

## DEBATA NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE

### UWARUNKOWANIA DETERMINUJĄCE DALSZY ROZWÓJ PRZEWOZÓW PRZEZ KORYTARZE KOLEJOWE I WSCHODNIE PRZEJŚCIA GRANICZNE

Polska ze swym centralnym położeniem w Europie, a także rozwiniętą siecią kolejową, zajmuje ważną pozycję strategiczną w zakresie organizacji i wykonywania międzynarodowych przewozów kolejowych między Europą a Azją. Przez Polskę prowadzi najkrótsza droga na Zachód, zapewniająca Polsce udział w systematycznie rosnącej od kilku lat wymianie towarowej między Chinami i Unią Europejską.

Przewozy kolejowe między Chinami i Unią Europejską znacznie wzrosły. Przyczyniła się do tego najważniejsza chińska inicjatywa ekonomiczna Nowy Jedwabny Szlak (NJS) i uruchomienie w jej następstwie regularnych połączeń. Inicjatywa niezwykle korzystnie wypada na tle przedsięwzięć w innych gałęziach transportu z powodu swojej konkurencyjności np. czasowej - przewozy kolejowe zapewniają transport towarów w stosunkowo niedługim czasie. Czas przewozu towarów z terminala do terminala drogą kolejową w połączeniach między Chinami i Europą wynosi około 12-19 dni. Jedną z ważniejszych tras przewozowych jest ta przedstawiona poniżej.



Źródło. Materiały OSZD

Podstawowym celem Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD), od 65 lat jest rozwijanie i doskonalenie przewozów euroazjatyckich. Naturalnym jest to, że nieodzownym elementem tego doskonalenia jest czas przewozów - zadanie dostarczania ładunków w krótszym czasie przy zachowaniu wysokiego poziomu usług i konkurencyjnych cen.

Analiza przewozów w krajach OSŻD wskazuje na wzrosty ilości przewożonych ładunków, jednak o różnej dynamice wzrostu w różnych krajach, co pozwala wnioskować, że są możliwości dalszego wzrostu, a przeszkodą ku temu są bariery na drodze przewozu ładunków w połączeniach międzynarodowych, przede wszystkim problemy na przejściach granicznych. Do pozostałych znaczących wyzwań należy zaliczyć braki w rozwoju infrastruktury na poszczególnych odcinkach korytarzy kolejowych oraz funkcjonowanie dwóch systemów prawnych regulujących przewozy. W swojej działalności OSŻD skupia się na analizie tych problemów oraz podejmuje odpowiednie działania i wydaje rekomendacje w celu udoskonalania korytarzy transportowych i likwidacji wąskich gardeł.

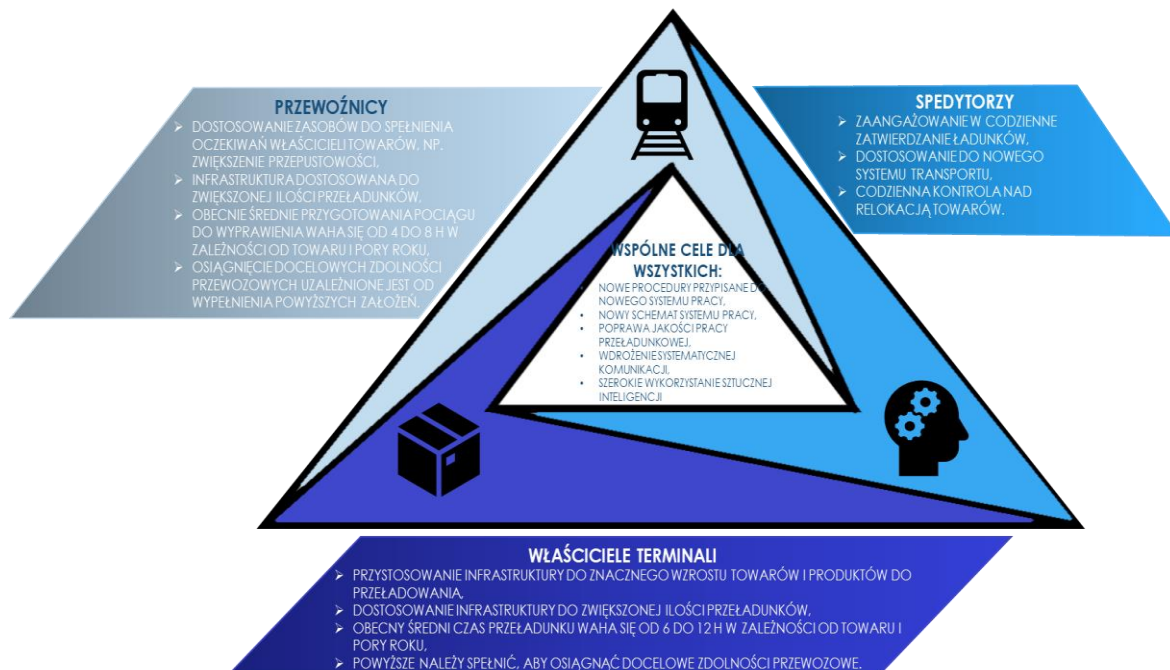
W tym kontekście niezbędne jest podkreślenie szczególnego znaczenia transportowych korytarzy kolejowych oraz kolejowych przejść granicznych leżących na wschodniej granicy Polski wynikające przede wszystkim z faktu ich usytuowania na głównej osi przewozów kolejowych Wschód – Zachód, na przedłużeniu magistrali transsyberyjskich.

Poważnym wyzwaniem dla kolejowych przewozów euroazjatyckich są ograniczenia infrastrukturalne i niewystarczające możliwości przeładunkowe polskich przejść granicznych. Szczególne znaczenie ma tutaj przejście graniczne Brześć – Małaszewicze, przez które prowadzi szlak konsolidujący większość korytarzy kolejowych z Dalekiego Wschodu, oraz możliwość odprawy mniejszej niż oczekiwana liczby pociągów w ciągu dnia spowodowanej również określoną długością pociągów kontenerowych na kolejach. Prowadzi to nie tylko do wydłużenia terminów dostaw, ale również gromadzenia kontenerów w terminalach i wzrostu kosztów.

Do czynników utrudniających przewozy należy również średnia prędkość pociągów, która w Polsce jest dwukrotnie niższa niż w na terytorium EUG, a także styk linii kolei szerokości toru 1520 mm i szerokości europejskiej 1435 mm oraz styk dwóch systemów prawa przewozowego: SMGS i COTIF, znajdujących się również na wschodniej granicy Polski. Wymagane są szczególne działania niwelujące te utrudnienia w przewozie. Przewozy towarów na kierunku wschodnim, głównie przewozy kontenerowe, prowadzone i realizowane są przez przejścia graniczne np. Brześć/Terespol, Bruzgi/Kuźnica Białostocka, Swisłocz/Siemianówka i Mamonowo /Braniewo z uwagi na zmianę szerokości toru odbywają się w systemie przeładunkowym, co stwarza konieczność zapewnienia odpowiedniej

infrastruktury i organizacji przejścia granicznego mającej na celu skrócenie czasu wykonywanych operacji.

OSŻD przywiązuje dużą wagę do rozwoju całej infrastruktury kolejowej i logistycznej na tym kierunku. **Rozbudowę infrastruktury, usprawnienie procesów technologicznych, skrócenie czasu postoju pociągów na granicy i współpracę z partnerami zza granicy wschodniej należy uznać za główne czynniki determinujące dalszy rozwój tych przewozów.** Wszelkie ułatwienia w przekraczaniu granic zwiększają konkurencyjność. Szczególnie potrzebne są inwestycje zwiększające przepustowość przejścia granicznego Brześć – Małaszewicze - **które powinno pozostać i umocnić się jako podstawowa chińska brama do Europy** oraz kolejowej infrastruktury liniowej w kierunku Wschód – Zachód. Rejon przeładunkowy Małaszewicze na najważniejszym przejściu granicznym Brześć / Terespol praktycznie osiągnął pułap swoich możliwości i pilnie wymaga rozbudowy. Do działań strategicznych zatem zaliczyć należy modernizację Rejonu Przeładunkowego w Małaszewiczach i zaplanowanie prac w taki sposób, by w jak najmniejszym stopniu odbiły się w na ograniczeniu czynności przeładunkowych. Długi czas prac mogłyby spowodować zmianę kierunku przewozów, które w perspektywie omijałyby to przejście graniczne. **Niezbędny jest z prawdziwego zdarzenia park logistyczny na Wschodniej Granicy Polski którego funkcję i zdolności zapewnią dokonywanie różnorodnych operacji, logistycznych, celnych, kontrolnych, przeładunkowych i stwarzających dodatkową wartość dla klientów i który będzie koordynował działania operacyjne w rejonie parku logistycznego Małaszewicze tj. przewoźników, spedytorów właścicieli terminali itd.**



Źródło: Materiały CARGOTOR

Oczywiście pierwszym czynnikiem decydującym o przyszłości wschodnich przejść granicznych jest sam potok ładunków odprawianych z Japonii, Chin, Korei, Indii i innych krajów Dalekiego Wschodu i Azji. W każdym razie należy dążyć, aby przejścia graniczne dysponowały stosownym zapasem zdolności przepustowej, która pozwoli im sprostać zwiększonym potokom ładunków. Ma to znaczenie dla całego połączenia, aby nie dopuszczać do powstawania zatorów, nie blokować dotrzymywania terminów dostawy i dążyć do stwarzania alternatywnych korytarzy transportowych.

Ważną rolę w rozwoju ruchu transgranicznego odgrywają „Kolejowe korytarze transportowe OSŻD”.

Schemat korytarzy przedstawia poniżej schemat.



Źródło: Materiały własne OSZD

Organizacja i rozwój transportu kolejowego w korytarzach OSŻD pozwalają w znaczący sposób usprawnić proces przekraczania granicy zarówno z technicznego, prawnego, jak i administracyjnego punktu widzenia, a tym samym znacznie skrócić czas postoju pociągów na granicach i w rezultacie ogólny czas przejazdów. Na skrócenie tego czasu i w konsekwencji na konkurencyjność, wpływ mają także ograniczone prace przeładunkowe, co pozwala na zmniejszenie nie tylko kosztów, ale również ryzyka uszkodzenia ładunków. Należy również zwrócić uwagę na konieczność podejmowania ciągłych działań inwestycyjnych mających na celu poprawę stanu technicznego korytarzy, w tym przywrócenie pierwotnych parametrów eksploatacyjnych, ogólną poprawę stanu technicznego nawierzchni kolejowej i modernizację połączeń celem dostosowania odcinków korytarzy do wymaganej prędkości.

Każdy z korytarzy posiada dokumentację szczegółowo określającą jego parametry eksploatacyjne, przejścia graniczne, zdolności przepustowe, potrzeby i plany dalszego

rozwoju. W tym celu podpisane zostało dla każdego korytarza „Memorandum o współpracy w zakresie technicznego, operacyjnego i handlowego rozwoju korytarza kolejowego OSZD”, które zobowiązuje jego uczestników do zapewnienia stosownych warunków do utrzymania i rozwoju danego korytarza.

Najbardziej konkurencyjnymi w zakresie kosztów przewozów, a także bezpieczeństwa szlaków towarowych na trasie pomiędzy Chinami i UE są korytarze transsyberyjskie z uwagi na wypracowane regulacje międzynarodowe, odprawy celne i procedury. Czynnikiem sprzyjającym jest wspólny obszar gospodarczy, do którego przynależy Rosja, Kazachstan i Białoruś. Na uwagę zasługuje również fakt wsparcia chińskiego rządu dla korytarzy transsyberyjskich.

W kontekście regulacji międzynarodowych warto odwołać się do przykładu sukcesywnie rozwijanego Międzynarodowego Transkaspjskiego Korytarza Transportowego, który można rozpatrywać jako alternatywę dla korytarzy transsyberyjskich. Organizacja przewozów wymaga zastosowania złożonych rozwiązań intermodalnych spowodowanych koniecznością wielokrotnych przeładunków i co najmniej jednej przeprawy promowej. Dla Polski korytarz ma znaczenie ze względu na potencjał wydłużenia tras poprzez linię szerokotorową do terminalu Sławków. Od kilku lat przez Kazachstan, Azerbejdżan i Gruzję prowadzone są prace nad ułatwieniami w handlu kontenerowym. W tym zakresie zostały zredukowane taryfy kolejowe i zmniejszono podatki oraz opłaty tranzytowe i prowadzone są prace nad zharmonizowaniem dokumentacji przewozowej z uwzględnieniem odcinków wykonywanych transportem wodnym.

W sferze organizacyjno-prawnej doskonalenia przewozów Wschód-Zachód-Wschód kamieniem milowym było opracowanie przez OSZD wraz z CIT wspólnego listu przewozowego SMGS/CIM, dającego możliwość realizowania przewozów międzynarodowych pomiędzy stronami SMGS i COTIF bez potrzeby wymiany dokumentów na granicy. Ponadto, ten list przewozowy jednocześnie spełnia funkcję dokumentu celnego, co pozwala z kolei skrócić czas oczekiwania ładunków na granicy i zmniejszyć koszty. Należy to rozwiązanie rozwijać dążąc do zwiększania liczby transportów odprawianych z zastosowaniem wspólnego listu przewozowego. Jego wykorzystanie jest pierwszym krokiem na drodze do zapewnienia prawnej interoperacyjności przepisów CIM i SMGS, które wciąż są uzgadniane i doskonalone we współpracy z Komisją Gospodarczo-Społeczną Narodów Zjednoczonych ds. Azji i Pacyfiku (UNESCAP), Światowym Związkiem Pocztowym (UPU) czy Światową Organizacją Celną (WCO).

Aby jednak można było pełniej korzystać z możliwości, jakie dają przewozy z Chin do Unii Europejskiej, należy zwrócić uwagę na wartość operacji hubowych i ich dokonywanie na terenie polski. W Centrum logistycznym koncentrują się wszelkie operacje związane z usługami przeładunkowymi, odprawami celnymi, procesami dystrybucji (konsolidacji, dekonsolidacji, magazynowania, miksingu) i inne. Tego typu operacje dokonywane na terenie polski mają istotne znaczenie dla budżetu państwa. W tym zakresie należałoby dążyć do obsługiwaną napływających towarów przez polski sektor transportowy i polskie firmy logistyczne.

Znaczący udział w przewozach towarowych mają również przewozy bezprzeładunkowe przez przejście graniczne Izow/Hrubieszów. W 2019 roku PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. uruchomiła pierwszy pociąg kontenerowy z Chin do Polski. Odległość wynosiła 9477 km - czas przejazdu pociągu kontenerowego na tej trasie wyniósł zaledwie 12 dni. Z sukcesem przewozy te są rozwijane.

Wybór linii szerokotorowej LHS wynika z jej zalet, związanych z brakiem konieczności przeładunków na granicy Unii Europejskiej, możliwością przewożenia ciężkich pociągów towarowych i długich pociągów kontenerowych a także znaczącym potencjałem logistycznym Euroterminalu Sławków. **W tym kontekście ważna jest dalsza modernizacja samej linii (mijanki, systemy sterowania itd., co notabene jest z sukcesem dokonywane i Euroterminalu Sławków stwarzając z niego wielofunkcyjne oferujące pełny pakiet usług logistycznych, zdigitalizowane Centrum Logistyczne mające przy tym sprawną i wydajną infrastrukturę drogową dla przewozów pierwszej i ostatniej mili transportem samochodowym.**

Spoglądając na mapę sieci kolejowej, można zauważyć, że na jeszcze lepsze wykorzystanie potencjału przewozowego linii w handlu z Dalekim Wschodem pozwoliłoby także **alternatywne do połączenia kolejowego na Ukrainę połączenie linii LHS z szerokotorową koleją białoruską.**

Dla kolejowych przejść granicznych położonych na wschodzie Polski najważniejsze jest zapewnienie im odpowiedniego potoku ładunków i proporcjonalnie do niego aktualizowanie ich zdolności przepustowej, tak aby w łańcuchu przewozowym nie pojawiły się żadne wąskie gardła. Ponadto nie należy zapominać o bezpośredniej działalności ofertowej przewoźników. Tutaj działają zasady konkurencji, również pod względem optymalizacji warunków nie tylko taryfowych, ale i technicznych, terminów dostawy, niezawodności i usług dodatkowych czy organizacji całego procesu przewozu. W tym zakresie należy dbać np. o dostępność poprawnej informacji dotyczących parametrów



techniczno-eksploatacyjnych zarówno dróg kołowych, jak i tras kolejowych, które uległy znacznej poprawie po przeprowadzonych pracach modernizacyjnych w celu weryfikacji potencjalnie błędnych szacunków czasu dostawy i kosztów.

W zależności od miejsca przeznaczenia, towary z Chin i krajów Dalekiego Wschodu mogą być także przewożone innymi alternatywnymi trasami, z pominięciem tranzytu przez Polskę. Istniejące bądź będące na etapie prób, połączenia z wykorzystaniem komunikacji promowej przez Morze Kaspijskie i Morze Czarne stanowią realne warianty dla przewozów Wschód-Zachód. Intensywnie rozwijająca się infrastruktura transportowa, jak również coraz większa konkurencja na rynku przewozów sprawiły, że kraj tranzytowy wybierany jest już nie tylko ze względu na swoje położenie geograficzne i odległość do kraju tranzytującego, ale również warunki ekonomiczne realizacji świadczonych usług tranzytowych i poziom ich realizacji. Zaplecze trazytowe Polski wciąż nie jest wystarczające, pomimo dogodnego położenia geograficznego i przebiegu korytarzy transportowych. Innym przykładem jest północny równoleżnikowy korytarz transportowy, stwarzający konkurencję dla polskich szlaków kolejowych z uwagi na krótszy czas przewozu połączeniem kolejowo-promowym nawet przy konieczności przeładunku lub zmiany wózków na przejściu granicznym, a także na kilkukrotnie niższy koszt przewozu.

Wpływ na wielkości przewozów przez wschodnie granice Polski ma również organizacja przewozów, w tym wykorzystanie centrów logistycznych, do redystrybuowania ładunków na inne kierunki, np. na Południe. **( w Mojej ocenie potrzeby jest hub logistyczny centralnie położony skupiający przewozy wschód zachód i północ – południe).** Na uwagę zasługuje również brak wpływu kolei na wybór środków transportu przed nadawców i odbiorców poza granicami Polski, brak długoterminowej polityki handlowej, zbyt wolne odnawianie taboru wagonowego dla przewozów towarowych oraz wyższa konkurencyjność cenowa transportu drogowego. Łącuchy globalne wymagają współpracy różnych rodzajów transportu. **Dla rozwoju kolei współpraca z transportem drogowym dla rozwoju przewozów intermodalnych jest konieczna. Wymagane są tutaj zachęty ekonomiczne dla przedsiębiorców z sektora transportu drogowego.**

Mówiąc o uwarunkowaniach determinujących dalszy rozwój wskazać należy następujące czynniki:

- wzmacnianie orientacji rynkowej,
- elastyczna polityka taryfowa,
- doskonalenie logistycznych systemów informacyjnych, umożliwiających pełną informatyzację działalności przewozowej kolei oraz obsługi klientów,

- rozwój możliwości elektronicznej wymiany danych z innymi kolejami, umożliwiającą szybką awizację przesyłek i przekazywanie dokumentów przewozowych, zwłaszcza w przewozach tranzytowych,
- prace nad zwiększeniem dopuszczalnych prędkości pociągów towarowych w przedziale 80-120 km/g i maksymalnego dopuszczalnego obciążenia na oś do 25 t..
- dążenie do zwiększenia konkurencyjności przewozów kolejowych w stosunku do transportu drogowego,
- dążenie do zmniejszenia kosztów korzystania z infrastruktury kolejowej - wymagana jest aktywna polityka prowadząca do obniżenia stawek dostępu o 30- 40 %
- poprawa stanu technicznego linii kolejowych, w tym wydłużanie długości użytecznych toru np. w Małaszewiczach do 1050 km lub prowadzenia długich pociągów kontenerowych,
- skrócenie operacji na przejściach granicznych i procedur kontrolnych do 24 godzin,
- aktywne wykorzystanie automatycznej zmiany rozstawu kół, 1520 / 1524 i 1435. W tym polskiego rozwiązania POLSUW.

Pomimo powyższego w celu usprawnienia przewozów kolejowych niezbędnym wydaje się opracowanie holistycznego planu działań w celu płynnego przekraczania przejść granicznych. Szczególną uwagę należałoby zwrócić na zebranie danych statystycznych dotyczących czasu postoju ładunków na granicy, określenie norm czasowych dla każdego przejścia granicznego, opracowanie programu krajowego ukierunkowanego na usprawnienie przejść granicznych, wsparcie w podpisaniu i ratyfikacji Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej oraz sprzyjanie szerokiemu wykorzystaniu ujednoliconego listu przewozowego CIM/SMGS. Szerzej powinno się zmierzać do międzysystemowego zharmonizowania i unifikacji kolejowego prawa, co w dłuższej perspektywie wzmocni konkurencyjność transportu kolejowego i wpłynie na ograniczenie barier w przewozach wschód - zachód

Do wspomagających inicjatyw warto byłoby zaliczyć również organizację konferencji lub forum poświęconych przekraczaniu granic jako miejsc wymiany poglądów i budowy relacji biznesowych o charakterze międzynarodowym. Np. w ramach swojej działalności np. OSŹD organizuje corocznie konferencje kolei członkowskich z klientami, na których zawierane są kontrakty i uzgodnienia wielkości transportów oraz trasy ich przewozów. Mają one zasadniczy wpływ na obciążenie poszczególnych przejść granicznych.

Mirosław Antonowicz