



**INSTYTUT
BIZNESU**

INSTYTUCJA STWORZONA
PRZEZ PRZEDSIĘBIORCÓW
DLA PRZEDSIĘBIORCÓW

Stan i perspektywy rozwoju polskiej kolei

Warszawa, grudzień 2020



Spis treści:

1. Wstęp

2. Znaczenie i rozwój kolei na świecie

Trendy społeczne i gospodarcze w UE

Unia Europejska – sektor dostaw dla branży kolejowej

3. Koleje w Polsce: rozwój i perspektywy

Charakterystyka kolei w Polsce

Charakterystyka szynowych przewozów towarowych

Zatrudnienie w branży kolejowej – coraz trudniej o pracownika

Zatrudnienie w infrastrukturze kolejowej

Zatrudnienie w ruchu pasażerskim

Zatrudnienie w przewozach towarowych

Dostęp do infrastruktury i energia – wysokie koszty

Przewozy intermodalne

Kondycja przewoźników kolejowych do wybuchu pandemii

Przewóz ładunków – mniejszy popyt na węgiel i kruszywa

Przewozy pasażerów – większy popyt na pociągi

Wyzwania dla przewoźników

Transport towarów koleją, analiza SWOT

4. Nowe rozdział: transport kolejowy walczy z COVID-19

Przewozy towarowe w I połowie 2020 r.

Przewozy towarowe w II połowie 2020 r.

Zmiana znaczenia Chin na gospodarczej mapie świata – wpływ na rozwój kolei w Polsce

5. Inwestycje infrastrukturalne i ich finansowanie

Zagrożone inwestycje – zagrożone miejsca pracy

Strategiczne inwestycje w Polsce

Centralny Port Komunikacyjny: duży rozmach, stare założenia

TEN-T – wyższe koszty, większe opóźnienia

RailBaltica



Linia kolejowa E59 w Polsce i jej połączenie z portami w Szczecinie i Świnoujściu

Rail-2 Sea

Bursztynowy szlak towarowy – Korytarz 11

Krytyka projektów TEN-T

6. Główne programy wsparcia oraz źródła finansowania rozwoju infrastruktury kolejowej

Krajowy program kolejowy

WPIK – program nie sztyty na miarę

Fundusz kolejowy

Program pozamilitarnych przygotowań obronnych

Program utrzymaniowy

Kolej plus – trudna organizacja

Fundusz Trójmorza – pieśń przyszłości

Program inwestycji dworcowych PKP

Program modernizacji 200 przystanków kolejowych

UE: perspektywa na lata 2021 – 2027 i wielkie nadzieje

CEF – łącząc Europę

Luka w budżecie PKP PLK

7. Podsumowanie: stare problemy, nowe szanse

1. Wstęp

Jakość infrastruktury transportowej w Polsce stale się poprawia, ale dorównanie do standardów Europy Zachodniej to wieloletni proces, realizowany na wielu obszarach – od odpowiedniej gęstości sieci, przez komfort podróży dla przejazdów pasażerskich po rozbudowę połączeń towarowych i intermodalnych, będących kołem zamachowym polskiej gospodarki. Przykładowo, ze strategicznego punktu widzenia, jednym z najważniejszych celów powinno być wzmocnienie sieci transportowych na linii północ-południe. Jak wskazują ekonomiści SpotDATA, powołując się na analizy amerykańskiego think-tank AtlanticCouncil z 2015 r., integracja na linii północ-południe w Europie Środkowej jest konieczna do osiągnięcia pełnej integracji jednolitego rynku w Unii Europejskiej oraz zapewnienia Europie bezpieczeństwa energetycznego. Fundamentem dla tej analizy była teza, że sieci północ-południe w regionie są niedorozwinięte w stosunku do sieci wschód-zachód ze względu na celową politykę Związku Radzieckiego w latach 1945-1989, który chciał w ten sposób związać kraje regionu z centrum bloku sowieckiego i uniemożliwić nadmierną integrację regionalną. W efekcie, jak wyliczają analitycy SpotDATA, prędkość osiągnięta na trasach między portami północnymi i południowym jest o 10 proc. niższa w Europie Centralnej niż w Europie Zachodniej.

Ponadto, w ostatnim dziesięcioleciu kraje regionu mocno stawiały na inwestycje drogowe, a mniej na kolej. W porównaniu z Europą Zachodnią infrastruktura kolejowa w regionie jest bardzo wyraźnie niedoinwestowana. Relacja między nakładami na drogi i kolej w Europie Zachodniej w ostatnich dwóch dekadach wynosiła niemal 1:1, podczas gdy w regionie Trójmorza – 2:1. Natomiast udział kolei w transporcie towarów eksportowanych na wielu kierunkach między krajami Trójmorza jest niższy niż na istotnych kierunkach na zachodzie Europy¹. Polska nie odstaje na tym tle.

Wielkość transportu kolejowego w handlu na wybranych kierunkach w relacji do wielkości handlu między wybranymi krajami, w proc. :

Niemcy - Włochy	53,1
Niemcy-Austria	25,9
Polska-Czechy	19,3

¹„Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu, Raport specjalny”, SpotDATA na zlecenie BGK, 2019 r.

Polska Węgry	13,3
Dania-Niemcy	7,1
Polska-Rumunia	3,1
Litwa-Polska	7,1
Łotwa-Polska	0,6
Litwa-Czechy	0,5

Źródło: SpotData

Transport śródlądowy odgrywa ważną rolę w tzw. transporcie multimodalnym, czyli wykorzystującym co najmniej dwie metody transportu towarów. W strategii Unii Europejskiej dotyczącej polityki transportowej, zawartej w Białej Księdze z 2011 r., zapisany jest cel, zgodnie z którym do 2030 r. jedna trzecia drogowego transportu towarów na odległościach większych, niż 300 km powinna zostać przeniesiona na inne środki transportu, np. kolej, a do 2050 r. powinna to być ponad połowa tego typu transportu.

Polskie koleje zdają się wpisywać w ten trend (aczkolwiek nie dość szybko): W 2018 r. w transporcie intermodalnym, który rozwija się dużo szybciej niż pozostały rynek, przewieziono ponad 17 mln ton ładunków, o ponad 15 proc. więcej r/r. i zarazem o 143 proc. więcej niż w 2008 r. Z drugiej strony, udział przewozów intermodalnych w Polsce stanowi obecnie ok. 10 proc. wszystkich przewozów, podczas gdy w rozwiniętych krajach zachodnich wskaźnik ten sięga 50 – 60 proc.

Obecnie polski transport kolejowy traci na znaczeniu ze względu na rosnące koszty podróży, wynikające z utrzymania i renowacji linii kolejowych oraz przestarzałego taboru. W efekcie udział kolei w przewozie towarów systematycznie maleje: z 15,7 proc. w 2005 r. do 10,5 proc. 2019 r. Nadal jednak koleje odgrywają istotną rolę przy transporcie ładunków masowych (węgiel kamienny, produkty ropopochodne, chemikalia, kruszywa), choć trudno przewoźnikom szynowym konkurować z transportem samochodowym, zwłaszcza pod względem dostawy door-to-door.

Lepsza sytuacja panuje w przewozie pasażerskim: sieci kolejowe w ubiegłym roku zdominowały rynek przewozów, zyskując tym samym przewagę nawet nad transportem samochodowym.



Zainteresowanie tym środkiem transportu wśród pasażerów rośnie w większości województw. Mimo to eksperci UTK wskazują na problem ograniczonego dostępu do kolei oraz kłopoty z nie zawsze zadowalającym funkcjonowaniem połączeń. Kolej dostępna jest w każdym mieście wojewódzkim w Polsce, jednak do wielu miejscowości o dużym znaczeniu dla regionu, nie ma możliwości dojazdu pociągiem, lub dostęp do kolei jest ograniczony.

Przed koleją stoją więc duże wyzwania nie tylko w postaci umiejętnego dopasowania oferty, ale również na poziomie polityki, pozyskania finansowania, rozwoju infrastruktury oraz technologii.

Potężnym sprawdzianem stają się nowe realia, wywołane wpływem epidemii COVID-19 na gospodarkę. W dobie dekonunktury inwestycje infrastrukturalne są stanie pobudzić krwioobieg gospodarczy i zapobiec wzrostom bezrobocia. Obecnie jest to o tyle istotne, że z jednej strony przed Polską stoją gigantyczne inwestycje, jak rozwijanie strategicznej sieci TEN-T, w które wpisane są takie projekty szynowe jak RailBaltica, linia kolejowa E59 czy Rail-2 Sea jak i ambitne przedsięwzięcie w postaci Centrum Portu Lotniczego, w sumie inwestycje zawarte w strategii PKP PLK szacowane są na 300 mld zł. Same gotowe, leżące „na półce” projekty są warte 40 mld zł.

Z drugiej strony, stoimy przed historycznie największym źródłem finansowania inwestycji infrastrukturalnych w kolejnej perspektywie unijnej 2021 – 2027, zwłaszcza po dodatkowym uruchomieniu Funduszu Odbudowy. Jednak, po pierwsze, obecne polityczne awantury Polski i Węgier z Brukselą mogą skończyć się wyłączeniem naszego państwa z podziału w tym torcie. Po drugie, jeśli do tego nie dojdzie i otrzymamy szacowane 776 mld zł, warto mieć na uwadze, że prawdopodobnie stoimy przed ostatnim momentem do przeprowadzenia dużych zmian w infrastrukturze kolejowej przy wsparciu finansowania zewnętrznego. Tymczasem wiele projektów było i jest zamrażanych przez przesunięcia terminów ogłoszenia i rozstrzygnięcia przetargów, niedostosowanie skali i czasu realizacji inwestycji do realiów czy rosnące koszty pracy. W poprzednich latach inwestycje kolejowe z reguły nie były realizowane zgodnie z przyjętym harmonogramem – dla przykładu budowa sieci RailBaltica, wstępnie szacowana na 4,7 mld euro, według informacji na dziś, kosztować będzie 7 mld euro (ponad 50 proc. wzrost kosztów), a jej termin realizacji przesunęła się o 3 lata. Natomiast z kontroli nad realizacją Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych wynika, że w znacznej części badań inwestycyjnych występowały niedobory kadrowe, które w ocenie NIK mogły przyczynić się do nieterminowej realizacji zadań inwestora. Jeśli branży nie uda się utrzymać dotychczasowych stanowisk pracy, luki kadrowe będą jeszcze większe, zagrażając harmonogramom planowanych przedsięwzięć. W obecnej sytuacji skala opóźnień tego projektu, jak i wielu innych może więc okazać się jeszcze większa.

Dalszy los inwestycji infrastrukturalnych i stopień wykorzystania wsparcia zewnętrznego zależy m.in. od szybkości rozstrzyganych przetargów i tempa realizacji procedur z nimi związanych oraz wsparcia bankowego dla zapewnienia finansowania działalności.

Brak nowych zleceń i przetargów w obszarze infrastruktury transportowej, w tym i kolejowej może mieć znaczny negatywny wpływ na rynek pracy w wielu sektorach, zmuszając pracodawców do redukcji zatrudnienia i obniżki wynagrodzeń.

2. ZNACZENIE I ROZWÓJ KOLEI NA ŚWIECIE

Sieci kolejowe obsługują 8 proc. ruchu pasażerskiego, 7 proc. transportu towarowego na świecie. W ruchu pasażerskim pociągi dużych prędkości stanowią wysokiej jakości substytut lotów międzykontynentalnych na krótkich dystansach. W miastach metro i tzw. lekka kolej oferują niedrogie oraz szybkie alternatywy dla transportu drogowego, zmniejszające zatłoczenie i emisję dwutlenku węgla (CO₂), wpływając tym samym pozytywnie na poziom lokalnego zanieczyszczenia powietrza.

Europejskie miasta o największej liczbie podróży w systemach lekkiej kolei miejskiej

Miasto	liczba podróży (w mln, w ciągu roku)
Budapeszt	396
Wiedeń	363
Bukareszt	322
Praga	317
St. Petersburg	312
Warszawa	264
Moskwa	252
Kolonia	210
Zurych	205
Zagrzeb	204

Źródło: IEA na podstawie UITP

W Europie w ostatniej dekadzie najszybszy rozwój ruchu pasażerskiego, liczony w mln pasażerokilometrów² odnotowały: Estonia i Słowacja (po 67 proc.) oraz Czechy (58 proc.).

² Stosowana w transporcie publicznym i regularnym jednostka miary pracy przewozowej wykonanej przez środki transportu pasażerskiego w określonym czasie (np. doby, miesiąca, roku, wybranego kursu itp.)



Niekwestionowanymi liderami pod względem skali ruchu pozostają Niemcy rejestrując ponad 98 mld pasażerokilometrów w 2018 r. i jednocześnie wzrost o 21 proc. wobec 2009 r. Na drugim miejscu plasuje się Francja (93,4 mld pasażerokilometrów, 5 proc. wzrost w okresie 2018 – 2009) a trzecie miejsce zajmuje Wielka Brytania, z prawie 70 mld pasażerokilometrów (32 proc. wzrostu). Natomiast Polska w tym okresie zanotowała 15 proc. wzrostu do poziomu prawie 20,1 mld w 2018 r.

Jednocześnie koleje generują tylko 2 proc. energii wykorzystywanej w sektorze transportu oraz odpowiadają za ok. 0,3 proc. bezpośrednich emisji CO₂. Mają również udział na poziomie 0,3 proc. w emisji PM_{2,5}. Gdyby wszystkie usługi obecnie wykonywane przez koleje były realizowane przez pojazdy drogowe – samochody i ciężarówki, światowe zużycie ropy naftowej związane z transportem byłoby o być wyższe o 8 milionów baryłek dziennie, czyli o 15 proc.

Większość dzisiejszych sieci kolejowych znajduje się w Indiach, Chińskiej Republice Ludowej, Japonii, Europie, Ameryce Północnej oraz Rosji. Sieci metra i kolei lekkiej działają większości największych miast świata. W tych regionach i krajach konwencjonalna kolej odpowiada za ok. 90 proc. światowych przewozów pasażerskich, z 39 proc. udziałem Indii, 27 proc. udziałem Chin, 27 proc. udziałem Japonii i 9 proc. udziałem UE. Globalnie, około trzy czwarte konwencjonalnych kolei pasażerskich wykorzystuje energię elektryczną, a pozostałe opierają się na oleju napędowym, w tym zarówno szybka, jak i miejska kolej są w całości zasilane energią elektryczną. Za największy ruch towarowy odpowiadają Chiny oraz USA (po 25 proc. globalnych przewozów) oraz Rosja (20 proc. globalnych przewozów).

O przyszłości kolei zadecyduje sposób, w jaki zareaguje ona zarówno na rosnące zapotrzebowanie na transport, jak i na rosnącą presję ze strony konkurencyjnych środków transportu. Rosnąca liczba społeczeństwa, coraz wyższe dochody, silniejszy popyt ze strony wschodzących gospodarek generują duże zapotrzebowanie na mobilność – tu jednak kolej często przegrywa z przejazdami samochodowymi i podróżami lotniczymi pod względem szybkości i elastyczności.

Rosnące dochody również napędza wzrost popytu na przewozy towarowe, a sieci kolejowe umożliwiają przewozy towarów o dużej przepustowości na bardzo duże odległości, udostępniając tym samym handel zasobami.

Obecnie jednak, biorąc pod uwagę szybki rozwój rynku e-commerce (15 – 20 proc. w skali globalnej r/r.), którego wartość w 2020 r. ma przekroczyć 2 biliony USD, rośnie zapotrzebowanie na szybką dostawę towarów o wyższej wartości i lżejszych, zwykle do 2 kg, co stawia na pierwszym miejscu transport drogowy, zwłaszcza w Polsce, w której handel



online na razie ogranicza się głównie do wewnętrznego rynku – Raport Gemius szacuje, że tylko 30 proc. internautów robi zakupy w sklepach zagranicznych. Warto jednak zwrócić uwagę, że odsetek osób biorących udział w transakcjach cross-border w Polsce stale rośnie – w 2019 r. oscylował na poziomie 26 proc. Stąd na rosnącym globalnym rynku e-commerce, zdominowanym przez marketplace'y, takie jak Alibaba, Amazon czy eBay korzystają również przewoźnicy kolejowi, zwłaszcza dokonujący strategicznych inwestycji w infrastrukturę kolejową oraz innowacje technologiczne.

W podstawowym scenariuszu Międzynarodowej Agencji Energetycznej (IEA), roczne, globalne inwestycje w infrastrukturę kolejową do 2050 r. wzrosną do 315 mld USD, przy czym tempo budowy infrastruktury jest najszybsze w kolei miejskiej, której ruch pasażerski do 2050 r. wzrośnie prawie trzykrotnie, najbardziej w Indiach i Azji Południowo-Wschodniej (ponad siedmiokrotny wzrost). Natomiast w UE przewiduje się wzrost o 45 proc. w ciągu trzech kolejnych dekad. Scenariusz podstawowy przewiduje również silny wzrost aktywności sieci dużych prędkości, zwłaszcza w ciągu najbliższej dekady – o 66 proc. w UE.

Jak jednak zwracają uwagę autorzy raportu IEA, mimo tak dynamicznego wzrostu, kolej raczej nie zwiększy obecnego udziału w aktywności wobec podróży samochodami osobowymi i pasażerskimi podróżami lotniczymi do 2050 r., jedynie go utrzyma.

Aktywność globalnego transportu towarowego we wszystkich kategoriach prawie się potroi w 2050 r. w porównaniu z poziomem z 2017 r.

Silny wzrost działalności kolejowej w scenariuszu bazowym zwiększa zapotrzebowanie na energię kolejową: do 2050 r. zużycie energii elektrycznej przez kolej sięgnie prawie 700 TWh. Do 2050 r. 97 proc. pasażerskich przewozów kolejowych i dwie trzecie ładunków odbywać się w zelektryfikowanych kolejach.

Natomiast w scenariuszu „High Rail”, opartym na trzech filarach: minimalizacji kosztów na pasażerokilometr lub tonokilometr, zapewnieniu maksymalnego wykorzystania sieci kolejowej oraz usuwaniu barier technicznych i integracji usług kolejowych, do 2050 r. globalna aktywność pasażerów będzie o 60 proc. wyższa niż w scenariuszu bazowym, a działalność przewozowa większa o 14 proc.

Średnie roczne inwestycje, według scenariusza „High Rail”, w pociągi i infrastrukturę kolejową łącznie wyniosą 770 mld USD. Największą wartość wygenerują inwestycje w infrastrukturę kolej miejską (prawie 190 mld USD) i kolej dużych prędkości (70 mld USD). W wyniku tych inwestycji, w 2050 r. wydatki na paliwo spadną o ok. 450 mld USD w stosunku do bazowego scenariusza.

Zalety i wady kolei

Zalety	Wady
Kolej ze względu na dużą ładowność pozwala przewozić ładunki o dużej masie na znaczne odległości. Koszty przewozu maleją wraz ze wzrostem odległości. Dodatkowo mogą one być przeładowywane do innych środków transportu (statki, samochody).	Przewożone ładunki wymagają przeładunku, gdyż linie kolejowe są budowane z mniejszą gęstością niż drogi oraz ze względu na różny rozstaw torów.
Gdy kolei jest zelektryfikowana, nie generuje zanieczyszczeń środowiska.	Budowa infrastruktury kolejowej jest bardziej skomplikowana i nierzadko kosztowniejsza niż drogowej, zwłaszcza tam, gdzie trzeba zbudować mosty czy tunele.
W erze szybkiej urbanizacji systemy kolei miejskiej mogą stanowić niezawodną, niedrogą, atrakcyjną i szybką alternatywę dla transportu drogowego: metro i kolej lekka może zmniejszyć zatłoczenie, zwiększyć przepustowość na najbardziej ruchliwych korytarzach oraz zmniejszyć lokalne emisje zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych. Dzięki skoordynowanemu planowaniu miejskie systemy kolei zwiększają atrakcyjność dzielnic o dużej gęstości zaludnienia, ich ogólną wydajność gospodarczą, równość, bezpieczeństwo, odporność i witalność metropolii.	Czas przewozu jest dłuższy niż w pozostałych rodzajach transportu, obecnie dla kolei w Polsce wynosi ok. 23 km/h
Szybka, komfortowa kolej może zapewnić atrakcyjną, niskoemisyjną alternatywę w stosunku do lotów pasażerskich, w połączeniach interkontynentalnych.	



TRENDY SPOŁECZNE I GOSPODARCZE W UE

Globalna populacja miejska szybko rośnie – przewiduje się, że ok. 70 proc. populacji mieszkać w miastach do 2050 r. w porównaniu z 51 proc. w 2010 r. Szybka urbanizacja wywiera presję na systemy transportowe w tym i konieczność modernizacji sieci kolejowej.

Jednocześnie trendowi urbanizacyjnemu towarzyszy starzenie się populacji: W UE-28 udział osób w wieku 65 lat i więcej wzrósł z 15,8 proc. w 2001 r. do 19,7 proc. w 2018 r. (czyli o 3,9 pkt. proc.), a w Polsce odpowiednio z 12,4 proc. do 17,1 proc. (o 4,7 pkt. proc.). W 2050 r. osoby w wieku 65 lat i więcej będą stanowiły już 28,5 proc. obywateli UE. Trendy demograficzne nasilą zapotrzebowanie na komfortowy, bezpieczny i niezawodny transport. Stwarza to duże pole do konkurencji między koleją miejską a autonomicznymi samochodami.

Zmiany w globalnym popycie na produkty kolejowe wiązać się będą ze wzrostem gospodarczym na rynkach wschodzących, w szczególności w krajach Ameryki Łacińskiej, w Afryce i na Bliskim Wschodzie. Wskazują na to wysokie wskaźniki wzrostu populacji, postępująca urbanizacja i rosnące dochody średniej klasy. Znaczące programy wsparcia w wielu rozwijających się regionach sygnalizują dynamiczny wzrost rynku produktów kolejowych i technologicznych.

Towarowy i pasażerski transport kolejowy odgrywają kluczową rolę w ograniczaniu emisji z transportu – koleje stanowią bowiem zaledwie 1,7 proc. całkowitego zużycia energii w UE w transporcie. Jak prezentują unijne badania, np. kolej miejska o dużej przepustowości wymaga średnio mniej niż 10 proc. energii potrzebnej na przejechany kilometr w porównaniu z samochodami osobowymi. Niski ślad środowiskowy w porównaniu z innymi rodzajami transportu jest atutem w kontekście globalnych wysiłków na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

Przemysł 4.0, rozwój technologii pozwala branży usług transportowych osiągać konkurencyjne przewagi: Automatyzacja, robotyzacja, e-machine learning, Big Data i cyfrowa transformacja łańcucha dostaw przekształcają procesy produkcyjne, umożliwiając masowe dostosowywanie do zmieniających potrzeb, zwiększają szybkość i wpływają na jakość produkcji. Stąd podmioty z sektora RSI w swych strategiach biznesowych zaczynają koncentrować się na zwiększeniu inwestycji w badania i rozwój (B + R), a nawet rozpoczynają wspólne badania za pośrednictwem cyfrowych platform i klastrów.



UNIA EUROPESKA – SEKTOR DOSTAW DLA BRANŻY KOLEJOWEJ

Jedną z kluczowych branż w UE jest kolejowy sektor dostaw (RSI), którego roczne obroty są szacowane na poziomie 50 mld euro, notując od 2011 r. nieustanny wzrost, o ok. 11 proc .

Sektory RSI z największą dynamiką wzrostu od 2011 r.:

- Produkcja lokomotywy i taboru (+ 15 proc.)
- Technologia sygnalizacji i elektryfikacji (+ 2 proc.)
- Infrastruktura kolejowa (+ 0,3 proc.)

Źródło: Komisja Europejska

Unijna branża RSI pozostaje również światowym liderem, mimo rosnącej konkurencji. Grupa ekspertów ds. konkurencyjności przemysłu zaopatrzenia kolei w UE zidentyfikowała 10 obszarów, istotnych dla utrzymania pozycji światowego lidera dla sektora dostaw kolejowych. Są to:

- Cyfryzacja
- Innowacja
- Umiejętności i szkolenie
- Rynek wewnętrzny
- Standaryzacja
- Rynek zamówień publicznych w UE
- Mechanizmy wsparcia UE
- Dostęp do rynków / finansowania dla MŚP
- Dostęp do międzynarodowego rynku zamówień
- Prawa własności intelektualnej

3. Koleje w Polsce: ROZWÓJ I PERSPEKTYWY

CHARAKTERYSTYKA KOLEI W POLSCE

Długość polskiej sieci kolejowych (bez wąskotorowych) przekracza 19,2 tys. km, w tym ok. 11,9 tys. km jest zelektryfikowanych. Tabor kolejowy na koniec 2018 r. liczył 1,7 tys. lokomotyw elektrycznych oraz 2,5 tys. lokomotyw spalinowych.

Intensywność wykorzystania sieci kolejowej może się różnić między regionami w danym kraju. W większości państw sieci kolejowe są intensywniej wykorzystywane w ruchu pasażerskim, a mniej w towarowym, z wyjątkiem trzech krajów nadbałtyckich – Litwy, Łotwy i Estonii. Intensywność użycia infrastruktury dla przewozu ładunków jest najwyższa w Słowenii, Austrii oraz Niemczech, co może odzwierciedlać poziom transgranicznego ruchu towarowego w tych krajach³.

Długość linii kolejowych w Polsce

	Długość linii w km	na 100 km kwadratowych	Długość linii zelektryfikowanych
2017	19 209	6,1	11854
2018	19 235	6,2	11894

Źródło: GUS

Tabor kolejowy w Polsce

Typ	Ilość
Lokomotywy elektryczne	1738
Lokomotywy spalinowe	2149
Elektryczne zespoły trakcyjne	1245
Spalinowe zespoły trakcyjne	163

Źródło: GUS, stan na koniec 2018 r.

³ Analiza „Przewozy intermodalne podbijają rynek transportu kolejowego towarów”, Bank PKO BP, styczeń 2020

W 2018 r. wskaźnik wykorzystania w przewozach pasażerskich⁴ dla Polski kształtował się na poziomie 8,1 podróży na rok. A więc statystyczny obywatel, niezależnie od wieku, średnio osiem razy jechał pociągiem.

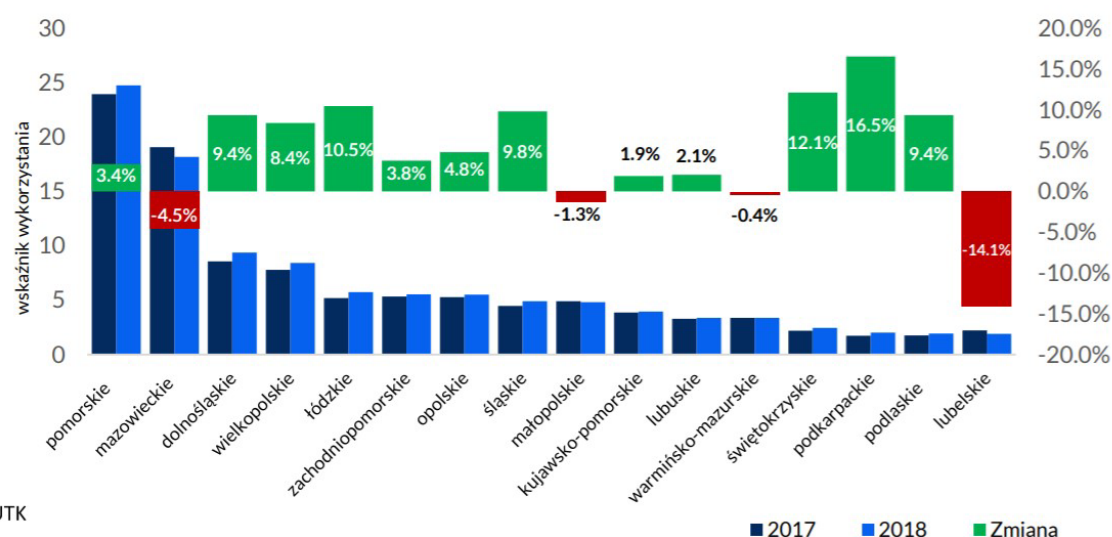
Najwyższy poziom wskaźnika wykorzystania kolei, przekraczający średnią dla Polski odnotowano w województwach:

- pomorskim (24,8),
- mazowieckim (18,2),
- dolnośląskim (9,4),
- wielkopolskim (8,4).

Źródło: „Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa”, UTK, 2019

Najniższy poziom wskaźnika odnotowywany jest od lat w województwach: podlaskim, lubelskim i podkarpackim – oscylując w granicach dwóch przejazdów koleją na jednego mieszkańca. Odpowiada za to wiele czynników, takich jak jakość infrastruktury czy dostępność połączeń kolejowych oraz mniejsza gęstość zaludnienia.

Wskaźnik wykorzystania kolei pasażerskich i dynamika zmian 2018/2017



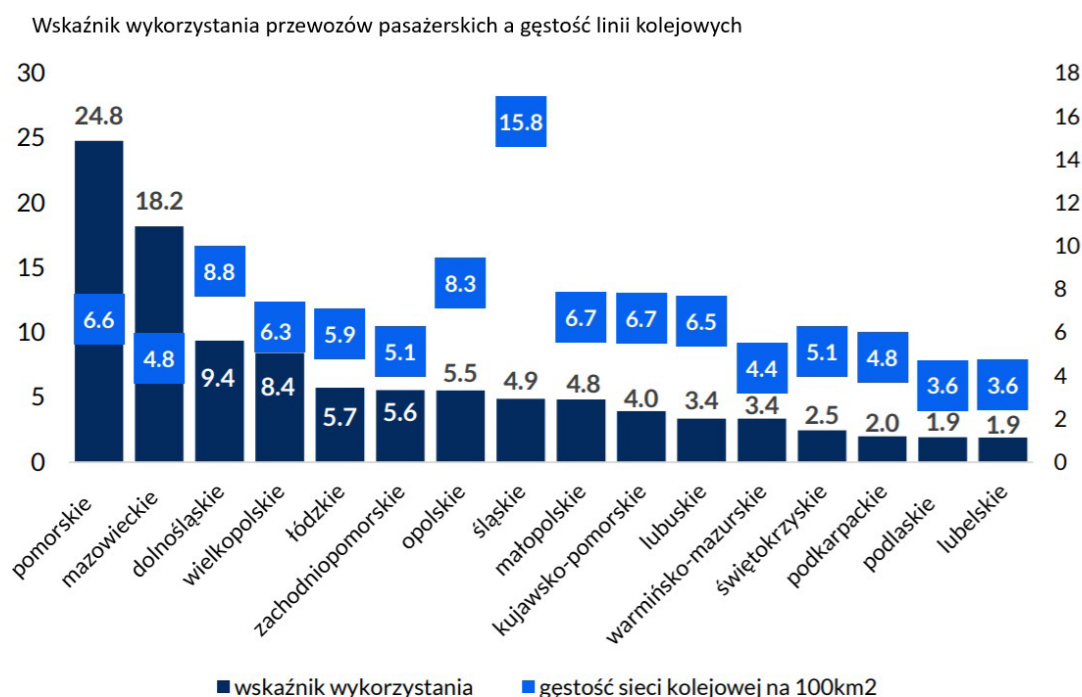
Źródło: UTK

⁴ Iloraz liczby podróży pociągami pasażerskimi (podawanych w statystykach jako liczba pasażerów) oraz liczby mieszkańców danego obszaru.

Jak podaje Urząd Transportu Kolejowego (UTK), średnia gęstość sieci kolejowej dla Polski wynosi 6,2 km/100 km kw., przy czym większa gęstość linii kolejowych nie przekłada się wprost na wysoki poziom wykorzystania kolei. Dwa województwa – pomorskie i mazowieckie – charakteryzują się o wiele wyższym niż pozostałe regiony wskaźnikiem wykorzystania kolei (na poziomie 24,8 i 18,2) przy gęstości sieci kolejowej odpowiednio: 6,6 i 4,8 km/100 km kw. To efekt m.in. dobrze rozwiniętej sieci wewnątrz i wokół obu aglomeracji. Linie kolejowe są modernizowane, a dodatkowo oba regiony posiadają niezależne fragmenty infrastruktury liniowej, tj. Pomorską Kolej Metropolitalną oraz Warszawską Kolej Dojazdową.

Największa gęstość linii kolejowych (aż 15,8 km linii na 100 km kw.) charakteryzuje województwo śląskie. Jednak poziom wykorzystania kolei w tym regionie to niecałe 5 przejazdów na jednego mieszkańca, czyli o trzy przejazdy mniej niż średnia ogólnopolska.

Województwa z najniższymi wskaźnikami gęstości mają również najniższy wskaźnik wykorzystania. Są to województwa: podlaskie i lubelskie, w których odnotowano tylko 2 przejazdy na przeciętnego mieszkańca w ciągu roku, przy gęstości linii 3,6 km na 100 km kw. – podaje UTK.



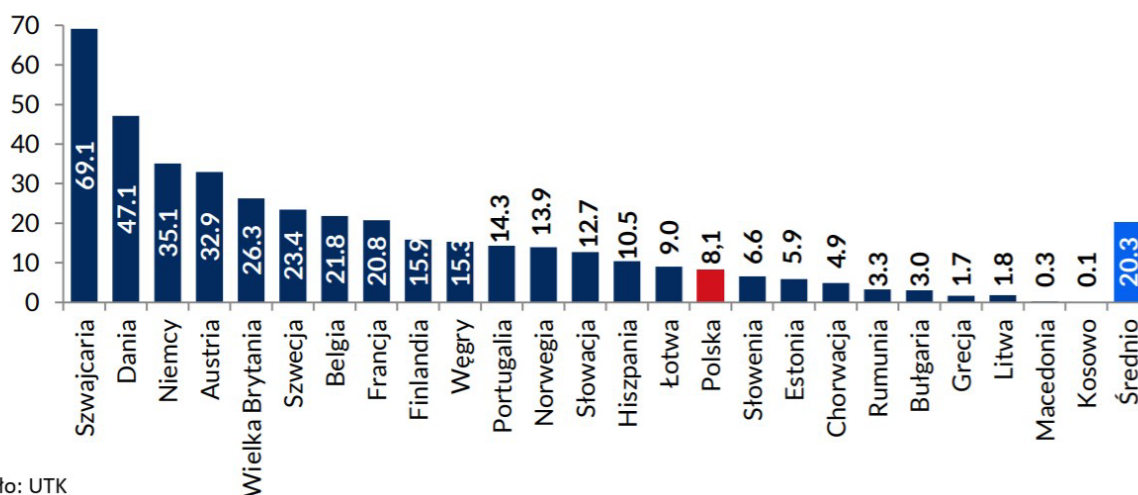
Źródło: UTK

Choć zainteresowanie koleją jako środkiem transportu rośnie w większości województw, eksperci UTK wskazują na problem ograniczonego dostępu do kolei oraz kłopoty z nie zawsze zadowalającym funkcjonowaniem połączeń. *Kolej dostępna jest w każdym mieście wojewódzkim w Polsce, jednak do wielu miejscowości, których znaczenie dla regionu jest znaczne, nie ma możliwości dojazdu pociągami lub dostęp do kolei jest ograniczony. Tak jest m.in. w przypadku Piekar Śląskich, Siemianowic Śląskich, Bełchatowa, Bielawy, Lubina, Łomży, Mielca czy Sandomierza⁵.*

Średni wskaźnik liczby podróży w Polsce w znaczącym stopniu różni się od średniej europejskiej. Podczas gdy długość linii kolejowych jest jedną z najwyższych w Europie, przeciętny mieszkaniec Polski korzystał w 2018 r. z kolei 8 razy przy średniej europejskiej, która wyniosła 20 podróży.

Istotną rolę w europejskich wynikach pasażerskich odgrywają też przewozy realizowane kolejami dużych prędkości. Kolej jest szczególnie wykorzystywana w krajach, w których uruchamiana jest duża liczba pociągów pasażerskich, m.in. w Szwajcarii, Danii czy Wielkiej Brytanii. Średnio w UE na 1 km linii kolejowej uruchomiono 44 pociągi. Najwyższy wskaźnik liczby podróży notuje Szwajcaria, gdzie na jednego mieszkańca przypada 69 podróży w ciągu roku.

Wskaźnik wykorzystania kolei pasażerskich w Polsce na tle krajów europejskich.



źródło: UTK

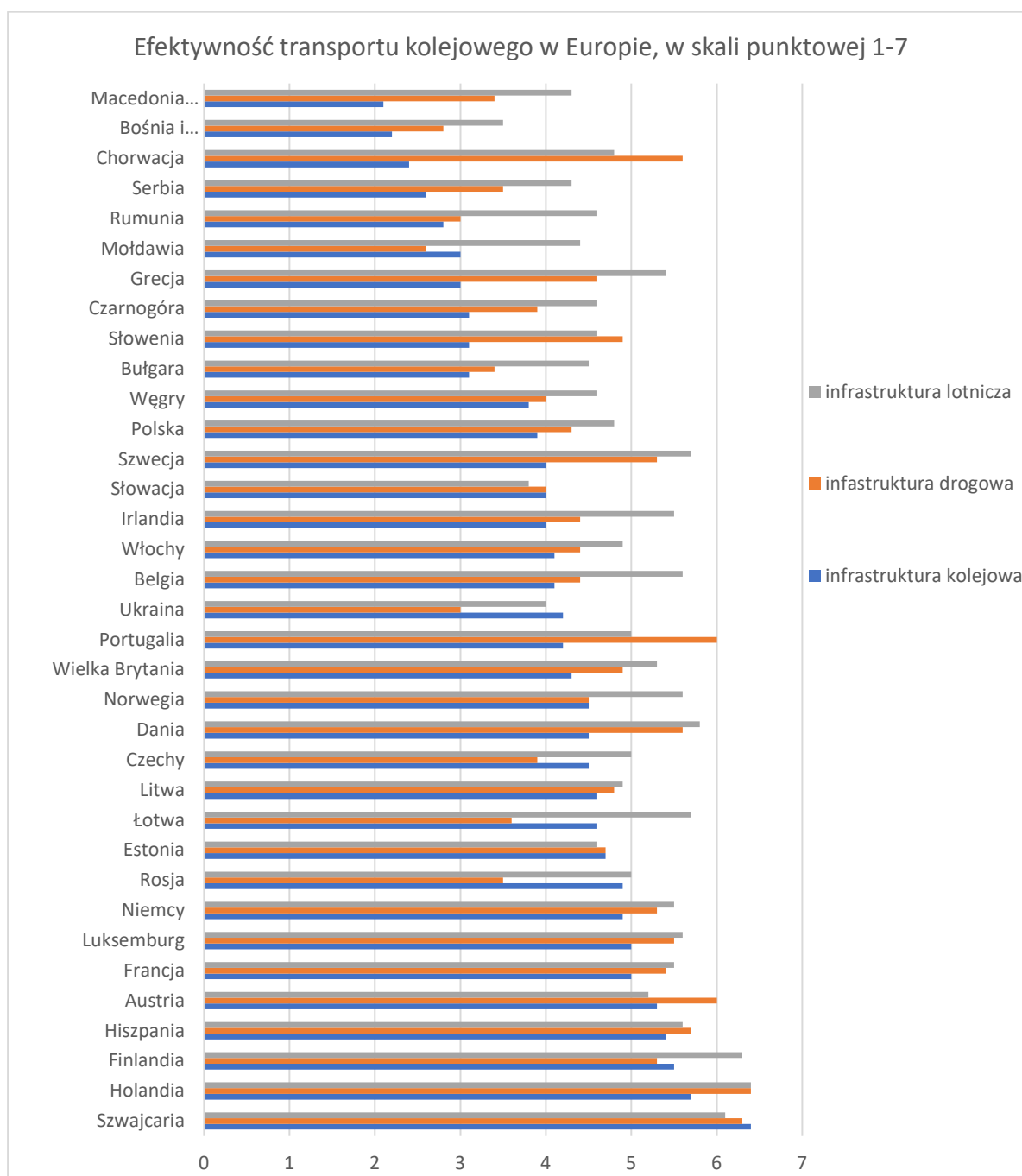
⁵ „Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa”, UTK, 2019, dane na podstawie dokumentu „Raport o stanie polskich miast, Transport i mobilność miejska”, Instytut Rozwoju Miast i Regionów Warszawa 2019 r.



**INSTYTUT
BIZNESU**

INSTYTUCJA STWORZONA
PRZEZ PRZEDSIĘBIORCÓW
DLA PRZEDSIĘBIORCÓW

Polska infrastruktura kolejowa jest oceniana na dość niskim poziomie spośród innych krajów Unii Europejskiej, znacznie gorzej niż drogowa czy lotnicza. W skali siedmiopunktowej, w zestawieniu The Global Competitiveness Report 2019 otrzymała 3,9 punktów, osiągając wynik gorszy niż Litwa (4,5 pkt), Czechy (4,5 pkt) czy Słowacja (4 pkt). W znacznej mierze za ten stan odpowiada słaba infrastruktura, która z drugiej strony ulega sukcesywnej korekcie, zmniejszając różnicę wobec bardziej rozwiniętych gospodarek, jak Włochy (4,1 pkt), Wielka Brytania (4,3 pkt), Dania (4,5 pkt) czy Niemcy (4,9 pkt). Warto dodać, że w tym zestawieniu, najwyższą punktację otrzymuje, w Europie, Szwajcaria (6,4 pkt.)



Źródło: opracowanie własne na podstawie The Global Competitiveness Report 2019

CHARAKTERYSTYKA SZYNOWYCH PRZEWOZÓW TOWAROWYCH

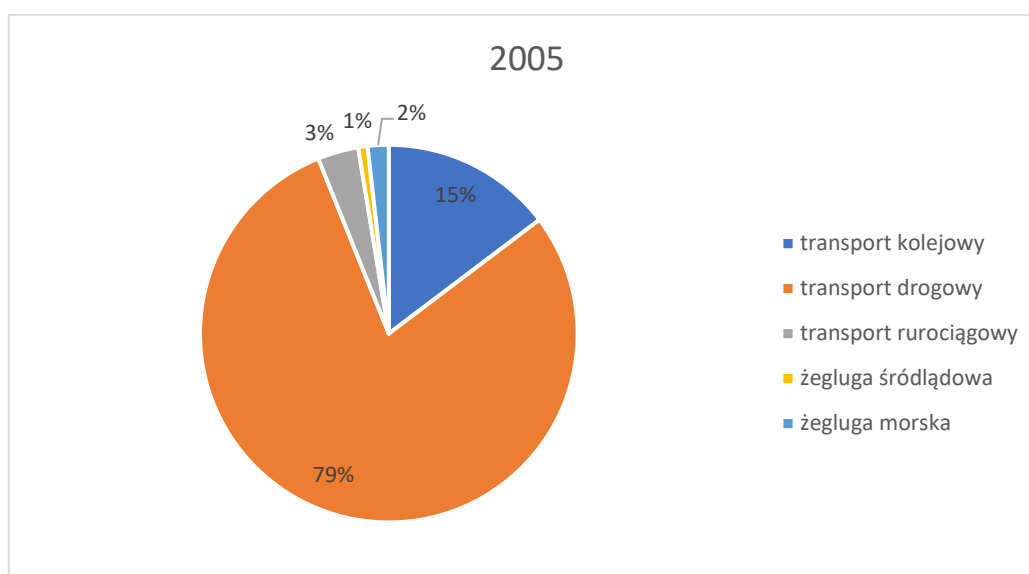
Źródła popytu na usługi transportowe:

- Zapotrzebowanie krajowej gospodarki, uzależnione od jej dynamiki, rozwoju wszelkiego rodzaju relacji międzygałęziowych oraz handlu na rynku wewnętrznym;
- Zapotrzebowanie związane z obsługą eksportu i importu, uzależnione od dynamiki handlu zagranicznego oraz od stopnia integracji gospodarki krajowej z gospodarkami innych krajów europejskich.

źródło: PKO BP

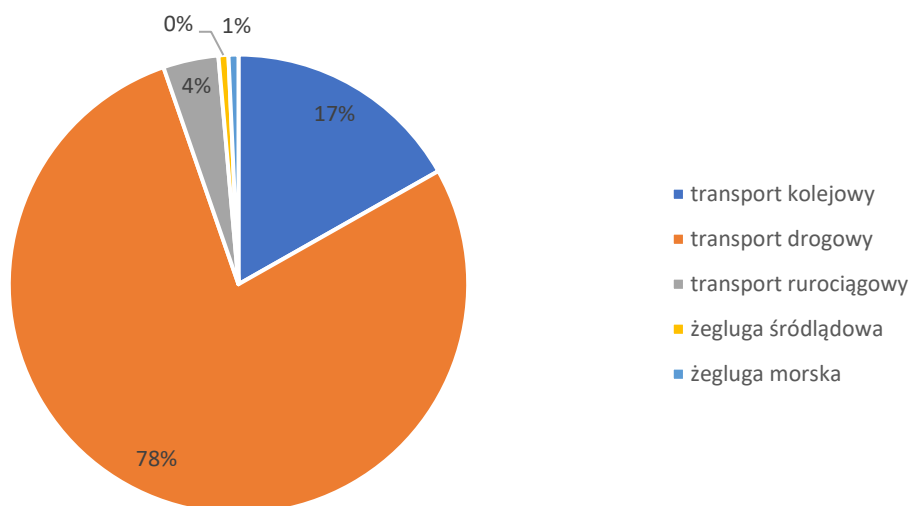
Mimo wzrostu przewożonych towarów, udział kolei w przewozie towarów systematycznie maleje. W 2019 r. stanowił 10,5 proc., podczas gdy transport drogowy (notujący dynamiczny rozwój) wyniósł 86,5 proc. Dla porównania w 2005 r. udział kolei w przewozach dóbr wynosił 14,7 proc., a przewozy drogowe zajmowały 79,2 proc. ogółu.

Udział środków transportu w przewozach ładunków, w proc.

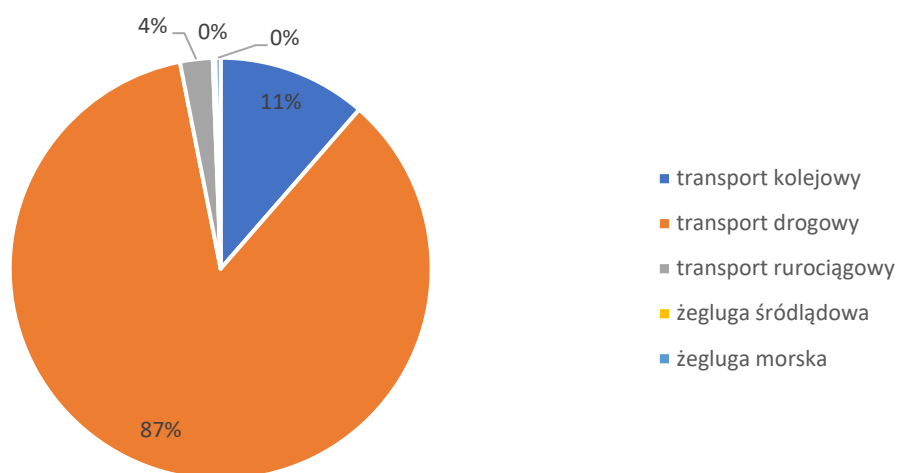


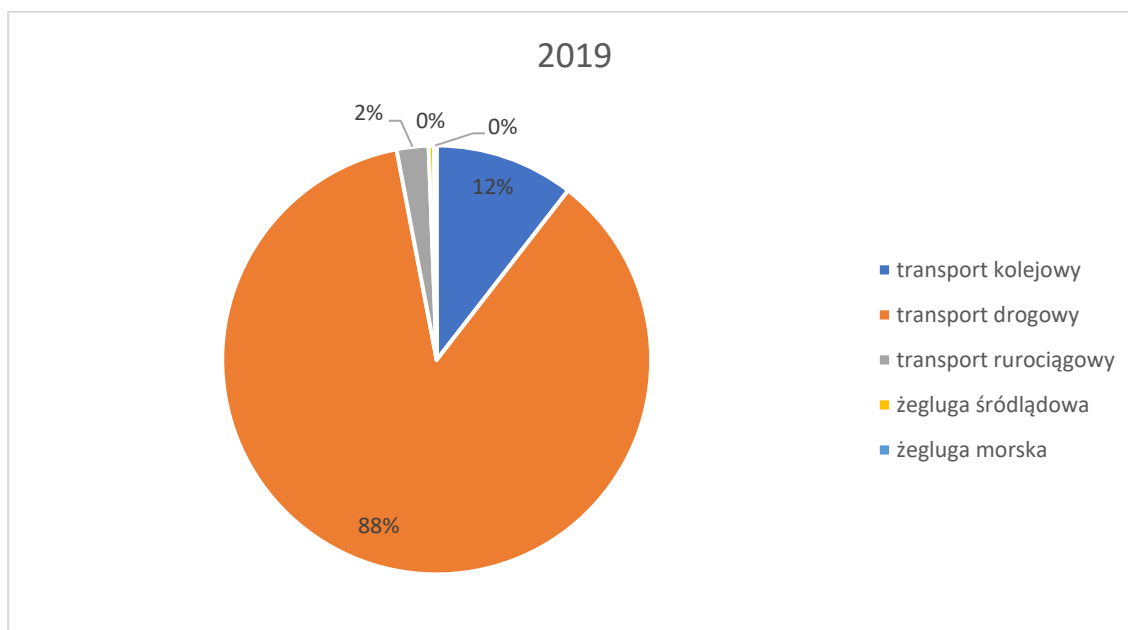


2010



2018





Źródło: opracowanie własne wg danych GUS

Obecnie największy udział w kolejowym przewozie towarów, pod względem przewożonej masy mają następujące grupy towarowe: metale i inne produkty górnictwa i kopalnictwa, węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny, oraz koks i produkty rafinacji ropy naftowej. Jednak analizując dynamikę przewozu towarów na przestrzeni ostatnich lat, można zaobserwować wyraźny wzrost przewozów w grupach: rudy metali i wyroby górnictwa i kopalnictwa, natomiast wyraźny spadek notują przewozy węgla kamiennego oraz produkty rafinacji ropy naftowej.

Według UTK, w 2019 r. przewieziono 91 mln ton węgla, ropy naftowej i gazu ziemnego. Udział tej grupy wyniósł 38 proc. i zmniejszył się o 0,6 punktu procentowego w stosunku do 2018 r. Na drugim miejscu znalazła się grupa rudy metali, produkty górnictwa i kopalnictwa – ponad 64 mln ton, z udziałem 27 proc. (spadek udziału o 0,9 p.p.). Grupa ta obejmuje kruszywa, których przewieziono 10 mln ton, co oznacza spadek o 16 proc. Kolejna grupa to koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowe – blisko 28 mln ton, udział na poziomie blisko 12 proc. (wzrost udziału o 0,5 p. p.)

Na malejący udział kolei w transporcie towarów, wpływ ma, podobnie jak w przypadku przewozów pasażerskich, słaby stan infrastruktury prowadzący w konsekwencji do osiągnięcia niskich prędkości pociągów towarowych, obniżając tym samym konkurencyjność kolei. Średnia prędkość przewozów towarowych w Polsce w 2018 r. wyniosła 21,5 km/h, spadając o 14 proc. wobec wcześniejszego roku. Również w przewozach intermodalnych średnia prędkość spada nieprzerwanie od 2015 i na koniec 2018 wyniosła 28,6 km/h.

Jednocześnie koleje transportujące towary w Polsce charakteryzują się wysokim odsetkiem opóźnień, który w ubiegłym roku, wobec pociągów opóźnionych (ponad 15 min 59 sekund) przekraczał, średnio, 58 proc., przy czym w IV kw. 2019 był najwyższy, dochodząc do 58,4 proc. W tym ponad 74 proc. pociągów opóźniało się co najmniej o 120 min, a w ostatnim kwartale 2019 r. średni czas opóźnień przekraczał 10 godzin.

Punktualność pociągów towarowych w 2019 r.

	Punktualność pociągów towarowych*	pociągi opóźnione od 120 min w liczbie pociągów opóźnionych
I kwartał	41,14 %	74,6 %
II kwartał	42,39 %	74,07 %
III kwartał	42,22 %	74,6 %
IV kwartał	40,72 %	74,7 %

Źródło: UTK *przy opóźnieniach pow. 15 min 59 sekund

Średnia prędkość przewozów towarowych

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
przewozy towarowe ogółem	23,9	23	23,1	24,9	25,1	21,5
przewozy intermodalne	32	33,6	31,8	31,3	29,9	28,6

Źródło: UTK

ZATRUDNIENIE W BRANŻY KOLEJOWEJ – CORAZ TRUDNIEJ O PRACOWNIKA

Struktura wiekowa zatrudnienia w transporcie kolejowym towarów charakteryzuje się znaczącym udziałem osób powyżej 50 roku życia (43 proc.) – przejście tych osób na emeryturę, negatywnie odbije się na kadrach w branży, a co za tym idzie – organizacją pracy poszczególnych firm. Ponadto u przewoźników towarowych bardzo niski udział stanowią pracownicy poniżej 30 roku życia (9 proc.). Jest on ponad dwukrotnie mniejszy niż u przewoźników pasażerskich. Taka sytuacja jest pośrednią konsekwencją restrukturyzacji zatrudnienia w branży przewozów towarowych w latach 2010-2017, która zakładała



wstrzymywanie naborów nowych pracowników. W tym czasie ogólny poziom zatrudnienia zmniejszył się o ok. 880 etatów. Z uwagi na deficyt pracowników branża musi liczyć się podwyżkami kosztów pracy.

Największym pracodawcą w branży kolejowej jest spółka PKP PLK zatrudniająca na koniec 2018 r. 43 proc. ogółu pracowników kolei. Kolejne miejsca zajmują PKP Cargo – 19 proc. oraz PKP Intercity – 9 proc. zatrudnionych.

W branży kolejowej w 2018 r. zatrudnionych było ponad 90 tys. osób. To pracownicy przewoźników oraz zarządców infrastruktury. Liczba zatrudnionych systematycznie spada – w 2010 r. było ich ponad 103 tysiące, a w 2018 r. pracowało 111 osób mniej niż na koniec 2017 r. Liczba pracowników wzrastała u przewoźników, spadła natomiast u zarządców infrastruktury.

Z analiz struktury wiekowej pracowników kolei wynika, że istnieje duże ryzyko powstania tzw. luki pokoleniowej szczególnie w obszarach działalności związanej bezpośrednio z ruchem pociągów. W tych przypadkach, jak podają przedstawiciele UTK, pracownicy uzyskują wcześniejsze uprawnienia emerytalne, a nowo zatrudnione osoby wymagają specjalistycznego przeszkolenia i uprawnień zawodowych, których uzyskanie jest czasochłonne.

ZATRUDNIENIE W INFRASTRUKTURZE KOLEJOWEJ

Ogółem w infrastrukturze kolei jest zatrudnionych 40,3 tys. osób, najwięcej pracuje dyżurnych ruchu – 9,4 tys., kierowników pociągu – 5,2 tys. oraz nastawniczych – 5,1 tys. Prognozowana zamiana zatrudnienia w latach 2018 – 2022 wynosi zaledwie 2,1 proc., przy czym warto dodać, że zatrudnienie w 2019 r. wzrosło o 1 proc., wobec 2,6 proc. wzrostu zatrudnienia na rynku pracy w Polsce. Należy również zwrócić uwagę, że we wcześniejszych latach 2010 – 2018 zanotowano spadek zatrudnienia na poziomie 0,2 proc.

Największe prognozowane spadki w zatrudnieniu w obszarze infrastruktury kolejowej w latach 2018 – 2020 dotyczą dyżurnych ruchu (-14 proc.), nastawniczych (-10 proc.) oraz dróżników (-11 proc.), natomiast – jak podaje UTK – kluczowe zawody dla infrastruktury kolejowej stanowią: dyżurny ruchu (8 840 osób), nastawniczy (5 001 osób), automatyk (2 176 osób), dróżnik przejazdowy (1 921 osób) oraz toromistrz (1 423 osoby). Oznacza to, że największe spadki zatrudnienia są notowane w trzech z pięciu kluczowych zawodów w sektorze.

Największy spadek zatrudnienia – o 365 osób – miał miejsce w PKP PLK. Mniej osób pracowało również w PMT Linie Kolejowe oraz JSK, w każdej spółce liczba pracowników

spadła o 136 osób. Duży wzrost zatrudnienia (o 346 osób) nastąpił w PKP LHS oraz w Pomorskiej Kolei Metropolitalnej – o 44 osoby. Do zestawienia zatrudnienia u zarządców infrastruktury nie były wliczane WKD, UBB Polska oraz użytkownicy bocznic kolejowych.

Zatrudnienie pracowników w infrastrukturze, prognozy

stanowisko	2018	2019	różnica 2018/2019 w proc. r/r.	2022 - prognoza
maszynista	13 393	13 750	8	14409
dyżurny ruchu	9396	8904	-14	8124
nastawniczy	5139	4958	-10	4629
kierownik pociągu	5233	5401	6	5552
ustawiacz	2586	2697	10	2842
manewrowy	1012	1107	20	1219
rewident taboru	2887	2907	8	3126
automatyk	2225	2225	-2	2177
toromistrz	1571	1563	-2	1533
dróżnik	1935	1911	-11	1723
prowadzący pojazdy kolejowe	636	665	14	727
ogółem	48031	48107	2,5	48083

Źródło: UTK

Struktura wieku pracowników zarządców infrastruktury cechuje się dużą liczbą zatrudnionych osób mających więcej niż 50 lat i nieznacznym zatrudnieniem pracowników poniżej 30 roku życia. Według danych UTK za 2018 r. podczas gdy pracownicy w wieku do 30 lat stanowili 12 proc. udział w całkowitej strukturze zatrudnienia, osoby w wieku 30 – 50 lat – 42 proc. a osoby powyżej 50 lat – 46 proc.

Struktura wiekowa pracowników kolei

wiek	< 30 lat	30 – 50 lat	> 50 lat
liczba osób w określonej grupie wiekowej	4 777	16 741	18 627
udział procentowy	12%	42%	46%

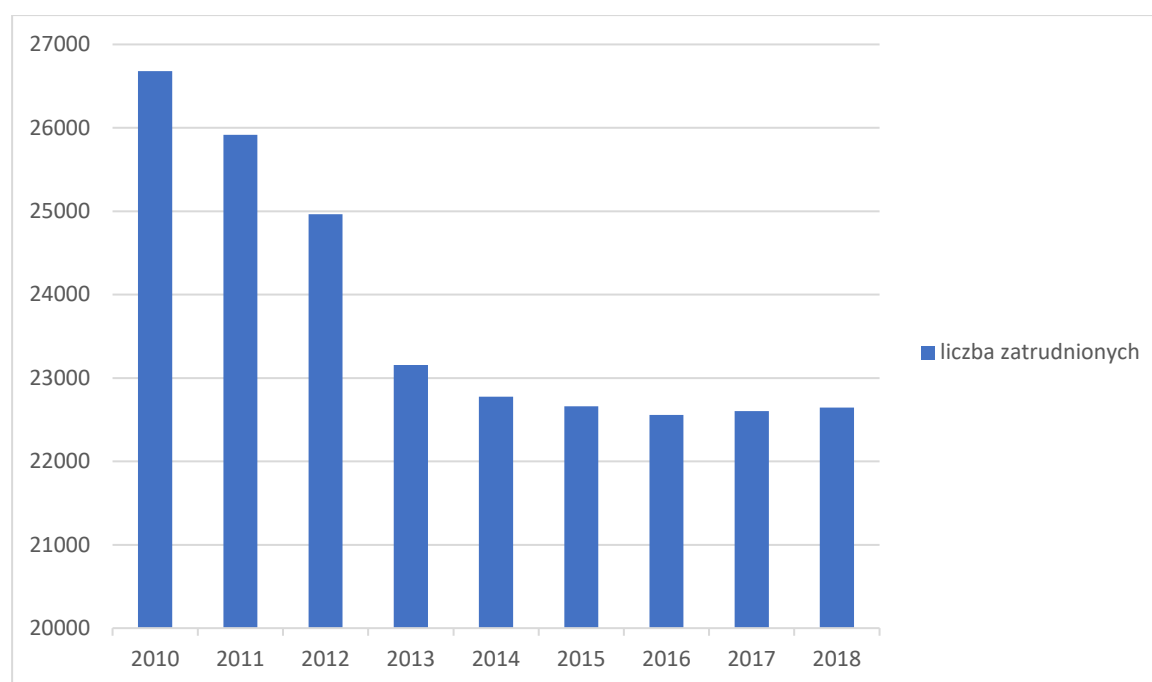
Źródło: UTK

ZATRUDNIENIE W RUCHU PASAŻERSKIM

Zgodnie ze statystykami UTK, od kilku lat można zauważyć stały, kilkuprocentowy wzrost liczby podróżnych każdego roku. Licencjonowani przewoźnicy kolejowi w 2019 r. przewieźli 335,9 miliona osób (o ponad 25 milionów osób więcej niż w 2018 r.) wykonując pracę

eksploatacyjną na poziomie 170 milionów pociągokilometrów (wzrost o niespełna 3 proc. wobec 2018 r.). To pokazuje, że zapotrzebowanie na pasażerskie przewozy kolejowe rośnie, a jednocześnie z nimi będą wzrastać oczekiwania przewoźników względem wykwalifikowanej kadry pracowników, aby zapewnić stabilną realizację przewozów kolejowych. Tymczasem w latach 2011 – 2015 notowano głównie spadki w zatrudnieniu w sektorze pasażerskim, wynoszące średnio na poziomie – 3,4 proc., przy czym największy spadek zatrudnienia miał miejsce w 2013 r., sięgając 7 proc. Natomiast w latach 2016 – 2018 zatrudnienie pozostawało na niezmiennym poziomie.

Liczba osób zatrudnionych w sektorze przewozów pasażerskich w latach 2010-2018



Źródło: UTK

W 2018 r. zasoby pracownicze w porównaniu z 2017 r. zwiększyły Koleje Małopolskie (o 26 osób) i ŁKA (o 25 osób). Trzech przewoźników zredukowało liczbę pracowników: Przewozy Regionalne o 442 osoby, Koleje Mazowieckie o 13 osób, a SKM w Trójmieście o 2 osoby.

Również struktura wiekowa zatrudnionych pracowników nie napawa optymizmem na przyszłość, wykazując duży udział osób powyżej 50 roku życia (42 proc.). Oznacza to, że osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z realizacją przewozów

kolejowych mogą w kolejnych latach przejść na emeryturę, zmniejszając tym samym dość poważnie stopień zatrudnienia w branży.

Struktura wiekowa pracowników zatrudnionych u przewoźników pasażerskich w 2018 r.

wiek	<30 lat	30-50 lat	50>
liczba osób	3 183	9 777	9 223
udział proc.	14%	44%	42%

Źródło: UTK

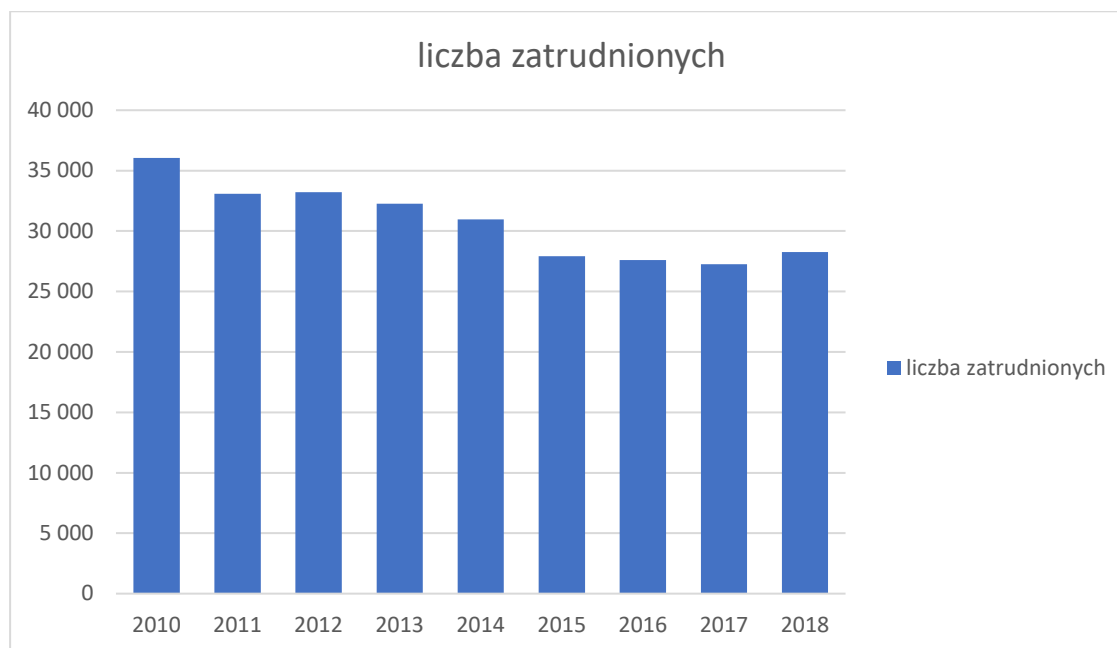
Kluczowe zawody regulowane wśród przewoźników pasażerskich to: maszynista (5 025 osób), kierownik pociągu (3 942 osoby) oraz rewident taboru (852 osoby). Działania przewoźników kolejowych podejmowane w ciągu ostatnich kilku lat, mające na celu uniknięcie luki pokoleniowej wśród maszynistów, doprowadziły do sytuacji polepszenia struktury wiekowej tej grupy zawodowej wobec pozostałych pracowników. Wzrósł proc. udział osób poniżej 30 roku życia i obniżył się proc. udział pracowników powyżej 50 roku życia – podaje UKT.

ZATRUDNIENIE W PRZEWOZACH TOWAROWYCH

W przewozach towarowych zarejestrowano wzrost w zakresie pracy przewozowej i eksploatacyjnej. To pokłosie wzrostów w przewozach cargo w ciągu 2018 r. Liczne prace prowadzone w ramach nowych inwestycji infrastrukturalnych generowały zwiększony wolumen przewozów kruszyw i materiałów. Wzrost przewiezionej masy ładunków był związany ze wzrostem gospodarczym kraju, dobrymi wynikami sprzedaży wielu gałęzi przemysłowych oraz inwestycjami. W 2018 r. przy przewozach towarowych największy wzrost zatrudnienia odnotowała spółka PKP Cargo – o 265 osób oraz Ciech Cargo i Transchem, odpowiednio o 156 i 152 osoby.

Największe redukcje zatrudnienia miały miejsce w Orlen KolTrans – o 278 osób i DB Cargo Polska – o 94 osoby.

Liczba osób zatrudnionych w sektorze przewozów towarowych w latach 2010-2018



Źródło: UTK

Wśród kluczowych stanowisk wśród przewoźników towarowych wymienić należy: maszynistę (8 352 osoby), ustawiacza (2 325 osób), rewidenta taboru (2 074 osoby), kierownika pociągu (1 286 osób) oraz manewrowego (886 osób). Przedstawiona struktura wiekowa zatrudnienia ukazuje, jak w pozostałych sektorach branży kolejowej znaczący udział osób powyżej 50 roku życia (41 proc.). Dotyczy to zarówno maszynistów jak i pozostałych pracowników.

Struktura wiekowa pracowników zatrudnionych u przewoźników towarowych w 2018 r.

wiek	<30 lat	30-50 lat	50>
liczba osób	2 691	14 361	11 719
udział proc.	9%	50%	41%

Źródło: UTK

DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY I ENERGIA – WYSOKIE KOSZTY

Wśród innych, dużych problemów, z jakimi borykają się przewoźnicy, silną pozycję zajmują coraz wyższe koszty działalności. Do głównych wydatków należą koszty pracownicze, stanowiące 26 proc. wszystkich wydatków, dostępu do infrastruktury (17 proc.) oraz energii (14 proc.)

Struktura kosztów przewoźników kolejowych towarów

koszty pracownicze	26%
koszty dostępu	17%
Energia	14%
amortyzacja	14%
koszty pozostałe	29%

Źródło: UTK

Transport kolejowy jest jedną z bardziej energochłonnych branż (prąd stanowi 14 proc. kosztów przewoźników). Podwyżki energii oznaczają więc wzrosty kosztów przewozu. Z tego względu branża może zostać istotnie obciążona kosztami restrukturyzacji w sektorze energetyki, mimo że kolej cieszy się reputacją ekologicznego środka transportu⁶.

Wysokie koszty dostępu do infrastruktury kolejowej utrudniają przewoźnikom szynowym konkurowanie z transportem samochodowym od lat. Dla przykładu:

- Koszt dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągu intermodalnego w reprezentatywnej relacji Gdańsk – Katowice jest przeciętnie dwukrotnie wyższy niż koszty opłat Viatoll dla przewozu tej samej ilości ładunków samochodami ciężarowymi;
- W latach 2005 – 2018, według GUS przybyło w Polsce ogółem 1,1 mld ton transportowanych ładunków, z czego aż 98 proc. trafiło na drogi. W samym tylko 2017 na drogach przybyło 200 mln ton ładunków, tj. 90 proc. wolumenu przewiezonego przez kolej w 2016 r.

Źródło: organizacje branżowe

⁶Analiza „Przewozy intermodalne podbijają rynek transportu kolejowego towarów”, Bank PKO BP, styczeń 2020

PRZEWOZY INTERMODALNE

Nadal jednak koleje odgrywają istotną rolę przy transporcie ładunków masowych (węgiel kamienny, produkty ropopochodne, chemikalia, kruszywa). Z drugiej strony, trudno przewoźnikom szynowym konkurować z transportem samochodowym zwłaszcza pod względem dostawy door-to-door. Dużą szansę przewoźnicy widzą natomiast w przewozach intermodalnych: W 2018 w transporcie intermodalnym przewieziono ponad 17 mln ton ładunków TEU⁷, o ponad 15 proc. więcej r/r. i jednocześnie o 143 proc. więcej niż w 2008⁸. Z drugiej strony, udział przewozów intermodalnych w Polsce stanowi obecnie ok. 10 proc. wszystkich przewozów, podczas gdy w rozwiniętych krajach zachodnich – 50 – 60 proc.

Najwyższy udział w rynku przewozów intermodalnych posiadały PKP Cargo, dla których rozwój intermodalny stanowi główny kierunek strategii spółki PKP CARGO. Przewoźnik ogłosił duży program inwestycji w wagony i lokomotywy do tego celu. Ma w planach stworzenie pociągów operatorskich i sieci bocznic, chcąc oferować kompleksową usługę z załadunkiem, wyładunkiem czy konfekcjonowaniem.

W pierwszej piątce na rynku przewozów intermodalnych znajdują się ponadto Captrain Polska, PCC Intermodal, DB Cargo Polska i LTE Polska, którzy, łącznie z PKP Cargo posiadają ponad 80 proc. udziału w całym rynku przewozów intermodalnych, liczonych zarówno według masy, jak i pracy przewozowej.

Czynniki wpływające na rozwój kolejowego transportu kontenerowego w Polsce:

- Światowe i krajowe trendy makroekonomiczne
 - Lockdown i recesja gospodarcza od 2020 r., w których konsekwencji nastąpi spadek handlu międzynarodowego.
 - Duże prawdopodobieństwo regionalizacji handlu oraz wzrostu protekcyjizmu gospodarczego.
 - Rosnący nacisk na bezpieczeństwo dostaw w sektorach strategicznych w polityce handlowej państw.⁹
- Globalne i europejskie trendy w transporcie;
- Dynamika rozwoju transportu drogowego;
- Konkurencyjność Polski, która znajdując się na 37 pozycji na 141 sklasyfikowanych krajów w rankingu globalnej konkurencyjności opracowywanym przez Światowe Forum

⁷ jednostka standardowa stosowana dla przeliczenia kontenerów o różnej pojemności (1 kontener 20' = 1 TEU, 1 kontener 30' = 1,5 TEU itd.).

⁸Analiza „Przewozy intermodalne podbijają rynek transportu kolejowego towarów”, Bank PKO BP, styczeń 2020

⁹Polski Instytut Ekonomiczny, „Szlaki handlowe po pandemii COVID-19”, 2020

Ekonomiczne (Global Competitiveness Index 4.0, GCI), została nieznacznie zdystansowana jedynie przez Czechów oraz Estonię i Słowenię. Polska przyciąga inwestorów skalą i kondycją gospodarki oraz stosunkowo tanią i wysokiej jakości siłą roboczą, a także oferuje szeroki dostęp do poddostawców, co jest istotne z punktu widzenia ewentualnego przyciągania inwestycji związanych z delokalizacją globalnych łańcuchów dostaw.

- Rozwój i poprawa jakości infrastruktury kolejowej dla transportu kontenerowego w ruchu śródlądowym. Dla przykładu w 2017 r. udział transportu kolejowego w ruchu śródlądowym Gdańska wyniósł ok. 35 proc. a dla Gdyni – 26 proc., wobec 41 proc. w Hamburgu i 53 proc. w Koprze.
- Rozwój sieci TEN-T. Jednak projekty te realizowane są z opóźnieniem – z dużym prawdopodobieństwem część z nich nie zostanie ukończona w zakładanych terminach, a w niektórych przypadkach opóźnienia trwać mogą nawet kilkanaście lat.
- Modernizacja i rozbudowa portów morskich, usunięcie wąskich gardeł m.in. na przejściach granicznych, m.in. Terespol Małaszewicze / Brześć oraz na przejściach granicznych z Czechami i Słowacją.
- Rozwój lądowych terminali kolejowo drogowych. Na koniec 2018 r. w Polsce funkcjonowało 37 terminali intermodalnych spełniających kryteria dla udostępnianych obiektów infrastruktury usługowej o łącznej przepustowości 8,6 mln TEU, w tym 5,4 mln TEU dla 6 terminali morskich oraz 3,2 mln TEU dla 31 lądowych. Ponad połowa łącznej przepustowości wszystkich ogólnodostępnych lądowych terminali kolejowo-drogowych przypada na obszar trzech dużych aglomeracji: katowickiej (4 terminale), poznańskiej (4 terminale) i warszawskiej (3 terminale). Niezbędna staje się budowa nowych terminali kolejowo-drogowych (w szczególności w Krakowie, Łodzi / Strykowie, Warszawie, we Wrocławiu oraz w Polsce Wschodniej);
- Postęp technologiczny; w tym wdrażanie rozwiązań cyfrowych (np. Digital Corridor 4.0, Smart cross-border platformacyfrowa);

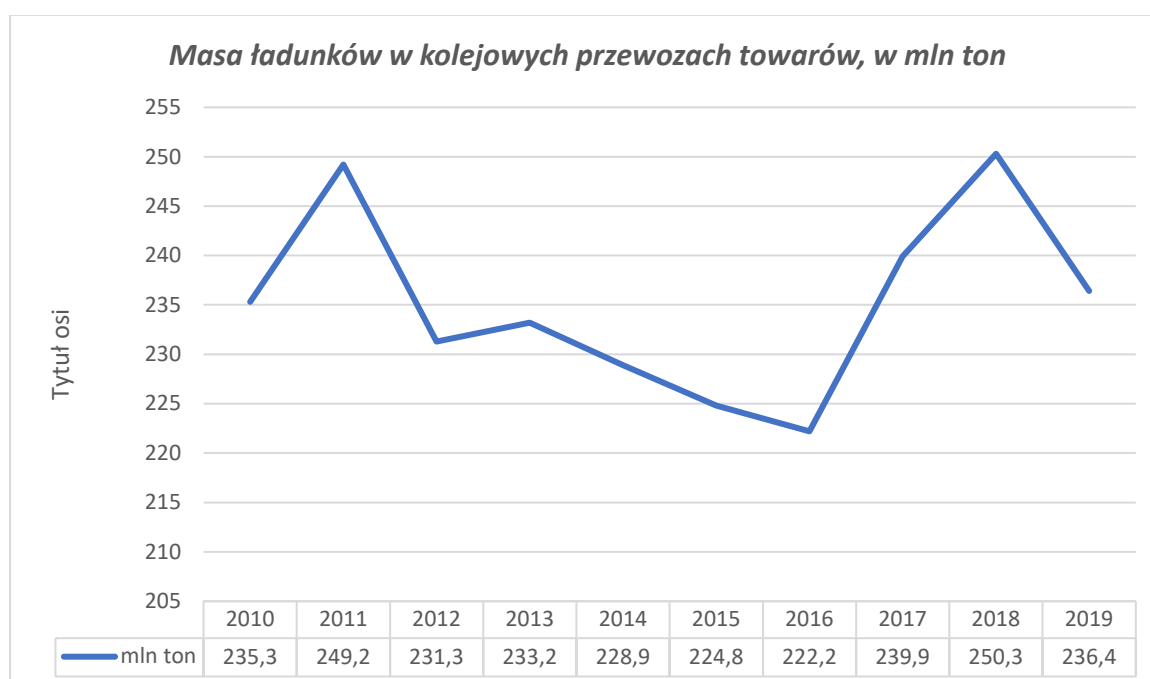
Przed pandemią szacowano, że handel kontenerowy będzie do 2026 r. rosnąć w średnim tempie 4,6 proc. na całym świecie. Również pozytywne prognozy dotyczyły polskiego rynku, w oparciu o wyniki z poprzednich lat: Przewozy kontenerów koleją w latach 2004-2018 w Polsce wykazywały się dużo wyższą dynamiką niż pozostałe grupy ładunków przewożone koleją – średnioroczny wzrost wynosił ok. 14 proc., a w latach 2010-2018 – 19 proc., przy czym w latach 2016 – 2018 sięgał ponad 60 proc.¹⁰. Obecnie jednak trudno przewidzieć, na ile prognozy okażą się trafne.

¹⁰“Analysis of the potential of the development of rail container transport market in Poland”, Jana Pieriegud, European Commission, 2019

KONDYCJA PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH DO WYBUCHU PANDEMII

Przewóz ładunków – mniejszy popyt na węgiel i kruszywa

Po dwóch latach wzrostu przewozów ładunków (o 8 proc. i 4 proc. odpowiednio w 2017 i 2018 r.), w 2019 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano, w przeciwieństwie do transportu samochodowego i lotniczego, 6 proc. spadek przewozu ładunków koleją (236,4 mln ton, o 13,9 mln mniej niż w 2018 r.). Dla porównania, transport lotniczy w 2019 r. zanotował wzrost o 22 proc. (77 mln ton) a drogowy o 3 proc. (1,9 mld ton).



Źródło: UTK

Przewóz ładunków w tys. ton

	2018	2019
Transport kolejowy	249 260	233 744
Transport samochodowy	1 873 022	1 921 073
Transport rurociągowy	55 287	52 376
Transport morski	9 149	8 727
Śródlądowy transport wodny	5 107	4 681
Transport lotniczy	63	77
Ogółem	2 191 888	2 220 678

Źródło: GUS

W 2019 r., obok spadku masy przewożonych ładunków spadła również o 6,3 proc. praca przewozowa, która wyniosła 55,9 mld tonokilometrów. Spadła także praca eksploatacyjna do poziomu 82 mln pociągokilometrów – jest to o niecałe 6 mln pociągokilometrów (6,4 proc.) mniej niż rok wcześniej.

Według UTK, największy wpływ na wyniki przewozowe miał transport towarów masowych. *W związku z mniejszym zapotrzebowaniem na kruszywa czy węgiel, zauważalny jest wzrost udziału przewozów intermodalnych. Wykorzystanie jednostek intermodalnych powinno wzrastać w najbliższych latach. Świadczą o tym inwestycje przewoźników w tabor dostosowany do przewozu kontenerów, jak również wsparcie z funduszy unijnych na projekty związane z takimi przewozami – przekonują eksperci w raporcie UTK, podsumowującym 2019 r.*

W 2019 r. w przewozach towarowych liderem była spółka PKP Cargo z udziałem ponad 40 proc. według masy oraz prawie 44 proc. według pracy przewozowej. Jednak udział tego przewoźnika maleje, co pokazują wyniki za I połowę 2020 r., notujące niecałe 40, 1 proc. według pracy przewozowej. Na kolejnych miejscach plasują się Lotos Kolej, PKP LHS, DB Cargo Polska i CTL Logistics, z udziałami odpowiednio 10,44 proc., 4,99 proc., 4,84 proc. i 4,52 proc. w I połowie 2020 r. Udziały tych przewoźników również nieznacznie maleją. Rośnie natomiast udział mniejszych przewoźników – w 2019 r. przedsiębiorcy, których udział w rynku nie przekraczał 1 proc., przetransportowali łącznie 13 proc. masy ładunków. W przypadku pracy przewozowej łączny udział takich przewoźników wyniósł 10 proc.¹¹.

¹¹Raport „Rok 2019, podsumowanie Urzędu Transportu Kolejowego”, 2020

Udział przewoźników według pracy przewozowej

	I-VI 2020	I-VI 2019	2019
PKP Cargo	40,68%	44,52%	43,92%
Lotos Kolej	10,44%	9,36%	9,79%
PKP LHS	4,99%	5,93%	5,44%
DB Cargo Polska	4,84%	5,63%	5,66%
CTL Logistics	4,52%	4,12%	3,95%
Orlen Kol-Trans	4,00%	3,70%	3,71%
Freightliner PL	3,53%	3,03%	3,17%
PUK Kolprem	2,63%	1,74%	1,89%
Inter Cargo	2,09%	2,38%	2,33%
Captrain Polska	1,87%	1,87%	1,97%
PCC Intermodal	1,72%	1,14%	1,19%
CD Cargo Poland	1,59%	1,78%	1,75%
Pol-Miedź Trans	1,54%	1,84%	1,80%
Rail Polska	1,46%	1,68%	1,75%
EccoRail	1,22%	0,72%	0,82%
Ciech Cargo	1,06%	0,92%	0,98%
LTE Polska	0,92%	1,01%	1,02%
Bartex Plus	0,91%	0,00%	0,00%
Logistics & Transport	0,91%	0,71%	0,87%
Olavion	0,83%	0,85%	0,83%
Railpolonia	0,78%	0,61%	0,60%
Metrans Polonia	0,69%	0,41%	0,44%
HSL	0,67%	0,57%	0,58%
JSW Logistics sp. z o. o.	0,51%	0,33%	0,37%
Transchem	0,44%	0,42%	0,40%
STK	0,21%	1,05%	0,94%
Pozostali /Others	4,97%	3,69%	3,83%

Źródło: UTK

Rośnie również zainteresowanie wejściem na rynek przez nowych przewoźników: W 2019 r. ośmiu nowych podmiotów zrealizowało przewozy ładunków. Usługi transportu kolejowego zaczynają świadczyć operatorzy logistyczni, przewoźnicy należący do międzynarodowych przedsiębiorstw kolejowych, ale także do przedsiębiorstw i producentów np. kruszyw.

W przypadku przewoźników towarowych warto zauważyć postępującą zmianę taboru. Dane na koniec III kwartału 2019 r. wskazują, że posiadali oni ponad 150 sztuk lokomotyw elektrycznych oraz ponad 6,2 tys. wagonów, maksymalnie 10-letnich.

Przewozy pasażerów – większy popyt na pociągi

Od wielu lat, do marca 2020 r. przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym rosły niemal nieprzerwanie, średnio o 3 proc. w ujęciu rocznym. Jednocześnie sukcesywnie zwiększa się udział kolei w środkach transportu ogółem. W 2005 r. wynosił on niecałe 25 proc., a w 2019 – doszedł do poziomu 49,2 proc., dystansując tym samym transport drogowy, który z niecałych 75 proc. w 2005 r. spadł do odsetka w wysokości ok. 48 proc. w 2019 r. Ubiegły rok okazał się jednocześnie dla kolei przełomowy, gdyż jej udział w przewozach pasażerów zdominował transport drogowy.

Przewozy pasażerów, w tys. osób

	2019	Różnica r/r
Transport kolejowy	335 264	+8%
Transport samochodowy	324 654	-4%
Transport morski	1 677	+9%
Śródlądowy transport wodny	1 362	-2%
Transport lotniczy	21 883	+58%
Ogółem	684 840	+3%

Źródło: GUS

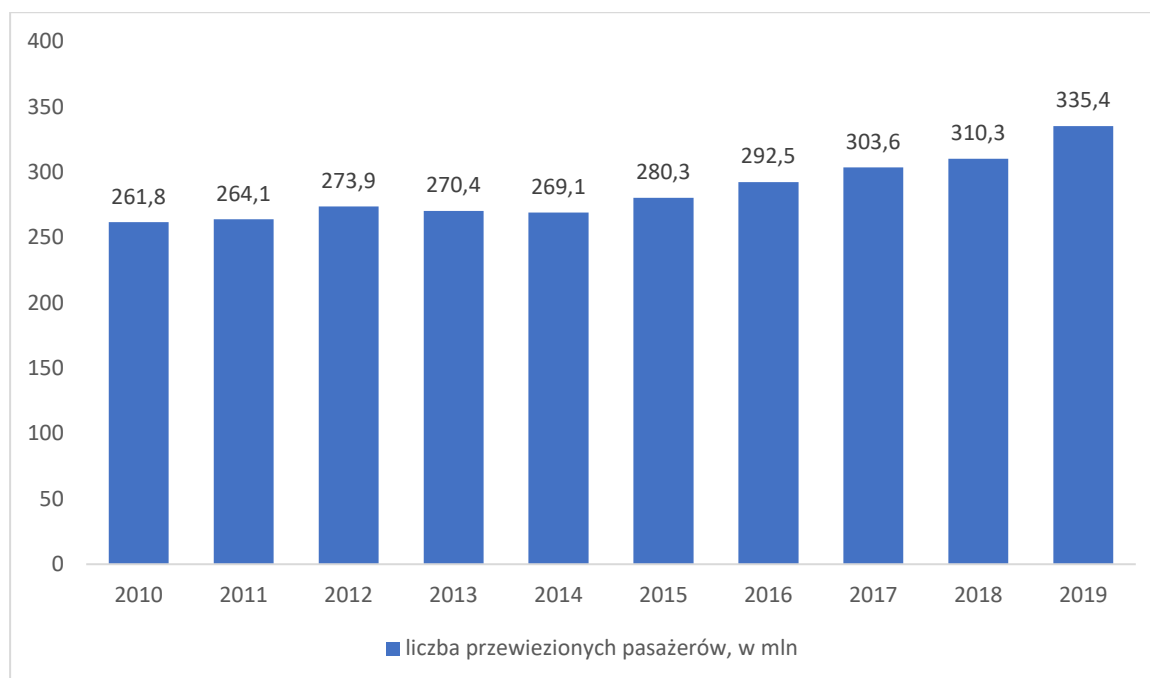
W 2019 r. przewoźnicy wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego odnotowali wzrost przewozów, średnio o 8,2 proc., co stanowi rekordowy wynik w ubiegłej dekadzie. W ostatnim roku, jak podaje UTK, duże wzrosty liczby pasażerów zauważalne były także u przewoźników samorządowych (Koleje Śląskie, SKM Warszawa, Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnośląskie, ŁKA oraz Koleje Wielkopolskie. Biorąc pod uwagę procentowy przyrost liczby podróżnych, liderem była spółka ŁKA (27 proc. wzrostu) oraz Koleje Śląskie i Koleje Dolnośląskie (po 20 proc.).

Najwięcej natomiast pasażerów, ok. 88,9 mln, skorzystało z usług Przewozów Regionalnych, działających w 2019 r. pod marką POLREGIO. W pociągach POLREGIO podróżowało o 7,7 mln (9,4 proc.) osób więcej niż w 2018 r. Drugie pod względem liczby przewiezionych pasażerów były Koleje Mazowieckie z wynikiem 62,1 mln pasażerów, a na trzecim miejscu uplasował się

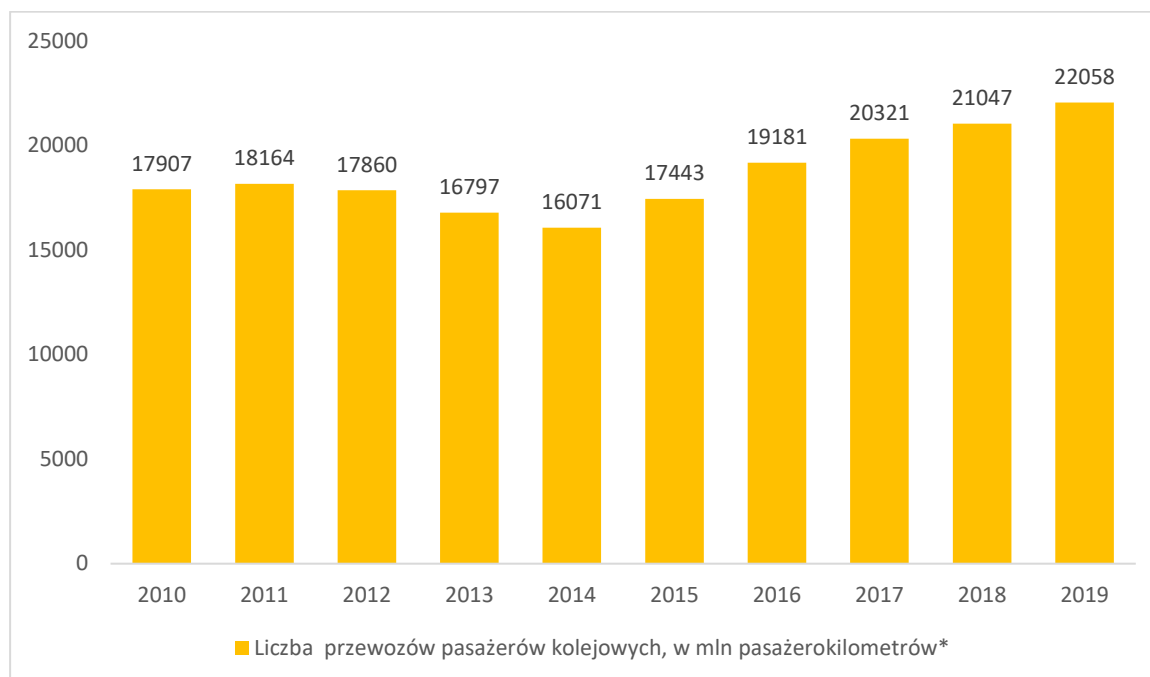
dalekobieżny przewoźnik – PKP Intercity z 48,9 mln pasażerów, notując tym samym wzrost liczby pasażerów o ponad 2,7 mln (6 proc.)¹².

W sumie w ubiegłym roku zarejestrowano 335,3 mln kolejowych przewozów pasażerskich, wobec 309,7 mln rok wcześniej, oraz 22,1 mln przewozów pasażerokilometrów w porównaniu do 21,1 mln w 2018 r. (wzrost o 5 proc. r/r.). Był to zarazem najlepszy wynik od 2001 r. Długość zrealizowanych przez pasażerów kolei przejazdów wyniosła łącznie ponad 22 mld kilometrów.

Przewozy pasażerskie na kolei 2010-2019



¹²Raport „Rok 2019, podsumowanie Urzędu Transportu Kolejowego”, 2020

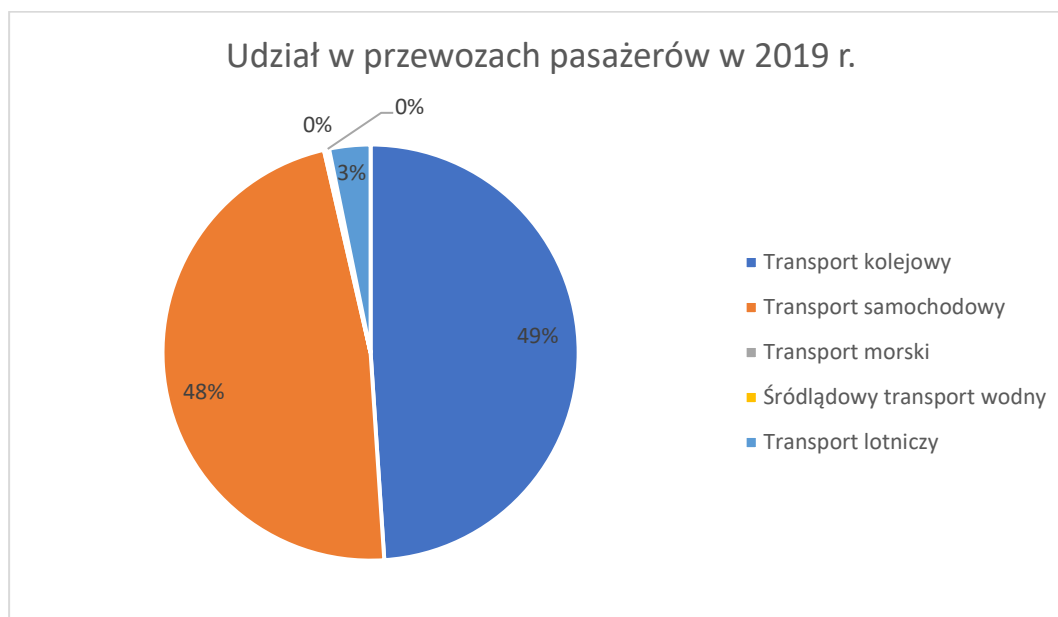


*suma iloczynów liczby pasażerów przewiezionych w poszczególnych relacjach

Źródło: UTK

Chociaż w 2019 r. najszybciej rosła w tym czasie liczba pasażerów lotniczych, o 58 proc., ale należy wziąć pod uwagę, że za ok. 49 proc. wszystkich zrealizowanych przewozów odpowiada kolej, podczas gdy udział linii lotniczych wynosi 3,2 proc. Co więcej w ostatnim roku odnotowano spadek przewozów samochodowych i tym samym udział przewozów drogowych spadł do 47,4 proc. Transport kolejowy pozostaje również wiodący pod względem przewozów liczonych wskaźnikiem pasażerokilometrów (22,1 mln, wobec 82,3 mln przewozów ogółem w 2019 r.).

Jednocześnie, jak podaje GUS, średnia odległość przewozu pasażera we wszystkich rodzajach transportu pozostawała na poziomie podobnym jak rok wcześniej.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Przewozy pasażerów w mln pasażerokilometrów

	2019	2018	Różnica r/r
Transport kolejowy	22 055	21 043	+5%
Transport samochodowy	19 540	16 969	+15%
Transport morski	183	157	+17%
Śródlądowy transport wodny	18	18	0%
Transport lotniczy	40 541	26 838	+51%
Ogółem	82 337	65 025	+27%

Źródło: GUS

Wpływ na rosnące znaczenie kolei w przewozach pasażerskich ma wiele czynników. Do najważniejszych należą:

- Modernizacje i zakupy taboru, np. PKP Intercity w 2019 r. zmodernizowało do wyższego standardu 90 wagonów, jednak strategię taborową na przyszłe lata zakładają również zakupy nowych pojazdów kolejowych, a Koleje Mazowieckie, zaplanowały zakup 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Pierwszy skład został zaprezentowany w 2019 r.
- Rosnącą dostępność kanałów dystrybucji, tworzenie wspólnych ofert zintegrowanych z komunikacją miejską, możliwość zapłaty za bilet kartami płatniczymi.
- Wzrost dostępności kolei dla osób z ograniczoną możliwością poruszania.

- Uruchamianie większej liczby pociągów w okresie największego zapotrzebowania wpływa na rosnącą liczbę pasażerów.

Źródło: UTK

Wyzwania dla przewoźników

- Restrukturyzacja transportu kolejowego, polegająca m.in. na dostosowaniu oferty przewoźników do zmieniającego się popytu – rośnie zapotrzebowanie w segmencie przewozów intermodalnych a malej na przewóz węgla.
- Obciążenia wynikające z rosnących cen energii, które będą konsekwencją restrukturyzacji branży energetycznej związanej ze stopniowym odchodzeniem od energetyki węglowej¹³.
- Integracja biletowa oraz atrakcyjny dla pasażerów rozkład jazdy,
- Inwestycje infrastrukturalne i ich finansowanie, rozbudowa terminali kontenerowych,
- Wprowadzanie rozwiązań technologicznych i ekologicznych,
- Utrzymanie kadry pracowniczej,
- Green deal czyli unijna polityka klimatyczna,
- Udoskonalanie niezawodności, oferta wysokiej jakości usług po przystępnych cenach,
- Rozwijanie transportu zintegrowanego (intermodalnego),
- Cyfryzacja systemu transportowego,
- Wykwalifikowana i kadra pracownicza,

Transport towarów koleją, analiza SWOT

Mocne strony:

- Atrakcyjne położenie geograficzne Polski na osiach tranzytowych łączących Europę Zachodnią i Wschodnią oraz Morze Bałtyckie i Europę Południową,
- Duże rozmiary krajowej gospodarki oraz szybkie tempo wzrostu gospodarczego (przed pandemią COVID-19),

Słabe strony

- Zły stan infrastruktury, niskie prędkości pociągów towarowych,
- Silna konkurencja ze strony przewoźników drogowych,

¹³Analiza „Przewozy intermodalne podbijają rynek transportu kolejowego towarów”, Bank PKO BP, styczeń 2020



- Wysoka energochłonność, a co za tym idzie, obciążenie branży coraz wyższymi kosztami związanymi z energetyką węglową,
- Przystarzały tabor, w dużej mierze przystosowany do przewozu węgla,
- Brak dostatecznej infrastruktury obsługującej porty morskie,
- Trudne finansowe i prawne warunki stworzenia „pierwszej i ostatniej mili” – głównie uruchamiania bocznicy,
- Inwestycje kolejowe są dużo bardziej skomplikowane niż drogowe. Te drugie rzadko odbywają się pod ruchem i w starym śladzie, powodując utrudnienia. – podczas modernizacji linii kolejowych przez środek placu budowy pędzą pociągi z prędkością 100 km/h. Do tego inwestycje kolejowe obejmują również sieć trakcyjną czy sterowanie ruchem.¹⁴

Szanse

- Poprawa jakości infrastruktury w wyniku realizowanych obecnie inwestycji kolejowych,
- Chińska Inicjatywa Pasa i Szlaku zwiększająca wymianę towarów między Chinami a Europą, realizowaną połączeniami morskimi i kolejowymi,
- Wzrost strategicznego znaczenia transportu kolejowego jako najbardziej ekologicznej gałęzi transportu,
- Inwestycje w polskich portach zwiększające możliwości przeładunkowe kontenerów.

Zagrożenia

- Wysoka konkurencyjność ze strony transportu drogowego: redukcja negatywnych efektów zewnętrznych w transporcie drogowym (zanieczyszczenie środowiska, hałas, wypadki drogowe) przez wprowadzenie elektromobilności i pojazdów autonomicznych;
- Kryzys ekonomiczny i mocny spadek obrotów wymiany międzynarodowej, tym samym mniejszy popyt na transport kolejowy,
- Wojny handlowe między krajami,
- Niewystarczające zdolności przeładunkowe na kolejowych przejściach granicznych,
- Duże zapasy węgla z poprzednich lat oraz relatywnie łagodna zima obniżające popyt na przewóz tego surowca.
- Spowolnienie programu budowy dróg kolejowych

Źródło: na podstawie analizy Komisji Europejskiej oraz PKO PB

¹⁴„Trako: Jak zmienia się polska kolej”, Rynek kolejowy, 25 września 2019

4. NOWE ROZDANIE: TRANSPORT KOLEJOWY WALCZY Z COVID-19

Przewozy towarowe w I połowie 2020 r.

W I połowie br. pociągi w Polsce przewiozły 105 mln ton towarów, o 11 proc. mniej w porównaniu do analogicznego okresu rok wcześniej, co jest sporym spadkiem, biorąc pod uwagę, że różnica w masie przewożonych towarów w I połowie 2018 r. versus I połowa 2017 wyniosła ok. 4,6 proc. Największe zmiany in minus w przewozach towaru, zauważalne były po wprowadzeniu lockdownu – w kwietniu 2020 r. masa przewiezionych towarów wyniosła 16,8 mln ton (spadek o 16,6 proc. czyli o ok. 3,4 mln tony wobec kwietnia 2019 r.), a w maju br. koleje przewiozły 16,6 mln ton, notując tym samym 14,4 proc. spadek, czyli o 2,9 mln ton mniej, wobec analogicznego okresu rok wcześniej. Mimo znoszonych stopniowo obostrzeń aktywności ekonomicznej, w maju 2020 r. rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce pozostawał nadal pod silnym negatywnym wpływem pandemii COVID-19 i związanym z nią spadkiem aktywności gospodarczej przedsiębiorstw wielu branż przemysłowych.

Napływające z kluczowych segmentów gospodarki dane (m.in. brak zauważalnego odbicia zużycia energii i związany z tym utrzymujący się słaby popyt na surowce energetyczne, ograniczenie produkcji sektora hutniczego, niższe zapotrzebowanie na chemikalia i paliwa ciekłe oraz mocne skurczenie wolumenu przeładunków kontenerów w portach morskich) były spójne ze spadkiem przewozów rynku r/r. W wartościach bezwzględnych wolumen przewozów w ujęciu masy towarowej ukształtował się w maju 2020 r. na najniższym poziomie od stycznia 2016 roku.

W czerwcu 2020 r. różnica w spadkach była już mniejsza – przewożąc 17,5 mln ton koleje zanotowały 6,1 proc. na minusie, podczas gdy rok wcześniej spadek w liczbie przewożonych ton sięgał 10,8 proc., wobec czerwca 2017 r. – podaje UTK. W następnym kwartale zaobserwowano dalszą niwelację różnicy we wrześniu 2020 r. zanotowano 19,64 mln ton versus 19,67 mln ton rok wcześniej, a w październiku przewieziono 20,76 mln ton wobec 21,41 mln ton przetransportowanych w analogicznym okresie 2019 r.

Przewozy towarowe na kolei w 2020 r.

	masa towarów (mln ton)	praca przewozowa (mln tono-km)	praca eksploatacyjna (mln poc-km)
Styczeń – październik 2020, w mln ton	182,83,19	42 792,82	63,45
Styczeń – październik 2019, w mln ton	199,04	47205,66	69,26
Styczeń – październik, 2018 w mln ton	209,41	49 875,40	73,69
Zmiana 2020/2019 w proc.	-8,15	-9,35	-8,39
Zmiana 2019/2018 w proc.	-4,95	-5,35	-6,01

Źródło: UTK

Jednocześnie warto zwrócić uwagę, że znaczące ograniczenie liczby pociągów pasażerskich w trakcie pierwszej fali pandemii wpłynęło na zmniejszenie obciążenia linii, a tym samym pozwoliło na mniejsze ograniczenia dla pociągów towarowych na realizację przewozów: Zmniejszyła się nie tylko liczba pociągów opóźnionych, ale również skrócił średni czas opóźnienia dla pociągów towarowych, z 635 minut w marcu 2019 r. do 452 minut w marcu 2020 r.

Przewozy pasażerskie w I połowie 2020

Recesja w gospodarce przekłada się na mniejsze obroty wymiany międzynarodowej, a spadki obserwowane w branży turystycznej skutkują mniejszym popytem na przewozy (pociągi, autokary, samoloty) – osoby, które decydują się na wyjazdy turystyczne, w obawie przed zarażeniem COVID-19, najchętniej korzystają z własnych samochodów. Rezygnacja z usług transportu zbiorowego odbija się negatywnie na realizacji przewozów kolejowych. Mniejsze zainteresowanie transportem kolejowym ze strony pasażerów w czasie epidemii koronawirusa skutkowało również ograniczeniem liczby uruchamianych pociągów.

„Mimo ogłoszonego stanu epidemii, wszyscy pasażerscy przewoźnicy kolejowi zapewniają przewozy w destynacjach krajowych. W sytuacji, gdy znacząco ograniczone zostały



dalekobieżne przewozy autokarowe, to właśnie kolej stała się alternatywą dla części pasażerów, którzy dotąd korzystali z transportu kołowego. Liczba osób korzystających każdego dnia z usług kolei jest pomimo tego rekordowo niska. Są w Polsce regiony, w których liczba przewiezionych pasażerów w czasie trwania epidemii jest mniejsza aż o 95 proc. w porównaniu do wyników sprzed roku” – informował w maju br. UTK.

Średnia dobową frekwencja pasażerów w uruchamianych pociągach na przestrzeni jednego miesiąca (od 24 marca) stanowiła, według wyliczeń UTK, ok. 11 proc. W szczycie przewozowym wyniosła ona ok. 16 proc., a poza szczytem: 9 proc. W weekendy kształtowała się na poziomie ok. 7 – 8 proc. Najniższą dotąd średnią dobową frekwencję odnotowano w Niedzielę Wielkanocną, 12 kwietnia br. – było to zaledwie 4,5 proc.

W marcu 2020 r. odwołano ogółem 2338 pociągów na sieci kolejowej narodowego zarządcy infrastruktury. Największą liczbę pociągów odwołał przewoźnik ODEG Ostdeutsche (785 pociągów, 33,6 proc. wszystkich odwołanych pociągów). W tym samym czasie przewoźnik POLREGIO odwołał 480 pociągów, Koleje Dolnośląskie – 343 pociągi, PKP Intercity – 153 pociągi, Česká dráhy – 137 pociągów, Koleje Śląskie – 113 pociągów, natomiast Koleje Mazowieckie i Koleje Wielkopolskie po 108 pociągów. Pozostali przewoźnicy odwołali poniżej 100 pociągów.

W okresie marzec – kwiecień – maj br., średnio dziennie uruchamianych było ok. 65 proc. pociągów pierwotnie założonych w rozkładzie jazdy, czyli ok. 4 tys. Część przewoźników kolejowych zdecydowała się na wprowadzenie specjalnych rozkładów jazdy (np. rozkład w dni powszednie odpowiada rozkładowi przewidzianemu na dni wolne od pracy lub święta). Liczba modyfikacji wprowadzanych w rozkładach jazdy przez poszczególnych przewoźników kolejowych jest zróżnicowana. Niektórzy rezygnowali nawet z 64 proc. zaplanowanych pociągów.

Działalność przewozową na obszarze Polski całkowicie zawiesili: Leo Express (uruchamiający przewozy w relacji PrahaHl. N. – Kraków Główny na podstawie przyznanej decyzji o otwartym dostępie), Česká dráhy (uruchamiający połączenia na trasie JindřichovSlezsku – Głuchołazy – Mikulovice w ramach umowy międzynarodowej) oraz ODEG Ostdeutsche (uruchamiający połączenia na trasie Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Hirschfelde w ramach umowy międzynarodowej). Pozostali przewoźnicy wykonujący przewozy w ramach umów PSO ograniczyli liczbę połączeń oraz terminy kursowania.

W sumie, w I połowie 2020 r. liczba przewozów pasażerskich oszacowana na poziomie 104,3 mln, spadła o 36 proc. r/r. czyli prawie o 58 mln. Praca przewozowa w okresie styczeń-czerwiec 2020 wyniosła 6,1 mld pasażerokilometrów (spadek o 44 proc. r/r.) a praca



eksploatacyjna notując 74,4 mln pociągokilometrów w I połowie br. zanotowała 11 proc. wobec analogicznego okresu rok wcześniej. Na statystykach za pierwsze półrocze 2020 r. mocno odcisnęły się miesiące objęte lockdownem, czyli kwiecień i maj, notując odpowiednio spadki rzędu 77 proc.(6,1 mln pasażerów)/84 proc. (282,1 mln pasażerokilometrów) i 66 proc.(9,8 mln pasażerów)/72 proc.(510,3 mln pasażerokilometrów). Niskimi obrotami charakteryzował się również czerwiec, ze spadkiem na poziomie 47 proc. (14,6 mln pasażerów)/54 proc. (876,7 mln pasażerokilometrów).

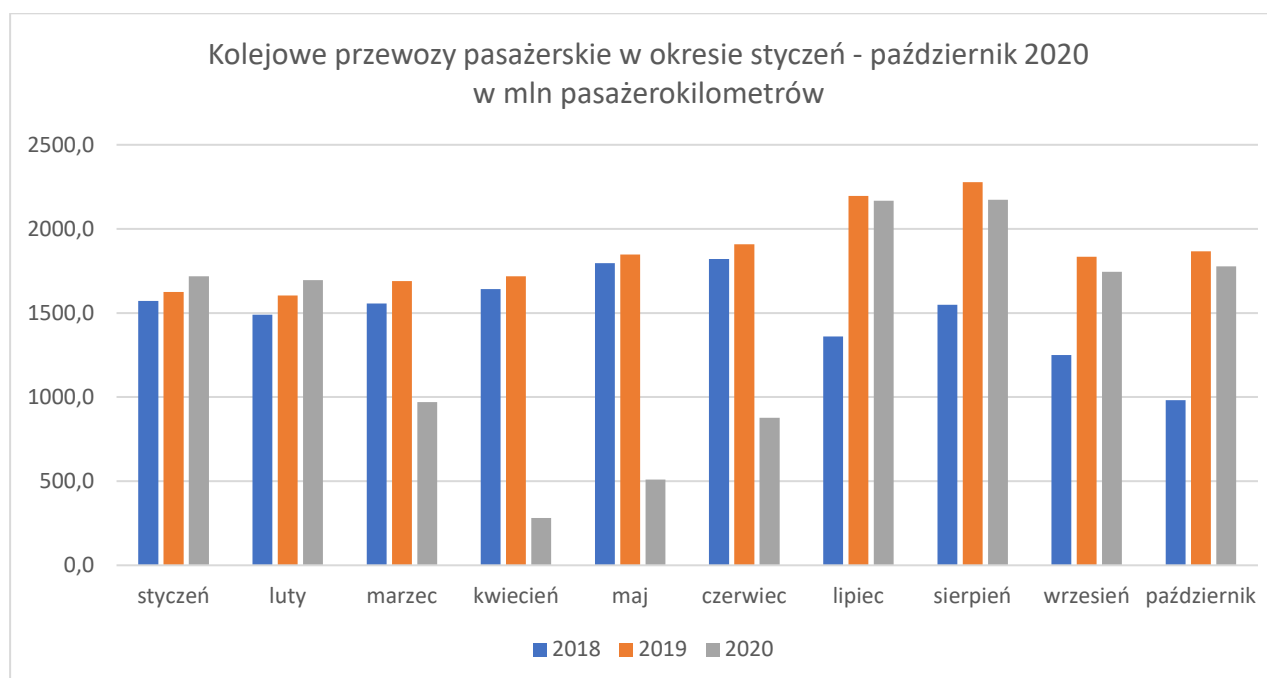
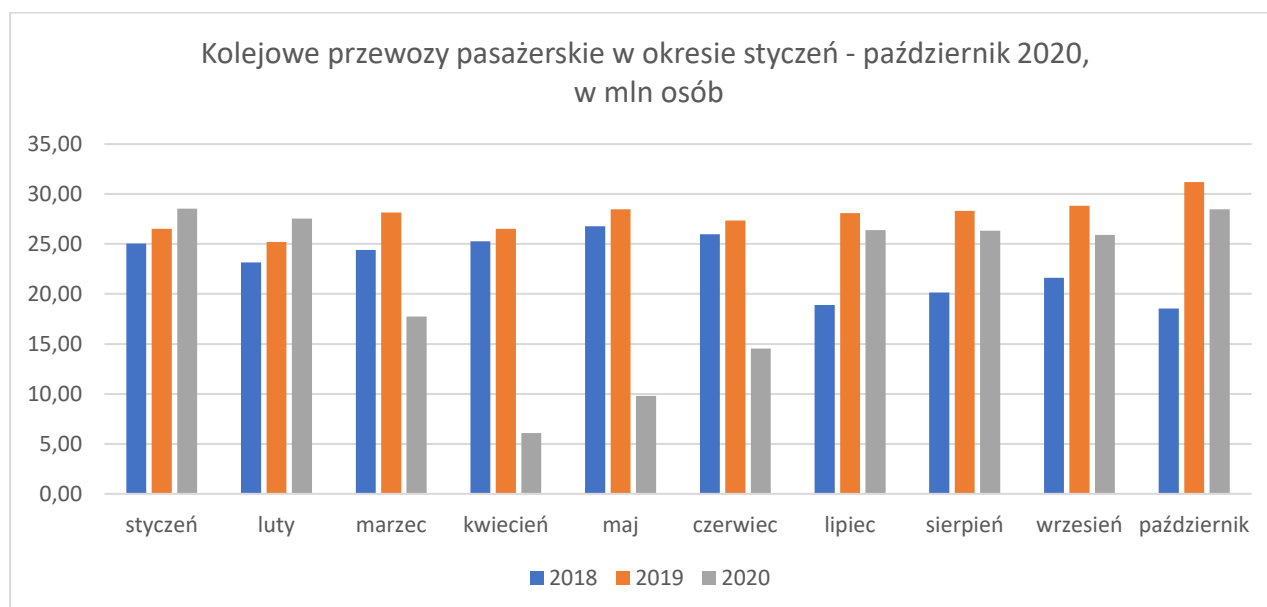
W III kwartale br. statystyki nadal wykazywały znaczną różnicę – 183,45 mln przewiezionych pasażerów, wobec 278,62 mln w III kw. 2019 r. Podczas gdy sierpień i wrzesień nadrabiały do pewnego stopnia różnice wobec analogicznych miesięcy z 2019 r. Jednak październik z drugą falą pandemii zanotował znaczny spadek (18,5 mln) wobec października z 2019 r. (31,2 mln)

Przewozy pasażerskie ogółem w 2020 roku

	Liczba przewozów pasażerskich (mln)	Praca przewozowa (mln pas-km)	Praca eksploatacyjna (mln poc-km)]
Styczeń – październik 2020	183,45	11 193,03	131,64
Styczeń – październik 2019	278,62	18 570,35	142,13
Styczeń – październik 2018	257,66	17 740,09	138,1
Zmiana w proc. 2020/2019	-34,2	-39	-7,4
Zmiana w proc. 2019/2018	+8,1	+4,7	+2,9

RAMKI: PRZEWOZY PASAŻERSKIE 2020 UTK

Liczba przewozów pasażerskich, w mln osób



Źródło: UTK



Spadki w liczbie pasażerów w czasie lockdownu będą, według UTK, miały znaczący wpływ na rentowność kolei, zwłaszcza w przypadku przewoźników uruchamiających połączenia komercyjne. Przystój wynikający z restrykcji może skutkować długotrwałym ograniczeniem rozwoju sieci połączeń przewoźników prywatnych.

Ponowny rozruch gospodarki powinien jednak wpłynąć na powrót pasażerów do korzystania z usług transportu kolejowego, który w ostatnich latach stał się dobrą alternatywą dla transportu indywidualnego. Oczekiwania osób wracających do pracy lub szkół w większości przypadków nie ulegną zmianie, dlatego należy się spodziewać, że liczba pasażerów może ponownie oscylować w granicach osiągniętych w ostatnich dwóch latach – prognozuje UTK.

W tym czasie PKP PLK na podstawie procedury SARS-Cov-2 zawiesiły pobieranie opłat rezerwacyjnych za rezygnację z przyznanej przepustowości oraz pobierania kar za uruchomienie przez przewoźników pociągów z innym pojazdem trakcyjnym, niż zaplanowany lub zwiększoną masą brutto pociągu. Decyzja ta miała na celu wsparcie działań przewoźników, dotkniętych skutkiem rezygnacji pasażerów z korzystania z usług przewozowych.

Skutki szerzenia się COVID-19 wpłynęły znacząco również na transport intermodalny, ponieważ znaczna część towarów transportowanych w kontenerach produkowana jest w krajach dalekiej Azji, czyli tam, gdzie rozpoczęła się epidemia. Największe spadki notuje się w transporcie ładunków nie będących produktami pierwszej potrzeby. Są to więc towary z takich branż jak: produkcja mebli, ubrania, tekstylia, automotive czy AGD. Na dość stabilnym poziomie pozostają rynki spożywcze, nawozy, zboża i pasze.

Po 3 proc. wzroście wolumenu przeładowanego w polskich portach (w całym 2019 r. wzrost był dwucyfrowy) w ciągu stycznia i lutego 2020 r., cały I kw. br. przyniósł prawie 6 proc. spadek wobec analogicznego okresu rok wcześniej, przy czym w terminalach morskich obsługujących rynek chiński spadki sięgały nawet 30 proc. Natomiast w terminalach o większej dywersyfikacji partnerów biznesowych zlokalizowanych poza Azją, spadek kształtował się na poziomie ok. 7 proc.

Mimo odmrożenia produkcji w Azji, nadal widać malejący na nie popyt w Europie. W związku z tym wielu importerów podjęło decyzje o anulowaniu zleceń, co najmniej do momentu wyprzedaży aktualnych stanów magazynowych. Sytuacja wpływa więc bezpośrednio na obroty przewoźników transportowych.

Problem zbyt wysokich kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej jest od lat wskazywany przez branżę kolejową jako jedna z najważniejszych barier utrudniających konkurencję z



transportem samochodowym: W związku z nastaniem pandemii COVID19, problemy branży kolejowej wynikające z niesymetrycznych warunków konkurencji międzygałęziowej pogłębiły się. Trwający wiele tygodni „lock down” spowodował znaczny spadek popytu na usługi transportowe w określonych sektorach gospodarki, co – w połączeniu z problemami m.in. absencji pracowników opiekujących się małoletnimi dziećmi – doprowadziło do istotnego spadku ruchu kolejowego (dla niektórych przewoźników spadki wyniosły okresowo do 70 proc.). Dla rozwoju transportu kluczowe są obecnie działania mające na celu zagwarantowanie ciągłości działania przewoźników i pozostałych podmiotów związanych z rynkiem kolejowym. Stabilność – również w wymiarze finansowym – jest szczególnie istotna ze względu na rolę, jaką sektor kolejowy otrzymał w strategiach pro-środowiskowych, w tym m.in. w realizacji założeń „European Green Deal”¹⁵

Skutki epidemii COVID-19 w branży kolejowej:

- Znaczny spadek liczby pociągów pasażerskich,
- Spadek liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego,
- Utrata przychodów przewoźników pasażerskich w związku ze znacznym spadkiem liczby pociągów,
- Spadek zapotrzebowania na niektóre towary,
- Spadek liczby przeładowanych kontenerów w portach polskich,
- Znaczny spadek zleceń transportowych w przewozach intermodalnych,
- Duży problem z utylizacją pociągów intermodalnych,
- Nadpodaż wagonów platform do przewozu kontenerów z portów morskich,
- Wysoki poziom nasycenia magazynów klientów korzystających z transportu intermodalnego,
- Brak powierzchni magazynowych w związku ze spadkiem sprzedaży,
- Wysokie stany magazynowe klientów, powodujące wzrost kosztów oraz konieczność magazynowania towarów, np. w kontenerach w portach,
- Anulowanie znacznej części zamówień na towary produkowane w Azji,
- Wzrost przepustowości linii kolejowych, co spowodowało wzrost prędkości pociągów towarowych,
- Zmniejszenie zaufania w branży, skutkujące odejściem od kredytu kupieckiego i zmianą terminów płatności na przedpłatę,

¹⁵Stanowisko kolejowych organizacji branżowych w sprawie projektu ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY Ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z pandemią COVID19; Forum Kolejowe – Railway Business Forum, Fundacja ProKolej, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Klaster „Forum na Rzesz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych, Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych, Warszawa, 6 lipca 2020 r.



- Spadek płynności finansowej importerów z powodu konieczności przedpłacania agencjom celnym należności związanych z obsługą ładunków,
- Wzmoczone kontrole celne w portach, dotyczące w szczególności towarów z segmentu tekstylnych.

Źródło: UTK

ZMIANA ZNACZENIA CHIN NA GOSPODARCZEJ MAPIE ŚWIATA – WPŁYW NA ROZWÓJ KOLEI W POLSCE

Do 2019 r. udział Chin w globalnym PKB, mierzonym według parytetu siły nabywczej, przekraczał 20 proc. (wraz z autonomicznym Hongkongiem). Najbardziej od dostaw z Państwa Środka była uzależniona światowa jak i polska produkcja komputerów, wyrobów elektronicznych, optycznych, tekstylnych i odzieży oraz sprzętu AGD. W dobie pandemii COVID-19 oraz recesji, Chiny są w stanie obronić swoją pozycję dzięki wysokiej konkurencyjności gospodarczej i dużej przewadze nad Zachodem w zakresie strategicznego planowania, konsekwentnie realizowanej strategii modernizacyjnej. Chiny posiadają również największe zasoby kapitału na świecie i ponad 3 bln dolarów rezerw dewizowych, które mogą uratować firmy i banki przed bankructwem – przekonują eksperci Polskiego Instytutu Ekonomicznego (PIE). W tej sytuacji ważnym czynnikiem pozostaje rozwijanie połączeń z Chinami: Obecnie najszybszą i najlepszą trasą kolejowego transportu kontenerowego między Azją a Europą jest północny korytarz euroazjatycki (przez Chiny, Kazachstan, Rosję, Białoruś i Polskę), osiągając prawie 325 tys. TEU przewiezionych w 2018 r. Na dalszy rozwój tego szlaku wpłyną trzy czynniki (z punktu widzenia Polski): skala dalszych obrotów handlowych Chin z innymi krajami, dopłaty do chińskiego transportu kolejowego oraz przepustowość infrastruktury wzdłuż głównych szlaków kolejowych i granic, zwłaszcza między Polską a Białorusią.

Niemniej jednak w nowych realiach wywołanych pandemią COVID-19 i lockdownem, można się spodziewać wycofania z Chin części produkcji półproduktów i wyrobów finalnych i spadku znaczenia tego państwa w globalnych łańcuchach dostaw, w zależności od przyjętego scenariusza. Negatywny scenariusz dla Państwa Środka, według PIE, wskazuje m.in. na nadmierne uzależnienie Chin od eksportu oraz ryzyko finansowe związane z niedostateczną kontrolą jakości udzielanych pożyczek, zwłaszcza w bankowości nieformalnej (shadow banking).

W przypadku wycofania z Chin części produkcji półproduktów i wyrobów finalnych, w skali Europy na zmianie lokalizacji produkcji wiele mogłaby zyskać Polska – korzyści przekroczyłyby 8,3 mld dolarów rocznie, a także, w naszym regionie, Czechy (4,9 mld

dolarów), Węgry (2,7 mld dolarów) i Rumunia (2,6 mld dolarów). W scenariuszu zakładającym zmniejszenie dostaw półproduktów i wyrobów gotowych z Chin o 10 proc. i zastąpienie ich produkcją krajową, największe korzyści w ujęciu absolutnym odniosłyby kraje Ameryki Północnej, a następnie kraje starej UE bez Wielkiej Brytanii oraz Azji Wschodniej i Południowo -Wschodniej¹⁶.

Na razie, z danych za I kw. okazuje się, że rynek kolejowych przewozów międzykontynentalnych realizowany w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku okazał się jednym z beneficjentów obecnej sytuacji. Operatorzy wskazują na lekki wzrost wolumenu rok do roku. Spodziewany jest nawet pik przewozowy, a terminale graniczne informują o tym, że powoli osiągają maksymalne moce przeładunkowe¹⁷.

Warto jednak dodać, że przy obecnej infrastrukturze – udział polskiej kolei w przewozie towarów z lub do Chin jest niewielki – waha się na poziomie 3,7 proc. pod względem ton oraz 6,2 proc. pod względem wartości w euro przy transporcie produktów chińskich do Europy. Należy przy tym zaznaczyć, że odsetek ten jest wyższy od średniej unijnej, wynoszącej 1,4 proc pod względem ton i 2,5 proc. pod względem wartości.

Udział środków transportu w przepływach handlowych między Europą i Chinami

	Chiny-Europa				Europa-Chiny			
	transport morski	transport powietrzny	transport drogowy	transport kolejowy	transport morski	transport powietrzny	transport drogowy	transport kolejowy
	udział w proc. pod względem masy ładunków							
EU-28	91,4	2,2	5	1,4	96	1,6	1,4	1
Niemcy	94,8	3,1	0,2	1,9	92,2	4,4	0	3,4
Polska	87,5	1,5	7,3	3,7	88,2	1,3	8,7	1,8
	udział w proc. pod względem wartości							
EU-28	63,1	26,1	8,3	2,5	61,1	33,6	2,1	3,2
Niemcy	62,8	32	0,8	4,4	63	31,1	0	5,9
Polska	66,2	13,5	14,1	6,2	68	21,8	7	3,2

Źródło: KE na bazie Eurostat

¹⁶Polski Instytut Ekonomiczny, „Szlaki handlowe po pandemii COVID-19”, 2020

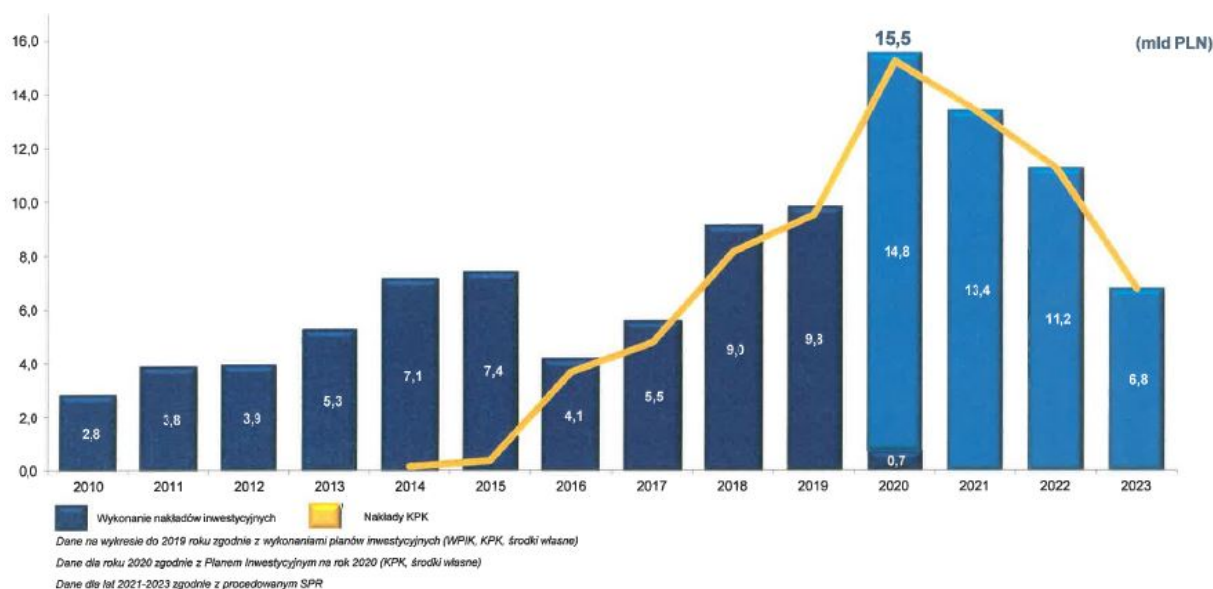
¹⁷ UTK

5. INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE I ICH FINANSOWANIE

ZAGROŻONE INWESTYCJE – ZAGROŻONE MIEJSCA PRACY

PKP Polskie Linie Kolejowe to największy państwowy inwestor branży kolejowej. Obecnie realizuje projekty kolejowego budownictwa infrastrukturalnego o wartości 75,7 mld zł na podstawie, zatwierdzonego przez Radę Ministrów, Krajowego Programu Kolejowego w ramach unijnej „perspektywy finansowej” na lata 2014-2020 (z rozliczeniem do 31.12.2023 r.)

Inwestycje PKP PLK w latach 2010-2023:



PKP PLK zatrudniały na koniec marca 2020 r. ok. 39 tys. pracowników z rocznym budżetem wynagrodzeń 2,8 mld zł. (!)

Realizacja inwestycji PKP PLK w najbliższym czasie – w związku z epidemią koronawirusa – jest szczególnie narażona na skutki osłabienia gospodarczego. Są to m.in.:

- Spadek ilości zamówień, skutkujący pogarszaniem kondycji finansowej i dalej – niewystarczającym potencjałem zwłaszcza średnich i małych wykonawców, podwykonawców oraz dostawców. To zaś może skutkować przedłużaniem się zamknięć torowych,
- Brak wystarczających środków w dyspozycji PKP PLK na realizację projektów inwestycyjnych,
- Brak zbilansowania – luka finansowa (brak pokrycia pełnych kosztów przychodami) PKP PLK,
- Problemy organizacyjne realizacji inwestycji ze strony PKP PLK:
 - - problemy wykonawców z uzyskaniem gwarancji służącej wysoko wyznaczonemu przez PKP PLK (5 – 10 proc. wartości inwestycji brutto) zabezpieczeniu należytego

wykonania umowy. Przy wysokich wartościach inwestycji, wykonawcy muszą „zamrażać” znaczne środki finansowe na okres inwestycji (2 – 5 lat),

- - niedoszacowanie przez PKP PLK zamówień, skutkujące unieważnianiem przetargów ze względu na oferty przekraczające budżet projektu,
- - opóźnione odbiory prac, spowodowane stanem zagrożenia epidemiologicznego.

STRATEGICZNE INWESTYCJE W POLSCE

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY: DUŻY ROZMACH, STARE ZAŁOŻENIA

Jedną z największych od lat inwestycji infrastrukturalnych w Polsce ma być Centralny Port Komunikacyjny (CPK). Projekt szacowany wstępnie na ok. 100 mld zł, zakłada budowę nowoczesnego lotniska przesiadkowego, 1800 km nowych linii kolejowych i ponad 400 km dróg szybkiego ruchu do 2034 r.

CPK ma powstać na powierzchni ok. 3 tys. ha na terenie gminy Baranów nieopodal Żyrardowa, 37 km na zachód od Warszawy. Uzyska połączenia drogowe i kolejowe z resztą kraju. Według założeń będzie można dojechać do niego z każdego większego polskiego miasta w czasie nie dłuższym niż 2,5 godziny. Początkowe założenia przyjmują, że lotnisko będzie w stanie obsłużyć 45 mln pasażerów rocznie. Dalsze powiększanie tej inwestycji ma być uzależnione od popytu na podróże lotnicze. Spółka Centralny Port Komunikacyjny aktualnie szacuje, że w 2027 r. będzie gotowych już ponad 500 km tras kolejowych. Ich budowa wyniesie ponad 30 mld zł¹⁸. Według planów CPK prawie 40 proc. tej sumy, jaką ma pochłonąć budowa linii szynowych, będzie pochodzić z UE.

Globalna firma finansowo-konsultingowa Kearney, która przygotowała raport dotyczący potencjału CPK wskazała, że budowa nowego lotniska powinna przyspieszyć uzdrawianie gospodarki po pandemii Covid-19. CPK może wywrzeć szczególny wpływ na rynek pracy oraz wzrost produktu krajowego brutto. Analitycy przekonują, że z jednej strony inwestycja o tak dużej skali może wypełnić lukę popytową powstałą w efekcie trwającego spowolnienia gospodarczego, a z drugiej sama realizacja projektu może być tańsza ze względu na spadające ceny towarów i usług. Ich zdaniem, prognozowane przez KE i Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, ożywienie mające nastąpić już w 2021 r., może zostać przyspieszone

¹⁸¹⁸ „Unia stawia na tory. Polska na tym skorzysta”, Krzysztof Śmietana, Dziennik Gazeta Prawna, 23 czerwca 2020



właśnie dzięki realizacji dużych projektów strukturalnych z CPK na czele. W efekcie w okresie do 2028 r. możliwe będzie nie tylko wyjście z obecnego kryzysu, ale również osiągnięcie stosunkowo konserwatywnych założeń wzrostowych: budowa CPK wraz z inwestycjami kolejowymi i drogowymi może zapewnić tysiące nowych miejsc pracy. Inwestycja pobudzi rynek budowlany i produkcję materiałów budowlanych oraz inną produkcję przemysłową, a także usługi, w tym przede wszystkim biznesowo-finansowe oraz handel, a nawet rolnictwo.

Jednocześnie autorzy raportu, którzy pracowali tylko na podstawie danych z założeń dostarczonych im przez CPK, przyznają, że ze względu na dynamiczny charakter rozwoju pandemii jej wpływ na gospodarkę Polski jest trudny do oszacowania. Zapewniają jednak, że jest duże prawdopodobieństwo opanowania epidemii do 2027 r.¹⁹

Komentarz o CPK Wojciecha Warskiego, eksperta Team Europe opublikowany na łamach Rzeczpospolitej, 30 lipca 2020 r.²⁰:

Raport AT Kearney entuzjastycznie dokumentuje oczekiwane korzyści, ma jednak tę niewiarygodność, że – jak zastrzegają autorzy – opiera się danych wzrostowych i kosztowych przekazanych przez zamawiającego, czyli... CPK. Koncentruje się on na fazie budowy portu, wyliczając oczekiwane korzyści dla rynku pracy i polskiego PKB do 2035 r. Nie zajmuje się natomiast tym, co miałyby się w tym hubie transportowym dziać po oddaniu do eksploatacji w 2027 r. A to właśnie istota problemu.

(...) Analizy nt. centralnego portu lotniczego były prowadzone już od 20 lat przez wszystkie kolejne rządy. Rekomendacja nowego lotniska została obecnie twórczo rozszerzona na komponent kolejowy. Prace analityczne prowadzone były jednak przy nieaktualnych już założeniach stałego wzrostu ruchu lotniczego i hubowego modelu transportu, który obowiązywał od lat 80.(...)

Polska dorobiła się w ostatnich latach kilku nowoczesnych portów regionalnych. Wdrażając CPK, nikt nie pochylił się nad pytaniem, jak będą wykorzystane po jego zbudowaniu już poczynione nakłady na rozwój lotnisk m.in. w Krakowie, Gdańsku, Wrocławiu i jaka rola będzie im przypisana. (...) Nikt nie wyjaśnił, dlaczego pasażerowie mają być dowożeni do CPK, a nie przemieszczać się do najbliższego portu regionalnego. (...)

Bezsporne jest, że najtańszy i najbardziej ekologiczny jest transport kolejowy i to na nim powinna opierać się komunikacja regionalna. Rozwój kolei nie powinien ograniczać się tylko

¹⁹„Projekt CPK może pomóc Polsce wyjść z kryzysu”, Danuta Walewska, Rzeczpospolita, 9 lipca 2020,

²⁰„O micie CPK”, Wojciech Warski, Rzeczpospolita; 30 lipca 2020



do „szprych” do CPK, ale objąć także pasażerskie koleje dużych prędkości skorelowane z europejskimi korytarzami TEN-T i unowocześnione trakty towarowe. W ten sposób loty krajowe same zanikną, a lotniska regionalne przyjmą w pełni rolę lokalnych „okien na świat”.

Polski nie stać na wydanie 100 mld zł na realizację macierzystych planów rządu. Te pieniądze, jeżeli będą dostępne, winne być użyte do realizacji pilniejszych i produktywniejszych inwestycji dla Polski, mających podobne skutki dla rynku pracy i PKB: na koleje dużych prędkości, elektrownię jądrową i odejście od węgla, modernizację usług publicznych, animację produkcji high-tech. .

Najtrudniejszą częścią projektu CPK wydaje się przede wszystkim infrastruktura dojazdowa. Aby obsłużyć rocznie dojazd 45 mln pasażerów samochodami, dziennie do CPK musi dojechać co najmniej 55 tys. aut, co wydaje się niemożliwe.

Na początku marca br. (na początku epidemii koronawirusa) CPK przedstawiała, że do końca 2023 r. planuje zakończyć prace przygotowawcze (planistyczne i dokumentacyjne) umożliwiające rozpoczęcie robót budowlanych następujących odcinków, tzw. „szprych”:

- Warszawa – CPK – Łódź – Sieradz – Wrocław/Poznań,
- CPK – Płock – Włocławek,
- Ostrołęka – Łomża,
- Chybie – Jastrzębie Zdrój – granica państwa,
- Wąsosz Konecki – Kielce,
- Łętownia – Rzeszów,
- Trawniki – Zamość,

Już sama data podana przez spółkę CPK przekreśla możliwość wsparcia dla rynku budownictwa infrastrukturalnego poprzez zamówienia dotyczące CPK.

Dodatkowo, obecna skala zaburzenia rynku lotniczego spowodowana koronawirusem jest dzisiaj jeszcze nieznana. Z dużym prawdopodobieństwem jednak, szefowie projektu będą musieli się zmierzyć z koniecznością aktualizacji prognoz rozwoju rynku lotniczego w Polsce i na świecie, wynikającą z lęków i zmiany przyzwyczajeń pasażerów oraz upadłości i zmian taryfowych przewoźników wpływających na popyt na podróże lotnicze. Analizy wymagać też będą – w obecnej sytuacji budżetowej państwa – możliwości finansowania tej inwestycji w poszczególnych latach.

Inwestycje zapewne ulegną przesunięciu czasowemu. Trudno obecnie wskazać na jaki termin.

TEN-T – WYŻSZE KOSZTY, WIĘKSZE OPÓŹNIENIA

Transeuropejska sieć transportowa (TEN - T) to program unijny dotyczący sieci drogowych, kolejowych, wodnych i powietrznych. Jego założenia zawarte są w białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Przewiduje ona m.in.:

- do 2030 r. przeniesienie 30 proc. transportu drogowego towarów na odległości większe niż 300 km na inne środki transportu (kolej, transport wodny), a do 2050 – 50 proc. tego typu transportu;
- do 2030 r. trzykrotny wzrost istniejącej sieci kolei dużych prędkości, a do 2050 – ukończenie budowy europejskiej sieci kolei dużych prędkości;
- do 2050 r. połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z kolejami dużych prędkości oraz zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów, a – w miarę możliwości – z systemem wodnego transportu śródlądowego²¹;

W skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T wchodzi: szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej, a także porty morskie, lotnicze, śródlądowe i terminale drogowo-kolejowe oraz inteligentne systemy transportowe przyczyniające się do poprawy przepustowości sieci, bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska przez transport.

Korytarze TEN-T:

- Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie
- Morze Północne – Morze Bałtyckie
- Morze Śródziemne
- Wschód / wschodnia część regionu Morza Śródziemnego
- Skandynawia – Morze Śródziemne
- Ren – Alpy
- Atlantyk
- Morze Północne – Morze Śródziemne
- Ren – Dunaj

Korytarze sieci bazowej przebiegające przez Polskę

²¹<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PL:HTML>



Korytarz Bałtyk – Adriatyk: Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków, Gdańsk – Warszawa – Katowice, Katowice – Ostrava – Brno – Wien, Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Wien – Graz– Villach – Udine – Trieste, Udine – Venezia – Padova – Bologna – Rawenna, Graz – Maribor –Ljubljana – Koper/Trieste.

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury

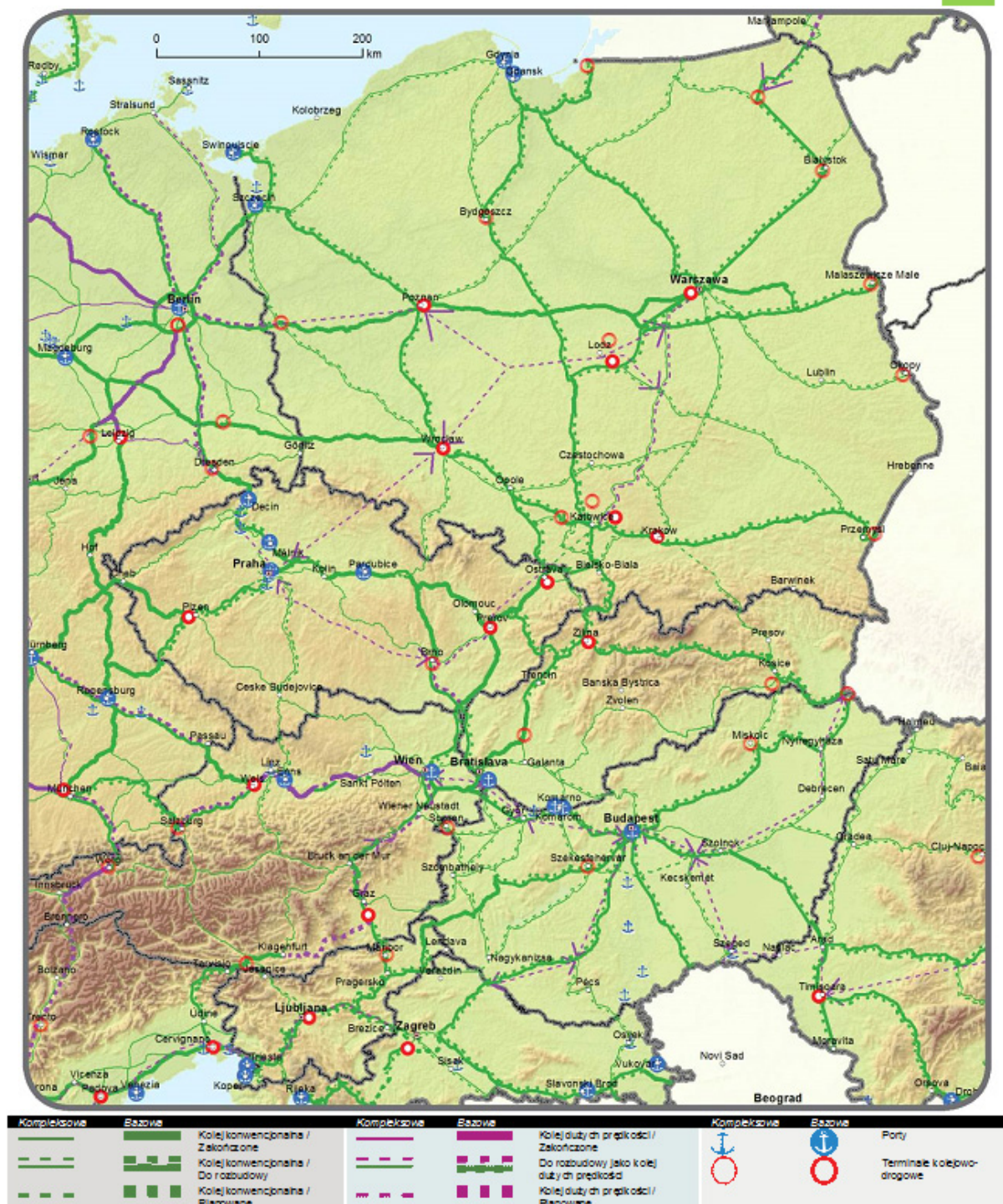
Realizacja sieci TEN-T wpłynie na wzrost PKB (sumarycznie na wszystkich obszarach) w latach 2016 – 2030 o 489 mld euro

- Szacowany termin realizacji: 2030 r.
- Szacowany całkowity koszt: 65 mld euro
- Projekt wygeneruje 1,4 mln miejsc pracy (bezpośredniej i pośredniej)

**6.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe**
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6

**Źródło: Ministerstwo Infrastruktury**

RailBaltica

Korytarz kolejowy, który ma połączyć państwa bałtyckie z Polską i z europejską siecią kolejową z jednej strony oraz umożliwić połączenie z Finlandią z drugiej strony (tunel podwodny łączący linię z Helsinkami nie został jeszcze zaplanowany). Lina połączy więc Warszawę, Kowno, Rygę, Tallin i Helsinki. RailBaltica stanowi część korytarza TEN-T Morze Północne–Bałtyk.

Długość nowo wybudowanej, zelektryfikowanej linii kolejowej będzie wynosić 870 km, a maksymalna prędkość konstrukcyjna będzie wynosić 249 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych.

- Projekt ma być zrealizowany do 2026 r.
- Wartość: 4,7 mld euro, w tym 1,8 – 1,9 mld euro w Polsce.

Przebieg RailBaltica



Przebieg RailBaltica w Polsce



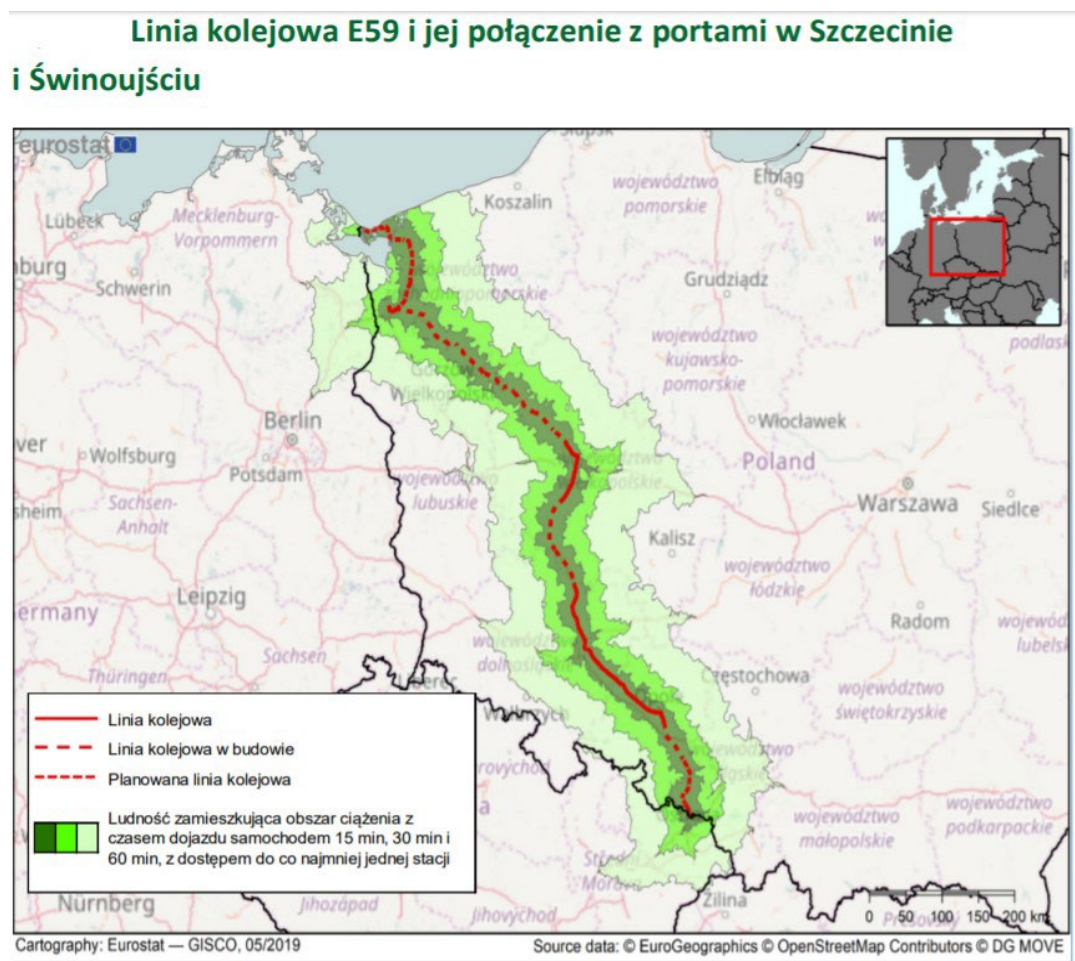
Źródło: Wikipedia

Linia kolejowa E59 w Polsce i jej połączenie z portami w Szczecinie i Świnoujściu

Linia kolejowa E59 w Polsce o długości 678 km jest zlokalizowana w korytarzu sieci bazowej Bałtyk–Adriatyk. Biegnie od portów w Szczecinie i Świnoujściu w północno-zachodniej Polsce przez miasta wojewódzkie Poznań, Wrocław i Opole do przejścia granicznego w Chałupkach z Czechami na południu Polski. Projekt przewodni obejmuje modernizację istniejącej linii kolei konwencjonalnej wykorzystywanej zarówno do przewozów pasażerskich, jak i towarowych.

- Planowane zakończenie: nie wcześniej niż w 2030 r.
- Wartość realizacji: na 2,2 mld euro²².

Linia kolejowa E_59



Źródło: Eurostat

²² Według szacunków Europejskiego Trybunału Obrachunkowego



Rail-2 Sea

Połączenie kolejowe Gdańsk Konstanca - Budowa cywilno-wojskowej linii kolejowej podwójnego zastosowania pomiędzy portem Gdańsk a rumuńskim portem Konstanca przebiega przez cztery kraje: Polskę, Słowację, Węgry i Rumunię o łącznej długości 2342 km.

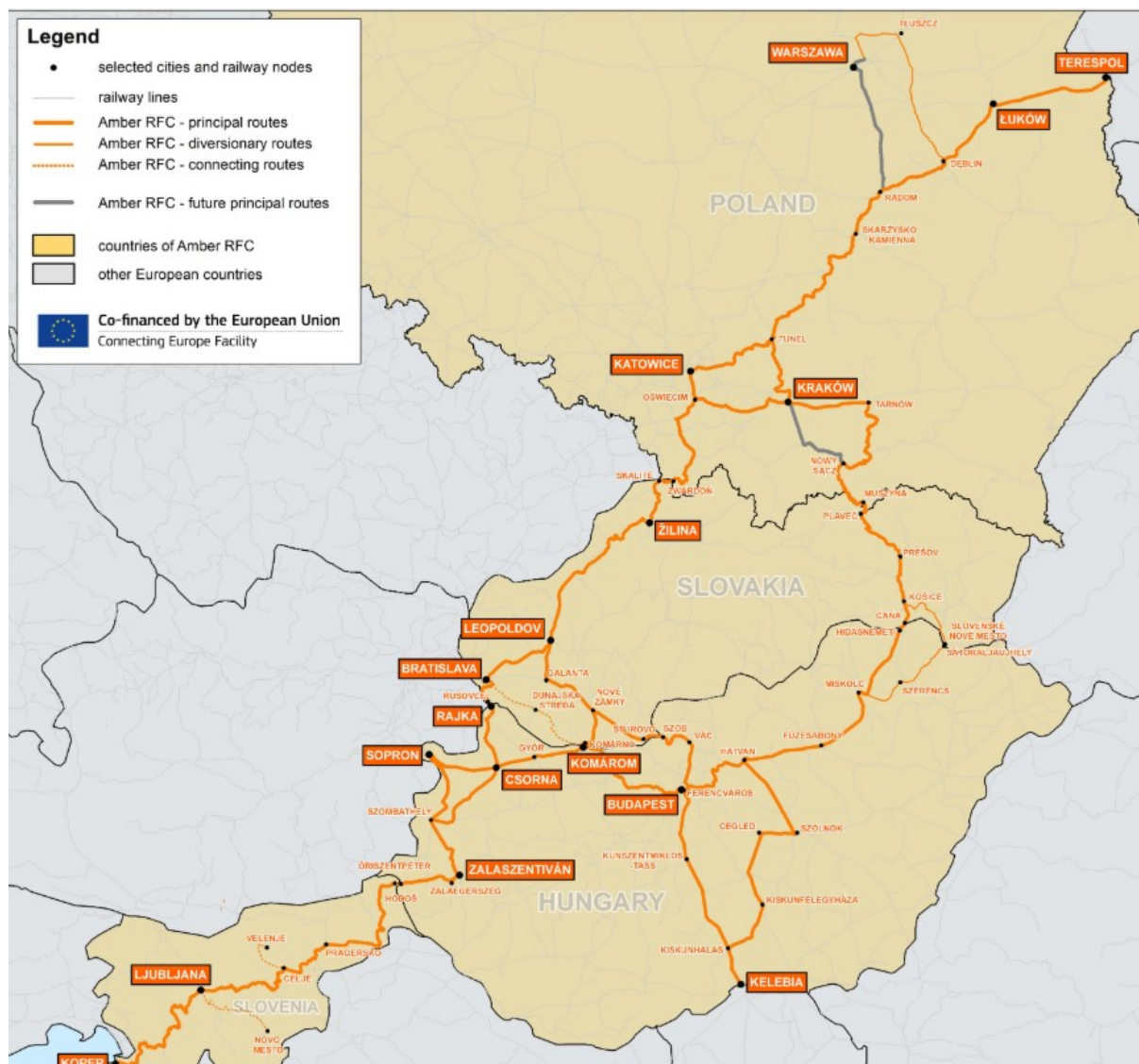
- Planowane zakończenie do 2029 r.
- Wartość inwestycji: b.d.

Bursztynowy szlak towarowy - korytarz 11

Bursztynowy Korytarz Towarowy łączy południowo-wschodnią Polskę, Słowację, Węgry i Słowenię z granicą białoruską w Terespolu, obejmuje również miasta stołeczne: Budapeszt, Bratysławę i Ljubljaną oraz centra przemysłowe w okolicach Krakowa, Katowic (Górnośląski Okręg Przemysłowy), Warszawy, Koszyc i Miskolca. Południowy kraniec korytarza sięga portu Koper położonego nad Adriatykiem w Słowenii. Korytarz stanowi uzupełnienie europejskiej sieci korytarzy towarowych dzięki połączeniom z korytarzami nr 5, 6, 7, 8 i 9.

14 stycznia 2019 r. został uruchomiony trzeci korytarz towarowy przebiegający przez terytorium Polski: Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11. Natomiast główną trasą korytarza 11 (po 2026 r.) którą pociągi korzystające z Korytarza Bursztynowego będą przewozić towary z Polski na południe będzie projektowana linia kolejowa Podłęże – Piekiełko i przejście graniczne Muszyna – Plaveč.

Bursztynowy korytarz



Źródło: <https://www.rfc-amber.eu/>

KRYTYKA PROJEKTÓW TEN-T

W obliczu zbliżającej się nowej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej Europejski Trybunał Obrachunkowy (ETO) sprawdził, jak kraje członkowskie wydały w ciągu ostatnich sześciu lat unijne pieniądze na rozwój infrastruktury transportowej. W wyniku przeprowadzonych prac, kontrolerzy stwierdzili jednoznacznie, że sieć bazowa TEN-T raczej nie będzie w pełni operacyjna do 2030 r., biorąc pod uwagę, że aż sześć z ośmiu projektów przewodnich wybranych do kontroli, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, prawdopodobnie nie uda się zrealizować zgodnie z planami, czyli do 2030 r.²³.

Główne wnioski z kontroli ETO:

- Średni pierwotnie szacowany czas budowy tych ośmiu projektów (kluczowej części infrastruktury) wynosił 12 lat.
- Faktyczny czas trwania budowy wszystkich wybranych projektów przewodnich wynosi od 8 do 21 lat, przy czym średni szacowany czas budowy to obecnie 15 lat.
- Realizacja działań podstawowych dofinansowywanych ze środków unijnych także przebiega wolniej niż oczekiwano: Średnie opóźnienie każdego z działań w porównaniu ze wstępnie planowanym terminem ukończenia wynosi 34 miesiące.
- Opóźnienia wiążą się także z dużymi kosztami. Budżet ośmiu skontrolowanych, paneuropejskich inwestycji przez przeciągające się prace wzrósł już blisko o połowę, czyli o 17 mld euro.
- Jednym z głównych problemów jest brak koordynacji pomiędzy poszczególnymi członkami UE.

Unijni kontrolerzy zwracają uwagę, że w budowie infrastruktury kolejowej rządy części krajów członkowskich, w tym Polski, zwlekają z pracami i nie wydają skutecznie powierzonych im środków. Unia Europejska zabezpieczyła dla Polski na realizację tej trasy ponad 1,1 mld euro, z czego wypłaciła już 453 miliony euro.

Kontrolerzy ETO wskazują zwłaszcza na dwa wątpliwe w zachowaniu terminów projekty kolejowe: linię kolejową o długości 297 km łączącą baskijski odcinek Y z francuską siecią kolejową oraz linię kolejową E59 w Polsce – roboty budowlane nie tylko zajmują dużo czasu, nie zaplanowano jeszcze nawet prac na niektórych odcinkach. Obecnie zakłada się już, że brakujące E 59 odcinki mają zostać ukończone ze środków kolejnej perspektywy budżetu UE oraz budżetu przygotowanego przez Wspólnotę w ramach odbudowy po kryzysie koronawirusa.

²³ „Unijna infrastruktura transportowa”, sprawozdanie specjalne, Europejski Trybunał Obrachunkowy, czerwiec 2020

Trybunał odnotował także przypadki, w których procedura mogłaby zostać usprawniona: np. w odniesieniu do połączenia kolejowego E59 nie zapewniono wszystkim zainteresowanym stronom w pełni możliwości, by wyraziły swoje opinie.

Pod lupę wzięto również projekt RailBaltica. Ten jednak według kontrolerów powinien być ukończony przed 2030 r., ale nawet i w tym przypadku nie wyklucza się opóźnień. M.in. Urząd Kontroli Państwowej Łotwy poinformował o potencjalnych opóźnieniach sięgających od roku do czterech lat, ze względu na opóźnione starty inwestycji i przeciągające się procedury biurokratyczne na szczeblu krajowym dotyczących wyłączenia. Ponadto, dla RailBaltica opracowano również trzy różne analizy kosztów i korzyści. Każda z nich zawierała nowe prognozy dotyczące natężenia ruchu oparte na innej metodyce, nie zawsze przejrzystej, co utrudnia ich porównanie.

Z kontroli ETO wynika również, że na etapie budowy infrastruktury transportowej w ramach projektów przewodnich rosną koszty, a ponadto często występuje rozbudowana biurokracja na szczeblu krajowym. Z upływem czasu często dochodzi do zmian w koncepcji i zakresie projektów przewodnich. Zmiany te pociągają za sobą wzrost kosztów. Np. przewiduje się, że koszt RailBaltica wzrośnie o 51 proc., do 7 mld euro w porównaniu z szacunkami sprzed ośmiu lat, co w dużej mierze będzie wynikać ze zmian w zakresie tego projektu. Warto jednak dodać, że do tej pory z tej kwoty wydano dopiero 80 mln euro²⁴.

Polska nie jest oczywiście wyjątkiem: Opóźnienia notowane są również w innych krajach i obszarach. Dla przykładu największy wzrost kosztów projektu kontrolerzy oszacowali we francuskiej inwestycji Sekwana–Skalda (kanał Sekwana–Europa Północna) – wzrosną w stosunku do wyjściowej sumy – 1,7 mld euro prawie 200 proc., do prawie 5 mld euro, a średni koszt wszystkich kontrolowanych inwestycji wzrośnie o 47 proc.

Wzrost kosztów realizacji projektów w ramach TEN-T

	pierwotne szacunki w mln euro	najnowsze szacunki w mln euro	wzrost w mln euro	wzrost
Koszty budowy RailBaltica	4 648	7 000	2 352	51%
Koszty budowy linii kolejowej E 59	2113	2160	48	2%

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy

²⁴ „Niechciane miliardy. Budowanie nowoczesnych linii kolejowych z unijnej kasy idzie opornie, ale nie tylko w Polsce”, Mateusz Żuchowski, Biznes.autokult.pl, 22 czerwca 2020

Średnie opóźnienie w przypadku głównego elementu infrastruktury linii kolejowej E59 przewodnich wynosi aktualnie 11 lat. Natomiast prace przy budowie RailBaltica, według ETO, opóźniają się 3 lata.

Ponadto, zdaniem kontrolerów rentowność RailBaltica stoi pod znakiem zapytania: Zależy bowiem od wykorzystania potencjału w zakresie przewozów towarowych i pasażerskich, a obecnie – jak twierdzą kontrolerzy ETO – nie prowadzi się kolejowych przewozów towarowych na osi północ-południe pomiędzy Estonią, Łotwą i Litwą. Wskazują również na konieczność utworzenia wydajnych połączeń multimodalnych i podjęcia takich działań, jak wprowadzenie opłat drogowych, aby zapewnić jednakowe warunki konkurencji dla wszystkich rodzajów transportu oraz stworzenie sprawnego zintegrowanego modelu zarządzania infrastrukturą, dzięki któremu linia stanie się atrakcyjna dla klientów. Tymczasem państwa bałtyckie nie porozumiały się jak dotąd, co do modelu zarządzania infrastrukturą. Co więcej, polski zarządca infrastruktury kolejowej nie podjął żadnych działań, by sprostać potencjalnemu wzrostowi zapotrzebowania na przewozy towarowe na odcinku Białystok–Warszawa i skoordynować te przewozy z innymi regionalnymi przewozami pasażerskimi i towarowymi na tej linii – zauważają kontrolerzy ETO.

Kontrolerzy również wskazali, że z linią, przeznaczoną do ruchu mieszanego wiązać się zazwyczaj wyższe koszty budowy niż w przypadku linii obsługującej wyłącznie ruch pasażerski. A według najnowszych analiz z połączenia rocznie korzystałoby około 4,6 mln pasażerów, czyli niewiele więcej niż wymaganej kwoty 9 mln pasażerów, by budowa szybkiej kolei na tej trasie była opłacalna.

6. GŁÓWNE PROGRAMY WSPARCIA ORAZ ŹRÓDŁA FINANSOWANIA ROZWOJU INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY

Główny cel Krajowego Programu Kolejowego (KPK) wynika z zapisów „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 z perspektywą do 2030” w zakresie dotyczącym transportu kolejowego. Obecnie przyjęty jego zakres inwestycyjny jest zaplanowany do 2023 r., gdyż w tym właśnie momencie kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020.

Wielkość KPK wynosi 75,7 mld zł, na ponad 230 projektów kolejowych. KPK zakłada maksymalne wykorzystanie środków UE na sfinansowanie projektów w ramach: Programu Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) na lata 2014-2020, funduszu „Łącząc Europę” (CEF),

Programu Polska Wschodnia (PO PW) na lata 2014-2020 oraz Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) na lata 2014-2020. W ramach KPK zaplanowano również wydatkowanie publicznych środków krajowych z budżetu państwa, środków własnych PKP PLK oraz środków pochodzących z emisji obligacji. Inwestycje KPK są realizowane przez PKP PLK.

Stan realizacji inwestycji KPK na 31 marca 2020 r.:

Zakończono inwestycje		13,1 mld zł
Inwestycje realizacji	w	46,4 mld zł
Przetargi w toku		8,8 mld zł

Źródło: PKP PLK

Chociaż ostatni termin rozliczenia inwestycji to koniec 2023 r. większość zamówień, jak widać, jest już na różnych etapach realizacji.

KPK zakłada na rok bieżący wydatki PKP PLK na inwestycje w wysokości 12,4 mld zł. To najwyższa roczna suma (w 2019 r. było to 10 mld zł). Mimo epidemii poziom 12,4 mld zł jest możliwy do realizacji, jednak pod warunkiem, że przetargi nowe i procedowane będą pilnie rozstrzygane. A jeśli nawet część z nowych przetargów będzie realizowana od 2021 r., po rozstrzygnięciu przetargu w br. i zawarciu umowy z wykonawcą, wykonawca będzie mógł kupić część materiałów (do tej pory PKP finansowały taką transakcję do 90 proc.) Natomiast w 2021 r. w KPK zapisano jeszcze wyższą kwotę – 15,3 mld zł.

Na razie jednak w następnym roku nadchodzi cykliczny – charakterystyczny dla okresu zmiany „perspektyw” – czas „posuchy” w zamówieniach kolejowych. Co widać w porównaniu planu rozpoczęcia inwestycji w tym roku:



oraz w latach następnych:



Najbliższe lata przyniosą zmniejszającą się liczbę zamówień na wykonawstwo infrastruktury, aż do rozpoczęcia kolejnej „perspektywy”, obejmującej formalnie lata 2021-27. Według szacunków, plan rzeczowy uda się zrealizować tylko w ok. 50 proc. Wówczas część zadań kolej będzie musiała przenieść na przyszłą perspektywę.

Ponadto warto zwrócić uwagę, że KPK nigdy nie był realizowany zgodnie z wcześniejszymi założeniami, a w dzisiejszej sytuacji opóźnienia mogą być jeszcze większe. Praktyką było przesuwanie niewykonanych robót na lata kolejne. Dla przykładu, KPK z września 2015 zakładał wydatki w latach 2021 do 2023 na poziomie kolejno: 7 mld, 3 mld, 1,9 mld zł, a ostatni, z września 2019, odpowiednio na poziomie: 15,3 mld, 12 mld, 8 mld zł.



Źródło: PLK

WPIK – PROGRAM NIE SZYTY NA MIARĘ

KPK zdaje się powielać błędy swojego poprzednika – Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych (WPIK), który, de facto, okazał się nie być dostosowany do możliwości PKP PLK, według raportu Najwyższej Izby Kontroli (NIK) z lat 2011-2015. Ocena pokontrolna wykazała, że stopień przygotowania do realizacji inwestycji infrastrukturalnych w ramach WPIK nie gwarantował pełnej realizacji programu do końca 2015 r., czyli w okresie kwalifikowalności wydatków w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2007-2013.

Zakres ujętych w WPIK zadań inwestycyjnych był niemożliwy do wykonania w zaplanowanych terminach. Kontrolerzy NIK zwrócili uwagę, że do końca grudnia 2015 r. 73 projekty spośród 153 ujętych w WPIK (blisko 48 proc.) nie zostało ukończonych. Nie wykorzystano ponad 11,3 mld zł zaplanowanych w 2011 r. ze środków unijnych na infrastrukturę kolejową, w efekcie konieczne było wystąpienie do Komisji Europejskiej o

zgodę na ujęcie kontynuowania finansowania inwestycji, objętych perspektywą finansową 2007-2013, ze środków perspektywy 2014-2020.

Problemy i opóźnienia miały jednak miejsce już na etapie przygotowania i ustanowienia WPIK. Było to efektem braku uzgodnień międzyresortowych dotyczących w szczególności finansowania jego realizacji, co spowodowało wydłużenie procedury ustanowienia programu. Podczas kontroli wykazano także, że PKP PLK, począwszy od 2011 r., nie były organizacyjnie, kadrowo i technicznie w pełni przygotowane do podjęcia programu i jego realizacji. Nie było zatem możliwości terminowej realizacji zadań inwestycyjnych, jak i efektywnego wykorzystywania środków funduszy UE.

Wybrane nieprawidłowości wykazane przez NIK:

- Brak wystarczających działań ministra właściwego ds. transportu w zakresie przygotowania WPIK,
- Do końca 2015 r. nie osiągnięto w pełni podstawowych celów sformułowanych w WPIK, w szczególności zapewnienia na liniach korytarzowych sieci TEN-T pełnej interoperacyjności oraz budowy i dostosowania nowej infrastruktury zgodnie z określonymi standardami.
- PKP PLK z opóźnieniem przekazywała ministrowi właściwemu do spraw transportu okresowe sprawozdania z wykonania WPIK.
- Resort transportu, mimo wiedzy o nieprawidłowościach w realizacji WPIK nie podejmował skutecznych działań w celu ich eliminacji i nie informował Rady Ministrów o opóźnieniach i zagrożeniach w realizacji WPIK.
- W procesie realizacji przez Centrum Realizacji Inwestycji (CRI) – jednostki organizacyjnej PKP PLK – znacznej części zadań inwestycyjnych (8 spośród 44 zbadanych) występowały niedobory kadrowe, które w ocenie NIK mogły przyczynić się do nieterminowej realizacji zadań inwestora.
- Kwota dodatkowych kosztów ich realizacji, poniesionych na skutek błędów w dokumentacji, opóźnień w przekazaniu placu budowy, wydłużenia czasu realizacji inwestycji, zapłaty roszczeń podwykonawców oraz odsetek od nieterminowo dokonywanych płatności, wyniosła łącznie 79,6 mln zł, a na dzień zakończenia kontroli została podniesiona do 367,8 mln zł.
- Spółka PKP PLK niewłaściwie przygotowała realizację zadania inwestycyjnego pt. modernizacja linii kolejowej E75 RailBaltica Warszawa – Białystok-granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) – POIiŚ 7.1-22.1. Brak stosownych uzgodnień z zarządcami infrastruktury drogowej oraz opóźnienia w przygotowaniu i realizacji inwestycji przyczyniły się do rezygnacji z budowy planowanych pięciu bezkolizyjnych skrzyżowań z drogami publicznymi na rzecz modernizacji istniejących przejazdów.

- Wadliwa organizacja pracy w trakcie przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji.²⁵

FUNDUSZ KOLEJOWY

Podstawą prawną funkcjonowania Funduszu Kolejowego jest ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym. Do zadań Funduszu Kolejowego należy gromadzenie środków i finansowanie działań polegających m.in. na:

- przygotowaniu oraz realizacji budowy i przebudowy linii kolejowych,
- realizacji remontów i utrzymania linii kolejowych,
- likwidacji zbędnych linii kolejowych,
- zarządzaniu infrastrukturą kolejową,
- realizacji zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych,
- zakupie i modernizacji przez PKP PLK pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych,

Źródło: BGK

Środki funduszu pochodzą przede wszystkim z 20 proc. udziału w przychodach z opłaty paliwowej oraz dodatkowych, ustawowo przewidzianych środków. W latach 2020-2021 przewidziano, że FK zostanie dodatkowo zasilony kwotą 400 mln zł rocznie – 350 mln zł ma pochodzić z opłaty paliwowej, a 50 mln zł z odpisów dokonywanych przez Urząd Dozoru Technicznego.

PROGRAM POZAMILITARNYCH PRZYGOTOWAŃ OBRONNYCH

Wśród głównych zadań Programu Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych (PPPO), leży m.in. zaspokajanie potrzeb sił zbrojnych i sił sojuszniczych przez sektor pozamilitarny - dotyczy to przede wszystkim transportu. Kwoty przeznaczone na ten program kształtowały się następująco – w 2016 r. było to 37,5 mln zł, w 2017 r. – 37 mln zł, w 2018 r. – 91 mln zł, w 2019 – 94 mln zł a w 2020 r. – 53,6 mln zł. Wzrost zaplanowanych wydatków pomiędzy rokiem 2017 a 2018 wynikał, z potrzeby kupna środków transportu dla sił zbrojnych, w tym

²⁵Informacja o wynikach kontroli „Realizacja wieloletniego programu inwestycji kolejowych”, Nr ewid. 159/2016/P/15/032/KIN, NIK, 2016

wagonów kolejowych na potrzeby wojska, a także modernizacji linii kolejowych o charakterze obronnym.

PROGRAM UTRZYMANIOWY

Uchwalony w 2018 r. przez Radę Ministrów program wieloletni „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” ma na celu odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach oraz zapewnienie niezbędnych środków na prace utrzymaniowo-remontowe na istniejącej sieci kolejowej. Jednym z jego założeń jest poprawa prędkości handlowej pociągów – w największym stopniu towarowych, ze, średnio, 20 km/h do 45 km/h. Program zapewnia więc dofinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową do 2023 r., zwłaszcza w obszarze utrzymania i remontów, ponoszonych przez jej zarządców.

Program finansowany jest ze środków budżetu państwa i Funduszu Kolejowego. Na jego realizację w latach 2019-2023 ze środków publicznych przeznaczono ok. 23,8 mld zł, w tym ok. 21 mld zł z budżetu państwa.

„Program był od dawna oczekiwany, bowiem niedostateczne finansowanie prac utrzymaniowych i remontowych na przestrzeni ostatnich lat doprowadziło do ogromnych zaległości w tym obszarze. W 2008 r. oceniono, że likwidacja zaległości utrzymaniowych na sieci największego zarządcy infrastruktury – PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wymaga kilkudziesięciu miliardów złotych. Opóźnienia dotyczące przedsięwzięć utrzymaniowych przyczyniły się do znacznego ograniczenia oferty w segmencie pasażerskich przewozów regionalnych”²⁶.

KOLEJ PLUS – TRUDNA ORGANIZACJA

„Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku”. Ideą tego programu jest połączenie miejscowości powyżej 10 tys. mieszkańców z miastami wojewódzkimi poprzez budowę torów kolejowych. Program skierowany jest do samorządów, które chcą zbudować dostęp do kolei. Zakłada budowę nowych fragmentów sieci kolejowej, odbudowę istniejących, ale zamkniętych szlaków kolejowych oraz modernizację istniejącej i wykorzystywanej w niewielkim stopniu infrastruktury kolejowej. W

²⁶ „Program utrzymaniowy przyjęty przez radę ministrów”, informacja prasowa PKP PLK, 16 stycznia 2018 r.



efekcie mają zostać odbudowane połączenia między stolicami regionów a miastami powiatowymi bez codziennych, regularnych połączeń regionalnych.

W pierwszej kolejności dofinansowanie będą mogły uzyskać zadania inwestycyjne mające na celu uzupełnienie istniejącej sieci kolejowej o nowe odcinki linii kolejowych, rewitalizację istniejących linii kolejowych oraz przywrócenie zlikwidowanych połączeń kolejowych w regionach oraz zadania polegające na przygotowaniu dokumentacji (np. przedprojektowej i projektowej, pozyskanie decyzji administracyjnych). Dofinansowanie będą mogły uzyskać również zadania mające na celu usprawnienie ruchu kolejowego (np. mijanki, łącznice) bądź optymalizującą ruch pasażerski (np. infrastruktura peronowa).

Do programu można zgłaszać projekty nowe jak i już rozpoczęte. Datę graniczną kwalifikowalności wydatków przyjęto na dzień 1 stycznia 2019 r. Co istotne, projekty mogą być rozpoczęte jeszcze wcześniej, ale wydatki poniesione przed tą datą nie będą wyrównywane. Do dofinansowania nie zakwalifikują się natomiast inwestycje, które były, lub będą dofinansowane ze źródeł Unii Europejskiej, krajowych i innych programów. Kolejne etapy danego projektu mogą być jednak finansowane ze środków UE oraz krajowych.

Zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 r., do 2028 roku, łączna wysokość środków finansowych przeznaczonych na realizację programu wyniesie 6,6 mld zł. Przyznane przez rząd pieniądze na program (5,6 mld zł) przeznaczone zostaną na dofinansowanie projektów zgłoszonych przez samorządy. Poziom dofinansowania wynosi 85 proc. kosztów kwalifikujących się do wsparcia. Oznacza to, JST muszą wyłożyć wkład własny w wysokości minimum 15 proc. wartości projektów czyli prawie 1 mld zł. Pozostałe dofinansowanie będzie przechodzić przez dokapitalizowane wymagana kwota PKP PLK.

Wymagany od JST wkład w wysokości 15 proc. wartości potencjalnych inwestycji stanowi obecnie zbyt duże obciążenie dla samorządów. 1 km linii kolejowej to koszt ok. 10 mln zł, z czego samorząd będzie musiał wydać 1,5 mln zł plus koszty przygotowań.

Obecnie przychody samorządów spadły w dużym stopniu i skorzystanie z tego programu staje pod znakiem zapytania. Nadwyżka operacyjna (NO) netto samorządowców (czyli własne środki na inwestycje), wyniosła w 2019 r. tylko 5,2 mld zł, podczas gdy wydatki inwestycyjne nieznacznie przekroczyły 50 mld zł. Dla porównania, w 2018 r. wydatki inwestycyjne wyniosły 52 mld zł, przy NO netto na poziomie 14 mld zł.



Na 2020 r. planowana nadwyżka operacyjna netto, według danych z 13 stycznia 2020 r. wynosi zaledwie 3,2 mld zł, w tym dla:

- miast na prawach powiatu: – 468 mln zł, w tym 32 miasta z ujemną NO netto,
- powiatów: 676 mln zł, w tym 78 powiatów z ujemną NO netto,
- gmin: 911 mln zł, w tym 1070 gmin z ujemną NO netto.
- województw: 2,1 mld zł, nie ma województwa z ujemną NO netto.

Reasumując, już ponad 1 tys. gmin w Polsce (w większości jednak niewielkich) wykazuje ujemną nadwyżkę operacyjną netto, co oznacza brak środków na inwestycje. Jednocześnie na koniec 2020 r. dług JST sięgnie 97,5 mld zł, o 20 mld zł więcej niż w III kwartale 2019 r. (77,3 mld zł).

Źródło: Związek Miast Polskich

Ponadto, w kwietniu br. przychody miast z tytułu udziału w podatku PIT wyniosły ok. 40 proc. mniej niż rok temu. Dla wielu samorządów to walka o utrzymanie dotychczasowych działań socjalnych i konieczność cięcia pozostałych wydatków, a wpływy z podatku PIT to jeden z podstawowych przychodów miast. Nie ma więc obecnie miejsca na inwestycje w ramach programu. Poprawy sytuacji budżetowej samorządów można się spodziewać w 2022 r.

Program nie odnosi się jednak do zapewnienia finansowania przewozów kolejowych na nowych liniach. Nie wiadomo, czy i jak, operatorzy kolejowi będą chcieli prowadzić na nich ruch. Zmniejszone obecnie wpływy przewoźników samorządowych oraz samorządów województw nie pozwolą na otwieranie nowych, czy zwiększanie dotychczasowej liczby połączeń.

Program ten nie będzie w najbliższych latach źródłem zamówień dla branży budownictwa infrastrukturalnego.

FUNDUSZ TRÓJMORZA– PIEŚŃ PRZYSZŁOŚCI

Inicjatywa Trójmorza skupia państwa Unii Europejskiej regionu Trójmorza (Europa Środkowo-Wschodnia pomiędzy Bałtykiem, Morzem Czarnym i Adriatykiem). Jej celem jest wyrównanie różnic w rozwoju infrastrukturalnym i jakości życia mieszkańców regionu Trójmorza z zachodnią częścią UE. Powołany w jej ramach Fundusz Trójmorza, zainicjowany przez BGK, który wyłożył na ten cel 500 mln euro, ma się koncentrować na projektach w obszarach infrastruktury transportowej, energetycznej i ICT (technologie informacyjno-komunikacyjne), przy czym inwestycje powinny mieć wpływ na przynajmniej dwa kraje, albo



być w nich realizowane. Z wyliczeń SpotData wynika, że do 2030 r. inwestycje infrastrukturalne w regionie Trójmorza powinny sięgnąć ponad 500 mld euro, żeby wyrównać różnice dystansujące region od Europy Zachodniej, natomiast zapotrzebowanie na inwestycje transportowe w krajach Trójmorza w dekadzie do 2030 r. wynosi 290 mld euro, z czego 120 mld zł obejmuje infrastrukturę o znaczeniu regionalnym a same projekty kolejowe pochłoną 100 mld euro²⁷.

Anna Moskwa, podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, wskazywała, że *„W porównaniu z Europą Zachodnią infrastruktura kolejowa w regionie jest bardzo wyraźnie nie doinwestowana, dlatego też wiele krajów regionu, w tym również Polska, chce zwiększyć znaczenie inwestycji kolejowych w ogólnej puli inwestycji infrastrukturalnych.(...) Ważnym projektem jest „Bursztynowy” kolejowy korytarz towarowy. RFC11 będący uzupełnieniem istniejących już tras RFC5 (Kolejowy Korytarz Towarowy Bałtyk-Adriatyk) i RFC7 (Orientalny Kolejowy Korytarz Towarowy) i połączy Warszawę, Bratysławę, Budapeszt i Lublanę z portem Koper²⁸.*

Na liście projektów wskazywanych przez Fundusz Trójmorza znajdują się również korytarz RailBaltica.

Tegoroczny budżet funduszu Trójmorza ma wynieść ok. 1 mld euro – są to wpłaty pochodzące z Polski i Rumunii. Docelowo w jego kasie ma się znaleźć 3 do 5 mld euro.

Mimo, że Beata Daszyńska-Muzyczka, prezes BGK, w rozmowie z dziennikarzami Pulsu Biznesu stwierdziła, że fundusz Trójmorza można wykorzystać do zainwestowania 30 mld zł przewidzianych w tarczy antykryzysowej na inwestycje publiczne, w formie partnerstwa publiczno-prywatnego²⁹, wszystko wskazuje na to, że środki nie popłyną na infrastrukturę kolejową.

Zarządca i doradca funduszu – AmberInfrastructure zaakceptował wprawdzie 50 z 70 projektów inwestycyjnych, mających— jego zdaniem — potencjał przyciągnięcia kapitału prywatnego. W pierwszej kolejności realizowane będą inwestycje w Rumunii i Polsce, jednak zgodnie z duchem koronawirusowych czasów – z sektora cyfryzacji. Projekty związane z infrastrukturą transportową, w tym kolejową, pozostają odłożone na półkę.

²⁷ Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu, SpotData na zlecenie BGK, 2019

²⁸Odpowiedź na interpelację nr 33859 w sprawie Funduszu Trójmorza, Anna Moskwa, podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, 30 października 2019; <https://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=BHLJVM>

²⁹„Fundusz Trójmorza na koronakryzys”, Eugeniusz Twaróg, Puls Biznesu, 26 czerwca 2020



PROGRAM INWESTYCJI DWORCOWYCH PKP

Program Inwestycji Dworcowych jest jednym z projektów przewidzianych do realizacji w ramach „Strategii na rzecz odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”. Dzięki niemu zostanie przeprowadzonych 188 inwestycji dworcowych na, szacunkowo łączną kwotę 1,4 mld zł w okresie 2016 – 2023 r. W wyniku podejmowanych działań na dworcach poprawi się poziom obsługi pasażerów oraz nastąpi integracja kolei z innymi gałęziami transportu.

Według stanu na 27 stycznia br. łączna wartość zakończonych przebudów dworców w ramach PID to nieco ponad 113 mln zł, natomiast wartość projektów w realizacji to ponad 1,5 mld zł.

Przebudowa prawie 200 dworców kolejowych w Polsce w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 to pierwszy etap największego w historii PKP SA programu modernizacji i budowy dworców kolejowych. Większość – około 75 proc. – środków przeznaczonych na inwestycje związane z przebudową dworców stanowią fundusze UE z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (np. Pomiechówek, Sędziszów Małopolski), Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (np. Bielsk Podlaski, Czeremcha, Nidzica), Regionalnego Programu Operacyjnego (np. dworce w dolinie Popradu). Część obiektów budowana i modernizowana jest ze środków własnych PKP SA, przy wykorzystaniu funduszy pochodzących z budżetu państwa (np. Oświęcim)³⁰.

PROGRAM MODERNIZACJI 200 PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH

Ogłoszony 7 maja br. Program Przystankowy 2020-2025 zawiera propozycję 200 inwestycji. Obejmują one budowę 104 przystanków nowych i w nowej lokalizacji oraz odbudowę/modernizację 45 przystanków. W 51 lokalizacjach będą wydłużane lub przebudowywane perony tam, gdzie nie mogą zatrzymywać się pociągi dalekobieżne. Program Przystankowy 2020-2025 realizują PKP PKL. Jego koszt wynosi 1 mld zł. Program Przystankowy, jak zapewnia resort infrastruktury, umożliwi niedużym polskim firmom budowlanym start w postępowaniach przetargowych³¹.

³⁰<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-inwestycji-dworcowych-nabiera-rozpedu>

³¹<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-budowy-200-przystankow-kolejowych>



UE: PERSPEKTYWA NA LATA 2021 – 2027 - WIELKIE NADZIEJE, WIELKA AWANTURA

W poprzedniej perspektywie budżetowej na lata 2014-2020 Unia Europejska przeznaczyła dla naszego kraju 82,5 mld euro. Największe kwoty Polska zainwestowała w infrastrukturę transportową (drogową i kolejową) – na Program Infrastruktura i Środowisko przeznaczono 27,4 mld euro. W nowej perspektywie KE zapowiedziała, że zmierza stawiać na inwestycje przyjazne środowisku. Szanse na dofinansowanie mają więc nowe inwestycje i modernizacje linii. Polska w nowej perspektywie ma być największym beneficjentem polityki spójności w UE, otrzymując 66,8 mld euro.³² To rekordowa wysokość wsparcia, i prawdopodobnie ostatnia taka dla naszego kraju. Do tego należy doliczyć ponad 776 mld zł z Funduszu Odbudowy, uruchomionego przez Brukselę w ramach łagodzeń skutków wywołanych walką z pandemią COVID-19.

Jednak aktualna sytuacja na arenie politycznej nakazuje podejść z dużą ostrożnością do tych szumnie zapowiadanych sum.

Ponad 776 mld zł Przeciagające się spory na linii Polska i Węgry oraz Bruksela, w kwestii rozporządzenia wiążącego pieniądze z praworządnością, stawiają pod znakiem zapytania podział Funduszu Odbudowy. Zakładany jest również scenariusz, w którym Polska i Węgry nie otrzymają wsparcia z tego źródła.

Ponadto, w świetle zaostrzającego się konfliktu z UE i w przypadku braku porozumienia Polska może stracić w 2021 r. nawet połowę należnych jej środków z polityki spójności.

Biorąc pod uwagę optymistyczny scenariusz, w którym Polska uzyska zakładane środki z Funduszu Odbudowy i w ramach perspektywy 2021 – 2027, warto również mieć na uwadze, że po zatwierdzeniu przez KE planu inwestycji, przyjdzie potem czas na przeprowadzenie przetargów i podpisanie umów z wykonawcami, aby mogli otrzymać zaliczki i zatrudnić pracowników do nowych inwestycji. A proces przetargowy w PKP PLK w przypadku większych inwestycji trwa długo – od dnia ogłoszenia przetargu do dnia podpisania umowy upływa średnio **powyżej 250 dni**.

Tym samym, w miarę zmniejszania się liczby trwających inwestycji, rynek będzie potrzebował mniej pracowników i zmniejszy się popyt na materiały. Już to widać np. po obecnym spadku przewozów towarowych, przede wszystkim w przewozie kruszyw i materiałów budowlanych.

³² Źródło: Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

Przewieziona masa towarów [mln ton]

Weight [m ton]

	2020	2019	2018	zmiana % / change % 2020/2019
styczeń/ January	17,14	19,69	20,88	-12,93%
luty/ February	17,81	19,02	19,37	-6,41%
marzec/ March	19,28	21,37	21,63	-9,78%

Źródło:UTK

Widać to również np. w wynikach PKP Cargo dotyczących przewozu kruszyw i materiałów budowlanych w okresie poprzedniej zmiany „perspektyw finansowych”, ze spadkami w latach 2015 i 2016, na poziomie, odpowiednio 7 i 9 proc.

Przewóz materiałów budowlanych i kruszyw, PKP Cargo

	Przewieziona masa	Różnica r/r.
2014	21,5	+9%
2015	19,9	-7%
2016	18,2	-9%
2017	22,2	+22%
2018	26	+17%
2019	20,4	-22%
I kw. 2020	3,5	-1,5%

Źródło: wyniki finansowe PKP Cargo

Ponadto dotychczas koleje mogły liczyć na 85 proc. unijnej dotacji. W nowej perspektywie wskaźnik ten będzie zmienny w zależności od regionu, co może oznaczać wzrost środków własnych, koniecznych do uruchomienia projektu.

CEF – ŁĄCZĄC EUROPE

Fundusz „Łącząc Europę” (CEF) to jedno z głównych źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych w UE. Jego głównym beneficjentem w Polsce są PKP Polskie Linie Kolejowe, które realizują 24 projekty o łącznej wartości 26 mld zł. Inwestycje te dotyczą linii kolejowych będących częścią sieci TEN-T mając na celu dostosowanie polskiej infrastruktury kolejowej do europejskich parametrów.



W ramach naboru, który się skończył w lutym 2020 r., pięć polskich projektów transportowych otrzyma dofinansowania ze środków CEF. Łączna wartość projektów to 2,6 mld zł, z czego 1,9 mld zł pokryją środki unijne.

W tym dofinansowanie uzyskały dwa projekty realizowane przez PKP PLK:

- Prace na linii E75 na odcinku Czyżew-Białystok – etap II o wartości 453,8 mln euro, w tym dofinansowanie CEF 385,7 mln euro
- Prace na linii E75 na odcinku Ełk-Trakiszki (granica państwa) - dokumentacja projektowa o wartości 43,2 mln euro, w tym dofinansowanie CEF 36,7 mln euro

Inwestycje zlokalizowane są na linii kolejowej RailBaltica. Łączna wartość obu projektów to 560 mln euro, zaś dofinansowanie CEF wynosi 422,39 mln euro.

W nowej perspektywie na lata 2021- 2027, zakłada się, że Polsce przypadnie ok. 3 mld euro. Większość tej puli również zostanie wykorzystana na inwestycje kolejowe³³.

LUKA W BUDŻECIE PKP PLK

Aktualnie PKP PLK w ramach inwestycji współfinansowanych ze środków UE, konieczny wkład własny (w zależności od projektu 10-50 proc. wartości inwestycji) pokrywa środkami, pochodzącymi z:

- dokapitalizowania z budżetu Skarbu Państwa,
- z obligacji, kredytów,
- środków Funduszu Kolejowego,
- z własnych przychodów – udostępniania tras przewozowych przewoźnikom kolejowym.

Spółka zapowiada, że do końca 2020 r. będzie miała gotowe dokumentacje przetargowe dla inwestycji wartych 20 – 30 mld zł, aczkolwiek przy obecnym potencjale może realizować projekty na poziomie ok. 15 mld zł rocznie³⁴.

Ponadto, ze względu na epidemię koronawirusa co najmniej dwa z tych źródeł ulegną najprawdopodobniej zmniejszeniu. Są to przychody własne oraz Fundusz Kolejowy. A szacuje się, że np. przychody przewoźników pasażerskich z biletów kolejowych przez pandemię koronawirusa spadły o ok. 80 proc. w trakcie zamrożenia rynku. Mimo zniesienia większości ograniczeń, wciąż nie ma tylu pasażerów co wcześniej, pojawia się natomiast więcej osób podróżujących na gapę. W Rejestrze Dłużników BIG InfoMonitor wpisanych jest ponad 115 tys. gapowiczów z łącznym długiem 144,3 mln zł. Tylko w maju br. w rejestrze przybyło ponad

³³ „Tory za 250 zł”, Katarzyna Kapczyńska, Puls Biznesu, 17 marca 2020

³⁴ „Utrzymanie skali inwestycji to za mało”, Roman Czubiński, Rynek Infrastruktury, 17 czerwca 2020

7 tys. osób, a kwota zaległości z tytułu nieopłaconych kar za jazdę bez biletu wzrosła o prawie 8 mln zł³⁵.

W 2019 r. przychody PKP PLK z udostępniania linii kolejowych przewoźnikom wyniosły:

Przychody z udostępniania linii (w tys. zł), w tym:	2 033 747
Przewoźnicy towarów	1 024 093
Przewoźnicy pasażerów	1 009 654

Źródło: PKP PLK

Można szacować, że minione miesiące – zwłaszcza w przewozach pasażerskich – oraz przyszłe – w związku z ograniczonymi podróżami służbowymi (zmniejszone działalności gospodarcze, rozpowszechnienie wideokonferencji) oraz turystycznymi (ograniczenia w wyjazdach wakacyjnych) – przyniosą zmniejszenie wpływów do PKP PLK o ok. 500 mln zł.

Warto również mieć na uwadze, że środki Funduszu Kolejowego pochodzą przede wszystkim z 20 proc. udziału w przychodach z opłaty paliwowej. W latach 2020-2021 przewidziano, że FK zostanie dodatkowo zasilony kwotą 350 mln zł z opłaty paliwowej (o tę kwotę pomniejszony zostanie przychód Krajowego Funduszu Drogowego), 50 mln zł z opisów dokonywanych przez Urząd Dozoru Technicznego. Tymczasem epidemia koronawirusa – w związku z ograniczeniami gospodarczymi oraz ograniczeniami w przemieszczaniu się – spowodowała znaczący spadek zapotrzebowania na paliwa (w przypadku PKN Orlen o ok. 22 proc. w I kw. br.), a tym samym należnej opłaty paliwowej.

Szansą na pokrycie mniejszych wpływów z opłaty paliwowej (podniesionej o 12 proc. w dniu 1 marca 2020 r. dla znalezienia środków na Krajowy Fundusz Drogowy oraz Fundusz Kolejowy) jest uprawnienie Banku Gospodarstwa Krajowego do zaciągania kredytów lub emisji obligacji na ten cel.

W związku z ogromnymi obciążeniami budżetu państwa związanymi z programami „Tarczy antykryzysowej” niejasne są dzisiaj możliwości udzielania przez państwo gwarancji kredytów czy emisji obligacji przez PKP PLK. Obecne zadłużenie PKP PLK w postaci kredytów i obligacji wynosi prawie 3 mld euro. Jednocześnie w ostatnich pięciu latach obserwowano duże wzrosty cen materiałów budowlanych, które w samym tylko 2019 r. poszły w górę, średnio o 3,6 proc. a w 2018 r. o 1,8 proc.³⁶, co wiąże się z weryfikacją zakładanych kosztorysów budowy.

³⁵ „Pandemia zatrzymała podróżujących, ale nie gapowiczów”, Amadeusz Łysakowski, Transport Publiczny, 8 lipca 2020

³⁶ Dane Grupy PSB



Alarm podnoszą również inni uczestnicy rynku. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego oraz Railway Business Forum w liście otwartym do resortu infrastruktury wskazują, że: *„Producenci i dostawcy zainwestowali bardzo duże środki w rozwój swojego potencjału, w tym zakup lub leasing maszyn, zwiększenie zatrudnienia, itd. Zaprezentowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dane wskazują na to, że ogromna część tego potencjału może pozostać niewykorzystana, co oznacza bardzo poważne problemy finansowe poszczególnych przedsiębiorstw. Jeżeli wskutek mniejszego zapotrzebowania na urządzenia i materiały konieczna będzie redukcja potencjału, to jego odbudowanie nie będzie możliwe w krótkim czasie w momencie kumulacji zamówień, a to doprowadzi do powtórzenia sytuacji z lat 2016/2017, czyli niekontrolowanego wzrostu cen i zupełnego rozregulowania rynku. Stoi to w sprzeczności z zapowiadanymi działaniami na rzecz stabilizacji, gwarantującej możliwość rozwoju polskim przedsiębiorcom.”*

Firmy członkowskie IGTL i RBF wskazują, że konieczne jest rozbięcie zapotrzebowania na materiały na kolejne lata w okresie 2021 – 2027. *„Zachodzi obawa, że na początku perspektywy nastąpi wyhamowanie w ogłaszaniu i rozstrzyganiu przetargów, a następnie będziemy mieli do czynienia z kumulacją. Ogólnikowość danych nie daje przedsiębiorcom możliwości tworzenia wiarygodnych strategii działania, co utrudnia dostęp do finansowania, a w przypadku spółek giełdowych lub należących do międzynarodowych grup kapitałowych może wywołać negatywne reakcje i decyzje w zakresie organizacji i kontynuacji działalności. Dla rynku istotne są prognozy całkowitej długości modernizowanych linii w poszczególnych latach, w tym wyposażenia w systemy ETCS. Konieczne jest przynajmniej szacunkowe określenie typów projektów, ich rozmieszczenia na sieci, czy planowanych parametrów, co determinuje np. kategorie obiektów, urządzeń itd. Ponadto nasi członkowie podkreślili, że zapotrzebowanie na materiały i urządzenia w rozbięciu na lata i asortymenty powinno być oficjalnym dokumentem opublikowanym (m.in. na stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.). W zestawieniu takim powinny być ujęte wszystkie istotne informacje w zakresie inwestycji, utrzymania, wyprzedzających zakupów, itd.”*³⁷.

PODSUMOWANIE: STARE PROBLEMY, NOWE SZANSE

Trzeba podkreślić, że pandemia COVID-19 oraz recesja gospodarcza, na razie dotknęły wykonawców i podwykonawców sektora infrastrukturalnego w mniejszym stopniu, niż inne sektory gospodarki. Polska branża budowlana wykazała dużą zdolność do adaptacji. Zarówno

³⁷Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Railway Business Forum, IGTL/5/3/32/MG/2020, 26 czerwca 2020



producenci, jak i wykonawcy zmienili procedury działania i bezpieczeństwa, zachowując w znacznym stopniu płynność procesu inwestycyjnego i po wdrożeniu odpowiednich procedur, prace, zwykle na wolnym powietrzu, były dalej realizowane przez branżę budowlaną. Oczywiście wielu firmom grozi spowolnienie realizacji rozpoczętych inwestycji lub wręcz ich przerwanie, spowodowane m.in. absencją pracowników, brakiem podwykonawców, problemami z pozyskaniem materiałów, logistyką czy kwarantanną po zachorowaniu któregoś z pracowników. Branża cierpi także na skutek efektu ciągnionego – przez niższe zamówienia lub brak zamówień na materiały i wyroby, a w konsekwencji ograniczanie lub przerwanie produkcji przez firmy pracujące na rzecz tych inwestycji. Wiele również zależy od produkcji wyrobów dla infrastruktury na zakładanym poziomie.

Z pewnością w ostatnich miesiącach dodatkowo pogłębiły się problemy od dawna nękające polską branżę infrastrukturalną (i nie tylko), takie jak duże przesunięcia terminów ogłaszania i rozstrzygania przetargów. Kolejną patologią, której do tej pory nie udało się skutecznie wyeliminować z rynku, są duże różnice w ofertach cenowych wykonawców w odniesieniu do cen szacowanych w przetargach. Przekroczenia, często kilkudziesięcioprocentowe, powodują wydłużanie procedur, a także unieważnianie przetargów. Skalę problemu obrazuje fakt, że suma przekroczeń, mierzona jako różnica między najniższą ofertą w przetargu i ceną szacowaną przez PLK, w tym okresie przekracza już 10 mld zł.

Pandemia może więc powodować spowolnienie lub przerwanie ogłaszania przetargów przez inwestorów, spowodowane częstymi w czasie koronawirusa zmianami w sposobie pracy (praca zdalna, zawieszenie projektów, zamknięcie urzędów itp.). Z kolei brak nowych zleceń i przetargów może się wiązać z katastrofą na rynku pracy – pracodawcy, tnąc koszty będą zmuszani do redukcji zatrudnienia i obniżania pensji – co było już wcześniej wskazywane w Stanowisku Instytutu Staszica na temat obecnego stanu inwestycji infrastrukturalnych i pożądanym kierunków polityki państwa³⁸.

Tymczasem to właśnie od stanu realizacji inwestycji zależeć będzie, jak szybko państwu polskiemu uda się wyjść z kryzysu gospodarczego: W dobie spowolnienia gospodarczego, państwo polskie powinno stymulować rozwój gospodarki przez inwestycje w projekty infrastrukturalne, dając impuls kolejnym sektorom i branżom. Instytucje państwowe odgrywają kluczową rolę na poziomie planowania i komunikacji o nowych inwestycjach w infrastrukturze drogowej i kolejowej. Ponadto państwo powinno stymulować aktywność

³⁸<http://instytutstaszica.org/2020/04/29/stanowisko-instytutu-staszica-na-temat-obecnego-stanu-inwestycji-infrastrukturalnych-i-pozadanych-kierunkow-polityki-panstwa/>



banków dla zapewnienia finansowania działalności podmiotów zaangażowanych w realizowane inwestycje infrastrukturalne.

Paradoksalnie obecna sytuacja może przynieść rozwiązanie niektórych problemów zgłaszanych przez sektor infrastrukturalny, w tym generowanych przez nadciągający kryzys: branża borykająca się od kilku lat z brakiem rąk do pracy, może wchłonąć z rynku (także ze względu na niską barierę wejścia) pracowników zwalnianych w innych branżach.

Recesja stwarza również okazję do naprawienia problemów trapiących branżę na co dzień – uproszczenia procedur przetargowych, egzekwowania jakości i dobrych praktyk zamiast dyktatu najniższej ceny, rzetelnych rozliczeń kontraktów. To również czas na wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań kolejowych, również w zakresie wykonawstwa, np. mechanizacja prac, mająca na celu podnoszenie efektywności i pracy, co z drugiej strony będzie odpowiedzią na luki kadrowe, czy stosowanie prefabrykatów.