

Z toru nie zejdziemy! Sztandar trzymamy wysoko!

Gdy wmawia się nam, że jesteśmy przeszłością – odpowiadamy faktami. Przyszłość transportu waży się na szynach, nie w komentarzach internetowych.

Różne demagogiczne opinie na temat kolejowego transportu towarowego słyszeliśmy dotąd głównie z ust **polityków, ministrów, funkcjonariuszy publicznych czy urzędników**, którzy wobec środowiska kolejarzy, a zwłaszcza wobec **związków zawodowych**, przyjmują postawę jawną lub zawołowaną, ale jednak wrogą. Czasami pojawiają się one również z ust „**ekspertów**”, wypowiadających się w mediach lub na różnych branżowych konferencjach – i cóż, można by wzruszyć ramionami, gdyby nie to, że zbyt łatwo przechwytywane są jako opiniotwórcze.

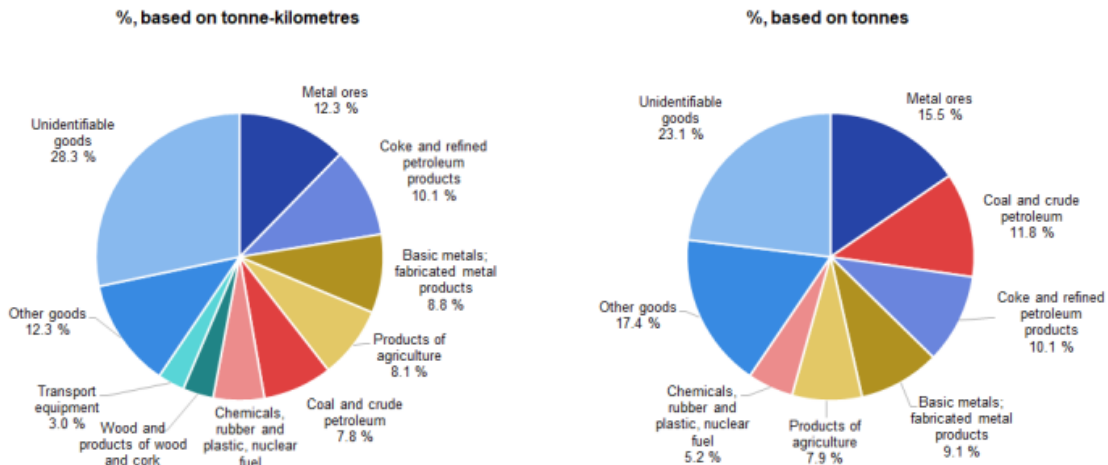
Kolej w przewozach towarowych odgrywa i będzie odgrywać **kluczową rolę** – w gospodarce krajowej, regionalnej, europejskiej i międzykontynentalnej. Mówimy wszak również o **korytarzach transportowych między Azją a Europą**, o strategicznych połączeniach portowych, o surowcach, kruszywach, chemikaliach, paliwach, stali – i wielu innych towarach, których **nie sposób sensownie przewozić w inny sposób**. Kolej jest i pozostanie **efektywna, rozwojowa i przyszłościowa**, a technologie kolejowe – elektryfikacja, intermodalność, automatyzacja – to nie przeszłość, tylko przyszłość! Problemem nie jest kolej, tylko polityka, która w Polsce tę kolej **systemowo lekceważy**.

Dlatego apeluję: **nie dajcie sobie wmówić, że nasza praca nie ma sensu czy przyszłości!** Analiza odnosi się do źródeł i pozwala zapoznać się z podstawowymi liczbami i wskaźnikami, które kształtują politykę transportową. . Na końcu znajduje się krótkie podsumowanie, jeśli ktoś nie ma czasu czytać całości – ale **naprawdę warto przeczytać wszystko**, bo **okoliczności wymagają precyzji, a nie frazesów**.

Segmenty towarów, gdzie kolej ma przewagę nad drogową

Struktura ładunków przewożonych koleją wskazuje, że **kolej wyraźnie dominuje w przewozie towarów masowych i ciężkich**. Na wykresach poniżej przedstawiono udział poszczególnych grup towarów w kolejowych przewozach UE (2023). Lewy wykres (wg tonokilometrów) pokazuje, że **rudny metali i produkty górnictwa** stanowią największą kategorię – ok. **12,3% pracy przewozowej kolei** ([Eurostat](#)). Kolejne pozycje to **produkty naftowe** (koks, paliwa – **10,1%**) oraz **metale podstawowe i wyroby metalowe** (**8,8%**) ([Eurostat](#)). Znaczący udział mają też produkty rolne (8,1%), węgiel i ropa (7,8%) oraz chemikalia (5,7%) ([Eurostat](#)).

Rail freight transport by type of goods for main undertakings, EU, 2023



Note: data for Belgium are not included. Mail, parcels (NST 2007 division '15') and goods moved in the course of household and office removals; baggage and articles accompanying travellers; motor vehicles being moved for repair; other non-market goods n.e.c. (NST2007 division '17') reported by Poland are not included.

Source: Eurostat (online data code: rail_go_grpgood)

eurostat

Powyższe dane potwierdzają, że **kolej najlepiej sprawdza się w przewozie surowców i materiałów masowych**, gdzie często **przewozi o wiele więcej niż „drogi”** lub czyni to znacznie efektywniej i bezpieczniej. Kluczowe segmenty, w których kolej **dominuje lub jest bardziej opłacalna** niż transport drogowy, to m.in.:

- **Surowce mineralne i kruszywa** – Ruda żelaza, węgiel kamienny i brunatny, rudy metali kolorowych, fosforyty czy kruszywa z kamieniołomów są przewożone koleją na dużą skalę. Kolej potrafi obsłużyć transport z kopalni do hut czy elektrowni efektywniej niż setki ciężarówek. W 2023 r. **ładunki górnicze (rudy, minerały)** były **największą** kategorią w kolejowych przewozach towarowych w UE ([Railfreight](#)).
- **Materiały budowlane** – Kolej jest często wykorzystywana do przewozu cementu, kamienia, piasku, żwiru, stali zbrojeniowej i innych materiałów budowlanych na duże odległości. Choć na krótkich dystansach (np. dowóz na plac budowy) dominują ciężarówki, to dowóz masowych materiałów z kopalń i cementowni do aglomeracji jest najbardziej opłacalny właśnie koleją. W statystykach UE ta kategoria zawiera się częściowo we wspomnianych rudach i kruszywach oraz „pozostałych towarach”.
- **Chemikalia, paliwa i produkty naftowe** – Kolej ma przewagę w transporcie dużych partii paliw (np. cysterny z benzyną, olejem napędowym) oraz chemikaliów przemysłowych. Jest to zarówno kwestia ekonomii skali, jak i bezpieczeństwa (mniej pojazdów na drodze z materiałami niebezpiecznymi). W 2023 r. produkty naftowe stanowiły **ponad 10% pracy przewozowej kolei** w UE, a chemikalia kolejne ~6%. W aż 19 krajach UE **najwięcej przewożonym koleją typem ładunków niebezpiecznych były ciecze łatwopalne (np. paliwa)** ([Eurostat](#)).
- **Metale i wyroby hutnicze** – Hutnictwo i przemysł metalowy niemal od zawsze opierają logistykę na kolei. Blachy, szyny, stalowe kręgi, wyroby walcowane czy złom – te ciężkie produkty zwykle jadą pociągiem z huty do centrów dystrybucyjnych. Udział **metali** w pracy kolei UE to blisko 9% ([ERFA](#)). Kolej obsługuje np. transport stali z Zagłębia Ruhry do odbiorców w całej Europie czy przewóz nowych aut na platformach kolejowych z fabryk (co również zalicza się do wyrobów metalowych).

• **Ładunki intermodalne (kontenery)** – Choć kolej nie dominuje tu tak wyraźnie jak byśmy chcieli, to w przewozach kontenerów na długie dystanse **stanowi bardzo poważną konkurencję dla „drog”**. Pociągi kontenerowe łączą porty morskie i duże huby lądowe, odciążając drogi z olbrzymiej części przewozów TIR. W ostatnich dekadach ten segment dynamicznie rośnie – udział tzw. towarów niemaszynowych (czyli głównie kontenery z dobrami przemysłowymi i konsumpcyjnymi) wzrósł z ok. 20% kolejowego tonażu w 2003 r. do **30% w 2019 r.** ([ERFA](#)). Oznacza to, że **kolej coraz częściej wozi towary typu AGD, elektronika czy komponenty** w kontenerach, współpracując z transportem drogowym na tzw. ostatniej mili. Jeden skład może zabrać do **90 TEU** (kontenerów 20-stopowych) i zastąpić **nawet 50 ciężarówek** na długim odcinku. Takie rozwiązanie jest konkurencyjne kosztowo na odległościach >300–500 km – kolej zyskuje tu przewagę dzięki efektowi skali (jeden maszynista zamiast np. 80 kierowców, jedna lokomotywa zamiast dziesiątek silników spalinowych).

Podsumowując, **kolej góruje tam, gdzie trzeba przewieźć hurtowe ilości towarów o dużej masie**. Jej przewagą jest **ekonomia skali** – np. **jeden pociąg może przewieźć ładunek równy 50–70 tirom**, co obniża koszt jednostkowy i zmniejsza zatłoczenie dróg. W tych segmentach (surowce, paliwa, metale, kontenery) kolej nie tylko **dowodzi więcej za jednym kursem**, ale czyni to też często dalece taniej (w przeliczeniu na tonę-km) i ekologicznie. Dzięki zasilaniu elektrycznemu w wielu krajach, transport kolejowy generuje do **86% mniej emisji CO₂** na tonokilometr niż drogowy, co przy rosnącym znaczeniu zielonej logistyki staje się istotnym atutem.

Międzynarodowe trasy i korytarze: przewagi kolei na dalekich dystansach

Kolej ujawnia swoje największe przewagi nad „drogą” na **długich trasach międzynarodowych** – zwłaszcza w połączeniach interkontynentalnych i tranzytowych korytarzach przez Europę. Sztandarowym przykładem jest połączenie kolejowe **Europa–Chiny** (tzw. [Nowy Jedwabny Szlak](#)). Na dystansie ~10–12 tys. km transport kolejowy okazał się brakującym „środkiem pośrednim” między statkiem a samolotem. **Pociągi z Chin do Europy jadą około 9-12 dni**, podczas gdy fracht morski zajmuje **35–55 dni** na tej samej trasie. Kolej jest zatem **około trzykrotnie szybsza** od statku. Jednocześnie pod względem kosztów wypada dużo korzystniej niż transport lotniczy – przewóz koleją jest tylko nieznacznie droższy od morskiego (szczególnie gdy drogie frachty morskie muszą omijać np. Kanał Sueski i płynąć dłuższą trasą). To sprawia, że kolej na szlaku Chiny–Europa stała się atrakcyjna dla ładunków wymagających **szybszej dostawy** niż umożliwia statek, ale **tańszej niż lotnicza**.

Efekty widać w [statystykach handlowych](#). Jeszcze w 2011 r. udział kolei w handlu Chiny–UE był znikomy, a około 90% wolumenu płynęło statkami. Jednak dzięki inwestycjom w *China Railway Express* i inicjatywie Nowego Jedwabnego Szlaku, już w 2020 r. **kolej obsługiwała ok. 4% wartości wymiany handlowej między Chinami a UE** (i ok. 2% jej wolumenu masowego). Innymi słowy, towary o relatywnie wysokiej wartości zaczęły płynąć koleją – m.in. elektronika użytkowa, sprzęt AGD/RTV, części samochodowe, wyroby mechaniczne. W sumie przez dekadę 2011–2021 **przewozy kolejowe na trasie Chiny–Europa wzrosły siedmiokrotnie, przekraczając 12 tys. pociągów rocznie**. Do 2023 odnotowano skumulowanie **77 tys. pociągów** od początku działania połączeń, przewożących łącznie **7,3 mln kontenerów TEU o wartości ponad 340 mld USD**. To wciąż **nisza wobec frachtu morskiego**, ale kluczowa nisza – kolej przejęła np. dużą część transportu elektroniki w okresie zakłóceń łańcuchów dostaw (pandemia COVID-19 pokazała atuty szybszego czasu przewozu oferowanego przez kolej).

Dlaczego na trasach międzykontynentalnych kolej radzi sobie lepiej niż droga? Przede wszystkim, **transport drogowy na takie odległości praktycznie nie występuje** – ciężarówkami nie da się ekonomicznie pokonać 10 tys. km przez kilkanaście krajów (choć zdarzają się pojedyncze przewozy drogowo Azja–Europa, są one marginalne). Kolej ma tu unikalną pozycję jako jedyny lądowy środek zdolny pokonywać tak długie dystanse w rozsądnym czasie. *Przewagi kolei na trasach typu Europa–Azja* to m.in.:

- **Czas dostawy** – jak wspomniano, ~12 dni vs ~40 dni statkiem. Dla towarów takich jak podzespoły „just-in-time” czy sezonowa elektronika jest to krytyczne – kolej umożliwia szybsze reagowanie na popyt niż statek.
- **Regularność i przepustowość** – dzięki rozkładom i dedykowanym korytarzom, obecnie pociągi Chiny–Europa kursują często i względnie punktualnie. W 2023 zwiększono dopuszczalną długość składów i ładowność do **3000 ton na pociąg**, co zwiększa efektywność (więcej kontenerów na jeden skład). Opracowano kilka tras (przez Kazachstan, Mongolię, Rosję/Białoruś) zapewniających alternatywy w razie zatorów.
- **Koszt względny** – kolej jest droższa od transportu morskiego, ale **w przeliczeniu na czas dostawy – opłacalna**. Jeden pociąg, którego usługa przewozowa warta może być nawet setki tysięcy dolarów pozwala zaoszczędzić cały miesiąc, co dla wielu firm uzasadnia nieco wyższy koszt frachtu. W okresach napięć geopolitycznych (np. blokada Kanału Sueskiego, wojny wpływające na żeglugę) kolej stanowi bezpieczną alternatywę, zdolną utrzymać ciągłość dostaw.
- **Ekologia i zrównoważony rozwój** – na dystansie interkontynentalnym kolej wypada znacznie korzystniej emisyjnie niż fracht lotniczy (który jest najszybszy, ale ma ogromny ślad węglowy). Wiele firm wybiera kolej, by obniżyć emisję CO₂ w łańcuchu dostaw, jednocześnie zachowując stosunkowo krótki „transit time”.

Nie tylko kierunek Eurazja pokazuje przewagi kolei. Również **wewnątrz Europy, na trasach międzynarodowych**, kolej potrafi być efektywniejsza od drogowego transportu. Przykładowo, w krajach takich jak **Holandia czy Belgia** większość kolejowego transportu to przewozy międzynarodowe – **ponad 85% pracy kolei w Holandii stanowią przewozy międzykrajowe** (głównie dowozy z portu Rotterdam w głąb Europy). Oznacza to, że kolej świetnie realizuje zadania **dowozu ładunków z portów morskich do odległych krajów** (kontenery z portów ARA do Niemiec, Szwajcarii, Polski itd.). Innym obszarem jest **tranzyt przez Alpy** – Szwajcaria (choć poza UE) przeniósł znaczną część tranzytu towarowego na tory, dzięki czemu przez Alpy Szwajcarskie **ponad 70% ładunków jedzie koleją** ([Railfreight – Alpy](#)), co radykalnie zmniejszyło korki powodowane przez ciężarówki na górskich drogach. W UE podobny trend widać w Austrii – intensywny ruch ciężarówek przez przełęcz Brenner stymuluje budowę tunelu bazowego i rozwój pociągów Ro-La (tirów na wagonach). **Kolej ma przewagę na takich długich odcinkach transgranicznych**, bo omija ograniczenia czasu pracy kierowców, różnice przepisów krajowych czy braki kadrowe w transporcie drogowym. Pociąg może jechać non-stop przez noc i przez wiele krajów, podczas gdy transport drogowy wymaga wielu postojów i przeładunków (zwłaszcza poza strefą Schengen).

Polska kolej zasługuje na taki sam status na rynku krajowym i międzynarodowym jak przewoźnicy towarowi z innych krajów. Niestety, nie jesteśmy w stanie wykorzystać naszego potencjału w obrębie transportu cargo ponieważ polityka transportowa Rzeczypospolitej jest niestety wadliwie sprofilowana i systemowo dyskryminuje kolej narzucając jej choćby horrendalne stawki dostępu do infrastruktury. Jakkolwiek byśmy nie „zmodernizowali”,

„zrestrukturyzowali” czy „urynkowali” kolei w Polsce pozostajemy rynkowym graczem, któremu nakazano ekonomiczną walkę o zlecenia i klientów na skrajnie nieuczciwych warunkach. Dlatego musimy walczyć o pilne i radykalne zmiany. Nasza kolej towarowa również może się rozwijać. Pytanie tylko czy państwo zechce jej dać szansę.

Przewozy krajowe w UE – kiedy kolej wygrywa z ciężarówką

W transporcie **krajowym** kolej wygrywa tam, gdzie mamy do czynienia z **dużym wolumenem, przewidywalnością dostaw i znaczną odległością**. Nawet w krajach o dominującym udziale transportu drogowego, kolej zachowuje silną pozycję w przewozach:

- **Polska** – Kolej wciąż przewozi dominującą część **węgla, kruszyw, materiałów budowlanych, paliw i metali**. Według [danych Eurostatu](#), udział kolei w pracy przewozowej (tonokilometrach) wynosi u nas ok. **25–30%**, co stawia Polskę powyżej średniej unijnej.
- **Niemcy** – Sektor kolejowy ma mocną pozycję w obsłudze **przemysłu ciężkiego, chemicznego i motoryzacyjnego**. [DB Cargo](#) realizuje bardzo dużo połączeń krajowych, w tym przewozy kontenerowe i hurtowe (stal, węgiel, chemia). Udział kolei w tkm sięga tu **ponad 30%**.
- **Austria i Szwecja** – Kraje o dużym udziale transportu kolejowego (Austria: 30%, Szwecja: 35–40%). Główne ładunki to **rudy metali, drewno, kruszywa, zboże, cement**.
- **Francja** – Choć ogólny udział kolei w rynku jest niższy (~10%), kolej nadal ma znaczenie w przewozach **zboża, paliw, samochodów, kontenerów z portów**. Wsparcie publiczne dla przewozów intermodalnych jest tu wyraźne.

Nawet tam, gdzie ciężarówki królują, **kolej zachowuje przewagę w hurtowych, masowych, powtarzalnych dostawach na średni i długi dystans**. Szczególnie istotna jest rola kolei w dostawach **na potrzeby budownictwa infrastrukturalnego** – np. duże projekty drogowe, portowe czy kolejowe w Polsce opierają się właśnie na dostawach surowców kolejją.

Podsumowanie – kluczowe przewagi kolei nad transportem drogowym

Kolej radzi sobie lepiej niż drogi w czterech obszarach:

1. **Transport ciężkich, masowych ładunków** – np. [węgiel, rudy, kruszywa, paliwa, stal](#). Pociąg może zastąpić 40–50 tirów jednym składem, co oznacza niższy koszt jednostkowy i mniejsze obciążenie dróg.
2. **Przewozy na długich dystansach** – zarówno w UE (np. Polska–Niemcy, Austria–Belgia), jak i poza nią (np. [Chiny–Europa](#)). Kolej omija ograniczenia związane z czasem pracy kierowców, korkami, różnicami przepisów.
3. **Transport intermodalny** – kolej ma przewagę od dystansu 300 km wzwyż. W terminalach portowych (np. Hamburg, Rotterdam) kolej przejmuje kontenery do głębi lądu, [odciążając autostrady](#).
4. **Ekologia i zrównoważony rozwój** – kolej zużywa do 80% mniej CO₂ na tonokilometr niż tir. Jest mniej wypadków, mniej hałasu i mniej zużycia dróg. [Komisja Europejska](#) oficjalnie promuje przeniesienie przewozów z dróg na tory w ramach Zielonego Ładu.

Kolej **nie zastąpi ciężarówek na krótkich trasach, ale w przewozach hurtowych i dalekodystansowych jest po prostu bezkonkurencyjna**.

Leszek Miętek
Prezydent ZZM