



**MASSEL ANDRZEJ - były Podsekretarz Stanu ds. Kolei**

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

W warunkach rozwijającej się, po wstąpieniu do UE, polskiej gospodarki wzrastają również przewozy towarów ogółem.

Niestety wzrosty przewozów nie dotyczą transportu kolejowego, przez co maleje udział kolei w rynku przewozowym.

Beneficjentem wzrostu masy towarów do przewiezienia jest transport drogowy.

W latach 2004-2014 wielkość przewozów towarowych koleją wynosiła średnio 50,6 mld tonokilometrów, przy czym roczne fluktuacje były stosunkowo niewielkie. Od średniej znacznie odbiegała jedynie wielkość przewozów w 2009 roku (43,6 mld tonokm), co można przypisać światowemu kryzysowi gospodarczemu.

W okresie 2004-2014 utrzymywał się spadkowy trend w zakresie masy przewiezionych ładunków (z 283 mln ton w 2004 roku do 228,9 mln ton w 2014 roku). Przy stabilnej pracy przewozowej następował wzrost średniej odległości przewozu ze 183,9 km do 218,9 km.

Ze statystyk widoczne są zmiany strukturalne w przewozach, przy czym najistotniejsze trendy to spadek znaczenia przewozów węgla (jak dotąd najważniejsza grupa ładunków) i rosnąca rola transportu intermodalnego.

W 2010 roku przy przewozach węgla kamiennego wykonano pracę 16,2 mld tonokilometrów, a w 2014 roku już tylko 14,6 mld tonokilometrów. Czynniki wpływającymi na malejącą wielkość przewozów węgla będą: wzrost udziału odnawialnych źródeł energii w produkcji prądu a także modernizacja elektrowni węglowych (większa sprawność nowych bloków energetycznych).

W ostatnich latach obserwowany jest szybki wzrost przewozów intermodalnych. O ile w 2010 roku przewieziono koleją 583,6 tys. TEU, to w roku 2014 już 1114,2 tys. TEU. Oznacza to niemal dwukrotny wzrost tych przewozów. Na tym rynku kluczowe znaczenie ma rozwój infrastruktury przeładunkowej w polskich portach morskich i rozszerzanie sieci stałych morskich połączeń kontenerowych z portami Azji Wschodniej, przede wszystkim z Chinami.

Wśród przyczyn stagnacji w zakresie przewozów towarowych koleją często wymieniany jest relatywnie wysoki poziom opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Jednak tak jak w przypadku przewozów pasażerskich, bardzo duży wpływ na atrakcyjność rynkową kolejowych przewozów towarowych ma stan tej infrastruktury.



W latach 1990-2010 postępowała jej degradacja w skali sieci, co skutkowało zmniejszeniem prędkości rozkładowych na wielu tysiącach kilometrów linii. Należy podkreślić, że w szczególności pogorszeniem się stanu infrastruktury dotknięte zostały kluczowe dla przewozów towarowych linie kolejowe łączące południe kraju z portami morskimi, w tym Magistrala Węglowa, ciąg Górny Śląsk – Poznań przez Kluczbork – Ostrów Wielkopolski oraz Magistrala Nadodrzańska Wrocław – Szczecin. Na długich fragmentach tych linii prędkości pociągów były zmniejszone do 30-40 km/h, a dodatkowym negatywnym skutkiem tego ograniczenia prędkości było zmniejszenie przepustowości na tych odcinkach.

W 2011 roku program inwestycyjny na sieci PKP PLK został rozszerzony o inwestycje rewitalizacyjne (odtworzenia), finansowane zarówno ze środków budżetowych, jak i ze środków UE w ramach POIiŚ.

W efekcie tych działań udało się w ciągu kilku lat doprowadzić nie tylko do odwrócenia trendu degradacji infrastruktury, ale wręcz do osiągnięcia znaczącej poprawy jej stanu. Efekty rewitalizacji są już widoczne na wspomnianych głównych ciągach w układzie północ-południe. Na liniach tych przywrócone normalne prędkości rozkładowe, a niekiedy prędkość zwiększono ponad historyczne maksima.

Równocześnie w wyniku zwiększenia prędkości zwiększyły się także zdolności przepustowe poszczególnych szlaków. Nadrabiane są też wieloletnie zaległości remontowe i utrzymaniowe na terenie Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego.

Wydaje się, że w wyniku zakończenia realizowanych obecnie inwestycji nastąpi poprawa wartości średniej prędkości pociągów towarowych na sieci kolejowej, co będzie miało zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania przewoźników, przede wszystkim poprzez efektywniejsze wykorzystanie kluczowych zasobów: personelu i taboru.

Problemem do rozwiązania wydaje się konieczność podjęcia szybkiej odnowy taboru do przewozów towarowych.

Warszawa, 17 września 2015