

Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.

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

Towarowe przewozy kolejowe – kontenery zamiast węgla

Położenie geopolityczne Polski często w dziejach było dla nas przekleństwem, gdy z różnych stron naciskały na nas wrogie mocarstwa. W XVII w. ten nacisk doprowadził do upadku I Rzeczypospolitej, a w XX w. spadła na nas pożoga II wojny światowej i komunizmu. Teraz jednak to położenie daje nam ogromną szansę, aby Polska zaczęła odgrywać znacznie większą rolę w światowej wymianie handlowej niż to się dzieje obecnie. Żeby jednak wykorzystać swoje geograficzne atuty, musimy rozwinąć infrastrukturę transportową, a patrząc jeszcze szerzej – logistyczną, której istotną częścią jest kolej.

Polska leży na skrzyżowaniu ważnych międzynarodowych szlaków handlowych. Spośród dziewięciu paneuropejskich szlaków sieci TEN-T, aż trzy przebiegają przez nasz kraj: jeden od Morza Bałtyckiego do Morza Adriatyckiego, drugi – od Bałtyku do Morza Północnego, a trzeci od Terespoli i Małaszewicz do Adriatyku (port Koper). Co też jest ważne, Polska jest krajem granicznym UE, gdzie styka się kolej normalnotorowa z szerokotorową, a przygraniczne Małaszewicze są z tego powodu najważniejszym europejskim punktem na trasie Nowego Jedwabnego Szlaku. Wyzwaniem dla nas jest to, aby Polska stała się krajem bardziej konkurencyjnym dla operatorów logistycznych, aby przez nasz kraj przepływał jeszcze większy potok ładunków i żeby były one u nas obsługiwane, a jak najmniej powinny być przewożonych do innych państw tylko na zasadzie tranzytu.

Kolej towarowa w Polsce potrzebuje swego rodzaju restrukturyzacji, musi się przygotować na to, że stopniowo będzie spadać podaż węgla skoro nasza energetyka ma być poddana procesowi dekarbonizacji. Do 2050 roku mają zostać zamknięte ostatnie kopalnie, a trzeba mieć świadomość, że obecnie węgiel to między 30% a 40% wszystkich ładunków wożonych pociągami. Kolej musi je czymś zastąpić. Pod znakiem zapytania stoi też przyszłość przewozów rud i gotowych wyrobów metalowych. Jeśli nie zmienią się tendencje w europejskiej gospodarce, to może dojść do znacznego ograniczenia działalności przemysłu stalowego w UE i dalszego spadku popytu na usługi kolei ze strony hutnictwa. Tę lukę również trzeba wypełnić.

Jest w praktyce tylko jedna możliwość, jeden kierunek w jakim powinna zmierzać kolej w Polsce – musi nastawić się na rozwijanie przewozów intermodalnych, wykonywanie usług logistycznych, gdyż to są segmenty rynku, które na pewno będą się w kolejnych latach i dekadach rozwijać. Polska kolej powinna więc zmierzać ku modelowi istniejącemu w Europie zachodniej, gdzie przewozy intermodalne stanowią co najmniej 50% rynku (często nawet więcej niż 70%), a u nas jest to około 10%. Jak to osiągnąć? Przez odpowiednie działania prawne, organizacyjne, przez inwestycje infrastrukturalne i taborowe, które będą wspierały rozwój segmentu intermodalnego w Polsce i przejęcia przez nasz kraj roli hubu logistycznego dla Europy.

Gospodarka przechodzi na kontenery

Rozwój kolejowego transportu towarowego musi być ukierunkowany w Polsce na intermodal, gdyż takie są realia rynkowe. Tak się szczęśliwie złożyło, że procesowi dekarbonizacji gospodarki towarzyszy jej konteneryzacja. Kolej może więc w miarę szybko zmienić swój charakter. W Grupie PKP CARGO ten proces już się dokonuje, bo jeszcze kilka lat temu segment intermodalny zapewniał nam około 5% pracy przewozowej, a w roku 2020 osiągnęliśmy pułap około 20%. Nawet jeśli weźmiemy pod uwagę to, że zmniejsza się rynek przewozów towarów masowych, to od prawie 10 lat utrzymuje się wysoka dynamika wzrostu rok do roku po stronie intermodalu.

Przewozy kontenerów, samochodów i innych niekonwencjonalnych ładunków są zresztą bardziej dochodowe od wożenia towarów masowych. To głównie dlatego, że z reguły te pierwsze wozi się na o wiele dłuższe odległości, co zapewnia większą pracę przewozową, co pozwala generować wyższe przychody i zmniejszać koszty jednostkowe.

Konteneryzacja gospodarki jest przejawem zmiany modelu funkcjonowania łańcuchów dostaw, które są coraz bardziej rozbudowane, łączą setki przedsiębiorstw z różnych państw. To powoduje, że konkurencja międzynarodowa nie polega tylko na konkurowaniu państw i ich gospodarek, ale całych łańcuchów dostaw. I jeśli Polska chce utrzymać, a nawet wzmocnić tempo swojego rozwoju gospodarczego musi się stać ważnym ogniwem międzynarodowych łańcuchów dostaw, a więc wspomnianym wcześniej hubem dla Europy z silnym sektorem kolejowym bez którego ten plan nie ma żadnych szans powodzenia. Czy uda nam się ten cel osiągnąć w perspektywie 2030 roku? Tak, tylko musimy działać jako państwo szybko i skutecznie.

Polska kolej wymaga zmian w systemie prawnym, aby jak najwięcej ładunków trafiało na tory. Celem UE jest to, żeby w 2030 roku 30% towarów było wożonych pociągami. W Polsce ten wskaźnik wynosi około 11-12%, więc osiągnięcie współczynnika 30% w niecałe 10 lat wydawać się może mało realne, ale trzeba do niego dążyć.

Jednym z niezbędnych narzędzi służących wzrostowi znaczenia sektora kolejowego w transporcie towarowym jest otoczenie prawne, kształt polityki transportowej państwa. W niektórych aspektach kolej jest w gorszej sytuacji niż transport samochodowy. Dotyczy to np. opłat za dostęp do infrastruktury. Koszty ponoszone przez przewoźników samochodowych za korzystanie z dróg publicznych są znacząco niższe niż te, które ponoszą przewoźnicy kolejni. Należałoby też dokonać przeglądu polskich i unijnych aktów prawnych i odbiurokratyzować kolej, aby wspierać tę gałąź transportu.

Rozwój kolei, przenoszenie ładunków z dróg na tory, jest zgodne z celami unijnej polityki klimatycznej. Państwo powinno więc tworzyć takie regulacje prawne i rozwiązania organizacyjne, które będą wspomagały ten proces i nie chodzi to o sztuczne sterowanie rynkiem, ale wyrównanie szans konkurencyjnych między transportem drogowym a kolejowym.

Infrastruktura to fundament

Jednym z takich narzędzi w rękach państwa jest rozwijanie infrastruktury liniowej i punktowej. PKP Polskie Linie Kolejowe realizują Krajowy Program Kolejowy o wartości 70 mld zł. To największy w historii program inwestycyjny na kolei, który polega przede wszystkim na modernizacji wielu tysięcy kilometrów tras kolejowych. Dużą korzyść odniosą z tego także przewoźnicy towarowi, bo na wielu trasach wzrośnie prędkość handlowa pociągów, większy będzie dopuszczalny nacisk na oś. Już to spowoduje podniesienie konkurencyjności kolei wobec transportu samochodowego. Część inwestycji realizowanych w KPK jest wprost dedykowana przewozom towarowych, tak jak to ma miejsce w przypadku choćby modernizacji i rozbudowy tras kolejowych prowadzących z i do portów w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie-Świnoujściu.

Dla sektora towarowego korzystnie prezentuje się projekt budowy nowych linii kolejowych z myślą o obsłudze połączeń do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Te trasy odciążą bowiem istniejące drogi żelazne, bo wiele pociągów pasażerskich zwolni na nich miejsce i będzie można ekspediować tamtędy składy towarowe.

Oprócz tego wskazane byłoby także zbudowanie nowych tras kolejowych z myślą o przewozach towarowych lub przynajmniej dobudowanie dodatkowego toru na istniejących liniach po którym poruszałyby się składy cargo. Innym pożytecznym rozwiązaniem byłoby wybudowanie towarowych obwodnic niektórych miast, żeby pociągi omijały zatłoczone stacje. Przykładem takiego projektu jest towarowa obwodnica Płocka do której budowy przymierza się PKP PLK.

Prowadzone obecnie inwestycje, jak i te, które będą realizowane po 2023 roku mają przyczynić się – według deklaracji Ministerstwa Infrastruktury – do tego, że pociągi towarowe będą mogły jeździć z prędkością co najmniej 100 km/h na szlakach ujętych w sieci TEN-T. Na wielu odcinkach ta prędkość sięgnie 120 km/h, czyli tyle, ile wynosi

teraz maksymalna prędkość składów towarowych. Osiągnięcie takich parametrów na pewno spowodowałoby, że polska kolej znacznie podniosłaby swoją konkurencyjność.

Jednak nie tylko prędkość składów jest ważna. Sama modernizacja linii kolejowych to za mało, potrzebujemy także gęstszej sieci infrastruktury punktowej, czyli przede wszystkim terminali intermodalnych i multimodalnych, gdzie będzie można obsłużyć każdy rodzaj ładunków. Sieci terminali jest w Polsce kilka razy mniej gęsta niż na Zachodzie w przeliczeniu na 100 km sieci kolejowej. W rezultacie wiele milionów ton ładunku nie trafia na pociągi, gdyż nie można ich szybko dowieźć lub odebrać z terminala kolejowo-drogowego, który jest dla klientów zlokalizowany zbyt daleko. Odpowiednio wyposażony, nowoczesny terminal zapewni kompleksową obsługę towarów, nie tylko ich przeładunek i załadunek, ale także np. przepakowanie, przechowanie, rozdzielenie na mniejsze przesyłki, dowóz samochodami na pierwszej i ostatniej mili, odprawę celno-skarbową i ubezpieczenie. Terminale z połączeniami kolejowymi powinny istnieć także przy portach rzecznych, gdyż żegluga śródlądowa może być w przyszłości dynamicznie rozwijającym się segmentem transportu.

Nie można zapominać również o bocznicach kolejowych. Wiele z nich zostało w ostatnich kilkudziesięciu latach zlikwidowanych i trzeba je odtworzyć. Bocznice razem z rampami i innymi elementami do obsługi pociągów i samochodów trzeba budować także w innych miejscach, które zostaną wskazane po ich dokładnej analizie. Tak, aby skrócić przedsiębiorstwom drogę do kolei, co skłoni je do korzystania z transportu szynowego. Terminale i niektóre bocznice mogą nadawać się choćby do realizowania przewozów naczeł samochodowych – tego typu usługi także w Polsce osiągają coraz wyższy popyt, zwłaszcza gdy mówimy o transportach międzynarodowych na dłuższych trasach. Rozwój tego segmentu był jednym z powodów powołania polsko-litewskiej spółki kolejowej przez PKP CARGO i LTG Cargo.

Grupa PKP CARGO daje przykład

Dla sektora kolejowego duże znaczenie ma rozwój ruchu na Nowym Jedwabnym Szlaku. Co prawda największy potok ładunków będzie płynął cały czas przez porty morskie, ale NJS będzie też zyskiwał na znaczeniu. W 2020 roku na trasie Chiny-UE przewieziono pociągami prawie 550 tys. TEU, z czego ponad 60% stanowił eksport z Dalekiego Wschodu do Unii. W stosunku do 2019 roku przewóz ładunków w TEU po Nowym Jedwabnym Szlaku wzrósł o ponad 60%. Oczywiście, rok 2020 był wyjątkowy, bo z racji epidemii koronawirusa i lockdownu wiele firm zrezygnowało z usług armatorów morskich na rzecz kolei, aby szybciej odbudować łańcuchy dostaw między Azją a UE. Tym niemniej w kolejnych latach ruch pociągów na NJS ma dalej utrzymywać tendencję wzrostową.

To oznacza, że powinno rosnąć znaczenie Polski w handlu chińsko-unijnym. Najkrótsza, czyli najbardziej optymalna droga z Chin do UE, wiedzie przez

Małaszewicze. Przez granicę polsko-białoruską przejeżdża obecnie ponad 90% składów zmierzających z Chin do UE lub w drugą stronę. Dlatego CARGOTOR, spółka z Grupy PKP CARGO, chce się przygotować do większych przewozów na NJS i w tym celu będzie realizować projekt budowy Parku Logistycznego Małaszewicze.

Na obszarze 30 ha kosztem ponad 3 mld zł (środki będą pochodziły głównie z funduszy unijnych i budżetu państwa) zostanie zmodernizowana i rozbudowana infrastruktura kolejowa i drogowa, terminalowa, aby zwiększyć przepustowość największego już teraz suchego portu w UE. Po zakończeniu tej inwestycji znacznie wzrosną możliwości operacyjne Małaszewicz. Obecnie po szerokim torze obsługuje się tu statystycznie ponad 14 składów na dobę, wyższe statystyki dotyczą toru normalnego. Po zakończeniu budowy Parku Logistycznego, co nastąpi w 2026 roku, po szerokim torze będzie obsługiwanych do 55 składów na dobę. W dodatku Park będzie mógł przyjmować znacznie dłuższe pociągi niż teraz, bo nawet ponad tysięczmetrowe. To przełoży się na zwiększenie ilości obsługiwanych kontenerów, które będzie można kierować do innych miejsc w Polsce i w całej Europie.

Przykładem innej potrzebnej inwestycji jest projekt centralnego terminala multimodalnego w Zduńskiej Woli-Karsznicach. PKP CARGO widzi zasadność tej inwestycji, gdyż terminal znajdzie się w środku Polski, na przecięciu szlaków handlowych północ-południe i wschód –zachód, i dlatego się w nią zaangażowało.

Terminal o przepustowości co najmniej ponad 200 tys. TEU w Zduńskiej Woli, rozbudowa Małaszewicz i innych terminali, budowa nowych centrów logistycznych zapewnią Polsce wykorzystanie naturalnych przewag konkurencyjnych. Teraz około 70% towarów w ruchu międzynarodowym przejeżdża przez Polskę tranzytem, więc nie mamy z tego wielu korzyści poza opłatami przewozowymi. Naszym celem powinno zaś być to, aby większość towarów była w Polsce obsłużona, aby to Polska na tym zarabiała – zarówno budżet państwa, jak i przedsiębiorstwa.

Wiemy, jak to osiągnąć, ale trzeba szybko działać, gdyż konkurencja na tym rynku jest bardzo ostra i wielu krajom zależy na tym, żeby ładunki były ekspediowane trasami omijającymi Polskę.

Rozwój transportu kolejowego to polska racja stanu.

Czesław Warsewicz