

Leszek Mindur
Szkoła Główna Handlowa

TRANSPORT INTERMODALNY W POLSCE I EUROPIE

Artykuł stanowi próbę wskazania kierunków promowania w Europie i Polsce alternatywnych gałęzi transportu w celu ograniczenia dynamicznego wzrostu przewozów drogowych. Omawia rekomendacje Komisji Europejskiej w stosunku do rozwoju transportu intermodalnego. Przedstawia strukturę i wielkość przewozów intermodalnych w Europie. Ponadto dokonuje próby określenia prognozy przewozów intermodalnych w Polsce i przedstawia podstawowe przedsięwzięcia warunkujące rozwój transportu intermodalnego w Polsce.

Wprowadzenie

Sytuację na rynku transportu intermodalnego w Europie oraz układ i strukturę powiązań pomiędzy jego głównymi uczestnikami można przedstawić następująco:

- w krajach Unii Europejskiej brak jest jednej i scentralizowanej struktury organizacyjnej, która pełniłaby funkcje organizowania i zarządzania operacjami transportu intermodalnego, co jest oczywiste z uwagi na konieczność przestrzegania zasad wolnej i uczciwej konkurencji;
- wiodącą rolę w organizowaniu przewozów intermodalnych odgrywają Narodowe Towarzystwa Transportu Intermodalnego, pełniące funkcje operatora transportu intermodalnego i będące równocześnie członkami UIRR (*International Union of combined Road - Rail transport companies* – Międzynarodowego Związku Towarzystw Transportu Intermodalnego); towarzystwa te, kupując usługi przewozowe od kolei, organizują i nadzorują usługi kolejowe w relacjach terminal-terminal;
- przewoźnik drogowy zajmuje się akwizycją przewozów, transportowaniem przesyłek z miejsca załadunku do terminalu i organizowaniem jej odwozu z terminalu docelowego do odbiorcy własnym taborem lub taborem partnerów.

Właściwa współpraca transportu kolejowego i drogowego jest podstawą powodzenia działalności operatorów transportu intermodalnego, zgodnie z podstawową zasadą, że transport kombinowany będzie się mógł rozwijać jedynie wówczas, gdy uwzględnione będą zarówno interesy transportu drogowego, jak i kolejowego.

Leszek Mindur

Sposoby wspierania transportu intermodalnego przez Komisję Europejską

Komisja Europejska podejmie wiele działań zarówno o charakterze legislacyjnym, jak i przedsięwzięć inicjujących (łącznie ze współfinansowaniem), mających na celu wspieranie rozwoju transportu intermodalnego w Europie. Komisja ta, uznając za celowe i w pełni zasadne kontynuowanie promowania alternatywnych w stosunku do drogowego gałęzi transportu, na okres 7 lat i z rocznym budżetem ok. 30 mln euro, uruchomiła w 2003 roku nowy program, zwany *Marco Polo* (sukcesor programu PACT), który promując intermodalność, ma być otwarty na wszystkie propozycje i projekty ukierunkowane na przesunięcie przewozów towarowych z transportu drogowego na alternatywne i bardziej przyjazne środowisku gałęzie i technologie transportu: kolej, żeglugę morską bliskiego zasięgu, żeglugę śródlądową i transport kombinowany [5].

Według Komisji Europejskiej, osiągnięcie znaczących zmian strukturalnych na rynku przewozów towarowych zgodnie z rekomendowaną zasadą rozwoju zrównoważonego transportu będzie możliwe poprzez wdrażanie pakietu następujących środków promujących przesunięcie części przewozów towarowych z transportu drogowego na transport kolejowy i kombinowany:

- 1) znaczące usprawnienie efektywności i jakości usług kolejowych, w tym przede wszystkim eliminowanie opóźnień w kursowaniu zwartych pociągów towarowych oraz zwiększenie niezawodności i częstotliwości usług kolejowych, zwłaszcza świadczonych w systemie przewozów intermodalnych;
- 2) zapewnienie interoperacyjności kolei w układzie międzynarodowym poprzez eliminowanie istniejących wąskich gardeł o charakterze technicznym, eksploatacyjnym i organizacyjnym w międzynarodowych towarowych przewozach kolejowych;
- 3) usprawnienie partnerskich związków i współpracy między operatorami pociągów i operatorami kolejowej infrastruktury oraz między nimi a operatorami transportu intermodalnego;
- 4) usprawnienie kosztów operacji kolejowych oraz zapewnienie elastyczności cenowej;
- 5) zapewnienie długoterminowego finansowania kolejowych inwestycji infrastrukturalnych;
- 6) wprowadzenie efektywnych i spójnych podatków oraz opłat za ciężarowe pojazdy drogowe;
- 7) efektywne wdrożenie podstawowych regulacji dotyczących ciężarowego transportu drogowego, zwłaszcza w zakresie limitów ciężaru, bezpieczeństwa, czasów jazdy, pracy i odpoczynku kierowców, z równoczesną weryfikacją stosowanych procedur i sankcji.

Należy jednak mieć świadomość, że bez jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej koleje nie będą w stanie wygrać walki konkurencyjnej z transportem drogowym. Eksperti Unii podkreślają, że koleje nie staną się nowoczesną gałęzią transportu,

Transport intermodalny w Polsce i Europie

na miarę nowego stulecia, jeśli nie stworzy się im warunków do pełnej i rzeczywistej liberalizacji, jak również jeśli transport kolejowy, a w konsekwencji i kombinowany nie otrzymają niezbędnej pomocy.

Oprócz tworzenia korzystnych – dla transportu kolejowego – warunków zewnętrznych, same koleje muszą w sposób zasadniczy usprawnić jakość i efektywność swoich usług. Nowa oferta przewozowa kolei powinna być w pełni dostosowana do potrzeb rynku i na tyle atrakcyjna jakościowo i cenowo, aby odzyskać utraconych klientów. Koleje muszą więc w maksymalnym stopniu spełniać oczekiwania klientów w takich aspektach jakościowych swoich usług, jak: niezawodność, elastyczność, krótki czas przewozu, duża częstotliwość połączeń oraz konkurencyjne ceny. Pozwoli to na lepsze wykorzystanie przewagi ekologicznej kolei i stworzy lepszy klimat polityczny w poszczególnych krajach do wspierania transportu kolejowego jako przyjaznej dla środowiska i życia człowieka gałęzi transportu.

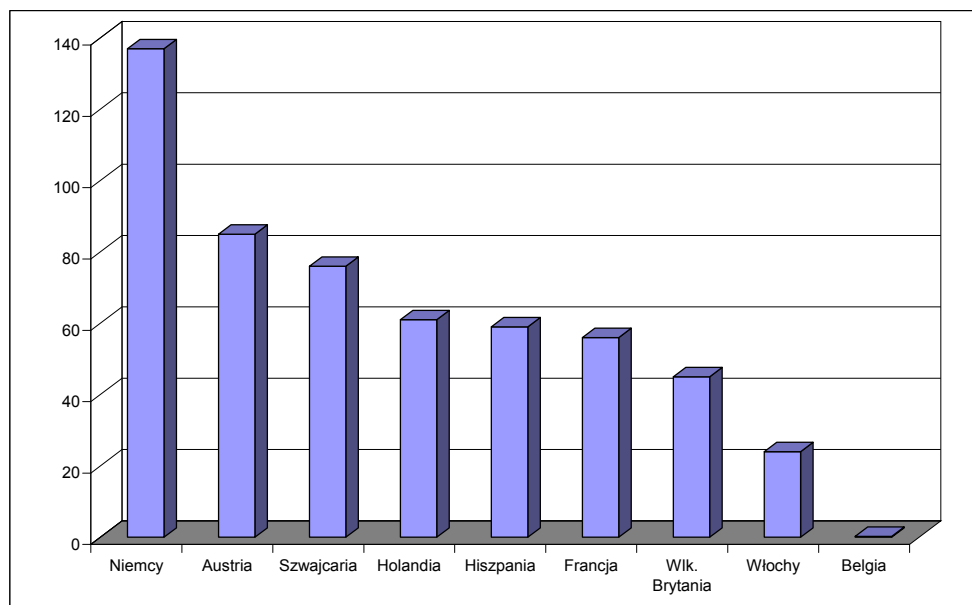
Komisja Europejska rekomenduje między innymi: przeznaczanie środków publicznych na inwestycje terminalowe (włączając logistyczne centra towarowe) oraz na usprawnienie dostępu infrastrukturalnego do terminali transportu intermodalnego, standaryzację intermodalnych jednostek ładunkowych (IJL), zapewnienie pełnej liberalizacji dostępu do sieci kolejowej w Europie dla operatorów wykonujących przewozy kombinowane oraz wdrażanie efektywnego i kompatybilnego systemu informacyjnego (opartego na technologii EDI) we wszystkich ogniwach łańcucha transportu intermodalnego.

W Białej Księdze z 2001 roku podkreśla się, że żegluga morska bliskiego zasięgu oraz żegluga śródlądowa są tymi gałęziami, które mogą skutecznie przyczynić się do zmniejszenia skażenia powietrza przez transport oraz kongestii na sieci dróg kołowych. Uważa się, że jednym ze sposobów ożywienia żeglugi jest budowa prawdziwych autostrad morskich w ramach masterplanu dla transeuropejskiej sieci transportowej oraz oferowanie efektywnych i uproszczonych usług. Będzie to wymagało stworzenia znacznie lepszych połączeń między portami morskimi i siecią kolejową oraz siecią wodną śródlądową, w ramach zintegrowanych łańcuchów morsko-ładowych. Do uruchomienia tych połączeń i nadania im rzeczywiście atrakcyjnego wymiaru pod względem komercyjnym, Biała Księga rekomenduje wykorzystanie środków z istniejących funduszy strukturalnych oraz programu Marco Polo.

Leszek Mindur

Wspieranie rozwoju transportu intermodalnego w wybranych krajach¹

W tabelach 1 i 2 przedstawiono przykłady pomocy finansowej wybranych krajów dla transportu intermodalnego oraz miejsce transportu intermodalnego w polityce transportowej tych państw. Ponadto na rysunkach 1, 2 i 3 zaprezentowano średnioroczną pomoc rządów wybranych państw Unii Europejskiej i Szwajcarii – która jest poza strukturami Unii – dla transportu intermodalnego, w podziale na kwotę ogólną i w przeliczeniu na jednego mieszkańca, a także na dziesięć tysięcy kilometrów kwadratowych powierzchni.

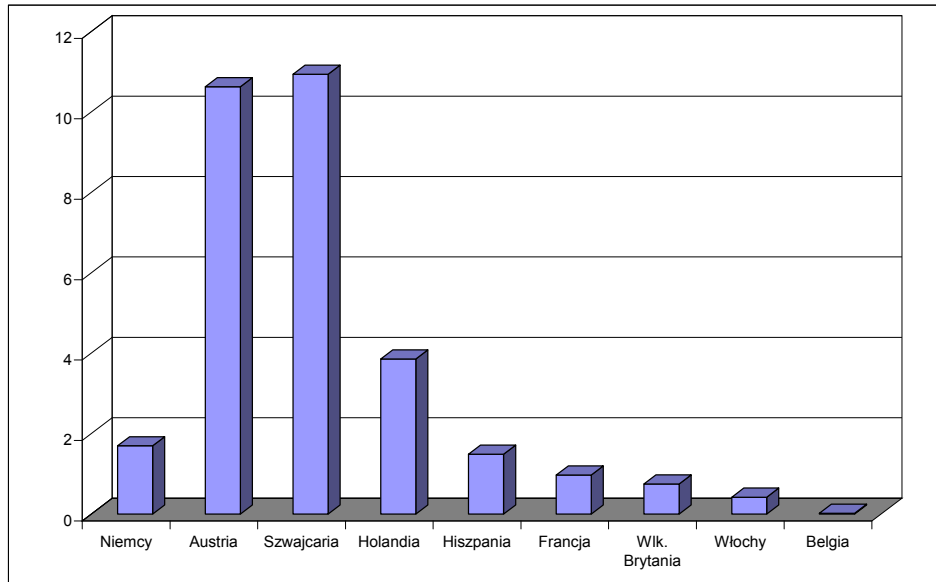


Rys. 1. Średnioroczny budżet wybranych państw UE na wspieranie transportu intermodalnego w latach 1997–2002 (mln EUR)

Źródło: Opracowanie własne

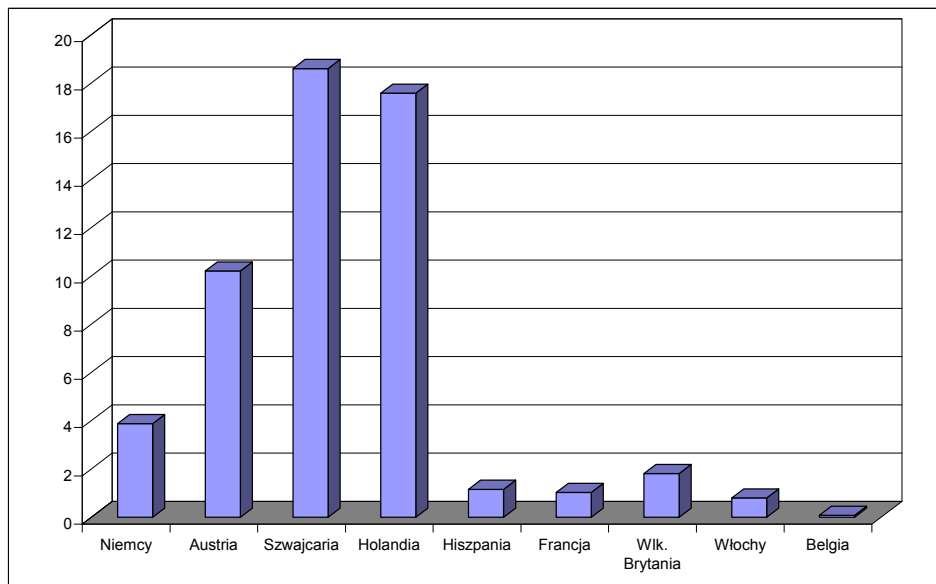
¹ Opracowano na podstawie materiałów źródłowych, pozyskanych przez dra hab. Jerzego Wronkę z poszczególnych krajów.

Transport intermodalny w Polsce i Europie



Rys. 2. Średnioroczny budżet wybranych państw UE na wspieranie transportu intermodalnego na jednego mieszkańca w latach 1997–2002 (EUR)

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 3. Średnioroczny budżet wybranych państw UE na wspieranie transportu intermodalnego w przeliczeniu na 10 tys. km² powierzchni w latach 1997–2002 (EUR)

Źródło: Opracowanie własne

Więcej informacji szukaj na stronie <http://www.bibliotekalogistyka.pl>

Tabela 1. Pomoc rządów wybranych państw UE dla transportu intermodalnego

Wyszczególnienie	Niemcy (D)	Austria (A)	Szwajcaria (CH)	Holandia (NL)	Hiszpania (E)	Francja (F)	Wlk. Brytania (GB)	Włochy (I)	Belgia (B)
Subsydia do infrastruktury – urządzenia na terminalach	+ ⁽¹⁾	+ ⁽³⁾	+ ⁽³⁾	+	+	+	+	+ ⁽¹⁾	+ ⁽¹²⁾
Subsydia do suprastruktury na terminalach	+	+	+	-	-	-	+	-	-
Subsydia na zakup / leasing wyposażenia tk (wagony, jednostki intermodalne)	-	+	+	-	-	-	+	+	+
Subsydia do kosztów eksploatacji tk	-	+ (w tym Ro-La)	+ ⁽⁴⁾ (w tym Ro-La)	+ ⁽⁴⁾	- ⁽⁴⁾	+ ⁽⁴⁾	+ ⁽⁴⁾	-	-
Budżet transportu intermodalnego	1997–2012 4,1 mld DM	1997: 1,18 mld ATS, w tym: 80 mln do terminali i wyposażenia oraz 1,1 mld dla kolei do kosztów świadczenia usług tk	1997: 123 mln SwF, w tym: 8 mln do terminali i wyposażenia i 115 mln do eksploatacji	1997–2000: 180 mln NLG, w tym: 160 na terminale i 20 do k. ekspl.	1994–2007: 146 mld ESP w tym 25 mld na terminale (5)	1997: 375 mln FF	14 mln GBP/rok i dodatkowo 75 mln za dostęp do sieci kolejowej	1994–2007: 700 mld ITL	1997: 10 mln BEF
Średnioroczny budżet w mln EUR	137	85	76	61	59	56	45	24	0,23
w EUR/mieszkańca	1,70	10,63	10,94	3,86	1,49	0,97	0,75	0,42	0,02
w EUR/10 tys. km ²	3,88	10,21	18,60	17,58	1,16	1,03	1,81	0,80	0,08

(+) występuje; (-) nie występuje; (1) rządowe subsydia wyłącznie dla infrastruktury kolejowych terminali. Subsydia są udzielane w formie korzystnych pożyczek lub jako ryczałt (*lump sums*); (2) w Belgii tylko decyzje dotyczące kolei są podejmowane na szczeblu krajowym. Natomiast decyzje i udzielanie finansowej pomocy dla innych gałęzi oraz dla terminali i portów są podejmowane na poziomie regionu; (3) w niektórych przypadkach rządy Austrii i Szwajcarii udzielają finansowej pomocy na budowy terminali w sąsiednich krajach; (4) w Holandii, Francji i Hiszpanii nie stosuje się opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla transportu intermodalnego, w Wielkiej Brytanii i Szwajcarii udzielane są dotacje; jeśli operator może udowodnić, że przewozy drogowe są tańsze od kolejowych, wtedy rząd subsydiuje wszystkie koszty lub tę część, która odnosi się do opłat za infrastrukturę kolejową; (5) główna część środków jest przeznaczana na infrastrukturę kolejową.

Źródło: *International Study on Intermodal Transport*, The Hague, March 1998 oraz ostatnie dokumenty robocze Grupy ds. Transportu Intermodalnego. Obok państw zrzeszonych w Unii Europejskiej w artykule uwzględniono również Szwajcarię pozostającą poza strukturami UE.

Więcej informacji szukaj na stronie <http://www.bibliotekalogistyka.pl>

Tabela 2. Transport kombinowany w polityce transportowej wybranych państw członkowskich UE

Transport kombinowany w polityce transportowej	Austria (A)	Belgia (B)	Szwajcaria (CH)	Niemcy (D)	Hiszpania (E)	Francja (F)	Włochy (I)	Holandia (NL)	Portugalia (P)	Wlk. Brytania (GB)
1. Specjalne struktury dla transportu intermodalnego										
a) w Ministerstwie Transportu	+	(1)								
b) koordynowane przez Ministerstwo Transportu			+	+		+	+	+	+	
2. Transport kombinowany w ogólnym programie rozwoju transportu	+		+	+	+	+	+	+	+	
3. Konkretny program inwestycyjny dla transportu intermodalnego	+		+	+	+	+		+		
4. Transport kombinowany przedmiotem inwestycji infrastruktury publicznej ze środków:										
a) budżetu państwa	+		+	+		+	+	+	+	+(3)
b) budżetów regionalnych		+		+	+	+	+			
c) budżetów sektoralnych gałęzi	+	+	+	+	+(7)			+	+	
5. Subsydia na zakup lub leasing urządzeń dla transportu intermodalnego:										
a) wagony, intermodalne jednostki transportowe i jednostki ładunkowe	+	+(4)	+			+(5)	+	+(1)	+	
b) konkretne urządzenia przeładunkowe	+	+	+	+		+	+	+(1)	+	
6. Subsydia do kosztów eksploatacji:										
a) przyznanie dostępu do sieci kolejowej						+		(1)		+
b) rekompensata deficytu			+	+(2)		+	+			
c) premie ekologiczne	+						+			

Objaśnienia:

(1) w trakcie uruchamiania; (2) przez lokalne władze; (3) tylko w konkretnych przypadkach; (4) tylko wagony; (5) z wyjątkiem wagonów; (6) zgodnie z siecią TEN (skrajnia B1); (7) z budżetu kolejowego; (8) włączając terminale w Niemczech i Włoszech przez Hupack.

Źródło: *The Phare Study on the conditions for the progressive integration of European inland transport markets*, Final Report, March 1999 oraz pozyskane dokumenty źródłowe z wybranych krajów.

*Leszek Mindur***Przewozy intermodalne w Europie**

Na podstawie Raportu UIRR za lata 1990–2001 w tabelach 3, 4 i 5 oraz na rysunkach 4–6 podano wybrane wielkości przewozów transportem intermodalnym, wykonanych przez operatorów zrzeszonych w UIRR. Należy zaznaczyć, że w celu uniknięcia podwójnego liczenia, w statystykach UIRR podaje się tylko liczbę przesyłek nadanych w eksporcie przez członków UIRR. Jedna przesyłka stanowi ekwiwalent przewozu drogowego (=+/-2,3 TEU).

Tabela 3. Wielkość przewozów europejskich operatorów transportu intermodalnego według liczby nadanych przesyłek*)

Lata	Przewozy ogółem		Ruch międzynarodowy		Ruch krajowy	
	liczba przesyłek	mln tonokm	liczba przesyłek	mln tonokm	liczba przesyłek	mln tonokm
1990	1 183 361	18 677	543 610	11 708	639 751	6 969
1995	1 615 364	24 970	968 910	17 720	646 454	7 250
1996	1 711 258	27 167	1 047 866	19 584	663 390	7 583
1997	1 863 949	29 861	1 139 666	21 527	724 278	8 334
1998	1 882 700	30 234	1 167 345	21 926	715 355	8 308
1999	1 821 017	28 588	1 158 735	20 742	662 282	7 846
2000	1 964 439	30 936	1 287 922	22 804	676 517	8 132
2001	1 936 904	31 880	1 286 673	24 663	650 231	7 217

*) ilość przesyłek nadanych łącznie w ruchu krajowym i międzynarodowym

Tabela 4. Struktura przewozów przesyłek w jednostkach ładunkowych

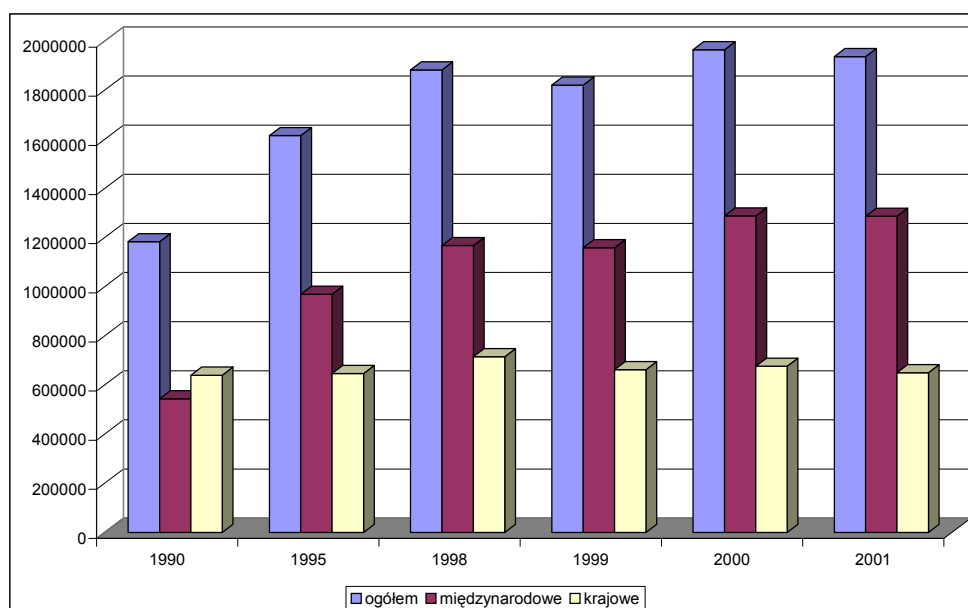
Lata	Kontenery i nadwozia wymienne		Ro-La		Naczepy	
	liczba jednostek [w tys.]	udział w [%]	liczba jednostek [w tys.]	udział w [%]	liczba jednostek [w tys.]	udział w [%]
1990	727	62	214	18	242	20
1995	1 079	67	312	19	224	14
1996	1 160	68	344	20	207	12
1997	1 333	71	346	19	185	10
1998	1 335	71	382	20	166	9
1999	1 260	69	406	22	155	9
2000	1 333	68	460	23	172	9
2001	1 300	67	466	24	171	9

Transport intermodalny w Polsce i Europie

Tabela 5. Wielkość przewozów według wybranych operatorów transportu intermodalnego***) członków UIRR

Lata	Kombi- verkher	Cemat	Nova- trans	Ökombi	Hupac	T.R.W.	Hungaro- -kombi	Polkombi
1990	550 743	120 355	199 525	115 366	98 534	36 023	x	x
1995	629 808	261 671	199 913	171 189	155 931	62 413	37 205	1 340
1998	619 649	332 146	252 641	193 991	184 218	67 037	61 436	11 434
1999	549 381	331 934	239 838	214 843	200 032	56 814	60 813	11 615
2000	536 068	343 722	253 419	265 341	247 254	56 094	61 780	11 886
2001	533 950	321 895	239 050	298 067	237 955	62 127	66 596	5 564

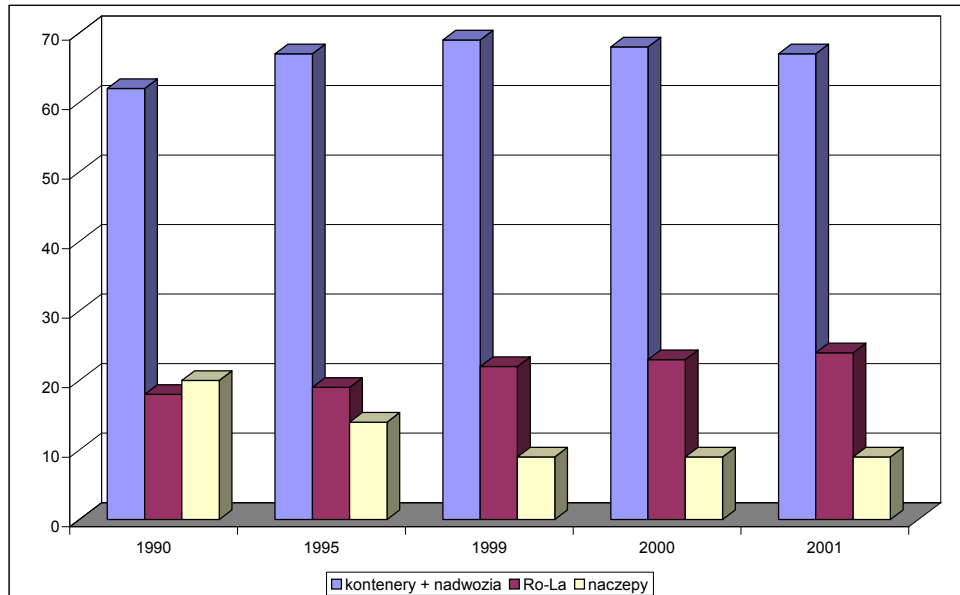
**) Przewozy wymienionych operatorów stanowiły 90,4% przewozów wszystkich operatorów będących członkami UIRR w 2001 roku.



Rys. 4. Przewozy przesyłek według rodzajów komunikacji

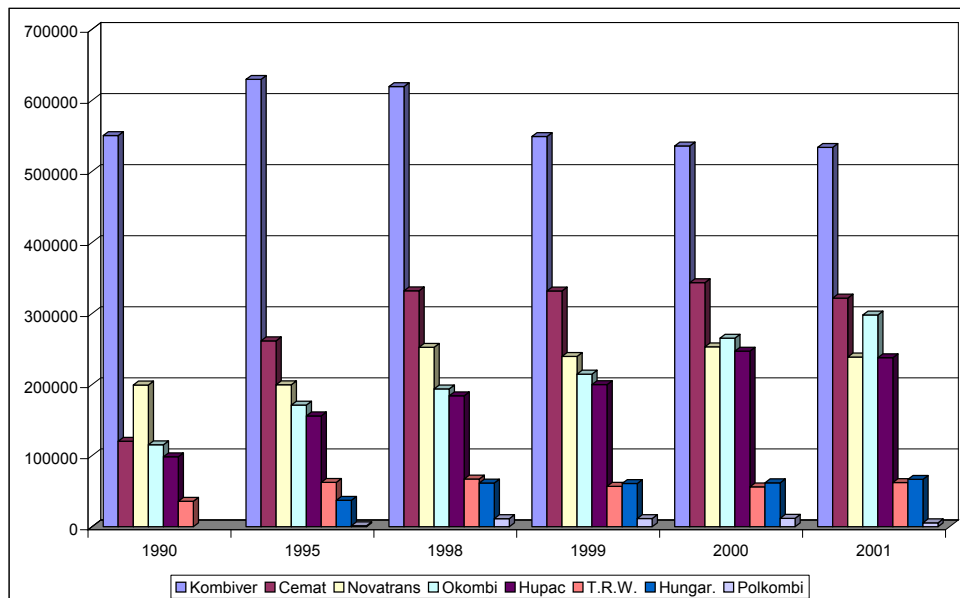
Źródło: Opracowanie własne

Leszek Mindur



Rys. 5. Udział jednostek transportu intermodalnego w przewozach ogółem w %

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 6. Przewozy przesyłek przez wybranych europejskich operatorów transportu intermodalnego

Źródło: Opracowanie własne

Transport intermodalny w Polsce i Europie

Po okresie stałego wzrostu przewozów w latach 1990–1997, w 1998 roku nastąpiła stagnacja, a w 1999 roku spadek przewozów intermodalnych w Europie na skutek kryzysu w transporcie kolejowym, którego najistotniejszymi – dla transportu intermodalnego – symptomami był wzrost opóźnień pociągów blokowych (zwłaszcza na dalekich międzynarodowych trasach) oraz ich odwoływanie, przy równoczesnym wzroście cen za usługi kolejowe. Okazało się jednak, iż pomimo braku poprawy w jakości usług kolejowych, nastąpił wzrost przewozów intermodalnych w 2001 roku o ok. 6% w stosunku do 1999 roku. Można więc mówić o sukcesie konsekwentnej działalności operatorów transportu intermodalnego, którzy biorąc na siebie pełne ryzyko za realizację przewozów kolejowych między terminalami, zdołali przyciągnąć klientów utraconych w latach 1998–1999. W efekcie większość towarzystw transportu intermodalnego zrzeszonych w UIRR, w stosunku do 1999 roku, osiągnęło wzrost przewozów (w ruchu międzynarodowym) w 2001 roku.

Łącznie w latach 1999–2001 towarzystwa UIRR w ruchu międzynarodowym i krajowym przewiozły 1,821–1,936 mln przesyłek (co odpowiada ok. 4,94 mln TEU rocznie), wykonując odpowiednio pracę przewozową 28,6–31,9 mld tonokm.

Jeśli chodzi o strukturę jednostek intermodalnych użytych w przewozach przesyłek przez towarzystwa UIRR w 2000 roku, to utrzymuje się wysoki – 67% udział kontenerów i nadwozi wymiennych w nadaniu przesyłek ogółem (62% w 1990 r.), przy stałym wzroście przewozów ciężarówek i zestawów drogowych na wagonach (system przewozów towarzyszących) 24% (18% w 1990 r.) i znacznym spadku naczep – 9% (20% w 1990 r.).

Próba określenia prognozy przewozów transportem intermodalnym w Polsce

Z prognozy przewozów ładunków w obsłudze polskiego handlu zagranicznego wynika, że ogólna masa ładunków ma wzrosnąć w 2010 roku w stosunku do 2000 r. od 27,9% do 93,1%, w zależności od przyjętego wariantu rozwoju gospodarki narodowej oraz gałęzi transportu [1]. Szczegółowe wyniki w tym zakresie zestawiono w tabelicy 6. W prognozie założono jednocześnie przyspieszenie rozwoju przewozów w intermodalnych jednostkach ładunkowych. W liczbach bezwzględnych masa ładunków podatnych do transportu intermodalnego w 2010 roku ma osiągnąć niebagatelną liczbę rzędu 5.104 – 10.617 tys. t, z tym że suma pierwsza dotyczy wariantu minimalnego, zaś suma druga – wariantu maksymalnego. Z ogólnej masy ładunków na przewozy kombinowane kolejowo-drogowe przypadać ma od 34% do 42% w zależności od przyjętego wariantu rozwoju. Są to bardzo ambitne założenia zważywszy, że w okresie wyjściowym tego rodzaju przewozy nie przekroczyły 2.000 tys. t i związane były głównie z przewozami ładunków w kontenerach. W prognozie natomiast udział przewozów ładunków w kontenerach wahać się ma zaledwie w granicach 25,5–31,7%, natomiast znaczny udział dotyczy przewozów nadwozi wymiennych (42,7–45,2%), naczep (19,7–21,8%) oraz Ro-La (6,8–7,5%).

Więcej informacji szukaj na stronie <http://www.bibliotekalogistyka.pl>

Tabela 6. Prognoza przewozów ładunków w obsłudze phz w latach 2005–2010 według podstawowych gałęzi transportu oraz z podziałem na eksport i import

Wyszczególnienie	2000		2005		2010		Wskaźnik dynamiki 2000 r. = 100%	
	min	max	min	max	min	max	min	max
Transport samochodowy								
Eksport	16 825	19 655	19 992	29 962	22 038	37 933	131,0	193,0
Import	9 562	11 178	12 536	17 062	12 536	21 613	131,1	193,4
Razem:	26 387	30 833	31 361	47 024	34 574	59 546	131,0	193,1
Transport kolejowy								
Eksport	30 114	35 162	35 742	53 527	39 372	67 728	130,7	192,6
Import	18 391	21 477	21 835	32 708	24 058	41 394	130,0	192,7
Razem	48 505	56 639	57 577	86 235	63 430	109 122	130,8	192,7
Transport morski								
Eksport	34 198	39 368	39 921	58 882	43 799	74 022	128,1	188,0
Import	13 313	15 349	15 450	22 779	16 957	28 642	127,4	186,0
Razem	47 511	54 717	55 371	81 661	60 757	102 664	127,9	187,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: Alicja Tylutki, *Prognozy przewozów multimodalnych w oparciu o analizę czynników stymulujących rozwój gospodarczy kraju (eksport, import)*, podzadanie Zadania Badawczego nr 8 PBZ-032-06 *Sieciowy system przewozów multimodalnych*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, październik 1997.

Transport intermodalny w Polsce i Europie

Realizacja tych celów wymagać będzie **wielokierunkowych działań wchodzących w zakres polityki transportowej Polski, skojarzonej ściśle z polityką Unii Europejskiej**, wspierającą rozwój transportu intermodalnego jako systemu integrującego współpracujące państwa. Konieczność tej ścisłej współzależności wynika głównie z potrzeby skoordynowania działań związanych z budową i modernizacją infrastruktury transportu intermodalnego, a przede wszystkim wspólnego sfinansowania tych bardzo kosztownych przedsięwzięć inwestycyjnych. Na przykład według planów inwestycyjnych Dyrekcji Generalnej PKP, do pełnej realizacji programu dostosowania samej tylko infrastruktury kolejowej do standardów europejskich konieczne jest zainwestowanie do 2015 roku ok. 45 mld zł. Jest to suma, której zdaniem ekspertów nie można pokryć ani ze środków PKP, ani z krajowego budżetu, a więc musi być dofinansowana ze środków unijnych [3].

Wśród działań warunkujących osiągnięcie planowanego rozwoju przewozów intermodalnych do najpilniejszych zaliczyć należy modernizację 10 tras kolejowych zgłoszonych przez Polskę do umów AGC/AGTC, zobowiązujących stronę polską do dostosowania wytypowanych linii do europejskich wymagań technicznych transportu intermodalnego [4].

Realizacja tych zadań jest bardzo kosztowna (na co zwrócono już uwagę), lecz niezbędna, gdyż brak takiej sieci może spowodować, że Polska zostanie wyłączona z europejskiego systemu przewozów tranzytowych. Niebezpieczeństwo takie tkwi choćby w tym, że już w chwili obecnej w europejskim korytarzu transportowym północ – południe, obejmującym Szwecję, Norwegię, Finlandię – Danię – Niemcy, Austrię, Szwajcarię i Włochy, transportem kombinowanym przewozi się prawie 50% wszystkich ładunków europejskich [3].

Podstawowe przedsięwzięcia warunkujące rozwój przewozów intermodalnych w Polsce

W Polsce istnieją dobre perspektywy dla rozwoju transportu intermodalnego, zarówno w odniesieniu do przewozów krajowych, jak i międzynarodowych. Jednak zależy to głównie od polityki transportowej państwa, czy będzie to rzeczywisty rozwój, czy też stagnacja lub spadek przewozów intermodalnych z udziałem polskich podmiotów transportowych. Spadek kolejowych przewozów towarowych na początku lat dziewięćdziesiątych spowodował powstanie poważnych rezerw zdolności przewozowej transportu kolejowego, co stwarza duże możliwości przejścia przez kolej części przewozów z transportu drogowego w systemie technologii transportu intermodalnego.

Na podstawie wyników szczegółowych badań można stwierdzić, że występują korzystne uwarunkowania zewnętrzne i perspektywy rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, zwłaszcza w kategoriach potencjalnego popytu [6].

Dla zapewnienia przyspieszonego rozwoju transportu intermodalnego konieczne jest wprowadzenie tzw. **kodyfikacji linii kolejowych i taboru**. Zastosowanie

Leszek Mindur

kodeks umożliwiłoby szybkie wytyczenie bezkolizyjnych tras przewozu dla przesyłek transportu intermodalnego, zwłaszcza naczep i zespołów samochodowych, charakteryzujących się często przekraczaniem tzw. skrajni. Konieczność taka wynika choćby stąd, że dotychczasowe ubieganie się organizatorów przewozu tego typu ładunków o zezwolenie PKP było zabiegiem bardzo czasochłonnym i zniechęcało często do korzystania z usług transportu kolejowego. Problem ten został stosunkowo szeroko naświetlony przez inspektorów NIK i potraktowany jako jeden z istotnych powodów niedostatecznego rozwoju transportu intermodalnego w Polsce [3].

Rysuje się także pilna potrzeba **podniesienia standardów technicznych polskich dróg kołowych**, ponieważ zgodnie z decyzją Europejskiego Parlamentu UE z 1 dnia 09.09.1999 r. nr 96/1692/UE dopuszczalny nacisk na oś na międzynarodowych drogach ma wzrosnąć z dotychczasowych 10 t do 11,5 t. Polska nie spełnia tego wymogu, mimo że w chwili obecnej większość jej międzynarodowych dróg posiada wytrzymałość nawierzchni o dopuszczalnym nacisku do 10 t na oś. Problem ten będzie sukcesywnie rozwiązywany wraz z budową sieci autostrad, gdyż jedynie te spełniają warunek określony decyzją Nr 96/1692/UE, tj. nacisk na oś w wysokości 115 kN.

Jednym z bardzo istotnych warunków rozwoju transportu jest **modernizacja istniejących terminali oraz zagęszczenie ich sieci** poprzez budowę nowych terminali, zwłaszcza w Świnoujściu, Szczecinie, Rzepinie, Rzeszowie i Białymstoku. Nie mniej ważnym czynnikiem zapewniającym wzrost przewozów ładunków transportem kombinowanym będzie **budowa 6 centrów logistycznych**, w tym: głównie Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w Szczecinie oraz Pomorskiego Centrum Logistycznego w Gdańsku.

W celu podniesienia efektywności transportu intermodalnego konieczne jest **zapewnienie przez nadawców i odbiorców intermodalnych jednostek ładunkowych (IJŁ) warunków komunikacyjnych** umożliwiających bezpośredni odbiór wspomnianych jednostek ładunkowych przez specjalistyczny transport samochodowy, spełniający w procesie transportu intermodalnego funkcje dowozowo-odwozowe.

Nadawcy i odbiorcy oraz operatorzy transportu intermodalnego powinni posiadać odpowiednią liczbę znormalizowanych IJŁ, zwłaszcza kontenerów typoszeregu ISO, umożliwiającą bezkolizyjny odbiór przygotowanych zbiorczych jednostek ładunkowych przez specjalistyczny tabor zaangażowany w procesie transportu intermodalnego. Zapewni to nie tylko racjonalne wykorzystanie kosztownych środków przewozowych, ale również wzrost efektywności całego procesu transportu intermodalnego dzięki jego znacznemu przyspieszeniu.

Niezbędne jest wyposażenie krajowych operatorów transportu intermodalnego w odpowiedni tabor kolejowy, przystosowany nie tylko do przewozu kontenerów, ale i innych IJŁ, w tym przede wszystkim zespołów samochodowych,

Transport intermodalny w Polsce i Europie

naczepr i przyczep. Sprawa jest pilna, ponieważ w tym zakresie istnieje silna konkurencja ze strony firm zachodnich, zwłaszcza w świetle rychłego udostępnienia przez PKP własnych linii kolejowych dla wszystkich jej użytkowników.

Należy opracować optymalną sieć powiązań terminali i centrów logistycznych oraz racjonalnych rozkładów jazdy pociągów transportu intermodalnego, zapewniających skrócenie ogólnego czasu jazdy, głównie poprzez skrócenie czasu postoju na granicy pociągów przewożących ładunki w IJŁ. Realność tego przedsięwzięcia wiąże się ściśle z koniecznością **rozwoju sprawnego systemu informatycznego** umożliwiającego bieżące monitorowanie przebiegu procesu transportu intermodalnego nie tylko całego pociągu, ale także poszczególnych IJŁ.

Rozszerzenie Unii Europejskiej o nowe państwa powinno doprowadzić do stworzenia znaczących możliwości dalszego rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Dotyczy to między innymi państw regionu Morza Bałtyckiego, w tym przede wszystkim Polski, której znaczący wzrost obrotów handlowych z Unią jest szczególnie ważny z punktu widzenia morskiej pozycji Polski w tym regionie.

Promowanie transportu intermodalnego poprzez odpowiednią politykę fiskalną umożliwiającą oferowanie usług po cenach niższych niż transport samochodowy. Finansowanie z różnych źródeł powinno stanowić co najmniej równowartość strat, jakie ponosi społeczeństwo z powodu stosowania transportu samochodowego do przemieszczania ładunków na duże odległości. Chodzi między innymi o spotęgowane zużycie nośników energetycznych, większe zanieczyszczenie środowiska oraz zagrożenie w ruchu drogowym, nadmierne zużycie dróg kołowych itp.

Intensyfikacja przewozów intermodalnych przez polskie porty morskie jest kluczowym instrumentem dla rozwoju i integracji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w intermodalnych morsko-lądowych łańcuchach transportowych. Ten kierunek rozwoju przewozów jest szczególnie mocno rekomendowany i promowany przez Komisję Europejską. Należy dążyć do pełnego wykorzystania dogodnego położenia geograficznego portów polskich w układzie tzw. wschodnioeuropejskiego korytarza transportowego na osi północ-południe, poprzez zacieśnianie współpracy, 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 Banku Światowego, zapewnią wysoką jakość usług do obsługi przewozów intermodalnych w morsko-lądowych łańcuchach transportowych.

Konieczne jest nadanie przewozom kombinowanym odpowiednio wysokiej rangi w polityce transportowej państwa **poprzez opracowanie właściwych aktów normatywnych dostosowanych do uregulowań prawnych Unii Europejskiej** wspierających skutecznie rozwój transportu intermodalnego. Trzeba pokreślić, że w Unii Europejskiej dzięki właściwym przepisom skutecznie funkcjonują różnego rodzaju dotacje celowe, ulgi podatkowe, gwarancje rządowe itp. zachęty, owocujące dynamicznym rozwojem transportu intermodalnego przyjaznego człowiekowi.

Leszek Mindur

Bibliografia

- [1] Alicja Tylutki, *Prognozy przewozów multimodalnych w oparciu o analizę czynników stymulujących rozwój gospodarczy kraju (eksport, import)*, podzadanie Zadania Badawczego nr 8 PBZ-O32-06 *Sieciowy system przewozów multimodalnych*, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Transportu i Łączności, Szczecin, październik 1997.
- [2] *Współczesne technologie transportowe*, praca zbiorowa pod red. L. Mindura, Instytut Technologii i Eksploatacji, Warszawa 2002.
- [3] Protokół Najwyższej Izby Kontroli z 8 lipca 1999 r. dotyczący funkcjonowania transportu intermodalnego w Polsce w latach 1996–1998, Nr 186/99/P98/120/DTL, Warszawa, lipiec 1999, s. 27.
- [4] Ratyfikowana przez Polskę w 1989 r. umowa AGC obligowała stronę polską do dostosowania wytypowanych linii kolejowych do podstawowych wymagań techniczno-eksploatacyjnych transportu intermodalnego, zaś podpisania w marcu 1992 r. umowa AGTC, obejmująca te same linie kolejowe co AGC, zobowiązywała Polskę do działań w celu uzyskania w 2000 r. lepszych wskaźników eksploatacyjnych, zwłaszcza w zakresie prędkości kursowania pociągów przewożących ładunki w IJL.
- [5] *White Paper. European Transport Policy for 2010: time to decide*, Commission of the European Communities, COM(2001)370, Brussels, 12.09.2001.
- [6] Jerzy Wronka z zespołem, *Program rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2015 r.*, Temat OBE4-1260/2000, OBET, Warszawa – Szczecin, luty 2001.