

Andrzej Górnikiewicz, Henryk Zielaskiewicz
PKP CARGO SA

Perspektywy rozwoju transportu kombinowanego w Polsce

Wobec przewidywanego w rozszerzonej Unii Europejskiej wzrostu popytu na transport, jak również stale wzrastających oczekiwań co do jego jakości i wydajności, określenie strategii i przyszłych kierunków rozwoju transportu staje się koniecznością. Ograniczenie transportu drogowego i polepszenie stanu środowiska naturalnego, w odniesieniu do systemu transportowego jako całości, poprzez przeniesienie części przewozów z transportu drogowego na transport morski, kolejowy i wodny śródlądowy to główne zadania, jakie postawiły sobie kraje Wspólnoty na najbliższe lata. Zgodnie z koncepcją zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu, Unia Europejska podejmuje szereg działań mających na celu zmianę powyższych proporcji z jednoczesnym podniesieniem standardów świadczonych usług transportowych.

Wprowadzanie przez Komisję Europejską szeregu programów pilotażowych ma na celu wykreowanie jednego, zasadniczego kierunku polityki transportowej, obejmującej również kraje nowo wstępujące, takie jak Polska. Kierunki te wyznaczane są m.in. poprzez tworzenie wspólnej polityki transportowej, kładącej nacisk na pewne obszary działań głównie związane z ekologią, zmniejszeniem emisji dwutlenku węgla, ograniczeniem hałasu, kongestią i inne. Priorytetem objęte są inwestycje w nowoczesne rozwiązania logistyczno-transportowe tj. budowa terminali transportu kombinowanego, centrów logistycznych, standaryzacja intermodalnych jednostek ładunkowych. Rozwiązania te mają za zadanie podniesienie jakości świadczonych usług, kompleksowości, jak również zminimalizowanie negatywnych skutków przewozów konwencjonalnych. Podejmowane w tym zakresie działania, zmierzające do zmiany struktury przewozów, skutkują wdrażaniem szeregu projektów i programów finansowanych z funduszy strukturalnych UE. Takim projektem o zasięgu ogólnoeuropejskim jest pro-

gram Marco Polo, którego celem jest popieranie przedsięwzięć handlowych w zakresie przeniesienia części ładunków przewożonych transportem drogowym na inne środki transportu. Program Marco Polo jest kontynuacją programu PACT, zakończonego pod koniec

2001r., dzięki któremu wdrożono ponad 167 konkretnych projektów, m.in. nowe połączenia transportu kombinowanego.

Komisja Europejska w Białej Księdze z 2001r. dokonała zapisu pakietu środków mających na celu promowanie

rozwoju kolei i transportu kombinowanego w Europie. Jednym z bardzo ważnych wskazań Komisji Europejskiej jest też rekomendacja alokacji środków publicznych na inwestycje terminalowe (również na centra logistyczne) oraz na usprawnienie dostępu infrastrukturalnego do terminali transportu kolejowego.

W Polsce istnieje sprzyjający klimat w zakresie rozwoju transportu intermodalnego. Wzrost zainteresowania tą formą przewozów jest wynikiem ogólnoeuropejskiej tendencji wprowadzania rozwiązań przyjaznych środowisku. Przewidywany wzrost przewozów ładunków po wejściu Polski do UE, korzystne położenie w korytarzach transportowych przebiegających przez Polskę z północy na południe i ze wschodu na zachód, przewidywany wzrost obrotów handlowych z krajami sąsiadującymi, wskazują na dobre perspektywy rozwoju intermodalności w naszym kraju. Wiele jednak zależy od polityki rządu, szczególnie realizacji przyjętej strategii na najbliższe lata. Celem generalnym tej strategii jest m.in. osiągnięcie stanu zrównoważenia systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym. Stan ten charakteryzowałby się ekonomicznym i ekologicznym rozłożeniem zadań przewozowych na poszczególne gałęzie, w tym również kolej. Strategia uwzględnia też rozwój transportu kombinowanego, funkcjonującego w oparciu o sieć terminali przeładunkowych, stanowiących jego integralną część. Wykonywanie przewozów kombinowanych i świadczenie usług logistycznych

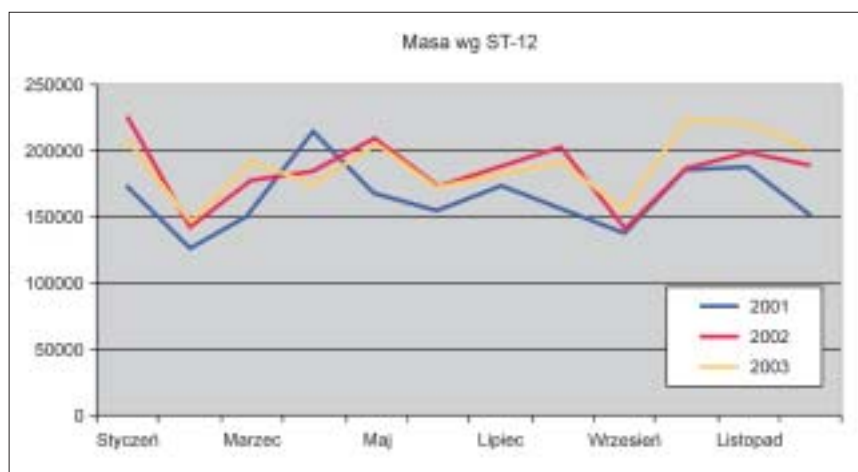
to jeden z priorytetowych elementów w przyjętej przez PKP CARGO SA strategii, pokrywającej się ze strategią Unii Europejskiej. Wzrastające w ostatnich latach przewozy kontenerów, jak również korzystne prognozy na przyszłość, mogą napawać optymizmem. W 2003 r. PKP CARGO SA w systemie intermodalnym przewiozła 2,3 mln ton ładunków. Jest to o 5% więcej niż rok wcześniej. Również przychody z tytułu tych przewozów były wyższe o prawie 20% od uzyskanych w 2002 r. To efekt zmiany ich struktury: przewozy krajowe zmalały o prawie 10% na rzecz przewozów międzynarodowych, które są bardziej dochodowe. W 2003 r. największy udział w przewozach intermodalnych Spółki stanowił eksport, który wyniósł 943 tys. ton, tj. 26,2% więcej, niż rok wcześniej. W imporcie przewieziono 935 tys. ton ładunków, tj. 5,2% więcej niż w 2002 r. Udział przewozów intermodalnych w ogólnych przewozach PKP CARGO SA wzrósł z 1,4% do 1,5%. Zwiększając przewozy intermodalne i przejmując ładunki samochodowe, realizujemy nasze marketingowe hasło „KOLEJ ZAMIAST KOLEIN”. Każdej doby uruchamianych jest 18 pociągów intermodalnych. W ubr. dwa z nich: OST WIND relacji Seddin koło Berlina – Smoleńsk (Rosja) i FERRY TRE-IN relacji Poznań – Malmoe, zostały nagrodzone Godłem Promocyjnym „TERAZ POLSKA”. Koleje polskie i rosyjskie podjęły działania związane z przejściem kontenerów obecnie przewożonych drogą morską z Dalekiego Wschodu (Korea, Japonia) do Europy Zachodniej. Kontenery te będą przewożone przez Rosję Magistralą Transsyberyjską. Następnie tranzytem przez Polskę pojadą

do Europy Zachodniej. Pierwszy taki przewóz – z wykorzystaniem Linii Hutniczej Szerokotorowej, która kończy się w Sławkowie – odbędzie się już w maju br.

W poniższych zestawieniach przedstawiono wielkości przewozów intermodalnych, wykonanych w roku 2001, 2002 i w 2003r., z którego wynika jednoznacznie, iż przewozy te w naszym kraju mają tendencję rosnącą.

Prawidłowe funkcjonowanie całego łańcucha w transporcie kombinowanym w dużym stopniu zależy od infrastruktury punktowej, a więc terminali kontenerowych i centrów logistycznych. Nowoczesne terminale transportu kombinowanego powinny być nie tylko zwykłym punktem przeładunkowym, ale centrum obsługi przewozu ładunków podatnych na konteneryzację, a więc powinny świadczyć pełen zakres usług logistycznych. Zadania takie dobrze wykonują centra logistyczne, w obrębie których mogą funkcjonować firmy o różnych profilach, m.in. operatorzy transportowi, przedsiębiorstwa magazynowe, spedytorzy, agencje celne, firmy usługowe, np. zajmujące się naprawami kontenerów czy też służby celne i weterynaryjne. Przykładem takiego rozwiązania jest terminal kolei austriackich w Wels zajmujący powierzchnię 12 ha, na którym znajduje się terminal kontenerowy oraz terminal do odprawy pociągów przystosowanych do przewozu Tirów – tzw. ruchoma droga. Wokół terminalu powstało wiele magazynów i firm usługowych, zapewniających klientom pełny zakres usług logistycznych. Innym przykładem wkompono-

	2001	2002	2003
Styczeń	172830	225512	208974
Luty	125699	142281	146050
Marzec	152902	177422	191010
Kwiecień	213356	184948	173849
Maj	167316	209966	205371
Czerwiec	154124	173173	171712
Lipiec	174618	189666	180875
Sierpień	153870	201561	191917
Wrzesień	136518	141630	153736
Październik	185116	186056	223359
Listopad	188728	197784	220355
Grudzień	151005	189895	202115
	1976082	2219894	2269323



Porównanie przewiezionych wielkości masy ładunków w tonach

wania terminalu transportu intermodalnego w centrum logistyczne jest terminal DB CARGO AG w Wustemark, gdzie na terenie około 300 ha powstaje jedno z trzech nowobudowanych centrów logistycznych dla Berlina. Terminal ten w chwili obecnej jest nieduży, ale istnieją możliwości jego rozbudowy wraz ze wzrostem i zmianą struktury przewozów intermodalnych.

PKP CARGO SA mając powyższe na uwadze, zamierza budować centra logistyczne, rozpoczynając ich tworzenie od budowy nowych terminali oraz rozbudowy i modernizacji już istniejących. W pierwszej kolejności tego typu inwestycje planowane są w Gliwicach, Małaszewiczach i Poznaniu. Wrocław i Warszawa to również bardzo ważne lokalizacje dla prawidłowego rozwoju przewozów intermodalnych i usług logistycznych.

Ważnym ogniwem w przyszłej sieci intermodalnej w Polsce powinny być porty morskie. Ich dogodnie położenie na osi północ-południe może stać się zasadniczym elementem łańcucha logistycznego w wymianie towarowej pomiędzy krajami skandynawskimi a Niemcami, Czechami, Słowacją, Austrią i Włochami. Wzrost znaczenia roli polskich portów morskich przyczyniłby się jednocześnie do wzmocnienia pozycji rynkowej naszego kraju wśród krajów regionu Morza Bałtyckiego i stworzyłby nowe możliwości zwiększenia obrotów handlowych z tymi krajami. Zarządy Portów Morskich planują rozwój przewozów intermodalnych z jednoczesnym zapewnieniem pełnego zakresu usług logistycznych. Dlatego też planują budowę centrów logistycznych. PKP CARGO SA popiera te inicjatywy, a biorąc pod uwagę dobrze rozwiniętą infrastrukturę torową w tych lokalizacjach wskazane byłoby, aby centra te były zasadniczo obsługiwane przez transport kolejowy. Inną lokalizacją, w której powinien powstać nowoczesny terminal kontenerowy oraz centrum logistyczne to Sławków, gdzie istnieje najdalej wysunięty na zachód styk dwóch szerokości torów.

W warunkach nasilającej się walki konkurencyjnej na rynku usług transportowych znaczenie transportu kombinowanego będzie rosło. Wymagania i preferencje klientów odnośnie sposobu realizacji przewozów wskazują, iż największe znaczenie mają dla nich takie czynniki, jak niezawodność przewoźnika, cena oraz czas przewozu. Wymagania te decydują o tym, jakie środki transportu zrealizują usługę przewozową. Najczęściej wyboru dokonuje się pomiędzy transportem drogowym a intermodalnym. Ten ostatni daje obecnie możliwości tworzenia łańcuchów transportowych z wykorzystaniem środków transportu: drogowego, kolejowego, morskiego i rzeczno. O proporcjach i wyborze poszczególnych rodzajów transportu decyduje operator multimodalny po dokonaniu analizy możliwości, jakie oferują poszczególni przewoźnicy.

W dobie rozwoju logistyki międzynarodowej koniecznością staje się dalszy rozwój intermodalności procesów transportowych, co z pewnością ułatwi pokonywanie różnic systemów transportowych, dlatego też ciągle poszukiwane są nowe rozwiązania w tym zakresie. Opracowywane są nowe konstrukcje wagonowe, jak też nowe technologie tego rodzaju przewozów. Ciekawym rozwiązaniem transportu kombinowanego szyna – droga zaproponowała francuska firma Modalohr. Pomysł oparty jest o specjalistyczny wagon przegubowy, posiadający obniżoną wysuwną na bok platformę, która umożliwi (z zabudowanych przy torze bocznych

ramp) samodzielne załadowanie nacze lub samochodów ciężarowych. Zaletą tej technologii w porównaniu do *ruchomej drogi*, stosowanej przez koleje niemieckie czy austriackie jest to, iż nie wymaga ona wielkich nakładów finansowych na dostosowanie infrastruktury torowej.

Intensyfikacja przewozów kombinowanych jest koniecznością. Budowa terminali transportu intermodalnego, centrów logistycznych i infrastruktury towarzyszącej to zadania na najbliższe lata. Przykłady państw Unii Europejskiej świadczą, że należy promować transport kombinowany do czasu, gdy zostaną wyrównane warunki konkurencji pomiędzy transportem drogowym i kolejowym, np. poprzez zharmonizowanie poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej. W krajach zachodnich centra logistyczne tworzone są na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego. Powstają one przy udziale państwa i samorządów lokalnych. Stworzenie sieci strategicznych połączeń transportu kombinowanego w Polsce, wspieranych finansowo przez instytucje rządowe lub Unii Europejskiej, byłoby pierwszym krokiem na drodze do budowy nowoczesnej infrastruktury logistyczno-transportowej w naszym kraju. Tym bardziej, że położenie geograficzne Polski, w tym przebiegające przez nasz kraj międzynarodowe korytarze transportowe, stwarza szansę na budowę sieci centrów o wysokim stopniu rozbudowy organizacyjnej i funkcjonalnej.