



GEOGRAFII TRZEBA POMÓC

Położenie Polski na mapie Euroazji to wielki tranzytowy atut. Sama geografia nie wygra jednak dla nas przyszłości, trzeba jej aktywnie i rozumnie pomóc – stwierdza Rafał Leszczyński, prezes Grupy KZN Biezanów w rozmowie z „Rynkiem Kolejowym”.

„Rynek Kolejowy”: W ubiegłym roku z Chin do Unii Europejskiej i z powrotem przejechało prawie 6,5 tys. pociągów – to o ponad 2/3 więcej niż w 2017 roku.

Rafał Leszczyński, prezes Grupy KZN Biezanów:

Naszym atutem jest bez wątpienia geograficzne położenie, które sprawia, że przez nasze terytorium jest najbliższej i najdogodniej prowadzić szlaki zarówno z Dalekiego Wschodu na Zachód, jak i z północy Europy nad Morze Śródziemne. To dzięki temu położeniu obsługujemy ok. 60-70% tranzytu na Nowym Jedwabnym Szlaku, głównie przez przejście graniczne Brześć – Terespol i terminal w Małaszewiczach. Dynamicznie rozwijają się też nasze porty morskie. W sumie w 2018 r. porty w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie/Świnoujściu osiągnęły wynik ponad 101 mln ton przeładowanych towarów, podczas gdy rok wcześniej było to niespełna 87 mln ton. Ten dynamiczny wzrost pokazuje skalę wyzwania, z jakim się musimy zmierzyć na kolei. Bo to właśnie transport szynowy musi obsłużyć ten narastający z roku na rok potok towarów.

Odpowiedzią na te wyzwania są wielkie inwestycje w kolejowe zaplecze portów morskich oraz systematyczna rozbudowa układu torowego w terminalu w Małaszewiczach, jak również, choć w mniejszym stopniu, zwiększanie przepustowości innych przejść granicznych na wschodzie Polski.

Tak, to inwestycje niezbędne do sprawnego przyjęcia towarów i przygotowania ich do dalszej podróży w głąb kraju i UE. Jest szansa, że w portach, po kilku nieudanych próbach i kilkuletnim opóźnieniu, w najbliższych tygodniach zostaną w końcu podpisane umowy na wykonawstwo prac związanych z poprawą dostępności portów transportem kolejowym. Terminal w Małaszewiczach na razie nam wystarcza, choć wydaje się, że właściciel powinien pomyśleć nie o stopniowym, lecz skokowym zwiększeniu jego potencjału. Z tej układanki wyłania nam się powoli obraz całkiem dobrej infrastruktury punktowej, zwłaszcza na północy kraju, która w najbliższej przyszłości będzie gotowa do przyjmowania zwiększających się z roku na rok potoków towarów. Problem pojawia się jednak dalej.

Co Pan przez to rozumie?

Średnia prędkość pociągów towarowych to 25 km/h, w intermodalu niespełna 30 km/h, nasi sąsiedzi jeżdżą średnio dwa razy szybciej. Tak wygląda to dziś. Fakt, inwestujemy w szlaki kolejowe, ale zdecydowana większość inwestycji dedykowana jest

rozwojowi przewozów pasażerskich. Co więcej, także na kolei działa znana z transportu drogowego tzw. teoria Lewisa-Mogridge’a, a według niej nowe drogi wcale nie rozładują korków, im są szersze i wygodniejsze, tym szybciej zwiększa się na nich ruch i korki... Zmodernizowana infrastruktura wabi skutecznie i pasażerów, i przewoźników. To widać przy wielkich aglomeracjach oraz na liniach teoretycznie dedykowanych dla ruchu towarowego lub mieszanego, takich jak choćby E30 Kraków – Tarnów, E20 Warszawa – Poznań, które skokowo zapełniają się pociągami pasażerskimi, „kanibalizując” przewozy towarowe. Dodatkowym problemem jest także optymalizacja modernizacji na sieci PKP PLK pod względem kosztów, czyli szukanie oszczędności, skutkujące m.in. ograniczaniem liczby torów odstawczych, mijanek, a w niektórych przypadkach nawet likwidowaniem stacji. Efekt to problemy z trasowaniem pociągów towarowych. A bez koniecznych zmian w procesie inwestycyjnym może być tylko gorzej.

Myśli Pan o inwestycjach związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym?

Stworzenie nowego szkieletu, wybudowanie ponad 2,5 tys. kilometrów nowych torów, jest potrzebne. Ale całość będzie podporządkowana przewozom pasażerskim, dodatkowo wpuszczając również na dotychczasową sieć zwiększone potoki i obsługujące je nowe pocią-





Zmodernizowana przez KZN Rail stacja Gliwice Port

gi pasażerskie. Spodziewany efekt? Dalsze wypychanie transportu towarowego. U progu kolejnej perspektywy unijnej i budowania nowej Strategii Rozwoju Transportu trzeba koniecznie to zauważyć i odpowiednio skorygować. Konkurencja nie śpi, dla przykładu można podać alternatywny korytarz północny, wspomagany promami na Bałtyku, prowadzący przez Kaliningrad lub Ust-Ługę, a działający dzięki dobrej współpracy kolei rosyjskich i niemieckich. Jest korytarz południowy prowadzący dalej przez Ukrainę, Słowację do Austrii, z możliwą rozbudową połączenia szerokotorowego. Gdzieś dalej mający jeszcze „chiński” port w Pireusie. Jeśli nasza sieć będzie się dalej zatykać, te alternatywy szybko zyskają na znaczeniu i zamiast akumulować zyski z tranzytu, będziemy liczyć straty. Położenie Polski na mapie Euroazji to wciąż olbrzymi transportowy atut. Sama geografia nie wygra jednak za nas przyszłości, trzeba jej aktywnie i rozumnie pomóc.

Jak to zrobić?

Po pierwsze, wszelkie modernizacje linii i stacji wewnątrz kraju muszą uwzględniać procesy zachodzące na jego granicach. Modernizacje powinny zwiększać przepustowość liczoną nie ogólnie, lecz oddzielnie dla pociągów pasażerskich i oddzielnie dla towarowych. Dodatkowo infrastruktura powinna być dostosowywana do obsługi najdłuższych pociągów towarowych, a na liniach międzynarodowych o charakterze „korytarzowym” uwzględniać rezerwę pod ewentualne przyszłe ich wydłużenie do tysiąca metrów. Po drugie, czeka nas budowa łącznic i dodatkowych odcinków dedykowa-

nych wyłącznie transportowi towarowemu, tak aby „korytarze” omijały duże aglomeracje. Chodzi o to, by dla przewoźników towarowych wybierać linie z małym ruchem pasażerskim lub nawet bez niego, tak aby minimalizować zjawisko kolizji interesów przewoźników pasażerskich i towarowych. Biorąc jednak pod uwagę, że nie da się przeprowadzić „korytarzy” całkowicie poza aglomeracjami, to w obrębie kluczowych metropolii oraz obszaru ich transportowego oddziaływania, konieczne będzie dobudowywanie dodatkowych torów i separowanie ruchu towarowego. I last but not least to ciągła eliminacja wąskich gardeł przez gruntowną modernizację starych układów stacyjnych, która powinna szczególnie uwzględniać transport towarowy. Doskonałym narzędziem jest tu zwłaszcza program rozjazdowy czy przejazdowy, dzięki którym zwiększana jest przepustowość i znoszone są punktowe ograniczenia prędkości. Z uwagi na wciąż istniejące zaległości utrzymaniowe zarządcy sieci, te specjalistyczne programy multilokalizacyjne muszą mieć w najbliższej dekadzie charakter cykliczny.

To wszystko kosztuje jednak kolejne miliardy i to dodatkowo poza tymi, które już wyłożone mają być na projekt CPK.

Ale to jest bardzo opłacalna inwestycja, która w zasadzie natychmiast zaczyna się zwracać! Wydolna kolej towarowa, z prędkością handlową rzędu 40-50 km/h napędzi nam tranzyt i zwiększy konkurencyjność względem przewoźników drogowych. A ten, już od dawna napędza nam przychody budżetowe. W 2018 r. zarządy morskich portów odprowadziły do budżetu państwa 40,6 mld zł z tytułu należnych podatków: VAT, akcyzy oraz ceł. Kolejne miliardy dołożyły terminale graniczne, takie jak te w Małaszewiczach. Chyba warto grać w tę grę i stymulować przepływ towarów. Jeśli nie podejmiemy takich działań, te strumienie mogą być skierowane gdzie indziej i zostaniemy z rozbudowaną infrastrukturą punktową, którą utopi cała sieć niespełniająca standardów przepustowości oczekiwanych przez klientów. Wtedy programy, mimo posiadania największego atutu: położenia geograficznego. Warto pamiętać, że nie mamy żadnej (!) pełnowartościowej infrastruktury z punktu widzenia ruchu towarowego zapewniającego szybki przejazd z Polski na Słowację. W dłuższej perspektywie, Słowacy i zwłaszcza Czesi będą ciągle orientować się na Hamburg, bo mimo większego dystansu towar trafi do nich szybciej, bo prędkość pociągów towarowych na sieci Deutsche Bahn to ponad 50 km/h. I tak samo kalkulują klienci przesuwający swoje towary na osi Wschód – Zachód. Jeśli nasz standard i czas transportu będzie dłuższy, to wybiorą szybszy objazd, nawet jeśli nadtoż kilometrów. Tym bardziej, że 200-300 km więcej może mieć mniejsze znaczenie przy trasach rzędu 10-12 tys. kilometrów niż kilkanaście godzin czy doba opóźnienia. □