

Intermodal potrzebuje strategicznych pakietów rozwojowych

Radosław Pacewicz, Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego

Transport intermodalny będzie gwarantował rozwój kolei w najbliższych latach. Segment ten jako jedyny wśród przewozów kolejowych notuje stabilne wzrosty. Od czasów kryzysu światowego z lat 2008-2009 liczba przewiezionych jednostek liczona w TEU wzrosła w Polsce prawie pięciokrotnie (2009 – 429 765 TEU, 2019 – 2 137 122 TEU). Aby ten trend został utrzymany należy wesprzeć rynek - potrzebne są rozwiązania strategiczne i kompleksowe.

Sprawny system kluczem do rozwoju przewozów intermodalnych

Transport intermodalny jest systemem opartym na współpracy kilku gałęzi transportu. Tworzy układ naczyń połączonych, który działa sprawnie, jeśli wszystkie elementy funkcjonują optymalnie. Rolą państwa jest stworzenie takich warunków, aby organizatorzy łańcuchów dostaw mogli w pełni skorzystać z optymalnych rozwiązań transportowych. To ważne z punktu widzenia dobra wspólnego, ochrony środowiska naturalnego oraz minimalizacji kosztów zewnętrznych generowanych przez działalność transportową.

Kluczowymi elementami systemu (ryнку) przewozów intermodalnych są:

- infrastruktura liniowa (linie kolejowe),
- infrastruktura przeładunkowa (terminale przeładunkowe oraz przejścia graniczne),
- infrastruktura graniczna,
- prawne rozwiązania celno – skarbowe,
- transport drogowy – koszty dostępu,
- finansowanie sektora kolejowych przewozów intermodalnych,
- konkurencyjność międzysektorowa widziana przez pryzmat równych kosztów dostępu i poboru opłat za dostęp do infrastruktury drogowej,
- finansowanie sektora.
- Infrastruktura liniowa

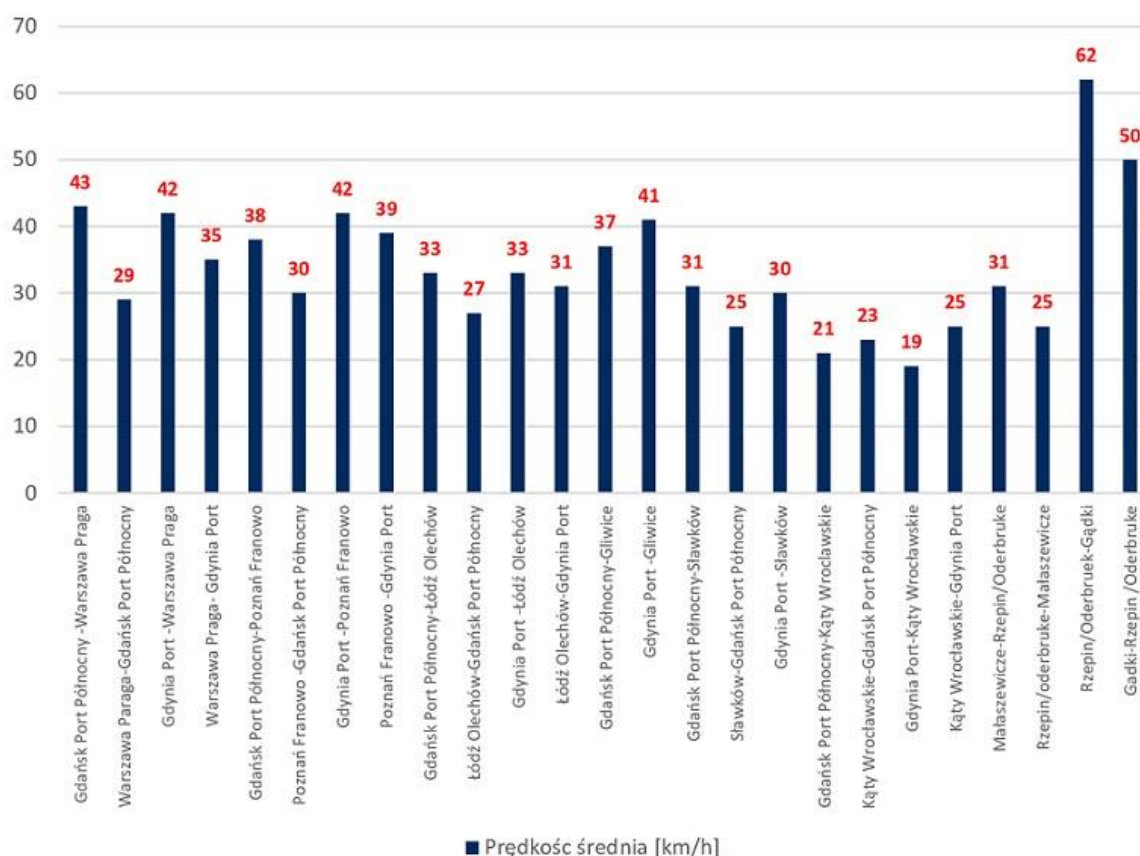
Pierwszym z kluczowych elementów infrastruktury w kolejowych przewozach intermodalnych są linie kolejowe, które powinny łączyć źródła i ujścia potoków ruchu w sposób umożliwiający sprawny przewóz pod względem kosztów i jakości. Jakość rozumiana jest jako przewóz z odpowiednią prędkością przy minimalnych wymaganiach technicznych dotyczących długości pociągów (co najmniej 740 m) oraz nacisku na oś min. 22,5 tony.

Przez Polskę przebiegają dwa Europejskie korytarze transportowe RCF 5 i RCF 8. Pierwszych z nich - korytarz północny - stanowi połączenie portów polskich z lądowym zapleczem oraz w bardzo małym stopniu z krajami sąsiadującymi z Polską. Początkiem są porty Morza Bałtyckiego, z których wolumen przewożony jest w prawie 90% w głąb naszego kraju do terminali lądowych. Niestety z

uwagi między innymi na niewystarczającą jakość infrastruktury kolejowej w obszarze południowym łączącym Polskę z Czechami i Słowacją pociągi w znakomitej większości kończą swój bieg w terminalach Dolnego i Górnego Śląska, a towary do południowych sąsiadów dystrybuowane są za pośrednictwem transportu drogowego. Inaczej rzecz ma się w przewozach wzdłuż korytarza równoleżnikowego RFC 8, na którym realizowany jest głównie tranzyt towarów w ramach obsługi Nowego Jedwabnego Szlaku oraz przewóz samochodów z fabryk zlokalizowanych w Czechach i Słowacji do montowni Rosyjskich.

Linie kolejowe powinny zapewnić swobodny przejazd z odpowiednią prędkością handlową zarówno z portów Trójmiejskich, będących największym źródłem wolumenu intermodalnego Polski jak i na liniach łączących kraje wschodu z Polską i krajami zachodniej Europy. Na poniższym wykresie zaprezentowano średnio-roczne prędkości dla głównych relacji intermodalnych.

Rys. 1. Średnie prędkości na głównych relacjach intermodalnych w Polsce w 2019 roku.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A.

Jak nietrudno zauważyć, że średnie prędkości w przewozach intermodalnych z Polskich portów trójmiasta kształtują się na poziomie poniżej 50 km/h, a w niektórych przypadkach oscylują w okolicy 20 km/h. Opóźnienia wynikają między innymi z niewystarczającej jakości infrastruktury na stacjach portowych oraz terminalach. Za małą liczbą torów powoduje spiętrzenie przesyłek oraz

problemy z ich dostarczaniem do terminali portowych. W przypadku wyjazdu z portów sytuacja wygląda nieco lepiej. Załadowane składy nie wymagają dodatkowej obróbki i mogą w ramach zakupionego rozkładu jazdy realizować przewóz do terminali lądowych. Najwyższe natomiast prędkości przewoźnicy osiągają w relacjach z granicy Polsko – Niemieckiej do rejonu Poznań. Na tej relacji obsługiwany jest wolumen przeładowywany z portów zachodniej Europy przewożony z Hamburga, czy Duisburga.

Infrastruktura przeładunkowa

Drugim bardzo ważnym elementem infrastruktury są źródła i ujścia potoków ruchu w transporcie intermodalnym: porty morskie, przejścia i terminale graniczne oraz terminale lądowe zlokalizowane wewnątrz kraju. Oprócz lokalizacji terminali w bezpośredniej bliskości klientów (ośrodków magazynowo – produkcyjnych) niezwykle istotnym aspektem jest ich liczba oraz jakość rozumiana głównie poprzez odpowiednią konstrukcję i powierzchnię. Jeżeli linie kolejowe dostosowane będą do pociągów o długości 740 m to tory w terminalach muszą być zdolne do przyjęcia takich składów.

Obecnie terminale są rozproszone, a ich lokalizacje często dublują się. W procesie budowy terminali istotna jest analiza lokalizacji potencjalnych inwestycji. Na terenie kraju znajduje się 38 terminali intermodalnych w 13 województwach. Pod względem generowania wolumenu w systemie przodują porty trójmiejskie. W terminalu morskim DCT w Gdańsku w 2019 r. przeładowano ponad 2 mln TEU, z czego: ok 20% TEU przetransportowano koleją.

W drugim pod względem obrotów, gdyńskim terminalu BCT przeładowano natomiast w 2019 r. prawie 0,9 mln TEU, z czego ponad 80% obsłużone zostało transportem drogowym, a ok.15% kolejowym. Drugim, po portach morskich generatorem potoków są Małaszewicze z 4 terminalami intermodalnymi, w których w 2019 r. według szacunków przeładowano ok. 400 tys. TEU. W terminalach zlokalizowanych w Małaszewiczach przeładowywane są towary w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku oraz części samochodowe i samochody przewożone do montowni rosyjskich.

Infrastruktura graniczna

Polska znajduje się w bardzo specyficznym, a jednocześnie perspektywnym położeniu z punktu widzenia międzynarodowego transportu kolejowego. Od wschodu znajdujemy się na styku dwóch systemów kolejowych (1435/1520). Od południa graniczymy z dwoma krajami, które nie posiadają dostępu do morza. Od zachodu natomiast z najsilniejszą gospodarką Unii Europejskiej – Niemcami, w których znajduje się Hamburg - trzeci co do wielkości port morski Europy oraz największy na świecie port śródlądowy Duisburg. Takie umiejscowienie jest ogromną szansą bycia znaczącym graczem na rynku środkowoeuropejskim, jeżeli tylko elementy związane z pokonywaniem granic będą funkcjonowały optymalnie. Najwięcej trudności można zaobserwować na przejściach granicznych ze wschodem, na których konieczny jest przeładunek towarów oraz wszelkie operacje związane z obsługą celną, fitosanitarną i spedycyjną. Jednym z najważniejszych elementów systemu są odpowiednie terminale przeładunkowe mogące obsłużyć wzrastający od

kilku lat wolumen towarów transportowany Nowym Jedwabnym Szlakiem. Poza parametrami technicznymi, niezwykle istotne z punktu widzenia sprawnej obsługi przesyłek jest wdrożenie systemów elektronicznej wymiany danych oraz ujednoczenie w przypadku dokumentów przewozowych z uwagi na istnienie dwóch systemów prawa kolejowego SMGS i CIM.

przeście graniczne	prędkość techniczna. [km/h]	max. długość pociągu. [m]	max. nacisk osi [t]	sieć trakcyjna	klasyfikacja linii
Terespol - Brest Centr. - 1520 mm	40	750	25	niezelektryfikowana	D3
Terespol - Brest Centr. - 1435 mm	40	600	22,5	zelektryfikowana	D3
Siemianówka - Swisłocz - 1520 mm*	50/70	750	22,9	niezelektryfikowana	D3
Siemianówka - Swisłocz - 1435 mm	40/70	600	22,5	niezelektryfikowana	D3
Kuźnica Białostocka - Grodno	40/60	600	21	niezelektryfikowana	C3
Trakiszi - Moskawa	60	600	21	niezelektryfikowana	C3
Braniewo - Mamonowo 1520 mm	50	700	23,5	niezelektryfikowana	D3
Braniewo - Mamonowo 1435 mm	70	700	20	niezelektryfikowana	C3
Zwardoń - Skalite	70	350	22,5	zelektryfikowana	D4
Muszyna - Plavec	60	600	20	zelektryfikowana	C3
Zebrzydowice - Petrovice u Karvine	120	650	22,5	zelektryfikowana	D3
Chałupk - Bohumin	90/100	650	22,5	zelektryfikowana	D4
Rzepin - Oderbruke	160/100	620	22,5	zelektryfikowana	D3

* - Siemianówka - Swisłocz dopuszcza się przyjęcie jednego pociągu w dobie o długości 820 m

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PKP PLK S.A.

Sytuacja na południowej granicy kraju łączącej Polskę z Czechami i Słowacją wymaga znacznej poprawy głównie pod względem dostosowania przejść granicznych do obsługi pociągów o wyższych niż do tej pory parametrach (o długości co najmniej 740 metrów i naciskach na oś 22,5 ton).

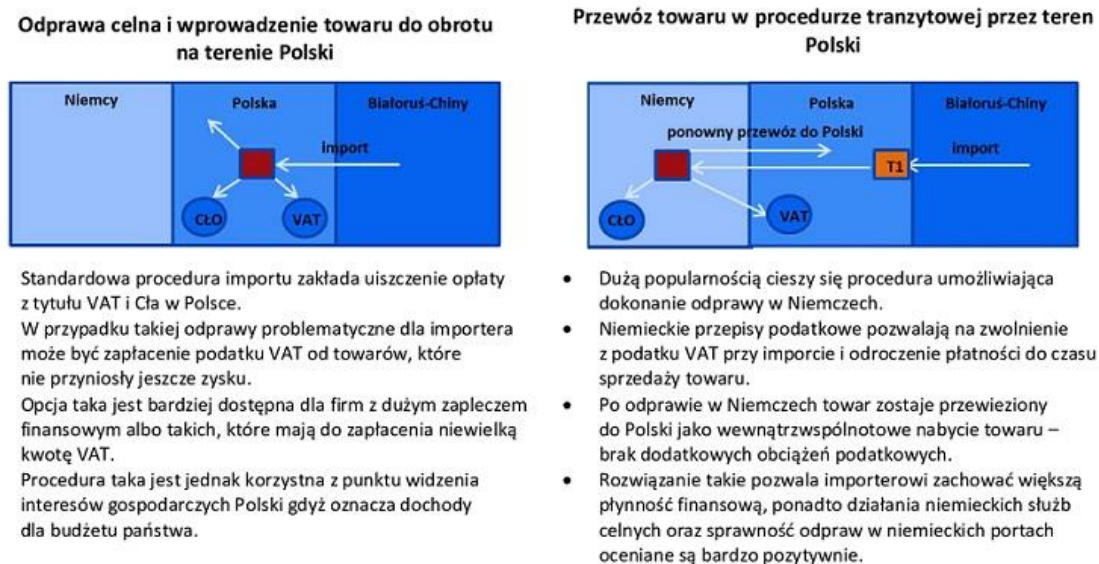
Prawne rozwiązania celno – skarbowe

Polska jest bramą Europy dla Azji. Wiele firm zajmujących się importem towarów z Azji korzysta z Nowego Jedwabnego Szlaku, którego korytarz biegnący przez Polskę zaczyna się w Małaszewiczach.

Korzyści płynące dla gospodarki danego kraju przy obsłudze importu z krajów dalekiego wschodu mogą płynąć m.in. ze świadczonych usług konfekcjonowania, obsługi logistycznej oraz obowiązków podatkowych. Bardziej korzystne rozwiązania celno – podatkowe funkcjonujące w krajach Europy zachodniej powodują, że większość towarów płynie tam przez nasz kraj tranzytem, przesyłki trafiają do odprawy celnej m.in. do Holandii czy Niemiec. Dla Polski mniejsze są z tego powodu dochody nie tylko z ceł (zgodnie z przepisami Unijnymi w kraju w którym nastąpiło wprowadzenie do obrotu zostaje 20% przychodów z cła – celem pokrycia kosztów związanych z obsługą celną), ale również przychody z usług towarzyszących np. konfekcjonowania.

W przypadku wprowadzenia towaru do obrotu w Polsce, niedogodnością jest obowiązek zapłaty podatku VAT od importowego towaru w terminie 10 dni. Jedynym udogodnieniem jest możliwość skorzystania z uproszczonej procedury celnej. (art. 33 a ustawy o VAT).

Rys.2. Porównanie procedur wprowadzania do obrotu towarów importowych w Unii Europejskiej

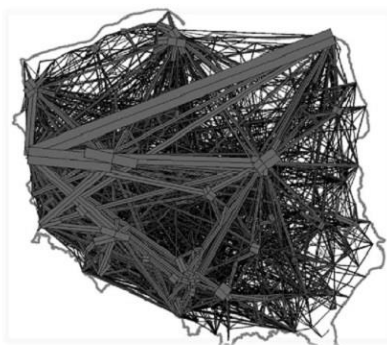


Źródło: Opracowanie własne

Transport drogowy – koszty dostępu

Transport drogowy poprzez swoją bardzo dużą elastyczność i niski koszt wykonania usługi pojedynczego przewozu stanowi bardzo duże zagrożenie dla rozwoju kolejowych przewozów intermodalnych. Co do zasady transport drogowy powinien stanowić uzupełnienie transportu kolejowego w realizacji intermodalnych łańcuchów logistycznych. W rzeczywistości transport drogowy obsługuje większość przewozów nie tylko intermodalnych, ale towarów ogółem. Widoczne jest to szczególnie w przewozach tranzytowych. Jedynie przez polsko – litewskie przejście drogowe w Budziskach przewożonych jest ponad 15 mln ton ładunków rocznie generując ruch na poziomie ponad 5 000 ciężarówek dziennie. Znakomita większość tych aut przejeżdża przez nasz kraj w tranzycie.

Rys. 3. Macierz wszystkich podróży pojazdów ciężarowych z naczepą o DMC>12 ton, w granicach Polski.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA.

Samochody ciężarowe poruszające się po Polskich drogach ponoszą znikome koszty za dostęp do infrastruktury drogowej. Klienci podejmując decyzję o wyborze środka transportu często decydują się na bezpośrednie dostawy transportem drogowym. Głównym powodem takiej sytuacji jest niższa cena realizacji usługi przewozu transportem drogowym vs intermodalnym z wykorzystaniem kolei. Na koszty realizacja przewozu intermodalnego z wykorzystaniem kolei składa się oprócz frachtu, przeładunek oraz dowóz drogą.

Rys. 4. Stawki za dostęp do infrastruktury drogowej w Polsce na tle wybranych krajów Europy



Źródło: Opracowanie własne.

Przykłady krajów zachodnioeuropejskich pokazują, że im bardziej aktywna polityka wspierania kolei, tym większy jej udział w rynku transportowym. Wprowadzenie przez Szwajcarię bardzo wysokich opłat drogowych i ograniczeń w ruchu kołowym, przy jednoczesnych zniżkach dla towarowych przewozów kolejowych, doprowadziło do wyjątkowego na tle innych krajów wzrostu udziału kolei w przewozach towarowych. W Szwajcarii, od 2017 r, opłata za przejechanie 1 km ciężarówką spełniającej normę emisji spalin Euro 5 o masie 40 ton wynosi ok. 1 €. W Polsce opłata wynosi ok. 0,06 € za 1 km, a więc prawie 20 razy mniej niż w Szwajcarii. W krajach takich jak Austria czy Niemcy opłaty są również znacznie wyższe niż w Polsce i wynoszą: za przejechanie 1 km ciężarówką klasy Euro 5 o masie 40 ton odpowiednio ok. 0,40 € i ok. 0,20 €.

Finansowanie sektora kolejowych przewozów intermodalnych

W Polsce poza 25% ulgą intermodalną w dostępie do infrastruktury PKP PLK brak jest szczegółowej polityki w zakresie finansowego wsparcia przewozów intermodalnych oraz preferencyjnych rozwiązań dla podmiotów prowadzących lub chcących rozpocząć działalność w tym segmencie rynku. Dla rozwoju rynku przewozów intermodalnych kluczowa jest poprawa parametrów infrastruktury liniowej i jej finansowanie. Dofinansowanie infrastruktury punktowej i zakup nowoczesnego taboru jest ważny, ale bez sprawnej infrastruktury liniowej przewozy nie będą mogły się rozwijać oraz osiągnąć właściwej rentowności. Sieć kolejowa w Polsce obecnie nie zapewnia odpowiednich parametrów prędkości dla przewozów ładunków. W 2018 r. średnia

prędkość handlowa dla pociągów towarowych wyniosła 21,5 km/h, a dla przewozów intermodalnych 28,6 km/h. Wąskie gardła występujące na sieci od infrastruktury portowej, bocznicę łączącej infrastrukturę ze stacjami portowymi przez linie do stacji terminalowych i samych terminali oraz do przejść granicznych i linii znajdujących się zagranicą mają kluczowy wpływ na czas oraz koszt realizacji procesów logistycznych.

Oprócz jednego z najbardziej kluczowych elementów systemu, jakim są linie kolejowe, ogromne środki finansowe zostały przeznaczone na wsparcie sektora przewozów kolejowych poprzez współfinansowanie: terminali przeładunkowych, zakupu wagonów platform, lokomotyw liniowych, manewrowych oraz środków transportu drogowego takich jak specjalistyczne naczepy siodłowe do przeładunku pionowego. W perspektywie 2014-2020 UE w ramach programu POIiŚ 3.2/1/16 (Działanie 3.2. Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń intermodalnych grupa C Transport Intermodalny) pojawiła się możliwość dofinansowania inwestycji w rozwój transportu intermodalnego. Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) w ramach programu rozdysponowało środki w wysokości 1 133 763 540,91 PLN przeznaczone na inwestycje w transport intermodalny. Między innymi na rozbudowę terminali lądowych oraz terminala portowego w Szczecinie, zakup lokomotyw manewrowych, liniowych w tym wielosystemowych oraz wagonów platform. Beneficjentami dofinansowania są między innymi przewoźnicy kolejowi i operatorzy kolejowi, właściciele i zarządcy obiektów infrastruktury usługowej (terminali). W programie sfinansowano 22 projekty taborowe (19 kolejowych oraz 3 drogowy) oraz 9 projektów terminalowych.

Propozycja rozwiązań systemowych

Wymienione wyżej elementy powinny zostać objęte wdrożeniem strategicznych pakietów rozwojowych obejmujących kluczowe obszary stanowiące bariery stabilnego wzrostu sektora. Wśród proponowanych rozwiązań wyróżnić można pakiety: infrastruktury, celno – skarbowy, progresywnego systemu poboru opłat, finansowania inwestycji rozwojowych.

1. Pakiet infrastruktury

Pierwszy z proponowanych pakietów powinien obejmować modernizację i budowę linii kolejowych w ciągu kluczowych korytarzy sieci TEN-T przy założeniu separacji ruchu towarowego od pasażerskiego. Parametry techniczne linii powinny spełniać minima w postaci maksymalnej długości pociągów 740 m i minimalny nacisk na oś 22,5 ton. Jednym z podstawowych parametrów decydujących o lokalizacji inwestycji punktowych powinna być ich komplementarność w budowaniu usługi logistycznej. Czyli np. bliskość obszarów produkcyjno – magazynowych, międzynarodowych korytarzy transportowych czy przejść granicznych i udrożnienie w zakresie międzynarodowym kolejowych szlaków komunikacyjnych.

Terminale powinny być budowane jako element uzupełniający zachowując takie same minimalne parametry techniczne pod względem długości torów rozładunkowych (740 m) oraz nacisków

na oś (22,5 tony) na sieci o prześwicie 1435 mm oraz 1050 m i 25t/os dla linii szerokotorowych.– Przejścia graniczne muszą spełniać również powyższe minima.

Należy wspierać rozwój korytarza RFC 5 (północ – południe) poprzez wyznaczenie linii priorytetowej dla przewozów intermodalnych, na których czas przejazdu byłby gwarantowany np. poprzez wyznaczenie stałych rozkładów jazdy w porze nocnej. Dodatkowo rozważyć należy separację ruchu pasażerskiego od towarowego poprzez przeniesienie całkowicie ruchu towarowego w godziny nocne lub budowę nowej linii kolejowej z Portów Trójmiejskich. Rozważenia wymaga również wprowadzenie wieloletniej Umowy jakościowej z zarządcą infrastruktury PKP PLK, która zawierałaby przewidywalne w dłuższej perspektywie koszty dostępu oraz gwarantowałaby jakość realizacji przewozów pod względem czasu. Do tego zapewnione powinny zostać stałe trasy katalogowe pomiędzy głównymi źródłami i ujściami potoków ruchu, czyli: Gdynia/Gdańsk – Warszawa, Poznań, Kąty Wrocławskie, Łódź, Śląsk – Gliwice/Sławków, Przejścia graniczne z Czechami i Słowacją.

2. Pakiet celno – skarbowy

Wśród postulatów, które powinny być zrealizowane w ramach pakietu celno – skarbowego wymienić należy:

- usprawnienie procesu rejestracji podmiotów spoza UE poprzez np. wprowadzenie procedury rejestracji w formie elektronicznej;
- Wdrożenie Jasnych przepisów dotyczących działalności na rynku przedstawicieli podatkowych dla podmiotów spoza UE;
- wdrożenie jasnych reguł dotyczących ustalania wartości celnej towarów w szczególności dla przesyłek z sektora e-commerce. (Np. cena w sklepach internetowych z upustem 50%);
- wprowadzenie przepisu dotyczącego powstania obowiązku podatkowego w zakresie VAT dopiero w momencie sprzedaży importowanego towaru.

3. Pakiet progresywnego systemu opłat

Pakiet progresywnego systemu opłat dla przewozów tranzytowych zakłada wprowadzenie opłaty za całą trasę. Po przekroczeniu dystansu 300 kilometrów następowałby wzrost stawki za dostęp do infrastruktury drogowej progresywnie wraz z liczbą przejechanych kilometrów w taki sposób, aby koszt wykonania usługi był atrakcyjny dla podmiotów wykorzystujących transport kolejowy. Progresywny system opłat powinien uwzględniać ewentualną ulgę za przewóz zestawów drogowych koleją. Należy jednocześnie dążyć do wyrównania szans poprzez stosowanie ulgi intermodalnej w zakresie umożliwiającym najlepsze współdziałanie sektorów.

4. Pakiet finansowania inwestycji

Przekierowanie głównego strumienia środków z UE oraz krajowych na modernizację głównych linii kolejowych oraz ewentualna budowę nowych oraz terminali intermodalnych. Inwestycje w zakresie transportu kolejowego realizowane ze środków Unii Europejskiej powinny skupiać się przede wszystkim na infrastrukturze kolejowej poprzez maksymalizację możliwości techniczno-eksploatacyjnych oraz zwiększenie przepustowości ruchu kolejowego. Minimum, jakie muszą spełniać beneficjenci dofinansowania do budowy infrastruktury powinny obejmować parametry długości 740 m oraz 22,5 tony.

Przedstawiciele rynku mówią jasno, że koszty wykonania usługi przewozowej są największą barierą w rozwoju przewozów. Koszty te uzależnione są przede wszystkim od dostępu do infrastruktury, energii oraz parametrów operacyjnych takich jak obroty wagonów, lokomotyw, czas pracy pracowników itd. Kluczowy wpływ w tych obszarach ma przepustowość linii kolejowych oraz prędkość. Czyli kolejowa infrastruktura liniowa oraz portowa (rozumiana, jako dostępność do portów) i graniczna (brak możliwości przejazdu w dobrym czasie np. do Czech, Słowacji). Jeżeli system ma działać sprawnie czas jazdy z np. Gdańska do Warszawy musi wynosić 4 - 6 h (prędkość handlowa ok. 50-75 km/h). Dodając czas na podstawienie manewrowe – kontenery muszą być dostępne maksymalnie po 8 h od wyjazdu z portu. Spowoduje to przede wszystkim na zwiększenie wskaźników operacyjnych, czyli przewoźnik wykona zamiast 2 obrotów w tygodniu ich wielokrotność. W perspektywie średnio i długookresowej pozwoli to na generowanie kapitału na zakup taboru, rozwój w kierunku terminalowym czy na budowanie szerszych łańcuchów dostaw rozszerzając zakres o transport drogowy.

Proponowane systemowe podejście do problemu może przynieść efekt synergii zapewniający rozwój sektora (przedsiębiorstwom) oraz zabezpieczeniu interesów państwa.

Radosław Pacewicz

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Radosław Pacewicz – absolwent Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, studiów podyplomowych na kierunku transport i spedycja ukończonych w Szkole Głównej Handlowej oraz programu ARGO organizowanego przez Krajową Szkołę Administracji Publicznej i IESE Business School. Od początku kariery zawodowej związany z regulacją rynków. Karierę zawodową rozpoczął w Urzędzie Komunikacji Elektronicznej, gdzie odpowiadał za analizę kosztów operatorów sieci ruchomych w zakresie obowiązku regulacyjnego, przygotowanie oraz wdrożenie modelu LRIC bottom-up.

W 2011 r. przeszedł do Urzędu Transportu Kolejowego na stanowisko Radcy Prezesa. Rok później objął stanowisko Dyrektora Departamentu Regulacji Rynku Kolejowego. Odpowiadał za realizację

zadań w zakresie prowadzenia postępowań regulacyjnych, postępowań w sprawie niedyskryminacji w dostępie do infrastruktury, zatwierdzania stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz rozpatrywania wniosków. o udzielenie, zawieszenie i zmianę licencji przewoźnika kolejowego. Koordynował współpracę UTK w ramach grupy zrzeszającej niezależnych regulatorów rynku kolejowego (IRG-Rail), a w marcu 2016 r. został przewodniczącym tej organizacji i pełnił tę funkcję do zakończenia polskiego przewodnictwa.

W maju 2013 r. obejmując funkcję Zastępcę Dyrektora Generalnego stał się odpowiedzialny za zapewnienie funkcjonowania i ciągłości pracy Urzędu, szczególnie nadzór nad realizacją budżetu. 30 października 2015 r. Szef Służby Cywilnej Claudia Torres-Bartyzel przeniosła Radosława Pacewicza na stanowisko Dyrektora Generalnego Urzędu Transportu Kolejowego.

4 września 2017 r. na wniosek Prezesa UTK został powołany przez Prezesa Rady Ministrów na stanowisko Wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Materiał ten został też opublikowany na portalu KURIER KOLEJOWY.PL

Za zgodą autora i redakcji KURIERA KOLEJOWEGO.PL został udostępniony Członkom Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego