



L.dz. 783/2020

Warszawa, 25.02.2020

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury



Szanowny Panie Ministrze

W nawiązaniu do naszego pisma nr 765.12.2019 z dnia 18.12.2019 w sprawie rozszerzenia zakresu merytorycznego prac Rady Ekspertów przy Ministrze Infrastruktury o zagadnienia dotyczące przewozów ładunków kolejną, zwracamy się z wnioskiem alternatywnym o powołanie przez Pana Ministra samodzielnej Rady Ekspertów ds. Kolejowych Przewozów Towarowych,

W sektorze kolejowych przewozów towarowych, drugi rok z rzędu, utrzymuje się bardzo trudna sytuacja rynkowa, której źródeł należy upatrywać nie tylko w okresowym osłabieniu koniunktury gospodarczej w przemyśle, lecz przede wszystkim w braku równowagi regulacyjnej pomiędzy kolejną a transportem samochodowym, będącym głównym konkurentem transportu kolejowego.

W roku 2019 miał miejsce duży (około 15 mln ton) spadek kolejowych przewozów ładunków. W pierwszych miesiącach 2020 roku trend spadkowy w przewozach towarowych nadal się utrzymuje. Jest to następstwem zmniejszania się przewozów surowców i materiałów, w związku ze spowolnieniem gospodarczym i rozpoczętymi procesami dekarbonizacji gospodarki. W kolejnych okresach będą się systematycznie obniżać przewozy węgla kamiennego, rud żelaza, koksu, stali i innych surowców i materiałów.

Polska kolej towarowa jest przede wszystkim kolejną przewożącą ładunki masowe - surowce i materiały. Zmniejszanie się tych grup przewozów uderza bezpośrednio w kondycję przewoźników kolejowych, w tym przede wszystkim w PKP Cargo S.A, która w zaistniałej sytuacji wymaga pilnego wsparcia restrukturyzacyjnego.

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

Na dodatek transport samochodowy, który nie ponosi opłat za dostęp do infrastruktury, przejmuje przewozy ładunków na coraz większe odległości.

Główną przeszkodą w zatrzymaniu procesu przejmowania ładunków z kolei przez transport samochodowy i następnie rozpoczęcia wzrostów przewozów ładunków przez kolej jest głęboka nierównowaga regulacyjna pomiędzy warunkami funkcjonowania transportu samochodowego i kolejowego, z niekorzyścią dla kolei.

Niezbędne zmiany regulacyjne powinny w pierwszej kolejności dotyczyć:



1. Wyrównania warunków dostępu do infrastruktury kolejowej z warunkami dostępu do infrastruktury dróg publicznych.
2. Zahamowania procesu dalszej likwidacji bocznic kolejowych, bez których nie ma przewozów ładunków.

Propozycjami rozwiązań w tym zakresie powinna zająć się Rada Ekspertów ds. Kolejowych Przewozów Towarowych, przy Ministrze Infrastruktury.

Rada ta powinna również podjąć prace nad przygotowaniem kompleksowego programu inwestycyjnego dedykowanego kolejowym przewozom towarowych, w szczególności w zakresie rozwoju przewozów intermodalnych. 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 wschodnich przejściach granicznych.
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.
3. 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.
4. 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 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.

Stowarzyszenie deklaruje aktywne włączenie się w prace Rady Ekspertów, zarówno poprzez udział członków Stowarzyszenia w pracach Rady, jak również poprzez opracowywanie analiz i propozycji rozwiązań systemowych.

W związku z powyższym wnosimy jak na wstępie.

Józef Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia