



JÓZEF MAREK KOWALCZYK - były Prezes Zarządu CARGO S.A

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

Publikowane przez GUS statystyki przewozów ładunków wskazują jednoznacznie, że po wejściu Polski do UE, w następstwie rozwoju gospodarczego kraju i dynamicznie rosnącej wymiany handlowej z zagranicą, głównie z Niemcami, rozpoczął się i trwa nadal niesamowity boom na przewozy ładunków w transporcie lądowym.

Można powiedzieć, że od 2004 roku w Polsce jest **POTĘŻNY RYNEK PRZEWOZÓW ŁADUNKÓW** i rynek ten nadal rośnie.

Jak wynika ze statystyk GUS:

1. Skala wzrostu tego rynku za lata 2004 -2014 wyniosła 515, 5 mln ton.
2. Skala samego wzrostu przewozów jest ponad dwukrotnie wyższa niż wszystkie przewozy ładunków przez kolej.
3. Całość tego ogromnego przyrostu przewozów ładunków przejął i nadal przyjmuje wyłącznie transport samochodowy.
4. Jakby tego było mało to kolej ze swoich, coraz skromniejszych przewozów, oddała transportowi samochodowemu ponad 50 mln ton ładunków.
5. Średnioroczny przyrost przewozów ładunków transportem samochodowym wyniósł, w analizowanym okresie, biorąc pod uwagę tylko transport zarobowy 38,4 mln ton.
6. Średnio dziennie przybywało i nadal przybywa na drogach 105 tysięcy ton ładunków.
7. Gdyby kolej przejmowała te przyrosty ładunków to można byłoby z nich sformować 35 dodatkowych, ciężkich pociągów towarowych. **Średnio każdego dnia.**
8. Każdego dnia potrzebne byłoby zatem 35 dodatkowych składów pociągów,; lokomotyw i wagonów, potrzebne byłyby nowe drużyny trakcyjne i tysiące nowych miejsc pracy na kolei.
9. Analizując dane statystyczne za lata 2004 - 2014 w zakresie pracy przewozowej statystyki są jeszcze lepsze dla transportu samochodowego i dużo gorsze dla kolei.
10. Kolej z roku na rok stawała się mniej konkurencyjna na coraz dłuższe odległości. Ten niekorzystny dla kolei trend trwa nadal.

W tej sytuacji naturalnym jest pytanie o przyczyny takiego, niekorzystnego dla kolei trendu.

W mojej ocenie są dwie zasadnicze przyczyny tego, nie notowanego w poprzednich okresach, spadku udziału kole w rynku przewozów ładunków:

1. Pierwszą i najważniejszą są nadmiernie wysokie opłaty jakie płać przewoźnicy kolejowi za dostęp do infrastruktury. Dochodzi do tego niestabilny i niepotrzebnie skomplikowany system wyliczania tych opłat.
2. Drugą zasadniczą przyczyną jest fatalny stan infrastruktury kolejowej.



Obydwa w/w czynniki powinny być podstawowymi instrumentami polityki transportowej Państwa, za realizację której odpowiedzialny jest Minister właściwy dla działu transport.

Przytoczone statystyki jednoznacznie dowodzą, że w okresie 2004 – 2014, działania podejmowane przez kolejnych Ministrów Transportu okazały się niewystarczające i nieskuteczne dla zahamowania spadku udziału kolei w rynku przewozów ładunków.

REKOMENDACJE ZMIAN SYSTEMOWYCH

Dla zahamowania, a następnie odwrócenia negatywnego dla kolei trendu w przewozach ładunków niezbędna jest kompleksowa przebudowa systemu sterowania przez Państwo rynkiem przewozów ładunków w transporcie lądowym. Do najważniejszych, niezbędnych do wprowadzenia zmian zaliczyć należy.

1. Przyjęcie ustalenia, że rynek przewozów ładunków koleją i transportem samochodowym jest jednym obszarem biznesowym. W świetle obowiązujących przepisów z zakresu ochrony konkurencji jest to tzw. rynek właściwy.
2. Dla jednego – wspólnego – właściwego rynku przewozów ładunków w transporcie lądowym, muszą być ustanowione w pierwszej kolejności takie same poziomy opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i drogowej.
3. Ujednoczenie poziomów opłat za korzystanie z obydwu w/w infrastruktur powinno być zagwarantowane ustawowo. Stabilizacja rozwiązań w tym zakresie ma podstawowe znaczenie dla wyzwolenia na kolei taborowego boomu inwestycyjnego u przewoźników, który byłby zsynchronizowany z inwestycjami w obszarze infrastruktury kolejowej.
4. Dochody z przewoźnego nie powinny wpływać do PKP PLK S.A, lecz na Fundusz Kolejowy. Wpływy z opłat za korzystanie z dróg są dochodami Funduszu Drogowego.
5. Zarządca infrastruktury kolejowej – spółka PKP PLK S.A powinna być finansowana w formule budżetów, ze środków Funduszu Kolejowego.
6. Status prawny bocznic kolejowych powinien być natychmiast zmieniony. Nie mogą one podlegać takim samym reżimom jak infrastruktura liniowa.
7. Nadzwyczajnym priorytetem inwestycyjnym powinny być objęte:
 - a) Budowa sieci terminali intermodalnych.
 - b) Odbudowa zamkniętych i modernizacja istniejących bocznic kolejowych.
8. Dodatkowe koszty wynikające z objazdów i wynikające ze obniżenia prędkości przejazdowych pociągów, będące skutkami prowadzonych inwestycji, powinny obciążać koszty inwestycji i być finansowane z Funduszu Kolejowego. Przewoźnicy kolejni powinni otrzymywać z tego tytułu rekompensatę.

Punktem wyjścia powinny być decyzje w zakresie wyrównania poziomów opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i drogowej. Krokiem milowym w tym kierunku był niewątpliwie wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości C – 512/2010 z 30 maja 2012 roku, nakazujący Polsce (z klauzulą natychmiastowej wykonalności) radykalne obniżenie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Można podsumować: szkoda, że nie uczynił tego wiele lat wcześniej Minister Transportu.

Warszawa, 17 września 2015