



ENGELHARDT JULIUSZ - były Podsekretarz Stanu ds. Kolei

**KOMENTARZ DO SPADKU UDZIAŁU KOLEI
W PRZEWOZACH ŁADUNKÓW, W LATACH 2004 – 2014**

1. Analiza względnego udziału poszczególnych gałęzi transportu w polskim rynku przewozów towarowych w latach 2003 – 2014 prowadzi do ogólnego wniosku, że od wielu już lat **systematycznie rośnie udział w tym rynku transportu samochodowego a udział transportu kolejowego maleje.**

- względny udział kolei w rynku mierzonym wielkością przewiezionego tonażu w 2003 roku wynosił 18,8% i spadł w 2014 roku do poziomu 12,4% (spadek o 6,4%),
- względny udział kolei w rynku mierzonym wielkością wykonanej pracy przewozowej w 2003 roku wynosił 32,4% i spadł w 2014 roku do poziomu 14,3% (spadek o 18,1%).

2. Zmiany wskaźników względnego udziału w rynku transportu kolejowego i samochodowego potwierdzają fakt, że w analizowanym okresie lat 2003 – 2014 polskie koleje utraciły ponad połowę rynku przewozowego, na korzyść transportu samochodowego.

Ten ostatni zaczął bowiem realizować przewozy towarowe na coraz to dalsze odległości – w 2003 roku średnia odległości przewozu 1 tony ładunku w transporcie samochodowym wynosiła 79,6 km a w 2014 roku 169,8 km, co oznacza wzrost tego wskaźnika o 113,3%.

3. Wszelkie zmiany ilościowe i jakościowe kolejowych przewozów towarowych w gospodarce powinny być analizowane z uwzględnieniem czynników wpływających na popyt i jego zmiany.

4. Główne przyczyny utraty przez kolej rynku przewozowego, na korzyść transportu samochodowego w latach 2003 – 2014 ze strony popytowej to:

- istotne zmiany w strukturze produkcji przemysłowej, budowlanej i rolnej oraz zmiana struktury eksportu i importu - na skutek tych zmian w gospodarce wzrasta przeciętna wartość 1 tony ładunku zgłaszanego do przewozu przez stronę popytową rynku przewozowego i w konsekwencji tego zjawiska występują przesunięcia strukturalne w międzygałęziowym podziale przewozów, mające w dużym stopniu charakter obiektywny, polegające na utracie masy przewozowej przez kolej (spadek popytu na przewozy ładunków nisko-przetworzonych) i wzroście przewozów transportem samochodowym (ładunki wysoko - przetworzone, bardziej predestynowane do transportu samochodowego).



- niski poziom przewozów kolejowych wykonywanych w ostatnich latach w obsłudze polskiego PHZ.
- mała konkurencyjność tranzytu kolejowego przez Polskę względem tranzytu drogowego, przede wszystkim ze względu na zły stan infrastruktury kolejowej,
- relatywnie niski stopień konteneryzacji przewozów w Polsce ograniczający popyt na krajowe kolejowe przewozy intermodalne
- brak zjawiska „ssania” potencjalnych klientów na kompleksową, logistyczną obsługę przewozową, z wykorzystaniem kolei, jako środka transportu.

5. Główne przyczyny utraty przez kolej rynku przewozowego, na korzyść transportu samochodowego w latach 2003 – 2014 ze strony podażowej to:

- czynniki związane z infrastrukturą kolejową - przez 15 lat od rozpoczęcia transformacji systemowej w Polsce praktycznie niewiele inwestowano w infrastrukturę kolejową, oprócz częściowej modernizacji linii E – 20.

Pierwsze większe projekty inwestycyjne w infrastrukturze kolejowej pojawiła się dopiero po wejściu Polski do Unii Europejskiej, najpierw w ramach SPOT 2004 – 2006, a później w ramach POIiŚ 2007 – 2013.

Powstały wielkie zaległości remontowe i modernizacyjne w infrastrukturze kolejowej, która stopniowo zaczęła się „sypać”. Doszło do poważnej degradacji tak ważnych dla przewozów towarowych w Polsce linii kolejowych jak Magistrala Węglowa (CE – 65) i Magistrala Nadodrzańska (CE – 59) i wielu innych linii a także tak ważnych obszarów sieci kolejowej jak cały Węzeł Górnośląski czy linie kolejowe na Dolnym Śląsku.

Poważne zaległości modernizacyjne w zakresie infrastruktury kolejowej powstały również w porach morskich, zdegradowanych zostało bardzo dużo kolejowych bocznic przemysłowych, których właściciele przestawili się na obsługę transportem samochodowym a także torów ogólnego użytku i punktów ładunkowych.

- czynniki związane z działaniami konkurencyjnym przewoźników kolejowych - kolejowe przedsiębiorstwa prywatne, które weszły do sektora towarowego po 2003 roku, podjęły jedynie walkę konkurencyjną z przewoźnikiem dominującym w sektorze, tj. ze spółką PKP Cargo SA, o rynek przewozów masowych, tradycyjnie obsługiwany przez kolej, natomiast nie podejmowały i w dużym stopniu nadal nie podejmują walki konkurencyjnej z transportem drogowym o nowe ładunki.

6. Pytaniem natury zasadniczej jest, czy można byłoby w przyszłości odwrócić lub chociażby zahamować omówiony wyżej, niekorzystny dla polskiego transportu kolejowego trend ? Można byłoby podjąć w tym obszarze pewne działania związane z ogólną polityką



transportową i gospodarczą państwa, jakkolwiek na szybkie i spektakularne efekty nie należałoby liczyć.

7. Obowiązujący obecnie system preferencji finansowych dla kolejowych przewoźników towarowych, uwzględniający przepisy Unii Europejskiej zabraniające bezpośredniego dotowania przewoźników towarowych, jest w ogólnym zarysie właściwy i należałoby go skorygować jedynie w dwóch elementach, a mianowicie: wprowadzić preferencyjną 25% obniżkę stawki dostępu do infrastruktury kolejowej również kolejowych przewozów tranzytowych przez Polskę oraz kolejowych przewozów promowych kierowanych do i z polskich potów morskich.

8. Należałoby w przyszłości rozważyć wprowadzenie instrumentu ekonomicznego polityki transportowej w postaci ulg podatkowych albo zwrotów przewoźnego (np. w formie bonów lub praw, którymi można handlować) za udokumentowane nadanie ładunków do przewozu transportem kolejowym, zamiast samochodowym.

W tym przypadku problemem byłoby również, czy preferencjami objąć wszystkie grupy ładunków, w tym ładunki masowe naturalnie predystynowane do przewozu koleją, czy też objąć preferencjami wybrane grupy ładunków.

W podobny sposób można byłoby preferencyjnie i dodatkowo podejść do gestorów ładunków korzystających z kolejowego transportu intermodalnego.

Ponadto należałoby wprowadzić preferencje podatkowe lub inne dla tych gestorów ładunków, którzy modernizują, rewitalizują, albo nawet budują nowe bocznicę kolejowe.

Szczecin, 10 września 2015