

Możliwość wdrożenia systemu przewozu naczep drogowych koleją w Polsce

Feasibility of implementing a system for transporting road trailers by rail in Poland



Stefan Akira Jarecki

dr hab., prof. Uczelni,
Politechnika Warszawska, Wydział
Administracji i Nauk Społecznych

ORCID: 0000-0002-5738-3036

stefan.jarecki@pw.edu.pl



Henryk Zielaskiewicz

Mgr inż.

Przewodniczący Krajowej Sekcji
Przewozów Intermodalnych
STIK RP
Ekspert ds. Kolejowych w
Instytucie Prawa Gospodarczego-
Katowice

Streszczenie: W artykule opisano zagadnienia dotyczące przewozu naczep drogowych na wagonach kolejowych oraz potrzebę rozwoju tego kierunku przewozów. Zatłoczenie dróg, coraz większe braki kierowców, ochrona środowiska naturalnego powodują coraz większe zainteresowanie przewozów naczep. Trwają dyskusje i analizy wyboru systemu dla tego rodzaju przewozów. Najlepszym rozwiązaniem byłby ujednolicony w Polsce system do transportu tego rodzaju jednostek, pracujący w układzie sieciowym. W artykule przedstawione zostały wyniki ankiety na którą odpowiadali menadżerowie, kierownictwo spółek zajmujących się transportem intermodalnym, pracownicy naukowcy, operatorzy przewozów intermodalnych i eksperci zajmujący się przewozami intermodalnymi.

Słowa kluczowe: Transport intermodalny; Systemy do przewozów naczep drogowych na wagonach kolejowych; Badania ankietowe; Jednostka intermodalna

Abstract: This article describes issues related to the transport of road trailers on rail wagons and the need to develop this mode of transport. Road congestion, increasing driver shortages, and environmental protection are driving increasing interest in trailer transport. Discussions and analyses are ongoing regarding the selection of a system for this type of transport. The best solution would be a unified system for transporting such units in Poland, operating within a network. The article presents the results of a survey, which was answered by managers, executives of intermodal transport companies, academics, intermodal transport operators, and experts in intermodal transport.

Keywords: Intermodal transport; Systems for transporting road trailers on rail wagons; Survey research; Intermodal unit

Wprowadzenie

Rozwój gospodarczy krajów Unii Europejskiej oraz globalizacja powodują, iż rośnie wymiana handlowa pomiędzy krajami wewnątrz Unii Europejskiej oraz z innymi kontynentami. Zmieniają się też wymagania współczesnego rynku transportowo logistyczno-spedycyjnego wobec firm logistycznych i transportowych, jednym z kierunków zmian są oczekiwania klientów tego rynku w zakresie kompleksowości usług, dotyczy to również firm transportowych. Nowe wyzwania międzynarodowych stosunków gospodarczych i społecznych, postęp techniczny i technologiczny oraz szybka urbanizacja generują wiele globalnych problemów cywilizacyjnych. Duże przedsiębiorstwa i koncerny bardzo często przenoszą część swojej

produkcji w regiony, gdzie koszty produkcji są niskie, to z kolei powoduje wzrost zapotrzebowania na transport. Poważny wpływ na kształtowanie się potoków ładunków, a tym samym na rynki przewozów towarowych, miała i będzie mieć dostępność do infrastruktury transportowej, jej gęstość i stan techniczny. Przez nasz kraj przebiega ważny korytarz transportowy dlatego rozwój usług logistycznych jest bardzo ważnym elementem rozwoju gospodarczego. Na kształt wielkości i kierunki potoków ładunków duży wpływ mają uwarunkowania geopolityczne. Trwające obecnie konflikty zbrojne na Ukrainie i w rejonie morza śródziemnego to bardzo istotne uwarunkowania wpływające na tworzone łańcuchy dostaw. Ostatnie kilkanaście lat to dynamiczny rozwój transportu

samochodowego. Pomimo budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu przy wsparciu środkami pomocowymi Unii Europejskiej zasadnicze ciągi transportowe są bardzo mocno obciążone, co skutkuje powstawaniem kongestii. Wzmoczona eksploatacja powoduje, iż pogarsza się ich stan techniczny co skutkuje ograniczeniami szybkości i zamykaniem odcinków dróg na czas prowadzonych remontów. Tylko około 3% dróg krajowych jest płatnych. Można zatem powiedzieć, iż towarowy transport samochodowy, realizowany zarówno przez przedsiębiorstwa Polskie jak i zagraniczne, korzysta z infrastruktury transportowej ponosząc tylko znikome koszty. Niestety za to zapłacą w przyszłości wszyscy podatnicy. Według danych Europejskiej Agencji Środowiska za 2023 r., transport dro-

gowy odpowiada za 71%, natomiast transport kolejowy za 0,5 %, emisji gazów cieplarnianych. Lotnictwo emituje ich 13,4%, natomiast żegluga 14,1%. Pomimo tak ekologicznego charakteru kolej przewozi zaledwie 11% towarów i 7 % pasażerów [3]. Ponieważ obecnie transport samochodowy zdominował przewozy towarów, co stwarza szereg problemów w zakresie ochrony środowiska naturalnego oraz utrudniających płynność ruchu kongestii na głównych ciągach komunikacyjnych powinniśmy planować możliwość rozwoju obsługi kolejowej w przyszłości. Dalsza rozbudowa dróg w tym poszerzanie autostrad w dłuższej perspektywie czasowej niczego nie zmieni. Poprawa w zakresie eliminacji potencjalnych kongestii jest tylko chwilowa. Alternatywnym rozwiązaniem może być rozwój przewozów intermodalnych w tym przewożenie naczep na wagonach kolejowych. Przewożenie naczep przez kolej najbardziej opłacalne jest na długich trasach, a więc powinno dotyczyć przede wszystkim przewozów tranzytowych przez nasz kraj. Rynek przewozów intermodalnych to rynek transportowy o ogromnych możliwościach rozwojowych oraz podatny na wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań. Wzrastające potrzeby transportowe wraz z rozwojem gospodarczym wpływają na dynamiczny wzrost popytu na przewozy, w tym i intermodalne. Szansą na zwiększenie dynamiki rozwoju transportu intermodalnego jest rozwój już istniejących oraz budowa nowych terminali intermodalnych i centrów logistycznych. Ważnym elementem rozwoju przewozu tego segmentu ładunków jest też wprowadzanie nowoczesnych systemów transportu naczep oraz systemów IT wspomagających pracę terminali. Konieczne jest też zwiększenie ilostanu taboru wagonowego i trakcyjnego szczególnie do przewozu naczep. Terminal jest podstawowym elementem punktowej infrastruktury logistycznej umożliwiającym rozpoczęcie procesu przewozowego ładunków w kontenerach przy wykorzystaniu dwóch lub trzech gałęzi transportu. System transportowy jest bardziej sprawny technicznie, organizacyjnie i ekonomicz-

nie jeżeli w budowaniu łańcuchów dostaw mogą uczestniczyć wszystkie gałęzie transportu. Punktami integrującymi poszczególne ogniwa systemu są terminale kontenerowe, konwencjonalne i centra logistyczne. Obszary, na których funkcjonują to najczęściej już nie tylko sama infrastruktura logistyczna, ale także miejsca w których występują generatory ładunków, czyli tzw. specjalne strefy ekonomiczne, parki przemysłowo-technologiczne, czy wolne obszary celne i duże zakłady produkcyjne. Do miejsc generujących duże potoki ładunków możemy także zaliczyć przejścia graniczne oraz porty morskie. Na rynku europejskim dostępnych jest kilka kolejowych systemów do przewozu naczep. Wśród nich możemy wymienić Rola-Rolling highway, Flexiwagon, Modalohr horizontal, Cargo Bemer, Megaswing, Nikrasa, Mobiler Metrocargo, Helrom, WTT. Szereg z nich przeszło fazę testów i są wykorzystywane do realizacji przewozu naczep samochodowych. Ważne jest jednak, aby nie były one zbyt kosztowne w fazie ich zakupu jak i późniejszej eksploatacji. W celu osiągnięcia najlepszych efektów wskazane jest aby terminale intermodalne pracowały w układzie sieciowym. W ten sposób zapewnią wzajemną współpracę umożliwiającą budowanie łańcuchów dostaw. Wprowadzając system przewozu naczep w Polsce ważne jest aby był on jednego rodzaju. W przewozach intermodalnych w 2024 r. w Polsce odnotowano kolejny wzrost tego segmentu ładunków – przewieziono kolejną 1,74 mln intermodalnych jednostek transportowych, co wobec niecałych 1,6 mln jednostek w 2023 r. świadczy o dalszym rozwoju tego segmentu rynku. W strukturze przewożonych jednostek wyraźnie dominują kontenery 20-stopowe i 40-stopowe, Obserwacja rynku przewozów intermodalnych pozwala wnioskować, iż istnieje potencjał rozwojowy alternatywnych rozwiązań, takich jak naczepy drogowe i wymienne nadwozia, przewóz specjalistycznych kontenerów, takich jak tank-kontenery, czy kontenery chłodnie.

Od kilku lat struktura przewożonych jednostek intermodalnych pod względem ich gabarytu jest podobna

– dominują kontenery 40-stopowe. Z roku na rok rośnie jednak udział kontenerów 20-stopowych. Kontenerów 40-stopowych przetransportowano 812,6 tys. sztuk, co stanowi 46,7% całości przewozów. Tuż za nimi uplasowały się kontenery 20-stopowe w liczbie 757,9 tys. sztuk (43,5%). Daje to łącznie za ponad 90% całego wolumenu jednostek transportowych w przewozach intermodalnych. Kontenery innych gabarytów (25-,30-,35- czy 45-stopowe) stanowiły niewielki procent przewożonych jednostek. Już od kilku lat można zaobserwować wzrost ilości przewożonych naczep i przyczep samochodowych przewożonych luzem, których w roku 2024 przewieziono 65,7 tys. sztuk, co stanowiło 3,8% całego wolumenu. Natomiast w stosunku do roku 2023, w którym przewieziono 7649 sztuk, jest to spadek 800 sztuk. Ten udział w transporcie intermodalnym nie jest wysoki ale zainteresowanie dużych firm transportu samochodowego jest coraz większe. Mając na uwadze specyfikę tego transportu staje się on ciekawym rozwiązaniem wraz ze wzrastającą odległością szczególnie na trasach międzynarodowych. Dodatkowymi czynnikami, które mogą wpłynąć na dalszy rozwój tego segmentu rynku są zatłoczone przez ciężkie zestawy oraz brak kierowców samochodowe trasy przewozowe. Dlatego ta forma przewozów, coraz częściej pojawia się w ofertach operatorów intermodalnych.

Barierami w dalszym rozwoju przewozu przez kolej tego typu jednostek intermodalnych jest znikomy procent dróg objętych opłatami za korzystanie z nich przez transport samochodowy, brak specjalistycznych terminali oraz brak wyboru jednego systemu w Polsce, który pracowałby w układzie sieciowym. Niektórzy operatorzy logistyczni skupiają się na transporcie naczep, m.in. z użyciem wyspecjalizowanych technik przeładunkowych, jak Modalohr czy NIKRASA. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, duże firmy transportowe w krajach Europy Zachodniej rozwijają natomiast sieć połączeń, gdzie do przewozu naczep wykorzystywane są relacje kolejowo-drogowe. Według danych Eurostat, w Niemczech przewieziono blisko

1,2 mln sztuk nacze, a w Szwajcarii ponad 200 tys. Sztuk [5].

Dyskusja w ramach SITK

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP promuje rozwój kolejowych przewozów intermodalnych poprzez organizowanie konferencji naukowo technicznych czy wydawanie publikacji naukowych. Od dłuższego czasu w ramach Krajowej Komisji Transportu Intermodalnego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP prowadzone są dyskusje na temat możliwości szerokiego i skutecznego wdrożenia w Polsce systemu przewozu nacze drogowych koleją. Punktem wyjścia w tym zakresie była prezentacja, przedstawiająca stosowane na świecie rozwiązania w tym obszarze. W oparciu o nią przeprowadzono dyskusje i ankiety, których wyniki prezentujemy poniżej.

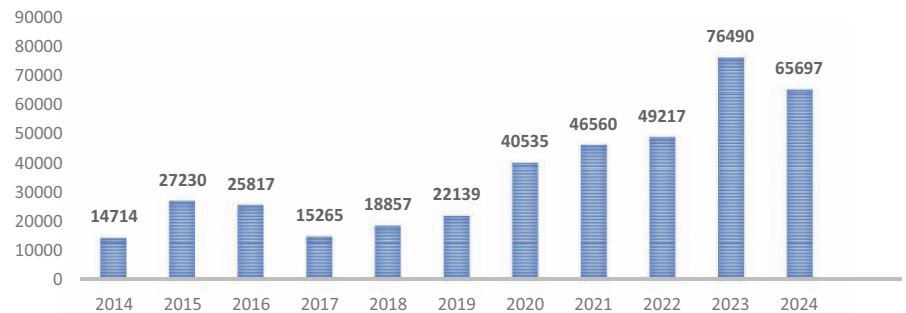
Rozmowy te dotyczyły m.in. próby udzielenia odpowiedzi na kluczowe pytania:

- Jaki system jest najbardziej odpowiedni do zastosowania w Polsce?
- Czy systemem tym powinien zarządzać jeden operator, czy raczej wielu?
- Kto powinien ponosić koszty promocji przewozów nacze koleją?
- Gdzie powinny zostać zlokalizowane terminale obsługujące system przewozu nacze drogowych koleją?
- Jakie działania należy podjąć, aby zwiększyć zainteresowanie tym rozwiązaniem wśród przedsiębiorstw transportu drogowego?
- Jakie formy wsparcia publicznego powinny zostać wprowadzone?

Warto podkreślić, że są to wstępne rozważania, które uwzględniają opinie jedynie części ekspertów, niemniej jednak mogą one stanowić dobry punkt wyjścia do dalszych dyskusji i ewentualnych prac nad koncepcją rozwoju przewozów nacze drogowych koleją w Polsce.

Wybór odpowiedniego systemu

W zakresie wyboru optymalnego w



1. Przewóz nacze i przyczep samochodowych transportem kolejowym od roku 2014 do roku 2024
Źródło: Transport intermodalny w 2024 Raport UTK

warunkach polskich systemu do przewozu nacze na wagonach kolejowych wskazywano, że należy wybrać system, który jest tani w eksploatacji i możliwy do zastosowania w odniesieniu do jak największej liczby terminali już funkcjonujących, jak i nowo budowanych, w naszym kraju. Powinien to być system nie wymagający dużych nakładów na infrastrukturę przeładunkową i specjalistyczne wagony. Ze względu na silną konkurencję ze strony transportu drogowego istotne jest osiągnięcie efektu skali. W tym kontekście najlepsze efekty mogą przynieść systemy pozwalające na realizację przeładunków metodami tradycyjnymi – przeładunki pionowe (suwnica/reachstacker) nacze do wagonów kieszeniowych. Podnoszono również, że wagony objęte tym systemem powinny być dostosowane do przewozu nacze jak i kontenerów. Najczęściej wskazywanym systemem przewozu nacze był system NiKRASA (alternatywnie podnoszono możliwość wdrożenia innego systemu, który byłby jednak podobny do systemu NiKRASA). System ten jest ceniony za łatwość obsługi w przypadku każdego terminalu w Polsce i Europie, brak dodatkowych wymogów technicznych oraz krótki czas załadunku, co przekłada się na niższe koszty.

NiKRASA to innowacyjny system umożliwiający przewóz standardowych nacze siodłowych koleją bez potrzeby ich specjalnego dostosowania. Kluczowym elementem rozwiązania jest platforma „kosz”, do której nacze jest wprowadzana za pomocą ciągnika siodłowego. Następnie całość – platforma z nacze – załadowywana jest pionowo do wagonu kieszeniowego przy użyciu standardowych

suwnic lub reachstackerów. System nie wymaga dodatkowej infrastruktury ani wzmocnień nacze, co pozwala na jego stosowanie w już istniejących terminalach intermodalnych. NiKRASA powstała w 2014 roku jako wspólny projekt TX Logistik, Bayernhafen i LKZ Prien GmbH, przy wsparciu władz Bawarii i Austrii [1].

Były wskazywane także inne systemy, takie jak CargoBeamer i Modalohr. CargoBeamer to w pełni zautomatyzowany system transportu nacze drogowych koleją. Umożliwia szybki, poziomy załadunek nacze bez udziału kierowcy czy ciągnika siodłowego. Kluczowym elementem są specjalne platformy ładunkowe, które przesuwają nacze prostopadle do osi wagonu. System cechuje się dużą wydajnością, krótkim czasem przeładunku i możliwością obsługi większości standardowych nacze drogowych. Działa komercyjnie m.in. na trasach Niemcy–Włochy–Litwa. Wymaga on specjalnie przygotowanych terminali oraz zaawansowanej konstrukcji wagonów kolejowych z ruchomą platformą [1]. Modalohr to francuski system przeładunkowy oparty na specjalnych wagonach z uchyloną platformą boczną. Załadunek odbywa się poziomo – nacze wjeżdżają na wagon przez uchyloną rampę wagonową. System wymaga jednak dedykowanej infrastruktury terminalowej oraz nacze o określonych parametrach technicznych. Modalohr dobrze sprawdza się na relatywnie krótkich trasach z intensywnym ruchem (np. Alpy), ale jest kosztowny w budowie i eksploatacji.

W przypadku obu powyższych systemów zwracano uwagę na wyższe koszty taboru i wymogi techniczne,

co wiąże się z pewnymi ograniczeniami w zakresie możliwości ich użycia. System Modalohr wymaga chociażby zaangażowania dużej powierzchni na obszarze terminalu. Byli jednak i tacy, którzy wskazywali, że system CargoBeamer jest jednym z nielicznych, który faktycznie funkcjonuje i odniósł sukces komercyjny. Jako główną przewagę tego systemu nad innymi podnoszono jego dojrzałość, nie tylko pod względem technicznym, ale także w innych kwestiach, w tym w obszarze IT. System Helrom zyskał uznanie za brak konieczności stosowania specjalnych terminali oraz możliwość przewozu standardowych naczep drogowych, co znacznie poszerza bazę potencjalnych klientów. Helrom to nowoczesny system niemiecki umożliwiający poziomy załadunek naczep na wagony bez potrzeby budowy terminali intermodalnych. Dzięki zastosowaniu opuszczanej platformy w wagonie, naczepa może być załadowana z poziomu utwardzonego placu – bez suwnic czy reachstackerów. Helrom pozwala na przewóz nawet 94% standardowych naczep stosowanych w UE, znacznie redukując koszty inwestycyjne i zwiększając elastyczność operacyjną.

Wskazywano, że żaden z istniejących systemów nie jest w pełni uniwersalny. Pojawiały się jednak głosy, że prace nad całkowicie nowym rozwiązaniem mogą nie pozwolić na rozwój jednego systemu w dużej skali. W tym kontekście właściwsze wydaje się położenie nacisku na rozwój już dzisiaj faktycznie działających systemów. Jako alternatywę dla wprowadzenia jednego z powyższych systemów podnoszono możliwość rozwoju przewozów naczep wymiennych (intermodalnych), zamiast zwykłych naczep nieprzystosowanych do przeładunku intermodalnego. Zwracano uwagę na to, że system ten nie jest niestety rozpowszechniony w Polsce, ale co pokazuje chociażby przykład Niemiec, ma duży potencjał rozwojowy.

Najczęściej wskazywanymi systemami były:

- NiKRASA – chwalona za niskie koszty, łatwość obsługi oraz możliwość stosowania na wielu terminalach bez konieczności dużych inwestycji

w infrastrukturę.

- CargoBeamer – doceniany za dojrzałość komercyjną, automatyzację i możliwość wydłużenia tras, co czyni go atrakcyjnym dla transportu międzynarodowego.
- Helrom – wskazywany jako nowatorski system umożliwiający załadunek bez klasycznej infrastruktury intermodalnej, co znacząco obniża koszty inwestycyjne.
- Systemy tradycyjne (suwnice, reachstackery) – jako najbardziej elastyczne, szczególnie przy przewozie intermodalnych naczep przystosowanych do przeładunku pionowego.

Zarządzanie systemem

Zwracano uwagę na konieczność standaryzacji systemu w skali Europy, w tym w zakresie dostępu, co pozwoliłoby na osiągnięcie efektu skali i obniżenie kosztów. Ma to kluczowe znaczenie dla powodzenia gospodarczego przedsięwzięcia w postaci przewozu naczep koleją. Podnoszono, że kluczowa jest atrakcyjność tego typu przewozów dla klienta pod względem jakości i ceny. W tym kontekście można wybrać uniwersalne rozwiązanie (system), które może być stosowane w odniesieniu do wielu terminali, przez wielu operatorów. Zwracano przy tym uwagę na to, że obecnie nie ma już możliwości integracji właścicielskiej operatorów terminali. Przewozy naczep koleją pozostaną tym samym w gestii wielu przedsiębiorstw. Niektórzy, nie negując powyższych spostrzeżeń, opowiadali się za jednym organizatorem systemu przewozu naczep pomiędzy terminalami zarządzanymi przez różnych operatorów, w ramach uniwersalnego rozwiązania. Przewozy takie mogłyby być traktowane jako usługa publiczna i organizowane, na podobnych zasadach, jak przewozy pasażerskie, przez odpowiednie władze publiczne. Podobnie wskazywano również, że obsługa terminali w ramach systemu przewozu naczep koleją mogłaby być realizowana przez różnych operatorów działających w sieci i stosujących wspólną politykę taryfową. Przebiła się zatem koncepcja wielu operatorów działających jednak

w ramach jednego systemu.

Terminale obsługujące system przewozu naczep na wagonach kolejowych powinny być zlokalizowane przede wszystkim na granicach z Białorusią, Ukrainą i Litwą oraz przy portach morskich. Dodatkowo, wskazywano na potrzebę lokalizacji terminali w miejscach o dużym natężeniu ruchu ciężkich zestawów samochodowych, czy obszarach dużych skupisk magazynów, tak aby dojazd do nich nie przekraczał odległości 100-200 km. Terminale powinny być tak lokalizowane, aby móc przejąć przewozy z głównych korytarzy tranzytowych przebiegających przez Polskę.

Lokalizacja terminali

Respondenci najczęściej wskazywali:

- Terminale przygraniczne (Litwa, Białoruś, Ukraina) – dla przejęcia ruchu tranzytowego.
- Porty morskie – jako naturalne węzły intermodalne.
- Obszary przemysłowe i magazynowe – z wysoką koncentracją potoków towarowych.
- Korytarze transportowe w układzie wschód – zachód oraz północ – południe – jako osie strategiczne (w ruchu tranzytowym).
- Terminale powinny być dostępne w zasięgu 100-200 km – dla zapewnienia opłacalności i terminowości dostaw.

Polityka państwa i wsparcie publiczne

Aby zwiększyć zainteresowanie przewozem naczep na wagonach kolejowych w branży transportowej, kluczowe są konkurencyjne koszty i czas przewozu kolejowego względem transportu drogowego. Tym samym możliwość skonstruowania oferty interesującej dla przewoźników drogowych. Ułatwienia operacyjne, takie jak obsługa w weekendy (możliwość pozostawienia naczepy w terminalu i jej odbioru z terminalu w weekend, zakaz jazdy dla pojazdów ciężarowych w weekendy, z wyjątkiem pojazdów kierujących się do/z terminali) priorytety w obsłudze celnej na granicach (w tym

w portach morskich), również mogą przyczynić się do wzrostu zainteresowania tą formą realizacji przewozów ładunków. Edukacja przedsiębiorstw transportowych i społeczeństwa o korzyściach ekonomicznych (koszty kierowców, koszty korzystania z infrastruktury drogowej, itp.) i środowiskowych jest również istotnym elementem. Niewątpliwie korzystnym, już stosowanym w niektórych państwach (Austria, Szwajcaria), rozwiązaniem byłoby wdrożenie administracyjnego systemu ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych, szczególnie w ruchu tranzytowym (podyktowane chociażby kwestiami kosztów środowiskowych, kosztów zewnętrznych transportu, jak i kosztów utrzymania infrastruktury drogowej). Istotne jest też skuteczne egzekwowanie przepisów drogowych.

Polityka państwa – przykłady rozwiązań:

- Konkurencyjność: kluczowe znaczenie mają niższe koszty i krótszy czas przewozu koleją względem transportu drogowego.
- Atrakcyjna oferta: niezbędne jest stworzenie atrakcyjnych warunków przewozu naczep koleją dla przewoźników drogowych.
- Ułatwienia operacyjne, takie jak: możliwość zostawienia i odbioru naczepy w terminalu w weekend; zakaz jazdy ciężarówek w weekendy z wyjątkiem dojazdu do/z terminali.
- Ułatwienia w zakresie procedur celnych: priorytetowa obsługa na granicach i w portach morskich.
- Edukacja: informowanie przedsiębiorstw i społeczeństwa o ekonomicznych i środowiskowych korzyściach przewozu naczep koleją.
- Ograniczenia administracyjne: wdrożenie ograniczeń ruchu ciężarówek, zwłaszcza tranzytowego, jak w Austrii i Szwajcarii.
- Egzekwowanie przepisów: skuteczna kontrola przestrzegania prawa drogowego.

W zakresie potencjalnego wsparcia publicznego zwracano uwagę na konieczność interwencji władz publicz-

nych. Przede wszystkim pożądane jest wyrównanie warunków konkurencji pomiędzy transportem drogowym i kolejowym (obecnie transport drogowy jest preferowany). W drugiej kolejności wskazywano na konieczność dopłat do przeładunków i kosztów operacyjnych, a także na ograniczenie kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej. Proponowano również obciążenie opłatami drogowymi przewoźników samochodowych jako alternatywną formę wsparcia. Postulowano wprowadzenie wymogu by każdy nowo budowany z udziałem wsparcia publicznego terminal był przystosowany do załadunku i rozładunku naczep drogowych. Innym ciekawym pomysłem jest stworzenie przez władze publiczne poolu taborowego, udostępniającego operatorom za regulowaną opłatą zarówno lokomotywy, jak i specjalistyczne wagony do przewozu naczep. Wskazywane formy wsparcia finansowego obejmowały dotacje na zakup systemów przewozu naczep, wagonów oraz kosztów operacyjnych. Poziom wsparcia powinien wynosić od 30% do 70% kosztów kwalifikowalnych projektu w zależności od rodzaju inwestycji i podejmowanych działań. Wskazywano na potrzebę systematycznej ewaluacji wdrażanych przedsięwzięć oraz preferencji dla inwestycji o trwałym charakterze.

Podsumowanie

Wybór odpowiedniego systemu do przewozu naczep na wagonach kolejowych w Polsce powinien uwzględniać niskie koszty eksploatacji oraz możliwość zastosowania w istniejących i nowych terminalach. Najczęściej wskazywanym systemem jest NiKRASA, który umożliwia przewóz standardowych naczep bez potrzeby ich specjalnego dostosowania. Alternatywne systemy, takie jak CargoBeamer i Modalohr, również mają swoje zalety, ale wymagają specjalistycznej infrastruktury. System Helrom zyskał uznanie za brak konieczności stosowania specjalnych terminali. Wskazywano na konieczność standaryzacji systemu w skali Europy oraz na potrzebę wsparcia publicznego, aby zwiększyć konkurencyjność prze-

wozów kolejowych względem drogowych.

W zakresie zarządzania systemem przewozów naczep koleją podkreślono potrzebę europejskiej standaryzacji i możliwości działania wielu operatorów w ramach jednej platformy taryfowej. Wskazywano również na potencjał, jaki ma uznanie przewozu naczep koleją za usługę publiczną. Terminale umożliwiające przewóz naczep drogowych koleją powinny powstawać w pobliżu granic oraz dużych węzłów logistycznych i portów.

Wsparcie publiczne jest kluczowe dla powodzenia budowy systemu przewozu naczep drogowych koleją – postulowano wyrównanie konkurencji między transportem drogowym a kolejowym, m.in. przez dopłaty do przeładunków, taboru i w zakresie kosztów operacyjnych; ograniczenia w ruchu ciężarówek oraz stworzenie publicznego poolu taborowego. Zachęty powinny obejmować także budowę terminali przystosowanych do obsługi naczep oraz edukację przewoźników i społeczeństwa w zakresie korzyści środowiskowych i ekonomicznych związanych z korzystaniem z transportu kolejowego. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Medwid M., Tomaszewski F., Nowaczyk T., Czerwiński J., System transportu standardowych naczep drogowych z poziomym, skośnym przeładunkiem naczep, „Pojazdy szynowe” 2018, nr 2.
- [2] UTK Raport Przewozy Intermodalne w 2024 roku.
- [3] Jarecki S., Majewski J., Towary na tory -Rekomendacje dla rozwoju kolejowych przewozów towarowych, Warszawa 2024.
- [4] Prezentacja Systemy do przewozu naczep, nadwozi wymiennych i zestawów samochodowych Henryk Zieliński SITK RP 2025.
- [5] https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/view/rail_go_itu?category=rail.rail_go