

C. INNOWACYJNA GOSPODARKA TRANSPORTOWA

C.1 TRANSPORT KOLEJOWY

Moderator – Prezes Józef Marek Kowalczyk

**C.1.2 PAKIET ZMIAN REGULACYJNYCH NIEZBĘDNYCH DLA ODBUDOWY
KONKURENCYJNOŚCI I ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO
W POLSCE**

Józef Marek Kowalczyk

Warszawa.4.04.2024

Prezes Stowarzyszenia

Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

PAKIET ZMIAN REGULACYJNYCH

**NIEZBĘDNYCH DLA ODBUDOWY KONKURENCYJNOŚCI
I ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE**

Dla rozwoju każdej branży gospodarki najważniejsze są inwestycje. Interwencje inwestycyjne państwa są podstawowym narzędziem wspomagającym rozwój branż bazujących na ogólnodostępnej infrastrukturze. Jedną z takich branż jest niewątpliwie kolej. Dlaczego jednak pomimo wieloletniego inwestowania w kolej nie następuje wzrost przewozów transportem kolejowym; jego udziały w rynkach przewozowych wręcz spadają.

W niniejszym artykule omawiam poza inwestycyjne, czyli regulacyjne czynniki, których uruchomienie przez państwo jest niezbędne aby transport kolejowy stał się konkurencyjny wobec innych gałęzi transportu.

Potrzebna jest pilna i głęboka interwencja regulacyjna państwa (na wzór interwencji inwestycyjnej), przywracająca równoprawne traktowanie transportu kolejowego, w szczególności wobec transportu samochodowego. Umożliwiłaby ona zahamowanie dalszych spadków w przewozach kolejowych i ich systematyczną odbudowę, jak również przyczyni się do spożytkowania ponoszonych od lat nakładów na kolej.

W dalszej części referatu przedstawiam pakiet proponowanych rozwiązań.

Na początek jednak kilka zdań o inwestycjach na kolei oraz podstawowe dane statyczne dotyczące wielkości przewozów kolejowych.

INWESTYCJE W KOLEJ, CZY W TRANSPORT KOLEJOWY

Słyszac lub wymawiając słowo **KOLEJ** mamy na myśli najczęściej jej wymiar techniczny, czyli tory (szerzej infrastruktura kolejowa), energetykę kolejową, lokomotywy, wagony, urządzenia sterowania ruchem kolejowym i wiele innych technicznych podsystemów kolei.

Czy możemy jednak powiedzieć, że termin **TANSPORT KOLEJOWY** jest synonimem terminu **KOLEJ**. Otóż nie, nawet zdecydowanie nie, szczególnie wtedy gdy chce się mówić o sprawności, wydajności i konkurencyjności transportu kolejowego.

Politycy, ministrowie, szefowie instytucji centralnych, większość naukowców i dziennikarzy zajmujących się problematyką transportu szynowego, od lat (ba: dziesiątków lat) mówią o inwestowaniu w kolej. Rzadko natomiast mówią i piszą o inwestowaniu w transport kolejowy. Czy to przypadek ?

Polska, od czasu wejścia do Unii Europejskiej, wydała już na kolej ponad 120 mld złotych. Wydała, ale czy zainwestowała ? Pytanie jest zasadne, gdyż pomimo tak ogromnych nakładów udziały transportu kolejowego w rynkach przewozowych, szczególnie w rynku przewozów ładunków, nadal spadają. Zasadnym są zatem dalsze pytania o przyczyny takich procesów i trendów.

Czy są nimi błędy w inwestycjach kolejowych ?; Niewątpliwie tak.

Czy jest nim nadal niewystarczający poziom inwestycji kolejowych ?; Niewątpliwie brak jest inwestycji w efektywne systemy transportu kolejowego, tak w zakresie przewozów osób, jak i przede wszystkim w obszarze transportu ładunków.

Kiedy 25 lat temu uczestniczyłem w ważnej naradzie kolejowej, z udziałem kierownictwa ówczesnego ministerstwa i władz PKP, która była poświęcona inwestycjom na kolei, to ze zdumieniem zaobserwowałem, że nie mówiono o inwestycjach w rozumieniu ekonomicznym. Częściej niż inwestycje padało pojęcie „przerabiania pieniędzy” na szyny, na kruszywa, rozjazdy, na wagony i na inne kolejowe pozycje techniczne

To określenie „przerabianie pieniędzy” celnie odzwierciedlała mentalność kolejowych decydentów. Niestety taka mentalność nadal funkcjonuje. Szczególnie łatwo „przerabia się” pieniądze, które nie są wypracowane we własnym zakresie, lecz są dane jako pomocowe z Unii Europejskiej, dla sponżytkowania których potrzebny jest wkład własny, też zazwyczaj pochodzący z zewnętrznego – budżetowego źródła. Przerabianie pieniędzy inwestycyjnych staje się zbyt często celem nadrzędnym, ważniejszym od samych inwestycji, a na pewno od ich efektywności.

A zatem należy wydać i rozliczyć, bo środki na inwestycje mogą przepaść. Najszybciej i najwięcej się wydaje jeśli modernizujemy kolejową infrastrukturę liniową. Są większe przeroby i na koniec roku można z dumą podsumować ile (najlepiej miliardów) wydaliśmy na tzw. inwestycje kolejowe. Z takiego sposobu inwestowania nie ma niestety przyrostu przewozów kolejowych, albo jest on niewspółmierny do poniesionych nakładów.

Potrzebna jest radykalna zmiana filozofii inwestowania. Zamiast dalszego inwestowania w kolej potrzeba jest zacząć inwestować w transport kolejowy. A to oznacza, że trzeba równocześnie i równomiernie inwestować nie tylko w infrastrukturę liniową, lecz w systemy transportowe w całej ich złożoności. Cóż kolejowemu przewoźnikowi towarowemu po samym zmodernizowanym szlaku, jeśli podłączone do niego bocznicie kolejowe są nie tylko nie modernizowane, lecz systematycznie likwidowane. Nie buduje się też przy zmodernizowanych

liniach kolejowych niezbędnych terminali przeładunkowych. Nie ma nawet podmiotu wskazanego i odpowiedzialnego za takie inwestycje.

Chcąc mieć konkurencyjny transport kolejowy, zarówno osób jak i ładunków, trzeba mieć na uwadze nie tylko odpowiedni stan techniczny kolei, lecz również rynkowe i ekonomiczne uwarunkowania przewozów kolejną i przede wszystkim ich porównywalność z warunkami ekonomicznymi przewozów realizowanych w innych gałęziach transportu.

POZA INWESTYCYJNE – REGULACYJNE – CZYNNIKI BRAKU KONKURENCYJNOŚCI TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Transport kolejowy jest szczególnie wrażliwy na różnicowanie ekonomicznych warunków funkcjonowania wobec transportu samochodowego, który w Polsce jest zdecydowanie dominującą gałęzią transportu. Tak się stało w następstwie decyzji kolejnych rządów, które postawiły w pierwszej kolejności na inwestycje w infrastrukturę drogową, następnie zaś stworzyły preferencyjne warunki ekonomiczne dla rozwoju indywidualnej motoryzacji i samochodowego transportu ładunków.

Ostatnie decyzje rządowe:

- znosząca opłaty za przejazdy samochodami osobowymi po autostradach i trasach szybkiego ruchu,

- odkładająca termin rozszerzenia opłat dla samochodów ciężarowych, pobieranych w systemie E – TOLL,

są kolejnymi dowodami potwierdzającymi politykę preferowania transport samochodowy kosztem kolei.

Uwarunkowania ekonomiczne w jakich funkcjonują poszczególne gałęzie transportu kształtowane są wyłącznie przez Państwo. Dotyczy to przede wszystkim:

1. Wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury.
2. Cen paliw i energii elektrycznej.
3. Podatków, jak również wielu innych czynników wpływających istotnie na atrakcyjność cenowo - kosztową przewozów kolejowych.

Nakłady na kolej, o których tak dużo się mówi i nie mało się ich realizuje są jedynie środkiem niezbędnym dla funkcjonowania transportu kolejowego. Same inwestycje w kolej, czyli w jej podsystemy techniczne, realizowane nawet na ogromną skalę, nie są jednak wystarczające do tego aby transport kolejowy osób i rzeczy się rozwijał i sprostał konkurencji ze strony innych gałęzi transportu.

Równie ważnymi jak inwestycje, są poza inwestycyjne czynniki, których właściwe rozpoznanie i zastosowanie skutecznych środków zaradczych pomogłoby odwrócić niekorzystne trendy dla transportu kolejowego.

Niezbędnym uzupełnieniem inwestycji kolejowych jest pilna potrzeba wyrównania ekonomicznych warunków funkcjonowania transportu kolejowego wobec innych gałęzi

transportu w najszerszym zakresie wobec prywatnej motoryzacji i transportu samochodowego ładunków. W niniejszym referacie przedstawiam pakiet zmian regulacyjnych, niezbędnych dla odbudowy konkurencyjności transportu kolejowego i jego rozwoju.

TRANSPORT KOLEJOWY I SAMOCHODOWY

PODSTAWOWE STATYSTYKI

O braku konkurencyjności kolei, względem innych gałęzi transportu, w tym przede wszystkim wobec transportu samochodowego świadczą rozmiary przewozów i ich wieloletnie trendy. Obraz transportu kolejowego na początku 2023 roku i na przestrzeni od roku 2000, na tle transportu samochodowego, przedstawia się następująco.

W ZAKRESIE PRZEWOZÓW ŁADUNKÓW

1. Kolej przewiozła w roku 2000 – 250 mln ton, zaś w roku 2022 – 237,9 mln ton. W roku 2023 spadki przewozów kolejną się pogłębiły, zaś w pierwszym kwartale 2024 nastąpiło dalsze dramatyczne obniżenie wielkości przewozów.
2. Przewozy samochodowe w roku 2000 wyniosły około 1 mld ton, zaś w roku 2021 było to już - 1,9 mld ton.
3. Kolej w roku 2010 miała 89,3 tys wagonów, zaś w 2022 roku – 81,8 tysiąca.
4. Kolej w roku 2010 miała 4 263 lokomotywy, zaś w roku 2022 – 3 502 sztuk.
5. W roku 2000 było w Polsce 2,9 mln ciężarówek, zaś w roku 2022 – 4,1 mln.

W ZAKRESIE PRZEWOZÓW PASAŻERÓW

1. Kolej przewiozła w roku 2000 – 361 mln osób, a w roku 2022 – 342 mln osób.
2. W roku 2000 było w Polsce 17 mln samochodów osobowych. zaś w roku 2022 było ich już – 26 mln.

LINIE KOLEJOWE I DROGI PUBLICZNE

1. Długość linii kolejowych w roku 2000 wyniosła – 22,6 tys. km, zaś w roku 2022 – 19,3 tys. km.
2. Długość dróg publicznych w roku 2000 wyniosła – 372, 7 tys. km, zaś w roku 2022 – 430,8 tys. km

Przytoczone dane statystyczne (źródło GUS) dowodzą jednoznacznie, że pobieranie wysokich opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (koszty tych opłat to 20 – 25% wszystkich kosztów przewoźników), w sytuacji możliwości bezpłatnego korzystania z dróg publicznych przez konkurentów kolei, doprowadziło do ogromnej zapaści w przewozach kolejowych, w szczególności w zakresie przewozów ładunków.

Dyskryminujący kolej system stawek opłat za korzystanie z infrastruktury nie jest oczywiście jedynym powodem braku konkurencyjności kolei.

Do ważnych czynników pogarszających konkurencyjność transportu kolejowego zaliczyć należy również ogromny wzrost cen energii elektrycznej, która rośnie w tempie zdecydowanie wyprzedzającym wzrost cen oleju napędowego.

Uwzględniając dramatycznie niski poziom przewozów koleją, w szczególności w zakresie przewozów ładunków uważam, że potrzebna jest głęboka i kompleksowa interwencja regulacyjna Państwa, której zasadniczym celem byłoby wyrównanie warunków konkurencyjności kolei z innymi gałęziami transportu, w szczególności z transportem samochodowym i indywidualną motoryzacją.

PAKIETY REGULACJI NIEZBĘDNYCH DLA WYRÓWNANIA KONKURENCYJNOŚCI I ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Propozycje nowych regulacji, ująłem w pakiety rozwiązań, dedykowanych dla:

- spółki PKP PLK S.A jako zarządcy infrastruktury kolejowej,
- spółek kolei pasażerskiej,
- spółek kolei towarowej.

PROPOZYCJA NOWEGO MODELU EKONOMICZNEGO FUNKCJONOWANIA SPÓŁKI PKP PLK S.A

Uważam, że warunkiem poprawy konkurencyjności funkcjonowania przewoźników kolejowych jest uprzednie ustabilizowanie warunków ekonomicznych funkcjonowania spółki PKP PLK S.A jako zarządcy infrastruktury kolejowej. Proponuję zatem:

1. Ustawowe zagwarantowanie przez Państwo wszystkich wydatków na utrzymanie infrastruktury kolejowej i operacyjne funkcjonowanie spółki PKP PLK S.A, poprzez ich finansowanie w całości z Funduszu Kolejowego i Budżetu Skarbu Państwa.

Obecna wieloletnia umowa utrzymaniowa, w ramach której spółka PKP PLK S.A ma zapewnione finansowanie znaczącej części wydatków na utrzymanie infrastruktury kolejowej, powinna być zastąpiona stałą pozycją wydatkową w Budżecie Państwa lub w Funduszu Kolejowym.

2. Ustawowe zagwarantowanie przez Państwo środków na finansowanie niezbędnych inwestycji kolejowych, ujmowanych w różnych programach operacyjnych. Chodziłoby o zapewnienie środków na finansowanie inwestycji własnych PKP PLK S.A, jak i tych realizowanych przy wykorzystaniu środków pomocowych UE.
3. W konsekwencji przyjęcia rozwiązań, o których mowa w pkt. 1 i 2, wpływy z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie powinny być przychodami spółki PKP PLK S.A, lecz powinny być kierowane na konto Funduszu Kolejowego.
4. Poziom opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej powinien być jednym z podstawowych narzędzi polityki państwa wobec branży kolejowej, a nie narzędziem

naturalnego dążenia spółki PKP PLK S.A do maksymalizacji swoich wpływów, kosztem interesów przewoźników kolejowych. Należy przy tym dodać, że poziom opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej powinien być ściśle skorelowany z poziomem opłat z wysokością opłat jakie ponoszą przewoźnicy samochodowi za korzystanie z infrastruktury drogowej.

Proponowane rozwiązania byłyby kompatybilne z tymi jakie są stosowane w obszarze finansowania kosztów utrzymania infrastruktury dróg publicznych.

Koszty finansowania utrzymania infrastruktury dróg publicznych są w całości pokrywane ze środków publicznych. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych i Autostrad ma stałą pozycję wydatkową w Budżecie Państwa, zaś zarządcy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych mają zagwarantowane środki na utrzymanie tych dróg w budżetach tych jednostek samorządowych.

Spółka PKP PLK S.A powinna pozostać spółką prawa handlowego, lecz powinna mieć zapewniony status ekonomiczny porównywalny z GDDK i A.

Jest to w mojej ocenie podstawowy warunek powodzenia niezbędnych zmian w systemie stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Spółka PKP PLK S.A nie powinna mieć sprzecznego z przewoźnikami kolejowymi interesu ekonomicznego, co w obecnym systemie ma miejsce.

PAKIET ZMIAN REGULACYJNYCH NIEZBĘDNYCH DLA WYRÓWNANIA WARUNKÓW KONKUROWANIA KOLEI PASAŻERSKIEJ Z INDYWIDUALNĄ MOTORYZACJĄ

Indywidualna motoryzacja, wraz z rozbudową i poprawą stanu technicznego dróg publicznych spowodowały masowy odpływ pasażerów z kolei jak również z transportu autobusami. Wyniki przewozowe kolei za lata 2022 - 2023 wskazują, że kolej powoli odzyskuje pasażerów. Być może w tym lub w przyszłym roku, jeśli utrzyma się trend wzrostowy kolejowe przewozy pasażerskie będą na poziomie zanotowanym w roku 2000. Dla zmiany jakościowej i skoku ilościowego potrzebne są, poza inwestycjami w nowoczesny tabor, istotne zmiany regulacyjne, w tym przede wszystkim:

1. Całkowite zwolnienie kolei pasażerskiej z opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Państwo od lat słusznie stosuje politykę dopłacania do kolejowych przewozów pasażerskich. Odbywa się to pod różnymi tytułami na ogromną skalę. Znaczną część otrzymanych dotacji kolejni przewoźnicy pasażerscy przekazują spółce PKP PLK S.A jako opłatę za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Zamiast tych skomplikowanych mechanizmów, niepotrzebnie angażujących pracę wielu osób celowym byłoby, w sytuacji przejścia finansowania spółki PKP PLK S.A z Funduszu Kolejowego, wprowadzenie nowego - prostego mechanizmu. Kolejowi przewoźnicy pasażerscy powinni być zwolnieni z opłat za dostęp do torów. Byłoby to najbardziej racjonalne i sprawiedliwe rozwiązanie, faktycznie wyrównujące warunki konkurowania z indywidualną motoryzacją i przewozami autobusowymi.

Ustawowe zagwarantowanie takiego rozwiązania spowodowałoby dynamiczny wzrost pasażerskich przewozów kolejowych oraz silny impuls rozwojowy dla przemysłu kolejowego w Polsce.

Na początek należałoby umożliwić przewoźnikom kolejowym odliczanie od opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej wydatków na zakupy i zabudowy instalacji ETCS w pojazdach kolejowych.

2. Wprowadzenie mechanizmu kontroli wzrostu cen energii dla kolejowych przewoźników pasażerskich.

Przykład ogromnych zwwyżek cen energii, z początkiem 2023 roku i ich wpływ na ceny biletów u kolejowych przewoźników pasażerskich dowodzi pilności sprawy.

Mechanizm kontroli wzrostu cen energii elektrycznej, niezależnie od technicznego sposobu rozwiązania, powinien opierać się na założeniu, że ceny te nie mogą rosnać szybciej niż ceny paliw płynnych. Tymczasem w ostatnich kilku latach ceny energii trakcyjnej wzrosły prawie 2,5 krotnie, zaś ceny oleju napędowego o około 50%.

PAKIET ZMIAN REGULACYJNYCH NIEZBĘDNYCH DLA WYRÓWNANIA WARUNKÓW KONKUROWANIA KOLEI TOWAROWEJ Z TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM

Przewozy ładunków koleją i transportem samochodowym odbywają się w jednym obszarze biznesowym. Prawie każdy ładunek może bowiem jechać wagonem lub samochodem.

Dlatego też przewoźnicy kolejowi i samochodowi powinni mieć porównywalne, wręcz takie same warunki ekonomiczne funkcjonowania na wspólnym rynku przewozu towarów – rynku przewozów w transporcie lądowym. Ponieważ tak nie jest proponuję następujące pakiety zmian.

JEDNOLITA OPATA INFRASTRUKTURALNA – JPI – JAKO NOWY SYSTEM OPŁAT ZA KORZYSTANIE PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW Z INFRASTRUKTUR: KOLEJOWEJ I DRÓG PUBLICZNYCH

Nowy system opłat infrastrukturalnych powinien zakładać taką samą opłatę za tonę ładunku lub za inną jednostkę ładunkową, niezależnie od tego czy będzie ona przewieziona transportem kolejowym czy samochodami.

Najprościej można to sobie wyobrazić i wdrożyć w intermodalnym transporcie kontenerów. Jedna i taka sama opłata infrastrukturalna za przewóz kontenera, wyliczana na podstawie ilości kilometrów podróży kontenera na wagonie i na platformie samochodowej.

Jednostką obrachunkową mógłby być **KONTENERO – KILOMETR**. Wysokość tej opłaty nie musi być bardzo niska. Ważne jest aby była taka sama dla transportu kolejowego i przewoźników samochodowych.

W interesie Polski jako kraju tranzytowego, jest pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury, tak kolejowej, jak i drogowej.

Obecny stan bezpłatnego udostępniania infrastruktury drogowej oznacza, że Budżet Państwa dopłaca ogromne środki do tranzytu ładunków, w tym realizowanego przez zagranicznych przewoźników samochodowych.

Opłaty pobierane w ramach **JEDNOLITEJ OPLATY INFRASTRUKTURALNEJ** powinny wpływać na jeden Fundusz Transportu Lądowego, który powstałoby z połączenia obecnych funduszy: Drogowego i Kolejowego.

W takim systemie całość kosztów funkcjonowania spółki PKP PLK S.A, jak również GDDKiA, byłaby pokrywana ze środków Funduszu Transportu Lądowego.

NOWA POLITYKA WOBEC BOCZNIC KOLEJOWYCH

Realizacja kolejowych przewozów ładunków nie jest możliwa bez bocznic kolejowych. Od lat obserwujemy jednak proces zamykania i likwidacji bocznic kolejowych. Jest to następstwem złożoności wymogów regulacyjnych dla dróg kolejowych pełniących funkcje bocznic oraz przede wszystkim wysokich kosztów ich utrzymania.

Od roku 2013 (od czasu implementacji wyroku TSUE C- 512/2010 z 30 maja 2013) obserwujemy na kolei paradoks, w którym koszty utrzymania infrastruktury linii kolejowych są dofinansowywane z Budżetu Państwa, zaś wszystkie koszty utrzymania i napraw bocznic kolejowych muszą być nadal ponoszone przez ich właścicieli i użytkowników.

Nie należy zatem się dziwić, że wiele firm zamyka funkcjonowanie bocznic kolejowych, przeprowadzając następnie procesy ich likwidacji. Proces kurczenia się infrastruktury bocznicowej w Polsce trwa nadal, przyczyniając się do sukcesywnego spadku udziału transportu kolejowego w rynku przewozów ładunków.

NOWA POLITYKA WOBEC BOCZNIC W WYMIARZE INWESTYCYJNYM

Zarządca linii kolejowej, do której są podłączone bocznic kolejowa powinien mieć obowiązek obejmowania tych bocznic programem modernizacyjnym i rozwojowym, w każdej sytuacji przygotowywania modernizacji lub rozbudowy linii kolejowej.

Obowiązek ten powinien dotyczyć wszystkich bocznic, podłączonych do danej linii kolejowej, niezależnie od ich statusu własnościowego i niezależnie od tego kto tymi bocznicami zarządza.

Inwestycje w bocznic kolejowe powinny być współfinansowane, tak ze środków pomocowych UE, jak i ze środków publicznych krajowych, na takich samych warunkach jakie dotyczą inwestycji w infrastrukturę linii kolejowych.

NOWA POLITYKA WOBEC BOCZNIC W WYMIARZE UTRZYMANIOWYM

Koszty utrzymania infrastruktury bocznic kolejowych powinny być dofinansowywane ze środków Budżetu Państwa, w taki sam sposób jak dofinansowywane są koszty utrzymania infrastruktury linii kolejowych.

Należałoby zatem przygotować i wdrożyć **WIELOLETNIĄ UMOWĘ UTRZYMANIOWĄ DLA BOCZNIC KOLEJOWYCH**, na wzór tej jaka została zastosowana przez Ministra Infrastruktury dla PKP PLK S.A. w zakresie linii kolejowych.

Takie rozwiązanie powinno być zastosowane do wszystkich właścicieli i użytkowników bocznic kolejowych, niezależnie od ich statusu własnościowego.

NOWA POLITYKA WOBEC TERMINALI PRZEŁADUNKOWYCH

Dla przyspieszenia procesów budowy nowych i modernizacji istniejących terminali przeładunkowych należy opracować Krajowy Program Budowy i Utrzymania Sieci Bazowej Kolejowych Terminali Przeładunkowych, w tym Terminali Intermodalnych.

Program taki powinien mieć status Programu Rządowego, przyjętego uchwałą Rady Ministrów. Źródłami finansowania inwestycji terminalowych powinny być, w możliwie największym stopniu, środki pomocowe z UE oraz środki z Budżetu Państwa.

Sieć terminali bazowych powinna obejmować około 35 – 40 terminali, w najważniejszych korytarzach i ciągach transportowych, w tym na wszystkich kolejowych przejściach granicznych, na wschodniej granicy Polski.

Na realizatora sieci bazowych terminali bazowych powinna być wskazana w Programie Rządowym spółka PKP S.A lub spółka PKP PLK S.A.

Za spółką PKP S.A. przemawia fakt dysponowania tytułami prawnymi do nieruchomości kolejowych, na których byłyby realizowane inwestycje terminalowe. Ważnym są również doświadczenia i kompetencje PKP S.A w zakresie zarządzania infrastrukturą dworców kolejowych. Terminale przeładunkowe też mają przecież charakter dworców, tyle że towarowych.

Za spółką PKP PLK S.A. przemawia zaś fakt kompetencji w realizacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych, praktycznie na terenie całego kraju. Spółka ma niezbędne kadry, struktury i procedury przygotowywania kolejowych inwestycji infrastrukturalnych. PKP PLK S.A. mogłaby zatem stosunkowo łatwo dodać to programowi już realizowanych inwestycji, komponent budowy infrastruktur terminalowych.

Dla budowy i zarządzania terminalami przeładunkowymi można też stosunkowo łatwo wdrożyć zasadę partnerstwa publiczno – prywatnego. Przyciągnięcie kapitałów prywatnych dla tego typu inwestycji umożliwiłoby szybsze nadrobienie zaległości inwestycyjnych, zapewniałoby stabilizację biznesową takich przedsięwzięć, jak również wysoką sprawność zarządzania eksploatacją terminali.

Przedstawione rozwiązania wyznaczają kierunki niezbędnych zmian warunków funkcjonowania kolei. Uważam, że bez przyjęcia przedstawionych propozycji zmian

regulacyjnych, udziały kolei towarowej w rynku transportu lądowego ładunków, będą się nadal obniżać, zaś rozwój kolei pasażerskiej będzie przebiegał bardzo powoli.

Bez przyjęcia regulacji wyrównujących warunki konkurencji transportu kolejowego z transportem samochodowym, ogromne nakłady inwestycyjne (ponad 100 mld złotych) poniesione na infrastrukturę kolejową nie będą wykorzystane – nie przyniosą oczekiwanej stopy zwrotu. W wymiarze ekonomicznym pozostaną nakładami. Aby można nazwać te nakłady efektywnymi inwestycjami musi nastąpić istotny wzrost kolejowych przewozów osób i ładunków, a to jest możliwe wyłącznie w następstwie wdrożenia regulacji wyrównujących warunki konkurencji transportu kolejowego z transportem samochodowym.

KILKA ZDAŃ O NOWYCH, NIEZBĘDNYCH INWESTYCJACH W INFRASTRUKTURĘ KOLEJOWĄ

Duża zmiana w sieci linii kolejowych w Polsce wynikać będzie z realizacji komponentu kolejowego w ramach projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Nowe linie kolejowe z projektu CPK, tzw. szprychy, będą przede wszystkim służyć kolejowym przewozom pasażerskim. Przewozy pasażerskie na kolei mają naturalny priorytet.

Kolejowe przewozy ładunków, jeśli są realizowane na tych samych liniach co przewozy pasażerskie, a tak jest w zdecydowanej większości, przegrywają rywalizację o dostęp do torów i w konsekwencji nie są w stanie sprostać konkurencji transportu samochodowego.

Mechanizm jest następujący. Pociągi pasażerskie jeżdżą coraz szybciej i w coraz większej ilości, co jest efektem modernizacji infrastruktury kolejowej. Pociągi towarowe stają się dla pociągów pasażerskich zawałidrogą i muszą czekać na mijankach i bocznicach aż przejeżdża pociąg pasażerski. Pociągi towarowe poruszają się niejednokrotnie skokami, od mijanki do mijanki, z wieloma postojami. W konsekwencji prędkości handlowe pociągów towarowych są od lat na bardzo niskim poziomie i nijak nie mogą sprostać czasom dostaw ładunków samochodami. Poprawą organizacji ruchu kolejowego, aczkolwiek pożądana można tylko częściowo zaradzić temu problemowi.

Radykalna zmiana może być osiągnięta tylko poprzez budowę nowych linii kolejowych, które będą dedykowane wyłącznie dla przewozów towarowych.

W pierwszej kolejności nowe linie kolejowe powinny być zbudowane dla przewozów intermodalnych, jako najbardziej perspektywicznego segmentu rynku kolejowych przewozów ładunków. Na początek chodziłoby o nowe korytarze z portów Gdańska i Gdyni i z portów Szczecin i Świnoujście na Śląsk oraz z portów Gdańska i Gdyni na Ukrainę przez kolejowe przejście graniczne w Dorohusku.

KOMPONENT BUDOWY NOWYCH LINII KOLEJOWYCH DLA PRZEWOZÓW TOWAROWYCH POWINIEN STAĆ SIĘ ODREBNYM PROGRAMEM INWESTYCYJNYM NA WZÓR KOMPONENTU KOLEJOWEGO CPK. TAKI PROGRAM POWINIEN BYĆ KOMPLEKSOWY I OBEJMOWAĆ: LINIE KOLEJOWE, BOCZNICE I TERMINALE PRZEŁADUNKOWE.

Separacja towarowego ruchu kolejowego od ruchu pasażerskiego, na wybranych ciągach linii kolejowych, powinna zakładać utworzenie stałych rozkładów jazdy dla pociągów towarowych, szczególnie w zakresie pociągów intermodalnych.

Infrastruktura linii kolejowych, które będą dedykowane dla przewozów intermodalnych powinna umożliwiać przewozy kontenerów w systemie piętrowym. Prędkości przejazdowe takich pociągów powinny oscylować wokół 120 km na godzinę. Umożliwiłoby to zdecydowane (skokowe) zwiększenie wykorzystania infrastruktury kolejowej i uzyskanie konkurencyjnych, w stosunku do transportu samochodowego, prędkości przejazdowych.

Dla obniżenia kosztów inwestycji w infrastrukturę nowych linii kolejowych, dedykowanych dla kolejowego transportu intermodalnego, należałoby rozważyć rezygnację z elektryfikacji takich linii kolejowych. Pociągi po tych liniach mogłyby się poruszać z alternatywnymi, w stosunku do napędów elektrycznych i spalinowych, źródłami zasilania. Mogłyby to być lokomotywy wodorowe, czy też zasilane bateriami. Przemysł taboru kolejowego jest w fazie intensywnego rozwoju takich napędów.

Równie niezbędnym programem inwestycji kolejowych, jak omówiony powyżej program budowy nowych linii kolejowych dedykowanych dla przewozów towarowych jest pilna potrzeba wybudowania na terenie kraju 35 – 40 terminali intermodalnych, w tym na wszystkich kolejowych przejściach granicznych na wschodniej granicy Polski.

Program budowy terminali intermodalnych powinien być programem rządowym, przyjętym uchwałą Rady Ministrów. Inwestycje te powinny być współfinansowane ze środków pomocowych Unii Europejskiej oraz środków Budżetu Państwa.

Należy pamiętać, że inwestycje w infrastrukturę kolejową, która będzie służyć rozwojowi kolejowemu transportowi intermodalnemu ma sens ekonomiczny tylko wówczas jeśli będą to inwestycje obejmujące infrastrukturę linii kolejowych, bocznic kolejowych i terminali intermodalnych.

ZAMIAST PODSUMOWANIA

Zachęcałbym nowe kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury do myślenia pro transportowego, a nie tylko pro infrastrukturalnego. Czyż, na początek, nie byłoby dobrym świadectwem takiej korekty myślenia, gdyby:

Ministerstwo Infrastruktury przekształciło się w Ministerstwo Infrastruktury i Transportu

Departament Kolejnictwa przekształcił się w Departament Transportu Kolejowego.

Józef Marek Kowalczyk

