

Tadeusz JARMOŁOWICZ

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

## Polska kolej a Nowy Jedwabny Szlak

**Streszczenie:** Od 2008 roku przez polskie terytorium kursują pociągi kontenerowe, łączące Chiny z Niemcami. W 2013 roku prezydent Chin Xi Jinping ogłosił ideę Nowego Jedwabnego Szlaku. Od tego czasu przewozy kontenerów pomiędzy krajami Europy i Azji a Chinami są częścią tej inicjatywy. Polska kolej uczestniczy w transporcie pomiędzy Chinami a krajami Europy Zachodniej. Artykuł zawiera analizę oddziaływania BRI na polską kolej, a także analizę perspektyw dalszego wykorzystania polskiego systemu kolejowego w ramach Inicjatywy Pasa i Drogi.

**Słowa kluczowe:** BRI, kolej, Polska

---

### Wstęp

Od 2008 roku przez Polskę przejeżdżają pociągi wożące kontenery pomiędzy Niemcami i Chinami (Jański, 2008). Był to początek nowej ery prowadzenia wymiany handlowej pomiędzy Starym Kontynentem a Państwem Środka. Owa wymiana jeszcze nie była częścią żadnej inicjatywy politycznej. W 2013 roku prezydent Chin Xi Jinping ogłosił ideę utworzenia Nowego Jedwabnego Szlaku (*President Xi Jinping...*, 2013). Od tego czasu przewozy kontenerów pomiędzy Chinami a innymi państwami, są częścią wspomnianej inicjatywy polityczno-gospodarczej. W efekcie Polska już uczestniczy w tej inicjatywie w wymiarze transportowym.

Nowy Jedwabny Szlak posiada inne nazwy. Przede wszystkim aktualnie obowiązującą *Belt and Road Initiative*, w bardziej rozpoznawalnym skrócie BRI. Cały czas potocznie jest określany jako *New Silk Road*. Na początku swego istnienia żył pod nazwą *One Road One Belt*, natomiast w polskojęzycznych mediach występuje często pod nazwą *Inicjatywa Pasa i Drogi*. Autor tych wszystkich nazw używa w niniejszej pracy wyimennie, zarówno tych anglojęzycznych, jak i polskojęzycznych. Warto również zauważyć, że BRI jest jedynie inicjatywą polityczno-gospodarczą. Nie jest zarejestrowanym podmiotem.

Niniejszy artykuł jest przeglądem potencjału polskiego systemu kolejowego. Celem artykułu jest znalezienie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jaka część polskich linii kolejowych wykorzystywana jest w ramach Inicjatywy Pasa i Drogi?
2. Czy polski system kolejowy może być częściowo zależny od chińskiego kapitału?
3. Czy sieć kolejowa omawianego kraju nadąży za potrzebami przewoźnymi?
4. Czy zasoby przewoźników kolejowych prowadzących działalność w Polsce są wystarczające, by prowadzić intensywną działalność przewoźową?
5. Czy Polska będzie stałym punktem przewozów kontenerowych prowadzonych w ramach Inicjatywy Pasa i Drogi?

Najistotniejszą metodą badawczą przydatną w procesie powstawania niniejszej pracy były metody analizy źródłowej i krytycznej poparte zastosowaniem wywiadu. Ponadto autor posłużył się innymi metodami badawczymi, w szczególności metodą analizy prasy. Było to wywołane ograniczonymi zasobami literatury na temat aktualnych wyzwań.

Dla prowadzenia dalszych rozważań niezbędne jest zdefiniowanie pojęcia „polska kolej”. Pomocna może być definicja występująca w ustawie o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku: „system kolei – wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci” (Ustawa..., 2003, s. 9). W skład tego systemu wchodzi również ludzie – pracownicy zarówno przedsiębiorstw kolejowych, jak i innych podmiotów, które świadczą usługi pozwalające funkcjonować kolei. Co więcej, ludzie ten system tworzą – maszyny same nie dokonają organizacji pracy i nie wymyślą procedur. Synteza poprzednich zdań pozwala sformułować następującą definicję: „Polska kolej to system kolejowy funkcjonujący na terenie Rzeczypospolitej Polski”.

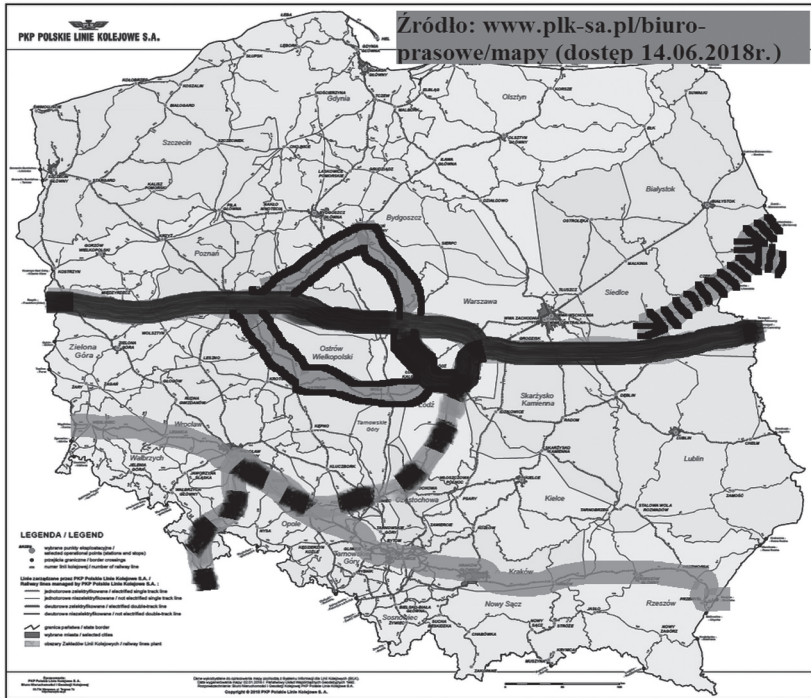
## **Polska kolej a BRI**

Czy Inicjatywa Pasa i Drogi ma znaczenie dla polskiego systemu kolejowego? Jedyne częściowe, za sprawą zwiększenia wykorzystania niektórych odcinków linii kolejowych, zapotrzebowania na sprawny tabor, pracowników, a także usługi, będące efektem uruchamiania większej liczby pociągów. BRI w żaden sposób nie wpłynęło na restrukturyzację Polskich Kolei Państwowych, która odbyła się głównie przed ogłoszeniem idei

tworzenia Nowego Jedwabnego Szlaku. Także Urząd Transportu Kolejowego, który prowadzi działalność kontrolującą względem podmiotów prowadzących działalność na polskiej kolei, nie jest w żaden formalny sposób związany z Nowym Jedwabnym Szlakiem<sup>1</sup>. Co za tym idzie, BRI w żaden sposób nie wpływa w udokumentowany sposób na podstawy prawne funkcjonowania polskich kolei.

Jak oddziałuje w praktyce Nowy Jedwabny Szlak na polską kolej? W celu znalezienia odpowiedzi przydatne może być przeanalizowanie przebiegów tras pociągów tworzących Nowy Jedwabny Szlak przez teren Polski. Obrazuje je poniższa mapa.

**Mapa 1. Trasy wykorzystywane w przewozach w ramach BRI na terenie Polski**



Źródło: Mapy – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., [https://www.plk-sa.pl/files/user\\_upload/2018\\_06\\_01\\_mapa\\_polski\\_ogolna\\_EN\\_SM\\_WWW.PDF](https://www.plk-sa.pl/files/user_upload/2018_06_01_mapa_polski_ogolna_EN_SM_WWW.PDF), 20.11.2018, przebiegi tras kursowania z informacji własnych autora.

<sup>1</sup> Podstawą prawną dla działalności Urzędu Transportu Kolejowego jest Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz. U. 2003, nr 86, poz. 789.

Na bazie powyższej mapy można wytyczyć następujące odcinki linii kolejowych składających się na aktualny przebieg Nowego Jedwabnego Szlaku przez terytorium Polski:

- Granica Państwa–Małaszewicze–Łuków–Skierniewice–Łódź Olechów/Łowicz–Kutno–Poznań–Zbąszynek–Rzepin–Granica Państwa (na mapie kolor czarny), wraz z objazdami w postaci odcinków Kutno–Toruń–Poznań i Łódź–Sieradz–Franklinów–Jarocin–Poznań (na mapie szary pas z czarnymi liniami obramowania) – główny tranzyt kontenerów pomiędzy krajami Europy Zachodniej a Chinami;
- (Granica Państwa–Małaszewicze–Łuków–) Skierniewice–Koluszki–Częstochowa–Opole–Wrocław–Kłodzko–Międzyzlesie–Granica Państwa (znaczona szarym pasem z czarnymi prostokątami) – tranzyt kontenerów pomiędzy Czechami a Chinami;
- Granica Państwa–Chryzanów–Siedlce–Łuków (kolor szary z czarnymi poprzecznymi kreskami) – jest to alternatywa wobec odcinka Małaszewicze–Łuków;
- Granica Państwa–Medyka–Przemyśl–Kraków–Katowice–Opole–Wrocław–Legnica–Węgliniec–Granica Państwa (na mapie kolor szary) – obecnie nieużywana w ramach BRI.

W zaznaczaniu przebiegów tras Nowego Jedwabnego Szlaku na powyższej mapie autor nie brał pod uwagę incydentalnych przypadków przejazdu kontenerów z/do Chin do terminali położonych poza zaznaczonymi trasami na powyższej mapie. Jak się okazuje, omawiane transporty nie występują na całej sieci kolejowej Polski. Przede wszystkim w ramach Inicjatywy Pasa i Drogi wykorzystywany jest głównie jeden ciąg transportowy. Do 2017 roku przebiegał on zgodnie z zaznaczeniem kolorem czarnym na mapie. Jednakże w owym roku zamknięto dwa tory pomiędzy Wrześnią a Koninem, a potem, po ich otwarciu, odcinek Konin–Krzewie. Jest to efekt przeprowadzanej w tym czasie modernizacji magistrali kolejowej E-20, w ramach unijnego instrumentu *Łącząc Europę (O inwestycji – E-20...*, 2018). Sama ta magistrala jest z kolei częścią projektu Rail Baltica, który ma kolejowo łączyć Estonię, Litwę i Łotwę z resztą Unii Europejskiej (*O inwestycji – Kolej na wschód...*, 2018), przy zastosowaniu linii kolejowej o rozstawie szyn 1435 milimetrów<sup>2</sup>. W związku ze wspomnianą modernizacją, wytyczono trasy objazdowe dla

---

<sup>2</sup> Wspomniane trzy kraje są byłymi republikami ZSRR, stąd dominują w nich linie kolejowe o rozstawie szyn 1520 milimetrów, który nie jest kompatybilny z systemami kolejowymi pozostałych państw Unii Europejskiej. Stąd dopiero Rail Baltica zaczyna być pierwszą linią kolejową w krajach nadbałtyckich o rozstawie szyn wynoszącym 1435 mm.

odcinka Poznań–Kutno, wiodące przez Sieradz i Jarocin, lub przez Toruń i Gniezno. Niestety, nie jest to jedyna modernizacja na trasie przewozu kontenerów. Kolejna ma miejsce w samym Kutnie, jak i na odcinku Kutno–Sochaczew (*O inwestycji – E-20...*, 2018). Co gorsza, prace remontowe, w związku z którymi jest zamknięty jeden z dwóch torów na części linii kolejowej, są prowadzone pomiędzy Łaskiem a Pabianicami (pod Łodzią, na mapie część trasy szarej z czarnym obramowaniem). Wobec takiej kumulacji remontów, skutkujących zamknięciami torów na liniach kolejowych, przepustowość całej polskiej części Nowego Jedwabnego Szlaku spadła. Dodatkowo została pogorszona jeszcze jednym remontem – przebudową stacji towarowej w Małaszewiczach, obniżającym zdolności miejscowego terminala przeładunkowego. Czy ma on znaczenie dla wymiany handlowej zachodzącej w ramach BRI? Tak, stacja w Małaszewiczach jest stacją graniczną na styku kolei polskiej i białoruskiej, który ma znaczenie eksploatacyjne – system kolejowy Białorusi składa się głównie z linii kolejowych tworzonych przez tory o rozstawie szyn 1520 milimetrów – innym, niż polskie czy występujące na kolejach większości krajów Europy 1435 milimetrów rozstawu szyn (*The World Factbook...*, 2018). W związku z tą różnicą, wagony kursujące po sieci kolejowej Białorusi różnią się od tych, które jeżdżą po Polsce, rozstawem kół. Skutkuje to przeładunkiem kontenerów na styku systemów kolejowych tych państw. Ze względu na małą ilość terminali na wschodzie Polski i zachodzie Białorusi, przy jednoczesnej małej ilości linii kolejowych na tym pograniczu, największa ilość przeładunków odbywa się w Małaszewiczach. W 2018 roku zaczęła się modernizacja odcinka linii kolejowej Biała Podlaska–Małaszewicze–Terespol przy jednoczesnej modernizacji terminala kontenerowego w Małaszewiczach (*Ponad 400 mln...*, 2018). W efekcie przepustowość całej trasy Małaszewicze–Skierniewice–Poznań–Rzepin spadła jeszcze bardziej. Co więcej, pociągi kursujące między Chinami a Czechami, które przejeżdżają przez Polskę, też korzystają z przeładunku w Małaszewiczach, uzależnione są również od przepustowości odcinka Biała Podlaska–Małaszewicze i terminala na drugiej z wymienionych stacji, gdyż z nich korzystają. Problem przepustowości wspomnianego odcinka jest zauważony przez Urząd Transportu Kolejowego (*Sprawozdanie z funkcjonowania...*, 2017, s. 79).

Tranzytowość odcinka Łuków–Biała Podlaska–Małaszewicze jest spuścizną po zaborze rosyjskim. Tędy biegła podstawowa trasa Warszawa–Moskwa. Gdy w czasach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej elektryfikowano wiele linii kolejowych w Polsce, zelektryfikowano jedynie

dwie, prowadzące z głębi Polski do granicy polsko-białoruskiej. Jedną z nich jest trasa Warszawa–Białystok–Grodno, a drugą Warszawa–Łuków–Biała Podlaska–Małaszewicze–Brześć. Pierwsza z nich jest fragmentem dawnej kolei Warszawa–Sankt Petersburg. Czyli nie wiedzie w stronę Azji – jest mniej atrakcyjna z punktu widzenia Chin. Ponadto przekracza aż trzykrotnie granice Unii Europejskiej, w przeciwieństwie do trasy Warszawa–Małaszewicze–Brześć–Moskwa, gdzie granica unijna przekraczana jest jednokrotnie. Mniejsza ilość przekroczeń zewnętrznej granicy Unii Europejskiej upraszcza transportowanie kontenerów. Wiosną 2018 roku, ze względu na remonty odcinka Biała Podlaska–Małaszewicze, postanowiono znaleźć alternatywę dla tego ciągu transportowego. Stąd przywrócono do życia terminal w Chryzanowie. Jego lokalizacja jest niezbyt fortunna – na polskim odcinku linia prowadząca do niego jest niezelektryfikowana, więc pociągi kontenerowe jadące przykładowo z Chryzanowa do Rzepina, przez Siedlce, Łuków i Poznań muszą wymienić po drodze lokomotywę – spalinową na elektryczną, lub odwrotnie, gdy jadą w drugą stronę. Każda wymiana lokomotywy wiąże się ze stosowaniem określonych procedur, a co za tym idzie, dłuższym postojem pociągu. Tym samym wydłuża się czas przejazdu pociągu na całej trasie pomiędzy Chinami a europejskimi terminalami, który standardowo wynosi około dwóch tygodni.

Na mapie 1. jest jeszcze jedna trasa, zaznaczona kolorem szarym. Wiedzie ona z Medyki (przejście graniczne polsko-ukraińskie) do Horki w Niemczech, przez Rzeszów, Kraków, Katowice, Wrocław i Węgliniec. Od grudnia 2018 r. cały ten odcinek będzie zelektryfikowany, również na odcinku prowadzącym z Niemiec (*Bauprojekte...*, 2018). W związku z tym, zdaje się być to idealna trasa do sprawnego przewozu kontenerów pomiędzy krajami zachodnioeuropejskimi a Chinami. W praktyce tak jednak nie jest. Dlaczego? Konflikt w Donbasie w praktyce wyłączył Ukrainę z prowadzenia przewozów kolejowych w ramach Inicjatywy Pasa i Drogi. Stało się tak ze względu na niestabilną sytuację polityczną na pograniczu Rosji i Ukrainy. Krym stał się częścią Rosji, zaś Donieck i Ługańsk proklamowały własne, nieuznane w społeczności międzynarodowej republiki (*Republiki wojenne...*, 2015). Taka sytuacja nie sprzyja prowadzeniu przewozów kolejowych w regionie. Wprawdzie w 2017 roku odbył się testowy przejazd pociągu kontenerowego z Chin do Austrii przez Ukrainę i Słowację, jednak o kontynuacji transportowania kontenerów tą trasą nie słychać. Dlaczego zatem autor zaznaczył tą trasę na mapie? Jest ona dowodem na to, iż polityka potrafi uniemożliwić swobodne



korzystanie z infrastruktury kolejowej. Z tego samego powodu w Nowym Jedwabnym Szlaku nie znajduje zastosowania Linia Hutniczo-Szerokotorowa, wiodąca z Ukrainy do Sławkowa w Polsce przez Zamość. Mimo, iż ta linia kolejowa posiada rozstaw szyn 1520 mm, nie jest wykorzystywana do transportu chińskich kontenerów – stąd na mapie 1. nie została wyszczególniona.

Niewykluczone, iż Ukraina zostanie włączona do tranzytu w ramach BRI. W listopadzie 2018 roku przedstawiciele spółki PKP LHS Sp.z.o.o. podpisali porozumienia z China Railway Tielong Specialised Container Logistics B.U. oraz China Communications and Transport Association dotyczące przyszłego uruchomienia pociągów w relacji Sławków–Chengdu. Pociągi te w drodze z Chin miałyby kursować zarówno przez Rosję, jak i Ukrainę (*PKP LHS rozpoczyna...*, 2018). Czy do tego faktycznie dojdzie? To zależy przede wszystkim od przyszłych stosunków ukraińsko-rosyjskich. Ewentualne uruchomienie przewozów trasą wiodącą przez Ukrainę może zdecydowanie zwiększyć ilość transportów kontenerowych kursujących pomiędzy Polską a Chinami pod warunkiem, że terminal w Sławkowie będzie odpowiednio skomunikowany z liniami kolejowymi umożliwiającymi dojazd do niego z terytoriów krajów sąsiadujących z Polską. Wówczas nie tylko w Małaszewiczach, ale i w Sławkowie, będzie można dokonywać przeładunków kontenerów pomiędzy wagonami szerokotorowymi a normalnotorowymi. Taka ewentualna zmiana zwiększyłaby siatkę połączeń kontenerowych korzystających z polskiej sieci kolejowej. Nim jednak tak się stanie, musi zostać faktycznie uruchomiony chociaż pierwszy taki pociąg...

Pomimo tego, iż rokrocznie na opisywanych wyżej trasach rosną przewozy kontenerów, znaczenie Nowego Jedwabnego Szlaku dla polskiej kolei jest dość wąskie. Dlaczego? Nowy Jedwabny Szlak wykorzystuje jedynie około 1500 kilometrów z około 18 000 kilometrów<sup>3</sup> polskich torów o rozstawie szyn 1435 mm (*The World Factbook...*, 2018). Wspomniane wykorzystanie może wzrosnąć do około 2000 kilometrów linii kolejowych w skali kraju w ciągu 2019 roku. W ciągu doby przez Polskę przejeżdża średnio kilkanaście pociągów składających się na Inicjatywę Pasa i Drogi<sup>4</sup>. Zwiększa to zyski PKP Polskich Linii Kolejowych związa-

<sup>3</sup> Ze wspomnianych około 18 000 kilometrów szacuje się, że jedynie 15–16 tysięcy kilometrów polskich linii kolejowych jest rzeczywiście czynna, lub chociaż przejezdna.

<sup>4</sup> Dane pochodzą z obserwacji pociągów, prowadzone przez informatorów autora i jego samego.

ne z pobieraniem opłat za korzystanie z infrastruktury od przewoźników, a także zyski samych przewoźników, którzy pobierają opłaty za usługę przewozu kontenerów. BRI ma pewne znaczenie dla polskich terminali kontenerowych – niektóre z nich przyjmują i wyprawiają pociągi. Najbardziej znanym przykładem takiego terminalu jest terminal w Łodzi Olechowie. Od 2013 roku przyjmuje i wyprawia pociągi kontenerowe łączące chińskie Chengdu z polską Łodzią. Ilość pociągów wożących kontenery w tej relacji rokrocznie wzrasta (*Terminal Speedcont...*, 2018). Kolejnym terminalem, który prowadzi wymianę kontenerów z chińskimi partnerami, jest terminal PCC w Kutnie (*PCC Intermodal...*, 2016). Ponadto sam terminal w Małaszewiczach niekiedy dokonuje przeładunków kontenerów bezpośrednio z pociągów na ciężarówki. Rzecz jasna terminali, prowadzących wymianę handlową z partnerami w Chinach, jest więcej, lecz informacje nie o wszystkich transportach wydostają się do mediów, co utrudnia śledzenie postępów rozwoju tych przewozów.

W toku analizy znaczenia BRI dla polskiej kolei nasuwa się kolejne pytanie: czy którakolwiek z polskich inwestycji na kolei była dofinansowana w jakimś stopniu chińskim kapitałem? W ramach tworzenia New Silk Road nie miało to miejsca. Owszem, rozbudowa terminalu w Małaszewiczach, czy mająca nastąpić w przyszłości rozbudowa terminalu w Sławkowie, czy przebudowa odcinka Biała Podlaska–Małaszewicze są inwestycjami częściowo dedykowanymi rozwojowi Nowego Jedwabnego Szlaku. Jednakże żadna z dokonanych dotychczas inwestycji infrastrukturalnych na polskiej kolei nie była finansowana przez chińskie podmioty. Modernizacje linii kolejowych w Polsce są z reguły dofinansowywane przez Unię Europejską, lub przeprowadzane wyłącznie ze środków własnych PKP Polskich Linii Kolejowych, które są narodowym zarządcą infrastruktury kolejowej w Polsce. Niemniej, jeszcze przed powstaniem idei Nowego Jedwabnego Szlaku, próbowano stworzyć polsko-chińskie konsorcjum. Nie miało ono jednak zajmować się transportem intermodalnym, lecz produkcją wagonów kolejowych. W 2009 roku spółka PKP Cargo S.A. planowała zacząć produkować w kooperacji z chińską spółką CNR wagony towarowe (*Projekt CNR-Cargo...*, 2012). W 2013 roku jednak PKP Cargo z tych planów się wycofało (*PKP Cargo nie chce...*, 2013). Cała współpraca zakończyła się bez wyprodukowania choćby jednego pojazdu z chińskim dofinansowaniem.

Czy znaczenie polskiej kolei w ramach idei Nowego Jedwabnego Szlaku może ulec osłabieniu? To zależy od kilku czynników:

- przepustowości polskiej sieci kolejowej;



- zdolności przewoźników kolejowych do prowadzenia przewozów;
- przepustowości konkurencyjnych sieci kolejowych;
- polityki.

Czy przepustowość polskiej sieci kolejowej jest wystarczająca dla dalszego rozwoju przewozów prowadzonych w ramach Inicjatywy Pasa i Drogi? W teorii, Polska dysponuje korytarzami transportowymi takimi, jak Małaszewicze–Poznań–Kutno–Rzepin, czy Gdynia–Bydgoszcz–Katowice–Zebrzydowice, lub Węgliniec–Wrocław–Kraków–Medyka. W praktyce jednak, w 2018 roku każdy z nich posiada tzw. wąskie gardła, czyli miejsca, które obniżają liczbę pociągów, które mogą przejechać tymi liniami kolejowymi. Tymi wąskimi gardłami są zarówno miejsca, w których przykładowo jest tylko jeden tor na danej linii kolejowej, odcinki, po których może przejechać zaledwie jeden pociąg w ciągu kilkunastu minut, jak i części tras, po których mogą się poruszać lokomotywy spalinowe, lub pojazdy jedynie poniżej określonej masy lub nacisku osi na tory. Nie są to jedyne czynniki obniżające przepustowość polskich kolei – kolejnymi są braki bocznych torów na stacjach, pozwalające na wymijanie pociągów, które muszą zaliczyć postój, a także niska elastyczność polskiej sieci kolejowej względem sytuacji niepożądanych, takich jak powalone drzewa leżące na torach, zerwania sieci trakcyjnej, inne awarie infrastruktury, czy osoby trzecie blokujące ruch pociągów.

Jak wygląda zdolność polskich przewoźników kolejowych do prowadzenia przewozów? Trudno udzielić jednoznacznej odpowiedzi. Ta zdolność determinowana jest w dużej mierze przez prowadzenie ruchu kolejowego przez zarządcę infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe, a ze strony przewoźników przede wszystkim przez ilość sprawnego taboru, ilość odpowiednio wykwalifikowanego personelu i organizację pracy. O ile wagonów towarowych, pomimo niedawnych trudności PKP Cargo (*Rzońca: PKP Cargo...*, 2017), jest raczej pod dostatkiem. Inaczej rzecz ma się z lokomotywami spalinowymi, a także elektrycznymi zdolnymi prowadzić pociągi również na terenie Niemiec i krajów Beneluksu. Tych pojazdów w Polsce brakuje. O ile sprawnych lokomotyw spalinowych w najbliższym czasie w Polsce przybędzie kilkadziesiąt za sprawą modernizacji przeprowadzanych przez PKP Cargo (*Newag zmodernizował...*, 2018), o tyle elektrowozów mogących prowadzić pociągi pod różnymi systemami zasilania energią elektryczną już nie. Tych ostatnich dla różnych przewoźników w Polsce pracuje około osiemdziesięciu, jednakże część z nich prowadzi jedynie pociągi pasażerskie. Tylko te lokomotywy elektryczne mogą prowadzić pociągi zarówno w Niemczech, jak

i w Polsce. W efekcie polscy przewoźnicy nie są zdolni z czysto technicznych przyczyn do prowadzenia działalności przewozowej pomiędzy Niemcami a Polską na masową skalę. Czy polscy przewoźnicy dysponują wystarczającą ilością personelu? Trudno jest uzyskać oficjalne i precyzyjne informacje. Jednakże mniej oficjalnie wiadomo, iż maszynistów na rynku pracy brakuje (*Deficytowy zawód...*, 2018), niektórzy informatorzy autora, będący pracownikami podmiotów kolejowych wykazują również, że pracodawcy maszynistów nie wykorzystują w pełni ich potencjału, ze względu na niezapewnienie im tzw. znajomości szlaków<sup>5</sup> na niektórych trasach lub uprawnień do kierowania lokomotywami niektórych serii. Te braki skutkują niekiedy przymusowymi postojami pociągów towarowych na stacjach, gdy nie ma komu dalej prowadzić pociągu danym szlakiem. Bywają one efektem niewłaściwej organizacji pracy – dostosowywania grafików pracy maszynistów z poszczególnymi uprawnieniami do przewozów w danym okresie czasu.

### **Czy Polska może zostać pominięta w procesie rozwijania przewozów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku?**

Pomimo, iż czysto geograficznie Polska jest położona pomiędzy Niemcami a Rosją, grozi jej bycie pominięta na trasie przewozów tworzących Nowy Jedwabny Szlak. Obecnie przez polskie terytorium kursują pociągi wożące kontenery pomiędzy Chinami a Niemcami, Holandią, Belgią, Francją, Hiszpanią, Czechami i Wielką Brytanią. Jeżeli czas przejazdu pociągów tranzytowych przez Polskę będzie się wydłużać lub wiązać z ponoszeniem dodatkowych kosztów, wówczas podmioty prowadzące działalność w ramach idei Nowego Jedwabnego Szlaku będą szukać tras alternatywnych.

Czy jakieś już zaplanowano? Tak. Wiosną 2018 roku pojawiła się w mediach informacja o podpisaniu memorandum co do przyszłego utworzenia trasy kolejowej o szerokim rozstawie szyn łączącą sieć kolejową Rosji z austriackim Wiedniem (*Wraca pomysł na...*, 2018). Nawet bez tego typu inwestycji pociągi łączące Chiny z Wiedniem zaczynają już kursować (*RCG offers...*, 2018). Realizacja takiego połączenia może pozwolić również na uruchomienie pociągów kontenerowych łączących

---

<sup>5</sup> Znajomość szlaku – jest to uprawnienie maszynisty do prowadzenia pociągu na danej trasie.

Chiny z Niemcami przez Ukrainę, Słowację i Czechy. W ten sposób omijałyby Polskę od południa. Czy takie zagrożenie dla polskiego udziału w BRI może się urzeczywistnić? Zależy to nie tylko od jakości polskich usług kolejowych, ale też od sytuacji politycznej na pograniczu Ukrainy i Rosji, a także aktywności innych podmiotów.

W maju 2018 roku część mediów obiegała budząca sensację informacja o możliwym pominięciu Polski drogą morską („GPC”: *Jedwabny szlak...*, 2018). Według tych informacji transport kontenerów miałby się odbywać pomiędzy Rosją a Niemcami przy użyciu statków płynących Morzem Bałtyckim, w celu uniknięcia korków na liniach kolejowych Polski i Białorusi. Jednakże od czasu pojawienia się tej informacji w mediach słuch o tej koncepcji zagań.

## **Zakończenie**

Po zebraniu powyższych informacji i analiz można sformułować następujące wnioski:

1. Nowy Jedwabny Szlak wykorzystuje jedynie około 1500 kilometrów linii kolejowych w Polsce. Istnieje możliwość, że w ciągu najbliższego roku znacznie wykorzystywać do około 2000 kilometrów. Główną osią prowadzenia przewozów w ramach BRI na terenie omawianego kraju jest trasa Małaszewicze–(Łódź)–Kutno/Jarocin–Poznań–Rzepin.
2. Polska kolej nie jest uzależniona od chińskiego kapitału. Jedyne polsko-chiński projekt kolejowy, w którym strona chińska miałaby mieć własny wkład finansowy, upadł w 2013 roku. Poza tym obecność Chin na polskiej kolei ogranicza się do wymiany handlowej prowadzonej w kontenerach przewożonych także polską koleją.
3. Przepustowość polskiej sieci kolejowej nie nadąza za potrzebami przewozowymi. Jest to efekt nie tylko występowania wielu wąskich gardeł na sieci kolejowej, lecz także nieodpowiedzialnych zachowań osób, które powodują wypadki na sieci kolejowej, przez co dochodzi do przerw w prowadzeniu ruchu pociągów.
4. Polscy przewoźnicy mogą mieć problemy z rozwijaniem swych zdolności przewozowych ze względu na niedobory maszynistów i lokomotyw mogących kursować na liniach niezelektryfikowanych, a także na terytoriach krajów zachodniej Europy, w szczególności Niemiec.
5. Polska może zacząć być omijana przez pociągi kontenerowe tworzące BRI. Zagrożenie to będzie potęgowane każdą niedoskonałością płyn-

ności prowadzenia ruchu kolejowego w Polsce. Tranzytową pozycję tego kraju umacnia jednak dotychczasowy konflikt w Donbasie, przez który długo nie prowadzono przewozów kontenerowych pomiędzy Rosją a Ukrainą.

Niniejszy artykuł obejmuje jedynie kolejową rolę Polski w idei Nowego Jedwabnego Szlaku. Warto pamiętać, iż jest to idea w dużej mierze polityczna. Niedające się obecnie przewidzieć zmiany polityczne mogą w przyszłości całkowicie zmienić obecny stan rzeczy, jak i prognozy przyszłości.

## Bibliografia

- „GPC”: *Jedwabny Szlak ominie Polskę? W tle rosyjskie i niemieckie firmy*, 15.05.2018, <https://dorzeczy.pl/kraj/64425/Jedwabny-Szlak-ominie-Polske-W-tle-rosyjskie-i-niemieckie-firmy.html>, 21.11.2018.
- Bauprojekte Knappenrode – Horka | Bauinfoportal der Deutsche Bahn*, <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/knappenrode-horka>, 20.11.2018.
- Deficytowy zawód. Dramatycznie brakuje maszynistów*, <https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/deficytowy-zawod-dramatycznie-brakuje,178,0,2400690.html>, 21.11.2018.
- Jański K. (2008), „Zielony” pociąg Fujitsu Siemens Computers, „Koleje Małe i Duże”, nr 2–3, Katowice.
- Malinowski Ł., *Wraca pomysł na szeroki tor do Wiednia*, 23.02.2018, <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wraca-pomysl-na-szeroki-tor-do-wiednia--85922.html>, 20.11.2018.
- Mapy – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/mapy/>, 20.11.2018.
- Newag zmodernizował pierwsze lokomotywy dla PKP Cargo. Przed czasem*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/newag-zmodernizowal-pierwsze-lokomotywy-dla-pkp-cargo-przed-czasem-88907.html>, 21.11.2018.
- O inwestycji – E-20*, <http://poznan-warszawa.pl/o-inwestycji/>, 20.11.2018.
- O inwestycji – Kolej na wschód*, <http://www.rail-baltica.pl/o-inwestycji/>, 20.11.2018.
- PCC Intermodal S.A. uruchomiła połączenie kontenerowe z terminalu PCC w Kutnie do Chengdu (Chiny)*, <https://www.pcc.eu/pcc-intermodal-s-a-uruchomila-polaczenie-kontenerowe-z-terminalu-pcc-w-kutnie-do-chengdu-chiny/?lang=pl>, 20.11.2018.
- PKP Cargo nie chce budować wagonów z Chińczykami*, Forbes, <https://www.forbes.pl/wiadomosci/pkp-cargo-nie-uruchomi-polsko-chinskiej-montowni-wagonow/33m76mt>, 20.11.2018.

- PKP LHS rozpoczyna współpracę z chińskimi partnerami*, <https://lhs.com.pl/pl/wydarzenia/aktualnosci/2018/427>, 20.11.2018.
- Ponad 400 mln zł na modernizację linii Siedlce–Terespol*, <https://www.plk-sa.pl/biuroprasowe/informacje-prasowe/ponad-400-mln-zl-na-modernizacje-linii-siedlce-terespol-3451/>, 20.11.2018.
- President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries*, [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh\\_665686/t1076334.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml), 20.11.2018.
- Projekt CNR-Cargo Wagon ma ciąg dalszy*, Logistyka, [https://logistyka.wnp.pl/projekt-cnr-cargo-wagon-ma-ciag-dalszy,167977\\_1\\_0\\_0.html](https://logistyka.wnp.pl/projekt-cnr-cargo-wagon-ma-ciag-dalszy,167977_1_0_0.html), 20.11.2018.
- RCG offers Chengdu – Vienna rail service*, <https://www.railwaypro.com/wp/rcg-offers-chengdu-vienna-direct-rail-service/>, 20.11.2018.
- Republiki wojenne w Donbasie rok po wybuchu konfliktu*, <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2015-06-17/republiki-wojenne-w-donbasie-rok-po-wybuchu-konfliktu>, 20.11.2018.
- Rzonia: PKP Cargo brakuje wagonów, a w krzakach stoi ich 30 tysięcy*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/rzonia-pkp-cargo-brakuje-wagonow-a-w-krzakach-stoi-ich-30-tysiecy-84118.html>, 21.11.2018.
- Sajewicz T., *Chiny: Kolejne połączenia towarowe do Polski*, Bankier.pl, 19.01.2018, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Chiny-kolejne-polaczenie-towarowe-do-Polski-4061802.html>, 20.11.2018.
- Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy, 2017/2018 KOREKTA*, [https://www.plk-sa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Reg\\_przydzielania\\_tras/Regulamin\\_2017\\_2018/06.12.2017/5.1\\_Harm\\_zam\\_tor\\_2017-2018\\_KOREKTA.pdf](https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_2017_2018/06.12.2017/5.1_Harm_zam_tor_2017-2018_KOREKTA.pdf), 21.11.2018.
- Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w 2017 roku*, Analizy i opracowania, Urząd Transportu Kolejowego, <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/14358,Sprawozdanie-z-funkcjonowania-rynku-kolejowego-w-2017-r.html>, 20.11.2018.
- Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2016 r.*, Analizy i opracowania – Urząd Transportu Kolejowego, <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/13815,Sprawozdanie-ze-stanu-bezpieczenstwa-ruchu-kolejowego-w-2016-r.html>, 21.11.2018.
- Terminal Spedcont w Łodzi przygotowuje się na rekordową ilość pociągów z Chin*, Logistyka, [https://logistyka.wnp.pl/terminal-spedcont-w-lodzi-przygotowuje-sie-na-rekrodowa-liczbe-pociagow-z-chin,333979\\_1\\_0\\_0.html](https://logistyka.wnp.pl/terminal-spedcont-w-lodzi-przygotowuje-sie-na-rekrodowa-liczbe-pociagow-z-chin,333979_1_0_0.html), 20.11.2018.
- The World Factbook, *Central Intelligence Agency*, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2121.html>, 20.11.2018.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz. U. 2003, Nr 86, poz. 789.
- Zapytanie nr 1959 – Tekst odpowiedzi, <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=0128C0EE>, 20.11.2018.

## **Polish railways and the New Silk Road**

### **Summary**

Container trains between China and Germany are running via Polish territory since 2008 year. In 2013, President of China Xi Jinping announced the idea of the New Silk Road. Since then, container transports between the countries of Europe and Asia and China has been part of this initiative. Polish railways participates in transport between China and Western European countries. The article contains an analysis of the impact of BRI on the Polish railways, as well as an analysis of the prospects for further use of the Polish rail system as part of the Belt and Road Initiative.

**Key words:** BRI, railway, Poland

### **Nota o autorze**

**Tadeusz Jarmolowicz** [tadjar@st.amu.edu.pl] – student V roku Bezpieczeństwa Narodowego, specjalności Infrastruktura Krytyczna, na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.