

Problematyka funkcjonowania i rozwoju systemu przewozów wagonowych transportem kolejowym w Polsce

Problematyka funkcjonowania przewozów wagonowych począwszy od lat 90. XX wieku, a zwłaszcza od momentu liberalizacji rynku kolejowych operatorów przewozów towarowych w Polsce jest przedmiotem dyskusji zwłaszcza w aspekcie celowości utrzymania tej formy przewozów. Szczególnie obrazuje to brak zainteresowania tymi przewozami ze strony towarowych przewoźników prywatnych i jednocześnie narzekania przedstawicieli PKP CARGO SA na znaczące koszty związane z realizacją tej formy przewozów. Celem artykułu jest więc próba nakreślenia sytuacji w zakresie tych przewozów oraz próba wskazania na konieczność wsparcia dla tej formy przewozów, w tym przedstawienie konkretnych propozycji rozwiązań w zakresie uatrakcyjnienia tej oferty.

Przewozy wagonowe dotyczą przewozu ładunków masowych, ale przede wszystkim niemasowych, w pojedynczych wagonach lub małych grupach wagonów (określane są również w literaturze jako - przewozy rozproszone). Wykonywane są one z reguły między punktami nadania i odbioru, dla których wielkość strumienia ładunków nie uzasadnia z ekonomicznego punktu widzenia, realizacji przewozu w formie całopociągowej. Zatem z punktu widzenia organizacji przewozów, ta forma charakteryzuje się większą złożonością, zarówno w sensie organizacyjnym, jak i technologicznym, głównie ze względu na:

- probabilistyczny charakter zgłoszeń ładunków do przewozu o zróżnicowanej rodzajowo i przestrzennie strukturze
- znaczące rozproszenie punktów nadania i odbioru przewożonych ładunków.

Aktualnie funkcjonujący system organizacji przewozów wagonowych oparty jest na systemie tak zwanych punktów węzłowych. W systemie tym określono punkty węzłowe, którymi są stacje techniczne, czyli manewrowe (SM) i rozrządowe (SR), na których dokonuje się koncentracji poszczególnych strumieni ładunkowych w sposób powodujący powstawanie potoków ładunkowych umożliwiających następnie ich przemieszczanie w formie całopociągowej pomiędzy stacjami technicznymi¹.

Taki system organizacji przewozów wprowadzono na kolejach polskich w połowie lat 90. XX wieku jako odpowiedź na zmniejszające się przewozy oraz wynikającą z tego potrzebę zmniejszenia liczby stacji technicznych². Taki sam system stosowany jest na kolejach zachodnioeuropejskich od lat 80. XX wieku. Ważną jego cechą jest sztywny rozkład jazdy pociągów, zwłaszcza kursujących pomiędzy stacjami rozrządowymi.

Pomimo działań na rzecz ograniczenia kosztów funkcjonowania, system przewozów wagonowych wymaga cały czas zaangażowania znacznej liczby rzeczowych czynników produkcji i czynnika ludzkiego w porównaniu z przewozami całopociągowymi. Ponadto czas realizacji przewozu przez wydłużenie rzeczywistej drogi przewozu oraz konieczność przebywania wagonów na stacjach technicznych wydłużył się³, co przełożyło się na całkowity czas realizacji procesu transportowego i spadek atrakcyjności tej oferty.

Aktualnie przewozy wagonowe nie są ani atrakcyjne cenowo, ani czasowo w stosunku do przewozów transportem samochodowym. Charakteryzują się niższą rentownością w porównaniu z przewozami całopociągowymi, a w niektórych relacjach mogą być nawet deficytowe. Między innymi dlatego przewoźnicy towarowi spoza Grupy PKP (prywatni) nie są zainteresowani świadczeniem tej formy przewozów i głównym podmiotem wykonującym większość przewozów w tej formie pozostaje nadal PKP CARGO SA.

¹ Szczegółowy opis tej formy przewozu znaleźć można m.in. w pracy: L. Nowosielski, *Organizacja przewozów kolejowych*. KOW, Warszawa 1999.

² Korzyścią wprowadzenia tego systemu jest możliwość zmniejszenia liczby stacji technicznych na sieci. Między rokiem 1991 a 2007 liczba stacji rozrządowych zmniejszyła się ze 112 do 10, a liczba stacji manewrowych z 436 do 114. Przyniosło to wymierne korzyści przedsiębiorstwu PKP w postaci zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych.

³ Było to konsekwencją z jednej strony likwidacji znacznej liczby stacji technicznych i nie idącej za tym modernizacji infrastruktury liniowej na rzecz podniesienia średniej prędkości technicznej pociągów towarowych a z drugiej strony – braku koniecznych modernizacji w zakresie infrastruktury i taboru na stacjach manewrowych i rozrządowych na rzecz zmniejszenia czasów przejścia wagonów.

Według części specjalistów z branży kolejowej, ten segment przewozów towarowych uznać należy za schyłkowy⁴. Podobne treści artykułowano są również w oficjalnych dokumentach rządowych dotyczących kierunków rozwoju transportu kolejowego w Polsce. W przyjętym przez rząd dokumencie strategicznym „*Master Plan dla transportu kolejowego do 2030 r.*”⁵ stwierdza się, że system przewozów wagonowych oparty jest na przestarzałej i nieefektywnej obecnie organizacji przewozów, wymagających kosztownych sieci stacji manewrowych i rozrządowych, a także wielu prac manewrowych. W związku z tym transport kolejowy nie jest w stanie skutecznie konkutować w tym systemie o ładunki z transportem samochodowym pod względem czasu przewozu oraz ceny. Prognozuje się, że konkurencyjność tych przewozów w Polsce pozostanie na niskim poziomie również w przyszłości, ale jednocześnie nie proponuje się rozwiązań na rzecz ich rozwoju podkreślając, że nie przewiduje się budowy nowej infrastruktury dla tej formy przewozów⁶. Nieco bardziej optymistycznie w kwestii rozwoju tej formy przewozów przedstawia dokument opracowany w Ministerstwie Infrastruktury pod tytułem „*Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*”⁷. Podkreśla się, że dla tej grupy przewozów towarowych, konieczne jest dokonanie zmian ich organizacji oraz poszukiwanie rozwiązań prowadzących do oszczędności kosztów, jak i dokonanie przekształceń oferty, w wyniku których zaoferowana będzie usługa przewozowa „dom – dom”, co wymaga dysponowania taboru samochodowym oraz potencjałem przeładunkowym. Jednocześnie stwierdza się jednak, że zmiany te muszą być dokonane bezpośrednio przez przewoźników i ich środkami⁸.

Zdaniem autora istnieje jeszcze znaczący potencjał tkwiący w tej formie przewozów, pozwalający na polepszenie i rozwój dotychczasowej oferty. Zwłaszcza, że wielkość przewozów w tej formie oscyluje w granicach około 40 mln ton rocznie. Jest to więc znacząca masa ładunkowa, o której utrzymanie w transporcie kolejowym, z punktu widzenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu, warto podjąć działania, tym bardziej, że doświadczenia innych krajów przekonują, że ta forma może być atrakcyjna dla klientów⁹.

Warto przy tym zwrócić uwagę, że fakt mniejszej atrakcyjności cenowej tych przewozów w stosunku do transportu samochodowego wynika z uprzywilejowanej pozycji tego drugiego w odniesieniu do kwestii pokrywania kosztów infrastruktury oraz kosztów zewnętrznych. Jeżeli zaś chodzi o czas realizacji usługi to w długości czasu przebywania wagonu na stacjach technicznych tkwią znaczące rezerwy możliwe do uwolnienia przede wszystkim przez zabiegi natury organizacyjnej.

Warunkiem ożywienia tego rodzaju przewozów jest stworzenie atrakcyjnej dla klientów oferty, odpowiadającej ich postulatom, oraz zdaniem autora, istotne jest również wsparcie państwa. Należy zdawać sobie sprawę, że ładunki przewożone dotychczas w systemie przewozów wagonowych, w przypadku ich dalszego ograniczenia lub likwidacji, trafią właśnie na drogi. Wsparcie dla tych przewozów wiąże się więc z praktyczną realizacją wytycznych polityki zrównoważonego rozwoju.

Poprawa atrakcyjności oferty powinna dotyczyć działań w dwóch podstawowych obszarach, czyli:

- infrastruktury punktowej
- organizacji przewozów.

Ważnym elementem mającym znaczenie zwłaszcza dla klienta jest spojrzenie nie na czas realizacji kolejowego procesu przewozowego, ale na całkowity czas realizacji procesu transportowego. W związku z tym podstawowym wyznacznikiem w zakresie dostępności do kolejowej infrastruktury punktowej w przewozach towarowych powinna być możliwość optymalizacji czasu realizacji całego procesu transportowego. W tym kontekście istotną sprawą jest zoptymalizowanie sieci punktów ładunkowych na sieci i dostosowanie ich do wykonywania wszystkich rodzajów przewozów w tym przewozów wagonowych i kombinowanych samochodowo – kolejowych.

⁴ W. Paprocki, *Przemiany europejskich kolei w XXI wieku*, „Rynek Kolejowy” 2006, nr 2.

⁵ *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, grudzień 2008.

⁶ *Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Op. cit., s. 66.

⁷ *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, lipiec – sierpień 2010. Jest to dokument określający strategię średniookresową w odniesieniu do kierunków rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Jest on aktualnie przedmiotem konsultacji społecznych. Ma zastąpić obowiązujący jeszcze obecnie dokument pt. *Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013*.

⁸ *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*. Op. cit., s. 53.

⁹ Potwierdzają to m.in. dane z USA, gdzie część kolei lokalnych odnotowała znaczący wzrost przewozów przesyłek wagonowych i to na krótsze odległości (według danych z czasopisma „*Railway Age*”). Przyczyny tego stanu rzeczy to wzrost kosztów przewozu transportem samochodowym, wzrastająca kongestia na drogach oraz polepszenie oferty przewozowej przez koleje. Źródło: <http://www.rynek-kolejowy.pl/?p=wiecej&id=4549> (dostęp 20.11.2008 r.).

Tradycyjny system przewozu ładunków z wykorzystaniem transportu kolejowego polegający na dowozie ładunków do punktu ładunkowego na najbliższej stacji, następnie przemieszczenie koleją i ostatecznie dowóz od stacji końcowej do miejsca przeznaczenia wymagał gęstej sieci punktów ładunkowych. Nic też dziwnego, że praktycznie na każdej stacji zlokalizowane były tory ogólnego użytku (TOU) z placem ładunkowym, rampą i magazynem. Ta sieć uzupełniona była dodatkowo znaczącą liczbą ładowni publicznych zlokalizowanych na szlakach kolejowych.

Obecnie, przy tak dynamicznym rozwoju transportu samochodowego tak gęsta sieć punktów ładunkowych nie ma racji bytu. Należy ich liczbę zrationalizować jak i zmienić jakościowo te które pozostaną.

Ogólna struktura organizacyjna infrastruktury punktowej w kolejowych przewozach towarowych (w tym wagonowych) powinna zostać oparta na trzyszczeblowej strukturze jak pokazano w tabeli 1.

Tab. 1. Proponowana struktura organizacji infrastruktury punktowej w kolejowych przewozach towarowych.

Poziom najwyższy	- stacje rozrządowe (jako duże centra logistyczne z licznymi terminalami) - stacje na sieci z dużymi terminalami logistycznymi
Poziom pośredni	- stacje manewrowe (jako regionalne centra logistyczne) - stacje na sieci z regionalnymi terminalami logistycznymi
Poziom podstawowy	- pozostałe stacje towarowe jako lokalne terminale ładunkowe

Źródło: opracowanie własne.

Należy zaznaczyć, że realizacja proponowanej koncepcji, w odniesieniu do stacji poziomu podstawowego oznaczać będzie, że ich liczba musi zostać dostosowana do lokalnych potrzeb oraz zoptymalizowana. Przy czym podstawowym kryterium optymalizacji powinien być czas realizacji całego procesu transportowego (liczony jako czas przewozu ładunku od nadawcy początkowego do odbiorcy końcowego). Tak więc z istniejącej dzisiaj ogólnej liczby stacji tego rodzaju należałoby wytypować te leżące w optymalnym położeniu transportowym, tak aby uzyskać w miarę jednakowy promień obsługi (dowozu – odwozu) transportem samochodowym. Wytypowane stacje, już jako lokalne terminale ładunkowe, powinny zostać zmodernizowane i wyposażone w odpowiedni sprzęt ładunkowy, aby właściwie spełniały swoją funkcję¹⁰. Pozostałe stacje (nie włączone do poziomu podstawowego) przekształcone mogłyby zostać w ładownie publiczne. Oczywiście część z nich również poddana byłaby procesowi likwidacji infrastruktury towarowej. Ta ostatnia sytuacja dotyczyłaby przede wszystkim stacji, na których już od dłuższego czasu nie nadawano i nie odbierano przesyłek towarowych i nie widać perspektyw, aby było to możliwe w przyszłości¹¹.

Tam jednak, gdzie infrastruktura towarowa wykorzystywana jest do realizacji przewozów powinna ona zostać bezwzględnie utrzymana. Wskazany jest więc daleko idący indywidualizm w kwestii uznania danej stacji za potrzebną w przewozach ładunków. Nie może odbywać się to schematycznie, trzeba uwzględnić czynniki lokalne oraz potencjalne możliwości wzrostu liczby nadeń i odbiorów dla danej stacji.

Racjonalizacja liczby czynnych stacji towarowych byłaby korzystna zarówno dla przewoźników towarowych jak i zarządcy infrastruktury, dając temu ostatniemu korzyści w postaci niższych globalnych kosztów utrzymania towarowych punktów handlowych. Jednakże zawsze należy pamiętać o tym, że sama racjonalizacja liczby tych punktów na sieci to tylko jeden z czynników sukcesu. Podstawą jest stworzenie kompleksowej oferty przewozowej atrakcyjnej zarówno dla aktualnych i potencjalnych klientów kolejowych przewoźników towarowych.

Obok zmiany ilościowej i jakościowej ogólnodostępnej infrastruktury punktowej w kolejowych przewozach towarowych kolejnym istotnym czynnikiem mogącym w sposób istotny wpłynąć na wzrost wielkości przewozów wagonowych jest podjęcie działań w celu utrzymania dotychczasowych oraz zwiększenia liczby czynnych bocznicy kolejowych na sieci, zwłaszcza o niewielkim obrocie, gdyż są one naturalnym miejscem powstawania i zaniku niewielkich strumieni ładunków, z których następnie powstają potoki ładunkowe generujące przewozy na głównych liniach.

¹⁰ Chodzi tu zwłaszcza o urządzenia i maszyny niezbędne do zmiany środków transportu przez jednostki ładunkowe (pojemniki, kontenery, nadwozia wymienne, naczepy itp.), czyli przede wszystkim suwnice, rampy czołowe i inne.

¹¹ Pamiętać należy przy tym, że decyzje o ostatecznej likwidacji infrastruktury towarowej należy podejmować w sposób ostrożny i przemyślany, gdyż jest to zazwyczaj proces nieodwracalny.

Zagadnienia funkcjonowania i miejsca bocznic kolejowych w systemie transportowym powinny doczekać się systemowych rozwiązań, gdyż obecne regulacje nie zachęcają a wręcz przeciwnie, zniechęcają do ich budowy i użytkowania. Przez przyjęcie bardzo rygorystycznych przepisów dotyczących aspektów technicznych funkcjonowania bocznic bez znajomości i zrozumienia zagadnień kolejowych w odniesieniu do tej kwestii, doprowadzono do sytuacji, że wymagania dotyczące wszystkich bocznic kolejowych są jednakowe bez rozróżnienia ze względu na rozmiar i wielkość obrotu.

Fakt posiadania nawet niewielkiego układu torowego wraz z niezbędnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym oraz lokomotywy manewrowej i kilku pracowników, powoduje obecnie konieczność tworzenia całej dokumentacji technicznej i organizacyjnej pracy oraz uzyskania kosztownych świadectw i certyfikatów. Takie wymagania należy jednoznacznie uznać jako przejaw przeregulowania, zbędnego w stosunku do rzeczywistego ryzyka związanego z funkcjonowaniem bocznic o małym i średnim obrocie¹².

Konieczne są więc działania na rzecz zmiany tego stanu rzeczy, aby posiadanie bocznic nie było obciążeniem dla podmiotu gospodarczego. Przede wszystkim wskazane byłoby stworzenie i wprowadzenie klasyfikacji bocznic kolejowych w zależności od wielkości prowadzonej tam obsługi (lub też innych dodatkowych kryteriów) oraz rodzajów przeładowywanych ładunków tak, aby maksymalnie uprościć procedury organizacyjne, certyfikacyjne i dopuszczeniowe¹³. Po dokonaniu takiej kategoryzacji kolejnym etapem działań powinno być wprowadzenie jednolitych, znacznie uproszczonych i gotowych przepisów organizacyjnych dla małych bocznic kolejowych wymagających jedynie nieznacznej adaptacji do lokalnych warunków pracy.

Warto również rozważyć, czy nie wskazane byłoby z punktu widzenia realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu wprowadzenie wsparcia finansowego dla budowy, modernizacji i utrzymania bocznic kolejowych. Wsparcie to mogłoby mieć na przykład charakter różnego rodzaju ulg podatkowych wynikających jednak nie z samego posiadania bocznic ale z faktu czynnego z niej korzystania. Warto pamiętać o prostej zależności, że im więcej czynnych bocznic kolejowych, tym więcej ładunków przewiezionych przez kolej, a tym samym analogicznie mniej ładunków na drogach, z korzyścią dla środowiska naturalnego i społeczeństwa.

Zmiany w zakresie organizacji przewozów wagonowych powinny dotyczyć przede wszystkim podjęcia działań na rzecz włączenia tej formy w system przewozów kombinowanych samochodowo – kolejowych. Obok tradycyjnych przewozów wagonowych między użytkownikami zlokalizowanymi na stacjach nadania i odbioru¹⁴, pozostałe przewozy wagonowe powinny być realizowane w technologii przewozów kombinowanych, gdzie funkcje dowozowo – odwozowe pełnił będzie transport samochodowy¹⁵. Takie wymagania stawiają klienci, żądając bezpośrednio i kompleksowości obsługi transportowej. Przedsiębiorstwa towarowego transportu kolejowego, aby skutecznie sprostać konkurencji muszą przekształcić się w operatorów transportowo – spedycyjno – logistycznych oferujących usługi o najwyższej jakości. Wymaga to więc zmian w organizacji ich funkcjonowania w tym operowania własnym taborem samochodowym lub współpracy z przewoźnikami samochodowymi w zakresie dowozu/odwozu ładunku do/od klienta.

Poprawa jakości oferty powinna polegać także na działaniach na rzecz skrócenia czasu przemieszczania ładunku od nadawcy do odbiorcy, w tym usprawnieniu pracy na stacjach zmiany pociągów przez wagony. Wymaga to wdrożenia systemów teleinformatycznych i telematycznych dotyczących między innymi

- efektywnego zarządzania wagonami towarowymi¹⁶
- optymalizacji czasu przejścia wagonów na stacjach technicznych (manewrowych, rozrządowych)
- operatywnego śledzenia wagonów na sieci.

¹² P. Kazimierowski, *Strategia dla transportu kolejowego receptą na katastrofę*. „Transport i Komunikacja” 2007, nr 2.

¹³ Zwłaszcza tam, gdzie nie odbywa się przeładunek materiałów niebezpiecznych a ryzyko lub skutki spowodowane ewentualnym wypadkiem (zdarzeniem) nie powodują większego zagrożenia dla otoczenia.

¹⁴ Najczęściej w relacji: bocznic nadawcy – bocznic odbiorcy.

¹⁵ Oczywiście nie oznacza to, że tradycyjne przewozy wagonowe nie mają już racji bytu. Wszystko zależy od konkretnych powiązań rynkowych między podmiotami (nadawca – odbiorca) korzystającymi z usług kolei.

¹⁶ Przykłady wdrożonych już rozwiązań (dla innych zarządów kolejowych) przedstawiono m.in. w artykule: *Efektywne wykorzystanie wagonów towarowych jako klucz do osiągnięcia większej konkurencyjności przez przewoźnika kolejowego*. „Rynek Kolejowy” 2008, nr 11.

Realizacja i wdrożenie tych systemów wiąże się oczywiście z koniecznością poniesienia niezbędnych nakładów inwestycyjnych. Potrzebna jest w tym względzie również współpraca z zarządcą infrastruktury, gdyż uczestniczy on w znaczącej części w realizacji kolejowego procesu przewozowego¹⁷. Niewątpliwie znacząca pomoc w tym względzie związana jest z faktem wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) w ramach działań na rzecz interoperacyjności kolei Unii Europejskiej (na co przeznaczane są również fundusze unijne). Uzupełnieniem tego systemu muszą być wymienione wyżej systemy wspomagające procesy przemieszczania ładunków. Tworzenie takich systemów¹⁸ przez pojedynczych przewoźników stanowiłoby dla nich z pewnością zbyt duże obciążenie. Wydaje się, że rozwiązaniem powinna być współpraca przewoźników towarowych na rzecz stworzenia i wdrożenia tego typu systemów¹⁹. Nie bez znaczenia jest też fakt, że w zakresie tworzenia tych systemów zarówno zarządca infrastruktury jak i przewoźnicy mogą liczyć na wsparcie czynników rządowych. W cytowanym już dokumencie strategicznym „*Master Plan dla transportu kolejowego do 2030 r.*” w zakresie harmonogramu wdrażania i działań w zakresie nowoczesnych systemów transportowych przewiduje się w wsparcie między innymi w następujących działaniach²⁰:

do 2013 r.:

- wdrożenie aplikacji dotyczących śledzenia pociągów na sieci linii kolejowych
- wdrożenie aplikacji telematycznych służących wymianie informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury a przewoźnikami kolejowymi zgodnie ze specyfikacją TSI TAF (w tym śledzenie pociągów)

w latach 2014 – 2020:

- wdrożenie aplikacji wspomagających śledzenie wagonów poszczególnych przewoźników
- rozszerzenie zakresu usług realizowanych z wykorzystaniem aplikacji telematycznych.

Wdrożone aplikacje służyć będą wszystkim systemom przewozów towarowych (przewozy całopociągowe, intermodalne) w tym i oczywiście i przewozom wagonowym. Istnieje więc możliwość teleinformatycznego wsparcia systemu przewozów wagonowych przy okazji ogólnych działań modernizacyjnych w tym względzie. Należy mieć tylko nadzieję, że przedstawione działania będą realizowane zgodnie z przyjętym harmonogramem.

Dokonując podsumowania artykułu warto zwrócić uwagę na fakt, że ograniczenie czy likwidacja kolejowych przewozów towarowych w formie przewozów wagonowych to nie tylko kwestia zmniejszenia się wolumenu przewozów towarowych na kolei czy walki konkurencyjnej z transportem samochodowym. Przecież te ładunki nadal będą przewożone, tylko że drogami kołowymi. A w tym przypadku jest to kwestia wzrostu kosztów zewnętrznych transportu i tak już w znaczącym stopniu generowanych przez transport samochodowy jak i wzrostu kosztów utrzymania infrastruktury drogowej w związku ze zwiększonymi przewozami na drogach. To sprawia, że z punktu widzenia polityki transportowej państwa w aspekcie unijnej polityki zrównoważonego rozwoju wsparcie dla tej formy przewozów jest jak najbardziej wskazane, gdyż da to wymierne korzyści z punktu widzenia gospodarki narodowej i społeczeństwa. Oczywiście wsparcie dotyczyć musi stworzenia atrakcyjnej oferty tych przewozów, tak aby klienci chcieli z niej korzystać. Przewozy wagonowe muszą więc ulec przekształceniom, w wyniku których, obok tradycyjnych przewozów²¹ zaoferowane będą usługi przewozowe typu „dom – dom”²², co wymaga oczywiście dysponowaniem taborem samochodowym oraz potencjałem przeładunkowym. Jednakże przy odpowiednich nakładach i wsparciu ze strony państwa oferta ta może stać się atrakcyjna dla obecnych i potencjalnych klientów kolei.

Streszczenie

Problematyka funkcjonowania przewozów wagonowych począwszy od lat 90. XX wieku, a zwłaszcza od momentu liberalizacji rynku kolejowych operatorów przewozów towarowych w Polsce jest przedmiotem

¹⁷ Wdrożone systemy muszą być kompatybilne z istniejącymi już systemami zarządzania i prowadzenia ruchu kolejowego.

¹⁸ Aby zapewniona mogła być efektywność działania takich systemów, muszą one obejmować przecież całą sieć kolejową kraju.

¹⁹ Taka współpraca umożliwiałaby rozłożenie kosztów związanych z budową a następnie utrzymaniem tych systemów na poszczególnych uczestników przedsięwzięcia a stworzone w efekcie tych działań systemy dostępne byłyby dla wszystkich uczestniczących w tej inicjatywie podmiotów.

²⁰ *Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Op. cit., s. 67.

²¹ Bocznicą – bocznicą, bocznicą – TOU, TOU – TOU, TOU – bocznicą.

²² Czyli według ogólnego schematu: dowóz transportem samochodowym od nadawcy do stacji nadania – przeładunek – przewóz kolejną – wyładunek - odwóz ze stacji przeznaczenia transportem samochodowym do odbiorcy.

dyskusji zwłaszcza w aspekcie celowości utrzymania tej formy przewozów. Szczególnie obrazuje to brak zainteresowania tymi przewozami ze strony towarowych przewoźników prywatnych i jednocześnie narzekania przedstawicieli PKP CARGO SA na znaczące koszty związane z realizacją tej formy przewozów. Celem artykułu jest więc próba nakreślenia sytuacji w zakresie tych przewozów oraz próba wskazania na konieczność wsparcia dla tej formy przewozów, w tym przedstawienie konkretnych propozycji rozwiązań w zakresie uatrakcyjnienia tej oferty.

Problems of functioning and development of freight carriages in the wagon consignment system by railway transport in Poland

Summary

From the beginnings of 90s a phenomenon of reducing the size of freight carriages on railway transport is appearing. Peculiarly the great fall concerns of freight carriages transferred in the wagon consignment system, i.e. single and small groups of wagons, between loading points by the small sending and receiving. A poor quality of the offer of railway, liquidation of many loading points on the network and the strong competition from the side of the road transport are causes of this state.

In the article author, analysing factors influencing on the reduction of size of freight carriages by railway transport in Poland in the wagon consignment system, is trying also to show conditions which should be fulfilled so that this form of transportation again becomes attractive for the potential clients of railways with benefit to the society and the national economy.

Translated by Arkadiusz Drewnowski

Literatura

1. *Efektywne wykorzystanie wagonów towarowych jako klucz do osiągnięcia większej konkurencyjności przez przewoźnika kolejowego*. „Rynek Kolejowy” 2008, nr 11.
2. Kazimierzowski P., *Strategia dla transportu kolejowego receptą na katastrofę*. „Transport i Komunikacja” 2007, nr 2.
3. *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, grudzień 2008.
4. Nowosielski L., *Organizacja przewozów kolejowych*. KOW, Warszawa 1999.
5. Paprocki W., *Przemiany europejskich kolei w XXI wieku*. „Rynek Kolejowy” 2006, nr 2.
6. *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, lipiec – sierpień 2010.