



KRZYSZTOF CELIŃSKI - były Prezes Zarządu PKP S.A

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

- 1) Kolejowi przewoźnicy towarowi nie są cenowo konkurencyjni wobec transportu drogowego; głównym powodem są opłaty za dostęp do linii kolejowych i przyjęta główna zasada pokrycia z tych opłat kosztów zarządzania i utrzymania linii kolejowych.
- 2) Modernizacja i rozbudowa sieci drogowej o autostrady i drogi ekspresowe znacznie wyprzedziła modernizację infrastruktury kolejowej przyczyniając się w znacznym stopniu do zakłócenia konkurencji międzygałęziowej; sieć kolejowa poddawana jest przede wszystkim modernizacji, a więc ruch kolejowy jest prowadzony przez "place budów" z katastrofalnym skutkiem dla średnich prędkości handlowych i punktualności pociągów.
- 3) Ustawa o transporcie kolejowym poprzez swoje niezwykle restrykcyjne wymagania odnośnie towarowych bocznic kolejowych zniechęciła wielu ich właścicieli do korzystania z transportu kolejowego; "korzystają ci, co muszą".
- 4) Wydzielenie PKP PLK S.A. w odrębny podmiot, niezależny od przewoźników kolejowych, nie zmieniło charakteru kolei jako w dużym stopniu zintegrowanej "pionowo" gałęzi transportu; brak bezpośredniego kontaktu PKP PLK S.A. z rynkiem przewozów towarowych i logistyki również ma pewien negatywny wpływ na konkurencyjność przewozów towarowych.
- 5) Powszechna jest nadal praktyka przekraczania dopuszczalnego nacisku na oś w transporcie drogowym. Ciężarówki znacznie przekraczające 44 t dopuszczalnej masy często można spotkać na polskich drogach; IBDM dysponuje dużą bazą statystyk na ten temat.
- 6) W "Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 - 2020" Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju przewiduje wydatkowanie 48,7 mld PLN na utrzymanie sieci dróg krajowych w latach 2014 - 2023 z Krajowego Funduszu Drogowego, co oznacza wydatek rządu 5 mld rocznie na sieć krajową o długości 19 000 km.
- 7) Jednocześnie w 2015 roku Rada Ministrów przyjęła program wieloletni p.n. "Pomoc Państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016 - 2023", w którym przewidziano w okresie 8 lat wydać na ten cel 38 mld PLN (4,75 mld PLN rocznie).
- 8) Przyjęcie tych kluczowych dla dróg i kolei dokumentów w 2015 roku otwiera drogę do bardziej sprawiedliwego rozłożenia obciążeń finansowych pomiędzy konkurującą gałęzią transportu.

Warszawa, 4 września 2015