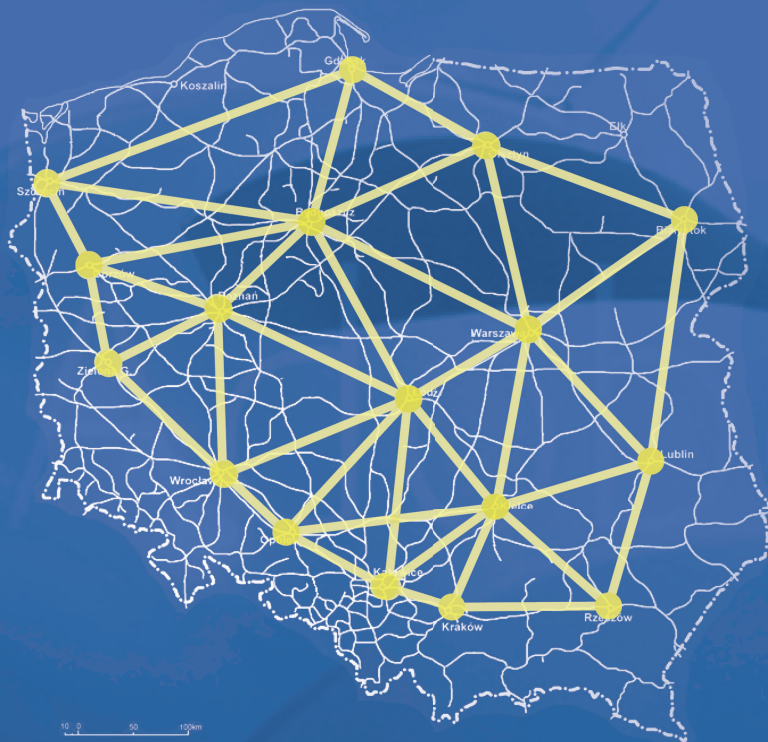


Michał Litwin (red.), Jakub Majewski, Maciej Gładys
„Kolej 2040”

Elementy długoterminowej strategii rozwoju sektora

STRATEGIA KOLEJOWA 2040

Branżowy wkład do aktualizacji Strategii Rozwoju Transportu



Proponujemy przyjęcie w nowej Strategii Rozwoju Transportu faktycznego priorytetu dla rozwoju kolei i przemysłu kolejowego. Nasze cele to:

- 1. Stworzenie do 2040 roku spójnej, ogólnodostępnej sieci kolejowej, odpowiadającej współczesnym potrzebom społeczno - ekonomicznym Polski.**
- 2. Przeniesienie w tej perspektywie co najmniej 40% ruchu pasażerskiego i towarowego na kolej.**

Infrastruktura liniowa:

- **Etap Pierwszy** – realizowany do 2030 roku – to gruntowna rewitalizacja i modernizacja istniejącej sieci, odbudowa części linii zdegradowanych i likwidowanych oraz budowa ok. 1600 km nowych linii kolejowych, w tym:
 - Kolei Dużych Prędkości
 - Linii łączących bezpośrednio stolicy sąsiednich województw (co do zasady – w standardzie 160 km/h)
 - Linii łączących pozostałe istotne ośrodki regionalne (co do zasady – w standardzie 120 km/h)
 - Uzupełniających odcinków linii szerokotorowych
- **Etap drugi** - do 2040 r. - to kontynuacja prac, generalna elektryfikacja sieci kolejowej oraz budowa ok. 2000 km linii statecznie spajających system kolejowy kraju.
- Wszystkie prace podporządkowane są ujednoczeniu parametrów eksploatacyjnych, eliminacji wąskich gardeł i zagwarantowaniu przepustowości adekwatnej do wzrostu ruchu.

Przewozy pasażerskie:

- Stopniowe uwalnianie rynku przewozów dalekobieżnych i wojewódzkich opierające się na wieloletnich kontraktach zgodnych z założeniami IV pakietu kolejowego.
- Ograniczenie kosztów przewoźników prowadzące docelowo do zbilansowania się segmentu dalekobieżnego i między narodowego – a tym samym rezygnacji z jego dotowania.
- Zniesienie kontroli „otwartego dostępu”, rodzącej pokusę administracyjnego sterowania rynkiem przewozów komercyjnych.
- Stworzenie ogólnopolskich i regionalnych pooli taborowych redukujących bariery wejścia na rynek i zaburzenia konkurencji wynikające z dofinansowania unijnego.

Model finansowania:

- Opłaty uiszczane przez przewoźników kolejowych za dostęp do torów docelowo powinny w całości trafiać do Funduszu Kolejowego i w ten sposób zasilać proces budowy nowych linii kolejowych w Polsce. Jest to rozwiązanie tożsame do sektora drogowego: kierowcy ponoszący opłaty viaTOLL nie finansują utrzymania dróg (to jest w całości finansowane przez państwo), lecz przyczyniają się do rozbudowy sieci drogowej. Nie ma uzasadnienia dla odmiennego traktowania sektora kolejowego i drogowego w tym za kresie.
- Oparcie (w całości lub częściowo) modelu finansowania utrzymania infrastruktury kolejowej i drogowej o poziom kosztów zewnętrznych (zanieczyszczenie, hałas, etc.), w przeliczeniu na pasażerów/masę ładunków. Rozwiązanie takie ma w zamierzeniu stworzyć równe warunki konkurowania gałęzi transportu i doprowadzić do wyboru optymalnych z punktu widzenia interesów gospodarki i społeczeństwa środków transportu.
- Radykalne obniżenie stawek dostępu do infrastruktury.

Korzyści z uwzględnienia opracowania:

- Po raz pierwszy w historii terytorium Polski zostanie pokryte spójną siecią kolejową, w tym siecią Kolei Dużych Prędkości, łączącą wszystkie istotne ośrodki miejskie, przemysłowe i turystyczne. Poprawiona zostanie dośiępność komunikacyjna wielu ośrodków, a tym samym zostanie uwolniony ich potencjał.
- Budowa linii konwencjonalnych zapewni stabilność i portfel zleceń branży budowlanej w perspektywie następnych 20 lat. Dzięki temu firmy te zbudują potencjał wykonawczy w obrębie transportu szynowego w oparciu o nowoczesne technologie, dzięki czemu proces dostosowywania oraz utrzymania sieci będzie coraz efektywniejszy.
- Budowa sieci Kolei Dużych Prędkości spowoduje zbliżenie się największych aglomeracji, przejmując z dróg istotny wolumen ruchu pasażerskiego, a także przyczyni się do rozwoju wysokich technologii w Polsce. Ułatwiona zostanie również komunikacja największych polskich aglomeracji ze stolicami państw sąsiednich, co przyczyni się z kolei do umacniania roli Polski jako lidera w Europie Środkowo-Wschodniej.

- Obniżenie poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (do poziomu kosztów bezpośrednich, tj. nie więcej niż 50% obecnych opłat) pozwoli przejąć istotne wolumeny towarów z dróg, zarówno w transporcie wewnętrznym, jak i w transzycie. W konsekwencji istotnie spadną koszty utrzymania dróg, a także poprawi się bezpieczeństwo na drogach.
- Obniżenie poziomu opłat, a także perspektywa przejścia kolejnych wolumenów towarów, uruchomią proces wymiany taboru na nowy. Potencjalna wartość rynku nowych lokomotyw, które już dziś powinny zastępować stare, wysłużone pojazdy w Polsce wynosi ok. 30 mld zł. Uruchomienie tego rynku umożliwi polskim firmom taborowym inwestycje w badania i rozwój i tym samym zbudowanie potencjału, który następnie umożliwi im konkurowanie na rynkach globalnych w segmentach wysokomarżowych. Innymi słowy, obniżenie poziomu opłat dla przewoźników kolejowych to uruchomienie narzędzia faktycznej realizacji programu Luxtorpeda 2.0.
- Odnowa parku taborowego w Polsce przyczyni się również do spadku jednostkowych kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej, jako że nowoczesny tabor korzystniej oddziałuje na tory.

- Odnowa parku taborowego spowoduje również wzrost efektywności energetycznej sektora transportu, przybliżając Polskę do realizacji celów wyznaczonych w Strategii 20/20/20. Szacuje się, że wymiana całego parku taborowego w Polsce na nowy spowoduje spadek zużycia energii elektrycznej na cele trakcyjne o ok. 1,5-2 TWh w skali roku, co oznacza spadek o ok. 1% całkowitej konsumpcji prądu w Polsce. Nieco mniejszy, ale również znaczący efekt zostanie wywarty w przypadku lokomotyw spalinowych, które zaoszczędzą ok. 100 mln litrów oleju napędowego rocznie. Łączny koszt oszczędności wynikających ze wzrostu efektywności energetycznej może wynieść ok. 1,1 mld PLN rocznie.
- Zmiana modelu zarządzania infrastrukturą poprzez umożliwienie regionalizacji doprowadzi do wzrostu efektywności kosztowej i spadku kosztów jednostkowych utrzymania infrastruktury.
- Pełne otwarcie i liberalizacja rynku przewozów pasażerskich – przy jednoczesnym stworzeniu warunków do rozwoju usług kolejowych poprzez budowę nowych, korzystnie zlokalizowanych linii jak również poprzez obniżkę opłat za tory – spowodują wzrost atrakcyjności sektora, a w konsekwencji do pojawienia się coraz bogatszej i lepszej jakościowo oferty dla pasażerów.

fundacja
ProKolej 



ZWIĄZEK
**NIEZALEŻNYCH
PRZEWOŹNIKÓW
KOLEJOWYCH** 

Pro Kolej
ul. Wspólna 50A/35
00-514 Warszawa

Izba Gospodarcza
Transportu Lądowego
Al. Jerozolimskie 125/127
02-017 Warszawa

Związek Niezależnych
Przewoźników Kolejowych
ul. Lwowska 6/2
00-658 Warszawa