

wypadku bardzo trudne lub wręcz niemożliwe będzie konkurowanie z transportem kontenerów samochodami ciężarowymi.

Jak sfinansować ulgę?

Mamy obecnie znakomitą okazję, żeby sytuację unormować na dłuższy czas. Trwają prace nad tzw. wieloletnią umową utrzymaniową pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a PKP PLK SA, w której określone będą środki

tywie jednorocznej ustawą budżetową i nie ma możliwości ich wykorzystania w kolejnym roku, jeśli nie udało się wydatkować całej puli. Jednocześnie trudno wyobrazić sobie, że w sytuacji deficytu budżetowego i dbałości o racjonalność planowania wydatków przez dysponenta, jakim jest minister właściwy do spraw transportu, będzie można pozwolić sobie na blokowanie rezerw w związku z potencjalnym wzrostem

gasający charakter środków zgromadzonych w Funduszu Kolejowym pozwala myśleć o konstruowaniu mechanizmu, który do pewnego stopnia uzależniałby wysokość ulgi w kolejnych latach od zwiększającej się pracy eksploatacyjnej. Takie pomysły to oczywiście wyłącznie „food for thought” i nie ulega wątpliwości, że potrzebne byłyby głębsze analizy i ocena skutków zmian przed przystąpieniem do zmiany przepisów. Nic nie stoi jednak

nie torów postojowych w odpowiedniej liczbie i odległości, a przede wszystkim długości powyżej 700 m, oraz zapewnienie dopuszczalnego nacisku osi minimum 22,5 tony na oś na liniach prowadzących do terminali. Być może dobrą okazją do dyskusji na ten temat mogłyby być prace nad programem bocznicowym, który rozważany w szerszym zakresie mógłby objąć wspomniane wyżej zadania. Niestety w ostatnim czasie na temat programu bocznicowego jest zupełnie cicho. Jeżeli ten aspekt zostanie pominięty, zmarnowane po części mogą być środki inwestowane w linie kolejowe i terminale, wtedy stracimy efekt synergii i kumulacji korzyści. Ostatnim zagadnieniem, o którym należy wspomnieć, jest to, że dofinansowanie (zarówno europejskie, jak i krajowe) zupełnie nie zauważa kosztów wdrożenia TAF TSI. SRT, ale także Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju niedawno przyjęta przez Radę Ministrów mówią dużo o nowoczesnych rozwiązaniach cyfrowych. Mamy w sektorze kolei ogromne środki unijne do wykorzystania w obecnej perspektywie, a jednocześnie uzasadnione obawy o faktyczne możliwości absorpcji na projekty infrastrukturalne. Jest na rynku potrzeba zbudowania programów, które przy stosunkowo niewielkim koszcie pozwoliłyby na wprowadzenie nowej jakości w usługach oferowanych przez kolejowy transport towarów. Branża walcząca o przetrwanie, przy spadających wciąż przewozach, ma bardzo małe możliwości wyasygnowania odpowiednio wysokich środków na ten cel.

Niedopuszczalna jest sytuacja, kiedy wzrost zainteresowania przewoźników wykonywaniem przewozów uprawniających do skorzystania z ulgi i uruchamianie większej liczby pociągów powoduje szybsze wyczerpanie się kwoty zapisanej w budżecie w danym roku i ryzyko niez uzyskania ulgi.

finansowe postawione do dyspozycji zarządcy. Jednocześnie w związku z wejściem w życie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym konieczne jest bardzo pilne wydanie rozporządzenia w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Postulaty przewoźników kolejowych dotyczą stworzenia podstaw finansowania ulgi intermodalnej w perspektywie szeregu kolejnych lat. Co jeszcze bardziej istotne, konieczne jest wprowadzenie mechanizmu zabezpieczającego przed wyczerpaniem środków w danym roku. Jeżeli poważnie traktujemy zapisy strategii o wspieraniu rozwoju transportu intermodalnego, niedopuszczalna jest sytuacja, kiedy wzrost zainteresowania przewoźników wykonywaniem przewozów uprawniających do skorzystania z ulgi i uruchamianie większej liczby pociągów powoduje szybsze wyczerpanie się kwoty zapisanej w budżecie w danym roku i ryzyko niez uzyskania ulgi. Jest jasne, że środki budżetowe są określane w perspek-

przewozów intermodalnych ponad wartości przyjęte przy planowaniu budżetu. Konieczne jest zatem poszukiwanie elastycznego źródła finansowania, które mogłoby stanowić uzupełnienie sztywnych kwot zapisanych w budżecie państwa i uruchamianych w oparciu o wieloletni plan utrzymania infrastruktury kolejowej. Naturalnie trzeba poszukiwać wśród dostępnych opcji, a taką jest bez wątpienia Fundusz Kolejowy. Jak wiadomo, wydatki funduszu powinny być zbilansowane z przychodami możliwymi do uzyskania ze wszystkich źródeł. Może to być dobry moment, żeby pomyśleć o skierowaniu do Funduszu Kolejowego pewnej, określonej procentowo, części wpływów zarządcy infrastruktury pochodzących z opłat za dostęp do infrastruktury wnoszonych przez przewoźników realizujących przewozy intermodalne. W ten sposób zwiększająca się wielkość przewozów zwiększałaby pulę dostępną na finansowanie ulgi. Niewy-

na przeszkodzie, żeby chociaż podjąć rozmowy na ten temat. Najgorszym rozwiązaniem jest utrzymywanie prowizorycznego zapewniania finansowania na podstawie art. 34 ustawy.

Problem z finansowaniem inwestycji

Warto w tym miejscu krótko wrócić do kwestii finansowania inwestycji. Obecnie działania dotyczące transportu intermodalnego w programach unijnych całość uwagi w części infrastrukturalnej ograniczają do obszarów terminali, gdzie dofinansowanie uzyskują projekty budowy, modernizacji torów i urządzeń oraz wyposażenie. Jednocześnie PKP PLK SA modernizuje i rewitalizuje linie kolejowe w ramach zadań ujętych w Krajowym Programie Kolejowym. Niestety nie widać pełnej koordynacji pomiędzy tymi dwoma strumieniami finansowania, a jest ona niezbędna, żeby nie powstawały wąskie gardła na trasach dojazdowych. Najistotniejsze jest zapewnie-



Maciej Gładys,
dyrektor Biura,
Izby Gospodarczej Transportu
Lądowego