

NIEMIECKI MASTERPLAN DLA KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW TOWAROWYCH

MATERIAŁ DO REFLEKCJI

PRZY AKTUALIZACJI STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU

Od dłuższego czasu w debacie publicznej mówi się o konieczności rewizji lub wprost stworzeniu nowej Strategii Rozwoju Transportu. Szczególnie w branży kolejowej da się zauważyć niezadowolenie z obecnie obowiązujących dokumentów strategicznych, które w powszechnej opinii nie odzwierciedlają właściwie potrzeb sektora, co więcej, są już w wielu obszarach nieaktualne.

Przestawiciele przedsiębiorców zwracają uwagę, że cele SRT w niektórych obszarach są zupełnie nierealne, w innych zaś już osiągnięte, co oznacza, że niewłaściwe było prognozowanie. Obecna strategia ma datę graniczną – rok 2020, i jako taka nie może stanowić solidnego punktu odniesienia w dłuższym okresie. Wprawdzie już w tytule jest wskazana perspektywa do roku 2030, ale sami autorzy sugerują, że ten dłuższy okres jest wskazywany jedynie w zarysie. Eksperti podkreślają konieczność podjęcia odważnych działań na rzecz zwiększenia wolumenu towarów na kolei, z uwzględnieniem dynamiki w segmencie przewozów intermodalnych oraz wykorzystaniem możliwości infrastrukturalnych i finansowania unijnego. Aby uniknąć chaosu w poczynaniach i zoptymalizować zasoby i inwestycje oraz zmiany regulacyjne, konieczne jest określenie założeń strategicznych.

W zeszłym roku pojawiły się oficjalne komunikaty na temat kroków poczynionych przez resort w celu aktualizacji SRT. Stanowiło to impuls dla branży do formułowania postulatów, które znalazły odzwierciedlenie w wypowiedziach i artykułach oraz materiałach opracowanych przez organizacje branżowe. W związku z tym, że prace nadal trwają i spodziewamy się, że w najbliższych miesiącach pojawi się w ramach konsultacji publicznych dokument opracowany w ministerstwie, chcemy w kolejnych artykułach zaprezentować rozwiązania w innych europejskich krajach, jako materiał do rozważenia. Na koniec wskazane będzie przeprowadzenie debaty podsumowującej, z odniesieniem do propozycji sformułowanych przez polski sektor kolejowy. Na początek warto przyjrzeć się naszym zachodnim sąsiadom. Choćby ze względu na relacje gospodarcze naszych krajów oraz wielkość rynku przewozów, a także na znaczenie niemieckiego sektora kolejowego w skali całej Europy, a może przede wszystkim dlatego, że w ostatnim



czasie pojawił się bardzo ważny kolejowy dokument strategiczny.

W połowie zeszłego roku niemieckie ministerstwo właściwe ds. transportu ogłosiło przyjęcie Masterplanu dla kolejowego transportu towarowego. Trzeba zwrócić uwagę na dwa istotne fakty. Po pierwsze, minister ogłasza dokument skupiony na konkretnym segmencie rynku. Daje tym jednoznaczny sygnał, że przewóz towarów koleją ma dla rządu znaczenie priorytetowe. Ponadto dokument został opracowany wspólnie przez resort i dużą grupę organizacji branżowych i przedstawicieli rynku z obszaru infrastruktury, przemysłu oraz transportu i logistyki. Możemy sobie tylko życzyć sytuacji, kiedy konsultacje publiczne nie będą traktowane jako przykry obowiązek realizowany zazwyczaj pro forma i zwieńczony nic niewnoszącym do sprawy raportem zawierającym informację, dlaczego poszczególne uwagi zostały odrzucone. Mamy tu do czynienia z realną współpracą przy tworzeniu dokumentu, co jest wprost wskazane na jego wstępie.

Co zatem zawiera Masterplan?

Struktura dokumentu jest typowa. Na wstępie, biorąc pod uwagę kontekst polityczny i odnosząc się do Federalnego planu ochrony klimatu do 2050 roku, zwrócono uwagę na rolę towarowych przewozów koleją w ograniczaniu emisji gazów cieplarnianych. Wskazano wprost, że kolejowe przewozy towarowe są kluczowym elementem w strategii zrównoważonego transportu i mobilności. Następnie określono cele i obszary działania.

Po pierwsze, zwrócono uwagę na udostępnianie sprawnej i wydajnej infrastruktury dla kolejowych przewozów towarowych. Autorzy wskazują, że warunkiem koniecznym do wzmocnienia kolejowych przewozów towarowych jest wydajna infrastruktura kolejowa. Jednoznacznie stwierdzono, że sieć należy rozbudowywać, uwzględniając istniejące wąskie gardła. W naszym przypadku na postulaty budowy brakujących odcinków sieci od lat patrzy się przez palce, a długość nowych linii kolejowych, wzięwszy pod uwagę ogrom dostępnego finansowania unijnego (przez trzy kolejne okresy programowania), trzeba wstydliwie przemilczeć. W tej części podkreślona jest również waga uwzględnienia kolejowych przewozów towarowych w „Deutschland-Takt”, inicjatywie na rzecz stałego rozkładu jazdy oraz dostosowania infrastruktury i urządzeń sterowania ruchem kolejowym, zapewniającej niezakłóconą obsługę długich pociągów towarowych. Bardzo dużo miejsca poświęcono przyspieszeniu cyfryzacji kolejowych przewozów towarowych. Autorzy wskazują, że z uwagi na wielkość sieci infrastrukturalnej i dużą liczbę obiektów i urządzeń konieczny jest zdalny nadzór nad systemami w celu wczesnego wykrywania awarii i szybkiego usuwania usterek.

Podkreślono również, że dzięki cyfryzacji dane o stanie pojazdów trakcyjnych i wagonów towarowych mogą być gromadzone w trakcie eksploatacji i analizowane w czasie rzeczywistym. W ten sposób jest możliwe dokładne lokalizowanie pojazdów i wczesne rozpoznawanie problemów technicznych, a tym samym stała i przewidywana poprawa niezawodności i bezpieczeństwa ruchu. Zwrócono również uwagę na cyfryzację procesów biznesowych. Mowa tu m.in. o obiegu cyfrowych dokumentów dotyczących prowadzenia ruchu pomiędzy personelem zarządców infrastruktury i przewoźników. Wskazano wprost na możliwość dotowania uproszczeń i rozwiązań powstałych w ramach projektu „prosta kolej”.

Dużo miejsca poświęcono automatyzacji na kolei. W niniejszym krótkim artykule nie ma miejsca na szczegółową analizę całości poruszanych zagadnień, ale warto zasygnalizować, że „kolej niemiecka” (termin użyty celowo, ponieważ Masterplan firmują zarówno zarządcy, jak i przewoźnicy, a także przemysł i branża TSL) podejmuje na poważnie temat wspomagania pracy maszynisty, automatyzacji rozrządu i manewrów oraz czynności technicz-

nych związanych bezpośrednio z ruchem. W dokumencie znajdujemy jednoznacznie deklarację odnośnie finansowego wsparcia innowacji oraz konieczności współpracy całego sektora w rozwijaniu technicznych i operacyjnych rozwiązań w tym zakresie. Autorzy nie mają wątpliwości, że jest to kierunek, w którym należy poszukiwać perspektyw zwiększania konkurencyjności kolei. Powyższe kwestie wymagają odrębnej analizy z odniesieniem do naszych krajowych uwarunkowań rynkowych i technicznych.

Interesującym i niewątpliwie ważnym elementem w strukturze dokumentu jest ostatnia część, która wskazuje „działania natychmiastowe”. Są to „wyciągnięte przed nawias” najpilniejsze problemy i konkretne kroki, odnośnie których nie ma wątpliwości co do potrzeby wdrożenia. Warto pomyśleć w przypadku naszej strategii o wskazaniu trzech, może pięciu takich działań. Na ich temat nie będziemy toczyć rozwlekłych debat, tylko podejmiemy się bezwzględnie wdrożenia.

Na pierwszy plan, wśród działań natychmiastowych, wysuwana jest konieczność obniżenia opłat za dostęp do infrastruktury za pomocą dodatkowych środków federalnych. Niezwykle mocno wybrzmiewa (jeżeli mamy

Na pierwszy plan, wśród działań natychmiastowych, wysuwana jest konieczność obniżenia opłat za dostęp do infrastruktury za pomocą dodatkowych środków federalnych. Niezwykle mocno wybrzmiewa (jeżeli mamy w pamięci, że Masterplan jest dokumentem ministerialnym, powstałym z udziałem DB AG) stwierdzenie, że rząd federalny przyzna dodatkowe środki na infrastrukturę kolejową, dzięki czemu będzie można znacznie zredukować opłaty za dostęp do infrastruktury dla kolejowych przewoźników towarowych. Jednoznacznie zapisano, że opłaty muszą stać się bardziej konkurencyjne, a zarządca musi poprawić efektywność utrzymania infrastruktury i zarządzania nią

w pamięci, że Masterplan jest dokumentem ministerialnym, powstałym z udziałem DB AG) stwierdzenie, że rząd federalny przyzna dodatkowe środki na infrastrukturę kolejową, dzięki czemu będzie można znacznie zredukować opłaty za dostęp do infrastruktury dla kolejowych przewoźników towarowych. Jednoznacznie zapisano, że opłaty muszą stać się bardziej konkurencyjne, a zarządca musi poprawić efektywność utrzymania infrastruktury i zarządzania nią. Wprost wskazuje się, że jest to warunek konieczny do podniesienia konkurencyjności kolejowych przewoźników towarowych, a także wzmocnienia siły innowacji przedsiębiorstw kolejowych poprzez stworzenie swobody finansowej dla inwestycji. Autorzy odnoszą się również do racjonalności inwestowania w nowoczesne technologie i przełożenia tegoż na obniżenie kosztów dostępu do infrastruktury. W tym kontekście jest przywołany ETCS oraz wspomniana już wcześniej automatyzacja i cyfryzacja procesów, które powinny być elementami przyczyniającymi się do obniżenia kosztów. W tym miejscu warto przeanalizować sytuację na krajowym podwórku i zastanowić się, czy ogromne środki inwestowane na sieci, w tym w instalację nowoczesnych urządzeń i technologii, przyczyniają się do obniżania kosztów dostępu do infrastruktury.

Wśród działań natychmiastowych wskazano również dostosowanie sieci do prowadzenia ruchu pociągów o długości 740 metrów – w tej kwestii argumentacja i określenie korzyści są uniwersalne w skali całej Europy. Masterplan jednoznacznie precyzuje, że jeżeli zostanie wykazane spełnienie kryteriów określonych dla projektów priorytetowych przez projekty zakwalifikowane, jako opcjonalne w obowiązujących planach inwestycyjnych, zostaną one – zgodnie z uchwałą Bundestagu – przeniesione na listy podstawowe. DB Netz AG przystąpi wówczas niezwłocznie do ich realizacji.

Na koniec należy zwrócić uwagę na wyraźnie podkreślony wkład przedsiębiorstw sektora kolejowego w modernizację przewoźników towarowych. Dokument zawiera deklarację, że przewoźnicy towarowi, zarządcy infrastruktury, posiadacze wagonów oraz przemysł, mimo bardzo trudnych warunków zewnętrznych, będą kontynuować i intensywnie rozszerzać swoje projekty w zakresie innowacji i modernizacji.

Omawiany dokument jest na pewno bardzo ciekawą lekturą w kontekście prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Transportu oraz w obliczu realizacji ogromnego planu inwestycyjnego przez PKP PLK SA. Zwiążyły w formie, a bogate w treści, może być dobrym materiałem do refleksji nad naszym krajowym rynkiem kolejowym.



Maciej Gładys
dyrektor biura Izby Gospodarczej Transportu Lądowego

