

Redakcja

KOLEJ DLA BIZNESU

O nowym rozłożeniu akcentów w kolejowej strategii inwestycyjnej, konieczności budowy nowych linii i istotnym dowartościowaniu sieci dedykowanej dla przewozów towarowych w wywiadzie dla „Rynku Kolejowego” mówi Rafał Leszczyński, prezes Grupy KZN Biezanów.

„Rynek Kolejowy”: Kolejowe inwestycje od lat sprzedawane są w opakowaniu dla pasażera. Mówimy o tym o ile skróci się czas podróży z jednego miasta do drugiego etc.

Rafał Leszczyński, prezes Grupy KZN Biezańów: Kolej pasażerska, zarówno w wymiarze aglomeracji, jak i łączenia regionów i krajów to rewelacyjny środek transportu, pokonujący bariery społeczne i geograficzne i rozwiązujący wiele problemów z mobilnością, kongestią czy ochroną środowiska. I taka kolej w opakowaniu dla pasażera jest potrzebna, również po to, by pozyskać społeczne poparcie dla niemających przecież publicznych środków inwestycyjnych. Ale takie podejście powoduje też bardzo niebezpieczny przechył. Sieć podporządkowywana jest tylko jednemu, pasażerskiemu priorytetowi, zwiększająca się ilość pociągów, zwłaszcza w okolicach aglomeracji, która sama w sobie jest pozytywna, nie poprawia możliwości prowadzenia ruchu towarowego. Dodatkowo w ramach inwestycji często cięte są dodatkowe mijanki czy tory stacyjne, przez co paradoksalnie modernizacje oznaczają w wielu miejscach pogorszenie możliwości prowadzenia operacji przez przewoźników towarowych. Przewozy pasażerskie „kanibalizują” towarowe i to nawet na liniach dotąd typowo towarowych – np. LK2 lub LK201. Zdrowy system kolejowy nie może spychać towarów do drugoplanowej roli. Zapotrzebowanie na przepływ towarów napędzać powinno równoległe i równoprawne z pasażerskimi kolejowe inwestycje, tak buduje się zdrowe podstawy naszej branży. Dziś zapatrzeni na „darmowe pieniądze z Unii” często o tym zapominamy.

Takie zjawiska faktycznie zachodzą, jednak – choćby w przypadku dużych miast – zarządca wdraża plan budowy dodatkowych par torów, choćby w bliskim Panu Krakowie.

To pozytywne zjawisko, ale przyjrzyjmy się dokładniej jaki jest jego podstawowy cel. W praktyce chodzi o odseparowanie ruchu aglomeracyjnego i dalekobieżnego, wątek towarowy jest tu pomijany lub podejmowany dopiero w drugiej kolejności. Potraktujmy to jednak jako wskazówkę, by realizować nowe inwestycje tak by w efekcie odseparować ruch towarowy od pasażerskiego. Poza planowanymi już modernizacjami magistral towarowych, takich jak Węglówka czy Nadodrzanica, konieczna jest więc weryfikacja istniejącej sieci pod kątem wzmocnienia – czy to dodatkowym torem, czy mijankami dedykowanymi właśnie dla pociągów towarowych, czy specjalnymi łącznicami – całej pozostałej sieci dedykowanej przewozom towarowym. Bardzo spójną koncepcję takich inwestycji przedstawił na ubiegłorocznym posiedzeniu sejmowej Podkomisji ds. Transportu Kolejowego Pan Paweł Rydzyński ze Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu w wystąpieniu „Sieć PKP PLK – bariery dla ruchu to-

warowego, propozycje zmian”. To dobry punkt wyjścia do dyskusji o tym gdzie się da i opłaca się budowa dodatkowych rozwiązań infrastrukturalnych, które oddzielą ruch pasażerski od towarowego. To nam udrożni całą sieć, poprawi funkcjonowanie przewoźników pasażerskich i towarowych. Obok mocnej kolei dla pasażerów pojawi się w ten sposób ciekawa propozycja biznesowa, która zassie w ten segment rynku nowych przedsiębiorców.

Zdrowy system kolejowy nie może spychać towarów do drugoplanowej roli. Zapotrzebowanie na przepływ towarów napędzać powinno równoległe i równoprawne z pasażerskimi kolejowe inwestycje, tak buduje się zdrowe podstawy naszej branży. Dziś zapatrzeni na „darmowe pieniądze z Unii” często o tym zapominamy.

Co kryje się pod tym stwierdzeniem?

W mojej opinii potrzebna nam jest kolej dla biznesu. Wybrane odcinki na sieci kolejowej powinny być budowane od podstaw jako nowoczesne linie typu heavy haul. To znaczy takie, które dzięki rozwiązaniom konstrukcyjnym i materiałowym dróg kolejowych wytrzymają wieloletnie obciążenie intensywnym i ciężkim ruchem towarowym. Gdzie układ geometrii, nawierzchni i automatyki umożliwił będzie prowadzenie bardzo długich pociągów, dłuższych niż dzisiejsze 750 m, bez utrudnień dla innych użytkowników. Gdzie mniej ważne będzie mityczne 160 km/h i więcej, na kilkunasto-, czy kilkudziesięciokilometrowych odcinkach. A o wiele istotniejsza będzie taka przebudowa stacji czy infrastruktury punktowej, by składy towarowe nie musiały na nich zwalniać do 10 czy 20 km/h, by potem przez wiele kilometrów mozolnie się rozpędzać. Bo na tych liniach zamiast chwytliwych rekordów, istotne będzie zachowanie na bardzo długich odcinkach realnej prędkości handlowej między 50 a 100 km/h.

Zaznaczę, że nie są to wcale tak oczywiste rozwiązania, bo przecież przez wiele lat patrzyliśmy na kolej przez pryzmat pasażera, goniliśmy i szukaliśmy rozwiązań typu high speed. One są ważne, ale z punktu widzenia przepływu towarów to często rozwiązania albo pomijalne, albo zbyt delikatne przez co narażone na uszkodzenia. Potrzeba więc stworzyć nowoczesne standardy rozwiązań dedykowanych ciężkiemu ruchowi pociągów. Z konstrukcjami torowiska, rozjazdów, przejazdów i automatyki kolejowej. I tak, tu też potrzebne są kolejne nakłady, ale obserwując doświadczenia międzynarodowe, można ogólnie stwierdzić, że takie linie towarowe są znacząco tańsze niż te mieszane przystosowane do prędkości 160 km/h i więcej.

Potrzeba więc stworzyć nowoczesne standardy rozwiązań dedykowanych ciężkiemu ruchowi pociągów. Z konstrukcjami torowiska, rozjazdów, przejazdów i automatyki kolejowej. I tak, tu też potrzebne są kolejne nakłady, ale obserwując doświadczenia międzynarodowe, można ogólnie stwierdzić, że takie linie towarowe są znacząco tańsze niż te mieszane przystosowane do prędkości 160 km/h i więcej.

Jawi się dodatkowy, wieloletni program inwestycyjny...

I utrzymaniowy! Bo żeby ciężkie składy poruszały się bez spowolnień i zbędnych pauz, infrastruktura na takich liniach musi być utrzymywana przynajmniej w dobrym stanie. A wracając do samych inwestycji, to prócz inwestycji liniowych musimy wykrzesać jeszcze środki na infrastrukturę punktową w postaci bocznic, terminali itd. Mówimy tu raczej o systemie zachęt i zwolnień z podatków i opłat, które powodować będą ułatwienia dla prywatnych inwestorów chcących podłączyć się do publicznej sieci kolejowej.

Czy kolej towarowa ma aż tak dobrą przyszłość, że warto wygospodarowywać na nią znaczące publiczne środki i to równoległe do tych, które planowane są w ramach inwestycji okotopasażerskich, jak choćby dla projektów związanych z CPK czy Kolej+?

Choć ostatnie 30 lat pokazują nam tendencję negatywną, to kolej towarowa ma bardzo dobre perspektywy. Od 1990 roku praktycznie wszystkie wzrosty w transporcie towarów zagarniały przewozy drogowe. Równoległe rozbudowywana była także sieć dróg. Dziś wygląda to naprawdę niepokojąco ciężarówka wykonują ponad 80 proc. pracy przewozowej, gdy kolej niewiele ponad 10 proc... Jednak wbrew pozorom jest, to bardzo dobry prognostyk dla naszego sektora transportu. Bo dalszy intensywny wzrost segmentu drogowego napotykać będzie na spore ograniczenia. Po pierwsze, związane z przepustowością sieci, po drugie, z polityką proekologiczną i klimatyczną, po trzecie zaś z trendami i nastawieniem społecznym. A tymczasem towarów będzie ciągle przybywać. Przed naszym krajem rysują

Dlatego uważam, że dziś planując strategię transportową państwa na kolejnych kilkanaście lat oraz kolejny wieloletni sektorowy program inwestycyjny, należy mówić o tym, że równie potrzebna nam jest zarówno kolej dla pasażera jak i kolej dla biznesu. Że potrzeba nam nowych linii, łącznic, nowych par torów budowanych z myślą o przewozach towarów.

się naprawdę niezłe perspektywy wzrostu przepływów towarowych wynikające z naszego położenia na mapie. Coś, co jest geopolitycznym i militarnym przekleństwem może w najbliższych latach stać się gospodarczym błogostawieństwem. Leżąc między Dalekim Wschodem plus Europą Wschodnią a całą Europą Zachodnią; między Bałkanami i Bliskim Wschodem a Europą Północną jesteśmy jednym wielkim i optymalnym transportowym hubem! Nic tylko zarabiać na transporcie, przeładunkach, logistyce etc. Tymczasem niedawno ukończone autostrady, ekspresówki już dobijają do granic przepustowości. A bez wydajnej sieci połączeń wszystkie towary utkną na granicach, portach, lotniskach i centrach przeładunkowych. Polskiej gospodarce i biznesowi potrzebna jest wydajna kolej i to na wczoraj! Bo wzrost zapotrzebowania na transport towarowy będzie postępował, nieważne czy jego głównym źródłem będzie Nowy Jedwabny Szlak, Centralny Port Komunikacyjny, Międzymorze czy boom przeładunkowy w bałtyckich portach. A niestety dziś średnia prędkość pociągu towarowego w Polsce oscyluje wokół 25 km/h. W ten sposób nie dajemy sobie szansy i jako cała gospodarka i jako branża.

Przez ostatnie trzy dekady niewystarczająca infrastruktura była koronnym argumentem do budowy nowych dróg i autostrad. Dlaczego nie mamy dziś wykorzystać tego argumentu na potrzeby budowy nowych linii kolejowych? I to nie tylko tych pasażerskich, ale może przede wszystkim towarowych? Bo rozwiązaniem na przyszłość jest równoczesne rozwijanie obu tych segmentów. Poprzez odpowiednią politykę modernizacyjną i utrzymaniową kolej; przy równoległej budowie kolejnych linii, kolejnych torów, czy łącznic.

Ale czy nas na te inwestycje stać?

Nie stać nas by z tej szansy nie skorzystać. Owszem, potrzeba oczywiście wsparcia państwa w postaci środków inwestycyjnych lub korekty polityki transportowej w postaci wyrównywania warunków konkurencji z transportem drogowym. Ale w pewnym zakresie ten wysiłek będzie się finansował samodzielnie. Bo kolej towarowa, to w przeciwieństwie do kolei pasażerskiej, podatki płynące od przewoźnika i zamawiającego usługę transportową do budżetu, a nie dotacje płynące w drugą stronę. Przy wspomnianych wyżej prognozach, te środki należy traktować jako faktyczną inwestycję która przynajmniej częściowo zwróci się właśnie we wpływach budżetowych, miejscach pracy, wzroście wartości firm. Dlatego uważam, że dziś planując strategię transportową państwa na kolejnych kilkanaście lat oraz kolejny wieloletni sektorowy program inwestycyjny, należy mówić o tym, że równie potrzebna nam jest zarówno kolej dla pasażera jak i kolej dla biznesu. Że potrzeba nam nowych linii, łącznic, nowych par torów budowanych z myślą o przewozach towarów. To inwestycja, ale to także szansa dla Polski i dla całego, naszego sektora gospodarki.

