



ADAM PURWIN - Prezes Zarządu PKP CARGO S.A

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

Rynek przewozów towarowych w Polsce w latach 2004-2014 dynamicznie się rozwijał osiągając wzrost o +38,9% w masie oraz o +20,2% w pracy przewozowej.

Tak dobre wyniki zostały odnotowane dzięki:

1. Intensywnemu rozwojowi transport samochodowego; wzrost odpowiednio o +61,8% w masie oraz o +137,9% w pracy przewozowej,
2. Przy jednoczesnym ograniczeniu poziomu przewozów kolejowych o 19,4% w masie towarowej oraz 4,2% w pracy przewozowej.

Zróznicowane tempo rozwoju przewozów drogowych oraz kolejowych w naszej ocenie jest efektem dwóch czynników:

- (i) stawek za przewozów towarów - efekt zróżnicowanego kosztu dostępu do infrastruktury kolejowej i drogowej
oraz
- (ii) jakości infrastruktury.

Konkurencyjność stawek za przewóz – kolej *versus* drogi

Spadek udziału kolejowych przewozów ładunków w relacji do przewozów ładunków transportem samochodowym w latach 2004 – 2014 jest co do zasady efektem zróżnicowanych stawek za przewozów ładunków.

Koszty transportu koleją są zdecydowanie wyższe od transportu drogowego w przypadku transportu ładunków o niskiej masie na krótkie odległości.

Konkurencyjność kolei rośnie wraz ze wzrostem odległości na jakie przewożone są ładunki.

Niska konkurencyjność przewozów kolejowych jest efektem m.in. relatywnie wysokich opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w porównaniu do kosztów dostępu do sieci drogowej.

Koszt dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce jest jednym z najwyższych w Europie.

Średnia stawka jednostkowa opłaty podstawowej w Polsce jest ponad dwukrotnie wyższa niż we Francji i o ok. 75% wyższy niż w Niemczech.

Średni koszt ponoszony przez przewoźnika towarowego w Polsce za 1 pociągokilometr w to ponad 22 zł, natomiast cena przewozu ładunku TIR - em o ładowności 24 ton wynosi poniżej 4 zł/km.



Koszt dostępu do infrastruktury stanowi średnio 24,32% kosztów działalności krajowego przewoźnika kolejowego.¹

Według informacji PKP PLK S.A stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej wg cennika 2015/2016 wzrosną w porównaniu do cennika 2014/2015.

Najwyższy wzrost będzie w klasie linii zelektryfikowanych – dla pociągów towarowych o masie 1500-1600 ton i wyniesie ponad 3%.

Inwestycje w infrastrukturę kolejową oraz drogową w Polsce

Dla rozwoju danej gałęzi transportu bardzo istotnym czynnikiem jest również stan infrastruktury, który implikuje jakość świadczonych usług, w szczególności punktualność i czas dostarczenia przesyłki.

W latach 2007-2013 Polska otrzymała w ramach programu Infrastruktura i Środowisko alokację równą ok. 18,5 mld zł na inwestycje kolejowe² z czego do tej pory udało się rozliczyć ok. 9,6 mld zł.³

W tej samej perspektywie, fundusze na inwestycje drogowe wyniosły 74 mld zł.⁴

W ramach Programu Budowy Dróg Krajowych („PBDK”) rozdysponowanych zostanie 107 mld zł. Zakres inwestycji obejmuje 51 projektów na drogach ekspresowych i autostradach oraz 57 obwodnic.

Celem PBDK jest zwiększenie gęstości dróg ekspresowych z 3,9 do 17,5 km/1000 km² oraz gęstość autostrad i dróg ekspresowych z 8,5 do 22,7 km/1000 km².

Łączna długość nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych wyniesie 3 900 km.

W tym samym czasie przeznaczone zostanie 67 mld złotych w ramach Krajowego Programu Kolejowego na modernizację istniejących odcinków.

Nie przewidziano natomiast budowy żadnych nowych linii.⁵

Inicjatywy hamujące spadek udziału towarowych przewozów kolejowych

Wiele działań związanych z odwróceniem negatywnego trendu w zakresie spadku towarowych przewozów kolejowych zostało już poczynionych, w szczególności są to działania związane z:

(i)

¹ *Kolejowe Stawki Dostępu*, J. Piechociński

² <http://www.eecpoland.eu/wiadomosci/dzieki-inwestycjom-kolej-wlaczyla-sie-do-gry-o-pasazerow,249163.html>

³ <http://www.pgt.pl/kolej-rozlicza-perspektywe-unijna-2007-2013>

⁴ <https://www.premier.gov.pl/wydarzenia/aktualnosci/drogi-w-latach-2007-2013-raport.html>

⁵ http://www.rynek-kolejowy.pl/59228/4_tys_km_nowych_drog_i_0_km_nowych_linii_kolejowych.htm



(ii) obniżenia stawek dostępu do infrastruktury, w następstwie konieczności wdrożenia wyroku C-512 Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości,

jak również

(iii) (ii) szeroki program inwestycyjny w zakresie modernizacji infrastruktury.

Dalsze działania, które mogłyby w istotny sposób wspomagać rozwój towarowych przewozów kolejowych to:

- Konwergencja stawek za dostęp do linii do poziomu średniej europejskiej;
- Wsparcie rozwoju przewozów rozproszonych oraz intermodalnych, np. poprzez preferencyjne stawki dostępu do sieci;
- Intensywna modernizacja towarowych szlaków kolejowych, pozwalająca na zwiększenie prędkości na sieci, co w kolejnym etapie samoistnie poprawi konkurencyjność przewozów kolejowych.

Warszawa, 15 września 2015