

Andrzej S. Grzelakowski¹

Rozwój transportu intermodalnego w Polsce. Podstawowe uwarunkowania i wyzwania

Wstęp

Przedmiotem badań jest analiza rozwoju transportu intermodalnego w Polsce na przestrzeni ostatnich trzech lat. Ich celem jest dokonanie wieloaspektowej oceny funkcjonowania i rozwoju tej formy przewozów w wymiarze stricte transportowym, z jednoczesnym wskazaniem skutków tego rozwoju dla układu rynku kolejowych przewozów krajowych i międzynarodowych, jak również polskich portów morskich, a głównie operatorów terminali kontenerowych tam zlokalizowanych. Scharakteryzowano dynamikę rozwoju transportu intermodalnego w Polsce na tle tendencji występujących w krajach UE, identyfikując jednocześnie podstawowe bariery występujące w tym zakresie, przede wszystkim w obszarze infrastruktury punktowej, tj. terminali intermodalnych. Określono również przedsięwzięcia, jakie należy podjąć w tym obszarze przewozów towarowych, by sprostać obecnym wyzwaniom, jakie stawia dynamiczny rozwój transportu intermodalnego w Polsce i w UE, stanowiący podstawę rozwoju logistycznych łańcuchów i sieci dostaw. Przedstawiono także inicjatywy i działania globalnych operatorów kontenerowych – tak żeglugowych, jak i portowych, które przedsięwzięli lub powinni w najbliższym okresie podjąć na terenie kraju, by efekty wynikające z rozwoju transportu intermodalnego w Polsce w większym niż dotychczas stopniu stały się również ich udziałem i by polskie porty morskie stały się beneficjentami tego rozwoju na równi z portami basenu M. Północnego.

Rynek transportu intermodalnego w Polsce – jego struktura i dynamika

Transport intermodalny - z racji swego proekologicznego charakteru oraz wspomagania ko modalno-

ści systemów transportowych - jest formą przewozów silnie promowaną w UE. Przejawem tego było ustanowienie już w 1997 r. specjalnego programu wsparcia PACT dla operatorów i przewoźników rozwijających przewozy w transporcie kombinowanym, a następnie programów Marco Polo I i II. Komisja Europejska (KE) ocenia, iż 1 € wydatkowane z programu MP II na nowo uruchamiane projekty intermodalne generuje przeciętnie efekty w wysokości 6 € (redukcja kosztów zewnętrznych plus korzyści pośrednie). Z tego powodu KE dopuszcza także możliwość udzielania pomocy finansowej przez kraje członkowskie na przedsięwzięcia z zakresu wspierania rozwoju transportu intermodalnego i wiele państw tego typu publiczne środki pomocowe uruchamia dla przewoźników i operatorów działających w tym segmencie przewozów. W rezultacie tego udział transportu intermodalnego w przewozach kolejowych ogółem jest tam znacznie wyższy, niż w tych krajach, które tej formy pomocy nie stosują. Polska niestety zalicza się do tej drugiej grupy krajów i skutki tego są widoczne tak w sferze materialno-technicznej transportu intermodalnego, jak również rynku przewozów kombinowanych.

Polska, jako kraj posiadający jeden z największych rynków kolejowych w Europie, który stanowi pod względem realizowanej pracy przewozowej ponad 1/8 rynku kolejowego UE, zajmując jednocześnie drugie miejsce pod względem wolumenu przewozów i liczby licencjonowanych przewoźników kolejowych, plasuje się dopiero na ósmym miejscu w rynku przewozów intermodalnych UE (wg wielkości pracy przewozowej). Udział Polski w rynku przewozów intermodalnych UE w jednostkach pracy przewozowej nie przekracza 2,9%. Wyprzedza nas aż 7 krajów, a w tym Francja i Niemcy z udziałami odpowiednio 11,5 oraz 47%. Według zaś liczby przemieszczonych jednostek intermodalnych Polska zajmuje dopiero dziewiąte miejsce w UE, przy czym ich liczba jest 11-krotnie niższa, niż w Niemczech. W łącznych przewozach rzeczy w Polsce udział przewozów intermodalnych stanowi też zaledwie 1,5 %, a w polskim rynku kolejowym w 2011 r. wynosił zaledwie 2,37% wolumenu

¹ Prof. dr hab. Andrzej S. Grzelakowski, Akademia Morska w Gdyni, Katedra Transportu i Logistyki

masy towarowej przemieszczonej koleją oraz niespełna 4,53% w wielkości wykonanej pracy przewozowej. Stawia to Polskę na jednym z ostatnich miejsc w UE (23 pozycja), gdzie średnia wynosi obecnie 18%. W krajach, które stosują dodatkowe formy pomocy, udział przewozów intermodalnych z wykorzystaniem kolei przekracza natomiast 20%, a w niektórych (np. Holandia, Hiszpania, czy Belgia), oscyluje nawet na poziomie 35-38%.

Jedną z przyczyn tego stanu, na co wskazuje raport UTK z 2012 r., jest szczególnie niski w Polsce udział przewozów intermodalnych w łącznym wolumenie masy towarowej przemieszczanej koleją w relacjach wewnątrz krajowych; wyniósł on niespełna 1% na koniec 2011 r. podczas gdy średnia europejska kształtowała się na poziomie kilkunastu procent.² Natomiast przewozy międzynarodowe w kolejowym transporcie intermodalny w Polsce mierzone w jednostkach wykonanej pracy przewozowej przekraczają poziom 76%. Wskaźniki te jednoznacznie określają polski rynek transportu intermodalnego, jako segment rynku UE zorientowanego głównie na przewozy międzynarodowe w układzie wschód-zachód, a więc w relacjach z portami Niemiec i Holandii. Ta forma przewozów opiera się bowiem głównie na rozwiązaniach, które łączą transport morski z drogowym i kolejowym i dotyczy przede wszystkim przewozów międzynarodowych. W transporcie intermodalnym realizowanym w Polsce aż 79 % przewozów odbywa się jednak transportem lądowym, a jedynie 21 % morskim, co potwierdza wyżej sformułowaną tezę. Polską specyfikę przewozów intermodalnych podkreśla również fakt, iż w relacjach lądowych realizowane są one aż w 80 % transportem drogowym, a tylko w 20 % transportem kolejowym, co w istocie podważa generalne założenia koncepcji rozwoju transportu intermodalnego.

Specyfika polskiego rynku transportu intermodalnego wyraża się również w tym, iż przewozy intermodalne odbywają się głównie przy wykorzystaniu kontenerów, których udział w ogólnej liczbie przemieszczonych jednostek intermodalnych wyniósł w 2011 r. 98,26%. Przewozy 40" kontenerów stanowiły w ich ogólnej liczbie 59 % , 20" - 33,47% i 30" - 5,76%. Przy realizacji przewozów intermodalnych w 2011 r. obsługiwano przeciętnie miesięcznie w segmencie transportu kolejowego 66.000 TEU. Natomiast przewozy innych jednostek intermodalnych, a w tym

tzw. platformowe całych zestawów samochodowych, ciągników siodłowych z naczepami (w tym z udziałem kierowcy), itp. występują niestety sporadycznie.³ Jest to skutek braku specjalistycznego taboru oraz nieprzystosowania do tego rodzaju przewozów infrastruktury punktowej (przeładunkowej) - terminali intermodalnych. W efekcie oznacza to, że polskie terminale intermodalne to głównie też obiekty przystosowane do obsługi kontenerów, czyli faktycznie terminale kontenerowe.

Przewozy intermodalne w Polsce realizowało w 2011 r. 7 przewoźników kolejowych, w tym dwie spółki grupy kapitałowej PKP, tj. PKP Cargo S.A. oraz PKP LHS Sp. z o.o., Lotos Kolej Sp. z o.o., DB Schenker Rail Polska S.A., CTL Logistics Sp. z o.o., Rail Polska Sp. z o.o. i STK Wrocław. Przewieźli oni łącznie 488,9 tys. jednostek ładunkowych (wzrost o 41,9 % w relacji do 2010 r.), a w tym 480 tys. kontenerów (800 tys. TEU). Łącznie przetransportowali oni ponad 5,9 mln t masy towarowej i wykonali pracę przewozową wielkości 2,4 mld tkm. Udział spółek grupy PKP S.A. w rynku przewozów intermodalnych w Polsce (w masie przetransportowanych jednostek) wyniósł na koniec 2011 ponad 73 % . Spółka Lotos Kolej, która jest drugim, co do wielkości przewoźnikiem intermodalnym, realizującym przewozy głównie na zlecenie operatora logistycznego spółki PCC Intermodal, uzyskała w tym okresie udział w wysokości ponad 21 %. Łączny udział pozostałych spółek w tym grup kapitałowych CTL i DB Schenker oraz spółki STK wynosi natomiast zaledwie 3,1%.

Charakteryzując polski rynek przewozów intermodalnych należy podkreślić, iż pomimo jego licznych słabości (faza dojrzewania) należy on do grupy rynków o najwyższej dynamice wzrostu w UE. W okresie 2004-2010 wzrost przewozów (w jednostkach wykonanej pracy) wyniósł blisko 100%, a w samym tylko 2011 uzyskano w relacji do 2010 r. wzrost wolumenu przewozów o kolejne prawie 30 %. Tak silna dynamika wzrostowa utrzymuje się także w br. W I półroczu 2012 r. transportem intermodalnym przemieszczono 3,89 mln t, tj. 65,9 % łącznych przewozów z 2011 r., w efekcie czego udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym zwiększył się do poziomu 3,49 % i 6,53 % (praca przewozowa). Rekordowym był pod względem wolumenu przewozów II kw. 2012 r., kiedy to 7 przewoźników (w tym Majkoltrans Sp. z o.o.; bez

² *Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych.* UTK, Departament Regulacji Rynku Kolejowego. Warszawa, maj 2012

³ W 2011 r. przewieziono tylko siedem sztuk tego typu pojazdów. Por. *Analiza kolejowych przewozów intermodalnych.* Op. cit., s. 7,

STK Wrocław) przetransportowało ponad 158 tys. jednostek intermodalnych, tj. 256,1 tys. TEU. W porównaniu z II kwartałem 2011 roku ich liczba wzrosła o 40,9% (40,5% w TEU).

Jeśli dynamika ta się utrzyma, to paradoksalnie może to niestety oznaczać, iż obecnie istniejące braki i niedostatki w obszarze infrastruktury i taboru oraz słabości i mankamenty w sferze organizacji i regulacji polskiego rynku transportu intermodalnego nie zostaną szybko usunięte lub co najmniej w porę złagodzone. Te natomiast sprowadzają się głównie do:

1/ nadal zbyt niskich parametrów technicznych i braku specjalistycznego wyposażenia infrastruktury punktowej, co ogranicza szybkość obsługi składów w terminalu intermodalny,

2/ niskiej jakości infrastruktury liniowej (sieci zaliczanej do układu AGTC) - średnia prędkość handlowa na liniach tego typu w Polsce w 2011 roku dla największych przewoźników oscylowała na poziomie 25 km/h,

3/ stosowania zbyt wysokich stawek za dostęp do infrastruktury dla pociągów towarowych (np. we Francji są one ponad dwukrotnie niższe),

4/ znacznego rozproszenia potoku transportowanych ładunków, co utrudnia możliwości ich pozyskania przez kolej i ogranicza uruchamianie stałych połączeń całopociągowych,

5/ braku pożądanej, aktywnej, prointermodalnej polityki państwa - tak np. w obszarze dopłat bezpośrednich do przemieszczanych innych niż kontenery jednostek intermodalnych, czy też współfinansowania budowy i modernizacji terminali intermodalnych, lub udzielania gwarancji kredytowych przewoźnikom działającym w sektorze transportu kombinowanego.

Istniejące braki i bariery w rozwoju transportu intermodalnego w Polsce sprawiają, że ta forma przewozów jest mniej konkurencyjna niż w pozostałych krajach UE i przynosi mniejsze efekty w skali gospodarki narodowej. Nie generuje ona również oczekiwanych korzyści mikroekonomicznych podmiotom - operatorom transportowym i logistycznym, którzy te działalność podejmują i realizują.

Terminale intermodalne w Polsce – aspekty funkcjonalno-przestrzenne i rynkowe ich rozwoju

Infrastruktura transportu jest jednym z podstawowych elementów warunkujących sprawny i efektywny rozwój transportu kombinowanego. Oprócz jej składników liniowych, ważną rolę odgrywają w tej

dziedzinie terminale intermodalne. W zależności od ich lokalizacji i charakteru powiązań multimodalnych dzieli się je na dwie grupy: 1/ portowe, będące zasadniczo miejscem styku transportu morskiego i kolejowego oraz 2/ lądowe – łączące transport samochodowy i kolejowy, wśród których kluczowe znaczenie mają kolejowe terminale kontenerowe. Można przyjąć, jeśli do istniejących 24 terminali kolejowych wliczy się także większe wielofunkcyjne kolejowe węzły przeładunkowe kontenerów, że w Polsce aktualnie funkcjonuje ponad 30 terminali lądowych tego typu. Większość z nich nie spełnia jednak standardów wymaganych dla terminali intermodalnych funkcjonujących w takich krajach jak Niemcy, Austria, czy Włochy.⁴ Mają one bowiem faktycznie charakter tymczasowy - przejściowy (dysponują tylko placami przeładunkowymi wraz z mobilnymi urządzeniami przeładunkowymi kontenerów), a nie stały (stacjonarne urządzenia – suwnice, bocznice kolejowe o długości pozwalającej na obsługę całego składu pociągu, tj. 600-750 m, odpowiednie zaplecze magazynowo-składowe, itp.).

Lądowe terminale intermodalne, czyli faktycznie kolejowe terminale kontenerowe, zarządzane są przez największych operatorów kolejowych działających w Polsce lub przewoźników intermodalnych powiązanych z nimi relacjami handlowymi i kapitałowymi, bądź też firmy specjalizujące się wyłącznie w tego rodzaju działalności. Obecnie do grupy głównych operatorów – zarządców kolejowych terminali kolejowych można zaliczyć 9 firm:

1. Spedkont – terminale: Łódź Olechów, Warszawa Główna Towarowa, Poznań Garbary, Sosnowiec Płd.i Kraków Krzesławice,
2. Cargosped – terminale: Gliwice, Warszawa Praga, Małaszewicze, Kobylnica, Gądky,
3. Polzug - terminale: Dąbrowa Górnicza, Pruszków, Wrocław, Gądky, Sławków (Dębowa Góra),
4. PCC Intermodal – terminale: Kutno, Brzeg Dolny, Gliwice (zamyśl budowy suchego portu w Tczewie),
5. DB Schenker Rail Polska, który jest udziałowcem Śląskiego Centrum Logistyki w Gliwicach, na którego terenie znajduje się kolejowy terminal kontenerowy, świadczy też specjalistyczne usługi terminalowe w Sławkowie,

⁴ Wśród europejskich terminali intermodalnych, dominują punkty obsługujące transport drogowo – kolejowy, (ogółem 355 terminali - 66,6%) oraz drogowo – kolejowo – morski (66 punktów - 12,4%). Najmniejsza liczba terminali obsługuje transport morski, obecnie około 90 oraz transport wodny-śródlądowy – 103 punkty.

6. Schavenmaker Cargo – terminal: Kąty Wrocławskie, odkupiony w 2007 r. od Prokontu,
7. Euroterminal Sławków Sp. z o.o. (na bazie CZH, PKP Cargo i LHS) – intermodalny kolejowy terminal logistyczny Euroterminal w Sławkowie,
8. CTL Logistics – terminal kontenerowy Piotrków Trybunalski,
9. CLIP Logistics – terminal kontenerowy przy centrum logistycznym CLIP w Poznaniu.

Ponadto działalność o takim charakterze prowadzą inne firmy działające w sektorze obrotów kontenerowych, a w tym spółka spedycyjna Prokont, która rozwija szeroki wachlarz usług logistycznych i oferuje obsługę na terminalach kontenerowych w Tychach i w Gdańsku. Przewoźnicy jednostek intermodalnych oraz organizatorzy przewozów tego typu, a w tym zarządcy lądowych terminali kolejowych to zatem często zupełnie różne podmioty działające w sektorze TSL, o zróżnicowanych powiązaniach operacyjno-handlowych i kapitałowych.

Polska zatem, jako kraj promujący rozwój transportu intermodalnego, łącznie z ośmioma terminalami morskimi (portowymi), które obsługują również transport kolejowy, dysponuje obecnie 40 terminalami intermodalnymi, tj. statystycznie taką ich liczbą, która zgodna jest ze standardem UE dotyczącym takiego kraju jak Polska.⁵ Wg. raportu UTK w 2011 r. w obsłudze przewozów intermodalnych realizowanych przez polskich przewoźników kolejowych wykorzystywano w Polsce czynnie jednak tylko 26 terminali przeładunkowych. Największa ich sieć znajduje się obecnie w strefie portowej, w tym głównie w Gdyni i Gdańsku; obsługują one łącznie ponad 1/3 polskich przewozów intermodalnych (por. tab. 1).

Tab. 1. Główne terminale intermodalne w Polsce w 2011 r. i ich udziały w rynku

Nazwa i miejsce położenia punktu	Średnia miesięczna wielkość TEU	Udział w kolejowych przewozach intermodalnych
BALTICON	506	1,21%
BRZEG DOLNY	1 506	3,60%
GĄDKI	2 320	5,55%
GDANSK PORT POŁNOCNY	2 981	7,13%
GDANSK PORT POŁNOCNY DCT	1 255	3,00%
GDYNIA PORT	6 943	16,62%
Gdynia Port BCT	2 322	5,56%
GLIWICE B KONTENEROWA	3 158	7,56%
GLIWICE TERMINAL	1 008	2,41%
KĄTY WROCŁAWSKIE	644	1,54%
KOBYLNICA	785	1,88%
KUTNO TERMINAL	3 479	8,33%
ŁÓDŹ OLECHÓW	705	1,69%
MAŁASZEWICZE	2 659	6,36%
MŁAWA	504	1,21%
PRUSZKÓW	1 448	3,47%
SŁAWKÓW LHS	930	2,23%
SŁAWKÓW EUROTERMINAL	2 115	5,06%
SOSNOWIEC POŁUDNIOWY	238	0,57%
SZCZECIN PORT CENTRALNY	682	1,63%
WARSZAWA PRAGA	1 373	3,29%
WŁOCLAWEK BRZEZIE	522	1,25%
WROCŁAW GŁÓWNY	1 211	2,90%

Źródło: Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych. UTK, op. cit., s. 12

W pasie środkowej Polski, tj. w: Warszawie, Pruszkowie, Mławie, Małaszewiczach, Kutnie, Łodzi, Piotrkowie Tryb., w pobliżu Poznania (Gądky, Kobylnica, Garbary) i Włocławku terminale kontenerowe koncentrują również ponad 1/3 obrotu jednostek intermodalnych. Analogicznie kształtuje się udział terminali intermodalnych usytuowanych w południowej części kraju, tj. na Górnym Śląsku (Sławków, Gliwice, Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza - 21%) i Dolnym Śląsku (Kąty Wrocławskie, Wrocław, Brzeg Dolny – 8%), w Krakowie - Krzesławicach oraz na granicy wschodniej (Medyka - Żurowica).

Statystycznie zatem rzecz ujmując, Polska dysponuje relatywnie dużą liczbą terminali intermodalnych – przede wszystkim kolejowych terminali kontenerowych, zlokalizowanych względnie symetrycznie na obszarze całego kraju. Usytuowane są one jednak głównie w pobliżu największych aglomeracji w regionach o silnej dynamice wzrostu gospodarczego oraz w bliskim sąsiedztwie sieci TEN-T. Biorąc pod uwagę stopień nasycenia tego typu obiektami, czyli ich gęstość liczoną w relacji do powierzchni kraju lub długości linii kolejowych, w Polsce na jeden terminal przy-

⁵ Por. W. Śmiech, *Lądowe terminale kontenerowe w Polsce*. Raport: rynek kolejowy 4/2012, <http://www.cargosped.pl> [23.08.2012],

pada średnio 9,77 tys. km² powierzchni kraju i 621,8 km linii torowych. Ich średnia gęstość w przeliczeniu na jednostkę powierzchni kraju wynosi więc około 0,9 terminala/10 tys.km² i nie odbiega znacząco od średniej europejskiej. Jest ona natomiast zdecydowanie niższa, niż w krajach o największym udziale przewozów intermodalnych w rynku kolejowym, takich jak: Holandia - 11,9, Belgia - 7,1 i Niemcy - 4,1, które to posiadają również dużą liczbę terminali. Według danych KE z 2010 r. największa liczba terminali kontenerowych zlokalizowana była w Niemczech - 146, Holandii - 50 oraz we Włoszech - 46. Dwa kolejne kraje to Francja i Hiszpania, które dysponują odpowiednio 32 i 29 terminalami intermodalnymi.

Co jednak charakterystyczne, w krajach o stosunkowo małej liczbie terminali tego typu, wolumen przewozów był znacząco wyższy niż w Polsce - np. w Szwecji, która posiada tylko 12 terminali o blisko 100%. Świadczyć to może, na co wskazuje raport UTK z 2012 r., zarówno o niedostatecznym wykorzystaniu polskich terminali przez transport kolejowy np. z przyczyn ich niskiej jakości oraz możliwości przeładunkowych, jak również niedostatecznej przepustowości polskiej sieci transportowej - jej infrastruktury liniowej.

Stan techniczno-eksploatacyjny terminali intermodalnych i ich potrzeby rozwojowe

Oprócz liczby istniejących terminali i ich gęstości, ważnym kryterium oceny sprawności funkcjonowania tych elementów infrastruktury punktowej systemu przewozów intermodalnych są również ich parametry techniczno-eksploatacyjne. Dotyczy to głównie pojemności placów składowych oraz długości grup torowych, która to jest powszechnie uważana za krytyczny element ich efektywności eksploatacyjnej, decydujący o możliwości jednorazowej obsługi całego składu pociągu intermodalnego. Gros terminali funkcjonujących w UE posiada grupy torowe powyżej 600 m. Terminale intermodalne (kontenerowe) istniejące w Polsce swymi parametrami techniczno-eksploatacyjnymi odbiegają natomiast znacząco od infrastruktury punktowej tego typu w innych krajach UE. głównie pod względem wielkości placów składowych, magazynów i przepustowości. Nie bez znaczenia, co podkreśla raport UTK, pozostaje też ich stan techniczny, niska jakość nawierzchni płyt terminali i placów składowych, sprzętu przeładunkowego oraz dróg dojazdowych. Ponadto tylko część obecnie eks-

ploatowanych obiektów posiada tory za- i wyładunkowe powyżej 600 m.

Obecnie więc większość terminali eksploatowanych w Polsce wymaga szybkiej rozbudowy i/lub modernizacji, w tym głównie w zakresie segmentu obsługi kolejowej, np. rozbudowy grup torowych umożliwiających obsługę składów całopociągowych. Jedyne w przypadku budowy nowych terminali tego typu układy torowe oraz rosnąca przeciętna pojemność placu składowego (1500 i więcej TEU) stają się już standardem, co jest pozytywnym sygnałem zmian dokonujących się w tym zakresie w kraju. Pomimo tego mankamentem ograniczającym nadal wzrost wolumenu przewozów intermodalnych realizowanych przez kolej w Polsce, w tym w relacji z portami morskimi, jest brak wystarczającej liczby krajowych i regionalnych centrów logistycznych..

Powoduje to znaczne rozproszenie potoku transportowanych ładunków i w konsekwencji ogranicza możliwości ich pozyskania przez kolej - utrudnia uruchamianie stałych połączeń całopociągowych. Obniżone zatem parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury tak liniowej, jak i punktowej zaliczanej do układu AGTC i towarzyszącej (AGC) oraz brak specjalistycznego wyposażenia terminali kontenerowych, powodują że przewozy intermodalne w Polsce, w tym głównie z wykorzystaniem transportu kolejowego, nie rozwijają się tak efektywnie, jak można by było tego oczekiwać. Skutki te niewątpliwie odczuwają również portowe terminale kontenerowe i operatorzy żegludowi obsługujący te punkty węzłowe transportu intermodalnego w Polsce.

Transport intermodalny w Polsce - działania na rzecz proporcjonalnej orientacji bałtyckiej

System transportu intermodalnego mieści w sobie szereg podsystemów, które muszą z sobą ściśle współdziałać, by wszystkie efekty jego rozwoju były pełne i zgodne z oczekiwaniami. Obok podsystemu technicznego (odpowiednia infrastruktura liniowa i punktowa, sprzęt i urządzenia, itp.) ważne znaczenie ma także podsystem prawno-organizacyjny i informacyjny oraz ekonomiczny, a w tym struktura podmiotowo-własnościowa strony podaźowej rynku przewozów intermodalnych. Każdy z tych podsystemów wymaga w Polsce dalszego rozwoju, usprawnienia lub modyfikacji. I tak, dokonujący się ostatnio z dużą dynamiką wzrost wolumenu i udziału przewozów intermodalnych

w transporcie Polski, powinien przełożyć się w najbliższych latach na zwiększenie liczby nowych inwestycji terminalowych. Obecna infrastruktura punktowa, jak to już podkreślono, dalece odbiega bowiem od oczekiwań. Przede wszystkim niewystarczająca jest nadal liczba terminali na wschodniej granicy Polski. Obecnie największy z nich znajduje się w Małaszewiczach (obsługuje on jednak prawie 6,5 % kolejowych przewozów intermodalnych). Wschodnia część Polski wymaga zatem szybkiej rozbudowy infrastruktury punktowej, która przyczynić się może zarówno do zrównoważenia rozwoju tej formy transportu w układzie regionalnym, jak też wzrostu przewozów tranzytowych, których udział w łącznych przewozach, co podkreśla raport UTK, jest w dalszym ciągu niezadowalający.

Rozwój terminali intermodalnych, które planują i realizują operatorzy intermodalni działający w Polsce (Cargosped, Schevenmaker Cargo, PCC Intermodal, itp.) w doskonały sposób wpisuje się w strategię rozwoju transportu kombinowanego UE i wspierany jest również przez fundusze strukturalne i fundusz spójności UE. W ramach Działania 7.4 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 dofinansowanych ma być w Polsce aż 13 projektów tego typu kwotą 384 mln zł; ich łączne koszty wynieść mają natomiast 938 mln zł. Terminale te budowane i modernizowane są jednakże nie na podstawie opartej na przesłankach makroekonomicznych strategii rozwoju transportu intermodalnego, wpisującej się w cele polityki transportowej Polski, lecz na bazie kryteriów i celów strategiczno-operacyjnych wynikających ze strategii rynkowych poszczególnych operatorów transportu intermodalnego. Ta natomiast nierzadko, ze względu na powiązania kapitałowe tych operatorów, zaangażowanych głównie w segmencie przewozów kolejowych, jest pochodną strategii dużych, działających w skali globalnej portowych operatorów terminali kontenerowych regionu M. Północnego. To oni przede wszystkim, w ramach swych strategii rynkowych zorientowanych na pozyskiwanie przewag konkurencyjnych na otwartym europejskim rynku transportu intermodalnego, inicjują i podejmują tak bezpośrednio, jak i pośrednio głównie w sektorze kolejowym transportu intermodalnego przedsięwzięcia zarówno inwestycyjne (strategiczne) jak i operacyjno-taktyczne (podmiotowo-organizacyjne), zmierzające do utrwalenia swej pozycji na rynku transportu intermodalnego w Polsce.

Skutki tego typu działań, a także zaniechań i dość pasywnych zachowań w tej sferze podmiotów odpowiedzialnych za forsowanie proporcjonalnej strategii rozwoju transportu intermodalnego w Polsce i w kon-

sekwencji ukształtowanie takiego podmiotowo-organizacyjnego i funkcjonalno-przestrzennego modelu polskiego segmentu rynku przewozów intermodalnych, który odzwierciedla jedynie układ „sił rynkowych”, a więc układ typowo partykularnych, biznesowych celów i interesów działających tam podmiotów, odczuwają najsilniej polskie porty – działające tam terminale kontenerowe.

Nie są one w stanie z racji ich relatywnie słabej pozycji rynkowej i siły kapitałowej w sposób efektywny wykorzystać dużego potencjału polskiego rynku transportu intermodalnego oraz swoistego boomu, jaki on obecnie przeżywa. W sytuacji zatem, gdy wzrasta presja konkurencyjna na polskim rynku tak międzyportowym, jak i portowym, a globalni operatorzy kontenerowi obsługujący polskie portowe terminale kontenerowe wprowadzają dodatki THC (*terminal handling charges*), których skutki, pomimo ich znacznej absorpcji przez spedytorów portowo-morskich będących tradycyjną dźwignią wsparcia rozwoju terminali portowych, odczuwają wkrótce załadowcy, muszą być podjęte skuteczne, innowacyjne działania prorynkowe na rzecz bałtyckiej proporcjonalnej orientacji rozwoju transportu intermodalnego.

Sprowadzać się one powinny do stymulowania wzrostu stopnia integracji portowych terminali kontenerowych z lądowymi – kolejowymi terminalami transportu intermodalnego. Integracja ta musi mieć swój wymiar tak transportowo-organizacyjny, jak też kapitałowy. Oznacza to, że sami operatorzy terminali kontenerowych, przy pośrednim tylko wsparciu zarządów portów (portowe inwestycje kolejowe), powinni zawierać porozumienia taktyczno-operacyjne z przewoźnikami kolejowymi i wybranymi operatorami terminali intermodalnych, tworzyć z nimi alianse i konsorcja - w tym w zakresie współudziału w inwestycjach terminalowych, pozwalające im na kreowanie korzystnego dla siebie układu rynkowego oraz pozyskiwanie przewag konkurencyjnych.⁶

Przejawem tego typu pożądanej aktywności, aczkolwiek podejmowanej nie przez operatora kontenerowego terminalu portowego lecz globalnego operatora żeglugowego (GLO – *global logistics operator*) jakim jest Maersk Line, było uruchomienie w styczniu 2012 r. w porozumieniu z Procont i Schavemaker Cargo pierwszego bezpośredniego dedykowanego połączenia kolejowego w relacji terminal DCT – Kąty Wrocławskie, które obsługuje „Maersk Amber

⁶ A. S. Grzelakowski, *intermodalne wyzwania* „Namiary na morze i handel” Nr 17, 2012, s. 11-12

Express”. Z początkiem marca 2012 r. uruchomiono następne połączenie kolejowe tego typu w relacji DCT – terminal w Sławkowie. Ten nowy serwis kolejowy, oferujący dwa odjazdy tygodniowo pod nazwą „*Maersk Baltic Express*”, jest wspólnym przedsięwzięciem Maerska i CTL Logistics oraz Euroterminalu Sławków. Niewątpliwie ten kierunek budowy przewag rynkowych przed spodziewanym kolejnym umiędzynarodowieniem polskiego rynku transportu intermodalnego będzie kontynuowany i w najbliższym okresie powinny powstać nowe bezpośrednie połączenia kolejowe w relacji północ – południe. Oczekiwać należy, że tym razem włączą się w nie tylko kontenerowi operatorzy żegludowi, ale i portowi.- głównie z Gdyni i Gdańska.

Niezależnie od tego, operatorzy kontenerowych terminali portowych powinni unikać angażowania się we wszelkie przedsięwzięcia, które mogą prowadzić do wzrostu kosztów i wydłużenia czasu obsługi kontenerów w terminalach portowych. Te natomiast mogą być rezultatem wzrostu liczby operacji (procesów) obsługi kontenerów w terminalach portowych. Do takich natomiast skutków dla portowych terminali trójmiejskich i sektora spedycji portowo-morskiej prowadzić może projekt realizacji koncepcji budowy tzw. suchego portu (*Intermodal Container Yard*) w Zajęczkowie Tczewskim, zamiast np. - jeśli taka potrzeba realnie powstanie - w Dolinie Logistycznej w Gdyni.

Tego typu aktywne, skoordynowane w układzie rynku przewozów intermodalnych działania portowych operatorów terminali kontenerowych i operatorów żegludowych – w tym w głównej mierze promowych, powinny być wspierane inicjatywami podmiotów promujących realizację strategii zrównoważonego rozwoju transportu. Bez ich wsparcia - tak o charakterze ekonomicznym, jak i organizacyjno – regulacyjnym, cele te nie zostaną zrealizowane w ramach obecnej, typowo rynkowej formuły organizacji i wykonawstwa przewozów intermodalnych w Polsce. Takie rozwiązanie oznaczałoby utratę znacznej części korzyści wynikających z rozwoju transportu intermodalnego przez polskie porty morskie i przejęcie ich w jeszcze większym niż dotychczas stopniu przez układ rynku międzynarodowego, a w szczególności operatorów portowo-logistycznych związanych z basenem M. Północnego.

Wnioski

Przeprowadzona analiza rozwoju rynku transportu intermodalnego w Polsce wskazuje, że:

1. w relacji do udziału Polski w rynku kolejowym UE, jej udział w rynku przewozów intermodalnych mierzony w jednostkach pracy przewozowej jest relatywnie bardzo niski i pomimo dynamicznego wzrostu tych przewozów, jaki ma miejsce na przestrzeni ostatnich dwu lat, Polska w perspektywie kolejnych 10 lat nie ma szans osiągnięcia przeciętnego poziomu UE w tym segmencie rynku transportowego,
2. przyczyny tego stanu rzeczy tkwią tak w sferze infrastruktury transportu – jej elementach liniowych i punktowych (terminale intermodalne), jak również w sferze regulacyjnej – taryfowo-rynkowej oraz braku skutecznych form i narzędzi wsparcia rozwoju tego typu przewozów w Polsce,
3. utrzymywanie typowo rynkowego modelu rozwoju transportu intermodalnego w Polsce i brak aktywnych form interwencji czynnika publicznego w tę sferę przewozów oznacza - przy obecnej strukturze podmiotowej strony podaźowej tego segmentu rynku - jego dalsze silne umiędzynarodowienie i w konsekwencji nasiloną transmisję korzyści z tego rynku do układu międzynarodowego, głównie zaś ośrodków portowych regionu Morza Północnego (terminali kontenerowych w Hamburgu, Bremerhaven i Rotterdamie),
4. operatorzy portowych terminali kontenerowych w Polsce, zorientowani przede wszystkim na układ przedpola – segment rynku przewozów żegludowych (G 6, itp.), do tej pory dość pasywnie reagują na wszelkie działania podejmowane przez przewoźników i operatorów transportu intermodalnego na ich rynku ciężącym, tj. zapleczu portowym, pozostawiając im pełną w zasadzie inicjatywę w zakresie budowy swoich segmentów rynku transportowego,
5. sytuacja ta, czyli brak aktywnych działań rynkowych w relacji do przewozów intermodalnych, a niekiedy i brak skutecznych strategii marketingowych, generuje już obecnie szereg negatywnych konsekwencji dla nich i może oznaczać stopniową utratę pozyskanych przewag rynkowych na rzecz konkurencyjnych terminali kontenerowych regionu M. Północnego,
6. skuteczne strategie rynkowe portowych operatorów terminali kontenerowych w Polsce sprowadzać się powinny w tych warunkach do stymulowania wzrostu integracji tych terminali kontenerowych z lądowymi – kolejowymi terminalami transportu intermodalnego;

integracja ta musi mieć swój wymiar tak transportowo-organizacyjny, jak też kapitałowy. Oznacza to, że sami operatorzy terminali kontenerowych, przy pośrednim tylko wsparciu zarządów portów (portowe inwestycje kolejowe), powinni zawierać porozumienia taktyczno-operacyjne z przewoźnikami kolejowymi i wybranymi operatorami terminali intermodalnych, tworzyć z nimi alianse i konsorcja - w tym w zakresie współdziałania w przygotowaniu i realizacji inwestycjach terminalowych, pozwalające im na kreowanie korzystnego dla siebie układu rynkowego oraz pozyskiwanie przewag na rynku transportu intermodalnego.

2. Grzelakowski A. S., *Intermodalne wyzwania*, „Namiary na morze i handel”, 2012, Nr 17, s. 11-12.
3. Śmiech W., *Lądowe terminale kontenerowe w Polsce*, Raport: Rynek kolejowy 4/2012, <http://www.cargosped.pl> (23.08.2012).

Streszczenie

Podstawowym przedmiotem analizy jest rozwój transportu intermodalnego w Polsce w latach 2010-2012. Celem artykułu jest dokonanie oceny tego rozwoju oraz wskazanie głównych ograniczeń i barier istniejących w tym zakresie, a w tym głównie infrastrukturalnych i regulacyjnych. Autor podejmuje również próbę oceny skutków tego rozwoju dla polskich portów morskich, wskazując na działania, jakie powinny być podjęte, by sektor ten był w większym niż dotychczas stopniu beneficjentem rozwoju transportu intermodalnego w Polsce.

Abstract

The main subject of the analysis accomplished in the paper is to examine the intermodal transport development in Poland in the period 2010-2012. The principal objective is to evaluate it and indicate the main obstacles and barriers to the development of combined transport. The author has focused substantially on infrastructural and regulatory barriers. Author has tried to assess the effects of intermodal transport development for Polish seaports too, recommending initiatives and measures which are to be taken to increase their benefits from the dynamically growing Polish intermodal transport market.

Literatura

1. *Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych*. UTK. Departament regulacji Rynku Kolejowego. Warszawa, maj 2012.