



IRENEUSZ GÓJSKI - były Prezes Zarządu PS TRADE TRANS sp. z o.o

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

Do podstawowych przyczyn prowadzących do wygaszania przewozu towarów koleją można zaliczyć:

1. Brak jasnej wieloletniej strategii rozwoju transportu zapewniający jego zrównoważony rozwój. zaakceptowanej przez Radę Ministrów i uwzględnianej corocznie w budżecie państwa.

Aktualnie obowiązująca strategia rozwoju transportu do 2030 zakłada że do tego czasu udział transportu kolejowego spadnie poniżej 10 % a nie wzrośnie do 30% jak to przewiduje „Biała Księga” na którą resort Infrastruktury i Rozwoju powołuje się w swoich dokumentach.

Skutkiem tego każdy wynik osiągnięty przez transport kolejowy mieści się w obowiązującej strategii. Nie ma nacisku ani na resort odpowiedzialny za transport ani na resort finansów w celu zwiększania udziału transportu kolejowego.

2. Brak jasnych zadań dla transportu kolejowego pozwalający na powstanie ogromnych zapóźnień w utrzymaniu infrastruktury transportowej co uczyniło transport kolejowy niekonkurencyjnym.

Powstanie możliwości finansowania z funduszy unijnych inwestycji transportowych umożliwiło stopniowe wyhamowanie degradacji infrastruktury transportowej. Dopiero w ostatnich latach liczba kilometrów zmodernizowanych linii jest większa niż liczba kilometrów linii na których wprowadza się ograniczenia prędkości.

3. Skierowanie większości środków otrzymywanych z Unii Europejskiej nakładów infrastrukturę związaną z przewozami pasażerskimi.

Dla przewozów towarów oznaczało to najczęściej dalsze pogorszenie dostępu do infrastruktury kolejowej. Przykład: remonty linii na Dolnym Śląsku powodowały brak możliwości dojazdu do kopalni kruszyw budowlanych.

Takie podejście do inwestycji w infrastrukturę kolejową trwa nadal. W wyniku zakończonej niedawno modernizacji linii kolejowej Warszawa – Gdańsk zdolności przepustowe dla pociągów towarowych spadły (ograniczono liczbę stacji na których szybkie pociągi pasażerskie mogą wyprzedzać wolniejsze pociągi towarowe).



- 4 Wprowadzenie w Polsce najostrzejszych w UE wymagań formalnych i technicznych dla bocznic kolejowych (przykład: jeżeli jakaś firma wynajmie od PKP PLK SA 100 m toru na które będą podstawiane wagony np. przez PKP Cargo to ten 100 metrowy odcinek toru staje się bocznicą a wynajmujący musi uzyskać od Prezesa UTK dopuszczenie do eksploatacji.

W wyniku takiego podejścia wzrosły koszty eksploatacji bocznic a liczba czynnych bocznic kolejowych drastycznie spadła.

- 5 Równolegle polityka cenowa PKP PLK preferowała zdecydowanie przewozy towarów masowych ciężkimi pociągami.

Od lat nie ma żadnych preferencji dla przewozu pojedynczych przesyłek wagonowych. W skali kraju doszło do znacznego ograniczenia liczby punktów ładunkowych na których można załadować lub rozładować pojedyncze przesyłki wagonowe.

Skutki : miliony ton ładunków przejął transport samochodowy.

- 6 Brak jest strategii walki ze zjawiskiem odchodzenia od transportu kolejowego dla towarów innych niż towary masowe.

Dotyczy to m. innymi : lokalizacji i sposobu finansowania platform logistycznych, terminali intermodalnych.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia w013 w sprawie unijnych wytycznych rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej Rozporządzenie to zawiera konkretne wskazania lokalizacyjne platform logistycznych terminali towarowych na sieciach bazowej i komplementarnej w Polsce,

Niestety Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014- 2020 nie zawiera żadnych regulacji w tej sprawie (np. Warszawa nie ma żadnej platformy logistycznej która pozwalała by na wykorzystanie do przewozu zaopatrzenia transport kolejowy. Tereny dotychczasowego terminala towarowego Warszawa Ordoną została przekazany miastu pod budowę mieszkań a nowego wskazania lokalizacyjnego nie ma.

- 7 Wliczanie przez całe lata do stawek dostępu do infrastruktury kolejowej były takich kosztów jak koszty finansowania inwestycji, amortyzacja, inne koszty nie związane bezpośrednio z uruchamianiem pociągów.



Dopiero wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości wymusił zmianę zasad ustalania stawek. Równoległe skończyło się jednak dofinansowanie stawek dostępu przez resort infrastruktury i rozwoju chociaż taka możliwość teoretycznie istnieje.

Rozwój przewozów towarowych koleją wymaga skoordynowanych działań opartych o wieloletnią strategię, która zobowiąże zainteresowane resorty do stymulowania ustalonego wzrostu przewozów.

Przy jej opracowaniu konieczne jest uwzględnienie:

- * zmian na rynku usług transportowych wynikających z rozwoju infrastruktury drogowej,
 - * spadku zapotrzebowania na przewozu masowe węgla, surowców hutniczych i materiałów budowlanych szczególnie po zakończeniu dużego finansowania ze środków unijnych.
 - * określenie zadań prowadzących do przejścia przez kolej części towarów wożonych dzisiaj transportem samochodowym poprzez ich przewóz przynajmniej na części drogi przewozu pociągami kursującymi między platformami intermodalnymi / terminalami towarowymi,
 - * tworzenie ciągów transportowych dla obsługi przewozu towarów od nadawcy do odbiorcy spełniających podstawowe wymogi TEN-T (100 km/godz., 22,5 t/oś)
- i wprowadzenie ich programów realizacyjnych do Krajowego Programu Kolejowego na lata 2014- 2023,
- * stworzenie na sieci kolejowej w Polsce platform logistycznych i terminali towarowych zgodnie z rozporządzeniem UE nr 1315/2011 z 11 grudnia 2011,
 - * ustalenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w taki sposób aby przewoźnicy kolejowi byli w stanie konkurować z transportem samochodowym.

Warszawa, 15 września 2015