



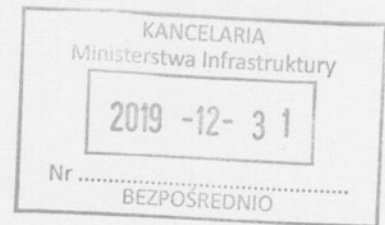
L.dz. 765/2019

Warszawa, 18.12.2019

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze



W związku z trudną sytuacją w sektorze kolejowych przewozów towarowych, zwracamy się z propozycją i wnioskiem o rozszerzenie zakresu merytorycznego prac Rady Ekspertów, powołanej Zarządzeniem nr 63 Pana Ministra z dnia 30 listopada 2016 roku, o problematykę rozwoju przewozów ładunków kolejną.

Prace Rady Ekspertów przy Ministrze infrastruktury koncentrowały się, w jej dotychczasowym okresie funkcjonowania, głównie na problematyce usprawniania i optymalizacji procesów inwestycyjnych, realizowanych przez spółkę PKP PLK S.A.

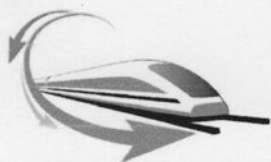
Realizowane inwestycje infrastrukturalne służą w pierwszej kolejności i w najszerszym stopniu kolejowym przewozom pasażerskim. Dzięki zrealizowanym inwestycjom przewozy osób kolejną istotnie wzrosły i z pewnością w roku 2020 i w latach kolejnych mają dalszy duży potencjał wzrostowy.

Odmienna sytuacja panuje w sektorze kolejowych przewozów towarowych. Duże spadki tych przewozów w roku 2019 oraz niekorzystne prognozy na rok 2020 i lata kolejne są między innymi następstwem zmniejszania się przewozów surowców i materiałów, w związku ze spowolnieniem gospodarczym i zarysowanym trendem dekarbonizacji gospodarki. W konsekwencji będą się systematycznie obniżać przewozy węgla kamiennego, rud żelaza, koksu, stali i innych surowców i materiałów.

Kolejowe przewozy intermodalne rosną, lecz wolumen tych przyrostów nie jest w stanie zrekompensować wielkości spadków przewozów surowców i materiałów.

Dla przyspieszenia tempa wzrostu kolejowych przewozów intermodalnych niezbędne jest przygotowanie kompleksowego Programu Inwestycyjnego dla tego segmentu kolejowego rynku przewozowego. Program ten powinien obejmować między innymi następujące przedsięwzięcia:

1. Budowę 7 do 9 profesjonalnych centrów logistycznych, o rozmiarach i funkcjach co najmniej takich jakie ma EUROTERMINAL SŁAWKÓW, czy też MAŁASZEWICZE. Co najmniej 3 z tych przyszłych centrów logistycznych powinno być zlokalizowane na głównych wschodnich kolejowych przejściach granicznych. Dotychczasowa polityka tworzenia i budowania kolejowych terminali przeładunkowych jest niewystarczająca i powinna być uzupełniona o program budowy profesjonalnych kolejowych centrów logistycznych.



2. Budowę nowych tras kolejowych dedykowanych dla kolejowych przewozów ładunków. W pierwszej kolejności powinny być to trasy umożliwiające wywóz kontenerów z polskich portów, które dla ruchu intermodalnego są kluczowymi miejscami nadania kontenerów. Sukces Portu Gdańsk i generowane przez niego ponad 40 mln ton przeładunków wskazują jednoznacznie gdzie kolej ma szanse pozyskać ogromne i stabilne przewozy. Do pilnego rozważenia jest budowa nowej trasy kolejowej w korytarzu Gdańsk – Odessa. Istniejące w tym korytarzu linie kolejowe nr 9 i 7 są przygotowane przede wszystkim do obsługi ruchu pasażerskiego. Ich wykorzystanie do przewozów towarowych jest możliwe w ograniczonym zakresie. Coraz szybsze kursowanie pociągów pasażerskich sprawia, że wolniejsze z natury pociągi towarowe stają się zwykłymi „zawalidrogami” i muszą oczekiwać na przepuszczanie pociągów pasażerskich. W konsekwencji prędkości pociągów towarowych są bardzo niskie i kolej przegrywa konkurencję z transportem samochodowym. Sytuację w tym zakresie może radykalnie zmienić tylko powstanie linii kolejowych dedykowanych do ruchu towarowego.

Podane przykłady niezbędnych nowych inwestycji kolejowych byłyby z pewnością ocenione i uzupełnione podczas prac Rady Ekspertów. Rok 2020 będzie okresem formułowania listy kolejowych projektów inwestycyjnych, które wejdą do finansowania, w ramach nowej perspektywy budżetowej UE na lata 2021 – 2027. Na tej liście powinny znaleźć się przedsięwzięcia inwestycyjne służące dla rozwoju transportu intermodalnego. Rada Ekspertów, działająca przy Ministrze Infrastruktury, mogłaby wnieść w tej sprawie istotny wkład merytoryczny.

W związku z powyższym wnosimy jak na wstępie.

Z poważaniem

Józef Marek Kowalczyk
Prezes Stowarzyszenia