



**Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu**

Warszawa, 27 listopada 2020 r.

Szanowny Pan  
Andrzej Bittel  
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

*Szanowny Panie Ministrze,*

Zmniejszenie przewozów węgla i rudy oraz słabo przewidywalne trudności w pozyskaniu ładunków drobnicowych uzależniają przyszłość kolejowych przewozów towarowych od zwiększenia udziału kolei w transporcie intermodalnym. Zaniedbanie tej kwestii doprowadzi do marginalizacji kolei towarowej jak to ma miejsce np. we Francji, tyle że z opóźnieniem wynikłym z późniejszego odejścia od węgla jako głównego źródła energii. Obecnie transport intermodalny to ok. 13% pracy przewozowej. Tempo zmniejszania się transportu węgla stanowiącego około 30% pracy przewozowej będzie zmienne, ale trzeba pamiętać, że już kilkakrotnie okazywało się, że faktyczny spadek wydobycia i wykorzystania był poważniejszy od zakładanego w programach i oficjalnych prognozach dotyczących górnictwa i energetyki. Założenie zmniejszania się pracy przewozowej o 1 mld tkm rocznie nie byłoby przesadne i oznaczałoby, że wypełnienie luki w pracy przewozowej wymaga pozyskiwania takiej ilości ładunków innego rodzaju. Wskazane byłoby nie tylko zidentyfikowanie przeszkód rozwojowych, ale także zastosowanie środków pobudzenia przewozów intermodalnych jako najbardziej prawdopodobnego oraz możliwego pola rozwoju kolei towarowej.

Wskaźniki realizacji celu głównego należy odnieść do prognoz zawartych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu (SZRT). SZRT nie przewiduje wzrostu udziału transportu kolejowego w transporcie lądowym. Zarówno na 2020 jak i na 2030 rok zakłada tę



***Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu***

samą wielkość 12%. Natomiast Kierunki określają udział transportu kolejowego na poziomie 20%. Symulacja wielkości przewozów w roku 2030 wskazuje, że przy udziale transportu kolejowego w transporcie lądowym wg założeń Kierunków w wysokości 20%, praca przewozowa transportu kolejowego powinna wynieść 108,8 mld ntkm, co stanowi wzrost w stosunku do założeń SZRT o 62%. Tak więc wg Kierunków w 2030 roku przewozy winny wynosić 455 mln ton. Oczywiście, korzystnym dla gospodarki kraju byłoby osiągnięcie przewozów towarów na takim poziomie, ale SZRT, na którą Kierunki konsekwentnie powołują się, przewiduje w tym samym okresie 280 mln ton. **W dokumentach tej rangi i to zależnych od siebie, takie różnice nie mogą występować.**

Drugi ze wskaźników realizacji celu Kierunków, to wielkość pracy przewozowej w kolejowym transporcie intermodalnym. Przeliczając podaną wartość pracy na masę, otrzymujemy wielkość przewozów intermodalnych w 2030 roku na poziomie niespełna 30 mln ton. Wyliczone wyżej, wg założeń strategii intermodalnej, 30 mln ton przewozów intermodalnych w 2030 roku, odniesione do zakładanego w tym okresie w SZRT wolumenu przewozów kolejowych tj.: 280 mln ton, czy też do 455 mln ton z symulacji w Kierunkach, czy wreszcie do całości transportu lądowego, którego roczna wielkość przekracza już obecnie 2 mld ton wskazuje, że **poziom przewozów intermodalnych w Kierunkach w 2030 roku daleki jest od potrzeb gospodarki jak również od średniego poziomu europejskiego.** Zakładane przewozy intermodalne w 2030 roku trzeba również odnieść do wymagań unijnej Białej Księgi. Zawarty w niej wymóg przeniesienia 30% przewozów samochodowych na odległość ponad 300 km na inny rodzaj transportu, w Polsce oznacza w praktyce przeniesienie ok. 70 mln ton na kolej. Jeżeli zatem kolejowe przewozy intermodalne mają wzrosnąć w ciągu najbliższych 10 lat tylko o ok. 10 mln ton, to okazuje się, że z tych 70 mln ton (z samochodów) kolej zagospodaruje zaledwie kilka milionów. Jak więc przesunąć z samochodów pozostałe ponad 60 mln ton ładunków? Określenie wielkości przewozów



**Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu**

kolejowych w strategiach jest podstawową informacją dla zarządcy infrastruktury kolejowej. Nie może on modernizować infrastruktury pod wykorzystanie środków unijnych, ale pod wielkość przewozów osób i towarów określone w dokumentach rządowych. SOR, SRT, KRTI to najważniejsze z nich. Zwiększenie przewozów kontenerów z 2,1 mln do zakładanych 3 mln TEU w 2030 roku może być osiągnięte poprzez efekty trwających inwestycji w portach, w Małaszewiczach a także w wyniku zwiększania ilości taboru kolejowego (tylko ze wsparciem unijnym ok. 35 lokomotyw i 3500 wagonów do końca 2022 roku). **Do tak niskiego celu nie jest potrzebna taka strategia.**

Strategia jest niezbędna dla właścicieli terminali, przewoźników, organizatorów przewozów, potencjalnych inwestorów, świata finansów. W szczególności ci ostatni wymagają jednoznacznych, wymiarowanych celów, terminów, gwarancji stabilności. Wcześniejszy brak strategii transportu intermodalnego spowodował rozdzielanie środków z unijnego wsparcia – 1,13 mld zł (konkurs nr POIiŚ.3.2/1/16) w taki sposób, że na terminale trafiło tylko 12,2%, a najwięcej na wagony, z wiadomym mizernym efektem dla krajowej gospodarki. **Fakt ten podkreśla znaczenie strategii również dla CUPT.**

Odnosząc się do innych kwestii generalnych należałoby przeprowadzić analizę: 1) konkurencji z portami w Trieście, Koper i Rijecie w zakresie obsługi Europy Środkowej pod kątem celowości i możliwości jej podejmowania (str. 25); 2) perspektyw udziału w Jedwabnym Szlaku (str. 29) pod kątem konkurencyjności innych wariantów a także możliwości oddziaływania na ukierunkowanie przewozów z portów i tranzytu; 3) możliwości wzmocnienia pozycji konkurencyjnej portów polskich, także zespołu Szczecin – Świnoujście, względem portów Morza Północnego wobec wciąż popularnego trasowania ładunków np. przez Hamburg i lądem do Polski.



**Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu**

Przewozy intermodalne w Polsce podstawowo generują porty oraz granica wschodnia, a więc w praktyce obszar przewozów międzynarodowych. KRTI opiera się na rozwijaniu istniejących relacji przewozowych, pozostawiając – poza enigmatycznym: „bocznice”, cały obszar przewozów krajowych. A przecież stanowią one 80% masy i 70% pracy drogowego transportu towarów. Są więc potencjalnym źródłem ładunków dla kolei. Ich kolejowy rozwój jest możliwy poprzez stałe, rozkładowe pociągi, kilka w każdej dobie, uruchamiane między ogólnie dostępnymi terminalami. **Ze strategii powinien wynikać mocny przekaz do potencjalnych inwestorów**, powodujący ich za-interesowanie budową takich terminali (te 12,2% środków z dofinansowania unijnego to niewykorzystana szansa).

Kierunki, poświęciwszy należyłą uwagę kolizji ruchu towarowego z pasażerskim i wydłużeniu czasu przejazdu oraz pogorszeniu innych aspektów rozkładu jazdy na skutek braku pierwszeństwa i wskazując środki zaradcze **nie proponują skutecznych rozwiązań tego problemu**. Tymczasem omówione problemy związane z kształtowaniem rozkładu jazdy i jego realizacją wskazują na konieczność **wprowadzenia linii dedykowanych dla transportu towarowego** (z pierwszeństwem dla pociągów towarowych pospiesznych w tym intermodalnych). Z punktu widzenia prawa UE o jednolitym kolejowym obszarze europejskim (dyrektywa 2012/34/UE) nie jest to zakazane, gdyż art. 47 ust. 4 dyrektywy dopuszcza uprzywilejowanie dwóch rodzajów przewozów – towarowych oraz usług publicznych<sup>1</sup>. Na gruncie prawa krajowego art. 29b ustawy o transporcie kolejowym także

<sup>1</sup> Art. 47 ust. 4.: Kryteria priorytetów uwzględniają znaczenie danego przewozu dla społeczeństwa w stosunku do każdego innego przewozu, który zostanie wyłączone w rezultacie tego postępowania. W celu zagwarantowania rozwijania odpowiednich usług przewozowych w tym zakresie, w szczególności **stosownie do wymogów obowiązku użyteczności publicznej lub promocji rozwoju krajowych i międzynarodowych przewozów towarowych**, państwa członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na niedyskryminacyjnych zasadach, w celu zapewnienia, aby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury...



***Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu***

dopuszcza uprzywilejowanie określonego rodzaju przewozów<sup>2</sup>. Należałoby więc podjąć analizę i przygotować decyzje w celu wyodrębnienia linii kolejowych istotnych dla poprawy elastyczności transportu towarowego na trasach wymienionych na str. 43 – 45 i 70.

Istotne są: a) połączenie z portów Trójmiasta na południe (węzeł górnośląski) i dalej do granicy z Czechami; b) od granicy z Niemcami przez węzły poznański i warszawski do granicy wschodniej; c) powstała z myślą o ruchu towarowym linia CE59 ze Świnoujścia przez Szczecin do węzła wrocławskiego i dalej na południe, co wymaga także poprawy stanu technicznego w celu dochowania parametrów.

Pozostają oczywiście także kwestie innych odcinków wymienionych wyżej korytarzy, a także ewentualnie odcinków koniecznych dla dojazdu do terminali, portów, granicy itd., o ile sytuacja jest kolizyjna. Jednak zdefiniowanie tych konfliktów wydaje się koniecznym etapem, aby określić co da się rozwiązać na gruncie pierwszeństwa określonego w regulaminie dostępu i rozkładu jazdy, a co wymaga inwestycji. Brak takiego radykalnego rozwiązania uniemożliwi skrócenie do rozsądnego czasu obiegów taboru. Kilkudniowy czas obiegu oznacza konieczność posiadania większego parku wagonowego niż byłby potrzebny przy założeniu prędkości technicznej 120 km/h i handlowej rzędu 80 km/h, co jest całkiem realne w ruchu wahadłowym bez zbędnych postojów i daje obieg jednodobowy, radykalnie redukując koszty inwestycyjne i eksploatacyjne a z drugiej strony poprawiając ofertę (czas). Bez tego powtórzy się nikły efekt programów Marco Polo.

---

<sup>2</sup> Art. 29b. Zarządca może, po konsultacji z zainteresowanymi stronami, wskazać odcinki linii kolejowych, na których określony rodzaj przewozów będzie uprzywilejowany, pod warunkiem: 1)zapewnienia dla pozostałych pociągów tras alternatywnych umożliwiających realizację przewozu z tej samej stacji początkowej i do tej samej stacji końcowej, z uwzględnieniem zastępowalności obu tras w związku ze świadczeniem przez przewoźnika kolejowego usług przewozu towarowego lub pasażerskiego; 2)zapewnienia możliwości wykorzystania pozostałej zdolności przepustowej przez pozostałe pociągi; 3)uzyskania zgody Prezesa UTK.



***Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu***

W różnych krajach podejmowano próby skłonienia przewoźników drogowych do przewożenia zestawów TIR na lawetach kolejowych. Przewozy takie mają znikome zastosowanie - raczej na krótkich odcinkach. Przykładem pozytywnym jest Eurotunel pod kanałem La Manche, ale przykład ten jest zarazem ilustracją ograniczeń takiej technologii. Lawety są wagonami – klatkami o skrajni istotnie większej od znormalizowanej na kontynencie, nie mówiąc o Wielkiej Brytanii. Wynika to z rozmiarów standardowego pojazdu i wysokości podwozia kolejowego. W rezultacie pociągi jadą wyłącznie pomiędzy terminalami tunelu i nie mogą dowieźć pojazdów drogowych w głąb lądu po którejkolwiek stronie. Przewóz na większe odległości oznaczałby znaczne nakłady energetyczne na wożenie silnika, nadwozia, podwozia i skrzyni ładunkowej pojazdu drogowego jako dodatkowej masy oprócz wagonów i lokomotywy, co pogarsza proporcje brutto do netto. Kwestie rozmiarów można częściowo rozwiązać zmniejszając średnice kół wagonu kolejowego, ale rodzi to inne problemy techniczne w postaci chociażby wzrostu zużycie szyn. Pomimo podejmowania eksperymentów przewozy takie nie przyjęły się. Korzyść ekonomiczna i ekologiczna jest bowiem wątpliwa. Słusznie więc ten nurt nie jest podejmowany w *Kierunkach*, a publicystyczne hasło „TIRy na tory” uległo ewolucji do postaci towary na tory. Nieco bardziej realistycznym kierunkiem jest naczep, których podwozie mieści się w „kieszeni” specjalnie przystosowanego wagonu, albo wręcz samych nadwozi, co umożliwia pogodzenie skrajni drogowej i kolejowej. Jednak jako że znikomy odsetek naczep może być wstawiany na wagon dźwigiem, konieczne jest stosowanie specjalnych urządzeń ładunkowych w terminalu (załadunek poziomy). Taki transport ma mniejszy narzut na masę brutto. Już na pierwszy rzut oka nadal pozostają jednak pewne niedogodności i ryzyka. Przeładunek możliwy jest tylko w wyspecjalizowanym terminalu, co zmniejsza elastyczność. Towar nie jest chroniony kontenerem przed złodziejami, nie towarzyszy mu jak w przypadku jazdy drogą kierowca, a doświadczenie transportu kolejowego obojętne czy w przypadku węgla czy samochodów osobowych, pokazuje jakim problemem są kradzieże. Pojawia się też ryzyko przesunięcia



**Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu**

ładunku lub innych elementów na naczepie, która w pociągu nie jest indywidualnie nadzorowana. Transport naczep lub wymiennych nadwozi zyskał nieco większą popularność niż transport kompletnych zestawów drogowych i nadal jest rozważany. **Należałoby dokonać bardziej szczegółowej analizy ekonomicznej i analizy ryzyka, aby zidentyfikować przyczyny nadal słabego rozwoju tej formy transportu intermodalnego.** Zwłaszcza wobec utraty opłacalności wykorzystywania promów jako promów kolejowych i rezygnacji z transportu wagonów przez Bałtyk o czym *Kierunki* wspominają jako o tendencji ogólnoeuropejskiej. Warto bowiem ustalić czy promocja tego kierunku ma w ogóle szanse i czy nie byłoby celowym skoncentrowanie wysiłku na promocji konteneryzacji zamiast podejmowania kolejnych – być może skazanych na niepowodzenie - prób ożywiania transportu naczep lub wymiennych nadwozi.

*Kierunki* trafnie identyfikują kwestie nierównomiernych i niejednorodnych parametrów, zwłaszcza dopuszczalnej długości pociągu. Należy doprowadzić główne szlaki towarowe do prędkości 120 km/h i długości pociągu 750 m, zgodnie z konwencją AGTC. Nie jest jasne czemu w niektórych miejscach występuje długość 740 m (str. 84). Jakkolwiek niektóre regulacje UE operują taką długością pociągu, to praktyka pokazuje, że takie drobne różnice są kłopotliwe. Swego czasu zastąpienie na niektórych liniach PKP PLK długości maksymalnej określonej jako „600 m plus lokomotywa” długością „600 m w tym lokomotywa” wywołało uzasadnione pretensje przewoźników, którzy planując pociągi z dokładnością do 1 wagonu, napotkali na dodatkową przeszkodę. Polityka inwestycyjna PKP PLK powinna zmierzać do normy 750 m jako szerszej.

*Kierunki* trafnie definiują wysokość stawek opłat za dostęp do infrastruktury jako jedną z barier i czynnik zmniejszający konkurencyjność kolei. Wydaje się, że celowa byłaby



**Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu**

jednak konkretyzacja problemu, a także **wskazanie innej niż wysokość okoliczności, jaką jest powszechność poboru opłat i ich struktura**. Kwestia niekorzystnego zróżnicowania systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w porównaniu do infrastruktury drogowej, w tym także autostrad płatnych jest podnoszona od lat. Na kolei problem jest dodatkowo pogłębiony przez obowiązujące opłaty za zajęcie toru i manewry. Nie ma analogicznych opłat w towarowym transporcie drogowym. **W Kierunkach nie ma szczegółowej analizy porównawczej wysokości opłat i porównania aktualnego kosztu z tytułu opłat dla pojazdu drogowego i pociągu na odpowiedniej klasie linii lub drogi, co byłoby pożądane dla kompletności oceny sytuacji**. Słuszny jest postulat wprowadzenia ulgi z tytułu transportu intermodalnego do stałego systemu opłat. Głównym problemem będzie przejęcie przez budżet państwa większego ciężaru kosztów infrastruktury kolejowej wobec zmniejszenia się przewozów masowych, które zachowały konkurencyjność (dzięki masie pociągu) z transportem drogowym pomimo ponoszenia wyższych opłat. **Podstawowym postulatem, którego brakuje w Kierunkach powinno być pilne upowszechnienie opłat za korzystanie z dróg przez transport towarowy!** Celowe jest też oczywiście wprowadzenie wzorem Austrii (str. 39) preferencji w opłatach drogowych dla „ostatniej mili”. Wątpliwości może natomiast budzić premiowanie taryfowe dłuższych dystansów, gdyż pomniejsza to konkurencyjność portów bałtyckich, zwłaszcza położonego „w głębi lądu” Szczecina.

W oparciu o *Kierunki* oraz dotychczasowe doświadczenia postulujemy:

- Opracowanie i wdrożenie koncepcji linii dedykowanych dla ruchu towarowego.
- Zlikwidowanie wąskich gardeł dla ruchu intermodalnego w rejonie stacji granicznych (linia wschód - zachód oraz granica z Czechami), węzła wrocławskiego i miejsc o zaniżonych parametrach na linii C59.





***Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu***

- Upowszechnieniu opłat pobieranych od towarowego transportu drogowego na całą sieć dróg krajowych przy ograniczeniu ruchu ciężkiego na innych drogach - do niego niedostosowanych.
- Przejęciu przez budżet państwa całokształtu kosztów PKP PLK (także całości kosztów prowadzenia ruchu) wykraczających poza koszt krańcowy uruchomienia pociągu w celu: 1) obniżenia opłat oraz 2) trwałego zniesienia opłat za jazdy manewrowe.

Kierunki w przedstawionym kształcie są dobrym dokumentem w części opisowej, w diagnozie, natomiast nie do przyjęcia w zakresie celów, w szczególności dotyczących wielkości pracy przewozowej, masy, ilości TEU w transporcie kolejowym w roku 2030 i w 2040. Pasywne założenie wielkości tych przewozów spowodowało brak impulsu do wypracowania narzędzi do osiągnięcia celu. W praktyce założony wzrost przewozów intermodalnych kolejną może być osiągnięty poprzez naturalny rozwój, podstawowo dzięki położeniu geograficznemu Polski. Gdyby cel był zdecydowanie wyższy, zgodny z oczekiwaniami i potrzebami gospodarki kraju, należałoby wykonać dużą pracę, aby dać odpowiedź na pytanie: jak go osiągnąć? **Dokument do takiego wysiłku nie zachęca.**

*Z poważaniem  
Adrian Furgalski*