

Ożywić małe bocznicie kolejowe

Dla kolejowego krwioobiegu kraju małe bocznicie kolejowe są bardzo ważne, niczym naczynia włosowate dla organizmu. Niestety, właściciele zamykają je, zniechęceni szeregiem wymogów formalnych, które trzeba spełnić, by działały. A bez małych bocznic transport towarowy koleją przestanie istnieć. – W naszym interesie, jako przewoźnika działającego w sferze transportu materiałów budowlanych, jest prawidłowe funkcjonowanie bocznic. Oferujemy właścicielom bocznic zajęcie się wszelkimi formalnościami związanymi z przygotowaniem i nadzorem dokumentacji.

Dla właścicieli przekazanie sprawy w kompetentne ręce będzie odciążeniem, a nam pozwoli na ożywienie małych bocznic kolejowych – proponuje Bernard Kazulo, dyrektor techniczny i rozwoju CEMET SA.

– Jakie jest znaczenie małych bocznic dla funkcjonowania transportu kolejowego?

– System transportu sypkich materiałów budowlanych, takich jak cement czy wapno, którym się zajmujemy, polega na załadunku u producenta – na dużych bocznicach kolejowych i rozładunku u odbiorcy – na małych bocznicach kolejowych. Odbiorcami ładunków z dużych bocznic są zakłady rozsiane po całej Polsce, dysponujące małymi bocznicami. Często są to bocznicie położone z dala od autostrad, dróg ekspresowych czy dużych ośrodków miejskich. Te masy towarowe mogą tam dotrzeć wyłącznie koleją. Tak więc dla kolejowego krwioobiegu kraju małe bocznicie są bardzo ważne, niczym naczynia włosowate dla organizmu. Bez małych bocznic transport towarowy koleją przestanie istnieć.

– Jak wygląda obecnie struktura bocznic?

– Z naszych szacunków wynika, że w chwili transformacji ustrojowej na terenie Polski działało około 3500 bocznic kolejowych. Obecnie aktywnych bocznic jest najwyżej 1300-1400. Większość została zlikwidowana – z różnych względów. Niestety realia są takie, że jeżeli bocznicę raz się zamknie, to jej odtworzenie po jakimś czasie jest praktycznie niemożliwe. Wymagałoby to zbyt dużych kosztów i zbyt wielu zabiegów formalnych na etapie inwestycyjnym i zatwierdzającym. Kolej ma specyficzne uwarunkowania prawne, wynikające z ustawy o transporcie kolejowym. Jako przedsiębiorca kolejowy, obserwujemy, że wszystkie przeciwności stojące przed właścicielami małych bocznic doprowadzają do ich zamykania. Kontrahenci wolą przerzucić transport na samochody niż włożyć jakiś wysiłek w to, by bocznicą funkcjonowała.

– Jakie są obowiązki właścicieli bocznic wynikające z regulacji prawnych?

– Wymagania formalne dla dużych bocznic, z dziesiątkami kilometrów torów, są takie same jak dla małych bocznic. Do tego potrzebny jest także zespół ludzi dysponujących odpowiednią wiedzą. Uzyskanie szeregu świadectw i dopuszczeń niezbędnych do działania bocznic wymaga żmudnej pracy związanej z przygotowaniem dokumentacji. Podstawowym dokumentem jest regulamin bocznic kolejowych są również instrukcje regulujące poszczególne obszary działania bocznic, np. sygnalizację, utrzymanie torów czy utrzymanie pojazdów kolejowych. Dokumenty te trzeba systematycznie uaktualniać, najczęściej z powodu zmian regulacji prawnych. Trzeba wiedzieć np., kiedy i jakie czynności związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych wykonywać i jak zapisać ich wykonanie w odpowiednich dokumentach. Do tego dochodzą cykliczne audyty wykonywane przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, które potwierdzają bezpieczeństwo funkcjonowania danej bocznic. Te wszystkie zabiegi formalne wymagają wiedzy i zaangażowania, i zniechęcają właścicieli małych bocznic do ich utrzymywania.

– Co proponuje CEMET SA w zakresie nadzoru nad dokumentacją związaną z funkcjonowaniem bocznic?

– Konkurencją dla firm zajmujących się transportem kolejowym nie są inne firmy kolejowe, tylko transport samochodowy. Jeśli produkt nie dowiezie się koleją, to na pewno w tę lukę wejdzie przewoźnik samochodowy. Kryterium wyboru przez odbiorcę środka transportu stanowią nie tylko koszty, ale także prostota organizacji związana z transportem samochodowym. Firma CEMET ma pewien potencjał, jeżeli chodzi o ludzi i o wiedzę związaną z transportem kolejowym, i chcemy to zaoferować klientom. Obecnie zarządzamy siedmioma dużymi bocznicami należącymi do dużych producentów materiałów budowlanych – cementowni i zakładów wapienniczych. W naszym interesie, jako przewoźnika działającego w sferze transportu materiałów budowlanych, jest prawidłowe funkcjonowanie bocznic. Niech klient zajmuje się produkcją materiałów budowlanych, a my będziemy czuwać nad wszystkim, co związane jest z transportem kolejowym tych produktów, także przygotowując i nadzorując dokumentację bocznic. Realizujemy to, angażując do pracy ludzi mających odpowiednie kwalifikacje lub uprawnienia, np. uprawnienia budowlane konieczne do wykonywania przeglądu bocznic. My nadzorujemy, by dokumentacja była aktualna, kompletna i operacyjnie właściwie wypełniana. Jeżeli ma być wykonany przegląd lokomotywy, to my o nim przypominamy, zostaje on odpowiednio opisany w odpowiednim formularzu i potwierdzony przez odpowiednią osobę. Tak więc pilnujemy trzech rzeczy: aktualności dokumentacji, kompletności dokumentacji i sprawdzania zapisów. To wystarczy, by bocznicą funkcjonowała i właściciel nie musiał angażować własnych zasobów ludzkich. Takie firmy z branży kolejowej, jak nasza, powinny wychodzić do firm z podobnymi propozycjami. My działamy w branży budowlanej, ale jest jeszcze branża węglowa, stalowa czy branża transportu kruszyw. Jeśli skoncentrujemy się tylko na dużych bocznicach u producentów materiałów budowlanych, to po chwili okaże się, że nie ma gdzie wozic, bo małe bocznicie przestaną działać.

– **Dziękuję za rozmowę.**



foto: Michał Braszczyski



foto: CEMET SA

Piotr Piestrzyński