

POLSKIE FORUM TRANSPORTU, LOGISTYKI I SPEDYCJI

27-28 czerwiec 2024 r.

C. INNOWACYJNA GOSPODARKA TRANSPORTOWA

C.21. TRANSPORT KOLEJOWY A DROGOWY. STRACONA POZYCJA?

Adrian Furgalski

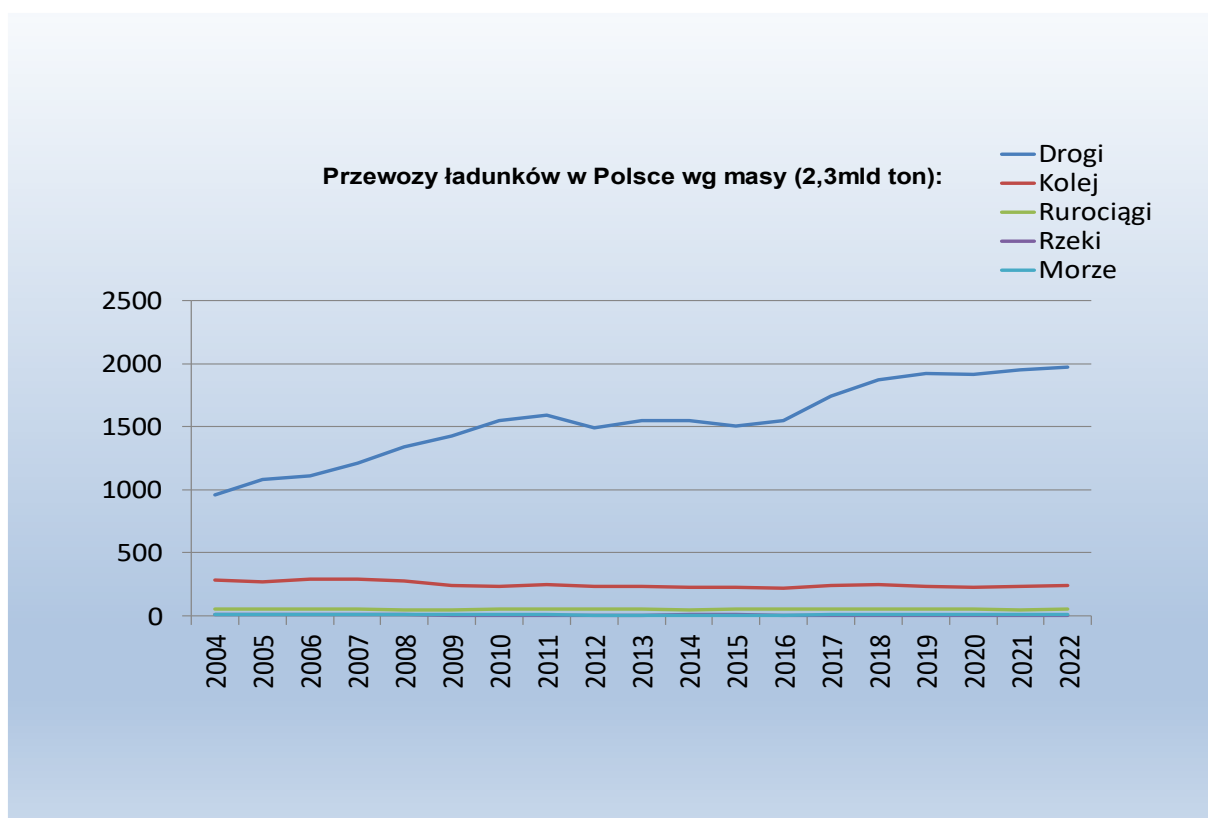
Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy. Politykę transportową determinują: infrastruktura transportu; powiązania występujące w procesie rozwoju transportu tak wewnętrzne w ramach systemów transportowych (wewnątrzgałęziowe i międzygałęziowe) jak i zewnętrzne z innymi gałęziami gospodarki; czynniki ograniczające rozwój transportu; polityka państwa.

Dobra infrastruktura transportowa: obniża koszty transportu, magazynowania i dystrybucji; redukuje ryzyko nieterminowych dostaw; ułatwia specjalizację; pozwala na wyjście ze sprzedażą poza lokalne rynki, zapewnia korzyści dużej skali produkcji, zmniejsza bezrobocie, poszerza możliwość zyskownego lokowania kapitału; podnosi zdolność i skłonność firm do inwestowania; ułatwia dostęp do edukacji, zdrowia i kultury.

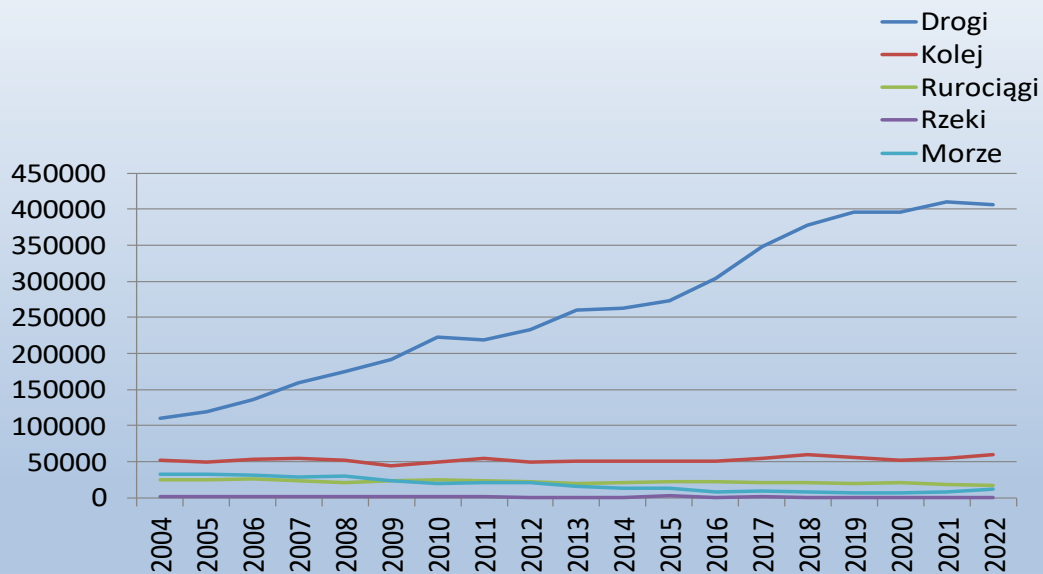
Globalna branża logistyczna warta jest 12 bilionów USD stanowiąc 12 proc. światowego PKB. Transport, logistyka i magazynowanie to 5,3% PKB UE i 6% PKB Polski. W UE zatrudnienie w transporcie wynosi ok. 11 mln pracowników (ok. 5% ogółu). W Polsce 1 mln. Wydatki na transport na 1 osobę w gospodarstwie domowym wynoszą 11% budżetu gospodarstw domowych (2022 rok). Transport, logistyka i magazynowanie stanowią ok. 10% kosztów produktu końcowego.

Handel i transport w UE oparte są na transporcie drogowym. 74% wewnętrznego transportu towarowego UE realizuje się na drogach co generuje ogromne koszty zewnętrzne. 90% kosztów zewnętrznych transportu wewnętrznego UE generuje transport drogowy (34% zalicza się na poczet transportu dużymi samochodami ciężarowymi). Pozostałe kosztów przejmują lotnictwo - 8%, kolej 1% i żegluga 1%. Koszty zewnętrzne w państwach UE stanowią 5-7% PKB. Koszty zewnętrzne polskiego transportu stanowią 6,1% PKB, z czego 92% przypada na transport drogowy. Warto tutaj mieć z tyłu głowy informację, iż PKB UE w 2022 roku to blisko 16 bln euro a PKB Polski 615 mld.

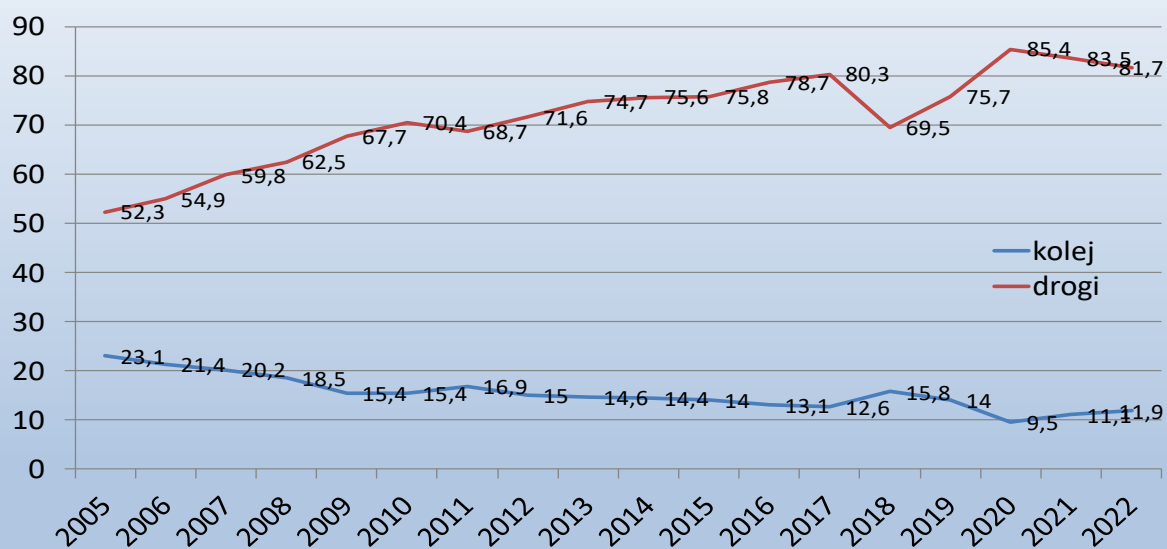
Już też pierwsze informacje powinny wskazywać na konieczność wzrostu znaczenia przewozów kolejowych. Tymczasem w Polsce, brak równowagi finansowej w rozwoju infrastruktury transportowej Polski to fakt, z którym właściwie ciężko jest dyskutować. Zapewne sprawniejsze wydatkowanie funduszy na infrastrukturę drogową także nie jest bez znaczenia, bo korzystający z dróg szybciej widzą efekty dla siebie niż ci, którzy korzystają z usług transportu kolejowego. To skłania z kolei polityków do utrzymywania tej nierównowagi, skoro elektorat może szybciej otrzymać kolejne korzyści infrastrukturalne dla siebie. Ta nierównowaga przekłada się jednak także na wzrost znaczenia transportu drogowego zwłaszcza transportu rzeczy, który spycha transport kolejowy na wykresach przedstawiających rynkowe udziały tak w przypadku masy towarów jak i wykonanej pracy przewozowej. To zaś zwiększa znaczenie przedsiębiorstw pracujących na rzecz realizacji inwestycji drogowych skoro rosną potrzeby infrastrukturalne. Deprecjonujemy tym mocniej zatem ponownie firmy w sektorze przewozów kolejowych. Ten zakłęty i samonapędzający się coraz szybciej krąg musi zostać przerwany co wymaga jednak nie tylko politycznej odwagi, ale i działań legislacyjnych.



Przewozy ładunków w Polsce wg pracy przewozowej (498 mld tkm):



Przewozy ładunków wg pracy przewozowej wg GUS (w proc.):

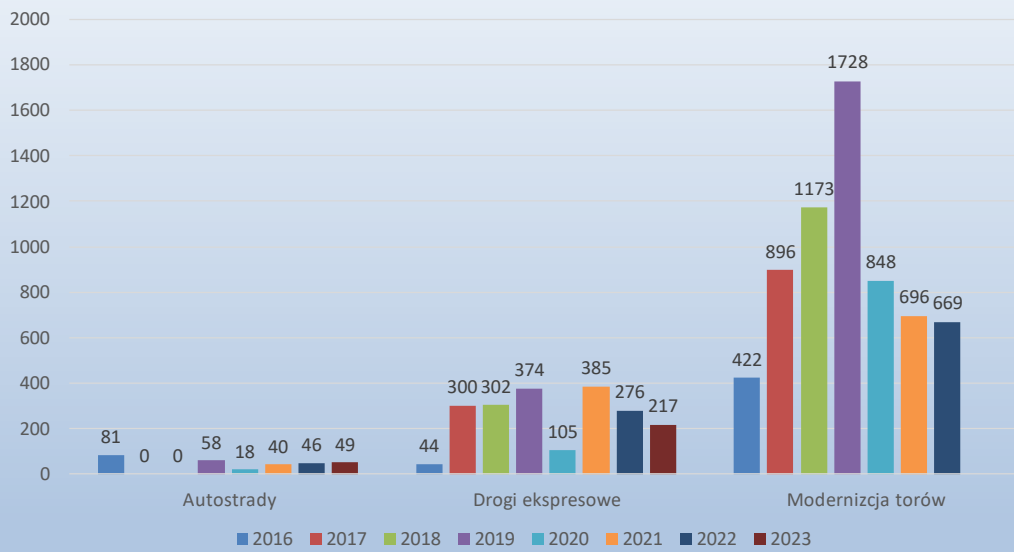


Forum Kolejowe Railway Business Forum i Izba Gospodarcza Transportu Lądowego opracowały i przekazały w kwietniu 2023 roku Ministrowi Infrastruktury projekt nowelizacji ustawy w zakresie Krajowego Funduszu Drogowego jak i Funduszu Kolejowego. Ponownie stało się tak po wyborach parlamentarnych przeprowadzonych pod koniec 2023 roku. Z otrzymanych informacji wynika, że podjęte zostały prace wspólnie z Ministerstwem Finansów by zapewnić bardziej zrównoważony podział wydatków na rozwój infrastruktury.

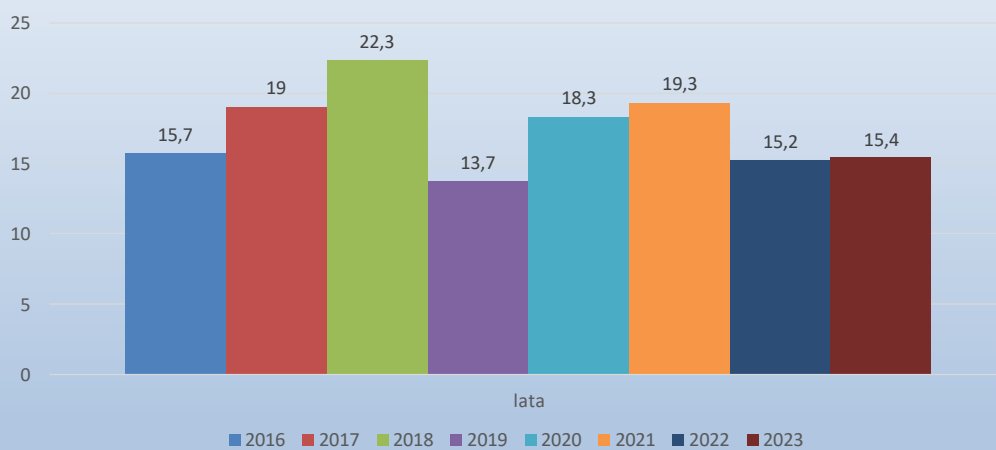
Obecnie środki KFD pochodzą z: opłaty paliwowej w wysokości 76,9% (ok. 7 mld zł.); środków pochodzących z opłat za przejazdy autostradą; środków pochodzących z opłat elektronicznych; środków pochodzących ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi; środków z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu przez BGK; wpływów z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu przez BGK; dotacji i pożyczek z budżetu państwa oraz z wpływów z grzywnien nałożonych przez ITD. za naruszenia przepisów ruchu drogowego. Taka konstrukcja pozwala na zaciąganie zobowiązań finansowych pod kątem wzrostu inwestycji w infrastrukturę drogową i to środki krajowe a nie europejskie stanowią clue wydatków na drogi. Zadłużenie Krajowego Funduszu Drogowego w 2023 roku wyniosło 63,5 mld zł.

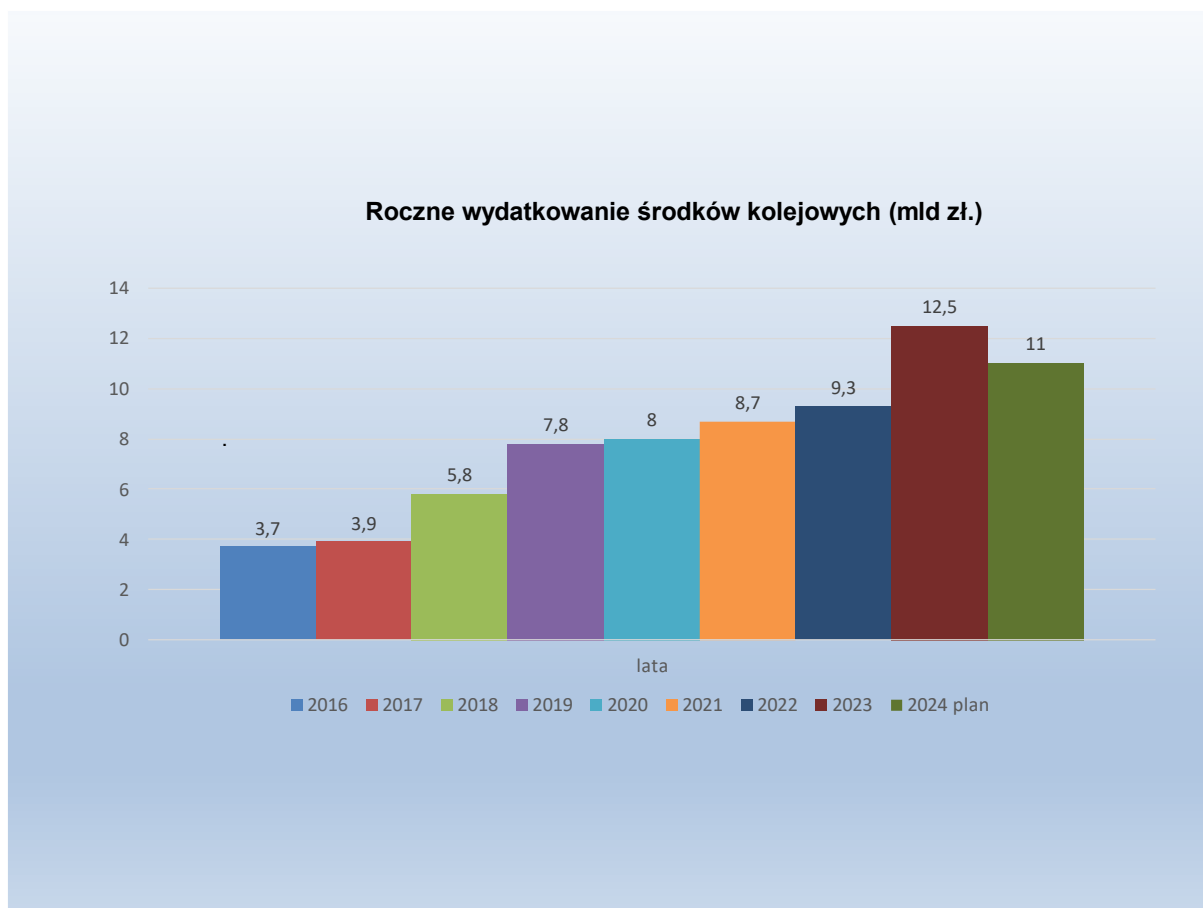
Środki Funduszu Kolejowego pochodzą zaś z: opłaty paliwowej w wysokości 19,45% (ok. 1,7 mld zł.) i tutaj organizacje pracodawców złożyły propozycję wzrostu do 48 %; środków z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu przez BGK oraz wpływów z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu przez BGK. Jak widać źródeł finansowania jest mało a sam brak przepływu przez FK chociażby dotacji z budżetu państwa i pomocy bezzwrotnej z UE nie pozwala na zaciąganie zobowiązań. Stąd bardzo niskie roczne wykonanie finansowe Funduszu Kolejowego sięgające 2 mld zł. i brak jakiegokolwiek zadłużenia od początku funkcjonowania Funduszu. Ma to swoje konsekwencje w statystykach dotyczących oddawanych do ruchu drogach najwyższych kategorii, zmodernizowanych odcinkach linii kolejowych czy rocznych nakładach finansowych. To z kolei jak już wspomniano służy wzrostowi znaczenia sektora drogowego przewozu rzeczy.

Drogi oddawane do ruchu i zakończone modernizacje torów.



Roczne wydatkowanie środków drogowych (mld zł.)





Dokonajmy jeszcze historycznych wydatków na drogi i kolej oraz wartość wszystkich bieżących programów realizowanych z poziomu rządowego. Wydatki rządowe w latach 1990-2023 na drogi krajowe wyniosły 320 mld zł. a na linie kolejowe 119 mld zł.

Aktualna wartość programów drogowych to aż 414 mld zł. Składają się na nią: Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) o wartości 299,5 mld zł. (w tym 192 mld na nowe zadania oraz dwie waloryzacje o wartości 5,2 mld zł.); Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, z którego w latach 2019 - 2024 wydano 21 mld zł.; Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 o wartości 28 mld zł. (w tym dwukrotna waloryzacja 215 mln zł.); Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024 o wartości 2,5 mld zł.; Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku, z którego środki przekazywane są na utrzymanie bieżące i dostosowanie dróg do nacisku pojedynczej osi do 11,5 t. o wartości 58,3 mld zł.

Wartość wszystkich rządowych kolejowych programów inwestycyjnych wynosi zaś 235 mld zł. Stanowią je: Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)

o wartości 170 mld zł. gdzie 80 mld to nowe zadania a dodatkowa waloryzacja wyniosła 2 mld zł.; Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 roku o wartości 13,2 mld zł. (w tym 2 mld wkładu od samorządów); Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 o wartości 2,38 mld zł.; Rządowy Program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 o wartości 1 mld zł.; Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku o wartości 49 mld zł. z tym że tutaj zauważyć należy, że tylko ok. 1/3 tych funduszy trafia na utrzymanie linii kolejowych a reszta m.in. na płace pracowników PKP PLK S.A. Razem programy te dają kwotę 235,6 mld zł.

Zmiany w zakresie wydatkowania środków drogi/kolej wraz z audytami programów ich wydatkowania mają pozwolić także na start programu budowy szybkich kolei na przełomie 2026/2027, które stanowią realną konkurencję do tras szybkiego ruchu. Nowe linie pozwolą także na zwolnienie przepustowości na liniach dotychczasowych co powinno skutkować możliwościami wzrostu dla przewozów regionalnych i aglomeracyjnych oraz towarowych. Reforma finansów inwestycji infrastrukturalnych ma znaczenie także dla rynku wykonawców inwestycji. Gwarantem równowagi rynku są bowiem stabilne zamówienia i unikanie nadmiernych kumulacji i „dołków”. Można to osiągnąć poprzez wzrost środków ze źródeł krajowych, które w oczekiwaniu na środki europejskie będą utrzymywać poziom zamówień. Stabilność daje także lepsze podłoże do inwestycji w park maszynowy. Plany inwestycyjne powinny być określone w perspektywie 10-letniej. Ważniejsze jednak by nie pozostały na papierze i aby uwzględniały zarówno inwestorów państwowych jak i samorządy. Jasno trzeba jednak zaznaczyć, że ten ostatni postulat jest mocno życzeniowy i mało realny.

Konsekwencje nierównowagi wydatkowania środków przekładają się na warunki prowadzenia biznesu drogowego i kolejowego. Wystarczy podać raptem kilka danych. Średnia prędkość samochodu ciężarowego w Polsce to 65 km/h zaś średnia prędkość handlowa pociągu towarowego to 23,2 km/h. W UE średnia ta wynosi 44 km, ale przykładowo w Niemczech 60 a w Niderlandach 64 km/h. Wskaźnik punktualności pociągów towarowych po przybyciu wynosił 43,6% w 2022 r. System e-TOLL obejmuje raptem 3660 km dróg na 19 460 km dróg krajowych a jego ostatnie rozszerzenie nastąpiło w 2017 roku. Płatność infrastruktury kolejowej obejmuje zaś całą sieć kolejową.

Brak równowagi w rozwoju kolejowego i drogowego transportu ładunków oznacza także porażkę Polski we wdrażaniu zapisów Białej Księgi UE 2011 (horyzont 2050), które zakładają iż do 2030 roku 30% ładunków na odległości powyżej 300 km przeniesione na zostanie na kolej / transport rzeczny a do 2050 roku 50%. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku w scenariuszu pesymistycznym przewiduje wzrost wg pracy przewozowej z 50 (2005) do 73 mld tkm (2030) zaś w scenariuszu inwestycyjnym do 98,4 mld tkm. Jego założenia poważnie jednak rozminęły się kolejnych latach. W roku 2022 scenariusz pesymistyczny przewidywał pracę przewozową 68 mld tkm a inwestycyjny 87 mld tkm. Biorąc pod uwagę przewiezioną masę towarową scenariusz pesymistyczny to 358 mln ton a inwestycyjny 475 mln ton. W rzeczywistości osiągnęliśmy 59 mld tkm i 238 mln ton.

Słabnące znaczenie transportu kolejowego rzeczy zmniejsza słyszalność głosu branży u polityków. Zatrudnienie w sektorze wynosi bowiem tylko 27,5 tys. pracowników a sektor odpowiada za wytworzenie 0,33% PKB. Jego przychody wyniosły w 2022 roku 11 mld zł. Tymczasem branża drogowa to gigant: 127 tys. firm transportu drogowego towarów z wykorzystaniem pojazdów od 3,5 tony; 45,5 tys. firm zajmujących się przewozami międzynarodowymi z flotą 305 tys ciężarówek; zatrudnienie w branży logistyka-transport-magazynowanie sięgające blisko 1 mln osób (sam transport drogowy 0,51 mln). Sektor odpowiada za wytworzenie 7% PKB (przewozy 6 proc.), ale uzależnione od niego jest wytworzenie 50 proc. PKB. Przychody wyniosły w ubiegłym roku 375 mld zł. (190 mld przewozy) a odprowadzane podatki 19 mld zł.

Czy zatem kolej jest bez szans na rewolucyjną zmianę w proporcjach wydatkowania funduszy na rozwój infrastruktury a w ślad za tym na wzrost znaczenia transportu kolejowego, o którym słusznie mówi się przecież, że jest bezpieczniejszą i bardziej ekologiczną formą konkurencji z transportem drogowym? Czy pozostaną to jedynie puste hasła a zaznaczone na wykresach udziały przewozów drogowych będą tylko piąć się dalej w górę?