

co wpływa na koszty bezpośrednio przewoźnika, który płaci za godzinę pracy danego środka transportu, czy to w formie wynagrodzenia maszynisty, czy leasingu lokomotywy. Dlatego istotne jest, aby przez tę godzinę pociąg pokonał jak najdłuższą trasę. Ważne są też warunki dostępu do infrastruktury. Jeśli transportujemy coś samochodem, to kiedy chcemy uruchomić przewóz, nie mamy narzuconych żadnych ram w zakresie zamawiania rozkładu czy opłat rezerwacyjnych. Nie musimy np. płacić zarządcy autostrady za rezerwację miejsca na autostradzie. To przewaga konkurencyjna transportu samochodowego – powiedział Sławomir Mikstein, zastępca dyrektora Biura Kierowania Przewozami, PKP Cargo. Uczestnicy debaty wskazali na fakt, że w ostatnich latach PKP Polskim Liniom Kolejowym udało się, dzięki współpracy z przewoźnikami, wypracować wiele dobrych rozwiązań poprawiających konkurencyjność kolei. Jednak wielki program inwestycyjny przynosi sporo trudności dla organizacji transportu towarowego.

– Mamy duże uznanie dla PKP PLK, które dobrze otworzyły się na współpracę z przewoźnikami. Np. jeśli

## Określenie, czy stawki w Polsce są niskie czy wysokie na tle Europy wymaga odniesienia do siły nabywczej obywateli i przedsiębiorstw w danym kraju.

chodzi o wniosek o rozkład jazdy, kiedyś trzeba było czekać na niego 6 dni. Dzisiaj wniosek o rozkład jazdy jest do uzyskania w ciągu dwóch godzin. Chodzi nam o to, by konkurować z drogami. To na drogach mamy tłok. Mamy zatem konkurencję, której nie do końca chcielibyśmy nawet z punktu widzenia bezpieczeństwa kierowcy samochodu osobowego czy pieszego. Ważny jest też dostęp do sieci. W 2016 r. mieliśmy 34 tys. zamknięć awaryjnych – to ok. 100 zamknięć dziennie. Jak w takich warunkach planować rozkład jazdy? Rozumiemy, że jest czas wielkich inwestycji. Dobrze, że modernizuje się wiele linii. Będziemy z tego korzystać przez wiele lat. Jednak przez zamknięcia awaryjne przewoźnicy mają sporo problemów – zauważył Mirosław Łosiński, dyrektor ds. operacyjnych w Lotos Kolej. Zamknięcia torowe i koniecz-

ność stosowania tras objazdowych bywają przyczynami znacznego wzrostu kosztów przewozów. W takiej sytuacji znalazła się spółka Spedkoks. – Jesteśmy operatorem bocznic Śląskiej Spółki Węglowej i dostarczamy surowiec do koksowni Przyjaźń. PLK prowadzi teraz rewitalizację linii między Chybiem a Turzą. Jest to znacząca linia i kluczowa rewitalizacja dla nas. Niestety w związku z tym musimy jeździć trasą okrężną i korzystać z prywatnych linii kolejowych zarządzanych przez spółki InfraSilesia i Jastrzębską Spółkę Węglową, które mają stawki dostępu nawet cztery razy wyższe niż PKP PLK – powiedział Maciej Pytel, zastępca kierownika Działu Przewozów w spółce Spedkoks.

### Pociągi pasażerskie płacą za postój

Inaczej wygląda natomiast sytuacja przewoźników

pasażerskich, którzy z jednej strony mają zapewnione stabilne przychody dzięki umowom z samorządami lub Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa, ale z drugiej ponoszą dodatkowe koszty związane ze świadczonymi usługami.

– Stawki dostępu do linii kolejowych dla przewoźnika pasażerskiego to nie wszystko. Do tego dochodzą inne elementy jak dostęp do peronu czy do zapowiedzi w megafonach. W nowym proponowanym cenniku nie ma tych stawek. Poza tym pociągi pasażerskie nie jeżdżą całą dobę, a przewoźnicy nie mają wszędzie bocznic. Pociąg musi czasem zostać na stacjach zwrotnych i torach postojowych PLK. Opłaty za postój pociągu na tych torach wzrastają w przyszłym roku o 27 proc. Koleje Wielkopolskie złożyły na ręce Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego swoje stanowisko w tej sprawie – powiedział Marek Pawicki, dyrektor Pionu Techniczno-Eksploatacyjnego w Kolejach Wielkopolskich.

### Rząd nie przewiduje wzrostu rynku

Strategia rozwoju transportu do 2030 r. zakłada stagnację w przewozach towarowych

## Potrzeba stabilizacji ceny

**MIROSLAW ŁOSIŃSKI,**  
dyrektor ds. operacyjnych, Lotos Kolej



Żeby móc konkurować z tirami, trzeba nam kompleksowego podejścia. Same stawki to za mało. Ważna jest też jakość usługi. Brakuje też stabilizacji ceny. Zawsze walczyliśmy o to, by stawki nie zmieniały się przez kilka lat. To ułatwiłoby nam rozmowy z klientami. Obecnie w kontraktach długoterminowych bierzemy ryzyko zmiany stawki dostępu na siebie. Mamy duże uznanie dla PKP PLK, które dobrze otworzyły się na współpracę z przewoźnikami. Np. jeśli chodzi o wniosek o rozkład jazdy, kiedyś trzeba było czekać na niego 6 dni. Dzisiaj wniosek o rozkład jazdy jest do uzyskania w ciągu dwóch godzin. Chodzi nam o to, by konkurować z drogami. To na drogach mamy tłok. Mamy zatem konkurencję, której nie do końca chcielibyśmy nawet z punktu widzenia bezpieczeństwa kierowcy samochodu osobowego czy pieszego.

## Ważna jest siła nabywcza

**JAKUB MAJEWSKI,**  
prezes Fundacji ProKolej



Liczenie czegokolwiek w wartościach bezwzględnych w porównaniach międzynarodowych nie ma sensu. Jeśli przeliczymy kwoty na siłę nabywczą mierzoną PKB, to stawki w Niemczech są cztery razy niższe niż w Polsce. Czyli otrzymujemy dwa razy lepszą jakość cztery razy taniej. Jak w takich warunkach polska kolej może konkurować z samochodami? Stawki dostępu w Polsce są horrendalnie wysokie i dotyczy to także kolei pasażerskiej. Owszem, ceny dostępu dla szynobusa jadącego zakręconą boczną linią w Polsce są niskie, jeśli je porównamy do niemieckiej linii KDP, ale takie porównanie nie ma sensu. W przeliczeniu na siłę nabywczą pieniądza stawki dla kolei pasażerskiej są w Polsce dwa razy wyższe niż w Niemczech. My mamy bardzo wysokie ceny za bardzo niską jakość.