

Andrzej S. Grzelakowski¹
Akademia Morska w Gdyni



Rozwój rynku przewozów intermodalnych w Polsce i jego wpływ na portowy rynek kontenerowy

Rynek przewozów intermodalnych w Polsce

Przewozy intermodalne, jako technologicznie wydajna, proekologiczna i efektywna forma przemieszczania jednostek ładunkowych, sprzyjają tworzeniu nie tylko podstaw interoperacyjności – głównie w układzie kolejowych systemów transportowych, ale również szeroko postrzeganej komodalności w transporcie [6]. Z tego powodu, w ramach realizowanej od ponad 22 lat polityki zrównoważonego rozwoju transportu w UE, ta forma przewozów jest silnie promowana. Przejawem tego było ustanowienie już w 1997 roku specjalnego programu wsparcia PACT dla operatorów i przewoźników rozwijających przewozy w transporcie kombinowanym (to węższa, dostosowana do strategii UE kategoria transportu intermodalnego), a następnie programów Marco Polo I i II [5]. Komisja Europejska (KE) optymistycznie ocenia, iż 1 euro wydatkowane z programu MP II na nowo uruchamiane projekty intermodalne generuje przeciętnie efekty w wysokości 6 euro (redukcja kosztów zewnętrznych plus szereg innych korzyści o charakterze pośrednim). Skala oczekiwanych korzyści, tak bezpośrednich jak i pośrednich, z rozwoju transportu kombinowanego sprawia, iż KE dopuszcza w tym przypadku także możliwość udzielania pomocy finansowej przez kraje członkowskie na przedsięwzięcia z zakresu wspierania rozwoju tej formy przewozów 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 zalicza się do tej drugiej grupy krajów i skutki tego są widoczne tak w sferze materialno – technicznej transportu intermodalnego, jak również w układzie rynku przewozów kombinowanych. 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, Polska

plasuje się dopiero na siódmym miejscu w rynku przewozów intermodalnych UE w kategoriach wykonanej pracy przewozowej [4]. Pomimo tego, że w latach 2007 – 2012 praca przewozowa wykonana przez przewoźników oferujących usługi intermodalne rosła średniorocznie o 13,1%, to udział Polski w rynku przewozów intermodalnych UE w jednostkach pracy przewozowej wyniósł zaledwie 3,29% w 2012 roku [11]. Wyprzedzają nas nie tylko takie kraje, jak Francja i Niemcy z udziałami odpowiednio 11,3% oraz 48% w tym rynku, ale również Włochy, Hiszpania, Wielka Brytania, Austria i Szwecja. Znamiennym faktem jest także to, że o ile w krajach o największym stopniu rozwoju przewozów kontenerowych stanowią one 30 – 40% ogólnego kolejowego rynku przewozowego, to w Polsce w 2012 roku ich udział nie przekroczył nawet poziomu 7% mierząc go w jednostkach pracy przewozowej. Według zaś liczby przemieszczonych jednostek intermodalnych Polska zajmuje dopiero dziewiąte miejsce w UE, przy czym ich liczba jest prawie 11 – krotnie niższa, niż w Niemczech. Dysproporcje istniejące w tym zakresie między Polską a krajami UE, o dobrze rozwiniętym rynku przewozów intermodalnych, są więc znaczne i wynikają z wielu względów, a w tym głównie z charakteru i specyfiki polskiego rynku transportowego oraz towarowego (handel zagraniczny i jego struktura).

Jedną z cech tego rynku jest bardzo niski udział kolejowych przewozów intermodalnych w łącznych przewozach rzeczy w Polsce. W 2012 roku wynosił on zaledwie 0,34%, a wraz z przewozami transportem samochodowym nie przekracza 1%. W polskim rynku kolejowym w 2012 roku przewozy te stanowiły natomiast tylko 3,48% łącznego wolumenu przemieszczonej masy towarowej (w 2011 roku było to 2,37%) oraz 6,21% wielkości wykonanej pracy przewozowej (w 2011 roku – 4,53%)

Tab. 1. Rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce w latach 2011–2012 – jego wielkość, struktura i dynamika.

Lp.	Przewozy intermodalne	Jednostki	2011 r.	2012 r.	Wzrost (w %)
1.	Masa towarowa (w tys.)	tony	5 906,2	8 055,8	36,4
2.	Wykonana praca przewozowa (w tys.)	tono-km	2 447 102,3	3 044 869,1	24,4
3.	Przewozy jednostek intermodalnych	sztuki	488 909	644 569	31,8
4.	Przewozy kontenerów	TEU	789 484	1 046 982	31,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie [14] (dostęp: 21.07.2013).

¹ Prof. dr hab. A.S. Grzelakowski, prof. zw. – Akademia Morska w Gdyni, Katedra Transportu i Logistyki.

[14]. Wielkość, strukturę i dynamikę kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce w latach 2011 – 2012 prezentuje tabela 1.

Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce wskazuje, iż na przestrzeni ostatnich dwóch lat cechował się on relatywnie wysoką dynamiką rozwoju. Wzrastająca wielkość masy towarowej przemieszczanej transportem intermodalnym, a w tym liczby jednostek intermodalnych i kontenerów (TEU), przy rosnącej w mniejszym tempie pracy przewozowej (tabela 1), wskazują jednoznacznie, że:

- 1) istnieje nadal znaczny potencjał wzrostu tego segmentu rynku transportowego, co wynika z jednej strony z możliwości zwiększenia stopnia konteneryzacji w Polsce (kształtuje się on poniżej średniej UE), a drugiej zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach kontenerów w Polsce (kosztem transportu samochodowego),
- 2) maleje transportochłonność tej działalności jako skutek postępujących stopniowo procesów racjonalizacji przewozów – lepszego wykorzystania pojemności kontenerów, konsolidacji dostaw w określonych relacjach, itp. oraz rozwoju bardziej efektywnych form współpracy firm działających w ramach intermodalnego, zbudowanego na bazie logistycznej łańcucha dostaw.

Tendencja ta wynikać może również z:

- 1) postępującej koncentracji strumieni przewozu kontenerów tak w imporcie, jak i eksporcie z głównych lądowych kontenerowych terminali kolejowych w Polsce (region Poznań, dolnośląski, śląski oraz łódzko – warszawski) w relacjach z Niemcami i krajami Beneluksu – krótsze odcinki przewozu w Polsce,
 - 2) wzrostu udziału transportu drogowego w przewozach kontenerów do – i z kolejowych suchych portów, co ułatwia formowanie pełnych zestawów pociągów blokowych.
- Charakteryzując rynek kolejowych przewozów kontenerowych w Polsce w dwóch ostatnich latach w układzie kwartalnym, wskazać należy także na to, iż w kolejnych kwartałach 2012 roku dynamika tych przewozów wykazywała tendencję malejącą w relacji do odpowiednich kwartałów 2011 roku. Tendencja taka utrzymywała się również w I kwartale 2013 roku (tabela 2).

- z drugiej strony na dostrzegalny spadek popytu efektywnego w tym segmencie rynku transportowego, będący skutkiem wyraźnego spowolnienia wzrostu gospodarczego Polski i strefy Euro. Ten segment rynku szczególnie silnie odczuwa bowiem wszelkie wahania koniunktury gospodarczej dokonujące się na rynkach towarowych i rynkach sektora TSL.

Jedną z przyczyn takiego stanu rynku, na co wskazywał już raport Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) z 2012 roku, jest utrzymujący się nadal relatywnie niski udział przewozów intermodalnych w relacjach wewnątrz krajowych w łącznym wolumenie masy towarowej przemieszczanej koleją w Polsce. Utrzymuje się on niezmiennie w ostatnich 3 latach na poziomie kilku procent, podczas gdy średnia europejska kształtowała się na poziomie kilkunastu procent [1 i 9]. W 2012 roku przewozy intermodalne realizowane wewnątrz kraju, mierzone wykonaną pracą przewozową, wzrosły nieznacznie i wyniosły 23,5% w łącznym polskim rynku kolejowych przewozów intermodalnych (w 2011 roku było to tylko 20,5%). W rezultacie tego w 2012 roku wzrósł także udział kolejowych przewozów kontenerów przez polskie porty morskie.

Analizując polski rynek przewozów intermodalnych, w pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że obsługuje on strumienie masy towarowej przemieszczanej w kontenerach głównie w relacjach międzynarodowych. Przewozy kontenerowe międzynarodowe w kolejowym transporcie intermodalnym w Polsce, mierzone w jednostkach wykonanej pracy przewozowej, przekroczyły w 2012 roku poziom 76% [11, 14]. W połowie 2013 roku już ponad 77% kontenerów transportowanych w Polsce przekraczało granice kraju, a do najczęstszych miejsc docelowych zaliczyć należy Niemcy, Holandię, Czechy, Białoruś, Litwę i Wielką Brytanię [11]. Ta forma przewozów, realizowana przede wszystkim w układach globalnych logistycznych łańcuchów i sieci dostaw, opierająca się na rozwiązaniach, które łączą transport morski z drogowym i kolejowym w Polsce, odbywa się więc aż w ponad trzech czwartych transportem lądowym, a jedynie w jednej czwartej morskim, co potwierdza wyżej sformułowaną tezę. Polską specyfiką przewozów intermodalnych podkreśla również fakt, iż w relacjach lądowych realizowane są one bez mała w 80% transportem drogowym, a tylko w 20% transportem kolejowym, co w istocie podważa generalne założenia koncepcji rozwoju transportu intermodalnego w formule typowej dla UE, to jest transportu kombinowanego [9].

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 wynosi ponad 97%. Przy realizacji przewozów intermodalnych w 2012 roku obsługiwano przeciętnie miesięcznie w segmencie transportu kolejowego 87 248 TEU. Przewozy 40' kontenerów (FEU) stanowiły w ich ogólnej liczbie (2011 rok) 59% , 20' – 33,47% i 30' – 5,76% [14]. Jednostki FEU są więc zdecydowanie najpopularniejszą

Tab. 2. Dynamika kolejowych przewozów intermodalnych w % w ujęciu kwartalnym 2012/2011 oraz 2013/2012 (I kwartał).

Lp.	Przewozy intermodalne Mierniki i jednostki miary	2012/11 I kw. (w %)	2012/11 II kw. (w %)	2012/11 III kw. (w %)	2012/11 IV w. (w %)	2013/12 I kw. (w %)
1.	Masa towarowa (w tys. ton)	58,19	50,21	25,83	20,38	8,63
2.	Praca przewozowa (tys. tkm)	39,04	38,70	12,76	12,73	3,33
3.	Jednostki intermodalne	57,93	45,39	20,97	13,77	6,12
4.	Kontenery (TEU)	54,75	45,03	22,44	12,10	6,12

Źródło: opracowano na podstawie [14] (dostęp: 15.07.2013).

Malejące tempo wzrostu kolejowych przewozów intermodalnych, widoczne we wszystkich kategoriach mierników, wskazuje:

- z jednej strony na stopniowe wyczerpywanie się prostych rezerw tkwiących w obecnie funkcjonującym systemie przewozów i mechanizmie jego promocji

Przy realizacji przewozów intermodalnych w 2012 roku obsługiwano przeciętnie miesięcznie w segmencie transportu kolejowego 87 248 TEU. Przewozy 40' kontenerów (FEU) stanowiły w ich ogólnej liczbie (2011 rok) 59% , 20' – 33,47% i 30' – 5,76% [14]. Jednostki FEU są więc zdecydowanie najpopularniejszą

jednostką kontenerową, i to zarówno w transporcie krajowym jak i zagranicznym. Natomiast przewozy innych jednostek intermodalnych, w tym tak zwane platformowe całych zestawów samochodowych, ciągników siodłowych z naczepami (także z udziałem kierowcy), itp. występowały niestety sporadycznie. 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 obiekty przystosowane do obsługi kontenerów, czyli faktycznie kolejowe terminale kontenerowe.

Aspekty podażowe rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce – uwarunkowania techniczne i ekonomiczne jego rozwoju

Kolejowy transport kontenerowy, bo taki polski intermodal ma charakter, realizowane są w układzie dwóch rodzajów rynków transportowych, które wzajemnie się warunkują. Są to:

- 1) rynek usług sieciowych, do którego zasady i warunki dostępu określa zarządca sieci infrastruktury kolejowej (PKP PLK SA), będący jednocześnie zazwyczaj jedynym dostawcą usług sieciowych, oraz kontrolujący go regulator rynku (UTK),
- 2) rynek usług przewozowych, na którym funkcjonują licencjonowani przewoźnicy kolejowi – nabywcy usług sieciowych, czyli użytkownicy sieci kolejowej, którzy uzyskali dostęp do wykonywania zawodu i rynku od regulatora. Pierwszy z nich jest typem rynku monopolistycznego, a drugi to typ tak zwanego konkurencyjnego oligopolu. W tym ostatnim przypadku nie można oczywiście pominąć faktu, iż część przewoźników kolejowych (na przykład Lotos Kolej Sp. z o.o.) wykonuje przewozy kontenerów na wyłączone zlecenie operatorów intermodalnych (na przykład PCC Intermodal), którzy organizują tylko transport jednostek intermodalnych i zazwyczaj inwestują w terminale intermodalne, stając się ich właścicielami lub dzierżawcami. W takim wielopodmiotowym, złożonym i – co więcej – nierównym układzie sił rynkowych (faktycznie trzech rodzajów rynków) szczególną rolę odgrywa regulator rynków kolejowych, czyli UTK. Musi on tworzyć podstawy wdrażania nie tylko równowagi sił między podmiotami działającymi na obu podstawowych rodzajach rynków, ale także kreować ład regulacyjny w tym układzie, sprzyjający efektywnemu i sprawnemu rozwojowi przewozów intermodalnych. Jak trudne jest to zadanie świadczy przykład Polski.

Na rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce działało w ostatnich latach ośmiu przewoźników. Ich pozycję rynkową w latach 2011 – 2012 prezentuje tabela 3.

Dominującą pozycję na rynku przewozów intermodalnych – tak pod względem wielkości masy towarowej, jak i wykonanej pracy przewozowej – posiada PKP CARGO SA. Udziały Spółki w tym rynku sukcesywnie jednak maleją. Przejmują je stopniowo jej konkurenci, to jest głównie Lotos Kolej Sp. z o.o., CTL Logistics Sp. z o.o. oraz dynamicznie rozwijająca się DB Schenker Sp. z o.o.. Łącznie ci czterej przewoźnicy partycypowali w 2012 roku w kolejowym rynku intermodalnym w 96,44% (w jednostkach pracy przewozowej). Po pierwszym kwartale 2013 roku udziały PKP CARGO SA w polskim rynku ponownie znacznie spadły (– 8,3%). Poważne straty odnotowała również Lotos Kolej Sp. z o.o. (– 4,8%). Ponad trzykrotnie wzrosły natomiast udziały DB Schenker Sp. z o.o. (do prawie 12%) oraz CTL Logistics Sp. z o.o. (do około 6%). W efekcie zmian udział tych przewoźników w rynku przewozów intermodalnych w Polsce w jednostkach pracy przewozowej zmniejszył się nieznacznie w połowie ub. r. o 2,5%. Pod względem wielkości masy towarowej ich udział wynosi 94,8%, z nadal jednak 59% udziałem PKP CARGO SA.

Dla porównania, w UE (wraz z Norwegią, Szwajcarią i Turcją) prawie 95% wszystkich jednostek intermodalnych przewiozło 135 licencjonowanych przewoźników i operatorów działających w tych krajach w segmencie przewozów intermodalnych [15]. Uruchamiają oni łącznie ponad 304 000 pociągów intermodalnych, a 40% przewozów realizowanych jest w relacjach międzynarodowych. Wśród 126 istniejących relacji przewozowych między tymi krajami na 20 z nich (15,9%) przemieszczono aż 78% łącznej liczby jednostek intermodalnych. Dwie z nich dotyczą Polski. Są to relacje: Polska – Niemcy i Polska – kraje WNP [13]. Potwierdza to silną dominację relacji Wschód – Zachód na rynku polskim.

Funkcjonujący na polskim rynku intermodalnym przewoźnicy kolejowi uruchamiają tygodniowo prawie 300 pociągów. Biorąc pod uwagę posiadany potencjał przewozowy, deklarują jednak możliwość wyekspediowania przeciętnie w skali tygodnia aż 1 950 składów, a więc prawie 7 razy więcej [17]. Te ambitne zamierzenia abstrahują jednak od istniejących w Polsce i powszechnie znanych barier systemowych [1]. Podstawowe z nich dotyczą ob-

Tab. 3. Udział przewoźników w przewozach intermodalnych w latach 2011-2012 wg wielkości przemieszczonej masy towarowej i wykonanej pracy przewozowej

Przewoźnik	2012*	2011*	2012^	2011^
CTL Logistics Sp. z o.o.	3,68%	1,70%	4,00%	2,95%
DB Schenker Sp. z o.o.	3,69%	0,21%	7,22%	0,49%
PKP CARGO SA	71,54%	73,28%	64,69%	70,64%
PKP LHS Sp. z o.o.	1,54%	2,20%	1,61%	2,46%
Lotos Kolej Sp. z o.o.	17,53%	21,42%	20,44%	21,31%
Rail Polska Sp. z o.o.	1,15%	0,00%	0,99%	0,00%
Majkoltrans Sp. z o.o.	0,35%	0,00%	0,45%	0,00%
STK SA	0,52%	1,19%	0,60%	2,16%

Legenda:

^ - udział przewoźników w wolumenie masy towarowej w transporcie intermodalnym,

* - udział przewoźników w przewozach intermodalnych wg pracy przewozowej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [14] (dostęp: 21.07.2013).

szaru infrastruktury kolejowej – tak punktowej, jak i liniowej oraz eksploatowanego taboru. W tym ostatnim przypadku negatywnie na efektywność przewozów wpływa nie tylko wysoki średni wiek wagonu – platformy, wynoszący obecnie 27,6 lat, ale także fakt, iż w przypadku starszych konstrukcji nie można przewieźć jednocześnie dwóch kontenerów 40' (FEU), które są najczęściej wykorzystywaną jednostką kontenerową, lecz jedynie jeden kontener FEU wraz z dodatkowym 20' (TEU) [11]. Wyzwaniem dla kolejowych przewozów kontenerowych w Polsce jest także niższe zaawansowanie technologiczne transportu kolejowego w porównaniu do drogowego. W tym pierwszym nie ma bowiem jeszcze w pełnym zakresie możliwości śledzenia przesyłek w czasie rzeczywistym – a to już jest bariera logistyczna, ograniczająca konkurencyjność przewoźników kolejowych.

Bariony natury technicznej leżą również po stronie infrastruktury kolejowej. Zły stan infrastruktury kolejowej i jej trwające (konieczne) remonty i prace modernizacyjne, bezpośrednio wpływają na wydłużenie czasu trwania podróży lądowej. Średnia prędkość handlowa pociągów kontenerowych w 2013 roku kształtowała się w Polsce w granicach 26 – 28 km/h. Jest ona zatem o połowę niższa niż w innych krajach UE (we Francji wynosi ponad 60 km/h) [14]. Wskutek ograniczeń przepustowości sieci infrastruktury kolejowej, wynikającej też między innymi ze złej organizacji zamknięć torowych i systemu przekazywania o tym informacji przewoźnikom, jak również istnienia licznych „wąskich gardeł” – głównie w obrębie Śląska (Województwo Śląskie i Dolnośląskie generuje ponad 58% masy towarowej nadanej do transportu w Polsce), występują ponadto częste opóźnienia pociągów towarowych. Punktualność przewozów w Polsce kształtuje się w konsekwencji tego na poziomie 50%, a średni czas opóźnień pociągów towarowych w relacjach międzynarodowych wynosi ponad 4 godziny [11,14]. Ten wydłużany czas przewozu kontenerów jest spowodowany także przez liczne kontrole, które powinny zostać wkrótce uregulowane dzięki wprowadzeniu formuły single window. Wskutek tego rośnie tak zwany transit time, co generuje dodatkowe wysokie koszty logistyczne – i to nie tylko dla załadowców, ale również dla samych przewoźników (mniejsza liczba cykli produkcyjnych, gorsze wykorzystanie potencjału przewozowego, spadek przychodów, obniżenie konkurencyjności, itp.), jak też zarządcy sieci (mniejsze przychody) oraz pozostałych uczestników lądowo – morskiego intermodalnego łańcucha dostaw. Ma to także swoje reperkusje dla operatorów polskich terminali kontenerowych, którzy tracą poprzez wydłużony transit time posiadane przewagi konkurencyjne.

Kolejny problem, który rozwiązywany jest przez samych operatorów intermodalnych, korzystających ze znacznego wsparcia finansowego przyznanego Polsce z UE, dotyczy kolejowych terminali kontenerowych, tzw. suchych portów. Jest ich w Polsce 24. Jeśli do tej liczby wliczy się także większe wielofunkcyjne kolejowe węzły przeładunkowe kontenerów i stacje, można przyjąć, że w Polsce aktualnie funkcjonuje 38 terminali lądowych tego typu. Rozmieszczone są one jednak asymetrycznie na mapie gospodarczej i transportowej kraju. Największa ich sieć znajduje się obecnie w strefie portowej, w tym głównie w Gdyni i Gdańsku; obsługują one łącznie ponad jedną trzecią polskich przewozów intermodalnych. W paśmie środkowej Polski – w Warszawie, Pruszkowie, Mławie, Małaszewiczach, Kutnie, Łodzi, Piotrkowie Tryb., w pobliżu Poznania (Gądky, Kobylnica, Garbary) i Włocławku – termi-

nale kontenerowe koncentrują również ponad jedną trzecią obrotu jednostek intermodalnych. Analogicznie kształtuje się udział terminali intermodalnych usytuowanych w południowej części kraju, to jest na Górnym Śląsku (Śląskówek, Gliwice, Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza – 21%) i Dolnym Śląsku (Kąty Wrocławskie, Wrocław, Brzeg Dolny – 8%), w Krakowie – Krzesławicach oraz na granicy wschodniej (Medyka – Żurawica). Znaczny niedobór tego typu obiektów występuje zatem jedynie na granicy wschodniej.

Oprócz kwestii dotyczących liczby istniejących terminali i ich gęstości (nasylenia na jednostkę powierzchni), ważnym kryterium oceny tych elementów infrastruktury punktowej systemu przewozów intermodalnych w Polsce, w aspekcie sprawności funkcjonowania tego segmentu rynku, są również ich parametry techniczno – eksploatacyjne. Wiele z nich nie spełnia bowiem standardów wymaganych dla terminali intermodalnych funkcjonujących w takich krajach, jak Niemcy, Austria, czy Włochy. Dotyczy to głównie pojemności placów składowych (standard to 1 500 i więcej TEU) i magazynów wraz z ich zapleczem, braku stacjonarnych urządzeń, a w tym suwnic i bocznic kolejowych odpowiadających wymogom AGTC oraz długości grup torowych (600 – 750 m), która to jest powszechnie uważana za krytyczny element ich efektywności eksploatacyjnej, decydujący o możliwości jednorazowej obsługi całego składu pociągu intermodalnego. Nie bez znaczenia, co podkreślał już raport UTK z 2012 roku, pozostaje też ich stan techniczny, niska jakość nawierzchni płyt terminali i placów składowych, sprzętu przeładunkowego oraz dróg dojazdowych.

Jedynie w przypadku budowy nowych terminali tego typu, układy torowe oraz rosnąca przeciętna pojemność placu składowego stają się już standardem europejskim, co jest pozytywnym sygnałem zmian dokonujących się w tym zakresie w kraju. Nadal jednak poważnym mankamentem ograniczającym wzrost wolumenu kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce, a w tym w relacji z portowymi terminalami kontenerowymi w Gdyni i Gdańsku, jest brak wystarczającej liczby krajowych i regionalnych centrów logistycznych. Powoduje to znaczne rozproszenie potoku transportowanych ładunków i w konsekwencji, utrudniając uruchamianie stałych połączeń całopociągowych, ogranicza możliwości ich pozyskania przez operatorów kolejowych. Obniżone parametry techniczno – eksploatacyjne infrastruktury liniowej i punktowej zaliczanej do układu AGTC i towarzyszącej (AGC) oraz brak specjalistycznego wyposażenia terminali kontenerowych (wiele obiektów cechuje niska jakość) są jedną z barier ograniczającą nie tylko możliwości wzrostu przewozów kolejowych kontenerów, ale również ich efektywność logistyczną, mierzoną w kategoriach czasu i kosztów. Skutki te odczuwają również operatorzy portowych terminali kontenerowych i żegludowi, obsługujący te punkty węzłowe transportu intermodalnego w Polsce i zarazem ogniwa lądowo – morskiego łańcucha dostaw.

Kolejną barierą natury ekonomicznej, ograniczającą rozwój przewozów kontenerowych w Polsce, jak wskazują na to liczne raporty (w tym UTK), są wysokie opłaty za dostęp do sieci kolejowej. Stawki te należą do najwyższych w Europie. Są one na przykład dwukrotnie wyższe niż w Niemczech, stanowiąc średnio 30 – 33% łącznych kosztów operacyjnych przewoźników [17 i 10]. Wraz z bardzo wysokimi kosztami

zakupu energii (PKP Energetyka SA) te dwie kategorie kosztów urastają do poziomu nawet 50% kosztów realizacji przewozu, stając się podstawowym czynnikiem przesądzającym o opłacalności przewozów intermodalnych. Ponadto, stosowane przez PKP PLK SA zasady i warunki dostępu do torów, różne od tych, jakie stosują inni zarządcy sieci (na przykład brak limitów czasu przejazdu, koniecznej elastyczności w zakresie zamawiania przejazdów oraz w systemie zawieranych corocznych umów, jak też jasnej perspektywy w zakresie kształtowania stawek dostępu) sprawiają, że przewoźnicy intermodalni ponoszą dodatkowo, pośrednie koszty operacyjne i ryzyko handlowe (inne cykle umów), które znacznie podwyższają ich realne koszty i obniżają efektywność przewozów w tym segmencie rynku [12]. Problemu tego nie rozwiążą preferencyjne stawki dostępu do sieci dla kolejowych przewozów intermodalnych, stosowane od 2010 roku w postaci przyznawanej 25% ulgi względem stawki bazowej, i to niezależnie od podejmowanych działań zmierzających do:

- 1) zmian reguł ich przyznawania
- 2) zwiększenia ulgi do poziomu 50% lub nawet 70% [11, 17, 16].

Makroekonomiczne efekty takich rozwiązań, nawet wliczając korzyści wynikające z możliwej do uzyskania oszczędności kosztów zewnętrznych (zazwyczaj przeszacowywanych), nie zrekompensują – szczególnie w okresie narastającego spowolnienia – pełnych społecznych kosz-

tów gospodarki. Środki publiczne przyznawane PKP PLK SA z Funduszu Kolejowego na utrzymanie i modernizację sieci zostaną bowiem w znacznej części przetransferowane do spółek przewozowych i operatorów intermodalnych, z których znaczna część to silne kapitałowo spółki – córki obcych holdingów i korporacji transportowych, dokonujące przewozów kontenerów głównie w relacjach z portami Niemiec i Holandii. Polska transferując w ramach takiego mechanizmu wsparcia środki publiczne do układu międzynarodowego logistycznego łańcucha dostaw, nie będzie zatem finalnym beneficjentem takiego rozwiązania, a realne jego efekty będą niewspółmiernie małe w stosunku do skali finansowego zaangażowania, jak i oczekiwań gospodarki.

Tab. 4. Przeladunki kontenerów w głównych polskich terminalach portowych w latach 2011-2012 i ich dynamika (w %) na tle tempa wzrostu rynku kolejowych przewozów kontenerowych.

Lp.	Portowe terminale kontenerowe	2011 r. (TEU)	2012 r. (TEU) #	2012/2011
1.	Przewozy kolejowe	789 484	1 046 982	31,1
2.	Wszystkie terminale*, a w tym:	1 349 352	1 657 112	22,8
	BCT	361 856	408 722	13,0
	DCT**	634 871	896 962	41,3**
	GCT	246 382	253 586	7,0

Legenda:

w 2012 r. udział 40' kontenerów był ponad 2-krotnie większy niż 20'

* BCT - Baltic Container Terminal Gdynia, DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk, GCT - Gdynia Container Terminal oraz niewymienione tutaj: GTK w Gdańsku, DB PS w Szczecinie i BTDG w Gdyni,

** dane obejmują również przeladunki kontenerów dokonywane tylko w relacji burta – nabrzeże - burta statku (transshipment) – stanowiły one w 2011 r. 35% ogółu przeladunków, a w 2012 r. 44%.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [2].

Portowy rynek obrotów kontenerowych w Polsce na tle rynku kolejowego

Dynamicznie wzrastający rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce nie przekłada się wprost na wzrost rynku przeładunku kontenerów w polskich portach morskich. Ten ostatni uzależniony jest bowiem realnie nie tyle od wzrostu kolejowego rynku intermodalnego ogółem, zdominowanego przez przewozy międzynarodowe dokonywane w relacjach Wschód – Zachód, ile głównie od jego segmentu wewnętrznego, to jest przewozów wewnątrz krajowych. W 2012 roku przewozy intermodalne realizowane wewnątrz kraju (w jednostkach pracy przewozowej) wzrosły nieznacznie i wyniosły 23,5% w łącznym polskim rynku kolejowych przewozów intermodalnych (w 2011 roku było to tylko 20,5%), w rezultacie czego w tym samym roku udział kolejowych przewozów kontenerów przez polskie porty morskie w ogólnej liczbie przetransportowanych jednostek ukształtował się na poziomie 24,5% (w 2011 roku było to 23%). Wzrost o 1,5% w skali roku, szczególnie postrzegany w kategoriach znacznego wzrostu przewozów kontenerowych na rynku polskim ogółem w tych samych jednostkach miary (24,4% i 31,1% w TEU), jednoznacznie wskazuje, że o jakichkolwiek zrównoważonych proporcjach wzrostu obu tych segmentów rynku przewozów intermodalnych trudno tutaj mówić. Potwierdzają to dane statystyczne zawarte w tabeli 4.

Dynamika wzrostu przeładunków kontenerów w portach polskich w 2012 roku, jak wynika z danych w tabeli 4, stanowiła zaledwie 73,3% uzyskanego tempa ich wzrostu w układzie rynku kolejowego Polski. Uwzględniając fakt, iż z tego rynku do polskich kontenerowych terminali portowych trafiło w 2012 roku zaledwie 0,25% jego łącznych obrotów, a więc około 262 000 TEU, daje podstawy do stwierdzenia, że rynek przeładunków kontenerów polskich portów morskich sukcesywnie traci swoje udziały w polskim rynku kolejowych przewozów kontenerowych. Nie dziwi w tej sytuacji fakt, iż udział transportu kolejowego w obsłudze portowych terminali kontenerowych w Polsce wynosi przeciętnie zaledwie około 16% (15,8% w 2012 roku). Gros dostaw (84%) to zatem przywozy i wywozy tych jednostek dokonywane przez przewoźników drogowych, co prowadzi do wniosku, że uzyskiwane przyrosty obrotów terminali portowych (realnie o około 17% w 2012 roku) są w głównej mierze efektem zwiększonych dostaw kontenerów transportem samochodowym. Dostawy te, zarówno przywozy jak i wywozy, ocenić można obecnie szacunkowo na minimum 850 000 TEU/rok, co daje przeciętną wielkość dostaw na poziomie prawie 2 600 TEU/dobę. Oznacza to z kolei, że w skali doby (dni robocze) każdy portowy terminal kontenerowy w Polsce obsługuje przeciętnie około 520 kontenerowych zestawów drogowych. Ich sprawna (w kategoriach logistycznych) obsługa w terminalach portowych wymaga wprowadzenia specjalistycznych systemów IT, umożliwiających inteligentne zarządzanie procesami transportowymi na terenie terminalu oraz właściwe kształtowanie sieci relacji z przewoźnikami oraz z klientami.

Analiza polskiego rynku transportu intermodalnego, jako segmentu otwartego rynku UE wskazuje, że zorientowany jest on głównie na przewozy międzynarodowe w układzie

Wschód – Zachód, a więc w relacjach z obcymi portami morskimi – przede wszystkim niemieckimi i holenderskimi [8 i 9]. Przez porty niemieckie przechodzi znaczna część ładunków polskiego handlu zagranicznego, głównie wysokowartościowej drobnicy przewożonej w kontenerach. Kontenery te docierają do portów niemieckich – głównie Hamburga i Bremerhaven zarówno drogą morską, jak też lądową. Przewozy morskie kontenerów dokonywane są przez polskie porty morskie w systemie serwisów dowozowo – odwozowych (feederling), w tym w znacznej części uruchamianych przez dużych globalnych operatorów kontenerowych. W 2012 roku tylko w relacji z portem hamburskim przemieszczono w ten sposób 263 000 TEU (+10,6% w relacji do 2011 roku). Można zatem założyć, uwzględniając Bremerhaven i inne porty Morza Północnego, iż realnie jest to wielkość ponad 350 000 TEU (bez liniowych przewozów typu short sea shipping).

Z kolei drogą lądową kontenery z Polski do portów niemieckich i holenderskich oraz vice versa (głównie w imporcie) dostarczane są przez kolejowych operatorów kontenerowych, przede wszystkim takich, jak: POLZUG Intermodal POLSKA Sp. z o.o., PCC Intermodal SA, DB Schenker Logistics i innych działających na polskim rynku przewozów intermodalnych. Można oszacować, iż w relacjach z samymi tylko portami niemieckimi transportem kolejowym przemieszczono w 2012 roku ponad 360 000 TEU, to jest o ponad 100 000 TEU więcej, niż z polskimi. Pozostała część, trudna do oszacowania – nie mniej jednak niż 180 000 TEU – przewożona jest w tych relacjach transportem samochodowym, który pokonuje odległości powyżej 500 km. Takie rozwiązania, które wykreował otwarty, konkurencyjny rynek przewozów intermodalnych, przeczą działaniom podejmowanym przez KE, zmierzającym do budowy jednolitej europejskiej przestrzeni transportowej, opartej na zasadach zrównoważonej mobilności.

Formy wspierania rozwoju polskiego rynku przewozów intermodalnych w aspekcie promocji proporcjonalnej orientacji bałtyckiej

Polska powinna być zainteresowana kreowaniem takiego modelu rynku przewozów intermodalnych, z takim jednocześnie mechanizmem generowania i rozdziału korzyści, który gospodarce, a w tym krajowemu systemowi logistycznemu oraz podmiotom uczestniczącym w tym rynku, mogłyby zapewnić możliwie najwyższą wartość dodaną. Wartość tę można w istotny sposób zwiększyć poprzez wzrost udziału przewozów jednostek intermodalnych w relacji z polskimi portami morskimi. Tego typu proporcjonalna orientacja bałtycka, która powinna zostać wdrożona już co najmniej przed 10 laty, wymaga wypracowania inteligentnej, opartej na przesłankach makroekonomicznych strategii rozwoju transportu intermodalnego, wpisującej się w cele polityki transportowej Polski. Zakresem swym obejmować ona powinna zarówno rozwój kolejowych terminali intermodalnych, jako publicznych, ogólnodostępnych punktów węzłowych oraz skoordynowanie ich rozwoju z rozwojem centrów logistycznych w kraju, jak też działania z obszaru kreowania efektywnego rynku przewozowego, zdolnego do tworzenia wy-

sokiej wartości dodanej, zwiększającej przychody budżetowe i wzrost PKB Polski oraz poziom dobrobytu w regionach nadmorskich i transgranicznych.

Tego typu strategia nie powinna tolerować i powielać aktualnie istniejących w Polsce rozwiązań w zakresie rozwoju transportu kombinowanego, a w tym budowy i modernizacji terminali intermodalnych, które planują i realizują bezpośrednio operatorzy intermodalni działający w Polsce lub specjalnie w tym celu powołane przez nich spółki, na przykład HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o., Schevemaker Invest.Sp. z o.o., PCC Intermodal, POLZUG Intermodal POLSKA Sp. z o.o., itp. Terminale te powstają bowiem nie na podstawie opartej na przesłankach makroekonomicznych strategii rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, lecz na bazie kryteriów i celów strategiczno – operacyjnych poszczególnych operatorów transportu intermodalnego, ujętych w ich własnych strategiach rynkowych. Te z kolei wynikają wprost z mikroekonomicznych, typowo partykularnych interesów każdego z tych inwestorów. Interesy te natomiast nierzadko, ze względu na powiązania kapitałowe tych operatorów, zaangażowanych głównie w segmencie przewozów kolejowych, są pochodną strategii dużych, działających w skali globalnej operatorów portowych terminali kontenerowych regionu Morza Północnego (na przykład HHLA – Hamburger Hafen und Logistik AG, spółki będącej między innymi właścicielem HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o. oraz POLZUG – u). To oni przede wszystkim, w ramach swych strategii rynkowych zorientowanych na pozyskiwanie przewag konkurencyjnych na otwartym europejskim rynku transportu intermodalnego, inicjują i podejmują poprzez swoje spółki – córki bezpośrednio i pośrednio, głównie w sektorze kolejowym transportu intermodalnego, przedsięwzięcia inwestycyjne (strategiczne) jak i operacyjno – taktyczne (podmiotowo – organizacyjne), zmierzające do utrwalenia swej pozycji na rynku transportu intermodalnego w Polsce. Dokonuje się to kosztem działających w Polsce portowych spółek kontenerowych, które tracą posiadane przewagi rynkowe.

Powstające w ten sposób kolejowe terminale kontenerowe (suche porty) w Polsce nie mają zatem charakteru w pełni publicznego, dającego gwarancję równego, niedyskryminacyjnego traktowania wszystkich uczestników rynku intermodalnego. Zarządzający nimi prywatni operatorzy, zorientowani na własne partykularne cele, z założenia więc niejako nie mogą w pełnym zakresie realizować fundamentalnej zasady zapisanej w „Strategii rozwoju transportu do 2020 roku” i wielu dokumentach strategicznych UE o konieczności przestrzegania uczciwej konkurencji w dostępie do tych obiektów. W rezultacie przyjęcia takiej „prorynkowej” strategii rozwoju, czyli budowy dedykowanych terminali kontenerowych, obiekty te ze względów logistycznych – wskutek przestrzennego układu łańcuchów i sieci dostaw obsługiwanych przez tych operatorów – lokalizowane są w bliskim sąsiedztwie innych tego samego typu terminali, zarządzanych przez konkurencyjnych względem nich operatorów. Przykłady to okolice Poznania (Garbary, Kobylnica, Kórnik, Poznań – Franowo), Wrocławia (Brzeg Dolny, Kąty Wrocławskie, Wrocław), Łodzi (Kutno, Piotrków Trybunalski), Warszawy, a także na Śląsku. Nadmierna koncentracja tego typu obiektów w jednych regionach kraju i ich brak lub niedostatek w innych ma swoje reperkusje dla krajowego systemu transportowego i logistycznego, a także dezintegruje go w znacznym stopniu funkcjonalnie i przestrzennie, i to z dwóch powodów. Po pierwsze: ze względu na to, iż infrastrukturalne składniki sieci kolejowej transportu intermodalnego zarządzane są w systemie wielopodmiotowym, a więc w sposób rozproszony i z natury niespójnie. I tak, składniki liniowe zarządzane są przez jeden podmiot, to jest PKP PLK SA, a punktowe, o strategicznym tutaj znaczeniu dla pełnej integracji sieci intermo-

dalnej, przez wielu operatorów realizujących partykularne cele i interesy, niekiedy sprzeczne z założeniami polskiej polityki transportowej. Ten dualny model zarządzania składnikami sieci ma już głębokie reperkusje dla spójności polskiego systemu transportowego, a jego dezintegracja nadal się pogłębia. Po wtóre, z uwagi na to, iż silnie reorientuje on przepływy strumieni kontenerów w kierunku zachodnim – do portów basenu Morza Północnego, a nie północnym, czyli w kierunku Bałtyku – do polskich portowych terminali kontenerowych.

Tego typu działania operatorów intermodalnych działających na polskim rynku w sferze rozwoju punktowej infrastruktury kontenerowej wpisują się jednakże w strategię UE w tym zakresie i są hojnie wspierane z przyznanych na te cele Polsce przez KE środków finansowych pochodzących z funduszy strukturalnych i funduszu spójności. W ramach Działania 7.4 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013 wspartych zostało przez CUPT aż 13 lądowych i morskich terminali intermodalnych, którym łącznie przyznano dofinansowanie w wysokości ponad 384 mln zł. Ich całkowite kwalifikowane koszty budowy sięgają natomiast kwoty ponad 938 mln zł. Udział środków pochodzących z PO IiŚ w poszczególnych projektach kształtował się w granicach 33,8 – 48,4% [3]. Na morskie terminale kontenerowe w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie, które aplikowały o te środki, przyznano 38,6% łącznej kwoty udzielonego wsparcia (4 projekty). Natomiast na dofinansowanie inwestycji w terminalach lądowych HHLA, PCC Intermodal i Schavemaker (razem 6 projektów), które posiadają bezpośrednie połączenia intermodalne z portami Morza Północnego, przyznano aż 45,8% środków z łącznej puli. Z tego 29,1% zostało przyznane HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o. na 3 terminale: w Kórniku, Brwinowie i Dąbrowie Górniczej. Krajowe podmioty, to jest Euroterminal Sławków i PKP CARGO SA otrzymały tylko 9,5% przyznanych środków z działania 7.4. PO IiŚ.

Skutki tego typu działań i podejmowanych decyzji w tej sferze, a także częstych zaniechań i dość pasywnych zachowań podmiotów odpowiedzialnych za forsowanie proporcjonalnej strategii rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, które w efekcie doprowadziły do ukształtowania takiego podmiotu – 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, a w szczególności działające tam terminale kontenerowe. Nie są one same w stanie – z racji ich relatywnie słabej pozycji rynkowej i siły kapitałowej – w sposób efektywny wykorzystać duży potencjał polskiego rynku transportu intermodalnego oraz swoistego boomu, jaki on obecnie przeżywa. W sytuacji zatem, gdy wzrasta presja konkurencyjna na polskim rynku międzyportowym jak i portowym, a globalni operatorzy kontenerowi obsługujący polskie portowe terminale kontenerowe wprowadzili 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 szybkiego wdrożenia i realizacji bałtyckiej proporcjonalnej orientacji rozwoju transportu intermodalnego. Leży ona w interesie Polski, a także miast portowych, regionów nadmorskich i makrosystemu logistycznego.

Sprowadzać się one powinny generalnie do stymulowania procesów prowadzących do większego zintegrowania na możliwie wszystkich płaszczyznach intermodalnego rynku przewozów kolejowych z bałtyckim rynkiem portowym. Jedną z możliwych form realizacji tej strategii jest dążenie do wzrostu stopnia integracji technicznej i ekonomicznej portowych terminali kontenerowych z lądowymi – kolejowymi terminalami transportu intermodalnego. Integracja ta musi mieć swój wymiar transportowo – organizacyjny oraz 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. Dążyć powinni do tworzenia z nimi także aliansów strategicznych, fuzji oraz budowy konsorcjów – w tym w zakresie realizacji inwestycji terminalowych. Pozwoli im to na kreowanie korzystnego dla siebie układu rynku przewozów intermodalnych w ramach logistycznego łańcucha dostaw oraz pozyskiwanie przewag konkurencyjnych [9].

Przejawem tego typu pożądanej aktywności w ramach budowy probałtyckiej orientacji portowej, aczkolwiek podejmowanej nie przez organy decyzyjne, czy też operatora kontenerowego terminalu portowego, lecz globalnego operatora żeglugowego (GLO – global logistics operator) jakim jest Maersk Line, było uruchomienie w I kwartale 2012 roku dwu bezpośrednich, dedykowanych połączeń kolejowych w relacji: kontenerowy terminal portowy (DCT) – terminale kolejowe. Pierwsze w relacji DCT – Kąty Wrocławskie, które obsługuje „Maersk Amber Express”, podjęto w porozumieniu z Procont Sp. z o.o. i Schavemaker Cargo Sp. z o.o. Drugie z kolei, które obsługuje „Maersk Baltic Express”, uruchomiono w relacji DCT – terminal w Sławkowie; jest ono wspólnym przedsięwzięciem Maersk i CTL Logistics Sp. z o.o. oraz Euroterminalu Sławków Sp. z o.o. Podejmowane są dalsze działania na rzecz utworzenia stałych połączeń z Rosją. Ten kierunek budowy przewag rynkowych – przed spodziewanym kolejnym umiędzynarodowieniem polskiego rynku transportu intermodalnego – będzie niewątpliwie kontynuowany i w najbliższym okresie powinny powstać nowe bezpośrednie połączenia kolejowe w relacji Północ – Południe. Oczekiwać należy, że tym razem włączą się do tych działań nie tylko kontenerowi operatorzy żeglugowi, ale i portowi z Gdyni i Gdańska.

Portowi operatorzy kontenerowi, wspierani przez krajowe podmioty kreujące politykę transportową, powinni zatem usilnie zabiegać o „przekierowanie” z polskiego rynku intermodalnego przynajmniej części jednostek przemieszczanych w relacji z portami Morza Północnego (około 540 000 TEU) do polskich portów morskich. Realnie może to dotyczyć jednak co najwyżej 35 – 40% tej wielkości. I tak bowiem gros z nich z terminali kontenerowych Gdyni, Gdańska (GCT) i Szczecina trafi do portów Morza Północnego, które mają status globalnych portowych hub'ów kontenerowych. W Polsce jest nim tylko (i dotyczy to zaledwie jednej relacji oceanicznej) DCT. Obecnie zatem tylko on ma szansę kreowania większego bezpośredniego przepływu kontenerów z i do Polski [8].

Tego typu aktywne, skoordynowane w układzie rynku przewozów intermodalnych działania portowych operatorów terminali kontenerowych i operatorów żeglugowych – w tym w równej 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, szczególnie w ramach obecnej, typowo rynkowej formuły organizacji i wykonawstwa przewozów intermodalnych w Polsce. Utrzymanie zaś takiego rozwiązania oznaczałoby utratę znacznej części korzyści wynikających z rozwoju transportu intermodalnego przez polskie porty morskie, miasta i regiony nadmorskie, i przejęcie ich w jeszcze większym niż dotychczas stopniu przez układ rynku międzynarodowego, a w szczególności operatorów portowo – logistycznych związanych z basenem Morza Północnego.

Podsumowanie

Rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce, mimo widocznego już od połowy 2012 roku spowolnienia gospodarczego, rozwija się nadal relatywnie dynamicznie. Z prognoz opracowanych przez UTK wynika, że przy zachowaniu ulgi na przewozy intermodalne w wysokości 25%, można oczekiwać do 2017 roku jego średniorocznych przyrostów w wysokości 8%. Uwzględniając natomiast fakt relatywnie już obecnie wysokiej elastyczności cenowej popytu na ten rodzaj przewozów, szacuje się, że zwiększenie przyznawanej przewoźnikom ulgi do poziomu 50% lub 70%, spowodowałoby w ocenie UTK coroczny wzrost rynku przewozów intermodalnych do 2017 roku odpowiednio o 20% i 30% [11]. Na podstawie aktualnych danych dotyczących rozwoju tego rynku oraz prognoz wzrostu gospodarki polskiej, należy uznać jednak te szacunki za zdecydowanie zbyt optymistyczne.

Z perspektywy Polski problem nie sprowadza się jednak wyłącznie do pobudzania wzrostu rynku kolejowych przewozów intermodalnych, i to głównie z środków publicznych, a więc kosztem polskiego podatnika. Skala tego obciążenia w kolejnej perspektywie finansowej musiałaby być ponadto – i to w warunkach narastającego kryzysu systemu finansów publicznych – zdecydowanie wyższa niż obecnie. W wyniku jednoznacznie negatywnej oceny realizacji programów Marco Polo przez Europejski Trybunał Obrachunkowy (ECA), kolejna edycja tego programu wsparcia UE dla rozwoju transportu kombinowanego, co sugeruje ECA w swym raporcie z 16.07.2013 roku, zostanie zapewne zawieszona [7]. Stosunkowo wysokie koszty uruchamiania nowych projektów w tym obszarze przewozów musiałaby zatem w znacznej części w perspektywie finansowej 2014 – 2020 pokrywać same kraje członkowskie. W tej sytuacji skutki te, poprzez zwiększone wydatki budżetu państwa, transferowane byłyby na podatników. Przy obecnym modelu i strukturze podmiotowej polskiego rynku intermodalnego oznaczałoby to dalsze pogłębienie już istniejącego nierównomiernego rozkładu korzyści między wszystkich uczestników tego rynku. W tym asymetrycznie ukształtowanym łańcuchu wartości, jaką generują poszczególne fazy intermodalnego kolejowego procesu przewozowego w Polsce, dotychczasowi beneficjenci uzyskaliby dodatkowe, zwiększone korzyści (wartość dodaną) kosztem pozostałych uczestników i interesariuszy, głównie kosztem przewoźników nie będących operatorami terminali kontenerowych, spedytorów międzynarodowych i w konsekwencji gospodarki oraz miast portowych, regionów nadmorskich oraz polskich portów morskich i firm sektora portowo – morskiego.

Z perspektywy Polski problem sprowadza się zatem do efektywnego z makroekonomicznego punktu widzenia kształtowania rozkładu korzyści, jakie generuje rozwój przewozów intermodalnych. Na tym polega głównie rola państwa i podmiotów odpowiedzialnych za realizację celów polityki transportowej Polski. Ich zadania wyrażają się zatem w potrzebie tworzenia swobodnego ładu ekonomicznego, w tym obszarze przewozów, i realizowane być powinny poprzez podejmowanie odpowiednich do ustalonego celu, dopuszczalnych i skutecznych działań regulacyjnych w sferze rynku przewozów intermodalnych. Ukierunkowane muszą być one na budowę optymalnego (z makroekonomicznego punktu widzenia) modelu rozdziału wartości dodanej, jaką kreuje rynek i jednoznaczne wskazanie beneficjentów jego rozwoju. Do grupy tej zaliczać się powinny również te podmioty, które przy obecnym, typowo biznesowo zorientowanym modelu dostępu do rynku kolejowych intermodalnych usług sieciowych, do tego kręgu nie należą.

Do zakresu tych działań należą również te, które sprowadzają się do konieczności stworzenia i promocji probałyckiej orientacji portowej, ukierunkowanej na bardziej dynamiczny rozwój rynku przewozów kontenerów w relacjach lądowo – morskich przez polskie porty morskie. By sukcesywnie zwiększać udział portów polskich, a szczególnie Gdyni w obsłudze jednostek intermodalnych i w efekcie udziału rynku portowego w polskim rynku transportu intermodalnego, należy podejmować też kompleksowe działania zmierzające do obniżenia realnych kosztów logistycznych i czasu (transit time) przewozu w tych relacjach. Wymaga to zarówno poprawy stanu infrastruktury liniowej i punktowej transportu w relacjach z polskimi portami i w samych portach (centra logistyczne), jak również większej aktywności ze strony państwa oraz operatorów transportowych i logistycznych związanych z obrotem portowo – morskim. Należy tworzyć w portach polskich (analogiczne jak w portach niemieckich) przyjazne dla załadowców w sensie ekonomicznym, organizacyjnym i prawnym – administracyjnym warunki obsługi ładunków – ułatwienia w zakresie odpraw celnych, procedur kontrolnych, rozliczeń podatkowych, itp. (single window). Operatorzy portowych terminali kontenerowych, podobnie jak czyni to z dużym skutkiem od dawna HHLA, winni wykazać również większą aktywność w zakresie kreowania kolejowych połączeń kontenerowych z ich terminalami. Ponadto dążyć należy, czemu sprzyjają wszystkie wyżej wymienione działania, do tworzenia zachęt i ułatwień w zakresie uruchamiania nowych oceanicznych połączeń kontenerowych – głównie z terminali portu Gdynia i DCT w Gdańsku. Polityka transportowa Polski, wspierająca względnie równomierny rozwój rynku kolejowych przewozów intermodalnych i jednocześnie jego segmentu portowego, stymulować będzie również budowę takiego modelu funkcjonowania krajowego systemu transportowego z właściwym mu ładem opartym na zasadach zrównoważonej mobilności, który w istotny sposób przyczyni się do usprawnienia funkcjonowania krajowego systemu logistycznego i wzrostu jego efektywności w wymiarze makroekonomicznym i europejskim.

Streszczenie

Podstawowym przedmiotem badań prezentowanych w artykule jest analiza rozwoju rynku transportu intermodalnego w Polsce w ostatnich latach, z jednoczesnym uwzględnieniem jego wpływu na rynek portowych obrotów kontenerowych. Celem artyku-

łu jest dokonanie oceny tego rozwoju oraz wskazanie głównych tendencji istniejących w tym zakresie, a także barier technicznych i regulacyjnych ograniczających tempo jego rozwoju. Autor podejmuje również próbę oceny skutków jego rozwoju dla polskich portów morskich, wskazując na działania, jakie należy podjąć, by sektor ten był w większym niż dotychczas stopniu beneficjentem rozwoju rynku transportu intermodalnego w Polsce.

Development of intermodal transport market in Poland and its impact on port container market

Abstract

The main subject of the accomplished research presented in the paper is to analyze the intermodal transport market development in Poland in the recent years. Simultaneously, its impact on Polish sea port container market has been taken into consideration, too. The principal objective is to evaluate the development of Polish intermodal market and to indicate the main tendencies existing there as well as infrastructural and regulatory barriers to its development. Author has tried to assess the effects of intermodal transport market development for Polish seaport container terminals' operators as well, recommending initiatives and measures which are to be taken to increase their benefits from the still growing Polish intermodal transport market.

LITERATURA / BIBLIOGRAPHY

1. Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych, UTK. Departament Regulacji Rynku Kolejowego, Warszawa, maj 2012.
2. Borkowski M., Vague future, „Namiary na morze i handel”, nr 10/2013.
3. Borkowski M., Wydać, byle wydać, „Namiary na morze i handel”, nr 13/2013.
4. Competition Report 2013, DB Mobility Networks Logistics, Berlin 2013.
5. Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States.
6. Economic Commission for Europe: Terminology on combined transport (prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), New York and Geneva 2001.
7. EU Court of Auditors believes Marco Polo Rail programmes have failed, ESPO Bulletin of 17. July 2013.
8. Grzelakowski A.S., Polskie porty morskie na portowym rynku kontenerowym M. Bałtyckiego i Północnego, „Puls Biznesu” z 29.04.2013.
9. Grzelakowski A.S., Rozwój transportu intermodalnego w Polsce na tle tendencji europejskich. Podstawowe uwarunkowania i wyzwania, „Logistyka”, nr 5/2012, płyta CD 2.
10. Intermodalne rozwiązania, Raport nt. Kolejowej obsługi portów polskich, „Namiary na morze i handel”, nr 10/2013.
11. Kearney A.T., Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym 2 2013, Departament Regulacji Rynku Kolejowego, UTK, Warszawa, lipiec 2013.
12. Monopol w dostępie do torów, „Namiary na morze i handel”, nr 10/2013.
13. Pieriegud J., Kolejowy intermodal w Polsce na tle Europy Zachodniej i Wschodniej, „Kurier Kolejowy”, nr 6/2013.
14. Przewozy intermodalne w 2012 r., UTK. 2013, analizy@utk.gov.pl
15. Report on Combined Transport in Europe 2012, UIC 2012.
16. Rudzińska – Rozanek A., Stawki budzą kontrowersje, „Kurier Kolejowy”, nr 6/2013.
17. Wilgusiak R., Ulgi w kontenerach, „Kurier Kolejowy”, nr 6/2013.