

Prof. dr hab. inż. Janusz Dyduch

Urząd Transportu Kolejowego

OCENA FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W 2003 r.

SPIS TREŚCI

1. Wstęp
2. Podstawowe informacje o funkcjonowaniu i organizacji transportu kolejowego w 2003 r.
3. Zarządzanie infrastrukturą
4. Przewoźnicy kolejowi

STRESZCZENIE

Przedstawiono podstawowe informacje o funkcjonowaniu i organizacji transportu kolejowego w Polsce w 2003 r. Zaprezentowano udział PKP S.A. oraz innych operatorów w przewozach osób i ładunków. Porównano dane określające liczbę jednostek eksploatowanego taboru, stacji manewrowych i rozrządowych oraz wielkość zatrudnienia w latach 1997, 2000 i 2003. Przedstawiono zarządców infrastruktury kolejowej, stan techniczny infrastruktury i analizę wypadków. Szczegółowo omówiono strukturę przewozów pasażerskich wykonanych przez spółki Grupy PKP oraz udział innych podmiotów w przewozach ładunków. Przedstawiono zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w 2003 r.

1. WSTĘP

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, w dniu 28 marca 2003 r., podpisał ustawę o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86 poz.789), umożliwiającą dostosowanie działalności polskiego transportu kolejowego do wymogów prawnych i standardów technicznych obowiązujących w Unii Europejskiej (UE). Zgodnie z Dyrektywą Rady nr 91/440/EWG z 29 lipca 1991 r. oraz Dyrektywą 2001/12/EC z 26 lutego 2001 r., kraje członkowskie i przystępujące do UE powinny powołać organ sprawujący nadzór nad regulacją transportu kolejowego oraz niezależny nadzór techniczny nad działalnością przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

W Polsce Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), wykonuje swoje funkcje za pomocą Urzędu Transportu Kolejowego i jego oddziałów terenowych. Powoływany przez Prezesa Rady Ministrów jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach:

- regulacji rynku transportu kolejowego,
- licencjonowania przewoźników kolejowych,
- nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
- bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- nadzoru nad wyrobami wprowadzanymi do użytkowania w infrastrukturze i pojazdach kolejowych.

Prezes UTK jest zobowiązany do przedstawiania - do końca pierwszego kwartału - oceny funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego na podstawie syntezy i wniosków z:

- raportu o funkcjonowaniu rynku transportu kolejowego w 2003 r.,
- raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2003 r.

Raporty zostały przygotowane z materiałów źródłowych wynikających z obowiązujących form sprawozdawczości i posiadanej dokumentacji. Obejmują okres od 1 stycznia 2003 r. do 31 grudnia 2003 r.

Dane te są podstawą do porównań i oceny funkcjonowania rynku transportu kolejowego w kolejnych latach.

2. PODSTAWOWE INFORMACJE O FUNKCJONOWANIU I ORGANIZACJI TRANSPORTU KOLEJOWEGO W 2003 R.

W 2003 r. przewóz osób i ładunków transportem kolejowym oraz zarządzanie liniami kolejowymi koncesjonował Minister ds. transportu. Koncesje na zarządzanie infrastrukturą kolejową miało 13 przedsiębiorstw. Uprawnienia wynikające z koncesji wygasły w dniu 29 lutego 2004 r.

Przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie przewozów osób i rzeczy byli zobowiązani do dnia 31 grudnia 2003 r. wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o udzielenie licencji. Do dnia 29 lutego 2004 r. złożono 47 wniosków, z tego 33 przedsiębiorców uzyskało licencje.

Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy byli zobowiązani do uzyskania świadectwa bezpieczeństwa. Do dnia 31 marca 2004 r. wydano 17 świadectw bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

Zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym, również od użytkowników bocznic jest wymagane uzyskanie świadectw bezpieczeństwa do 31 grudnia 2004 r. Umożliwi to ewidencjonowanie i nadzór techniczny nad eksploatacją bocznic kolejowych.

Rok 2004 przewidziano na uporządkowanie spraw związanych z licencjonowaniem przewozów osób i ładunków, udostępnianiem pojazdów trakcyjnych oraz wydawaniem świadectw bezpieczeństwa.

W 2003 r. udział PKP S.A. w wykonaniu zadań wynikających z funkcjonowania i organizacji transportu kolejowego wynosił w:

- zarządzaniu infrastrukturą kolejową - 95,82 %
- przewozach pasażerów - 99,90 %
- przewozach ładunków - 67,00 %

Ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego PKP z dnia 8 września 2000 r. dała podstawę do przekształcenia go w spółki prawa handlowego:

- zarządzające infrastrukturą kolejową – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A (PKP PLK S.A.);

- operatorów przewozowych - PKP CARGO S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. (PKP LHS Sp. z o.o.), PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. (PKP SKM Sp. z o.o.), PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. (PKP WKD Sp. z o.o.), PKP INTERCITY Sp. z o.o.;
- oraz pozostałe - PKP Energetyka Kolejowa Sp. z o.o., PKP Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o., PKP Informatyka Sp. z o.o.

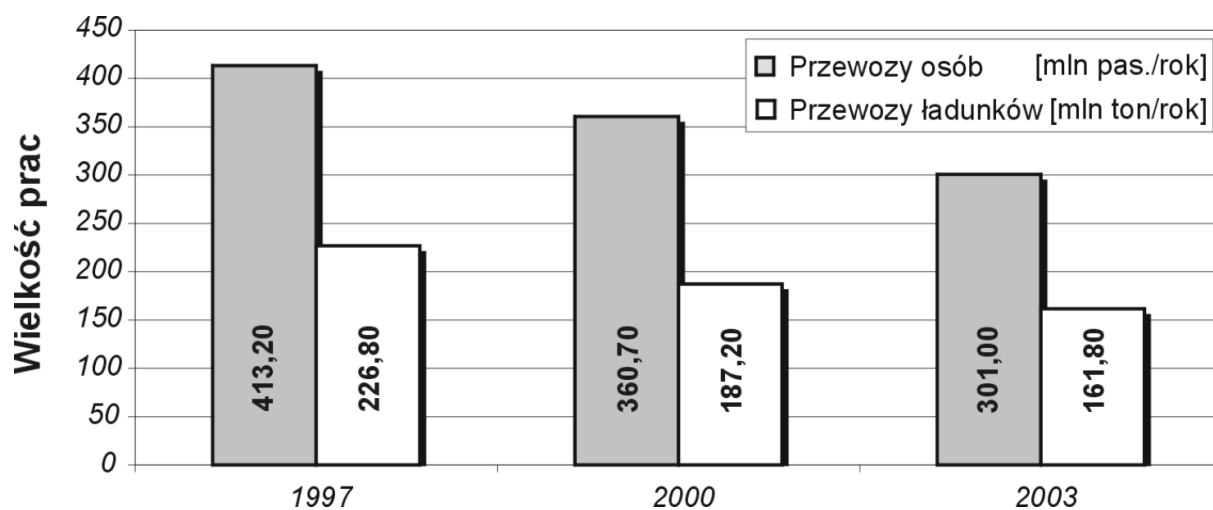
Wielkość pracy transportu kolejowego w okresie 1997 - 2003 systematycznie maleje. Przyczyną jest zmniejszające się zapotrzebowanie na usługi przewozowe, dostosowywanie potencjału technicznego i zatrudnienia do popytu na usługi transportowe, prowadzona restrukturyzacja oraz przekształcenia własnościowe.

W tablicy 1 i na rys. 1÷7 przedstawiono wielkości charakteryzujące syntetycznie zmiany w pracy PKP.

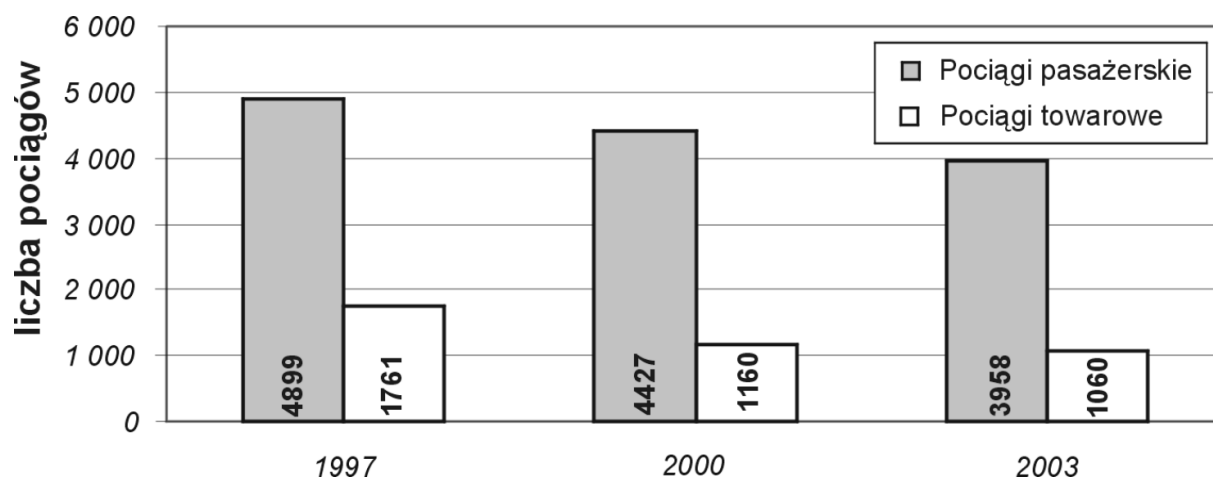
Tablica 1

Wyszczególnienie	Jednostka	Lata		
		1997	2000	2003
Wielkość przewozów pasażerskich	mln pas./rok	413,20	360,70	301,00
Liczba pociągów pasażerskich	poc./dobę	4 899,00	4 427,00	3 957,60
Wielkość przewozów towarowych	mln ton/rok	226,80	187,20	161,80
Liczba pociągów towarowych	poc/dobę	1 761,00	1 160,30	1 060,10
Wielkość eksploatowanej sieci linii kol.	km	22 285,00	22 560,00	20 760,00
Liczba punktów obsługi pasażerów	szt.	3 419,00	3 051,00	2 789,00
Liczba stacji rozrządowych	szt.	12,00	10,00	10,00
Liczba stacji manewrowych	szt.	213,00	143,00	133,00
Liczba wagonów osobowych	szt.	7 200,00	5 952,00	5 586,00
Liczba wagonów towarowych	szt.	111 000,00	97 811,00	92 632,00
Liczba lokomotyw elektrycznych	szt.	2 165,00	1 266,00	1 160,00
Liczba lokomotyw spalinowych	szt.	3 582,00	1 293,00	1 011,00
Wielkość zatrudnienia	osób	226 531,00	182 868,00	144 410,00

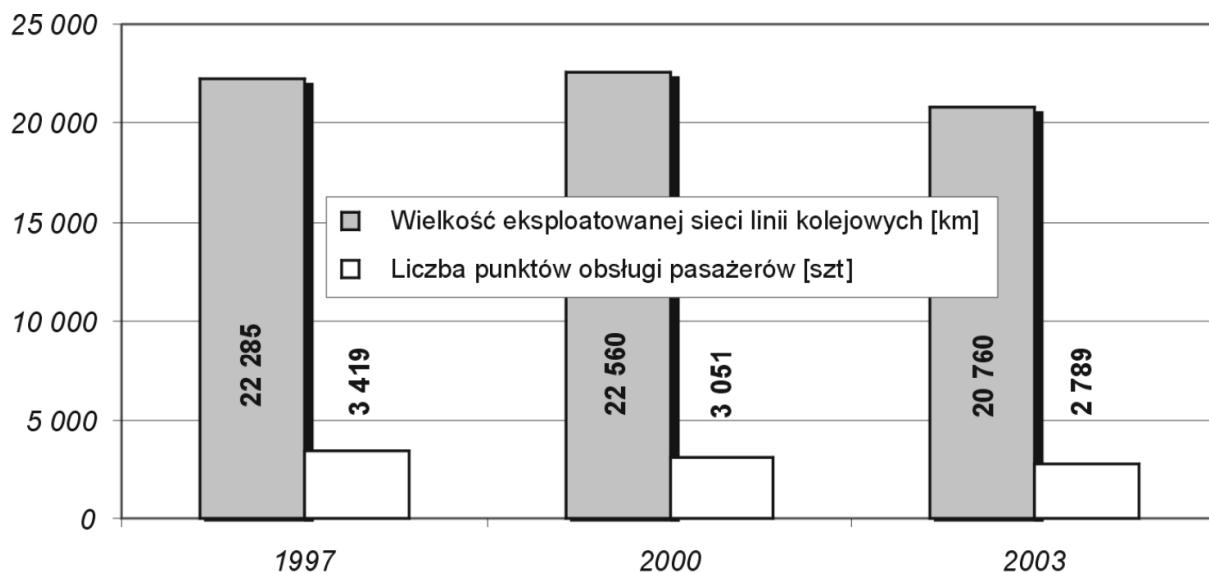
+



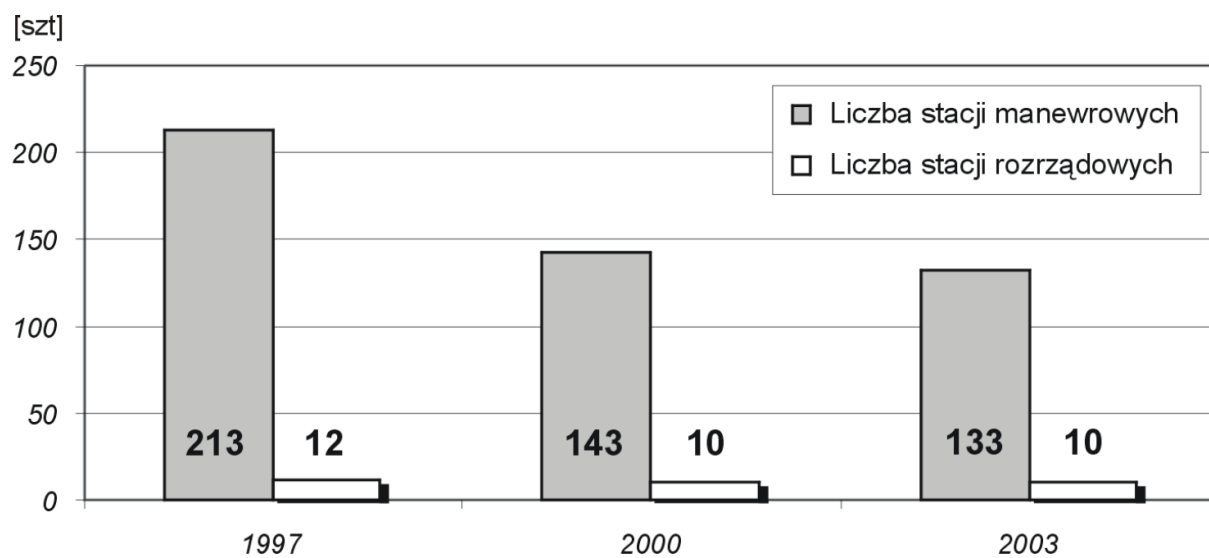
Rys. 1. Wielkość wykonanych przewozów w latach 1997, 2000 i 2003



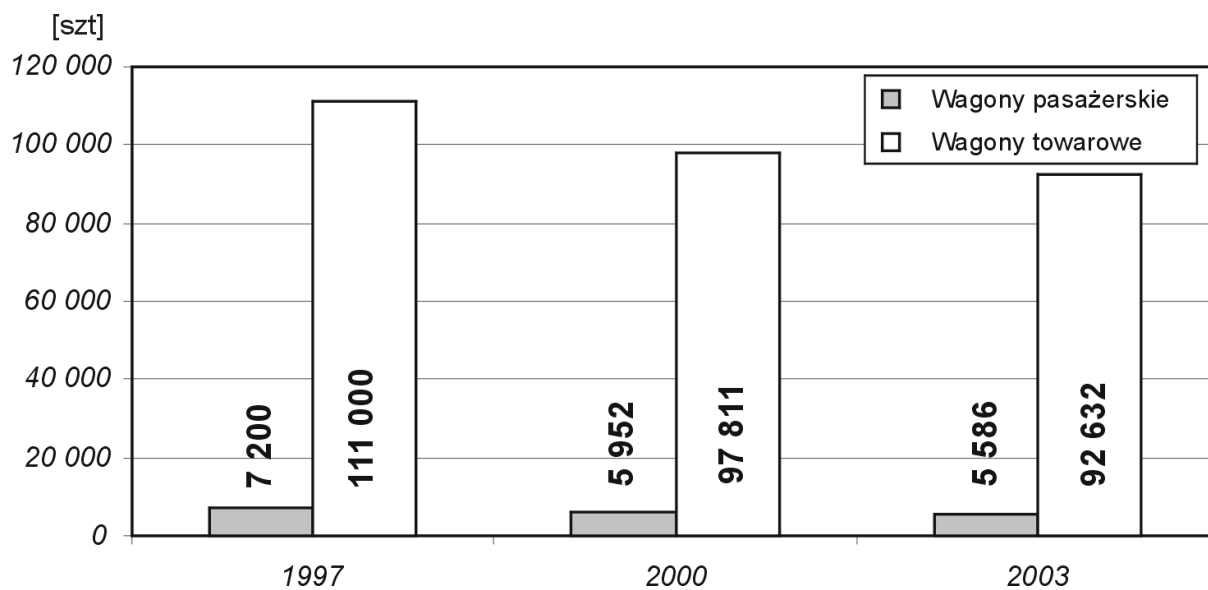
Rys. 2. Przeciętna liczba pociągów uruchamianych w ciągu doby w latach 1997, 2000 i 2003



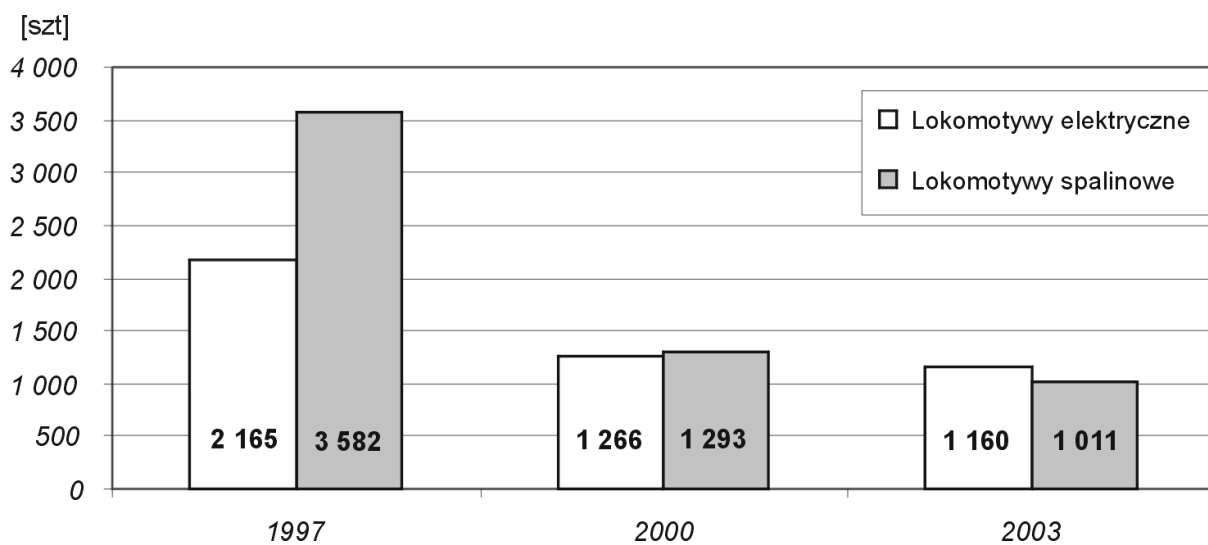
Rys. 3. Wielkość sieci linii kolejowych i liczba punktów obsługi pasażerów w latach 1997, 2000 i 2003



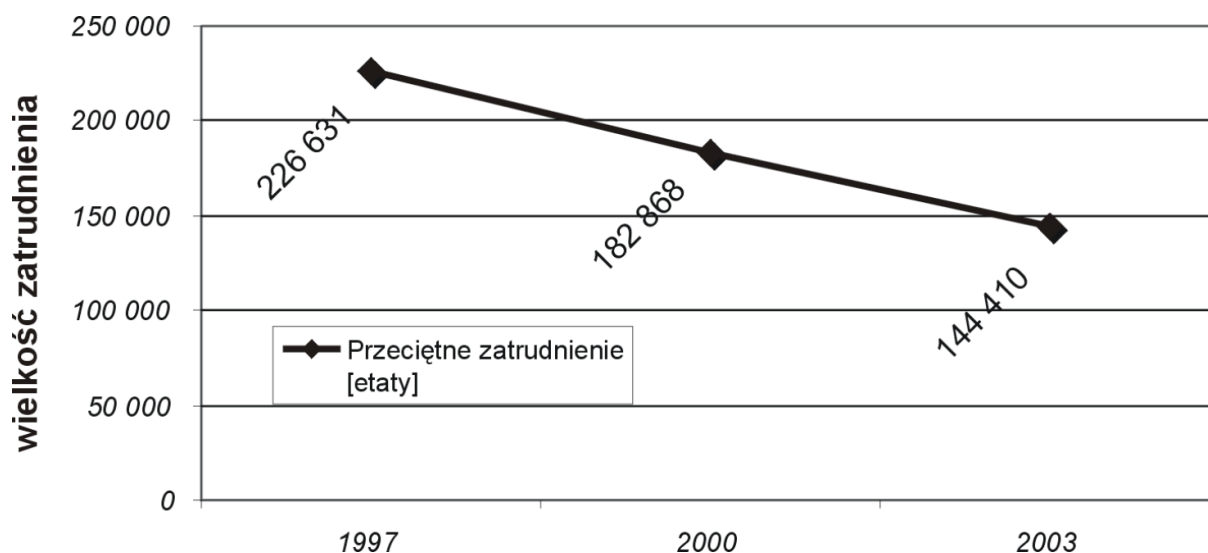
Rys. 4. Liczba stacji manewrowych i rozrządowych eksploatowanych w latach 1997, 2000 i 2003



Rys. 5. Liczba wagonów eksploatowanych w latach 1997, 2000 i 2003



Rys. 6. Liczba lokomotyw eksploatowanych w latach 1997, 2000 i 2003



Rys. 7. Zmiany wielkości zatrudnienia w PKP w latach 1997, 2000 i 2003

3. ZARZĄDZANIE INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ

3.1. Zarządcy i eksploatowana infrastruktura kolejowa

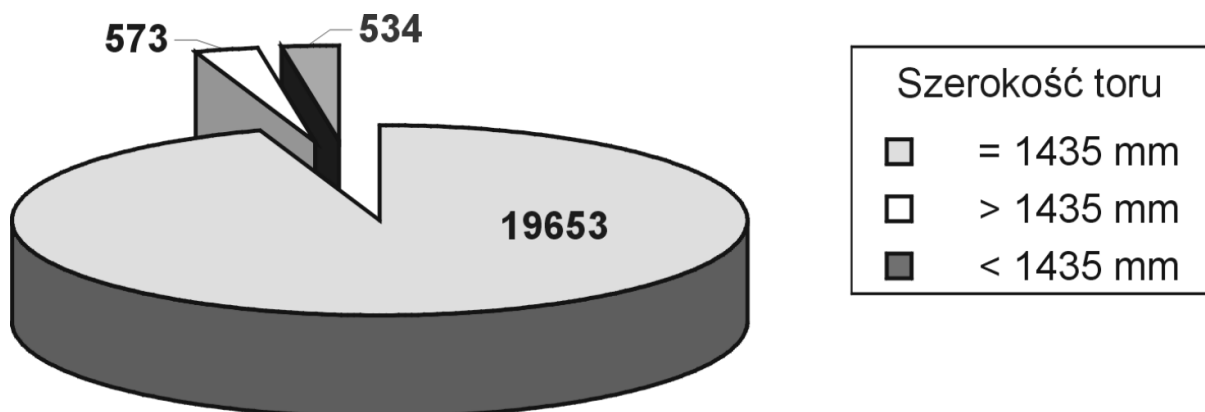
Koncesje na zarządzanie infrastrukturą kolejową w 2003 r. miało 13 przedsiębiorstw:

- Grupa PKP w tym: (PKP S.A., PKP LHS Sp. z o.o., PKP SKM Sp. z o.o., PKP WKD Sp. z o.o., PKP PLK S.A.),
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. w Rybniku (PTKiGK S.A. Rybnik),
- CTL „Maczki Bór” Sp. z o.o. w Sosnowcu,
- Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A w Kotlarni,
- Kopalnia Piasku „Szczakowa” S.A. w Jaworznie,
- Kopalnia Piasku „Kuźnica Wareżyńska” S.A. w Dąbrowie Górniczej,
- Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. w Jastrzębiu Zdroju,
- Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych w Kaliszu,
- Urząd Gminy Rewal

Grupa PKP zarządzała 95,82% infrastruktury kolejowej.

Długość linii ogółem (eksploatowane, zawieszane, nieczynne) wynosiła 24 754,54 km.

Łączna długość torów linii kolejowych, bocznic i stacji wynosiła 39 124 km.



Rys. 8. Struktura linii kolejowych w 2003 r. [w km]

Długość eksploatowanych do 31 grudnia 2003 r. linii kolejowych o szerokości 1435 mm przedstawiono w tablicy 2.

Tablica 2

Ogółem:	19 653,0 km	100,0 %
z tego: o znaczeniu państwowym	11 630,8 km	56,7 %
pozostałych	8 515,0 km	43,3 %
linie zelektryfikowane	12 103,0 km	61,7 %

Nawierzchnia kolejowa:

W torach było ułożonych 47 270 rozjazdów i skrzyżowań torów, w tym było zainstalowanych 27 784 urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

Przejazdów i przejść w poziomie torów było 15 778 z tego 5 086 z urządzeniami zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych tj. około 27 %.

Parametry techniczno-eksploatacyjne linii kolejowych przedstawiono w tablicy 3.

Tablica 3

Prędkość maksymalna V [km/h]		Dopuszczalne naciski osi P [KN]		Obciążenie przewozami T [mln ton/rok]	
$120 < V_{\max} < 160$	2 327 km	$P \geq 221$	8 325 km	$T \geq 25$	3 061 km
$80 < V_{\max} < 120$	10 911 km	$221 \geq P \geq 210$	6 287 km	$10 \leq T < 25$	5 306 km
$60 < V_{\max} < 80$	6 822 km	$210 \geq P \geq 200$	5 816 km	$3 \leq T < 10$	9 370 km
$V_{\max} = 60$	9 388 km	$P < 200$	8 536 km	$T < 3$	11 712 km

Urządzenia sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego:

- Blokada liniowa samoczynna - 4 448 km torów
- Blokada liniowa półsamoczynna: - 18 848 km torów
- Urządzenia zdalnego sterowania ruchem: - 326 km torów
- Stacyjne urządzenia sterujące - 2 345 kpl.
- Kontroli prowadzenia pociągów - 18 464 kpl.
- Urządzenia sygnalizacyjne - 4 923 kpl.
- Urządzenia diagnostyki stanów awaryjnych taboru - 146 kpl.

Urządzenia telekomunikacji kolejowej:

- Sieć przewodowa obejmowała 20 474 km linii i 2 047 kpl. urządzeń stacyjno-ruchowych,
- Bezprzewodowa sieć pociągowa obejmowała 18 000 km linii, sieć służby drogowej i utrzymania obejmowała 17 300 km linii, telewizja przemysłowa - 441 kpl., łączność manewrowa - 947 kpl.

Linie zelektryfikowane stanowią 61,7% eksploatowanych linii o szerokości 1435 mm. Maksymalna prędkość pociągów $120 < V_{\max} < 160$ km/h może być rozwijana na 11,85 % linii, maksymalne naciski $P \geq 221$ KN mogą być przenoszone na 42% linii. Obciążonych przewozami linii $T \geq 25$ mln ton/rok jest 3 061 km.

Elementami ograniczającymi możliwość zwiększenia prędkości na pozostałych liniach kolejowych są rozjazdy kolejowe o małych promieniach, stan podkładów i podtorza oraz skrzyżowania w poziomie torów.

3.2. Stan techniczny infrastruktury kolejowej

Stan techniczny infrastruktury, w tym głównie nawierzchni kolejowej ulega ciągłemu pogorszeniu. Środki finansowe przeznaczane na poprawę stanu technicznego były zbyt małe na prowadzenie działalności modernizacyjnej mającej na celu uzyskanie wymaganych zaleceniami UE standardów technicznych. Podejmowane działania miały przede wszystkim charakter doraźny i były skupione głównie wokół zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów.

W 2003 r. podjęto następujące działania:

- zmniejszono rozkładową prędkość jazdy pociągów na 3 300 km torów,
- wprowadzono ograniczenia jazdy pociągów w 4 517 lokalizacjach,
- wymieniono 99 rozjazdów kolejowych z 3 700 szt. nadających się do wymiany,
- wymieniono 185,6 km torów z 1 640 km nadających się do wymiany.

PKP PLK S.A. podejmuje szereg działań inwestycyjnych, finansowanych z dotacji budżetowej, kredytów EBI, programów PHARE, ISPA oraz ze środków własnych. W 2003 r. przekazano do eksploatacji 30 zadań o łącznej wartości ok. 750 mln zł wykorzystując niemal w 94% otrzymane środki. W latach 2004 – 2006 przewiduje się wydatkowanie kwoty ponad 6,5 mld złotych na cele inwestycyjne, głównie ze środków pomocowych z UE oraz kredytów zaciągniętych przez PKP PLK S.A.

Stan techniczny infrastruktury kolejowej wymaga opracowania długofalowej strategii, której celem będzie uzyskanie europejskich standardów bezpieczeństwa oraz pełna interoperacyjność w europejskim systemie transportu kolejowego.

3.3. Wypadki kolejowe

W 2003 r. w stosunku do 2002 r. nastąpiło zwiększenie liczby wypadków kolejowych:

- wypadków pociagowych o 19 tj. o 5,3 %,
- wypadków manewrowych o 23 tj. o 18,5 %,

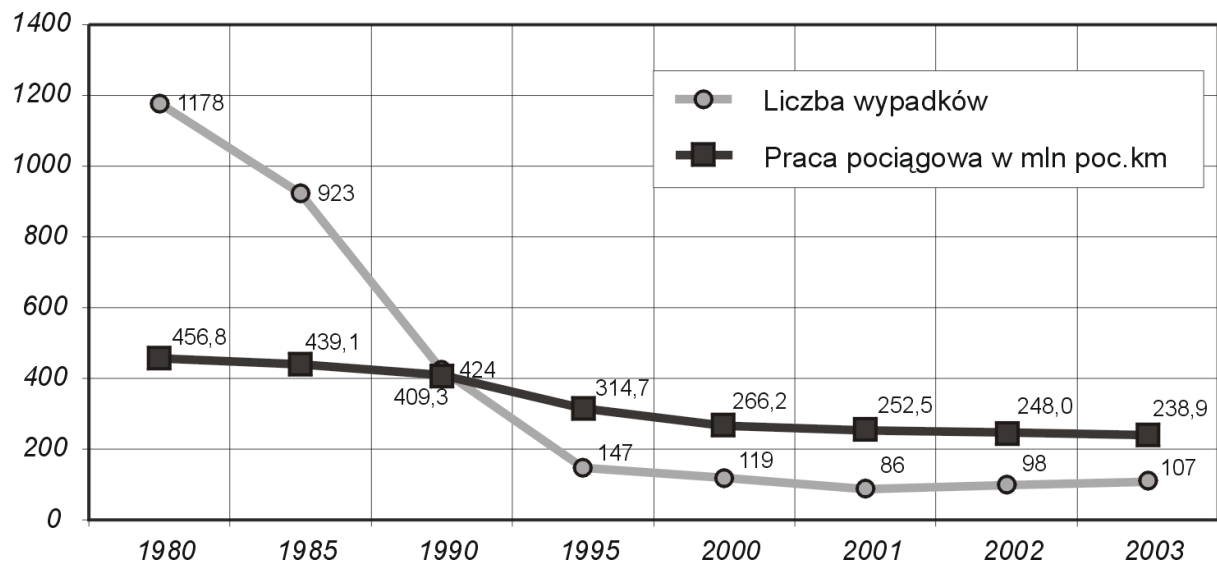
Skutki wypadków kolejowych:

- śmierć poniosło 46 osób - w wypadkach na przejazdach kolejowych (kierujący i pasażerowie pojazdów drogowych),
- rannych było 14 pasażerów w pociągach (w tym 6 w związku z wypadkiem na przejeździe kolejowym),

- rannych było 4 pracowników kolejowych (w tym 3 w wypadkach na przejeździe kolejowym),
- rannych było 105 innych osób (wszyscy w wypadkach na przejazdach kolejowych).

Najpoważniejsze wypadki na przejazdach kolejowych były spowodowane brakiem zachowania ostrożności ze strony kierujących pojazdami drogowymi.

Analizę wypadkowości w odniesieniu do wykonanej pracy pociągowej w pociągokilometrach¹ na przestrzeni lat 1980 - 2003 przedstawia rys. 9.



Rys. 9. Liczba wypadków w odniesieniu do wielkości pracy pociągowej

3.4. Użytkownicy bocznic kolejowych

Ustawa o transporcie kolejowym z 27 czerwca 1997 r. nie wymagała obowiązku koncesjonowania przewozów w obrębie bocznic kolejowych. Dotychczasowy nadzorca stanu technicznego bocznic (PKP), został zwolniony ze sprawowania tego obowiązku. Nie prowadzi ewidencji liczby bocznic, w związku z tym nie jest możliwe ustalenie liczby eksploatowanych obecnie bocznic kolejowych.

Ustawą o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 r., w stosunku do użytkowników bocznic wprowadzono obowiązek uzyskania w terminie do dnia 31 grudnia 2004 r.

¹ Jednostka pomiaru obciążenia linii kolejowej wyrażona w poc.km

świadczenia bezpieczeństwa przez użytkowników bocznic. Ten fakt powinien umożliwić pełną ewidencję właścicieli i użytkowników bocznic.

3.5. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej

Zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w 2003 r. są opracowane na podstawie rozporządzenia MTiGM z 12 sierpnia 1998 r w sprawie szczegółowych zasad ustalania opłat za udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom kolejowym (D.U. Nr 111, poz. 711).

Kalkulacja opłaty za udostępnianie linii/odcinków ma obecnie następującą konstrukcję:

$$K = K_{podstawowa} + K_{eet} + K_{dodatkowe}$$

$K_{podstawowa}$ - usługi podstawowe i mandatoryjne,

K_{eet} - opłata za zużycie energii elektrycznej na cele trakcyjne,

$K_{dodatkowe}$ - usługi mające charakter fakultatywny oferowane na zasadach handlowych.

Rozliczenie prowadzi się z wykorzystaniem jednostkowych stawek opłat wyznaczonych w wyniku odpowiedniego przeliczenia na podstawie kosztów poniesionych na zarządzanie, prowadzenie ruchu, utrzymanie poszczególnych odcinków linii kolejowych i pracy przewozowej mierzonej w pociągokilometrach.

W Polsce zdecydowano się na formę pełnego pokrycia przez przewoźników kosztów zarządców infrastruktury kolejowej, ponoszonych na: utrzymanie, zarządzanie i prowadzenie ruchu. Powoduje to, że są one wyższe w porównaniu ze stawkami innych zarządców w Europie.

W Skandynawii opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej ponoszone są prawie całkowicie przez państwo. W innych krajach stosowane są dopłaty państwa do infrastruktury oraz przewozów pasażerów.

Na podstawie ustawy o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 r. opracowano nowe rozporządzenie dotyczące opłat. Będzie ono obowiązywać od 2006 r.

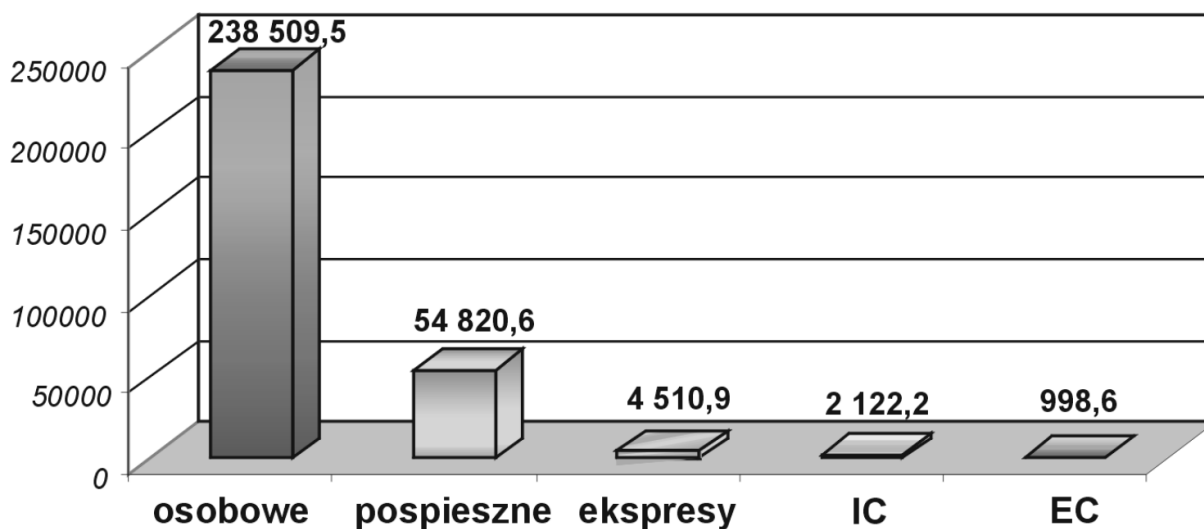
Do Urzędu Transportu Kolejowego w 2003 r. nie wpłynęły skargi dotyczące nierównego traktowania przewoźników kolejowych w dostępie do infrastruktury.

4. PRZEWOŹNICY KOLEJOWI W 2003 R.

4.1. Przewozy osób

W 2003 r. spółki Grupy PKP (PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP INTERCITY Sp. z o.o., PKP SKM Sp. z o.o. i PKP WKD Sp. z o.o.) oraz koleje eksploatujące linie o szerokości mniejszej niż 1435 mm przewiozły ogółem 300 961,00 tys. pasażerów, w tym koleje eksploatujące linie o szerokości mniejszej niż 1435 mm 285,34 tys. pasażerów.

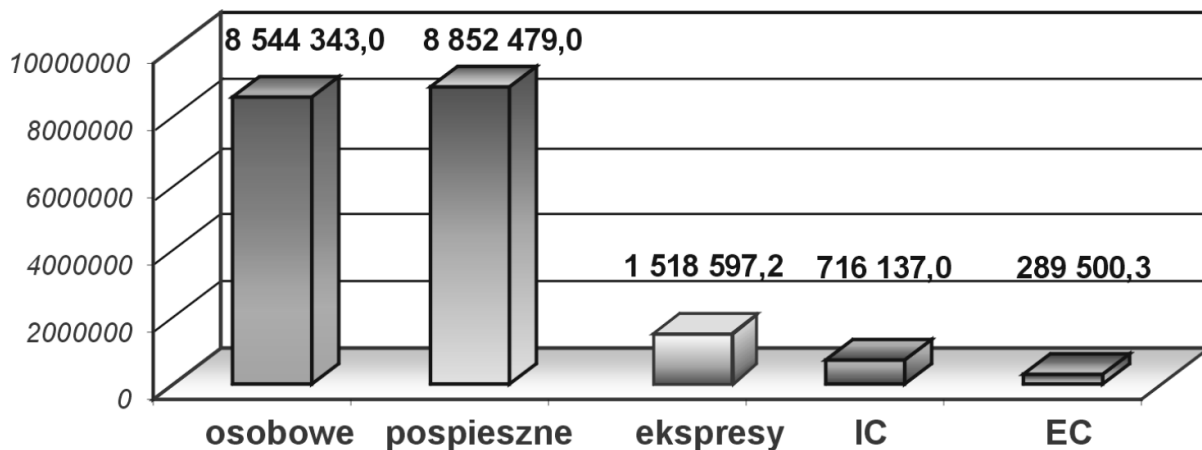
Przewozy pasażerów pociągami osobowymi stanowiły 79,3 %, pociągami pośpieszными - 18,2%, a pociągami kwalifikowanymi (ekspresy, IC, EC) - 2,5 %. Średnia odległość przewozu pociągami osobowymi wynosiła 35,8 km, pociągami pośpieszными - 161,5 km, a pociągami kwalifikowanymi - 330,1 km.



Rys. 10. Liczba pasażerów przewiezionych w 2003 r. [w tys.]

Praca przewozowa wyniosła łącznie w 2003 r. 19,9 mld pasażerokilometrów² Strukturę pracy przewozowej w podziale na rodzaje pociągów przedstawia rys. 11.

² Jednostka pracy przewozowej wyrażona w pas.km



Rys. 11. Struktura pracy przewozowej w przewozach pasażerskich [w tys. pas.km]

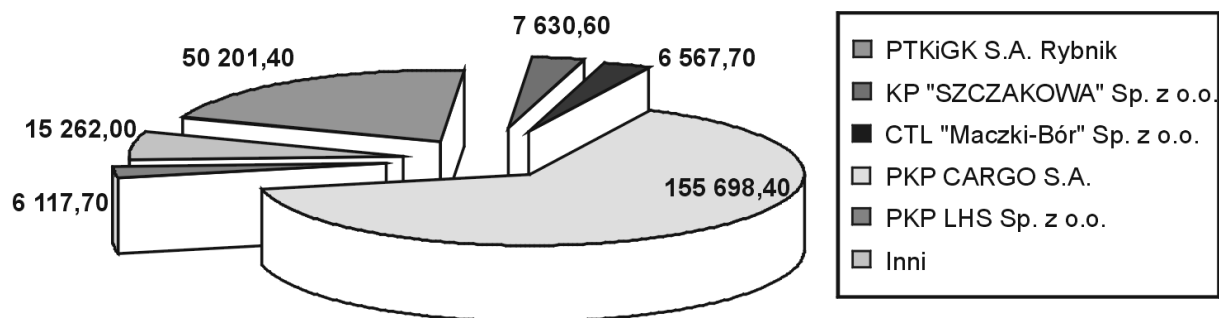
PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wykonywała przewóz przesyłek ekspresowych. W 2003 r. przewieziono 3 593 775 szt. przesyłek o łącznej masie 12,46 tys. ton i pracy przewozowej 2 053,7 tys. tonokilometrów. Przesyłki te przewożone były na średnią odległość 164,8 km.

4.2. Przewozy ładunków

W 2003 r. przewozy ładunków wykonywało 20 podmiotów. PKP CARGO S.A. przewiozła 64,48 % masy towarowej a PTKiGK S.A. Rybnik - 20,79 %. Na pozostałych przewoźników przypada niespełna 15 % masy towarowej. Udziały znaczących przewoźników ładunków na rynku kolejowym w kraju przedstawiono w tablicy 4 i na rys. 12.

Tablica 4

Przewozy ładunków	tys. ton	% udziału
PTKiGK S.A. Rybnik	50 201,40	20,79
KP "SZCZAKOWA" Sp. z o.o.	7 630,60	3,16
CTL "Maczki - Bór" Sp. z o.o.	6 567,70	2,72
PKP CARGO S.A.	155 698,40	64,48
PKP LHS Sp. z o.o.	6 117,70	2,53
Inni	15 262,00	6,32

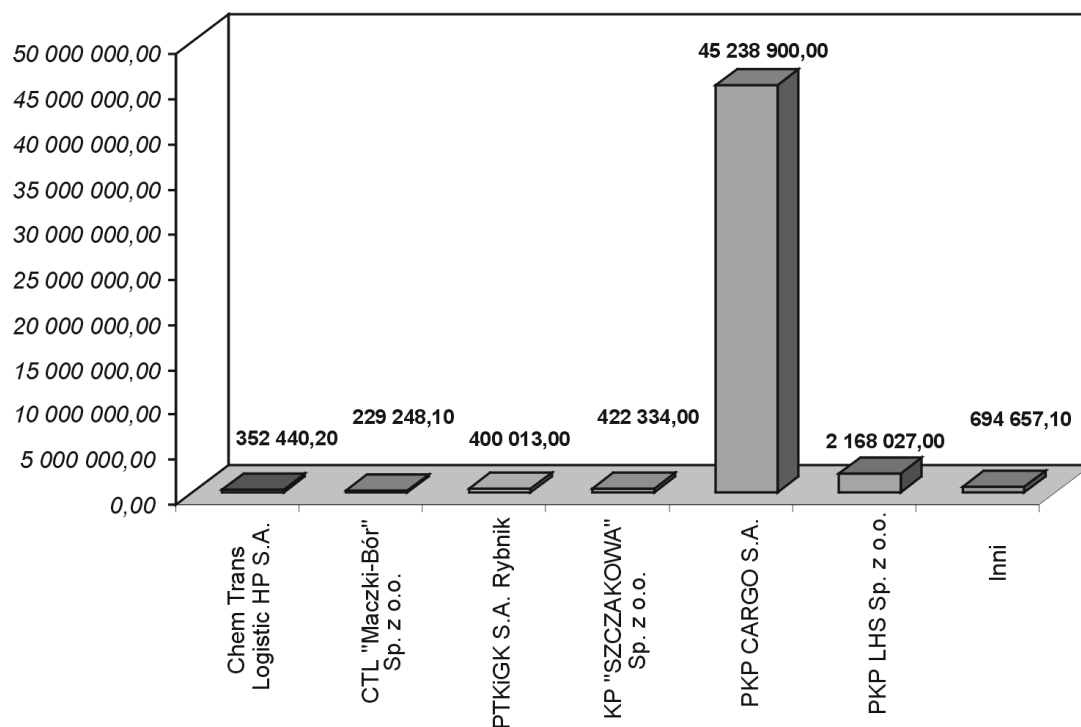


Rys. 12. Udział poszczególnych podmiotów w przewozach ładunków [w tys. ton]

PKP CARGO S.A. w 2003 r. wykonała 91,38 % pracy przewozowej wyrażonej w tys. tonokilometrów. Niespełna 5% pracy przewozowej przypadało na prowadzące przewozy ładunków podmioty spoza Grupy PKP (tablica 3 i rys. 13).

Tablica 5

Praca przewozowa	tys. tkm	% udziału
Chem Trans Logistic HP S.A.	352 440,20	0,71
CTL „Maczki – Bór” Sp. z o.o.	229 248,10	0,46
PTKiGK S.A. Rybnik	400 013,00	0,81
KP „SZCZAKOWA” Sp. z o.o.	422 334,00	0,85
PKP CARGO S.A.	45 238 900,00	91,38
PKP LHS Sp. z o.o.	2 168 027	4,38
Inni	694 657,10	1,40



Rys. 13. Wielkość przewozów ładunków wykonanych przez poszczególne podmioty [w tys. tkm]

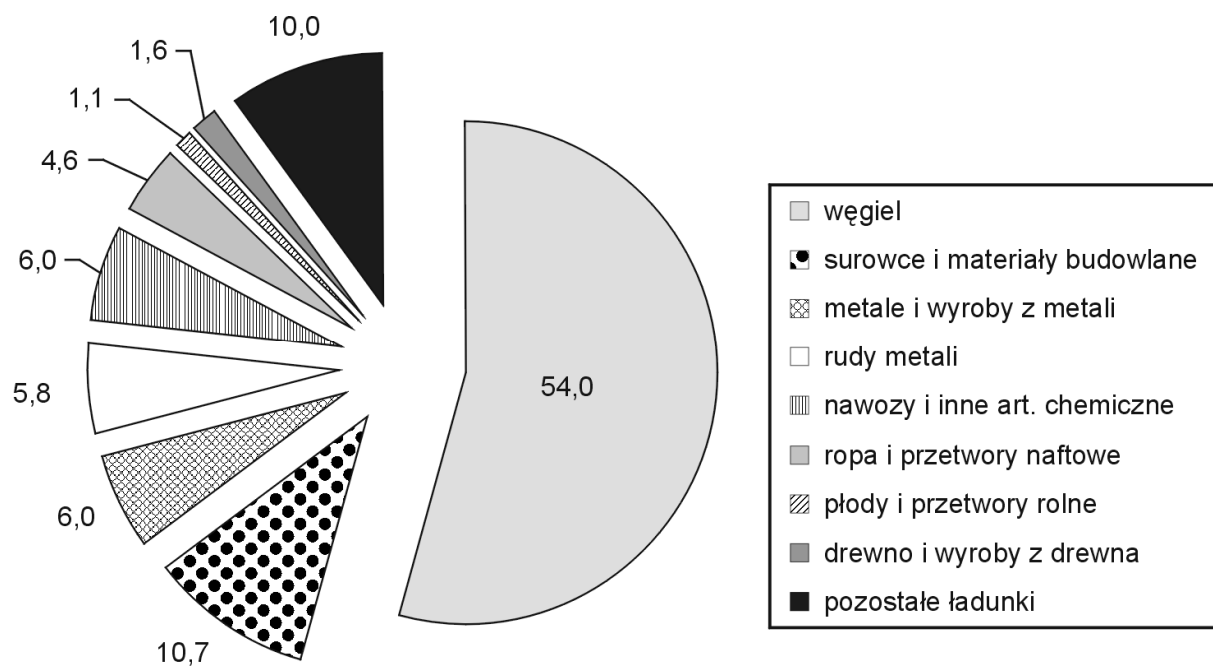
4.3. Struktura rynku przewozów

Przewozy według grup ładunków i ich strukturę asortymentową w 2003 r. przedstawiono w tablicy 6 oraz na rys. 14÷16.

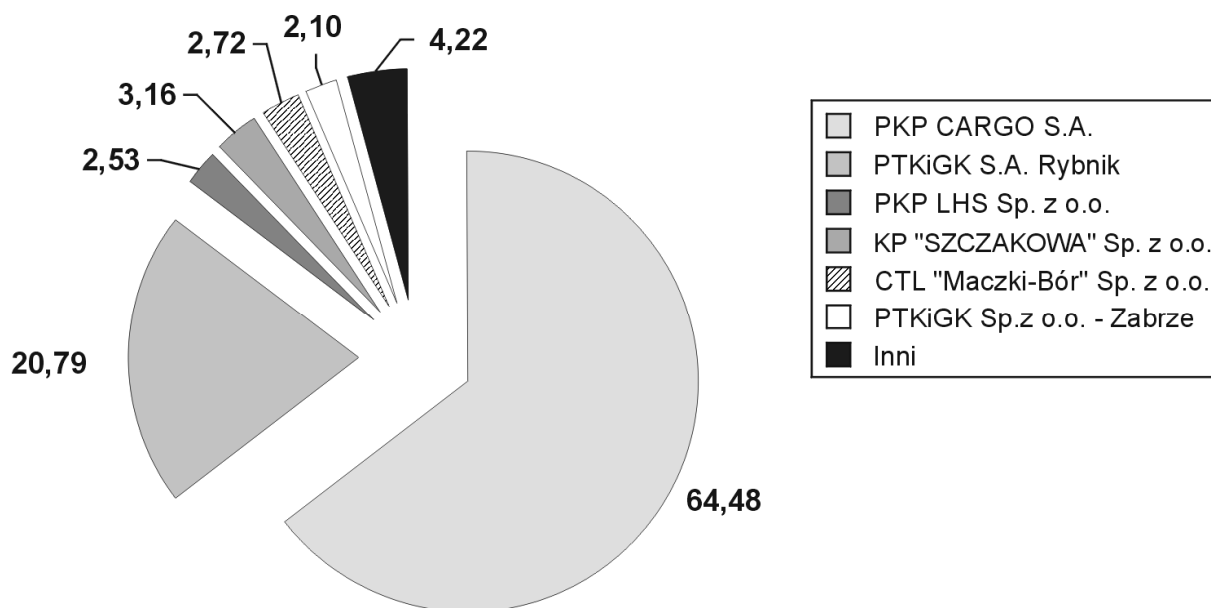
Tablica 6

Wyszczególnienie	tys. ton	%
Razem ^(*) :	241 478,00	100,0
węgiel	130 410,00	54,0
rudy	14 063,00	5,8
surowce i materiały budowlane	25 931,80	10,7
ropa i przetwory naftowe	11 172,00	4,6
metale i przetwory z metali	14 596,20	6,0
nawozy i inne art. chemiczne	14 421,70	6,0
plody i przetwory rolne	2 772,20	1,1
drewno i wyroby z drewna	3 920,50	1,6
pozostałe ładunki	24 190,50	10,0

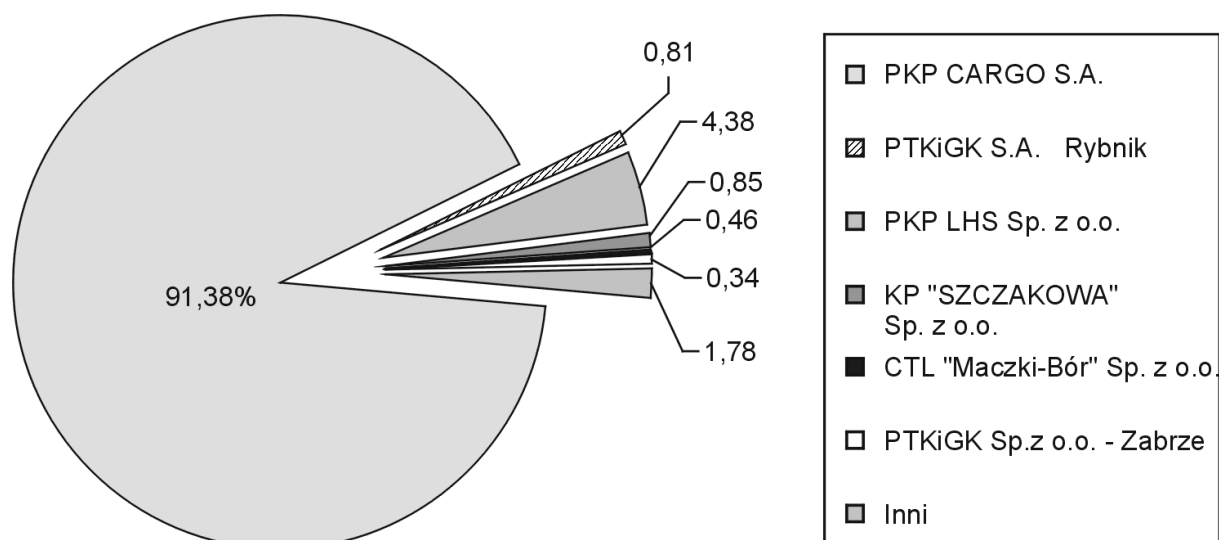
(*) w tym przewieziono 15 908,2 tys ton ładunków niebezpiecznych



Rys. 14. Asortyment ładunków przewożonych w 2003 r.



Rys. 15. Udział procentowy poszczególnych podmiotów w całkowitych przewozach masy towarowej



Rys 16. Udział procentowy poszczególnych podmiotów w pracy przewozowej

Do przewozu ładunków w 2003 r. przewoźnicy dysponowali 113 379 szt. wagonów towarowych, a przeciętny dobowy ilostan wagonów czynnych wynosił około 76 000 szt.

Procentowy udział wagonów wg rodzajów i średniego ich wieku przedstawia się następująco:

- Kryte - 10,5 % średni wiek 26 lat,
- Węglarki - 61,2 % średni wiek 21 lat,
- Platformy - 12,0 % średni wiek 23 lata
- Wagony z odchylnymi dachami - 0,8 % średni wiek brak danych
- Wagony specjalne - 4,0 % średni wiek brak danych.

Tabor wagonowy pozostający w dyspozycji jest wyeksploatowany a jego struktura nie odpowiada obecnym potrzebom przewozowym. Najwięcej jest wagonów węglarek. Brak jest wagonów specjalizowanych, m.in. wagonów krytych z rozsuwanymi dachami i ścianami bocznymi umożliwiającymi mechaniczny załadunek i rozładunek z rampy, wagonów platform do przewozu kontenerów, wagonów kieszeniowych do przewozu naczep samochodowych.

Podstawowym typem lokomotywy elektrycznej do prowadzenia pociągów towarowych jest lokomotywa ET 22.

4.4. Przewozy ładunków po Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS)

Przewozy na LHS Granica Państwa - Sławków Południowy są wykonywane przez PKP LHS Sp. z o.o. Linia liczy ok. 400 km i łączy stację graniczną Hrubieszów Towarowy ze stacją Sławków Południowy koło Dąbrowy Górniczej.

W 2003 r. przewieziono 6 117,7 tys. ton ładunków, z tego:

- z nadania krajowego - 83,2 tys. ton (1,4 %)
- z importu - 5 950,5 tys. ton (97,2 %)
- z tranzytu - 33,0 tys. ton (0,5 %)
- intermodalne - 49,9 tys. ton (0,8 %)

Przewóz ładunków z wykorzystaniem LHS może umożliwić uruchomienie transkontynentalnego korytarza transportowego Europa - Daleki Wschód. Spowoduje to znaczne skrócenie czasu przewozu i częściowe ograniczenie przewozów drogą morską. Wykonanie takiego przedsięwzięcia wymaga znacznych nakładów inwestycyjnych oraz rozbudowy i wyposażenia w urządzenia przeładunkowe stacji Sławków Południowy.

4.5. Przewozy intermodalne w 2003 r.

W 2003 r. spółka PKP CARGO S.A. przewiozła w systemie intermodalnym 2,3 mln ton ładunków, jest to wynik większy o 5% od wyniku z 2002 r. Przychody z przewozów intermodalnych wyniosły 72,5 mln zł i były o 20% większe niż w poprzednim roku. Udział przewozów intermodalnych w ogólnych przewozach PKP CARGO S.A. stanowi 1,5%. Taki efekt uzyskano w wyniku wykonywania przewozów międzynarodowych, które są znacznie bardziej dochodowe.

Wykonywany przez PKP CARGO S.A. program przewozów zmierza do przejęcia części ładunków przewożonych do tej pory transportem samochodowym. Ładunki transportowane w kontenerach mogą być przewożone w łańcuchu transportowym (przewozy kombinowane) składającym się z samochodu, kolei i statku. System taki jest szczególnie korzystny dla przewozów ładunków w tranzycie przez Polskę, na kierunkach wschód - zachód i północ - południe. Jeżeli ten rodzaj transportu zintegrujemy z usługami logistycznymi (centra logistyczne), polegającymi na zbieraniu ładunków do przewozu od nadawców, przechowywaniu, pakowaniu, konfekcjonowaniu, rozwożeniu do odbiorców, nastąpi szybkie

zwiększenie zapotrzebowania na ten rodzaj transportu i jego włączenie do europejskiego systemu przewozowego.

Istotnym zadaniem jest spełnienie hasła „tiry na tory”. Powstanie wielonarodowego konsorcjum integrującego transport drogowy, kolejowy i morski oraz będącego swoistym łańcuchem transportowym Europa Zachodnia - Wschód umożliwiłoby zwiększenie przewozów ładunków. Sfinansowanie takiego przedsięwzięcia wymaga współdziałania wielu partnerów (Niemiec, Polski, Litwy, Łotwy, Estonii) oraz zaangażowania środków pozyskanych w ramach pomocy z UE.