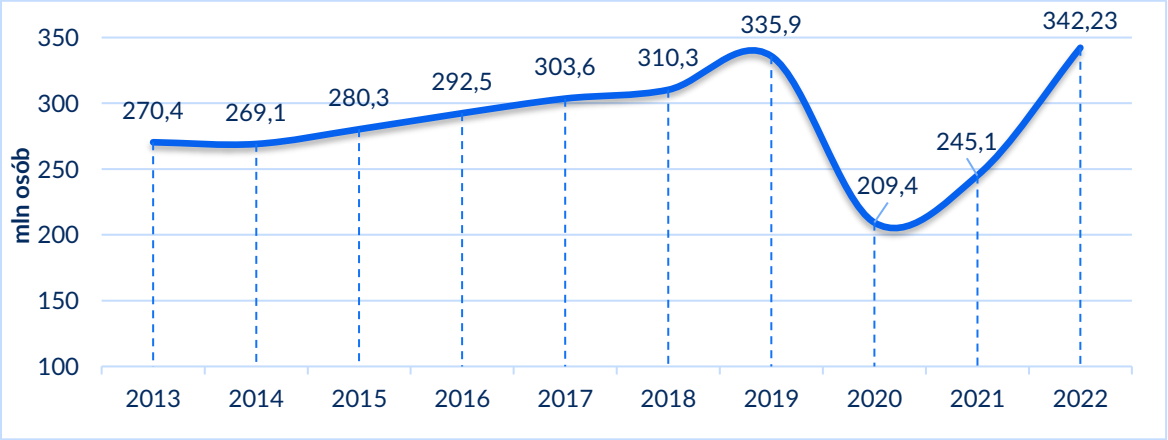
dr inż. Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

Determinanty rozwoju systemu kolejowego w Polsce. Jak dobra regulacja może poprawić konkurencyjność kolei.

Obraz rynku kolejowego, jaki wyłania się po zakończeniu trudnego 2022 r. (pandemia koronawirusa, wojna w Ukrainie), pozwala stwierdzić, że polska kolej wraca na drogę rozwoju. Jest to szczególnie widoczne w przewozach pasażerskich – w 2022 r. z usług kolejowych przewoźników pasażerskich skorzystało 342 mln osób, co jest najlepszym wynikiem od 2000 r.



Rys. 1 Liczba pasażerów w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 2013–2022 [mln osób]

Kolej pokazała, że może sprostać największym wyzwaniom logistycznym – tak bowiem należy ocenić konsekwencje wybuchu wojny w Ukrainie i transport uchodźców czy zaopatrzenia do i z Ukrainy. Również w obliczu wyzwań ekonomicznych, takich jak rosnące ceny paliw czy energii elektrycznej, transport kolejowy okazał się atrakcyjną alternatywą dla podróży samochodem.

Badanie satysfakcji pasażerów, prowadzone cyklicznie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego[1] pokazuje, że zdecydowana większość osób lubi korzystać z kolei, a na ich wybór wpływa atrakcyjny czas przejazdu i komfort podróży. Dobre wyniki przewozowe i opinie pasażerów są niewątpliwie zadawalające, jednak należy pamiętać, że potencjał rozwoju przewozów kolejowych w Polsce jest wciąż bardzo duży, a rynek mierzy się z określonymi wyzwaniami i problemami do rozwiązania.

W badaniu pasażerowie wskazywali brak punktualności pociągów czy wspólnych kanałów sprzedaży biletów przewoźników jako czynniki istotnie obniżające atrakcyjność przewozów kolejowych. Nasze dane na temat wykorzystania kolei pokazują, że dostępność transportu kolejowego, czyli rozmieszczenie stacji i przystanków, rozkład jazdy czy integracja międzygałęziowa, nadal wymaga znacznej poprawy.

Konieczna jest również poprawa jakości informacji pasażerskiej – źle przekazana informacja może być źródłem stresujących sytuacji, a nawet zaważyć o nieskorzystaniu przez pasażera z usługi przewozowej, co było podkreślane w ankietach.

Ostatnie lata przyniosły również wiele wyzwań dla towarowych przewozów kolejowych. Znacznemu ograniczeniu uległy przewozy tranzytowe na kierunku wschód-zachód.

[1] *Badanie satysfakcji pasażerów – edycja II*, Urząd Transportu Kolejowego, 2022.

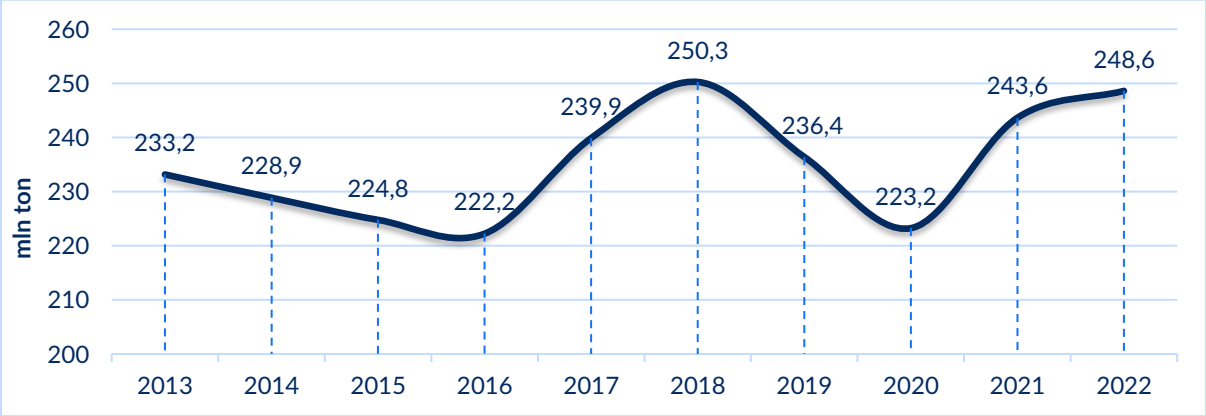
Zwiększyło się natomiast zapotrzebowanie na przewóz surowców do i z polskich portów morskich, w szczególności węgla kamiennego importowanego dla zaspokojenia popytu krajowego czy produktów rolnych eksportowanych z objętej wojną Ukrainy.

Obok zmian w kierunkach przewozów, spadła również konkurencyjność transportu towarów koleją, na którą bezpośrednio wpłynął wzrost cen energii elektrycznej.

Pomimo trudności, masa ładunków przewiezionych koleją utrzymuje się od lat na względnie stabilnym poziomie. W ostatnim dziesięcioleciu masa rocznie przewożonych ładunków wynosiła od 223,2 mln ton do 250,3 mln ton. Jednak przez te 10 lat nie był widoczny jeden trend wzrostu lub spadku.

Przewozy do 2016 r. malały, następne dwa lata przyniosły wzrosty, a w kolejnych dwóch latach notowano niższe przewozy towarów.

Od 2020 r. masa w przewozach towarowych znowu rośnie. Miniony rok okazał się korzystny – koleją przewieziono 248,6 mln ton ładunków, co jest drugim najlepszym wynikiem w ciągu ostatnich 10 lat.



Rys. 2 Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych 2013–2022 [mln ton]

Z jednej strony świadczy to o elastyczności rynku, który dostosowuje się do zmian, z drugiej strony wymaga zastanowienia nad rozwiązaniami, które przyczynią się do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach towarów ogółem.

Aby zrealizować cele związane z redukcją emisji gazów cieplarnianych, rola kolejowego transportu towarów powinna znacząco wzrosnąć. Jak kształtują się zatem perspektywy rozwoju kolejowych przewozów towarowych i jak można poprawić ich konkurencyjność?

Rynek przewozów towarowych z perspektywy klientów i przewoźników

Cennym źródłem informacji, które pozwala określić kierunki rozwoju transportu kolejowego, jest opinia przedstawicieli tego rynku – zarówno firm korzystających z usług transportu kolejowego, jak i świadczących te usługi.

Zbierane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dane[2] pokazują, że wiele obszarów wymaga pilnej poprawy, gdyż obniżają konkurencyjność transportu kolejowego. Należą do nich m.in. szybkość i punktualność dostaw. Aż 80% przewoźników kolejowych biorących udział w

[2] *Raport z konsultacji z organizacjami reprezentującymi korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych*, Urząd Transportu Kolejowego, 2022.

badaniu wskazało, że największym utrudnieniem w transporcie towarów jest zbyt długi czas przewozu.

Podnoszą oni, że przyczyną takiego stanu są m.in. nieskoordynowane zamknięcia torowe oraz wydłużające sią zamknięcia odcinkowe, ale także efekty modernizacji infrastruktury kolejowej, które – mimo że przyczyniają się do poprawy warunków realizacji przewozów pasażerskich – to negatywnie odbijają się na przewozie rzeczy.

Podobnie źle oceniona została punktualność przewozów towarowych, która ma szczególne znaczenie w transporcie intermodalnym, gdzie kluczowe jest zapewnienie dostaw *just-in-time* (m.in. ze względu na tryb pracy terminali przeładunkowych czy brak miejsca do magazynowania towarów w zakładach produkcyjnych).

Przewoźnicy wskazują zarówno na problemy na etapie konstrukcji rozkładu jazdy, jak i w trakcie jego realizacji. Opóźnienia pociągów towarowych są znaczne, gdyż oczekują na wolną drogę nawet kilkanaście godzin.

Część opóźnień jest generowana przez przewoźników kolejowych, m.in. ze względu na problemy z taborem czy niemożność zapewnienia jego obsługi. Większość realizowanych tras pociągów towarowych odbywa się poza rozkładem jazdy.

Przyczyny opisanych problemów często są złożone i znajdują się zarówno po stronie przewoźników kolejowych, jak i zarządcy infrastruktury, a w przypadku punktualności w pewnym stopniu również czynników niezależnych od żadnej z tych stron.

Specyfika transportu kolejowego wiąże się z takimi jego cechami, jak duża współzależność poszczególnych uczestników rynku (co doskonale widać na przykładzie opóźnień, gdzie zdarzenie spowodowane przez jeden podmiot może oddziaływać na dziesiątki pociągów), czy ograniczona dostępność tras (często brak możliwości wyboru alternatywnej drogi w przypadku utrudnień czy niezadowalających parametrów).

System kolejowy charakteryzuje się większą bezwładnością niż w przypadku transportu drogowego, dlatego krajowi spedytorzy bardziej preferują transport samochodowy jako bardziej dostępny i szybszy, a przez to tańszy.

Czynnikiem, który obecnie w dużym stopniu determinuje możliwość rozwoju transportu kolejowego, są koszty prowadzenia działalności. Transport drogowy jest w stanie konkurować atrakcyjną ceną z transportem kolejowym, dlatego obniżenie cen usług świadczonych przez transport kolejowy z pewnością przełożyłoby się na zwiększone zainteresowanie nadawców ładunków, przynajmniej transportem intermodalnym.

Porównując atrakcyjność cenową transportu kolejowego i drogowego, należy w zwrócić uwagę na te kategorie kosztów, które mogą zostać zredukowane w wyniku poprawy zarządzania procesem przewozowym oraz takie, które są niezależne od przewoźnika kolejowego czy zarządcy.

W pierwszej kolejności warto zwrócić uwagę na koszty generowane przez opisane wyżej utrudnienia w postaci niskich prędkości handlowych pociągów czy ich niskiej punktualności. Podniesienie tych parametrów pozwoliłoby na lepsze wykorzystanie taboru oraz lepsze zarządzanie czasem pracy drużyn pociągowych.

Bardziej efektywne wykorzystanie maszynistów, wyeliminowanie konieczności zmiany drużyn trakcyjnych podczas obiegu, ograniczenie zapotrzebowania na noclegi lub dowozy czy zwiększenie liczby obiegów taboru w określonym czasie przyczyniłoby się do ograniczenia

kosztów ponoszonych przez przewoźników kolejowych i tym samym zwiększyłoby konkurencyjność transportu kolejowego względem transportu drogowego.

Istotną grupę kosztów przewoźników kolejowych stanowią koszty dostępu do infrastruktury kolejowej. Zagadnienie to od lat budzi kontrowersje, a w debacie publicznej pojawiają się zarówno głosy twierdzące, że jest to ważny czynnik ograniczający konkurencyjność transportu kolejowego, jak i wypowiedzi oceniające koszty dostępu do infrastruktury jako czynnik o niewielkim realnym wpływie na możliwość stymulowania przewozów towarowych.

Należy więc podkreślić, że stawki dostępu do infrastruktury kolejowej – po wyraźnej obniżce w 2013 r. oraz kolejnej w 2019 r. – do dziś utrzymują się na podobnym poziomie. Faktem jest, że na tle innych krajów europejskich stawki dla pociągów towarowych są nadal relatywnie wysokie. Warto jednak podkreślić, że utrzymywanie opłat na zbliżonym poziomie na przestrzeni ostatnich 10 lat, przy uwzględnieniu czynników ekonomicznych takich jak inflacja, powoduje, że ich realna wysokość ma tendencję malejącą.

Mimo to masa ładunków przewożonych koleją nie ulga wyraźnemu zwiększeniu. Docierają do nas głosy przewoźników kolejowych, że byliby skłonni zapłacić więcej za dostęp do infrastruktury kolejowej, gdyby w zamian otrzymywali trasy z krótszymi czasami przejazdu. Informacje te każą zastanowić się, które czynniki w największym stopniu wpływają na pozycję konkurencyjną transportu kolejowego względem transportu drogowego.

Zagadnienie stawek dostępu do infrastruktury bez wątpienia wymaga szerokiej dyskusji z przedstawicielami rynku kolejowego. Dlatego w 2022 r. z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego powstał Zespół do spraw stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, którego członkowie poszukują systemowych rozwiązań stymulujących rozwój transportu kolejowego.

Analizując koszty ponoszone przez przewoźników kolejowych, warto zauważyć, że ostatni rok przyniósł dodatkowe wyzwania, do których można zaliczyć gwałtowny wzrost cen energii elektrycznej. Jego skutki są szczególnie odczuwalne dla przewoźników towarowych, którzy prowadzą działalność o charakterze komercyjnym, a rachunek ekonomiczny decyduje o istnieniu przedsiębiorstwa.

Wzrost cen energii elektrycznej w szczególności dotyczy przewozów intermodalnych, gdzie prawie 96% tras realizowanych jest przy użyciu trakcji elektrycznej. Wśród 22 przewoźników realizujących takie przewozy na początku 2023 r. tylko 8 zadeklarowało, że spełniają przesłanki pozwalające zdefiniować ich jako odbiorcę uprawnionego, wskazanego w art. 2 pkt 2 lit. b *ustawy o środkach nadzwyczajnych mających na celu ograniczenie wysokości cen energii elektrycznej oraz wsparciu niektórych odbiorców w 2023 roku* i tylko wobec nich PKP Energetyka będzie stosowała preferencyjną stawkę dla małych i średnich przedsiębiorstw wynoszącą obecnie 785 zł/MWh.

Mechanizmy pomocowe są zatem adresowane do ograniczonej grupy podmiotów, a wsparcie będzie udzielane jedynie w najbliższej perspektywie czasowej. Oznacza to, że na skutek wzrostu kosztów energii elektrycznej w najbliższej przyszłości istnieje realne ryzyko pogorszenia pozycji konkurencyjnej transportu kolejowego, w rezultacie czego część nadawców ładunków może zdecydować o wyborze innej gałęzi transportu.

Problem wzrostu cen energii pozostaje więc dużym ryzykiem i będzie wymagał dalszych interwencji ze strony rządu.

Trendy ekologiczne szansą dla rozwoju transportu kolejowego

Opisane w artykule zostały tylko wybrane zagadnienia, do których należy się odnieść, jeżeli chcemy lepiej wykorzystać potencjał transportu kolejowego. Działaniom wspierającym rozwój transportu kolejowego sprzyja polityka klimatyczna Unii Europejskiej, a także coraz większa świadomość ekologiczna społeczeństwa i przedsiębiorców.

Stanowi to olbrzymią szansę dla kolei, która już dziś odgrywa dużą rolę w redukcji emisji gazów cieplarnianych z działalności gospodarczej. W 2020 r. transport kolejowy odpowiadał jedynie za 0,44% emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu, podczas gdy transport drogowy – za 94,72% emisji. Biorąc pod uwagę założenia Europejskiego Zielonego Ładu, zgodnie z którymi emisja z sektora transportu powinna zostać ograniczona o 90% do 2050 r., oczywistym jest wniosek, że przenoszenie ładunków z transportu drogowego na kolejowy jest jednym z najlepszych sposobów realizacji tego celu.

Potrzebę ograniczenia śladu węglowego dostrzegają polscy przedsiębiorcy, spośród których aż 42% deklaruje zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przypadku osiągnięcia neutralności klimatycznej przez tą gałąź transportu[3]. Przeniesienie transportu na kolej to nie tylko droga do realizacji celów klimatycznych, ale także wymierne korzyści dla całego społeczeństwa.

Widoczne stają się one na przykładzie kosztów zewnętrznych, a więc kosztów, które nie są ponoszone przez podmioty je generujące, lecz przez tych, którzy nie przyczyniają się do ich powstawania lub ponoszą ich negatywne skutki[4]. Można zaliczyć do nich np. koszty zanieczyszczeń powietrza, zmian klimatycznych, oddziaływania hałasu na ludzi, zajętości terenu przez infrastrukturę transportową, kongestii czy zanieczyszczeń wody i gleby.

Porównując transport kolejowy i drogowy można wykazać, że przewiezienie jednej tony ładunku na 100 km wynosi 1,6 zł w przypadku transportu drogowego i 0,6 zł dla transportu kolejowego. Natomiast ograniczenie efektów zewnętrznych w wyniku zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego to najogólniej rzecz ujmując poprawa warunków życia przez np. redukcję zanieczyszczeń powietrza i mniejsze zatłoczeniem na drogach, a co za tym idzie strat wynikających ze spóźnień do pracy czy nawet ograniczenie efektu odczuwania stresu związanego z kongestią czy mniejsza liczba wypadków komunikacyjnych.

Propozycje rozwiązań

Aby w pełni wykorzystać potencjał transportu kolejowego, również w aspekcie jego przewagi ekologicznej nad innymi środkami transportu, konieczne jest rozwiązanie tych problemów, wskazywanych jako największe bariery jego rozwoju. Przede wszystkim konieczna jest poprawa zarządzania procesem przewozowym, nakierowana na zwiększenie punktualności pociągów oraz zwiększenie prędkości handlowych. Warto odwołać się tu do obowiązujących dokumentów programowych.

Dla transportu intermodalnego przygotowane zostało opracowanie pt. „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.", zawierające zarówno propozycję działań zmierzających do zwiększenia prędkości handlowej pociągów intermodalnych, jak i zmiany zasad przyznawania ulgi intermodalnej.

---

[3] *Zielona kolej - potencjał ekologicznego transportu, IBRIS*, Fundacja ProKolej, 2021.

[4] Pawłowska B.: *Zewnętrzne koszty transportu. Problem ekonomicznej wyceny*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000, s.16.

W 2022 r. prowadzone były analizy mające na celu wypracowanie odpowiednich rozwiązań. Ich rezultatem ma być wdrożenie takich zasad przyznawania ulgi intermodalnej, by skutkowała ona realnym zwiększeniem wykorzystania kolejowego transportu intermodalnego.

Prowadzono również prace w ramach działania: *Optymalizacja rozkładów jazdy pociągów dla szybkich pociągów realizujących przewozy intermodalne*, które mają odpowiadać na opisane wyżej postulaty dotyczące zwiększenia prędkości handlowej pociągów towarowych. Umożliwienie bardziej efektywnego trasowania pociągów intermodalnych, jest rozwiązaniem, które przyczyni się do poprawy atrakcyjności przynajmniej tej części transportu kolejowego. Dodatkowa ulga intermodalna będzie stymulowała też rozwój tego rodzaju przewozów.

Nawiązując do argumentacji o kosztach zewnętrznych generowanych przez różne gałęzie transportu, warto poddać pod dyskusję możliwość ich uwzględnienia w kosztach przewoźników kolejowych. *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego* pozwala państwom członkowskim wprowadzić *system rekompensat za użytkowanie infrastruktury kolejowej wynikających z możliwych do wykazania nieponiesionych kosztów środowiskowych, związanych z wypadkami i infrastrukturą w konkurencyjnych gałęziach transportu, o ile koszty te przekraczają równoważne koszty kolei.*

Przyznanie takiej rekompensaty może niwelować różnice w kosztach prowadzenia działalności w transporcie kolejowym i drogowym oraz łagodzić negatywne skutki wzrostu kosztów prowadzenia działalności m.in. ze względu na wzrost cen energii elektrycznej.

Co ważne, określenie takich kosztów stanowiłoby ważną argumentację przemawiającą za potrzebą dalszego inwestowania w transport kolejowy.