

DEBATA NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE

Małaszewicze bramą Wschodu do Unii Europejskiej

W ubiegłym roku minęło 30 lat odtworzenia samorządu gminnego w III RP oraz 20 lat rozpoczęcia restrukturyzacji PKP.

Jest to moim zdaniem wystarczający czas na podsumowania i wnioski, co do osiągnięcia rezultatów tych przedsięwzięć.

Samorząd okazał się najbardziej udaną reformą w wolnej Polsce, chociaż musi niepokoić pogłębianie się dysproporcji i brak zrównoważonego rozwoju, natomiast procesy przekształcania kolei zachodzą w mojej ocenie znacznie mniej sprawnie.

Obserwując Małaszewicze na przestrzeni tych 30 lat, które przysparzały i przysparzają budżetowi państwa każdego roku około 1% dochodów (cła, akcyza, VAT), trudno oprzeć się wrażeniu, że to ciągle niewykorzystana w pełni szansa naszego położenia między wschodem a zachodem Europy na Paneuropejskim szlaku A-2.

Jeszcze przed komercjalizacją PKP suchy port Małaszewicze często porównywany był do morskiego portu w Gdyni co do ilości przeładunków (10 mln ton rocznie) i momentami zatrudniał ponad 5 tysięcy pracowników, co w naturalny sposób silnie oddziaływało na graniczny mikroregion terespolski.

Dyrekcja Rejonów Przeładunkowych w Małaszewiczach (ok 200 km torów na 300 ha), jako osobna jednostka w strukturach PKP nieporównywalnie bliżej współpracowała z kolejami brzeskimi dla usprawniania przeładunków głównie towarów masowych i paliw gdzie po drugiej stronie granicy znajduje się bliźniacza infrastruktura przeładunkowa.

Niestety port małaszewicki, wybudowany w latach pięćdziesiątych ubiegłego stulecia, systematycznie dekapitalizował się, a przestarzałe rozwiązania techniczne bardzo ograniczają jego możliwości. Na to nakładają się jeszcze niereformowalne procedury graniczne, które skutecznie utrudniają sprawny przejazd pociągów z towarami.

Na szczęście w latach 90-tych część terminali kolejowych wydierżawiono prywatnym firmom i pojawiły się pierwsze bocznice i terminale prywatne, które okazały się znacznie sprawniejsze, skuteczniejsze i o szerszym zakresie działalności gospodarczej, poza oczywiście przeładunkami.

To właśnie te firmy wielokrotnie kolejarzom pokazały, że nie ma rzeczy niemożliwych i że przy niewielkich nakładach kapitałowych i pomysłowości można robić więcej i sprawniej.

Początki komercjalizacji rynku kolejowego dla Małaszewicz nie były łatwe, bowiem miałem wrażenie że nikt ich nie chce, a jak już trafiły w struktury Cargo, nadal często zmieniający się prezesi ,nie umieli zapomnieć o pozycji monopolistycznej w gospodarce rynkowej. Nadal nie było gospodarza pomimo stworzenia spółki córki, która zajmowała się zarządzaniem rozległej infrastruktury jak i przeładunkami. Na odtwarzanie majątku przeznaczano symboliczne kwoty, a cały zysk w postaci dywidendy zabierała "spółka matka".

Doraźnie między torami pojawiały się różne place składowe , których bardzo brakowało i to bez poszanowania zasad ochrony środowiska; dominowała tymczasowość z jednym wyjątkiem wybudowaniem terminala kontenerowego. Nowi przewoźnicy i firmy prywatne były traktowane jako niepożądana konkurencja .

Nigdy do końca nie rozwiązany problem podstawiania wagonów normalnotorowych do przeładunku sprawił, że z rejonu Małaszewicz coraz więcej towarów zaczęło wyjeżdżać na kołach.

Dziś jest to kilkaset Tirów dziennie. Ładunki do Małaszewicz przyjeżdżają zatem ze Wschodu pociągami a po przeładunku w Małaszewiczach jadą dalej w znacznej mierze samochodami.

Dopiero wymuszone przez instytucje europejskie rozdzielenie terminali przeładunkowych i stworzenie Zarządcy infrastruktury Skarbu Państwa, będącej w wieczystym użytkowaniu PKP Nieruchomości S.A. i w 30 letniej dzierżawie PKP Cargo (trzeba przyznać ,że dość karkołomna konstrukcja prawna), nieco sytuację poprawiło w zakresie doraźnych, koniecznych remontów.

Niestety spółka CARGOTOR Sp. z o.o, z niezrozumiałych względów nadal pozostaje w strukturach PKP Cargo S.A, gdzie Skarb Państwa posiada jedynie 33% akcji.

Nowego znaczenia nabrały Małaszewicze , kiedy pojawiła się inicjatywa chińska odtworzenia tzw Nowego Szlaku Jedwabnego , a w ślad po podpisaniu porozumienia strategicznego, pojawiły się u nas liczne delegacje z Chin, zapowiadające podwajanie co dwa lata ilości kontenerów, które chcą przewozić do UE właśnie przez Małaszewicze. Odnosiłem wrażenie , że Ministerstwo Infrastruktury i władze PKP z dużym dystansem traktowały te zapowiedzi.

Wcześniejsze liczne strategie rozwoju Małaszewicz w których czynnie uczestniczyłem, niezbyt pasowały do nowego wyzwania i dopiero kilka lat temu, za czasu rządów obecnej koalicji, rozpoczęły się prace planistyczne nad gruntowną modernizacją portu przeładunkowego w Małaszewiczach.

Pierwotne założenia zostały na szczęście podwojone w zakresie przepustowości składów towarowych, bowiem ilość składów chińskich wzrasta nawet bardziej niż zapowiadano.

Alternatywne, sugerowane propozycje tranzytu przez Polskę okazały się dużo mniej atrakcyjne, bowiem nie zjeżdża się z głównego szlaku dla przekroczenia granicy, by później do niego wracać, tym bardziej, że ten "nowy szlak jedwabny" dotyczy skoordynowanych działań kilku innych państw, a mianowicie Rosji, Kazachstanu i Białorusi.

Zamierzenia dotyczące portu przeładunkowego w Małaszewiczach zyskały akceptację przedstawicieli Komisji Europejskiej, którzy gościli w Małaszewiczach i doceniali wagę przedsięwzięcia i podkreślali, że bez usprawnienia tego punktu na mapie już Eurazji, niewiele towarów do państw Unii będzie mogło docierać tranzytem przez Polskę (dziś jest to ok 1,5% wszystkich towarów, które w większości dostarczane są drogą morską).

Dziś planowana inwestycja wydaje się być najlepszą z punktu widzenia państwa uwzględniając jej efektywność.

Czterokrotne zwiększenie ilości par pociągów, to czterokrotnie większe dochody budżetu państwa (5% cła unijnego zostaje w kraju, w którym dokonuje się odprawy), w roku 2019 wyniosły one 4,5 mld PLN.

A jeżeli w najbliższym czasie usprawnilibyśmy odprawy celne i graniczne, chińczycy bardzo oczekują "jednego okienka" i zwiększyli ilość odpraw na granicy (dziś jest to kilka % tego, co przejeżdża, a pozostałe odprawy celne są robione gdzieś za granicą), to mamy przysłowiową kurę znoszącą złote jajka.

Mierzeja wiślana, czy CPK nigdy nie zapewnią takiej rentowności.

Drugim wyzwaniem jest pilne dokończenie modernizacji szlaku kolejowego E-30, by zwiększyć prędkość handlową pociągów towarowych przez Polskę, która jest na poziomie 25km/h (tj prędkość roweru).

Pociąg od granicy chińskiej przebywa 7000 km w 9 dni, tranzyt przez Polskę, której szerokość jest około 700 km zajmuje około 2-3 dni.

Trzecią pilną sprawą, jest logistyka. Warto rozważyć oprócz niezbędnych wyzwań infrastrukturalnych koordynację z PKP odpraw granicznych, by wszystkie służby robiły to w jednym czasie, a nie osobno jak to jest teraz. To też ma ogromny wpływ na przepustowość, na której nam powinno zależeć najbardziej.

Czwartym wyzwaniem jest bardziej partnerskie traktowanie terminali prywatnych, które dają możliwości zwiększenia przewozów dla Cargo. Ta konkurencja musi być na zdrowych zasadach dla wspólnego pożytku.

Po piąte konieczna jest stabilizacja sposobu zawiadywania tą infrastrukturą oraz kadr, z czym w ostatnich latach jest trochę lepiej; bowiem aby ogarnąć temat Małaszewicz potrzeba dużo czasu, a siedziba firmy CARGOTOR Sp. z o.o - zarządzającej tą infrastrukturą powinna być na miejscu w Małaszewiczach, a nie w Warszawie.

W ogóle CARGOTOR Sp. z o.o to powinien być osobny podmiot gospodarczy w postaci spółki Skarbu Państwa, w ostateczności może być w strukturach spółki PKP PLK S.A (coś na wzór dawnej DRP), aby zapewnić równe warunki wszystkim podmiotom gospodarczym.

Oddanie portu w Małaszewiczach w struktury PKP Cargo S.A, przy planowanym jednoczeniu się z Unią Europejską, uważam za nieporozumienie.

Siedziba spółki PKP Cargo Terminale Sp. z o.o pod Rzeszowem to też błąd, który trudno zrozumieć, skoro większość dochodowych terminali i 60 % pociągów towarowych przejeżdża przez wschodnią granicę właśnie tutaj w Małaszewiczach.

Nie zakładam, by restrukturyzacja miała na celu kosztem zdrowych firm utrzymywać nierentowne, bo to się nie ma prawa udać w dłuższej perspektywie. Dobry gospodarz swego majątku powinien doglądać na miejscu każdego dnia.

Nie wystarczy z fragmentu przedsiębiorstwa państwowego zrobić spółkę prawa handlowego by weszła na nowe tory, bowiem pracownicy ze swoją mentalnością pozostają w okresie słusznym minionym i zupełnie nie są zainteresowani efektami swojej pracy bez stosownych motywacji.

Po szóste modernizacja portu w Małaszewiczach nie przewiduje nowych połączeń drogowych, a te dzisiejsze już są na skraju wydolności, a na dodatek przebiegają przez gęsto zaludnione miejscowości.

Jedyna droga do terminali, służb celnych i fitosanitarnych jest w części publiczną drogą gminną, dalej zakładową w terenach zamkniętych PKP.

Trudno taką sytuację wyobrazić w przyszłości, bowiem czterokrotne zwiększenie par pociągów, zapewne wygeneruje geometryczny wzrost TIR-ów (na każdym składzie kolejowym jest około 60 kontenerów). Chyba, że kolej w Polsce będzie przejmować te kontenery na wagony, aby nie jechały, tak jak dotychczas samochodami.

Ten projekt należy pilnie uzupełnić o nową drogę, bowiem Park logistyczny musi mieć w przyszłości połączenie z przyszłą autostradą A-2, która w linii prostej będzie odległa o 5 km od Małaszewicz.

Proponowana przez nas droga będzie przechodzić przez teren trzech sąsiednich gmin i oba szlaki eurazjatyckie musi połączyć adekwatna do przedsięwzięcia, droga dla ruchu ciężkiego kategorii ponadlokalnej.

Wielce niezrozumiała i krzywdząca społeczności lokalne jest nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym z grudnia 2016 roku, która nie wiedzieć czemu, zwolniła z podatku od nieruchomości całe działki geodezyjne na których jest choćby najmniejszy odcinek toru kolejowego.

To ewidentna nierówność opodatkowania podmiotów gospodarczych (firmy bez układu torowego płacą normalnie), jest to w moim przekonaniu niedozwolona pomoc publiczna zakłócająca równość konkurencji zapewne wprowadzona bez notyfikacji Komisji Europejskiej.

Jest to też rozszczelnienie polskiego systemu podatkowego, otwierające drogę do nadużyć, a intencją była pomoc polskim spółkom kolejowym. Przy okazji zwolniono też prywatne terminale przynoszące ich właścicielom w naszym rejonie kokosy.

Nigdy wcześniej nie starali się oni nawet o pomoc de minimis, a obciążenia podatkami lokalnymi nie przekraczały kilku % ich zysków netto.

Już trzeci rok, póki co, bezskutecznie zachęcamy ministerstwo infrastruktury do naprawienia tego ewidentnego błędu.

To raczej nie świadczy dobrze o pomyślnym przebiegu restrukturyzacji kolei, a ta nielogiczna pomoc publiczna niczego nie zmieni, bowiem w naszym terenie dotyczy w większym stopniu prywatnych firm konkurencyjnych niż spółek powstałych w strukturach PKP.

Gmina Terespol w ramach współpracy z PKP, podjęła się jeszcze w latach 90-tych, funkcji zarządzającego Wolnym Obszarem Celnym w sąsiedztwie portu w Małaszewiczach, jako nowych terenów inwestycyjnych dla zainteresowanych podmiotów gospodarczych. Teren będący w gestii gminy praktycznie został już zagospodarowany lub jest w przygotowaniu do inwestycji, z wyjątkiem terenów, które są w gestii spółki- córki Cargo (ok. 40 ha). Cały WOC to 167ha.

W jego sąsiedztwie również ulokowało się kilka znaczących firm prywatnych.

Musimy pamiętać, że w ramach nowego jedwabnego szlaku jest także planowany szlak drogowy. W rosyjskich mediach pojawiła się informacja o projektowanym pasie

drogowym do Europy dla autonomicznych , specjalnych ciężarówek wiozących po 2-3 kontenery. Jest to kolejna alternatywa dla transportu kolejowego , tym bardziej realna , bowiem kolej transyberyjska pomimo rozbudowy staje się zatłoczona

Na naszym terenie funkcjonuje już firma, która przewozi towary z Chin i z powrotem na ciężarówkach. Aktualnie może to też przyspieszyć z związku z wyraźnym wzrostem cen transportu morskiego, który ciągle w dzisiejszy pędzącym do przodu globalnym świecie jest zbyt długotrwały.

Mamy zatem swoje "5 minut", aby nie zmarnować tej historycznej szansy dla gospodarczego wykorzystania naszego położenia geograficznego by wykazać ,że to co było niemożliwe przez ostatnie dziesięciolecia stanie się faktem w najbliższych latach z naszym udziałem.

Z poważaniem

Krzysztof Iwaniuk

Wójt Gminy Terespol