

## POLSKA KOLEJ POWINNA WEJŚĆ NA WYŻSZY POZIOM [ANALIZA]

---

Zwykliśmy myśleć o położeniu naszego kraju jako o przekleństwie. Rzeczywiście - historia dawała nam już nie raz o tym znać. Zbyt rzadko jednak myślimy o tym, że w czasach pokoju ta sama geografia jest olbrzymią szansą. Polska, znajdując się na przecięciu szlaków transportowych, może korzystać jako wyspecjalizowany operator logistyczny.

Polska znajduje się de facto na przecięciu dwóch szlaków transportowych. Oba charakteryzują się tym, że mają olbrzymi potencjał, który dopiero czeka na uwolnienie. Pierwszym z nich jest szlak północ-południe, w oczywisty sposób spajający kraje naszego regionu. Drugim z nich, biegnącym ze wschodu na zachód, jest tzw. Nowy Jedwabny Szlak, którego znaczenie może dopiero dać o sobie znać.

Oba te szlaki mają kolosalne znaczenie tak gospodarcze, jak i polityczne. Polska, inicjując projekt Trójmorza, stara się zacieśniać więzy gospodarcze między tzw. nowymi członkami Unii Europejskiej. Potencjał współpracy handlowej w regionie jest olbrzymi, jednak wciąż pozostaje on w dużej mierze niezagospodarowany za sprawą barier infrastrukturalnych, ale także wobec braku rozpoznania tego potencjału.

Na szczęście ten drugi aspekt uległ zmianie i już teraz obserwujemy ożywioną współpracę w ramach Trójmorza na trzech płaszczyznach: cyberbezpieczeństwa, bezpieczeństwa energetycznego oraz właśnie rozwoju infrastruktury.

Drugi z wymienionych projektów to omawiany już w niejednej publikacji Nowy Jedwabny Szlak. Transport towarów z Chin do Europy przez terytorium Polski otwiera zupełnie nowe perspektywy dla polskiego sektora transportu, zwłaszcza kolejowego.

Już teraz z Chin do Europy rocznie trafia około 1 mln ton ładunków, z czego aż 90% przez terytorium Polski, a dokładnie przez Centrum Logistyczne Małaszewicze. Wciąż jest to zaledwie ułamek ogólnego transportu realizowanego do Europy, bowiem większość ładunków trafia drogą morską - aż 58,7 mln ton w 2018 roku.

Transport kolejowy ma jednak olbrzymi potencjał wzrostowy. Do tego konieczne jednak jest uczynienie go intermodalnym. Około połowy ładunków przywożonych do Europy Zachodniej drogą morską trafia następnie bezpośrednio na kolej. Aby proces ten mógł zostać sprawnie zrealizowany, niezbędny jednak jest intermodalny tabor, a więc taki, który umożliwia bezpośredni załadunek kontenerów ze statku na kolej. Tym sposobem transport kolejowy staje się nie tyle konkurencją dla morskiego, co jego uzupełnieniem.

Mając na uwadze rosnący potencjał wykorzystania kolei w naszym regionie i znakomite położenie Polski, warto się zastanowić, czy priorytetem dla Polski, ważniejszym od Centralnego Portu

Komunikacyjnego, nie powinno być stworzenie hubu logistycznego w Małaszewiczach wraz z dostosowaniem taboru PKP Cargo do realizacji transportu intermodalnego.

Na szczęście w tym względzie już obserwujemy pewne postępy. PKP Cargo sprawiło sobie prezent mikołajowy, podpisując 6 grudnia umowę z konsorcjum Wagony Świdnica i Astra Rail Industries, na dostawę 220 wagonów przeznaczonych do przewozów intermodalnych o wartości 126 mln zł brutto.

Koniecznym wydaje się też wejście PKP Cargo na wyższy poziom. Obecnie spółka ta realizuje usługi z zakresu transportu kolejowego w regionie. Należy jednak mieć na uwadze, że usługi te stanowią jedynie jedno z ogniw skomplikowanego procesu polegającego na dostawie „od drzwi do drzwi” towarów. I nie jest to usługa generująca największe marże.

Położenie Polski daje możliwość PKP Cargo wejścia na wyższy poziom i realizacji usług logistycznych, zarządzania całym procesem dostawy z punktu nadania do punktu przeznaczenia, z wykorzystaniem hubu w Małaszewiczach oraz intermodalności własnych usług transportowych. W rezultacie środki pozyskane w ramach świadczonych usług logistycznych mogłyby pozostać w Polsce, a jej potencjał geograficzny, jako państwa na skrzyżowaniu szlaków transportowych mógłby zostać w pełni zrealizowany.