

Warszawa, 17 maja 2022

Propozycje przewoźników zrzeszonych w ZNPK w odniesieniu do zwiększonego zapotrzebowania na eksport towarów z Ukrainy

1. Ustanowienie mechanizmów gwarancyjnych dla polskich przedsiębiorców (przewoźników, ale też np. operatorów terminali) związanych z ryzykiem niewypłacalności przedsiębiorców ukraińskich. Biorąc pod uwagę strategiczny wymiar interwencji, wydaje się że mechanizmy gwarancyjne powinny być sfinansowane na szczeblu Komisji Europejskiej, przy czym z punktu widzenia branży źródło finansowania jest kwestią drugorzędną.
2. Ustanowienie mechanizmów gwarancyjnych związanych z możliwością zniszczenia lub unieruchomienia taboru polskich przewoźników po stronie ukraińskiej ze względu na działania wojenne. Powzięliśmy informację, że w tym zakresie gwarancji udziela państwo ukraińskie (choć brak nam szczegółów w tym zakresie), tym niemniej postulujemy utworzenie mechanizmu gwarancji na poziomie UE (lub ew. państwa polskiego) – niejako re-gwarantującego gwarancje ukraińskie. Obawy przewoźników w tym zakresie wynikają z bardzo trudnej sytuacji gospodarczej państwa ukraińskiego.
3. Dokonanie pilnego przeglądu przez PKP PLK przeglądu infrastruktury nieczynnej:
 - a. W rejonie granicy z Ukrainą
 - b. Wzdłuż linii tranzytowych (podstawowych oraz alternatywnych)
 - c. W rejonie portów oraz ewentualnie przejść granicznych w kierunku Europy Zachodniej.

oraz niezwłoczne podjęcie działań (w tym zagwarantowanie środków) w celu otworzenia tej infrastruktury (np. torów głównych dodatkowych). Wiele z tych działań można zrealizować bardzo szybko i może doprowadzić do wyraźnych wzrostów przepustowości.

4. Utworzenie mechanizmów wsparcia/zachęt dla operatorów terminali w obszarach granicznych w celu zwiększenia przepustowości tych terminali poprzez przede wszystkim inwestycje w sprzęt ruchomy służący do przeładunków. Przeładunek jednego pociągu może trwać 12h lub 3-4h, w zależności od tego czy przeładunek jest realizowany 1 czy 4 koparkami. W sytuacji *business-as-usual* nie ma konieczności dokonywania tak szybkich przeładunków (klienci wolą poczekać kilkanaście godzin niż płacić więcej) więc ewentualne zwiększenie mocy przerobowych w tym zakresie musiałyby zapewne zostać wsparte dedykowanymi instrumentami wsparcia ekonomicznego (dotacje, preferencyjne kredyty).
5. Objęcie szczególną uwagą realizowanych w portach procesów inwestycyjnych w celu dochowania założonych terminów lub wręcz oddawania inwestycji (lub ich części) przed założonymi terminami.
6. Zwiększenie obsad obsługi celnej i fitosanitarnej na przejściach granicznych. Obecna sytuacja wymaga zwiększonej obsługi, na którą służby nie są przygotowane. Mamy sygnały, że w niektórych lokalizacjach pociąg czeka nawet 24h na przybycie obsługi z innych lokalizacji.
7. Dokonanie przeglądu procedur związanych z możliwością dopuszczenia do ruchu po polskich torach ukraińskich wagonów z wózkami o rozstawie 1435mm. Jako, że część problemu dotyczy dostępności taboru, więc dopuszczenie ukraińskich wagonów ten problem by zmniejszyło.
8. Dokonanie przeglądu procedur związanych z lepszym egzekwowaniem przyznanych rozkładów jazdy (za równo po stronie przewoźników, jak również zarządcy infrastruktury oraz operatorów portów i terminali).

9. Uwzględnianie niezależnych przewoźników we wszelkich konsultacjach dotyczących przedmiotowego zagadnienia na równi ze spółkami z Grupy PKP oraz informowanie branży o przebiegu tych spotkań. Oceniamy jako niewłaściwą sytuację, w której jako przedstawiciele polskiej branży kolejowej jesteśmy informowani i zapraszani na spotkania przez Komisję Europejską lub organizacje reprezentatywne na szczeblu europejskim, a nie przez polskie władze, podczas gdy przedstawiciele spółek z Grupy PKP są przez polskie władze bezpośrednio informowane i zapraszane, a w konsekwencji również uprawnione do prezentowania stanowisk, które następnie jest traktowane jako stanowisko całej branży.

OPINIA ZNPK W ODNIESIENIU DO PROPOZYCJI KE WYNIKAJĄCYCH Z KOMUNIKATU KOMISJI
EUROPEJSKIEJ COM(2022) *final* 217 z dnia 12 maja 2022:

10. Platforma matchmakingowa: popieramy, gdyż tylko bezpośrednie kontakty pomiędzy przedsiębiorcami po obydwóch stronach granicy są w stanie doprowadzić do realizacji przewozów oraz identyfikacji precyzyjnie wskazanych wąskich gardeł (obszarów interwencji)
11. One-Stop-Shop: nie do końca jest jasne jaka miałyby być funkcja OSS. Z punktu widzenia ZNPK bardziej należy mówić o stale działającej komisji, w której wszystkie podmioty byłyby reprezentowane (np. Ministerstwa, zarządcy infrastruktury, przedstawiciele portów, terminali, przewoźników, nadawców/odbiorców, służb celnych i fitosanitarnych, regulatorzy rynków etc.). Tylko taka formuła pozwala od razu diagnozować problem z każdej perspektywy, co wpływa na jakość decyzji oraz szybkość ich podejmowania.
12. Solidarity Lanes: mamy wątpliwości czym one miałyby być. Jeśli chodzi o ustanowienie na wybranych liniach priorytetu dla przewozów z kierunku ukraińskiego, to należy wziąć pod uwagę, że z definicji odbyłoby się to kosztem obecnie realizowanych przewozów, co ma szczególne znaczenie w obrębie krytycznych elementów (np. podejście do portów). Proponujemy skupienie uwagi na działaniach mogących doprowadzić do zwiększenia przepustowości niż na restrykcjach dla obecnie działającego biznesu.