

Przełom czy zwrot?

Jak wojna na Ukrainie wpłynie na inwestycje
kolejowe w Polsce. Perspektywy dla rynku,
wyzwania dla państwa

RAPORT



Świat opisują dziś głównie specjaliści od geopolityki, co ma swoje uzasadnienie po „game changerach” ostatnich dwóch lat, jakimi były pandemia, wycofanie się USA z Afganistanu czy wreszcie napaść Rosji na Ukrainę. Spojrzenie geopolityczne, nawet jeśli trafne, warto jednak ograniczać do węższych wycinków rzeczywistości, by na konkretnych przykładach lepiej zobrazować o co toczy się gra podczas wykuwającego się właśnie nowego porządku światowego. Jakie zagrożenia i jakie szanse generuje obecna sytuacja można modelowo rozważyć na przykładzie perspektyw rynku kolejowego w Polsce? Czy wojna na Ukrainie spowoduje całkowitą zmianę dotychczasowej koncepcji rozwoju i modernizacji tej gałęzi transportu w naszym kraju? Czy Polska powinna zrewidować swoje cele na polu modernizacji i rozbudowy sieci kolejowych w obliczu wojny na Ukrainie i jej możliwych konsekwencji?

To pytania, na których na których odpowiedź znajduje się na kolejnych kartach raportu „Przełom czy zwrot? Jak wojna na Ukrainie wpłynie na inwestycje kolejowe w Polsce. Perspektywy dla rynku, wyzwania dla państwa.”

Instytut Staszica

SPIS TREŚCI:

5.

Rosyjska agresja a „Nowy Jedwabny Szlak”

7.

Konieczna elastyczność

8.

Pamiętajmy o węglu

9.

Polska kolej w perspektywie „Fit for 55”

11.

Problem z renegotiacją umów i nowymi kontraktami

12.

Perspektywa odbudowy Ukrainy

13.

Podsumowanie. Perspektywy zależą od rozstrzygnięcia na Wschodzie

Raport „Przełom czy zwrot? Jak wojna na Ukrainie wpłynie na inwestycje kolejowe w Polsce. Perspektywy dla rynku, wyzwania dla państwa” został przygotowany przez ekspertów Instytutu Staszica i ukończony 23 grudnia 2022 r.

Rosyjska agresja a „Nowy Jedwabny Szlak”

Do czasu wybuchu pandemii i późniejszych wspomnianych zdarzeń, zadania i cele realizowane przez państwo i spółki kolejowe wydawały się jasne. Po względnie udanej, choć oczywiście wciąż realizowanej, budowie sieci dróg szybkiego ruchu, zabrano się za modernizację szlaków kolejowych, odtwarzano niektóre lokalne linie pasażerskie (masowo likwidowane w ostatnich dekadach), ruszył program remontów dworców, który zrealizowano już w wielu miastach Polski. W transporcie cargo kluczową inwestycją była budowa wielkiego terminala przeładunkowego w Małaszewiczach, który miał być ważną częścią „Nowego Jedwabnego Szlaku” z Chin i spowodować, że kursujące między Państwem Środka a Europą Zachodnią pociągi nie będą się zatrzymywały dopiero w Niemczech. Kolejną planowaną inwestycją była magistrala łącząca koncepcję tzw. Portu Centralnego (powiększonego o ponad 500 ha Portu Północnego w Gdańsku) z liniami kolejowymi biegnącej na Wschód, w tym na Białoruś i na Ukrainę, a w zamyśle także łącząca się z liniami przebiegającymi z Chin.

Napaść Rosji na Ukrainę sprawiła jednak, że powyższe koncepcje mogą stracić swoje uzasadnienie, przy czym zastrzec należy, że w aktualnej sytuacji trudno jednoznacznie wyrokować, czym zakończy się wojna na Ukrainie. Najczarniejszy scenariusz zakłada całkowitą okupację Ukrainy przez Rosję i kolejne militarne podboje mające na celu przywrócenie stanu posiadania Kremla z czasów ZSRR. Najbardziej optymistyczny scenariusz zakłada z kolei, że klęska Rosji w toczącej się wojnie zapoczątkuje procesy, które doprowadzą do rozpadu tego ogromnego kraju w wyniku napięć wewnętrznych wzniesionych przez zamieszkujące go ludy.

Warto zauważyć, że obydwa scenariusze, a także duża liczba scenariuszy pośrednich, mają wspólny mianownik – brak spokoju, stanowiącego

warunek sine qua non dla funkcjonowania i rozwoju szlaków handlowych przez tereny wschodnie. Innymi słowy obecnie trudno spodziewać się, by tzw. Nowy Jedwabny Szlak, oparty o transport kolejowy, którego ważnym punktem miałby być terminal w Małaszewiczach faktycznie odegrał rolę, jaką zakładano jeszcze pod koniec drugiej dekady XXI wieku.



Rejon Przeładunkowy Małaszewice

Polska powinna z uwagą rozważyć jeszcze dwa dodatkowe czynniki negatywnie wpływające na projekt Nowego Jedwabnego Szlaku, który miałby przebiegać przez nasze terytorium. Pierwszy z nich to nasilający się konflikt USA – Chiny, co obserwujemy aktualnie wokół Tajwanu, a drugi to wciąż silne relacje gospodarcze Niemiec i Rosji, które mogą zostać całkiem

oficjalnie przywrócone do funkcjonowania w przypadku jakiegós „zamrożenia” działań wojennych na Ukrainie. Obydwa te aspekty są ściśle powiązane z relacjami sojuszniczymi, jakie wiążą Polskę z USA. Naszą nadzieją jest to, że administracja amerykańska ma świadomość, że w odniesieniu do wojny na Ukrainie to Polska, a nie Niemcy są bardziej wartościowym sojusznikiem i członkiem NATO. Niewykluczone zatem, że konieczność podtrzymywania tego statusu, tak ważna dla naszego kraju, będzie wymagała od nas zajęcia jednoznacznego stanowiska także w odniesieniu do Chin.



Źródło: Economist.com

Aktualnie Polska stara się utrzymywać stosunkowo dobre relacje z Państwem Środka, o czym świadczą chociażby kontakty prezydenta Andrzeja Dudy z przewodniczącym Xi Jinpingiem. Wzrost napięcia wokół Tajwanu może jednak szybko przenieść rywalizację amerykańsko-chińską na poziom, w którym dalsze próby utrzymywania dobrych relacji z Chinami bez uszczerbku dla naszych sojuszniczych powiązań z USA staną się niemożliwe i będziemy musieli określić się jednoznacznie. Jednocześnie coraz głośniej słychać o tym, że w nowych realiach wojennych, Nowy Jedwabny Szlak na drodze lądowej będzie kończył się w porcie w Kaliningradzie, a następnie statkami przez Bałtyk „wracał” na ląd w Hamburgu. Analizując dotychczasowe posunięcia Niemiec w sprawie wojny na Ukrainie i gigantyczną rozbieżność między deklaracjami pomocy napadniętej Ukrainie, a faktycznymi działaniami, można się spodziewać, że taki scenariusz jest całkiem realny. Niemcy nadal utrzymują znakomite kontakty handlowe z Rosją, utrzymując praktycznie swoimi pieniędzmi zdolności bojowe armii Putina. Tu wspomnieć należy także o tym, że rozbudowa Małaszewicz nie zyskała aprobaty Komisji Europejskiej, więc modernizację i rozbudowę tego dworca towarowego będziemy musieli przeprowadzić środkami pochodzącymi w całości z budżetu państwa. Jest to oczywiście wynikiem tego, że Małaszewicze stanowiły dużą konkurencję dla niemieckich hubów przeładunkowych.





Terminal PKP Cargo w Malaszewiczach (fot. PKP Cargo)

Konieczna elastyczność

Co wobec powyższych zmiennych powinna zrobić Polska i jak przełożyć to na koncepcję rozwoju szlaków kolejowych w naszym kraju? Przede wszystkim – i widać to także na przykładzie uzależnienia energetycznego Niemiec od Rosji – dzisiejsze zmienne i niepewne czasy wymagają dużej elastyczności i gotowości do szybkich zmian wymuszonych przez sytuację globalną. **Trudno zatem uznać za rozsądne snucie planów nastawionych na jeden typ rozwojowy np. tworzenie terminali przystosowanych jedynie do przeładunku kontenerów czy też ukierunkowanie się na jeden kierunek importowy bądź eksportowy. Nowa infrastruktura powinna być planowana i tworzona w taki sposób, by łatwo było ją dopasować w możliwie jak najkrótszym czasie do aktualnych potrzeb państwa.**

Zobrazowanie tych założeń jest wyjątkowo łatwe w dzisiejszej sytuacji. Potrzebujemy bowiem infrastruktury, która pozwoliłaby nam wywozić przez Polskę z Ukrainy jak największych ilości zboża, a także importować

jak największe ilości węgla. O ile to drugie zadanie wydaje się być wykonalne, o tyle w pierwszym przypadku trudno mówić o sukcesie. Aktualnie „spichlerz świata”, jak nazywa się żyzną Ukrainę, eksportuje swoje zboże drogą morską – przez zaminowane na dużej powierzchni Morze Czarne do portów tureckich. W tym miejscu warto zaznaczyć, że trudno nazwać Turcję, podobnie jak Niemcy, solidnym i przewidywalnym partnerem w NATO, o czym świadczą chociażby stałe kontakty prezydenta Erdogana z Władimirem Putinem. Transport morski, choć oczywiście dysponuje znacznie większymi zdolnościami przewozowymi od transportu kolejowego, wciąż jest więc sprawą wysoce niepewną. Do tej pory z Ukrainy udało się wypłynąć zaledwie dwóm masowcom ze zbożem, a to zdecydowanie zbyt mało, by zapobiec klęsce głodu na Bliskim Wschodzie i krajach Afryki Północnej. Istnieje zatem wciąż potrzeba stworzenia alternatywnego szlaku wywozu zboża i tutaj położenie Polski i jej bliskie sąsiedztwo z Ukrainą po prostu narzucają nam naszą rolę. Rozumieją to także nasi najsilniejsi sojusznicy, czemu dał wyraz prezydent Joe Biden, zapowiadając budowę silosów w naszym kraju przy granicy z Ukrainą, niezbędnych do przeładunku z pociągów poruszających się po innym rozstawie torów. Prezydent USA zastrzegł jednak jednocześnie, że realizacja tego planu będzie czasochłonna i na pewno nie będzie stanowiła alternatywy dla transportu morskiego w tym roku.

Pamiętajmy o węglu

Wojna na Ukrainie to oprócz ryzyka niedoborów żywności dla znacznej części świata, także niedobory energetyczne. Niemal z dnia na dzień do łask wrócił węgiel, zwalczany w ostatnich latach przez Unię Europejską jako najbardziej nieekologiczne z paliw kopalnych. Nagle okazało się, że Polska, dysponująca naturalnymi zasobami węgla na kilkanaście pokoleń, musi poszukiwać go na rynkach całego świata, bo sukcesywnie zmniejszane w ostatnich latach wydobycie nie jest w stanie zabezpieczyć nawet krajowego popytu. Lada dzień w polskich portach zacumują

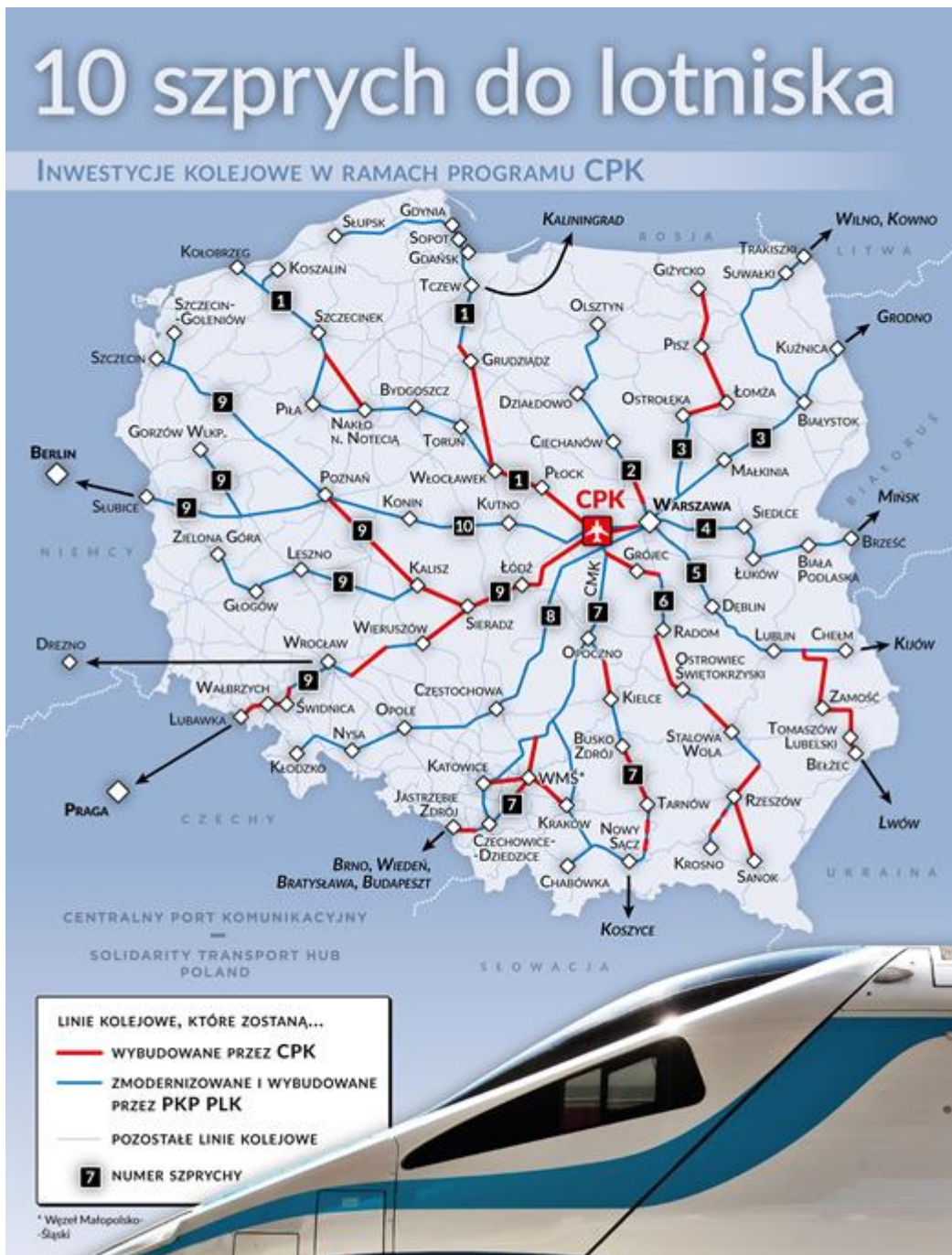
pierwsze statki z węglem, bo akurat sprawności Spółkom Skarbu Państwa w szybkiej realizacji takich zakupów odmówić nie można. Było to widać w przypadku braków materiałów dezynfekcyjnych i środków ochrony osobistej w pierwszej fazie pandemii koronawirusa, widać i teraz, w przypadku szybkiego importu węgla.

Wszystko wskazuje, że „kariera” węgla jako paliwa nie zostanie zakończona jeszcze przynajmniej przez kilka lat. Warto rozważyć, czy nawet jeśli Europa razem z Polską przestawia się kiedyś na inne źródła produkcji energii, to czy właściwe jest rezygnowanie z wydobycia i czy sprawna i funkcjonalna infrastruktura kolejowa, mogąca dostarczyć polski węgiel do polskich portów nie powinna być ważnym celem do realizacji dla administracji państwowej. Inaczej rzecz ujmując – dziś importujemy, ale być może za kilka lat będziemy eksportować znaczne ilości węgla, bo nic nie zapowiada na świecie, że zostanie on szybko zastąpiony w procesie produkcji energii elektrycznej. W tym ujęciu warto realizować plan budowy szybkich połączeń cargo z portami morskimi, takich jakie miały powstać po wschodniej stronie Gdańska.

Polska kolej w perspektywie „Fit for 55”

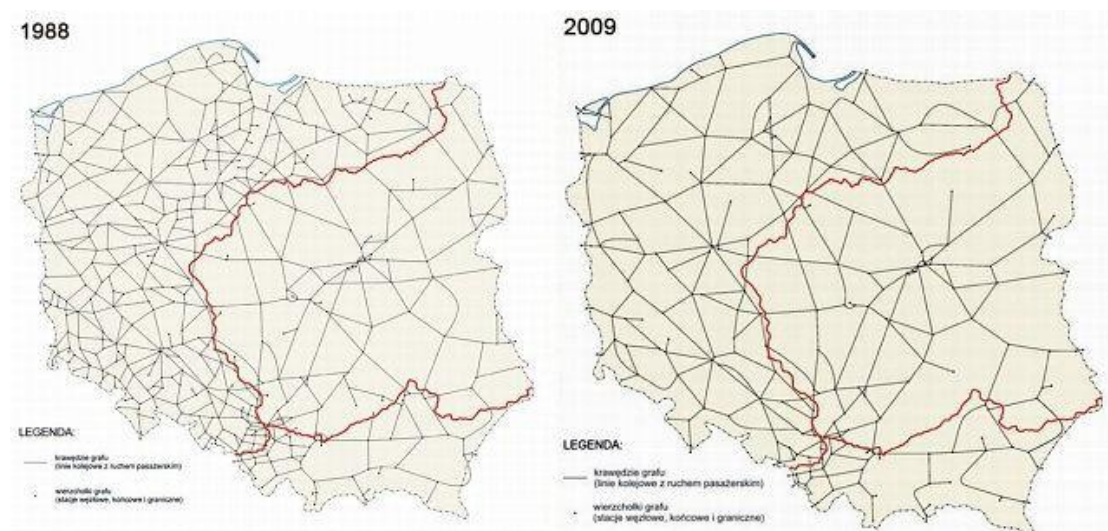
Mimo wojny, ekologia będzie z pewnością ważnym czynnikiem wpływającym na podejmowane decyzje. Choć założenia pakietu „Fit for 55” wydają się utopijne wobec nowej rzeczywistości, to Unia Europejska z pewnością nie zrezygnuje z forsowania założeń tzw. „Zielonego Ładu”. **I o ile w transporcie cargo rzeczywiście coraz więcej nas dzieli niż łączy, zwłaszcza z Niemcami, o tyle w przypadku modernizacji i budowy nowych linii pasażerskich możemy łatwo znaleźć płaszczyznę porozumienia z Brukselą. Kolej elektryczna jest bowiem uznana przez UE – całkiem słusznie zresztą – za przyjazny dla środowiska sposób transportu. Europejscy decydenci chcą powiązać kraje Unii Europejskiej siecią szybkich kolei, które mogłyby być alternatywą dla, uznawanego z kolei za**

szkodzący środowisku, transportu lotniczego. W Polsce sieć szybkich kolei planowana jest przy okazji budowy całego systemu transportowego, skupionego wokół **Centralnego Portu Komunikacyjnego**. W założeniach ma ona umożliwić przejazdy między największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godziny.



Źródło: CPK

Jednak koleje wysokich prędkości nie rozwiążą znacznej części wyzwań komunikacyjnych w Polsce i nie sprawią – jak zapewne życzyliby sobie unijni ekolodzy – że Polacy masowo porzucą samochody na rzecz transportu kolejowego. Aby tak się stało, konieczne jest odbudowywanie lokalnej sieci kolejowej i przywrócenie częstotliwości połączeń między mniejszymi miastami, a nawet wioskami.



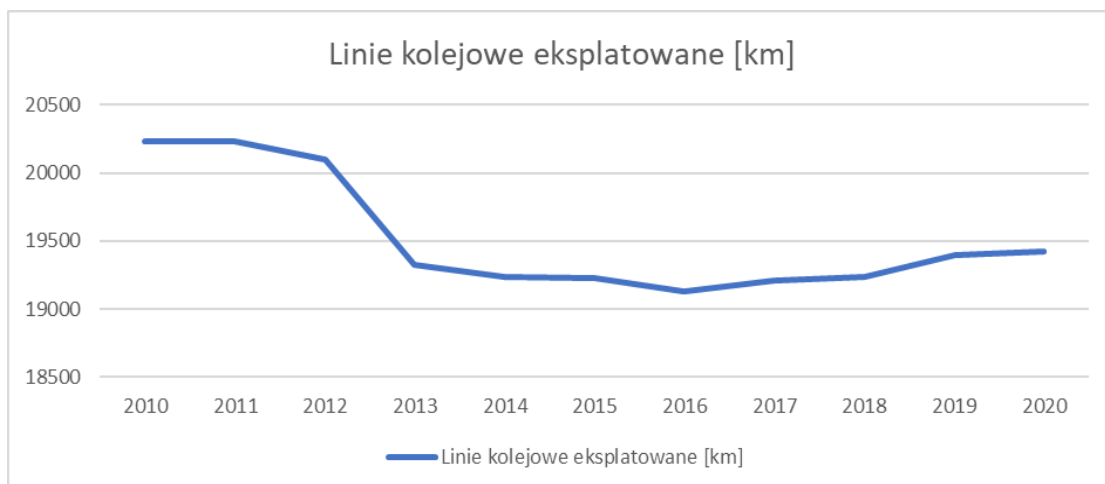
Źródło: Komusiński, 2009 za bezgranica.blog.onet.pl

Podróżując po Polsce samochodem, często natrafiamy na przejazdy kolejowe, po których został jedynie krzyż św. Andrzeja. O tym, że po torach, przed którymi ostrzega ten znak nie przejechał od lat żaden pociąg, świadczą często młode drzewa, które zdążyły wyrosnąć na dawnym torowisku. Są jednak i takie miejsca, co do których trudno na pierwszy rzut oka stwierdzić, czy dana linia kolejowa jest nadal w użytkowaniu czy jednak nie. Są to zazwyczaj tory, po których kursują bardzo rzadko lekkie szynobusy, które stanowią dopiero pierwsze nieśmiałe próby odtworzenia regularnych i częstszych połączeń w danym regionie. Wspomniane kursy odbywają się zazwyczaj we wczesnych godzinach porannych i późnych godzinach popołudniowych, tak aby zaproponować mieszkańcom małych wsi i miasteczek dojazd do pracy i powrót z niej. Natomiast transport taki nie jest specjalnie użyteczny, jeśli chodzi o wykorzystanie go np. do celów

turystycznych, czy też do załatwiania swoich codziennych spraw przez mieszkańców.

Aż do 2016 roku, czyli przez 12 lat naszej obecności w strukturach UE, łączna liczba odcinków kolejowych eksploatowanych w naszym kraju systematycznie malała. Przykładowo jeszcze w 1998 roku pociągi jeździły po szlakach długości ponad 23 tysięcy kilometrów, a w 2016 roku było to już tylko nieco ponad 19 tysięcy kilometrów. Co ciekawe działo się tak, mimo iż Unia Europejska bardzo chętnie dotowała projekty związane z modernizacją sieci kolejowej czy zakupu nowego taboru. Odtwarzanie szlaków i lokalnych połączeń kolejowych przyspieszyło w ostatnich latach. Ten trend należy utrzymać, starając się cały czas o wsparcie środkami z dotacji unijnych. Jest to bowiem jeden z (nielicznych) przykładów, gdzie założenia „Zielonego Ładu UE” mogą rzeczywiście poprawić komfort życia mieszkańców biedniejszych regionów Polski. To ważne także w obliczu rosnących cen paliw oraz coraz większych trudności z dostępem do drożących na potęgę samochodów i to zarówno nowych jak i używanych.

	Linie kolejowe eksploatowane [km]
2010	20228
2011	20228
2012	20094
2013	19328
2014	19240
2015	19231
2016	19132
2017	19209
2018	19235
2019	19398
2020	19422



Źródło: GUS

Problem z renegocjacją umów i nowymi kontraktami

Oczywiście dzisiaj największym problemem jest realizowanie zawartych kontraktów na budowę i modernizację szlaków kolejowych w warunkach wysokiej inflacji, a także niedoborów kadrowych na rynku pracy. **PKP niechętnie renegocjuje zawarte umowy, a z kolei wykonawcy borykają się z problemem niestabilnych cen surowców i ograniczonym dostępem do nich.** Do pokonania powyższych barier konieczne jest uruchomienie środków z puli KPO lub też zaangażowanie Polskiego Funduszu Rozwoju, który zasilany jest właśnie przez niewykorzystane przez podmioty biznesowe zwracane zasiłki z tarcz antykryzysowych, udzielanych w czasie pandemii.

Nie można także dopuścić do sytuacji, w której polskim wykonawcom z powodu przymusu realizacji kontraktów w warunkach inflacyjnych groziłaby fala bankructw, porównywalna z tą sprzed EURO 2012, kiedy przyspieszenie programu budowy dróg i autostrad w Polsce, realizowane przez rząd PO-PSL, wcale nie przysłużyło się polskiej branży drogowej, a przeciwnie – doprowadziło ją niemal na skraj upadku.

Tymczasem w br. ogłoszono przetargi na rozbudowę bądź modernizację linii kolejowych zaledwie na kwotę ponad 4 mld PLN. Przedstawiciele firm zajmujących się rozbudową sieci kolejowej oczekują większego poziomu inwestycji. Dodatkowo trzeba brać pod uwagę, że plany zrewiduje inflacja oraz duża niepewność związana z rosnącymi kosztami materiałów i wzrastającymi kosztami pracy. Jak stwierdził w wywiadzie dla DWU.TYGODNIKA Instytutu Staszica Wojciech Trojanowski z zarządu Strabag sp. z o.o.: *„Wyzwaniem przed którym stoi cała branża budowlana jest wprowadzenie nowych technologii, digitalizacja procesu budowlanego, powszechne wprowadzenie cyfrowego sterowania maszynami budowlanymi, ograniczenie energochłonności oraz zużycia materiałów i zasobów. To wszystko przed nami, to wyzwania, które będą wyznaczały kierunki rozwoju sektora budowlanego w najbliższych latach”*.

Perspektywa odbudowy Ukrainy

Dbalność o działających w Polsce wykonawców modernizacji linii kolejowych powinna być tym większa, że to właśnie z polskimi firmami wiążemy nadzieje na udział Polski w odbudowie zniszczonych działaniami wojennymi terenów Ukrainy, gdzie transport kolejowy odgrywa znaczącą rolę. Tymczasem jak mogliśmy przeczytać w jednym z opracowań, cytowanym na łamach „Rzeczpospolitej” z końca lipca *„Działania wojenne na terenie Ukrainy prowadzą do ogromnych zniszczeń. Według danych Kijowskiego Uniwersytetu Ekonomicznego straty materialne przekroczyły już 100 mld dolarów. Zniszczono 24 tys. km dróg, to jedna piąta wszystkich. Wartość infrastruktury lotniczej, drogowej i kolejowej, która ucierpiała, to ok. 42 mld dolarów. Ukraina straciła 227 fabryk, 295 mostów, prawie 5 tys. ha terenów rolniczych i m.in. aż 643 budynki ochrony zdrowia”*.

Istnieje więc szansa, że w przypadku pozytywnego zakończenia wojny na Ukrainie, polskie firmy będą mogły ubiegać się o kontrakty przy odbudowie infrastruktury kolejowej w tym kraju, zwłaszcza jeśli wcześniej zdobędą

doświadczenie w modernizacji linii w Polsce.

Możliwość przystąpienia do odbudowy Ukrainy powinna także w naturalny sposób uczynić z Polski najważniejszy hub transportowy, przynajmniej w Europie Środkowo-Wschodniej. Zniszczony wojną kraj, mimo wielu bogactw naturalnych, będzie z pewnością wymagał importu wielu surowców niezbędnych w procesie odbudowy. W tym miejscu znów warto podkreślić konieczność zdobycia przewagi dzięki możliwie szybkiemu dopasowaniu infrastruktury do potrzeb chwili. Nie możemy zatem stawiać jedynie na obsługę transportu realizowanego przez kontenerowce, a tak dotąd głównie postrzegano chociażby opisywane Małaszewicze, ale musimy być gotowi także do realizacji transportu i przeładunku kruszyw czy innych sypkich komponentów budowlanych. O wsparciu Ukrainy w eksporcie, głównie zbóż, już wspominaliśmy.

Podsumowanie: Perspektywy zależą od rozstrzygnięcia na Wschodzie

Rola Polski i spojrzenie na infrastrukturę kolejową może ulec zmianie w wyniku wojny na Ukrainie. W dużym uproszczeniu można stwierdzić, że z linii wschód-zachód, realizowanej wokół Nowego Jedwabnego Szlaku, powinniśmy raczej przejść do koncepcji hubu zaopatrzeniowego dla krajów Trójmorza, łącząc środkowo-wschodnią Europę z naszymi portami morskimi. Dobre relacje z Unią Europejską trudno widzieć w kontekście współpracy Niemiec z Rosją, ale należy je podtrzymywać na polu rozwoju transportu pasażerskiego i rzeczywiście odtwarzać sieć kolejową w Polsce jako bardziej ekologiczną od transportu realizowanego przez samochody.

Na koniec trzeba jednak jeszcze raz zauważyć, że ta wielka szansa, przed którą stoi Polska, będzie mogła zostać wykorzystana tylko w przypadku udanej obrony ukraińskiej państwowości. Nie możemy jednak czekać na ostateczny rezultat działań wojennych na Ukrainie, tylko jak najszybciej

się da realizować założenia rozwojowe, dopasowujące naszą infrastrukturę do nowej, powojennej sytuacji. W przypadku wygranej Rosji, odtworzenie jej kontaktów gospodarczych z Niemcami i tak odbędzie się z pominięciem Polski, podobnie do przebiegu rur Nord Stream 1 i 2. Nasze porty morskie i dobra sieć kolejowa łącząca je z krajami południa Europy i przystosowana do przewozu i wielu typów ładunków będzie nam wówczas także bardzo potrzebna.





Instytut Staszica to niezależny think-tank, zajmujący się kwestiami społecznymi i gospodarczymi w kontekście zrównoważonego rozwoju. Został powołany do życia w 2013 r. przez grono ekspertów i publicystów.

Najważniejsze cele statutowe to Instytutu: Promowanie pozytywnych aspektów zrównoważonego rozwoju w kontekście rozwoju i modernizacji Polski jako członka Unii Europejskiej; Prowadzenie działalności edukacyjnej, naukowej i oświatowej w dziedzinie nauk społecznych, zaangażowania obywatelskiego, samorządności, oraz pozostałych przedmiotów działania Fundacji; Wspieranie działań na rzecz wolnego rynku oraz wolności słowa i mediów, jako wartości zagwarantowanych w Konstytucji RP. Do współpracowników Instytutu należą publicyści, wykładowcy akademicy, eksperci. Prezesem Instytutu jest prof. Agnieszka Domańska.