

Przewozy intermodalne w Polsce na tle przewozów w Unii Europejskiej



Rozwój gospodarki światowej w sposób znaczący oddziałuje na kształt transportu. Przemiany techniczno-technologiczne wpływają też na zmiany rodzaju przewożonego ładunku, co z kolei ma znaczenie dla wielkości poszczególnych segmentów ładunków. Coraz więcej wozimy towarów wysoko przetworzonych; zwiększa się też wartość ładunku. Wszystko to kształtuje też oczekiwania klientów usług przewozowych w zakresie świadczonych usług. Rozwój transportu zbliża do siebie rynki, umożliwia zwiększenie produkcji, a więc poprzedza wzrost gospodarczy. Aktywizuje też tereny wokół jego infrastruktury. Wzdłuż dróg i węzłów powstają nowe zakłady przemysłowe oraz obszary gospodarczo-usługowe. Rozwinięty oraz sprawny transport jest więc warunkiem i czynnikiem dynamizującym wzrost gospodarczy. Z kolei brak rozwiniętej infrastruktury może być też czynnikiem hamującym.

Rozwój transportu jest możliwy dzięki inwestycjom, zarówno w modernizację już istniejącej infrastruktury, jak i budowę nowych obiektów infrastrukturalnych. Powstawanie nowoczesnej infrastruktury powinno wyprzedzać potrzeby transportowe. Wynika to między innymi z długiego okresu powstawania obiektów infrastrukturalnych.

Pojawienie się nowej technologii transportowej, w której zastosowano odporną na warunki atmosferyczne jednostkę transportową wielokrotnego użytku, wprowadziło znaczące zmiany do procesów transportowych. Rozwój konteneryzacji umożliwił integrację różnych gałęzi transportu pod względem technicznym, technologicznym i organizacyjnym.

Dzięki konteneryzacji zmiana uległa forma budowanych łańcuchów dostaw. Korzyści płynące z tego rozwiązania bardzo szybko dostrzegli uczestnicy procesów transportowych. Od roku 1956, kiedy to pierwszy kontenerowiec (statek „Ideal X”) przepłynął z Newark do Hudson z ładunkiem 58 kontenerów, następuje dynamiczny rozwój tej formy transportu. W 1966 roku pierwszy statek kontenerowy dotarł do Europy. Był to „Fairgrand” i wpłynął do portu w Bremie z ładunkiem 226 kontenerów.

Rozpoczęła się wówczas era budowy statków służących tylko i wyłącznie do transportu kontenerów, przynosząca zarazem zmiany wpływające na potrzebę budowy i udoskonalania urządzeń przeładunkowych oraz terminali do obsługi ruchu kontenerowego. Początkowo ta forma transportu musiała pokonać wiele trudności technicznych i technologicznych, na przykład trudności związane ze standaryzacją wymiarów jednostki kontenerowej, gdyż

wymiary amerykańskie i europejskie różniły się. W efekcie osiągnięto kompromis i ujednociono wymiar jednostki kontenerowej. Następnym impulsem był rozwój gospodarki w krajach azjatyckich, który wpłynął na zwiększenie wymiany handlowej, a to z kolei miało istotne znaczenie w zakresie dalszego rozwoju konteneryzacji. Kraje te od lat 90. ubiegłego wieku stały się motorem napędowym tej formy transportu.

Transport intermodalny jest też promowany przez Unię Europejską, która poprzez wsparcie finansowe w różnych programach przyczynia się do jego rozwoju. Działania te mają na celu odwrócenie niekorzystnego trendu, to jest spadku udziału transportu kolejowego w towarowym rynku przewozowym. Są one niezmiernie ważne, jednak należy mieć obawy, czy wspieranie rozwoju tylko tego segmentu przewozów przyczyni się do poprawy sytuacji kolejowych przewozów towarowych.

Obserwując rynek transportowy w naszym kraju widzimy, iż z roku na rok udział przewozów intermodalnych w przewozach kolejowych rośnie, jednak nie powoduje to wzrostu udziału kolei w rynku przewozowym. Przewozy kolejowe w Polsce są od kilku lat na tym samym poziomie, nawet z lekką tendencją spadkową. Rosną natomiast znacząco przewozy samochodowe.

Dla zmiany tych niekorzystnych trendów potrzebne są rozwiązania systemowe, mające na celu wyrównanie warunków funkcjonowania obu gałęzi transportu. Transport samochodowy generuje o wiele większe koszty zewnętrzne, niż transport kolejowy, a pomimo tego ponosi kilkakrotnie niższe opłaty za dostęp do infrastruktury transportowej. Polityka wspierania transportu kolejowego powinna trwać do czasu wyrównania pomiędzy gałęziami zasad ponoszenia wszystkich kosztów funkcjonowania, między innymi za dostęp do infrastruktury transportowej. Z pewnością powinno się nadal rozwijać transport intermodalny, ale nie tylko. Należy skupić się na promowaniu w różnej formie rozwoju innych segmentów ładunków.

Zmiany w preferencjach społecznych w zakresie korzystania z rodzaju środków transportu spowodowały, iż wzdłuż zasadniczych ciągów komunikacji drogowej powstały osiedla i punkty usługowe oraz strefy przemysłowe. Z uwagi na fakt, iż liczba bocznicy, a więc miejsc generowania potencjalnych punktów ładunkowych, z roku na rok maleje i te zmiany wydają się być zasadniczo nieodwracalne, trzeba szukać alternatywnych rozwiązań. W roku 2000 było ich ponad 1950, natomiast w roku 2015 już tylko około

1100. Powodów takiej sytuacji jest wiele, między innymi:

- wysokie koszty utrzymania bocznic
- wydłużone i kosztowne procedury administracyjne uzyskania świadectw bezpieczeństwa
- konieczność zatrudniania wyspecjalizowanej w branży kolejowej załogi; pozyskanie nowych pracowników wymaga długotrwałego szkolenia
- zamykanie lub zawieszanie ruchu na mniej obciążonych liniach przez Zarządcę Infrastruktury – w przypadku pozostawienia jako czynnych odcinków linii spełniających tylko funkcje dojazdów do bocznic, zarządca obciąża częścią kosztów utrzymania właściciela czynnej bocznic
- rozszerzanie zakresu obowiązków dotyczących posiadaczy bocznic i operatorów infrastruktury usługowej w zakresie obsługi przewoźników, wynikających z postanowień Dyrektywy 34 z listopada 2012.

Nowe uwarunkowania gospodarcze kształtują w znaczący sposób infrastrukturę transportową i dlatego w zakresie szeroko pojętych punktów ładunkowych także powinny następować zmiany. Oprócz terminali intermodalnych, czy centrów logistycznych powinny powstawać terminale typu Railport, czyli punkty koncentracji i usług logistycznych, będące miejscami załadunku dla tak zwanych przewozów rozproszonych. Terminal takiego punktu powinien być terminalem uniwersalnym, w skład którego wchodziłyby place składowe, niewielkie magazyny z rampami załadunkowymi, również z możliwością obsługi małych potoków ładunków intermodalnych. Rozwój tego rodzaju infrastruktury daje szansę na reaktywację w transporcie kolejowym tak zwanych przewozów rozproszonych. Terminale typu Railport poprzez wykorzystywanie organizacji budowania kolejowo-samochodowych łańcuchów transportowych, podobnie jak jest to w przewozach intermodalnych, są w stanie generować duże potoki ładunków.

W naszym kraju mocno działają środowiska związane z sektorem transportu drogowego na rzecz rezygnacji z rozszerzania systemu viaTOLL. Walczą – jak na razie – skutecznie, aby ten system nie został rozszerzony. Twierdzą oni, iż obciążanie przewoźników samochodowych realnymi kosztami użytkowania infrastruktury nie jest dobrym rozwiązaniem, ponieważ pociągnęłoby za sobą zachwianie równowagi na rynkach wewnętrznych, co z kolei doprowadziłoby do podwyższenia kosztów transportu, przeniesionych następnie na inne sektory gospodarki. W rezultacie nastąpiłoby obniżenie konkurencyjności gospodarki. Ponadto środowiska te uważają, że kraje członkowskie powinny obciążać opłatami tylko samochody nie spełniające wymogów przyjętych norm ekologicznych. Podstawową kwestią jest podniesienie konkurencyjności gospodarki europejskiej, a transport winien być traktowany w ujęciu całościowym i w kontekście globalnym. Wysiłki CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), aby do opłat za użytkowanie dróg zaliczono także koszty zewnętrzne (zanieczyszczenie środowiska, koszty wypadków, kongestii), jak na razie nie przyniosły rezultatów.

Trudno spodziewać się, aby lobby samochodowo-paliwowe reprezentowało inne stanowisko. Tym bardziej, iż argumenty przedstawiane przez to środowisko ma pewnie uzasadnienie, a ponadto jest dla wielu „wygodne”. Rozwój

motoryzacji wprowadził do naszego życia wiele elementów swobody i niezależności w zakresie przemieszczania się nas samych, jak również przemieszczania ładunków. Jednak przyniósł zarazem wiele nowych zagrożeń. Należy zastanowić się, czy nie zabraknie determinacji w działaniach zmierzających do przejścia ładunków z transportu samochodowego na ekologiczne środki transportu, takie jak kolej czy żegluga śródlądowa, w przewozach dużych potoków ładunków i na duże odległości. Im później przystąpimy do realizacji zaleceń UE (dotyczących polityki transportowej) w zakresie rozdziału zadań transportowych pomiędzy poszczególnymi gałęziami, tym będą one bardziej drastyczne dla transportu samochodowego i zostanie mniej czasu na działania dostosowawcze dla przystosowania systemu transportowego do rozwiązań zawartych w Białej Księdze dotyczącej polityki transportowej.

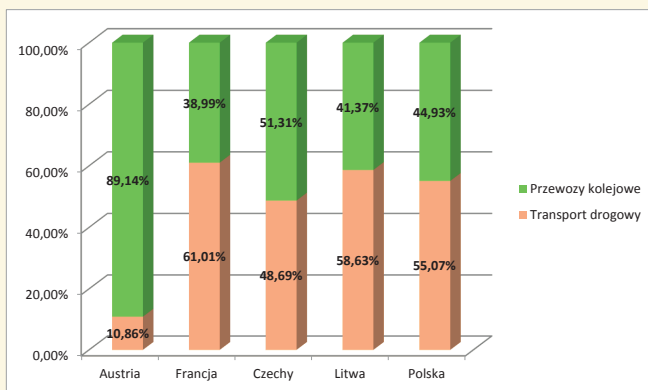
Transport intermodalny w Europie

Tak jak wspomiano, w kilku ostatnich dekadach na światowych rynkach transportowych mogliśmy zaobserwować znaczący rozwój przewozów intermodalnych. Znormalizowana jednostka ładunkowa, jaką jest kontener, spowodowała przełom w podejściu do poszczególnych elementów procesów transportowych, samego transportu, przeładunku, czy też składowania. Te zmiany z pewnym opóźnieniem dotarły też do naszego kraju. Możemy zaobserwować szybki rozwój tego segmentu przewozów. Jednak przykładem państwa, gdzie występuje modelowa sytuacja powodująca, iż dominującą rolę na rynku lądowych przewozów intermodalnych pełni transport kolejowy, jest Austria. Przewoźnicy kolejowi posiadają tam aż 95% udziałów pod względem pracy przewozowej oraz 89% – biorąc pod uwagę masę przewiezionych ładunków. Widać również, iż sytuacja w tym kraju od wielu lat jest stabilna dla transportu kolejowego, a nawet z tendencją dalszego wzrostu ilości przewozów, które w 2015 roku osiągnęły 20 427 000 ton oraz 3990 mln tonokilometrów. W Austrii stosowane są kompleksowe instrumenty wspierające transport kombinowany (w tym intermodalny) – od finansowego wsparcia do 30% kosztów inwestycji terminalowych, na urządzenia przeładunkowe, specjalne wyposażenie i tabor, przez dotacje do kosztów eksploatacji dla kolei oraz po zniżki i zwolnienia od podatku oraz od opłat za użytkowanie dróg, a także wyłączenia z zakazów ruchu, restrykcje w zakresie ładowności pojazdów drogowych czy też lokalizacja ekopunktów. Każda pomoc finansowa, w tym również dla transportu kombinowanego, musi być zgodna z obowiązującym prawem, w ramach którego są określane środki finansowe promujące rozwój transportu kombinowanego, przy przestrzeganiu zasady respektowania przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie. Postanowienia i przepisy dotyczące środków promujących rozwój transportu kombinowanego w Austrii, w tym pomocy finansowej państwa, są zawarte w „Programie promowania towarowego transportu kombinowanego droga / kolej / statek”, który obowiązywał do końca 2002 roku. Program został przyjęty przez rząd Austrii w formie odpowied-

niego aktu prawnego oraz został zaakceptowany przez Komisję WE z uwagi na kompatybilność jego rozwiązań z artykułem 87/3/c Traktatu Wspólnot Europejskich. W programie określone są zasady i warunki udzielania pomocy finansowej państwa (łącznie z wysokością środków w skali roku kalendarzowego) dla transportu kombinowanego droga / kolej / żegluga śródlądowa oraz inne środki promujące transport kombinowany, w tym takie jak: wyłączenia z zakazów ruchu, restrykcje w zakresie ładowności pojazdów drogowych, redukcje podatków. Transport drogowy uczestniczący w łańcuchu transportu kombinowanego jest zwolniony z zakazu jazdy w weekendy, w nocy i dni świąteczne.

Korzystna sytuacja dla przewozów intermodalnych transportem kolejowym występuje również we Francji. Tam wyraźnie, widać istotną cechę przewozów intermodalnych, gdzie transportem kolejowym ładunki wożone są na zasadniczej trasie przewozu, natomiast transport drogowy jest elementem łańcucha logistycznego dowozu i odwozu kontenerów na zasadzie ostatniej mili. Wskazują na to: wysoki udział transportu drogowego pod względem masy ładunków, który w 2015 roku wyniósł 61,01% oraz niski udział pod względem pracy przewozowej (25,97%), która wynika głównie z ilości przejechanych kilometrów.

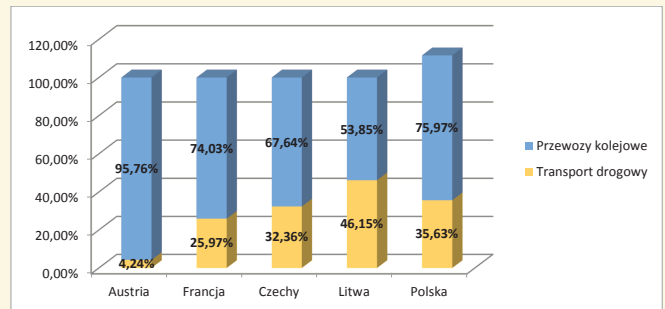
Wśród analizowanych Państw największą dynamikę wzrostu ilości wożonych kontenerów koleją w ostatnich pięciu latach posiada Polska, co powoduje również poprawę sytuacji branży kolejowej w odniesieniu do sektora drogowego. Systematycznie rosną również przewozy w Czechach. Spadek przewozów kontenerów samochodami odnotowuje też Francja, gdzie sytuacja wynika z systematycznego przejmowania udziałów rynkowych przez transport kolejowy. Niestety brak danych dotyczących roku 2015 dla Niemiec powoduje nie do końca prawidłowe odzwierciedlenie przewozów kontenerów w Europie, bo jak wiadomo, kraj ten jest potęgą jeśli chodzi o przewozy kontenerów. W 2014 roku przewiezione zostało 66 458 000 ton kontenerów oraz wykonana została praca przewozowa na poziomie 32 657 mln tkm w tym kraju.



* brak danych dot. Niemiec za 2015 r.

Rys. 1. Udziały w rynku przewozów kontenerów wielkich drogą lądową wg gałęzi transportowych i wybranych państw – masa ładunków w 2015 r.

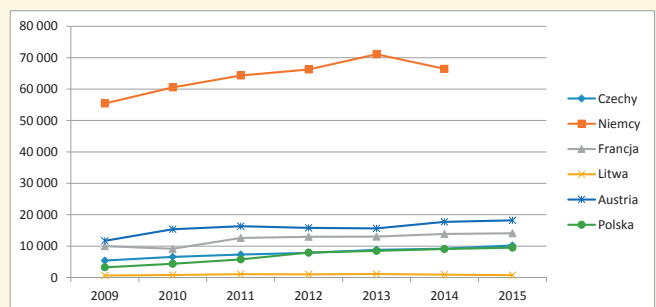
Źródło: na podstawie EUROSTAT.



* brak danych dot. Niemiec za 2015 r.

Rys. 2. Udziały w rynku przewozów kontenerów wielkich drogą lądową wg gałęzi transportowych i wybranych państw – praca przewozowa w 2015 r.

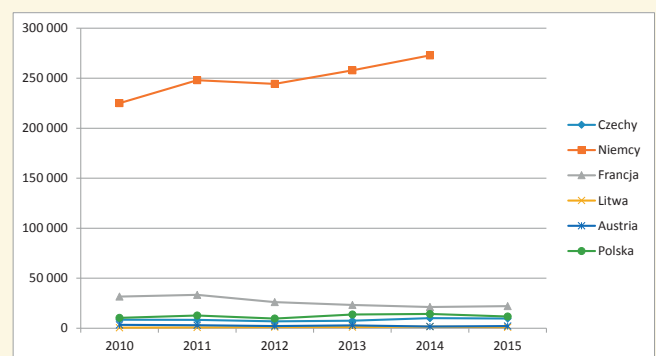
Źródło: na podstawie EUROSTAT.



* brak danych dot. Niemiec za 2015 r.

Rys. 3. Przewozy kontenerów transportem kolejowym według wybranych państw w tysiącach ton.

Źródło: na podstawie EUROSTAT.



* brak danych dot. Niemiec za 2015 r.

Rys. 4. Przewozy kontenerów transportem drogowym wg wybranych państw w tysiącach ton.

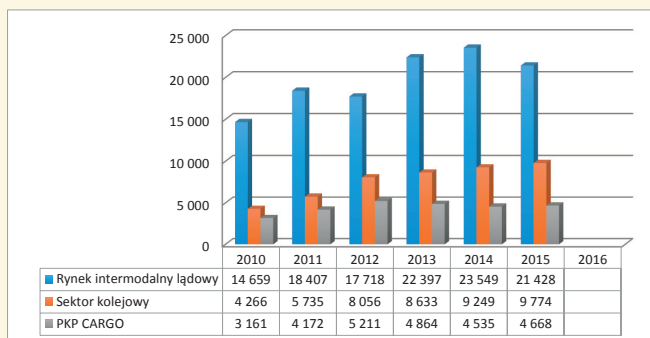
Źródło: na podstawie EUROSTAT.

Przewozy lądowe transportem intermodalnym w Polsce

Rynek kolejowych przewozów intermodalnych charakteryzuje się dość wysoką barierą wejścia, ze względu na konieczność dysponowania terminalami przeładunkowymi i specjalistycznymi wagonami oraz doświadczeniem w organizowaniu kompleksowych łańcuchów dostaw na stosunkowo trudnym i wymagającym rynku. Dlatego proces wchodzenia prywatnych przewoźników w segment przewozów intermodalnych był rozłożony w czasie. W okresie ostatnich pięciu lat można zauważyć, że na rynku usług przewozów intermodalnych nasila się zjawisko konkurencji. Spowodowane jest to dobrą perspektywą rozwoju tego segmentu rynku.

Rynek kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce oparty jest głównie na transporcie intermodalnych jednostek transportowych (UTI) z/do portów morskich (zarówno polskich, jak i zachodniej Europy) oraz w eksporcie i imporcie. W Grupie PKP przewozy intermodalne realizują przewoźnicy PKP CARGO SA i PKP LHS Sp. z o.o. po linii szerokotorowej. Ogółem w 2016 roku na rynku przewozów intermodalnych w Polsce funkcjonowało trzynastu licencjonowanych przewoźników kolejowych¹: PKP CARGO SA, PKP LHS, CTL Logistics, DB Schenker Rail Polska, Polzug Intermodal, Ecco Rail, Eurotrans, Freightliner, Lotos Kolej, Rail Polska, Captrain Polska, STK SA oraz Koleje Czeskie, realizujących przewozy intermodalne. Jest to wzrost o 160% w stosunku do 2010 roku, w którym to przewozy intermodalne realizowało tylko pięciu licencjonowanych przewoźników.

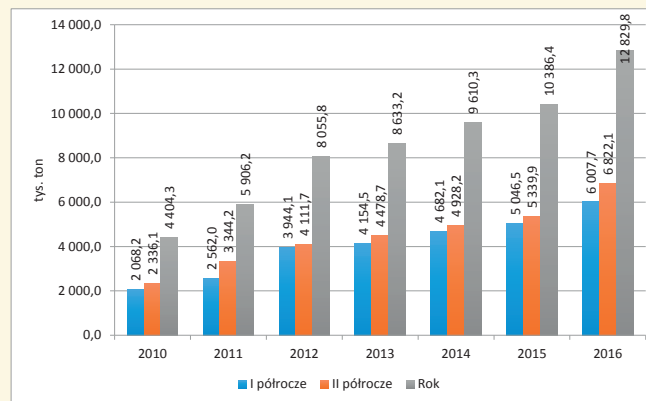
Analizując przewozy lądowe transportem intermodalnym (zarówno drogową jak i kolejową) w Polsce w latach 2010–2016 widać, iż począwszy od 2012 roku wielkość tych przewozów wzrastała do 2014 roku. W 2015 roku przewieziono lądowym transportem intermodalnym łącznie 21 428 000 ton ładunków i wykonano pracę przewozową wielkości 5503 mln tkm. W stosunku do 2014 roku był to niestety spadek o 9,01% względem przewiezionej masy i 4,23% względem wykonanej pracy przewozowej. Spowodowane było to między innymi spadkiem przewozów morskich. W 2015 roku kolejowe przewozy intermodalne wypadły korzystnie względem transportu drogowego odnotowując wzrost przewiezionej masy o 5,68% oraz w pracy przewozowej o 4,94% – w stosunku do roku 2014, co przy ogólnym spadku według masy oraz pracy przewozowej lądowego transportu kontenerów wskazuje na pozyskiwanie udziałów rynkowych z transportu drogowego. Jedną z przyczyn tego stanu jest wzrost wagi przewożonych jednostek intermodalnych. Dobre wyniki transportu kolejowego w ostatnich latach spowodowane są głównie wzrostem przewozów z udziałem polskich portów morskich. W 2016 roku przewieziono kolejowym transportem intermodalnym łącznie 12 830 000 ton ładunków i wykonano pracę przewozową wielkości 4441 mln tkm. W stosunku do 2015 roku był to wzrost o 23,52% względem masy i wzrost o 19,45% względem pracy przewozowej. Na chwilę obecną brak danych dotyczących ogółem rynku intermodalnego lądowego (transport drogowy i kolejowy) z GUS.



* brak danych GUS dot. 2016 r.

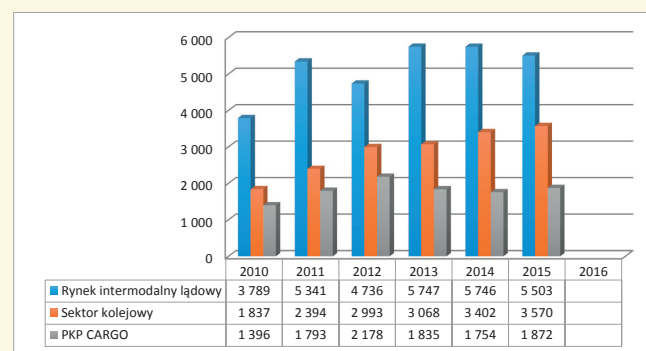
Rys. 5. Przewozy lądowe transportem intermodalnym w Polsce wg masy (w tys. ton).

Źródło: opracowanie na podstawie GUS.



Rys. 6. Masa towarów w kolejowych przewozach intermodalnych w latach 2010-2016 (tys. ton).

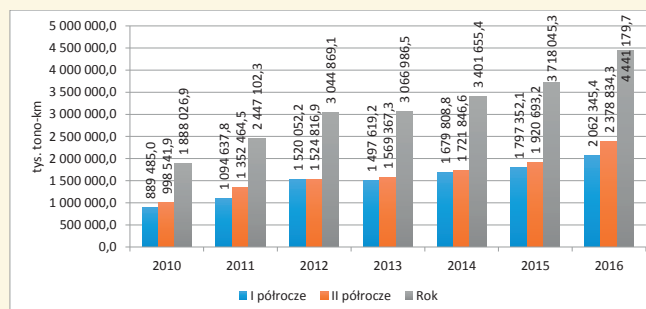
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.



* brak danych GUS dot. 2016 r.

Rys. 7. Przewozy lądowe transportem intermodalnym w Polsce wg pracy przewozowej (mln tono-km).

Źródło: opracowanie na podstawie GUS.

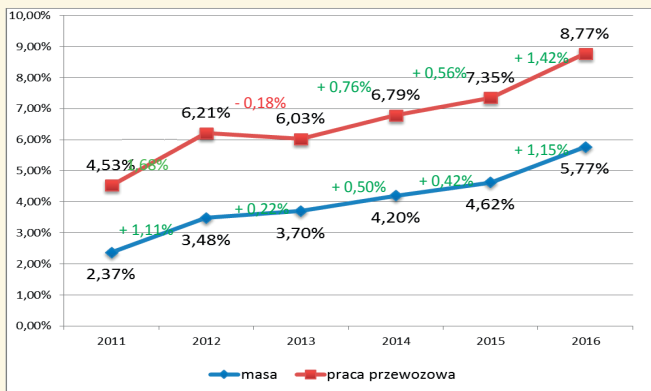


Rys. 8. Praca przewozowa w kolejowych przewozach intermodalnych w latach 2010-2016 (tys. tkm).

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.

Ważnym aspektem oceny funkcjonowania rynku przewozów intermodalnych w perspektywie średnio- i długookresowej będzie niewątpliwie stosunek liczby kontenerów transportowanych w relacjach bezpośrednich drogą do liczby kontenerów przewożonych z udziałem kolei. Możemy założyć iż ten miernik będzie wyznacznikiem, czy polityka transportowa UE i Polski doprowadzi do promocji ekologicznych form transportu, wykorzystujących kolei.

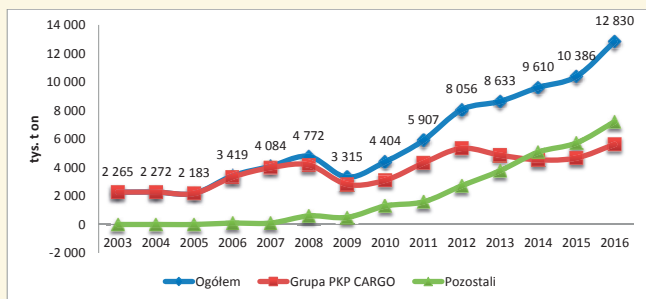
¹ PKP CARGO SA; PKP LHS Sp. z o.o. (PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.); CTL Logistics Sp. z o.o. (Grupa CTL w skład której wchodzi spółki: CTL Logistics GmbH; CTL Chemkol Sp. z o.o.; CTL Train Sp. z o.o.; CTL Północ Sp. z o.o.; CTL Maczki-Bór SA; CTL Kolzap Sp. z o.o.; BielPolLogistics Sp. z o.o.; CTL Service Sp. z o.o.; MB EKO SA); DB Schenker Rail Polska SA (w lipcu 2009 r. DB Schenker wykupił grupę PCC Logistics, w tym polskiego prywatnego przewoźnika kolejowego PCC Rail, który w listopadzie 2009 r. zmienił nazwę na DB Schenker Rail Polska) – obecnie DB Cargo Polska; Polzug Intermodal Polska Sp. z o.o.; Ecco Rail Sp. z o.o.; Eurotrans Spedycja Logistyka Sp. z o.o.; Freightliner PL Sp. z o.o.; Lotos Kolej Sp. z o.o.; Rail Polska Sp. z o.o.; Captrain Polska Sp. z o.o.; STK SA; Koleje Czeskie Sp. z o.o.



Rys. 9. Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym wg masy i pracy przewozowej w latach 2011 – 2016.

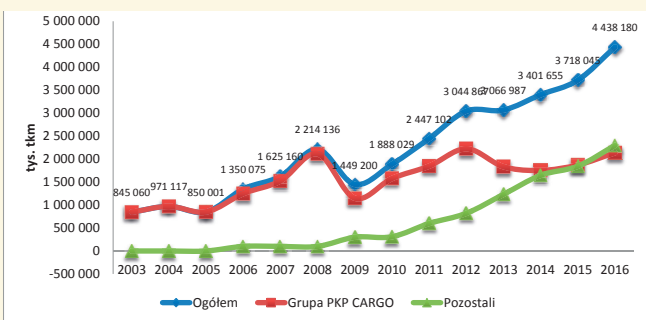
W 2016 roku udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym wzrósł do 5,77% w masie, natomiast w wykonanej pracy przewozowej 8,77%. Przewoźnicy przetransportowali 950 953 sztuk jednostek intermodalnych, co stanowiło 1 436 324 jednostek TEU. W porównaniu do 2015 r. liczba przetransportowanych jednostek ładunkowych wzrosła o 27,59%, a liczba TEU wzrosła o 24,71%.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.



Rys. 10. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce wg masy (tys. ton).

Źródło: opracowano na podstawie Analizy i Monitoringu Kwartalnego Przewozów Intermodalnych za 2016 r. i lata poprzednie.



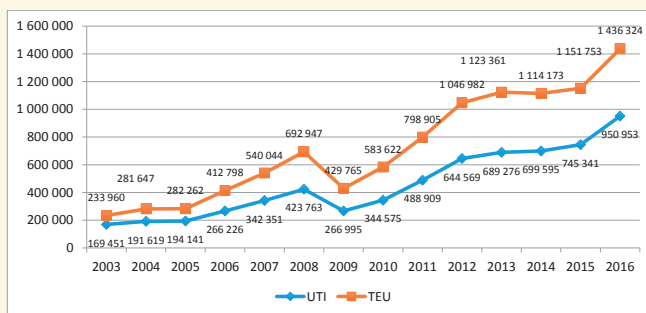
Rys. 11. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce wg pracy przewozowej (tys. tkm).

Źródło: opracowano na podstawie Analizy i Monitoringu Kwartalnego Przewozów Intermodalnych za 2016 r. i lata poprzednie (<http://www.utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-kwartalna/przewozy-towarowe/4595,Przewozy-intermodalne-w-2015-roku.html>).

Odpowiedź na to pytanie wydaje się kluczowa z punktu widzenia kształtu rynku pod względem rozkładu wolumenu pomiędzy poszczególne gałęzie transportu. Rozwój infrastruktury terminalowej – zarówno w portach morskich jak i śródlądowych – ma duże znaczenie. Poza lądowymi terminalami transportu kombinowanego dostępnych jest 9 morskich terminali intermodalnych. Można również zaobserwować, iż od wzrostu przewozów w naszym kraju

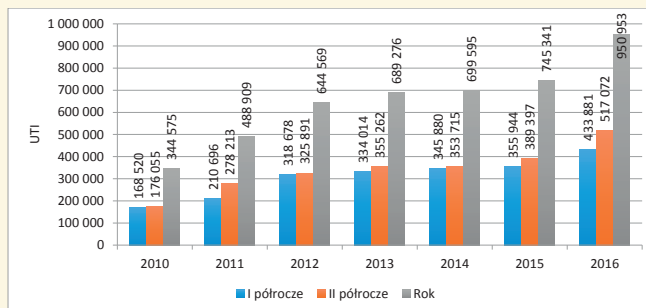
znacznie szybciej rośnie dostępna zdolność przeładunkowa na terminalach, która na terminalach lądowych szacowana była na ponad 3 mln TEU rocznie w 2015 roku, co stanowiło 4-krotny wzrost w stosunku do roku 2009. W tym samym czasie przewozy wzrosły 3-krotnie. Niewątpliwie szybszy wzrost zdolności przeładunkowych wynika z dobrych przewidywań inwestorów/operatorów terminali dotyczących przewozów intermodalnych w Polsce i na świecie, a w nowych lokalizacjach (rejon Łodzi) budowa infrastruktury logistycznej przyczynia się do wzrostu potoków ładunków kontenerowych z udziałem tych miejsc. Tendencje te są zgodne z zasadami rozwoju systemów transportowych, według których infrastruktura transportowa powinna wyprzedzać potrzeby.

Wśród powstających terminali śródlądowych widoczny jest nadal trend budowy tymczasowej infrastruktury



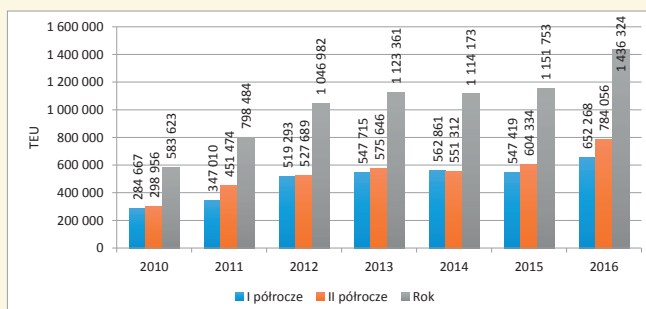
Rys. 12. Kolejowe przewozy intermodalnych jednostek transportowych w Polsce w latach 2003 – 2016 wg liczby UTI i TEU.

Źródło: opracowano na podstawie statystyki kwartalnej przewozów intermodalnych w 2016 r. i lat wcześniejszych.



Rys. 13. Liczba jednostek w kolejowych przewozach intermodalnych w latach 2010-2016 (UTI).

Źródło: opracowanie własne na podstawie statystyki UTK.



Rys. 14. Liczba TEU w kolejowych przewozach intermodalnych w I i II półroczu 2010-2016

Źródło: opracowanie własne na podstawie statystyki UTK.

o niskiej jakości – szczególnie przez operatorów wchodzących na ten rynek. Dlatego w skali całego kraju występuje znaczna podaż zdolności przeładunkowych terminali, jednak często o niewystarczającej jakości. Terminale o niskiej jakości infrastruktury, powstające na placach za- i wyładunkowych, tworzone są przez firmy, które rozpoczynają działalność w tym segmencie przewozów i często jako konkurencyjne do już istniejących. Małe nakłady przy uruchamianiu terminalu pozwalają na oferowanie niskich stawek za obsługę jednostki ładunkowej – niestety kosztem jakości obsługi.

Tab. 1. Ilość przewozów intermodalnych w odniesieniu do szacunkowych zdolności przeładunkowych oraz możliwości składowania terminali intermodalnych w Polsce

Rok	2009	2015
Przewozy (w tys. ton)	3 315	10 386
Przewozy kolejowe (w TEU)	429 765	1 151 753
Zdolności przeładunkowe terminali*	750 000	3 076 657

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2 Wykorzystanie zdolności przeładunkowych terminali kontenerowych w polskich portach w latach 2015 - 2016. (w TEU) *

Terminal	Przeładunki 2015	Przeładunki 2016	Zdolność 2015*	Zdolność 2016*	Wykorzystanie 2015	Wykorzystanie 2016
Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia	354 992	318 871	1 200 000	1 200 000	30,0%	26,6%
DB Port Szczecin	87 110	86 176	120 000	120 000	73,0%	71,8%
Deepwater Container Terminal Gdańsk **	1 069 705	1 289 842	1 500 000	3 000 000	71,0%	86,0%
Gdański Terminal Kontenerowy	16 136	8 510	70 000	100 000	33,0%	8,5%
Gdynia Container Terminal	327 930	321 626	630 000	630 000	52,0%	51,1%
Terminal OT Porty Gdynia	1 833	1 698	25 000	25 000	7,0%	6,8%
Terminal OT Port Świnoujście ***	613	4 646	82 500	82 500	0,7%	5,6%
Razem:	1 858 319	2 032 437	3 627 500	5 157 500	51,0%	55,5%

* Dane wg deklaracji terminali. ** Po oddaniu do użytku drugiego nabrzeża. *** Terminal OT Port Świnoujście po 2-letniej przerwie wznowił działalność w październiku 2015 r.

Źródło: „Namiary na morze i handel”, Dodatek specjalny 2016.

Zdolność przeładunkowa terminali morskich po ostatnich inwestycjach, w tym oddaniu do eksploatacji drugiego nabrzeża na terminalu DCT, przekroczyła 5,1 mln TEU. Z powyższych zestawień wynika, iż na terminalach lądowych sumaryczna zdolność przeładunkowa jest wykorzystana w 30-40%. Ten wskaźnik lepiej wygląda na terminalach morskich, gdzie średnia zdolność przeładunkowa wykorzystywana jest w ponad 50%. W ocenie należy mieć na uwadze, iż maksymalna zdolność przeładunkowa powinna być większa i dostosowana do przeładunków w okresach szczytowych.

Analizując dane statystyczne dotyczące transportu towarowego, w tym i intermodalnego w naszym kraju, widać wyraźnie, że głównym konkurentem na rynku lądowych przewozów dla przewozów kolejowych są przewozy drogowe i to, jak rynek transportowy będzie wyglądał, w bardzo dużej mierze zależy od tego, czy układ sił pomiędzy ww. gałęziami będzie zmieniał się zgodnie z trendem dotychczasowym – czy też zostanie przełamany i obierze kierunek odwrotny, to znaczy kierunek prowadzący do zwiększania udziału transportu kolejowego w stosunku

do drogowego. W ramach prognoz przewiduje się jednak, iż kolej będzie coraz bardziej konkurencyjną formą przewozu kontenerów w stosunku branży samochodowej, szczególnie na dalszych trasach.

Rozpatrując wyłącznie wielkość kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce pod względem wielkości przewiezionej masy oraz wykonanej pracy przewozowej widać tendencje wzrostowe, począwszy od 2010 roku. Ten korzystny trend z pewnością utrzyma się jeszcze przez kilka lat. Natomiast wielkość wzrostu uzależniona będzie od szeregu czynników gospodarczych, politycznych oraz stanu infrastruktury liniowej i punktowej, a także warunków korzystania z niej. Jednak, aby w tym segmencie przewozów nadążyć za przewozami w Europie, mamy jeszcze bardzo wiele do zrobienia.

LITERATURA/BIBLIOGRAPHY

- [1] UTK, *Analiza Rynku Kolejowych Przewozów Intermodalnych*, <http://www.utk.gov.pl/download/1/3307/Analiza-rynkukolejowychprzewozowintermodalnych.pdf> (dostęp: 05.2012).
- [2] UTK, *Rynek Transportu Kolejowego w Polsce w 2013 r. – synteza*; Wydział Analiz, Departament Regulacji Rynku Kolejowego w Polsce w 2013 r., <http://www.utk.gov.pl/download/1/7371/RynektransportukolejowegoPolscew2013r-synteza.pdf> (dostęp: 04.2014).
- [3] UTK, *Ocena Roczna Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2012 roku*; Departament Regulacji Rynku Kolejowego i Departament Bezpieczeństwa Kolejowego, <http://www.utk.gov.pl/download/1/7371/RynektransportukolejowegoPolscew2013r-synteza.pdf> (dostęp: 26.09.2013r., data modyfikacji: 02.05.2014)
- [4] UTK, *Analiza Rynku Kolejowych Przewozów Intermodalnych w 2013 r.*, Departament Regulacji Rynku Kolejowego, Wydział Analiz <http://utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-kwartalna/przewozy-towarowe/4595,Przewozy-intermodalne-w-2014-roku.html> (dostęp: 30.05.2014r., data modyfikacji: 02.12.2014).
- [5] UTK, *Rynek Kolejowych Przewozów Intermodalnych, FRACHT 2014*, Gdańsk, kwiecień 2014, http://www.forumfracht.pl/files/fracht2014_prezentacja4.pdf (dostęp: 08-09.04.2014).
- [6] GUS, *Transport – wyniki działalności w 2013r.*, Departament Handlu i Usług, Warszawa 2014 r., <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2013-r-9,13.html> (dostęp: 18.08.2014).
- [7] Dyduch J., Zielaskiewicz H., Wpływ rozwoju infrastruktury terminalowej na kształtowanie się potoków ładunków intermodalnych, „Logistyka”, nr 1/2017, s. 10-13.