Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9.054.6.2025
Warszawa, 07 września 2025

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez panią Senator Joannę Sekułę na 39 posiedzeniu Senatu w dniu 31 lipca 2025 r. w sprawie kolejowych przewozów rozproszonych oraz przeniesienia ładunków z transportu drogowego na kolej, przedstawiam poniższe stanowisko.

Transport kolejowo-drogowy jest ważnym elementem funkcjonowania gospodarki kraju. W kontekście przytoczonych statystyk promowanie i wspieranie transportu kolejowego może oczywiście zmniejszyć liczbę wypadków drogowych. Należy pamiętać jednak o tym, że są to różne gałęzie transportu, z odmienną infrastrukturą i często nieporównywalnymi kosztami krańcowymi i zasadami zarządzania. Należy też brać pod uwagę różny poziom elastyczności wspomnianych gałęzi transportu wobec klienta końcowego. Kolej przykładowo nie jest w stanie konkurować z transportem drogowym np. przy przewozie ładunków drobnicowych w systemie dostawy „Door-to-door". W przypadku towarów przewożonych transportem kolejowym, dla którego alternatywą jest transport drogowy, z reguły pierwszy i ostatni etap trasy jest realizowany transportem drogowym. Nie powinno się rozpatrywać tych dwóch gałęzi jako zwalczających się konkurencji, ale jako dwie uzupełniające się gałęzie transportu, np. przy transporcie intermodalnym, który w Polsce w wynikach ubiegłorocznych pokazał trend wzrostowy po poprzednich latach spadku[1], pomimo niższych jeszcze ubiegłorocznych wyników przewozowych transportu kolejowego w całości[2].

Ostatnie 3-4 lata były trudne dla funkcjonowania w Polsce kolejowych przewozów towarowych. Jeździ mniej pociągów towarowych, przewożą lżejsze towary oraz znacząco spadł przewóz węgla. Transport rozproszony jest niewątpliwie interesującym sposobem organizacji transportu towarów koleją, choć na przestrzeni wielu lat forma ta praktycznie zanikła w Polsce, a wg źródeł europejskich, np. transport jednowagonowy ma udział w kolejowym transporcie towarowym w Niemczech na poziomie około 18%.

[1] Według danych Urzędu Transportu Kolejowego łączna masa przewiezionych ładunków w transporcie intermodalnym wzrosła 2024/2023 o blisko 3,2 mln ton (13%) – z poziomu niecałych 24,5 mln do ponad 27,6 mln. Praca przewozowa w przewozach intermodalnych wzrosła 2024/2023 r. o ponad 0,9 mld tonokilometrów do wartości 9,4 mld tonokilometrów (10,7%). Liczba przetransportowanych jednostek intermodalnych również wzrosła 2024/2023 – z poziomu 1,59 mln do 1,74 mln jednostek (wzrost o ponad 152 tys. jednostek, co stanowiło 9,6%). Wpływ na wynik za 2024 r. miały spadki rok do roku u największych przewoźników towarowych, w tym PKP Cargo, choć nadal Spółka ta miała największy udział w przewiezionej w 2024 r. masie towarów – ponad 27,9%.

[2] Według danych Urzędu Transportu Kolejowego łączna masa towarów przewiezionych koleją w 2024 r. wyniosła 223,5 mln ton - 231,7 mln ton w 2023r. Wykonana przez pociągi towarowe praca przewozowa to prawie 58,3 mld tonokilometrów (61,6 mld tonokilometrów w 2023 r.), a eksploatacyjna osiągnęła wartość prawie 82,3 mln pockm (84,4 pockm w 2023 r.).

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Ministerstwu Infrastruktury znany jest niemiecki projekt rozwoju takiego transportu, oparty na dwóch filarach:

- finansowanie priorytetowe - ryczałtowe za tzw. obsługę na pierwszej oraz ostatniej mili w zależności od progu ilości operacji (wagonów na bocznicę/punkt załadunku/terminal towarowy) na terminalu przeładunkowym,
- finansowanie uzupełniające - zależne od odległości na głównej trasie o długości ograniczonej do 300 km.

Warunkiem koniecznym do wprowadzenia podobnych rozwiązań w Polsce jest zbadanie potencjalnego rynku przewozów rozproszonych w Polsce, jaki mogliby zgłosić interesariusze takich przewozów – nad czym trwają prace projektowe. Ma to na celu poznanie potrzeb i odpowiedzenie na pytanie, czy w polskich warunkach byłoby aktualnie zainteresowanie takim rodzajem transportu, które być może wymagałoby notyfikacji ze strony Komisji Europejskiej, jak w przypadku niemieckiego sąsiada.

Samo przeniesienie ładunków z transportu drogowego na kolej w ramach programu „Tiry na tory" jest niewątpliwie słusznym założeniem, nawet jeśli dotyczyłoby kilku procent, stanowi to jednak wielopłaszczyznowe wyzwanie, które z różnych przyczyn nie jest łatwym do realizacji. Należy tu nadmienić, że w Polsce liczba naczep i przyczep samochodowych, przewożonych koleją, jest niewielka w porównaniu z liczbą transportowanych kontenerów.

Pomimo, iż transport kolejowy naczep coraz częściej pojawia się w ofertach operatorów intermodalnych, zwłaszcza w relacjach międzynarodowych, w 2024 r. przetransportowano 65,7 tys. szt., co stanowiło zaledwie 3,8% ogółu przewożonych jednostek. Liczba naczep i przyczep samochodowych przewożonych koleją w 2024 r. w stosunku do 2023 r., po wzroście w poprzednim roku o ponad 55%, spadła o 14,1%. Duże firmy transportowe w krajach Europy Zachodniej rozwijają sieć połączeń, gdzie do przewozu naczep wykorzystywane są relacje kolejowo–drogowe.

Niskiemu procentowo udziałowi przewozu naczep lub całych zestawów drogowych do ogółu transportu intermodalnego sprzyja niestety brak jednolitego w całej Europie systemu do załadunku/rozładunku i na tym tle specyficzne uwarunkowania poszczególnych terminali do określonych kierunków transportu kontenerów. Stąd też większość istniejących terminali w Polsce z uwagi na brak jednolitego systemu nie decyduje się na takie inwestycje, a nowopowstałe robią to pod kątem obsługi określonych kierunków transportu ładunków i ewentualnej kompatybilności w tym zakresie w transporcie międzynarodowym.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie