

PKP Intercity – powiedział dr Mirosław Antonowicz. Polska implementowała dyrektywę unijną o dostępie do infrastruktury, natomiast od lipca zacznie obowiązywać rozporządzenie dotyczące kosztów bezpośrednich, w którym opisano zasady dostępu. Jak zaznaczył ekspert z Akademii Leona Koźmińskiego, na świecie stosowane są dwie metody obliczania kosztów dostępu do infrastruktury. – Pierwsza to tzw. Formuła Ramsaya, według której trzeba przełożyć koszty na te segmenty, w których elastyczność cenowa jest mała. Druga formuła to zasada kosztów bezpośrednich, związana z kosztem przewozu ładunku na następny kilometr. Są dwie metody: krótkookresowe i długookresowe koszty krańcowe. Polska zbliża się do stosowania metodyki kosztów bezpośrednich – zauważył dr Mirosław Antonowicz. Polska w porównaniu z innymi krajami Europy jest państwem, w którym kolej, zwłaszcza w segmencie przewozów pasażerskich, odgrywa niewielką rolę. Co gorsza, przez dwadzieścia kilka lat widoczny był spadek pracy eksploatacyjnej na polskiej sieci kolejowej, który utrzymywał się do 2015. Dotyczyło to zarówno przewozów towarowych, jak i pasażerskich. Dopiero w 2016 r. praca eksploatacyjna wzrosła. Stawka dostępu jest jednym z czynników wpływających na mniejszą konkurencyjność kolei. – Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie, możemy powiedzieć, że stawka dostępu do infrastruktury kolejowej jest jedną z niższych w Europie i w ostatnich latach ma trend spadkowy. W latach 2011–2015 średnia stawka wynosiła w Polsce 1,5 euro, podczas gdy np. w Niemczech ok. 5 euro. Stawka ta liczona jest na podstawie przychodów, jakie uzyskał zarządca infrastruktury w ciągu roku i zrealizowanej pracy eksploatacyjnej. Niestety w prze-

wozach pasażerskich mamy bardzo słabe wykorzystanie kolei. Niedawno Urząd Transportu Kolejowego przedstawił analizy tego rynku. Średnie wykorzystanie kolei w Polsce wynosi ok. 7,6 podróży na rok, podczas gdy średnia europejska wynosi ponad 19 podróży. Tylko jedno województwo – pomorskie – osiąga średnią europejską wielkość wykorzystania kolei, blisko jest też województwo mazowieckie. W obu tych przypadkach jest to zasługa kolei aglomeracyjnych. Czy niska stawka dostępu przekłada się na wzrost liczby uruchamianych pociągów pasażerskich? To nie wystarczy. Na tym rynku bardzo ważna jest odpowiednio dostosowana do potrzeb infrastruktura i tabor. Bardzo istotne jest usytuowanie przystanków w sposób umożliwiający skorzystanie z nich przez możliwie największy potok podróżnych – powiedziała Alicja Kozłowska, dyrektor Departamentu Regulacji Rynku Kolejowego w Urzędzie Transportu Kolejowego.

Stawka niska czy wysoka – jak to liczyć?

Kwestia porównania wysokości stawek w różnych krajach nie jest jednoznaczna. W dodatku trzeba pamiętać, że dla przewoźnika towarowego działającego w Polsce konkurencją nie jest kolej niemiecka, ale krajowy transport drogowy. – Mówiąc, że stawka dostępu w Polsce jest niska czy wysoka, odnosimy się do porównania z krajami zachodnioeuropejskimi. W takim ujęciu polskie opłaty mogą wydawać się niskie. Do innego wniosku można dojść, jeżeli porównamy opłaty ponoszone przez przewoźników kolejowych do kosztów firm transportujących towary samochodami. W tym porównaniu stawki kolejowe okazują się wysokie. Otwartą kwestią jest, czy nie powinniśmy dążyć do ich obniżenia – zaznaczyła Alicja Kozłowska.

Są różne metody wykonywania takich porównań, a określenie, czy stawki w Polsce są niskie czy wysokie na tle Europy wymaga także odniesienia do siły nabywczej obywateli i przedsiębiorstw w danym kraju, na co zwrócił uwagę Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej.

– Stawki dostępu do infrastruktury nie są w Polsce niskie. W wartościach względnych polskie stawki są najwyższe w Europie. Wyższe są tylko na Łotwie. Mam tu pytanie do UTK, czy stawki te są odpowiednio. Prędkości średnie pociągów towarowych na polskiej sieci towarowej są dwukrotnie niższe niż w Niemczech a stawki wyższe, bo jedno euro w Polsce to nie to samo, co jed-

no euro w Niemczech. Liczenie czegokolwiek w wartościach bezwzględnych w porównaniach międzynarodowych nie ma sensu. Przeliczając kwoty na siłę nabywczą mierzoną PKB, zauważymy, że to stawki w Niemczech są cztery razy niższe niż w Polsce. Czyli otrzymujemy dwa razy lepszą jakość czterech razy taniej. Jak w takich warunkach polska kolej może konkurować z samochodami? – zapytał Jakub Majewski. Dr Mirosław Antonowicz zgodził się ze stwierdzeniem, że trzeba brać pod uwagę warunki gospodarcze, w jakich działa PLK. – Trzeba też pamiętać o kwestii kontroli efektywności kosztowej zarządcy. To jest obbligo wymuszone prawem europejskim. Zarządca nie ma

Objazdy drogo kosztują

PRZEMYSŁAW SERWECIŃSKI,
kierownik działu przewozów, Spedkoks

Nasze pociągi jeżdżą głównie po Śląsku i zamknięć torowych w tym regionie jest sporo. W związku z tym przejechanie kilkudziesięciu kilometrów zajmuje dobie, czasami też tej doby nam brakuje, a stawki dostępu są wysokie. Przy tak dużych opóźnieniach stawki powinny być niższe. To jest jakieś rozwiązanie, że gdy nie jesteśmy w stanie dojechać pociągiem planowo, to przynajmniej powinniśmy mieć możliwość jechania taniej.



Truckerzy są tańsi

SŁAWOMIR MIKSTEIN,
zastępca dyrektora Biura Kierowania Przewozami, PKP Cargo

Jeśli chodzi o stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, to dobrze, że sytuacja się ustabilizowała. Nie ma już dużych zmian z roku na rok. Natomiast poziom tych stawek jest nadal wysoki. Wpływa to na nasze możliwości konkurencji międzysektorowej z transportem samochodowym, gdzie koszt transportu samochodowego jest tańszy. Jeśli transportuję coś samochodem, to kiedy chcę uruchomić przewóz, nie mam narzuconych żadnych ram w zakresie zamawiania rozkładu czy opłat rezerwacyjnych. Nie muszę np. płacić zarządcy autostrady za rezerwację miejsca na autostradzie. To przewaga konkurencyjna transportu samochodowego.

