

Rozważania o polityce transportowej Unii Europejskiej w kontekście rozwoju transportu intermodalnego w Polsce

Polityka jako sztuka rządzenia państwem jest zajęciem bardzo trudnym i skomplikowanym. Tym bardziej polityka gospodarcza częścią której jest polityka transportowa w obecnej rzeczywistości gospodarczej Polski. Przed współczesną polityką transportową stoją ogromne wyzwania związane z wizją transportu XXI wieku, zarysowane notabene w Białej Księdze z marca 2011 roku¹. W tym kontekście należałoby stwierdzić, iż polityka transportowa jest procesem dokonywania społecznego wyboru przedsięwzięć z zakresu rozwoju i funkcjonowania transportu z punktu widzenia różnych kryteriów (na przykład ekologia, czy mobilność), ale i procesów oddziaływania grup interesariuszy zainteresowanych określonymi rozwiązaniami². Jest to zatem gra, w której uczestniczy wielu graczy, i których interesy mogą być wzajemnie sprzeczne. Nie sposób zatem polemizować z tezą, iż o wiele trudniej o taką spójną politykę w zakresie transportu intermodalnego, istotą którego jest wielość ogniw łańcucha transportowego uczestniczących w procesie przewozowym oraz różnorodność interesów przy potrzebie zapewnienia użyteczności tychże ogniw i partnerstwa całego łańcucha w kontekście zaspokojenia wymagań klienta. Dlatego też należy wspierać te inicjatywy, które służą budowaniu wspólnej wizji dla transportu obejmującej integrację rozwiązań transportowych, rozwiązania innowacyjne i umieć w nich znaleźć impulsy dla rozwoju własnych inicjatyw korzystnych z punktu widzenia rozwiązań docelowych. Unia Europejska w zakresie polityki transportowej zmierza do równomiernego rozwoju gospodarczego poszczególnych gałęzi transportu, rozwoju jego ekologicznych form, liberalizacji rynku przewozów kolejowych oraz zniesienia barier technicznych utrudniających swobodny ruch kolejowy przez granice państw członkowskich. Kierunki te uznawane są jako priorytetowe we wspólnej polityce transportowej. Priorytetem takim była przyjęta w 2001 roku strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej, w której nakreślono, iż „polityka zrównoważonego transportu powinna się zająć problemami rosnącego ruchu, kongestii, hałasu, skażenia powietrza oraz zachęcać do korzystania z przyjaznych dla środowiska gałęzi transportu zapewniając pełną internalizację społecznych i środowiskowych kosztów”.

W 2006 roku stwierdzono podczas oceny osiągnięć polityki, iż cele polityki nie zostają osiągnięte, a przesunięcie przynajmniej części popytu na transport przyjazny środowisku nie następuje. Unijna polityka transportowa wymagała rewizji. Potwierdzone to zostaje także w dokumencie poprzedzającym nową „Białą Księgę”, w którym to znajdują się zapisy, że „optymalne funkcjonowanie systemu transportu wymaga pełnej integracji i interoperacyjności poszczególnych elementów sieci, jak również połączeń międzysystemowych w obrębie różnych modalnych sieci. Za najważniejsze uznaje się w osiągnięciu tego rezultatu węzły komunikacyjne, które stanowią centra logistyczne i sieciowe które oferują połączenia i wybór oferty zarówno dla transportu towarowego jak i pasażerskiego. W myśl zapisów należy rozwijać platformy intermodalne i przeładunkowe, tam, gdzie istnieje potencjał do skonsolidowania i optymalizacji ruchu towarowego”³. Swobodny przepływ towarów i usług jest fundamentem jednolitego rynku europejskiego. Jego stworzenie nie byłoby i nie jest możliwe bez odpowiedniego, a zarazem systemowego wsparcia logistycznego.

Jednym z istotnych warunków funkcjonowania rynku oprócz wymogu interoperacyjności technicznej jest także zapewnienie spójności systemów transportowych w aspekcie informacyjnym. Ostatnie

¹ Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela 28.03.2011 r.

² Zob. W. Grzywacz, K. W. Król, W. Rydzkowski, *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s. 8-11.

³ A. Tajani, *W kierunku Systemu transportu zintegrowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi*, WE, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2009, s. 20.

kilkanaście lat w gospodarce światowej to także dynamiczny rozwój nowych technologii informacyjnych. Podkreśla to nowa „Biała Księga”, zarówno w tezach planu działania w zakresie technologii, innowacji, jak i ram regulacyjnych dotyczących innowacyjnego transportu. W tym kontekście potencjał rozwojowy i technologiczny tkwiący w technologii przewozów intermodalnych w warunkach polskich nie jest dostatecznie wykorzystany i wymaga intensyfikacji działań i wzrostu nakładów na inwestycje. Wymaga wizji systemowej państwa, a nie działań samodzielnych poszczególnych podmiotów.

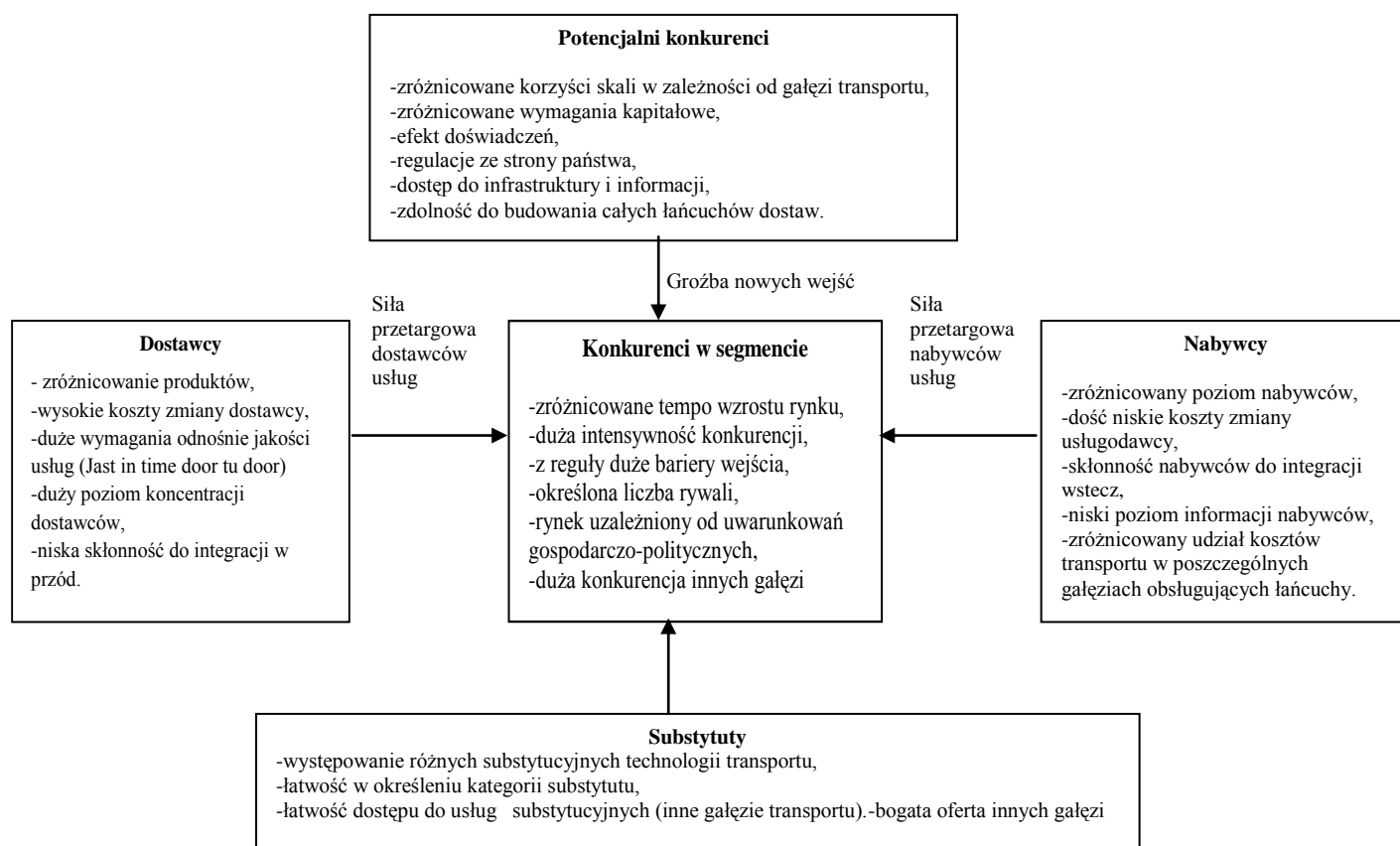
Filozoficznie o dylematach rozwoju przewozów intermodalnych w Polsce

Jeśli przyjmiemy, iż filozofia⁴ to wysiłek który ma chronić ludzi/klientów przed omamieniem ich przez język lub inaczej przed oczarowaniem przez popularne pojęcia, tak zwane słowa wytrychy, które pasują wszędzie, jednak niczego nie wyjaśniają, to w polityce transportowej wobec transportu intermodalnego nader często mamy z tym do czynienia. Notabene szczytne inicjatywy z punktu widzenia celów ogólnych przy przełożeniu ich na realia rynkowe oraz biznesu i ekonomii powodują istotne dylematy, co do wyboru metod, instrumentów oddziaływania czy w ogóle w sensownym kreowaniu tej polityki. Trafnie przedstawia to Grzelakowski⁵, stwierdzając, iż „sektor transportowy podlega dwom podsystemom regulacyjnym: centralnemu (polityce transportowej Unii) i rynkowemu, działającym w dużej mierze od siebie niezależnie lub w sposób nie w pełni skoordynowany. Sektor transportu to podmioty rynkowe, a do ich podstawowych celów należą dążenie do przetrwania i uzyskiwania zysków. Na wielkość osiąganych przez firmy profitów wpływ ma wiele czynników w tym również sprawna organizacja procesów transportowych i sprawny poziom obsługi klienta. Istotne jest osiągnięcie sprawności w działaniu przy jak najniższych globalnych kosztach logistycznych. Na przykład złe zarządzanie procesem obsługi logistycznej może doprowadzić do poważnych skutków finansowych dla przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwa mając na uwadze koszty frachtu, możliwość korzystania z usług door-to-door oraz elastyczność często wybierają transport samochodowy. Jednak przy dużych potokach ładunków organizacja obsługi transportowej w przedsiębiorstwie ma wpływ na natężenie ruchu w regionie. Widoczne jest to szczególnie w regionach uprzemysłowionych, co ma przełożenie na zjawiska kongestii, wypadki i zanieczyszczenie środowiska naturalnego. To z kolei wpływa na wzrost kosztów ogólnospołecznych i kosztów firm transportowych. Dlatego też przy przewozach dużych partii ładunków należy zawsze rozważyć możliwość wykorzystania obu gałęzi transportowych. Najlepszą formą połączenia w łańcuchach dostaw kolejowego i samochodowego transportu są przewozy intermodalne. Niestety wdrożenie tej technologii przewozowej i rozwój tego segmentu przewozów nie jest łatwy, gdyż wymagane są stosunkowo wysokie nakłady inwestycyjne w okresie budowy sieci oraz sprzyjająca polityka transportowa państwa dotycząca warunków rozwoju i promocji tych przewozów z uwagi na wysokie bariery wejścia i rozwoju. Zagrożenia dla przedsiębiorstw transportowych chcących prowadzić działalność w przewozach intermodalnych przedstawiono na rysunku nr 1 z wykorzystaniem modelu M.E. Portera. Opierając się na założeniu modelu M.E. Portera wiemy, iż natężenie konkurencji w segmencie przewozów intermodalnych wynika z jego struktury wewnętrznej oraz otoczenia ekonomiczno-regulacyjnego na niego oddziałującego. Istotą konkurencji w ramach lądowych przewozów intermodalnych jest fakt, iż największą konkurencją w stosunku do transportu kolejowego jest transport samochodowy, który może funkcjonować przy znacznie niższych wymaganiach kapitałowych, niższych barierach wejścia. Jeżeli dodatkowo istnieje zjawisko niskich kosztów korzystania z infrastruktury i możliwość konsolidacji drobnych przewoźników wokół dużych przedsiębiorstw spedycyjnych i logistycznych, występują bardzo dobre warunki do powstawania silnej konkurencji międzygałęziowej. W naszych uwarunkowaniach przewaga konkurencyjna transportu samochodowego jest wynikiem nie tylko odpowiedniej organizacji przedsiębiorstw transportu samochodowego, ale w znacznie większym stopniu uwarunkowań płynących z otoczenia biznesowego i rynków docelowego działania czyli klientów. Udział przewozów intermodalnych w Polsce od początku lat 90 (pomimo sukcesywnego zwiększaniu udziału) nie przekracza 3,5% ogólnej masy przewiezionych ładunków transportem kolejowym. W tym samym okresie w krajach Unii Europejskiej udział tej formy

⁴ O. Swolkień, *Polityka transportowa*, Instytut Spraw Obywatelskich Łódź 2008/2009 s.7.

⁵ J. Wronka, *Transport Kombinowany/Intermodalny, Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008, s. 35.

transportu w przewozach kolejowych ogółem wynosi od 10 do 20% i ma tendencję systematycznego wzrostu. Równocześnie należy stwierdzić, że przewozy intermodalne w Polsce były i nadal są głównie rezultatem wymagań kontrahentów zagranicznych, przewożących swoje ładunki w zunifikowanych jednostkach ładunkowych. W komunikacji wewnętrznej przewozy kontenerowe odbywają się na niewielką skalę. Doświadczenia i osiągnięcia innych krajów w rozwoju (przewozów w technologiach intermodalnych) wskazują, że konieczna jest skuteczna i konsekwentna polityka transportowa państwa i to w ramach perspektywicznych programów rozwoju transportu intermodalnego. Wielu ekspertów z dziedziny transportu w Polsce pisało o znaczeniu i roli programu w rozwoju transportu w naszym kraju sytuując Ministerstwo Infrastruktury w roli inicjatora i organu nadzorującego realizację takiego programu⁶. Jest to potwierdzenie tezy, że o przyszłości transportu kombinowanego w Polsce zadecyduje konsekwentna realizacja długookresowego Programu Rozwoju Transportu Kombinowanego, w którym powinny zostać określone zadania na najbliższe kilka lat przy pełnym zaangażowaniu państwa i wszystkich podmiotów na kolejowym rynku transportowym zajmujące się tym segmentem przewozów. Przy wyborze instrumentów wsparcia transportu kombinowanego należy brać pod uwagę przesłanki, jakie wynikają z ustawy o zasadach wspierania rozwoju regionalnego. Dotyczy to zwłaszcza inwestycji w zakresie infrastruktury liniowej i punktowej stanowiących w znacznej mierze element polityki rozwoju regionalnego. Istotne jest wzmocnienie działań samorządów lokalnych i władz regionalnych dla stworzenia infrastruktury centrów logistycznych z terminalami intermodalnymi i terminalami przeładunkowymi typu Rail – Port, stanowiących element połączenia infrastruktury drogowej i kolejowej. W pewnym sensie zadania te spełnia przedstawiony do konsultacji Projekt dokumentu pod tytułem „Strategia rozwoju transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030)”⁷, w której czytamy, iż do perspektywicznych segmentów rynku towarowego należą przewozy intermodalne, pozwalające na wykorzystanie zalet poszczególnych środków transportu.



Rys. 1. Transport intermodalny w ujęciu modelu M.E. Portera.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Porter: Strategia konkurencji, PWE Warszawa 1992, s. 22.

⁶ Zob. opracowanie pod redakcją B. Liberadzkiego: *Liberalizacja i Deregulacja Transportu w Unii Europejskiej*, ILIM Warszawa-Poznań 2007 r.

⁷ Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030) – projekt Ministerstwa Infrastruktury maj 2011 s. 45.

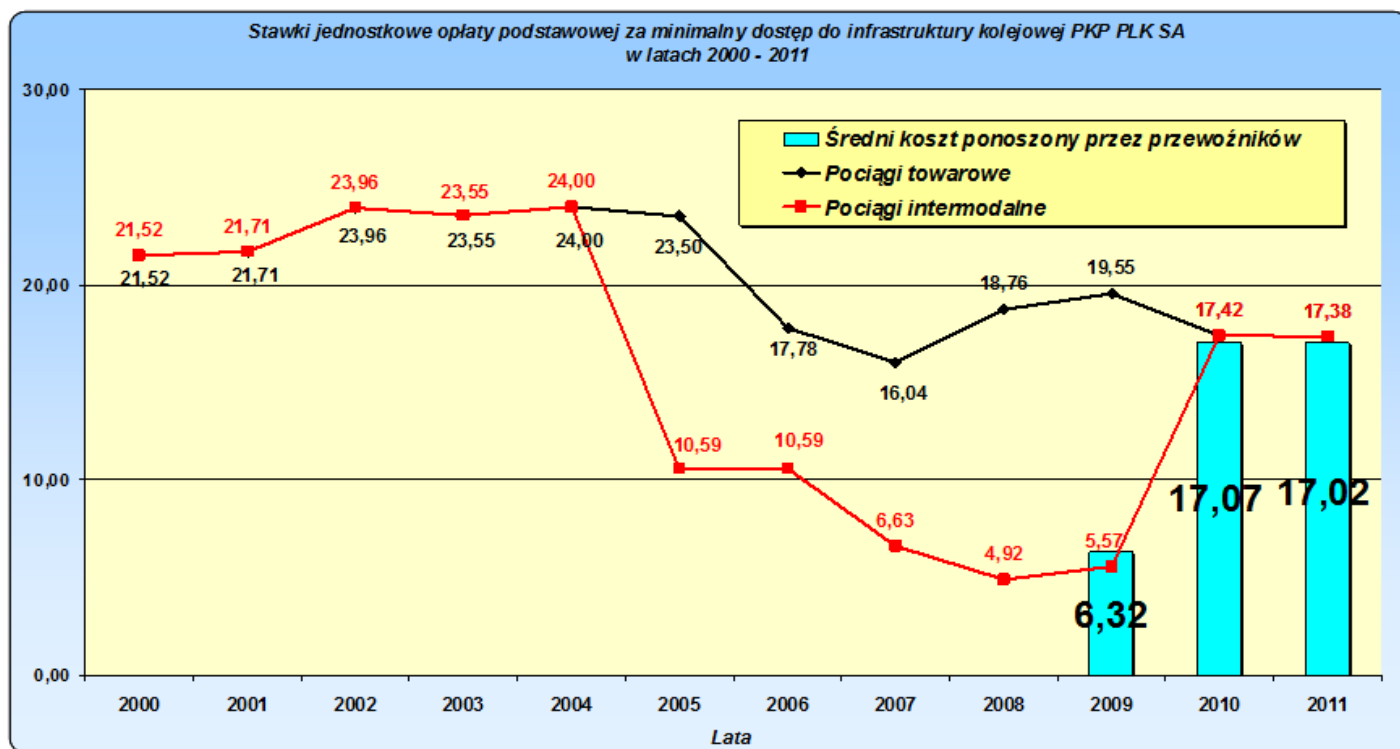
W sferze deklaratywnej na przestrzeni 20 lat nic się nie zmieniło. Zakłada się w niej także, iż podstawowym działaniem wspierającym transport intermodalny będzie intensywna modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej wykorzystywanej w tym systemie przewozów, a szczególnie usytuowanej na sieci AGTC.

Infrastrukturalne warunki rozwoju przewozów intermodalnych to:

- sieć węzłów przeładunkowych (terminali intermodalnych, centrów logistycznych)
- sieć szlaków kolejowych o podwyższonej skrajni, dostosowanych do nisko zawieszonych składów pociągowych
- systemy telematyczne i satelitarne, optymalizujące i sterujące procesami transportowymi, które przyczyniają się do skrócenia czasu dostawy oraz eliminują zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków
- dobra współpraca przewoźników kolejowych z operatorami transportu kombinowanego, centrami logistycznymi, właścicielami terminali, służbami celnymi, weterynaryjnymi oraz fitosanitarnymi⁸.

Nie sposób pominąć potrzeby przestrzegania zasad niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury punktowej oraz systemu naliczania i poziomu opłat za korzystanie z tej infrastruktury dla przewoźników realizujących przewozy intermodalne.

Opłaty dla przewozów intermodalnych winny znaleźć wsparcie rządowe w aspekcie prawnych możliwości ich obniżenia. Średni poziom stawek jednostkowych w segmencie intermodalnym po zmianach w prawie jest na poziomie 17,38 zł za 1 pockm., co obrazuje rysunek 2.



Rys. 2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w latach 2000 - 2011.

Źródło: P. Bedyński: Materiały pokonferencyjne UTK, marzec 2011.

Analiza podmiotowa rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

Badając rynek przewozów intermodalnych w Polsce nie sposób pominąć rynku europejskich przewozów kombinowanych, który jest powiązany z rynkiem przewozów krajowych. Powiązanie to wynika ze specyfiki przewozów intermodalnych. Przewozy intermodalne w niemal całej swojej rozciągłości są przewozami

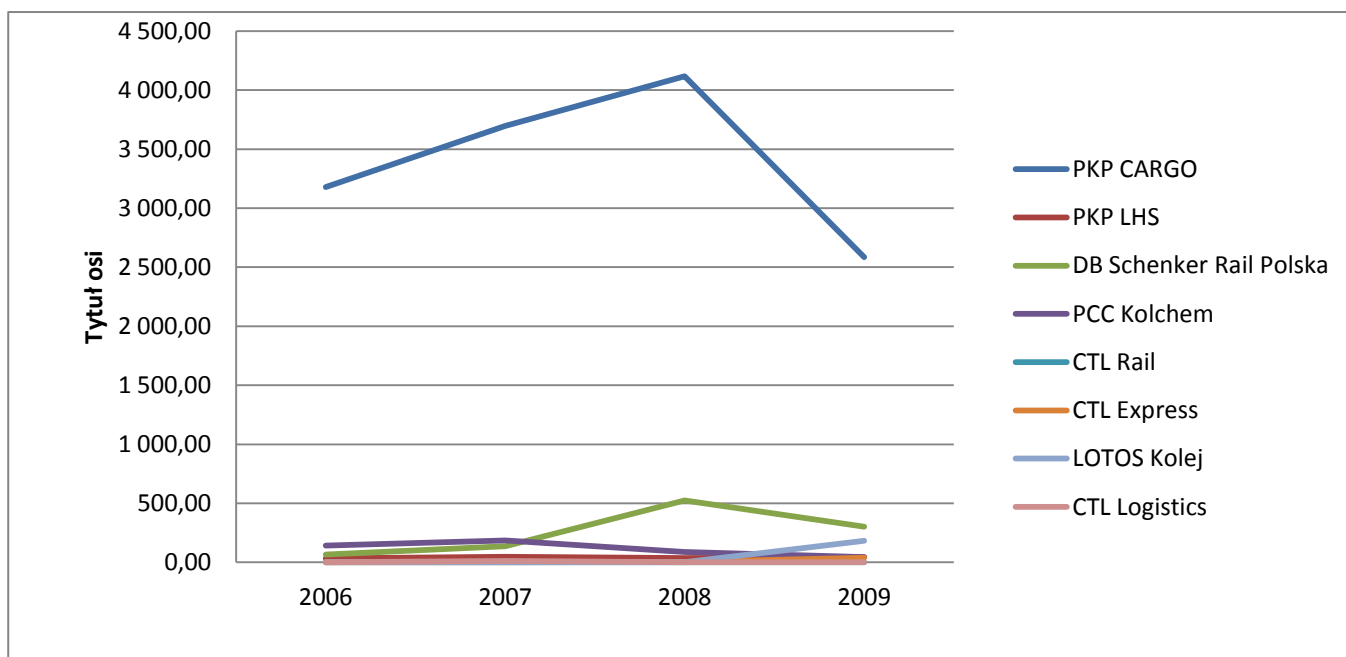
⁸ Ibidem, s. 62-64.

międzynarodowymi, nawet w przypadku kwalifikacji ich jako przewozy krajowe do portów morskich, gdyż przewóz jednostek transportu intermodalnego kolejną, czy drogą do portów morskich, jest jedynie jednym z elementów globalnego łańcucha dostaw. Jednostki ładunkowe w portach są przeładowywane na statki i dalej transportowane do krajów przeznaczenia. Patrząc na rynek przewozów kolejowych w Europie można zauważyć tendencje zmian zachodzących w tym sektorze gospodarki. Niewątpliwie w dobie globalizacji i rosnących wymagań klientów wobec oferty logistycznej proponowanej przez przedsiębiorstwa branży TSL można zauważyć również pewien trend dążący do konsolidacji rynku szeroko rozumianej logistyki. Nie tylko definiowanej przez pryzmat budowania łańcuchów dostaw w oparciu o transport, sektor magazynowy i ich sieciowe powiązania, ale też szerzej - logistyki globalnej opartej na zarządzaniu globalnymi łańcuchami dostaw, tworzącymi międzykontynentalne, kontynentalne, regionalne systemy i podsystemy logistyczne. Udział kolei w tworzeniu tego rodzaju łańcuchów najbardziej widoczny jest w technologiach przewozowych opartych na transporcie kontenerów (w relacjach europejskich, także nadwozia wymienne jak i naczepy siodłowe). Przewóz towaru w kontenerze daje bowiem możliwość wykorzystania wszelkich znanych gałęzi transportu. Przewozy intermodalne z uwagi na wspomniane powyżej wymagania technologiczno - organizacyjne (wagony, terminale przeładunkowe oraz transport drogowy) są przewozami specyficznymi, stosunkowo trudnymi z uwagi na konieczność budowania całych łańcuchów dostaw. Dlatego też pomimo zliberalizowanego rynku wykonuje je niewielu przewoźników kolejowych. W 2010 roku około 80 przedsiębiorstw posiadało licencje na wykonywanie przewozów rzeczy. Faktyczne przewozy realizowało 40 przedsiębiorstw. Łącznie przewoźnicy rzeczy przewieźli 255 mln ton ładunków i wykonali pracę przewozową równą 49 109 mln tonokilometrów. W stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego stanowi to wzrost przewiezionego wolumenu ładunków o 5,1% i wzrost pracy przewozowej wyrażonej w tonokilometrach o 12,6%. W Grupie PKP segmentem intermodalnym zajmują się PKP Cargo SA i PKP LHS Sp. z o. o. Spośród pozostałych firm najbardziej aktywnymi w segmencie intermodalnym są DB Schenker Rail Polska, PCC Kolchem, CTL Expres, Lotos Kolej oraz CTL Logistics. Zauważalna na kolejowym rynku przewozów intermodalnych konkurencja prowadzi do konsolidacji firm przewozowych, w celu zwiększenia potencjału i umożliwienia wejścia w nowe obszary działalności. Przykładem jest niemiecki przewoźnik DB Schenker Rail, który przez spółkę DB Schenker Rail Polska rozszerza swoją działalność na terenie Polski. Takie działania umożliwiają organizowanie całych łańcuchów logistycznych. Na polskim rynku przewozów intermodalnych obecnie funkcjonują trzy grupy przewoźników kolejowych:

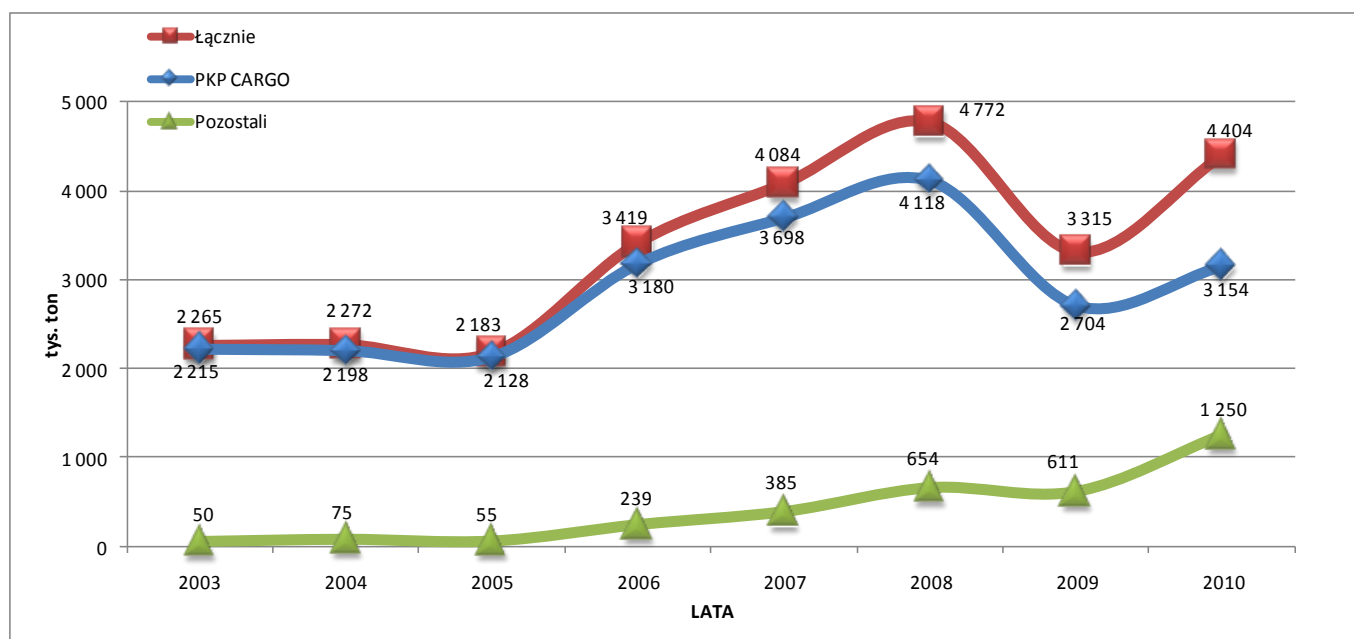
1. spółki z Grupy PKP
2. DB Schenker Rail Polska
3. Lotos Kolej oraz Spółki z Grupy CTL.

Gross wolumenu przewozowego realizuje PKP Cargo SA na przykład realizując w roku kryzysowym - 2009 - 80,88% tych przewozów. Należy jednak zdawać sobie sprawę, iż biorąc pod uwagę powiązania DB Schenker Rail z portami niemieckimi udział w rynku tego przewoźnika będzie rósł. Bardzo prawdopodobnym scenariuszem na najbliższe kilka lat jest podział tego rynku (przy uwzględnieniu jego tendencji wzrostowej) pomiędzy PKP Cargo S.A. i DB Schenker Rail Polska. Przewoźnicy niszowi pozostaną na rynku nie odgrywając większej roli lub w wyniku akwizycji zostać wchłonięci przez jedną z tych dwóch dużych firm. Niemniej w perspektywie 5-10 lat trudno jest jednoznacznie ocenić rolę mniejszych kolejowych firm przewozowych i ich udział w działalności przewozowej na rynku. DB Schenker Rail Polska buduje silną pozycję na rynku kolejowych przewozów towarowych i będzie największym konkurentem dla PKP Cargo S.A. Przez zakup udziałów w polskich spółkach rozwija działalność na terenie Polski. Ostatnio skonsolidował swoje następujące spółki: DB Schenker Rail Rybnik SA, DB Schenker Rail Zabrze SA, Trawipol Sp. z o.o., NZTK Sp. z o.o., Energoport Sp. z o.o. oraz PUT Trans - PAK Sp. z o.o. Spółki z obecnej grupy DB Schenker Rail Polska w 2009 łącznie zrealizowały ponad 11% przewozów intermodalnych w naszym kraju mierzonych w tysiącach ton. W roku tym na rynku pojawił się nowy uczestnik LOTOS Kolej, który bardzo szybko przejmuje dominację wśród prywatnych przewoźników przewozów intermodalnych. Wyniki prezentuje na przestrzeni lat 2006-2009 rysunek 3.

Wśród prywatnych przewoźników realizujących przewozy intermodalne, w roku 2010 pierwsze miejsce w tym segmencie przewozów zajęła spółka Lotos Kolej. Obserwując tendencje zmian na rynku należy stwierdzić, iż udział przewoźników prywatnych w tym segmencie przewozów z roku na rok był coraz większy. W 2010 roku przewieziono łącznie 4,4 mln ton ładunków i wykonano pracę przewozową równą 1 888 mln tonokilometrów.

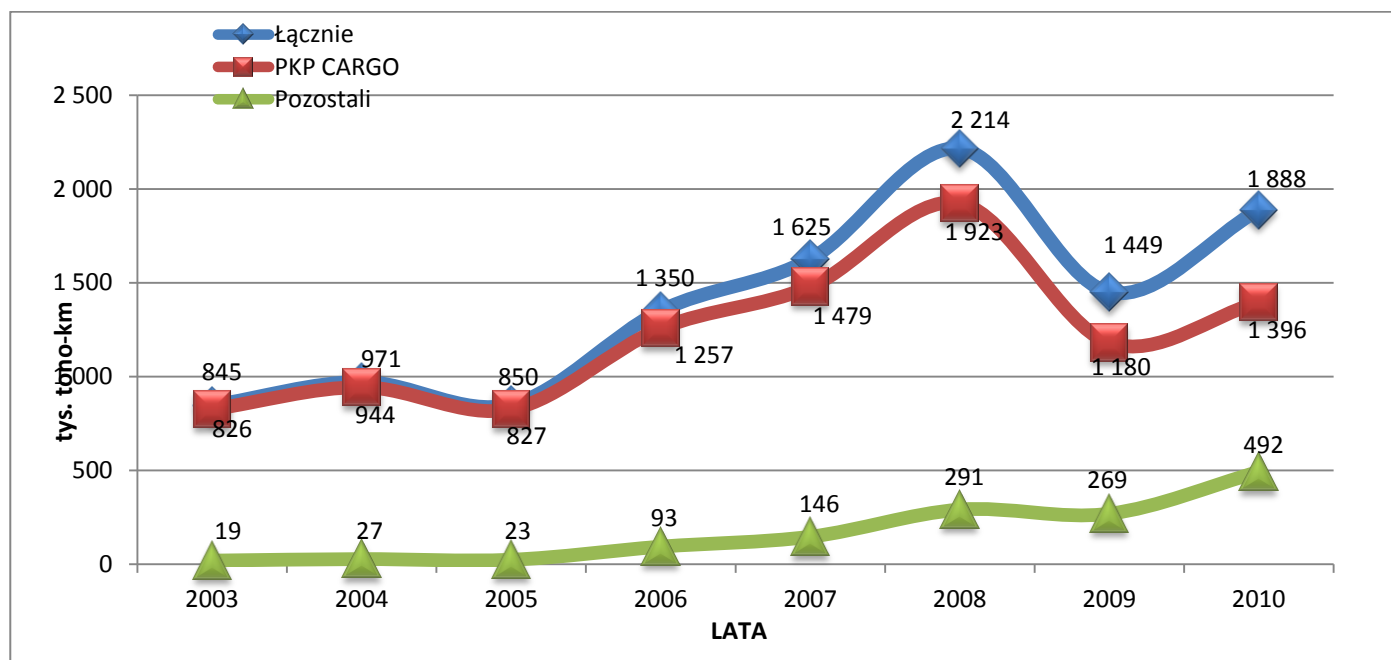


Rys. 3. Przewozy intermodalne ładunków w latach 2006 - 2009 (tys. ton).
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.



Rys. 4. Masa ładunków w przewozach intermodalnych w tysiącach ton.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.

Przedstawia to rysunek nr 4 i 5. W porównaniu z rokiem poprzednim stanowiło to wzrost przewozów, analogicznie o 32,8% o 30,3%. Spółka PKP Cargo zanotowała wzrost przewiezionej masy ładunków w systemie intermodalnym o 16%, a wykonanej pracy przewozowej o 17%. Pozostali przewoźnicy łącznie zwiększyli przewozy analogicznie o 104% i 83%. Największy udział w rynku przewozów intermodalnych posiadały spółki Grupy PKP, który według masy wyniósł blisko 74%, a biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową 75,8%. Spółka Lotos Kolej, realizująca przewozy w systemie intermodalnym od 2009 roku zdobyła już blisko 1/4 rynku. Udział pozostałych spółek nie przekroczył 1%.



Rys. 5. Praca przewozowa w przewozach intermodalnych - mln tonokilometrów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.

Analiza firm funkcjonujących na tym rynku pozwala zauważyć, iż operatorzy przewozów intermodalnych skupiają się wokół przewoźników. Pomiedzy niektórymi firmami przewozowymi a firmami spedycyjnymi i operatorskimi istnieją zależności nie tylko handlowe lecz, mając na uwadze wieloletnią współpracę, często są to też powiązania kapitałowe. Na rynku operatorsko - spedycyjnym w zakresie przewozów intermodalnych w najbliższych latach nastąpi pewnego rodzaju konsolidacja firm współpracujących z przewoźnikami opisanymi powyżej. Firmy funkcjonujące na tym rynku w chwili obecnej możemy podzielić na trzy grupy z uwagi na kapitał w nich występujący i powiązania kapitałowe na: operatorów i spedytorów: polskich, europejskich, oraz firmy o kapitale polsko – zagranicznym. Do pierwszej grupy na pewno należy zaliczyć Cargosped Sp. z o.o., Prokont Sp. z o.o., Spedcont Spedycja Polska Sp. z o.o. do drugiej – Hupac Intermodal, Kobiverkehr, PCC Intermodal, do trzeciej - PS Trade Trans Sp. z o.o. Polzug Intermodal GmbH, Intercontainer-Interfrigo. O wyborze przewoźnika przez operatorów lub spedytorów transportu intermodalnego z pewnością decydować będą powiązania kapitałowe oraz ich wielkość. W przypadku firm operatorsko-spedycyjnych niepowiązanych kapitałowo z żadnym z przewoźników lub mających powiązania z dwoma przewoźnikami (Polzug Intermodal GmbH), na wybór z kim nawiążą współpracę będą mieć wpływ warunki cenowe i jakość świadczonych usług. Mając na uwadze kierunki zmian w zakresie obsługi klientów finalnych to jest dążenie do tworzenia pełnych łańcuchów dostaw łącznie z usługami dodatkowymi takimi jak magazynowanie, konfekcjonowanie itp. należy przypuszczać, iż współpraca ta będzie się zacieśniała⁹. Udział w rynku współpracujących z państwowym przewoźnikiem kolejowym operatorów intermodalnych (z kapitałem polskim i mieszanym) przedstawiono na rysunku nr 6. Trzeba przy tym podkreślić, iż następować będzie rozwój przewozów poprzez porty polskie w których w roku 2010 przeładowano ponad 1 mln TEU .

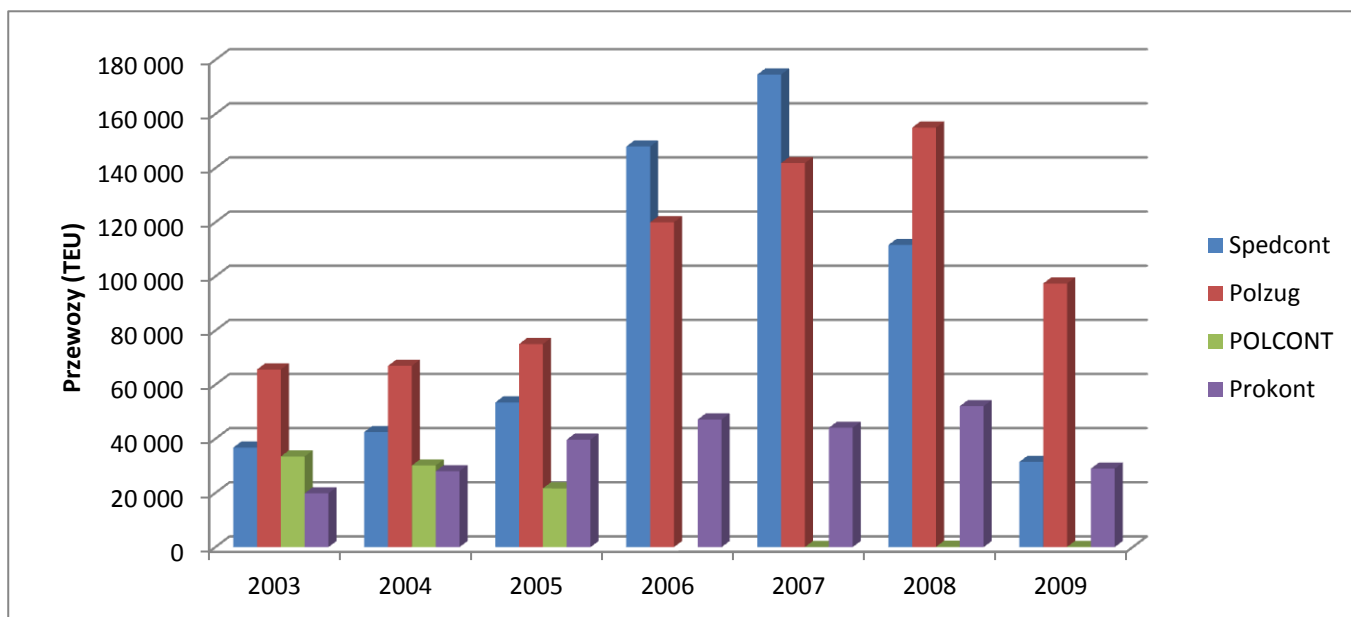
Podsumowanie

Liberalizacja rynku postępuje. Jak wskazuje ostatni raport IBM Global Business Services¹⁰ wskaźnik LIB osiągnięty przez Polskę w segmencie towarowych przewozów wskazuje iż polski rynek towarowego transportu kolejowego, jest liberalizowany ponad plan jeśli uznać wielkość graniczą na poziomie 800 pkt.

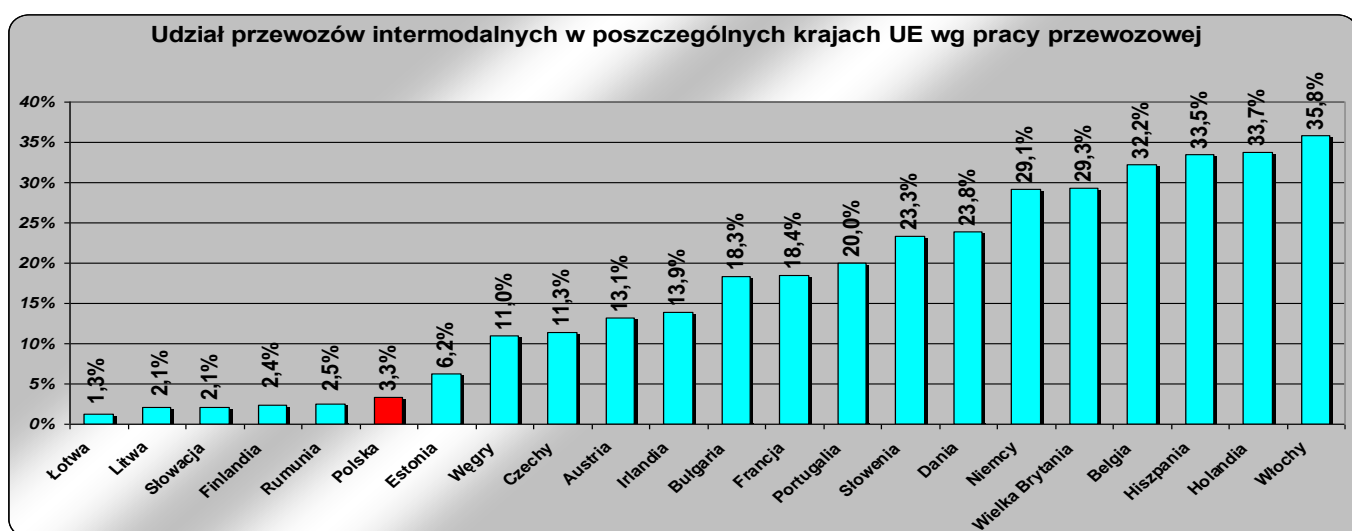
⁹ Zob. na ten temat H. Zelaśkiewicz: *Transport Intermodalny na rynku usług przewozowych ITE* Radom 2010 , s. 133-138.

¹⁰ Rail Liberalisation Index 2011, IBM Global Business Services, and Ch. Kirchner; Bruksela, Kwiecień 2011, s. 65-67.

Wynik osiągnięty, to jest 826, sytuuje Polskę na 12 pozycji w UE, czyli na poziomie Niemiec z badania 2007 roku. Czy to oznacza, iż polityka wobec towarowego transportu kolejowego w tym intermodalnego jest prowadzona właściwie w kontekście wyzwań stawianych przez uwarunkowania zewnętrzne i politykę unijną? O ile instytucjonalnie rynek całościowo się rozwija, o tyle segment przewozów intermodalnych pozostaje w tyle i znajduje się w fazie ciągle perspektywicznej z udziałem na poziomie 3,3% w 2009 roku i 3,8% w roku 2010 według wykonanego miernika pracy przewozowej przy średniej unijnej dla roku 2009 w krajach UE – 17,3%. Przewóz kontenerów wewnątrz kraju stanowi niespełna 1% ogólnego wolumenu transportowanych ładunków w Polsce. Obrazuje to rysunek 7. Przyczyn takiego stanu rzeczy jest wiele, ale najpoważniejsza tkwi w braku spójnego programu rozwoju dla tego segmentu transportu antycypującego cele i zadania stawiane w polityce transportowej i integrującego inne systemy transportowe i sieci logistyczne. Logistyczne systemy transportowe wymagają wymiany informacji między poszczególnymi ogniwami.



Rys. 6. Przewozy organizowane przez niektórych operatorów intermodalnych w Polsce w latach 2003-2009. Źródło: opracowanie własne.



Rys. 7. Udział przewozów intermodalnych w poszczególnych krajach UE wg pracy przewozowej w 2009 r. Źródło: P. Bedyński, Materiały pokonferencyjne UTK, marzec 2011.

Rozbudowane systemy IT¹¹ są niezbędne nie tylko do śledzenia systemów transportowych, ale i zarządzania nimi, relacjami z klientem i bieżącego kontaktu z nim klasy CRM. Rozwój wymaga spójnej wizji w zakresie liczby, wielkości i pojemności eksploatacyjno-obługowej infrastruktury centrów logistycznych i terminali kontenerowych o charakterze publicznym i otwartym dla wszystkich uczestników rynku. Nie sposób rozwijać tej technologii bez specjalistycznego taboru niskopodwoziowego czy kieszeniowego. Pytanie jest proste jak sieć intermodalna chcemy mieć, rozczłonkowaną czy systemową.

Literatura

1. *Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Bruksela. 2011.
2. *Polityka transportowa* pod redakcją naukową W. Grzywacza, K. Wojewódzkiej-Król, W. Rydzkowskiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.
3. *Rail Liberalisation Index 2011*, IBM Global Business Services, and Ch. Kirchner; Bruksela, 2011.
4. *Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020(z perspektywa do 2030) – projekt* Ministerstwa Infrastruktury, Warszawa 2011.
5. Swolkień O., *Polityka transportowa* ,Instytut Spraw Obywatelskich Łódź 2008/2009.
6. Tajani A., *W kierunku Systemu transportu zintegrowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi*, WE Urząd Publikacji Unii Europejskiej 2009.
7. Walczak M., *Operatorzy logistyczni nie mogą działać bez wsparcia IT*, Puls Biznesu 2011.
8. Wronka J., *Transport Kombinowany/Intermodalny, Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008.
9. Zielaskiewicz H., *Transport Intermodalny na rynku usług przewozowych*, ITE Radom 2010.

¹¹ Zob. M. Walczak, *Operatorzy logistyczni nie mogą działać bez wsparcia IT*, „Puls Biznesu” z 19.05. 2011 r.