

Przewoźnicy kolejowi chcą obniżki stawek dostępu do infrastruktury kolejowej

3 czerwca 2024

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych złożył Ministerstwu Infrastruktury propozycję stopniowej, rozłożonej na pięć lat obniżki stawek za dostęp do torów o połowę. Miałaby ona wyrównać szanse przewozów towarowych w konkurencji z nieporównanie tańszym transportem drogowym i uwolniła środki na inwestycje w nowy tabor. Pozwoliłaby także odciążać drogi, co wpłynęłoby pozytywnie na ich stan, komfort kierowców i zmniejszyło emisję CO₂. Obniżka jest też koniecznością w kontekście realizacji unijnej strategii zrównoważonej mobilności, a Unia Europejska daje w zakresie ustalania stawek dostępu dużą swobodę krajom członkowskim.

„Zaproponowaliśmy niedawno program obniżki stawek dostępu do infrastruktury kolejowej” – mówi agencji informacyjnej Newseria Michał Litwin, dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. „Jako przewoźnicy towarowi wpłacamy co roku do PKP Polskich Linii Kolejowych około miliarda złotych z tytułu dostępu, proponujemy, żeby w ciągu pięciu lat ta kwota została zmniejszona do około 500 mln, czyli stąd się bierze 50-proc. program obniżki. Natomiast ważne jest to, żeby patrzeć na to nie jako na koszt, tylko jako na inwestycję, bo w przyszłości spowoduje to wystymulowanie rozwoju rynku kolejowego, rynku przewozów towarowych, który dzisiaj bardzo cierpi w konkurencji z transportem drogowym. Mamy 100 proc. sieci kolejowej pokrytej opłatami, a tylko około 1 proc. dróg”.

Z danych Urzędu Transportu Kolejowego wynika, że łączna masa przewiezionych koleją towarów w 2023 roku wyniosła 231,7 mln t. Gorszy wynik w ostatnich latach był w 2020 roku, który był

naznaczony ograniczeniami w przewozach spowodowanymi pandemią COVID-19. W porównaniu z masą towarów przewiezionych w 2022 roku (248,5 mln t) nastąpił spadek o 6,8 proc. W Polsce udział kolei w transporcie towarów drogami lądowymi to 22 proc. w 2021 roku (14. pozycja na tle 27 państw europejskich). Pozostała część ładunków obsługiwana jest przez transport drogowy (78 proc.).

„Konkurować z przewozem towarów jest bardzo ciężko. Dzisiaj na każde 10 t, które jest generowanych przez gospodarkę, aż 9 t trafia na drogi, to jest najwygodniejszy transport dla wielu klientów. My jako kolej utrzymujemy mniej więcej to, co mamy, trochę się wewnętrznie struktura zmienia, natomiast gorszy rok to jest dla nas 220–230 mln t, lepszy to jest 250 t i tak jest od kilkunastu lat” – informuje Michał Litwin. „To są wolumeny, które w ciągu jednego roku potrafią być przyrostem na drogach, w związku z tym potrzebujemy wyrównywania szans, a wyrównywanie szans konkurowania poprzez obniżkę stawek jest jednym z kluczowych elementów i dlatego taka propozycja została przez nas zaprezentowana niedawno”.

W kwietniu 2024 roku Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych złożył na ręce Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, propozycję „w zakresie organicznych i strategicznych zmian związanych z funkcjonowaniem PKP PLK w celu zwiększenia efektywności i skali przewozów towarowych”. Plan docelowego obniżenia opłat o połowę został rozłożony na pięć lat, po 100 mln zł rocznie.

„Finansowanie tej obniżki powinno zostać dokonane poprzez zwiększenie zasięgu obowiązywania opłat dla samochodów ciężarowych drogami ekspresowymi oraz krajowymi” – wskazują przedstawiciele ZNPK. Ich zdaniem przyjęcie zaproponowanego programu obniżki stawek będzie miało pozytywne konsekwencje nie tylko w wymiarze finansowym, bo te przyjdą z czasem, ale przede wszystkim stanowić będą dla rynku sygnał, że rozwój transportu kolejowego jest jednym z priorytetów rządu. To z kolei zmobilizowałoby przewoźników do inwestycji w nowy tabor.

„Widzimy możliwość, żeby to powiązać, że obniżka stawek musi być związana z inwestycjami w nowy tabor, można bardzo precyzyjnie szukać rozwiązań, jak to sparametryzować. Odnowienie taboru to są zamówienia również dla polskich firm taborowych, to jest bardziej niezawodny transport kolejowy, co oznacza, że klienci będą bardziej zadowoleni i będą chętniej do niego wracali” – argumentuje dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. „Poprzez jedno konkretne działanie, nie aż tak bardzo kosztowne, osiągamy atrakcyjniejszy transport kolejowy ze względu na niższe koszty, nowszy tabor, to mogą być w przyszłości niższe koszty utrzymania dróg. Budujemy drogi, ale je trzeba utrzymywać, jak wiadomo, przewozy samochodami ciężarowymi wpływają na to bardziej niż osobówkami, więc stworzenie lepszych warunków do przewozu towarów drogą kolejową będzie w przyszłości oznaczało oszczędności również na tym utrzymaniu”.

Zmniejszenie zagęszczenia ruchu tirów na drogach wpłynęłoby również pozytywnie na poczucie komfortu i bezpieczeństwa kierowców pozostałych pojazdów poruszających się po drogach i zdecydowanie zmniejszyło emisję dwutlenku węgla, co jest jednym z założeń Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności przyjętej w 2020 roku przez Komisję Europejską, zgodnie z którą w 2030 roku 30 proc. towarów powinno być wożonych przez kolej. Z kolei do 2050 roku ruch w kolejowych przewozach towarowych ma się zwiększyć dwukrotnie. Wrosnąć ma także rola transportu intermodalnego, czyli realizowanego w kontenerach różnymi szlakami transportowymi (drogi, kolej, szlaki wodne).

„Obecne uregulowania europejskie stwarzają bardzo dużą dowolność dla poszczególnych zarządców infrastruktury w poszczególnych krajach w kwestii sposobu kalkulacji stawek. Tak naprawdę można przekalkulować stawki w niemal dowolny sposób. Jeśli państwo uzna, że jest w stanie dołożyć trochę więcej, to da się skalkulować stawki, żeby one wyszły mniejsze” – tłumaczy Michał Litwin. „Sytuacja jest

zróżnicowana pomiędzy poszczególnymi krajami i jest dynamiczna, jeszcze kilka lat temu stawialiśmy za przykład Niemcy, stworzyli fajny program obniżki, nawet do 99 proc. dla nowych przewozów, a w tym momencie podjęli z kolei decyzję o podwyżkach. Natomiast Polska jest jednym z tych krajów, który ma jedną z najwyższych stawek dostępu do infrastruktury w Europie”.

Źródło: Newseria.pl