost. W II kwartale 2020 r. osiągnęły blisko 5,5 mln ton, a praca przewozowa prawie 1,8 mld tonokilometrów. To najwyższy wynik przewozów intermodalnych w historii. Istotną część transportu intermodalnego stanowią przewozy z i do Chin.

Jednym z kluczowych elementów, niezbędnych do rozwoju transportu intermodalnego jest zapewnienie korzystnych warunków dla wszystkich rodzajów przewozów: kolejowych, drogowych, lotniczych i morskich. Ich integracja stwarza szansę dla gospodarki, zwłaszcza w ramach transportu międzynarodowego. Z jednej strony warto podkreślić dynamiczny rozwój rynku magazynowego oraz portów morskich, które stają się centralnymi punktami na Morzu Bałtyckim, z drugiej wciąż

odczuwalny jest brak zapowiadanego od lat centralnego hubu logistycznego, który mógłby zwiększyć atrakcyjność Polski jako kraju, w którym pociągi z Chin kończą bieg i z którego wysyłane są w dalszą drogę.

Biorąc po uwagę strategiczne położenie naszego kraju, mamy wszelkie argumenty, aby stać się regionalnym hubem transportowym dla krajów północnej i południowej Europy. Widząc, jak duży potencjał drzemie w tym drugim regionie, w Rohlig Suus Logistics zdecydowaliśmy się na uruchomienie nowej linii drobnicowej, łączącej Polskę, Czechy, Słowację i Węgry. Auta obsługujące codzienne połączenie LTL, rozpoczynają swoją trasę w Sosnowcu, następnie zatrzymują się w Karwinie pod Ostrawą (Czechy), Żylinie (Słowacja) i w Budapeszcie (Węgry). Kolejnego dnia wracają tą samą drogą do Polski. Czas tranzytu w jedną stronę wynosi 24 godziny. To kolejny, po otwarciu siedzib na Słowacji i Węgrzech oraz w Słowenii, Rumunii krok w naszej ekspansji zagranicznej. Łącząc to z najwyższej jakości usługą, obejmującą monitoring przesyłek, w której klient może sprawdzić statusy realizacji poszczególnych zadań: średni czas produkcji, okres kontroli jakości, odprawy celnej, przewiezienia towaru do portu czy czas samego transportu, jesteśmy w stanie zaoferować kompleksową obsługę łańcucha dostaw towarów z Chin, trafiających także poza granice naszego kraju.

Konkurencja nie śpi

Jednak nie tylko Polska chce wziąć udział w wyścigu o złoty, chiński pociąg. O prym na Nowym Jedwabnym Szlaku z Polską coraz śmielej rywalizują nasi sąsiedzi. Rosja, poprzez port w Kaliningradzie transportuje już towary w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku do portu w Hamburgu, omijając w ten sposób Polskę. Litwa buduje duży terminal kolejowy w Kownie, podobnie jak Węgry, które w miejscowości Fényeslitke, niedaleko granicy ukraińskiej, rozpoczęły budowę terminalu przeładunkowego o pojemności 1 mln TEU. Ma on służyć w dużej mierze do obsługi transportów z Chin.

Z danych PwC wynika, że w latach 2018-2022 wzrost całkowitego tonażu obsługiwanego przez polski sektor transportu ma wynieść 20 proc. W segmencie kolejowym ma on osiągnąć ok. 10 proc. Dużą rolę z pewnością odegra w tym transport międzynarodowy w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Zwłaszcza biorąc pod uwagę rosnącą liczbę pociągów z Chin, które zostały wysłane do krajów Unii Europejskiej. Pomimo braku kontenerów, który wywołał opóźnienia w dostawie towarów z Chin – zarówno w przypadku transportu morskiego, jak i kolejowego – jak również wzrost kosztów, w ubiegłym roku pobity został kolejny rekord. W czasach niepewności gospodarczej i coraz częściej występujących kryzysowych czynników zewnętrznych, jak np. pandemia koronawirusa, Nowy Jedwabny Szlak jawi się jako pociąg, do którego Polska zdecydowanie powinna wsiąść. Choć wiąże się to z ciągłym rozwojem infrastruktury czy podjęciem starań politycznych w relacji na linii Polska – Chiny, korzyści płynące z naszego udziału w projekcie są zdecydowanie wyższe.