

oczekiwać wzrostu tych przewozów”. Idea stojąca za tą tezą jest piękna – wszyscy są zapatrzeni w cele zrównoważonego transportu – ale rzeczywistość dużo mniej wzniosła – działalność przewozowa ma przede wszystkim przynosić zysk. Bez względu zatem, jak doskonała będzie infrastruktura i jak precyzyjna informacja, przy diametralnie różnych kosztach w transporcie drogowym i kolejowym o realnej konkurencji i przejmowaniu ładunków na tory nie może być mowy.

Intermodal to nie tylko infrastruktura

Żeby nie być gołosłownym, zaczniemy od Strategii rozwoju transportu do

sieci AGTC w kierunku jej lepszego przystosowania do przewozów intermodalnych) mowa jest tylko o infrastrukturze, a nie o całym systemie. Dopiero w połowie dokumentu pojawia się jedno zdanie, które mówi o konieczności zapewnienia odpowiednich warunków prawno-organizacyjnych i ekonomicznych: „Istotne jest przy tym stworzenie w systemie prawa możliwości obniżenia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla przewoźników realizujących przewozy intermodalne”.

Niestety chwilę później pojawia się wspomiane już powyżej stwierdzenie: „Dotychczasowa niska konkurencyjność przewozów intermodalnych w stosunku

Wygląda na to, że nie mamy do czynienia z kompletną i spójną koncepcją rozwoju tego segmentu rynku, a raczej zbiorem opinii, które pomimo że ze sobą nie współgrają, zestawiane są w dość przypadkowy sposób i mają być rozpatrywane jako strategiczna podstawa działań podejmowanych przez administrację rządową i narodowego zarządcę infrastruktury.

„Interesująca” konstrukcja ulgi intermodalnej

Nic dziwnego, że jak dotychczas nie dopracowano się koncepcji i instrumentów rzeczywistej promocji transportu intermodalnego. Z jednej strony mamy programy po-

nych dłuższe okresy. Sama konstrukcja ulgi intermodalnej jest, mówiąc delikatnie, interesująca. Po pierwsze wywiedziona jest z art. 34, ust. 2, pkt. 1 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że zarządca może przyznawać ulgi w opłacie podstawowej pod warunkiem zapewnienia ich finansowania. Ulgi mogą być przyznane na czas ograniczony i na określonym odcinku infrastruktury kolejowej w celu rozwijania nowych usług kolejowych. Po pierwsze oznacza to, że transport intermodalny jest nową usługą kolejową – faktem jest, że określenie, co oznacza „nowa”, jest bardzo subiektywne. Nie ma zapisu, który wprost transponowałaby deklaracje z SRT o wsparciu transportu intermodalnego na podstawie prawnej alokowania środków pozwalających na obniżenie stawek dostępu do infrastruktury przy wykonywaniu przewozów intermodalnych. Daleko bardziej kłopotliwe są jednak zapisy o czasowości i uzależnieniu od zapewnienia finansowania. W rozwijaniu danej działalności przedsiębiorcy kierują się również analizą stabilności warunków jej prowadzenia. Na bazie obecnych przepisów mamy sytuację paradoksalną. Kiedy minister właściwy do spraw transportu zaplanuje w budżecie kwotę na ulgę intermodalną i zachęci przewoźników do inwestowania w tabor z wykorzystaniem środków unijnych, przewozy intermodalne mogą wzrosnąć – czyli osiągnąmy zakładany efekt. Niestety wzrost ten spowoduje szybsze wykorzystanie zaplanowanej kwoty i możliwość powtórki sytuacji z końca ubiegłego roku – tu osiągnąmy raczej efekt odstrasający. Konieczne jest zatem zapewnienie trwałego rozwiązania obniżającego koszty przewoźników kolejowych realizujących przewozy intermodalne. W przeciwnym

Bez względu na to, jak doskonała będzie infrastruktura i jak precyzyjna informacja, przy diametralnie różnych kosztach w transporcie drogowym i kolejowym o realnej konkurencji i przejmowaniu ładunków na tory nie może być mowy.

2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), wszak jest to zasadniczy dokument określający cele polskiego sektora transportu i sposoby ich osiągnięcia. Już na wstępie, w części wskazującej najważniejsze kierunki interwencji SRT, transport intermodalny potraktowany jest odrębnie, na równi z drogami, kolejami czy lotnictwem, co od razu wskazywałoby na jego znaczenie. Co więcej, w „kolejowych celach”, obok wdrażania ERTMS, wymiany taboru czy podjęcia decyzji o KDP, czytamy „modernizacja i budowa terminali przystosowanych do obsługi przez kolej intermodalnych przewozów kontenerowych”. Zastanawiające jest jednak to, że zarówno w celu „kolejowym”, jak i „intermodalnym” (rozwijanie kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej na

do bezpośrednich przewozów samochodowych nawet na duże odległości może jednak ulec poprawie, nie tyle przez szukanie formalnych podstaw do udzielania finansowej pomocy publicznej dla tego systemu przewozów, ile przez wdrożenie innowacji i sprawniejszych technologii”. Można odnieść wrażenie, że autorzy dokumentu sami sobie zaprzeczają. Z jednej strony podkreślono istotę obniżenia stawek dostępu, ale dofinansowanie zarządcy infrastruktury w związku ze zmniejszeniem przychodów z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury nie jest rozpatrywane w kategoriach działań pożądanых. Niestety zderzenie w jednym fragmencie strategii powyższych stwierdzeń może prowadzić do dość gorzkich konkluzji.

mocy publicznej pozwalające na skorzystanie ze środków unijnych na modernizację i budowę infrastruktury terminalowej, zakupy i modernizację taboru i urządzeń, ale z drugiej brakuje zapowiedanego od dawna programu bocznikowego. Co nie mniej istotne, jedynym realnym instrumentem promowania przewozów intermodalnych na sieci PKP PLK SA jest ulga intermodalna o charakterze fakultatywnym, ustalana corocznie w ramach prac nad budżetem w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu. W tej sytuacji nie ma mowy o właściwym poziomie przewidywalności kosztów po stronie przewoźników, pozwalającym na negocjowanie z nadawcami ładunków i operatorami terminali korzystnych warunków w umowach obejmują-