



KOLEJ · TRAMWAJ · METRO

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO

L.dz. 709/2018

Warszawa, 14.11.2018

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze



W nawiązaniu do naszego pisma nr. 701/2018 z dnia 26.09.2018, w którym zwróciliśmy się z wnioskiem o podjęcie prac nad interwencją regulacyjną dla zahamowania spadku udziału kolei w przewozach ładunków, przedkładamy propozycje niezbędnych zmian regulacyjnych dla zahamowania procesu likwidacji bocznik kolejowych, co jest drugim (po zbyt wysokich stawkach dostępu do infrastruktury kolejowej), zasadniczym czynnikiem przesądzającym o spadku udziału kolei w przewozach ładunków.

UZASADNIENIE

W roku 2017, zgodnie z danymi GUS, w następstwie trwającego boomu gospodarczego i zwiększonej istotnie wymiany handlowej z krajami UE, zarobkowy transport samochodowy zwiększył przewozy ładunków o 150 mln ton. W tym samym czasie (w roku 2017) kolej też zwiększyła przewozy o 17 mln ton. W konsekwencji udział kolei w przewozach ładunków uległ dalszemu drastycznemu obniżeniu.

Należy podkreślić, że taki negatywny dla kolei trend w zakresie przewozów ładunków trwa od wejścia Polski do Unii Europejskiej, co obrazują poniższe statystyki GUS.

WYSZCZEGÓLNIENIE	OKRES		RÓŻNICA	
	2004	2017	ILOŚĆ	%
PRZEWozy ŁADUNKÓW W MLN TON				
Przewozy ogółem, w tym:	1 324,5	2 053,5	+ 729,0	+ 55,0%
Transport samochodowy, w tym:	956,9	1 747,2	+ 790,3	+ 82,6%
Transport samochod. zarobkowy	452,2	1 104,2	+ 652,0	+144,2%
Transport kolejowy	282,9	239,5	- 43,4	- 15,3%
Pozostałe gał. transportu	84,7	66,6	- 18,1	- 21,4%
PRZEWozy ŁADUNKÓW W MLD TONOKILOMETRÓW				
Przewozy ogółem, w tym:	290,9	434,9	+ 144,0	+ 49,5%
Transport samochodowy, w tym:	110,5	348,6	+ 238,1	+215,5%
Transport samochod. zarobkowy	83,1	302,2	+ 219,1	+263,6%
Transport kolejowy	52,3	54,8	+ 2,5	+ 4,8%
Pozostałe gałęzie transportu	128,1	31,5	- 96,6%	- 75,4%

Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

Adres: 00-074 Warszawa, Trębacka 4, tel.: +48 603 55 22 77, e-mail: biuro@seim-tsz.pl

NIP: 525 252 82 00, REGON: 146029542



Jak wynika z przedstawionych danych udział kolei w przewozach ładunków w całości przewozów spadł w 2017 roku do następujących poziomów:

- 1) W ujęciu tonażowym – do poziomu - 11,66%
- 2) W pracy przewozowej – do poziomu – 12,60%

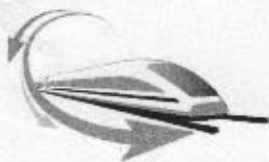
Należy dodać, że taki negatywny dla kolei trend w zakresie kolejowych przewozów ładunków utrzymuje się pomimo realizowanego ogromnego programu w obszarze infrastruktury kolejowej.

W ocenie ekspertów Stowarzyszenia przyczyn tego stanu należy upatrywać, między innymi w braku właściwych regulacji dla bocznic kolejowych, zarówno jeśli chodzi o ich status własnościowy i ekonomiczny, jak i wymagania eksploatacyjne oraz pomijanie ich w programach inwestycyjnych, co prowadzi do ich systematycznego zmniejszania się. W konsekwencji systematycznie spada udział kolei w przewozach ładunków.

W okresie od wejścia Polski do UE ilość bocznic istotnie się zmniejszyła i proces ten trwa nadal. Precyzyjna liczba bocznic nie jest jednak znana. Obecnie ich ilość szacuje się na około 2,5 tysiąca – UTK w prezentacji z lipca 2015 roku, na podstawie danych zebranych od przewoźników i zarządców infrastruktury, podał liczbę 2476 bocznic kolejowych w całym kraju. W liczbie tej mieszczą się bocznicie należące do zarządców infrastruktury, objęte ich autoryzacją bezpieczeństwa. Szacuje się przy tym, że dużych bocznic, dysponujących torami o dużej łącznej długości (kilkadziesiąt kilometrów) i odpowiednimi urządzeniami przeładunkowymi jest nie więcej, niż 400-500. Urząd Transportu Kolejowego, na swojej stronie internetowej, publikuje mapę bocznic kolejowych w Polsce, wskazując są na niej lokalizacje bocznic, których użytkownicy legitymują się świadectwami bezpieczeństwa wydanymi przez Prezesa UTK. Liczba bocznic ze świadectwami bezpieczeństwa nie przekracza póki co 1000. Należy podkreślić celowość tej organicznej pracy jaką prowadzi UTK.

Dla zahamowania tych negatywnych trendów proponujemy wprowadzić następujące zmiany regulacyjne, w odniesieniu do bocznic kolejowych, które mają status bocznic powszechnie dostępnych:

1. Wprowadzić zasadę bezpłatnego dostępu do bocznic kolejowych – bezpłatnego przejazdu po bocznicy. Opłaty powinny dotyczyć tylko korzystania z obiektów infrastruktury usługowej. Bocznicie kolejowe są pewnym odpowiednikiem drogi gminnej lub powiatowej, za korzystanie z których przewoźnicy samochodowi – główni konkurenci kolei – nie ponoszą żadnych opłat.
2. Koszty utrzymania bocznic kolejowych, tak jak dróg gminnych i powiatowych, powinny być pokrywane ze środków publicznych. Środki takie mogłoby



otrzymywać właściciele bocznicy kolejowych lub też zarządcy linii kolejowych, do których te bocznice są podłączone. Wysokość środków publicznych na ten cel powinna być zwymiarowana algorytmem.

3. Wprowadzić zasadę pierwokupu bocznicy kolejowej przez narodowego zarządcę linii kolejowych, w sytuacji gdyby jej dotychczasowy właściciel i/lub użytkownik chciał ją zamknąć i zlikwidować.
4. Wprowadzić zasadę przejęcia bocznicy kolejowej w zarząd przez zarządcę linii kolejowej, do której dana bocznica kolejowa jest podłączona, w sytuacji gdyby dotychczasowy jej użytkownik chciał ją wyłączyć na stałe z eksploatacji.
5. Wprowadzić zasadę, w myśl której przy modernizacji danej linii kolejowej obowiązkowo prowadzić prace modernizacyjne obejmujące wszystkie bocznice kolejowe podłączone do danej linii kolejowej. Inwestycje modernizacyjne na bocznicach kolejowych powinny być finansowane ze środków zarządcy danej linii kolejowej, w tym przy współfinansowaniu tych inwestycji ze środków unijnych.
6. Opracować Program Odbudowy i Modernizacji bocznicy kolejowych w Polsce i wprowadzić go Krajowego Programu Kolejowego. Inwestycje te powinny być finansowane ze środków zarządcy infrastruktury kolejowej, w tym przy współfinansowaniu tych inwestycji ze środków unijnych. Inwestycje w bocznice kolejowe powinny mieć maksymalny dostępny poziom dofinansowania.
7. Zmniejszyć wymagania regulacyjne w zakresie użytkowania bocznicy kolejowych, przy zachowaniu wymogów z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Dla przygotowania tych zmian niezbędne są szerokie konsultacje ze środowiskiem kolejowym. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego jest gotowe włączyć się w prace programowe nad przygotowaniem niezbędnych zmian.

Z powierzeniem

Józef Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia