

Nové vymezení železniční nákladní dopravy v Polsku - hlavní plán společnosti ProKolej nastiňuje změny pro přesun nákladu na železnici.

17.04.2025 railmarket.com ~ Vydavatel: RAILSCANNER s.r.o.

Dokument s názvem Towary na Tory (Zboží na cesty) představuje analytický rámec, který diagnostikuje strukturální problémy, jimž toto odvětví čelí, a navrhuje jejich řešení.

Obsáhlá zpráva, kterou zveřejnily nadace Fundacja ProKolej a Wydawnictwo Adam Marszałek, uvádí řadu regulačních, infrastrukturních a finančních návrhů, jejichž cílem je zvrátit klesající konkurenceschopnost **železniční nákladní dopravy** v Polsku.

Ekonomické chování a cenová citlivost

Zpráva vychází z podrobné analýzy cenové elasticity poptávky v **železniční nákladní dopravě**. S průměrnou elasticitou -0,79 a relativně nízkou odchylkou (0,11) zjištění naznačují, že podniky se rychle přizpůsobují změnám cen přechodem mezi jednotlivými druhy dopravy. Elasticita je výrazně vyšší u **železniční dopravy** ve srovnání se silniční, což naznačuje větší cenovou citlivost zákazníků **železniční nákladní dopravy**.

Elasticita je nejnižší u podniků, které nemají alternativu k železnici, zejména u těch, které přepravují volně ložené komodity za rigidních technologických podmínek. Na druhé straně společnosti s flexibilními logistickými řetězci mají tendenci snadněji přecházet mezi železnicí a silnicí na základě cenových změn.

Intermodální nákladní doprava vykazuje téměř nulovou elasticitu, což podtrhuje její odolnost vůči kolísání nákladů a strukturální závislost na integraci železnice a silnice.

Omezení infrastruktury

Ústřední tezí zprávy je nedostatečná infrastruktura pro překládku a přístup. V Polsku jsou soukromé **vlečky** a veřejné nákladní terminály rozmístěny nerovnoměrně. V roce 2021 bylo v celé zemi 849 **vleček** - přibližně 43 na 1 000 km železničních tratí - se silnou koncentrací v Horním a Dolním Slezsku. Mnohé **vlečky** slouží především velkoobjemovým komoditám, což vyvolává otázky ohledně dlouhodobé životaschopnosti v kontextu politiky EU v oblasti klimatu.

Omezení infrastruktury se týkají i veřejně přístupných terminálů. Podle zprávy klíčová logistická centra vybudovaná v posledních letech často nemají železniční spojení, což posiluje závislost na silniční dopravě. Mezi návrhy patří povinnost zavést železniční přístup pro nové logistické parky o rozloze nad 10 hektarů, které se nacházejí do 5 km od hlavní železniční trati.

Nedostatky v kapacitě a rychlosti

Polská nákladní železniční doprava se potýká s problémy souvisejícími s výkonností sítě. V roce 2021 byla průměrná komerční rychlost nákladních vlaků pouze 23,4 km/h. Naproti tomu rychlost v Nizozemsku a Portugalsku dosahovala 65 km/h, resp. 54 km/h. Pouze 42 % nákladních vlaků přijelo v roce 2021 včas, přičemž průměrné zpoždění přesahovalo sedm hodin.

Zpráva uvádí příčiny, jako je omezená délka vleček, zastaralá infrastruktura a upřednostňování osobní dopravy. Doporučení zahrnují prodloužení dopravních kolejí na

nejméně 750 metrů a zvýšení počtu kolejí a návěstidel, aby bylo možné provozovat smíšený provoz bez narušení.

Podpora rozptýlené a intermodální dopravy

Polská podpora jednotlivých vozových zásilek zůstává minimální, přestože tyto služby jsou nejzranitelnější vůči konkurenci silniční dopravy. Jako příklady jsou uváděny Rakousko, Maďarsko a Německo, kde jsou dotace využívány ke snížení poplatků za přístup nebo k přímé podpoře jednovozových přeprav.

Naproti tomu Polsko se ve svém přístupu více zaměřilo na intermodální nákladní dopravu. Přestože existuje více než 40 intermodálních terminálů, jejich hustota je nízká - 0,8 na 10 000 km² – což je mnohem méně než v Německu (5,2) a Nizozemsku (12). Tři vojvodství stále nemají žádné takové terminály. Zpráva vyzývá k cíleným investicím, které by zkrátily průměrnou dojezdovou vzdálenost terminálů na 40-80 km.

Finanční doporučení a investiční modely

K řešení nedostatku infrastruktury zpráva navrhuje několik mechanismů veřejné intervence:

- dotace na výstavbu nebo modernizaci vlečků a nakládacích zařízení
- povinné a bezplatné připojení k vnitrostátní železniční síti do šesti měsíců pro způsobilé lokality.

Závazky veřejné služby (ZSÚ) pro jednovozovou nákladní dopravu, vybrané na základě výběrových řízení.

Snížení daní z nemovitostí a regulační zátěže provozovatelů vlečků.

Referenční režim v Německu poskytuje v letech 2020-2024 regionální podporu ve výši 3 milionů eur, která pokrývá až 50 % investičních nákladů. Zpráva doporučuje podobný model pro Polsko, podporovaný z fondů EU a domácích programů, jako je "Fundusze Europejskie na Infrastrukturu, Klimat, Środowisko 2021-2027".