

Izabela PETRYCZKA, Anna BUDZIK
Politechnika Częstochowska
Wydział Zarządzania
Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego
ipetryczka@gmail.com, ania.budzik@o2.pl

ROZWÓJ RYNKU KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE

Streszczenie. Wieleletni wzrost gospodarczy i dynamiczny rozwój handlu owocują zwiększonymi przewozami, realizowanymi głównie transportem samochodowym. Nadmierne natężenie ruchu na drogach kołowych wywołuje negatywne skutki dla środowiska i dla społeczeństwa. Od kilkunastu lat podejmuje się działania, których celem jest odciążenie dróg kołowych i przeniesienie części ładunków z transportu drogowego na bardziej przyjazne dla środowiska gałęzie transportu, w tym między innymi na kolej. W niniejszym artykule przedstawiono definicje transportu intermodalnego, omówiono sytuację towarowego transportu kolejowego w Polsce na tle innych gałęzi transportu i dokonano analizy rozwoju rynku kolejowych przewozów intermodalnych w naszym kraju na przestrzeni ostatnich lat.

Słowa kluczowe: przewozy intermodalne, transport kolejowy, transport towarowy

DEVELOPMENT OF INTERMODAL RAIL FREIGHT TRANSPORT MARKET IN POLAND

Abstract. Long-term economic growth and dynamic development of trade have result in increased transport operations, carried out mainly by road. Excessive traffic on the roads has negative consequences for the environment and also for society. For several years, efforts were aimed at mitigating roads and transferring part of freight from road to more environmentally friendly modes of transport, including rail transport. This article presents the definitions of intermodal transport, discusses the situation of rail freight transport in Poland comparing to other modes of transport. The authors also describe the development of the rail intermodal transport in our country in recent years.

Keywords: intermodal transport, rail transport, freight transport

1. Wstęp

Wieloletni wzrost gospodarczy oraz dynamiczny rozwój wymiany handlowej owocują zwiększonymi przewozami, realizowanymi jednak głównie transportem samochodowym. Alternatywą dla tego rodzaju transportu mógłby być rozwój transportu kolejowego, który jest korzystny ekologicznie i energetycznie efektywny.

Pomimo że rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce nadal opiera się na przewozach masowych, odnotowuje się ich systematyczną tendencję spadkową już od początku lat 90. ubiegłego wieku. Otwiera to spore rezerwy zdolności przewozowej transportu kolejowego. Wzrost zapotrzebowania gospodarki na przewozy towarów wysokoprzetworzonych w kontenerach przekłada się z kolei na dynamiczny rozwój sektora przewozów intermodalnych¹.

Zwiększenie udziału transportu kolejowego oraz intermodalnego w przewozach towarowych oraz unowocześnienie kolei, poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami dla dostosowania do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, znalazły się wśród priorytetów krajowej polityki transportowej. Rozwój przewozów intermodalnych ściśle wpisuje się także w politykę transportową Unii Europejskiej. W Białej Księdze² zapisano między innymi, że działaniami szczególnie pożądanymi w zakresie intermodalnych łańcuchów logistycznych powinno być zmniejszanie roli transportu drogowego na rzecz bardziej ekologicznych środków transportu – kolei i dróg wodnych.

Rozwój kolejowych przewozów intermodalnych jako proekologicznego systemu transportu stwarza wielkie szanse, ale również stanowi wielkie wyzwanie dla rozwoju rynku transportowego. Polska, dzięki swojemu położeniu geograficznemu oraz gęstości i długości linii kolejowych, posiada atrybuty, aby stać się kluczowym graczem na rynku transportu kombinowanego. Osiągnięcie tego celu jest niezwykle istotne z punktu widzenia ograniczenia kosztów zewnętrznych ponoszonych przez społeczeństwo³.

W niniejszym artykule przedstawiono definicje transportu intermodalnego, omówiono sytuację towarowego transportu kolejowego na tle innych gałęzi transportu, a także dokonano porównania sytuacji rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce w 2010 oraz 2015 r. Pozwoliło to zobrazować, jak dynamiczny rozwój nastąpił na tym właśnie rynku w naszym kraju na przestrzeni ostatnich lat.

¹ Por.: Raport: Bariery rozwoju rynku przewozów intermodalnych – rozwiązania i wymierne korzyści. Urząd Transportu Kolejowego, luty 2013, s. 4-5.

² Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Bruksela 2011.

³ Raport..., s. 19.

2. Transport intermodalny – definicje

Transport intermodalny to przewóz ładunków z użyciem środków transportu różnych gałęzi, jednakże w tej samej jednostce ładunkowej na całej trasie od nadawcy do odbiorcy⁴. Transport intermodalny definiuje się także jako przewóz towarów od miejsca nadania do miejsca przeznaczenia z udziałem co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu, w dużych jednostkach ładunkowych lub pojeździe samochodowym (samochód ciężarowy, samochód ciężarowy z przyczepą, naczepa siodłowa z ciągnikiem), w którym ładunek nie zmienia jednostki ładunkowej w zmieniających się gałęziach transportu⁵.

Ideą przewozów intermodalnych jest współpraca pomiędzy różnymi gałęziami transportu, zwłaszcza samochodowego, kolejowego oraz morskiego, następstwem czego jest transport zintegrowanych jednostek ładunkowych (zwłaszcza kontenerów)⁶.

W zależności od rodzaju gałęzi transportu uczestniczących w przewozach intermodalnych wyróżnia się trzy podstawowe rodzaje transportu intermodalnego⁷:

- przewozy kontenerowe lądowo-morskie,
- przewozy lądowo-promowe,
- przewozy szynowo-drogowe.

Często spotyka się ze zamiennym stosowaniem określeń „transport intermodalny” i „transport kombinowany”. W transporcie kombinowanym główna część przewozu realizowana jest między terminalami przez transport kolejowy albo żeglugę śródlądową lub morską bliskiego zasięgu, a jedynie dowozy i odwozy wykonywane są przez transport drogowy, i to na możliwie najkrótszych odległościach⁸. Zamiennie używanie terminów transport intermodalny i kombinowany jest według Jerzego Wronki możliwe pod warunkiem, że mówiąc o transporcie intermodalnym, zawężamy udział transportu drogowego w łańcuchu transportowym do operacji dowozowo-odwozowych do i z terminali. Autorki niniejszego artykułu również zgadzają się z tym stwierdzeniem.

Celem rozwoju tak rozumianego transportu intermodalnego jest zmniejszenie roli transportu samochodowego na rzecz bardziej ekologicznych środków transportu.

⁴ Mindur L.: Technologie transportowe XXI wieku. Instytut Technologii Eksploatacji, Warszawa-Radom 2008, s. 299.

⁵ Por.: Zalewski P., Siedlecki P., Drewnowski A.: Technologia transportu kolejowego. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2004, s. 217.

⁶ Markusik S.: Infrastruktura logistyczna w transporcie. Tom II, Infrastruktura punktowa – magazyny, centra logistyczne i dystrybucji, terminale kontenerowe. Politechnika Śląska, Gliwice 2010, s. 313.

⁷ Ibidem, s. 313.

⁸ Wronka J.: Transport kombinowany/intermodalny. Teoria i praktyka. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2014, s. 18.

3. Towarowy transport kolejowy na tle innych gałęzi transportu

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2015 r., w Polsce za pośrednictwem wszystkich gałęzi transportu przewieziono w sumie ponad 1803 mln ton towarów. W porównaniu z poprzednim rokiem nastąpił spadek całkowitej masy transportowanych towarów o 1,96%. Transportem kolejowym w 2015 r. przewieziono ponad 224 mln ton ładunków. Pośród wszystkich gałęzi transportu zdecydowanie dominują przewozy samochodowe, którymi przetransportowano ponad 1505 mln ton towarów. Na koniec 2015 r. udział transportu samochodowego w całkowitej masie przewiezionych ładunków wyniósł 83,47%. Udział kolei w ogólnym wolumenie przetransportowanej masy wynosił w tym samym czasie tylko 12,44%. Masa surowców przetransportowanych rurociągami oscyluje na podobnym poziomie jak w latach poprzednich. W 2015 r. jej wolumen wyniósł blisko 55 mln ton. Udział tej gałęzi wyniósł 3,04%. Udział żegluga śródlądowej, morskiej oraz transportu lotniczego w przewozie masy towarowej jest marginalny. Na koniec 2015 r. wyniósł łącznie 1,05%.

Tabela 1

Przewozy ładunków w Polsce w latach 2005-2015 według masy [w mln ton]

Rodzaj transportu Rok	ogółem	transport kolejowy	transport samochodowy	transport rurociągowy	żegluga śródlądowa	żegluga morska	transport lotniczy
2005	1 385,9	232,8	1 079,8	54,3	9,6	9,4	0,034
2006	1 426,9	238,1	1 113,9	55,6	9,3	10,0	0,036
2007	1 532,7	245,3	1 213,2	52,9	9,8	11,4	0,046
2008	1 656,0	248,9	1 339,5	49,0	8,1	10,4	0,047
2009	1 712,8	222,6	1 424,9	50,2	5,7	9,4	0,037
2010	1 795,6	234,6	1 491,3	56,2	5,1	8,4	0,041
2011	1 912,2	248,6	1 596,2	54,5	5,1	7,7	0,045
2012	1 789,3	230,9	1 493,4	53,0	4,6	7,5	0,041
2013	1 848,3	232,6	1 553,1	50,7	5,0	7,0	0,037
2014	1 840,0	227,8	1 547,9	49,8	7,6	6,8	0,038
2015	1 803,8	224,3	1 505,7	54,9	11,9	7,0	0,038

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport – wyniki działalności w 2015 r. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2016, s. 80-81.

W ciągu ostatnich lat stopniowo postępowała zmiana w międzygałęziowym podziale rynku transportu towarowego, przejawiająca się znaczącym spadkiem roli transportu kolejowego i wzroście znaczenia segmentu samochodowego. W latach 2005-2015 nastąpił wzrost całkowitej masy transportowanych towarów o ponad 30%. W tym samym okresie masa ładunków przewiezionych za pomocą transportu samochodowego wzrosła o ponad 39%, a masa ładunków transportowana za pomocą kolei zmniejszyła się o niecałe 4%. Tendencja ta wynika ze zmian w strukturze gospodarki oraz szybkiej przemiany sektora transportu

samochodowego. Dzięki stosunkowo niskim kosztom oraz niskim barierom wejścia na rynek w okresie transformacji powstało kilkadziesiąt tysięcy firm zajmujących się transportem samochodowym. Transport kolejowy notował natomiast dynamiczny spadek udziałów z powodu nieproporcjonalnie wysokich kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej oraz wysokich barier wejścia i funkcjonowania na rynku.

Nadmierne natężenie ruchu na drogach kołowych, spowodowane w dużej mierze przez transport towarowy, prowadzi do wielu negatywnych konsekwencji dla środowiska i dla społeczeństwa. Są to między innymi: tworzenie się zatorów na drogach, duża liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym oraz wysokie koszty utrzymania i naprawy infrastruktury drogowej. Od kilkunastu lat podejmuje się działania, których celem jest odciążenie dróg kołowych i przeniesienie części ładunków z transportu drogowego na bardziej przyjazne dla środowiska gałęzie transportu, w tym między innymi na kolej.

Polski transport kolejowy w 2015 r., podobnie jak w poprzednich latach, opierał się przede wszystkim na przewozach towarów masowych. Przewozy węgla kamiennego i brunatnego, ropy naftowej, gazu ziemnego, rud metali oraz pozostałych produktów górnictwa i kopalnictwa stanowiły 67,1% ogólnego wolumenu masy (spadek o 0,55 pkt. proc. w porównaniu do 2014 r.) oraz 57,43% wykonanej przez przewoźników pracy przewozowej (wzrost o 0,7 pkt. proc. w porównaniu do 2014 r.). Najwyższy udział w rynku przetransportowanej masy tradycyjnie należał do węgla kamiennego (40,41%; 90,8 mln ton), podobnie było z pracą przewozową (30,25% udział). Należy jednak zaznaczyć, że wielkość przewozów węgla kamiennego transportem kolejowym od kilku lat spada. W latach 2010-2015 wolumen tych przewozów spadł o 12,4% (12,9 mln ton). Jeszcze większy spadek zauważymy, jeżeli porównamy wielkości przewozów węgla kamiennego w latach 2005-2015. W okresie tym wielkość przewozów węgla zmniejszyła się aż o ponad 39%.

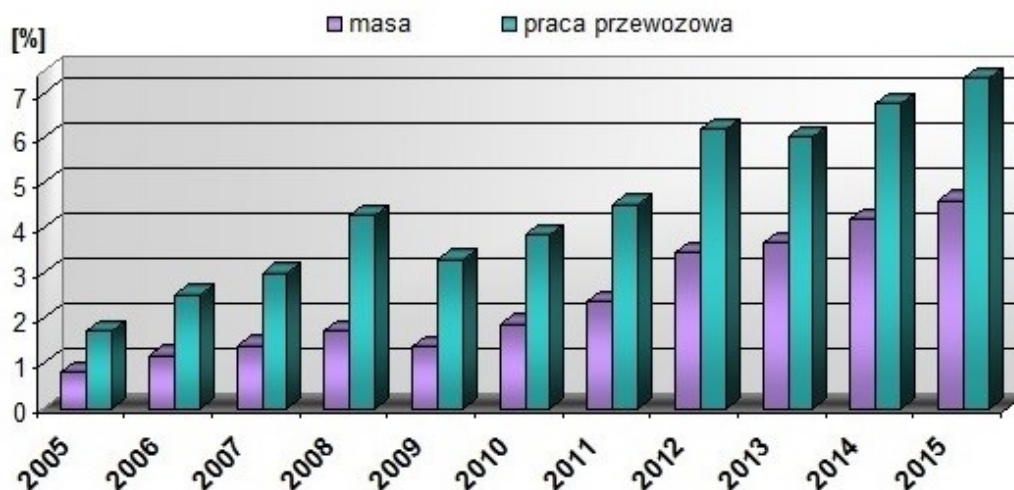
Podczas gdy przewozy towarów masowych wykazują tendencje spadkową, stopniowo wzrasta udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym. W kolejnej części artykułu dokonamy analizy rozwoju rynku kolejowych przewozów intermodalnych w naszym kraju w ciągu ostatnich lat.

4. Rozwój rynku przewozów intermodalnych w Polsce

Rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce charakteryzuje wzrost. Inwestycje prowadzone na polskich liniach kolejowych w niedalekiej przyszłości powinny wpłynąć na

wzrost prędkości handlowej w przewozach intermodalnych i podnieść ich konkurencyjność w stosunku do innych gałęzi transportu⁹.

Na rysunku 1 zilustrowano, jak kształtował się udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym od 2005 do 2015 r. Pomimo że udział ten nie jest wysoki, to jednak można zauważyć, że następuje jego ciągły wzrost.



Rys. 1. Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym w latach 2005-2015

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, maj 2012, s. 14 oraz <http://www.utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-kwartalna/przewozy-towarowe>.

W 2015 r. udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony masą ładunków osiągnął poziom 4,6%. Był wyższy o 0,4 pkt. proc. niż w 2014 r. W wykonanej pracy przewozy intermodalne stanowiły 7,3% (wzrost udziału w porównaniu z 2014 r. o 0,5 pkt. proc.). W 2015 r. masa ładunków w przewozach intermodalnych była prawie pięciokrotnie wyższa niż w roku 2005 i ponad dwukrotnie wyższa niż w roku 2010.

W tabeli 2 zestawiono dane na temat firm realizujących kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2005-2015. Jak wynika z zawartych w niej informacji, w 2005 r. przewozy intermodalne realizowało jedynie trzech licencjonowanych przewoźników kolejowych. W 2015 r. było ich już dwunastu. Można zauważyć, że coraz więcej przedsiębiorców dostrzega korzyści wynikające z realizacji usług w tym segmencie rynku. Wzrost konkurencji wewnątrzgałęziowej wynikający z coraz większej liczby przewoźników na rynku jest zgodny z założeniami procesu liberalizacji rynku kolejowego.

⁹ Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, luty 2016, s. 3.

Tabela 2

Przewoźnicy realizujący kolejowe przewozy intermodalne w latach 2005-2015

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo
PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS
DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker
	DB Kolchem	DB Kolchem	DB Kolchem	DB Kolchem	CTL Express	CTL Express	CTL Express	CTL Rail	CTL Rail	CTL Rail
		CTL Rail	CTL Rail	CTL Logistics	Lotos Kolej	CTL Logistics	CTL Logistics	CTL Logistics	CTL Logistics	CTL Logistics
		CTL Logistics	CTL Express	CTL Express		STK Wrocław	STK Wrocław	STK Wrocław	Lotos Kolej	Lotos Kolej
				Lotos Kolej		Lotos Kolej	Lotos Kolej	Lotos Kolej	Ecco Rail	Ecco Rail
							Majkol- trans	Ecco Rail	Rail Polska	Euro- trans
							Rail Polska	Rail Polska	Freight- liner	Freight- liner
								ITL Polska	Karpieł	Rail Polska
									Euro- trans	Captrain Polska
									Polzug	Polzug
3	4	6	6	7	5	7	9	10	12	12

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, maj 2012, s. 18 oraz <http://www.utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-kwartalna/przewozy-towarowe>.

Liberalizacja rynku transportu kolejowego, mająca na celu pełniejsze wprowadzenie mechanizmów rynkowych w transporcie kolejowym i umożliwienie wejścia na rynek nowym przedsiębiorstwom, jest kanonem polityki Unii Europejskiej w dziedzinie transportu kolejowego. Działania podejmowane w tym zakresie polegają z jednej strony na stworzeniu jednakowych warunków funkcjonowania wszystkich przedsiębiorstw na krajowych rynkach oraz docelowo na obszarze całej Wspólnoty, z drugiej zaś na wprowadzaniu stopniowej harmonizacji przepisów ekonomiczno-prawnych, procedur oraz wymagań technicznych, obowiązujących w poszczególnych państwach członkowskich. Do podstawowych zasad liberalizacji zapisanych w dyrektywach europejskich¹⁰ należą:

- zagwarantowanie niezależności zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi,
- oddzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od eksploatacji kolei,
- uzdrowienie struktury finansowej przedsiębiorstw kolejowych,

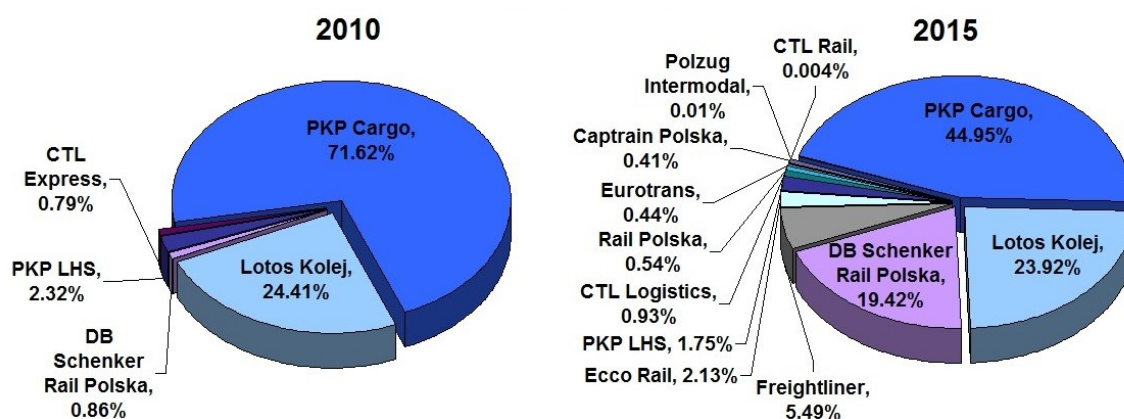
¹⁰ Dyrektywa 2001/12/WE PEiR z dnia 26 lutego 2001 zmieniająca dyrektywę Rady nr 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei europejskich oraz Dyrektywa 2001/14/WE PEiR z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji przepustowości infrastruktury kolejowej, ustalania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikacji bezpieczeństwa.

- zagwarantowanie dostępu do sieci kolejowej krajów członkowskich dla międzynarodowych grup przedsiębiorstw kolejowych oraz dla przedsiębiorstw realizujących międzynarodowe przewozy ładunków,
- licencjonowanie przedsiębiorstw kolejowych,
- powołanie niezależnego organu kontrolnego – regulatora rynku,
- ujednoczenie rozwiązań technicznych.

Zasady te stanowiły i nadal stanowią podwaliny prawne do budowy konkurencyjnego rynku transportu kolejowego i stwarzają warunki dla zaistnienia konkurencji wewnątrzgałęziowej. W Polsce z dniem 1.01.2007 r. nastąpiła pełna liberalizacja międzynarodowych przewozów towarowych. Polski rynek jest jednym z najbardziej zliberalizowanych w Europie. Zarówno segment pasażerski, jak i towarowy charakteryzują się coraz niższym poziomem koncentracji. Świadczy o tym zmniejszający się wskaźnik HHI (Herfindahla-Hirschmanna). Spadek wskaźnika HHI począwszy od 2003 r. świadczy o stopniowym, dalszym wzroście konkurencyjności na polskim rynku przewozów, dzięki rozwojowi sektora prywatnego w przewozach towarowych¹¹.

Na rysunku 2 przedstawiono strukturę podmiotową polskiego rynku kolejowych przewozów intermodalnych w latach 2010 i 2015. Największy udział w rynku ma firma PKP Cargo S.A., choć zauważalny jest jego spory spadek oraz wzrost roli pozostałych przedsiębiorstw. W 2010 r. na rynku działało jedynie pięciu przewoźników, a pięć lat później było ich już dwunastu. W 2010 r. udział PKP Cargo S.A. w rynku przewozów intermodalnych wg masy przewiezionych ładunków kształtował się na poziomie 71,6% a w 2015 r. wyniósł natomiast 44,9%. Na drugim miejscu pod względem masy przewiezionych towarów znajdowała się firma Lotos Kolej. Jej udział w rynku w badanym okresie nie zmienił się znacząco i kształtował się na poziomie około 24%. Natomiast należy zauważyć, że w tym samym czasie nastąpił bardzo znaczny wzrost udziału w rynku firmy DB Schenker Rail Polska (z 0,86% w 2010 r. do 19,42% w 2015 r.). Jeżeli chodzi o udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych według wykonanej pracy przewozowej to kształtował się on bardzo podobnie.

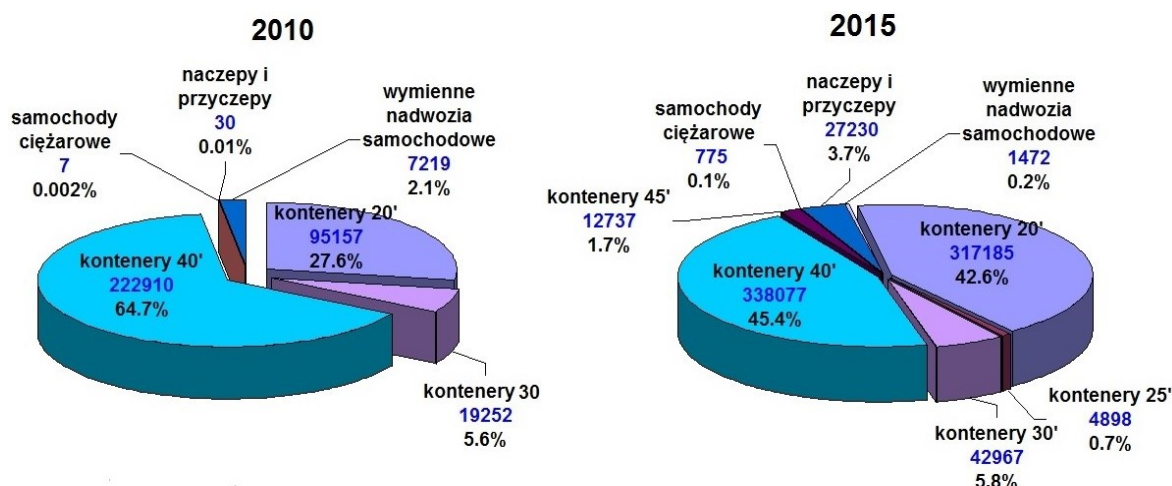
¹¹ Por.: Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2011r. Urząd Transportu Kolejowego, Departament Regulacji Transportu Kolejowego, Warszawa 2012, s. 8.



Rys. 2. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych według masy w latach 2010 i 2015
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, sierpień 2011, s. 36 oraz <http://www.utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-kwartalna/przewozy-towarowe/7125,Przewozy-intermodalne-w-2015-roku.html>.

W 2015 r. przewoźnicy kolejowi przetransportowali rekordową liczbę jednostek ładunkowych, łącznie 745 tys. sztuk, w tym ponad 715 tys. kontenerów (1,152 mln TEU). Łączna masa przetransportowanych ładunków przekroczyła 10,3 mln ton, a wykonana przy ich przewozie praca przewozowa – 3,7 mld tonokilometrów. Należy zaznaczyć, że jest to najlepszy wynik odnotowany w polskiej historii kolejowych przewozów intermodalnych. W porównaniu z 2010 r. liczba przetransportowanych jednostek wzrosła aż o 116%, masa przetransportowanych ładunków wzrosła o 135,8%, a wykonana praca przewozowa o 96,9%. Wartości te pokazują, jak bardzo rozwinął się rynek przewozów intermodalnych w badanym okresie.

Struktura przedmiotowa polskiego rynku kolejowych przewozów intermodalnych w latach 2010 i 2015 została przedstawiona na rysunku 3. Przewozy intermodalne odbywają się głównie przy wykorzystaniu kontenerów, których udział w ogólnej liczbie jednostek na koniec 2015 r. wyniósł 96%. Dominowały przewozy jednostek 40-stopowych, które stanowiły 45,4%. Udział pozostałych kontenerów wyniósł odpowiednio: 20-stopowych – 42%, 6%, 30-stopowych – 5,8%, 45-stopowych – 1,7%, 25-stopowych – 0,7%. W 2015 r. w stosunku do 2010 r. zmieniła się struktura wielkości przewożonych kontenerów. Nastąpił wzrost udziału kontenerów 20-stopowych z poziomu 27,6% do poziomu 42,6% oraz spadek udziału największych kontenerów (40-stopowych) z 64,7% do 45,4%. Udział ładunków nieskontenerowanych jest niski, ale w porównaniu z rokiem 2010 nastąpił wzrost liczby przewiezionych samochodów ciężarowych oraz naczep i przyczep samochodowych. Zmniejszyła się natomiast liczba przewożonych wymiennych nadwozi samochodowych.



Rys. 3. Udział poszczególnych jednostek transportowych w przewozach intermodalnych w latach 2010 i 2015

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, sierpień 2011, s. 37 oraz Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, luty 2016, s. 4.

Na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych gałęzi transportu znaczny wpływ ma jakość infrastruktury zarówno liniowej, jak i punktowej.

Rysunek 4 przedstawia rozmieszczenie terminali kontenerowych wykorzystywanych w realizacji przewozów intermodalnych na terenie naszego kraju w 2015 r. W Polsce w 2010 r. znajdowało się 26 czynnie działających terminali intermodalnych, z których korzystali przewoźnicy kolejowi. Obecnie jest ich 31. Niewątpliwie pozytywnym zjawiskiem jest fakt, że liczba terminali wzrasta. Jednak niestety z powodu ograniczonej ich przepustowości oraz złego stanu technicznego uruchamianie przez przewoźników kolejowych regularnych połączeń jest utrudnione. Obecnie wiele terminali wymaga zatem rozbudowy i modernizacji.

Jeżeli chodzi o główne kierunki przewozów, na przestrzeni ostatnich lat, niezmiennie, transport intermodalny w komunikacji krajowej był niższy w stosunku do przewozów międzynarodowych. Mierzac wykonaną pracą przewozową, w 2014 r. transport krajowy wyniósł 29,4% a międzynarodowy 70,6%. Dla porównania w 2010 r. udział komunikacji krajowej nie przekraczał 20%, a przewozy międzynarodowe stanowiły blisko 81%.

Ze względu na niską jakość parametrów linii kolejowych (w tym średnią prędkość handlową) oraz wysokie koszty realizacji przewozów przez kolej, w porównaniu do transportu drogowego, przewozy kontenerów na krótkie odległości są nieopłacalne. Rentowność przewozów intermodalnych z wykorzystaniem kolei wzrasta wraz z odległością przewozu¹².

¹² Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, luty 2016, s. 11.



Rys. 4. Lokalizacja terminali kontenerowych wykorzystywanych w realizacji przewozów intermodalnych w 2015 r.

Źródło: Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, luty 2016, s. 11.

W Polsce w latach 2010-2014 średnia odległość przewozów intermodalnych systematycznie spadała z poziomu blisko 429 km do 354 km. Jednak utrzymuje się nadal na wysokim poziomie – w 2015 r. wyniosła 358 km. Przewozy intermodalne w komunikacji międzynarodowej w 2014 r. obejmowały głównie przewozy pomiędzy Polską a Niemcami oraz Białorusią i Czechami. W wymianie handlowej eksport-import z Niemcami uruchomiono ponad 260 tras miesięcznie. Analogicznie w wymianie z Białorusią w 2015 r. uruchomiono ponad 130 tras miesięcznie. W przewozach pomiędzy Polską a Czechami było uruchomionych blisko 70 tras miesięcznie. W komunikacji krajowej transport intermodalny obejmuje przede wszystkim przewozy do oraz z miast portowych Gdyni i Gdańska. Poza wspomnianymi połączeniami z miastami portowymi przewozy odbywają się głównie w środkowej i zachodniej części kraju¹³.

¹³ Ibidem, s. 9-11.

5. Podsumowanie

Z przeprowadzonej analizy można wywnioskować, że rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce w ostatnich latach dynamicznie się rozwijał. Z roku na rok notowano wzrost udziału przewozów intermodalnych w rynku kolejowym zarówno pod względem masy przewożonych ładunków jak i wykonanej pracy przewozowej. Wzrosła także liczba czynnie działających terminali przeładunkowych, wykorzystywanych przy realizacji przewozów intermodalnych a przewoźnicy kolejowi transportowali coraz większą liczbę jednostek ładunkowych. W okresie objętym analizą wzrosła liczba licencjonowanych przewoźników realizujących kolejowe przewozy intermodalne. Chociaż nadal największy udział w rynku ma firma PKP Cargo S.A., zauważalny jest jego spory spadek na rzecz pozostałych uczestników rynku.

Pomimo że widoczny jest stały i dynamiczny rozwój przewozów intermodalnych, udział tego segmentu w rynku kolejowym jest nadal niski. Aby móc skutecznie konkurować z transportem drogowym, transport intermodalny z udziałem kolei wymaga dalszych inwestycji w modernizację infrastruktury oraz rozbudowę i budowę nowych terminali przeładunkowych. Na zmniejszenie dysproporcji pomiędzy krajami Unii Europejskiej a Polską w dłuższej perspektywie czasu pozwoli stabilna polityka wsparcia transportu intermodalnego. Polska powinna brać czynny udział w działaniach na rzecz rozwoju transportu intermodalnego, zwłaszcza że położenie geograficzne naszego kraju stwarza szanse na to, by stał się on liczącym partnerem w wymianie handlowej i przewozach tranzytowych.

Bibliografia

1. Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, luty 2016.
2. Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, maj 2012.
3. Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Bruksela 2011.
4. Dyrektywa 2001/12/WE PEiR z dnia 26 lutego 2001 zmieniająca dyrektywę Rady nr 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei europejskich.
5. Dyrektywa 2001/14/WE PEiR z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji przepustowości infrastruktury kolejowej, ustalania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikacji bezpieczeństwa.

6. Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, sierpień 2011.
7. Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2011 r. Urząd Transportu Kolejowego, Departament Regulacji Transportu Kolejowego, Warszawa 2012.
8. Markusik S.: Infrastruktura logistyczna w transporcie. Tom II Infrastruktura punktowa – magazyny, centra logistyczne i dystrybucji, terminale kontenerowe. Politechnika Śląska, Gliwice 2010.
9. Mindur L.: Technologie transportowe XXI wieku. Instytut Technologii Eksploatacji, Warszawa-Radom 2008.
10. Raport Bariery rozwoju rynku przewozów intermodalnych – rozwiązania i wymierne korzyści. Urząd Transportu Kolejowego, luty 2013.
11. Transport – wyniki działalności w 2015 r. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2016.
12. Wronka J.: Transport kombinowany/intermodalny. Teoria i praktyka. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2014.
13. Zalewski P., Siedlecki P., Drewnowski A.: Technologia transportu kolejowego. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2004.
14. <http://www.utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-kwartalna/przewozy-towarowe/7125,Przewozy-intermodalne-w-2015-roku.html>.
15. <http://www.utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-kwartalna/przewozy-towarowe>.