



TRANSPORT INTERMODALNY W POLSCE

Leszek Mindur ¹⁾ Jerzy Wronka ²⁾

1) Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań, Polska

2) Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, Polska

STRESZCZENIE. Artykuł składa się z wprowadzenia, trzech części oraz podsumowania. Część pierwsza poświęcona jest ocenie transportu intermodalnego w Polsce. W części drugiej określono cele i kierunki rozwoju transportu intermodalnego. Część trzecia prezentuje podstawowe uwarunkowania realizacji celu strategicznego i celów podstawowych rozwoju transportu intermodalnego. W podsumowaniu ujęto generalne wnioski wynikające z analizy stanu istniejącego oraz wskazano na niezbędne przedsięwzięcia w celu poprawy istniejącego stanu transportu intermodalnego w Polsce.

Słowa kluczowe: transport intermodalny, system transportu, centra logistyczne.

WPROWADZENIE

Od kilku lat odnotowuje się na polskim rynku transportowym wahania tempa wzrostu oraz brak stałego i dynamicznego rozwoju przewozów kombinowanych na skutek pogarszającej się jakości usług kolejowych, wzrostu czasu obsługi jednostek intermodalnych na terminalach, w tym również i w portach morskich, pogłębiającej się niekonkurencyjności cenowej transportu w stosunku do transportu samochodowego oraz braku kompleksowych i efektywnych instrumentów polityki transportowej państwa, wspierających transport kombinowany.

Główne przesłanki rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce [Anonim 2004]:

- polityka transportowa UE jest ukierunkowana na rozwój proekologicznych rodzajów transportu,
- Polska jest położona na skrzyżowaniu głównych europejskich korytarzy transportowych,
- ma miejsce wzrost wymiany międzynarodowej, generujący zwiększenie popytu na przewozy międzynarodowe, szczególnie w tranzycie,
- następuje spadek popytu na przewozy masowe na korzyść towarów wysoko przetworzonych o wysokiej podatności na technologie transportu kombinowanego,
- poważne rezerwy zdolności przewozowej transportu kolejowego - co oznacza duże możliwości przejścia przez kolej części przewozów z transportu drogowego w systemie technologii transportu.
- sieć drogowa wymaga znacznych nakładów inwestycyjnych [Wronka 2002].

OCENA ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO W POLSCE

Do głównych uczestników rynku transportu kombinowanego/ intermodalnego w Polsce należą: PKP CARGO S.A., Spedcont, Polcont, Polzug, Trade Trans, Cargosped oraz porty morskie, w tym przede wszystkim Bałtycki Terminal Kontenerowy w porcie Gdynia.

Działalność PKP CARGO S.A. koncentruje się na przewozie - w komunikacji międzynarodowej i krajowej - kontenerów, naczep i nawozi wymiennych, na zlecenie firm spedycyjnych i operatorów transportu kombinowanego oraz we własnym zakresie. Przewozy intermodalnych jednostek transportowych (UTI) realizowane są w systemie przewozów całopociągowych (60% przewozów intermodalnych ogółem) oraz rozproszonych (40%) w komunikacji międzynarodowej jak i krajowej.

Wielkość i strukturę przewozów intermodalnych wykonanych transportem kolejowym przedstawiają tabele 1 i 2 oraz rysunki 1 i 2.

Tabela 1 Wielkość przewozów kombinowanych realizowanych przez PKP CARGO S.A.
Table 1. Volumes carried by intermodal transport of PKP CARGO S.A.

| Lata | Jednostki ładunkowe w przeliczeniu na TEU w tys. | % wzrostu do ubiegłego roku | Tonaż (w tys. ton) | % wzrostu do ubiegłego roku | % ogółu przewozów PKP Cargo S.A. |
|------|--|-----------------------------|--------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| 1995 | 138,2 | 20,0 | 1 361,7 | 15,0 | 0,6 |
| 1996 | 195,6 | 42,0 | 1 654,8 | 21,0 | 0,7 |
| 1997 | 255,9 | 31,0 | 2 125,1 | 28,0 | 0,9 |
| 1998 | 316,9 | 23,0 | 2 401,9 | 13,0 | 1,2 |
| 1999 | 257,3 | -19,0 | 1 751,2 | -27,0 | 0,9 |
| 2000 | 272,9 | 6,0 | 2 079,4 | 18,7 | 1,1 |
| 2001 | 224,6 | -17,7 | 1 968,6 | -5,3 | 1,2 |
| 2002 | 254,5 | 13,3 | 2 190,5 | 11,3 | 1,4 |
| 2003 | 304,8 | 19,8 | 2 301,1 | 5,0 | 1,5 |
| 2004 | 358,9 | 17,7 | 2 516,5 | 9,3 | 1,6 |
| 2005 | 355,6 | -0,7 | 2 404,5 | -4,5 | 1,7 |

Źródło: obliczenia własne na podstawie materiałów źródłowych PKP Cargo S.A.

W roku 2003 spółka PKP Cargo S.A. przewiozła 192 171 sztuk UTI (w przeliczeniu na TEU - 304,8 tys. jednostek), a w roku 2004 - 225 257 szt. UTI, (w 355,6 tys. TEU), co daje 17,2% wzrostu. Według informacji źródłowych PKP, przewozy jednostek intermodalnych ogółem, tzn. w komunikacji krajowej i zagranicznej, wykonane przez spółkę PKP Cargo S.A. wyniosły w latach 2002-2005 w tys. ton odpowiednio: 2190,6; 2301,1 i 2404,5.

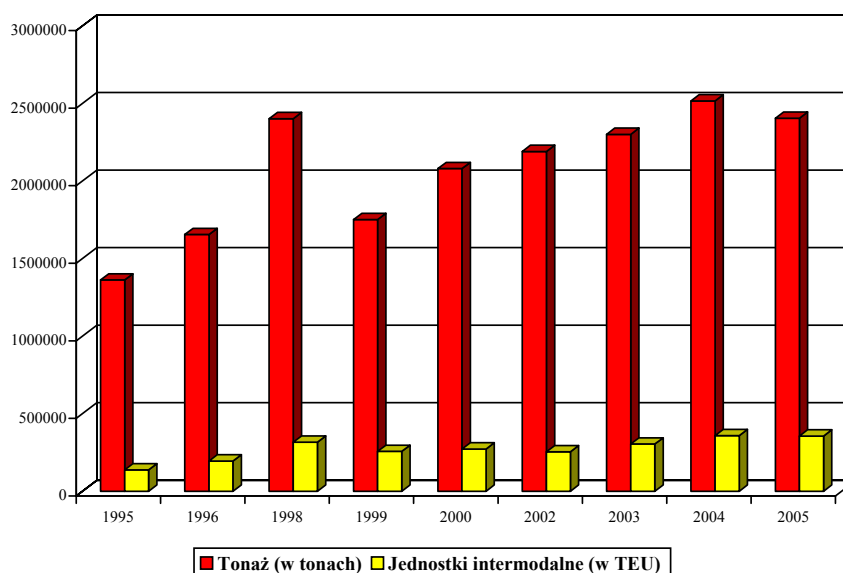
Pozytywnym trendem jest więc wzrost przewozów intermodalnych, choć ciągle ich udział w kolejowych przewozach towarowych jest znikomy (1,6% wszystkich ładunków).

Wzrost przewozów intermodalnych spowodowany był ożywieniem gospodarczym Polski, a przede wszystkim tendencją wzrostową eksportu, importu i obrotów krajowych.

Tabela 2 Wielkość przewozów intermodalnych jednostek transportowych według rodzajów (w sztukach)
 Table 2. Volumes of intermodal transports according to different types of transport

| Lata | Rodzaj UTI | | | | Razem |
|------|------------|---------|-------------------|------------------|---------|
| | Kontenery | | Nadwozia wymienne | Naczepy siodłowe | |
| | 20' | 40' | | | |
| 1999 | 59 928 | 76 880 | 19 312 | 2 434 | 158 554 |
| 2000 | 89 224 | 72 370 | 36 449 | 1 259 | 199 302 |
| 2001 | 70 786 | 60 183 | 32 105 | 675 | 163 749 |
| 2002 | 74 997 | 71 977 | 17 540 | 430 | 164 944 |
| 2003 | 78 780 | 102 204 | 10 406 | 781 | 192 171 |
| 2004 | 92 345 | 119 895 | 12 197 | 820 | 225 257 |
| 2005 | 93 492 | 224 824 | . | . | . |

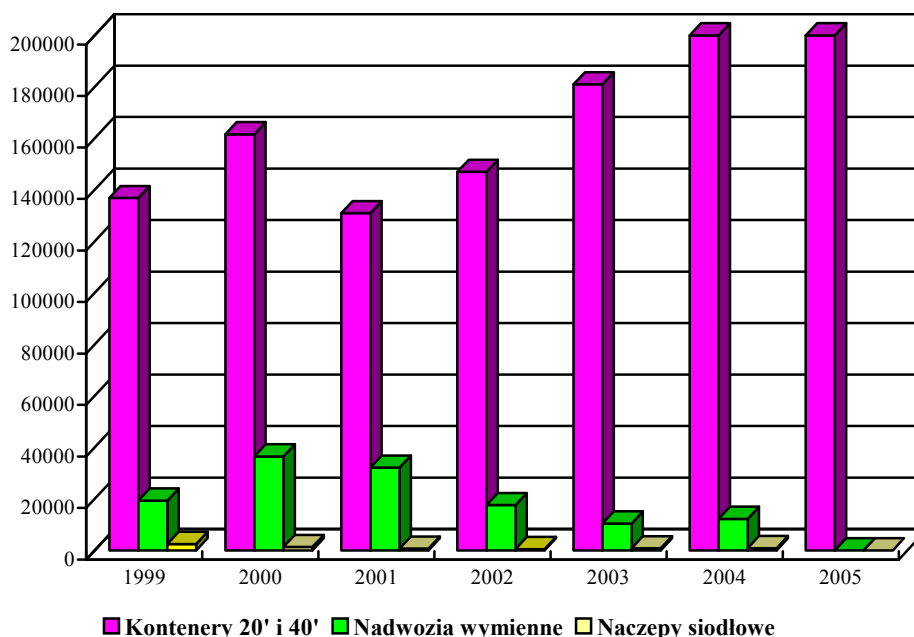
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP Cargo S.A.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Rys. 1. Wielkość przewozów kombinowanych wykonanych przez PKP CARGO S.A.
 Fig. 1. Volumes carried by intermodal transport of PKP CARGO S.A.

W kolejowych przewozach kombinowanych/ intermodalnych dominują kontenery 40' oraz 20' - udział kontenerów ogółem stanowił blisko 97% przewiezionych w 2005 r. jednostek intermodalnych w komunikacji międzynarodowej i krajowej łącznie. Liczba przewożonych kontenerów systematycznie wzrasta, przy czym wzrost ten szczególnie dotyczy kontenerów 40'. Przewozy kontenerów w ciągu najbliższych lat będą stanowiły największy udział w strukturze przewozów intermodalnych. PKP dysponują, bowiem określoną liczbą wagonów do przewozów tego rodzaju jednostek, jak również trwają prace związane z adaptacją wagonów platform na platformy kontenerowe. Istniejąca sieć terminali kontenerowych zarówno kolejowych jak i prywatnych umożliwia w miarę sprawne ich przemieszczanie zarówno w komunikacji krajowej jak i międzynarodowej.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych PKP CARGO S.A.

Rys. 2. Wielkość przewozów intermodalnych jednostek transportowych według rodzajów (w sztukach)
Fig. 2. Volumes of intermodal transports according to different types of transport

Liczba przewiezionych nadwozi wymiennych zmniejszyła się ponad trzykrotnie w 2004 w porównaniu z rokiem 2002 (z 13373 do 4245 sztuk). Przewóz nadwozi wymiennych (blisko 4,3 % przewozów intermodalnych ogółem w 2004r.) z przyczyn niezależnych od PKP będzie rozwijał się wolniej. Zróżnicowane wymiary nadwozi ograniczają znacznie ich przewozy wagonami kontenerowymi. Zasadniczym warunkiem rozwoju tej technologii transportu jest pełna normalizacja tych jednostek intermodalnych oraz wprowadzenie zasady ich wymienności.

Przewozy naczep samochodowych mają marginalne znaczenie w przewozach intermodalnych (0,01% przewozów ogółem) i nie należy oczekiwać aby nastąpił jakiś znaczący wzrost udziału tych jednostek w przewozach ogółem w następnych latach.

Przewozy intermodalne realizowane są przede wszystkim w relacjach międzynarodowych, których udział w strukturze przewozów intermodalnych ogółem wyniósł prawie 86% w 2004r. W przewozach międzynarodowych znaczna część przewozów UTI wykonywana jest regularnymi pociągami z określonym rozkładem jazdy i za określoną cenę. Są to pociągi tzw. jednego operatora, który zabezpiecza ładunek do przewozu oraz jest płatnikiem przewoźnego za całą drogę przewozu.

Intermodalne przewozy kolejowe w relacjach międzynarodowych są realizowane przez pociągi kursujące w następujących relacjach:

Verona - Gliwice i vv.

- Przewozi kontenery nadwozia wymienne i naczepy siodłowe
- Kursuje 5 razy w tygodniu w obydwu kierunkach

Rotterdam - Warszawa Praga i vv.

- Przewozi kontenery
- Kursuje 3 razy w obydwu kierunkach

Rotterdam - Małaszewicze

- Przewozi kontenery
- Kursuje 1 raz w tygodniu

Hamburg - Warszawa Praga - Hamburg

- Przewozi kontenery
- 5 razy w tygodniu w obydwu kierunkach

Bremerhaven - Poznań Franowo- Bremerhaven

- Przewozi kontenery
- W relacji Bremerhaven - Poznań Franowo kursuje 2 razy w tygodniu
- W relacji Poznań Franowo - Bremerhaven kursuje 1 raz w tygodniu

Pruszków - Hamburg i vv.

- Przewozi kontenery
- Kursuje 6 razy w tygodniu

Pruszków - Duisburg i vv.

- Przewozi kontenery, nadwozia wymienne, naczepy siodłowe
- 3 razy w tygodniu

Prerov - Police Chemia i vv.

- Przewozi kontenery.
- Kursuje 1 raz w tygodniu w obydwu kierunkach
- Pociąg do przewozu nawozu

Gliwice - Pienza i vv.

- Przewozi kontenery.
- Kursuje 2 razy w tygodniu w obydwu kierunkach

Przewozy intermodalnych jednostek transportowych na polskim odcinku II korytarza transportowego, tj. na odcinku Małaszewicze - Rzepin - Małaszewicze koncentrują się na całopociągowych produktach logistycznych, prowadzonych przez dwóch operatorów:

- ICF (Intercontainer - Interfrigo)
 - połączenie Berlin Hul - Małaszewicze - i dalej do różnych stacji WNP tzw. "Ostwind"
 - połączenie Małaszewicze - Seddin tzw. "Westwind"
 - połączenie Rotterdam - Małaszewicze - i dalej do różnych stacji WNP
- Polzug GmbH
 - połączenie Bremerhaven - Małaszewicze - i dalej do różnych stacji WNP

Pociąg Ostwind w relacji Berlin Hul - Małaszewicze kursuje 5 razy w tygodniu. Czas przejazdu przez terytorium Polski wynosi 12 godzin i w obecnych warunkach techniczno-eksploatacyjnych jest to czas optymalny.

W kierunku odwrotnym dla pociągu Ostwind funkcjonuje pociąg Westwind w relacji Małaszewicze - Seddin. Pociąg ten kursuje raz w tygodniu. Czas jego przejazdu przez terytorium Polski wynosi 11,5 godz. I jest to również czas optymalny. Spływające z Brześcia przesyłki dla tego pociągu są zbierane na terminalu w Małaszewiczach.

Pociągami relacji Rotterdam - Małaszewicze i Bremerhaven - Małaszewicze obecnie kierowana jest przede wszystkim pomoc humanitarna z Europy Zachodniej na Wschód.

Poza pociągami "jednego operatora" przewozy intermodalnych jednostek transportowych w tranzycie przez Polskę można realizować również pociągami rozkładowymi, dostępnymi dla każdego klienta. Pociągi te także od strony organizacyjnej zapewniają dogodne warunki transportu przesyłek intermodalnych.

Obok pociągów logistycznych funkcjonujących w komunikacji międzynarodowej spółka PKP CARGO S.A. rozwija przewozy intermodalne poprzez sieć połączeń krajowych, aktywnie współpracując przy ich realizacji z polskimi portami morskimi. Przewozy krajowe wyniosły w 2004 roku ok. 45 tys. TEU.

W przewozach krajowych większość przewozów UTI odbywa się regularnymi połączeniami, przy czym są to pociągi rozkładowe, którymi mogą być przewożone przesyłki różnych operatorów/spedytorów.

Sieć transportu intermodalnego jest częścią sieci TEN-T i obejmuje infrastrukturę liniową oraz punktową umożliwiającą przewóz i przeładunek intermodalnych jednostek transportowych. Infrastrukturę punktową sieci transportu intermodalnego tworzą przede wszystkim lądowe i morskie terminale intermodalne (głównie kontenerowe) i centra logistyczne. Terminale kontenerowe są wyposażone w odpowiednie urządzenia przeładunkowe, umożliwiające przeładunek jednostek intermodalnych pomiędzy różnymi rodzajami transportu, w tym przede wszystkim: między transportem kolejowym a drogowym, między drogowym a morskim oraz między kolejowym i morskim.

Infrastruktura liniowa transportu intermodalnego obejmuje:

- sieć linii kolejowych ustalonych Umową AGTC,
- sieć dróg wodnych ustalonych Umową AGN,
- sieć drogowa tworząca układ określony Umowa AGR,
- sieć dróg morskich łączących główne porty morskie europejskie i poza europejskie.

W przewozach kombinowanych istotną rolę odgrywają linie kolejowe objęte umową AGTC, która została ratyfikowana przez Polskę w 2002 r. Sieć linii w Polsce, objętych umową AGTC, wynosi 4 277,8 km, a do podstawowych terminali istotnych dla międzynarodowego transportu należą: Gdańsk, Gdynia, Gliwice, Kraków, Łódź, Małaszewicze, Poznań, Pruszków, Sosnowiec, Szczecin, Świnoujście, Warszawa. Natomiast sieć dróg morskich, którymi przewożone są ITU, obejmuje drogi morskie łączące porty morskie zlokalizowane w zatokach Gdańskiej i Szczecińskiej ze skandynawską drogą morską oraz z tranzytową drogą morską przebiegającą przez polski obszar morski.

CELE STRATEGICZNE I PODSTAWOWE ORAZ KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO W POLSCE

Cel strategiczny i cele podstawowe

Strategicznym celem rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce powinno być stworzenie korzystnych warunków technicznych, prawno-organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych dla dynamicznego rozwoju systemu przewozów kombinowanych, tak aby ich udział w przewozach kolejowych osiągnął w 2020 r. średni poziom krajów Unii Europejskiej z 2000 roku, tj. 10-15% w ujęciu tonażowym.

W zależności od przebiegu procesu wdrażania instrumentów promujących oraz od możliwości budżetowych państwa można przyjąć dwa warianty realizacji celu strategicznego rozwoju tego systemu transportowego w Polsce [Wronka]:

- w wariancie optymistycznym udział przewozów kombinowanych w przewozach kolejowych ogółem powinien osiągnąć w 2013 roku poziom minimum 10% oraz 15% w 2020 roku (przy udziale 1,5% w 2003 r.).
- w wariancie realistycznym można przyjąć docelowy udział przewozów kombinowanych w przewozach kolejowych ogółem w roku 2013 w wysokości 6% i 10% w 2020 roku, czyli ok. 11,18 mln ton (przyjmując poziom przewozów z 2003 r.).

Natomiast do celów podstawowych rozwoju transportu kombinowanego/ intermodalnego można zaliczyć [Anonim 2004]:

1. obniżanie kosztów społecznych transportu, a w tym przede wszystkim kosztów zewnętrznych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i zrównoważonego przemieszczania przyjętych przez UE jako priorytety paneuropejskiej polityki transportowej,
2. utrzymanie wzrostowej tendencji przewozów kombinowanych/ intermodalnych oraz systematyczne zwiększanie ich udziału w wolumenie całkowitych przewozów PKP CARGO SA,
3. systematyczne podnoszenie jakości świadczonych usług.

Kierunki rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego.

Można mówić o dwóch podstawowych kierunkach rozwoju transportu kombinowanego w Polsce [Wronka]:

- obsługa obrotów phz w relacjach lądowych i lądowo-morskich,
- obsługa przewozów tranzytowych przez terytorium Polski w relacjach lądowych na kierunku W-Z-W oraz przez polskie porty morskie na kierunku Północ-Południe- Północ.

Intensyfikacja przewozów kombinowanych/intermodalnych przez polskie porty morskie (zarówno w obsłudze phz, jak i tranzytu) jest kluczowym instrumentem dla rozwoju i integracji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w intermodalnych morsko-lądowych łańcuchach transportowych. Ten kierunek rozwoju przewozów jest szczególnie rekomendowany i promowany przez Komisję WE.

Należy dążyć do pełnego wykorzystania dogodnego położenia geograficznego portów polskich w układzie tzw. wschodnioeuropejskiego korytarza transportowego na osi północ-południe, poprzez zacieśnianie współpracy oraz promocję usług portowych z krajami skandynawskimi oraz wschodnimi landami Niemiec, Czechami, Słowacją, Austrią i Włochami.

Prowadzone obecnie inwestycje w polskich portach morskich, finansowane ze środków własnych i pożyczek BŚ, zapewnią wysoką jakość usług dla obsługi przewozów intermodalnych w morsko-lądowych łańcuchach transportowych.

Odnotowywany w ostatnich 3 latach dynamiczny rozwój obrotów kontenerowych w portach morskich tworzy korzystne warunki dla wzrostu udziału kolei w dowozach i odwozach kontenerów, ponieważ istnieją potencjalne możliwości dla uruchomienia połączeń pociągami blokowymi regionów o stosunkowo dużej masie ładunków podatnych na konteneryzację z portami morskimi w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportu intermodalnego.

PODSTAWOWE UWARUNKOWANIA REALIZACJI CELU STRATEGICZNEGO I CELÓW PODSTAWOWYCH ROZWOJU TRANSPORTU KOMBINOWANEGO/ INTERMODALNEGO W POLSCE

Na podstawie wyników przeprowadzonych w Polsce badań [Wronka] można stwierdzić, że istnieją zarówno korzystne uwarunkowania zewnętrzne jak i perspektywy rozwoju transportu kombinowanego

w Polsce, zwłaszcza w kategoriach potencjalnego popytu. Szacunki prognostyczne w zakresie przewozów ładunków w komunikacji międzynarodowej o wysokiej podatności na technologie transportu kombinowanego/intermodalnego wskazuje, że istnieje potencjalny - i to znaczny - popyt na usługi tej technologii transportu.

O tym czy nastąpi wykorzystanie tego potencjału zadecydują następujące działania:

1. eliminowanie barier w ramach polityki transportowej państwa,
2. wdrożenie kompleksowych instrumentów promujących transport kombinowany,
3. opracowanie, przyjęcie i realizacja programu rozwoju transportu kombinowanego.

Dla osiągnięcia celu strategicznego i celów podstawowych rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce należy podejmować działania ukierunkowane na eliminowanie istniejących barier oraz tzw. działania wspierające (promujące).

Do głównych działań ukierunkowanych na eliminowanie barier można zaliczyć m.in.:

Przeciwdziałanie relatywnie niskiej jakości usług kolejowych

Działania eliminujące:

- modernizacja linii kolejowych AGTC,
- skrócenie czasu przejazdu regularnych pociągów z jednostkami intermodalnymi,
- zapewnienie rozkładowych czasów przejazdu pociągów,
- monitorowanie połączeń i zapewnienie bieżącej informacji o przesyłkach dla klientów.

Przeciwdziałanie niekonkurencyjności cenowej w stosunku do transportu drogowego

Działania eliminujące:

- elastyczna polityka cenowa i rabatowa PKP,
- dotacje budżetowe dla operatorów do kosztów przewozów kombinowanych/intermodalnych,
- ulgi w podatku dochodowym dla firm korzystających z transportu kombinowanego/intermodalnego,
- ulgi w podatku dochodowym dla operatorów terminalowych,
- zwolnienie przewoźników samochodowych, zatrudnionych przy odwozie/dowozie jednostek ładunkowych z i do terminali z podatku od środków transportowych,
- środki ograniczające popyt na towarowe przewozy samochodowe na dalekie odległości.

Natomiast do głównych działań wspierających (promujących) można zaliczyć m.in.:

- tworzenie sieci połączeń transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce, wspieranych środkami publicznymi, jako pierwszego etapu w budowie nowoczesnej infrastruktury logistyczno-transportowej,
- budowa centrów logistycznych i modernizacja terminali intermodalnych zlokalizowanych w portach morskich i na sieci kolejowej AGTC,
- zapewnienie harmonizacji i standaryzacji intermodalnych jednostek ładunkowych,
- rozwój przewozów intermodalnych do/z Skandynawii,
- uruchomienie i rozwój stałych połączeń kontenerowych na kierunku W-Z-W z wykorzystaniem Magistrali Transsyberyjskiej,

Równolegle, uczestnicy rynku transportu kombinowanego powinni skoncentrować działania na uatrakcyjnieniu oferty usług transportu kombinowanego, w tym m.in. poprzez:

- zapewnienie przejazdu regularnych pociągów z intermodalnymi jednostkami zgodnie z rozkładem jazdy i w czasie konkurencyjnym do transportu samochodowego,

- skracanie czasu obsługi jednostek intermodalnych na terminalach,
- bieżące monitorowanie wszystkich połączeń w ramach systemów informacyjnych,
- prowadzenie bardziej efektywniejszego marketingu i promocji usług transportu kombinowanego,
- prowadzenie stałej współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi w zakresie kształtowania infrastruktury towarzyszącej terminalom intermodalnym i centrów logistycznych.

O tym, że bardzo trudno jest zapewnić znaczący rozwój transportu kombinowanego/intermodalnego bez pomocy państwa (zwłaszcza finansowej), świadczą jednoznacznie przykłady państw UE, zwłaszcza tych, które odgrywają wiodącą rolę na rynku transportu kombinowanego w Europie. Państwa te wychodzą z założenia, zgodnie zresztą z rekomendacjami Komisji WE, że należy promować ten system transportu do czasu, gdy zostaną wyrównane warunki konkurencji między transportem drogowym i kolejowym.

Dlatego, zdaniem autorów, do czasu wyrównania warunków konkurencji międzygałęziowej, w tym przede wszystkim poprzez upodmiotowienie kosztów zewnętrznych transportu i zharmonizowanie poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej - przynajmniej strategiczne połączenia w systemie transportu kombinowanego powinny być finansowo wspierane przez państwo - co doprowadziłoby do stworzenia stabilnej sieci połączeń transportu i obniżenie kosztów transportu w tej technologii oraz dostosowanie się rynku do tego systemu.

Wśród instrumentów ekonomicznych wspierających rozwój transportu kombinowanego istotną rolę odgrywa pomoc finansowa państwa w zakresie modernizacji linii AGTC oraz inwestycji majątkowych w tabor specjalistyczny i rozwój infrastruktury terminali.

Przy wyborze instrumentów wsparcia transportu kombinowanego należy również uwzględnić przesłanki, jakie wynikają z ustawy o zasadach wspierania rozwoju regionalnego. Dotyczy to zwłaszcza inwestycji infrastruktury liniowej i punktowej stanowiących w znacznej mierze element polityki regionalnej. Istotne jest wzmocnienie działań samorządów lokalnych i władz regionalnych dla stworzenia infrastruktury centrów logistycznych z terminalami intermodalnymi i połączenia z infrastrukturą drogową i kolejową.

Doświadczenia i osiągnięcia innych krajów w rozwoju transportu wskazują, że konieczna jest skuteczna i konsekwentna polityka transportowa państwa i to w ramach perspektywicznych programów rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego. O znaczeniu i roli programu w rozwoju transportu w Polsce pisało wielu ekspertów z dziedziny transportu w Polsce - sytuując Ministerstwo Transportu w roli inicjatora i organu nadzorującego realizację takiego Programu [Mindur, Wronka]. Jest to potwierdzenie tezy, że o przyszłości transportu kombinowanego w Polsce zadecyduje konsekwentna realizacja perspektywicznego Programu Rozwoju Transportu Kombinowanego przy pełnym zaangażowaniu państwa.

Realizacja podstawowych zadań Programu Rozwoju Transportu Intermodalnego powinna być prowadzona równoległe przez resort infrastruktury i wszystkie podmioty na rynku transportowym. Przy czym rola Ministerstwa Transportu jako organu państwa powinna koncentrować się na:

1. wdrożeniu instrumentów promujących rozwój transportu intermodalnego oraz
2. stworzeniu podstaw prawnych dla udzielania systemowej i kompleksowej pomocy finansowej państwa dla transportu intermodalnego, czyli stworzeniu korzystnych warunków dla rozwoju transportu w Polsce i od podmiotów na rynku będzie zależało czy stworzone możliwości zostaną w pełni wykorzystane.

Dzięki temu nastąpiłoby istotne wzmocnienie roli Ministerstwa Transportu w procesie planowania strategicznego rozwoju transportu tworząc tym samym szansę na integrację różnych rodzajów transportu, w tym przewozów w technologiach intermodalnych w ramach zintegrowanego systemu transportowego Polski.

Mówiąc o uwarunkowaniach rozwoju transportu kombinowanego w Polsce nie można zapominać o obszarach potencjalnych zagrożeń rozwoju tego systemu, a mianowicie:

1. Zagrożenia wewnętrzne, w tym przede wszystkim:

- opóźnienie lub niepodjęcie działań promujących; chodzi tu zarówno o wdrażanie instrumentów promujących, jak i realizację podstawowych zadań programowych, które będą wymagały zaangażowania państwa w system uregulowań prawnych jak i system pomocy finansowej,
- dalsze pogorszenie jakości usług kolejowych świadczonych w łańcuchach transportu kombinowanego i w konsekwencji utrata klientów,
- brak współpracy między podmiotami na rynku transportu kombinowanego w Polsce, co może skutkować w zaostrzeniu konkurencji między polskimi operatorami.

2. Zagrożenia zewnętrzne to przede wszystkim niebezpieczeństwo przejęcia części polskiego rynku transportu przez silniejszych kapitałowo i organizacyjnie operatorów z krajów UE (głównie z Niemiec), którzy bezpośrednio i pośrednio wchodzi na polski rynek transportowy. Otwarta konkurencja na polskim rynku transportowym stała się faktem z chwilą uzyskania przez Polskę członkostwa w UE.

PODSUMOWANIE

Jeśli system transportowy w Polsce ma się rozwijać zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i zrównoważonego przemieszczania, konieczne jest wprowadzenie kompleksowych środków promujących rozwój transportu kombinowanego w Polsce.

Celowe i zasadne jest tworzenie kompleksowych i spójnych pakietów, obejmujących instrumenty organizacyjne, prawne i administracyjne oraz finansowo-ekonomiczne, promujących rozwój transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce.

Należy podkreślić, że promowanie transportu kombinowanego to wymierne korzyści społeczne w skali makro. Przesunięcie bowiem części międzynarodowych przewozów drogowych na transport kombinowany/intermodalny może wpłynąć w istotny sposób na zmniejszenie negatywnych skutków zewnętrznych transportu drogowego dla środowiska naturalnego oraz zdrowia i życia ludzi. Korzyści "netto" (zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu) z tytułu przesunięcia 1 mln ton z transportu drogowego na transport intermodalny kolej-droga (w przewozach na odległość 1000 km), czyli po uwzględnieniu wielkości traconych wpływów budżetowych można oszacować w wysokości 69 mln zł [Wronka].

Do czasu pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych transportu strategiczne połączenia w systemie transportu powinny być finansowo wspierane przez państwo, przy czym wsparcie finansowe powinno polegać na pokryciu różnicy między kosztami i wpływami w początkowej fazie eksploatacji nowych, strategicznych połączeń wprowadzanych w oparciu o projekty przedstawione przez operatorów transportu i zaakceptowane pod względem możliwości udzielenia dotacji.

Zapewnienie wysokiego poziomu jakościowego usług transportu kombinowanego, w tym zwłaszcza niezawodności, terminowości, bezpieczeństwa i czasu dostaw, jest uzależnione od stanu infrastruktury liniowej, punktowej, nowoczesnego wyposażenia terminali oraz sprawności i efektywności ich funkcjonowania. Niezbędna jest więc pomoc finansowa państwa, w tym przede wszystkim w zakresie wspierania inwestycji w zakresie modernizacji linii AGTC, taboru specjalistycznego i rozwoju terminali.

Przedstawione podstawy prawne oraz zaproponowane instrumenty dla wyodrębnionych obszarów wsparcia pokazują możliwe do zastosowania instrumenty oraz abstrahują od możliwości finansowych państwa w kolejnych latach budżetowych. Tym samym prezentowane instrumenty nie przesądzają takich pochodnych wartości jak wielkość środków, które mogą być użyte na ten cel w określonej projekcji czasowej, i ich intensywność. Ustalenie tych elementów wymaga dokładnego określenia obszaru wsparcia, wartości niezbędnego zasilenia oraz uzyskania informacji o kwocie środków

możliwych do wygospodarowania z budżetu, tak aby transport kombinowany/intermodalny stał się konkurencyjny wobec transportu drogowego.

Promowanie rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego wymaga zaangażowania państwa również w tworzenie stosownych uregulowań prawnych, w tym m.in.: Rozporządzenie Rady Ministrów o udzielaniu pomocy przez państwo oraz Operacyjnego Programu rozwoju transportu.

Istotnym aspektem rozwoju rynku transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce jest integrowanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w morsko-lądowych łańcuchach intermodalnych - zgodnie z rekomendacjami Komisji WE i w związku z tym wszystkie proponowane instrumenty promujące obejmują również i polskie porty morskie.

Należy promować rozwój zintegrowanych "logistycznych centrów towarowych" dla przewozów intermodalnych, z możliwie najnowocześniejszą techniką przeładunkową i kompleksową obsługą.

Rozwój transportu kombinowanego będzie uzależniony również od skorelowania polityki transportowej Państwa z działaniami podejmowanymi przez podmioty gospodarcze działające na tym rynku w celu zapewnienia maksymalnego zwiększenia i uatrakcyjnienia oferty przewozowej oraz świadczenia usług na wysokim poziomie jakościowym w intermodalnych łańcuchach transportowych.

LITERATURA

Anonim 2004, Materiały analityczne do założeń Narodowej Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007-2013. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.

Mindur L. (red.), 2002. Współczesne technologie transportowe. Politechnika Radomska, Warszawa.

Wronka J., 2001, Program rozwoju transportu kombinowanego w Polsce do 2015r. Temat OBE4-1260/2000. OBET P.P. Warszawa-Szczecin.

Wronka J., 2002. Analiza i ocena działalności EKMT, UE i UIRR w zakresie rozwoju transportu w Europie oraz wnioski dla polityki transportowej Polski. Temat OBE4 - 1294/02. OBET P.P. Warszawa - Szczecin, sierpień - grudzień 2002.

Wronka J., 2002, Transport kombinowany w aspekcie wymogów zrównoważonego rozwoju OBET P.P. Warszawa – Szczecin.

INTERMODAL TRANSPORT IN POLAND

ABSTRACT. The article contains the following sections: Introduction, three main parts and a Summary. The first part is an opinion of intermodal transport in Poland. In the second part the author defines all the targets and directions of intermodal transport development. The third part shows the basic conditions, necessary to realize the strategic target as well as basic targets of intermodal transport development. The Summary contains the general conclusions as the result of the analysis of the present days and advices for the improvement of the Polish intermodal transport.

Key words: intermodal transport, transportsystem, logistic centres.

INTERMODALER VERKEHR IN POLEN

ZUSAMMENFASSUNG. Der Beitrag setzt sich aus der Einführung, der drei Teile und der Zusammenfassung zusammen. Der erste Teil beschäftigt sich mit der Beurteilung des intermodalen Verkehrs in Polen. Im zweiten Teil wurden dessen Ziele und Entwicklungstrends dargestellt. Der dritte Teil präsentiert Grundprämissen für die Realisierung des strategischen Ziels und der Hauptziele der Entwicklung des intermodalen Verkehrs. In der Zusammenfassung wurden generelle Schlußfolgerungen erfasst, welche sich aus der Analyse des Iststands der Entwicklung des intermodalen Verkehrs ergeben.

Darüberhinaus wurde auf erforderliche Vorhaben zur Verbesserung der aktuellen Situation des intermodalen Verkehrs in Polen hingewiesen.

Codewörter: intermodaler Verkehr, Transportsystem, Logistikzentren.

prof. zw. dr hab. Leszek Mindur
Wyższa Szkoła Logistyki
ul. Estkowskiego 6
61-755 Poznań, Polska
e-mail: leszek.mindur@ilim.poznan.pl

prof. dr hab. Jerzy Wronka
Katedra Gospodarki Światowej
i Transportu Morskiego
Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług
Uniwersytetu Szczecińskiego
ul. Cukrowa 8
71-004 Szczecin, Polska
e-mail: kgs@wzieu.pl