

**WYSTĄPIENIE IRENEUSZA MERCHEL
PREZESA ZARZĄDU
PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.**

DEBATA - STAN I POTRZEBY ROZWOJOWE KOLEI W POLSCE

Przewozy towarowe a działalność inwestycyjna PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Elementy programu inwestycyjnego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., które przyczynią się do poprawy sektora towarowego kolei w Polsce.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują obecnie największy program inwestycyjny w historii istnienia Spółki. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK) obejmuje ponad 230 projektów oraz nakłady inwestycyjne na infrastrukturę kolejową w kwocie blisko 76 mld zł. Cele, priorytety i kierunki interwencji określone w KPK dotyczą poprawy warunków funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych.

Jednym z kluczowych priorytetów KPK związanych z usprawnieniem transportu towarowego jest poprawa stanu technicznego linii kolejowych wchodzących w skład bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym kontynuacja prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe. Obecnie działania ukierunkowane są przede wszystkim na spełnienie do 2030 roku wymagań dla sieci bazowej, tj. elektryfikacji, wyposażenia w ERTMS, a dla sieci towarowej: nacisku na oś 22,5 t, prędkości konstrukcyjnej 100 km/h oraz dopuszczalnej długości pociągu 740 m. Niemniej istotnym priorytetem KPK jest poprawa stanu technicznego linii kolejowych tworzących tzw. korytarze towarowe wyznaczone na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z dnia 20 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Przez terytorium Polski przebiegają trzy korytarze towarowe: nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie, nr 11 Bursztynowy Korytarz Towarowy. Kolejne realizowane przez KPK priorytety związane z transportem towarowym to poprawa stanu technicznego linii kolejowych szczególnie ważnych dla ruchu towarowego, w tym:

- zapewniających omięcie aglomeracji warszawskiej, poznańskiej i górnośląskiej (Katowic),
- poprawiających dostęp do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu,
- stanowiących wyprowadzenia z innych punktów generujących największe potoki przewozowe,
- poprawiających stan infrastruktury obsługującej kolejowe przejścia graniczne na styku linii normalno i szerokotorowych (1435 i 1520 mm) wraz z położonymi na tych obszarach odcinkami linii szerokotorowych.

Realizację wyżej wymienionych priorytetów KPK zapewnia szereg inwestycji ujętych na czterech listach projektów (sporządzonych dla poszczególnych źródeł finansowania). Wśród realizowanych w ramach KPK przedsięwzięć inwestycyjnych Spółki, które przyczyniają się do rozwoju kolejowych przewozów towarowych w Polsce, na szczególną uwagę zasługują projekty dotyczące poprawy dostępu kolejowego do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Ich realizacja pozwala na usprawnienie obsługi transportem kolejowym niezwykle ważnych źródeł i ujść potoków ruchu towarowego, dzięki czemu zwiększa się konkurencyjność kolei w obsłudze portów względem transportu drogowego. Analogicznie prowadzone są inwestycje związane z udrożnieniem podstawowych ciągów wywozowych z Górnego i Dolnego Śląska, a także poprawą stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przejść granicznych.

Szereg realizowanych w ramach KPK inwestycji obejmuje główne linie kolejowe w Polsce (stanowiące elementy korytarzy TEN-T), które są intensywnie wykorzystywane w ruchu towarowym. Prace prowadzone są między innymi na liniach kolejowych:

- E 20 na odcinku Siedlce – Terespol w zakresie LCS Terespol;
- E 30 na odcinkach: Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie, Zabrze – Katowice – Kraków, Kraków – Rzeszów (inwestycja na zaawansowanym etapie realizacji);
- E 59 na odcinkach Wrocław – Poznań (inwestycja na zaawansowanym etapie realizacji), Poznań Główny – Szczecin Dąbie;
- C-E 65 na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo;

- E 75 (Rail Baltica) na odcinku Warszawa – Białystok.

Ważne dla rozwoju transportu towarowego prace prowadzone są również na innych fragmentach sieci, na przykład na liniach kolejowych:

- nr 132, 147, 161, 180, 188, 654, 655, 657, 658, na odcinkach Gliwice – Bytom, Chorzów Stary – Mysłowice oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka;
- nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza / Turze (inwestycja zrealizowana);
- nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle (inwestycja zrealizowana).

W okresie nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej, tj. w latach 2021 – 2027 (2030), Spółka będzie kontynuować i podejmować nowe przedsięwzięcia inwestycyjne mające na celu stworzenie jak najlepszych warunków dla wykonywania przewozów towarowych, a co za tym idzie zwiększające konkurencyjność kolejowego transportu towarowego. Działania te będą obejmować między innymi dalsze prace na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T, w tym bazowej sieci towarowej, a także na innych istotnych dla ruchu towarowego liniach. Równolegle w różnych lokalizacjach infrastruktury zarządzanej przez Spółkę realizowane będą mniejsze zadania inwestycyjne zmierzające do zwiększenia przepustowości wybranych linii kolejowych posterunków ruchu (w tym stacji kolejowych), poprawy spójności sieci kolejowej poprzez budowę łącznic, rozwoju punktów ładunkowych i poprawy dostępu do terminali. Kontynuowane będą działania na rzecz udroźnienia podstawowych ciągów wywozowych z Górnego i Dolnego Śląska oraz poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych.

Efektem przedsięwzięć inwestycyjnych Spółki w odniesieniu do sektora towarowego będzie polepszenie warunków świadczenia usług transportowych przez przewoźników towarowych. Zostanie to osiągnięte poprzez poprawę parametrów technicznych linii kolejowych objętych inwestycjami, w tym podnoszenie prędkości dopuszczalnych dla pociągów towarowych (a co za tym idzie zwiększenie prędkości handlowych), zwiększanie dopuszczalnych nacisków na oś (na całych ciągach transportowych), wydłużanie torów stacyjnych w celu umożliwienia kursowania dłuższych pociągów.

W wyniku inwestycji nastąpi również poprawa parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych, w tym przede wszystkim podnoszone będą zdolności przepustowe odcinków linii kolejowych i posterunków ruchu, likwidowane będą wąskie gardła, a także, w uzasadnionych przypadkach, dokonywana będzie separacja ruchu pasażerskiego i towarowego. Plany inwestycyjne Spółki obejmują również rozwój punktów ładunkowych, poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych oraz poprawę dostępu kolejowego do ważnych generatorów ruchu, w tym terminali.

Budowa nowych linii kolejowych dedykowanych do przewozów ładunków

W ostatnich latach rozwój transportu kolejowego oparty był przede wszystkim o program modernizacji istniejącej infrastruktury. Niemniej w dalszym ciągu, w ramach ogólnej sieci transportowej, występują pewne braki, które PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zamierzają uzupełniać nie tylko poprzez zwiększenie przepustowości wybranych linii kolejowych, stacji kolejowych i posterunków ruchu, ale również poprzez budowę zupełnie nowych szlaków.

Aktualnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury przygotowują nowy program wieloletni na lata 2021 – 2027, w ramach którego planowane są projekty zakładające m.in. zarówno dobudowę dodatkowych torów szlakowych na istniejącej infrastrukturze, w takich projektach jak:

- Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto;
- Prace na ciągu E-20 na odcinku Poznań Główny – Kunowice (*granica państwa*);
- Poprawa przepustowości na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Siedlce;
- Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia;
- Prace na ciągu E-30 na odcinku Gliwice – Kędzierzyn Koźle, wraz ze stacją Gliwice;
- Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (*granica państwa*)

jak i budowę zupełnie nowych linii kolejowych, takich jak m.in.:

- Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc –Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz;
- Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol – Brześć poprzez rozbudowę stacji szerokotorowej wraz z budową nowego odcinka linii kolejowej i mostu na rzece Bug;
- Budowa północnej obwodnicy Białegostoku;
- Utworzenie kolejowego dostępu do portu morskiego w Policach;
- Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątno/Świercze);
- Budowa linii kolejowej Lubin – Polkowice – Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odc. Legnica - Lubin - Rudna Gwizdanów.

Na obecnym etapie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie posiadają wiedzy zarówno o wielkości, jak i zasadach alokacji środków finansowych dostępnych w Nowej Perspektywie Finansowej UE na lata 2021 – 2027. W związku z tym aktualnie nie jest możliwe wskazanie konkretnych inwestycji, które będą realizowane.

Rozwój infrastruktury terminali intermodalnych

Rozwój transportu intermodalnego posiada dwa zasadnicze aspekty: poprawę efektywności infrastruktury kolejowej oraz rozwój punktowej infrastruktury terminali intermodalnych.

1. Nawiązując do poprawy efektywności, realizacja projektów inwestycyjnych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w kontekście przewozów towarowych koncentruje się na zapewnieniu wydajnej i efektywnej infrastruktury, charakteryzującej się odpowiednią do zidentyfikowanych potrzeb:

- zdolnością przepustową;
- prędkością maksymalną;
- naciskami na oś,
- skrajnią ładunkową,
- długością użyteczną torów stacyjnych.

Wymienione parametry eksploatacyjne posiadają bezpośredni wpływ na zapewnianie efektywności kolejowego transportu towarowego bez względu na rodzaj pociągów realizujących przewozy (pociągi intermodalne, pozostałe pociągi towarowe).

Parametry eksploatacyjne osiągnięte w związku z realizacją inwestycji w przypadku przewozów towarowych, w szczególności w zakresie: prędkości (120 km/h), nacisków na oś (22,5t), długości użytecznej torów stacyjnych (750 m) należy zidentyfikować jako czynniki stymulujące efektywność przewozów każdym rodzajem pociągów.

Uwzględniając charakterystykę pociągów przewożących jednostki intermodalne należy wskazać, że składy te cechuje mniejsza masa brutto niż chociażby składów realizujących przewozy towarów masowych (węgiel, ruda żelaza) a więc mniejszy nacisk na oś w stosunku do dopuszczalnych maksymalnych (22.5t) uzyskiwanych w związku z pracami modernizacyjnymi na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Długość pociągów intermodalnych również nie odbiega od długości innych pociągów towarowych uruchamianych na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a więc wartość odnosząca się do długości użytecznej torów stacyjnych (750 m) jest wartością odpowiednią dla tego rodzaju przewozów.

Zwiększenie potencjału infrastruktury kolejowej nie ogranicza się do realizacji inwestycji ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. bowiem są to także działania funkcjonalne polegające na:

- podniesieniu dopuszczalnej prędkości dla pociągów towarowych do 120 km/h, które należy jednoznacznie określić jako działanie posiadające największy efekt w zakresie rozwoju segmentu przewozów intermodalnych, bowiem większa masa innych pociągów ze względu na aktualny stan taboru powoduje obniżenie dopuszczalnej maksymalnej prędkości składu (aspekty dotyczące możliwości hamowania pociągu). W dalszej perspektywie sytuacja ta może ulec zmianie ze względu na rozwój (inwestycje taborowe realizowane przez przewoźników kolejowych);
- stosowaniu ulgi cennikowej w odniesieniu do pociągów zestawionych z wagonów do przewozów intermodalnych*

2. Rozwój infrastruktury terminali intermodalnych z perspektywy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. determinują postanowienia uwzględnione w zakresie rządowych dokumentów strategicznych.

Zarówno na gruncie SOR jak i SRT formułuje się postulat w zakresie stymulacji wzrostu znaczenia transportu intermodalnego w Polsce poprzez stworzenie korzystnych warunków technicznych, prawnych, organizacyjnych, ekonomiczno-finansowych. Należy wskazać, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie zarządzają terminalami intermodalnymi a wymienione dokumenty nie formułują wprost wobec PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wskazań co do rozwoju takiej infrastruktury.

Uwzględniając dynamikę i charakter zmian dokonujących się na rynku transportowym związanych z rosnącymi potrzebami w zakresie logistyki przesyłek intermodalnych przy jednoczesnym malejącym zapotrzebowaniu w zakresie dostępu do infrastruktury dedykowanej przewozom rozproszonym w Spółce realizuje się własne działania analityczne oraz przy współpracy z innymi podmiotami ukierunkowane na rozpoznanie możliwości dostosowania infrastruktury kolejowej do zmieniających się warunków otoczenia. Dyskusja na temat odpowiedzialności w zakresie budowy i zarządzania terminalami intermodalnymi powinna być poprzedzona ustaleniami poczynionymi na podstawie efektów przedmiotowych analiz.

***Ulga intermodalna**

W związku z ciągłym rozwojem transportu intermodalnego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w oparciu o umowy zawierane z Ministerstwem Infrastruktury, udziela przewoźnikom kolejowym rzeczy, ulgi w opłacie podstawowej dla pociągów realizujących przewozy jednostek transportu intermodalnego.

Ulga w opłacie podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przewozów intermodalnych została po raz pierwszy wprowadzona w rozkładzie jazdy pociągów 2009/2010 (od 1 stycznia 2010 r.) i była uzasadniona umożliwieniem zwiększenia konkurencyjności przewozów intermodalnych.

Obecnie stosowana umowa została zawarta w dniu 21 grudnia 2018 r. na realizację programu wieloletniego pn. *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania*

infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r. Program ten zawiera również zasady stosowania ulgi intermodalnej i uwzględniania jej w rozliczeniu dotacji i obowiązuje przez okres od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2023 r.

Przewoźnik może uzyskać ulgę intermodalną w wysokości 25% opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla zrealizowanych, wyłącznie po odcinkach linii kolejowych wykazanych w załączniku nr 21 do ww. Umowy, przejazdów pociągów zestawionych jedynie z wagonów z jednostkami transportu intermodalnego lub wagonów próżnych po przewozie lub do przewozu jednostek intermodalnych.

Dane dotyczące udzielonej ulgi intermodalnej w latach 2014-2020:

Rok	Liczba przewoźników korzystających z ulgi intermodalnej [szt.]	Wielkość udzielonej ulgi intermodalnej [zł]	Praca eksploatacyjna wykonana przez pociągi z ulgą intermodalną [pockm]	Liczba pociągów z ulgą intermodalną [szt.]	Średnio w dobie liczba pociągów z ulgą intermodalną [szt.]
2014	9	21 858 371,14	6 264 223,311	26 390	72
2015	10	23 482 265,00	6 831 909,810	28 646	78
2016	13	28 301 779,81	7 999 994,794	33 282	91
2017	17	32 235 209,41	9 518 141,465	38 526	106
2018	19	37 039 706,28	11 118 508,641	46 347	127
2019	20	34 249 697,47	11 973 742,264	50 665	139
2020	23	39 473 446,46	13 182 641,429	56 836	155