

**Teresa Truś, Małgorzata
Biadacz-Marek**

**Transport kolejowy : sieć kolejowa w
Polsce i Europie**

Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa nr 1, 43-52

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Teresa TRUŚ, Małgorzata BIADACZ-MAREK

Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa z siedzibą w Poznaniu

TRANSPORT KOLEJOWY. SIĘĆ KOLEJOWA W POLSCE I EUROPIE

Transport kolejowy, albo inaczej – koleje żelazne, powoli odzyskują pozycję jednego z głównych przewoźników towarowych. Doświadczenia wykazują, że szczególnie w transporcie na dalsze odległości oraz przewóz towarów masowych, stają się z powrotem domeną kolei. W szczególności wszędzie tam, gdzie autostrady stały się drogami płatnymi i wraz z powolnym, ale systematycznym wzrostem cen paliw.

Podstawą jest oczywiście sieć kolejowa, czyli podstawowa część infrastruktury kolei. Zachodnia Europa posiada w zasadzie dobrze rozwiniętą sieć kolejową z tym jednak, że tylko część linii spełnia standardy możliwości szybkiego przewozu ciężkich ładunków.

W zasadzie, w ostatnim czasie nie buduje się już linii kolejowych. Modernizuje się natomiast główne szlaki kolejowe, dostosowując je do dużych szybkości pociągów.

W technologii przewozów kolejowych funkcje europejskiego lidera pełni zdecydowanie Francja. Rozwiązania technologiczne, stosowane w tym kraju, należą do najnowocześniejszych na świecie.

Francja posiada obok ogólnych, wydzielone linie kolejowe sieci TGV. Obecnie kursują po tych liniach wyłącznie superszybkie (do 360 km/h) pociągi pasażerskie. Buduje się w tej chwili cztery składy towarowych ekspresów TGV, które będą mogły przewozić standardowe kontenery z analogiczną szybkością. Pierwsze składy superszybkich towarowych TGV mają kursować od atlantyckiego portu Hawr przez Paryż na południe przez Lyon, Tuluzę do Marsylii. Jeżeli eksperyment się powiedzie, a rozpocząć ma się w 2011 roku, to zapewne towarowe TGV będą też poruszać się po pozostałych wydzielonych torach tej kolei.

Również Niemcy prowadzą prace doświadczalne nad przewozem kontenerów z szybkością około 250 km/h. Na razie między Hamburgiem i Bremą na południe do Stuttgartu, Monachium, przez inne wielkie miasta. Zainteresowane są tego typu przewozem między innymi wielkie koncerny samochodowe BMW (Monachium), oraz Mercedes-Benz (Stuttgart).

Polska kolej nigdy nie należała do najbardziej rozwiniętych. Jeżeli spojrzeć się na mapę polskich sieci kolejowych, to wyraźnie jest widoczny podział państwa na zabory, które trwały aż 123 lata.

Najgęściej sieć rozwinięta jest w byłym zaborze pruskim, czyli na Ziemiach Zachodnich, Północnych i szeroko rozumianym Śląsku. Słabiej rozwinięta jest sieć kolejowa w byłym zaborze austriackim, czyli w Galicji i na Śląsku Cieszyńskim. Natomiast zupełnie słabo w byłym zaborze rosyjskim, czyli Wschodniej Polsce. Tu jest część odpowiedzi na pytania o słynny, nie tylko historyczny i tradycyjny, podział na Polskę A i Polskę B.¹

¹ E. Januła, T. Truś, *Kolej-niechciane dziecko Śląska*, (w:) Transport i komunikacja, nr 3/2008

Polska posiada znakomite położenie tranzytowe między Europą Zachodnią a umownie zwanym terytorium postradzieckim. Tu właśnie transport kolejowy powinien odgrywać znacznie większą rolę niż ma to miejsce obecnie.

Przez nasze terytorium przebiega pięć tranzytowych linii kolejowych w układzie Wschód-Zachód. Przepustowość poszczególnych linii jest różna, stan techniczny generalnie mało zadawalający, ale wykorzystanie głównie wskutek nie docenienia transportu kolejowego jest zdecydowanie niedowartościowane. Tym niemniej, są to dwutorowe magistrale, których mądre wykorzystanie powinno być przemyślane i w konsekwencji, linie udrożnione.

Z kolei w układzie Północ-Południe, Polska dysponuje czterema magistralnymi liniami kolejowymi. Podobnie jak równoleżnikowe, te południkowo przebiegające linie również są niedoinwestowane technicznie.

Wymienione i inne linie mają przed sobą dużą perspektywę w zakresie transportu zarówno cargo jak i pasażerskiego. Muszą jednak zostać doinwestowane. Dotyczy to w pierwszym rzędzie torowisk, ale również wiaduktów, mostów, przepustów i innych bynajmniej nie peryferyjnych urządzeń kolejowych.

Generalnej przebudowy wymaga również sieć trakcyjna. Może nie tyle przewody i słupy, ale bezwzględnie wszystkie urządzenia typu stacje i podstacje transformatorowe. Chodzi o zmianę prądu ze stałego na zmienny, napięcia itd. Kiedyś Układ Warszawski podjął decyzję, że nasze koleje nie mogą korzystać z kompatybilnych z Zachodem sieci trakcyjnych. Prąd stały używany w naszych liniach kolejowych jest prądem drogim. Ponieważ występują znaczące spadki napięć, stąd konieczność podtrzymania napięcia, budowa dużej ilości stacji transformatorowych itd. Im wcześniej się to zrobi, tym lepiej dla całej naszej ekonomii, nie tylko transportu.

Problem sieci kolejowych w Europie to dziś dwie podstawowe kwestie:

- zróżnicowany system zasilania lokomotyw (jak wyżej);
- zróżnicowanie systemów sterowania ruchem na szlakach (systemy automatyki).

Stosowanie lokomotyw dwusystemowych podwyższa koszty, bo tego typu lokomotywy są o około 65% droższe od jednosystemowych. Natomiast wymiana lokomotyw na granicach pociąga stratę czasu i zwiększa koszty.

Sterowanie ruchem pociągów wymaga zasadniczego ujednoczenia. Europejski System Sterowania Ruchem kolejowym ERTMS jest budowany na kilku głównych korytarzach europejskiego ruchu kolejowego:

- Aachen – Hanower – Berlin – Poznań – Warszawa – Małaszewicze → I tu odcinek polski ma być zrealizowany do 2014 roku;
- Drezno – Praga – Wiedeń – Bratysława – Budapeszt, do 2020 roku;
- Neapol – Rzym – przełęcz Brenner – Norymbergia – Hanower – Hamburg – Kopenhaga – Sztokholm, do 2020 roku;
- Rotterdam – Kolonia – Bazylia – Turyn – Mediolan – Triest, do 2016 roku.

Zakłada się, że możliwości techniczno-eksploatacyjne szlaków, po zamontowaniu jednolitego systemu sygnalizacji, zwiększą przepustowość poszczególnych linii o około 35%.

Rysunek nr 1: Lokomotywa uniwersalna z przeznaczeniem do ruchu pasażerskiego i towarowego. Lokomotywa EU 07



Rysunek nr 2: Lokomotywa EP 09



Rysunek nr 3: Lokomotywa ET 22



Organizacja kolejowych przewozów towarowych w Polsce

W ciągu około 15 lat wykrystalizowała się ilość przewoźników cargo w naszym kraju. Usługi przewozowe wykonuje 27-28% zarejestrowanych i posiadających licencje przewoźników. Większość z nich to przewoźnicy niszowi. Praktycznie wykrystalizowała się grupa czterech wiodących przewoźników na polskim rynku kolejowym „cargo”. Są to: PKP Cargo SA, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, Sp. z o.o., Grupa CTL Logistics SA, oraz DB Schenker SA.

Wiodącym przewoźnikiem kolejowym na polskim rynku transportowym jest PKP Cargo, czyli wydzielona część taboru i lokomotyw z dawnego strukturalnego molocha PKP. Aktywizacja i marketing zlokalizowane są głównie w siedzibie spółki w Warszawie, natomiast w ramach grupy, działalność prowadzi aktualnie 16 zakładów przewozów towarowych oraz 12 zakładów taboru. W chwili obecnej firma dąży do konsolidacji poprzez likwidację i łączenie zakładów przewozu i taborów w większe. Docelowo planuje się, że firma będzie mieć nie więcej niż 7-8 zakładów przewozowych oraz taką samą liczbę zakładów taboru.

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa jest pewnego rodzaju monopolistą, a zarazem podmiotem zarządzającym przeszło 400 kilometrowej długości odcinkiem, szerokotorowej linii (1520 mm). Jest to fragment dłuższej linii szerokotorowej, jedną z trzech strategicznych linii szerokotorowych, które miały bieć przez polskie terytorium z ZSRR do ówczesnego NRD.

LHS kończy swój bieg na stacji w oddalonym o 25 kilometrów od Katowic Sławkowie, gdzie zbudowano stację przeładunkową. Wąskim gardłem rozwijających się dość prężnie przewozów na LHS jest sytuacja, że stacja w Sławkowie ma bardzo słabe technicznie połączenia z liniami normalnotorowymi (1435 mm) przez Sosnowiec Południowy oraz Maczki – Jaworzno.²

Rosnąca w siłę grupa CTL Logistic to przewoźnik kolejowy, który w ciągu kilkunastu lat zdążył dojść do wielkości prawie 30% przewozów wykonywanych przez prywatnych przewoźników. W chwili obecnej posiada 15 spółek przewozowych. Ma także 8 dużych terminali przeładunkowych na stacjach granicznych Polski ze Wschodem. Przewozy w tych przedsiębiorstwach odbywają się w składach całopociągowych w relacji bocznica – bocznica.

DB Schenker jest polskim odgałęzieniem niemieckich towarowych linii kolejowych. Ten podmiot wszedł na polski rynek przewozowy dopiero w 2001 roku, ale jest już dzisiaj bardzo znaczącym przewoźnikiem. Świadczy usługi kompleksowe, bo obok taboru kolejowego posiada również znaczący park samochodowy, w tym oczywiście samochody do przewozu kontenerów, chłodnie itp.

W tym aspekcie Polskie Linie Kolejowe, które są formalnym właścicielem infrastruktury transportowej, stoją przed bardzo trudnym zadaniem. To właśnie ten podmiot zapewnia rozkład jazdy ułożony pod zamówienie przewoźnika kolejowego i sprzedaje trasę pociągu na podstawie umowy o udostępnianie linii kolejowej w konkretnej relacji.

Prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej ma tylko przewoźnik, który dysponuje odpowiednią licencją. Żeby ją uzyskać, przewoźnik musi wykazać, że dysponuje odpowiednim taborem, wykwalifikowanym personelem itd. Dopiero wtedy może zawrzeć umowę z PLK.

² E. Januła, T. Truś, *Linia transsyberyjska-mity i fakty*, (w:) Transport i komunikacja, nr 1/2009

Przepisy prawa w przewozach kolejowych

Musimy rozróżnić możliwość działalności przewozowej podmiotu wykonywaną w wyniku zawarcia umowy przewozowej z usługobiorcą. Wtedy regulacje zawarte są w przepisach kodeksu cywilnego oraz w odrębnej ustawie – Prawo przewozowe.

Kodeks cywilny jest najważniejszym aktem normatywnym, natomiast jego zapisy nie doprecyzowują szczegółów przewozów. Stąd Prawo przewozowe, które jest ustawą precyzującą w szczegółach zagadnienia działalności przewozowej zarówno w aspekcie pasażerskim jak innym. Ustawa, o której mowa, w zasadzie dotyczy przewozów krajowych, ale jeżeli prawo międzynarodowe, w szczególności unijne, nie stanowi inaczej, reguluje również pewne aspekty w zakresie przewozów międzynarodowych.

W zakresie międzynarodowym, kolejowe przewozy towarowe są regulowane dwoma aktami prawnymi:

- Konwencją COTIF z dnia 9 maja 1980 roku o międzynarodowym przewozie kolejami. Konwencja została znowelizowana 3 czerwca 1999 roku, natomiast załącznik B, który zawiera ujednolicone w zakresie międzynarodowego przewozu kolejami, obowiązuje od 1 lipca 2006 roku;
- Międzynarodową umową z dnia 1 listopada 1951 roku o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS). Umowie tej nadano tekst jednolity, obowiązujący od 1 lipca 2005 roku.

Na dzień dzisiejszy konwencja COTIF obejmuje 42 państwa: Europejskie, Północnoamerykańskie i niektóre Bliskowschodnie, natomiast umowa SMGS jest ratyfikowana przez 22 państwa. Obejmuje Polskę, Bułgarię, Węgry oraz państwa WNP, państwa bałtyckie i niektóre państwa Dalekiego Wschodu, w tym również Chiny.

Treści obu dokumentów są w zasadzie równoległe, tylko umowie SMGS brakuje uregulowań dotyczących państw Unii Europejskiej.

Komitet Międzynarodowych Przewozów Kolejami (CIT) wydał dokumenty instrukcyjne, regulujące zapisy w listach przewozowych CIM i CIM/SMGS w zakresie normatywów wypełniania konkretnych listów przewozowych w szczególności w zakresie przesyłek przeznaczonych dla dalszego przewozu, według odmiennego systemu międzynarodowego prawa przewozowego na kolei.

Zasady przeładunku i przewozów

Najbardziej newralgicznym problemem w naszym kraju jest granica wschodnia. Tu kończy się zasada obowiązywania Konwencji COTIF, jak również zasad CIM. Następują problemy techniczne ze względu na koniec linii normalnotorowych (1520 mm). Tu musi nastąpić albo przeładunek na inne wagony lub też przestawienie skrzyń, czy platform wagonowych na wózki wagonowe o innej szerokości. To jest problem techniczny oczywiście kosztowny, ale opanowany technologicznie od szeregu lat.³

Istnieje również bardzo istotna komplikacja prawna. Ze względu na konieczność zawarcia nowej umowy przewozu wraz z nowym dowodem nadania przesyłki.

³ E. Januła, T. Truś, *Wojna i komunikacja*, (w:) Transport i komunikacja, nr 3/2009

Istnieje także bardziej dogodna alternatywa, mianowicie zgoda na dalsze funkcjonowanie listu przewozowego CIM/SMGS, który dokumentuje obie umowy przewozowe zawarte na podstawie regulacji prawnych w zakresie CIM i SMGS.

Wracając do kwestii technicznych, urządzenia do przeładunku z torów szerokich na tor normalny i odwrotnie posiada tylko kilka stacji: wspomniany już uprzednio Sędziszów, oraz największa stacja przeładunkowa w naszym kraju, czyli Medyka – Żurawica. Natomiast stacja Sławków, na której kończy się przebieg szerokich torów, jest inwestycją niedokończoną i mimo, że jest to wielka stacja, technologicznie w pełni sprawny jest tylko pirs rudy żelaza, który w następstwie jest transportowany przenośnikami taśmowymi do Huty Katowice – dziś Mittal. Inne towary są przeładowywane przy pomocy nielicznych suwnic, dźwigów samochodowych, wózków widłowych lub ręcznie. Daleko od pełnego automatyzmu. Stąd wielkość stacji – choć jest imponująca, absolutnie nie przekłada się na wykorzystanie jej możliwości przeładunkowych.

Pozostałe stacje przeładunkowe z toru szerokiego na normalny znajdują się już po wschodniej stronie, są to: Mostiska, białoruskie, Swisłoc i Brest oraz rosyjskie; Geniusze (częściowo po stronie polskiej) i Nowaja pod Kaliningradem.

W zakresie przeładunku stosuje się różne urządzenia technologiczne, ale praktyka wykazuje, że najbardziej skuteczną technologią jest przenoszenie skrzyń ładunkowych lub platform kontenerowych na wózki o innym rozstawie osi. Trzeba dodać, że prawie wyłącznie tę technologię stosuje się na chińskim odcinku Linii Transsyberyjskiej, ponieważ Chiny też stosują inną niż Rosja i kraje WNP szerokości torów.

W kategoriach prawa, również technologia zmiany wózków klejowych ułatwiona jest poprzez stosowanie listów przewozowych uwzględniających zarówno przepisy CIM i umowę SMGS.

Właśnie na tym etapie konieczne jest włączenie podmiotu spedycyjnego. Spedytor, który posiada cesję uprawnień nadawcy lub odbiorcy, która upoważnia go do działań w charakterze gestora przesyłki, posiada możliwość weryfikacji stanu przesyłki, czyli sprawdzenia, w jakim stanie dotarła do stacji granicznej. Spedytor może nadzorować przeładunek, przeprowadzić wszelkie niezbędne kontrole, może także wnieść reklamację. Nie tylko na punkcie granicznym, ale w całości transportu, spedytor sprawuje ogólną kontrolę nad przesyłką. Jeżeli chodzi o przesyłki o dużej wartości lub ekspresowe, to stosuje się też śledzenie przebiegu transportu przesyłek przy pomocy GPSu.

Artykuł 774 Kodeksu Cywilnego w kategorii umowy określa przedmiot przewozu jako rzecz. Natomiast w kolejnych artykułach rzecz przewożona nosi już nazwę przesyłki. Oba te pojęcia stosowane są w krajowym prawie przewozowym. Niekiedy też, mówiąc o przesyłce, używa się nazwy towar. Jest to również poprawna merytorycznie nazwa.

Ważnym jest art. 35 ust. 1. Prawa przewozowego, który dość dokładnie definiuje przesyłkę towarową, traktując ją jako ogół rzeczy przyjętych do transportu na podstawie listu przewozowego.

Przesyłka może składać się z kilku rzeczy lub nawet kilku asortymentów. Spis towarów w konkretnej przesyłce określa i definiuje list przewozowy.

Kolej, dla celów praktycznych, wyróżnia kilka rodzajów przesyłek:

- W zależności od liczby użytych wagonów oraz od masy:
 - wagonowe;

- wielowagonowe lub całopociągowe;
- W zależności od szybkości przewozów:
 - zwyczajne;
 - z ustalonym terminem przewozu;
- Ze względu na terytorium:
 - krajowe;
 - międzynarodowe.

Nadawca jest zobowiązany zamówić konkretny przewóz składając odpowiednie dokumenty w celu zamówienia wagonów. Zwykle termin jest określony w regulaminie przewozów. Zamówienie, co jest ważne, sporządza się na odpowiednim druku, który ustala przewoźnik.

Kolejną fazą są czynności ekspedycyjne. Są one zależne od asortymentu, ale również od możliwości stacji załadunkowej oraz obudowy, np., czy towar jest w kontenerach, znormalizowanych skrzyniach czy na paletach. Może być też luzem: węgiel, proszek itp. Przygotowanie techniczne przesyłki należy do nadawcy, bo on także odpowiada za wszelkie skutki i braki wynikające z nieodpowiedniego opakowania. Na nadawcy ciąży też obowiązek naprawienia ewentualnej szkody, gdy towar uszkodzi się podczas transportu, a przewoźnik odowodni, że było np. złe opakowanie.

Czynności za i wyładunkowe określa art. 43. Prawa Przewozowego. Tutaj też szczegółowe przepisy określają zarówno normy załadunku, jak też zakres bezpieczeństwa, obciążenia, mocowania ładunku oraz skrajni ładunkowej.

Ważną czynnością jest również ustalenie masy ładunkowej lub ilości (np. sztuk) ładunku. Te dane muszą być wpisane do listu przewozowego.

Trzeba dodać, że procedury regulowane dokumentami CIM i SMGS obowiązują w stosunku do konkretnej przesyłki według procedur w kraju nadania.

Jest grupa towarów, która wyklucza się z przewozu koleją. Są to zwykle ładunki niebezpieczne lub gabarytowo znacznie przekraczające skrajnię. Stąd też parametry przesyłek określone są szczegółowo w regulaminach przewozu poszczególnych przewoźników.

Są natomiast w przepisach międzynarodowych określone towary, które wyłączone są z przewozu w komunikacji międzynarodowej.

Zalicza się do nich:

- A. Przedmioty, które są zabronione w przewozie jednego z państw, którego koleje uczestniczą w przewozie;
- B. Przedmioty, których gabaryty lub części eliminują je z przewozu;
- C. Materiały wysoce niebezpieczne, których przewóz jest niemożliwy na podstawie określonych przepisów.

Jeżeli mamy odnieść się do dokumentów CIM i SMGS, trzeba zauważyć, że ten ostatni formułuje znacznie bardziej rygorystyczne warunki przewozu niż ten pierwszy, w aspekcie towarów transportu np. na Magistrali Transsyberyjskiej (C). Warunki te zawarte są najczęściej w regulaminach RID.

Kolejowy list przewozowy

Umowa zawarta między przewoźnikiem a nadawcą zobowiązuje przewoźnika do wykonania usługi transportu ze stacji nadania do stacji przeznaczenia. Następnie przewoźnik winien wydać przesyłkę wskazanemu przez nadawcę odbiorcy.

W praktyce działania przyjmuje się, że wszystkie te dane zamieszcza się w kolejowym liście przewozowym. W świetle prawa każdy dokument, który służy celom transportowym jest listem przewozowym. Może nim i często jest także dokument elektroniczny. Przewoźnicy stosują w praktyce jednolity list przewozowy niezależnie, czy zapisany jest w formie tradycyjnej czy też elektronicznej. Są pewne niuanse wynikające ze specyfiki przewoźników, w związku z tym listy przewozowe stosowane przez poszczególne podmioty nie są zupełnie takie same.

Prawo przewozowe w art. 38 wymaga, żeby w każdym dokumencie przewozowym bezwzględnie znalazły się podstawowe dane. Do nich należą:

1. Adres i nazwa nadawcy, jego podpis oraz wskazanie placówki, podmiotu przewożącego;
2. Miejsce przeznaczenia przesyłki oraz adres i nazwa odbiorcy;
3. Określenie: rzeczy, masy, sztuk, oraz sposobu opakowania i oznaczenia;
4. Inne wskazania i oświadczenia, które są wymagane przez konkretną umowę. Tu muszą być też podane zasady rozliczeń księgowych.

Tak samo obowiązkowo w liście przewozowym należy umieścić dane, które wynikają z konkretnej umowy. Są to np. świadectwa sanitarne, zaświadczenia ostatecznego użytkownika, jeżeli przewożona jest np. broń czy amunicja itd.

Najważniejszą funkcją listu przewozowego jest funkcja dowodowa. List dokumentuje zawarcie umowy przewozowej, przy czym zauważyć należy, że tylko oryginalny list może być uznany za pełnoprawny dowód.

Problemem związanym z listem przewozowym są taryfy kolejowe. Nie jest to tylko czysty cennik, ale wszystkie stawki i opłaty przewozowe. Trzeba dodać, że zarówno przepisy CIM jak i umowa SMGS nie precyzują taryf międzynarodowych. Są one ustalone na zasadzie umów dwustronnych między właścicielem ładunku a przewoźnikiem. Tu ma znaczenie długość trasy, rodzaj i ilość ładunku itd. Należy dodać, że poszczególne podmioty stosują różne, konkurencyjne wobec siebie taryfy.

Znaczna część przesyłek kolejowych zawarta jest w opakowaniach kontenerowych. Wszystko, co się da zapakować w kontenery, dzisiaj podróżuje właśnie w tej formie, bo jest to opakowanie normatywne i bardzo dogodne. Coraz więcej, także w Polsce, funkcjonuje terminali kontenerowych, zarówno kolejowych jak i samochodowych. Są wielofunkcyjne typu statek – kolej – samochód.

Przewóz towarów w kontenerach zawiera w sobie też koszty. Ale właśnie koszty przewozu w kontenerach bardzo łatwo się wylicza. Stąd opłaty za przewóz w kontenerach zawarte są w tablicach i tabelach a opłaty zależą głównie od odległości.

Odpowiedzialność przewoźnika za towar

Przewóz towarów powinien odbywać się zupełnie bezkonfliktowo. Czasem jednak pojawiają się określone trudności w odbiorze przesyłki. Mogą być to przeszkody obiektywne, ale również np. spóźnienie pociągu czy np. kradzież części ładunku.

Art. 55.1 Prawa przewozowego precyzuje i umożliwia nadawcy umieszczenie w liście przewozowym dodatkowych wskazówek, co należy robić w chwili powstania przeszkody w odbiorze. Istnieją ustalone procedury w związku z taką sytuacją.

Odpowiedzialność przewoźnika jest ogólnie formułowana przez prawo nie na zasadzie winy, ale raczej ryzyka związanego z wykonywaniem usług przewozowych. Oczywiście, powstanie szkody musi rodzić kwestie wyrównania szkody na korzyść pokrzywdzonego.

Z kolei ogólną przesłanką prawa cywilnego jest pokrycie pełnej szkody materialnej.

Tego typu odpowiedzialność funkcjonuje zarówno w systemie CIM jak i w warunkach umowy SMGS. Często występuje współodpowiedzialność, bo koleje w układzie międzynarodowym wykonują usługę przewozu często wspólną.

Występują też okoliczności szczegółowe, które pozwalają przewoźnikowi na uchylenie się od odpowiedzialności w szczególności materialnej. Tu występuje pojęcie „siły wyższej”. Są to najczęściej okoliczności wynikające z przyczyn klimatyczno-meteorologicznych. Kolejne przyczyny to z kolei aspekty właściwości niektórych towarów.

Dyskusyjną sprawą jest problem okradania przesyłek. Często kontenery docierają bez plomb i z uszkodzonymi zamkami. Tu można zabezpieczyć się częściowo poprzez konwój, ale pociąga to za sobą dodatkowe koszty.

Procedury odszkodowania reguluje art. 75 prawa przewozowego oraz kodeks cywilny. Część odszkodowań wynika z mocy prawa, natomiast często w ramach umów pisze się również aneksy dotyczące odszkodowań.

Szczególny charakter działalności spedytora kolejowego

Przesyłki kolejowe w całości objęte są definicją przewożenia towarów. Podmioty przewożące świadczą w związku z tym całokształt usług przewozowo-spedycyjnych. Przewoźnicy kolejowi muszą być siłą rzeczy powiązani umowami z firmami akwizycyjnymi oraz podmiotami typowo spedycyjnymi, które zabiegają o utrzymanie i rozszerzenie wachlarza przewozów. Prowadzą tym samym również działalność marketingową. Partnerzy takich umów muszą prowadzić działania w kierunku podniesienia konkurencyjności usługowej konkretnego przewoźnika.⁴

Tu też, jak w innych zakresach działalności ekonomicznej, podmioty muszą być konkurencyjne, czyli przewozić szybciej i taniej od konkurenta. Stąd też coraz częściej podmioty posługują się infrastrukturą elektroniczną, która upraszcza i przyspiesza działalność.

Streszczenie

Transport kolejowy jest w dalszym ciągu podstawową gałęzią transportu lądowego. Zupełnie niesłusznie na przełomie XX i XXI wieku dominowały poglądy o rzekomym zaniku tego środka transportu, zarówno w aspekcie przewozu ludzi, jak też co szczególnie ważne, towarów w skali masowej. Tak się składa, że polska infrastruktura kolejowa, mimo technicznego zapóźnienia należała do najlepiej rozwiniętych w Europie. Jednak transformacja ustrojowa obeszła się z nią

⁴ P. Zalewski i Zespół, *Technologia Transportu Kolejowego*, Wyd. Komunikacji i Łączności. Warszawa 2004 s. 217-226

wyjatkowo niekorzystnie. Wiele torowisk i urządzeń zostało zdewastowanych bezpowrotnie. Odbudowa, częściowa zresztą, rozpoczęła się dopiero po roku 2010.

W transporcie kolejowym cargo dominują, na rynku polskim, czterej wielcy przewoźnicy, ale polskie PKP Cargo odgrywa coraz większą rolę w przewozach europejskich. Generalnie transport kolejowy odbudowuje swoją dominującą pozycję w transporcie towarów masowych. Również UE zaczyna w ostatnich latach doceniać rolę transportu kolejowego.

Summary

Rail transport is still the primary sector of land transport. Completely wrong at the turn of the twentieth and twenty-first century was dominated by the views of the alleged failure of the means of transport. Both in terms of transporting people, as well as most importantly, goods on a mass scale. As it happens with Polish railway infrastructure, despite the technical backwardness was one of the most developed in Europe. Yet political transformation walked with her very unfavorably. Many tracks and facilities were devastated forever. Reconstruction, partial moreover, did not start until after 2010. In rail transport, cargo dominate the Polish market, the four big carriers but Polish PKP Cargo is playing an increasingly larger role in the transport of general European rail rebuilds its dominant position in the transport of bulk goods. EU also starts in recent years to appreciate the role of rail transport.

Bibliografia

1. Basiewicz T., Gołaszewski A., Rudzinski L., *Infrastruktura Transportowa, Wyd. Politechniki Warszawskiej*. Warszawa 2007
2. Jakowski S., *Opakowania Transportowe*. WNT. Warszawa 2007
3. Januła E., Truś T., *Ekonomika Logistyki*, Difin. Warszawa 2010
4. Januła E., Truś T., Gutowska Ż., *Spedycja*, Difin. Warszawa 2011
5. Konwencja ONZ o umowach międzynarodowej sprzedaży z 11 kwietnia 1980 roku, KW – Konwencja Wiedeńska. Dziennik Ustaw 1997 nr 45 poz. 286
6. Marciniak-Neider, Neider J.D., *Podręcznik Spedytora*. Wyd. PISIL. Gdynia 2006
7. Neider J., *Transport Międzynarodowy*, PWE. Warszawa 2008
8. Sikorski P., *Spedycja w praktyce – wiek XXI*, PWT. Warszawa 2008
9. Ustawa z dnia 27 czerwca o Transporcie Kolejowym. Dziennik Ustaw 1997, nr 96 poz. 591
10. Ustawa z dnia 15 Listopada 1984 Prawo Przewozowe. Tekst jednolity; Dziennik Ustaw 2000, nr 92, poz. 601