



FOT. MAREK MOSIŃSKI (x-15)



prawa przerzucić na przewoźników wszystkich kosztów i zacząć zatrudniać ludzi za dowolnie wysokie wynagrodzenie. Kontrola regulacyjna polega na tym, by sprawdzić, czy odpowiednie koszty kwalifikują się jako stałe i czy są efektywne. Są pewne obowiązkowe plany biznesowe. Są cele efektywności kosztowej i regulator rynku ma obowiązek sprawdzać, czy zarządca się z tych obowiązków wywiązuje – zauważył ekspert z Akademii Leona Koźmińskiego. Średnia stawka za pockm w przewozach towarowych w ostatnich latach uległa znaczącemu obniżeniu, jednak dalej jest wysoka i wynosi 3,2 euro, podczas gdy w innych krajach 3 euro lub poniżej. Wpływ na to ma specyfika przewożonych towarów. W Polsce dominują pociągi ciężkie, więc średni koszt ich uruchomienia jest wyższy. Natomiast patrząc na rynek przewozów towarowych, to Polska na tle innych krajów eu-

ropejskich wygląda dość dobrze. – Jeśli chodzi o transportowaną masę ładunków, to zajmujemy drugie miejsce w Europie po Niemczech. W ostatnich latach dynamicznie wzrasta liczba pociągów intermodalnych, jednak ich udział w przewozach towarowych jest na zbyt niskim poziomie i wynosi 7,3 proc., podczas gdy w Holandii 35 proc., w Niemczech 37,9 proc., we Włoszech 43 proc., a w Szwajcarii 50 proc., a Norwegii 63 proc. Intermodal to kierunek, który powinien być rozwijany. Pytanie, czy ulga intermodalna wystarczy, by na równych warunkach konkurować z transportem drogowym. Ważne jest, co podkreślamy, by ulga była gwarantowana na wiele lat. Ale może potrzebne są dodatkowe zachęty takie jak wyższy priorytet w trasowaniu pociągów czy wyższa prędkość jazdy. W przewozach intermodalnych ważne jest, by pociągi docierały do celu na czas – uważa Alicja Kozłowska.

Z opinią przedstawiciela regulatora rynku zgodzili się również przewoźnicy, którzy zwracali uwagę na szereg czynników zmniejszających konkurencyjność kolei. Stawka dostępu niekoniecznie przekłada się na wzrost przewozów. Ważny jest stan infrastruktury. Pojawiają się pytania, czy infrastruktura jest dostosowana do potrzeb szczególnie w odniesieniu do kolei intermodalnych. – To klienci decydują, czy pojadą pociągiem czy samochodem. Wpływa na to cena i terminowość dostaw. Dla nas stawka dostępu to jedna trzecia kosztów, a energia elektryczna do jedna szóstą kosztów. Tak wysokie koszty, które przenosimy na klienta, powodują, że nie mamy elastyczności w kształtowaniu oferty. Klient wybiera ciągnik siodłowy, który jest tańszy i dwa razy szybszy. Dużym problemem kolei jest też terminowość dostaw, na

którą wpływ mają zamknięcia infrastruktury – powiedział Krzysztof Szczupak, dyrektor Biura Transportu Orlen KolTrans.

Polska kolej przegrywa z sąsiadami

Nadal jest potrzebne wsparcie ze strony państwa, aby koszt transportu koleją i samochodami był bardziej zrównoważony. Ważnym aspektem jest fakt, że koszty dostępu do linii kolejowych w Polsce są wyższe niż w krajach sąsiednich, np. w Czechach i na Słowacji. – Obserwujemy obecnie, że dużo towarów w ruchu międzynarodowym, które kiedyś jeździły przez Polskę, obecnie przenoszonych jest na korytarz transportowy przez Słowację. Bardzo ważną rzeczą jest też kwestia prędkości pociągów. Mimo poprawy, dzięki inwestycjom PLK, nasza kolej pozostaje w tyle. W Niemczech pociągi towarowe są prawie trzy razy szybsze,