

819/11/2020

Warszawa, 30.11.2020

Pan Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze

Opinia Stowarzyszenia do dokumentu

**KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO DO ROKU 2030, Z
PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2040.**

W związku z ogłoszeniem konsultacji społecznych dokumentu jak wyżej, Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego przedstawia poniższe opinie i propozycje.

1. Treść dokumentu nie jest adekwatna do jego tytułu.

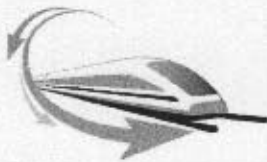
Zgodnie z przytoczoną przez autorów dokumentu definicją: transport intermodalny oznacza przewóz towaru w jednej i tej samej jednostce ładunkowej, z wykorzystaniem dwóch lub więcej gałęzi transportu bez przeładunku samego towaru przy zmianie gałęzi transportu. A zatem przykładowo do transportu intermodalnego można i należy zaliczyć, zarówno:

- 1) Przewóz kontenerów statkami morskimi i transportem kolejowym.
Mamy wówczas do czynienia z kolejowym transportem intermodalnym.
- 2) Przewóz kontenerów statkami morskimi i transportem samochodowym.
Mamy wówczas do czynienia z samochodowym transportem intermodalnym.

Treść konsultowanego dokumentu dotyczy w zasadzie w całości kolejowego transportu intermodalnego i tak też powinien brzmieć tytuł tego dokumentu.

2. Brak w dokumencie informacji o tym czy udział kolejowego transportu intermodalnego, w całości transportu intermodalnego rośnie, pozostaje na tym samym poziomie; czy też się obniża.

Autorzy dokumentu informują, że rozmiary kolejowego transportu intermodalnego rosną z roku na rok. To prawda, chociaż należy brać pod uwagę fakt bardzo niskiej bazy odniesienia. Tak się złożyło, że w tym samym czasie konsultacji w/w dokumentu GUS opublikował specjalny rocznik statystyczny zatytułowany: Transport Intermodalny w latach 2017 – 2019. Wydawnictwo to zawiera bogate zestawienia statystyczne dotyczące całości transportu intermodalnego, a nie tylko kolejowego transportu intermodalnego. Z analizy danych wynika,

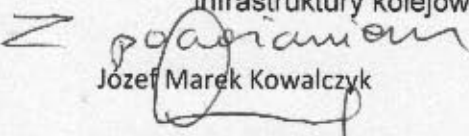


że w Polsce dominuje samochodowy transport intermodalny i na dodatek rozwija się najszybciej. Oznacza to, że kolejowy transport intermodalny rośnie co prawda nominalnie, jednak nie zwiększa swojego udziału w całym rynku przewozów intermodalnych.

3. Czynniki determinujące wzrost udziału kolejowego transportu intermodalnego w całym rynku transportu intermodalnego.

Aby zapewnić do roku 2030 i w perspektywie do roku 2040, wzrost udziału kolejowego transportu intermodalnego w całości rynku transportu intermodalnego należy:

1. Znieść całkowicie, dla operatorów pociągów intermodalnych, opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Decyzja w tym zakresie musi mieć rangę przepisu ustawowego. Przewoźnicy kolejowi, aby podjąć decyzje o zakupach taboru do przewozów intermodalnych, który amortyzuje się po co najmniej 20 latach eksploatacji, muszą mieć zachęty do takich decyzji inwestycyjnych i stabilne warunki realizacji przewozów. Zachętą będzie zwolnienie z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, zaś stabilne warunki ma zapewnić przepis ustawowy.
2. Rozbudować infrastrukturę kolejową w portach morskich, do przepustowości zapewniającej wywóz pociągami, co najmniej 75% całej ilości kontenerów dowożonych i wywożonych z portów.
3. Zbudować sieć intermodalnych centrów logistycznych przy głównych aglomeracjach miejskich (przykładowo Warszawa nie ma takiego centrum logistycznego) oraz na głównych kolejowych przejściach granicznych, w pierwszej kolejności na wschodniej granicy Polski, na styku systemów torów 1435/1520 mm.
4. Zbudować system transportowy umożliwiający masowy przewóz naczep samochodowych, co pozwoli rozpocząć przejmowanie przez kolej przewozów ładunków spaletyzowanych. Ten system transportowy powinien obejmować utworzenie miejsc koncentracji ładunków w paletach, urządzenia do załadunku i zdejmowania naczep samochodowych z wagonów i przeładunku ich na ciągniki samochodowe oraz park specjalistycznych platform wagonowych.
5. Zapewnić dla zarządców intermodalnych centrów logistycznych dofinansowanie kosztów ich utrzymania, poprzez zagwarantowania pokrycia kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej w tych centrach logistycznych.


Józef Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia