



BIECZEK JACEK - Prezes Zarządu CTL Logistics sp. z o.o

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

Sytuacja na rynku kolejowych przewozów towarowych - w porównaniu z rynkiem transportu samochodowego - jest zdecydowanie zła. Pokazują to dobitnie statystyki.

W latach 2004-2014, masa towarów przewieziona koleją spadła o 19,4 procenta, podczas gdy transportem drogowym wzrosła o 61,8 procenta. Podobnie z liczoną w tonokilometrach pracą przewozową - transport kolejowy spadł o 4,2 procent, tymczasem samochodowy wzrósł w tym samym okresie aż o 137,9 procenta.

Tak ogromna dysproporcja jest efektem błędnie prowadzonej polityki transportowej państwa, które od lat - wbrew unijnym dyrektywom - dyskryminuje proekologiczny transport kolejowy towarów.

Są dwie główne przesłanki takiego stanu rzeczy.

Pierwsza: bardzo wysokie opłaty za dostęp do torów, które znacząco wpływają na ceny oferowane klientom.

De facto towarowi przewoźnicy kolejowi poprzez stawki dostępu pokrywają koszty zarządzania i utrzymania linii kolejowych. To powoduje, że w wielu przypadkach nie są w stanie konkurować cenowo z transportem drogowym. W skutek tego wożą mniej, bo klienci wybierają transport drogowy, który nie musi w takim stopniu ponosić opłat za dostęp do infrastruktury.

Kolej nie będzie konkurencyjna cenowo dopóki infrastruktura kolejowa, w zakresie gwarantującym jej sprawne użytkowanie, nie będzie utrzymywana - tak jak drogowa - z budżetu państwa.

Pojawiła się na to pewna szansa, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju opracowało program "Pomoc Państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016 - 2023". Wynika z niego, że w ciągu najbliższych 8 lat na utrzymanie i remonty sieci kolejowej rząd przeznaczy 38 miliardów złotych. To duże środki w porównaniu z tymi, które dotąd przeznaczano na ten cel.

Program "Pomoc Państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową..." daje nadzieję na bardziej sprawiedliwe traktowanie - pod względem nakładów na utrzymanie i remonty - konkurujących ze sobą gałęzi transportu. W przypadku kolei powinno to zaowocować znaczącą obniżką opłat za dostęp do infrastruktury.



Drugą przyczyną tak ogromnej dysproporcji między transportem drogowym a kolejowym jest zły stan infrastruktury kolejowej, a co za tym idzie nadmiernie długi czas przewozu ładunków oraz brak punktualności.

Są to jedne z kluczowych dla klienta parametrów przy wyborze dostawcy usług. Ruch kolejowy - w związku ze złym stanem sieci kolejowej bądź trwającą jej modernizacją - jest prowadzony głównie objazdami. Tworzą się wąskie gardła, w których pociągi czekają godzinami na przejazd. To znacząco obniża konkurencyjność kolei względem transportu samochodowego.

Rozwiązanie tej arcytrudnej dla kolei sytuacji jest wbrew pozorom bardzo proste.

Po pierwsze musi zmienić się polityka państwa.

Konkurencja międzygałęziowa powinna odbywać się na równych zasadach.

Ponadto zmianie musi ulec polityka PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wobec przewoźników towarowych.

Konieczna jest restrukturyzacja spółki PKP PLK S.A.

Potrzebujemy nowoczesnej instytucji, której głównym zadaniem będzie wspieranie rozwoju przewoźników kolejowych. PKP PLK S.A wymaga w tym względzie gruntownej reformy.

Warszawa, 15 września 2015