

Podnoszenie konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce poprzez rewitalizację stacji i bocznic kolejowych

Increasing the competitiveness of rail transport in Poland by revitalizing railway stations and sidings



Paweł Lesiak

Dr hab. prof. SGH

*Instytut Gospodarki Światowej
Szkoły Głównej Handlowej w
Warszawie*

plesiak@sgh.waw.pl

Streszczenie: Przedmiotem opracowania jest przedstawienie negatywnego wpływu degradacji i niedorozwoju infrastruktury punktowej na funkcjonowanie systemu transportu towarowego w Polsce. Autor dowodzi, że rewitalizacja stacji i bocznic kolejowych może przyczynić się do podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego, zwłaszcza w obszarze konkurowania z przewoźnikami samochodowymi o zlecenia transportowe w ramach przewozów rozproszonych, a także zabezpieczyć system transportowy w naszym kraju przed skutkami nasilającej się kongestii w transporcie drogowym. Niestety w III RP liczba bocznic kolejowych systematycznie spada, a problemy transportu towarów koleją pogłębiane są przez optymalizację infrastruktury kolejowej pod kątem szybkich pociągów pasażerskich. W planach remontów i rozbudowy sieci kolejowej bardziej uwzględnia się bowiem potrzeby ruchu pasażerskiego niż towarowego, co przejawia się chociażby w likwidowaniu tzw. mijanek.

Słowa kluczowe: *Transport kolejowy ładunków; Bocznic kolejowe; Stacje kolejowe; Infrastruktura transportu; Konkurencyjność kolei*

Abstract: The main subject of the study is to present the negative impact of the degradation and underdevelopment of point infrastructure on the functioning of the freight transport system in Poland. The author proves that the revitalization of railway stations and sidings can contribute to increasing the competitiveness of rail transport, especially in the area of competing with road freight carriers for transport orders as part of dispersed transport, as well as securing the transport system in Poland against the effects of increasing congestion in road transport. Unfortunately, in the Third Republic of Poland, the number of railway sidings has been systematically decreasing, and the problems of transporting goods by rail are exacerbated by the optimization of railway infrastructure in terms of fast passenger trains. The plans for renovation and expansion of the railway network take into account the needs of passenger traffic rather than freight, which is manifested, for example, in the elimination of the so-called train passing loops.

Keywords: *Rail freight transport; Railway sidings; Railway stations; Transport infrastructure; Railway competitiveness*

Wstęp

Przedmiotem opracowania jest przedstawienie negatywnego wpływu degradacji i niedorozwoju infrastruktury punktowej na funkcjonowanie systemu transportu towarowego w Polsce. Autor dowodzi, że rewitalizacja stacji i bocznic kolejowych może przyczynić się do podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego, zwłaszcza w obszarze konkurowania z przewoźnikami samochodowymi o zlecenia transportowe w ramach przewozów rozproszonych, a także zabezpieczyć system transportowy w naszym kraju przed skutkami nasilającej się konges-

stii w transporcie drogowym.

Przy opracowywaniu tematu badawczego wykorzystano analizę ogólnodostępnej literatury fachowej, danych statystycznych Głównego Urzędu Statystycznego i Urzędu Transportu Kolejowego, a także materiały wewnętrzne PKP SA. Autor dokonał także obserwacji własnych, głównie na stacji kolejowej „Przysucha”, położonej na trasie kolejowej Radom–Tomaszów Mazowiecki, w miesiącach letnich w okresie 2019–2021. Istotnym źródłem informacji były pogłębiane wywiady indywidualne przeprowadzone w latach 2019–2021 z trzema pracownikami zarządu PKP SA

oraz przedstawicielem Urzędu Transportu Kolejowego. Cennym źródłem informacji i opinii było pięć konferencji i seminariów naukowe poświęcone transportowi kolejowemu, w trakcie których autor miał możliwość wysłuchać prelekcji i uczestniczyć w dyskusjach grupowych i indywidualnych (kularowych).

Istota konkurencyjności w transporcie ładunków

W literaturze nie ma jednoznacznej ogólnie przyjętej definicji konkurencyjności. Na potrzeby niniejszego opracowania autor musiał doko-

nać więc selekcji, aby w dyskusji naukowej na temat konkurencyjności przedsiębiorstw i branż podkreślić te elementy, które najlepiej przystają do rzeczywistości rynku transportowego w segmencie przewozu ładunków.

Ponieważ dość oczywistą rzeczą jest, że jedną z podstawowych przewag konkurencyjnych przewoźników samochodowych nad kolejowymi stanowi dużo większa gęstość infrastruktury drogowej niż kolejowej – zarówno liniowej jak i punktowej, za punkt wyjścia dalszych rozważań przyjęto tzw. konkurencyjność czynnikową i operacyjną. I tak, można podać – za D. Bastowską – że konkurencyjność czynnikowa „eksponuje to, co określa zdolności firm do działań tworzących podstawy ich skutecznego konkurowania, takich jak szybkie reagowanie na zmiany w otoczeniu, umiejętne wykorzystanie własnych zasobów, umiejętność wykorzystania sprzyjających konfiguracji otoczenia, racjonalność procesów decyzyjnych i inne czynniki nieprzypadkowe, ale budujące konkurencyjność firm w dłuższej perspektywie czasowej.” [Bastowska, 2014, s. 5121]. W naszym przypadku, należy „wyeksponować” „ umiejętne wykorzystanie zasobów” i „ umiejętność wykorzystania sprzyjających konfiguracji otoczenia”. Inaczej mówiąc, konkurencyjność czynnikowa przewoźników kolejowych (względnie kolei jako gałęzi transportu) będzie rosła, jeśli będą oni umieli wykorzystywać stacje i bocznicę kolejowe do obsługi załadowców (użytkowników transportu), mnożąc korzyści płynące z dogodnego komunikacyjnie położenia tych elementów infrastruktury transportu na drodze łączącej nadawców przesyłek kolejowych z ich odbiorcami.

Uzupełnieniem powyższego podejścia do konkurencyjności transportu kolejowego w kontekście niniejszych rozważań może być konkurencyjność operacyjna, oznaczającą „techniczne umiejętności, które są istotne z punktu widzenia funkcjonowania na określonym rynku” [Bastowska, 2014, s. 5121].

Warto zwrócić uwagę, że u różnych

autorów opisujących konkurencyjność pojawia się dodatkowe kryterium konstytuujące to pojęcie, a mianowicie „przewaga konkurencyjna”. Można domniemywać, że według tych autorów przedsiębiorstwo jest dopiero wtedy konkurencyjne, gdy ma przewagę konkurencyjną nad swoimi konkurentami. Jest to myślenie zero-jedynkowe: albo jesteś zwycięzcą, bo jesteś najlepszy, albo jesteś drugi, czyli nie jesteś ani konkurencyjny, ani efektywny i powinieneś zniknąć z rynku. Takie myślenie o konkurencyjności nie do końca odzwierciedla często dużo bardziej złożoną rzeczywistość stosunków rynkowych. Z góry wyklucza ono sytuacje typu „win-win”, a przede wszystkim nie uwzględnia możliwości jednoczesnej konkurencji i kooperacji – tzw. koopetycja. Niestety w debacie publicznej na temat problemów transportu kolejowego w Polsce i na forum międzynarodowym UE zbyt często takie podejście jest propagowane. Prowadzi to do mylących wniosków w tym sensie, iż pomimo że w liczbach bezwzględnych transport kolejowy utrzymuje od ćwierć wieku swoją pozycję rynkową (np. w Polsce od roku 1995 przewozi się koleją między niespełna 200 a 250 mln ton ładunków rocznie), to twierdzi się, że przewoźnicy kolejowi nie są konkurencyjni, gdyż ich udział rynkowy, liczony jako odsetek ogółu przewozów ładunków, maleje. Na tej podstawie Komisja Europejska w Białych Księgach wyznacza ex cathedra, częściowo abstrakcyjne (oderwane od struktury rzeczowej, geograficznej i jakościowej potrzeb przewozowych) strategiczne cele polityki transportowej, określające na przykład bardzo konkretnie na kilkadziesiąt lat z góry pożądaną strukturę gałęziową przewozów (ang. modal split), w której rola transportu samochodowego jest wyraźnie mniejsza niż obecnie.

Trzeba więc wyraźnie zaznaczyć, że wysoka konkurencyjność czynnikowa niekoniecznie musi być interpretowana wyłącznie jako przymiot podmiotów mających największe udziały rynkowe. Dochodziłoby w ten sposób bowiem do pomylenia konkuren-

cyjności czynnikowej (tj. zdolności konkurencyjnej) z konkurencyjnością wynikową (tj. pozycją konkurencyjną). Fakt, że transport samochodowy wykazuje od lat wzrost udziałów w rynku przewozowym niekoniecznie wynika z jego wyższej konkurencyjności czynnikowej. Przeczy temu choćby duża liczba bankructw przedsiębiorstw transportu samochodowego będąca skutkiem ostrej konkurencji cenowej w tym segmencie rynku, co jest z kolei rezultatem nadpodaży usług samochodowego transportu ładunków. Zaś nadpodaż usług jest uwarunkowana niższymi niż w przypadku transportu kolejowego barierami wejścia na rynek.

Ponadto trzeba pamiętać, że każda gałąź transportu pełni w systemie transportowym taką rolę, jaka w danej sytuacji rynkowej wynika z popytu na jej usługi. W ostatnich trzech dekadach wyraźnie zwiększa się udział ładunków z natury rzeczy bardziej ciężących do transportu samochodowego niż kolejowego. Chodzi o niejednorodne ładunki drobnicowe, których podaż jest rozproszona w czasie i przestrzeni. Mówi się w tym kontekście o rozproszonych przewozach drobnicy. Kolej jest o wiele bardziej predestynowana technologicznie do przewozu ładunków masowych w systemie całopociągowym niż pojedynczych wagonów bądź grup wagonów z ładunkami drobnicowymi pochodzącymi od relatywnie wielu nadawców z przeznaczeniem do różnych odbiorców. Przewoźnicy samochodowi i kolejowi zapewniają więc obsługę różnych potrzeb przewozowych. Wielkość i występowanie tych potrzeb jest w oczywisty sposób uzależnione od przeobrażeń strukturalnych i koniunktury gospodarczej występujących po stronie użytkowników transportu (przemysłu i handlu), a nie od zdolności konkurencyjnej poszczególnych gałęzi transportu.

Mając na względzie właśnie segmentację rynku transportowego podług różnych potrzeb transportowych, należy zwrócić uwagę, że relacje rynkowe przewoźników kolejowych i samochodowych nie ogra-

niczają się wyłącznie do konkurencji. Obie gałęzie również uzupełniają się i współdziałają w łańcuchach transportowych. Przykładowo, transport samochodowy pełni rolę dowozowo-odwozową z i do terminali kolejowych. Obie gałęzie w ten sam sposób wspierają transport morski, dowożąc ładunki do portów morskich i odbierając z nich ładunki przybywające z morza. W relacjach między różnymi gałęziami mamy więc do czynienia nie tylko z konkurencją o te same grupy ładunków, ale także z kooperacją. Zjawisko to, jak już wspomniano, określa się mianem kooperacji.

Odnosząc powyższe rozważania do realiów rynku transportu towarowego w Polsce, trzeba stwierdzić, że kolej nie może przewozić o wiele więcej ładunków niż miało to miejsce średniorocznie w ostatnich dwóch dekadach. Istotne zwiększenie udziału rynkowego kolei kosztem transportu samochodowego poprzez przeniesienie ładunków z dróg kołowych na drogi żelazne (ang. modal shift) nie może być osiągnięte wyłącznie dzięki administracyjnemu defaworyzowaniu tej ostatniej gałęzi. Zakładając podobny poziom jakościowy usług, usługi oferowane przez przewoźników kolejowych musiałyby być nie tylko tańsze od usług świadczonych przez przewoźników samochodowych (co można by osiągnąć poprzez nałożenie na przewoźników samochodowych dodatkowych opłat, np. drogowych), ale musiałyby być także fizycznie dostępne. Żeby to jednak miało miejsce, konieczna jest rozbudowa sieci kolejowej i łatwiejszy dostęp do niej zarówno dla załadowców jak i samych przewoźników ładunków, o czym mowa poniżej.

Wpływ infrastruktury transportu na funkcjonowanie transportu kolejowego ładunków

Jak zaznaczono powyżej, konkurencyjność czynnikowa uzależniona jest od umiejętnego wykorzystania własnych zasobów przedsiębiorstwa. W przypadku transportu kolejowego do zasobów tych tradycyjnie nale-

żała m. in. infrastruktura transportu. Jednak w związku z przystąpieniem do UE doszło w Polsce do separacji infrastruktury kolejowej od narodowego przewoźnika kolejowego PKP. Nasz kraj musiał bowiem wdrożyć dyrektywę wspólnotową 91/440/EWG z 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, nakładającą na państwa członkowskie obowiązek wyodrębnienia z majątku dotychczasowych narodowych przewoźników kolejowych infrastruktury kolejowej i oddanie jej w zarządzanie odrębnym podmiotom (separacja pionowa) [Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 102]. W powiązaniu z liberalizacją dostępu do rynku przewoźów kolejowych przeprowadzono w ten sposób rozbięcie tradycyjnego monopolu narodowych przewoźników kolejowych. W Polsce z majątku narodowego przewoźnika kolejowego PKP wyodrębniono infrastrukturę kolejową i przekazano we władanie specjalnie do tego założonej w 2001 r. spółce PKP Polskie Linie Kolejowe SA (w skrócie PKP PLK). Choć spółka ta pozostaje w związku kapitałowym ze spółką-matką PKP SA, która jest również matką dla innych państwowych spółek przewoźowych, jak PKP Cargo SA, to jednak z mocy prawa PKP PLK ma obowiązek niedyskryminacyjnego i transparentnego udzielania dostępu do polskiej sieci kolejowej wszystkim licencjonowanym w UE towarowym przewoźnikom kolejowym.

Jak widać, skutek instytucjonalnych przeobrażeń na rynku transportu kolejowego w Polsce, podobnie jak w innych państwach członkowskich UE, doszło na początku XXI w. do rozbięcia tradycyjnej struktury kolei. Choć pogłębiona ocena tego procesu wykracza poza ramy niniejszego opracowania, to przynajmniej należy stwierdzić, że separacja sfery operacyjnej od infrastrukturalnej oraz wprowadzenie konkurencji wewnątrzgałęziowej w transporcie kolejowym ma o wiele bardziej dalekosiężne skutki niż w przypadku transportu samochodowego. W transporcie kolejowym mamy do czynienia z tzw. technicznym względnie naturalnym

monopolem. Jest tak ze względu na wyjątkowo silny charakter powiązań techniczno-organizacyjnych poszczególnych elementów kolejowego systemu transportowego. Rozbicie tych powiązań doprowadziło nie tylko do korzyści, przynajmniej z punktu widzenia istoty gospodarki wolnorynkowej, w postaci wprowadzenia konkurencji do transportu kolejowego, ale wywołało także istotne negatywne efekty, zbiorczo określane mianem niekorzyści dezintegracji. Są nimi powstanie licznych konkurujących ze sobą podmiotów operujących w różnych sferach transportu kolejowego. Ponieważ transport kolejowy ze swej natury wciąż wymaga systemowego podejścia i wewnętrznej koordynacji, rozczłonkowanie państwowego przedsiębiorstwa kolejowego powoduje stan trwałego chaosu organizacyjnego. W sferze infrastruktury sytuację dodatkowo komplikuje fakt, iż chociażby bocznice kolejowe są własnością poszczególnych załadowców, a nierzadko także lokalnych samorządów terytorialnych, na obszarze których przebiegają.

W związku tym często ujawniają się szkodliwe dla sprawności systemu transportu kolejowego i konkurencyjności przewoźników kolejowych rozbieżności interesów po stronie użytkowników usług transportowych. Z biegiem czasu okazuje się, że nie wszyscy z nich są zainteresowani kontynuacją współpracy z przewoźnikami kolejowymi. Podmioty zaprzestające wykorzystywać infrastrukturę kolejową dopuszczają do fizycznej degradacji stacji i bocznic kolejowych, a nawet do ich likwidacji, powiązanej z rozprzedażą majątku i infrastruktury kolejowej. Gdy spadek zainteresowania usługami transportu kolejowego w danym regionie osiągnie odpowiednio dużą skalę, przewoźnikom kolejowym może przestać opłacać zbierać ładunki od pozostałych załadowców, którzy wprawdzie chcieliby dalej przewozić kolejną swoje towary, ale łącznie nie generują takiej masy ładunków, która pozwoliłaby tworzyć zwarte składy pociągów i osiągać właściwe z punktu widzenia przedsię-

biorstw kolejowych korzyści ze skali przewozów.

Przyczyny tego zjawiska są wielorakie. Jako pierwszą należy wymienić upadek dużych państwowych przedsiębiorstw przemysłowych, dotychczas korzystających z usług transportu kolejowego. W Polsce zjawisko to występowało dość powszechnie w latach 90. XX w. w związku z przeobrażeniami gospodarczymi i kryzysem dotychczasowych państwowych struktur gospodarczych. Drugą przyczyną jest zmiana sposobu funkcjonowania logistycznych systemów zaopatrzenia i dystrybucji z typu push, czyli produkcji na zapas (ang. make to stock), na typ pull, czyli produkcji na zamówienie (ang. make to order). W przypadku produkcji na zamówienie przedsiębiorstwa starają się dopasować wielkość produkcji do bieżącego popytu, co skutkuje często stosowaniem systemu dostaw Just in Time – częste dostawy małych partii towarów. Jak wiadomo, taki sposób realizacji dostaw bardziej sprzyja wykorzystaniu transportu samochodowego aniżeli kolejowego ukierunkowanego na transport dużych partii jednorodnych ładunków zwartymi składami pociągów.

Czasami rezygnacja z usług transportu kolejowego choćby tylko przez jednego załadowcę doprowadza na zasadzie „pęknięcia najsłabszego ogniw” do zniknięcia możliwości działania transportu kolejowego na określonym obszarze. Ma to miejsce na przykład wtedy, gdy funkcjonowanie, a nawet istnienie bocznic kolejowej będzie uzależnione od woli wszystkich jej współużytkowników. Wystarczy przykładowo, że jeden z użytkowników bocznic i zarazem jej właścicieli (właściciel gruntu, na którym przebiega droga kolejowa tworząca bocznicę) zdecyduje się zdemontować tor lub zablokować przejazd przez swoją działkę, a pozostali użytkownicy bocznic położeni za nim pozbawieni zostaną dostępu do publicznej drogi kolejowej, lub patrząc odwrotnie – dojazdu z publicznej drogi kolejowej do swojej części prywatnej bocznic kolejowej. Przykładem na powyższe

jest sytuacja, która wystąpiła w 2018 r. na bocznic kolejowej zlokalizowanej w Gdańsku na osiedlu Kokoszki. Po sprzedaży przez miasto Gdańsk fragmentu gruntu, przez który przebiegała wspomniana bocznic kolejowa, nowy właściciel rozebrał tory położone na jego części bocznic. O swoich zamiarach nie poinformował ani sąsiadów – użytkowników bocznic, ani operatora kolejowego PKP Cargo, ani Urzędu Transportu Kolejowego czy Ministerstwa Infrastruktury, co było jego obowiązkiem. Swoim działaniem pozbawił dostępu do transportu kolejowego kilka dużych podmiotów gospodarczych, w tym spółkę Arcelor Mittal Distribution Solutions Poland, zajmującą się dystrybucją wyrobów hutniczych. Ponadto odciął od ogólnodostępnej sieci kolejowej pojazd trakcyjny i grupę wagonów należącą do PKP Cargo. Warto zauważyć, że do opisanej sytuacji by nie doszło, gdyby samorząd Gdańska nie zdecydował się na sprzedaż działki, po której od 50 lat przebiega bocznic kolejowa. Obecnie wyroby stalowe, które dotąd wyjeżdżały w dużych ilościach spod zakładu Arcelor Mittal kolejną, będą musiały być przewożone pojazdami ciężarowymi, co przysporzy mieszkańcom i podmiotom gospodarczym z Gdańska dodatkowych problemów związanych ze wzrostem kongestii drogowej.

Inną przyczyną, nie tyle uniemożliwiającą, co utrudniającą efektywne wykorzystywanie transportu kolejowego do obsługi działalności gospodarczej załadowców, jest zbyt długi i nieprzewidywalny (utrudniający planowanie łańcuchów transportowych i dostaw) czas dojazdu do punktów ładunkowych, zlokalizowanych na stacjach przeładunkowych i bocznicach kolejowych. Na konkurencyjność międzygałęziową kolei w przewozach ładunków wpływa mianowicie nie tylko sprawność prac manewrowych i przeładunkowych w punktach ładunkowych, ale także czas dojazdu do tych punktów. Niestety, w ostatnich latach można zaobserwować tendencję pogarszania się parametrów eksploatacyjnych publicznej sieci ko-

lejowej w odniesieniu do pociągów towarowych. Choć inwestycje w infrastrukturę kolejową czynione po przystąpieniu Polski do UE, głównie dzięki funduszom z UE, są znaczące, to „paradoksalnie” w niektórych przypadkach pogarszają one konkurencyjność kolejowych przewoźników ładunków. W planach remontów i rozbudowy sieci kolejowej bardziej uwzględnia się bowiem potrzeby transportu (ruchu) pasażerskiego niż towarowego. Przykładowo, wprowadzenie na trasie Kraków–Warszawa–Trójmiasto dodatkowej komunikacji pasażerskiej pociągami najwyższej kategorii „Express InterCity Premium” spowodowało częściowe wyparcie powolniejszych pociągów towarowych z rozkładów jazdy (przede wszystkim dziennych) i utrudniło obsługę transportową trójmiejskich portów morskich, zwłaszcza w okresie wakacyjnych szczytów przewozowych [por. Piotrowski, 2016, s. 26].

Wiąże się to ze specyfiką ruchu kolejowego, w którym uczestniczą różne typy i kategorie pociągów, charakteryzujące się dużym różnicowaniem pod względem rozwijanych prędkości, długości drogi hamowania, długości składu i jego masy całkowitej, a także liczby zatrzymań [Piotrowski, 2016, s. 37]. Toteż trzeba w tym kontekście zwrócić uwagę, że ruch kolejowy oparty jest na zasadzie zachowania odpowiednich odstępów bezpieczeństwa między następującymi po sobie pociągami. Długość odstępów uzależniona jest od drogi hamowania pociągu oraz od długości odcinków szlaku, które wyznaczone są przez usytuowane wzdłuż szlaku posterunki następcze. Posterunki te decydują o wypuszczaniu kolejnych pociągów w trasę na niezajęte odcinki szlaku kolejowego; na danym odcinku, czyli odstępie bezpieczeństwa, może znajdować się tylko jeden pociąg. Ponieważ pociągi pasażerskie mają pierwszeństwo przejazdu przed pociągami towarowymi, to przy stosunkowo długich odstępach bezpieczeństwa i coraz szybszych pociągach pasażerskich, takich jak wspomniane najnowocześniejsze pociągi kategorii

„Express InterCity Premium”, dla powolnych ciężkich składów pociągów towarowych pozostaje coraz mniej czasu na tzw. „przeskoczenie z jednej mijanki do drugiej mijanki”. Sytuację kolejowych przewoźników ładunków dodatkowo pogarsza proces zmniejszania w trakcie modernizacji sieci kolejowej (z powodu oszczędności) liczby mijanek, skutkiem czego pociągi towarowe, aby ustąpić miejsca pociągom pasażerskim, zmuszane są do coraz częstszych i dłuższych postojów. Szerzej na ten temat Piotrowski [2016]. Generalną zasadą przy tworzeniu rozkładów jazdy stało się wręcz przenoszenie ruchu towarowego na kolei na godziny nocne.

W tym aspekcie kolej straciła więc przewagę konkurencyjną nad przewoźnikami samochodowymi, którzy z powodu narastającej kongestii drogowej już wcześniej zostali zmuszeni do wykorzystywania pory nocnej do realizacji dostaw ładunków. Stąd też w branży TSL zadomowiło się już na dobre powiedzenie, że „logistyka odbywa się nocą”.

Znaczenie stacji i bocznic kolejowych dla podniesienia konkurencyjności kolei w przewozach rozproszonych

Przez kolejowe przewozy rozproszone, zwane też wagonowymi lub jednowagonowymi [por. Engelhardt, 2018, s. 227] należy rozumieć przewozy ładunków koleją w pojedynczych wagonach lub małych grupach wagonów. Wykonywane są one z reguły między punktami nadania i odbioru (np. bocznicami, stacjami kolejowymi), w przypadku których niewielka ilość nadawanych do przewozu ładunków nie uzasadnia – z ekonomicznego punktu widzenia – formowania przesyłek całopociągowych, przewożonych w zwartych składach pociągów [Drewnowski, 2012, s. 74].

Konsolidowanie przesyłek wagonowych (niecałopociągowych) w zwarte składki całopociągowe nie jest jednak niepraktykowane. Przy większej liczbie nadawców przesyłek wagonowych, próg opłacalności konsolidowania

tych przesyłek w przesyłki całopociągowe może się wymiernie obniżyć. Wyraźnie rośnie wtedy jednak również stopień złożoności prac organizacyjnych i manewrowych. Przesyłki wagonowe i grupy wagonów zbyt małe, aby z nich samych uformować zwarty skład całopociągowy, muszą bowiem przechodzić przez stacje manewrowe i rozrządowe, na których są łączone w większe składki pociągowe [Zielaskiewicz, Górniewicz, 2010]. Pomędzy zaś punktami załadunku a stacjami manewrowymi i rozrządowymi uruchamiane są pociągi zdawcze lub zbiorowe [Zielaskiewicz, Górniewicz, 2010].

Konsolidowanie pojedynczych wagonów i grup wagonów w składki całopociągowe jest na tyle złożone, że w obliczu drastycznego spadku liczby bocznic i stacji kolejowych, a więc de facto jeszcze większego rozproszenia nadawców przesyłek wagonowych, koleje towarowe nie tylko w Polsce, ale także w wielu innych krajach UE, w tym w Niemczech, zrezygnowały z obsługi tego segmentu rynku transportowego na rzecz tańszych i bardziej elastycznych organizacyjnie przewoźników drogowych.

W obliczu jednak ustawicznie rosnącego popytu na usługi transportu samochodowego, rosnącej kongestii drogowej, coraz bardziej odczuwalnego niedoboru kierowców zawodowych oraz intensyfikacji polityki klimatycznej i ekologicznej w UE można spodziewać się, że bez rewolucji technologicznej w transporcie drogowym (patrz np. platooning, autonomiczne pojazdy ciężarowe, trolejbusy ciężarowe itd.) w ciągu kilkunastu lat ta gałąź wyczerpie swój potencjał rozwojowy. Wtedy kolej może stanąć przed zadaniem wsparcia transportu samochodowego w obsłudze transportowej ustawicznie rosnącej podaży ładunków. Żeby jednak temu podołać potrzebne będą punkty ładunkowe umiejscowione na stacjach kolejowych i bocznicach, które obecnie wydają się zbyt drogie w utrzymaniu.

Zakończenie

Kolej towarowa może funkcjonować bez stacji i bocznic kolejowych, ale nie miałaby wtedy żadnych szans na pozostanie ogólnie dostępną gałęzią transportu, chyba że sieć terminali kolejowych i intermodalnych byłaby wielokrotnie gęstsza od obecnej. Bez gęstej sieci punktów ładunkowych transport kolejowy zostałby bowiem „zdegradowany” do roli transportu między-hub-owego, czy wręcz międzynarodowego, przewożącego w zwartych składach ładunki całopociągowe na duże odległości i utracona zostałaby jego zdolność do odciążania dróg kołowych, zwłaszcza w zakresie krajowych przewozów rozproszonych.

Nieprzypadkowa wydaje się więc stagnacja wielkości przewozów kolejowych i malejący udział tej gałęzi w przewozach ładunków ogółem w Polsce przy jednoczesnym systematycznym spadku liczby bocznic kolejowych i towarzyszącym mu silnym wzroście przewozów drogowych – zarówno pod względem masy ładunków jak i pracy przewozowej.

Spadek liczby bocznic wykorzystywanych przez polskich przewoźników kolejowych dobrze ilustruje sytuacja największego polskiego towarowego przewoźnika kolejowego. PKP Cargo SA w 2000 r. obsługiwała jeszcze 1930 bocznic [Zielaskiewicz, 2021]. W 2019 r. liczba ta spadła o 48,7% do 990 [Zielaskiewicz, 2021]. Jak słusznie twierdzi M. Antonowicz [Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, 2017], na likwidację bocznic wpływ miały współczesne trendy gospodarcze, takie jak likwidacja przedsiębiorstw eksploatujących bocznicę wskutek restrukturyzacji przemysłu ciężkiego i rolnictwa, czy też zmiany technologiczne w produkcji przemysłowej. Wśród innych przyczyn wymienia on ponadto wysokie koszty administracyjne oraz operacyjne związane z wykorzystywaniem bocznic, a także konieczność pokonywania dużej liczby formalności.

Za M. Antonowiczem wskazać należy też na problem tzw. ostatniej

mili, czyli konieczności dowożenia do bocznic kolejowych i odwożenia z nich ładunków w relacjach z nadawcami i odbiorcami przesyłek kolejowych, którzy nie mają bezpośredniego dostępu do infrastruktury kolejowej. Jest to ważna kwestia, choć – gwoli ścisłości – trzeba zaznaczyć, że problem ten bardziej dotyczy terminali intermodalnych i stacji kolejowych będących własnością operatorów kolejowych i intermodalnych, nie zaś bocznic stanowiących bezpośrednie połączenie zakładów produkcyjnych z publiczną siecią kolejową; istotą funkcjonowania bocznic jest bowiem minimalizowanie czy wręcz eliminowanie konieczności włączania w łańcuch transportowych innych poza koleją gałęzi transportu.

Choć – jak to wcześniej podkreślono – transport kolejowy mógłby funkcjonować bez bocznic i stacji kolejowych przeładunkowych, to otwartym pozostaje pytanie, czy to samo można powiedzieć o systemie transportowym. Z roku na rok wzrasta bowiem udział transportu samochodowego w transporcie ładunków i pasażerów, a w ślad za tym rośnie natężenie ruchu drogowego i wzrasta kongestia na drogach kołowych. Transport drogowy – jak się wydaje – staje się ofiarą własnego sukcesu rynkowego. Wielce prawdopodobnym scenariuszem jest zatem poważna utrata przez tę gałąź transportu tych cech, które zdecydowały o jej obecnej sile rynkowej – stosunkowo wysokiej prędkości handlowej, punktualności oraz niezawodności. Dlatego można przypuszczać, że w przyszłości ujawni się tendencja do powrotu załadowniców i spedytorów do transportu kolejowego. Zdają się to potwierdzać m. in. doświadczenia Stanów Zjednoczonych, gdzie część lokalnych przewoźników kolejowych odnotowała znaczący wzrost przewozów przesyłek wagonowych i to nawet na krótsze odległości [Drewnowski, 2012, s. 75]. Jak zauważa A. Drewnowski, przyczyn tego stanu rzeczy należy doszukiwać się we wzroście kosztów transportu samochodowego, wzrastającej kongestii na drogach oraz polepsze-

niu oferty przewozowej przez koleje [Drewnowski, 2012, s. 75].

Jeśli w naszym kraju zaistniałaby podobna sytuacja, to koniecznym stałoby się ożywienie punktów ładunkowych i przeładunkowych na bocznicach i stacjach kolejowych. Żeby jednak było to możliwe, nie mogą one być obecnie poddawane degradacji technicznej, a przynależne do nich grunty – sprzedawane. Po pozbyciu się własności gruntów, na których obecnie położone są bocznicie i stacje kolejowe, w przyszłości może być niemożliwym ich odzyskanie bez kosztownego i od strony prawnej skomplikowanego procesu wywłaszczeniowego.

Nadmienić trzeba, że część gruntów należących obecnie do spółek PKP jest położona w miejscach bardzo korzystnych z punktu widzenia możliwości zagospodarowania ich na potrzeby centrów dystrybucji, służących zaopatrzeniu miast w dobra konsumpcyjne. Biorąc pod uwagę, że są to przeważnie miejsca mające podłączenie do ogólnodostępnej sieci kolejowej, ich walory użytkowe w ramach struktur logistycznej obsługi miast są potencjalnie bardzo wysokie. Wybudowanie na takich obszarach obiektów logistycznych umożliwiłoby mianowicie dowożenie koleją bezpośrednio do centrów załączonych miast towarów konsumpcyjnych z ominięciem coraz bardziej długotrwałych zatorów drogowych. Przykładem takiego obszaru jest działka pod dawnym dworcem kolejowym Warszawa Główna. Niestety, zainteresowanie takimi obszarami manifestują otwarcie liczni deweloperzy, którzy nie przebijając w środkach, starają się wykupić tereny położone w najatrakcyjniejszych miejscach polskich miast i jak najszybciej je zabudować.

Z punktu widzenia przyszłych możliwości sprawnego i zrównoważonego ekologicznie zaopatrywania miast warto zabezpieczać takie obszary przed chciwością niektórych decydentów i włodarzy miejskich, gdyż za kilkanaście lat może okazać się, że w Polsce nie tylko będziemy mieli do czynienia z problemem smo-

gu, czy wywózki odpadów miejskich, ale przede wszystkim z chronicznym stanem zakorkowania dużych aglomeracji miejskich drogowym ruchem towarowym i pasażerskim. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Bastowska, D. [2014], Konkurencyjność na rynku usług TSL – specjalizacja czy kompleksowość oferty, „Logistyka”, nr 2.
- [2] Drewnowski A. [2012], Problematyka funkcjonowania i rozwoju systemu przewozów wagonowych transportem kolejowym w Polsce, „Logistyka”, nr 2.
- [3] Engelhardt J. [2018], Sektor kolejowy w polityce transportowej Unii Europejskiej. Etapy tworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, Wydawnictwo edu-Libri, Kraków–Legionowo.
- [4] Engelhardt J. [2019], Analiza przyczyn spadku udziału kolejowych przewozów ładunków w latach 2004–2018, Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, www.seim-tsz.pl/analiza-przyczyn-spadku-udzialu-kolejowych-przewozow-kladunkow-w-latach-2004-2018/ (data publikacji: 28.10.2019 r.).
- [5] GUS [2005], Transport – wyniki działalności w 2004 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- [6] GUS [2021], Transport – wyniki działalności w 2020 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa–Szczecin.
- [7] Neider J. [2015], Transport międzynarodowy, wyd. III zmienione, PWE, Warszawa.
- [8] Piotrowski J. [2016], Analiza odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości, Urząd Transportu Kolejowego – Departament Regulacji Rynku Kolejowego, Warszawa (data publikacji czerwiec 2016 r.).
- [9] Rymarowicz P. [2017], Truck platooning – kiedy na naszych drogach pojawią się autonomiczne ciężarówki? polska.raben-group.com/magazyn-wiedzy/magazyn-wiedzy-artykul/news/truck-platooning

ning-kiedy-na-naszyc-drogach-pojawia-sie-autonomiczne-ciezarowki/ (data publikacji: 23.02.2017 r.).

[10] Rzeczpospolita Polska. Sejm, [2003]. O transporcie kolejowym. Ustawa Dz. U. 2003 nr 86 poz. 789.

[11] Rzeczpospolita Polska. Sejm, [2015]. O rewitalizacji. Ustawa Dz. U. 2015 poz. 1777.

[12] Stefaniak P. [2019], UTK: bezprawnie rozebrano tory do jednej z bocznic w Gdańsku, www.wnp.pl/logistyka/utk-bezprawnie-rozebrano-tory-do-jednej-z-bocznic-w-gdansk, 348504.html (data publikacji: 27.06.2019 r.).

[13] Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego [2017], M. Antonowicz: kolej musi wpisywać się w założenia polityki zrównoważonego rozwoju, www.seim-tsz.pl/m-antonowicz-kolej-musi-wpisywac-sie-w-zalozenia-polityki-zrownowazonego-rozwoju/

(data publikacji: 6.12.2017 r.).

[14] Szymajda M. [2018], Gdańsk sprzedał bocznicę kolejową. Tor zdemontowano, wagony utknęły, „Rynek Kolejowy” (data publikacji: 21.12.2018 r.).

[15] Urząd Transportu Kolejowego [2021]. Bocznicę kolejową. Opracowano na podstawie danych z systemu Rejestru Infrastruktury Kolejowej/UTK, dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura/bocznic-kolejowe/16899,Liczba-bocznic-prywatnych.html (data dostępu: 7.04.2022 r.).

[16] Wojewódzka-Król K., Załoga E.(red.) [2016], Transport. Nowe wyzwania, wydanie IV, PWN, War-

szawa.

[17] Zielaskiewicz H. [2021], Rozwój infrastruktury bocznic kolejowych i terminali istotnym elementem kształtowania się potoków ładunków, referat na seminarium naukowo-techniczne pt. „Znaczenie bocznic i terminali w strategii rozwoju strategii kolei polskiej”, Akademia WSB, Dąbrowa Górnicza 21–22.10.2021 r.

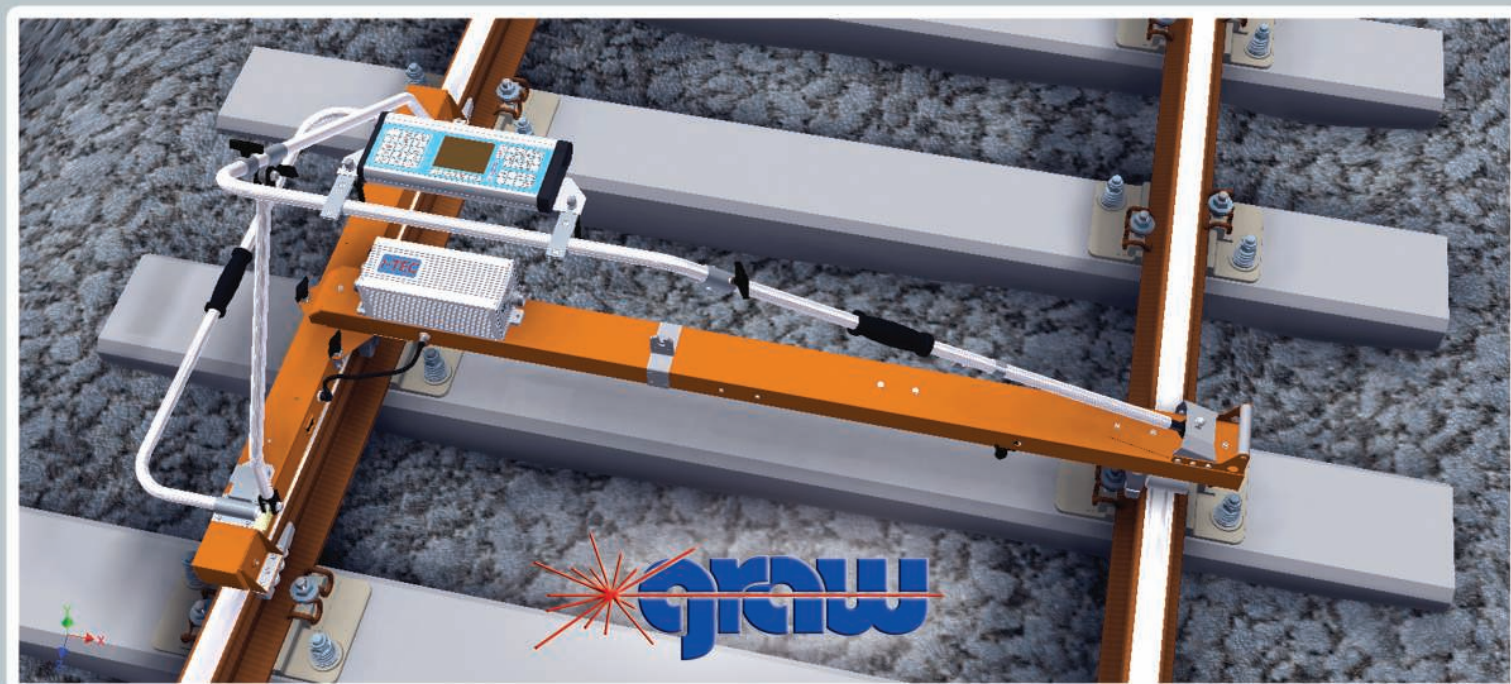
[18] Zielaskiewicz H., Górniewicz A. [2010], Przyszłość przewozów rozproszonych w transporcie kolejowym, „Transport i Komunikacja”, nr 6.

[19] Zwolski J. [2011], Transport kolejowy, materiał na wykład, Politechnika Wroclawska, (data powstania: 9.04.2011 r.).

REKLAMA

TOROMIERZ INERCYJNY iTEC

Dokładny pomiar strzałek



www.graw.com