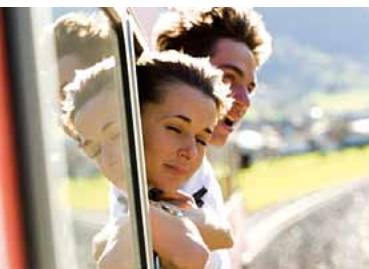


KOLEJ. PRZYSPIESZENIE

PROGRAM MODERNIZACJI TRANSPORTU KOLEJOWEGO



**Sojusz Lewicy
Demokratycznej**

KOLEJ. PRZYSPIESZENIE

PROGRAM MODERNIZACJI TRANSPORTU KOLEJOWEGO



**Sojusz Lewicy
Demokratycznej**

1. Wnioski z oceny stanu obecnego kolei

Kolej polska na tle kolei innych państw Unii Europejskiej charakteryzuje się:

- niedoinwestowaniem i zacofaniem,
- jednym z najniższych wskaźników nakładów na 1 km linii (19 razy mniejszym od średniej dla kolei UE),
- jednymi z najwyższych stawek dostępu do torów dla pociągów towarowych,
- niską produktywnością (ocenia się, że przy obecnym potencjale kolej może wykonywać co najmniej dwa razy większą pracę).

Jest to skutek m.in. złej polityki rządu w stosunku do kolei. Dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju transportu **Unia Europejska rekomenduje przeznaczanie 60% nakładów na drogi i 40% na kolej, a w Polsce relacja ta wynosi 85 i 15%.**

Kolej znajduje się w trudniejszej sytuacji z punktu widzenia źródeł finansowania utrzymania, modernizacji i nowych inwestycji. Nakłady na drogi finansowane są z Budżetu Państwa i budżetów Jednostek Samorządu Terytorialnego, natomiast utrzymanie i rozwój infrastruktury kolejowej są finansowane głównie ze środków zarządcy infrastruktury (PKP PLK).

W wyniku takiej polityki przewoźnicy kolejowi muszą ponosić większe koszty za dostęp do infrastruktury niż przewoźnicy drogowi. Stawki dostępu za porównywalne jednostki na kolei są dwu – trzykrotnie wyższe niż na drogach w przewozach pasażerskich, a w towarowych nawet trzy do pięciu razy wyższe.

Wskutek tego nastąpił:

- spadek przewozów towarowych – udział w rynku w tkm zmniejszył się z 57,4% w 1995 r. do 18,5% w 2009 r.,
- spadek w przewozach pasażerskich – z 466,1 mln w 1995 r. do 275,5 mln osób w 2009 r., tj. o 41%.

Jednocześnie znacznie pogorszyła się sytuacja finansowa spółek kolejowych. Skumulowane straty finansowe za lata 2007–2010 wyniosły ok. 2 mld zł, w tym:

1.	PKP PLK SA	700 mln zł
2.	PKP Cargo SA	600 mln zł
3.	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	500 mln zł
4.	PKP Intercity SA	200 mln zł

Innym skutkiem błędnej polityki wobec kolei jest duży spadek wartości rynkowej poszczególnych spółek kolejowych, oceniany przez specjalistów na 10 mld zł, głównie w rezultacie

- ➔ Nieremontowania infrastruktury kolejowej, co prowadzi do wyłączeń niektórych odcinków linii oraz ograniczeń prędkości na wielu tysiącach kilometrów szlaków, co pogarsza ofertę przewozową;
- ➔ Stosowania wysokich stawek dostępu ogranicza dostępność przewoźników kolejowych. do infrastruktury, co nie sprzyja zwiększaniu przewozów.

Wnioski wynikające z diagnozy stanu:

- ➔ **kolej w obecnym stanie obniża konkurencyjność polskiej gospodarki,**
- ➔ **kolej w obecnym stanie wpływa negatywnie na poziom życia obywateli.**

Wylimitowanie tych negatywnych zjawisk wymaga nowego podejścia do rozwiązywania problemów funkcjonowania transportu kolejowego. To nowe podejście zawiera **Program SLD dla kolei.**

2. Strategiczny cel transportu, w tym kolejowego

Unia Europejska stawia przed transportem następujące cele strategiczne:

- ➔ **w przewozach osób – systematyczne podnoszenie jakości życia obywateli; zapewnienie do 2025 roku dojazd koleją do Warszawy z każdego miasta wojewódzkiego w czasie nie dłuższym niż 3 godziny,**
- ➔ **w przewozach ładunków wsparcie konkurencyjności gospodarki.**

Transport musi być:

- coraz tańszy dla użytkownika,
- coraz bardziej wydajny,
- zrównoważony,
- coraz bardziej ekologiczny.

Polska ma położenie strategiczne dla europejskich połączeń: *Północ-Południe: Basen Morza Bałtyckiego – Morze Śródziemne* oraz *Wschód-Zachód: Europa Zachodnia – Kraje WNP* i powinna wykorzystać tę rentę geograficzną. Warunkiem koniecznym osiągnięcia tego celu jest zwiększenie roli kolei w systemie transportowym państwa.

Dlatego zadaniem kolei powinno być:

- zwiększenie udziału w rynku,
- przywrócenie właściwej rangi polskich kolei w europejskiej przestrzeni kolejowej.

3. Program SLD w zakresie poprawy funkcjonowania infrastruktury kolejowej

3.1. Sformułowanie podstawowych problemów

Stopniowe wychodzenie z zapaści kolei zależy w pierwszej kolejności od uporządkowania problemów związanych z infrastrukturą. Nie ulega wątpliwości, że **państwo jest odpowiedzialne za budowę i sprawne funkcjonowanie wszelkiej infrastruktury, w tym kolejowej, a korzystanie z niej powinno być dostępne dla wszystkich potrzebujących, na warunkach ekonomicznych jednoznacznie określonych.** Właściwe wypełnianie tego obowiązku wymaga:

- opracowania spójnego i konsekwentnie realizowanego program rozwoju transportu,
- przejrzystego systemu finansowania infrastruktury,
- sprawnego i efektywnego zarządzania,

- maksymalnego wykorzystania środków unijnych i aktywnego implementowania regulacji UE do prawa polskiego.

Jeśli chodzi o pierwszy czynnik, to można stwierdzić, że programu dla kolei nie ma. Prace nad takim programem do 2015 roku, prowadzone od 2008 roku, nie zostały doprowadzone do końca. O wadach systemu finansowania infrastruktury kolejowej wspomniano już wcześniej.

Co do struktury organizacyjnej i systemu zarządzania wystarczy podać kilka charakterystyk:

- zbyt daleko posunięta fragmentacja i rozmycie odpowiedzialności,
- 60 spółek,
- 1000 osób w zarządach, radach nadzorczych, biurach zarządów, w personelu pomocniczym,
- koszt ponad 100 mln zł rocznie,
- większość obsad uzależniona politycznie,
- konflikty między spółkami.

Jeśli chodzi o wykorzystanie środków unijnych, to także występuje wiele zaniedbań. Przede wszystkim mamy do czynienia z opieszałością w przygotowaniu i realizacji projektów wspomaganych finansowo przez UE. Z perspektywy budżetowej 2007–2013, przy upływie czasu 65%, wykorzystaliśmy 26% funduszy strukturalnych i 20% funduszu spójności, przy czym na projekty kolejowe nie wykorzystano ani jednego euro.

3. 2. Własność infrastruktury

Należy uporządkować kwestię własności infrastruktury kolejowej przyjmując model opracowany na zlecenie PKP PLK przez Krajową Izbę Gospodarczą. Celowe jest utworzenie dwóch zasobów i uregulowanie przy tej okazji problemu historycznego zadłużenia kolei:

- publicznego zasobu infrastruktury kolejowej należącego do Skarbu Państwa i Jednostek Samorządu Terytorialnego,
- komercyjnego zasobu infrastruktury kolejowej obejmującego te elementy, które nie znajdują się w pierwszym zasobie.

W związku z tym jest niezbędne:

- **przeniesienie własności składników infrastruktury kolejowej ze spółek PKP SA, PKP PLK SA i innych spółek na bezpośrednią własność Skarbu Państwa i JST,**
- **spłata długów PKP SA i PKP PLK SA w drodze ekwiwalentnego ekonomicznie przekazania własności składników tej infrastruktury.**

Trzeba zauważyć, że tak postąpiła większość starych państw UE. Operacja oddłużenia kolei w tych państwach odbywało się nie drogą sprzedaży spółek przewozowych, a przez właśnie przekazanie własności infrastruktury na rzecz Skarbu Państwa.

Proces przewłaszczenia infrastruktury kolejowej na rzecz Skarbu Państwa rozpoczął się w 2010 roku i powinien być kontynuowany, z tym że należałoby określić termin zakończenia tej operacji do 2013 r. oraz nie ograniczać go tylko do wykorzystywania Funduszu Kolejowego w celu finansowania realokacji.

Pozostałe elementy majątku, nie związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego powinny być zagospodarowane komercyjnie, a uzyskane środki z ich sprzedaży należy przeznaczyć na współfinansowanie zadań z zakresu modernizacji i utrzymania infrastruktury kolejowej. W najszerszym zakresie dotyczy to nieruchomości kolejowych.

3.3. Finansowanie utrzymania, i modernizacji infrastruktury oraz nowych inwestycji

Zgodnie z art. 7 Dyrektywy 440 (z późniejszymi zmianami) finansowanie nowych inwestycji, modernizacji i utrzymania infrastruktury należy do obowiązków państwa. Zatem powinna być przyjęta zasada, że utrzymanie i modernizacja infrastruktury jest finansowana ze środków budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego. W celu zlikwidowania drastycznej dysproporcji nakładów na drogi i na kolej oraz niewłaściwą strukturę wydatków na modernizację i utrzymanie należy:

- **opracować wieloletni (na lata 2012–2020) plan utrzymania infrastruktury,**

- opracować techniczne standardy utrzymania linii kolejowych według poszczególnych kategorii,
- przyjąć zasadę finansowania wydatków na utrzymanie i modernizację infrastruktury kolejowej ze środków Budżetu Państwa i budżetów JST;
- założyć dojsię do rekomendowanej przez Komisję proporcji nakładów na transport lądowy, a więc dedykowania 40% nakładów na kolej, w okresie nie dłuższym niż 5 lat,
- wprowadzić stosowne zmiany w ustawie o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego,
- zwiększyć nakłady na utrzymanie infrastruktury, nawet za cenę zmniejszenia nakładów na modernizację,
- wdrożyć system współfinansowania inwestycji kolejowych oparty na Partnerstwie Publiczno-Prywatnym w połączeniu z ideą wieloletnich koncesji eksploatacyjnych; obiektami podatnymi na takie rozwiązania są dworce kolejowe, terminale przeładunkowe, centra logistyczne i inne obiekty kolejowej infrastruktury kolejowej,
- od 1 stycznia 2012 r. rozpocząć wdrażanie unijnego instrumentu regulującego finansowanie wydatków na utrzymanie i modernizację infrastruktury, jakim jest wieloletni kontrakt dotyczący jej jakości.

W większości krajów UE stosunki między zarządcą infrastruktury i Skarbem Państwa są regulowane właśnie **wieloletnimi kontraktami**. Najczęściej zawiera się je na 5 lat (m.in. w Niemczech i we Francji), ale np. w Austrii na 6 lat). Dlatego **rekomenduje się wprowadzenie także w Polsce formuły kontraktów wieloletnich**. Kontrakty wieloletnie pomiędzy PKP PLK a Rządem RP powinny być zawierane na utrzymanie istniejącej infrastruktury oraz na budowę nowej. Podstawowymi cechami kontraktu na utrzymanie i modernizację infrastruktury powinny być:

- finansowanie: 2/3 Rząd RP (środki budżetowe i środki pochodzące z Funduszu Kolejowego) oraz 1/3 ze środków pochodzących z opłat za dostęp do infrastruktury wnoszonych przez przewoźników,
- typ kontraktu – umowa cywilno-prawna na usługę, jaką jest zapewnienie przepustowości linii kolejowych,

- umowa zawiera matrycę linii (podzielonych na odcinki) z podaniem parametrów, jakimi powinny być co najmniej: przepustowość, prędkość i nacisk na oś,
- obowiązkiem PLK jest osiągnięcie parametrów zawartych w umowie,
- niespełnienie tego warunku powinno skutkować koniecznością zapłaty kar proporcjonalnych do czasu trwania ograniczeń oraz różnicy pomiędzy wartością parametru wymaganą umową a faktyczną,
- najwyższy priorytet nadać projektom z finansowaniem unijnym na uzupełnienie którego nie może zabraknąć środków z budżetu państwa,
- realizacja kontraktu podlega kontroli pionu jakości UTK,
- zarząd PLK jest rozliczany tylko na podstawie ocen jakościowych oraz wykonania budżetu,

Kontrakt na budowę nowej infrastruktury kolejowej powinien opierać się na następujących zasadach:

- finansowanie – kredyt 50-letni, gwarantowany przez państwo, w różnych instytucjach finansowych,
- współfinansowanie przez jednostki samorządu terytorialnego różnych szczebli.

3.4. Zarządzanie infrastrukturą

Do czasu przejęcia przez Skarb Państwa i JST wszystkich elementów narodowego zasobu infrastruktury, PKP PLK powinny pozostać zarządcą infrastruktury i w tym czasie nie należałoby przeprowadzać istotnych zmian, a jedynie te, które poprawią sprawność zarządzania:

- uproszczenie struktury,
- wprowadzenie zarządzania przez projekty,
- zatrudnienie wykwalifikowanych project managerów,
- delegowanie uprawnień na projekty,
- wprowadzenie rocznej oceny pracowników na bazie kluczowych wskaźników efektywności,

→ położenie dużego nacisku na przygotowanie projektowe i inwestycyjne nowych zadań modernizacyjnych na kolei, których realizacja jest współfinansowana ze środków UE w latach 2014–2020.

Po zakończeniu procesu realokacji, zarządca infrastruktury powinien być wyłoniony na podstawie postępowania konkursowego i wykonywać powierzone zadania na podstawie kontraktu – umowy cywilno-prawnej. Struktura przyszłego zarządcy powinna być maksymalnie lekka. Zaplecze naprawcze może być do granic dopuszczalnych outsorcingsowane; w strukturze zarządcy powinny pozostać jedynie zespoły do zadań specjalnych, w tym do utrzymania urządzeń nietypowych, niepowtarzalnych. Wypełnianie funkcji zarządcy powinno podlegać corocznej ocenie.

Należy także zagwarantować możliwość istnienia kilku zarządców infrastruktury. Już obecnie oprócz PKP PLK funkcjonuje PKP LHS i nie stanowi to żadnej przeszkody w funkcjonowaniu transportu kolejowego. Nie ma zatem powodu, aby nie pozostawić PKP LHS jako samodzielnego zarządcy części infrastruktury publicznej związanej z torami o prześwicie 1520 mm.

Konieczna jest konsolidacja spółek zarządzających elementami infrastruktury kolejowej, które są niezbędne do funkcjonowania kolejowego systemu techniczno-eksploatacyjnego. Rozważenia wymagają dwa warianty:

1. Połączenie wszystkich spółek infrastrukturalnych tj. PKP PLK SA, PKP Energetyka SA, Telekomunikacja sp. z o.o. i PKP Informatyka sp. z o.o. oraz wniesienie do nowego podmiotu aportem majątku wytypowanych dworców kolejowych. Konieczne jest jednoczesne wyłączenie z niego obszarów biznesowych (handlowo-usługowych i budowlanych z branży telekomunikacyjnej oraz energetycznej) i przeznaczenie do prywatyzacji;
2. Wniesienie do PKP PLK SA akcji/udziałów PKP Energetyka SA, Telekomunikacja sp. z o.o. i PKP Informatyka sp. z o.o. oraz aportowanie przez PKP SA majątku wytypowanej sieci dworców kolejowych (powołanie podmiotu zarządzającego dworcami). Ze spółek zależnych od PKP PLK wyodrębnić należy segmenty nie związane

z prowadzeniem ruchu pociągów (handlowo-usługowo i budowlane) i przeznaczyć do prywatyzacji.

Niezależnie od wyboru wariantu należy wstrzymać proces prywatyzacji wymienionych spółek do czasu rozstrzygnięcia, które ich części będą poddane przekształceniom własnościowym.

Celowe jest przeprowadzenie analizy zakresu niezbędnej konsolidacji potencjału spółek utrzymaniowo-naprawczych, których właścicielem dominującym jest PKP PLK oraz przekazanie zarządcy udziałów spółki CS Szkolenie i Doradztwo sp. z o.o. Istotne jest również wniesienie raportu do PKP PLK zasobów Kolejowej Medycyny Pracy, w celu sprawowania opieki zdrowotnej w zakresie związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

3.5. Ustawa o infrastrukturze

Zagadnienia: własności, dostępności, finansowania i zarządzania infrastrukturą kolejową w Polsce a także szereg innych powinny zostać uregulowane w **nowej ustawie o infrastrukturze kolejowej** (nawiasem mówiąc taka ustawa o infrastrukturze drogowej od dawna istnieje).

Przyszła ustawa o infrastrukturze kolejowej powinna w sposób kompleksowy unormować:

- ➔ sprawy własności infrastruktury kolejowej jako istotnego składnika majątku narodowego,
- ➔ sprawy powszechnego i nie dyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej dla wszystkich przewoźników kolejowych i innych podmiotów rynku kolejowego, co wymagać będzie określenia zbioru – wykazu składników infrastruktury kolejowej ogólnodostępnej, zgodnie z dyspozycjami przewidzianymi w prawie UE,
- ➔ zakres i zasady finansowania ze środków publicznych rozwoju i utrzymania ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej, które powinny być zbliżone do tych stosowanych w odniesieniu do infrastruktury drogowej; zadania w tym zakresie będą mogły być realizowane przez zarządców infrastruktury na podstawie umów wieloletnich zawieranych z właścicielem infrastruktury,

- kształt nowego modelu zarządzania infrastrukturą kolejową zakładający utrzymanie opłat za dostęp do infrastruktury, zarazem jednak istotne obniżenie stawek dostępu, dalszy rozwój kolejowych rynków przewozowych i powstanie nowych segmentów rynku kolejowego, tzw. rynków około infrastrukturalnych.

Przyszła ustawa stanowiłaby więc fundament nowego „ustroju” kolei w Polsce. Projektując konkretne postanowienia tej ustawy należałoby mieć na względzie cel zasadniczy, jakim powinno być maksymalne zrównanie warunków konkurencyjności transportu kolejowego z transportem drogowym.

4. Program SLD dla poprawy funkcjonowania spółek przewozowych

4.1. Wyrównanie konkurencyjności kolei wobec transportu drogowego

Dla wyrównania konkurencyjności kolei wobec transportu drogowego jest konieczne **obniżenie w ciągu pięciu lat stawek dostępu do infrastruktury w stosunku do poziomu z 2010 r.:**

- dla przewoźników pasażerskich o 45%,
- dla przewoźników towarowych o 60%.

Ponadto ważne jest zapewnienie stabilności opłat za korzystanie z infrastruktury: powinna obowiązywać zasada co najmniej rocznego wyprzedzenia we wprowadzaniu zmian w wysokości stawek dostępu.

4.2. Rekomendacje dotyczące prywatyzacji spółek przewozowych

Należy przyjąć następujące zasady dotyczące prywatyzacji kolejowych spółek przewozowych:

- **spółki przewozowe PKP Cargo SA i PKP Intercity SA nie powinny być prywatyzowane bez uprzedniej obniżki stawek dostępu do infrastruktury; obniżenie stawek dostępu zwiększy w istotny**

sposób wartość tych spółek (sprywatyzowanie wymienionych podmiotów przed obniżeniem stawek dostępu pozbawi Skarb Państwa większych wpływów, a korzyści osiągną jedynie nabywcy),

- **spółki przewozowe mogą podlegać procesom prywatyzacyjnym, ale powinny być one realizowane poprzez wprowadzenie ich na giełdę, w połączeniu z emisją akcji, a pozyskane z niej środki powinny być przeznaczone na rozwój,**
- **państwo powinno zachować w prywatyzowanych spółkach pakiety kontrolne akcji.**

4. 3. Rekomendowane zmiany w obszarze przewozów pasażerskich

Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie, to są one mniej podatne na konkurencję niż przewozy towarowe. W tych segmentach, w których jest to możliwe należy dążyć, aby działało co najmniej dwóch operatorów mających jednakowe warunki dostępu do infrastruktury. **Poprawa funkcjonowania transportu pasażerskiego w poszczególnych segmentach wymaga:**

- **przywrócenia stanu organizacyjnego PKP Intercity SA sprzed włączenia do tej spółki przewozów międzywojewódzkich. Następnie akcje PKP Intercity powinny być skierowane na giełdę. Alternatywnym rozwiązaniem mogłoby być zachowanie narodowego charakteru spółki i wówczas mogłaby ona pozostać w obecnym stanie organizacyjnym,**
- **przewozy międzywojewódzkie (w przypadku prywatyzacji Intercity) powinny być zorganizowane w odrębną spółkę, która ze względu na konieczność dofinansowania tych przewozów ze środków budżetowych, powinna pozostać w nadzorze państwowym,**
- **przewozy regionalne i aglomeracyjne powinny być realizowane przez operatorów wyłanianych przez Urzędy Marszałkowskie i Prezydentów dużych miast w drodze konkursu,**
- **spółka Przewozy Regionalne potrzebuje wsparcia finansowego ze strony JST i budżetu państwa oraz – w porozumieniu z Urzędami Marszałkowskimi – restrukturyzacji.**

4.4. Rekomendacje dotyczące przewozów towarowych

W odniesieniu do PKP Cargo SA:

- ➔ należy natychmiast wstrzymać proces prywatyzacyjny, bowiem spółka nie jest przygotowana, a wybór ścieżki prywatyzacyjny trzeba uznać za najgorszy z możliwych,
- ➔ po odpowiednim przygotowaniu spółka może być prywatyzowana według zasad przedstawionych w punkcie 4.2.

W celu odciążenia dróg i ograniczenia skutków kongestii występujących na nich:

- ➔ należy utworzyć silnego operatora kolejowych przewozów intermodalnych,
- ➔ w celu przyspieszenia rozwoju tego segmentu przewozów, powinna być ustalona na okres co najmniej 10 lat odpowiednio obniżona stawka dostępu do infrastruktury,
- ➔ w POiŚ na kolejną perspektywę budżetową należy przygotować zadania obejmujące modernizację (i budowę nowych) terminali kontenerowych.

5. Program SLD w zakresie nadzoru nad transportem kolejowym

W zakresie nadzoru nad funkcjonowaniem różnych podmiotów w obszarze transportu kolejowego należy przestrzegać następujących zasad:

- ➔ Podmioty z działu transport kolejowy powinny być w nadzorze merytorycznym i właścicielskim Ministra Infrastruktury;
- ➔ Zadania z zakresu prywatyzacji powinny być realizowane wyłącznie przez Ministra Infrastruktury, a nie przez PKP SA;
- ➔ Minister Infrastruktury powinien przejąć obowiązek stanowienia poziomu stawek dostępu do infrastruktury;
- ➔ Minister Infrastruktury powinien być odpowiedzialny za zapewnienie warunków do zrównoważonego rozwoju transportu;

- **Uprawnienia Urzędu Transportu Kolejowego powinny być poszerzone m.in. o obowiązek kontroli realizacji kontraktów wieloletnich pomiędzy Rządem a PLK oraz zadania analogiczne do tych, które wypełnia Inspekcja Transportu Drogowego. Urząd powinien być wzmocniony kadrowo;**
- **PKP SA powinna koncentrować się na realizacji zadań z zakresu restrukturyzacji zasobów, a docelowo powinna być przekształcona w Agencję Rozwoju Transportu Kolejowego.**

6. Koleje dużych prędkości

Jest to niezwykle ambitny projekt i nie może być zaniechany. Jednakże powinien on stanowić zadanie narodowe. Projekt ten powinien być wyłączony z zakresu działania PLK. Należy rozważyć w tym przypadku formułę PPP.

7. Przewidywane efekty realizacji programu

1. **Wzrost przewozów pasażerskich o ok. 35% w okresie 3 lat i radykalna poprawa jakości podróżowania, w tym skrócenie czasu dojazdu do pracy, szkół i w celach biznesowych**

Będzie to możliwe dzięki poprawie stanu infrastruktury kolejowej i obniżeniu o 45% stawek dostępu, co spowoduje poprawę rentowności przewoźników pasażerskich i umożliwi podjęcie przez nich inwestycji kolejowych. Wpływy ze zwiększonych przewozów zrekompensują ubytek wpływów wywołanych obniżką stawek dostępu.

- 2) **Wzrost przewozów towarowych w okresie 5 lat o co najmniej 30% i w konsekwencji ograniczenie kongestii na drogach**

Będzie to możliwe dzięki obniżce stawek do infrastruktury o 60%, która umożliwi podjęcie konkurencji z transportem drogowym. Powinno się przy tym stosować identyczne stawki dostępu dla przewoźników kolejowych i drogowych za przemieszczanie kontenerów.

- 3) **Wzrost nakładów na infrastrukturę kolejową, w ciągu roku, do co najmniej 10 mld zł na inwestycje i 5 mld zł na utrzymanie, co umożliwi stopniową rewitalizację techniczną kolei.**

Będzie to możliwe poprzez właściwe przygotowanie projektów inwestycyjnych, wdrożenie wieloletnich kontraktów na utrzymanie infrastruktury oraz pełne wykorzystanie środków unijnych.

- 4) **Wzrost w ciągu 5 lat produkcji przemysłu kolejowego o 40%, co spowoduje wzrost zatrudnienia o co najmniej 15 tys. osób i wzrost wpływów do budżetu z podatku CIT i VAT o około 2 mld zł rocznie.**

Będzie to możliwe w następstwie zwiększonych inwestycji w infrastrukturze oraz inwestycji przewoźników w nowe wagony i lokomotywy.

- 5) **Zahamowanie zwolnień w spółkach kolejowych i stopniowy wzrost przyjęć do pracy zwłaszcza w obszarach obsługi podróży i inwestycji o około 10 tys. osób w ciągu 5 lat.**

Będzie to następstwem wdrożenia przez SLD proponowanej polityki wobec kolei. Do pozytywnych zmian w zakresie zatrudnienia przyczyni się wzrost przewozów kolejowych i wzrost inwestycji. W kontekście oczekiwanego wzrostu zatrudnienia konieczne staje się odtworzenie szkolnictwa kolejowego na poziomie zawodowym i licealnym.

[kontakt]

Rada Krajowa SLD

ul. Rozbrat 44a, 00-419 Warszawa

www.sld.org.pl