



STOWARZYSZENIE
WAGONÓW PRYWATNE



Warszawa, 13 listopada 2025 r.

Piątka dla kolejowego transportu towarowego

Propozycja działań mających na celu rozwój polskiego sektora logistyki w oparciu o poprawę warunków prowadzenia kolejowego transportu towarów

Kluczowe organizacje branżowe, skupiające firmy działające w obszarze kolejowego transportu towarowego, w tym taboru kolejowego, tj. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Stowarzyszenie „Wagony Prywatne”, Fundacja ProKolej, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych oraz Railway Business Forum, postulują opracowanie planu działań na rzecz rozwoju sektora logistyki w oparciu o usługi kolei oraz zdefiniowanie struktury do wdrożenia planu.

Celem inicjatywy jest stworzenie warunków dla zwiększenia udziału kolei w przewozach towarów, w tym stymulacji wzrostu transportu intermodalnego, przy zapewnieniu możliwości rozwoju działających w Polsce przewoźników oraz firm związanych z dysponowaniem i utrzymaniem taboru .

Kluczowe działania powinny objąć:

- 1. Rozwój kolejowej infrastruktury punktowej: terminali intermodalnych, punktów ładunkowych i bocznic poprzez systemowe wsparcie Państwa;**
- 2. Obniżenie kosztów dostępu do infrastruktury i energii trakcyjnej;**
- 3. Wsparcie postępu technologicznego w procesie odnowy taboru i rozbudowy floty oraz usprawnieniu działalności operacyjnej, w tym cyfryzacja i automatyzacja procesów logistycznych;**
- 4. Ustanowienie i wdrożenie korytarzy kolejowych dla transportu ciężkiego;**
- 5. Inwestycje i działania utrzymaniowe ukierunkowane na produktywność przewozów towarowych.**

Omówienie poszczególnych zagadnień w dalszej części dokumentu.

Proponujemy następującą organizację prac:

- Nadzór nad całością prac sprawuje Kancelaria Prezesa Rady Ministrów w ramach dedykowanego zespołu z udziałem szefów organizacji branżowych zgłaszających niniejszą inicjatywę. Zespół wskazuje zadania i harmonogram dla grup roboczych oraz monitoruje realizację.
- Zespół spotka się nie rzadziej niż raz na kwartał.
- Wypracowanie rozwiązań w ramach grup roboczych złożonych z ekspertów delegowanych przez organizacje branżowe oraz przedstawicieli resortów odpowiedzialnych za poszczególne zagadnienia.
 - Wskazanie koniecznych zmian legislacyjnych z określeniem resortów wiodących oraz opracowaniem uzasadnienia i ewentualnych skutków finansowych.
 - Wypracowanie szczegółowych propozycji i kształtu programów wymagających zaangażowania środków publicznych, w tym zakresu wsparcia i beneficjentów, zapotrzebowania źródeł finansowania, struktury instytucjonalnej.
 - Wskazanie szczegółowego harmonogramu wdrożenia wypracowanych rozwiązań, zmian legislacyjnych.
- Praca każdej z grup roboczych koordynowana przez dwóch imiennie wskazanych liderów reprezentujących rynek i stronę publiczną.

Wspólnym mianownikiem poniższych grup postulatów i rozwiązań jest usystematyzowanie i zapewnienie synergii finansowania poszczególnych działań, które jest dostępne z wielu źródeł i programów. Proponowane uruchomienie programów pomocy publicznej, wykorzystania środków funduszy celowych związanych z ochroną środowiska czy środków unijnych w domenie B+R i innowacji wymaga koordynacji i monitoringu zarządczego oraz okresowej ewaluacji i dostosowania lub korekty skali, zakresu i beneficjentów wsparcia. Konieczne jest zgranie uruchomienia instrumentów i projektów w czasie i co do zakresu, aby ich efekty nie były ograniczane brakiem innych kluczowych elementów, np. w zakresie infrastruktury czy zmian regulacyjnych. Dotyczy to również rezultatów realizacji postulatów „Piątki dla polskiego budownictwa”, gdzie wprost wskazana jest konieczność stabilizacji i uelastycznienia finansowania kolejowych inwestycji infrastrukturalnych poprzez reformę Funduszu Kolejowego.

Ad.1 Rozwój kolejowej infrastruktury punktowej: spójnej sieci ogólnodostępnych terminali intermodalnych, punktów ładunkowych i bocznic poprzez systemowe wsparcie Państwa. Zmiany w planowaniu przestrzennym, deregulacja zarządzania obiektami oraz zachęty ekonomiczne i marketingowe

Istniejące i nowobudowane w Polsce terminale intermodalne i punkty ładunkowe koncentrują się na obsłudze wybranych odbiorców w kilku wybranych aglomeracjach i nie tworzą spójnej i ogólnodostępnej sieci stanowiącej alternatywę dla transportu drogowego. Chaotyczny charakter wsparcia publicznego dla inwestycji w transport intermodalny nie wymusza budowy sieci o charakterze kompleksowym, umożliwiającej organizację regularnych przewozów pomiędzy terminalami. Równolegle, prywatne centra logistyczne, przestrzenie magazynowe i zakłady produkcyjne, które potencjalnie mogłyby wykorzystywać transport kolejowy, w szczególności w zakresie towarów skonteneryzowanych i drobnicy są w większości lokalizowane w oderwaniu od istniejącej sieci kolejowej. Nie istnieją ani formalne wymogi, ani zachęty dla przedsiębiorców, które w efekcie zapewniłyby większe możliwości wprowadzenia do systemu kolejowego dodatkowych ładunków. Prowadzi to nierzadko do patologicznych sytuacji, kiedy centra logistyczne są zlokalizowane bezpośrednio przy liniach kolejowych lub w niewielkiej od nich odległości, ale dostęp do nich jest możliwy wyłącznie z sieci dróg publicznych. Konieczny jest pakiet rozwiązań w tym zakresie obejmujący:

- Przygotowania i wdrożenia planu kompleksowej, ogólnopolskiej sieci terminali i punktów ładunkowych obejmującej teren całego kraju i wszystkie województwa. W konsekwencji korekta realizowanych przez CUPT konkursów ukierunkowana na projekty o charakterze otwartym, ogólnodostępnym, uzupełniające luki w istniejącej sieci i wsparcie usług przewozowych gwarantujących regularne połączenia pomiędzy poszczególnymi lokalizacjami.
- Zmiany w legislacji w zakresie planowania przestrzennego wprowadzające wymóg co najmniej zbadania możliwości włączenia się w sieć zarządców linii kolejowych lub bezpośrednio do sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przypadku zamierzenia inwestycyjnego polegającego na budowie centrów logistycznych, powierzchni magazynowych lub zakładów produkcyjnych o wysokich potrzebach w zakresie transportu surowców i wyrobów gotowych.
- Opracowanie modelu przestrzennego opisującego oczekiwany schemat rozwoju sieci transportowej dla terminali i bocznic ze wskazaniem kierunków przewozowych. Model ten mógłby być wykorzystywany przy prowadzeniu prac z zakresu planowania przestrzennego przez samorządy, z uwzględnieniem potrzeb i możliwości rozwoju danego regionu wraz z zakładanym rozwojem sieci infrastrukturalnej, w tym lokalizacji centrów logistycznych dla przemysłu w oparciu o charakterystykę gospodarczą

i geograficzną regionu. Konieczne jest skoordynowanie prac z działaniami prowadzonymi w ramach CPK i opracowaniem zintegrowanej sieci kolejowej.

- Wprowadzenie zmian legislacyjnych w zasadach realizacji inwestycji, aby łatwiej było modernizować bocznice zamykanych zakładów przemysłowych, budować nowe bocznice kolejowe, terminale, sprawniej łączyć tory bocznicowe z liniami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i innych zarządców – możliwość stosowania „spec” procedur i ułatwień ustalenia lokalizacji linii kolejowych również do budowy torów dojazdowych do terminali.
- Deregulacja systemu zarządzania bocznikami, w szczególności kategoryzacja obiektów w odniesieniu do skali i zakresu prowadzonych operacji w celu usunięcia bariery prawnej i operacyjnej dla nowych podmiotów i obiektów.
- Stworzenie pilnie kolejnej edycji programu rozjazdowego (w tym rezerwy na przyszłe zadania) dedykowanej na inwestycje związane z podłączeniem do sieci kolejowej torów dojazdowych do bocznic.
- Notyfikacja programu pomocowego dla bocznic kolejowych i małych/innych zarządców na potrzeby transportu intermodalnego oraz transportów drobnicowych i masowych. Infrastruktura punktowa, tj. stacje, bocznice, punkty ładunkowe i terminale, w tym intermodalne często stanowią największe ograniczenie przepustowości. Dlatego niezbędne jest prowadzenie systematycznych działań utrzymaniowych i modernizacyjnych w tych miejscach, m.in. wymiana rozjazdów, poprawa geometrii torów, usprawnienie urządzeń ładunkowych czy automatyzacja procesów rozrządowych. Ważne jest również zapewnienie odpowiedniej długości torów przyjęciowych i odjazdowych dla długich składów towarowych (min. 750 m), co zwiększy efektywność operacji i ograniczy konieczność dzielenia pociągów. Działania te pozwolą na skrócenie czasu postoju składów i zwiększenie zdolności operacyjnej obiektów.
- Przywrócenie zwolnienia podatkowego dla terminali intermodalnych i bocznic wraz z rekompensatą dla samorządu z budżetu centralnego. Zgodnie z orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości z 29 kwietnia 2025 roku obowiązujące w Polsce w latach 2017–2021 zwolnienie z podatku od nieruchomości dla infrastruktury kolejowej nie stanowiło pomocy publicznej w rozumieniu Traktatu o funkcjonowaniu UE.
- Stworzenie z części istniejących punktów ładunkowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sieci mini terminali, umożliwiających wymianę pojedynczych nadwozi lub kontenerów, które stworzyłyby sieci stałych połączeń intermodalnych.
- Stworzenie zintegrowanego systemu sieciowej rezerwacji dostępu do terminali oraz wymiany danych pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a uczestnikami

transportu intermodalnego, umożliwiającego rezerwację miejsc w pociągach intermodalnych.

- Zaangażowanie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wspólnie z branżą kolejową, w regularny dialog z biznesem, tj. nadawcami oraz odbiorcami ładunków, inwestorami, samorządami, itp. Realizacja ogólnopolskiej kampanii marketingowej, obliczonej na budowę świadomości konsumenckiej i promocję zalet transportu kolejowego. Budowa systemu motywacyjnego dla pracowników zarządcy, powiązanego, przynajmniej częściowo, z wynikami przewozów towarowych.

Proponowane działania powinny być rozpatrywane jako cały pakiet rozwiązań, gdzie z jednej strony powstałyby nowe obowiązki w zakresie zbadania możliwości podłączenia nowych obiektów do sieci kolejowej, a z drugiej system zachęt ekonomicznych i wsparcia oraz deregulacji był wystarczający dla podmiotów gospodarczych do podjęcia decyzji biznesowych o rozwoju kolejowej części logistyki. Proponowane rozwiązania doprowadzą również do rozwoju krajowej sieci terminali kolejowych, która byłaby w stanie obsłużyć wzrost ładunków intermodalnych na sieci kolejowej oraz wygenerować nowe potoki ładunków konwencjonalnych.

W szczególności należy na poziomie krajowego i wojewódzkiego systemu planowania przestrzennego zabezpieczyć się przed decyzjami planistycznymi na poziomie lokalnym, które umożliwiają nieodwracalne zmiany w strukturze przestrzennej i urbanistycznej w obszarze ciążenia kolei, uniemożliwiające budowę infrastruktury dostępowej do obiektów. Jednocześnie należy zintensyfikować prace mające na celu zracjonalizowanie – bez istotnego uszczerbku dla bezpieczeństwa – obciążeń administracyjnych i organizacyjnych związanych z zarządzaniem bocznikami kolejowymi, w tym sukcesji praw wynikających z decyzji administracyjnych oraz okresów ważności praw nabytych w drodze decyzji administracyjnych. Obecnie jest to jeden z istotnych czynników wpływających na decyzje przedsiębiorców o rezygnacji z rozpoczęcia nowej działalności w tym zakresie. Rozważyć należy zmianę podejścia do działalności bocznic jako działalności regulowanej, co znacznie przyspieszy i usprawni proces, nie uszczuplając uprawnień wynikających z nadzoru nad podmiotami prowadzącymi taki rodzaj działalności. Konieczne jest również zapewnienie środków po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na inwestycje pozwalające na włączenie torów dojazdowych i bocznic do istniejącej sieci, tak aby nie był to element blokujący lokalizację nowych obiektów.

Po stronie zachęt ekonomicznych konieczne jest stworzenie i notyfikowanie programu pomocowego obejmującego inwestycje i wstępne wsparcie operacyjne w uruchomieniu nowych usług kolejowych, który z punktu widzenia podmiotów gospodarczych będzie narzędziem dostępnym i przedstawiającym realną wartość dodaną. Zasady aplikowania, wysokość wsparcia oraz jego zakres nie mogą być niewspółmiernie obciążone barierami

wejścia i obowiązkami biurokratycznymi, które sztucznie ograniczą krąg podmiotów korzystających z programów.

Terminale są generatorami ruchu i trudno bez ich gęstszej sieci mówić o rozwoju transportu intermodalnego. Terminale budowane przez prywatnych inwestorów powinny móc korzystać z większego niż 50% dofinansowania. Należałoby je podnieść do poziomu dofinansowania modernizacji infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wówczas jeszcze większa liczba firm będzie zainteresowana budową i rozbudową tego typu infrastruktury. Inną kwestią powinny być inwestycje Państwa, które prowadzone byłyby w regionach, w których kapitał prywatny nie zainwestuje ze względu na obecnie zbyt mały ruch i zbyt długi czas zwrotu z inwestycji. W tych regionach Państwo powinno przejąć inicjatywę, aby ten ruch wygenerować. Mogłaby się to odbywać przy udziale PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po przejęciu spółki Cargotor sp. z o.o. Spółka ta w prostszy sposób mogłaby integrować infrastrukturę punktową i stacyjną z infrastrukturą liniową i efektywnie nią zarządzać.

Ad.2 Obniżenie kosztów dostępu do infrastruktury i energii trakcyjnej

Kolejowe przewozy towarowe, nieprzerwanie od trzydziestu lat, w sposób trwały, tracą udziały w rynku. Bardzo głębokie i nieodwracalne zmiany dotyczą zarówno ich skali, jak i ich dostępności. Przewoźnicy kolejowi tracą ładunki oraz udziały w rynku i coraz częściej mają problem z utrzymaniem płynności. Wynika to z szeroko opisywanego i udokumentowanego problemu nieproporcjonalnego obciążenia kolei opłatami za kluczowe media, których nie ponoszą przewoźnicy drogowi. Składają się na nie opłaty za dostęp do infrastruktury i energii trakcyjnej, które stanowią 25-35% kosztów realizacji przewozów. Obniżenie obciążeń z tego tytułu jest więc kluczowym elementem podniesienia konkurencyjności sektora, pozostającym poza reżimem pomocy publicznej.

W warunkach polskich oferta cenowa usług przewozowych kolei, jest obciążona w jednej trzeciej zewnętrznym, niezależnym od przedsiębiorców kosztem dostępu do infrastruktury i energii. Opłaty te są powszechne i obejmują całość sieci, nie tylko podczas przejazdu, ale również manewrów, postoju i dostępu do infrastruktury punktowej – takiej jak tory postojowe, tory ładunkowe, terminale przeładunkowe, zaplecza techniczne. Oznacza to, że sektor kolejowy ma bezpośredni pozytywny wpływ na finansowanie i utrzymanie infrastruktury kolejowej, w większym stopniu niż transport drogowy. Sektor nie ma również dostępu do rekompensat wskazanych w ustawie o sektorach energochłonnych. Mimo wysokiej efektywności energetycznej i znacznego udziału energii ze źródeł odnawialnych jest obciążany kosztami zakupu uprawnień do emisji CO₂, a energia trakcyjna wpada do najdroższego koszyka opłaty mocowej, ponieważ pociągi kursują przez całą dobę.

Postulowane zmiany systemowe obejmują:

- Przygotowanie wieloletniego cennika PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., uwzględniającego istotną (30-50%) obniżkę opłat dla przewoźników towarowych i usankcjonowane prawnie i stabilne ulgi dla przewozów intermodalnych, ładunków rozproszonych i nowych rodzajów ładunków.
- Zmiana zasad naliczania opłat rezerwacyjnych, preferująca uwalnianie niewykorzystanych tras/dostępności infrastruktury.
- Wydłużenie do 40 dni terminu płatności faktur za dostęp do infrastruktury kolejowej i rezygnacja z pobierania składnika mark-up w przewozach towarowych.
- Objęcie transportu kolejowego definicją sektora energochłonnego i objęcie konsumentów energii trakcyjnej systemem rekompensat dla sektorów i podsektorów energochłonnych.
- Zniesienie obowiązku odprowadzania opłaty mocowej i opłaty OZE od energii zużywanej na cele trakcyjne.

W obszarze opłat za dostęp do infrastruktury rozwiązaniem jest wprowadzenie cennika istotnie niższego od obecnie obowiązującego i gwarantującego przewidywalność w długim okresie. System opłat powinien być prosty, stabilny, a zamiast dodatkowych obciążeń (w postaci obecnych mark-upów) powinien on uwzględniać ulgi dla przewozów intermodalnych i nowo pozyskiwanych ładunków oraz relacji. Narzędzie to będzie impulsem do rozwoju rynku i pozyskania grup ładunków, które pozostawały poza zasięgiem kolei. Cennik powinien uwzględniać kondycję finansową przewoźników, stabilizując przepływy i dostosowując je do standardów rozliczeń narzucanych przez klientów końcowych.

W obszarze energii trakcyjnej kluczem do zwiększenia konkurencyjności kolei jest uwzględnienie jej charakterystyki i atutów środowiskowych. Udział energii elektrycznej w kosztach funkcjonowania i bardzo wysokie wolumeny zużycia wskazują, że branżę należy zaliczyć do przemysłów energochłonnych. Z kolei jej emisyjność, nieporównywalnie niższa niż transport drogowy uzasadnia wyłączenie spod reżimu opłaty mocowej i opłaty OZE. Tylko w ten sposób można wyeliminować paradoks, zgodnie z którym opłaty pro-środowiskowe skutkują przenoszeniem ładunków na wysokoemisyjny transport drogowy.

Ad. 3 Wsparcie postępu technologicznego w procesie odnowy taboru i rozbudowy floty oraz usprawnieniu działalności operacyjnej, w tym cyfryzacja i automatyzacja procesów logistycznych

Rozwój sektora i modernizacja taboru towarowego jest warunkiem zwiększenia udziału kolei w transporcie towarowym w Polsce i Europie. Synergia digitalizacji, automatyzacji oraz zarządzania opartego na danych (data-driven decision-making) pozwoli na tworzenie inteligentnych, interoperacyjnych i niskoemisyjnych systemów przewozowych. Zwiększy to konkurencyjność polskiej kolei oraz jej zgodność z celami nowej polityki unijnej, tj. Clean Industrial Deal, zaprezentowanej w lutym 2025 przez Komisję Europejską i strategią Digital Europe, czyniąc sektor kolejowy filarem zrównoważonej, nowoczesnej logistyki, w tym na potrzeby bezpieczeństwa i obronności.

Powyższe wymusza dostosowanie ram prawnych i administracyjnych, tak aby umożliwiał szybkie wdrażanie innowacyjnych technologii. W szczególności wymaga to:

- usprawnienia procedur dopuszczania do eksploatacji nowego taboru, technologii, oraz cyfrowych systemów zarządzania i automatyzacji,
- dostosowania krajowych przepisów do europejskich standardów technicznych, bezpieczeństwa i wymogów interoperacyjności cyfrowej,
- wsparcia współpracy pomiędzy właścicielami floty, przewoźnikami, producentami, instytucjami badawczymi oraz administracją publiczną w zakresie rozwoju technologii data-driven i systemów automatycznego sterowania,
- opracowanie prostych i zharmonizowanych metodologii zgodności i sprawozdawczości, umożliwiając podmiotom realizującym kolejowe przewozy towarowe prezentowanie efektów środowiskowych i operacyjnych w sposób ustandaryzowany i oparty na danych (również w kontekście inicjatywy CountEmissions EU).

Nieodzowne jest włączenie komponentu B+R do wszystkich działań i programów rozwojowych i inwestycyjnych w obszarze kolei. Pozwoli to zwiększyć udział środków unijnych, zaangażować polski przemysł i placówki naukowe w rozwój technologii, która będzie przedmiotem wdrożenia. Już dziś rozwijane są systemy automatycznego zarządzania ruchem, diagnostyki predykcyjnej oraz cyfrowego monitoringu stanu infrastruktury i taboru, co umożliwi optymalizację procesów przewozowych, utrzymaniowych i energetycznych, również poprzez analitykę danych w czasie rzeczywistym. Ich dalsze wykorzystanie i udoskonalanie, a także promowanie i systemowe wsparcie oznacza w praktyce wymierne korzyści ekonomiczne dla sektora. Współczesna gospodarka stoi również przed wyzwaniem zapewnienia zasobu kadrowego. Problem dostępności kadr jest istotny zarówno dla transportu drogowego, jaki i kolejowego, jednakże charakterystyka techniczna jest zdecydowanie po stronie

transportu kolejowego, który jest naturalnym środowiskiem rozwoju cyfryzacji i automatyzacji procesów. Dodatkowo należy zauważyć, że przemysł kolejowy (producenci) jest dużo silniej związany technologicznie z polską gospodarką niż branża automotive, gdzie w zakładach produkcyjnych stosowane są głównie zagraniczne technologie transferowane bezpośrednio przez producentów, co tworzy w zdecydowanej większości stanowiska pracy wymagające niższych kwalifikacji.

Powyższe w szczególności oznacza:

- badania i rozwój (B+R) i wdrożenie nowych technologii jako element programów kolejowych,
- finansowanie floty innowacyjnych wagonów i lokomotyw, pozwalających na rozpowszechnianie usług intermodalnych i logistycznych nowej generacji,
- wdrożenie technologii ograniczających zużycie energii i emisję hałasu,
- rozwój i modernizację floty oraz infrastruktury terminalowej (z uwzględnieniem zagadnień omówionych w punkcie 1.)

Dotychczasowy paradygmat finansowania prowadził do zachwiania równowagi w dostępie do środków rozwojowych pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikami oraz dysponentami taboru kolejowego, w szczególności w sektorze przewozów towarowych. Dzięki realizacji przedstawionych postulatów kolejowy rynek towarowy stanie się pełnoprawnym beneficjentem rezultatów inwestycji, z których dotychczas nie korzystał w wystarczającym stopniu

Ad. 4 Ustanowienie i wdrożenie korytarzy kolejowych dla transportu ciężkiego

Dynamiczny wzrost przewozów drogowych wzdłuż głównych korytarzy transportowych w Polsce – w szczególności autostrad A2, A4 oraz A1 – powoduje przeciążenie infrastruktury, wzrost kosztów utrzymania dróg oraz narastające problemy środowiskowe i społeczne, wynikające z kongestii. Kolej może stać się realną alternatywą dla części tego ruchu poprzez uruchomienie dedykowanych korytarzy kolejowych do przewozu ciężarówek, naczep oraz ładunków drobnicowych w formule łączonej („rolling highway” i single wagon load). Rozwiązania tego typu funkcjonują z powodzeniem w wielu krajach Europy Zachodniej, a Polska – jako kluczowy kraj tranzytowy Unii Europejskiej – powinna wdrożyć je wzdłuż głównych osi sieci TEN-T. Przeciążenie infrastruktury jest spowodowane także niestąbnym rozwojem przewozów pasażerskich. Narastający ruch kolejowy wymusza konieczność wdrożenia działań systemowych, polegających na wytyczeniu dedykowanych korytarzy dla transportu pasażerskiego i towarowego. Jest to naturalna konsekwencja rozwoju

infrastruktury i stanowi kontynuację tego procesu rozpoczętego przez program budowy linii kolejowych dla CPK.

Aby projekt mógł zostać skutecznie zrealizowany, niezbędne jest stworzenie spójnego systemu zachęt finansowych i organizacyjnych, które umożliwią szybkie uruchomienie usług i zapewnią ich długofalową rentowność. Zachęty te w sposób szczególny powinny obejmować wdrożenie nowych usług, regularnych połączeń między terminalami i rozwiązań logistycznych, w tym rozwiązań legislacyjnych dla odciążenia sieci transportowej wzorowanych na rozwiązaniach kolei szwajcarskich i austriackich szczególnie w zakresie tranzytu przez terytorium RP, który prowadzi do przyspieszonej degradacji krajowej infrastruktury, pozostając często bez istotnego wpływu na poziom rozwoju gospodarczego kraju.

Powyższe wymaga zapewnienia:

- Systemu dofinansowania, w formule programu pomocy publicznej, do usługi kolejowej przewozu ciężarówek, naczep i pojedynczych wagonów, w tym wagonów przyłączanych do składów multimodalnych – mechanizmu dopłat dla przewoźników kolejowych pokrywających różnicę kosztową między transportem drogowym a kolejowym, zwłaszcza w fazie rozruchu nowych połączeń;
- Systemu opłat dla przewoźników drogowych wykonujących przewozy tranzytowe przez terytorium RP, mobilizujący do kierowania tej kategorii przewozów transportem kolejowym – system ten znacząco odciąży infrastrukturę drogową, co usprawni procesy logistyczne niezbędne dla funkcjonowania wewnętrznej gospodarki (krótkie dystanse, drobnica) i przyczyni się do wykorzystania infrastruktury zgodnie z jej przeznaczeniem.
- Dopłat środowiskowych dla przewoźników drogowych i spedytorów – programu pomocy publicznej finansowanego ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej lub Funduszu Modernizacyjnego, przewidującego rekompensaty dla klientów decydujących się na przeniesienie ładunków z dróg na kolej, w oparciu o wymierne efekty ekologiczne (redukcję emisji CO₂, ograniczenie zużycia paliw, spadek emisji hałasu, poprawę bezpieczeństwa);
- Zerowej lub istotnie obniżonej stawki dostępu do infrastruktury kolejowej (vide punkt 2) dla pociągów przewożących naczepy i zestawy ciężarowe oraz wagony pojedyncze włączane do składów intermodalnych, z jednoczesnym przyznaniem im wyższego priorytetu w ruchu na zdefiniowanych liniach kolejowych i wydzielenia części przepustowości, co jest zgodne z założeniami procedowanej obecnie zmiany regulacji unijnych dotyczących zarządzania przepustowością;
- Wydzielenie dedykowanej puli w Funduszu Kolejowym na projekty związane z budową i modernizacją terminali do obsługi przewozu ciężarówek, włączyć do sieci PKP Polskie

Linie Kolejowe S.A. (vide punkt 1), a także na finansowanie zakupu bądź leasingu specjalistycznego taboru kolejowego, tj. wagonów niskopodwoziowych, platform do naczep (vide punkt 3), który umożliwi funkcjonowanie nowych usług.

Rozwój korytarzy kolejowych dla transportu ciężkiego pozwoli na ograniczenie natężenia ruchu ciężarowego na autostradach, zmniejszenie kosztów społecznych transportu drogowego oraz rozwój tego segmentu rynku przewozów w Polsce. Jest to rozwiązanie o strategicznym znaczeniu gospodarczym, które łączy interesy sektora kolejowego, drogowego i całej gospodarki narodowej.

Jako działanie uzupełniające, w celu zwiększenia efektywności przewozów kolejowych oraz poprawy płynności procesów logistycznych postulujemy opracowanie i wdrożenie tymczasowych regulaminów, umożliwiających dopuszczenie przejazdu pociągów o maksymalnej długości dla danego odcinka linii kolejowej, również w przypadku występowania na trasie pojedynczych stacji pośrednich o ograniczonych parametrach infrastruktury (np. długość użyteczna torów zasadniczych dodatkowych).

Rozwiązanie to miałoby charakter czasowy, kontrolowany i bezpieczny, a jego wdrożeniu towarzyszyłyby działania zapobiegawcze, takie jak:

A. Organizacja i planowanie ruchu

- Wyznaczenie stacji pośrednich, na których postój lub krzyżowanie pociągów o wydłużonej długości byłoby zakazane, z odpowiednim oznaczeniem w rozkładach jazdy i systemach planowania ruchu.
- Ustalanie przedziałów czasowych (slotów) dla przejazdów pociągów wydłużonych, aby zminimalizować ryzyko kolizji operacyjnych z ruchem pasażerskim lub manewrowym.

B. Zapewnienie bezpieczeństwa i ciągłości ruchu

- Obowiązek zapewnienia dostępności lub opłacenia awaryjnej lokomotywy (lub zespołu trakcyjnego) w wyznaczonych rejonach, umożliwiającej szybkie udrożnienie szlaku w przypadku awarii lub zatrzymania pociągu o wydłużonej długości.
- Zwiększenie wymagań w zakresie komunikacji operacyjnej pomiędzy dyżurnymi ruchu, a maszynistami takich składów (np. wprowadzenie procedur potwierdzania przejazdu przez stacje o ograniczonej długości torów).

C. Regulacje finansowe i rozliczeniowe

- Wprowadzenie zmiennej opłaty za dostęp do infrastruktury dla przejazdów wydłużonych składów, obejmującej:

- komponent rekompensujący konieczność utrzymania dodatkowych rezerw taborowych (lokomotyw awaryjnych),
- komponent ryzyka operacyjnego związanego z ograniczoną elastycznością zarządzania ruchem.
- Możliwość udzielenia zniżek lub ulg w opłatach dla przewoźników, którzy zapewnią własne środki zapobiegawcze (np. własną lokomotywę rezerwową lub zawrą umowę o jej współdzieleniu).

D. Monitoring i ewaluacja

- Okresowe przeglądy funkcjonowania programu – analiza wpływu wydłużonych składów na przepustowość, punktualność i bezpieczeństwo.
- Możliwość dynamicznej korekty zasad, w zależności od obserwowanych skutków operacyjnych.

Ad. 5 Inwestycje i działania utrzymaniowe ukierunkowane na produktywność przewozów towarowych.

Równolegle do programu modernizacji infrastruktury konieczny jest program jej utrzymania, który pozwoli na podwyższenie prędkości handlowych pociągów towarowych i zwiększenie produktywności wynikające z wyższych parametrów nacisku i długości składów. Kolej towarowa z uwagi na swoją charakterystykę często nie wymaga wielomilionowych inwestycji w modernizację infrastruktury, jednakże potrzebuje stabilizacji oraz utrzymywania jednolitych parametrów na możliwie jak największym obszarze sieci. Jednym z najistotniejszych elementów systemu transportu towarowego jest jego przepustowość, wprawiony w ruch pociąg towarowy powinien zatrzymywać się możliwie najmniej, tylko w celu wykonania operacji technologicznych. W tym celu konieczne jest utrzymanie odpowiednich parametrów infrastruktury, szczególnie likwidacja punktowych ograniczeń prędkości oraz wąskich gardeł wymuszających zbędne postoje pociągów i ich oczekiwanie na ponowne wyprawienie w drogę.

Powyższe w szczególności oznacza:

- Utrzymanie infrastruktury kolejowej musi być traktowane jako równorzędny element strategii rozwoju transportu, a nie jako działanie uzupełniające. Niezbędne jest opracowanie krajowego programu utrzymania linii towarowych, który koncentrowałby się na odcinkach o kluczowym znaczeniu dla transportu ładunków, w tym tzw. liniach alternatywnych, wykorzystywanych jako objazdy (trasy alternatywne). Efektem będzie utrzymanie stabilnych warunków ruchu i ograniczenie liczby nieplanowanych zamknięć dla transportu towarowego.

- Największym wrogiem efektywności przewozów towarowych są liczne punktowe ograniczenia prędkości i przepustowości, które wymuszają postoje i dezorganizują pracę sieci. Konieczne jest wdrożenie programu szybkiego reagowania na degradację infrastruktury, w ramach którego ograniczenia prędkości byłyby usuwane w możliwie krótkim czasie od ich wprowadzenia. Szczególne znaczenie mają tu tzw. „wąskie gardła” – odcinki torów, mosty, stacje czy posterunki odgałęźne, które ograniczają możliwość płynnego przejazdu pociągów. Ich sukcesywne usuwanie poprzez niewielkie, ale dobrze zaplanowane inwestycje (np. dobudowa toru mijankowego, wymiana rozjazdów) może przynieść większy efekt poprawy przepustowości niż kosztowne modernizacje całych linii.
- Z punktu widzenia kolei towarowej kluczowe znaczenie ma nie tylko stan techniczny linii, ale przede wszystkim jednolitość parametrów eksploatacyjnych – w tym długości użytecznych torów stacyjnych, dopuszczalnych nacisków na oś oraz możliwości sprawnego krzyżowania i wyprzedzania pociągów. Obecnie w wielu miejscach sieci długości torów na stacjach nie odpowiadają potrzebom współczesnych składów towarowych, które coraz częściej osiągają długość do 750 metrów, a w przyszłości mogą być jeszcze dłuższe. W ramach programu utrzymania i modernizacji infrastruktury należy zatem przyjąć zasadę sukcesywnego wydłużania torów głównych dodatkowych i torów przyjęć/odjazdów na stacjach o znaczeniu towarowym. Pozwoli to na obsługę dłuższych składów bez konieczności ich dzielenia, co obecnie generuje dodatkowe koszty, opóźnienia i zwiększa zajętość torów. Utrzymanie torów w pełnej długości eksploatacyjnej powinno być jednym z priorytetów przy planowaniu remontów lub odtworzeń nawierzchni torowej. Ważne jest także aby w ramach opracowanych korytarzy zapewnić przebiegi dla pociągów o jednolitych naciskach na oś oraz długości składu. Równie istotne jest stosowanie nowoczesnych rozjazdów o wyższych prędkościach przebiegu (np. 60–100 km/h zamiast tradycyjnych 40 km/h). Umożliwia to szybsze krzyżowanie się i wyprzedzanie pociągów, skracając czas zajęcia torów głównych i zwiększając przepustowość stacji. Modernizacja rozjazdów, przy jednoczesnym utrzymaniu ich w wysokim standardzie technicznym, ma bezpośredni wpływ na płynność ruchu i ograniczenie strat czasowych dla pociągów towarowych. Ujednolicenie tych parametrów – zarówno pod względem długości torów, nacisków, jak i możliwości przejazdu z wyższą prędkością przez rozjazdy – powinno stanowić jeden z filarów krajowej polityki utrzymania infrastruktury kolejowej. Dzięki temu sieć kolejowa stanie się bardziej funkcjonalna, elastyczna i dostosowana do wymagań współczesnych przewozów towarowych, co wprost przełoży się na jej efektywność i konkurencyjność wobec transportu drogowego.
- Prace utrzymaniowe, choć niezbędne, często powodują poważne utrudnienia w ruchu pociągów towarowych. Należy więc dążyć do organizacji robót w sposób

minimalizujący wpływ na dostępność torów. Oznacza to lepsze planowanie „okienek technologicznych”, wprowadzanie robót nocnych lub weekendowych, a także szersze wykorzystanie nowoczesnych maszyn torowych i technologii szybkich napraw. Równie ważna jest współpraca między zarządcą infrastruktury a przewoźnikami w zakresie planowania terminów robót, tak by mogły być one uwzględnione w harmonogramach przewozów. Efektem takich działań będzie zwiększenie punktualności i niezawodności przewozów kolejowych.

- Bez odpowiedniego finansowania żaden program utrzymania nie przyniesie trwałych efektów. Konieczne jest zapewnienie wieloletniego, gwarantowanego systemu finansowania utrzymania infrastruktury kolejowej, niezależnego od corocznych decyzji budżetowych. Warto rozważyć wydzielenie w ramach zreformowanego Funduszu Kolejowego (vide „Piątka dla polskiego budownictwa”) określonej puli środków przeznaczonych wyłącznie na utrzymanie i remonty linii towarowych, które alokowane byłyby według potrzeb przewozowych i znaczenia gospodarczego poszczególnych tras. Stałe finansowanie umożliwi planowanie prac z wyprzedzeniem, uniknięcie nagłych ograniczeń eksploatacyjnych i utrzymanie wysokiej dostępności infrastruktury dla przewoźników.
- Zacieśnienie współpracy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z sektorem odpowiedzialnym za zapewnienie bezpieczeństwa państwa, pod kątem możliwości realizacji zadań o podwójnym charakterze. Biorąc pod uwagę fakt, że potrzeby związane z zapewnianiem bezpieczeństwa oraz typowe potrzeby ruchu towarowego (cywilnego) są w wielu obszarach zbieżne, istnieje możliwość wykorzystania środków UE przeznaczonych na inwestycje w poprawę bezpieczeństwa i odporności w rozwój infrastruktury podwójnego zastosowania.
- Konieczne jest większe i systemowo umocowane zaangażowanie przewoźników oraz sektora TSL w proces przygotowawczy inwestycji. Dotyczy to zarówno prac studialnych i definicji odcinków sieci o szczególnym znaczeniu dla transportu towarów, ale również etapu projektowania w ramach poszczególnych inwestycji. Niedopuszczalna jest sytuacja, kiedy w wyniku realizacji projektów warunki prowadzenia ruchu towarowego nie ulegają poprawie lub są wręcz pogarszane niewłaściwymi decyzjami dot. np. układów stacyjnych czy parametrów obiektów.
- Postęp technologiczny daje możliwość radykalnej zmiany podejścia do utrzymania infrastruktury. Wdrożenie systemów ciągłego monitoringu stanu torów, rozjazdów i sieci trakcyjnej przy użyciu czujników, dronów czy pojazdów diagnostycznych pozwala na wczesne wykrywanie potencjalnych usterek. Dzięki analizie danych w czasie rzeczywistym możliwe jest planowanie prac konserwacyjnych zanim dojdzie do awarii – to tzw. utrzymanie predykcyjne. W dłuższej perspektywie takie podejście pozwala

obniżyć koszty eksploatacji, skrócić czas napraw i poprawić bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Efektywne utrzymanie infrastruktury kolejowej jest warunkiem niezbędnym do rozwoju transportu towarowego. Odpowiednio zaplanowane działania utrzymaniowe – wspierane stabilnym finansowaniem, nowoczesną diagnostyką i priorytetem dla przewozów towarowych – mogą przynieść znacznie szybsze i tańsze efekty niż kosztowne modernizacje. Dzięki nim kolej towarowa stanie się bardziej konkurencyjna, przewidywalna i atrakcyjna dla klientów, a tym samym odegra większą rolę w zrównoważonym systemie transportowym kraju.

Marita Szustak

Prezes

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Jakub Majewski

Prezes Zarządu

Fundacja ProKolej

Adrian Furgalski

Przewodniczący Zarządu

Railway Business Forum

Adam Zielewski

Członek Zarządu

Stowarzyszenie „Wagony Prywatne”

Wojciech Jurkiewicz

Prezes Zarządu

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych