

i intermodalnych, a nawet lekki spadek. To pokazuje, że administracja rządowa nie ma planów przenoszenia ciężaru transportu ładunków na kolej. – Polskie Linie Kolejowe funkcjonują w kuriozalnej sytuacji. Z jednej strony są spółką prawa handlowego i podlegają wszelkim reżimom z tego wynikającym. Z drugiej strony są w 100 proc. zależne od tego, co dostaną na rozwój infrastruktury od władz publicznych i co dostaną w mitycznym, przez nikogo jeszcze nie widzianym kontrakcie wieloletnim. Oprócz kontraktu wieloletniego, który byłby doskonałym narzędziem do stabilizacji i obniżania stawki, konieczny jest też program bocznicy. Tira można załadować wszędzie. Pod każdym większym miastem jest ogromne centrum logistyczne. Kolej musi gdzieś ładunek pobrać i rozładować. Program bocznicy jest jak Yeti. Wszyscy o nim mówią, a nikt go nie widział. Krajowy Fundusz Drogowy ma po stronie przychodów wpływ

z opłaty paliwowej, viaTOLL i refundacje. Takie stabilne przychody pozwalają emitować obligacje w celu sfinansowania inwestycji. Fundusz Kolejowy to ogryzek wielkości miliarda złotych, z których latane są dziury w inwestycjach – powiedział Maciej Gładys, dyrektor Biura Izby Gospodarczej Transportu Lądowego. Zdaniem uczestników debaty program wieloletni jest bardzo ważny i powinny być w nim wprowadzone systemy motywacyjne dla zarządcy. Trzeba spojrzeć na to, jakie autostrady i drogi są najbardziej obciążane i wprowadzić system zachęt do przenoszenia transportu ładunków na tych kierunkach z dróg na kolej. – Jeśli chodzi o viaTOLL, to przewoźnicy towarowi płacą na rozwój sieci, z której korzystają, czyli wspierają poprawę swojej konkurencyjności w przyszłości. Przewoźnicy kolejni płacą za utrzymanie infrastruktury. Tabor kolejowy w Polsce jest stary. Wysoki poziom stawek dostępu uniemożliwia przewoź-

nikom modernizację taboru. Obniżka stawek w 2014 r. przyczyniła się do tego, że pojawiły się pierwsze inwestycje w nowe lokomotywy. To jest ważne dla polskich producentów taboru. Nowoczesny tabor jest o wiele mniej energochłonny. Lokomotywa Dragon zużywa o 20 proc. mniej prądu niż ET22, a to jest bardzo konserwatywne założenie. Oznacza to, że wymiana starych lokomotyw elektrycznych na nowe w skali roku dałaby oszczędności rzędu 1,5 tWh. Obniżenie stawek może być zatem narzędziem poprawy bezpieczeństwa energetycznego kraju. Poza tym przeniesienie transportu towarów z dróg na tory oznaczałoby, że samorzady na utrzymanie dróg wydawałyby sześć razy mniej pieniędzy. To duże oszczędności – wyjaśnił Michał Litwin ze Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

### Stawki liczone po nowemu

Katarzyna Klimowicz, zastępca dyrektora Biura Sprzedaży

w PKP Polskich Linii Kolejowych, wskazała na zmiany, które wprowadza nowe rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Niektóre z nich są negatywne dla przewoźników kolejowych.

– Wprowadzono nowe elementy, których wcześniej nie stosowano. Np. w nowym rozkładzie jazdy przewoźnicy będą musieli składać wnioski na przejazdy manewrowe, a także na postój pociągu na torach. Obawiamy się, że skutki tego rozporządzenia mogą być negatywne dla całego rynku kolejowego. Obawiamy się nowego sposobu wprowadzenia opłat rezerwacyjnych, które różnią się dla rocznego i indywidualnego rozkładu jazdy. Roczny rozkład został tak obwarowany opłatami rezerwacyjnymi, że w ruchu towarowym stosowanie tego mechanizmu może zniknąć – powiedziała przedstawicielka PKP PLK. Rozporządzenie wprowadza nowy podział opłat za mini-

