

KOZERSKA Monika¹

Transport intermodalny w Polsce – szanse i bariery rozwoju

WSTĘP

Rynek przewozów intermodalnych w Polsce jest młodym rynkiem, który charakteryzuje się niewielkim, ale stałym rozwojem. Obserwuje się wzrost tego typu przewozów w porównaniu z ogółem przewozów towarów, lecz udział intermodalnej pracy przewozowej w pracy przewozowej ładunków w Polsce wynosi niespełna 5% (największym odsetkiem intermodalności charakteryzuje się obsługa ładunków PHZ przez obcych armatorów morskich – około 14%). Strategicznym celem rozwoju transportu intermodalnego w Polsce jest stworzenie korzystnych warunków technicznych, prawno-organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych dla dynamicznego rozwoju systemu przewozów intermodalnych 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.[1, s.62]

Problem rosnącej kongestii ruchu oraz poprawy bezpieczeństwa na drogach od lat próbuje rozwiązać Komisja Europejska w dokumentach prezentujących strategię rozwoju transportu i logistyki. Jednym z pierwszych pomysłów, opublikowanych w Białej Księdze, było zwiększenie udziału alternatywnych dla przewozów drogowych gałęzi transportu, szczególnie przewozów kolejowych. Silny nacisk został także położony na wykorzystanie przewozów intermodalnych, czyli takich, w których ładunki są przemieszczane środkami przewozowymi różnych gałęzi transportu.[2]

Transport intermodalny polega na łączeniu podczas przewozu różnych gałęzi transportu w tej samej tzw. zintegrowanej jednostce ładunkowej. Ponadto aby móc mówić o transporcie intermodalnym musi również występować jedna umowa przewozu, a za przebieg dostawy towaru odpowiedzialny musi być jeden wykonawca. Warunkiem funkcjonowania przewozu intermodalnego jest ponadto dyskretyzacja ładunku, co oznacza, że manipulacjom przeładunkowym podlega jedynie cała jednostka ładunkowa.[3]

1. SZANSE I BARIERY ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO W POLSCE

Polska jako kraj tranzytowy powinna być szlakiem transportowym zarówno w ruchu na linii Północ-Południe, jak i Wschód-Zachód. Przez nasz kraj przebiegają prawie wszystkie korytarze transportowe. Udział przewozów intermodalnych jest jednak za niski w porównaniu z potencjałem, jaki ma Polska. Rok do roku rośnie w Polsce udział w rynku transportu intermodalnego. Choć do innych krajów europejskich jeszcze nam daleko, to już teraz wiadomo, że nie ma innego kierunku rozwoju w transporcie. W pierwszym kwartale tego roku udział transportu intermodalnego wzrósł o 6 proc. w porównaniu do tego samego okresu w 2012 r.

Niestety, pomimo znaczącego rozwoju punktowej infrastruktury intermodalnej, w Polsce udział transportu intermodalnego z wykorzystaniem pojazdu kolejowego szacowany na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego, danych PKP Cargo oraz PCC Intermodal SA wynosi zaledwie ok. 2,5-3%. Obecnie większość przewozów kontenerowych z polskich portów morskich jest realizowana przewozem drogowym (około 80%). Niemniej rynek ten ma duży potencjał rozwoju, a wielkość przewozów intermodalnych może w niedalekiej perspektywie czasu wzrosnąć do poziomu ok. 10-15%. Konieczny jest jednak dalszy rozwój i modernizacja zarówno punktowej, jak i liniowej infrastruktury logistycznej. Zmiany te, ze względu na swoje kluczowe znaczenie dla wzrostu przewozów intermodalnych, powinny być także priorytetem dla władz zarówno na szczeblu krajowym, regionalnym, jak i lokalnym.[4, s.61]

¹ Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania, Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego, e-mail: chiaro@wp.pl

Do czynników sprzyjających rozwojowi transportu intermodalnego w Polsce można zaliczyć m. in.:

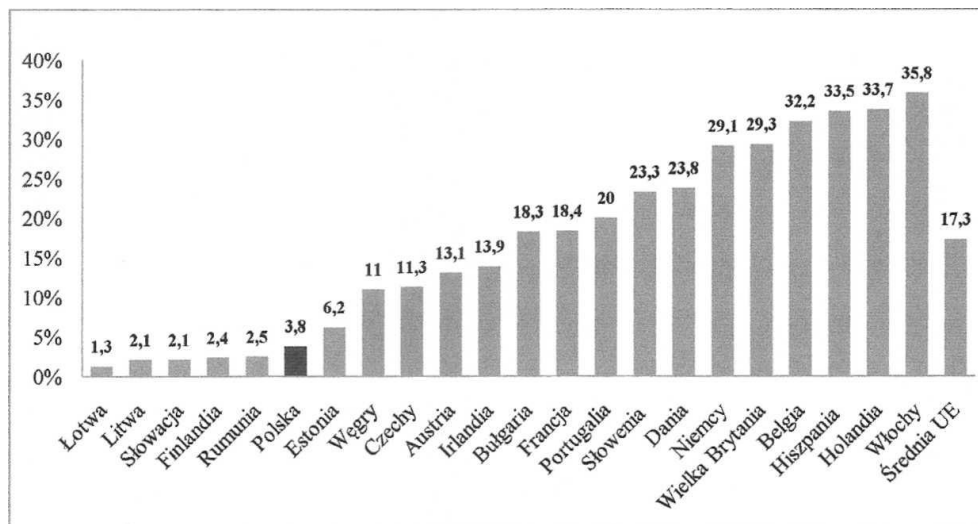
- politykę transportową UE – ukierunkowana na rozwój proekologicznych rodzajów transportu i zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska oraz wypadkowości (Biała Księga 2011),
- korzystne położenie Polski – na skrzyżowaniu głównych europejskich korytarzy transportowych (wschód-zachód: korytarz I, II i III oraz północ-południe: korytarz IV),
- wzrost wymiany międzynarodowej – który generuje zwiększenie popytu na przewozy międzynarodowe,
- wzrost popytu na przewozy towarów wysoko przetworzonych o wysokiej podatności na technologie transportu kombinowanego,
- rezerwy zdolności przewozowej transportu kolejowego – perspektywa przejęcia przez kolej części przewozów z transportu drogowego,
- pojawienie się na rynku nowych operatorów – przedsiębiorstw, które dysponują własnym taborom i które rozwijają sieć własnych terminali intermodalnych, co doprowadzi do polepszenia jakości usług przewozowych.[5, s.610]

O tym jak jesteśmy w tyle w porównaniu do innych krajów mówią liczby. Wg. danych z raportów UE Intermodal w transporcie kolejowym w Niemczech stanowi 30 proc. Jeszcze lepiej jest w bogatej Norwegii. Tam transport intermodalny stanowi, aż 60 proc. wszystkich przewozów kolejowych.

Głównym operatorem intermodalnym w Polsce jest spółka Cargosped będąca częścią grupy PKP Cargo SA. Spółka Cargosped dysponuje siecią 6 terminali przeładunkowych przejętych od grupy PKP CargoSA. (Gliwice, Kobylnia, Mława, Małaszewicze, Żurawice, Warszawa-Praga). Największym terminalem należącym do spółki Cargosped jest terminal w Gliwicach, jego powierzchnia całkowita wynosi 65 000 m² a pojemność 1 400 TEU.

Liderem z prywatnych operatorów intermodalnych w Polsce jest spółka PCC Intermodal SA. Firma specjalizuje się w organizacji przewozów intermodalnych z wykorzystaniem kontenerów w systemie „door to door”. Jednym z celów PCC Intermodal jest dążenie do zwiększenia przepustowości na drogach, ograniczając przewozy drogowe na duże odległości i przeniesienie ich z dróg na tory. Spółka posiada trzy terminale intermodalne pierwszy został otwarty w Kutnie i jest największym terminalem PCC Intermodal, kolejne dwa to terminale w Gliwicach i Brzegu Dolnym. Terminale intermodalne obsługują rocznie od 50 000 tys. TEU do 200 000 tys. TEU. Obecność tak nielicznych graczy na polskim rynku kolejowym transportu intermodalnego wpływa na znaczne obniżenie konkurencyjności cenowej i różnorodności doboru partnerów biznesowych. W końcowym efekcie trzy czwarte rynku posiada PKP Cargo. Warto zaznaczyć, że spółka ta jest na drugim miejscu wśród kolejowych przewoźników towarów w Unii Europejskiej, pod względem masy i wielkości pracy przewozowej (dane na koniec 2011 roku). Największym konkurentem PKP Cargo na rynku europejskim są koleje niemieckie oraz koleje francuskie. Istotnym elementem w rozwoju tego rodzaju transportu są terminale przeładunkowe. W Europie rozmieszczenie terminali występuje bardzo nierównomiernie, największą ilość posiadają Niemcy zaraz za nimi są Włochy i Francja. Na dobrej pozycji jest również Republika Czeska wskaźnik określający powierzchnie przypadającą na jeden terminal wynosi 1,23 tys. km. Ten sam wskaźnik w Polsce wynosi 9,77 i jest 3 większy od Niemiec, Włoch i Francji, więc występuje duża dysproporcja ilości terminali do długości linii kolejowej w Polsce.

Aby poprawić tę sytuację należy wybudować nowe terminale i unowocześnić już istniejące, co umożliwi przewoźnikom większy dostęp do sieci kolejowej. W Unii Europejskiej państwami posiadającymi największe sieci połączeń drogowo-kolejowych i największą ilość terminali intermodalnych są Niemcy i Włochy. Z tego powodu transport intermodalny rozwija się tam w szybszym tempie niż w pozostałych państwach Europy.



Rys. 1 Przewozy intermodalne w państwach członkowskich Unii Europejskiej w 2010r. [6]

Średnia państw członkowskich w Unii Europejskiej wyniosła 17,3% przewozów intermodalnych w 2010 roku. Polska wypadła bardzo słabo na tle państw europejskich i mimo wzrostu od krytycznego 2009 roku dla całej branży TSL na świecie nadal plasuje się na niskim poziomie.[6]

Należy jednak zaznaczyć, że z roku na rok wzrost udziału transportu intermodalnego w Polsce jest coraz bardziej znaczący.

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, od stycznia do marca 2013 roku przewoźnicy przetransportowali ponad 165 tysięcy sztuk jednostek, co stanowiło 266,9 tysiąca TEU. W porównaniu z I kwartałem 2012 roku ich liczba wzrosła o 6,1% (wg TEU o 4,7%).

Łączna masa w przewozach intermodalnych w I kwartale 2013 roku wyniosła 2,059 mln ton, a wykonana praca przewozowa blisko 738 mln tonokilometrów. Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym osiągnął poziom 3,92% (wg masy) i 6,88% (wg wykonanej pracy). W I kwartale 2013 roku kolejowe przewozy intermodalne realizowało ośmiu licencjonowanych przewoźników, w tym: PKP Cargo S.A., PKP LHS Sp. z o.o., Lotos Kolej Sp. z o.o., DB SchenkerRail Polska S.A., CTL Logistics Sp. z o.o., Rail Polska Sp. z o.o., STK Wrocław S.A. oraz ITL Polska Sp. z o.o.[7]

Do dynamicznego rozwoju sektora przewozów intermodalnych przyczynia się wzrost zapotrzebowania na transport towarów wysokoprzetworzonych w kontenerach. Co prawda polski rynek nadal opiera się na przewozach masowych, ale badania wykazują ich systematyczny spadek już od początku lat 90. ubiegłego wieku. Od 2007 r. tylko raz – w roku 2011 r. – transport masowy odnotował wzrost, co było efektem zwiększonego zapotrzebowania na przewozy kruszywa dla programu drogowego GDDKiA wartego ponad 75 mld zł. [8]

2. POLSKA BRANŻA TSL (TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA)

Polska branża TSL musi zmierzyć się z konsekwencjami wieloletniej stagnacji w rozwoju towarowych połączeń kolejowych, co pośrednio wpływa na kondycję przewozów intermodalnych. Sieć polskich terminali przeładunkowych, przeznaczonych dla transportu kombinowanego, nie jest dostatecznie gęsta (trzykrotnie mniejsza niż w Niemczech), a wyposażenie terminali niewystarczające. W konsekwencji przewozy kolejowe są nadal zbyt drogie, niepunktualne i tym samym niekonkurencyjne do przewozów kołowych.

Przewozy intermodalne są korzyścią dla wszystkich. Przynoszą bowiem nie tylko korzyści przedsiębiorcom – na takim sposobie przemieszczania dużej ilości ładunków zyskuje cały kraj. Plusy transportu kombinowanego z perspektywy państwa to odciążenie przeładowanych polskich dróg oraz o wiele większa przyjazność dla środowiska. Ponadto, koleją można przewieźć za jednym razem zdecydowanie większą ilość towarów, co usprawnia ich płynność. Warto więc inwestować. Wymagane jest jednak usystematyzowanie działań.[9]

Największym problemem związanym z wdrażaniem transportu intermodalnego w Polsce może okazać się zły stan infrastruktury kolejowej oraz wieloletnie zaniedbania występujące w transporcie kolejowym. Polska jest jednym z niewielu krajów współczesnej Europy w których infrastruktura kolejowa prawie w całości jest utrzymywana z opłat za dostęp do torów. Opłaty od przewoźników nie wystarczają na konieczne remonty, a to z kolei prowadzi do zmiany przez organizatorów przewozów gałęzi transportu z kolejowego na drogowy.

Poważnym zagrożeniem w rozwoju transportu intermodalnego w Polsce jest niewielka ilość terminali intermodalnych oraz centrów logistycznych na głównych liniach oraz węzłach kolejowych. Sporym problemem może okazać się również niewystarczające wyposażenie i urządzenia w już istniejących terminalach. Występuje istotny brak nowoczesnego i sprawnego sprzętu przeładunkowego, brak systemów monitorowania przejazdu i bezpieczeństwa towarów. [10, s.67-75] Inne ograniczenia w rozwoju transportu intermodalnego w Polsce to między innymi[11]:

- ograniczona jest ilość wyspecjalizowanego taboru intermodalnego w celu przewożenia przyczep, wymiennych podwozi lub ciężarówek,
- czasowe braki taboru specjalistycznego (głównie wagonów typu sgs z podłogami);
- brak systemów monitorowania przejazdu towarów, które zapewniałyby klientom informacje w czasie rzeczywistym o statusie przesyłek towarów,
- brak współpracy między podmiotami na rynku transportu intermodalnego,
- brak jednolitego i kompleksowego systemu informacyjnego w lądowych i lądowo-morskich łańcuchach transportu intermodalnego,
- brak odpowiedniej pomocy finansowej ze strony państwa na rozwój i promocję transportu intermodalnego, a także brak rozwiązań prawnych w tym zakresie,
- brak systemu efektywnej ochrony przesyłek (kradzieże) oraz bezpieczeństwa przewozu (uszkodzenia przy rozładzie),
- silna konkurencja ze strony transportu samochodowego:
 - a) lepsze stawki cenowe na transport i niższe opłaty za dostęp do infrastruktury,
 - b) brak kosztów towarzyszących (za przeładunki, kontrola techniczna, koszty bliskich dowozów),
 - c) większa mobilność transportu drogowego – możliwość łączenia importu z eksportem,
 - d) nie przestrzeganie przez przewoźników drogowych obowiązujących norm w zakresie dopuszczalnych obciążeń pojazdów drogowych.

Należy jednak podkreślić, że transport intermodalny to najdynamiczniej rozwijający się segment biznesu transportowego. Dlatego inicjatywy mające na celu rozwój terminali i infrastruktury transportowej mogą liczyć na wsparcie ze środków unijnych.

Największe sumy inwestowane są w porty morskie, przez które przechodzi najszerzy strumień transportu kontenerowego. Efektem tych inwestycji ma być zmodyfikowanie infrastruktury portowej w taki sposób, aby rozładunek towarów odbywał się jak najsprawniej. To duże wyzwanie, bo jeden kontenerowiec typu E może przywieźć towary o objętości rzędu 8 tys. TEU.

Z tego powodu na dofinansowanie mogą liczyć inwestycje w infrastrukturę kolejową i drogową wewnątrz portów i w ich otoczeniu. Tak dzieje się np. w portach w Szczecinie i Świnoujściu, których łączna wydajność wynosi około 50 tys. TEU/rok. Zostanie w nich zmodernizowanych 8,68 km dróg i prawie 36 km torów, w tym aż 134 rozjazdy. Pozwoli to na usprawnienie przeładunku i zwiększenie wydajności całego portu, w tym części obsługującej transport intermodalny.

Nieco mniejszy zakres będzie miała modernizacja układu transportowego we wschodniej części portu w Gdyni (terminal ro-ro, gdzie z pokładów statków zjeżdżają na nabrzeże ciągniki siodłowe wraz z kontenerami na naczepach). Projekt przewiduje rozbudowę tras kolejowych i drogowych, ale także unowocześnienie rampy ro-ro, polegające na zbudowaniu górnej rampy oraz przebudowie dolnej rampy i urządzeń cumowniczych. Infrastruktura portowa, która powstanie w wyniku realizacji tego projektu, będzie dostępna dla wszystkich użytkowników portu i przyczyni się do rozwoju transportu intermodalnego na styku szlaków morskich i lądowych na terenie Polski. Gdynia to czwarty pod względem ilości przeładowywanych towarów port nad Bałtykiem. W 2012 roku przeładowano tu ponad 676 tys. TEU.[12]

Transport intermodalny to nie tylko przeładunek w portach. Centra przeładunkowe, nazywane trafnie portami lądowymi, znajdują się także w głębi kraju. Jednym z nich jest budowane w Sławkowie Międzynarodowe Centrum Logistyczne Euroterminal, dokąd dobiega linia szerokotorowa z Ukrainy i Rosji. Po zakończeniu inwestycji powstanie tu infrastruktura przeładunkowa umożliwiająca przyjmowanie całych składów pociągowych przy obsłudze ładunków skonteneryzowanych, z czym wiąże się zwiększenie wydajności terminalu. Po zrealizowaniu projektu łączne zdolności przeładunkowe jednostek intermodalnych Euroterminalu osiągną poziom ponad 284 tys. TEU/rok. Zakończenie przedsięwzięcia planowane jest na koniec 2014 roku. W rozbudowie centrów przeładunkowych istotny jest także aspekt ekologiczny realizowanych inwestycji. Rozwój transportu intermodalnego sprawia, że mniejsza liczba kontenerów będzie przewożona transportem drogowym. Obniżą się dzięki temu koszty napraw dróg ulegających szybszemu zniszczeniu przez ponadnormatywnie obciążone samochody ciężarowe.

WNIOSKI

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.[13]

Rozwój transportu intermodalnego zależy od właściwych regulacji prawnych wspierających tę technologię (za wzór możemy postawić Austrię czy Szwajcarię), odpowiedniej ilości wysoko wydajnych terminali transportu intermodalnego wyposażonych w suprastrukturę, czyli urządzenia manipulacyjne i systemy informatyczne, istnienia odpowiednich cen za dostęp do terminali, cen operacji terminalowych oraz cen za dostęp do infrastruktury liniowej.

Doświadczenia krajów Unii Europejskiej wskazują, że państwo musi wspierać transport intermodalny do czasu zrównania atrakcyjności transportu drogowego i kolejowego. Musimy mieć nadzieję, że transport intermodalny w Polsce zacznie się rozwijać tak dynamicznie jak w krajach „starej Unii”. Sprzyjać może temu bardzo dobre, tranzytowe położenie naszego kraju. W przypadku gdy zaniedbamy transport na kierunku północ-południe może się okazać, że przewozy na tym kierunku przejmą nasi sąsiedzi zza Odry u których na wschodniej ścianie bardzo dynamicznie rozwija się infrastruktura.

Streszczenie

Transport intermodalny ma wiele zalet. Przede wszystkim odciąża zatłoczone drogi, obniża koszty oraz jest mniej wrażliwy na warunki pogodowe. A jednak istnieje wiele barier, które ograniczają jego rozwój. Transport intermodalny był dotychczas jedną z najbardziej popieranych form transportu w programach polityki transportowej UE i w narodowych koncepcjach tej polityki. Efekty tego poparcia są wciąż niewielkie. Do 2030 r. oczekuje się poprawy pozycji konkurencyjnej transportu intermodalnego na rynkach dzięki dojrzałym innowacjom oraz postępowi technicznemu i organizacyjnemu. W artykule przedstawiono szanse i bariery rozwoju transportu intermodalnego w Polsce oraz przytoczono przykłady wykorzystania tego rodzaju transportu w innych krajach Europy.

Intermodal transport in Poland - chances and barriers to development

Abstract

Intermodal transport has many advantages. First of all, relieves congested roads, reduces costs and is less sensitive to weather conditions. But there are many barriers that limit its development. Intermodal transport has so far been one of the most supported forms of transport in the programs of EU transport policy and national conceptions of the policy. The effects of this support is still limited. By 2030 it is expected to improve the competitive position of intermodal transport in the mature markets with innovation and technological

progress and organizational. The article presents the opportunities and barriers to the development of intermodal transport in Poland and the examples of the use of this type of transport in other European countries.

BIBLIOGRAFIA

1. Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030), <http://www.transport.gov.pl/files/0/1793934/SRTdo2020rzspektywdo2030rprojekt.pdf>
2. Commission of the European Communities. COM (2006) 336–Freight Transport Logistics in Europe–the key to sustainable mobility. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions (28-6-2006)
3. Nowakowski T., Kwaśniowski S., Zając M.: Transport intermodalny w aspekcie realizacji modelu systemu logistycznego Polski [w:] Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, zeszyt 76, Warszawa 2010
4. Fechner I., Krzyżaniak S.: Uwarunkowania i perspektywy rozwoju intermodalnej sieci logistycznej w Polsce, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej – Organizacja i Zarządzanie z.56, Katowice 2011
5. Szepietowska E., Baran J.: Perspektywy rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, Logistyka 6/2012
6. Stokłosa J.: Transport intermodalny. Technologia i organizacja, Innovatio Press Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomii i Innowacji w Lublinie, Lublin 2011
7. Modelewska P.: Transport intermodalny ma przyszłość, opublikowano 17.07.2013 w: <http://przeglad-its.pl/2013/07/17/transport-intermodalny-to-przyszlosc/>
8. Majszyk K.: Dynamiczna kombinacja na torach, opublikowano 28.03.2013 w: <http://edgp.gazetaprawna.pl/index.php?act=mprasa&sub=article&id=444525#>
9. Jak usprawnić transport intermodalny w Polsce? Tomasz Szmid, prezes zarządu Balticon SA
10. Przewidywany wpływ projektów SPOT dotyczących rozwoju transportu intermodalnego na zwiększenie wielkości przewozów ładunków transportem intermodalnym, Instytut Badań Strukturalnych, Warszawa 2008; Kott I., Grondys K.: Problemy działalności centrów logistycznych w aspekcie zarządzania przedsiębiorstwem. Rozdział 7 w: Współczesne problemy zarządzania przedsiębiorstwami. Teoria i praktyka. Monografia. Red. nauk. A. Korombel Wyd. WZPCz. Częstochowa 2013
11. Mindur L.: Uwarunkowania rozwoju rynku transportu kombinowanego//intermodalnego w Polsce (w latach 1993-2009) [w:] Raport „Tiry na tory. Towary na kolej”, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź 2010; Stokłosa J.: Transport intermodalny. Technologia i organizacja, Innovatio Press Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomii i Innowacji w Lublinie, Lublin 2011
12. <http://www.tsl-biznes.pl/polecamy/1168-szybszy-przeladunek-szansa-na-rozwoj.html>(odczyt 07.02.2014)
13. 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