

MINDUR Leszek¹

Sposoby wspierania rozwoju transportu intermodalnego

WSTĘP

Polityka Unii Europejskiej zmierza do zrównoważenia poszczególnych gałęzi transportu i zwiększenia roli kolei w przewozach towarowych poprzez stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonującej intermodalnej sieci transportowej [7]. Dużym utrudnieniem w realizacji tej polityki jest brak w krajach unijnych jednej, scentralizowanej struktury, która pełniłaby rolę organizatora i zarządzającego operacjami transportu intermodalnego, co jest oczywiste z uwagi na konieczność przestrzegania zasad wolnej i uczciwej konkurencji. Efektywny rozwój transportu intermodalnego upatrywany jest w skoordynowanych działaniach państw członkowskich, polegających na rzeczywistym promowaniu przyjaznych dla środowiska gałęzi i technologii transportu, w tym przede wszystkim kolei, transportu intermodalnego i wodnego.

Unia Europejska podejmuje szereg działań zarówno o charakterze legislacyjnym, jak i przedsięwzięć inicjujących (łącznie z finansowaniem), mających na celu wspieranie rozwoju transportu intermodalnego w Europie, mając świadomość, że niesie on za sobą bezsporne korzyści ekologiczne, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu oraz odciążenie dróg z części ruchu ciężarowego.

1. SPOSOBY WSPIERANIA TRANSPORTU INTERMODALNEGO PRZEZ UE

Według Komisji Europejskiej, osiągnięcie znaczących zmian strukturalnych na rynku przewozów towarowych zgodnie z rekomendowaną zasadą zrównoważonego rozwoju transportu będzie możliwe poprzez wdrażanie m.in. następujących środków:

- powszechne wdrożenie technologii teleinformatycznych w logistyce transportu towarowego: e-Freight (elektronicznego systemu transportowego) czy ITS (inteligentnych systemów transportowych), które umożliwią usprawnienie systemu identyfikacji i śledzenia przepływu ładunków na całej trasie przewozu różnymi środkami transportu oraz poprawią komunikację firm przewozowych z administracją publiczną;
- zapewnienie interoperacyjności kolei w układzie międzynarodowym poprzez eliminowanie wąskich gardeł o charakterze technicznym, eksploatacyjnym i organizacyjnym w towarowych przewozach kolejowych;
- uproszczenie procedur administracyjnych poprzez zintegrowanie technologii informatycznych urzędów (np. w sprawie celów czy stworzenie jednolitego dokumentu przewozowego) oraz utworzenie tzw. jednego okienka;
- ustandaryzowanie norm dotyczących obciążenia i wymiarów pojazdów oraz normy dotyczącej europejskiej zintegrowanej jednostki ładunkowej we wszystkich rodzajach transportu naziemnego poprzez odpowiednie zmiany przepisów unijnych;
- utworzenie „zielonych korytarzy” z wykorzystaniem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, transportu kolejowego, wodnego śródlądowego oraz drogowego, na których byłyby zlokalizowane węzły przeładunkowe zaopatrzone w przyszłości w rozwiązania przyjazne środowisku [5].

Mimo wsparcia Unii Europejskiej, koleje bez jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej nie będą konkurencyjne dla transportu drogowego. Eksperci unijni podkreślają, że koleje nie staną się nowoczesną gałęzią transportu, jeśli nie stworzy się im warunków do pełnej i rzeczywistej liberalizacji, jak również jeśli transport kolejowy, a w konsekwencji i kombinowany, nie otrzyma niezbędnej pomocy.

¹ Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu; 51-168 Wrocław; ul. Sołtysowicka 19b . Tel: + 48 71 325-15-14, lmindur@vp.pl

Polityka Komisji Europejskiej w latach 2003-2013 skupiła się na zmniejszeniu natężenia ruchu drogowego oraz zwiększeniu transportu intermodalnego. Działanie w tym okresie programu Marco Polo sprawiło, że nastąpiła poprawa efektów działania systemu transportowego w dziedzinie środowiska (w tym głównie zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu). Na lata 2014-2020 przewidziany jest nowy plan finansowania usług transportu towarowego. Będzie on uwzględniał nowe osiągnięcia technologiczne, doświadczenia zdobyte podczas funkcjonowania programu Marco Polo oraz nowe ramy polityki transportowej ustalone między innymi w zmienionych wytycznych dotyczących transeuropejskich sieci transportowych. Parlament Europejski przyjął w 2011 r. instrument finansowy „Łącząc Europę” [2], którego celem jest zwiększenie wzrostu gospodarczego, a tym samym podniesienie skuteczności działań Unii Europejskiej poprzez uzyskanie równowagi między politykami prowadzonymi w krajach członkowskich UE w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji.

Nowy plan finansowania pozwoli na przyspieszenie długoterminowych inwestycji obejmujących budowę dróg, połączeń kolejowych, sieci energetycznych, rurociągów i szybkich połączeń telekomunikacyjnych. Będzie on również wspierał bardziej ekologiczne rodzaje transportu oraz wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych – zgodnie z unijną strategią na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia „Europa 2020”. Środki przewidziane na finansowanie projektów realizowanych z tego programu wynoszą 29,3 mld EUR (w tym Polska otrzyma wsparcie na rozwój transportu intermodalnego w wysokości 72,5 mln zł) i będą zarządzane bezpośrednio przez Komisję Europejską. W zakresie transportu środki będą pochodzić z Funduszu Spójności. Mają być przede wszystkim przeznaczone na realizację sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, a więc priorytetowych w skali całej Unii Europejskiej osi transportowych, w tym drogowych. Należy wspomnieć, że sieć transportu intermodalnego jest częścią sieci TEN-T. Obejmuje ona infrastrukturę liniową oraz punktową umożliwiającą przewóz i przeładunek intermodalnych jednostek transportowych. Infrastrukturę punktową tworzą przede wszystkim lądowe i morskie terminale intermodalne (głównie kontenerowe) oraz centra logistyczne.

Poniżej przedstawiono rodzaje udzielanej pomocy finansowej dla transportu intermodalnego ze środków UE i krajowych w wybranych państwach Europy Zachodniej.

Austria

W Austrii stosowane są kompleksowe instrumenty wspierające transport kombinowany – od finansowego wsparcia kosztów inwestycji terminalowych na urządzenia przeładunkowe, specjalne wyposażenie i tabor, przez dotacje do kosztów eksploatacji dla kolei, po zniżki i zwolnienia z podatku i z opłat za użytkowanie dróg [3].

W zaakceptowanym przez Komisję WE rządowym programie dotyczącym promowania transportu intermodalnego droga/kolej/statek określono zasady i warunki udzielania przez państwo pomocy finansowej na upowszechnianie tego rodzaju transportu, wysokość środków przeznaczanych w ciągu roku na ten cel oraz inne sposoby promowania transportu intermodalnego, w tym wyłączenia z zakazów ruchu, restrykcje w zakresie ładowności pojazdów czy lokalizacja ekopunktów.

W ramach programu "Innowacje w transporcie towarowym 2009-2014" udzielone zostało wsparcie finansowe (do 30% kosztów kwalifikowanych inwestycji) na wdrożenie innowacyjnych technologii i dla transportu intermodalnego (np. kontenerów, nadwozi wymiennych, specjalnych naczep). Wspierane były także systemy udoskonalające usługi transportu intermodalnego, studia wykonalności i koszty kształcenia w poszczególnych systemach. Na realizację powyższych celów zapewniono budżet w wysokości około 3 mln EUR rocznie.

Rząd Austrii zapewnia również współfinansowanie inwestycji w terminalach intermodalnych w zakresie budowy, rozbudowy i modernizacji punktów przeładunkowych towarów między transportem drogowym, kolejowym i/lub wodnym śródlądowym. Finansowanie bocznic i terminali umożliwi opracowany na lata 2013-2017 „Program wsparcia bocznic i terminali” (Anschlussbahn-und Terminalförderung). W ramach tego programu przewidziane jest wsparcie finansowe do 50% kosztów kwalifikowanych.

Wsparcie finansowe dla transportu intermodalnego kolejną jest oparte na umowach zawieranych pomiędzy ministerstwem transportu a kolejowymi przewoźnikami transportu intermodalnego operującymi na terytorium Austrii. Zakres tego wsparcia zależy od wielkości i wagi jednostki intermodalnej oraz od pokonanej odległości na austriackiej sieci kolejowej. Ponadto wsparcie finansowe różni się w zależności od tego, czy transport towarów odbywa się w ruchu krajowym, czy jest to tranzyt.

Należy również wspomnieć o "Programie rozwoju przewozów intermodalnych i wspieraniu projektów w zakresie transportu kombinowanego na Dunaju w latach 2007-2013". W ramach tego programu pomocą finansową objęto projekty dotyczące organizacji i rozwoju innowacyjnych regularnych usług transportu intermodalnego, inwestycje intermodalne (głównie kontenery, nadwozia wymienne i naczepy) wzdłuż Dunaju, a także studia i koncepcje przygotowujące innowacyjne regularne usługi transportu intermodalnego.

Niemcy

Rząd niemiecki wspiera intermodalny system transportowy od 1998 r. w formie zachęt finansowych na przenoszenie towarów na transport kolejowy i wodny [1]. W styczniu 2012 r. federalne ministerstwo transportu zmieniło przepisy dotyczące promowania transportu intermodalnego tak, aby procedury przyznawania licencji i pomocy finansowej były bardziej przejrzyste i przyczyniły się do zmniejszenia biurokracji. Mając na uwadze lepsze planowanie inwestycji przez firmy ubiegające się o wsparcie oraz zwiększenie ich bezpieczeństwa na rynku, okres finansowania został zaplanowany na cztery lata (poprzedni wynosił 3 lata).

Dotacje są przyznawane, tak jak dotychczas, na budowę nowych oraz rozbudowę powierzchniową istniejących obiektów przeładunkowych znajdujących się na terenach prywatnych terminali transportu kombinowanego. Finansowanie zostało rozszerzone o układ szyna-szyna na obiektach przeładunkowych w portach żeglugi śródlądowej, które w przyszłości mają przyczynić się do lepszej organizacji przeładunku towarów w łańcuchu transportu intermodalnego. Nieznacznie obniżony został (o 5%) dotychczasowy poziom finansowania na wspieranie nowych technologii dla transportu intermodalnego.

Federalne ministerstwo transportu opracowało ponadto koncepcję rozwoju transportu intermodalnego w Niemczech do 2025 roku. Raport ten ma być pomocny dla władz przyznających licencje (w zakresie transportu kolejowego, dróg wodnych śródlądowych i morskich) w podejmowaniu decyzji o udzielaniu pomocy finansowej na inwestycje, które spowodują przesunięcie istniejącego potencjału przewozowego na ekologiczne formy transportu. Prognozy regionalnych konkurencyjnych obszarów transportu intermodalnego w Niemczech powstały w oparciu o istniejącą sieć terminali oraz wielkość potoków ruchu [1].

Francja

Polityka państwa zakłada na lata 2014-2020 dalsze wspieranie projektów dotyczących rozwoju portów rzecznych, z tym że pierwszeństwo mają inwestycje multimodalne. Równolegle promowany będzie transport intermodalny, stanowiący alternatywę dla transportu drogowego na duże odległości. Tym samym wzmocniona zostanie komplementarność form transportu wodnego śródlądowego, kabotażu morskiego, transportu kombinowanego, kolejowego itp. Podejmowane działania są częścią polityki redukcji emisji gazów cieplarnianych. Zaplanowano również wdrożenie od 2014 r. podatku środowiskowego od ciężkich pojazdów drogowych.

Środki finansowe na rozwój transportu intermodalnego są podzielone w zależności od tego, czy dotyczą przewozów z wykorzystaniem linii kolejowych (wsparcie dla kontroli, monitoringu i bezpieczeństwa przewozów), czy sektora rzeczno-morskiego.

Na kredyty z udziałem kolejowego transportu intermodalnego państwo przeznaczyło pomoc w wysokości 16,5 mln EUR, natomiast na wsparcie dla transportu intermodalnego morskiego i wodnego

śródlądowego przewidziano 7,6 mln EUR. Środki te będą przyznawane na takich samych warunkach wszystkim operatorom [6].

Ze środków publicznych wspierane będą przedsięwzięcia inwestycyjno-modernizacyjne i rozwojowe. Pomoc finansowa będzie przeznaczona m.in. na:

- kontynuację modernizacji i odbudowy systemu rzeczno;
- dalszy rozwój atlantyckiej autostrady kolejowej i przygotowanie nowych autostrad morskich;
- dalsze wsparcie dla krajowej sieci kolejowej GSM-R (*GSM for Railways* - Kolejowa Sieć GSM – system łączności cyfrowej oparty na standardzie GSM, zaprojektowany na potrzeby zapewnienia komunikacji (głos i dane) pomiędzy pracownikami firm zajmujących się transportem kolejowym), a także finansowanie programów zapewniających bezpieczeństwo ruchu w tunelach drogowych i kolejowych.

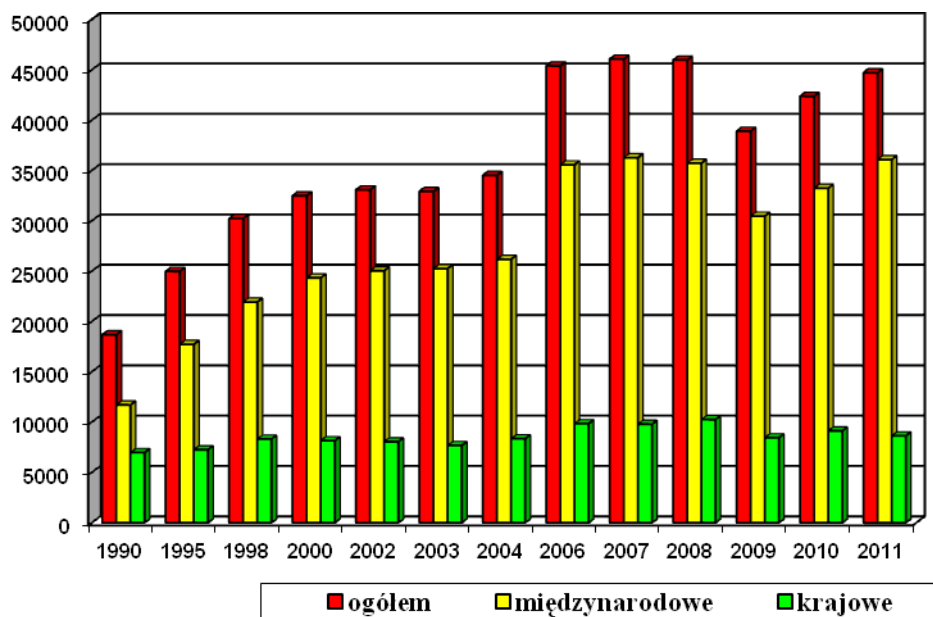
2. PRZEWOZY INTERMODALNE W EUROPIE

Podstawą powodzenia działalności operatorów transportu intermodalnego jest właściwa współpraca transportu kolejowego i drogowego. Wiodącą rolę w organizowaniu przewozów intermodalnych pełnią Narodowe Towarzystwa Transportu Intermodalnego będące jednocześnie członkami UIRR (Międzynarodowego Związku Towarzystw Transportu Intermodalnego Kolej-Droga). Wszystkie działania UIRR są ukierunkowane na ułatwienie swoim członkom dostępu do rynku intermodalnego w całej Europie. Ponadto organizacja ta jest koordynatorem w zakresie projektów badawczych i innowacyjnych opracowywanych w ramach programów wsparcia UE.

Na podstawie raportów UIRR za lata 1990-2011 w tabelach 1-2 oraz na rysunkach 1-2 podano wybrane wielkości przewozów transportu intermodalnego, wykonanych przez 18 operatorów narodowych (stan na koniec 2011 r.) zrzeszonych w UIRR. Należy zaznaczyć, że w celu uniknięcia podwójnego liczenia w statystykach UIRR podawana jest tylko liczba przesyłek nadanych w ruchu krajowym i międzynarodowym przez operatorów zrzeszonych w UIRR.

Tab. 1. Wielkość przewozów europejskich operatorów transportu kombinowanego – zrzeszonych w UIRR (liczba nadanych przesyłek i praca przewozowa) [9]

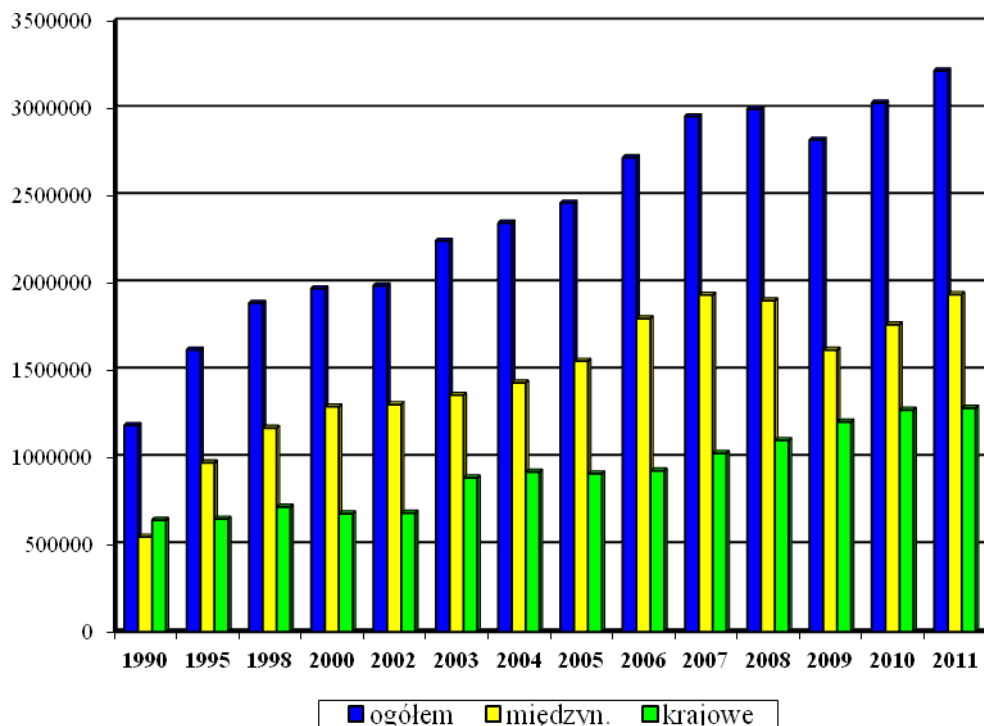
Lata	3. PRZEWOZY OGÓLEM		Ruch międzynarodowy		Ruch krajowy	
	liczba przesyłek	mln tkm	liczba przesyłek	mln tkm	liczba przesyłek	mln tkm
1990	1 183 361	18 677	543 610	11 708	639 751	6969
1995	1 615 364	24 970	968 910	17 720	646 454	7250
2000	1 964 439	32 486	1 287 922	24 330	676 517	8156
2002	1 982 906	33 074	1 302 253	25 027	680 653	8047
2004	2 343 254	34 511	1 426 693	26 173	916 561	8338
2005	2 457 579	36 957	1 551 380	28 871	906 199	8086
2006	2 717 751	45 394	1 794 434	35 558	923 317	9836
2007	2 937 542	46 069	1 916 808	36 273	1 020 734	9796
2008	2 994 625	45 971	1 897 358	35 722	1 097 267	10 249
2009	2 818 349	38 898	1 614 935	30 455	1 203 414	8443
2010	3 030 865	42 366	1 759 815	33 238	1 271 050	9128
2011	3 214 167	44 710	1 932 821	36 080	1 281 346	8630



Rys. 1. Wielkość przewozów kombinowanych firm UIRR, w mln tkm [9]

Tab. 2. Struktura przewozów według jednostek intermodalnych [9]

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	1079	67	312	19	224	14
2000	1333	68	460	23	172	9
2002	1367	69	464	23	152	8
2005	1978	80	316	13	164	7
2007	2341	79	389	13	220	8
2008	2319	78	429	14	247	8
2009	2183	78	416	14	220	8
2010	2282	75	448	15	301	10
2011	2463	77	426	13	324	10



Rys. 2. Wielkość przewozów kombinowanych firm UIRR, wg liczby przesyłek [9]

4. PROGNOZY PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE

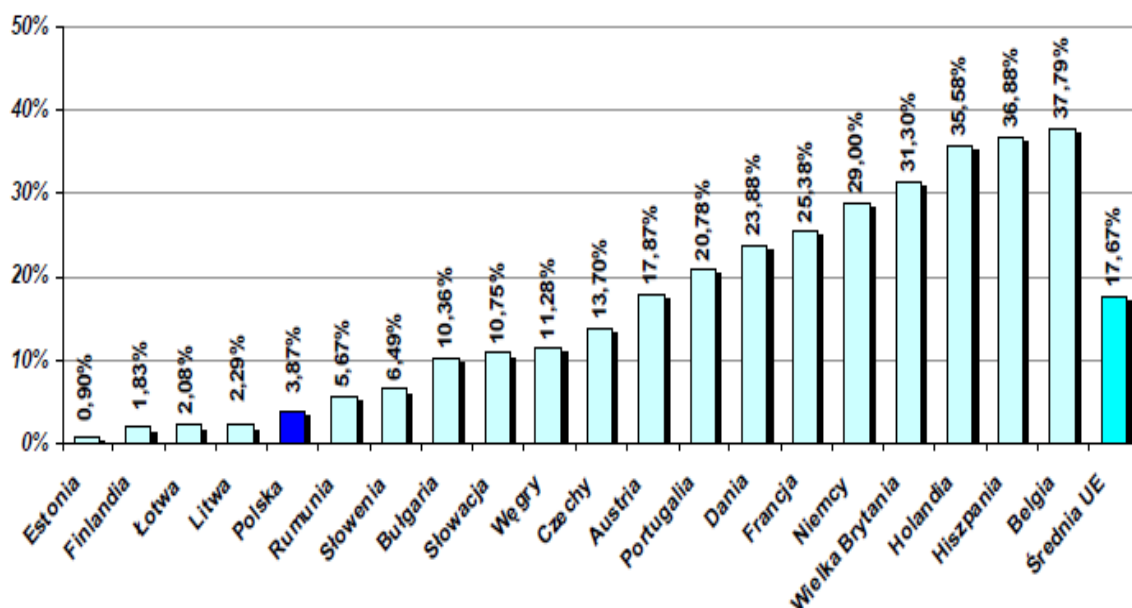
Z prognoz przewozów kontenerów na świecie wynika, że w najbliższym czasie będą one rosły w tempie do 10% w skali roku, do poziomu około 150 mln w 2020 roku. Gdyby prognozy te sprawdziły się, stanowiłyby dobrą perspektywę rozwoju przewozów intermodalnych w Europie i Polsce, zwłaszcza z wykorzystaniem transportu kolejowego i obsługi transportu do i z portów morskich. Szacuje się, że kolejowy transport intermodalny w Polsce będzie w najbliższych latach wzrastał w tempie kilkudziesięciu procent w skali roku [8], przy czym tempo wzrostu będzie uzależnione od wielu czynników (między innymi od sytuacji gospodarczej oraz działań prorozwojowych). Do 2015 roku przewozy intermodalne powinny osiągnąć udział 9% w ruchu towarowym (obecnie około 6-7%). Natomiast biorąc pod uwagę pracę przewozową brutto na sieci, udział transportu intermodalnego ze względu na mniejszą masę składów może przekroczyć do 2015 roku 6% (obecnie około 4,5%).

Szacuje się, że do 2020 roku praca przewozowa wykonana przez przewozy intermodalne może przekroczyć poziom 10% rynku przewozowego, a pod względem masy 6%. Jest to jednak uwarunkowane finansowym wsparciem rozwoju przewozów kontenerowych. Jeśli nie zostaną szybko podjęte działania wsparcia transportu kolejowego na różnych płaszczyznach, jego udział w polskim rynku przewozowym może w dalszym ciągu spadać i w 2020 roku zmniejszyć się do poziomu 10% [4].

5. PRZEDSIĘWZIĘCIA WARUNKUJĄCE ROZWÓJ PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE

Rozwojowi transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce sprzyjają m.in. tranzytowe położenie kraju i stosunkowo wysoka gęstość kolejowej infrastruktury liniowej (6,6 km/100 km²). Jednak udział przewozów intermodalnych w polskim rynku kolejowym wciąż jest bardzo niski. W latach 2010-2011 wynosił on odpowiednio: według tonażu - 1,7-2,37%, a według pracy przewozowej - 3,87-4,53% [4]. Natomiast przeszkodą dla rozwoju transportu intermodalnego w Polsce są niekorzystne warunki ekonomiczne (wysokie koszty czy ceny za usługi transportowe). Najbardziej nieopłacalne są przewozy na nieduże odległości. Jeśli chodzi o udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym (mierzony pracą przewozową), Polska znajduje się na jednym z ostatnich miejsc

wśród krajów europejskich. W większości krajów udział ten przekracza 10% (a w niektórych krajach nawet 35%), podczas gdy średni unijny udział wynosił w 2010r. 17,6% (rysunek 3).



Rys. 3. Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym w 2010 roku wg pracy przewozowej [4]

Jednak dynamika przewozów intermodalnych w Polsce należy do jednych z najwyższych w krajach Unii Europejskiej. W latach 2004-2008 wzrost przewozów mierzony wykonaną pracą wyniósł prawie 130%, a w latach 2009-2010 - około 30%, przy średniej dynamice w krajach europejskich na poziomie 10,8% [4]. W 2012 r. intermodalnym transportem kolejowym przewieziono o 32,5% kontenerów (z ładunkami i pustych) więcej niż w 2011 r., przy czym ponad 73% tych przewozów realizowanych było w komunikacji międzynarodowej. Natomiast liczba przewiezionych nadwozi samochodowych "swap body" była o 13,0% mniejsza niż w 2011 roku [8].

Rozwój transportu intermodalnego w Polsce wymaga podjęcia przez operatorów intermodalnych i przewoźników kolejowych następujących działań [9]:

- zapewnienie rozkładowych czasów przejazdu pociągów intermodalnych;
- monitorowanie połączeń i zapewnienie bieżącej informacji o przesyłkach dla klientów;
- wdrażanie kompleksowych systemów informacyjnych w lądowych i lądowo-morskich łańcuchach transportu intermodalnego;
- wdrażanie innowacyjnych technologii przeładunkowych w terminalach intermodalnych;
- elastyczna polityka cenowa i rabatowa operatorów intermodalnych i przewoźników kolejowych;
- prowadzenie bardziej efektywnego marketingu i promocja usług transportu intermodalnego;
- współpraca z władzami lokalnymi i regionalnymi w zakresie kształtowania infrastruktury terminalowej.

WNIOSKI

Warunkiem rozwoju transportu intermodalnego/kombinowanego w Polsce jest stworzenie korzystnych wymagań technicznych, organizacyjno-prawnych i ekonomiczno-finansowych. Doświadczenia państw Europy Zachodniej wskazują, że aby wyrównać obecny dystans między przewozami intermodalnymi w Polsce a średnim unijnym poziomem, potrzebne są m.in. [9]:

- opracowanie i realizacja perspektywicznego Programu Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2020 roku;
- opracowanie projektu ustawy o transporcie intermodalnym, która regulowałaby w sposób kompleksowy podstawowe zagadnienia dotyczące tego systemu transportu w Polsce i która

dawałyby delegacje ustawowe dla Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Finansów do wydawania stosownych przepisów wykonawczych;

- opracowanie aktu prawnego o udzielaniu pomocy finansowej dla transportu intermodalnego, które powinno zawierać szczegółowe warunki, kryteria i zasady udzielania pomocy finansowej państwa oraz wielkość i strukturę pomocy i jej alokację;
- stworzenie Funduszu Transportu Intermodalnego dla wspierania rozwoju tego systemu transportu;
- wsparcie finansowe ze środków publicznych inwestycji w terminalach intermodalnych i centrach logistycznych, a także wprowadzenie ulg podatkowych dla inwestorów oraz ułatwienia w jak najszerszym zakresie wykorzystania pomocy unijnej;
- wsparcie inwestycji majątkowych w specjalistyczny tabor i jednostki intermodalne, m.in. poprzez zagwarantowanie nisko oprocentowanych pożyczek dla przedsiębiorców na tego typu inwestycje.
- zwolnienie przewoźników drogowych wykonujących przewozy intermodalnych jednostek transportowych w łańcuchach transportu intermodalnego ze stałych opłat drogowych oraz z podatku od środków transportowych;
- utworzenie Rady ds. Transportu Intermodalnego przy Ministrze Infrastruktury i Rozwoju, złożonej z przedstawicieli resortu, operatorów, przewoźników, spedytorów, portów morskich i ekspertów;
- stworzenie niezależnej struktury organizacyjnej o statusie publicznym do planowania rozwoju sieci terminali intermodalnych i centrów logistycznych;
- stworzenie podstaw prawnych do korzystania ze środków funduszy ochrony środowiska na promowanie rozwoju systemu transportu intermodalnego.
- wprowadzenie zakazu ruchu na drogach, na obszarze całego kraju, pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton we wszystkie dni weekendowe i zwolnienie z tego zakazu pojazdów wykonujących przewozy do/z terminali intermodalnych oraz utrzymanie dotychczasowych zakazów ruchu;
- zaostrzenie kontroli pojazdów drogowych na wschodniej granicy Polski, przede wszystkim w zakresie wagi pojazdów i standardów emisji spalin;
- poprawa wizerunku transportu intermodalnego poprzez prowadzenie szerokiej kampanii informacyjnej i promowanie jego rozwoju, ze szczególnym eksponowaniem korzyści społecznych (aspekt ochrony środowiska oraz zdrowia i życia człowieka) tego systemu transportowego jako alternatywy dla transportu drogowego.

Streszczenie

Artykuł stanowi próbę wskazania kierunków promowania w Europie i Polsce alternatywnych gałęzi transportu w celu ograniczenia dynamicznego wzrostu przewozów drogowych. Omówiono rekomendacje Komisji Europejskiej w stosunku do rozwoju transportu intermodalnego. Przedstawiono strukturę i wielkość przewozów intermodalnych w Europie. Dokonano próby określenia prognozy przewozów intermodalnych w Polsce. Wskazano podstawowe przedsięwzięcia warunkujące rozwój transportu intermodalnego w Polsce. Na podstawie doświadczeń wybranych państw Europy Zachodniej sformułowano generalne wnioski dotyczące rozwoju transportu intermodalnego w naszym kraju.

The methods of supporting the development of the intermodal transport

Abstract

This article forms an attempt to indicate the directions to promote in Poland and Europe the alternative branches of transport, in order to limit the dynamic growth of road conveyances..

BIBLIOGRAFIA

1. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur - www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/GueterverkehrUndLogistik/KombinierterVerkehr/kombinierter-verkehr_node.html&usg=ALkJrhfhZQSY0Kw1dMnwAE3Yo2oSo8vsSg.
2. *Connecting Europe Facility (CEF)* - rozporządzenie Rady i Parlamentu Europejskiego KOM (2011) 665.

3. Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology; www.bmvit.gv.at/en/verkehr/transpor-tation/combinedtransport/financialsupport.html&usg=ALkJrhgaewh_SSnCGPxWWKp618RQ
4. *Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku*. Urząd Transportu Kolejowego. Warszawa, sierpień 2011; *Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych*. Urząd Transportu Kolejowego. Warszawa, maj 2012.
5. Komunikat Komisji KOM(2007) 607 z 18.10.2007 r. Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego http://www.mir.gov.pl/Transport/Zrownowazony_transport/Transport_intermodalny_i_logistyka/Documents/lkomunikat_komisji_plan_dzialan.pdf.
6. Ministère de L'Écologie, du Développement Durable et de L'Énergie <http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/farandole/2014/pap/pdf/DBGPGMPGM203.pdf>.
7. *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Biała Księga Komisji Europejskiej, KOM(2011) 144 wersja ostateczna, Bruksela 28.3.2011.
8. *Technologie transportowe* (pod red. L. Mindura), ITeE-PIB, Warszawa–Radom, 2014.
9. *Transport - wyniki działalności w 2012 r.* GUS, Warszawa 2013, str. 48.
10. Wronka J., *Tendencje rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w krajach Europy Zachodniej (w:) Technologie transportowe* (pod red. L. Mindura), ITeE-PIB, Warszawa–Radom, 2014, str. 344-346.