

# Transport intermodalny ZBYT WOLNE tempo zmian

MACIEJ GŁADYGA

**K**onferencja NAVIRAIL stanowi dobrą okazję do kolejnej dyskusji na temat transportu intermodalnego. Temat ten od wielu lat jest obecny w debacie publicznej, zarówno w środowisku kolejowym, jak i wśród ekspertów i przedsiębiorców związanych z transportem morskim i działalnością polskich portów. Nie ulega wątpliwości, że kluczowym zagadnieniem jest skierowanie na kolej znacznej części kontenerów, które trafiają do naszego kraju przez wschodnią granicę oraz przez porty. W tej kwestii występuje rzadko spotykana zgodność opinii po stronie przedsiębiorców i administracji. Trudno się jednak oprzeć wrażeniu, że postępy w tworzeniu sprzyjających warunków do rozwoju tego segmentu rynku transportowego dalece odbiegają od oczekiwań, a ich tempo jest zbyt wolne.

Wsparcie transportu intermodalnego jest deklarowane na poziomie dokumentów strategicznych od ponad dekady. Warto uświadomić sobie, że już w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004–2006 mieliśmy działania związane z finansowaniem inwestycji w tym zakresie. Również w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013 możliwe było uzyskanie wsparcia na projekty związane z budową lub modernizacją infrastruktury, a także zakupami urządzeń, itd. W kolejnej edycji POIiŚ na lata 2014–2020 została przewidziana kontynuacja dofinansowania. Jest ona dostępna dla zarządów portów morskich oraz przedsiębiorców z państw członkowskich UE, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać w Polsce działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego (w tym operatorów



terminali intermodalnych, podmiotów zajmujących się udostępnianiem taboru kolejowego przeznaczonego do wykonywania transportu intermodalnego oraz podmiotów zarządzających infrastrukturą kolejową zapewniającą bezpośredni dostęp do terminali intermodalnych). Zainteresowanie projektodawców jest duże. Inwestycje są z pewnością potrzebne i przyczyniają się do obserwowanego od dłuższego czasu wzrostu przewozów intermodalnych. Podnosi się jakość usług w terminalach i portach, a park taborowy jest sukcesywnie powiększany i modernizowany. Niestety, jest to tylko niewielka część warunków, spełnienie których jest konieczne do osiągnięcia właściwej dynamiki rozwoju. W przewozach międzynarodowych z wykorzystaniem co najmniej dwóch rodzajów transportu (przy zachowaniu jednostki ładunkowej) bardzo ważnymi elementami są: niezawodność, punktualność oraz prędkość handlowa. Jeżeli zderzymy to z realiami na polskiej sieci kolejowej, to widać jak na dłoni, że oferta kolejowa jeszcze długo nie będzie konkurencyjna wobec transportu drogowego. W tej sytuacji pozytywne efekty inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych są zdecydowanie mniejsze, niż mogłyby potencjalnie być. Biorąc pod uwagę, że poprawa stanu infrastruktury to proces długotrwały, na radykalną zmianę sytuacji z dnia na dzień nie mamy, co liczyć. Co więcej proces inwestycyjny sam w sobie działa destabilizująco na przewozy i czasowo obniża jeszcze bardziej konkurencyjność przewozów kolejowych. Trzeba postawić sobie zasadnicze pytanie: czy mechanizmy rynkowe (bez interwencji państwa) zapewnią w obecnych warunkach realizację zapisanych we



## Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Dołącz do organizacji, która stawia na realne rozwiązywanie problemów sektora kolejowego.

Jesteśmy aktywni we wszystkich obszarach związanych z inwestycjami kolejowymi oraz prowadzeniem działalności przewozowej i utrzymaniem taboru.

Naszą rolę jako reprezentanta przedsiębiorców działających w branży kolejowej oraz wartościowego partnera w debacie merytorycznej dostrzegają najważniejsze instytucje, takie jak Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Urząd Transportu Kolejowego, Transportowy Dozór Techniczny, Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Ściśle współpracujemy ze spółkami kolejowymi z Grupy PKP oraz narodowym zarządcą infrastruktury PKP PLK SA.



## DZIAŁAJMY WSPÓLNIE RAZEM JESTEŚMY SKUTECZNIEJSI

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego  
Aleje Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa

Odwiedź [www.igt.pl](http://www.igt.pl)  
Napisz [igt@igt.pl](mailto:igt@igt.pl)  
Zadzwoń 22 654 09 42  
Polub [f|igt/kolej](https://www.facebook.com/igt/kolej)



Partner merytoryczny **Kurier KOLEJOWY**

wszystkich możliwych strategiach postulatów typu „tiry na tory”? Odpowiedź jest dość oczywista – nie zapewnią. Jeżeli kolej nie jest w stanie konkurować prędkością

**Konieczne jest podjęcie bardzo zdecydowanych kroków, które doprowadzą do redukcji stawek do poziomu przysłowiowej złotówki, co umożliwi przewoźnikom oferowanie nadawcom i odbiorcom ładunków cen niejako rekompensujących inne niedostatki kolei**

handlową i punktualnością, konieczne jest umożliwienie konkurowania ceną. Jakkolwiek banalnie to zabrzmiało, na dzień dzisiejszy całość dyskusji musi być oparta na bardzo przyziemnym pytaniu „ile to kosztuje”. Żadne deklaracje o wsparciu działań przewoźników kolejowych w zakresie rozwijania oferty przewozów intermodalnych nie mają przełożenia na sposób prowadzenia działalności gospodarczej, dopóki nie wiążą się z konkretnymi działaniami, za którymi stoją poważne pieniądze.

Najważniejszym zagadnieniem są oczywiście stawki dostępu do infrastruktury w przypadku realizacji przewozów intermodalnych. Konieczne jest podjęcie bardzo zdecydowanych kroków, które doprowadzą do redukcji stawek do poziomu przysłowiowej złotówki, co umożliwi przewoźnikom oferowanie nadawcom i odbiorcom ładunków cen niejako rekompensujących inne niedostatki kolei. Skoro na poziomie deklaracji państwo określiło, że ważne jest, aby ładunki w kontenerach były przewożone koleją, to dlaczego tak bojaźliwie podchodzi się do tematu finansowania. Nikt nie ma wątpliwości, iż – uznając ważność zdrowia publicznego – budżet państwa lub państwowy fundusz celowy jest źródłem finansowania szczepień, programów profilaktycznych, czy np. kampanii zachęcających do rzucenia palenia. W przypadku kolei i przewozów mamy do czynienia z sytuacją namawiania do skorzystania z oferty nierzadko słabszej pod względem branych pod uwagę kryteriów wyboru, a do tego relatywnie drogiej. Ulga intermodalna w obecnym kształcie nie może być rozpatrywana jako trwały mechanizm, bo jej stabilność jest czysto teoretyczna, czego przykład mieliśmy pod koniec 2016 roku. Dla przypomnienia: przewoźnicy zaskoczeni zostali informacją, że z powodu wyczerpania środków nie będzie przyznawana ulga intermodalna. Pieniądze znalazły się dopiero po wspólnej interwencji czterech organizacji branżowych.

Nie da się ukryć, że dofinansowanie ze środków publicznych –

przekazywane zarządcy infrastruktury na rekompensowanie strat w związku z obniżeniem stawek – należy rozpatrywać również pod kątem pomocy publicznej. Przepisy i praktyka w tym zakresie są dość rygorystyczne, a Komisja Europejska zazdrośnie strzeże swoich kompetencji w tym zakresie, ale notyfikowanie programów pomocowych i ich zatwierdzanie przez Dyрекcję Generalną ds. Konkurencyjności to żadne novum. Wiadomo, że nie jest to proces łatwy i wymaga poświęcenia czasu i włożenia wysiłku, ale w tej batalii państwo członkowskie będzie mieć zawsze sprzymierzeńca w postaci Dyrekcji ds. Mobilności i Transportu, której zależy na realizacji celów zapisanych w Białej Księdze. Nie jest również pewne, że koniecznie trzeba będzie przechodzić ścieżkę notyfikacyjną, wszak finansowy doping do podejmowania przez przedsiębiorców działań i decyzji zgodnych z unijną polityką transportową może zostać uznany za zgodny z zasadami rynku wewnętrznego. Problem w tym, że nie docierają do nas sygnały, że sprawa ta jest w dziedzinie transportu na liście priorytetów w kontaktach z Komisją Europejską. Aktywność w tej materii ma niestety charakter falowy i pojawia się przy okazji negocjacji programów operacyjnych albo dyskusji na temat programu utrzymaniowego – która nota bene ostatnimi czasy przycichła. Na koniec warto jeszcze raz podnieść kwestię dostosowania zakresu inwestycji do potrzeb przewoźników towarowych. To obszerny odrębny temat. W największym skrócie można go podsumować stwierdzeniem, że zdarzają się przypadki, kiedy – pomimo wydatkowania setek milionów złotych na modernizację infrastruktury liniowej i stacji – warunki prowadzenia przewozów towarowych nie poprawiają się znacząco, a czasami są wręcz utrudnione. Nadmierne skupianie się na podniesieniu prędkości powoduje, że po macoszemu bywają traktowane te elementy infrastruktury, które umożliwiają odstawianie pociągów, manewry itd. Wziąwszy pod uwagę zasady ustalania priorytetu oraz dostępną przepustowość, problemy z przeprowadzaniem najdłuższych, ciężkich pociągów są poważne.

Miejmy nadzieję, że temat transportu intermodalnego i roli kolei w tej dziedzinie zostanie wreszcie przeniesiony z dokumentów strategicznych i dyskusji przy okazji szeregu konferencji i wydarzeń na poziom realnych działań. Nie deprecjonując, a wprost przeciwnie – z szacunkiem podchodząc do wysiłku i efektów działań Centrum Unijnych Projektów Transportowych w zakresie dofinansowania projektów inwestycyjnych – liczymy na większą aktywność w zakresie działalności operacyjnej. Inwestycje w infrastrukturę, tabor i wyposażenie to tylko „jedna noga”, a jak wiadomo długo i stabilnie na jednej nodze nie da się stać...●



**Maciej Gładys**, dyrektor biura Izby Gospodarczej Transportu Łądowego



**DB Cargo Polska**  
– wieloletnie doświadczenie  
w kompleksowej obsłudze bocznic

- Obsługa manewrowa
- Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych
- Obsadzanie stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego
- Utrzymanie infrastruktury kolejowej
- Sporządzanie i aktualizacja regulaminów pracy bocznic oraz przepisów wewnętrznych
- Naprawy bieżące i rewizje taboru kolejowego
- Podawanie węgla i innych paliw na składowisko i produkcję
- Składowanie odpadów i rekultywacja



[www.pl.dbcargo.com](http://www.pl.dbcargo.com)  
[www.dbcargo.com](http://www.dbcargo.com)