MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

GABINET MARSZAŁKA SENATU
wpłynęło dn. 07.04.2014 r.
nr 1351 podpis MPotęć

Warszawa, 4 kwietnia 2014 r.

DTK-1p-0701-28/3/2014
NK: 92712/14

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
wpłynęło dn. 8.04.14 zał.
nr 2143 podpis

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu

Szanowny Panie Marszałku

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Stanisława Koguta podczas 50. posiedzenia Senatu RP w dniu 6 marca 2014 r. (przekazane pismem o sygn.: BPS/043-50-2184/14 z dnia 11 marca 2014 r.), w sprawie projektu budowy szerokotorowej linii kolejowej z Ukrainy przez Słowację do Wiednia z pominięciem terytorium Polski, przedstawiam następujące stanowisko.

Oceniając realność budowy omawianej linii kolejowej należy rozważyć zarówno jej aspekt techniczny, jak i finansowy. Przebieg linii kolejowej przez Słowację, kraj górzysty, którego powierzchnia zdominowana jest przez liczne pasma Karpat, wpłynie na wzrost kosztów realizacji projektu. Co więcej, ukształtowanie terenu determinować będzie geometrię linii kolejowej, potencjalnie powodując ograniczenia w jej eksploatacji. Dodatkowo, na techniczny aspekt wpływ mają czynniki o charakterze społecznym, związane z ochroną środowiska na wrażliwych przyrodniczo terenach. Inwestycja infrastrukturalna w sposób istotny ingerująca w unikatowe zasoby przyrodnicze Karpat oraz (w mniejszym stopniu) Alp wymagać będzie podjęcia stosownych działań kompensacyjnych, które w sposób oczywisty będą musiały zostać wkalkulowane w koszty projektu. Z omawianych względów, potoki ładunków wygenerowane i ewentualnie przejęte przez podmioty obsługujące linię musiałyby być znaczne – tak, aby pokryć wszystkie koszty realizacji całego przedsięwzięcia. Ponadto, przewoźnicy kolejowi, funkcjonujący na wybudowanej linii, musieliby oferować konkurencyjny względem transportu morskiego i drogowego czas dostawy towarów dostarczanych z Chin, głębi Rosji i Ukrainy do Europy Centralnej oraz równie atrakcyjne ceny swoich usług. W przypadku linii przebiegającej w większości w terenie górzystym byłoby to zaś poważnie utrudnione.

Pozwolę sobie również zwrócić uwagę na fakt, iż wykorzystanie linii kolejowej ukierunkowanej na obsługę importu z Chin i Rosji do Unii Europejskiej byłoby utrudnione w odniesieniu do unijnego eksportu do tych krajów, ze względu na jego strukturę, w której dominują produkty zaopatrzenia sektora maszynowego, pojazdów drogowych, towarów luksusowych oraz branży IT. W związku z tym, można założyć, że istotna część pociągów kursujących po omawianej linii wykonywałaby przewozy o charakterze wahadłowym – kursując w jedną stroną w stanie ładownym, a w drugą w stanie próżnym. Obniżałoby to efektywność korzystania z linii, a tym samym negatywnie rzutowało na pozycję konkurencyjną obsługujących ją przewoźników.

Należy również dostrzec polityczny kontekst projektu. Plany strony rosyjskiej nie są jednoznacznie określone w odniesieniu do omawianej linii właśnie ze względu na fakt, iż będzie to inwestycja kosztowna. Niezbędne jest pozyskanie partnerów w Unii Europejskiej, którzy byliby w stanie współfinansować realizację projektu. Pozostaje to utrudnione, ponieważ nawet nie wszystkie państwa unijne przez które przebiegałaby linia skorzystałyby z efektów jej eksploatacji. Wydaje się, że jej głównymi beneficjentami byłyby przede wszystkim przedsiębiorstwa działające w Austrii. Inwestycja nie ma wsparcia ani politycznego, ani finansowego ze strony Komisji Europejskiej. Z punktu widzenia interesów Unii Europejskiej, byłby to bowiem projekt w dużej mierze uzależniający część prowadzonej przez nią wymianę handlową i towarową od sytuacji politycznej panującej w Rosji oraz na Ukrainie.

Z przedstawionych powyżej powodów, znacznie bardziej korzystny pozostaje model transportowy, w którym unijny import oraz eksport na Daleki Wschód obsługiwane są przede wszystkim przez polskie porty morskie (głównie Gdańsk, Gdynię, Szczecin i Świnoujście) oraz linie kolejowe: nadodrzańską i magistralą węglową, a także ciągami E/C-E 30 oraz E/C-E 20 dla klasycznej realizacji przewozów kolejowych w relacji wschód – zachód, w tym intermodalnych. Prace na południkowych ciągach kolejowych zaplanowano do realizacji w perspektywie 2014-2020 ze środków UE. Takie podejście zastosowano również do ciągów E/C-E 30 oraz E/C-E 20. W efekcie podjętych działań inwestycyjnych, przepustowość linii wzrośnie, co umożliwi lepsze ich wykorzystanie przez przewoźników kolejowych oraz skonstruowanie korzystniejszej oferty przewozowej. Zasadniczym uzupełnieniem takiego modelu pozostają przewozy towarowe wykonywane na linii kolejowej nr 65 (Linii Hutniczej Szerokotorowej).

Wyjaśniam, iż obecnie około 1% wymiany towarowej z Azji do Europy wykonywane jest transportem kolejowym. Wynika to z faktu, iż transport morski, mimo dłuższego czasu dostawy, pozostaje znacznie bardziej efektywniejszy, ponieważ jednorazowo jest w stanie przewieźć znacznie większą masę ładunków. Z tego powodu, transport kolejowy nie będzie w stanie samodzielnie przejąć większości potoków na tym kierunku, nawet pomimo inwestycji inicjowanej przez stronę rosyjską. Korzystniejszy pozostaje model, w którym przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury współpracują z polskimi portami morskimi oraz uzupełniają ich ofertę, zamiast dążyć do zajęcia ich pozycji rynkowej.

z poważaniem

MINISTER

z up.

Zbigniew Klepacki
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Departament Współpracy Międzynarodowej MIiR