

Wagon przegrywa z ciężarówką

[Transport kolejowy]

Transport kolejowy w minimalnym stopniu wykorzystywany jest do przewozu kamiennych bloków

Kamienne bloki, których waga przekracza niekiedy 30 ton, to wydawałoby się idealny towar do przewozu koleją. Niestety, polscy kamieniarze bardzo rzadko korzystają z usług PKP. Zdecydowana większość surowca i gotowych wyrobów transportowana jest ciężarówkami. Co innego kruszywa używane do budowy dróg – w tym przypadku kolej wygrywa.

Przyczyn takiego stanu rzeczy można doszukiwać się na wielu płaszczyznach – najważniejsza jest oczywiście ekonomia. Każdy przedsiębiorca potrafi przecież liczyć, a matematyka jest dla kolei bezlitosna. Po prostu na razie kolej w zdecydowanej większości przypadków jest za droga.

KALKULACJE PKP CARGO

Według informacji, które uzyskaliśmy w Zakładzie Przewozów Towarowych PKP Cargo SA w Poznaniu, najmniejszy ładunek, jaki można przewieźć ich wagonami, to 15 ton. Dla przykładu poprosiliśmy o kalkulację dla takiego ładunku na trasie ze Strzegomia do stacji rozrządowej na poznańskim Franowie. Odległość według taryfikatora PKP to 224 km. W tym przypadku musielibyśmy zapłacić PKP Cargo 2707 zł przewoźnego.

Transport całego pociągu ładunku o masie 1300 ton (na tej samej trasie) kosztowałby natomiast 62 651 zł.

Oczywiście podane kalkulacje to obliczenia nieuwzględniające żadnych upustów i na stosunkowo krótkim odcinku, a wiadomo, że koleją opłaca się przewozić ładunki na dłuższych dystansach. Ponadto korzystniej jest transportować ładunki o zdecydowanej większej masie. Dla przykładu zamawiając tzw. przewóz całopociągowy (minimalna masa ładunku 800 t), dostaniemy 6-procentowy upust. Jeśli nasz skład będzie miał masę 2300 ton (to maksymalna wielkość składu, który podróżuje w całości, jako jeden pociąg), upust będzie już miał



Bloki ukraińskiego granitu na bocznicy kolejowej w Brzegu

wysokość 15 procent.

Niestety od 1 września stawki, według których przygotowano kalkulację, już nie obowiązują. Nowe są wyższe o około 15 proc. Zmiany nie obejmują opłat za przewozy tranzytowe oraz przewozy intermodalne w komunikacji krajowej i międzynarodowej.

Wysokie koszty to najważniejszy powód, dla którego właściciele zakładów kamieniarskich czy firmy handlowe wybierają transport samochodowy.

- *Nigdy nie korzystałem z kolei, po prostu uważam, że są dla mnie za drodzy* – mówi Waław Biegaj, właściciel firmy Prodmar, importujący płyty z włoskiej Werony. – *Dlatego kupiony we Włoszech kamień przywozimy do kraju samochodami. Współpracuję ze sprawdzonymi przewoźnikami. Poza tym chodzi o czas. Dla mnie to bardzo ważny element. W moim przypadku od złożenia zamówienia do momentu, kiedy towar jest na palcu w Kielcach, upływa najczęściej tylko tydzień. Koszt takiego transportu to 1300 euro plus VAT. Konkurencja i wejście Polski do Unii wymusiło na przewoźnikach atrakcyjne ceny. Dla przykładu przed wstąpieniem do UE płaciłem za taki sam transport około 10 tys. zł.*

Dla porównania kosztów kolei i transportu samochodowego, firma Granit Strzegom SA bez długich wycień podała, że przewiezie blok ze Strzegomia do Poznania za ...900 złotych – czyli trzykrotnie taniej, niż PKP Cargo.

Dodatkowym plusem transportu samochodowego jest również fakt, że przewoźnicy specjalizujący się w nim dysponują specjalnymi stojakami do transportu płyt. W innym przypadku do kosztów przewozu należy doliczyć 360 euro za komplet.

MIEĆ SWOJĄ BOCZNICĘ

Oczywiście wśród setek polskich firm działających w kamieniarskiej branży znajdziemy także te, które z kolei korzystają. Jedną z nich jest JP Granit.

Jak zapewnia Sylwester Dąbrowa, dyrektor JP Granit oddział Kopalnia Granitu w Strzelinie, głównym powodem, dla którego korzystają z kolei, jest fakt, że od początku swojej działalności posiadają własne bocznicę kolejową zarówno w kopalni w Strzelinie, jak i w zakładzie obróbki kamienia w Ostrowcu Świętokrzyskim.

- *Gdyby nie to, najprawdopodobniej korzystalibyśmy z transportu samochodowego* – dodaje Sylwester Dąbrowa. – *Koszt budowy bocznic od podstaw może sięgać nawet miliona złotych. O tym, że są to olbrzymie nakłady, przekonaliśmy się podczas remontu naszej bocznic.*

Kolejnym argumentem przemawiającym w przypadku JP Granit na korzyść kolei jest tonaż transportowanego surowca sięgający 1000 ton tygodniowo, co oczywiście

daje podstawy do uzyskania atrakcyjnych upustów cenowych.

Niestety nawet w tak idealnym układzie, gdzie PKP Cargo musi jedynie postawić wagony i przetransportować towar z jednej bocznic na drugą, pojawia się mnóstwo problemów.

- *Najważniejszy to brak platform do przewozu bloków. Kolej wciąż tłumaczy się, że ma ich za mało. Oznacza to oczywiście brak gwarancji rytmiczności transportu. W dzisiejszych czasach, kiedy gotowy wyrób musimy dostarczyć klientowi pod wskazany adres i na czas, opóźnienie kolejarzy rozkłada cały łańcuch transportowy* – tłumaczy Sylwester Dąbrowa. – *Zastanawiamy się nawet w firmie, czy nie będziemy zmuszeni zrezygnować ze współpracy z PKP.*

Z UKRAINY NA WAGONACH

Z kolei ukraińskich korzysta natomiast firma Almadex z Ciechocinka. Skalne bloki transportowane są od sąsiadów ze wschodu do składu działającego na granicy polsko-ukraińskiej.

- *W naszym przypadku transport kolejną jest najtańszy* – mówi Michał Bajor, właściciel Almadeksu. – *Dodatkowym plusem tego rozwiązania jest fakt, że to Ukraińcy załatwiają wszelkie formalności związane z dostarczeniem przesyłki na miejsce przeznaczenia. A trzeba podkreślić, że na tam-*

tejszej kolei panuje straszliwa biurokracja i podejrzewam, że polskiemu przedsiębiorcy trudno byłoby ją pokonać. A tak - problem z głowy.

Nie bez znaczenia, jak dodaje Michał Bajor, przy transporcie bloków kolejną jest to, że nie trzeba w ogóle martwić się o przekroczenie naciśnięć na oś, co w przypadku transportu samochodowego może skutkować słonymi mandatami.

Niestety także w tym przypadku największą bolączką jest nierytmiczność dostaw i duże, nawet kilkumiesięczne wyprzedzenie, z którym należy złożyć zamówienie na transport. Brak troski o terminowość postawienia wagonów to widocznie przywara nie tylko polskich kolejarzy. Transporty przybywające do celu z miesięcznym czy nawet większym opóźnieniem nie należą do rzadkości. Do kosztów transportu należy ponadto doliczyć opłaty pobierane przez PKP za poruszanie się wagonów od granicy do miejsca pierwszej stacji rozładunkowej po polskiej stronie. Obecnie wynoszą one około 1000 zł za transport każdego wagonu, chociaż w przypadku Almadeksu odległość ta wynosi zaledwie kilkaset metrów.

KOSZTOWNA ZABAWA

Zdaniem Zenona Kiszkiela ze Strzegomia PKP mogłoby zdecydowanie poprawić ten

edycja 2009/2010

STONE SECTOR DATABASE

Baza Danych

KAMIENIARSTWA [2009/2010]

zagroźby
kamień w budownictwie
zapoznanie kamieniarstwa

nowy Kamieniarz

Nowe wydanie największej bazy kamieniarskiej

www.baza-kamieniarska.pl

niekorzystny stosunek transportowanych kolejną towarów.

– *Na dobrą sprawę wszystkie bloki trafiające do Polski drogą morską powinny być dalej, w tym oczyszczone do Strzegomia, transportowane kolejną – tłumaczy Zenon Kiszkiel. – Trzeba zwrócić uwagę na to, że bloki z Brazylii czy RPA ważą po 30, a nawet więcej ton. To oznacza, że są za ciężkie, aby transportować je samochodami bez narażenia się na kary za przekroczenie dopuszczalnych nacisków na oś. Niestety PKP nie chce stosować elastycznej polityki cenowej, co przy tak olbrzymim wzroście cen paliw, z jakim mamy do czynienia w minionych miesiącach, mogłoby spowodować przejście przez nie znacznych ładunków transportowanych dotychczas samochodami. Sytuacja z pewnością byłaby inna, gdyby więcej firm, w tym także kamieniarskich, miało własne bocznice kolejowe. W moim przypadku prawie tak jest. Niestety, kiedy chcieliśmy wyremontować stumetrowy odcinek bocznicy, otrzymaliśmy kalkulację na około 240 tys. zł. Do tego dochodzi przerażająca biurokracja panująca na kolei. Dużo decyzji wciąż musi być podejmowanych w Warszawie. Jednym zdaniem – bardzo trudna sprawa.*

Niestety, przedsiębiorca, który zdecydował się na budowę nowej bocznicy, musi liczyć się z potężnymi wydatkami. Z informacji, które uzyskaliśmy w poznańskiej firmie Torpol, specjalizującej się w budowach torowisk, wynika, że realizacja kilometrowego odcinka pojedynczego torowiska w najbardziej sprzyjających warunkach terenowych to wydatek minimum 1 miliona złotych. Wystarczy powiedzieć, że jedna używana zwrotnica kosztuje około 100 tys. zł.

Oczywiście, jeśli przez taką bocznicę przetaczałoby się bardzo dużo towaru, z pewnością zarobiłaby na sobie. Mimo narzekania na kolej nowe bocznice są realizowane, np. do centrów logistycznych.

Jednak o jakichkolwiek dokładniejszych kalkulacjach związanych z budową nie można mówić w ciemno. Inwestor powinien zlecić wykonanie chociaż wstępnej koncepcji i wstępnego szacunku kosztów, co nie stanowi dużego wydatku. Dopiero wówczas można wystąpić o wstępne warunki budowy do kolei. To one dają większe światło na zakres i koszty inwestycji. Z pewnością koszty nie będą jednak niższe od minimum podanego wyżej. Niestety sama budowa to nie koniec wydatków. Bocznicę trzeba później utrzymać i obsługiwać, ponosić koszty corocznych przeglądów, ewentualnych remontów, mieć podpisaną tzw. umowę bocznicową z przewoźnikiem – tu już niekoniecznie z PKP. Trudno sobie przecież wyobrazić, że firma kamieniarska kupi na swoje potrzeby lokomotywę ma-

newrową, która zaciągnie wagony na miejsce odprawiania pociągów.

AZJATYCKI KIERUNEK

Kolejnym coraz bardziej popularnym kierunkiem pozyskiwania kamiennego surowca są Chiny - polscy przedsiębiorcy otwierają w Azji nawet swoje zakłady przetwarzające kamień.

– *Wyroby z naszego zakładu w Chinach dostarczane są do Polski drogą morską – mówi Jan Hybiak, właściciel firmy kamieniarskiej. – Koszt transportu jednego kontenera to około 3500 dolarów. Niestety to również czasochłonna operacja. Statek płynie z Chin do Polski około sześciu tygodni.*

Na razie nie ma alternatywy i niemal wszystkie towary sprowadzane z Chin do Europy transportowane są drogą morską. Jednak sytuacja może zmienić się już w

z Hamburgiem pozwoliłoby skrócić ten czas o ponad połowę. Jednak na razie nie ma co się łudzić, że transport kolejną będzie najtańszą metodą. Ponadto pociągi na trasie do Europy czekają takie wyzwania, jak różne - w zależności od państwa - kontrole celne i szerokość torów. Jeśli jednak połączenie zostanie uruchomione, na pewno będzie atrakcyjniejsze, jeśli chodzi o czas dostawy.

ZMIANY NA LEPSZE?

Jak zgodnie twierdzą specjaliści zajmujący się kolejowym transportem, główną przyczyną tego, że kolej przegrywa z transportem samochodowym (oprócz niewydolności PKP Cargo - największej towarowej spółki kolejowej), jest bardzo zły stan torów. Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych wynosi w naszym



Transport bloków z kopalni w Strzelinie w zakładzie obróbki JP Granit w Ostrowców Świątokrzykim. Zarówno kopalnia jak i zakład mają własne bocznice kolejowe.

najbliższej przyszłości. W styczniu tego roku przetestowano bowiem kolejowe połączenie między Pekinem a Hamburgiem, w którym uczestniczyła także Polska. Transkontynentalny pociąg pokonał tę trasę w 15 dni.

– *Każdy kalkuluje – mówi Jan Hybiak. – Jeśli okaże się, że transport kolejną jest bardziej atrakcyjny, to oczywiście zaczniemy z niego korzystać. Na razie nie można jeszcze o tym mówić, bo takiego regularnego połączenia po prostu nie ma.*

Transport kontenerów z Chin kolejną ma wzmocnić handel między Chinami a Europą, a także stanowić konkurencję dla spedycji drogą morską, która z roku na rok notuje na tej trasie coraz lepsze wyniki. Towary wysyłane z Chin statkami zazwyczaj trafiają do Europy po około 40 dniach. Regularne połączenie kolejowe Pekinu

kraju 26,8 km/h. Kolejarze zapewniają, że sytuacja poprawi się już w najbliższych latach. Tylko w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko 2007-13” zmodernizowanych zostanie 1200 km linii kolejowych, właśnie tych, na których składowana jest znaczna część przewozów towarowych i pasażerskich (nakłady: 6,7 mld euro). Dalsze setki kilometrów linii zostaną gruntownie wyremontowane do 2013 r. w ramach regionalnych programów operacyjnych (nakłady: 480 mln euro).

Czy to uzdrowi sytuację i zachęci polskich kamieniarzy i innych przedsiębiorców do korzystania z przewozów kolejowych, z pewnością nie przekonamy się za miesiąc czy dwa. Uzdrawienie tak chorego organizmu, jakim jest PKP, wymaga z pewnością dłuższego okresu. ■

Bogdan Lewicki