



Z założenia system elektronicznego poboru opłat (SEPO), a więc myto za korzystanie z dróg, ma być tym mechanizmem, który sprzyja pełniejszemu wykorzystaniu kolei do przewozów towarowych. System również poprzez zróżnicowanie opłat w zależności od klasy pojazdów i ich poziomów emisji spalin ma służyć ochronie środowiska. Ponadto ma przeciwdziałać kongestii. Czy jednak te założenia są realne do spełnienia w polskich warunkach? To pytanie zadaje Maciej Wroński reprezentujący Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

W przypadku przewozów towarowych możliwości kolei są ograniczone – i jak zwraca uwagę Maciej Wroński – sytuacja nadal się pogarsza w wyniku likwidacji dotychczas funkcjonujących połączeń. Ponadto brakuje terminali przeładunkowych, a szczególnym zagrożeniem staje się prywatyzacja oznaczająca przekazanie obsługi linii kolejowych zagranicznym spółkom, które będą zainteresowane wyłącznie połączeniami międzynarodowymi.

– A kongestia? W Polsce nie ma wyboru tras, przewoźnik musi jechać daną drogą, bo nie ma innej możliwości. Za pomocą opłat w żaden sposób nie zmniejszymy więc strumienia ruchu – zastrzega Maciej Wroński. Również nie widzi on możliwości oddziaływania opłatą na ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. Podkreśla, że tylko dużych przewoźników będzie stać na wymianę taboru na wyższe klasy EURO. Tymczasem w Polsce takich przedsiębiorstw mamy niewiele. – U nas dominujący jest transport krajowy, a funkcjonuje w tym sektorze około 100 tys. firm. W tym są też przedsiębiorstwa, które nie świadczą usług transportowych, lecz są podmiotami gospodarczymi posiadającymi swoje floty pojazdów, którymi wykonują przewozy na własne potrzeby. Funkcja ochrony środowiska jaka jest wiązana z systemem opłat jest zatem problematyczna – zaznacza Maciej Wroński.

Jakie więc będą skutki wprowadzenia opłat? Maciej Wroński dostrzega co najmniej

kilka problemów, jakie ujawnia się wskutek wprowadzenia systemu opłat. – W tej chwili średnia cena frachtu wynosi około 3 zł za kilometr. Czyli 40-tonowy pojazd bierze za kurs niewiele więcej od taksówki osobowej. Zysk jaki jest generowany przez przewoźników sięga zaledwie 2-3 groszy. Oczywiście, można uznać, że za wprowadzone opłaty zapłaci końcowy odbiorca. Ale chcę zwrócić uwagę na jedną sprawę: bezwładność rynku. Rynek charakteryzuje się tym, że przy wzroście kosztów, co teraz widać w związku ze wzrostem cen paliw, przewoźnik musi realizować przewozy według zakontraktowanych stawek. Jeśli więc ma z czego to dokłada, albo po prostu bankrutuje. Ponadto, konsekwencjami tego będą obciążone następne grupy, to jest sektor motoryzacyjny i finansowy – podkreśla Maciej Wroński. Jak dalej tłumaczy, załamanie na rynku przewozów oznacza cios dla rynku motoryzacyjnego wynikający z zahamowania nie tylko sprzedaży pojazdów, ale również części zamiennych, czy usług serwisowych. – Natomiast w przypadku sektora finansów trzeba pamiętać, że w strukturze wielu firm transportowych 90 procent pojazdów jest w leasingu. Przedsiębiorstwa nie mające dopływu gotówki przestaną płacić raty leasingowe. A firmy leasingowe nie są zainteresowane odzyskiwaniem pojazdów, bo nie mają możliwości ich sprzedania – tłumaczy Maciej Wroński.

Maciej Wroński podkreśla, że państwa Europy Zachodniej wprowadzając opłaty za przejazd drogami zapewniały na okres przejściowy mechanizmy osłonowe, umożliwiające firmom transportowym świadczenie usług na dotychczasowych stawkach. Takiej osłony nie zapewniono naszym przewoźnikom. Konsekwencją tego będzie szybki wzrost cen frachtu, co też podyktuje sytuacja związana z ubytkiem z rynku firm transportowych i tym samym zmianą proporcji podaży-popyt. Do tego, jak zwraca uwagę Maciej Wroński, należy dodać wzrost inflacji. – Przynajmniej 90 procent towarów trafiających na rynek musi być transportowana przy najmniej na pewnym odcinku drogą publiczną – przypomina Maciej Wroński. – Według szacunków aż 11 procent w cenie towaru stanowi koszt transportu – dodaje. Maciej Wroński podkreśla jeszcze jeden koszt, jaki społeczeństwo poniesie w wyniku wprowadzenia opłat za przejazdy drogami krajowymi. Otóż, przewoźnicy unikając opłat będą kierowali transporty na drogi samorządowe, które nie są dostosowane do przenoszenia tego rodzaju ruchu. W tym przypadku nie chodzi wyłącznie o straty wynikające z dewastacji tych sieci dróg. Maciej Wroński dostrzega zasadniczy problem we wzroście liczby wypadków, w tym tych tragicznych. Przy tym dodaje, że poziom kontroli i egzekucji przepisów w kraju budzi wątpliwości, co do szans powstrzymania zjawiska uciekania ciężkich transportów z płatnych odcinków dróg.

sepo-w-opinii-przewoznikow

O stawkach opłat za korzystanie z dróg mówi w nagraniu Jarosław Waszkiewicz - dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury.

AS

Maciej Wroński, reprezentujący Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, wypowiadał się podczas konferencji „Informatyka w zarządzaniu drogami”, która odbyła się 14 kwietnia br. w Warszawie.

Z założenia system elektronicznego poboru opłat (SEPO), a więc myto za korzystanie z dróg, ma być tym mechanizmem, który sprzyja pełniejszemu wykorzystaniu kolei do przewozów towarowych. System również poprzez zróżnicowanie opłat w zależności od klasy pojazdów i ich poziomów emisji spalin ma służyć ochronie środowiska. Ponadto ma przeciwdziałać kongestii. Czy jednak te założenia są realne do spełnienia w polskich warunkach? To pytanie zadaje Maciej Wroński reprezentujący Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

W przypadku przewozów towarowych możliwości kolei są ograniczone – i jak zwraca uwagę Maciej Wroński – sytuacja nadal się pogarsza w wyniku likwidacji dotychczas funkcjonujących połączeń. Ponadto brakuje terminali przeładunkowych, a szczególnym zagrożeniem staje się prywatyzacja oznaczająca przekazanie obsługi linii kolejowych zagranicznym spółkom, które będą zainteresowane wyłącznie połączeniami międzynarodowymi.

– A kongestia? W Polsce nie ma wyboru tras, przewoźnik musi jechać daną drogą, bo nie ma innej możliwości. Za pomocą opłat w żaden sposób nie zmniejszymy więc strumienia ruchu – zastrzega Maciej Wroński. Również nie widzi on możliwości oddziaływania opłatą na ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko. Podkreśla, że tylko dużych przewoźników będzie stać na wymianę taboru na wyższe klasy EURO. Tymczasem w Polsce takich przedsiębiorstw mamy niewiele. – U nas dominujący jest transport krajowy, a funkcjonuje w tym sektorze około 100 tys. firm. W tym są też przedsiębiorstwa, które nie świadczą usług transportowych, lecz są podmiotami gospodarczymi posiadającymi swoje floty pojazdów, którymi wykonują przewozy na własne potrzeby. Funkcja ochrony środowiska jaka jest wiązana z systemem opłat jest zatem problematyczna – zaznacza Maciej Wroński.

Jakie więc będą skutki wprowadzenia opłat? Maciej Wroński dostrzega co najmniej kilka problemów, jakie ujawnią się wskutek wprowadzenia systemu opłat. – W tej chwili średnia cena frachtu wynosi około 3 zł za kilometr. Czyli 40-tonowy pojazd bierze za kurs niewiele więcej od taksówki osobowej. Zysk jaki jest generowany przez przewoźników sięga zaledwie 2-3 groszy. Oczywiście, można uznać, że za wprowadzone opłaty zapłaci końcowy odbiorca. Ale chcę zwrócić uwagę na jedną sprawę: bezwładność rynku. Rynek charakteryzuje się tym, że przy wzroście kosztów, co teraz widać w związku ze wzrostem cen paliw, przewoźnik musi realizować przewozy według zakontraktowanych stawek. Jeśli więc ma z czego to dokłada, albo po prostu bankrutuje. Ponadto, konsekwencjami tego będą obciążone następne grupy, to jest sektor motoryzacyjny i finansowy – podkreśla Maciej Wroński. Jak dalej tłumaczy, załamanie na rynku przewozów oznacza cios dla rynku motoryzacyjnego wynikający z zahamowania nie tylko sprzedaży pojazdów, ale również części zamiennych, czy usług serwisowych. – Natomiast w przypadku sektora finansów trzeba pamiętać, że w strukturze wielu firm transportowych 90 procent pojazdów jest w leasingu. Przedsiębiorstwa nie mające dopływu gotówki przestaną płacić raty leasingowe. A firmy leasingowe nie są zainteresowane odzyskiwaniem pojazdów, bo nie mają możliwości ich sprzedania – tłumaczy Maciej

Wroński.

Maciej Wroński podkreśla, że państwa Europy Zachodniej wprowadzając opłaty za przejazd drogami zapewniały na okres przejściowy mechanizmy osłonowe, umożliwiające firmom transportowym świadczenie usług na dotychczasowych stawkach. Takiej osłony nie zapewniono naszym przewoźnikom. Konsekwencją tego będzie szybki wzrost cen frachtu, co też podyktuje sytuacja związana z ubytkiem z rynku firm transportowych i tym samym zmianą proporcji podaży-popytu. Do tego, jak zwraca uwagę Maciej Wroński, należy dodać wzrost inflacji. – Przynajmniej 90 procent towarów trafiających na rynek musi być transportowana przy najmniej na pewnym odcinku drogą publiczną – przypomina Maciej Wroński. – Według szacunków aż 11 procent w cenie towaru stanowi koszt transportu – dodaje.

Maciej Wroński podkreśla jeszcze jeden koszt, jaki społeczeństwo poniesie w wyniku wprowadzenia opłat za przejazdy drogami krajowymi. Otóż, przewoźnicy unikając opłat będą kierowali transporty na drogi samorządowe, które nie są dostosowane do przenoszenia tego rodzaju ruchu. W tym przypadku nie chodzi wyłącznie o straty wynikające z dewastacji tych sieci dróg. Maciej Wroński dostrzega zasadniczy problem we wzroście liczby wypadków, w tym tych tragicznych. Przy tym dodaje, że poziom kontroli i egzekucji przepisów w kraju budzi wątpliwości, co do szans powstrzymania zjawiska uciekania ciężkich transportów z płatnych odcinków dróg.

Nagranie

O stawkach opłat za korzystanie z dróg mówi w nagraniu Jarosław Waszkiewicz - dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury.

AS

Maciej Wroński, reprezentujący Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, wypowiadał się podczas konferencji „Informatyka w zarządzaniu drogami”, która odbyła się 14 kwietnia br. w Warszawie.