

Alina Lipińska-Słota¹

Katedra Transportu, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

Transport intermodalny na rynku przewozów ładunków w Polsce

1. OGÓLNA SYTUACJA NA RYNKU PRZEWOZÓW ŁADUNKÓW

Transport jest procesem produkcyjnym, którego celem jest pokonywanie przestrzeni. Odgrywa on istotną rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju, umożliwia sprawne funkcjonowanie poszczególnych działów gospodarki narodowej, jest czynnikiem intensyfikującym rozwój. Brak spójności między działalnością transportową a pozostałymi działami gospodarki narodowej osłabia ogólne możliwości rozwojowe. Między rozwojem gospodarki narodowej a rozwojem systemu transportowego istnieje ścisła zależność, wynikająca z faktu, że transport obsługuje pozostałe działy gospodarki [6].

Dla gospodarek większości krajów, po recesji z lat 2008-2009, rok 2010 przyniósł wyraźne ożywienie koniunktury. Nastąpił wzrost produkcji i wymiany międzynarodowej, a w wielu krajach także wzrost inwestycji i zatrudnienia. W Polsce także nastąpił wzrost aktywności gospodarczej, o czym świadczy przyspieszenie tempa wzrostu PKB do 3,8% [3]. W krajach Unii Europejskiej odnotowano wzrost PKB o 1,8%. Wzrosły również obroty w handlu zagranicznym. W UE-27 nastąpił wzrost obrotów w eksporcie o 11,4%, natomiast w imporcie o 9,2% [3]. Poprawę zanotowano także w transporcie. Wszystkimi rodzajami transportu, w 2010 r., przewieziono o 8,7% więcej ładunków niż w roku poprzednim, a wykonana praca przewozowa była większa o 12,1%. Wzrosły przewozy transportem samochodowym, kolejowym, rurociągowym i lotniczym, natomiast spadły – żeglugą morską i śródlądową [5].

W 2010 r. transportem samochodowym przewieziono ogółem 1551,8 mln ton ładunków i wykonano pracę przewozową 223 170 mln tonokilometrów, co stanowiło odpowiednio o 8,9% i 16,5% więcej niż w roku poprzednim. Największy wzrost odnotowano w przewozach węgla kamiennego i brunatnego, ropy naftowej i gazu ziemnego (o 65,9%) oraz pustych kontenerów i opakowań (o 35,4%) [5]. Udział transportu zarobkowego w przewozach ogółem wyniósł 51,0%, natomiast transportu gospodarczego – 49,0%. Biorąc pod uwagę wielkość pracy przewozowej wykonanej w transporcie samochodowym Polska znalazła się na trzecim miejscu (z 11,0% udziałem w ogólnych przewozach Unii Europejskiej), za Niemcami i Hiszpanią, natomiast w przewozach międzynarodowych – na pierwszym – z udziałem sięgającym 19,0% w ogólnej wielkości przewozów [5]. Dominujący udział w przewozach zarówno w eksporcie, jak i w imporcie stanowiły przewozy do/z Niemiec. W 2010 r. odnotowano także ponad 6,0% wzrost krajowych przewozów ładunków, przy jednoczesnym zwiększeniu pracy przewozowej o 9,0%.

Transportem kolejowym, w 2010 r., przewieziono 217,0 mln ton ładunków, czyli o 8,0% więcej niż w 2009 r. Wykonana praca przewozowa była o 12,1% większa, a uwzględniając jej wielkość polski transport kolejowy, (z 13,0% udziałem w przewozach ogółem), znalazł się na drugim miejscu, za Niemcami, wśród krajów Unii Europejskiej. W 2010 r. nastąpił wzrost przewozów w komunikacji międzynarodowej o 30,3% [5]. W szczególności odnotowano wzrost przewozów tranzytowych o 55,6%, przewozów w eksporcie o 33,4%, natomiast w imporcie – o 25,4% [5].

Istotny wzrost odnotowano także w przewozach intermodalnych. W 2010 r. w tej technologii przewieziono o 30,2% więcej kontenerów oraz o 44,6% więcej nadwozi wymiennych niż w roku poprzednim. Większość z tych przewozów zrealizowano w komunikacji międzynarodowej [5].

W 2010 r. transportem lotniczym przewieziono o 11,1% więcej ładunków niż w roku poprzednim. Ponad 19,1% wzrost odnotowano w połączeniach międzynarodowych, natomiast w komunikacji krajowej przewozy spadły o 15,4% [5]. W portach lotniczych przeładowano o 17,0% więcej ładunków w porównaniu

¹ slota@ue.katowice.pl

z rokiem 2009. Najlepsze wyniki osiągnął PL Warszawa Okęcie, na którym przeładowano 28 928 ton ładunków przybyłych z portów zagranicznych i odprawiono 21 451 ton ładunków do portów zagranicznych. W relacjach krajowych przeładowano 6 736 ton ładunków.

Przewozy ładunków realizowane żeglugą śródlądową spadły w 2010 r. o 9,1%. W transporcie międzynarodowym nastąpił wzrost o 3,2%, natomiast w połączeniach krajowych – istotny spadek o 28,8% [5].

Morską flotą transportową przewieziono w 2010 r. o 10,8% ładunków mniej niż w roku poprzednim. W żegludze regularnej odnotowano spadek o 17,1%, natomiast w nieregularnej nastąpił wzrost przewozów o 10,8%. W polskich portach morskich wzrosły obroty we wszystkich kategoriach ładunkowych – ogółem o 32,0% [5].

2. RYNEK TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Rok 2009 był bardzo trudny dla przewoźników kolejowych. Na skutek kryzysu ekonomicznego, trudnych warunków atmosferycznych w okresie zimy nastąpiły duże spadki przewozów, a w ich konsekwencji pogorszenie wyników finansowych wszystkich operatorów, w tym także PKP CARGO S.A.

Spółka PKP CARGO powstała na mocy ustawy z września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe i rozpoczęła swoją działalność 01 października 2001 r. w oparciu o liniową strukturę organizacyjną. Przyjęty system organizacyjny funkcjonował do końca 2008 r., natomiast w 2009 r. podjęte zostały działania restrukturyzacyjne. Uproszczona została organizacja zarządzania przedsiębiorstwem. Przyjęcie Programu Naprawczego na 2010 rok zakładało między innymi redukcję zbędnego zaplecza, wykorzystanie posiadanego potencjału technologicznego, poprawę jakości napraw taboru i wydłużenie okresu międzynaprawczego wybranych serii wagonów, wdrożenie nowego cyklu przeglądu lokomotyw, a także likwidację nierentownych bocznicy, punktów ładunkowych oraz zbędnych stacji manewrowych i rozrządowych, zwiększenie efektywności usług przewozowych poprzez eksploatację dłuższych i cięższych składów pociągów, ograniczenie liczby magazynów, rezygnację ze zbędnych terenów, jak również rozważenie możliwości outsourcingu badań laboratoryjnych, wykonywanych dotychczas we własnych laboratoriach. Podjęte działania oraz aktywna polityka handlowa pozwoliły zakończyć 2010 r., większym niż zakładano w planie, zyskiem w wysokości 61,9 mln złotych [4].

W dniu 01 stycznia 2011 r. wdrożona została nowa struktura zarządzania przedsiębiorstwem oparta na bazie 10 zakładów. Podstawowym zadaniem zakładów jest realizacja celów spółki w zakresie: sprzedaży usług przewozowych, organizowania i realizacji dostaw towarów zgodnie z zawartymi umowami, przeładunku, magazynowania, przewozów przy użyciu środków innych przewoźników, obsługi trakcyjnej przewozów realizowanych przez spółkę, wynajmu pojazdów trakcyjnych, naprawy własnego taboru kolejowego, a także świadczenie usług naprawczych oraz utrzymanie urządzeń technicznych i zaplecza warsztatowego [8].

Już w 2010 r. podjęto działania mające na celu usprawnienie podziału zadań pomiędzy PKP CARGO i spółkami zależnymi. Utworzona została Grupa PKP CARGO LOGISTICS, która jest jednym z największych na rynku europejskim operatorów oferujących kompleksowy pakiet usług logistycznych dostosowanych do indywidualnych potrzeb każdego klienta. Spółki Grupy PKP CARGO LOGISTICS działają w ramach następujących dywizji:

- Przewozy - to najważniejsza dywizja w działalności Grupy PKP CARGO LOGISTICS. W ramach Grupy PKP CARGO LOGISTICS realizowane są one przez spółki: PKP CARGO (przewozy krajowe i międzynarodowe) oraz PKP CARGO International (przewozy poza granicami Polski). Przewozy samochodowe i promowe w ramach Grupy PKP CARGO LOGISTICS realizowane są przez PS Trade Trans.
- Intermodal – obsługę przewozów intermodalnych realizuje spółka CARGOSPED, będąca wiodącym operatorem logistycznym na polskim rynku. CARGOSPED specjalizuje się w logistyce kontenerowej

i spedycji kolejowej, przy wykorzystaniu własnych terminali kontenerowych oraz oddziałów i agencji celnych.

- Spedycja - realizacją usług spedycyjnych w ramach Grupy PKP CARGO LOGISTICS zajmują się spółki: PS Trade Trans (spedycja międzynarodowa), CARGOSPED (spedycja krajowa) oraz PKP CARGO International (spedycja w krajach Europy Środkowo-Wschodniej).
- Terminale - grupa PKP CARGO LOGISTICS dysponuje łącznie 13 terminalami przeładunkowymi. Spośród sześciu zlokalizowanych na granicy wschodniej dwa działają jako odrębne spółki: PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze i PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica. W ramach Grupy PKP CARGO LOGISTICS obsługę terminali realizują także CARGOSPED (terminale w Gliwicach, Kobylnicy, Mławie, Warszawie i Braniewie) i PS Trade Trans (oferuje terminale w Zaborzu, Wólce, Dorohusku, Medyce i Sławkowie
- Bocznice - obsługę bocznic kolejowych w ramach Grupy PKP CARGO LOGISTICS realizuje spółka PKP CARGO SERVICE z siedzibą w Warszawie.
- Tabor - realizacją napraw taboru kolejowego w ramach Grupy PKP CARGO LOGISTICS zajmuje się łącznie 11 podmiotów, w tym spółki PKP CARGO WAGON (5), PKP CARGO TABOR (4) oraz spółki GORZÓW WAGONY i WAGREM [8].

W 2010 r. nastąpiła poprawa koniunktury. Przewozy ładunków na liniach normalnotorowych realizowało 39 licencjonowanych przewoźników, 1 na linii szerokotorowej o prześwicie 1520 mm oraz 6 na liniach wąskotorowych [1]. Nastąpił znaczący wzrost przewozów spowodowany zwiększeniem wymiany handlowej w transakcjach międzynarodowych. Dominującą rolę na rynku utrzymały spółki Grupy PKP, natomiast wśród pozostałych przewoźników największy udział w rynku biorąc pod uwagę zarówno wielkość przewiezionego ładunku, jak i wykonanej pracy przewozowej miały spółki Grupy DB Schenker, z udziałem odpowiednio 31,6% i 7,8% [1].

Trzecie miejsce, pomimo spadku wielkości przewozów, zajmuje w rynku Grupa CTL z udziałem 6,18% biorąc pod uwagę wielkość przewiezionego ładunku.

Ponad 50,0% wzrost przewozów odnotował drugi przewoźnik Grupy – PKP LHS, który realizuje przewozy na wyodrębnionej organizacyjnie linii szerokotorowej [1]. Jej udział w rynku przewozów ładunków wynosił w 2010 r. 3,3% według przewiezionego ładunku i 5,6% według pracy przewozowej.

Dynamicznie rozwija się spółka Lotos Kolej, specjalizująca się w przewozach paliw i produktów rafinacji ropy naftowej. Spółka przewiozła w 2010 r. o 40,4% więcej ładunków i wykonała pracę przewozową większą o 38,3% niż w roku poprzednim, co dało jej 3,3% udziału w rynku według przewiezionego ładunku oraz 6,9% udziału mierzonego według pracy przewozowej [1].

Spółka PKP CARGO przewiozła w 2010 r. 119,6 mln ton ładunków, co stanowiło o 14,3 % więcej niż w 2009 r. Udział PKP CARGO S.A. w rynku przewozów towarowych w Polsce w 2010 r. według wielkości przewiezionego ładunku wynosił 55,1 %. Wykonano pracę przewozową w wysokości 31 587, 9 mln tkm, co dało PKP CARGO S.A. 64,9 % udziału w rynku przewozów w Polsce [4]. W przewozach krajowych spółka odnotowała w 2010 roku wzrost przewozów o 3,7 mln ton w porównaniu z rokiem poprzednim. W eksporcie odnotowano wzrost przewozów 6,3 mln ton, natomiast w imporcie o 3,2 mln ton, a w tranzycie wzrost o 1,8 mln ton [8]. Po okresach spadków udziałów w rynku spółki PKP CARGO, jakie miały miejsce w latach 2003-2009, w roku 2010 nastąpiła zmiana tendencji. Spółka zwiększyła wolumen przewozów, udział w rynku zarówno pod względem przewiezionego ładunku, jak i wykonanej pracy przewozowej.

Główny udział w wielkości przewozów miały ładunki masowe takie jak węgiel kamienny i kruszywa. Przewozy węgla kamiennego zwiększyły się z 47 152 tys. ton w 2009 r. do 52 729 tys. ton w 2010 r. i w 2010 r. stanowiły 44,1% wszystkich przewozów Spółki. Kolejne miejsca w przewozach zajęły kamień, żwir i wapno (17,0% w przewozach ogółem), metale i wyroby (ok. 8,3% w przewozach ogółem) oraz koks i węgiel brunatny (ok. 6,7% w przewozach ogółem) [4].

Także w perspektywie najbliższych kilku-, kilkunastu lat sytuacja nie ulegnie zmianie ze względu na duże uzależnienie przemysłu energetycznego od tego nośnika energii i wykorzystanie kruszyw w realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Wzrastać będą także przewozy realizowane w grupie „inne”, w których mieszczą się przewozy intermodalne. Aktualnie PKP CARGO S.A. jest pierwszym w Polsce i drugim

w Unii Europejskiej (po DB AG) przewoźnikiem biorąc pod uwagę zarówno wielkość przewiezioną masę ładunków jak i wykonanej pracy przewozowej. Kształtowanie się wielkości pracy przewozowej wykonanej przez przewoźników poszczególnych krajów Unii Europejskiej przedstawiono na rys. 1.

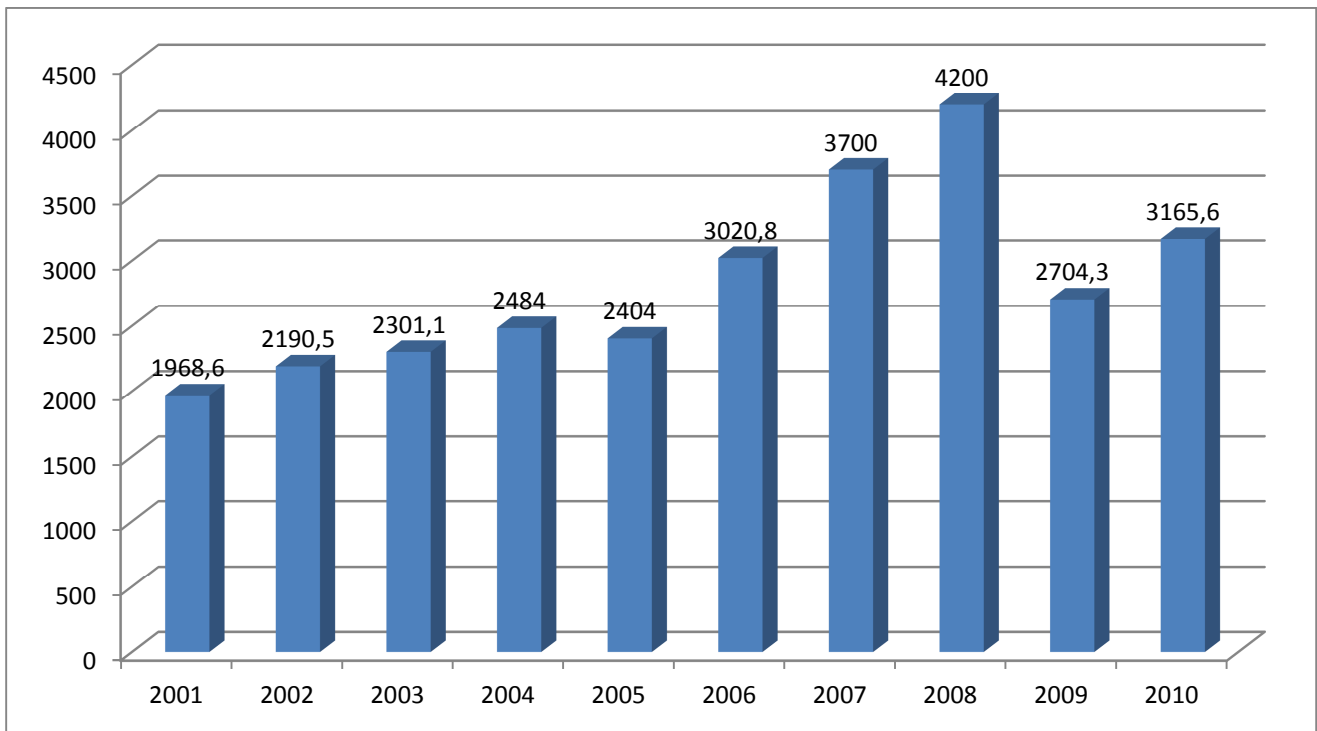


Rys. 1. PKP CARGO w Unii Europejskiej – wykonana praca przewozowa

Źródło: Raport roczny 2010. PKP Cargo Logistics, s. 42.

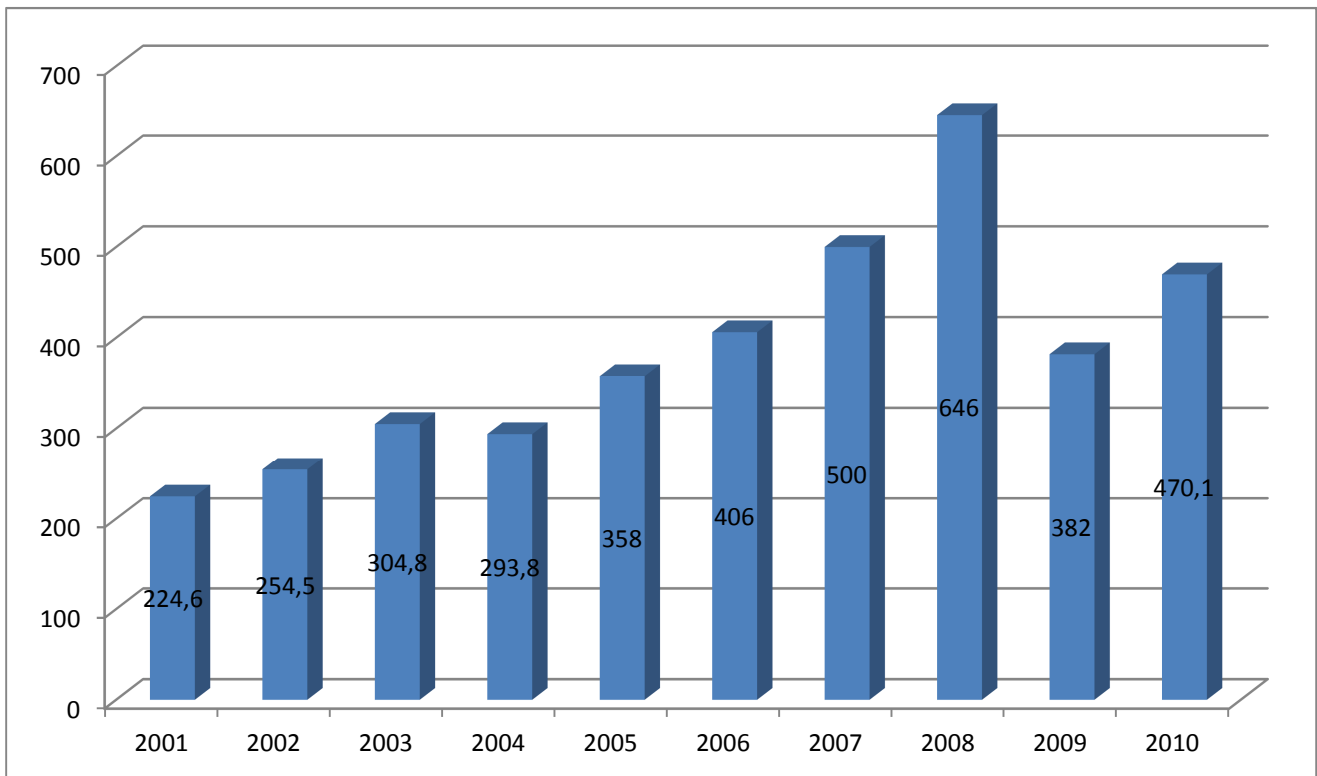
3. PRZEWOZY INTERMODALNE

W 2010 r. przewozy intermodalne w Polsce realizowało 5 licencjonowanych przewoźników. Przewieziono łącznie 4,4 mln ton ładunków, co stanowiło wzrost o 32,9% w porównaniu z rokiem 2009. Przetransportowano 344 575 jednostek ładunkowych, co stanowiło 569 640 jednostek TEU, czyli o 32,5% więcej niż w roku poprzednim. Niestety nadal nie udało się osiągnąć poziomu z 2008 r., kiedy transportem intermodalnym wszyscy przewoźnicy przewieźli prawie 5,0 mln ton ładunków [1]. Najwięcej ładunków transportem intermodalnym przewiozły spółki Grupy PKP. W 2010 r. PKP CARGO przewiozła transportem intermodalnym 3165,6 tys. ton ładunków, co stanowiło ponad 2,6% w przewozach ogółem zrealizowanych przez spółkę i 4,4% w pracy przewozowej. Udział PKP CARGO w rynku przewozów intermodalnych wynosił 71,6% według przewiezionej masy oraz 73,9% według wykonanej pracy przewozowej. Znaczący jest udział spółki Lotos Kolej, która w ciągu dwóch lat działalności w zakresie transportu intermodalnego przejęła około 25,0% rynku. Kształtowanie się wielkości przewozów intermodalnych wykonanych przez PKP CARGO w latach 2001-2010 w tysiącach ton przedstawiono na rys. 2, natomiast przewozy wykonane przez PKP CARGO w tysiącach TEU – na rys. 3.



Rys. 2. Przewozy ładunków w jednostkach intermodalnych wykonane przez PKP CARGO w latach 2001-2010 (tys. ton)

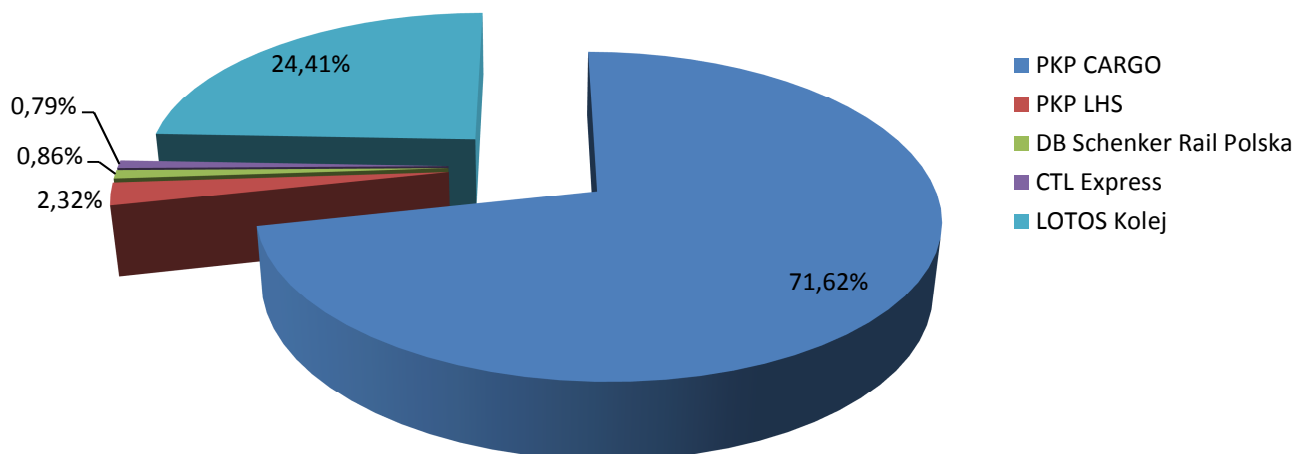
Źródło: *Z tradycją w nowoczesność. Album 10 lat PKP Cargo. PKP Cargo Logistics, s. 91.*



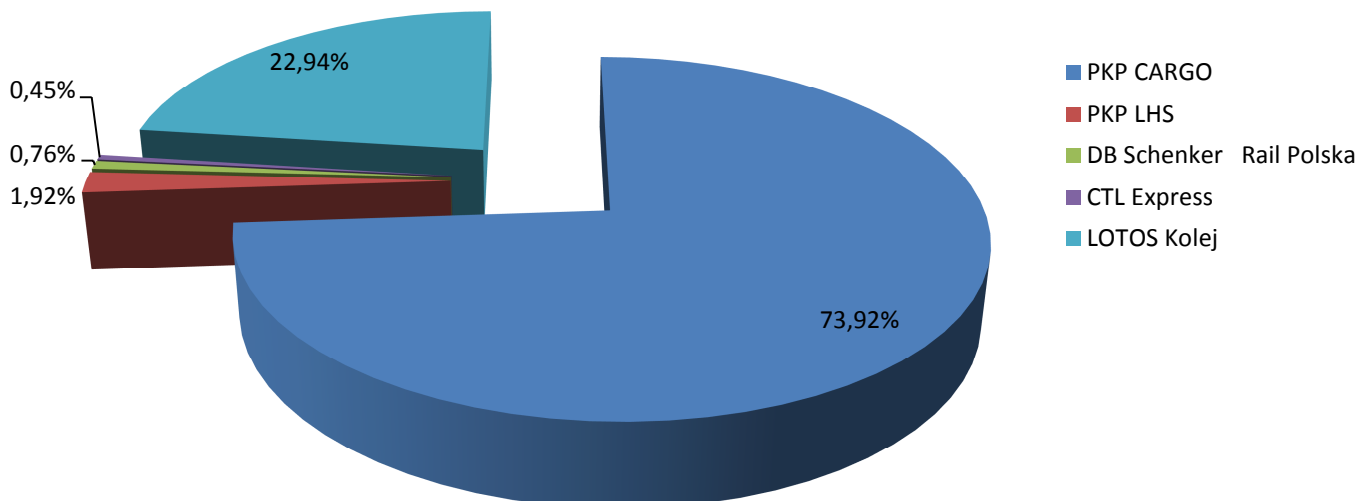
Rys. 3. Przewozy intermodalne wykonane przez PKP CARGO w latach 2001-2010 w tys. TEU

Źródło: *Z tradycją w nowoczesność. Album 10 lat PKP Cargo. PKP Cargo Logistics, s. 91.*

Udział poszczególnych przewoźników w rynku przewozów intermodalnych w 2010 r. przedstawiono na rys. 4 i 5.



Rys. 4. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych w 2010 r. według masy przewiezionych ładunków
 Źródło: *Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 r.* Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2011 r., s. 36.



Rys. 4. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych w 2010 r. według wykonanej pracy przewozowej
 Źródło: *Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 r.* Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2011 r., s. 36.

Przewozy intermodalne realizowane były w 2010 r. w 81,0% w komunikacji międzynarodowej i w niespełna 20,0% w komunikacji krajowej. 59,0% transportowanych jednostek ładunkowych stanowiły kontenery 40 stopowe, natomiast około 30,0% - kontenery 20 stopowe. Większość (66,5%) stanowiły kontenery ładowne, pozostałą część – próżne. Udział nadwozi wymiennych i naczep w przewozach intermodalnych był niewielki [1].

W ramach Grupy PKP CARGO LOGISTICS obsługę przewozów intermodalnych realizuje spółka CARGOSPED. Spółka oferuje standardowe usługi logistyczne takie jak: just in time, door to door, on place on time, a także usługi specjalne dostosowane do potrzeb klienta (np. dowóz dowóz/odwóz jednostek transportowych środkami transportu drogowego w relacji: terminal – klient finalny / nadawca - odbiorca – terminal, usługi spedycyjne, czy obsługa jednostek z ładunkami niebezpiecznymi). Spółka obsługuje uniwersalne jednostki ładunkowe takie jak kontenery 20’, 30’, 40’, 45’, nadwozia wymienne i naczepy samochodowe oraz jednostki specjalistyczne typu tank-kontenery, jednostki ładunkowe izotermiczne, kontenery o podwyższonej kubaturze typu High Cube.

CARGOSPED wykorzystuje nowoczesny system zarządzania przewozami intermodalnymi SSLI (System Spotowej Logistyki Intermodalnej), funkcjonujący na zasadzie wykorzystania siatki ekspresowych połączeń intermodalnych SEPI. System SSLI zapewnia synchronizację rozkładów jazdy pociągów, parametrów technicznych wagonów i lokomotyw oraz połączeń kolejowych, co pozwala na uruchomienie połączeń intermodalnych z terminali logistycznych CARGOSPEDU do dowolnego punktu przeładunkowego oraz portów morskich w Polsce z najkrótszym możliwym czasem przejazdu. W ramach siatki SEPI realizowane są stałe połączenia intermodalne i połączenia spotowe, w szczególności połączenia portów morskich z terminalami lądowymi CARGOSPEDU, połączenia portów morskich z terminalami partnerów CARGOSPEDU, międzynarodowe połączenia morsko-lądowe, międzynarodowe połączenia lądowe i krajowe połączenia międzyterminalowe [2].

4. PODSUMOWANIE

Strategicznym celem rozwoju transportu intermodalnego w Polsce powinno być stworzenie korzystnych warunków technicznych, prawno-organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych dla dynamicznego rozwoju systemu przewozów kombinowanych, tak by ich udział w przewozach kolejowych osiągnął średni poziom krajów Unii Europejskiej [7]. Niestety aktualnie Polska plasuje się na odległym miejscu wśród krajów Unii Europejskiej, gdzie udział przewozów intermodalnych w rynku, biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową, sięga nawet 35,8% (Włochy). Średnia wśród krajów europejskich to 17,3%.

Główną przyczyną niskiego udziału transportu intermodalnego w przewozach kolejowych ogółem w Polsce jest szereg barier, do których można zaliczyć:

1. Nieodpowiadający wymogom umowy AGTC stan techniczny linii kolejowych,
2. Niski poziom jakości usług kolejowych, przejawiający się:
 - zbyt długim czasem podróży,
 - częstymi opóźnieniami w przewozach, czego konsekwencją są opóźnienia dostaw,
 - brakiem możliwości monitorowania przewozów i informowania klientów o miejscu pobytu przesyłki,
 - zbyt długim czasem postoju pociągów na stacjach granicznych,
 - zawieszeniem kursowania pociągów intermodalnych z powodu częstych przypadków niedotrzymania rozkładowych czasów jazdy pociągów.
3. Utratę klienta, która jest konsekwencją niskiej jakości usług kolejowych,
4. Niekonkurencyjność cenową transportu intermodalnego w stosunku do drogowego (zbyt wysokie frachty kolejowe oraz ceny za operacje przeładunkowe),
5. Brak centrów logistycznych powodujący rozproszenie potoków ładunków, co utrudnia uruchamianie połączeń całopociągowych w systemie transportu intermodalnego,
6. Brak efektywnych instrumentów promujących transport intermodalny w ramach polityki transportowej państwa (w tym brak systemowych rozwiązań pomocy finansowej),
7. Brak kompleksowych uregulowań prawnych dotyczących transportu intermodalnego,
8. Brak kompleksowego systemu informacyjnego w lądowych i lądowo-morskich łańcuchach transportu intermodalnego,
9. Niekorzystny wizerunek transportu intermodalnego w Polsce – jest postrzegany jako zbyt wolny, zawodny, drogi i nie stanowi realnej alternatywy dla transportu drogowego [7].

Podjęcie działań mających na celu wyeliminowanie wymienionych barier, wdrożenie instrumentów promujących, wsparcie ze strony państwa w ramach polityki transportowej i odpowiednia pomoc finansowa pozwolą na rozwój transportu intermodalnego i zwiększenie jego udziału w przewozach kolejowych ogółem. W związku z powyższym proponuje się:

- opracowanie kompleksowego programu promowania towarowego transportu kombinowanego w formie aktu prawnego przyjętego przez rząd w uzgodnieniu z Komisją Europejską. Program powinien być częścią ogólnego programu rozwoju transportu w Polsce i zawierać: zasady i warunki udzielania

pomocy finansowej państwa, zakres niezbędnych regulacji prawnych i inne środki promujące transport kombinowany;

- powołanie specjalnego zespołu do spraw transportu kombinowanego, w skład którego weszliby przedstawiciele władz rządowych, podmiotów transportu kombinowanego i eksperci w dziedzinie transportu. Zadaniem zespołu byłoby planowanie kierunków rozwoju transportu kombinowanego, koordynowanie inicjatyw w dziedzinie legislacji, koordynowanie pomocy oraz działań stwarzających warunki techniczne dla rozwoju transportu kombinowanego;
- wypracowanie sposobów wspierania rozwoju transportu kombinowanego ze środków budżetu państwa, budżetów regionalnych i sektorowych;
- poprawę jakości usług kolejowych świadczonych w łańcuchach transportu kombinowanego [7].

Streszczenie

W artykule dokonano ogólnej charakterystyki rynku przewozów ładunków. Opisano kształtowanie się wielkości przewozów poszczególnymi gałęziami transportu. Przedstawiono sytuację na rynku kolejowym, pokazano największych przewoźników ładunków i omówiono ich udział w ogólnej masie przewiezionych ładunków i wykonanej pracy przewozowej. Ponadto scharakteryzowano rynek przewozów intermodalnych w Polsce, zaprezentowano najważniejsze podmioty na nim funkcjonujące oraz wskazano bariery rozwoju.

Słowa kluczowe: rynek przewozów ładunków, transport kolejowy, przewozy intermodalne.

Intermodal transport on the market of carriages of cargo in Poland

Abstract

In the report they made an overall description of the market of carriages of cargo. Was described developing of sizes of transports with individual branches of the transport. Author has presented the situation on the railway market, were shown the largest carriers of cargoes and their participation in general mass of transported cargo and the performed transport work as well. Moreover was characterized a market of intermodal transports in Poland, the most important entities were presented on it functioning and were shown barriers of the development.

Keywords: market of carriages of cargo, rail transport, intermodal transports.

LITERATURA

- [1] Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 r. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2011.
- [2] <http://www.cargosped.pl/index.php/pl/oferta-intermodal> (07.02.2012),
- [3] Polska 2011. Raport o stanie gospodarki. Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2011,
- [4] Raport roczny 2010. PKP Cargo Logistics,
- [5] Transport – wyniki działalności w 2010 r. GUS, Warszawa 2011,
- [6] Transport. Praca pod red. W. Rydzkowskiego i K. Wojewódzkiej – Król PWN, Warszawa 2000,
- [7] Tworzenie warunków funkcjonowania i rozwoju intermodalnej sieci logistycznej w Polsce. Praca pod redakcją L. Mindura i S. Krzyżaniaka. ILiM, Poznań 2011,
- [8] Z tradycją w nowoczesność. Album 10 lat PKP Cargo. PKP Cargo Logistics.