

*Leszek Mindur*  
*Szkoła Główna Handlowa*

## **PROMOWANIE ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO W WYBRANYCH KRAJACH ZACHODNICH – WNIOSKI DLA POLSKI**

---

### **Wprowadzenie**

Sytuację na rynku transportu intermodalnego w Europie oraz układ i strukturę powiązań pomiędzy jego głównymi uczestnikami można przedstawić następująco:

- w krajach Unii Europejskiej brak jest jednej i scentralizowanej struktury organizacyjnej, która pełniłaby funkcje organizowania i zarządzania operacjami transportu intermodalnego, co jest oczywiste z uwagi na konieczność przestrzegania zasad wolnej i uczciwej konkurencji;
- wiodącą rolę w organizowaniu przewozów intermodalnych odgrywają Narodowe Towarzystwa Transportu Intermodalnego, pełniące funkcje operatora transportu intermodalnego i będące równocześnie członkami UIRR (Międzynarodowy Związek Towarzystw Transportu Intermodalnego, Kolej – droga); towarzystwa te, kupując usługi przewozowe od kolei, organizują i nadzorują usługi kolejowe w relacjach terminal-terminal;
- przewoźnik drogowy zajmuje się akwizycją przewozów, transportowaniem przesyłek z miejsca załadunku do terminalu i organizowaniem jej odwozu z terminalu docelowego do odbiorcy własnym taborem lub taborem partnerów.

Właściwa współpraca transportu kolejowego i drogowego jest podstawą powodzenia działalności operatorów transportu intermodalnego, zgodnie z zasadą, że transport kombinowany będzie się mógł rozwijać jedynie wówczas, gdy uwzględnione będą interesy zarówno transportu drogowego, jak i kolejowego.

*Leszek Mindur*

---

## **1. Kierunki wspierania transportu intermodalnego przez Komisję Europejską**

Według Komisji Europejskiej – osiągnięcie znaczących zmian strukturalnych na rynku przewozów towarowych zgodnie z rekomendowaną zasadą rozwoju zrównoważonego transportu będzie możliwe poprzez wdrażanie pakietu następujących środków promujących przesunięcie części przewozów towarowych z transportu drogowego na transport kolejowy i kombinowany:

- 1) znaczące usprawnienie efektywności i jakości usług kolejowych, w tym przede wszystkim eliminowanie opóźnień w kursowaniu zwartych pociągów towarowych oraz zwiększenie niezawodności i częstotliwości usług kolejowych, zwłaszcza świadczonych w systemie przewozów intermodalnych;
- 2) zapewnienie interoperacyjności kolei w układzie międzynarodowym poprzez eliminowanie istniejących wąskich gardeł o charakterze technicznym, eksploatacyjnym i organizacyjnym w międzynarodowych towarowych przewozach kolejowych;
- 3) usprawnienie partnerskich związków i współpracy między operatorami pociągów i operatorami kolejowej infrastruktury oraz między nimi a operatorami transportu intermodalnego;
- 4) usprawnienie kosztów operacji kolejowych oraz zapewnienie elastyczności cenowej;
- 5) zapewnienie długoterminowego finansowania kolejowych inwestycji infrastrukturalnych;
- 6) wprowadzenie efektywnych i spójnych podatków oraz opłat za ciężarowe pojazdy drogowe;
- 7) efektywne wdrożenie podstawowych regulacji dotyczących ciężarowego transportu drogowego, zwłaszcza w zakresie limitów ciężaru, bezpieczeństwa, czasów jazdy, pracy i odpoczynku kierowców, z równoczesną weryfikacją stosowanych procedur i sankcji.

Należy jednak mieć świadomość, że koleje, bez jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej nie będą w stanie wygrać walki konkurencyjnej z transportem drogowym. Eksperti Unii podkreślają, że koleje nie staną się nowoczesną gałęzią transportu, na miarę nowego stulecia, jeśli nie stworzy się im warunków do pełnej i rzeczywistej liberalizacji, jak również jeśli transport kolejowy, a w konsekwencji i kombinowany nie otrzymają niezbędnej pomocy.

*Promowanie rozwoju transportu intermodalnego w wybranych krajach zachodnich ...***2. Pomoc udzielana dla transportu kombinowanego w wybranych państwach Europy Zachodniej<sup>1</sup>****Austria**

W Austrii stosowane są kompleksowe instrumenty wspierające transport kombinowany – od finansowego wsparcia do 30% kosztów inwestycji terminalowych, na urządzenia przeładunkowe, specjalne wyposażenie i tabor przez dotacje do kosztów eksploatacji dla kolei oraz po niżki i zwolnienia od podatku i od opłat za użytkowanie dróg oraz 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, przy czym podstawa prawna zależy od konkretnego tytułu, w ramach którego są określane środki finansowe promujące rozwój transportu kombinowanego, przy przestrzeganiu zasady respektowania przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie.

Podstawowe postanowienia i przepisy dotyczące środków promujących rozwój transportu kombinowanego w Austrii, w tym przede wszystkim pomocy finansowej państwa, są zawarte w „Programie promowania towarowego transportu kombinowanego droga / kolej / statek”, który obowiązywał do końca 2002 r. Program został przyjęty przez rząd Austrii w formie odpowiedniego 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 przede wszystkim: wyłączenia z zakazów ruchu, restrykcje w zakresie ładowności pojazdów drogowych, redukcje podatków czy też lokalizacja ekopunktów. Transport drogowy uczestniczący w łańcuchu transportu kombinowanego jest zwolniony z zakazu jazdy w weekendy, w nocy i dni świąteczne oraz jest odrębnie traktowany w systemie punktów ekologicznych i przy kontyngentach wynagrodzeniowych. Zliberalizowano operacje początkowe i końcowe dla technologii Ro-La w pewnych korytarzach oraz wyłączono jazdy wykonywane dla potrzeb transportu kombinowanego od zakazów ruchu w soboty, niedziele i święta, jeśli nie przekraczają promienia 65 km do/z terminali.

<sup>1</sup> § 3 Ustawy o Kolejach Federalnych Austrii z 1992 r. stwierdza się, że zgodnie z rozporządzeniem Rady WE nr 1191/69 z 26.06.1969 r., zmienionej rozporządzeniem Rady nr 1893/91 z 20.06.1991 r., przewozy, które np. ze względów środowiskowych leżą w publicznym interesie, mogą otrzymać finansową pomoc na gruncie ich wykonywania jako usług publicznych. Dla tych świadczeń w ramach transportu kombinowanego (włącznie z Ro-La) ustala się rekompensatę w zależności od liczby przesyłek).

*Leszek Mindur*

---

## **Holandia**

Podstawą prawną programów subsydiowania transportu kombinowanego w Holandii jest krajowa legislacja, w formie konkretnych przepisów opracowanych dla Ministerstwa Transportu. Z inicjatywy Ministerstwa Transportu Holandii utworzono Fundację Transportu Intermodalnego – która organizuje współpracę pomiędzy nadawcami, operatorami na terminalach, operatorami transportu kombinowanego i przewoźnikami. W ramach Ministerstwa Transportu Holandii powołano specjalny Zespół ds. Transportu Kombinowanego, który planuje podstawowe kierunki polityki oraz koordynuje różne inicjatywy w dziedzinie legislacji i pomocy finansowej dla transportu kombinowanego.

Pomoc finansowa jest przyznawana głównie z budżetu państwa w formie subwencji, niskoprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych i kredytów oraz częściowo z budżetów regionalnych/ lokalnych. Pomoc finansowa państwa jest przyznawana na:

- inwestycje na terminalach publicznych i centrach logistycznych (budowa i modernizacja),
- modernizację linii kolejowych i urządzenia przeładunkowe na stacjach kolejowych,
- modernizację połączeń wodnych śródlądowych i urządzenia przeładunkowe portów wodnych śródlądowych,
- współfinansowanie zakupu intermodalnych jednostek transportowych,
- w bardzo ograniczonym zakresie do kosztów eksploatacyjnych przewozów kombinowanych, w tym głównie na uruchamianie nowych połączeń.

Źródła finansowania może stanowić zarówno budżet państwowy, jak i budżety regionalne lub lokalne. Ministerstwo Transportu ma swoje regionalne oddziały, które posiadają budżet do promowania transportu kombinowanego w swoim regionie.

Pomoc finansową otrzymują: operatorzy terminali publicznych, kolej, przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej, operatorzy transportu kombinowanego, spedytorzy i przewoźnicy drogowi oraz nadawcy i firmy logistyczne.

## **Włochy**

Podstawą do udzielania pomocy finansowej do transportu kombinowanego jest krajowa Ustawa z 1990 roku, znowelizowana w 1995 roku, przy zachowaniu podobnych zasad i kryteriów udzielania pomocy od 1996 r. Ustawa nr 240 z 4 sierpnia 1990 roku, określa udział państwa przy realizacji punktów przeładunkowych na styku różnych gałęzi transportu (interporto), przeznaczonych do przewozów intermodalnych.

### *Promowanie rozwoju transportu intermodalnego w wybranych krajach zachodnich ...*

---

Pomoc finansowa jest przyznawana głównie z budżetu państwa w formie subwencji, niskooprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych i kredytów. Jest ona udzielana przede wszystkim na budowę nowych i modernizację istniejących terminali oraz wyposażenie terminali w urządzenia przeładunkowe. W niektórych przypadkach udzielana jest pomoc finansowa państwa w formie pożyczek (nie oprocentowanych lub niskooprocentowanych) na zakup specjalistycznych wagonów dla transportu kombinowanego oraz intermodalnych jednostek transportowych. Pomoc ta jest przyznawana jedynie z budżetu państwa.

Pomoc finansowa państwa otrzymują operatorzy transportu kombinowanego, koleje i operatorzy terminali (w niektórych przypadkach).

#### **Niemcy**

W ramach „Planu niemieckich dróg transportowych” (BVWP’92) i na podstawie Ustawy o rozbudowie dróg kolejowych z 15.11.1993 roku (BGB1), z późniejszymi zmianami, oferowane są nie oprocentowane pożyczki lub subwencje do kosztów budowy i rozbudowy terminali przeładunkowych dla transportu kombinowanego. W BVWP’92 przewidziano na ten cel 4 085 mln DM na okres do 2012 roku. Z tych środków powinny zostać wyrównane dodatkowe koszty systemu transportowego w przewozach drogowych dom – dom: dwukrotny przeładunek na terminalach, koszty przejazdów na trasie terminal – siedziba klienta – terminal, procesy manewrowe itp.

Zakres pomocy finansowej państwa jest określony przede wszystkim w „Programie rozwoju transportu kombinowanego”, przyjętym przez rząd Federalny Niemiec w formie stosownego aktu prawnego. Środki finansowe na budowę i rozbudowę terminali dla transportu kombinowanego z udziałem niemieckich kolei (DB AG) są przygotowywane na podstawie Ustawy o rozbudowie niemieckich dróg kolejowych i są przekazywane w formie nie oprocentowanych pożyczek lub dotacji.

Pomoc finansowa jest przyznawana głównie z budżetu państwa w formie subwencji, niskooprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych i kredytów oraz częściowo z budżetów lokalnych (landy). Budżet państwa uczestniczy we współfinansowaniu budowy i modernizacji terminali transportu kombinowanego w Niemczech m.in. na podstawie umowy pomiędzy rządem a kolejami niemieckimi (DB AG). Jedynie w pojedynczych przypadkach przewidziane są subwencje na koszty eksploatacyjne przydzielane z budżetu centralnego.

Pomoc finansową państwa otrzymują operatorzy transportu kombinowanego, koleje oraz w niektórych przypadkach – operatorzy terminali.

*Leszek Mindur*

---

## **Francja**

Pomoc finansowa państwa na promowanie rozwoju transportu kombinowanego jest realizowana na podstawie specjalnego „Programu rządowego rozwoju transportu kombinowanego”, stanowiącego integralną część „Ogólnego programu rozwoju transportu we Francji.” Zgodnie z tym programem rząd zawiera 5-letnie kontrakty z poszczególnymi regionami na promowanie transportu kombinowanego, ponadto zawierane są umowy pomiędzy SNCF i rządem. Na podstawie tych kontraktów przyznawane są środki budżetowe w formie subwencji dla kolei francuskich na rozwój transportu kombinowanego.

Minister transportu ustanowił fundusz subsydiowania rocznych opłat leasingowych dla przewoźników drogowych na zakup specjalistycznego taboru i jednostek transportu intermodalnego dla transportu kombinowanego. Wszyscy partnerzy łańcucha transportu kombinowanego we Francji podpisali specjalną „Kartę o rozwoju transportu kombinowanego”. Z inicjatywy Ministra transportu powołano Radę ds. Transportu Kombinowanego, w skład której wchodzi: przedstawiciele władz rządowych, w tym przede wszystkim Ministerstwa Transportu, przedstawiciele głównych podmiotów transportu kombinowanego i eksperci w dziedzinie transportu.

Promowanie transportu kombinowanego koncentruje się głównie na wspieraniu inwestycji w zakresie budowy, modernizacji i wyposażenia terminali oraz infrastruktury tegoż transportu. W niektórych przypadkach możliwe jest współfinansowanie przez państwo zakupu intermodalnych jednostek transportowych.

Pomoc finansowa jest przyznawana głównie z budżetu państwa w formie subwencji, niskoprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych i kredytów oraz z budżetów lokalnych – nawet do 30%.

Pomoc finansowa w formie subwencji na inwestycje terminalowe stanowi około 50% wartości inwestycji, z czego ok. 70% przyznawane jest przez budżet centralny i budżety lokalne, a 30% przez kolej. Wyposażenie terminali jest subwencjonowane do 50%, w tym przez regiony w 30–40%, na podstawie specjalnych kontraktów zawieranych przez rząd z regionami.

Zakup nadwozi wymiennych jest subwencjonowany do 20% rocznego wydatku (do 10 nadwozi), zaś raty leasingowe na nadwozia są subwencjonowane, wówczas gdy przedsiębiorstwo transportu drogowego zapewnia gratisowe wyposażenie i zgodzi się na ich angażowanie w transport kombinowany.

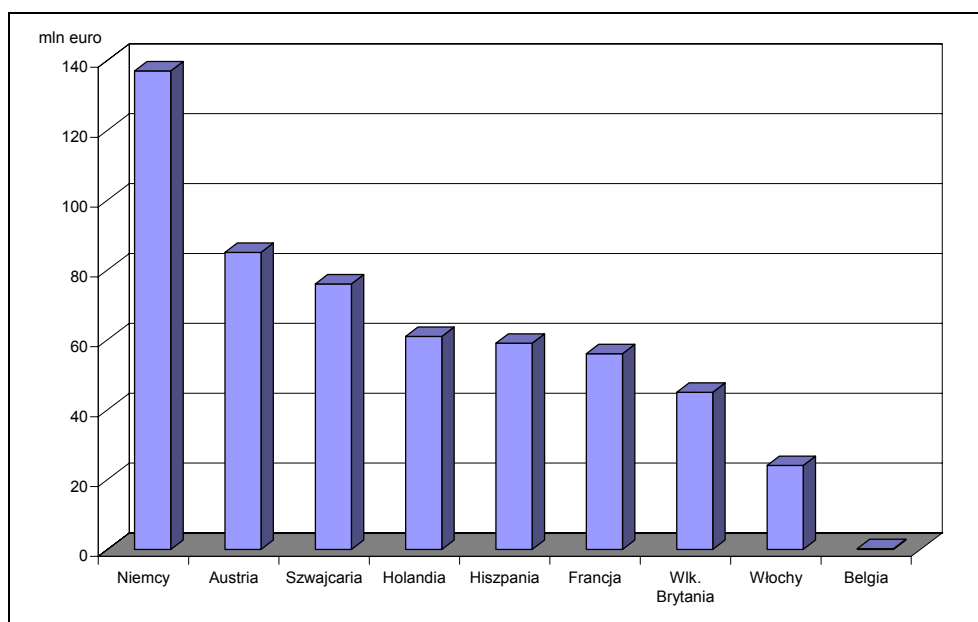
Poza budżetem centralnym również i lokalne (głównie regionalne) władze wspierają finansowo rozwój transportu kombinowanego. Niektóre rady regionalne subsydują lokalne przedsiębiorstwa transportowe, aby promować zakupy nadwozi wymiennych i podwozi.

### *Promowanie rozwoju transportu intermodalnego w wybranych krajach zachodnich ...*

Pomoc finansową państwa otrzymują operatorzy transportu kombinowanego, koleje, operatorzy terminali (w niektórych przypadkach) oraz dodatkowo przewoźnicy drogowi (współfinansowanie zakupu intermodalnych jednostek transportowych przez państwo).

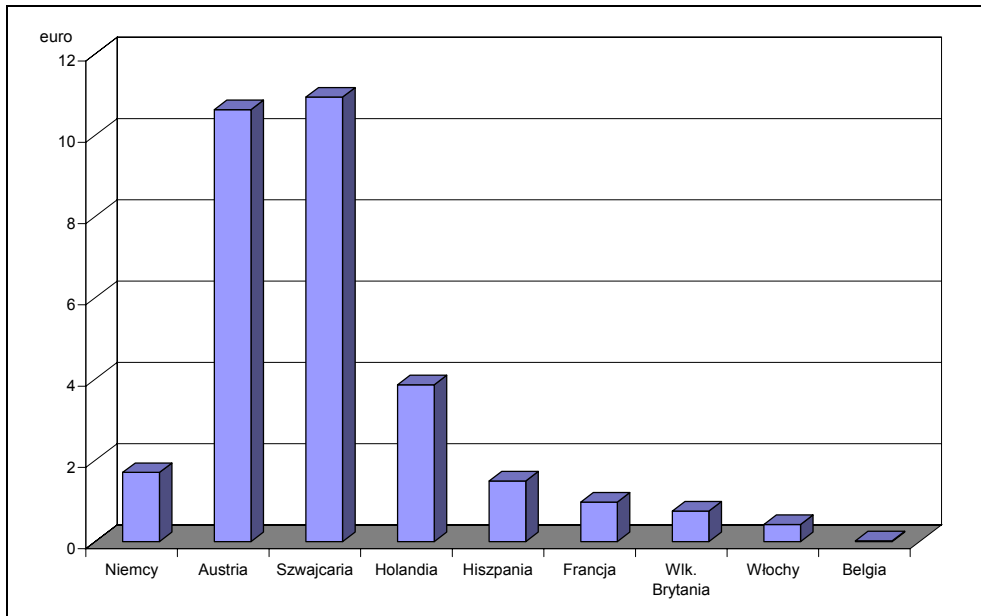
#### **2.1. Pomoc rządów wybranych państw europejskich dla rozwoju transportu kombinowanego**

Średnioroczną pomoc rządów wybranych państw Unii Europejskiej i Szwajcarii – która jest poza strukturami Unii – dla transportu kombinowanego, w podziale na kwotę ogólną i w przeliczeniu na jednego mieszkańca oraz na dziesięć tysięcy kilometrów kwadratowych powierzchni, przedstawiono na rysunkach 1–3. W tablicach 1–2 przedstawiono przykłady pomocy finansowej wybranych krajów dla transportu kombinowanego oraz miejsce transportu kombinowanego w polityce transportowej tych państw.

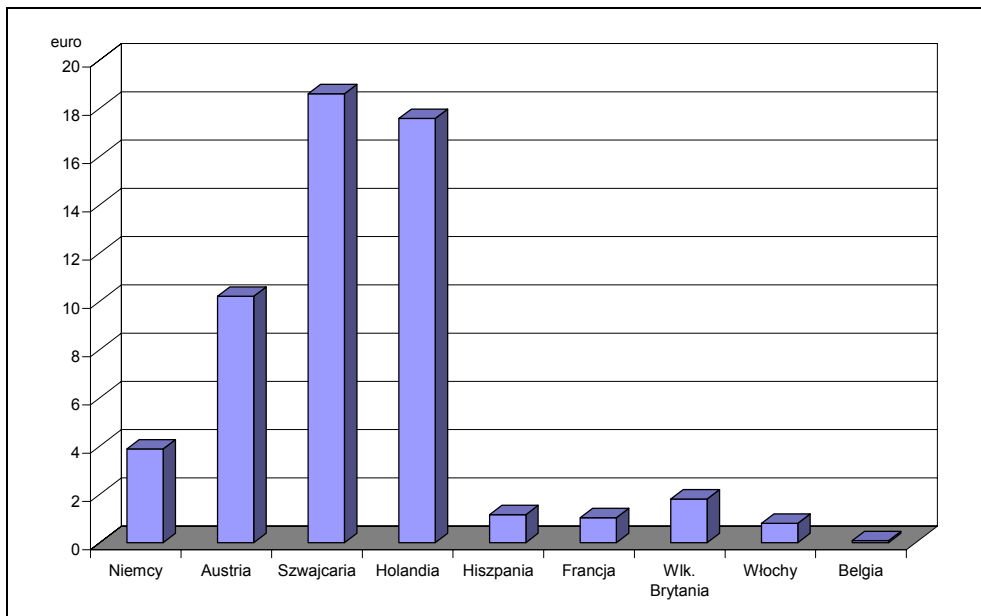


Rys. 1. Średnioroczny budżet wybranych państw UE na wspieranie transportu kombinowanego w latach 1997–2002 (mln euro)

*Leszek Mindur*



Rys. 2. Średnioroczny budżet wybranych państw UE na wspieranie transportu kombinowanego na jednego mieszkańca w latach 1997–2002 (euro)



Rys. 3. Średnioroczny budżet wybranych państw UE na wspieranie transportu kombinowanego w przeliczeniu na 10 tys. km<sup>2</sup> powierzchni w latach 1997–2002 (euro)



Tablica 1. Pomoc rządów wybranych państw UE dla transportu kombinowanego

Wyszczególnienie	Niemcy	Austria	Szwajcaria	Holandia	Hiszpania	Francja	Wlk. Brytania	Włochy	Belgia
Subsydia do infrastruktury – urzędzenia na terminalach	+ <sup>(1)</sup>	+ <sup>(3)</sup>	+ <sup>(3)</sup>	+	+	+	+	+ <sup>(1)</sup>	+ <sup>(1i2)</sup>
Subsydia do suprastruktury na terminalach	+	+	+	-	-	-	+	-	-
Subsydia na zakup/leasing wyposażenia tk (wagony, jednostki intermodalne)	-	+	+	-	-	-	+	+	+
Subsydia do kosztów eksploatacji tk	-	+ (w tym Ro-La)	+ <sup>(4)</sup> (w tym Ro-La)	+ <sup>(4)</sup>	- <sup>(4)</sup>	+ <sup>(4)</sup>	+ <sup>(4)</sup>	-	-
Budżet transportu kombinowanego	1997–2012: 4,1 mld DM	1997: 1,18 mld ATS, w tym: 80 mln do terminali i wyposażenia oraz 1,1 mld dla kolei do kosztów świadczenia usług tk	1997: 123 mln SwF, w tym: 8 mln do terminali i wyposażenia i 115 mln do eksploatacji	1997–2000: 180 mln NLG, w tym: 160 na terminale i 20 do eksploatacji	1994–2007: 146 mld ESP w tym 25 mld na terminale (5)	1997: 375 mln FF	14 mln GBP/rok i dodatkowo 75 mln za dostęp do sieci kol.	1994–2007: 700 mld ITL	1997: 10 mln BEF
Średnioroczny budżet w mln euro	137	85	76	61	59	56	45	24	0,23
w euro/mieszkańca	1,70	10,63	10,94	3,86	1,49	0,97	0,75	0,42	0,02
w euro/10 tys. km <sup>2</sup>	3,88	10,21	18,60	17,58	1,16	1,03	1,81	0,80	0,08

Objaśnienia:

(+) występuje; (-) nie występuje; (1) rządowe subsydia wyłącznie do infrastruktury kolejowych terminali. Subsydia są udzielane w formie korzystnych pożyczek lub jako ryczałt (*lump sums*); (2) w Belgii tylko decyzje dotyczące kolei są podejmowane na szczeblu krajowym. Natomiast decyzje i udzielanie finansowej pomocy do innych gałęzi oraz dla terminali i portów są podejmowane na poziomie regionu; (3) w niektórych przypadkach rządy Austrii i Szwajcarii udzielają finansowej pomocy na budowy terminali w sąsiednich krajach; (4) w Holandii, Francji i Hiszpanii nie stosuje się opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla transportu kombinowanego w Wlk. Brytanii i Szwajcarii udzielane są dotacje; jeśli operator może udowodnić, że przewozy drogowe są tańsze od kolejowych, wtedy rząd subsydiuje wszystkie koszty lub tę część kosztów, która odnosi się do opłat za infrastrukturę kolejową; (5) główna część środków jest przeznaczana na infrastrukturę kolejową.

Źródło: International Study on Intermodal Transport. The Hague, March 1998 oraz ostatnie dokumenty robocze Grupy ds. Transportu Kombinowanego. Obok państw zrzeszonych w Unii Europejskiej w artykule uwzględniono również Szwajcarię pozostającą poza strukturami UE.

Tablica 2. Transport kombinowany w polityce transportowej wybranych państw członkowskich UE

Transport kombinowany w polityce transportowej	Austria	Belgia	Szwajcaria	Niemcy	Hiszpania	Francja	Włochy	Holandia	Portugalia	Wlk. Brytania
1. Specjalne struktury dla transportu kombinowanego										
a) w Ministerstwie Transportu	+	(1)								
b) koordynowane przez Ministerstwo Transportu			+	+		+	+	+	+	
2. Transport kombinowany w ogólnym programie rozwoju transportu	+		+	+	+	+	+	+	+	
3. Konkretny program inwestycyjny dla transportu kombinowanego	+		+	+	+	+		+		
4. Transport kombinowany przedmiotem inwestycji infrastruktury publicznej ze środków:										
a) budżetu państwa	+		+	+		+	+	+	+	+(3)
b) budżetów regionalnych		+		+	+	+	+			
c) budżetów sektoralnych gałęzi	+	+	+	+	+(7)			+	+	
5. Subsydia na zakup lub leasing urządzeń dla transportu kombinowanego:										
a) wagony, intermodalne jednostki transportowe i jednostki ładunkowe	+	+(4)	+			+(5)	+	+(1)	+	
b) konkretne urządzenia przeładunkowe	+	+	+	+		+	+	+(1)	+	
6. Subsydia do kosztów eksploatacji:										
a) przyznanie dostępu do sieci kolejowej						+		(1)		+
b) rekompensata deficytu			+	+(2)		+	+			
c) premie ekologiczne	+						+			

Objaśnienia:

(1) w trakcie uruchamiania; (2) przez lokalne władze; (3) tylko w konkretnych przypadkach; (4) tylko wagony; (5) z wyjątkiem wagonów; (6) zgodnie z siecią TEN (skrajnia B1); (7) z budżetu kolejowego; (8) włączając terminale w Niemczech i Włoszech przez Hupack.

Źródło: The Phare Study on the conditions for the progressive integration of European inland transport markets. Final Report. March 1999 oraz pozyskane dokumenty źródłowe z wybranych krajów.

---

*Promowanie rozwoju transportu intermodalnego w wybranych krajach zachodnich ...*

---

### **3. Próba określenia prognozy przewozów transportem intermodalnym w Polsce**

Z prognozy przewozów ładunków w obsłudze polskiego handlu zagranicznego wynika, że ogólna masa ładunków ma wzrosnąć w roku 2010<sup>2</sup> w stosunku do 2000 roku od 27,9% do 93,1%, w zależności od przyjętego wariantu rozwoju gospodarki narodowej oraz gałęzi transportu. W prognozie założono jednocześnie przyspieszenie rozwoju przewozów w intermodalnych jednostkach ładunkowych. W liczbach bezwzględnych masa ładunków podatnych do transportu intermodalnego w 2010 roku ma osiągnąć niebagatelną liczbę rzędu 5.104 tys. – 10.617 tys. ton, z tym że suma pierwsza dotyczy wariantu minimalnego, zaś suma druga – wariantu maksymalnego. Z ogólnej masy ładunków na przewozy kombinowane kolejowo-drogowe przypadać ma od 34% do 42% w zależności od przyjętego wariantu rozwoju. Są to założenia bardzo ambitne, zważywszy, że w okresie wyjściowym tego rodzaju przewozy nie przekroczyły 2.000 tys. ton i związane były głównie z przewozami ładunków w kontenerach. W prognozie natomiast udział przewozów ładunków w kontenerach wahać się ma zaledwie w granicach 25,5%–31,7%, natomiast znaczny udział dotyczy przewozów nadwozi wymiennych (42,7–45,2%), naczep (19,7–21,8%) oraz Ro-La (6,8–7,5%).

#### **3.1. Podstawowe przedsięwzięcia warunkujące rozwój przewozów intermodalnych w Polsce**

W Polsce istnieją dobre perspektywy dla rozwoju transportu intermodalnego, zarówno w odniesieniu do przewozów krajowych, jak i międzynarodowych. Jednak głównie od polityki transportowej państwa zależy, czy będzie to rzeczywisty rozwój, czy też stagnacja lub spadek przewozów intermodalnych z udziałem polskich podmiotów transportowych. Spadek kolejowych przewozów towarowych na początku lat dziewięćdziesiątych spowodował powstanie poważnych rezerw zdolności przewozowej transportu kolejowego, co stwarza duże możliwości przejęcia przez kolej części przewozów z transportu drogowego w systemie technologii transportu intermodalnego.

---

<sup>2</sup> L. Mindur (praca zbiorowa), *Współczesne technologie transportowe*, Instytut Technologii i Eksploatacji, Warszawa 2004.

*Leszek Mindur*

---

Na podstawie wyników szczegółowych badań<sup>3</sup> można stwierdzić, że występują korzystne uwarunkowania zewnętrzne i perspektywy rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, zwłaszcza w kategoriach potencjalnego popytu.

Dla zapewnienia rozwoju transportu intermodalnego konieczne jest:

- wprowadzenie tzw. kodyfikacji linii kolejowych i taboru,
- podniesienie standardów technicznych polskich dróg kołowych,
- modernizacja istniejących terminali oraz zagęszczenie ich sieci,
- zapewnienie przez nadawców i odbiorców IJŁ warunków komunikacyjnych,
- wyposażenie krajowych operatorów transportu intermodalnego w odpowiedni tabor kolejowy,
- opracowanie optymalnej sieci powiązań terminali i centrów logistycznych oraz racjonalnych rozkładów jazdy pociągów,
- rozwijanie sprawnego systemu informatycznego,
- opracowanie właściwych aktów normatywnych dostosowanych do uregulowań prawnych Unii Europejskiej.

### **3.2. Próba sformułowania generalnych wniosków w zakresie rozwoju transportu kombinowanego w Polsce**

Przewozy realizowane w technologiach zunifikowanych w transporcie kombinowanym w Polsce osiągają około dwóch milionów ton rocznie i stanowią niespełna 2% ogólnej wielkości przewozów wykonywanych transportem kolejowym. Przyczyny takiego stanu rzeczy (w ocenie ekspertów są złożone) tkwią przede wszystkim w braku odpowiednich rozwiązań legislacyjnych i finansowych oraz przyczynach organizacyjno-technicznych.

Doświadczenia państw Europy Zachodniej wskazują na następujące potrzeby:

1. Opracowanie kompleksowego programu promowania towarowego transportu kombinowanego droga/kolej/statek w formie odpowiedniego aktu prawnego przyjętego przez rząd. W celu zapewnienia jego kompatybilności z regulacjami Unii Europejskiej powinien być uzgodniony z Komisją UE. Powyższy program powinien stanowić integralną część ogólnego programu rozwoju transportu w Polsce (polityki transportowej). Program między innymi powinien zawierać:
  - zasady i warunki udzielania pomocy finansowej państwa,
  - zakres niezbędnych regulacji prawnych,
  - inne środki promujące transport kombinowany.

---

<sup>3</sup> J. Wronka z zespołem, *Program rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2015 r.*, Temat OBE4-1260/2000. OBET, Warszawa – Szczecin, luty 2001.

---

**Promowanie rozwoju transportu intermodalnego w wybranych krajach zachodnich ...**

---

2. W ramach Ministerstwa Transportu i Budownictwa powołanie specjalnego zespołu do spraw transportu kombinowanego lub rady ds. transportu kombinowanego, w skład której weszliby przedstawiciele: władz rządowych, głównych podmiotów transportu kombinowanego i eksperci w dziedzinie transportu. Do podstawowych zadań tych jednostek należałoby:
  - planowanie kierunków polityki rozwoju transportu kombinowanego,
  - koordynowanie różnych inicjatyw w dziedzinie legislacji,
  - koordynowanie pomocy dla transportu kombinowanego,
  - koordynowanie działań stwarzających warunki techniczne dla rozwoju transportu kombinowanego itd.
3. Wypracowania sposobów wspierania rozwoju transportu kombinowanego ze środków:
  - budżetu państwa,
  - budżetów regionalnych,
  - budżetów sektoralnych gałęzi.
4. Poprawę jakości usług kolejowych świadczonych w łańcuchach transportu kombinowanego i w konsekwencji przywrócenie zaufania klientów do tej gałęzi transportu.

**Bibliografia**

- [1] Mindur L. (praca zbiorowa), *Współczesne technologie transportowe*, Instytut Technologii i Eksploatacji, Warszawa 2004.
- [2] Protokół Najwyższej Izby Kontroli z 8 lipca 1999 r. dotyczący funkcjonowania transportu intermodalnego w Polsce w latach 1996–1998 Nr 186/99/P98/120/DTL, Warszawa, lipiec 1999, s. 27.
- [3] Ratyfikowana przez Polskę w 1989 r. umowa AGC obligowała stronę polską do dostosowania wytypowanych linii kolejowych do podstawowych wymagań techniczno-eksploatacyjnych transportu intermodalnego, zaś podpisania w marcu 1992 r. umowa AGTC, obejmujące te same linie kolejowe co AGC, zobowiązywała Polskę do działań w celu uzyskania w 2000 r. lepszych wskaźników eksploatacyjnych, zwłaszcza w zakresie prędkości kursowania pociągów przewożących ładunki w IJŁ.
- [4] Tylutki A., *Prognozy przewozów multimodalnych w oparciu o analizę czynników stymulujących rozwój gospodarczy kraju (eksport, import)*, Synteza, Podzadanie zadania Badawczego nr 8 PBZ-O32-06 Sieciowy system przewozów multimodalnych. Uniwersytet Szczeciński, Wydział Transportu i Łączności, Szczecin, październik 1997 r.
- [5] White Paper. European Transport Policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. COM(2001)370, Brussels, 12.09.2001.
- [6] Wronka J. z zespołem, *Program rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2015 r.*, Temat OBE4-1260/2000. OBET, Warszawa – Szczecin, luty 2001.