



URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO

20 lat

# Konsultacje z rynkiem towarowym

Raport z badania  
ankietowego

---

2023



## NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych  
i konkurencyjnych warunków  
świadczenia usług transportu  
kolejowego

## NASZA WIZJA

Nowoczesny i otwarty urząd  
dbający o wysokie standardy  
wykonywania usług na rynku  
transportu kolejowego



Urząd Transportu Kolejowego  
Al. Jerozolimskie 134  
02-305 Warszawa

[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)

Warszawa 2023

**dr inż. Ignacy Góra**

Prezes

Urzędu Transportu Kolejowego



Szanowni Państwo,

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, jako organ właściwy w sprawach regulacji rynku kolejowego, cyklicznie przeprowadza konsultacje z interesariuszami, w celu pozyskania opinii z na temat kolejowych przewozów towarowych w Polsce.

W ciągu ostatnich dwóch lat branża kolejowa funkcjonowała w uwarunkowaniach dużej niepewności. Po odwołaniu stanu epidemii, kiedy przedsiębiorstwa adoptowały się do nowej sytuacji, wybuchła wojna w Ukrainie, która jeszcze w większym zakresie niż pandemia COVID-19 wpłynęła na rynek kolejowy. Sankcje, wzrosty cen paliw, inflacja, blokada portów na Morzu Czarnym, stagnacja gospodarcza w Europie – to tylko niektóre elementy mające negatywny wpływ na transport kolejowy.

Dlatego kolejna, już trzecia, edycja raportu z konsultacji z rynkiem towarowym, jest podsumowaniem informacji na temat wszystkich trudności i wyzwań, jakich w ostatnim czasie doświadczyli uczestnicy tego rynku w Polsce. Opracowanie zawiera również propozycje rozwiązań ankietowanych, które w ocenie przewoźników mogą przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności kolejowego transportu towarów. Przesunięcie części transportowanych ładunków z dróg na kolej jest konieczne dla osiągnięcia celów związanych ze zrównoważoną mobilnością.

Rynek postuluje wyrównanie szans transportu drogowego i kolejowego. Rola transportu kolejowego musi zostać wzmocniona w strategii rozwoju transportu w kraju. W ocenie przedstawicieli rynku powinno przejawiać się to w zapewnieniu kosztów dostępu do infrastruktury na poziomie porównywalnym do transportu drogowego, uproszczeniu procedur formalnych na kolei czy też finansowaniu przedsięwzięć rozwojowych. Kolej ma niewykorzystane możliwości transportu różnych grup towarów, dlatego konieczna jest popularyzacja tego typu przewozów i rozpoczęcie prac nad dedykowanymi inwestycjami infrastrukturalnymi.

Oddaję w Państwa ręce trzeci raport UTK z konsultacji z przedstawicielami rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce i zapraszam do dyskusji wszystkich zainteresowanych wdrażaniem zrównoważonego transportu w Polsce.

**Marcin Trela**  
**Wiceprezes**  
**Urzędu Transportu Kolejowego**



Szanowni Państwo,

przeprowadzone konsultacje z podmiotami działającymi na rynku przewozów towarowych w Polsce potwierdzają, że ostatnie miesiące dla kolei były okresem pełnym wyzwań. Dotychczasowe kierunki przepływu towarów zostały zaburzone. Trudności w największym zakresie odczuł transport intermodalny. Na tle sytuacji geopolitycznej priorytetem stał się przewóz określonych grup towarów, co spowodowało zatory na przejściach granicznych i w portach, a także braki taborowe. Ograniczało to możliwości transportu pozostałych grup towarowych.

Do zasadniczej poprawy konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce powinny przyczynić się inwestycje infrastrukturalne. Aktualnie prowadzone modernizacje ograniczają tymczasowo przepustowość sieci, a co za tym idzie prędkość pociągów. Finalnie przekłada się to na terminowość dostaw i całość kosztów transportu kolejowego. W takich uwarunkowaniach kolej jest mniej konkurencyjna wobec oferty transportu drogowego.

Wyniki tegorocznego badania pokazują, że wiele postulatów wskazywanych przez przewoźników było już poruszonych we wcześniejszych edycjach ankiety. Oznacza to, że sytuacja na rynku kolejowych przewozów towarowych w ostatnich dwóch latach nie uległa znacznej zmianie. Dodatkowo dynamika wydarzeń związanych z sytuacji geopolitycznej na naszej wschodniej granicy wygenerowała kolejne niekorzystne czynniki dla rynku.

Pozytywny dla kolei trend przejawia się w tym, że coraz więcej podmiotów zainteresowanych jest prowadzeniem procesów logistycznych w sposób zrównoważony i pro-środowiskowy. Powinno znaleźć to odzwierciedlenie w odpowiednim przesunięciu modalnym z transportu drogowego na kolej – w szczególności dla przewozów na dystansie powyżej 350 km. Zmiana nie będzie jednak możliwa bez odpowiedniego wsparcia.

Odpowiednia współpraca pomiędzy poszczególnymi uczestnikami rynku, a także większa integracja różnych środków transportu za pośrednictwem rozwiązań intermodalnych, przyczynią się do rozwoju zrównoważonej logistyki – to tylko jedna z wielu konkluzji wynikających z raportu. Zapraszam do zapoznania się z pełnym dokumentem.



## Spis treści

<b>1.</b>	<b>Wstęp</b> .....	<b>6</b>
<b>2.</b>	<b>Wnioski i rekomendacje</b> .....	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>Rozkład odpowiedzi i ich analiza</b> .....	<b>12</b>
3.1.	Informacje o podmiocie .....	12
3.2.	Przyczyny zewnętrzne zwiększające atrakcyjność transportu towarów koleją .....	13
3.3.	Przyczyny wewnętrzne zwiększające atrakcyjność transportu towarów koleją .....	14
3.4.	Przyczyny zewnętrzne hamujące rozwój przewozów towarów koleją w Polsce .....	16
3.5.	Przyczyny wewnętrzne hamujące rozwój przewozów towarów koleją w Polsce.....	17
3.6.	Konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych.....	18
3.7.	Konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych służy rozwojowi tego rynku ..	18
3.8.	Konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych nie służy rozwojowi tego ryнку .....	19
3.9.	Konkurencja międzygałęziowa na rynku transportu towarów koleją .....	19
3.10.	Konkurencja międzygałęziowa służy rozwojowi transportu towarów koleją .....	20
3.11.	Konkurencja międzygałęziowa nie służy rozwojowi transportu towarów koleją .....	20
3.12.	Wpływ wojny w Ukrainie na sytuację transportu kolejowego.....	21
3.13.	Współpraca międzynarodowa/transgraniczna w zakresie międzynarodowego transportu ładunków .....	23
3.14.	Grupy towarów a szanse rozwoju kolei .....	24
3.15.	Przenoszenie towarów z dróg na kolej z wykorzystaniem jednostek intermodalnych .....	25
3.16.	Rozwiązania w zakresie infrastruktury przeładunkowej.....	26
3.17.	Dostęp do terminali intermodalnych i bocznic .....	27
3.18.	Ocena realizacji inwestycji na infrastrukturze liniowej.....	28
3.19.	Ocena procesu realizacji inwestycji na infrastrukturze punktowej .....	28
3.20.	Efekty realizacji prac prowadzonych przez zarządcę infrastruktury na infrastrukturze liniowej.....	29
3.21.	Efekty realizacji prac prowadzonych przez zarządcę infrastruktury na infrastrukturze punktowej .....	30
3.22.	Ocena współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej w zakresie przydzielania i wykorzystania tras pociągów .....	31
3.23.	Ocena koordynacji przydzielania zdolności przepustowej między zarządcą infrastruktury a operatorami obiektów infrastruktury usługowej .....	31
3.24.	Ocena współpracy z operatorami obiektów infrastruktury usługowej.....	32
3.25.	Ocena współpracy z operatorami logistycznymi .....	32
3.26.	Dostęp do portów morskich .....	33
3.27.	Stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej.....	33
3.28.	Działania związane ze wspieraniem zrównoważonego rozwoju w transporcie towarów .....	34
3.29.	Polityka Zielonego Ładu .....	35
3.30.	Wprowadzenie zakazu produkcji i sprzedaży samochodów z napędem spalinowym .....	35
3.31.	Ocena wprowadzenia technologii wodorowej .....	36
3.32.	Udział transportu kolejowego w przewozach towarowych – prognozy .....	37
3.33.	Masa towarów przewożonych z wykorzystaniem kolejowego transportu intermodalnego – prognozy .....	38
<b>4.</b>	<b>Spis rysunków</b> .....	<b>39</b>
<b>5.</b>	<b>Spis tabel</b> .....	<b>39</b>

## 1. Wstęp

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego co najmniej raz na 2 lata przeprowadza konsultacje z podmiotami i organizacjami zaangażowanymi w kolejowy transport towarów. W dwóch poprzednich edycjach konsultacje były skierowane do czterech konkretnych grup interesariuszy zaangażowanych w kolejowy transport towarów. Założeniem tegorocznej edycji było pozyskanie opinii od jak najszerszego grona podmiotów. Ankieta przygotowana na potrzeby badania dostępna była dla wszystkich osób zainteresowanych tematyką funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce.

Opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego ankieta składała się z 33 pytań zamkniętych jednokrotnego i kilkukrotnego wyboru. Oprócz odpowiedzi na pytania zamknięte, uczestnicy mieli możliwość swobodnego wypowiedzenia się na temat dodatkowych aspektów mających wpływ na transport kolejowy. Z perspektywy przeprowadzonego badania informacje te stanowią cenne uzupełnienie tematów związanych z problematyką funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce.

Raport z konsultacji został podzielony na pięć części tematycznych:

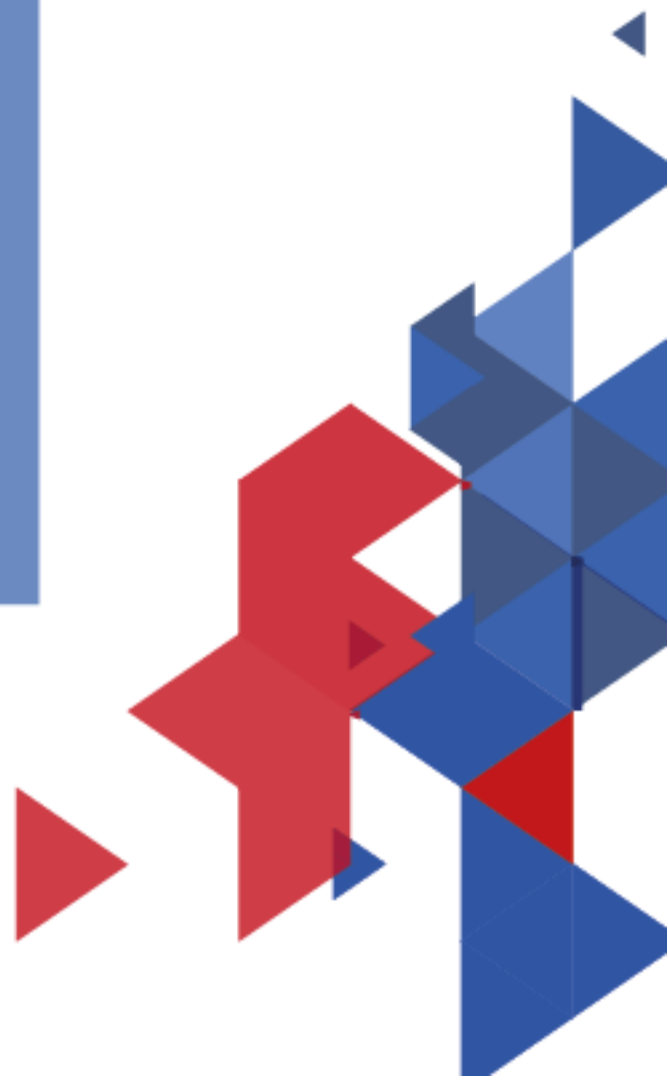
1. Ocena funkcjonowania transportu towarów koleją w Polsce;
2. Transport intermodalny;
3. Współpraca z zarządcą infrastruktury, z operatorami obiektów infrastruktury usługowej i bocznicami;
4. Zrównoważony rozwój w sektorze kolejowym;
5. Prognozy do 2030 r. na temat rozwoju transportu kolejowego w przewozach towarów w Polsce.

Poszczególne rozdziały zawierają dane źródłowe z przeprowadzonej ankiety. Opublikowane zostały także najczęściej pojawiające się opinie na temat trudności i wyzwań w branży wskazanych przez podmioty związane z rynkiem lub zainteresowane wykorzystaniem kolejowych przewozów towarowych. Raport zawiera też wskazywane propozycje rozwiązań, które mogą przyczynić się do rozwoju przewozów kolejowych w Polsce.

**Przedstawione w raporcie opinie są wyrażone przez osoby biorące udział w konsultacjach. Nie są stanowiskiem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.**

## Wnioski i rekomendacje

---



## 2. Wnioski i rekomendacje

W logistyce towarów w Polsce dominuje transport drogowy (z 78% udziałem w rynku, przy 22% udziale kolei w 2021 r.<sup>1</sup>) i na przestrzeni ostatnich lat nie nastąpiło wyraźne przesunięcie modalne. Z tego względu ważne jest, aby w obliczu zmian klimatycznych coraz więcej ładunków było przemieszczanych z transportu drogowego na kolej. Jakie bariery, które powodują, że nie wzrasta udział kolei w transporcie ładunków, pozostają aktualne? Jakie działania na poziomie krajowym oraz w odniesieniu do branży przyczyniłyby się do wzrostu zainteresowania usługami transportowymi kolei? W jakich obszarach kolej powinna się rozwijać, aby wykorzystać swój potencjał? W raporcie prezentujemy zebrane opinie uczestników konsultacji.

### Transport towarów koleją

Coraz większa świadomość przedsiębiorstw w zakresie wykorzystania w procesie logistycznym zrównoważonych środków transportu, strategiczne położenie geograficzne Polski i dostęp do portów to czynniki, które w ocenie uczestników konsultacji wskazują na znaczny potencjał polskiej kolei jako środka transportu towarów. W szczególności kolej powinna być wykorzystywana jako środek transportu pierwszego wyboru przy przewozie towarów na większe odległości.

Duże możliwości stwarza konteneryzacja ładunków, która umożliwia transport szerokiego asortymentu ładunków. Respondenci zwrócili uwagę na możliwości wykorzystania innych jednostek (w nadwoziach wymiennych, w naczepach, w całych zestawach drogowych ciągnik + naczepa). Przyszłością kolei są przewozy tranzytowe samochodów ciężarowych. Znaczny potencjał kolei upatruje się również w transporcie ładunków masowych.

Pomimo korzystnych trendów rynkowych, a także swoich rozległych możliwości, kolej nie jest konkurencją dla transportu drogowego, który w ocenie uczestników konsultacji jest tańszy i bardziej elastyczny. Zdaniem ankietowanych, transport drogowy był uprzywilejowany w polityce transportowej, co aktualnie przejawia się w dysproporcjach w dostępie do infrastruktury, wyższych wymaganiach formalnych i kosztach dodatkowych związanych z koleją. Dodatkowo aktualna sytuacja geopolityczna na naszej wschodniej granicy, w tym sankcje wprowadzone na Rosję i Białoruś, zaburzyły dotychczasowe kierunki transportu towarów koleją. Priorytet dla przewozu konkretnych grup ładunków w uwarunkowaniach wojny w Ukrainie to w ocenie dużej grupy uczestników konsultacji czynnik, który negatywnie wpływa na sytuację transportu kolejowego.

Intensyfikacja roli kolei w strategii rozwoju transportu kraju, zwiększenie finansowania przedsięwzięć rozwojowych, a także współpraca poszczególnych gałęzi transportu towarów – to według respondentów najważniejsze kwestie do rozwiązania. Mogą się przyczynić do zwiększenia atrakcyjności transportu towarów koleją. W opinii badanych branża kolejowa potrzebuje ukierunkowanych inwestycji infrastrukturalnych, lepszej dostępności placów i terminali ładunkowych, poprawy jakości i punktualności przewozów towarowych. Respondenci sugerują również konieczność zweryfikowania istniejących procedur administracyjnych i kosztów funkcjonowania, które sprawiają, że aktualnie kolej nie jest konkurencyjna wobec transportu drogowego.

### Transport intermodalny

Do 2021 r. na polskim rynku transportowym zauważalny był sukcesywny wzrost kolejowych przewozów intermodalnych. W ocenie uczestników konsultacji, 2022 r. i ograniczenia w realizacji transportu na Nowym Jedwabnym Szlaku spowodowały spadek wszystkich parametrów charakteryzujących transport intermodalny (liczby jednostek intermodalnych, TEU, masy towarów i pracy przewozowej). Na tle wojny na nowo zdefiniowane zostały kierunki wymiany handlowej i przepływu towarów, a także struktura ładunków przewożonych w transporcie intermodalnym.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_hv\\_frmod/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table?lang=en).



Dodatkowo priorytet dla określonych grup towarów spowodował zatory na sieci w rejonach przygranicznych oraz w sąsiedztwie portów, co wpłynęło na wydłużenie czasu realizacji dostaw.

Transport intermodalny dysponuje ogromnym potencjałem i może odegrać istotną rolę w przenoszeniu ładunków z dróg na kolej. Dalszy jego rozwój wymaga jednak wsparcia. Większość uczestników konsultacji wyraziła pogląd, że dla zwiększenia tego typu przewozów istotne jest promowanie konteneryzacji, a także zapewnienie większej liczby punktów przeładunkowych dla innych jednostek intermodalnych, takich jak: naczepy, całe zestawy, nadwozia wymienne itp.

Duża grupa respondentów jako czynniki, które mogą przyczynić się do zwiększenia roli jednostek intermodalnych w transporcie kolejowym, wskazała potrzebę zwiększenia ulgi intermodalnej, a także obniżenie stawek za dostęp do infrastruktury. Działaniem wspierającym kolej mogłoby być wprowadzenie ograniczeń administracyjno-prawnych, aby kolej miała uprzywilejowaną pozycję wobec alternatywnych gałęzi transportu (np. wprowadzenie obowiązku przewozu towarów koleją na dystansie powyżej 350 km).

Wykorzystanie kolei w szerszym zakresie w transporcie intermodalnym wymaga większej terminowości realizowanych przewozów. Ważna jest rozbudowa infrastruktury kolejowej, która usprawni ruch w obrębie terminali (tory odstawcze, bocznice), a także większa liczba małych terminali. Oprócz inwestycji w infrastrukturę respondenci wskazali na potrzebę odpowiedniej współpracy pomiędzy zarządcami infrastruktury a operatorami terminali.

## **Współpraca z zarządcą infrastruktury, z operatorami obiektów infrastruktury usługowej i bocznicami**

Odpowiedni poziom współpracy pomiędzy poszczególnymi podmiotami to ważny element funkcjonowania rynku kolejowych przewozów towarów. Duży odsetek uczestników konsultacji pozytywnie ocenia współpracę z zarządcą infrastruktury, operatorami obiektów infrastruktury usługowej i operatorami logistycznymi. Wyższy odsetek respondentów ocenia dostęp do portów morskich pozytywnie.

Wśród negatywnych komentarzy na temat omawianej współpracy powtarzały się stwierdzenia związane z brakiem elastyczności po stronie podmiotów odpowiedzialnych za infrastrukturę, zbyt długim czasem trwania poszczególnych procesów, błędami w komunikacji, a także problemami wynikającymi z niskiej przepustowości. Ankietowani wskazali również na niepokojące przypadki, w których przy przydzielaniu zdolności przepustowej przewoźnicy państwowi są w uprzywilejowanej pozycji.

Grupa respondentów, która oceniła negatywnie stopień realizacji inwestycji zarówno na infrastrukturze punktowej, jak i liniowej wskazała, że prowadzone modernizacje sieci są niewystarczające, a czas ich realizacji zbyt długi. Dodatkowo trwające prace powodują pogorszenie przepustowości sieci, a brak alternatywnych tras ma negatywny wpływ na spadek średniej prędkości pociągów towarowych. To pogarsza jakość usługi, a zarazem podwyższa koszty działalności przewoźnika.

Dla największej liczby uczestników ankiety wyzwaniem okazało się oszacowanie, czy obniżka stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej o 50% przełoży się na wzrost ładunków w transporcie kolejowym. Dla grupy, która wskazała na pozytywny wpływ obniżki stawek dostępu, największy odsetek odpowiedzi zakładał wzrost przewozu ładunków kolejowych nie wyższy niż 25%. Uczestnicy badania zaznaczyli również, że głównym utrudnieniem dla przewozów kolejowych są realizowane remonty infrastruktury, a oszczędności z tytułu obniżonych kosztów za dostęp do infrastruktury w pierwszej kolejności zostaną wykorzystane na inwestycje, a dopiero w kolejnym kroku spowodowałyby obniżenie cen usług.

## **Zrównoważony rozwój**

Zagadnienia związane z wdrażaniem celów klimatycznych i zrównoważonym rozwojem cieszą się coraz większym zainteresowaniem branży logistycznej. Kolej, jako środek transportu towarów o najniższej emisyjności, ma aktualnie znaczący potencjał do rozwoju.

Znaczna grupa uczestników konsultacji jest świadoma podejmowanych w ich organizacjach działań, które zmierzają do wykorzystania niskoemisyjnych rozwiązań w procesach logistycznych. Jednocześnie zdecydowana większość osób nie jest przekonana, że w uwarunkowaniach wprowadzenia Polityki Zielonego Ładu wzrośnie zainteresowanie wykorzystaniem kolei jako środka do transportu towarów. Nieznaczny odsetek respondentów zauważa szansę na rozwój transportu kolejowego w przypadku wprowadzenia zakazu produkcji i sprzedaży samochodów z napędem spalinowym.

Wśród propozycji działań zmierzających do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w transporcie jest wykorzystanie wodoru jako paliwa, którego zastosowanie pozwala zmniejszyć negatywny wpływ na środowisko nie tylko podczas spalania, ale również w procesie produkcji. Może być on produkowany z odnawialnych źródeł energii, takich jak wiatr czy słońce, dzięki procesowi elektrolizy wody.

Na pytanie, czy wprowadzenie technologii wodorowej może być szansą dla transportu kolejowego respondenci w większości nie wyrazili swojej opinii (dwie trzecie zaznaczyło odpowiedź „nie mam zdania”)., Może to oznaczać, że technologia ta w krajowych uwarunkowaniach nie jest wystarczająco spopularyzowana. Z drugiej strony nieznaczna liczba osób uznała wdrożenie technologii jako zagrożenie dla transportu kolejowego – wskazano, że szersze wykorzystanie tego paliwa jest utrudnione w związku z brakiem punktów tankowania, aktualnie jego rola ogranicza się do prac manewrowych. Dodatkowo wodór nie jest postrzegany jako paliwo bezpieczne. W ocenie respondentów zagrożeniem jest fakt, że paliwo wodorowe w tym samym zakresie może zostać wykorzystane zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym.

## Prognozy

Analizując aktualne otoczenie, w jakim funkcjonuje branża transportowa, możemy mówić o dużej niepewności w kontekście kierunków dalszego rozwoju transportu towarów kolejją. Tylko nieznaczna część respondentów uczestniczących w konsultacjach UTK prognozuje, że w najbliższych latach sytuacja w transporcie towarów kolejją ulegnie pogorszeniu. Dla zdecydowanej większości rola kolei w transporcie towarów będzie rosła albo utrzyma się na aktualnym poziomie. Rynek jeszcze bardziej optymistycznie postrzega szanse rozwoju transportu intermodalnego - jako rozwiązanie, które w największym stopniu może zmniejszyć negatywny wpływ łańcucha dostaw na środowisko. Przeniesienie nawet części przewożonych ładunków z dróg na kolej wpłynie na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. Uczestniczący w konsultacjach są świadomi, że obecnie nie jest możliwe dowiezienie kolejją ładunku do każdego punktu, tym samym poszczególne środki transportu powinny ze sobą współpracować, a nie konkurować.

# Rozkład odpowiedzi i ich analiza



### 3. Rozkład odpowiedzi i ich analiza

Ankieta, na którą odpowiadali respondenci w trakcie zrealizowanych przez UTK konsultacji z rynkiem kolejowego transportu towarów składała się z 33 pytań.

Na każdy z podrozdziałów części 3. składa się:

- treść pytania;
- rozkład liczbowy i procentowy odpowiedzi;
- podsumowanie odpowiedzi, ze szczególnym uwzględnieniem pytań otwartych i najczęściej powtarzających się opinii i postulatów respondentów.

#### 3.1. Informacje o podmiocie

Treść pytania:		
Do jakiej grupy należysz spośród wskazanych?		
<b>Liczba wypełnień:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
Nadawcą/odbiorcą/spedytorem w transporcie kolejowym	38,17%	71
Przewoźnikiem kolejowym	36,02%	67
Inny podmiot (jaki?)	19,35%	36
Organizacją reprezentującą przedsiębiorców korzystających z towarowego transportu kolejowego	6,45%	12

Największa grupa osób, która uczestniczyła w badaniu (71 z 186), to podmioty korzystające z usług transportu kolejowego. Nieznacznie mniejsza (67 z 186) była reprezentacja przewoźników kolejowych. 12 ankietowanych podmiotów stanowiły organizacje reprezentujące przedsiębiorców korzystających z usług kolejowych. W pozostałej grupie (36 z 186) znaleźli się przedstawiciele bocznic i użytkowników bocznic, a także zarządców infrastruktury oraz inne podmioty powiązane z branżą kolejową, czy też zainteresowane wykorzystaniem kolejowego transportu w logistyce.

## I. Transport towarów koleją

### 3.2. Przyczyny zewnętrzne zwiększające atrakcyjność transportu towarów koleją

Treść pytania:		
Co na polskim rynku kolejowym mogłoby wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności transportu towarów koleją?		
Liczba wypełnień:	186	
Udzielone odpowiedzi:	%	Liczba
wzmocnienie roli transportu kolejowego w strategii rozwoju transportu w kraju	74,73%	139
zwiększenie finansowania przedsięwzięć rozwojowych (zakup, modernizacja taboru, rozwój infrastruktury itp.)	60,22%	112
zwiększenie integracji z innymi gałęziami transportu	55,38%	103
wdrożenie zintegrowanej elektronicznej platformy transakcyjnej	15,59%	29
inne (jakie?)	11,83%	22
wdrożenie systemu zautomatyzowanej wymiany informacji celnej	10,22%	19
wzmocnienie współpracy z innymi uczestnikami procesu przewozowego (jakimi?)	8,06%	15
zwiększenie zapotrzebowania na przewóz określonych grup ładunków (jakich?)	4,84%	9
obowiązek raportowania na temat wpływu działalności przedsiębiorstw kolejowych na środowisko (ESG)	3,76%	7

Największą liczbę odpowiedzi na pytanie o przyczyny zewnętrzne, które mogą mieć wpływ na atrakcyjność kolei w transporcie towarów, uzyskały stwierdzenia wskazujące na konieczność wzmocnienia roli transportu kolejowego w strategii rozwoju transportu w kraju (74,73% respondentów), zwiększenie finansowania przedsięwzięć rozwojowych (60,22%) i zwiększenie integracji z innymi gałęziami transportu (55,38%).

W przypadku wskazania odpowiedzi „wzmocnienie współpracy z innymi uczestnikami procesu przewozowego”, respondenci mieli możliwość doprecyzowania i rozszerzenia swojej odpowiedzi i wskazanie, jacy są to uczestnicy. Wymienili bardzo szerokie spectrum podmiotów, które funkcjonują na rynku, a także organy państwowe. Z przedstawionych odpowiedzi wynika, że respondenci widzą potrzebę wzmocnienia współpracy z:

- przewoźnikami drogowymi, spedytorami, nadawcami i odbiorcami (którzy według jednego z respondentów fizycznie znają problemy z załadunkiem i rozładunkiem oraz mają niekiedy gotowe rozwiązania i chcą uczestniczyć w partycypacji kosztów modernizacji stacji, ładowni, terminali);
- zarządcami infrastruktury, aby w przypadku modernizacji infrastruktury kolejowej nie zmniejszała się przepustowość linii i prędkość. W szczególności widoczna jest potrzeba dialogu pomiędzy PKP PLK S.A. a przewoźnikami;
- podmiotami odpowiadającymi za takie punkty jak przejścia graniczne, porty, terminale i bocznicę oraz organami administracji państwowej;

- spółkami kolejowymi, aby poprawiła się komunikacja wewnętrzna.

Podobnie w przypadku wskazania odpowiedzi „**zwiększenie zapotrzebowania na przewóz określonych grup ładunków**” respondenci również mieli możliwość wskazania grup ładunków, których przewóz mógłby wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności transportu towarów koleją. Wśród odpowiedzi najczęściej wskazali:

- drewno w kłodach, kamień, słomy zbóż, tranzyt samochodów ciężarowych na wagonach, ładunki w przewozach intermodalnych;
- transport naczep;
- przesunięcie ładunków z transportu drogowego na kolej – np. ograniczając masę, jaką może dany wytwórca przewieźć i zwiększenie zapotrzebowania na przewozy koleją;
- obsługę i dofinansowanie przewozów przesyłek rozproszonych.

W przypadku prośby o wskazanie innych czynników, które mogłyby wpłynąć na atrakcyjność kolei, uczestnicy ankiety wymienili:

- koszty funkcjonowania transportu kolejowego w szerokim zakresie: od ogólnego poglądu o konieczności obniżenia ceny transportu kolejowego do konkretnych postulatów, jak: zmniejszenie cen dostępu do infrastruktury, obniżenie stawek za energię, równe traktowanie przewoźników przy ustalaniu cen za energię trakcyjną. Pojawił się argument, który odnosi się do wysokich cen energii przy możliwości spadków rynkowych cen paliw;
- rozbudowa infrastruktury poprzez zwiększenie liczby terminali przeładunkowych i bocznic, a także modernizacja i rozbudowa dotychczasowych, co miałyby pomóc w tworzeniu korytarzy transportowych;
- poprawa jakości i punktualności przewozów towarowych poprzez współpracę z zarządcą (poruszony został również temat separacji ruchu towarowego od pasażerskiego); zwiększenie prędkości handlowej;
- uproszczenie prawa dla przewoźników kolejowych poprzez zmniejszanie obciążeń nałożonych na zarządców; zapisy ograniczające ruch kołowy towarów na rzecz kolei w przypadkach, gdy jest to możliwe (np. kontenery); skrócenie procesu szkolenia kadr (w tym maszynistów) i ułatwienie rozpoczęcia zawodu;
- usprawnienie procesów w Baltic-Hub (Baltic Hub Container Terminal sp. z o.o.);
- możliwe dofinansowanie do zakupu lokomotyw (w tym przypadku lokomotyw z silnikami dojazdowymi);
- większa promocja transportu koleją, inicjowanie w mediach debaty na temat korzyści wykorzystania transportu kolejowego wobec transportu drogowego.

### 3.3. Przyczyny wewnętrzne zwiększające atrakcyjność transportu towarów koleją

Treść pytania:		
Co na polskim rynku kolejowym mogłoby wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności transportu towarów koleją?		
Liczba wypełnień:	186	
Udzielone odpowiedzi:	%	Liczba
rozbudowana sieć infrastruktury kolejowej	60,75%	113
lepsz dostępność placów i terminali ładunkowych	56,45%	105
zwiększenie terminowości i punktualności dostaw	56,45%	105

zwiększenie atrakcyjności cenowej usług oferowanych klientom transportu kolejowego	47,31%	88
krótszy czas realizacji przewozu	43,01%	80
obniżenie kosztów cen usług przewozowych świadczonych przez przewoźników kolejowych	34,95%	65
możliwość nadania pojedynczych wagonów (realizacja przewozów rozproszonych)	20,43%	38
wdrożenie systemów monitorowania taboru na sieci zarządców infrastruktury oraz scentralizowanej bazy danych	16,13%	30
zmiana przepisów (jakich?)	7,53%	14
uproszczenie procedur formalnych (jakich?)	6,99%	13
inne (jakie?)	2,15%	4

W pytaniu o wewnętrzne przyczyny zwiększenia atrakcyjności transportu towarów kolejją odpowiedzi były bardziej równomiernie rozłożone niż w przypadku przyczyn zewnętrznych. Oznacza to, że dla respondentów tak samo ważna jest poprawa zagadnień związanych z infrastrukturą, których pochodną jest terminowość i punktualność dostaw, jak i krótszy czas realizacji przewozów, co finalnie ma wpływ na obniżenie ceny kolejowej usługi przewozowej.

Niewielki odsetek respondentów (7,53%) wskazał potrzebę zmian w przepisach. Respondenci mieli w tym pytaniu możliwość rozwinięcia swojej odpowiedzi i wskazania, o jakie przepisy chodzi. W udzielonych odpowiedziach uczestnicy konsultacji postulują m. in. wprowadzenie zmian w zakresie:

- przepisów związanych z pracą i zatrudnieniem: skrócenie czasu szkolenia pracowników, uproszczenie procesu dostępu do zawodów regulowanych, zaprzestanie prac nad ustawą o czasie pracy maszynistów, a zamiast tego skoncentrowanie się na weryfikacji i zapobieganiu przypadkom łamania obecnie obowiązujących przepisów;
- zmniejszenia obowiązków formalno-administracyjnych (np. podwójna sprawozdawczość GUS i UTK, zarządcy bocznic);
- uproszczenia procedur dotyczących uzyskania Świadectwa Bezpieczeństwa dla Użytkownika Bocznic Kolejowej;
- uproszczenia przepisów celno-skarbowych;
- wyeliminowania konieczności znajomości szlaku, Ir-1, Karta Znajomości szlaku, Ie-1 nieużywanych wskaźników i gwizdków;
- uregulowania zbyt wysokich kosztów związanych z pozyskiwaniem niezbędnych dokumentów bezpieczeństwa przez nadawców oraz przewoźników;
- przepisów regulujących przewóz towarów niebezpiecznych, prawo przewozowe – (nie wskazano o jakie szczegółowe zapisy chodzi);

W jednym z pytań respondenci mieli możliwość udzielenia odpowiedzi na pytanie „**uproszczenie jakich procedur formalnych mogłoby wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego?**”. Respondenci wskazali tu:

- wysokie wymaganie dla transportu kolejowego względem drogowego;
- ustalenie i wdrożenie jednolitych instrukcji branżowych dotyczących wszystkich uczestników procesu (przewoźnik, zarządca);
- wdrażanie elektronicznego listu przewozowego;

- złagodzenie przepisów, jakie muszą spełniać bocznic kolejowe.

Wśród odpowiedzi poruszono również kwestię procedur związanych z zadaniami odcinkowych/dyżurnych ruchu. W tych procedurach powinna zostać uwzględniona chwilowa prędkość pociągu, aby umożliwić nadanie pierwszeństwa szybciej jadącemu pociągowi towarowemu.

W przypadku gdy respondent nie mógł wybrać odpowiedzi wśród wskazanych, miał możliwość przedstawienia, co z jego punktu widzenia mogłoby wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności transportu towarów kolejją. Wskazane odpowiedzi były bliskie do tych, które zostały wyrażone w pytaniu o przyczyny zewnętrzne, które mogłyby wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności transportu towarów kolejją:

- potrzeba koordynacji ze środowiskiem i dialogu przy prowadzeniu inwestycji infrastrukturalnych;
- wsparcie finansowe przy zakupie taboru;
- uproszczenia w przepisach kwalifikujących pracowników do podjęcia pracy w zawodach kolejowych;
- wydłużenie czasu pracy posterunków PLK z 8/12 godzin do 24 godzin (tutaj został wskazany przykład, w którym bocznic są czynne, ale linie kolejowe do nich prowadzące powodują przestój przewoźników).

### 3.4. Przyczyny zewnętrzne hamujące rozwój przewozów towarów kolejją w Polsce

Treść pytania:		
<b>Co hamuje rozwój przewozów towarów kolejją w Polsce? (przyczyny zewnętrzne)</b>		
<b>Liczba wypełnień:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
koszty wykorzystania infrastruktury kolejowej względem drogowej	59,14%	110
konkurencja ze strony innych gałęzi transportu w zakresie oferty	56,99%	106
luka pokoleniowa powodująca niewystarczającą dostępność personelu kolejowego	46,77%	87
niewystarczające finansowanie przedsięwzięć rozwojowych (zakup i/lub modernizacja taboru, rozwój infrastruktury itp.)	41,40%	77
otoczenie prawne	35,48%	66
rola transportu kolejowego w strategii rozwoju transportu w kraju	31,18%	58
brak dobrej współpracy z innymi uczestnikami procesu przewozowego	17,74%	33
koszty związane z wdrażaniem wymagań w zakresie ochrony środowiska	7,53%	14
inne (jakie?)	3,76%	7
zmniejszenie zapotrzebowania na przewóz określonych grup ładunków (jakich?)	2,69%	5

W pytaniu o przyczyny zewnętrzne hamujące rozwój przewozów kolejją respondenci w największym zakresie wskazali na koszty, jakie ponoszą przewoźnicy, a także konkurencję ze strony innych gałęzi transportu. Ważne okazały się również te kwestie, na które wpływ mają organy państwowe, jak:



finansowanie przedsięwzięć, regulacje prawne i potrzeba zwiększenia roli transportu kolejowego w strategii rozwoju transportu w kraju. Na pytanie otwarte o grupy ładunków, dla których zmniejszenie zapotrzebowania w transporcie może być przyczyną zahamowania rozwoju przewozów towarowych, respondenci wskazali: węgiel, kruszywa, wapno, sorbent oraz towary nieidentyfikowane przewożone w kontenerach.

Inne czynniki hamujące rozwój przewozów towarów w Polsce to według badanych:

- wysoka pozycja i skuteczny lobbing drogowych firm przewozowych;
- sytuacja geopolityczna;
- niski dostęp do infrastruktury przeładunkowej samochód/kolej/samochód; zbyt mała sieć linii kolejowych oraz nieraz błędne podejście do modernizacji poszczególnych linii;
- wymagania zdrowotne dla pracowników kolei (zdaniem respondentów bardziej restrykcyjne niż np. w lotnictwie).

### 3.5. Przyczyny wewnętrzne hamujące rozwój przewozów towarów koleją w Polsce

Treść pytania:		
Co hamuje rozwój przewozów towarów koleją w Polsce? (przyczyny wewnętrzne)		
Liczba wypełnień:	186	
Udzielone odpowiedzi:	%	Liczba
niewystarczająca przepustowość sieci kolejowej PKP PLK	67,2%	125
niewystarczająca przepustowość odcinków linii kolejowych prowadzących z/do portów	39,78%	74
niewystarczająca przepustowość infrastruktury kolejowej na przejściach granicznych	31,72%	59
utrudnienia związane z pracami modernizacyjnymi na sieci PKP PLK	45,7%	85
brak możliwości zamawiania tras dla pociągów o długości 740 m na wybranych odcinkach	24,73%	46
ograniczona dostępność taboru kolejowego	33,87%	63
brak możliwości obsługi pociągów w zakresie maksymalnych nacisków osiowych na wybranych odcinkach	16,67%	31
niewystarczająca liczba punktów do obsługi ładunków	31,18%	58
inne (jakie?)	7,53%	14

Biorąc pod uwagę odpowiedzi na pytanie o przyczyny wewnętrzne, które hamują rozwój przewozów kolejowych w Polsce, dla uczestników ankiety najważniejsze do rozwiązania są kwestie związane z infrastrukturą i potrzeba jej modernizacji. Zdecydowana większość respondentów (67,2%) wskazała na niewystarczającą przepustowość sieci kolejowej PKP PLK.

Na pytanie, w którym respondenci mieli możliwość przedstawienia własnej opinii nt. czynników hamujących rozwój kolei w Polsce, najczęstszymi odpowiedziami były:

- kwestie infrastrukturalne, w tym potrzeba konsultacji z uczestnikami rynku na etapie planowania modernizacji danej infrastruktury;
- brak współpracy pomiędzy samymi spółkami kolejowymi;

- nieterminowa obsługa pociągów w portach;
- koszty utrzymania bocznic kolejowych;
- brak systemowego finansowania infrastruktury lokalnej;
- wysokie ceny przewozu w stosunku do transportu drogowego oraz brak ograniczeń w przewozach samochodowych, nieskuteczne egzekwowanie kar za wykroczenia w zakresie przeciążeń, niewłaściwe rozmieszczenia towarów, a także niski stopień dolegliwości konsekwencji, które nie wpływają na większe przestrzeganie istniejących ograniczeń.

### 3.6. Konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Czy konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych służy rozwojowi tego rynku?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
Tak	93,55%	174
Nie	6,45%	12

Zdecydowana większość respondentów (93,6%) zaznaczyła odpowiedź, że konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarów ma pozytywny wpływ na rozwój kolejowych przewozów towarowych, natomiast 6,5% ankietowanych była odmiennego zdania.

### 3.7. Konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych służy rozwojowi tego rynku

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Czy konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych służy rozwojowi tego rynku? Jeżeli TAK, to dlaczego?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>174</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
ponieważ wpływa na dopasowanie oferty do potrzeb klienta	75,86%	132
ponieważ wpływa ogólny wzrost jakości usług	71,84%	125
ponieważ wpływa na obniżenie ceny usługi	65,52%	114
ponieważ wpływa na szybkość realizacji zamówień	50,00%	87
inne (jakie?)	1,72%	3
nie mam zdania	0,57%	1

Dla zdecydowanej większości respondentów (93,6%; 174 z 186 odpowiedzi) konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarów służy rozwojowi tego rynku. W opinii uczestników badania konkurencja sprzyja dopasowaniu oferty do potrzeb klienta (132 odpowiedzi), wpływa na wzrost jakości usług (125 odpowiedzi), ma wpływ na obniżenie ceny usługi (114 odpowiedzi), a także decyduje o szybkości realizacji zamówień (87 odpowiedzi).

Wśród dodatkowych opisowych odpowiedzi na to pytanie padło stwierdzenie, że konkurencja to zdrowy mechanizm rynkowy i bez tego duże podmioty kolejowe nie będą zainteresowane utrzymywaniem wysokiej jakości i terminowości usług.

### 3.8. Konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych nie służy rozwojowi tego rynku

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Czy konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych służy rozwojowi tego rynku? Jeżeli NIE, to dlaczego?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>12</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
ponieważ powoduje ograniczenia w dostępności wykwalifikowanej kadry	58,33%	7
ponieważ zbyt duża liczba przewoźników powoduje ograniczenia w przepustowości sieci	33,33%	4
ponieważ zmniejsza potencjał podmiotów w zakresie możliwości realizacji inwestycji	33,33%	4
ponieważ na rynku istnieją zbyt duże dysproporcje w wielkości i potencjale firm	25,00%	3
nie mam zdania	16,67%	2
Inne (jakie?)	8,33%	1

Wśród grupy, która wyraziła pogląd, że konkurencja na rynku nie jest korzystna dla rozwoju kolejowych przewozów towarowych, najwięcej osób wskazało na ograniczony dostęp do wykwalifikowanej kadry. Dodatkowo zdaniem respondentów zbyt duża liczba przewoźników kolejowych funkcjonujących na rynku ma wpływ na przepustowość sieci. Ponadto konkurencja na rynku jest mniej korzystna dla mniejszych podmiotów. Wśród dodatkowych odpowiedzi na to pytanie padło stwierdzenie, że w uwarunkowaniach konkurencji rynkowej konieczność dostosowania się do kryterium „najniższej ceny” w rozstrzygnięciu przetargów powoduje, że przedsiębiorstwo musi funkcjonować na granicy opłacalności, a tym samym się nie rozwija.

### 3.9. Konkurencja międzygałęziowa na rynku transportu towarów koleją

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Czy konkurencja międzygałęziowa służy rozwojowi transportu towarów koleją?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
Tak	61,29%	114
Nie	38,71%	72

W przypadku pytania o konkurencję międzygałęziową mniejszy odsetek respondentów (61,3%) niż w przypadku zagadnienia wcześniejszego, jest przekonany o jej pozytywnym wpływie na rozwój transportu towarów koleją. Dla 38,71% respondentów uczestniczących w badaniu konkurencja międzygałęziowa nie sprzyja rozwojowi rynku kolejowego.

### 3.10. Konkurencja międzygałęziowa służy rozwojowi transportu towarów koleją

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Czy konkurencja międzygałęziowa służy rozwojowi transportu towarów koleją?</b> <b>Jeżeli TAK, to dlaczego?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>115</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
ponieważ dzięki temu kolej musi stale pracować nad ulepszaniem swojej oferty	67,83%	78
ponieważ pozwala uzyskać lepszą cenę usługi przewozowej koleją	62,61%	72
ponieważ położenie Polski i dostęp do portów zwiększają potencjał kolei w transzycie, eksporcie i imporcie, szczególnie towarów masowych	53,04%	61
ponieważ klienci coraz częściej świadomie wybierają niskoemisyjny środek transportu, którym jest kolej, mając na uwadze ekologię	29,57%	34
nie mam zdania	2,61%	3
inne	0,87%	1

W przypadku uczestników konsultacji, którzy odpowiedzieli twierdząco na pytanie, najwięcej, bo aż 67,8%, respondentów zaznaczyło, że konkurencja międzygałęziowa służy rozwojowi transportu towarów koleją, ponieważ wymusza stałe ulepszanie oferty przewozowej kolei. Dla 62,6% ma wpływ na lepszą ofertę cenową, natomiast ponad 53% odpowiedzi wskazywało, że położenie geograficzne Polski, w tym dostęp do portów, sprawia, że kolej ma ogromny potencjał, szczególnie w rozwoju rynku przewozów masowych. Dla prawie 29,6% respondentów przy rosnącej świadomości społeczeństwa w zakresie ekologii, rola kolei jako niskoemisyjnego środka transportu będzie nabierała znaczenia.

W przypadku tego zagadnienia, respondenci mieli możliwość odniesienia się do pytania, dlaczego konkurencja międzygałęziowa służy rozwojowi transportu towarów koleją. Wśród wyrażonych opinii padło stwierdzenie, że w aktualnych uwarunkowaniach, gdzie nie jest możliwe dostarczenie towarów koleją do wszystkich ważnych punktów logistycznych, konkurencja międzygałęziowa służy rozwojowi transportu towarów koleją.

### 3.11. Konkurencja międzygałęziowa nie służy rozwojowi transportu towarów koleją

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Czy konkurencja międzygałęziowa służy rozwojowi transportu towarów koleją?</b> <b>Jeżeli NIE, to dlaczego?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>72</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
ponieważ transport drogowy jest bardziej elastyczny	72,22%	52
ponieważ transport kolejowy i transport drogowy nie powinny ze sobą konkurować, tylko współpracować	66,67%	48

ponieważ dysproporcja w rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej powoduje, że kolej nie może się rozwinąć i być konkurencyjna	56,94%	41
ponieważ transport drogowy zawsze jest tańszy i wygrywa z koleją	48,61%	35
inne (jakie?)	6,94%	5
nie mam zdania	1,39%	1

Z grupy respondentów, którzy nie byli przekonani co do pozytywnego wpływu konkurencji międzygałęziowej na rozwój transportu koleją, najwięcej osób (52 odpowiedzi) wskazało, że transport drogowy ma przewagę nad kolejowym, ponieważ jest bardziej elastyczny i co za tym idzie jest tańszy (35 odpowiedzi). W odniesieniu do 48 odpowiedzi było to przekonanie, że transport kolejowy i drogowy powinny ze sobą współpracować, a nie konkurować (transport drogowy powinien być dedykowany dla mniejszych wolumenów).

W przypadku 41 odpowiedzi istniejące dysproporcje w rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej powodują, że kolej nie może być konkurencyjna wobec transportu drogowego. Respondenci dodatkowo podkreślili, że transport drogowy nie ma tak wysokiej bariery wejścia na rynek (są mniejsze wymagania formalne i prawne), kolej zaś jest – ich zdaniem – przeregulowana. Według respondentów transport drogowy w porównaniu z koleją ma niższe koszty dostępu do infrastruktury.

### 3.12. Wpływ wojny w Ukrainie na sytuację transportu kolejowego

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Jak oceniają Państwo wpływ wojny w Ukrainie na sytuację transportu kolejowego?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
nie mam zdania	39,78%	74
negatywnie (dlaczego?)	30,65%	57
nie miała wpływu	15,05%	28
pozytywnie (dlaczego?)	14,52%	27

Prawie 40% respondentów nie miało zdania na pytanie o wpływ wojny w Ukrainie na sytuację transportu kolejowego. Z kolei dla 30,65% wpływ ten był negatywny, a ponad 15% uznało, że wojna w Ukrainie nie miała wpływu na sytuację transportu kolejowego.

Grupa respondentów, która wskazała na negatywny wpływ wojny w Ukrainie na sytuację transportu kolejowego, wśród uzasadnień swojej oceny wymieniła:

- wprowadzenie sankcji, którymi objęte zostały Rosja i Białoruś. Spowodowały one brak możliwości handlu z tymi krajami oraz utrudnienie przewozów międzynarodowych. Sankcje wpłynęły na zahamowanie wymiany na granicy wschodniej, szczególnie na przejściu granicznym Terespol/Brześć, które do tej pory odpowiadało za większość przeładunków z/do Chin i z/do Europy. Wprowadzone sankcje spowodowały również zwiększenie częstotliwości kontroli realizowanych przez Urząd Celny;
- przeciążenie infrastruktury kolejowej spowodowane objęciem priorytetem przewozów węgla i zboża – sieć była obciążona zwłaszcza w rejonach przygranicznych (granica z Ukrainą) oraz w sąsiedztwie portów morskich. Wpływało to dodatkowo na opóźnienia i wydłużony czas realizacji dostaw. W obliczu wprowadzonego embarga na węgiel Polska nie mogła zaopatrzyć się w Rosji, więc surowiec ten był importowany innych państw na całym

świecie. Drugim wskazanym przez respondentów surowcem, któremu nadano priorytet w transporcie, było zboże. Przez brak możliwości wywożenia go z zablokowanych portów ukraińskich trafiało ono do Polski i za pośrednictwem polskich portów do innych krajów. Wzrost transportu tych grup towarów spowodował spadek przewozu innych ładunków. Przewozy węgla i zboża otrzymały priorytet, co spowodowało opóźnienia w realizacji kontraktów przewozowych zawartych np. z PKP Cargo, a wagony załadowane tymi surowcami lub czekające na załadunek zapełniły punkty przeładunkowe i zablokowały je;

- trudności w wymianie handlowej z Ukrainą. Do wszystkich kolejowych przejść granicznych był utrudniony dostęp, przez co eksport towarów był trudny bądź niemożliwy do wykonania. Respondenci zauważyli brak działań na rzecz poprawy przepustowości przejść granicznych z Ukrainą, co powodowało nawet kilkutygodniowe blokady wagonów oczekujących na wjazd/wyjazd z Ukrainy;
- ogólną zmianę dotychczasowych kierunków przepływu towarów w Polsce, zburzenie istniejących ciągów transportowych, nagłą zmianę struktury rynku i struktury przewożonych ładunków. Bardzo odczuwalny był spadek przewozów między Azją (Chiny) a Europą. Do tego doszły niekorzystne warunki ekonomiczne, takie jak wzrost cen energii, który spowodował zwiększenie kosztów transportu, a także znaczący wzrost stawek za dostęp do infrastruktury;
- zmianę struktury przewozów i uprzywilejowanie transportu węgla i zboża, co spowodowało ograniczenia w dostępie do taboru – w szczególności wagonów do przewozu ładunków masowych. Respondenci zgłaszali trudności z realizacją kontraktów na przewóz z powodu braku dostępności wystarczającej ilości potrzebnego taboru;
- trudności w transporcie innych grup towarowych, np. stali. Ograniczenia w realizacji transportu na Nowym Jedwabnym Szlaku spowodowały spadki wszystkich parametrów dla transportu intermodalnego (liczby jednostek intermodalnych, liczby TEU, masy towarów i pracy przewozowej);

Grupa 14,5% respondentów (27 osób), która oceniła, że wojna tocząca się w Ukrainie może jednak pozytywnie oddziaływać na sytuację transportu kolejowego, w swoim uzasadnieniu wskazała, że:

- sam wzrost przewozów zboża i węgla jest czynnikiem pozytywnie wpływającym na rynek – generuje większe przychody, wymianę handlową, przepływ towarów, wzrost obrotów i zaangażowanie dodatkowych zasobów, spółek, osób do obsługi rosnących przewozów;
- zwiększenie przewozów spowodowało wykorzystanie nowych lub sporadycznie obsługiwanych relacji lub punktów (wskazano, że przeładunek zbóż realizowany był w niewykorzystywanym wcześniej do tego celu porcie w Kołobrzegu). W takich uwarunkowaniach zostało zainicjowane rozpoczęcie modernizacji linii kolejowych położonych w pobliżu granicy z Ukrainą;
- region południowo-wschodni został ożywiony gospodarczo, a w dalszej perspektywie czasu obsługa tranzytu z Ukrainy może być realizowana na stałe, z korzyścią dla polskich przedsiębiorstw.

### 3.13. Współpraca międzynarodowa/transgraniczna w zakresie międzynarodowego transportu ładunków

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Jak oceniają Państwo współpracę międzynarodową/transgraniczną w zakresie międzynarodowego transportu ładunków (eksport, import, tranzyt)?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
<b>nie mam zdania/nie dotyczy</b>	72,58%	135
<b>wymaga zmian/wsparcia (w jakim obszarze?)</b>	20,97%	39
<b>pozytywnie (dlaczego?)</b>	6,45%	12

W pytaniu dotyczącym oceny współpracy międzynarodowej/transgranicznej w zakresie międzynarodowego transportu ładunków (eksport, import, tranzyt) blisko 21% respondentów (39 z 186 odpowiedzi) stwierdziło, że obszar ten wymaga wsparcia i zmian. Jedynie niespełna 6,5% pytanych (12 z 186 odpowiedzi) zaznaczyło, że współpraca międzynarodowa/transgraniczna kształtuje się pozytywnie. Aż 72,6% ankietowanych nie miało zdania w tym temacie, bądź pytanie ich nie dotyczyło. Należy zaznaczyć, że wiele podmiotów nie jest zaangażowanych we współpracę międzynarodową, stąd kwestie poruszone w tym pytaniu są poza obszarem ich działalności.

Wśród odpowiedzi na pytanie o obszary wymagające wsparcia w międzynarodowym transporcie ładunków respondenci wskazali:

- podjęcie działań w kierunku zmniejszenia obciążenia infrastruktury kolejowej. Zbyt duże obciążenie utrudnia realizację dostaw podmiotom krajowym;
- rozwiązanie problemów na przejściach granicznych, w tym przede wszystkim związanych z niewystarczającą przepustowością na przejściach granicznych, szczególnie między Polską a Ukrainą – zdaniem respondentów obecnie brak jest rzeczowej współpracy i koordynacji pomiędzy zarządcami infrastruktury, co skutkuje bardzo słabym wykorzystaniem dostępnego potencjału;
- zmniejszenie czasu odpraw celnych i koordynacja odpraw. Istotne jest usprawnienie przekazania przesyłek na granicy;
- uproszczenie procedur w zakresie rozszerzenia certyfikatów o nowe kraje;
- uproszczenie procedur homologacji taboru (liczne wymogi formalne znacznie zwiększają koszty produkcji taboru);
- dopracowanie przepisów dotyczących współpracy na odcinkach przygranicznych. Jako przykład wskazano, że powinno się uprościć i ujednoczyć dokumentację, a pierwsza stacja za granicą (w obie strony) powinna być wyposażona w sygnalizację występującą w obu krajach. Ponadto zdaniem respondentów dyżurni pracujący na w/w stacjach powinni porozumiewać się w obu językach dla ułatwienia współpracy (obligatoryjne w przypadku maszynistów);
- zapewnienie lepszej koordynacji współpracy pomiędzy przedsiębiorcami/zarządcami infrastruktury/zarządcami infrastruktury punktowej;
- zapewnienie wystarczającej liczby zasobów ludzkich oraz technicznych do płynnej obsługi przewozów;
- zapewnienie większej liczby miejsc/placów przeładunkowych oraz dostatecznej liczby wagonów na granicy/po stronie z Ukrainą;

- zmiana i dostosowanie przepisów do tego, aby automatycznie duża część transportu drogowego została przerzucona na transport kolejowy.

Wśród respondentów, którzy pozytywnie oceniają współpracę międzynarodową w zakresie przepływu towarów, przeważały opinie, że:

- jest większa przepustowość, skraca się czas i zmniejszają się koszty operacji;
- współpraca wpływa na zwiększenie wymiany towarowej i szerszą dostępność towarów lepszej jakości poprzez realizację połączeń z wieloma krajami.

### 3.14. Grupy towarów a szanse rozwoju kolei

Treść pytania:		
<b>W przewozach jakich towarów kolej powinna upatrywać szansy rozwoju? Jakie Państwa zdaniem grupy towarów kolej powinna przewozić w przyszłości, aby zwiększać swój udział w rynku?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
towary nieidentyfikowalne (przewożone np. w kontenerach, w nadwoziach wymiennych, w naczepach, w całych zestawach drogowych ciągnik + naczepa)	52,15%	97
rudy metali, produkty górnictwa i kopalnictwa (w tym kruszywa kamień, piasek, żwir)	48,92%	91
chemikalia, produkty chemiczne	44,09%	82
metale, wyroby metalowe gotowe	43,01%	80
produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa (w tym zboża)	41,40%	77
węgiel kamienny/węgiel brunatny	38,17%	71
ropę naftową i gaz ziemny	38,17%	71
sprzęt transportowy (m.in. produkty przemysłu samochodowego)	38,17%	71
maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	34,95%	65
koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej	31,18%	58
surowce wtórne, odpady komunalne	25,27%	47
produkty spożywcze, napoje i tytoń	15,59%	29
wyroby włókiennicze i odzieżowe, skórę i produkty skórzane	11,29%	21
przesyłki listowe oraz paczki i przesyłki kurierskie	9,68%	18
nie mam zdania/nie dotyczy	8,06%	15
inne towary (jakie?)	7,53%	14



W opinii respondentów kolej, z uwagi na swoje predyspozycje oraz aktualne trendy rynkowe, powinna być wykorzystywana na pierwszym miejscu przy przewozie towarów nieidentyfikowalnych (przewożonych np. w kontenerach, w nadwoziach wymiennych, w naczepach, w całych zestawach drogowych – ciągnik z naczepą).

W tej kwestii na 97 udzielonych odpowiedzi, czyli ponad 52% wszystkich, potwierdziło, że przyszłością kolei są przewozy towarów nieidentyfikowalnych. W tym segmencie potencjał transportu szynowego jest nieporównywalnie większy niż drogowego. Jeśli chodzi o inne grupy ładunków, jakie kolej powinna przewozić, aby w przyszłości zwiększyć swój udział w rynku, na drugim miejscu badani wskazali ładunki z grupy: rudy metali, produkty górnictwa i kopalnictwa (w tym kruszywa kamień, piasek, żwir). W tym przypadku blisko 49% respondentów (91 z 186 odpowiedzi) jest zdania, że właśnie ta grupa jest przyszłością rozwoju transportu towarów koleją.

W opinii respondentów kolej powinna w przyszłości skupić się też m.in. na przewozie ładunków z grup:

- chemikalia, produkty chemiczne;
- metale, wyroby metalowe gotowe;
- produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa (w tym zboża);
- węgiel kamienny/węgiel brunatny;
- ropa naftowa i gaz ziemny;
- sprzęt transportowy (m.in. produkty przemysłu samochodowego).

## II. Transport intermodalny

### 3.15. Przenoszenie towarów z dróg na kolej z wykorzystaniem jednostek intermodalnych

Treść pytania:		
Jakie działania mogą pomóc w przenoszeniu towarów z dróg na kolej z wykorzystaniem jednostek intermodalnych? (proszę o zaznaczenie do 1-3 najważniejszych czynników)		
Liczba odpowiedzi:	186	
Udzielone odpowiedzi:	%	Liczba
zwiększenie popularyzacji stosowania kontenerów w przewozie ładunków (większa konteneryzacja ładunków)	56,99%	106
zwiększenie liczby punktów przeładunkowych dla jednostek intermodalnych innych niż kontenery: naczepy, całe zestawy, nadwozia wymienne itp.	55,91%	104
zwiększenie punktualności pociągów intermodalnych	25,27%	47
skrócenie czasu przejazdu pociągów intermodalnych	23,12%	43
zwiększenie ulgi dla przewozów intermodalnych na kolei	22,04%	41
obniżenie stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej	20,43%	38
wprowadzenie ograniczeń administracyjnych w transzycie towarów w ruchu drogowym lub przymus prawny w zakresie przewozu towarów koleją w transzycie	17,20%	32

wprowadzenie obowiązku przewozu towarów koleją na dystansie powyżej 350 km	16,67%	31
dotacje dla organizatorów przewozów intermodalnych wykorzystujących transport kolejowy	13,44%	25
zwiększenie sprawności przeładunku kontenerów w portach	8,60%	16
wprowadzenie dodatkowych opłat drogowych/środowiskowych	8,06%	15
inne (jakie?)	2,69%	5
zwiększenie sprawności przeładunku kontenerów na przejściach granicznych	2,15%	4

Transport intermodalny na przestrzeni ostatnich lat systematycznie zwiększa swój udział w rynku towarowym. Dla dalszego rozwoju przewozów intermodalnych i jednoczesnego przyspieszenia przenoszenia ładunków z dróg na kolej kluczowa jest popularyzacja stosowania kontenerów w przewozie ładunków (większa konteneryzacja ładunków) – takiego zdania jest 57% respondentów (106 z 186 odpowiedzi), zaś dla 55,9% (104 z 186 odpowiedzi) istotne jest zwiększenie liczby punktów przeładunkowych dla jednostek intermodalnych innych niż kontenery: naczepy, całe zestawy, nadwozia wymienne itp.

Dodatkowo ankietowani wskazali, że w procesie przenoszenia towarów z dróg na kolej pomóc może również wprowadzenie zmian w przepisach. Powinny one objąć ograniczenia administracyjne w transzycie towarów w ruchu drogowym lub przymus prawny w zakresie przewozu towarów koleją w transzycie oraz wprowadzenie obowiązku przewozu towarów koleją na dystansie powyżej 350 km.

### 3.16. Rozwiązania w zakresie infrastruktury przeładunkowej

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Jakie rozwiązania należy wdrożyć w zakresie infrastruktury przeładunkowej, aby zwiększyć przewozy intermodalne koleją? (proszę o zaznaczenie do 1-3 najważniejszych czynników)</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
rozbudować infrastrukturę kolejową usprawniającą ruch w obrębie terminali np. tory odstawcze, bocznic	58,60%	109
zwiększyć liczbę małych terminali	58,06%	108
inwestować w infrastrukturę do załadunku/rozładunku kontenerów po stronie klientów/operatorów bocznic itp.	38,17%	71
zorganizować lepszą współpracę pomiędzy operatorami terminali a zarządcą infrastruktury	37,63%	70
inwestować w infrastrukturę do przeładunku innych jednostek intermodalnych niż kontenery: naczepy, całe zestawy, nadwozia wymienne	27,42%	51
zapewnić sprawniejszą realizację operacji terminalowych przez przewoźników kolejowych	17,74%	33
zwiększyć sprawność obsługi celnej, fitosanitarnej itp.	13,98%	26
inne (jakie?)	3,23%	6

Wg respondentów transport intermodalny dla dalszego rozwoju potrzebuje zapewnienia odpowiedniej infrastruktury liniowej i punktowej. Udzielający odpowiedzi twierdzą, że ważne są inwestycje w infrastrukturę przeładunkową, w tym m.in.:

- rozbudowa infrastruktury kolejowej usprawniającej ruch w obrębie terminali, np. tory odstawcze, bocznic. Odpowiedź tę wskazało 58,6% respondentów (109 z 186 odpowiedzi);
- zwiększenie liczby małych terminali – 58% respondentów (108 z 186 odpowiedzi) wybrało to rozwiązanie.

Zwrócono też uwagę na:

- inwestowanie w infrastrukturę do załadunku/rozładunku kontenerów po stronie klientów/operatorów bocznic itp.;
- inwestowanie w infrastrukturę do przeładunku innych jednostek intermodalnych niż kontenery: naczepy, całe zestawy, nadwozia wymienne.

Oprócz inwestycji w infrastrukturę, istotna jest odpowiednia współpraca pomiędzy operatorami terminali a zarządcą infrastruktury. Ważne jest także zapewnienie sprawniejszej realizacji operacji terminalowych przez przewoźników kolejowych oraz zwiększenie sprawności obsługi celnej, fitosanitarnej itp.

### III. Współpraca z zarządcą infrastruktury, z operatorami obiektów infrastruktury usługowej i bocznicami

#### 3.17. Dostęp do terminali intermodalnych i bocznic

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Jak oceniają Państwo dostęp do terminali intermodalnych i bocznic?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
nie mam zdania/nie dotyczy	48,39%	90
pozytywnie	31,18%	58
negatywnie (dlaczego?)	20,43%	38

Wśród respondentów, którzy wyrazili swoje zdanie na temat dostępności do terminali i bocznic, dominuje ocena pozytywna – 31,2% z wszystkich odpowiedzi. 48,4% respondentów zaznaczyło odpowiedź: nie mam zdania/nie dotyczy, a negatywną – 20,4% wszystkich respondentów.

36 (z 38) ankietowanych uzasadniło swoją negatywną odpowiedź następująco:

- za mała jest liczba terminali lub są one trudno dostępne (23 z 36 odpowiedzi);
- terminale charakteryzuje ograniczona przepustowość, w tym długi czas oczekiwania, brak wolnych terminów załadunku/wyładunku (tzw. „slotów”) (9 z 36 odpowiedzi);
- dostęp do terminali/bocznic jest ograniczony ze względu na prace prowadzone na sieci PKP PLK (2 z 36 odpowiedzi);
- istniejące ograniczenia wynikają z niedostosowania infrastruktury terminala/bocznic, np. za mało torów zdawczo-odbiorczych, brak elektryfikacji, niedoinwestowanie (3 z 36 odpowiedzi);
- operatorzy niechętnie udostępniają swoje terminale podmiotom trzecim (2 z 36 odpowiedzi).

### 3.18. Ocena realizacji inwestycji na infrastrukturze liniowej

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Jak oceniają Państwo proces realizacji inwestycji na infrastrukturze liniowej?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	186	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
nie dotyczy	47,85%	89
negatywne (jakie aspekty?)	38,17%	71
pozytywnie (jakie aspekty?)	13,98%	26

Na pytanie, jaka jest ocena realizacji inwestycji na infrastrukturze liniowej, blisko połowa respondentów (47,85%) udzieliła odpowiedzi „nie dotyczy”. Ocenę negatywną zaznaczyło 38,2% badanych (71 z 186 odpowiedzi), z czego 67 respondentów uzasadniło swoją odpowiedź. Najczęściej pojawiające się negatywne aspekty realizacji inwestycji na infrastrukturze liniowej to:

- kwestie związane z czasem, w jakim realizowane są inwestycje (43 z 67 odpowiedzi) – czas trwania inwestycji jest zbyt długi, zamknięcia są nieterminowe;
- brak koordynacji w procesie planowania i realizacji inwestycji (10 z 67 odpowiedzi), który przejawia się m.in. równoczesnym zamykaniem alternatywnych tras czy niewystarczającej informacji dla przewoźników;
- efekty prowadzonych inwestycji. Ankietowani wskazywali na likwidację infrastruktury pomocniczej, utrudnianie dostępu do punktów ładunkowych, obniżona dopuszczalna prędkość po modernizacji, brak możliwości uruchomienia pociągów o długości 750 m oraz zwiększenia nacisków na tor, niewielkie rezultaty w stosunku do kosztów, brak poprawy przepustowości (8 z 67 odpowiedzi);
- stopień wdrażania ETCS i GSM-R – m.in. zbyt wolne wdrażanie systemów, zbyt mało urządzeń przytorowych (3 z 67 odpowiedzi);
- zbyt mało inwestycji oraz brak środków na kolejne (4 z 67 odpowiedzi).

14% respondentów, którzy pozytywnie ocenili proces realizacji inwestycji (19 z 26 odpowiedzi), wskazywało na pozytywne aspekty, m. in. na:

- zwiększenie przepustowości i poprawę parametrów technicznych infrastruktury (9 z 19 odpowiedzi);
- usprawnienie przewozów i poprawę terminowości (2 z 19 odpowiedzi);
- poprawę bezpieczeństwa (1 z 19 odpowiedzi).

### 3.19. Ocena procesu realizacji inwestycji na infrastrukturze punktowej

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Jak oceniają Państwo proces realizacji inwestycji na infrastrukturze punktowej?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	186	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
nie mam zdania	68,82%	128

negatywnie (jakie aspekty?)	22,04%	41
pozytywnie (jakie aspekty?)	9,14%	17

Wśród udzielonych odpowiedzi 68,8% respondentów zaznaczyło opcję „nie mam zdania”. Zdaniem 22% respondentów proces realizacji inwestycji na infrastrukturze punktowej należy ocenić negatywnie (41 odpowiedzi, z czego w przypadku 39 doprecyzowano, z czego ich negatywna ocena wynika). Najczęstsze wskazywane problemy wynikające z inwestycji to:

- czas realizacji inwestycji, tj. inwestycje realizowane zbyt długo lub niezgodnie z harmonogramami (16 z 39 odpowiedzi);
- zbyt mała skala inwestycji (9 z 39 odpowiedzi), która przejawia się ich niewielką liczbą lub nieadekwatną skalą inwestycji do potrzeb;
- inwestycje, które powodują degradację infrastruktury punktowej poprzez jej likwidację (np. likwidację części torów lub całych obiektów, skrócenie długości użytkowej torów ładunkowych, pominięcie potrzeb ruchu towarowego (11 z 39 odpowiedzi);
- inwestycje nieprzynoszące zauważalne zmiany (2 z 39 odpowiedzi).

Pozytywnie proces realizacji inwestycji na infrastrukturze punktowej oceniło 9,14% respondentów. Było to 17 odpowiedzi, z czego 11 zawierało uzupełnienie, jakie aspekty oceniane są pozytywnie, tj.:

- zwiększenie liczby terminali i ich rozwój (4 z 11 odpowiedzi);
- inne aspekty, takie jak: poprawa bezpieczeństwa, spodziewany rozwój jakości świadczonych usług, modernizacja i budowa nowych dworców, zwiększenie roli transportu kolejowego.

### 3.20. Efekty realizacji prac prowadzonych przez zarządcę infrastruktury na infrastrukturze liniowej

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Jakie zauważają Państwo pozytywne lub negatywne efekty realizacji prac prowadzonych przez zarządcę infrastruktury na infrastrukturze liniowej?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	186	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
żadnych efektów nie zauważam	34,95%	65
nie dotyczy	26,34%	49
pozytywne (jakie?)	24,73%	46
negatywne (jakie?)	13,98%	26

Prawie 35% respondentów stwierdziło, że nie zauważa żadnych efektów prac realizowanych przez zarządcę infrastruktury na infrastrukturze liniowej. Ponad 26,3% zaznaczyło opcję „nie dotyczy”, a 24,7% oceniło efekty ww. prac pozytywnie (41 z 46 odpowiedzi). Ich zdaniem jest to:

- zwiększenie dopuszczalnych prędkości handlowych (18 z 41 odpowiedzi);
- zwiększenie dopuszczalnego nacisku osi (7 z 41 odpowiedzi);
- zwiększenie przepustowości sieci kolejowej (7 z 41 odpowiedzi);
- poprawa bezpieczeństwa (5 z 41 odpowiedzi);
- zwiększenie dostępności usług kolejowych (3 z 41 odpowiedzi).

Natomiast 14% respondentów (26 odpowiedzi) wskazało efekty negatywne, tj.:

- pogorszenie przepustowości sieci – zarówno w trakcie realizacji prac, jak i po oddaniu inwestycji (10 z 26 odpowiedzi);
- brak tras alternatywnych, opóźnienie i związane z tym rosnące koszty działalności przewoźnika (5 z 26 odpowiedzi);
- spadek średniej prędkości przewozów towarowych (1 z 26 odpowiedzi).

### 3.21. Efekty realizacji prac prowadzonych przez zarządcę infrastruktury na infrastrukturze punktowej

Treść pytania:		
Jakie zauważają Państwo pozytywne lub negatywne efekty realizacji prac prowadzonych przez zarządcę infrastruktury na infrastrukturze punktowej?		
Liczba odpowiedzi:	186	
Udzielone odpowiedzi:	%	Liczba
żadnych efektów nie zauważam	44,09%	82
nie dotyczy	38,17%	71
pozytywne (jakie?)	9,68%	18
negatywne (jakie?)	8,06%	15

Najwięcej respondentów (44%) stwierdziło, że nie zauważyli oni żadnych efektów realizowanych prac, a prawie 38,2% zaznaczyło opcję „nie dotyczy”. 9,7% respondentów (18 odpowiedzi) wskazało wśród pozytywnych efektów prowadzonych prac przede wszystkim:

- poprawę bezpieczeństwa (4 odpowiedzi);
- poprawę jakości i parametrów infrastruktury (3 odpowiedzi);
- zwiększenie dostępności usług (4 odpowiedzi);
- poprawę układów stacyjnych i funkcjonalności terminali (2 odpowiedzi).

Pozostali respondenci (8,1%) wśród negatywnych aspektów realizacji prac na infrastrukturze liniowej wymienili:

- ograniczenie dostępności punktów ładunkowych i innych OIU poprzez pogorszenie ich parametrów lub fizyczną likwidację (10 z 15 odpowiedzi);
- niedopasowanie do potrzeb (3 z 15 odpowiedzi);
- wolne tempo lub opóźnienia prac (2 z 15 odpowiedzi);
- brak wcześniejszej informacji o planowanych pracach (1 z 15 odpowiedzi).

### 3.22. Ocena współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej w zakresie przydzielania i wykorzystania tras pociągów

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Jak oceniają Państwo współpracę z zarządcą infrastruktury kolejowej w zakresie przydzielania i wykorzystania tras pociągów?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
nie mam zdania/nie dotyczy	60,22%	112
pozytywnie	24,73%	46
negatywnie (dlaczego?)	15,05%	28

Ponad 24,7% respondentów pozytywnie oceniło współpracę z zarządcą infrastruktury w zakresie przydzielania tras pociągów. Prawie 15,1% oceniło ją natomiast negatywnie. W uzasadnieniu negatywnej oceny ankietowani najczęściej wskazywali, że:

- uzyskany rozkład jazdy jest niemożliwy do zrealizowania (4 z 27 odpowiedzi);
- kumulacja różnych inwestycji ma wpływ na trudności przy zamawianiu trasy (3 z 27 odpowiedzi);
- zbyt długi jest czas oczekiwania na trasę, na możliwość podstawienia składu (7 z 27 odpowiedzi);
- zarządcy są mało elastyczni – zła komunikacja, brak współpracy (3 z 27 odpowiedzi);
- istnieją problemy wynikające z niskiej przepustowości sieci (2 z 27 odpowiedzi).

### 3.23. Ocena koordynacji przydzielania zdolności przepustowej między zarządcą infrastruktury a operatorami obiektów infrastruktury usługowej

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Jak oceniają państwo koordynację przydzielania zdolności przepustowej między zarządcą infrastruktury a operatorami obiektów infrastruktury usługowej?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
nie mam zdania/nie dotyczy	71,51%	133
pozytywnie	20,97%	39
negatywnie (dlaczego?)	7,53%	14

Na pytanie o ocenę koordynacji przydzielania zdolności przepustowej, w przypadku 71,5% respondentów padła odpowiedź „nie mam zdania/nie dotyczy”. Ocenę pozytywną wyraziło prawie 21% respondentów (39 odpowiedzi), a w przypadku 7,5% (14 odpowiedzi) była to ocena negatywna. Wśród negatywnych aspektów przydzielania zdolności przepustowej między zarządcą infrastruktury a operatorami obiektów ankietowani wymienili:

- słabą współpracę lub brak realnej współpracy. W odpowiedziach wskazywano również, że zarządca infrastruktury narzuca warunki (6 z 12 odpowiedzi);

- brak możliwości wyboru tras alternatywnych;
- brak motywacji dla zarządcy w celu poprawy przepustowości;
- preferowanie przewoźnika państwowego.

### 3.24. Ocena współpracy z operatorami obiektów infrastruktury usługowej

Treść pytania:		
Jak oceniają Państwo współpracę z operatorami obiektów infrastruktury usługowej?		
Liczba odpowiedzi:	186	
Udzielone odpowiedzi:	%	Liczba
nie mam zdania/nie dotyczy	63,44%	118
pozytywnie	32,80%	61
negatywnie (dlaczego?)	3,76%	7

Pozytywnie na temat współpracy z operatorami obiektów infrastruktury usługowej wypowiedziało się 32,8% respondentów (61 odpowiedzi), negatywnie odniosło się 3,8% (7 odpowiedzi), zaś 63,4% (118 odpowiedzi) wybrało opcję „nie mam zdania/nie dotyczy”. Wśród zastrzeżeń do współpracy ankietowani wymienili m. in.:

- trudność w zaplanowaniu skorzystania z usługi, z powodu braku informacji czy obiekt będzie dostępny;
- niską jakość usług;
- brak elastyczności.

### 3.25. Ocena współpracy z operatorami logistycznymi

Treść pytania:		
Jak oceniają Państwo współpracę z operatorami logistycznymi?		
Liczba odpowiedzi:	186	
Udzielone odpowiedzi:	%	Liczba
pozytywnie	52,15%	97
nie mam zdania/nie dotyczy	46,77%	87
negatywnie (dlaczego?)	1,08%	2

Ocena respondentów na temat współpracy z operatorami logistycznymi w większości była pozytywna (52,2% – 97 odpowiedzi). Negatywnie w tym zakresie wypowiedziało się zaledwie 1,1% respondentów (2 odpowiedzi). Prawie 46,8% uczestników badania (87 odpowiedzi) nie miało zdania bądź pytanie to ich nie dotyczyło.

Jako negatywne aspekty współpracy z operatorami logistycznymi pojawiły się głównie utrudnienia związane z dostępnością taboru w terminie.



### 3.26. Dostęp do portów morskich

Treść pytania:		
<b>Jak oceniają Państwo dostęp do portów morskich?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
nie mam zdania/nie dotyczy	56,99%	106
pozytywnie	23,12%	43
negatywnie (dlaczego?)	19,89%	37

W pytaniu o dostęp do portów morskich ocenę pozytywną wyraziło 23,1% respondentów (43 odpowiedzi), negatywnie ten dostęp oceniło 19,9% (37 odpowiedzi), natomiast 57% respondentów (106 odpowiedzi) wskazało, że w tym zakresie nie ma zdania bądź to pytanie ich nie dotyczy. Po odjęciu tej grupy okazuje się, że liczba odpowiedzi wskazujących na ocenę pozytywną dostępu do portów morskich jest większa o 6 od odpowiedzi negatywnych (43 do 37).

Najczęściej wskazywanymi problemami w dostępie do portów morskich były:

- niska przepustowość (zarówno ze względu na możliwości portu, jak i infrastruktury dojazdowej) oraz długi czas oczekiwania na wjazd do portu (24 z 33 odpowiedzi);
- niedostosowanie portów do obsługi dużej liczby pociągów;
- brak koordynacji między portami a zarządcą infrastruktury;
- przeciążenie terminalu Baltic HUB (Baltic Hub Container Terminal sp. z o.o.);
- zbyt krótkie okna przeładunkowe;
- zbyt długi czas przeładunków.

### 3.27. Stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej

Treść pytania:		
<b>W przypadku obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej o 50%, o ile w Państwa przedsiębiorstwie wzrośnie przewóz ładunków w transporcie kolejowym?</b>		
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
nie mam zdania/nie dotyczy	33,33%	62
wzrośnie nie więcej niż 25	26,88%	50
nie wzrośnie – niższe koszty zwiększą marżę lub pokryją inne wzrastające koszty	12,90%	24
wzrośnie nie więcej niż 50	10,22%	19
wzrośnie więcej niż 50	9,68%	18
inna odpowiedź:	6,99%	13

Na pytanie, czy przy obniżce stawek dostępu do infrastruktury o 50% nastąpią określone w ich przedsiębiorstwach wzrosty przewozu ładunków towarów w transporcie kolejowym, respondenci najczęściej wskazali odpowiedź, że nie mają zdania lub pytanie ich nie dotyczy (33% – 62 odpowiedzi). Z kolei 26,9% respondentów wskazała na możliwy wzrost przewozu ładunków, ale nie większy niż 25%. Ponad 10,2% badanych (19 odpowiedzi) stwierdziło, że przewóz ładunku w transporcie kolejowym w przedsiębiorstwie wzrośnie w wyniku obniżenia stawek o nie więcej niż 50%. Dla 12,9% ankietowanych (24 odpowiedzi) obniżka stawek dostępu nie wpłynie na wzrost przewozów ładunków kolejną.

W tym pytaniu respondenci mieli możliwość przedstawienia swojej odpowiedzi. 7% z nich (13 odpowiedzi) zwróciło uwagę, że:

- istnieje problem rozwoju przewozów podczas remontów;
- oszczędności w pierwszej kolejności zostaną wykorzystane na inwestycje, dopiero potem mogą być wykorzystane do obniżania cen;
- decydujące są ceny w transporcie drogowym.

## IV. Zrównoważony rozwój

### 3.28. Działania związane ze wspieraniem zrównoważonego rozwoju w transporcie towarów

Treść pytania:		
Czy w swoich organizacjach podejmują Państwo działania związane ze wspieraniem zrównoważonego rozwoju w transporcie towarów (np. obniżenie emisji gazów cieplarnianych, zmniejszenie zużycia surowców, zwiększenie efektywności, inicjatywy ekologiczne, etc.)?		
Udzielone odpowiedzi:	186	
Liczba odpowiedzi:	%	Liczba
tak (jakie?)	39,25%	73
nie wiem	39,25%	73
nie	21,51%	40

Blisko 40% respondentów (73 z 186 odpowiedzi) jest świadoma podejmowanych w ich organizacjach działań związanych ze wspieraniem zrównoważonej logistyki. Taka sama liczba respondentów (73 odpowiedzi) nie wie, czy w ich organizacjach takie działania są podejmowane. Z kolei według pozostałych 21,51% uczestników konsultacji w ich organizacjach nie są podejmowane przedsięwzięcia związane ze wspieraniem zrównoważonego rozwoju w transporcie towarów.

Wśród najistotniejszych działań związanych ze wspieraniem zrównoważonego rozwoju w transporcie towarów zostało wymienione:

- stosowanie nowoczesnych źródeł energii, takich jak fotowoltaika, biopaliwa, pompy ciepła i elektryfikacja. W tym zakresie, bardziej niż działania związane z transportem, podkreślone zostało funkcjonowanie całych przedsiębiorstw;
- stosowanie nowoczesnego taboru i modernizacja starszych pojazdów;
- realizacja przewozów z wykorzystaniem transportu najbardziej uzasadnionego dla zrównoważonego rozwoju;
- stosowanie rozwiązań niskoemisyjnych w zakresie elektrycznych środków transportu, ograniczenie emisji CO<sub>2</sub>;
- zwiększanie efektywności energetycznej;

- stosowanie rozwiązań dla całego przedsiębiorstwa w zakresie wprowadzenia optymalizacji zużycia prądu (liczniki energii, monitorowanie energii w lokomotywach), stosowanie filtrów czy rozwiązania technologiczne – jak np. zmiana transportu drogowego na transport elektryczny (lub zasilany CNG, LPG).

### 3.29. Polityka Zielonego Ładu

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Czy w Państwa ocenie wprowadzenie polityki Zielonego Ładu wpłynie na zwiększenie atrakcyjności (większe zainteresowanie) sektora kolejowego w zakresie przewozu towarów?</b>		
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
nie wiem/nie mam zdania	53,23%	99
nie	30,65%	57
tak (w jaki sposób?)	16,13%	30

W tym pytaniu większość respondentów (83,9%) nie zgadza się ze stwierdzeniem, że wprowadzenie polityki Zielonego Ładu wpłynie na zwiększenie zainteresowania sektorem kolejowym. O pozytywnym wpływie wprowadzenia polityki Zielonego Ładu na kolejowy transport towarów przekonanych było ponad 16% respondentów (30 z 186 odpowiedzi). Dodatkowo 26 odpowiedzi z tej grupy zawierało opinię, w jaki sposób tego typu polityka może przyczynić się do szerszego wykorzystania kolei w transporcie towarów. Najczęstsze konkluzje to:

- mniejszy poziom emisji gazów cieplarnianych przez kolej będzie zachęcał do wyboru tego środka transportu;
- presja rynku i świadomości społecznej będzie wpływać na decyzje o szerszym wykorzystaniu kolei w transporcie towarów;
- jeśli Zielony Ład będzie powiązany z polityką cenową i właściwym wsparciem, istnieje duża szansa na zwiększenie wykorzystania kolei;
- Zielony Ład będzie zachętą do wyboru kolei jako niskoemisyjnego środka transportu, który może przewieźć dużą masę ładunku, generując niewielki koszt dla środowiska i społeczeństwa.

### 3.30. Wprowadzenie zakazu produkcji i sprzedaży samochodów z napędem spalinowym

<b>Treść pytania:</b>		
<b>Czy w Państwa ocenie wprowadzenie zakazu produkcji i sprzedaży samochodów z napędem spalinowym jest szansą dla rozwoju transportu kolejowego?</b>		
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
nie	53,76%	100
nie wiem/nie mam zdania	31,18%	58
tak (dlaczego?)	15,05%	28

Prawie 85% respondentów uczestniczących w konsultacjach nie potwierdziło jednoznacznie, że wprowadzenie zakazu produkcji i sprzedaży samochodów z napędem spalinowym jest szansą dla rozwoju transportu kolejowego. Dla 15% ankietowanych (28 odpowiedzi) wdrożenie takiego rozwiązania może mieć pozytywny wpływ na kolej. Wśród 26 odpowiedzi, które zawierały opinię na ten temat, wprowadzenie zakazu produkcji i sprzedaży samochodów z napędem spalinowym to szansa dla kolei wynikająca głównie z:

- większej opłacalności transportu kolejowego w związku z dużymi kosztami nabycia i użytkowania samochodów ciężarowych i mniejszych samochodów;
- słabnącej wydajności transportu samochodowego i ograniczenia technicznego pojazdów elektrycznych, co może być szansą dla kolei – brak np. pojazdów drogowych elektrycznych-wielkogabarytowych;
- rozwoju kolei poprzez jej elektryfikację i zmniejszenia udziału lokomotyw spalinowych, co pozwoli być kolei najbardziej ekologicznym środkiem transportu;
- wypełnieniu luki transportowej – transport kolejowy, po części dzięki wprowadzeniu omawianego zakazu, stałby się najlepszym i najbardziej dogodnym środkiem transportu do przewozu towarów.

### 3.31. Ocena wprowadzenia technologii wodorowej

Treść pytania:		
<b>Czy w Państwa ocenie wprowadzenie technologii wodorowej jest szansą, czy zagrożeniem dla transportu kolejowego?</b>		
<b>Udzielone odpowiedzi:</b>	<b>186</b>	
<b>Liczba odpowiedzi:</b>	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
nie wiem/nie mam zdania	66,13%	123
jest szansą (dlaczego?)	27,96%	52
jest zagrożeniem (dlaczego?)	5,91%	11

Z udzielonych odpowiedzi wynika, że technologia wodorowa w ocenie prawie 28% respondentów jest szansą, zaś dla 5,9% osób stanowi zagrożenie. Najwięcej, bo ponad 66% respondentów, odpowiedziało, że nie wie lub nie ma zdania na ten temat.

Wśród odpowiedzi przemawiających na korzyść wprowadzenia technologii wodorowej pojawiły się następujące aspekty:

- Wodór, jako niskoemisyjne rozwiązanie, dzięki właściwej sieci dystrybucji i udoskonaleniu technologii, może być wykorzystywany w pierwszej kolejności w obszarze sieci niezelektryfikowanych i na bocznicach zakładowych, następnie zaś w szerszym zakresie;
- technologia wodorowa w łatwiejszy sposób może być wykorzystana dla kolei niż dla transportu samochodowego, także w zakresie transportu surowca energetycznego – wodoru.

Natomiast w zakresie odpowiedzi, że wodór jako paliwo może być zagrożeniem dla rozwoju kolei, ankietowani zwrócili uwagę na:

- możliwość wykorzystania tej technologii również w transporcie drogowym;
- ograniczenie technologii wodorowej obecnie jedynie do prac manewrowych;
- utrudniony rozwój technologii wodorowej – brakuje punktów tankowania, zagrożenie wybuchem.

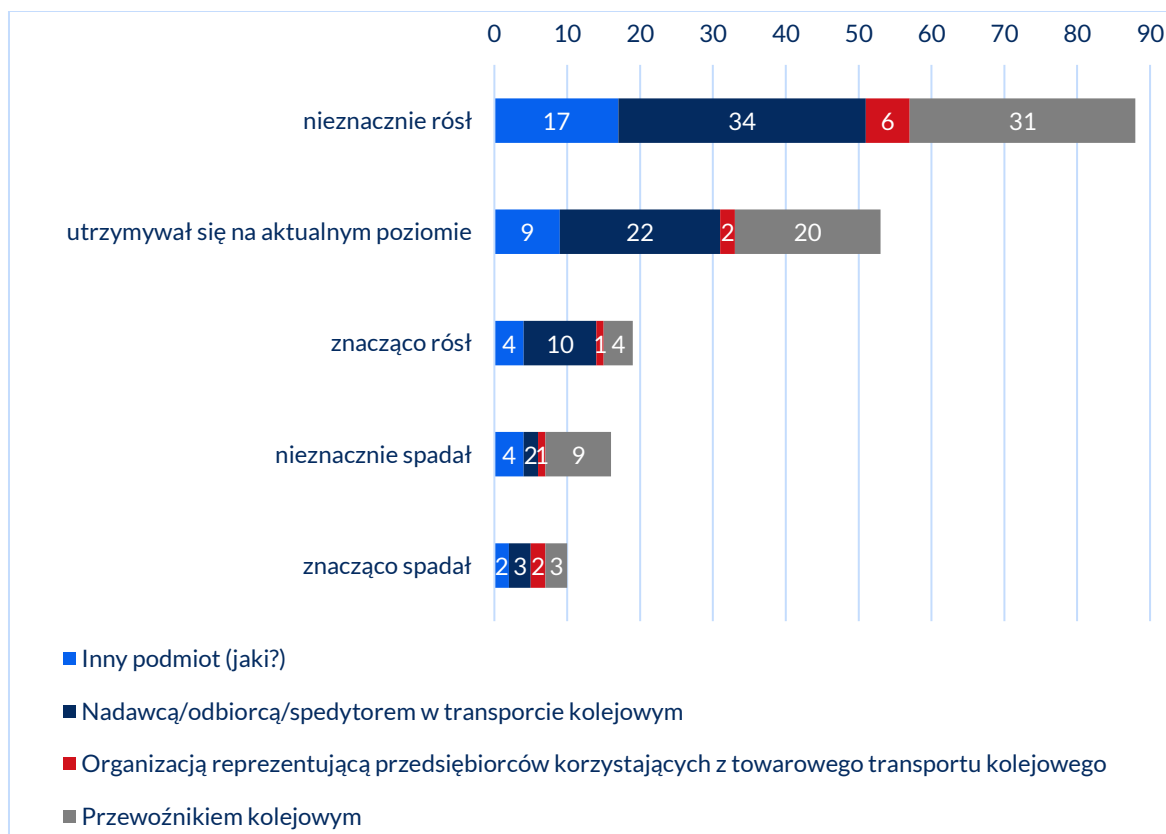
## V. Prognozy

### 3.32. Udział transportu kolejowego w przewozach towarowych – prognozy

<b>Treść pytania:</b>		
W oparciu o własne doświadczenia oraz aktualne uwarunkowania proszę wskazać, czy Państwa zdaniem do 2030 r. udział transportu kolejowego w przewozach towarowych ogółem w Polsce będzie:		
Udzielone odpowiedzi:	<b>186</b>	
Liczba odpowiedzi:	<b>%</b>	<b>Liczba</b>
<b>nieznacznie rósł</b>	47,31%	88
<b>utrzymywał się na aktualnym poziomie</b>	28,49%	53
<b>znacząco rósł</b>	10,22%	19
<b>nieznacznie spadał</b>	8,60%	16
<b>znacząco spadał</b>	5,38%	10

W pytaniu o prognozy rozwoju transportu kolejowego do 2030 r. zauważalne jest pozytywne podejście respondentów, gdyż 86% z nich uważa, że transport kolejowy zwiększy lub utrzyma swój udział w transporcie przewozów ogółem. Ponad 10,2% ankietowanych twierdzi, że będzie znacząco rósł, a 47,3%, że nieznacznie. Biorąc pod uwagę obecną sytuację geopolityczną i światowe spowolnienie gospodarcze, taka odpowiedź wskazuje na duże nadzieje na rozwój kolei wśród przedstawicieli sektora kolejowego i powiązanych z nim branż.

**Rys. 1. Rozkład odpowiedzi na pytanie 32 w grupach respondentów:**



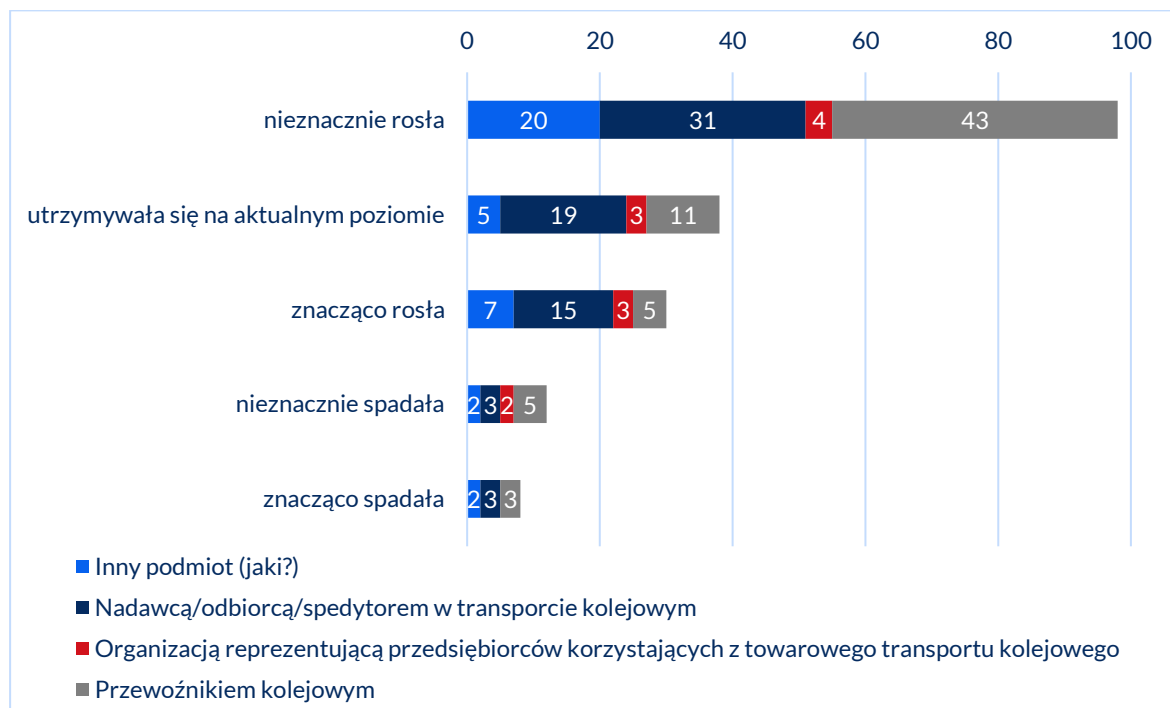
### 3.33. Masa towarów przewożonych z wykorzystaniem kolejowego transportu intermodalnego – prognozy

Treść pytania:		
W oparciu o własne doświadczenia oraz aktualne uwarunkowania proszę wskazać, czy Państwa zdaniem do 2030 r. masa towarów przewożonych z wykorzystaniem kolejowego transportu intermodalnego ogółem w Polsce będzie:		
Udzielone odpowiedzi:	<b>186</b>	
Liczba odpowiedzi:	%	Liczba
nieznacznie rosta	52,69%	98
utrzymywała się na aktualnym poziomie	20,43%	38
znacząco rosta	16,13%	30
nieznacznie spadała	6,45%	12
znacząco spadała	4,30%	8

Ponad 89% respondentów potwierdziło, że masa w transporcie intermodalnym będzie rosła lub utrzyma dotychczasowy poziom. Według 68,8% respondentów będzie wyższa niż obecnie, a 20,4%, uczestników konsultacji twierdzi, że masa towarów w transporcie intermodalnym utrzyma obecny poziom.

W przypadku tego pytania wydaje się, że rynek bardziej optymistycznie postrzega szanse rozwoju transportu intermodalnego niż w przypadku transportu kolejją ogółem. Znajduje to odzwierciedlenie w danych dotyczących transportu intermodalnego w perspektywie ostatnich lat. W opinii respondentów, pomimo dużego w ostatnich kwartałach spadku w stosunku do wcześniejszych wzrostów, długofalowy trend będzie rosnący. Ma to odzwierciedlenie w kontraktach i opiniach klientów rynku kolejowego.

Rys. 2. Rozkład odpowiedzi na pytanie 33 w grupach respondentów



## 4. Spis rysunków

Rys. 1. Rozkład odpowiedzi na pytanie 32 w grupach respondentów.....	37
Rys. 2. Rozkład odpowiedzi na pytanie 33 w grupach respondentów.....	38

## 5. Spis tabel

3.1. Informacje o podmiocie.....	12
3.2. Przyczyny zewnętrzne zwiększające atrakcyjność transportu towarów koleją.....	13
3.3. Przyczyny wewnętrzne zwiększające atrakcyjność transportu towarów koleją.....	14
3.4. Przyczyny zewnętrzne hamujące rozwój przewozów towarów koleją w Polsce.....	16
3.5. Przyczyny wewnętrzne hamujące rozwój przewozów towarów koleją w Polsce.....	17
3.6. Konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych.....	18
3.7. Konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych służy rozwojowi tego rynku.....	18
3.8. Konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych nie służy rozwojowi tego rynku.....	19
3.9. Konkurencja międzygałęziowa na rynku transportu towarów koleją.....	19
3.10. Konkurencja międzygałęziowa służy rozwojowi transportu towarów koleją.....	20
3.11. Konkurencja międzygałęziowa nie służy rozwojowi transportu towarów koleją.....	20
3.12. Wpływ wojny w Ukrainie na sytuację transportu kolejowego.....	21
3.13. Współpraca międzynarodowa/transgraniczna w zakresie międzynarodowego transportu ładunków.....	23
3.14. Grupy towarów a szanse rozwoju kolei.....	24
3.15. Przenoszenie towarów z dróg na kolej z wykorzystaniem jednostek intermodalnych.....	25
3.16. Rozwiązania w zakresie infrastruktury przeładunkowej.....	26
3.17. Dostęp do terminali intermodalnych i bocznic.....	27
3.18. Ocena realizacji inwestycji na infrastrukturze liniowej.....	28
3.19. Ocena procesu realizacji inwestycji na infrastrukturze punktowej.....	28
3.20. Efekty realizacji prac prowadzonych przez zarządcę infrastruktury na infrastrukturze liniowej.....	29
3.21. Efekty realizacji prac prowadzonych przez zarządcę infrastruktury na infrastrukturze punktowej.....	30
3.22. Ocena współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej w zakresie przydzielania i wykorzystania tras pociągów.....	31
3.23. Ocena koordynacji przydzielania zdolności przepustowej między zarządcą infrastruktury a operatorami obiektów infrastruktury usługowej.....	31
3.24. Ocena współpracy z operatorami obiektów infrastruktury usługowej.....	32
3.25. Ocena współpracy z operatorami logistycznymi.....	32
3.26. Dostęp do portów morskich.....	33
3.27. Stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej.....	33
3.28. Działania związane ze wspieraniem zrównoważonego rozwoju w transporcie towarów.....	34
3.29. Polityka Zielonego Ładu.....	35
3.30. Wprowadzenie zakazu produkcji i sprzedaży samochodów z napędem spalinowym.....	35
3.31. Ocena wprowadzenia technologii wodorowej.....	36
3.32. Udział transportu kolejowego w przewozach towarowych – prognozy.....	37
3.33. Masa towarów przewożonych z wykorzystaniem kolejowego transportu intermodalnego – prognozy.....	38



235  
4

186  
6

Urząd Transportu Kolejowego  
Al Jerozolimskie 134  
02-305 Warszawa  
[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)