



STOWARZYSZENIE
WAGONY PRYWATNE



Warszawa, 11 lutego 2026 r.

KOMUNIKAT PRASOWY

„Piątka dla kolejowego transportu towarowego” przedmiotem obrad sejmowej Komisji Infrastruktury

Branża proponuje zestaw rozwiązań i deklaruje gotowość do współpracy w dialogu merytorycznym

10 lutego 2026 r. sejmowa Komisja Infrastruktury poświęciła swoje specjalne posiedzenie projektowi „Piątka dla kolejowego transportu towarowego”, będącemu wspólną inicjatywą kluczowych organizacji sektora. Sygnatariuszy reprezentowali liderzy i eksperci wszystkich organizacji stojących za tym wspólnym przedsięwzięciem, tj. Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Railway Business Forum, Fundacji ProKolej, Stowarzyszenia „Wagony Prywatne” oraz Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. W posiedzeniu wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury z Podsekretarzem Stanu odpowiedzialnym za kolej, Piotrem Malepszakiem, na czele.

Podczas posiedzenia przedstawiliśmy zarówno genezę naszej propozycji, jak i jej kluczowe elementy, obejmujące:

- 1. Rozwój kolejowej infrastruktury punktowej: terminali intermodalnych, punktów ładunkowych i bocznic poprzez systemowe wsparcie Państwa;**
- 2. Obniżenie kosztów dostępu do infrastruktury i energii trakcyjnej;**
- 3. Wsparcie postępu technologicznego w procesie odnowy taboru i rozbudowy floty oraz usprawnieniu działalności operacyjnej, w tym cyfryzacja i automatyzacja procesów logistycznych;**
- 4. Ustanowienie i wdrożenie korytarzy kolejowych dla transportu ciężkiego;**
- 5. Inwestycje i działania utrzymaniowe ukierunkowane na produktywność przewozów towarowych.**

Rozwój kolejowego transportu towarowego to jedna z najważniejszych inwestycji w przyszłość Polski. To właśnie kolej pozwala budować sprawną, konkurencyjną gospodarkę i stabilne łańcuchy dostaw. W realiach dynamicznych zmian geopolitycznych oraz trwającej wojny za naszą wschodnią granicą rola kolei dodatkowo rośnie – staje się ona filarem logistyki wojskowej i systemu zaopatrzenia, wzmacniając bezpieczeństwo militarne i strategiczne państwa, a jej znaczenie jest kluczowe również w obsłudze dużych projektów infrastrukturalnych wymagających stałych dostaw surowców. Przenoszenie większej

części przewozów na tory przynosi też konkretne, odczuwalne korzyści dla ludzi i środowiska: mniej ciężarówek na drogach to mniej wypadków, niższy hałas i mniejsze emisje, a także realne odciążenie aglomeracji i głównych korytarzy transportowych.

Na wstępie Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło prezentację podsumowującą aktualną sytuację w przewozach towarowych koleją. Dane jednoznacznie wskazują, że w tym segmencie rynku mamy do czynienia z długoletnią stagnacją, a w ostatnim czasie z trendem spadkowym. Pomimo poprawy parametrów eksploatacyjnych na sieci i pewnej dynamiki w transporcie intermodalnym, kolej nie zwiększa swojego udziału w przewozach ogółem i nie jest beneficjentem zwiększenia przewozów wynikających ze wzrostu gospodarczego.

W swojej wstępnej wypowiedzi minister Malepszak w szczególności zwrócił uwagę na konieczność wyrównywania szans pomiędzy transportem kolejowym a drogowym poprzez uszczelnianie i rozszerzanie systemu opłat za dostęp do infrastruktury drogowej. Podkreślił wzrost w ostatnim czasie średniej prędkości handlowej pociągów towarowych i przede wszystkim skupienie się zarządcy infrastruktury na ujednoczeniu parametrów linii kolejowych na długich odcinkach, np. w zakresie dopuszczalnych nacisków na oś. Wspomniał również potrzebę stabilizacji procesu inwestycyjnego, co będzie osiągnięte przez reformę Funduszu Kolejowego, o którą zabiegała skutecznie branża. Swoją wypowiedź podsumował, wskazując że jest wiele pracy którą muszą wykonać sami kolejarze, związanej z efektywnością funkcjonowania przewozów, zarówno po stronie przewoźników, jak i zarządcy infrastruktury

W dalszej części posiedzenia głos zabrali sygnatariusze inicjatywy. Prezes IGTL, Marita Szustak, podkreśla, że druga już „Piątka” (po „Piątce dla polskiego budownictwa”) to ponownie zbiór wspólnych postulatów całego sektora – tu kolejowych przewozów towarowych, wypracowany i przedstawiony przez najważniejsze organizacje branżowe. Po raz kolejny rynek potrafi mówić jednym głosem o potrzebie realnych działań wobec wyzwań systemowych, ponieważ trwająca od lat stagnacja w przewozach towarów koleją to marnotrawienie potencjału i straty gospodarcze. Branża nie tylko narzeka – kontynuuje prezes Szustak – ale proponuje konkretne rozwiązania. Nawet jeśli nie są to działania proste i szybkie, to nie można uchylać się od merytorycznej debaty.

Wątek infrastruktury punktowej i bocznic porusza przewodniczący zarządu RBF, Adrian Furgalski, wskazując, że ładunek trzeba gdzieś załadować i rozładować. Niby oczywiste, ale mamy z tym problem. Terminali przeładunkowych jest za mało, brakuje zachęt do wpinania się bocznicami w sieć kolejową, dlatego kolejne nowe fabryki czy wielkie magazyny reklamują się dostępem do dróg, zapominając o kolei. Mamy pomysł, jak zmienić to zarówno prawnie, jak i stosując zachęty finansowe.

Z kolei Jakub Majewski, prezes zarządu Fundacji ProKolej zwraca uwagę, że obecnie kolej przegrywa konkurencję z transportem drogowym również przez ceny energii. Koszty prądu do lokomotyw rosną systematycznie od kilku lat, a taryfy i podatki w żaden sposób nie przystają do realiów branży. Przykładem są przepisy dotyczące opłaty mocowej i OZE, które w obecnej konstrukcji dyskryminują kolej, a ta powinna być rozpatrywana jako sektor wysokoenergochłonny i przede wszystkim niskoemisyjny. Rozwój kolei towarowej – dodaje – to instrument, który ogranicza presję na rozbudowę kolejnych dróg i pasów, które błyskawicznie wypełniają się ciężarówkami, czyli mniej wypadków, niższa emisja zanieczyszczeń i ochrona przed hałasem.

Wojciech Jurkiewicz, Prezes Zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych wskazuje, że płynność ruchu jest kluczowa dla kolei towarowej. Szczególnie uciążliwe są punktowe ograniczenia prędkości: ciężki pociąg towarowy hamuje i rozpędza się nawet przez kilka kilometrów, co wydatnie obniża średnią prędkość, równocześnie skokowo zwiększając zużycie energii. Zwracamy też uwagę na dysproporcję w pokryciu sieci drogowej i kolejowej opłatami: przewoźnicy kolejowi płacą za dostęp do 100% sieci kolejowej, podczas gdy przewoźnicy drogowi – za niewiele ponad 1% wszystkich dróg (przede wszystkim za „ekspresówki” i autostrady). Michał Litwin, dyrektor generalny ZNPK uzupełnia – Gdybyśmy zachowali tę proporcję na kolei, to przewoźnicy kolejowi powinni ponosić koszty dostępu do niecałych 300 km linii, a więc płatna mogłaby być tylko trasa LK9 Warszawa-Gdańsk, a cała reszta pozostawałaby bezpłatna. Niezbędne jest dalsze wyrównywanie warunków konkurencyjności i w tym zakresie branża kolejowa docenia ostatnie działania MI w zakresie opłat na sieci drogowej, które należy bardziej intensywnie kontynuować.

Członek zarządu Stowarzyszenia „Wgony Prywatne”, Adam Zielewski, podkreśla, że nowoczesne technologie, digitalizacja i innowacyjny tabor towarowy są kluczem do podniesienia konkurencyjności polskiej kolei i pełnego wykorzystania jej potencjału w zrównoważonej logistyce. Innowacyjny tabor i cyfryzacja to nie trend – to warunek, by polska kolej była liderem nowej, europejskiej logistyki. Agnieszka Lewocka, członek zarządu SWP, prezes Stowarzyszenia Women in Rail, dodaje, że kolej towarowa potrzebuje dziś takiej samej uwagi strategicznej, jaką państwo poświęciło kolei pasażerskiej. Branża, administracja i nauka muszą usiąść przy jednym stole, a badania, wdrożenia i rozwój muszą być finansowane jako jeden ekosystem. Nowoczesna kolej towarowa wymaga spójnych ram prawnych, a nie fragmentarycznych nowelizacji i w tym zakresie dysponujemy konkretnymi propozycjami.

Paweł Wiechoczek, ekspert IGTL, wyjaśnia, że korytarze kolejowe dla transportu ciężkiego, o których utworzenie postulujemy w „piątce”, to sposób, by z dużej skali przewozów zrobić atut, a nie problem – tak, aby droga i kolej zaczęły wreszcie grać do jednej bramki. Jeden pociąg w systemie rolling highway może zastąpić kilkadziesiąt długodystansowych przejazdów ciężarówek, pozostawiając transport drogowy tam, gdzie jest najbardziej efektywny – na pierwszej i ostatniej mili. To wymaga priorytetowego potraktowania zagadnienia terminali, taboru i zachęt dla przewoźników korzystających z tego rozwiązania

Dyrektor zarządzający IGTL, Maciej Gładyga, dodaje, że środki finansowe w ramach wieloletniego kontraktu między Ministerstwem Infrastruktury a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. powinny być przeznaczane w dużo większym zakresie wprost na prace utrzymaniowe, a nie na koszty funkcjonowania zarządcy. Obecnie trzeba myśleć o działaniach prewencyjnych, długofalowo planowanych, a przede wszystkim precyzyjnych – pozwalających na osiągnięcie bardzo istotnych efektów ruchowych bez angażowania wielkich kwot i prowadzenia wieloletnich kompleksowych modernizacji. W niektórych przypadkach wystarczy dobudowa jednego toru mijankowego, wymiana kilku rozjazdów czy wydłużenie torów stacyjnych zamiast przebudowy całej linii.

W podsumowaniu prezes IGTL, Marita Szustak, podziękowała przewodniczącemu Komisji Infrastruktury za zainteresowanie naszą propozycją i możliwość jej prezentacji. Ponowiła apel do Ministerstwa Infrastruktury o utworzenie zespołu ekspertów administracji, zarządcy infrastruktury i branży, gdzie w dedykowanych grupach roboczych wypracowywane byłyby szczegółowe propozycje zmian

w systemie i regulacjach prawnych oraz zadeklarowała gotowość organizacji – sygnatariuszy do zaangażowania się w takie prace.

Sygnatariusze „Piątki dla kolejowego transportu towarowego” przedstawiają konkretne rozwiązania i oczekują zmian, zarówno prawnych, jak i organizacyjnych, których efektem będzie poprawa konkurencyjności i efektywności kolei towarowej. Ważne są współpraca i otwarty dialog resortu infrastruktury z rynkiem, a rolą Parlamentu jest skuteczne i szybkie procedowanie proponowanych zmian legislacyjnych.