

Chwesiuk K., Kotowska I., Wiśnicki B.: *Perspektywy przewozów intermodalnych w Polsce*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2008. ISBN 978-83-89901-32-3.

PERSPEKTYWY ROZWOJU PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE

prof. dr hab. inż. Krzysztof Chwesiuk
dr inż. Bogusz Wiśnicki
dr inż. Izabela Kotowska

AKADEMIA MORSKA
SZCZECIN 2008

Spis treści

Wprowadzenie	4
1. Analiza przewozów intermodalnych w Polsce	6
1.1. Przewozy szynowo-drogowe	6
1.2. Przewozy lądowo-morskie	10
2. Infrastruktura transportu intermodalnego	15
2.1. Infrastruktura liniowa	15
2.2. Infrastruktura punktowa	17
2.2.1. Lądowe terminale intermodalne	17
2.2.2. Morskie terminale intermodalne	24
3. Organizacja przewozów intermodalnych w Polsce	26
3.1. Uczestnicy rynku przewozów szynowo-drogowych	26
SPEDCONT Spedycja Polska	27
POLZUG Intermodal Polska	28
POLCONT	29
TRADE TRANS	30
CARGOSPED	30
PROKONT	31
PKP Cargo	32
PCC Rail Containers	34
Chem Trans Logistic (CTL Rail)	35
3.2. Kolejowe połączenia intermodalne	36
3.3. Promowe połączenia kolejowe	41
4. Prognoza rozwoju przewozów intermodalnych w Polsce	43
5. Perspektywy rozwoju transportu intermodalnego w Polsce	49
5.1. Perspektywy rozwoju infrastruktury liniowej	49
5.2. Perspektywy rozwoju infrastruktury punktowej	50
5.2.1. Centra logistyczne	50
Centrum Logistyczne Poznań-Franowo	51
Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań (CLIP)	52
Centrum Logistyczne w Gądkach koło Poznania	53
Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin–Stare Miasto	54
Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach	55
Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w Szczecinie	56
Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku	57
Centrum Logistyczne w Gdyni	57
Centrum Logistyczne Malaszewicze	58
Centrum Logistyczne Żurawica/Medyka	58
Centrum Logistyczne Warszawa	59
Dolnośląskie Centrum Logistyczne we Wrocławiu	59

Centrum Logistyczne w Sławkowie	60
5.2.2. Terminale transportu intermodalnego	61
Deepsea Container Terminal (DCT) w Porcie Gdańsk	61
Gdyński Terminal Kontenerowy (GCT) w Porcie Gdynia	61
Terminal Kontenerowy na Ostrowie Grabowskim w Porcie Szczecin	62
Terminal Promowy w Porcie Świnoujście	62
Terminal Promowy w Porcie Gdynia	62
Terminal Promowy Westerplatte w Porcie Gdańsk	63
Terminal Promowy w Porcie Północnym w Gdańsku	64
Terminal we Wrocławiu spółki Polzug	65
Terminal w Kątach Wrocławskich spółki Prokont	65
Terminal w Gliwicach spółki PKP Cargo	65
Terminal we Wrocławiu spółki PKP Cargo	65
Terminale w Warszawie spółki PKP Cargo	65
5.2.3. Wnioski	66
5.3. Perspektywy rozwoju połączeń szynowo-drogowych	67
5.4. Perspektywy rozwoju połączeń lądowo–morskich	69
6. Kierunki wspierania transportu intermodalnego	72
6.1. Formy wspierania przewozów intermodalnych w Europie	72
6.2. Formy wspierania przewozów intermodalnych w Polsce	73
6.3. Bariery rozwoju transportu intermodalnego w Polsce	74
Wnioski końcowe	77
Literatura	81
Spis rysunków	82
Spis tabel	83

WPROWADZENIE

Transport intermodalny, zgodnie z definicją opracowaną przez Grupę Roboczą Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu w 1993 r., jest to przewóz ładunków w tej samej jednostce ładunkowej lub w tym samym pojeździe różnymi środkami transportu, lecz bez przeładunku samego ładunku.

Z punktu widzenia technologii transportu przewozy intermodalne można podzielić na dwie najważniejsze grupy:

- a) przewozy szynowo-drogowe,
- b) przewozy lądowo-morskie.

Przewozy szynowo-drogowe obejmują transport jednostek intermodalnych, do których zalicza się: kontenery, nadwozia wymienne, naczepy samochodowe i pojazdy drogowe. Transport kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep samochodowych nosi nazwę transportu szynowo-drogowego nietowarzyszącego¹. Transport pojazdów drogowych, czyli samochodów ciężarowych lub ciągników z naczepami, wraz z kierowcami, którzy odbywają podróż kolejną w osobnych wagonach-kuszetach, nosi nazwę transportu szynowo-drogowego towarzyszącego². Dowóz i odwóz jednostek do terminali transportu intermodalnego odbywa się za pomocą środków transportu drogowego. Przewozy lądowo-morskie obejmują przewóz jednostek intermodalnych statkami typu ro-ro, promami i kontenerowcami. Dowóz i odwóz jednostek do terminali morskich odbywa się środkami transportu drogowego i(lub) kolejowego. W europejskich przewozach intermodalnych wykorzystana jest także żegluga śródlądowa jako uzupełnienie transportu drogowego i kolejowego w transporcie jednostek do i z terminali morskich.

Zasadą w przewozach intermodalnych jest taki dobór środków transportu w łańcuchu transportowym od nadawcy do odbiorcy, aby największy udział w pracy przewozowej miały ekologiczne gałęzie transportu: transport morski, kolejowy i żegluga śródlądowa. Transport samochodowy odgrywa jedynie rolę dowozowo-

¹ Ze względu na pionową technologię przeładunku kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep drogowych technologia przewozów szynowo-drogowych nietowarzyszących nosi również nazwę „na barana” (ang. Piggy-back, niem. Hukepack).

² Ze względu na poziomą technologię przeładunku pojazdów drogowych technologia przewozów szynowo-drogowych towarzyszących nosi również nazwę „ruchoma droga” (ang. Rolling Motorway, niem. Rollende Landstrasse - RoLa).

odwozową od nadawcy do pierwszego terminalu transportu intermodalnego i z ostatniego terminalu do końcowego odbiorcy.

Proces integracji z Europą Zachodnią wymusza na rządzie polskim, przewoźnikach i spedytorach dostosowanie technologii transportowych do wymogów Unii Europejskiej. Oprócz uwarunkowań zewnętrznych, do których – poza polityką integracyjną – można zaliczyć tranzytowe położenie geograficzne Polski, istnieje wiele wewnętrznych przesłanek wdrożenia nowoczesnych technologii transportu intermodalnego w naszym kraju:

- a) dobrze rozwinięta sieć linii kolejowych, która w głównych kierunkach tranzytowych spełnia wymagania umowy AGTC³;
- b) brak autostrad i dróg szybkiego ruchu oraz zły stan techniczny infrastruktury drogowej;
- c) duże rezerwy zdolności przepustowej trakcji kolejowej, przy znacznym przeciążeniu szczególnie międzynarodowych dróg kołowych;
- d) gwałtowny wzrost liczby pojazdów drogowych, a szczególnie samochodów osobowych poruszających się po polskich drogach;
- e) duża nadwyżka potencjału przeładunkowego polskich portów w obsłudze ładunków drobnicowych;
- f) zły stan środowiska naturalnego zagrożonego skutkami niekontrolowanego rozwoju motoryzacji.

³ AGTC – umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, sporządzona w Genewie 1 lutego 1991 r.

1. ANALIZA PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE

1.1. Przewozy szynowo-drogowe

Pomimo wątpliwości i niejasności w planach rozwoju transportu w naszym kraju uważa się, że po modyfikacji niektórych jego założeń przewozy intermodalne mają duże szanse rozwoju. Wpływa na to ma wiele czynników, do których z pewnością można zaliczyć:

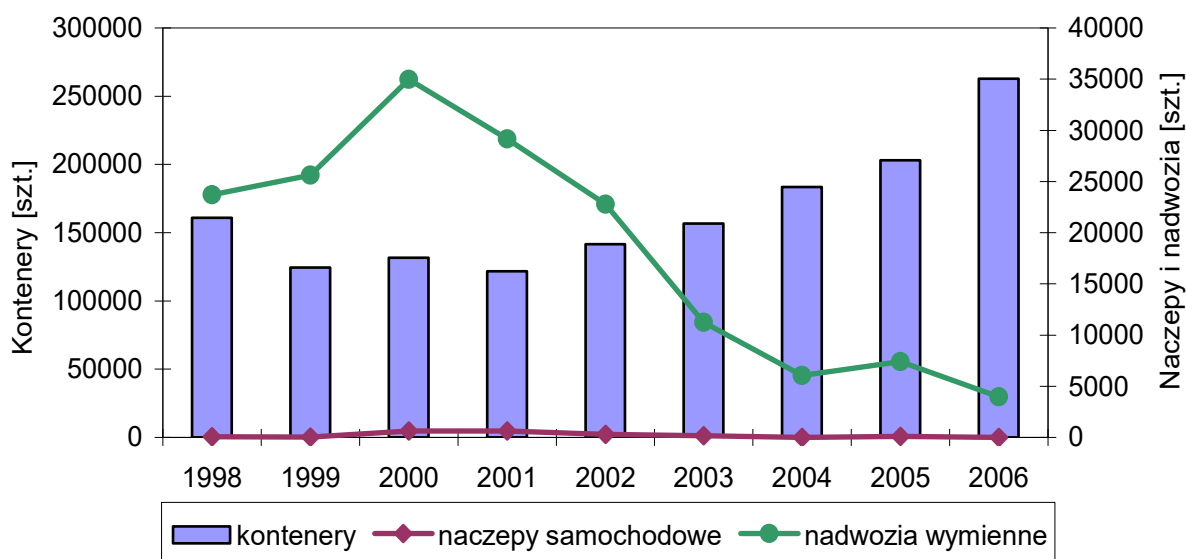
- a) położenie geograficzne Polski łączące Europę Zachodnią z Europą Wschodnią oraz z Dalekim Wschodem;
- b) przebiegające przez Polskę cztery paneuropejskie korytarze transportowe;
- c) stosunkowo dobrze rozwinięta sieć linii kolejowych o znaczeniu międzynarodowym;
- d) dobry stan techniczny posiadanych wagonów;
- e) wzrastająca punktualność systemowych przewozów całopociągowych;
- f) rezerwy zdolności przewozowych;
- g) coraz lepsze przygotowanie zawodowe zespołów pracowniczych zajmujących się obsługą klientów;
- h) polityka EU sprzyjająca rozwojowi transportu intermodalnego;
- i) podpisanie i ratyfikacja przez Polskę Umowy AGTC;
- j) wiązanie polityki Państwa wobec portów morskich z rozwojem kolejowych przewozów kombinowanych;
- k) duże zainteresowanie Europy Zachodniej zwiększeniem przewozów tranzytowych przez Polskę na Wschód;
- l) podniesienie jakości świadczonych usług („od drzwi do drzwi”, „na czas”, „na miejsce”);
- m) działania środowisk ekologicznych w kontekście ograniczania zagrożeń bezpieczeństwa na drogach ze względu na nasilenie ruchu;
- n) wzrastająca świadomość społeczeństwa o ekologicznych walorach transportu kolejowego.

Tabela 1

Przewozy intermodalne w Polsce w latach 1998–2005

Lata	Przewóz kontenerów			Przewóz naczep samochodowych		Przewóz nadwozi wymiennych	
	[tys. szt.]	[tys. ton]	[tys. TEU]	[szt.]	[ton]	[szt.]	[ton]
1998	161,0	1790,2	236,8	77	1 785	23 716	233 369
1999	124,4	1521,3	189,5	38	1 082	25 630	223 532
2000	131,7	1770,1	196,3	614	8 695	34 980	289 490
2001	121,7	1693,7	174,0	626	10 952	29 143	267 604
2002	141,6	1969,5	203,5	281	4 977	22 775	240 561
2003	156,7	2056,1	233,9	168	2 476	11 256	189 239
2004	183,5	2377,5	281,6	12	183	6 065	106 152
2005	203,1	2524,4	307,6	89	2915	7 412	117 234
2006	262,8	3294,3	409,9	14	396	3 972	92 915

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 1. Przewozy szynowo-drogowe w Polsce w latach 1998–2005

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 2

Przewozy kontenerów w Polsce w latach 1998–2005

Lata	Przewozy kontenerów [tys. TEU]	pełne [tys. TEU]	puste [tys. TEU]	pełne/puste [%]	Relacje			
					krajowe [tys. TEU]	międzynarodowe		krajowe/ międzynarodowe [%]
						[tys. TEU]	eksport/ import/ transyt [%]	
1998	236,8	150,7	86,1	64/36	32,4	204,4	33/41/26	14/86
1999	189,5	122,3	67,2	65/35	28,1	161,4	37/43/20	15/85
2000	196,3	128,6	67,7	65/35	34,1	162,2	35/42/23	17/83
2001	174,0	114,4	59,6	66/34	31,5	142,6	33/42/25	18/82
2002	203,5	132,8	70,7	65/35	18,5	185,0	35/43/22	9/91
2003	233,9	143,1	90,8	61/39	16,0	217,9	39/47/14	7/93
2004	281,6	172,1	109,5	61/39	42,9	238,7	35/53/12	15/85
2005	307,6	182,1	125,5	59/41	24,7	282,9	43/47/9	8/92
2006	409,9	240,4	169,5	59/41	38,2	371,7	45/48/7	9/91

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przewozy szynowo-drogowe w Polsce rozwijają się w sposób nierównomierny. Stabilny wzrost przewozów można zauważyć w transporcie kontenerów. Po załamaniu przewozów w latach 1999–2001 notowany był stały 10–15-procentowy przyrost przewozów w skali roku (tab. 1, rys. 1). W 2006 roku przyrost ten był większy i wynosił 33% w stosunku do roku poprzedniego. Większość kontenerów, występujących w przewozach intermodalnych, jest przewożonych w relacjach międzynarodowych. Przewozy krajowe stanowią od 7% do 15%, głównie w relacjach do i z portów morskich. W przewozach międzynarodowych przeważa import kontenerów. Są to głównie ładunki sprowadzane z krajów azjatyckich, przywożone kontenerowcami do portów niemieckich, holenderskich i belgijskich, a dalej koleją do Polski. Konsekwencją przewagi importu nad eksportem jest stosunkowo duży przewóz kontenerów pustych, sięgający nawet 40% (tab. 2).

Inaczej sytuacja kształtowała się w przypadku przewozów naczep samochodowych i nadwozi wymiennych. Po początkowym wzroście przewozów do roku 2000, od roku 2001 nastąpił szybki ich spadek. Szczególnie niewielką liczbę przewozów naczep samochodowych i nadwozi wymiennych odnotowano w roku 2004 r. Główną przyczyną tego zjawiska było przystąpienie Polski do Unii Europejskiej, w konsekwencji czego zlikwidowane zostały wielogodzinne kolejki samochodów ciężarowych na drogowych przejściach granicznych. Transport naczep i nadwozi na wagonach

kolejowych przestał być szybszy od międzynarodowego transportu drogowego. Liberalizacja rynku przewozów drogowych przyczyniła się również do znacznego spadku cen za usługi w transporcie drogowym, od roku 2004 i to pomimo wzrostu cen paliw. Istotną przyczyną spadku liczby przewozów naczep samochodowych i nadwozi wymiennych jest również mniejsze bezpieczeństwo transportu tych jednostek. Naczepy i nadwozia wymienne, zabezpieczane jedynie plandeką, często były dewastowane i okradane. Istnieje również wiele uwarunkowań technicznych, mających wpływ na niewielki udział przewozów naczep i nadwozi wymiennych w Polsce.

Przewozy z zastosowaniem technologii transportu szynowo-drogowego towarzyszącego „ruchoma droga” miały dotychczas w Polsce znikomy udział w przewozach intermodalnych. Można mówić jedynie o kilku próbach uruchamiania tego typu przewozów w naszym kraju. Pociągi przewożące całe pojazdy drogowe uruchomiono na trasach Hanover–Gądkki k. Poznania oraz Gliwice–Budapeszt w 1993 r., a także na trasie Kijów–Sławków w latach 2003–2004. Po krótkim okresie eksploatacji wszystkie trzy połączenia zlikwidowano. Powodem było zbyt małe zainteresowanie przewoźników drogowych i w związku z tym niewystarczające wykorzystanie ładowności pociągów. Dodatkowo zły stan linii kolejowych w Polsce był powodem szybszego zużycia wagonów niskopodwoziowych, niezbędnych do realizacji przewozów szynowo-drogowych towarzyszących. W przypadku połączenia Hanover–Gądkki k. Poznania kolej ograniczyła dopuszczalną ładowność wagonów do 38 ton, co oznacza 2 tony mniej od limitu obowiązującego w transporcie drogowym. Oprócz wymienionych przyczyn polskie koleje i operatorzy transportu intermodalnego nie dysponowali i nadal nie dysponują wagonami niskopodwoziowymi. W cenę przewozu muszą być więc wliczone koszty wynajmu wagonów.

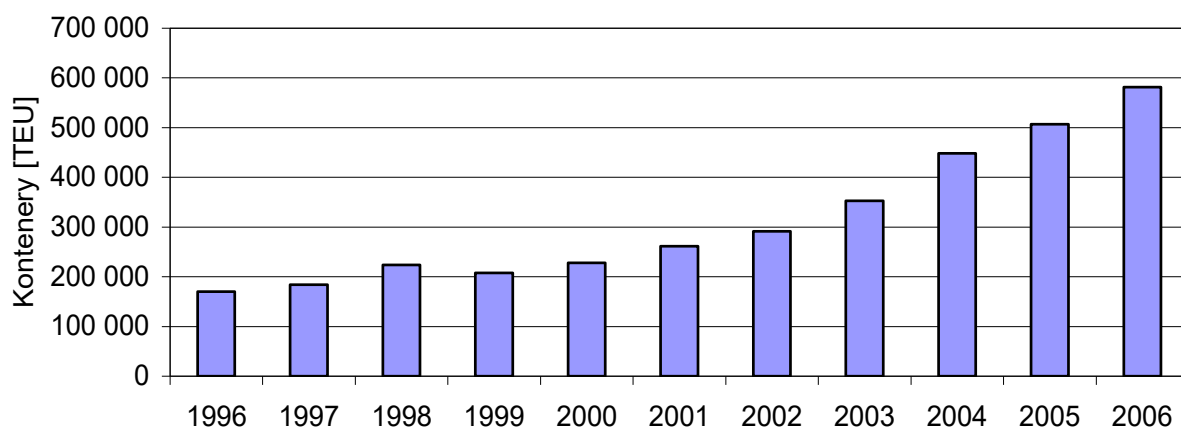
Jedną z podstawowych barier w rozwoju przewozów szynowo-drogowych nie-towarzyszących naczep samochodowych, jest to, że jedynie kilka procent naczep poruszających się po polskich drogach jest przystosowanych do przeładunku pionowego (lo-lo). Konstrukcja naczep siodłowych, odpowiednio wzmocniona, musi mieć wgłębienia dla uchwyty kleszczowych. Tego typu naczepy są droższe, w związku z czym jest ich w Polsce znacznie mniej niż w krajach Europy Zachodniej.

Jedyną intermodalną jednostką ładunkową, oprócz jednostki kontenerowej (która ma niewielki, ale ciągle istotny udział w polskim rynku transportowym), jest nadwozie wymienne. Wynika to m.in. z tego, że nadwozia można w większości przypadków przewozić na wagonach-platformach, na których przewożone są kontenery.

Nie ma więc bariery technicznej, jaka istnieje w przypadku przewozu pojazdów drogowych i naczep. Nadwozia i kontenery mogą zatem być ładowane wzdłuż składu kolejowego. Niestety, liczba nadwozi wymiennych jest ciągle zbyt mała.

1.2. Przewozy lądowo-morskie

Wszystkie regularne połączenia morskie, oferowane przez morskie terminale intermodalne, należą do tzw. żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Większość przewozów statkami ro-ro realizowana jest w relacjach bałtyckich do Szwecji, Finlandii, Litwy i Rosji. Większość połączeń kontenerowych ma charakter dowozowo-odwozowy (ang. *feeder service*) do i z portów niemieckich oraz holenderskich. W tych portach kontenery są przeładowywane na statki kontenerowe żeglugi oceanicznej. Połączenia morskie kontenerowe silnie konkurują z przewozami szynowo-drogowymi oraz samochodowymi do portów niemieckich i holenderskich.



Rysunek 2. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 1996–2006

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

Tabela 3

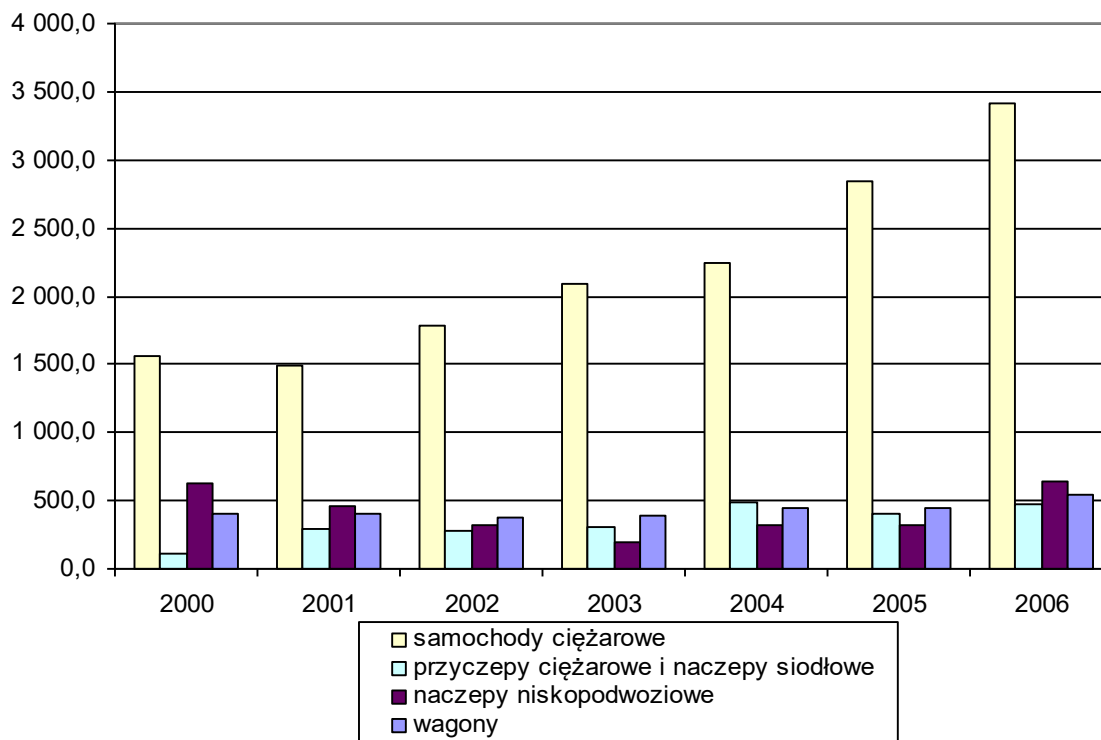
Przeładunki kontenerów w portach Gdyni, Gdańska oraz Szczecina–Świnoujście, w TEU, w latach 1996–2006

Lata	Gdynia	Gdańsk	Szczecin- -Świnoujście	Razem
1996	156 055	2 165	12 016	170 236
1997	177 292	2 347	4 381	184 020
1998	213 366	2 738	7 949	224 053
1999	190 608	4 627	12 420	207 655
2000	188 272	18 037	21 865	228 174
2001	217 024	24 435	19 960	261 419
2002	252 247	20 136	19 367	291 750
2003	308 619	22 537	21 628	352 784
2004	377 236	43 739	27 680	448 655
2005	400 165	70 022	36 752	506 632
2006	461 170	77 854	42 542	581 566

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

Rozwój kontenerowych przewozów intermodalnych w relacjach lądowo-morskich można przeanalizować na podstawie wielkości przeładunków kontenerów w terminalach portowych. Przeładunki te w latach 1996–2006 charakteryzowały się stabilnym około 10-procentowym rocznym wzrostem (rys. 2, tab. 3). Gwałtowniejszy, 27-procentowy wzrost nastąpił w 2004 r., głównie w związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej. W kolejnych dwóch latach odnotowano kilkunastoprocentowy wzrost liczby przeładunków.

Największy z terminali kontenerowych - Bałtycki Terminal Kontenerowy obsłużył w 2006 roku 461 tys. TEU. Do 2000 r. obroty tego terminalu stanowiły ponad 90% wszystkich przeładunków kontenerów w portach polskich. W ciągu ostatnich dwóch lat bardzo duży wzrost liczby przeładunków zanotowano w Gdańskim Terminalu Kontenerowym. Rozpoczął swoją działalność terminal w Świnoujściu. W latach 2003–2006 Gdański Terminal Kontenerowy zwiększył obroty aż o 345%. W związku z tym w 2006 r. udział poszczególnych portów w przeładunkach kontenerowych wynosił: 79% w przypadku Gdyni, 13% w przypadku Gdańska, 7% w przypadku Szczecina i 1% w przypadku Świnoujścia. Należy się spodziewać, że budowa nowych terminali w Szczecinie i Gdańsku zwiększy udziały tych portów w obrotach kontenerowych.



Rysunek 3.

Przeładunki w terminalach promowych w Polsce w latach 2000–2006

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 4

Przeładunki w terminalach promowych w Polsce w latach 2000–2006

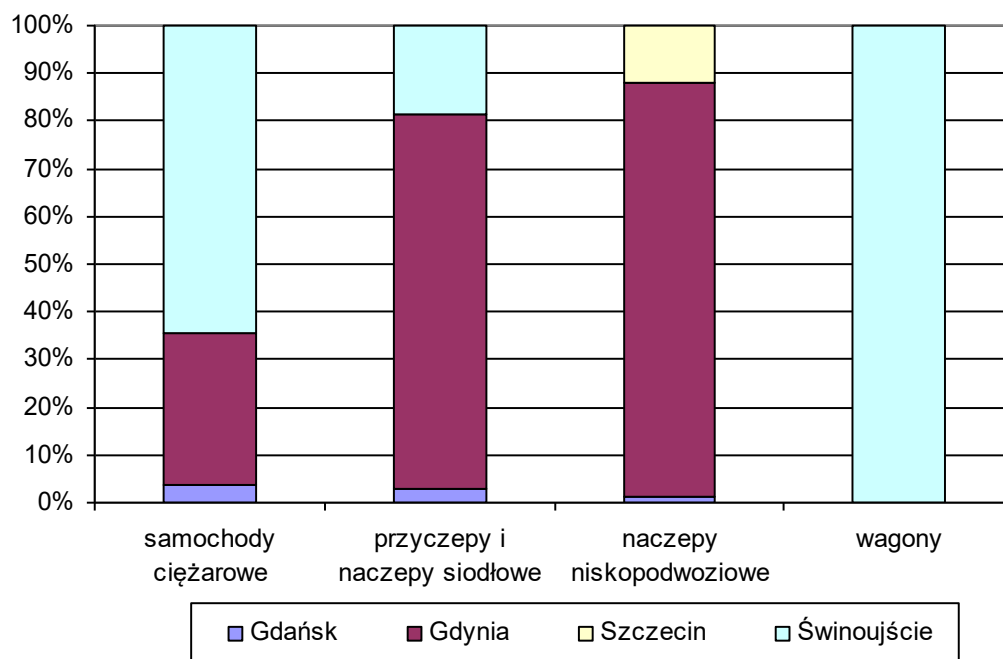
Rok	Samochody ciężarowe		Przyczepy ciężarowe i naczepy siodłowe		Naczepy niskopodwoziowe		Wagony	
	[szt.]	[tys. t]	[szt.]	[tys. t]	[szt.]	[tys. t]	[szt.]	[tys. t]
2000	119 083	1 562,2	7 624	109,9	bd	629,9	bd	397,7
2001	121 595	1 486,0	14 489	294,0	bd	455,1	bd	410,7
2002	139 212	1 790,8	19 976	279,0	13 519	316,6	15 325	371,0
2003	168 583	2 091,3	21 935	304,6	12 952	188,4	14 984	386,8
2004	194 056	2 241,0	25 411	484,7	16 007	318,8	16 720	439,1
2005	305 280	2 839,9	26 997	407,0	13 681	314,2	16 872	449,4
2006	272 965	3 415,8	34 173	479,3	27 365	639,2	20 955	538,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Stosunkowo duży wzrost, sięgający średnio 20% rocznie, obserwowany jest w przeładunkach promowych, co przekłada się na taki sam wzrost przewozów intermodalnych lądowo-morskich zestawów drogowych (samochodów ciężarowych) i naczep. Największy wzrost liczby przeładunków można zaobserwować w przypadku

naczep niskopodwoziowych, których przeładowano w 2006 r. dokładnie dwa razy więcej niż w 2005 r. Wzrost liczby przewozów samochodów ciężarowych i naczep jest przede wszystkim skutkiem rosnącej liczby przewozów w międzynarodowym transporcie samochodowym pomiędzy Europą Środkową a Skandynawią. Można mówić zatem o dynamicznym rozwoju przewozów lądowo-morskich towarzyszących i nietowarzyszących, czyli naczep z ciągnikami siodłowymi i samych naczep. Co ważne, przewozy nietowarzyszące rozwijają się pomimo konieczności zatrudniania kierowców szwedzkich lub fińskich na terenie Skandynawii po dużo wyższych stawkach wynagrodzenia (rys. 3, tab. 4).

Przewozy promowe wagonów kolejowych są realizowane na trasie Świnoujście–Ystad. W latach 2002–2006 przewozy te wzrosły o 37%, biorąc pod uwagę liczbę przewiezionych wagonów, i o 45%, biorąc pod uwagę masę przewiezionych ładunków. Wśród przewożonych ładunków największy udział mają meble koncernu IKEA⁴.



Rysunek 4.

Struktura przeładunków w terminalach promowych w Polsce w 2006 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

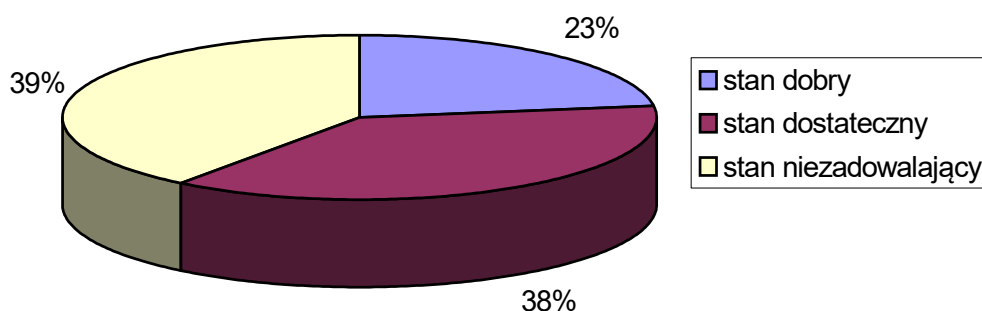
⁴ H. Zielaskiewicz, A. Górniewicz, Znaczenie kolejowo-morskich połączeń transportowych dla rozwoju przewozów intermodalnych i promowych w naszym kraju, [w:] Porty Morskie 2006. VI Międzynarodowa Konferencja Naukowa, Program UE – „Autostrady Morskie” szansą dla rozwoju potoków ładunkowych pomiędzy Morzem Bałtyckim a Północnym, Wyd. KREOS, Szczecin 2006, s. 265.

Analizując strukturę przeładunków promowych w poszczególnych portach polskich, zauważyć można, że Terminal Promowy w Świnoujściu jest zdecydowanym liderem w przeładunkach samochodów ciężarowych. Terminal ro-ro w Gdyni natomiast przeładowuje większość naczep siodłowych i niskopodwoziowych. W Tymczasowej Bazie Kontenerowej w Szczecinie realizuje się tylko przeładunki naczep niskopodwoziowych (rys. 4).

2. INFRASTRUKTURA TRANSPORTU INTERMODALNEGO

2.1. Infrastruktura liniowa

Infrastruktura transportowa stwarza warunki właściwego funkcjonowania gospodarki w układzie regionalnym i ponadregionalnym oraz stymuluje jej rozwój. Brak właściwej infrastruktury transportu pod względem ilościowym i jakościowym hamuje rozwój gospodarczy, a nawet staje się barierą jego rozwoju. W Polsce stan infrastruktury kolejowej jest bardzo dekapitalizowany. Prawie 40% linii kolejowych jest w stanie niezadowolającym i prawie tyle samo – w stanie dostatecznym. Niewiele ponad 20% linii kolejowych posiada stan, który można uznać za dobry (rys. 5).



Rysunek 5. Stan linii kolejowych w Polsce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych PKP Cargo S.A.

W latach 2000–2004 następowała stopniowa degradacja infrastruktury kolejowej (tab. 5). O ponad 50% wzrosła liczba punktów z ograniczeniem prędkości, w związku z czym średni czas jazdy pociągów proporcjonalnie się wydłużył.

Tabela 5

Ograniczenia prędkości na liniach kolejowych w Polsce

Ograniczenia	Jednostka miary	Stan na dzień 1 stycznia				
		2000	2001	2002	2003	2004
Punktowe ograniczenia prędkości	szt	4298	5274	6140	6400	6492
Długość odcinków torów, na których zmniejszono prędkość kursowania pociągów z powodu ograniczeń prędkości	km toru	2515	2985	3370	3246	3224
Wydłużenie czasu jazdy pociągów z powodu ograniczeń prędkości	min	4666	5834	6648	6830	6782

Źródło: Materiały wewnętrzne PKP Cargo SA.

Infrastruktura liniowa w transporcie kolejowym dla przewozów kombinowanych obejmuje sieć linii podanych w umowie AGTC:

C-E 20 – Kunowice-Poznań-Łowicz-Warszawa/Skierniewice-Łuków-Terespol;

C-E 30 – Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Kraków-PrzemyślMedyka;

C 30/1 – Kraków-Tymbark-Nowy Sącz-Muszyna;

C-E 59 – Świnoujście-Szczecin-Wrocław-Opole-Chałupki;

C 59/1 – Nowa Sól-Żagań-Węgliniec-Zgorzelec-Zawidów;

C 59/2 – Wrocław-Międzyzlesie;

C-E 65 – Gdynia-Gdańsk-Warszawa/Bydgoszcz-Katowice-Zebrzydowice;

C 65/1 – Zduńska Wola Krusznice-Łódź-Olechów-Skierniewice;

C 65/2 – Chorzew Siemkowice-Częstochowa-Zawiercie-Jaworzno

Szczakowa-Czechowice Dziedzice;

C 65/3 – Herby Nowe-Paczyna-Kędzierzyn Koźle-Azoty.

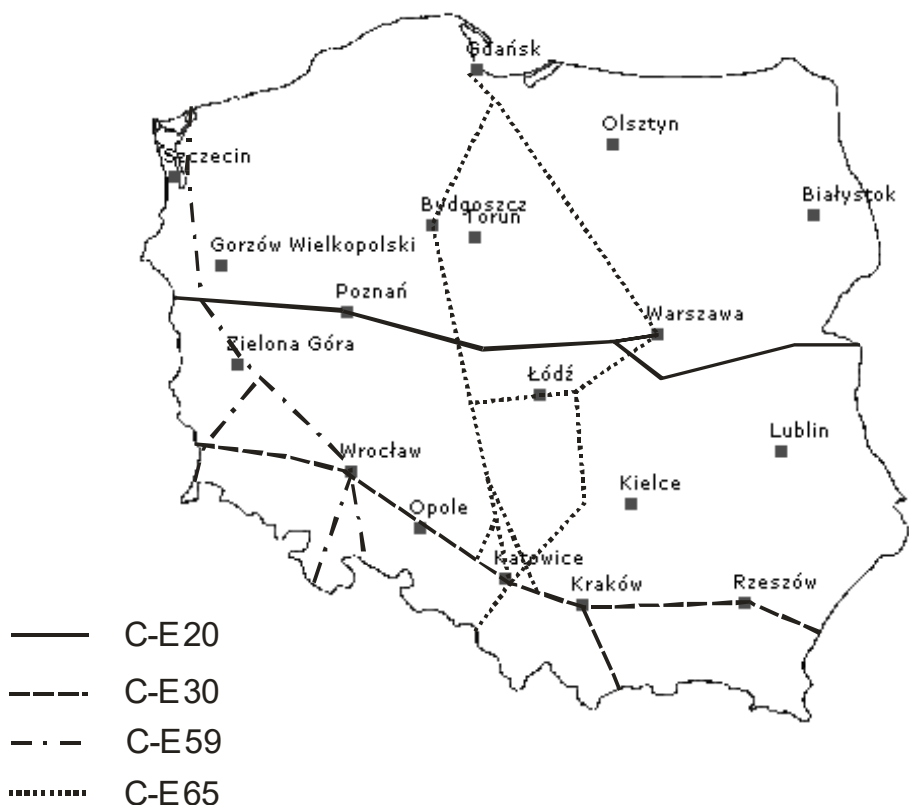
Zgodnie z warunkami umowy AGTC linie te powinny mieć następujące parametry techniczne⁵:

- a) dopuszczalną prędkość pociągów towarowych – 120 km/h,
- b) dopuszczalną prędkość wagonów niskopodwoziowych – 100 km/h,
- c) dopuszczalne obciążenie na oś dla wagonów poruszających się z prędkością 100-120 km/h – 22,5 t,
- d) dopuszczalne obciążenie na oś dla wagonów poruszających się z prędkością 120km/h i większą – 20 t.

Do końca 2006 r. do wymogów AGTC będą dostosowane nieliczne odcinki torów znajdujące się na liniach:

- a) C-E 20 na odcinku Kunowice–Poznań i Warszawa–Siedlce,
- b) C-E 30 na odcinku Legnica–Opole,
- c) C-E 59 na odcinku Świnoujście–Szczecin i Wrocław–Opole,
- d) C-E 65 na odcinku Grodzisk–Katowice.

⁵ J. Neider, D. Marciniak-Neider, Transport intermodalny, PWE, Warszawa 1997, s. 233.



Rysunek 6. Linie AGTC w Polsce

Źródło: Opracowanie własne.

Szybkość i punktualność dostaw mają kluczowe znaczenie dla klientów przewozów intermodalnych. Wydłużanie się planowego czasu przewozu, a także spóźnienia, wynoszące niejednokrotnie kilkanaście godzin, w dużym stopniu przyczyniają się do spadku popularności przewozów intermodalnych. W związku z powyższym można stwierdzić, że modernizacja linii kolejowych jest koniecznym warunkiem rozwoju przewozów intermodalnych w Polsce.

2.2. Infrastruktura punktowa

2.2.1. Lądowe terminale intermodalne

Charakterystyka techniczna lądowych terminali kontenerowych przedstawiona została w tab. 6. Parametry techniczne terminali oraz ich wyposażenie w większości przypadków nie są wystarczające. W wielu regionach kraju funkcjonuje kilka stosunkowo niedużych terminali, obsługiwanych przez różne konkurujące ze sobą podmioty. Na przykład w okolicy Poznania są cztery terminale kontenerowe: Poznań-Garbary, Franowo, Kobylnica oraz Gądky, które obsługują to samo zaplecze. Podobna sytuacja jest w rejonie Warszawy, gdzie znajdują się terminale: Warszawa Główna

na Towarowa, Warszawa-Praga, Pruszków. Terminale nie są duże i oferują jedynie podstawowe usługi przeładunkowo-składowe. Występowanie kilku lokalnych terminali co prawda daje większą możliwość negocjowania warunków obsługi jednostek intermodalnych, lecz praktycznie uniemożliwia stworzenie jednego dużego terminalu, który w przyszłości mógłby przekształcić się w regionalne centrum logistyczne.

Większość terminali jest przygotowana do obsługi wielkich kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep, chociaż ich stan i wyposażenie powinny być zmodernizowane. Słabością większości terminali jest zbyt mała zdolność przeładunkowa oraz niewielka pojemność placów składowych i parkingów dla pojazdów samochodowych. Z tego powodu terminale stanowią „wąskie gardła” w przewozach intermodalnych „dom-dom”. Dużą niedogodnością jest również częste położenie terminali w pobliżu centrów miast, przez co dojazd do nich jest utrudniony. Rezultatem takiego położenia terminali jest znaczne zmniejszenie średniej prędkości przewozowej w całym łańcuchu logistycznym „dom-dom”, co jest jednym z ważniejszych argumentów przemawiających za stosowaniem przewozów intermodalnych.

Tabela 6

Infrastruktura lądowych terminali intermodalnych w Polsce

Lp.	Terminal [właściciel]	Powierzchnia terminalu/obszar składowania	Rodzaj urządzeń przeładunkowych - udźwig	Liczba i długość torów	Rodzaj przeładowywanych jednostek	Możliwości składowania kontenerów	Zdolność przeładunkowa [TEU/rok]	Możliwość podłączenia agregatów chłodniczych	Godziny otwarcia
1	Warszawa Główna Towarowa [Spedcont]	18 600m ² / 17 500m ²	2 suwnice 31t reachstacker 41t reachstacker 12t naczepy samowyładownicze	2 x 715mb	kontenery, nadwozia, naczepy	1000 kontenerów w 3 warstwach	40 000	tak	7.00-19.00
2	Gądky [Polzug]	10 389m ² + plac składowy pod naczepy 3,825 m ²	reachstacker 45t reachstacker 45t reachstacker 42t reachstacker 37t	1 x 320mb	kontenery, nadwozia, naczepy		30.000	tak	6.00-22.00, sobota: 8.00-14.00
3	Pruszków [Polzug]	plac 28 394 m ²	reachstacker 11t reachstacker 45t reachstacker 42t reachstacker 40t reachstacker 11t	2 x 600mb, 1 x 350mb	kontenery, nadwozia, naczepy		60.000	tak	6.00-21.00, sobota: 9.00-13.00
4	Warszawa [Cargosped]	18 200m ²	reachstackery 42t	4000 mb (7 torów łącznie) w tym przeładunkowych o dł. 340 m	kontenery, nadwozia, naczepy	1000 TEU	85 000	tak	24h sobota do godz. 14:00
5	Sławków [Polzug]	6 000m ²	reachstacker 45t reachstacker 45t reachstacker 38t	tor szeroki 600mb, tor normalny 600mb	kontenery, nadwozia, naczepy		22.0000	tak	6.00-19.00, sobota 12.00-17.00
6	Wrocław [Polzug]	plac 2300m ² (podsownicowy) + 2730m ² (dodatkowy)	suwnice: 32,5t; 32,5t reachstacker 38t reachstacker 37t	2 tory podsownicowe po 273mb	kontenery, nadwozia, naczepy		15.0000	tak	7.00-20.00, sobota 8.00-14.00

Lp.	Terminal [właściciel]	Powierzchnia terminalu/ obszar składowania	Rodzaj urządzeń przeładunkowych - udźwig	Ilość i długość torów	Rodzaj przeładowywanych jednostek	Możliwości składowania kontenerów	Zdolność przeładunkowa [TEU/rok]	Możliwość podłączenia agregatów chłodniczych	Godziny otwarcia
7	Gdynia - -depot przy ul. Hutniczej [Balticon]	plac 19 000m ²	układarka 12t układarka 12t układarka 18t	140mb	kontenery	1 500 TEU	brak danych	brak danych	7.00-23.30, sobota: 7.00--4.00
8	Gdynia - -depot przy ul. Jana z Kolna [Balticon]	plac 4 000m ²	układarka 12t układarka 17t	480mb	kontenery	700 TEU	brak danych	brak danych	7.00-23.30, sobota: 7.00-14.00
9	Szczecin - -depot przy ul. Władysława IV [Balticon]	plac 5 000m ²	układarka 12t układarka 12t	480mb	kontenery	600 TEU	brak danych	brak danych	7.00-22.20, sobota: 7.00-14.00
10	Kobylnica [PKP CARGO]	ogółem 8 800m ² , plac I 5000m ² , plac II 1200m ²	reachstacker 45t	tor 555mb, tor 479mb	kontenery, naczepy, planowane nadwozia	20' - 460 szt., 40' - 240 szt. 470 TEU	brak danych	brak możliwości	7.00-15.00
11	Małaszewicze [PKP Cargo]	ogółem 40000m ² plac kontenerowy 4686m ²	3 suwnice kontenerowe 37,5t nadwozia wymienne 40,5t	tory szerokie: 697mb, 705mb tory normalne: 794mb, 792mb	kontenery, nadwozia, naczepy	około 350 kontenerów w dwóch war- stwach	80 300 (220 konte- nerów na dobę)	brak możli- wości	7.00-19.00
12	Mława [PKP Cargo]	20 450m ²	urządzenie przeładun- kowe typu Fantuzzi	757mb 845 mb	brak da- nych	1052 UTI	brak da- nych	brak da- nych	brak da- nych
13	Gliwice- Kontenerowa [PKP Cargo]	ogółem 69870m ² place składowe 38 000m ² , plac podsuwni- cowy 15 000m ²	suwnica kontenerowa udźwig 40t, żuraw sa- mojezdny 4, urządzenie samojezdne (SMV) 40t, wózek widłowy 8t	2 tory 400mb każdy	kontenery, nadwozia, naczepy	2000 - 20' lub 150 nadwozi	87 600	tak	24 na dobę
14	Łódź-Olechów [Spedcont]	84 000m ² / /42 800m ²	2 suwnice 31t, reach- stacker 41t, reachstac- ker 1 t, naczepy samo- wyładowcze	2 tory 1400 mb	kontenery, nadwozia, naczepy	5000 konte- nerów w 3 warstwach	60 000	tak	6.00-17.00

Lp.	Terminal [właściciel]	Powierzchnia terminalu/ obszar składowania	Rodzaj urządzeń przeładunkowych - udźwig	Ilość i długość torów	Rodzaj przeładowywanych jednostek	Możliwości składowania kontenerów	Zdolność przeładunkowa [TEU/rok]	Możliwość podłączenia agregatów chłodniczych	Godziny otwarcia
15	Poznań-Garbary [Spedcont]	3 700m ² / 3 500m ²	2 suwnice 32t, reachstacker 42t, naczepy samowyładowcze	3450 mb	kontenery, nadwozia, naczepy	400 kontenerów w 3 warstwach	40 000	nie	7.00-18.00
16	Kraków-Krzyszewice [Spedcont]	13 300m ² / 13 000m ²	reachstacker 40t, dźwig samojezdny 20t, samowyładowcze	2 x 600 mb	kontenery, nadwozia, naczepy	600 kontenerów w 3 warstwach	40 000	nie	7.00-16.00
17	Sosnowiec Południowy [Spedcont]	9 500m ² / 6 900m ²	suwnica 40t naczepy samowyładowcze	2 x 565 mb	kontenery, nadwozia, naczepy	600 kontenerów w 3 warstwach	30 000	nie	7.00-21.00
18	Żurawica [PKP Cargo]	6.300m ² / 1080m ²	suwnica bramowa 50t, suwnica 15t	2 tory normalne 180 mb tory szerokie 180mb i 1 tor pomocniczy 180 mb	kontenery	350 TEU	50-60 kontenerów w dobie	brak danych	brak danych
19	Tychy [Prokont]	3 000m ²	reachstacker 42t, reachstacker 35t	2 tory 420mb	kontenery	brak danych	200 UIT na dobę	brak danych	brak danych
20	Brzeg Dolny [PCC Rokita]	2 700 m ²	reachstacker 35t	1 x 84 mb	kontenery	200 TEU		nie	7.00–23.00
21	Swarzędz [Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań]	80ha/ 32 ha powierzchni magazynowej	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych
22	Sławków [CZH S.A. Oddział Euroterminal w Sławkowie]	5600m ²	dźwig kontenerowy SMV	brak danych	kontenery, nadwozia, naczepy	brak danych	30 000	tak obecnie 6 szt.	brak danych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP Cargo SA.

Tabela 7

Infrastruktura morskich terminali intermodalnych w Polsce

Lp.	Terminal [właściciel]	Powierzchnia terminalu/ placów składowych	Rodzaj urządzeń przeładunkowych - udźwig	Liczba i długość torów	Przeładowywane jednostki	Możliwości składowania jednostek	Zdolność przeładunkowa [szt.]	Zasilanie agregatów chłodniczych	Godziny otwarcia
1	Gdynia - -Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT)/ International Container Terminal Services	60ha/33ha	5 suwnic nabrzeżnych 40/55/60t 2 suwnice kolejowe 35/40t 19 suwnic placowych 30,5/35t 2 kontenerowe wozy podsiębierne 40t wozy czołowo-widłowe 9/12/25/28t	3 x 300mb	kontenery, nadwozia, naczepy	18 000 TEU	650 000 0 (docelowo 1 000 000)	400 stanowisk, w tym 280 stanowisk stałych	całodobowo
2	Gdynia– -Gdynia Container Terminal (GCT)/ Hutchison	18,6ha/3,5ha	2 suwnice nabrzeżne 40t, 1 samojezdny dźwig portowy-100t, 4 suwnice placowe-40t, 2 kontenerowe wozy wysięgnikowe-41t	3 tory o łącznej długości 360 mb	kontenery, naczepy (obsługa magazynowa)	3660 TEU	150 000 – Etap I 250 000 – Etap II (docelowo 500 000)	192	całodobowo sobota: 7:00-15:00
3	Gdańsk - -Gdański Terminal Kontenerowy [Port Wiślany]	20.000m ²	2 żurawie nadbrzeżne 3/40/55t 1 żuraw jezdny 100t 2 suwnice placowe 35/40t 13 suwnic placowych 3,/35/40 t kontenerowy wóz podsiębierny 40t	2 tory po 8 wagonów	kontenery	3400 TEU	brak danych	95 punktów	brak danych
4	Szczecin– -Tymczasowa Baza Kontenerowa [Drobnica-Port Szczecin]	2,5ha/2,1ha	stanowisko ro-ro 1 żuraw jezdny 50t 2 reachstackery żurawie szynowe 16 t	2 tory nabrzeżne 1043 mb	kontenery, nadwozia, naczepy	2000 TEU	30 000	84 punkty	całodobowo

Lp.	Terminal [właściciel]	Powierzchnia terminalu/ placów składowych	Rodzaj urządzeń przeładunkowych - udźwig	Liczba i długość torów	Przeładowywane jednostki	Możliwości składowania jednostek	Zdolność przeładunkowa [szt.]	Zasilanie agregatów chłodniczych	Godziny otwarcia
5	Świnoujście – Terminal Kontenerowy Szczecin-Świnoujście [VGN Polska]	4,1ha/3,2ha	1 suwnica nabrzeżna 45t, 2 suwnice samojezdne RTG 35t, reachstacker 56t	2 tory 1053mb	kontenery	4000 TEU	40 000	50 punktów	całodobowo
6	Świnoujście - Terminal Promowy [Terminal Promowy Świnoujście]	121,7ha/26,5ha	5 stanowisk promowych, w tym 3 do przeładunku wagonów	8 torów (2,7km)	kontenery, naczepy, nadwozia	brak danych	60 000 wagonów, 150 000 zestawów drogowych	brak danych	całodobowo
7	Gdańsk - Terminal Promowy Westerplatte [Terminal Westerplatte]	plac 38700m ²	stanowisko ro-ro, rampa pływająca	brak danych	kontenery, naczepy, nadwozia	565 naczep	brak danych	brak danych	całodobowo
8	Gdańsk - Terminal Promowy PŻB [Polska Żegluga Bałtycka Polferries]	plac 4000m ²	stanowisko ro-ro	brak danych	kontenery, naczepy, nadwozia	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych
9	Gdynia - Terminal Ro-ro [Drobnica]	brak danych	3 stanowiska ro-ro, suwnica nabrzeżna 45t, reachstacker 45t	brak danych	kontenery, naczepy, nadwozia	3 magazyny - 26800m ² , 2 wiaty: 126 naczep RT, place: 113 naczep+120 pojazdów+352TEU	brak danych	brak danych	całodobowo
10	Gdynia - Terminal Promowy [Stena Line]	brak danych	stanowisko ro-ro	brak danych	kontenery, naczepy, nadwozia	brak danych	brak danych	brak danych	całodobowo

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z poszczególnych terminali.

2.2.2. Morskie terminale intermodalne

Morskie terminale intermodalne znajdują się w portach w Szczecinie, Świnoujściu, Gdyni i Gdańsku. Porty te oferują usługi w pięciu terminalach kontenerowych oraz w pięciu terminalach promowych (ro-ro). Te ostatnie obsługują statki poziomego ładowania, wykorzystując stanowiska ro-ro wyposażone w stałe rampy przeładunkowe. Wielkość i zdolność przeładunkowa terminali jest bardzo zróżnicowana (tab. 7).

Dynamika przeładunków kontenerowych przyczynia się do szybkiego rozwoju infrastruktury portów do obsługi kontenerów. Wiele inwestycji obejmuje budowę nowych terminali w Gdańsku i w Szczecinie oraz modernizację istniejących. Przewiduje się podwojenie zdolności przeładunkowej kontenerów w polskich portach w ciągu najbliższych trzech lat. Wiąże się z tym znaczne zwiększenie liczby morskich połączeń feederowych do portów Europy Zachodniej (tab. 8). Obecne obroty terminali, poza Bałtyckim Terminalem Kontenerowym w Gdyni, nie pozwalają na uruchomienie regularnych połączeń kolejowych, łączących te terminale z zapleczem. Najczęściej kontenery są wywożone z terminali samochodami ciężarowymi, rzadziej wagonami w ruchu rozproszonym. Wraz ze wzrostem obrotów w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie można się spodziewać uruchamiania kontenerowych połączeń szynowo-drogowych, o charakterze połączeń liniowych i wahadłowych, obsługujących te porty.

Tabela 8

Połączenia liniowe z morskich terminali kontenerowych

Morski terminal kontenerowy	Amator	Połączenia regularne	Częstotliwość (w tygodniu)
Szczecin - -Tymczasowa Baza Kontenerowa	Polfin Line	Gdynia–Helsinki–Szczecin	1
	BCL	Hamburg–Bremerhaven–Kłajpeda (port dodatkowy)	2
Świnoujście – -Terminal Kontenerowy Szczecin-Świnoujście	BCL	Szczecin–Hamburg–Bremerhaven–Kłajpeda (port dodatkowy)	1-2
Gdynia - -Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT)	Maersk	Bremerhaven	1
	MSC	Antwerpia–Bremerhaven	1
	Euroafrica	Hull	1
	IMCL	Hamburg–Bremerhaven	3
	BCL	Bremerhaven–Hamburg–Kłajpeda–Szczecin	3
	Team Lines/ Delphis	Hamburg–Bremerhaven	3
	APL	Hamburg–Kłajpeda	1
	Trans Baltica Container Lines	Kaliningrad	1

	Mann Lines	Bremerhaven	1
	UECC	Bremerhave–Ede–Sheerness– -Zeebrugge	1
Gdańsk - -Gdański Terminal Kontene- rowy (GTK)	Containerships Oy	St. Petersburg–Helsinki– Teesport–Aarhus	1
	Team Lines	Bremerhaven–Hamburg	2
	APL	Hamburg–Bremerhaven	1
	IMCL	Bremerhaven–Hamburg	2
	BCL	Gdańsk–Hamburg– Bremerhaven–Gdańsk	2
	Euro Marine Carri- er	Hanko–Newcastle	1
	Kursiu Linja	Zeebrugge–Ipswich–Teesport– Riga–Kłajpeda	1
	(SBX 1) OOCL	Rotterdam–Antwerpia– -St. Petersburg–Kłajpeda– Hamburg–Amsterdam	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów informacyjnych terminali kontenerowych.

Połączenia promowe z terminali w Gdyni, Gdańsku i Świnoujściu mają charakter połączeń bałtyckich w układzie północ–południe (tab. 9). Terminal w Świnoujściu obsługuje głównie zestawy drogowe, natomiast terminal w Gdyni - drobnicę na naczepach niskopodwoziowych. Armatorzy polscy: PŻB Polferries, Unity Line, Euroafrika mają silną pozycję na rynku przewozów promowych i stopniowo wprowadzają do eksploatacji nowe jednostki. Wadą mającą duży wpływ na obecny i przyszły stan przeładunków promowych, jest stan infrastruktury drogowej, umożliwiający dojazd samochodów ciężarowych do terminali. Liczne inwestycje w tym zakresie mogłyby być łatwiejsze, gdyby któryś z portów uzyskał status portu bazowego dla bałtyckiej autostrady morskiej. Największe szanse pod tym względem mają porty Trójmiasta, które połączy z zapleczem budowana autostrada A1.

Tabela 9

Połączenia liniowe z morskich terminali promowych

Terminal	Operator	Połączenia
Świnoujście - -Terminal Promowy	Polskie Terminale	Ystad, Kopenhaga, Roene
Gdańsk– -Terminal Promowy PŻB	PŻB	Nynashamn
Gdynia - -Terminal Promowy Stena Line	Stena Line	Karlskrona
Gdańsk - -Terminal Westerplatte		brak połączeń regularnych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów informacyjnych terminali promowych.

3. ORGANIZACJA PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE

3.1. Uczestnicy rynku przewozów szynowo-drogowych

Do głównych uczestników procesów przewozowych szynowo-drogowych na terenie Polski zaliczyć można:

- a) operatorów transportu intermodalnego,
- b) przewoźników kolejowych,
- c) przewoźników drogowych.

Powyższy podział nie jest pełny, gdyż nie uwzględnia firm spedycyjnych, będących przedstawicielami zagranicznych operatorów transportu intermodalnego. Podział ten nie obejmuje też spedytorów branżowych, czyli kolejowych, samochodowych lub morskich, organizujących przewozy tylko w oparciu o jeden środek transportu, w związku z czym zaangażowanych w intermodalny łańcuch transportowy. W podziale nie uwzględniono również operatorów terminali intermodalnych.

Najważniejszą rolę, z punktu widzenia organizacji i zarządzania przewozami, odgrywają operatorzy transportu intermodalnego. Powinni oni:

- a) ponosić odpowiedzialność za cały łańcuch transportowy,
- b) zawierać z klientami we własnym imieniu umowę przewozową na całej trasie od miejsca nadania towaru do miejsca jego przeznaczenia,
- c) wystawiać jeden dokument przewozu.

Obecnie żaden z operatorów krajowych nie oferuje wszystkich powyższych usług, ponieważ zdecydowana większość przewozów intermodalnych ma charakter międzynarodowy. Gestia transportowa leży przeważnie w rękach operatorów zagranicznych, głównie światowych liderów w przewozach oceanicznych kontenerów i współpracujących z nimi europejskich operatorów transportu szynowego-drogowego. Polscy operatorzy obsługują jednostki, gdy miejscem ich nadania lub odbioru jest Polska lub kraje byłego ZSRR. Ich rola sprowadza się z reguły do organizacji przewozów kolejowych „na odcinku polskim”, organizacji obsługi terminalowej w Polsce oraz organizacji dowozów–odwozów z polskich terminali.

Do najważniejszych operatorów przewozów intermodalnych w Polsce należą :

- a) SPEDCONT Spedycja Polska,
- b) POLZUG Intermodal Polska,
- c) POLCONT,
- d) TRADE TRANS,
- e) CARGOSPED,
- f) PROKONT.

SPEDCONT Spedycja Polska

Spółka SPEDCONT Spedycja Polska powstała w lipcu 1994 r. w wyniku usamodzielnienia się pionu kontenerów wielkich polsko-szwedzkiej firmy spedycyjnej Spedpol-Spedycja Polska, spółki istniejącej na rynku przewozów intermodalnych od 1991 r. Udziałowcami SPEDCONT-u są: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. (53%) oraz Pekaes Autotransport S.A. (47%). Spółka wyspecjalizowała się w intermodalnych przewozach kontenerów w relacjach krajowych i międzynarodowych. Posiada własną sieć terminali na terenie kraju: w Łodzi, Warszawie, Poznaniu, Sosnowcu i Krakowie. SPEDCONT łączy funkcje organizatora transportu intermodalnego z funkcjami spedytora i operatora terminalu. Od 1994 spółka organizuje blokowe pociągi kontenerowe, obsługujące terminal portowy w Gdyni. W przewozach międzynarodowych SPEDCONT wyspecjalizował się w transporcie kontenerów pociągami blokowymi pomiędzy Polską a: Mongolią, Kazachstanem, Rosją, Ukrainą, Białorusią, Uzbekistanem, Turkmenistanem, Tadżykistanem, Kirgistanem, Afganistanem oraz republikami nadbałtyckimi. Oprócz tego realizuje przewozy do krajów Europy Zachodniej i Europy Południowej. Spółka dysponuje prawie tysiącem kontenerów 20' i 40', ciągnikami siodłowymi i naczepami kontenerowymi, specjalistycznymi wozami i suwnicami do przeładunku jednostek ładunkowych. Wielkość przewozów spółki od początku działalności przedstawiono w tabeli 10.

Tabela 10
Przewozy spółki SPEDCONT

Rok	Przewozy	Zmiana [%]
1995	5417 TEU	
1996	17283 TEU	wzrost - 219%
1997	23980 TEU	wzrost - 39%
1998	33677 TEU	wzrost - 40%
1999	30355 TEU	spadek - 10%
2000	30340 TEU	0%
2001	31939 TEU	wzrost - 5%
2002	31087 TEU	spadek - 3%
2003	36746 TEU	wzrost - 18%
2004	42504 TEU	wzrost - 16%
2005	53449 TEU	wzrost - 26%
2006	145000 TEU	wzrost - 271%

Źródło: Spółka SPEDCONT.

POLZUG Intermodal Polska

Spółka POLZUG Intermodal Polska sp. z o.o. powstała w celu eksploatacji regularnych pociągów kontenerowych pomiędzy portami w Hamburgu i Bremerhaven i terminalem w Duisburgu a terminalami w Polsce. Udziałowcami POLZUG-u są: HHLA Intermodal GmbH (33% udziałów) – największy operator terminalu kontenerowego w Hamburgu, DB Cargo/Stinnes (33% udziałów) i PKP (33% udziałów). Od 1992 roku, w którym uruchomiono pociąg „Polzug”, systematycznie zwiększa się częstotliwość połączeń i liczba oferowanych relacji. Obecnie realizowanych jest 6 połączeń tygodniowo z Hamburga oraz 2–3 połączenia z Bremerhaven i Rotterdamu. Po stronie polskiej kontenery obsługiwane są przez terminale w Sławkowie k. Katowic, Wrocławiu, Gądkach k. Poznania, Gdańsku, Pruszkowie, Łodzi i Gliwicach. Dodatkowo POLZUG oferuje przewozy tranzytowe dla odbiorców na Ukrainie, w Rosji, krajach Bałtyckich, na Białorusi, w Mołdawii, Gruzji i Kazachstanie. Spółka jest operatorem czterech własnych terminali w Sławkowie, we Wrocławiu, w Gądkach i Pruszkowie, a także generalnym agentem na Polskę największego niemieckiego operatora transportu intermodalnego Kombiverkehre. Ogromne obroty kontenerowe Hamburga i Bremerhaven oraz własne terminale i wagony kontenerowe przyczyniły się do sukcesu intermodalnych przewozów oferowanych przez POLZUG. Wielkość przewozów spółki w kolejnych latach eksploatacji podano tab. 11.

Tabela 11
Przewozy spółki POLZUG

Rok	Przewozy	Zmiana [%]
1992	4800 TEU	
1993	10500 TEU	wzrost -120%
1994	14750 TEU	wzrost - 40%
1995	18400 TEU	wzrost - 25%
1996	23000 TEU	wzrost - 25%
1997	28750 TEU	wzrost - 25%
1998	34500 TEU	wzrost - 20%
1999	43200 TEU	wzrost - 25%
2000	55300 TEU	wzrost - 28%
2001	51200 TEU	spadek - 7%
2002	67025 TEU	wzrost - 31%
2003	65618 TEU	spadek - 2%
2004	66982 TEU	wzrost - 2%
2005	75043 TEU	wzrost - 12%
2006	120000 TEU	wzrost - 60%

Źródło: Spółka POLZUG.

POLCONT

W 1991 r. spółkę założyło 3 udziałowców: Intercontainer (50% udziałów), PKP (30% udziałów) i C. Hartwig Warszawa (20% udziałów). W 1999 roku Intercontainer zwiększył swoje udziały do 70%⁶. POLCONT jest przedstawicielem Towarzystwa Intercontainer-Interfrigo (ICF) w Polsce. Zajmuje się międzynarodową spedycją kontenerów i nadwozi wymiennych, oferując kompleksowy transport intermodalny w oparciu o system przewozów ICF jak i poza nim. Działalność spółki koncentruje się na obsłudze kontenerowych połączeń blokowych ICF⁷ do Polski oraz tranzytowych. Najważniejsze połączenia to Berlin–Moskwa–Berlin, o nazwie „Ostwind/Westwind”, oraz Rotterdam–Małaszewicze i dalej do krajów byłego ZSRR. Spółka nie posiada własnych terminali oraz środków transportu, jednakże oferuje obsługę kontenerów w terminalu PKP Cargo w Gliwicach. Wielkość przewozów, zrealizowanych przez spółkę w kolejnych latach podano w tab. 12.

Tabela 12
Przewozy spółki POLCONT

Rok	Przewozy	Zmiana [%]
1992	10000 TEU	
1993	15000 TEU	wzrost - 50%
1994	18000 TEU	wzrost - 20%
1995	22000 TEU	wzrost - 22%
1996	26000 TEU	wzrost - 18%
1997	29000 TEU	wzrost - 11%
1998	32000 TEU	wzrost - 10%
1999	34200 TEU	wzrost - 7%
2000	30300 TEU	spadek - 11%
2001	38407 TEU	wzrost - 27%
2002	36138 TEU	spadek - 6%
2003	33491 TEU	spadek - 7%
2004	30154 TEU	spadek -10%
2005	21710 TEU	spadek -28%
2006	23304 UIT ⁸	

Źródło: Spółka POLCONT.

⁶ Intercontainer przejął 20% udziałów od C. Hartwig.

⁷ ICF – Intercontainer-Interfrigo - towarzystwo zrzeszające kolejowych przewoźników kontenerów.

⁸ UIT –jednostka intermodalna, która odpowiada jednej naczepie siodłowej lub 2TEU (przeliczenie UIT na TEU nie jest dotychczas ujednolicone, są liczne odstępstwa).

TRADE TRANS

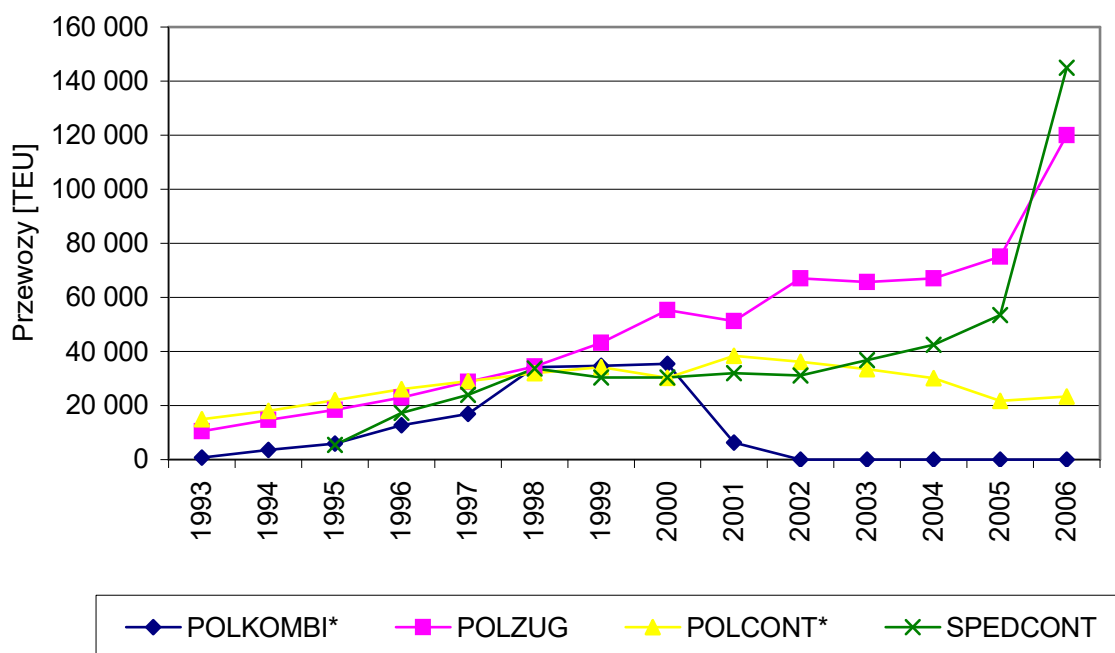
Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS spółka z o.o. powstało w 1990 roku jako spółka prawa handlowego typu joint venture z udziałem Polskich Kolei Państwowych (50% udziałów) i austriackiej firmy spedycyjnej Trade Trans (50% udziałów). Przedmiotem działalności przedsiębiorstwa jest obsługa spedycyjna międzynarodowego i krajowego obrotu towarowego. Do głównych zadań należą również zamiana dokumentów przewozowych na stacjach granicznych PKP (CIM /SMGS/ CIM) oraz dalsza odprawa przesyłek według przepisów odpowiedniej komunikacji międzynarodowej. Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS oferuje obsługę spedycyjną przesyłek kolejowych w eksporcie, imporcie i tranzycie, ładunków masowych, drobnicowych, a także niebezpiecznych i ponad gabarytowych, oraz dowóz i odwóz przesyłek kontenerowych transportem samochodowym w relacji pomiędzy terminalem a magazynem nadawcy lub odbiorcy. Spółka dysponuje 30 kontenerami typu hard top, lecz nie posiada własnych terminali kontenerowych. Stałe połączenie kontenerowe, obsługiwane przez spółkę, nosi nazwę „Mongolski wektor” i jest realizowane dwa razy w miesiącu łącząc Brześć z Mongolią i Chinami. Przewozy kontenerowe spółki utrzymują się na poziomie 3000–5000 TEU.

CARGOSPED

CARGOSPED to spedytory międzynarodowy, który powstał w 2000 r. po nabyciu od syndyka majątku firmy Kolsped. 100-procentowym udziałowcem w spółce jest PKP Cargo SA. Spółka prowadzi działalność w zakresie spedycji wyrobów stalowych, metali i rudy, złomu, węgla kamiennego, koksu, gazów i paliw płynnych, nawozów sztucznych, drewna, papieru, zboża, a także w zakresie przeładunku i składowania kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep samochodowych. Wykonuje zadania związane ze spedycją kolejową, samochodową, rzeczną i morską oraz lotniczą. W zakresie transportu intermodalnego CARGOSPED jest przedstawicielem handlowym European Rail Shuttle, Hupac Intermodal. Obsługuje krajowe i zagraniczne połączenia intermodalne w oparciu o własny terminal Warszawa-Praga. Jako jeden z nielicznych operatorów CARGOSPED ma doświadczenia w zakresie transportu szynowego towarzyszącego. W latach 2003–2004 spółka obsługiwała pociąg „Jarosław” przewożący całe zestawy drogowe z Kijowa do Sławkowa. Połączenie to ma być w 2007 roku reaktywowane.

PROKONT

PROKONT Spółka Sp. z o.o. została utworzona w 2001 r., a jej udziałowcami są osoby fizyczne: Stanisław Owczarek (75% udziałów) i Grażyna Grotkowska (25% udziałów). Obecnie spółka ma swoją siedzibę w Gdyni oraz odziały w terminalach w Tychach i Kątach Wrocławskich. Oba terminale są własnością spółki PROKONT. Spółka organizuje regularne połączenia szynowo-drogowe z Portu Gdynia oraz Rotterdamu, Hamburga (Bremerhaven). Połączenia w większości obsługiwane są przez terminale w Tychach i Kątach Wrocławskich.



* Przewozy spółki POLKOMBI I POLCONT w 2006r. podane są w jednostkach intermodalnych, odpowiadających jednostkom TEU; Spółka POLKOMBI zakończyła swoją działalność w 2002 r.

Rysunek 7. Przewozy intermodalne wybranych polskich operatorów intermodalnych w latach 1993–2006

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji od poszczególnych operatorów.

Biorąc pod uwagę okres od początku 90. lat XX wieku do połowy pierwszej dekady XXI wieku, analiza wielkości przewozów intermodalnych poszczególnych polskich operatorów intermodalnych skłania do następujących wniosków:

- do 2000 roku stosunkowo zbliżony udział w rynku przewozów mieli czterej operatorzy: POLKOMBI, POLZUG, POLCONT i SPEDCONT;
- od 2002 roku zakończyła swoją działalność spółka POLKOMBI, która - choć uznawana była za „operatora narodowego”- nie potrafiła sprostać wymaganiom rynkowym bez znacznego dofinansowania ze środków budżetowych;

- od 2003 roku liderami na rynku stały się spółki SPEDCONT i POLZUG, które zwiększyły swoje przewozy dynamicznie w 2006 r.

Do przewoźników kolejowych, zaangażowanych w przewozy szynowo-drogowe na terenie Polski, zaliczyć można:

- a) PKP Cargo,
- b) PCC Rail Szczakowa,
- c) Chem Trans Logistic (CTL Rail).

PKP Cargo

PKP Cargo S.A. jest największym przewoźnikiem kolejowym, realizującym przewozy intermodalne na rzecz operatorów transportu intermodalnego (tab. 13). Spółka dysponuje znaczną liczbą specjalistycznych wagonów kolejowych do przewożenia intermodalnych jednostek ładunkowych. W 2001 roku PKP Cargo S.A. posiadały ok. 2000 wagonów do przewożenia kontenerów, w tym ponad 100 wagonów kieszeniowych, które są wykorzystywane do przewożenia nadwozi wymiennych i naczep siodłowych:

- a) wagony serii Sgs - 1652 szt.;
- b) wagony serii Sdgmns (wagony kieszeniowe) - 108 szt.;
- c) wagony serii Scs (dla systemu ACTS⁹) - 20 szt.

PKP Cargo SA nie posiada natomiast własnego taboru wymaganego w systemach transportu intermodalnego typu RoLa¹⁰ i bimodal¹⁰.

Operatorzy niezależni od PKP postrzegają kolej państwową jako monopolistę hamującego rynkowy i bardziej elastyczny rozwój przewozów intermodalnych w naszym kraju. Obserwuje się jednak przejawy reform zmierzających do dostosowania usług, oferowanych przez narodowego przewoźnika kolejowego, do potrzeb zmieniającego się rynku. Przewozy intermodalne, zrealizowane przez PKP Cargo, obejmują przede wszystkim transport kontenerów (79,4%), w mniejszym stopniu nadwozia wymienne (20,2%), oraz naczepy siodłowe (0,4%). Wzrost udziału głównie nadwozi wymiennych i w nieznacznym stopniu naczep siodłowych w przewozach intermodalnych mógł nastąpić dzięki zakupionym specjalistycznym wagonom kolejowym do przewożenia tych jednostek. PKP Cargo realizuje przewozy w systemie ACTS oraz przewozy promowe na trasie Świnoujście–Ystad.

⁹ ACTS – *Abroll Container Transport System* – system polegający na przewożeniu kontenerów wyposażonych w rolki toczne na specjalnie w tym celu przystosowanych wagonach platformach.

¹⁰ Mimo że w Polsce produkuje się tabor kolejowy (specjalne wózki kołowe) do przewożenia specjalistycznych bimodalnych naczep drogowo-kolejowych, system ten praktycznie nie wyszedł z fazy eksperymentów i nie rozwija się.

Tabela 13

Udział operatorów transportu intermodalnego w przewozach realizowanych przez PKP Cargo w 2004 r.

Operator	Udział w przewozach PKP Cargo [%]
POLZUG	23,60
SPEDCONT	18,54
TRANSKOL	12,59
ICF	11,63
PROKONT	9,40
ERS	7,69
KOMBIVERKEHR	6,80
CARGOSPED	3,05
TRADE TRANS	1,81
OKD Doprava	1,00
FERROVIASPED	0,82

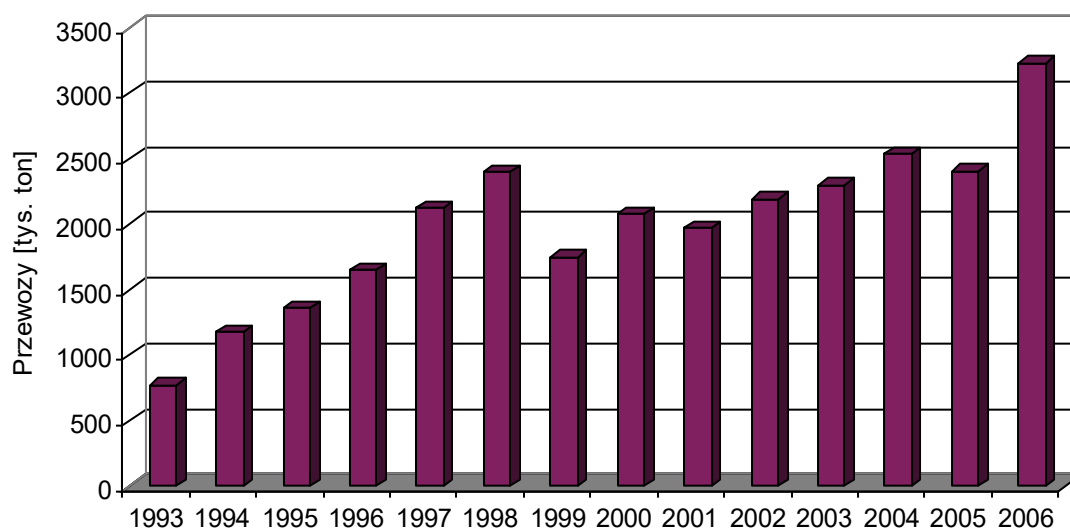
Źródło: Materiały własne PKP CARGO SA.

Tabela 14

Przewozy intermodalne PKP w latach 1994–2006

Rok	Przewozy		Przewozy		Udział w przewozach PKP ogółem [%]
	[tys. TEU]	zmiana [%]	[tys. ton]	zmiana [%]	
1994	114,8	21	1180,6	53	0,5
1995	138,2	20	1361,7	15	0,6
1996	195,6	42	1654,8	21	0,7
1997	255,9	31	2125,1	28	0,9
1998	316,9	23	2401,9	13	1,2
1999	257,3	-19	1751,2	-27	0,9
2000	272,9	6	2079,4	19	1,1
2001	224,6	-18	1968,6	-5	1,2
2002	254,5	13	2190,5	11	1,4
2003	304,8	20	2301,1	5	1,5
2004	358,1	17	2533,6	10	1,6
2005	355,6	-1	2404,5	-5	1,7
2006	401,0	13	3232,6	34	1,8

Źródło: Informacje źródłowe Rynku Przewozów Intermodalnych PKP.



Rysunek 8. Przewozy intermodalne PKP w latach 1993–2006

Źródło: Materiały informacyjne PKP Cargo SA.

Wielkość przewozów intermodalnych, realizowanych przez PKP Cargo, w latach 2000–2006 wzrosła o 55%, osiągając 3,2 mln ton, co stanowi ok. 1,8% wszystkich przewozów towarowych kolei (tab. 14, rys. 8). Istotne jest to, że masa ładunków przewiezionych w jednostkach intermodalnych, w 2005 r. wyniosła tyle samo co w roku 1998 r., choć w tym czasie liczba jednostek, w przeliczeniu na TEU, zwiększyła się o 12%. W 2006 r. odnotowano duży wzrost przewozów - o 34% w stosunku do przewozów w 2005r.

PCC Rail Containers

PCC Rail Containers (należący do grupy PCC Rail) jest pierwszym prywatnym przewoźnikiem, który zaczął konkurować z PKP Cargo w zakresie transportu intermodalnego. W przewozach intermodalnych PCC Containers obsługuje dwie relacje:

- pociąg kontenerowy, kursujący dwa razy w tygodniu pomiędzy terminalem VGN w Świnoujściu a Brzegiem Dolnym (dostarcza on około 40% kontenerów przeładowywanych w Świnoujściu);
- pociąg blokowy, kursujący dwa razy w tygodniu pomiędzy Bałtyckim Terminalem Kontenerowym w Gdyni a Euroterminalem w Sławkowie. Pociąg ten, uruchomiony w listopadzie 2006 r., w pierwszym miesiącu funkcjonowania przewiózł ponad 300 kontenerów (w październiku 2007 r. PCC Containers planuje zwiększyć częstotliwość kursowania tego pociągu do pięciu połączeń w tygodniu).

PCC Rail Containers planuje również obsługę wszystkich terminali kontenerowych w Trójmieście - w Gdyni (BCT i GCT) i w Gdańsku (GTK i DCT) - ponadto przewiduje się zakup nowych platform, które umożliwią lepszy i bardziej wydajny przewóz kontenerów.

PCC Containers jest operatorem terminalu w Brzegu Dolnym (położonym na terenie Zakładów Chemicznych Rokita), obsługującym rejon aglomeracji wrocławskiej. Plany rozwojowe przedsiębiorstwa przewidują budowę nowych terminali kontenerowych w Poznaniu, Warszawie i we Wrocławiu.

O rozwoju firmy świadczą również podejmowane działania inwestycyjne. W lutym 2007 r. przedsiębiorstwo PCC RAIL podpisało umowę kupna udziałów Drobnicy Port Szczecin - spółki, która, razem, posiada jedyny funkcjonujący terminal kontenerowy w Szczecinie. Zakup udziałów umożliwi dostęp do powstającego na Ostrowie Grabowskim nowego terminalu kontenerowego. Inwestycja ta daje realne szanse na uruchomienie regularnych połączeń kontenerowych pomiędzy portem w Szczecinie a jego zapleczem krajowym.¹¹

Chem Trans Logistic (CTL Rail)

Spółka Chem Trans Logistic rozpoczęła swoją działalność w zakresie spedycji kolejowej, głównie materiałów chemicznych, na początku lat dziewięćdziesiątych. Wkrótce potem powstała Grupa CTL (CTL Logistics S.A.), która obecnie dysponuje własnym taborem trakcyjnym, kilkoma tysiącami wagonów, terminalami przeładunkowymi oraz agencjami celnymi. W skład holdingu wchodzi spółki polskie oraz niemieckie, oferujące usługi logistyczne z zakresu transportu kolejowego. Działalność przewozowa spółek z Grupy uważa się za największą kolej prywatną w Polsce i jedną z 5 największych w Europie.

Na koniec 2006 roku CTL Logistics zwiększyła swój udział w rynku przewozów kolejowych w Polsce do poziomu 34,5% przewozów w grupie przewoźników prywatnych. Spółki grupy CTL Logistics przewiozły w zeszłym roku 15,2 mln ton towarów. Łączna praca przewozowa w 2006 r. kształtowała się na poziomie 3,25 mld netto tkm, co oznacza około 1,25 mld ton więcej niż w 2005 r. Połowę przewozów stanowią towary chemiczne. Do działalności kolejowej wykorzystywanych jest: 165 lokomotyw, w tym lokomotywy pociągowe: ET 22, ET 21, ST 43, ST 44 oraz ponad 4000 wagonów.

Strategia rozwojowa CTL Logistics zakłada m. in. intensywny rozwój przewozów intermodalnych. W styczniu 2007 r. ruszył pierwszy pociąg kontenerowy CTL

¹¹ P. Frankowski, Więcej kontenerów, więcej połączeń, Namiary Na Morze i Handel, www.promare.pl

Logistics z kaprolaktamem na trasie Puławy–Gdańsk. Zakupiono również 200 platform kontenerowych, które weszły do eksploatacji w 2007 r.

3.2. Kolejowe połączenia intermodalne

W Polsce w ciągu tygodnia kursuje kilkadziesiąt pociągów kontenerowych w ruchu międzynarodowym na ponad dwudziestu liniach. W relacjach międzynarodowych pociągi kursują głównie pomiędzy Holandią i Niemcami a Polską i krajami byłego ZSRR. Zdecydowana większość tych połączeń realizowana jest z i do portów morskich w Hamburgu, w Bremerhaven, w Rotterdamie i Antwerpii. Większość podanych w tab. 10 połączeń obsługują pociągi blokowe, których cechą charakterystyczną jest różna liczba wagonów w składzie, w zależności od liczby przewożonych ładunków. Większość połączeń jest uruchamiana jedynie w przypadku wystarczającego popytu. Tabela 15 zawiera zestawienie połączeń intermodalnych kontenerowych, realizowanych przez PKP Cargo S.A.

Poza połączeniami intermodalnymi podanymi w tab. 14 realizowane jest przez przewoźnika PCC Rail Szczakowa połączenie na trasie Płock-Trzepowo–Großlehna Niemcy.

Do końca 2005 r. przewozy intermodalne w relacjach krajowych, obsługiwane przez PKP Cargo, realizowane były na trasach: porty w Gdyni i Gdańsku z terminalami kontenerowymi: Łódź-Olechów, Sosnowiec i Gliwice oraz Gliwice–Poznań-Franowo. W grudniu 2005 r. utworzona została nowa siatka bezpośrednich połączeń z terminali nazywana Siecią Szybkich Połączeń Kontenerowych (SSPK). Charakterystykę tej siatki przedstawiono w tab. 16.

Tabela 15

Sieć Szybkich Połączeń Kontenerowych PKP Cargo SA

Lp	Trasy	Operator	Często- tliwość (tygo- dniowo)	Czas przejaz- du (h)
1	Świnoujście–Szczecin PC–Głogów–Brzeg Dolny– Wrocław-Brochów i v v	PKP Cargo	7	17
2	Świnoujście–Szczecin PC–Poznań–Franowo–Gliwice i v v	PKP Cargo	7	18
3	Świnoujście–Szczecin PC–Poznań–Franowo–Pruszków– –Warszawa Główna–Warszawa-Praga i v v	PKP Cargo	7	18
4	Świnoujście–Szczecin PC–Gdynia Port–Gdańsk-Zaspa To- warowa i v v	PKP Cargo	7	16
5	Gdynia Port–Gdańsk-Zaspa Towarowa–Zajązkowo Tczew- skie–Warszawa-Praga–Dęblin Tow.–Lublin-Tartany i v v	PKP Cargo	7	13
6	Gdynia Port–Gdańsk-Zaspa Towarowa–Zajązkowo Tczew- skie–Łódź-Olechów–Gliwice–Kraków-Prokocim i v v	PKP Cargo	7	26
7	Gdynia Port–Gdańsk-Zaspa Towarowa–Zajązkowo Tczew- skie–Terespol Pomorski–Inowrocław–Poznań–Franowo– –Wrocław-Brochów i v v	PKP Cargo	7	14

Źródło: Materiały informacyjne PKP Cargo S.A.

Tabela 16

Charakterystyka realizowanych przez PKP CARGO SA połączeń intermodalnych - pociągi stałe i dodatkowe (stan na 1.11.2006)

Lp.	Trasy	Operator	Przedstawiciel	Rodzaj jednostki ładunkowej	Częstotliwość pociągów stałych (dodatkowych)*	Uwagi
1	Małaszewicze–Rzepin–Seddin k. Berlina(West Wind)	ICF	Polcont	kontenery	1. (4.)	
2	Berlin Grossbeeren–Małaszewicze–kraje WNP (Ost Wind)	ICF	Polcont	kontenery	5. (2.,3.,4.,5.,6.)	
3	Rotterdam–Małaszewicze–kraje WNP(Express Zug)	ICF	Polcont	kontenery	1 (6)	
4	Hamburg–Poznań–Franowo Poznań–Franowo–Hamburg	Polzug Hamburg Intermodal	Polzug Polska Intermodal	kontenery	6. (2.,3.,4.,5.,6.,7.) 6. (2.,3.,4.,5.,6.,7.)	połączenia antenowe: Wrocław Główny, Gliwice-Kontenerowa, Sławków Płd., Pruszków
5	Hamburg–Pruszków Pruszków–Hamburg	Polzug Hamburg Intermodal	Polzug Polska Intermodal	kontenery	6. (2.,3.,4.,5.,6.,7.) 6. (.2,3.,4.,5.,6.,7.)	
6	Rotterdam–Poznań–Franowo Poznań–Franowo–Rotterdam	Polzug Hamburg Intermodal	Polzug Polska Intermodal	kontenery	2. (3.,6.) 2. (2.,5.)	połączenia antenowe: Gądki k. Poznania, Wrocław Główny, Pruszków, Gliwice-Kontenerowa, Sławków Płd.
7	Bremerhaven–Poznań–Franowo	Polzug Hamburg Intermodal	Polzug Polska Intermodal	kontenery	3. (1.,3.,5.)	
8	Hamburg–Mława Mława–Hamburg	Polzug Hamburg Intermodal	Polzug Polska Intermodal	kontenery	5. (1.,2., 3.,5.,6.) 5. (1.,3.,4.,5.,7.)	Pociąg obsługuje głównie fabrykę LG w Mławie
9	Hamburg–Wrocław Główny Wrocław Główny–Hamburg	Polzug Hamburg Intermodal	Polzug Polska Intermodal	kontenery	3. (2.,3.,5.) 3 (1,2,4)	
10	Hamburg–Gądki k. Poznania Gądki k. Poznania–Hamburg	Polzug Hamburg Intermodal	Polzug Polska Intermodal	kontenery	5. (2.,3.,4.,5.,6.) 5. (2.,3.,4.,5.,6.)	
11	Pruszków–Regensburg	Polzug Hamburg Intermodal	Polzug Polska Intermodal	kontenery	pociąg uruchamiany na zgłoszenie klienta	przewóz pustych kontenerów pod załadunek w Regensburgu

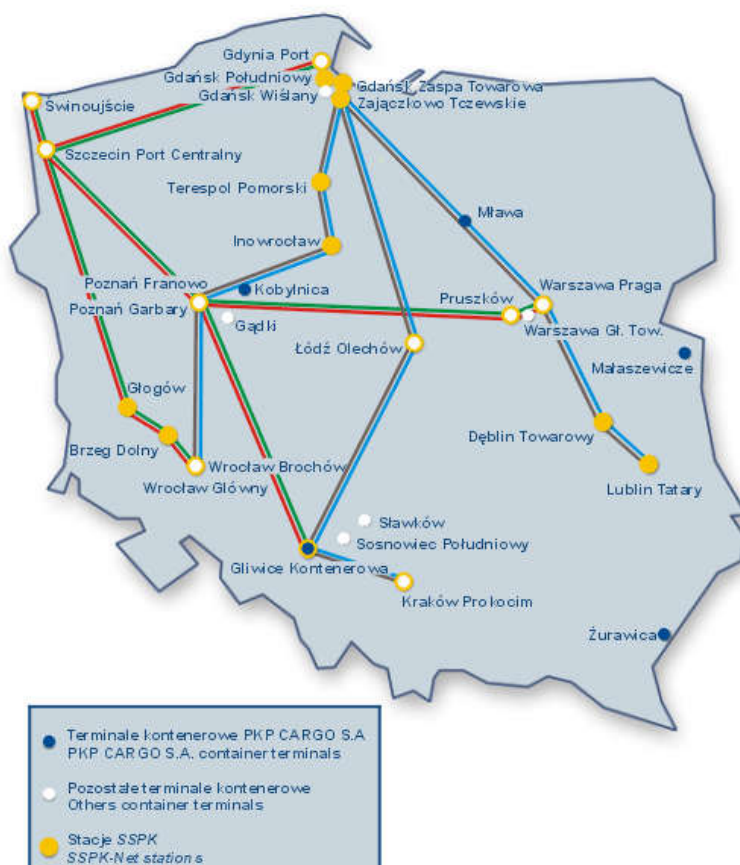
Lp.	Trasy	Operator	Przedstawiciel	Rodzaj jednostki ładunkowej	Częstotliwość pociągów stałych (dodatkowych)*	Uwagi
12	Rotterdam–Warszawa-Praga Warszawa-Praga–Rotterdam	European Rail Shuttle	Cargosped	kontenery	6. (2.,3.,4.,5.,6.,7.) 6. (2.,3.,4.,5.,6.,7.)	połączenie antenowe do Mławy i Gliwice Kontenerowa
13	Antwerpia/Ruhland–Poznań-Franowo Poznań-Franowo–Antwerpia/Ruhland	Hupac Intermodal S.A.	Hupac	kontenery, nadwozia wymienne	3. (2.,4.,6.) 3. (2.,4.,6.)	połączenia antenowe: Kobylnica, Warszawa-Praga, Sosnowiec Maczki
14	Gliwice-Kontenerowa–Piacenza Piacenza–Gliwice-Kontenerowa	Eurolog	Eurolog Polska	kontenery, nadwozia wymienne	2. (2.,5.) 2. (3.,6.)	połączenie przez Chałupki
15	Pruszków–Duisburg Duisburg–Pruszków	Kombiverkehr	Polzug Polska Intermodal	kontenery, nadwozia wymienne, naczepy siodłowe	4. (2.,3.,4.,6.) 4. (1.,2.,3.,5.)	połączenia: Gądki k. Poznania, Wrocław Główny, Gliwice-Kontenerowa
16	Mainz Haven–Medyka Medyka–Mainz Hafan	Kühne&Nagel	Kühne&Nagel Polska	kontenery	1. (5.) 1. (7.)	
17	Prerov–Police Chemia Police Chemia–Prerov	OKD Doprawa	odbiorca	kontenery	1. (6.) 1. (2.)	przewozy nawozów sztucznych
18	Antwerpia–Płock-Trzepowo	PKP Cargo	odbiorca	kontenery	pociąg uruchamiany na zgłoszenie klienta	na razie pociąg kursuje tylko w kierunku z Belgii do Polski. Docelowo będzie kursować również z Polski do Belgii; przewozi półprodukty chemiczne dla firmy Basell Orlen Polyolefins
19	Huh Hoto (Chiny)–Frankfurt n.Odra (mongolski wektor)	PKP Cargo	PS Trade Trans	kontenery	nieregularnie 2 x mies.	
20	Rotterdam–Kały Wrocławskie	PKP Cargo	Polkont	kontenery	2 x tyg.	
21	Bremerhaven (Hamburg)–Kały Wrocławskie	PKP Cargo	Polkont	kontenery	nieregularnie	

* Cyfry zawarte w kolumnie oznaczają dzień tygodnia, w którym pociąg odchodzi z terminalu w Polsce, np. 1-poniedziałek, 2-wtorek, itd.

Źródło: PKP Cargo S.A.

Wagony przewożone w systemie SSPK są obsługiwane w systemie pociągów wielogrupowych (konieczność rozrządzenia na stacjach pośrednich). Pociągi SSPK skoordynowane są z pociągami lokalnymi i międzynarodowymi na stacjach pośrednich. Na każdej ze stacji pośrednich pociąg zatrzymuje się, co trwa od jednej do nawet trzech godzin. Rysunek 9 przedstawia sieć szybkich pociągów kontenerowych.

Większość pociągów SSPK przewozi kontenery w relacji północ-południe z portów morskich w Gdyni, Gdańsku oraz Szczecinie i Świnoujściu do odbiorców w głębi kraju. Wyjątkiem jest połączenie Szczecin-Gdańsk/Gdynia, utworzone w celu przemieszczania pustych kontenerów pomiędzy terminalami. Połączenia te zostały zaliczone do krajowych połączeń intermodalnych, mimo że faktycznie stanowią ogniwo w międzynarodowym łańcuchu transportowym. Wprawdzie kontenery dowożone są do terminali drogą morską, jednak charakter obsługi spedycyjnej i dokumentacyjnej (kontenery w głąb kraju przewożone są na podstawie krajowego kolejowego listu przewozowego) pozwolił zaliczyć te przewozy do przewozów krajowych.



Rysunek 9. Sieć szybkich pociągów kontenerowych

Źródło: Materiały informacyjne PKP Cargo S.A.

Tabela 17

Regularne krajowe połączenia kolejowe w przewozach intermodalnych

Lp	Trasy	Operator	Jednostki	Częstotliwość tygodniowa	Uwagi
1	Warszawa-Praga–Gdynia i v v.	Cargosped	kontenery	3	grupy wagonów z kontenerami dołączane do przewozów liniowych
2	Warszawa-Praga–Szczecin i v v.	Cargosped	kontenery	3	grupy wagonów z kontenerami dołączane do przewozów liniowych
3	Gdynia/Gdańsk–Łódź-Olechów	Spedcont	kontenery	2	grupy wagonów dowożone do Sosnowca
4	Świnoujście–Brzeg Dolny i v v.	PCC Rail Szczakowa	kontenery	1	dowóz kontenerów do terminalu VGN
5	Szczecin–Kąty Wrocławskie	Prokont	kontenery	nieregularny	
6	Gdynia–Kąty Wrocławskie	Prokont	kontenery	nieregularny	
7	Warszawa-Praga–Tychy	Porokont	kontenery	3	ekspres

Źródło: Opracowanie własne.

Pociąg obsługiwany przez PCC Rail Szczakowa jest pociągiem wahadłowym, przewożącym jedynie kontenery o stałym składzie. W przypadku pozostałych pociągów przewoźnikiem jest PKP Cargo. Wymienione w tab. 17 pociągi są uruchamiane regularnie, gdyż masa ładunkowa na tych trasach jest wystarczająca. W przypadku pojawienia się potrzeby przewozowej (min. 20 TEU) istnieje możliwość uruchomienia dodatkowych pociągów.

3.3. Promowe połączenia kolejowe

Obsługa przewozów do i ze Skandynawii realizowana jest przez PKP Cargo SA. Obecnie na trasie Świnoujście–Ystad obsługiwane są trzy pociągi. Ferry Train jest międzynarodowym pociągiem ekspresowym z Polski do Szwecji. Pociąg kursuje według stałego rozkładu jazdy w relacji Poznań–Franowo–Malmö siedem razy w tygodniu. Całkowity czas przejazdu wynosi 33 godziny. Rozkład jazdy pociągu jest ściśle zsynchronizowany z rozkładem rejsów promów oraz rozkładem jazdy pociągów na terenie Szwecji.

Pociąg ekspresowy Balic Train w relacji Wrocław-Brochów–Świnoujście–Ystad jest przeznaczony do przewozu przesyłek tranzytowych do Skandynawii z południowych przejść granicznych. Pociąg scharmonizowany jest z pociągami do Wiednia. Czas przejazdu z Wiednia do Malmö wynosi maks. 52 godziny.

Skandviking jest międzynarodowym pociągiem na trasie Szwecja–Austria–Włochy, kursującym w tranzycie przez Polskę (Świnoujście–Chałupki), z możliwo-

ścią włączania dodatkowych wagonów na terenie Polski - kursuje w relacji Malmö–Świnoujście–Międzyzlesie–Wiedeń. Czas przejazdu na trasie Świnoujście–Wiedeń wynosi 33 godziny¹².

Tabela 18

Pociągi regularne w przewozach promowych

Pociąg	Trasa	Charakterystyka ładunków	Częstotliwość (tygodniowo)	Uwagi
Ferry Train	Poznań-Franowo– –Świnoujście– –Malmoe	ładunki ciężkie, ponadgabarytowe, niebezpieczne	7	koncentracja ładunków na stacji Poznań-Franowo
Skandviking	Malmoe– –Świnoujście– –Wiedeń	wszystkie rodzaje ładunków	5	przejście graniczne Międzyzlesie/Lichkov
Baltic Train	Wrocław-Brochów– –Świnoujście	ładunki ciężkie, ponadgabarytowe, niebezpieczne	7	skomunikowany z pociągami z Wiednia

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów informacyjnych PKP Cargo S.A.

¹² Świnoujście - Ystad - morska autostrada kolejowa , Magazyn Morski 2004, nr 4.

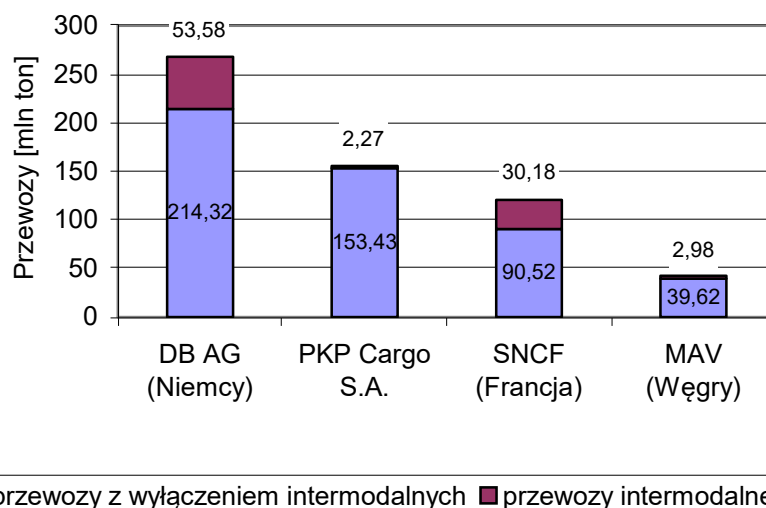
4. PROGNOZA ROZWOJU PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE

Na podstawie przeprowadzonych prognoz statystycznych oraz analiz zjawisk zachodzących w gospodarce można przyjąć, że liczba przewozów jednostek intermodalnych będzie powoli rosła. Wzrost liczby przewozów intermodalnych jest uzależniony w dużym stopniu od dynamiki obrotów w holenderskich, belgijskich, niemieckich i polskich portach morskich. Większość połączeń szynowo-drogowych i morsko-lądowych to połączenia tychże portów z głównymi ośrodkami gospodarczymi w naszym kraju. Przeładunki w Hamburgu, Bremerhaven, Rotterdamie i Antwerpii są odzwierciedleniem makroekonomicznych tendencji światowych, do których zaliczyć możemy:

- a) wysoki wzrost gospodarczy krajów azjatyckich, w szczególności Chin, gdzie PKB od kilku lat osiąga przyrost 10%;
- b) malejące znaczenie produkcji energochłonnej, która wypierana jest przez przemysł przetwórczy i usługi;
- c) zmiana struktury ładunków w handlu światowym, wzrost liczby przewozów ładunków wysoko przetworzonych, w tym kontenerowych.

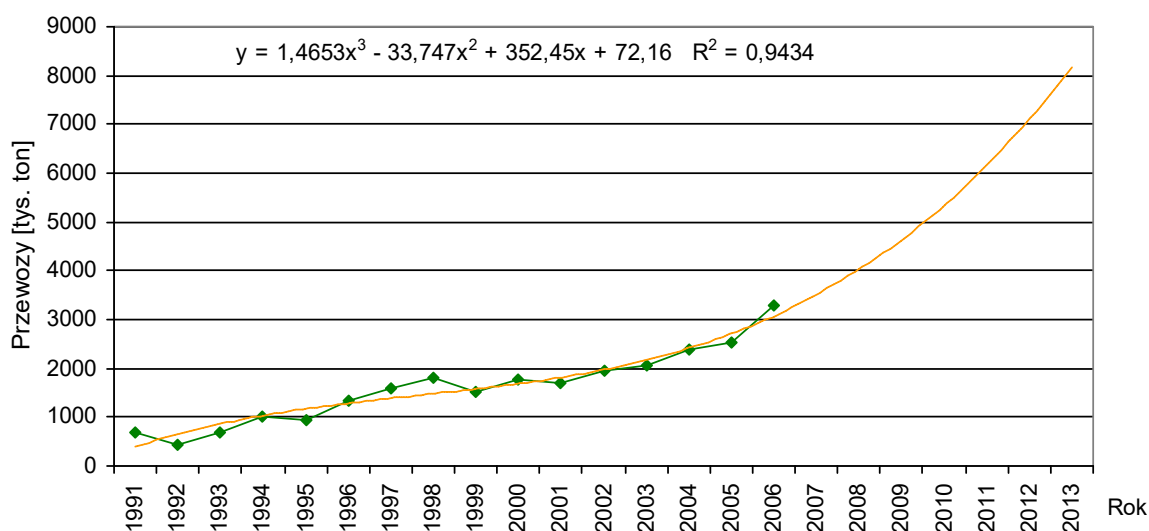
Rozwój przewozów intermodalnych jest również uzależniony od polityki Unii Europejskiej, która je wspiera. Zatłoczenie dróg przyczynia się do wzrostu zewnętrznych kosztów transportu, związanych z wypadkami drogowymi, hałasem, zanieczyszczeniem środowiska. Dlatego Unia Europejska kładzie duży nacisk na wspieranie przewozów intermodalnych, np. poprzez program Marco Polo¹³. Największy udział przewozów intermodalnych występuje we Francji i Niemczech, gdzie przekracza 20% przewozów kolejowych ogółem (rys. 10).

¹³ Program Marco Polo - program Unii Europejskiej, którego zadaniem jest odciążenie drogowego transportu lądowego na rzecz morskiego i kolejowego.



Rysunek 10. Przewozy intermodalne w wybranych kolejach europejskich
Źródło: Materiały wewnętrzne PKP Cargo.

Analiza statystyczna przewozów szynowo-drogowych w latach 1991–2006 pozwoliła na opracowanie prognozy do roku 2013. Wynika z niej, że dynamika przewozów szynowo-drogowych będzie wynosić średnio 10% w skali roku (tab. 19, rys. 11). W wariancie optymistycznym możliwy jest przyrost nawet kilkunastoprocentowy. Prognoza PKP Cargo S.A., oparta na dotychczasowych przewozach tego przewoźnika, zakłada roczny przyrost przewozów na poziomie 20% do roku 2013 (rys. 12).

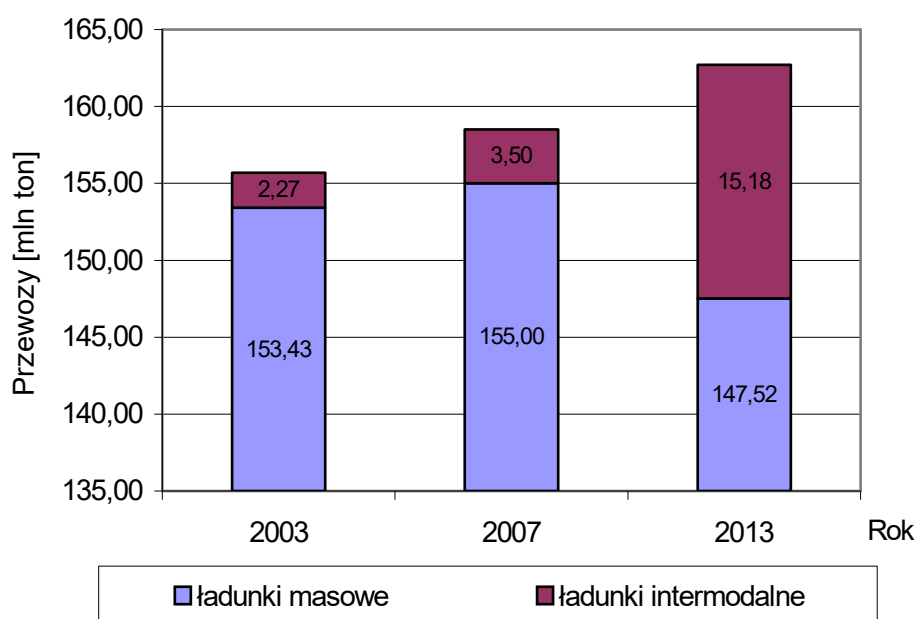


Rysunek 11. Prognoza przewozów szynowo-drogowych kontenerów
Źródło: Opracowanie własne.

Prognoza przewozów szynowo-drogowych kontenerów w Polsce

Rok	Przewozy szynowo-drogowe kontenerów [tys. ton]	Rok	Przewozy szynowo-drogowe kontenerów [tys. ton]
1991	690,0	2003	2056,1
1992	421,0	2004	2377,5
1993	690,0	2005	2524,4
1994	1029,0	2006	3294,3
1995	952,0	2007	3509,9 – prognoza
1996	1321,0	2008	4027,9 – prognoza
1997	1604,0	2009	4636,5 – prognoza
1998	1790,2	2010	5344,8 – prognoza
1999	1521,3	2011	6161,3 – prognoza
2000	1770,1	2012	7095,0 – prognoza
2001	1693,7	2013	8154,6 – prognoza
2002	1969,5		

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 12.

Prognoza przewozów intermodalnych PKP Cargo

Źródło: Materiały wewnętrzne PKP Cargo.

Wielkość przewozów morsko-lądowych można ocenić na podstawie przeładunków kontenerów w polskich portach morskich. Przeładunki te rosną szybciej niż przewozy szynowo-drogowe. Dynamika ta jest odzwierciedleniem dynamiki przeładunków w portach Morza Północnego. Przeprowadzona analiza statystyczna przewiduje średni przyrost obrotów do roku 2013 na poziomie 20–30% (tab. 20, rys. 13). Analiza statystyczna może okazać się nierealna, gdyż wpływ na nią miały duże przy-

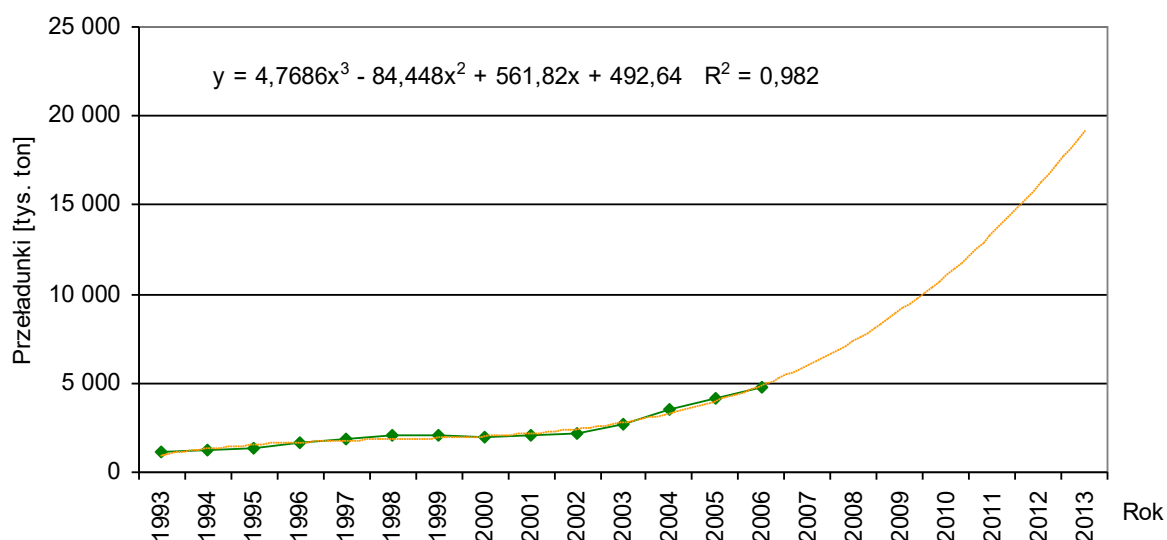
rosty przeładunków kontenerów od 2003 r. Realny wydaje się zatem wzrost kilkunastoprocentowy.

Tabela 20

Przeładunki kontenerów w portach morskich

Rok	Przeładunki [tys. ton]	Rok	Przeładunki [tys. ton]
1993	1 108,0	2004	3 499,3
1994	1 208,0	2005	4 154,2
1995	1 400,0	2006	4 781,0
1996	1 618,5	2007	6 013,2 – prognoza
1997	1 819,4	2008	7 395,2 – prognoza
1998	2 107,2	2009	9 066,2 – prognoza
1999	2 063,0	2010	11 054,7 – prognoza
2000	1 965,5	2011	13 389,3 – prognoza
2001	2 119,6	2012	16 098,6 – prognoza
2002	2 224,2	2013	19 211,3 – prognoza
2003	2 679,0		

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 13.

Prognoza przeładunku kontenerów w portach morskich

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 21

Struktura przewozów szynowo-drogowych w latach 1998–2006 [tony]

Rok	Kontenery	Naczepy samochodowe	Nadwozia wymienne
1998	88,39	0,09	11,52
1999	87,13	0,06	12,80
2000	85,58	0,42	14,00
2001	85,88	0,56	13,57
2002	88,91	0,22	10,86
2003	91,47	0,11	8,42
2004	95,72	0,01	4,27
2005	95,46	0,11	4,43
2006	97,25	0,00	2,74

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Struktura przewozów szynowo-drogowych wykazuje stały spadek udziału przewozów naczep i nadwozi wymiennych (tab. 21). Z konsultacji przeprowadzonych ze spedytorami, przewoźnikami i operatorami obsługującymi różne rodzaje przewozów szynowo-drogowych, wynika, że nie należy oczekiwać odwrócenia tej tendencji w najbliższej przyszłości. Przewiduje się marginalizację przewozów naczep samochodowych i niewielki, kilkuprocentowy, udział przewozów nadwozi wymiennych. Do argumentów potwierdzających tę prognozę zaliczyć można:

- a) niski stopień odporności nadwozi uniwersalnych (plandekowych) na uszkodzenia i kradzieże; kontener z poszyciem stalowym jest znacznie bezpieczniejszy;
- b) niewielki udział naczep przystosowanych do przeładunku pionowego; naczepa przystosowana do przeładunku chwytakiem kleszczowym wymaga specjalnie wzmocnionego podwozia;
- c) brak gwarancji odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa naczepy podczas transportu samochodowego. Naczepy samochodowe są w większości własnością przewoźników drogowych. Wysoka cena skłania polskich przewoźników do zachowania szczególnej uwagi podczas transportu. Kierowca podczas przewozu jest cały czas odpowiedzialny za swój pojazd. Takiego poziomu bezpieczeństwa nie jest w stanie zapewnić przewoźnik kolejowy.

Jeśli weźmie się pod uwagę powyższe argumenty, bardziej realne wydaje się powodzenie przedsięwzięcia polegającego na uruchomieniu przewozów szynowo-drogowych konwojowanych (towarzyszących). W tego typu przewozach kierowca podróżuje w wagonie pasażerskim i jest w stanie dopilnować pojazdu podczas przewozu i przeładunku na terminalu. W tej technologii przeładunek odbywa się w syste-

mie ro-ro, bez użycia urządzeń przeładunkowych, w związku z czym nie są wymagane dodatkowe wzmocnienia naczepy samochodowej. Wadą tej technologii przewozu jest konieczność przewozu naczepy wraz ciągnikiem siodłowym na wagonie kolejowym, który mógłby być użyty w tym samym czasie do innych prac przewozowych. To w znacznym stopniu zwiększa koszt obsługi połączenia. Korzystając z doświadczeń z przewozów promowych, gdzie praktycznie wszystkie przewozy są konwojowane, przewoźnicy drogowi są skłonni zaakceptować w większym stopniu przewozy konwojowane niż przewozy samych naczep samochodowych.

5. PERSPEKTYWY ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO W POLSCE

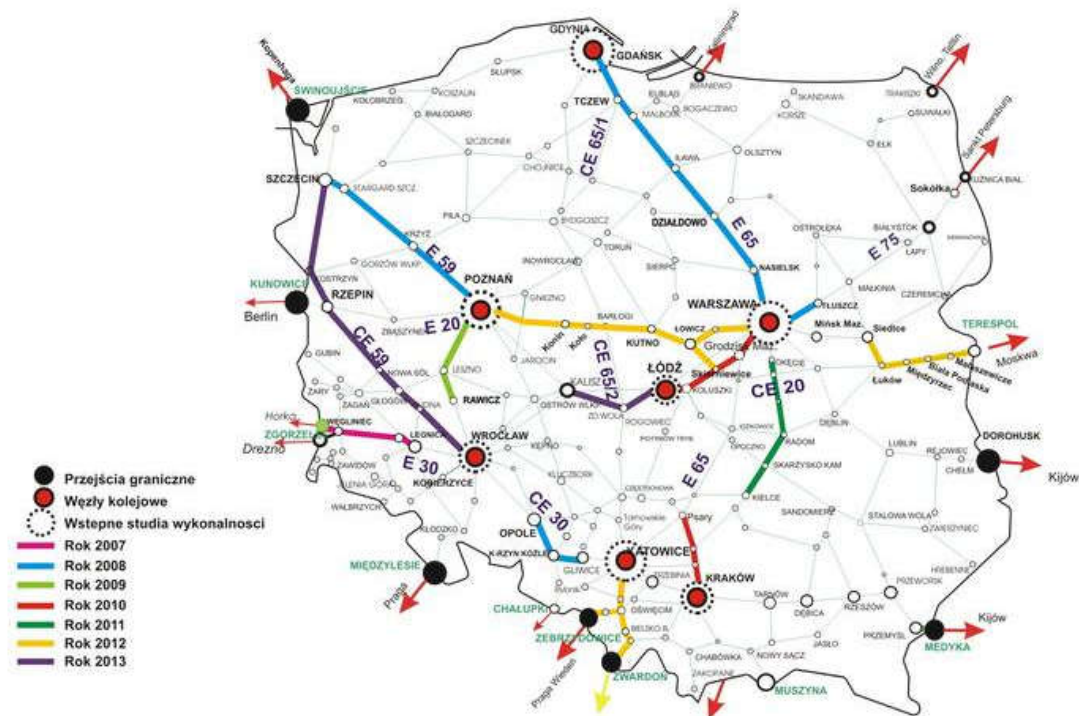
5.1. Perspektywy rozwoju infrastruktury liniowej

Rozwój przewozów intermodalnych uzależniony jest w dużym stopniu od stanu infrastruktury kolejowej. Obecnie część przewozów intermodalnych realizowana jest w ten sposób, że pociąg pokonuje znacznie dłuższą trasę w stosunku do tej, która bezpośrednio łączy terminal nadania z terminalem odbioru. Dzieje się tak ze względu na niewystarczające parametry linii kolejowych lub zbyt małą przepustowość stacji rozrządowych. Przykładowo, z tych powodów na trasie Gdynia–Mława pociąg jedzie poprzez węzeł w Warszawie).

W obrębie kolejnictwa priorytetowymi inwestycjami do 2013 roku są (rys. 14):

- **linia E65** – zakończenie modernizacji odcinków: Gdynia–Warszawa, Katowice–Zebrzydowice oraz Czechowice-Dziedzice–Bielsko Biała–Zwardoń;
- **linia E59** – zakończenie modernizacji na odcinku Wrocław–Rawicz–Poznań–Krzyż–Szczecin;
- **linia E20/CE20** – odcinek Warszawa–Poznań (zakończenie prac), odcinek Łowicz–Skierniewice (zakończenie prac) i odcinek Siedlce–Terespol (modernizacja);
- **linia E30** – zakończenie modernizacji odcinków Opole–Kędzierzyn Koźle–Gliwice–Zabrze oraz Legnica–Węglińiec–Bielawa Dolna–Horka;
- **linia CE 59** – modernizacja odcinka Wrocław–Zielona Góra–Rzepin–Szczecin, I etap;
- **linia Warszawa–Łódź** – zakończenie modernizacji na całej długości,
- **linia Psary–Kozłów–Kraków** –modernizacja odcinka łączącego Centralą Magistralę Kolejową z Krakowem;
- **linia kolejowa nr 8** – modernizacja odcinka Warszawa–Radom–Kielce, wraz z budową łącznicy do lotniska Warszawa–Okęcie;
- **linia kolejowa nr 14** – modernizacja odcinka Łódź–Zduńska Wola–Kalisz;
- prace przygotowawcze do budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa–Łódź–Kalisz–Wrocław/Poznań.¹⁴

¹⁴ Komunikat Ministerstwa Infrastruktury nr 45 z dnia 08.09.2006 r. Priorytetowe inwestycje drogowe, kolejowe i lotnicze na lata 2007–2013 (<http://www.mt.gov.pl/article/komunikaty>, 2007)



Rysunek 14. Inwestycje w infrastrukturę liniową PKP PLK w latach 2007–2013
Źródło: Materiały informacyjne PKP PLK.

Nie przewiduje się natomiast realizacji pozostałych inwestycji znajdujących się na liniach AGTC do roku 2013. Są to:

- linia C-E 65 – na odcinku Gdańsk–Bydgoszcz–Katowice,
- linia C-E 30 – na odcinku Katowice–Medyka,
- linia C 59/2 – na odcinku Wrocław–Międzyzlesie.

5.2. Perspektywy rozwoju infrastruktury punktowej

5.2.1. Centra logistyczne

Centra logistyczne są punktami konsolidacji usług logistycznych opartych na terminalach transportu intermodalnego. W Europie Zachodniej intensywny jest proces przekształcania terminali, które pełniły do tej pory głównie funkcję transportową, w centra oferujące usługi logistyczne. W takich centrach funkcjonują operatorzy transportowi, operatorzy logistyczni, spedytorzy, przedsiębiorstwa magazynowe, instytucje finansowe i ubezpieczeniowe oraz służby celne, weterynaryjne, kontrolne itp. Oprócz usług przeładunkowo-składowych, związanych z pracą terminali intermodalnych, centra logistyczne oferują wiele dodatkowych usług logistycznych zwiększających tzw. wartość dodaną obsługiwanych ładunków.

Od końca 90. lat XX wieku trwa budowa sieci centrów logistycznych w Polsce. Niestety, jest ona ciągle w fazie koncepcji i założeń inwestycyjnych. Pojedyncze inicjatywy nie mają charakteru budowy spójnej sieci logistycznej. Przy wyborze lokali-

zacji centrów logistycznych w naszym kraju bierze się pod uwagę istniejącą już infrastrukturę transportową, ze szczególnym uwzględnieniem magistrali i terminali kolejowych, oraz możliwość koncentracji masy ładunkowej. Czynnikiem sprzyjającym jest duże zagęszczenie przemysłu, szczególnie zakładów produkujących towary wysoko przetworzone oraz zakładów przetwórczych. Centra planowane są w pobliżu dużych skupisk ludności, które generują zapotrzebowanie na usługi transportowe i logistyczne. Inicjatywy budowy centrów logistycznych obejmują:

1. Centra logistyczne w aglomeracji poznańskiej:
 - Centrum Logistyczne Poznań-Franowo,
 - Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań (CLIP),
 - Centrum Logistyczne w Gądkach koło Poznania.
2. Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin-Stare Miasto.
3. Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach.
4. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w Szczecinie.
5. Centra logistyczne w aglomeracji trójmiejskiej:
 - Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku,
 - Centrum Logistyczne w Gdyni.
6. Centrum Logistyczne Małaszewicze.
7. Centrum Logistyczne Żurawica/Medyka.
8. Centrum Logistyczne Warszawa.
9. Dolnośląskie Centrum Logistyczne we Wrocławiu.
10. Centrum Logistyczne w Sławkowie.

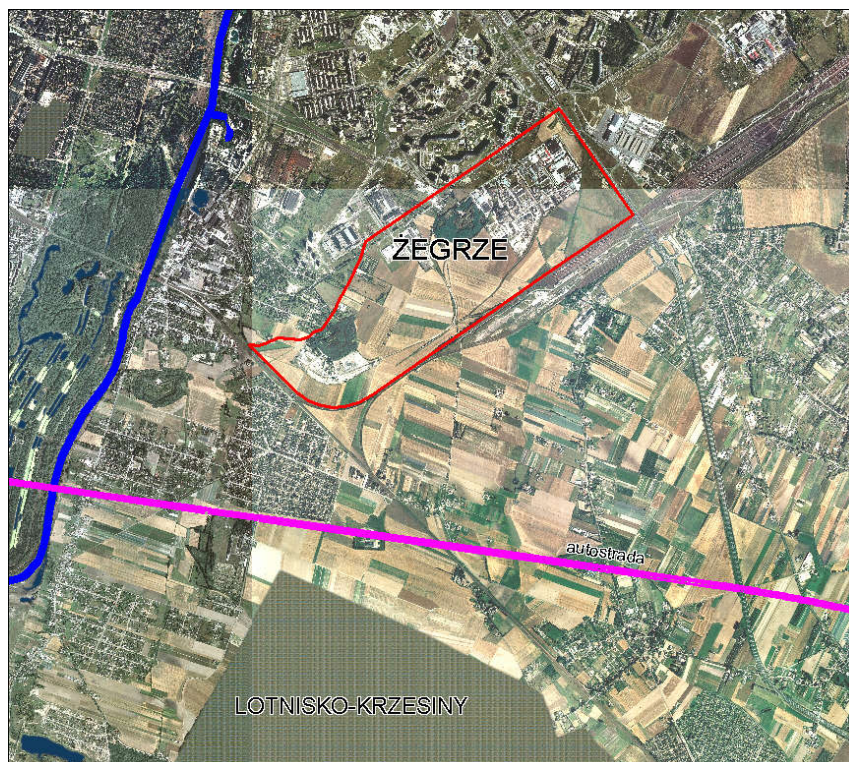
Centra logistyczne w aglomeracji poznańskiej

Aglomeracja poznańska położona jest na skrzyżowaniu kolejowych i drogowych szlaków tranzytowych Północ–południe i Wschód–Zachód. Przez Poznań przebiegają też kolejowa magistrala euroazjatycka E–20 oraz magistrala E–59, łącząca Skandynawię z Europą Środkową. Ponadto Poznań położony jest w sąsiedztwie drogi krajowej nr 11 Poznań–aglomeracja Górnego Śląska, w odległości ok. 5 km od autostrady A2 Berlin–Warszawa, jak również 5 km od lotniska wojskowego, na którym ma zostać wydzielony terminal cargo.

Centrum Logistyczne Poznań-Franowo

Na centrum logistyczne przeznaczono teren w południowo-wschodniej części Poznania, leżący w granicach dzielnicy Żegrze (rys. 15). Powierzchnia całego Centrum Logistycznego Poznań-Franowo wynosi około 100 ha. Cześć kolejowa ma być

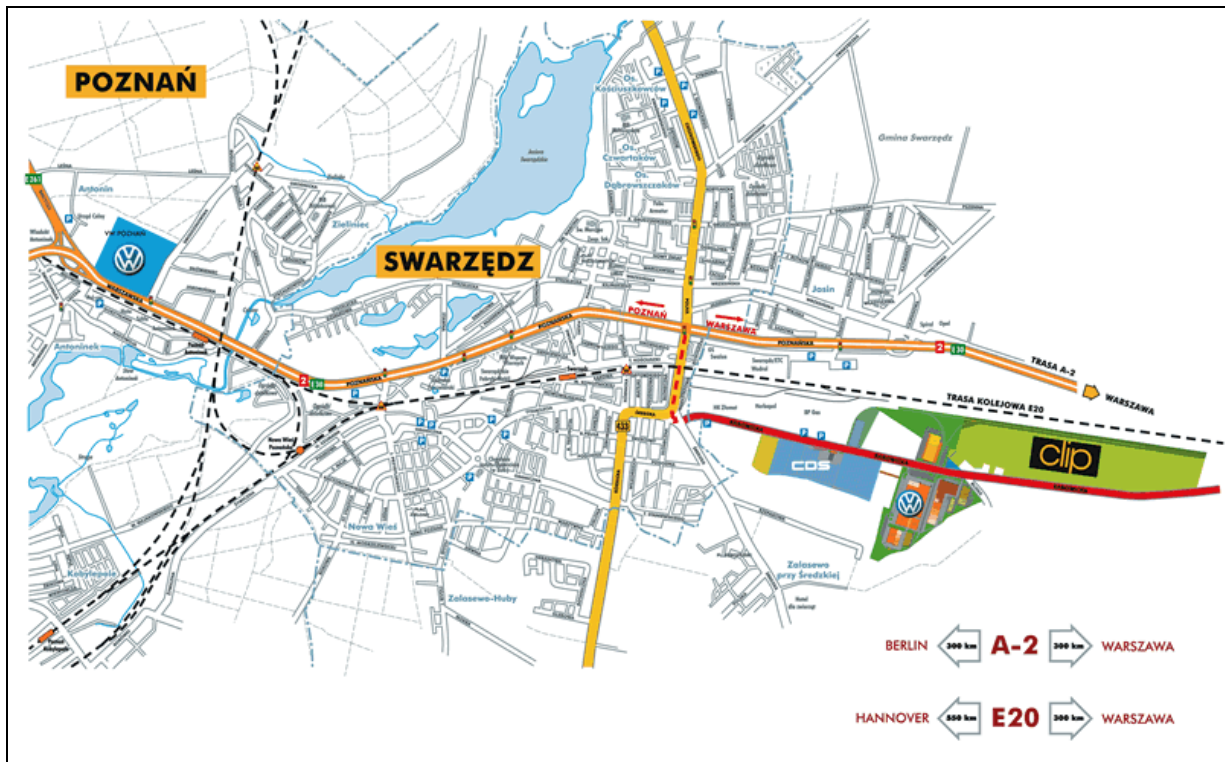
zlokalizowana na obszarze około 30 ha gruntów w obrębie stacji Poznań-Franowo. Lokalizacja stwarza korzystne warunki do jego funkcjonowania. Przylega on z jednej strony do drogi szybkiego ruchu Poznań–Katowice (ul. Krzywoustego), z drugiej zaś do torów kolejowych stacji rozrządowo-przeładunkowej Poznań-Franowo. Dalej w kierunku południowo-wschodnim w odległości około 4 km przebiega autostrada A2, do której dogodny dojazd zapewni wspomniana droga szybkiego ruchu – ul. Krzywoustego. Centrum logistyczne planowane jest jako część Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej



Rysunek 15. Centrum Logistyczne Poznań-Franowo
Źródło: Miejska Pracownia Urbanistyczna w Poznaniu.

Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań (CLIP)

Centrum logistyczne zlokalizowane jest w Swarzędzu na terenach przyległych do zakładów Volkswagena (rys. 16). Teren ma bezpośredni dostęp do magistrali kolejowej E 20 Poznań–Warszawa oraz znajduje się w niewielkiej odległości od drogi krajowej S-2. Obejmuje powierzchnię 80 ha, na której przewiduje się 5 obiektów magazynowych o łącznej powierzchni 318 tys. m².

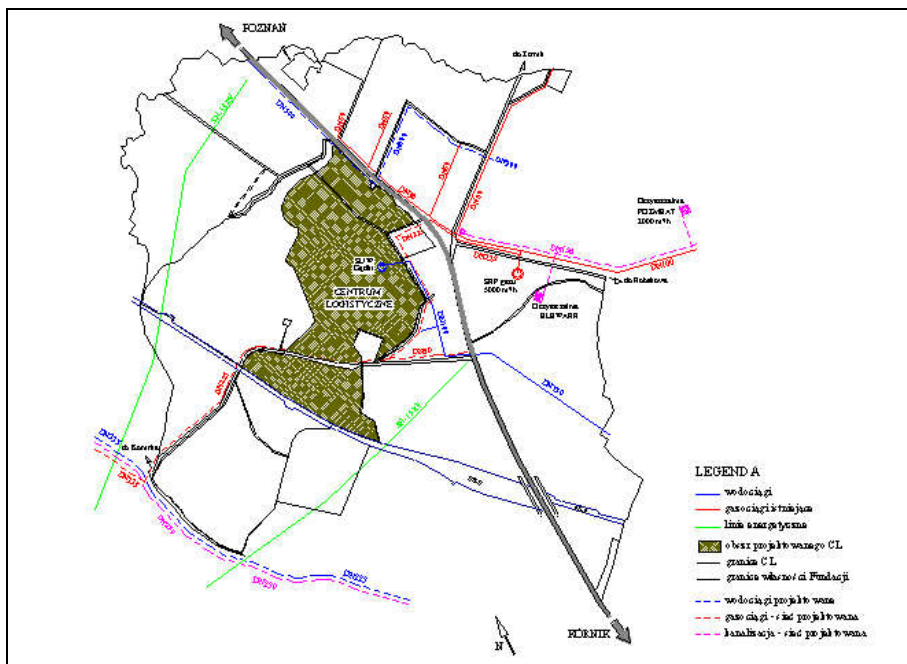


Rysunek 16. Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań (CLIP)

Źródło: Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań, <http://www.clip.info.pl>, 2007.

Centrum Logistyczne w Gądkach koło Poznania

Centrum logistyczne ma powstać z inicjatywy Fundacji Zakładów Kórnickich, która jest właścicielem terenów przylegających do terminalu intermodalnego w Gądkach (rys. 17). Operatorem tego terminalu jest Polzug Intermodal Polska. Centrum będzie oddalone o około 30 km od Poznania i będzie znajdować się przy drodze krajowej S11 w kierunku Katowic oraz linii kolejowej Poznań–Kluczbork. Łączna powierzchnia planowanego centrum logistycznego wyniesie około 60 ha.

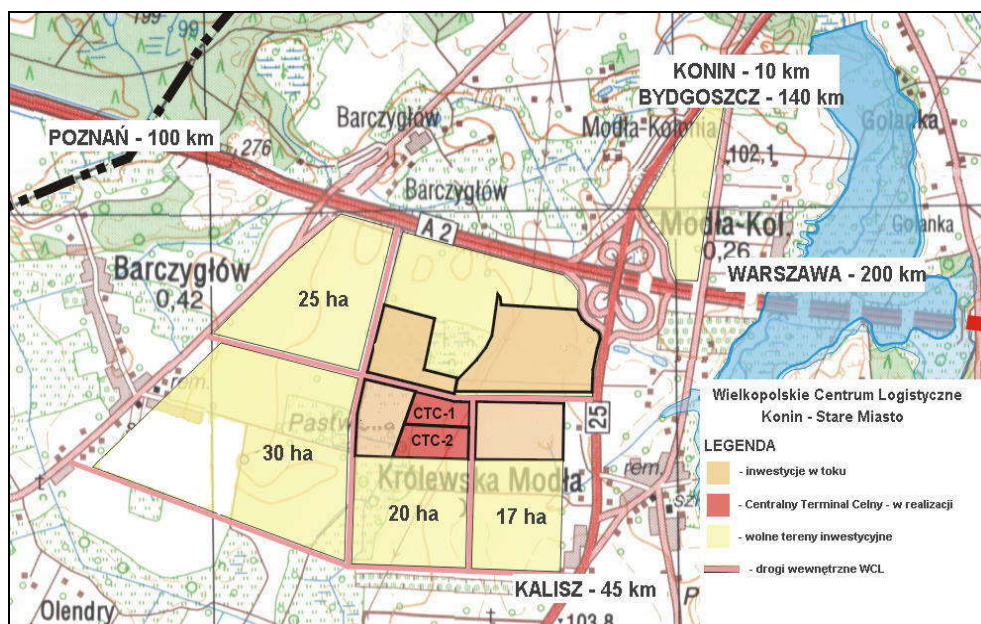


Rysunek 17. Centrum Logistyczne w Gądkach koło Poznania

Źródło: Wstępna koncepcja lokalizacyjna centrum logistycznego w Gądkach gmina Kórnik, opracowanie Instytutu Logistyki i Magazynowania w Poznaniu dla Fundacji Zakłady Kórnickie, 2003.

Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin-Stare Miasto

Centrum logistyczne zlokalizowane jest przy skrzyżowaniu autostrady A2 z drogą krajową S25 Konin–Kalisz (rys. 18). Obszar centrum obejmuje około 100 ha, na którym powstaje infrastruktura magazynowa. Brak bezpośredniego dostępu do infrastruktury kolejowej powoduje konieczność dowożenia jednostek intermodalnych ze stacji kolejowej w Koninie.



Rysunek 18. Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin-Stare Miasto

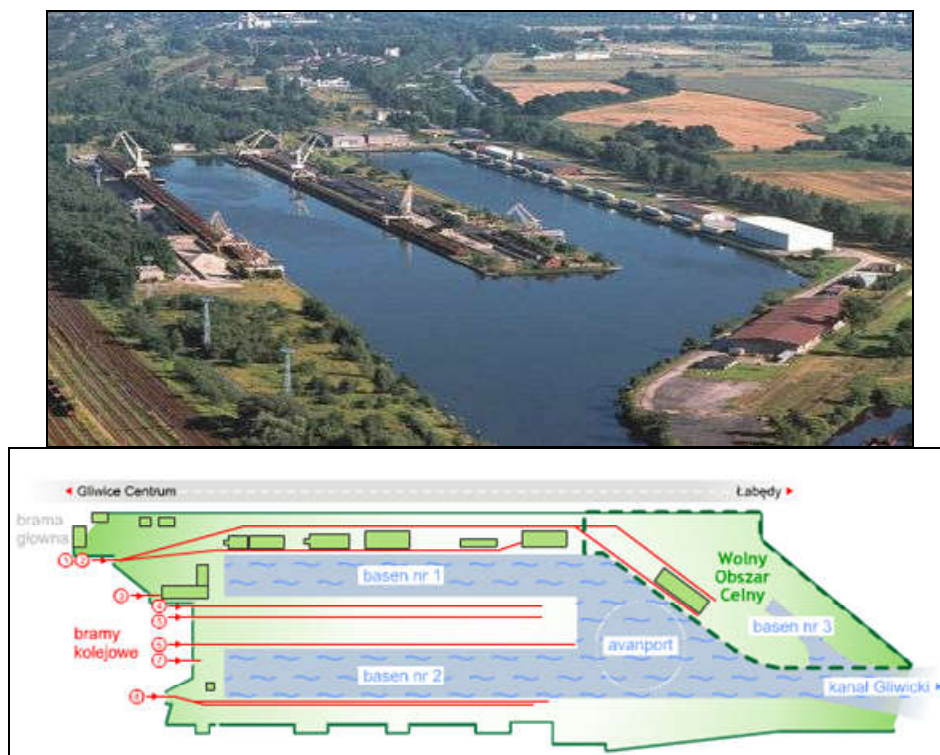
Źródło: Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin-Stare Miasto S.A.

Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach

Dobra lokalizacja Gliwic wynika z bezpośredniego sąsiedztwa głównego skrzyżowania transeuropejskich autostrad A-1 i A-4, wspomaganych drogami szybkiego ruchu DK-84, DK-1, DK-15, oraz Drogowej Trasy Średnicowej. Równie ważnymi argumentami, przemawiającymi za tą lokalizacją, jest przebieg linii kolejowej CE-30 oraz bliskie sąsiedztwo linii CE-59 i CE-65, terminalu kontenerowego Gliwice Sośnica oraz stacji Gliwice Port, przy której powstała specjalna strefa ekonomiczna, a także portu rzecznego na Kanale Gliwickim (rys. 19).

Podstawowym terenem, na którym proponuje się lokalizację Śląskiego Centrum Logistyki, jest teren terminalu kontenerowego w Gliwicach wraz z terenami po byłych grupach I, II i III stacji rozrządowej Gliwice oraz terenem byłej Lokomotywowni Gliwice, o łącznej powierzchni około 80 ha. Zakłada się, iż w skład Śląskiego Centrum Logistyki weszłyby też nieeksploatowane obecnie obiekty byłej Lokomotywowni Gliwice, tj. budynek administracyjny, budynki zaplecza technicznego oraz hale, które przeznaczone będą na magazyny średniego składowania.

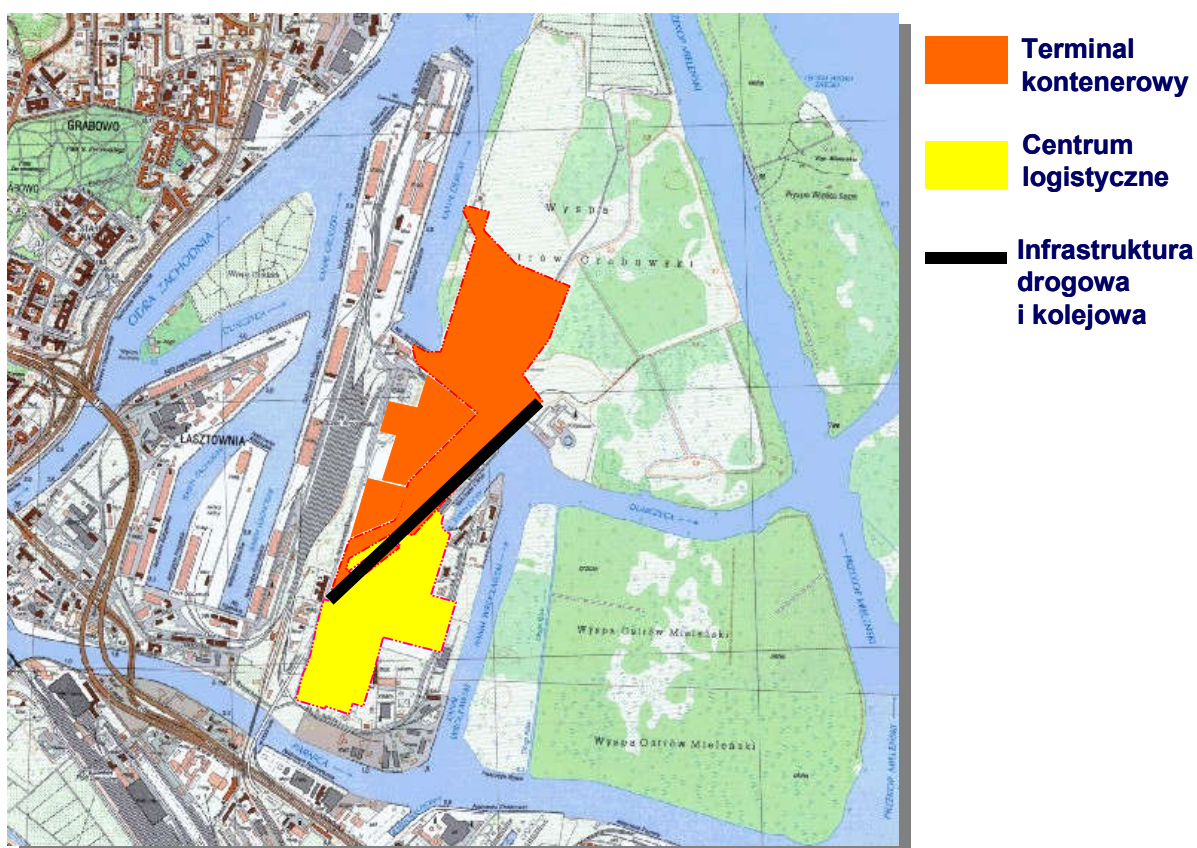
Centrum Logistyczne Gliwice współpracować będzie z projektowanym pobliskim Centrum Logistycznym Sławków, wspólnie oferując komplementarne usługi logistyczne w przewozach międzynarodowych i wewnętrznych.



Rysunek 19. Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach
Źródło: Śląskie Centrum Logistyki SA, www.scl.com.pl, 2006.

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w Szczecinie

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne zlokalizowane jest w porcie szczecińskim wzdłuż ulicy Hryniewieckiego, na niezagospodarowanym terenie – w rejonie przeładunku drobnicy i w sąsiedztwie planowanego terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim (rys. 20). Centrum logistyczne w pierwszym etapie inwestycji zajmie teren o powierzchni 30 ha (docelowo 80 ha). Dodatkowo istnieje możliwość wykorzystania pod budowę przyszłego centrum logistycznego – około 6,5 ha terenu należącego do stacji rozrządowej Szczecin-Port Centralny i bezpośrednio sąsiadującego z terenami portowymi.



Rysunek 20. Centrum Logistyczne Szczecin

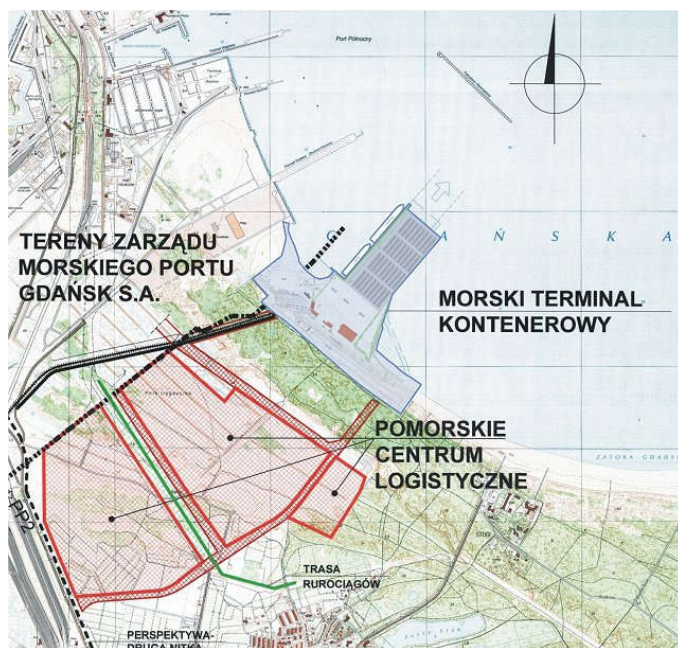
Źródło: Materiały wewnętrzne Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.

Centra logistyczne w aglomeracji trójmiejskiej

Gdańsk wraz z Gdynią i Sopotem tworzą dużą aglomerację trójmiejską, która dysponuje dwoma dużymi portami oraz dobrymi połączeniami z zapleczem krajowym. Miasta te leżą w VI Korytarzu Transportowym Północ–Południe. W trakcie realizacji jest autostrada A1, która znacznie poprawi połączenie drogowe Trójmiasta z jego zapleczem międzynarodowym.

Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku

Centrum logistyczne powstanie na zapleczu budowanego Morskiego Terminalu Kontenerowego DCT (ang. Deepwater Container Terminal) w Porcie Północnym. Łączna powierzchnia wyniesie około 140 ha (rys. 21). Planowanych jest wiele inwestycji, które mają zwiększyć dostępność transportową tego obszaru. Budowa tunelu pod Martwą Wisłą pozwoli na obsługę logistyczną kontenerów przeładowywanych w istniejącym Gdańskim Terminalu Kontenerowym (GTK) zlokalizowanym na obszarze Portu Wewnętrznego.

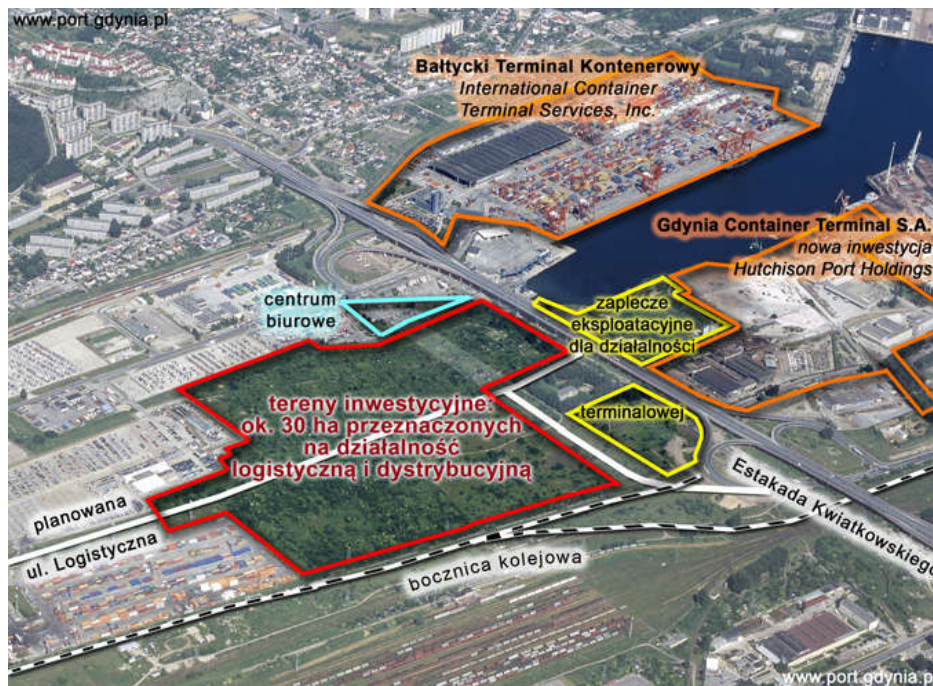


Rysunek 21. Pomorskie Centrum Logistyczne

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA, www.portgdansk.pl, 2006.

Centrum Logistyczne w Gdyni

Centrum logistyczne ma być położone na zapleczu Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego BCT (ang. Baltic Container Terminal) i Gdyńskiego Terminalu Kontenerowego GCT (ang. Gdynia Container Terminal) (rys. 22). Na Centrum logistyczne przeznaczono powierzchnię około 30 ha. Teren ten jest dobrze połączony z trójmiejską infrastrukturą transportową.



Rysunek 22. Centrum Logistyczne w Gdyni

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, www.port.gdynia.pl, 2007.

Centrum Logistyczne Małaszewicze

Małaszewicze leżą w II Paneuropejskim Korytarzu Transportowym na linii kolejowej E-20 Paryż–Berlin–Warszawa–Moskwa – na granicy z Białorusią. Jest to najważniejsze kolejowe przejście na wschodniej granicy Polski. Położenie na magistrali kolejowej E-20, której przedłużeniem jest magistrala transsyberyjska, stwarza dogodne możliwości przewozu koleją towarów pomiędzy Europą Zachodnią a Rosją i innymi krajami byłej Wspólnoty Niepodległych Państw oraz krajami Dalekiego Wschodu. Przez Małaszewicze przebiega również magistrala drogowa E-2 Warszawa–Moskwa, a w przyszłości przebiegać będzie tędy autostrada A2, łącząca Berlin z Moskwą. W pobliżu projektowanego Centrum Logistycznego Małaszewicze znajdują się trzy drogowe przejścia graniczne z Białorusią: w Koroszczyne, Terespolu i Sławatyczach.

Centrum Logistyczne Małaszewicze, o łącznej powierzchni ok. 120 ha, projektowane jest na terenach terminalu przeładunkowego T-2, terminalu kontenerowego T-3, wolnych terenach przylegających bezpośrednio do terenów stacji oraz punktów przeładunkowych Kowalewo, Podsędków, Raniewo i Wólka.

Centrum Logistyczne Żurawica/Medyka

Obie stacje leżą w III Paneuropejskim Korytarzu Transportowym, przy linii kolejowej E-30 i zasadniczo przeznaczone są do obsługi kolejowego przejścia granicznego z Ukrainą. Do podstawowych zadań ww. stacji należy przeładunek towarów

kierowanych ze Wschodu na Zachód. Obecnie w Medyce odbywa się przeładunek materiałów masowych, a w Żurawicy – przeładunek pozostałych towarów. W tym celu obie stacje wyposażone zostały w układy torowe o dwóch prześwitach – normalnotorowym i szerokotorowym. Atutem obu lokalizacji jest przebiegająca w pobliżu droga szybkiego ruchu E-4. Ponadto w bliskiej odległości znajdują się dwa drogowe przejścia graniczne z Ukrainą, tj. Medyka–Mościska II oraz Kroczoła–Krakowice. Zadanie inwestycyjne realizowane będzie etapowo, przy czym:

- etap I dotyczyć będzie modernizacji urządzeń przeładunkowych w punkcie przeładunku kontenerów w Żurawicy – poprzez budowę placów składowych, adaptację niedokończonej hali napraw wagonów na magazyny celne oraz zakup specjalistycznych zawiesi do istniejącej suwnicy bramowej. W ostatnim okresie tego etapu przewidywany jest zakup samojezdnego urządzenia przeładunkowego. Etap ten realizowany będzie w latach 2005–2007;
- etap II dotyczyć będzie budowy nowego terminalu kontenerowego oraz terminali przeładunkowych, wyposażonych między innymi w magazyny, które pozwolą na zwiększenie zakresu świadczonych usług o charakterze logistycznym. Etap II realizowany będzie w latach 2007–2010;
- etap III dotyczyć będzie rozbudowy istniejących terminali oraz budowy nowych. Przewidywany termin realizacji tego etapu to lata 2011–2014.

Centrum Logistyczne Warszawa

Wokół aglomeracji warszawskiej, powstało już wiele dużych magazynów, które w obecnie pełnią, w mniejszym lub większym stopniu, funkcje centrów logistycznych. Jednak należy zaznaczyć, że nastawione są one przede wszystkim na obsługę transportu samochodowego. Z inicjatywy PKP Cargo S.A. proponuje się, aby w prawobrzeżnej i w lewobrzeżnej części miasta zlokalizowane były terminale kontenerowe, wokół których należałoby utworzyć dwa centra logistyczne. Centra te powinny ściśle ze sobą współpracować i w przyszłości tworzyć jeden podmiot gospodarczy. Przewiduje się utworzenie Centrum Logistycznego Warszawa na terenie stacji Warszawa Główna Towarowa (ul. Ordoña) oraz na terenie stacji Warszawa Wschodnia Towarowa. Łącznie obszar przyszłego centrum logistycznego ma zajmować ok. 22,5 ha.

Dolnośląskie Centrum Logistyczne we Wrocławiu

Do najważniejszych czynników, przemawiających za utworzeniem centrum logistycznego w stolicy Dolnego Śląska, należą gęstość zaludnienia oraz gęstość istniejącej infrastruktury transportowej. Przez Wrocław przechodzą autostrada A4,

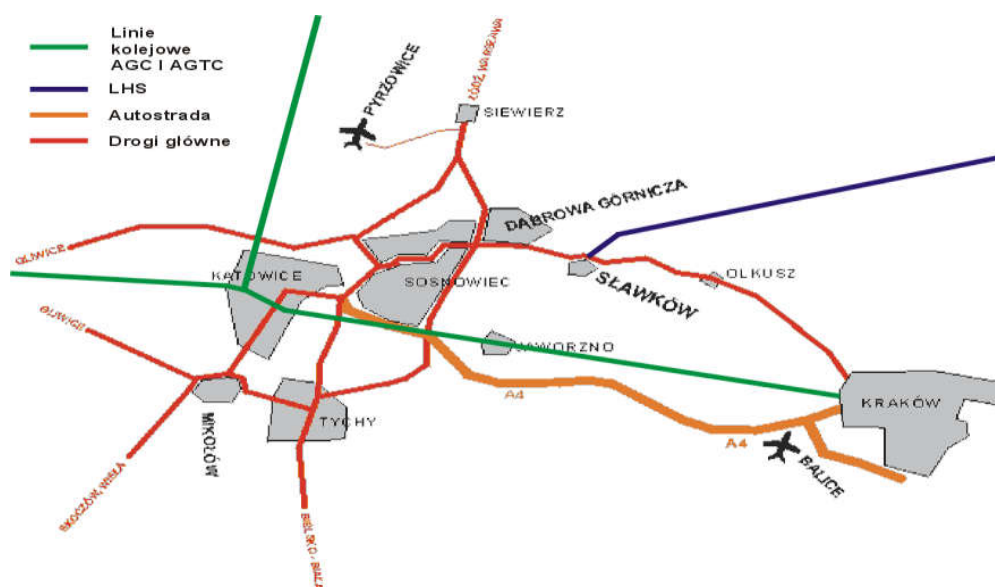
główne drogi krajowe i międzynarodowe, magistrale kolejowe: Północ–Południe i Wschód–Zachód. Miasto obsługiwane jest przez Wrocławski Port Lotniczy w Starachowicach oraz przez port rzeczny. Sprzyjające do utworzenia centrum logistycznego uwarunkowania lokalizacyjne wynikają z dobrze rozwiniętej sieci dróg kołowych i kolejowych, łączących Wrocław z pobliskimi ośrodkami produkcji przemysłowej, centrami usługowymi i ze strefami ekonomicznymi.

Proponowana lokalizacja Dolnośląskiego Centrum Logistycznego obejmuje obszar ok. 30 ha w bezpośrednim sąsiedztwie stacji rozrządowej Wrocław-Brochów oraz projektowanej drogi krajowej 456 w kierunku Opola.

Centrum Logistyczne w Sławkowie

Sławków jest miastem położonym w aglomeracji Górnego Śląska, którego głównym atutem są dwa intermodalne terminale obsługujące Linię Hutniczą Szerotorową (LHS), prowadzącą ze Sławkowa do krajów byłego ZSRR (rys 23). Właścicielami terminali są spółki Polzug Intermodal Polska oraz Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa SA (CZH). Dodatkowo w Sławkowie istnieje wiele bocznic kolejowych LHS, używanych przez inne firmy transportowo-spedycyjne.

Centrum Logistyczne w Sławkowie będzie punktem przeładunkowym pomiędzy Europą Zachodnią i Europą Środkową a krajami Europy Wschodniej i Azji. Funkcja przeładunkowo-składowa, wzbogacona o liczne funkcje logistyczne, dominować będzie nad usługami o charakterze dystrybucyjnym. Atrakcyjność tego terenu wynika również z faktu włączenia 50 ha, należących do Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa, do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.



Rysunek 23. Centrum Logistyczne w Sławkowie

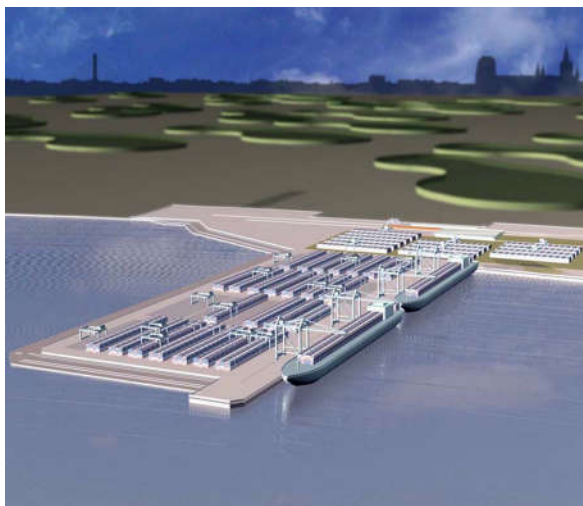
Źródło: Materiały PKP Cargo SA.

5.2.2. Terminale transportu intermodalnego

Wzrost liczby przewozów intermodalnych, jaki obserwuje się w ostatnich latach, zarówno w przewozach lądowo-morskich, jak i szynowo-drogowych, skłania operatorów terminali do rozwoju potencjału przeładunkowo-składowego. W najbliższych latach planowana jest budowa lub modernizacja poniższych terminali.

Morski Terminal Kontenerowy (DCT) w Porcie Gdańsk

Konsorcjum DCT Gdańsk SA buduje obecnie drugi terminal kontenerowy o nazwie Deepwater Container Terminal (DCT) w Porcie Gdańsk. W pierwszym etapie tej inwestycji planuje się budowę dwóch głębokowodnych stanowisk statkowych (jedno stanowisko z możliwością obsługi w systemie ro-ro) posadowionych na sztucznie usypanym pirsie (rys. 24). W drugim etapie planuje się rozbudowę terminalu o kolejne stanowiska. Przewidywana zdolność przeładunkowa w pierwszym etapie wynosi 500 tys. TEU, w drugim – 1 mln TEU.



Rysunek 24. Widok ogólny Morskiego Terminalu Kontenerowego (DCT) w Porcie Gdańsk

Źródło: Photo Gallery: DCT Gdansk, <http://www.dunelmpr.co.uk>, 2007

Gdyński Terminal Kontenerowy (GCT) w Porcie Gdynia

Operator Hutchison Whampoa z Hongkongu buduje drugi terminal kontenerowy w porcie gdańskim, przy Nabrzeżu Bułgarskim, o nazwie Gdynia Container Terminal (GCT). Szacuje się, że zdolność przeładunkowa po zakończeniu pierwszego etapu budowy wyniesie ok. 150 000 TEU. Na terminalu wydzielono trzyhektarowy plac kontenerowy, stanowisko przeładunkowe oraz bocznice kolejowa. Terminal wyposażony jest w: suwnice placowe, suwnicę nabrzeżną, żuraw, ciągniki i naczepy. W marcu 2006 roku został obsłużony na tym terminalu pierwszy kontenerowiec.

Terminal Kontenerowy na Ostrowie Grabowskim w Porcie Szczecin

W pierwszym etapie, rozpoczętym w 2006 r., Zarząd Portu Szczecin–Świnoujście planuje budowę nabrzeża o długości 240 m – wraz z rampą ro-ro i placem manipulacyjnym o powierzchni ponad 2 ha. Przewidywany zakres inwestycji w I etapie pozwoli na obsługę około 80 tys. TEU rocznie. Drugi etap budowy infrastruktury obejmuje przedłużenie nabrzeża o kolejne 200 m i zagospodarowanie zaplecza o powierzchni 16 ha na place manipulacyjne, składowe oraz magazyny (rys. 20).

Terminal Promowy w Porcie Świnoujście

Operator Terminal Promowy Świnoujście sp. z o.o. planuje modernizację stanowiska nr 6, znajdującego się w północnej części terminalu. Inwestycja przewiduje przedłużenie linii nabrzeża, dzięki czemu będzie możliwe cumowanie statków o długości do 210 m. Planuje się również budowę stanowiska nr 1, które będzie zlokalizowane na południe od istniejącej Bazy Promów Morskich. Nowe głębokościowodne stanowisko statkowe będzie mogło obsłużyć 2–3 największe promy dziennie, dzięki czemu powstaną warunki do tworzenia nowych linii promowych. Dodatkowo planuje się umiejscowienie na terminalu punktu obsługi jednostek transportu intermodalnego. Punkt ten pozwoli na przeładunek jednostek na wagony kolejowe i uruchomienie połączeń szynowo-drogowych z zapleczem.

Terminal Promowy w Porcie Gdynia

Nowy terminal promowy, który ma zastąpić obecny terminal, położony przy Nabrzeżu Helskim, będzie przystosowany do obsługi największych jednostek promowych, które będą pływać po Bałtyku. Budowa finansowana w dużym stopniu ze środków UE, rozpocznie się w 2007 r. a jej zakończenie przewiduje się na rok 2010. Terminal będzie obsługiwał jednostki o długości 240 m, szerokości 35 m i zanurzeniu 8,5 m. Jedno ze stanowisk promowych będzie przeznaczone dla linii promowej Gdynia–Karlskrona obsługiwanej przez przedsiębiorstwo armatorskie Stena Line (rys. 25).



Rysunek 25. Widok ogólny nowego terminalu promowego w Porcie Gdynia
Źródło: Redan sp. z o.o.

Budynek główny terminalu będzie pełnił funkcję terminalu promowego dla pasażerów i funkcję przejścia granicznego. Terminal zostanie wyposażony w ruchomy pomost samochodowy, który będzie łączył nabrzeża z promem, niezależnie od stanów wody oraz położenia pokładu samochodowego.

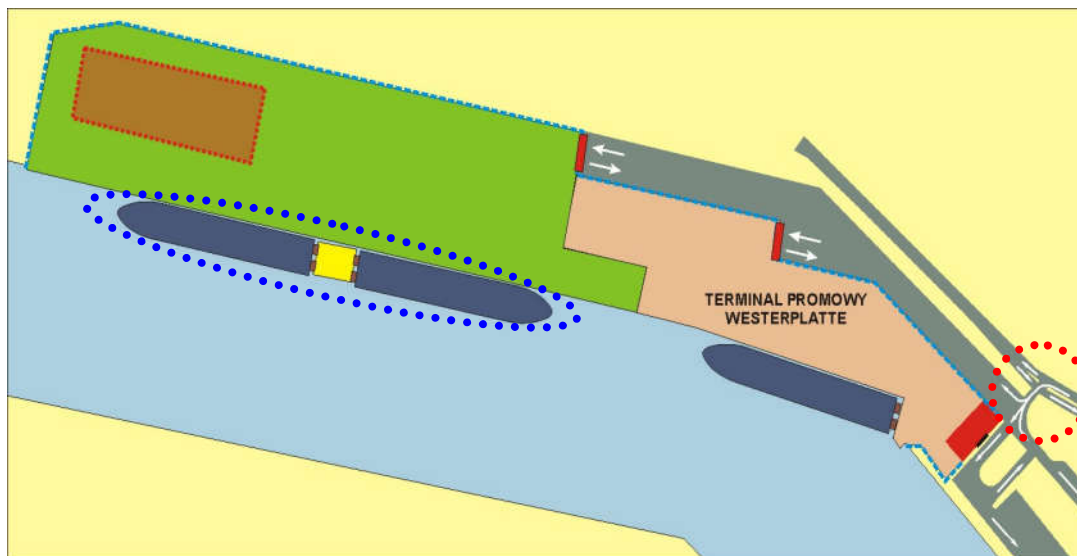
Terminal Promowy Westerplatte w Porcie Gdańsk




Działalność funkcjonującego na terenie Portu Gdańskiego Terminalu Promowego Westerplatte wiąże się z pewnymi ograniczeniami. Pierwszym z nich jest niewydolny drogowy układ komunikacyjny na przedpolu terminalu o ograniczonej przepustowości. Układ ten ma skomplikowany system skrzyżowań drogowych, które wpływają na wzrost ryzyka kolizji. Drugim istotnym ograniczeniem jest brak możliwości równoczesnej obsługi na terminalu więcej niż jednego statku.

W ramach projektu mają być zwiększone przepustowość i bezpieczeństwo ruchu w układzie drogowym na przedpolu terminalu. Ma być też stworzona bazowa infrastruktura portowa do równoczesnej obsługi trzech statków typu ro-ro, promów i jednostek pasażerskich. Inwestycja ta wiąże się z modernizacją Nabrzeża Obrońców Westerplatte, powstaniem dwóch stanowisk dla statków, powiększeniem placów manewrowo-postojowych i przebudową węzła drogowego na przedpolu terminalu (rys. 26).

Wewnętrzne drogi dojazdowe do nabrzeża i place manewrowo-postojowe obejmować będą powierzchnię 25 000 m². Inwestycje drogowe, przewidziane w pro-

jekcie, obejmą natomiast powierzchnię 4 000 m². Na przedpolu terminalu dokonana zostanie przebudowa istniejącego skrzyżowania, wydzielone zostaną główne ciągi dla pieszych i wycieczkowych, poprawione będzie istniejące oznakowanie i organizacja ruchu, oświetlenie całego terenu oraz ustawienie barier ochronnych.



-  dwa dodatkowe stanowiska ro-ro
-  place manewrowo-składowe
-  przebudowa węzła drogowego na przedpolu terminala

Rysunek 26. Plan modernizacji Terminalu Promowego Westerplatte
Źródło: Materiały wewnętrzne Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.

Terminal Promowy w Porcie Północnym w Gdańsku

Planem dalekosiężnym, który ma być zrealizowany w Porcie Gdańsk, jest budowa na jego terenie nowego terminalu promowego. Za miejsce lokalizacji przyjmuje się Port Północny. Nowy terminal promowy miałby przylegać do Morskiego Terminalu Kontenerowego (DCT) i terminalu zbożowo-paszowego.

Powierzchnia terminalu ma zajmować 14 ha, przy czym projektowane są 3 stanowiska statkowe do obsługi:

- promów pasażersko-samochodowych,
- promów kolejowych,
- statków ro-ro.

Długość linii cumowniczej każdego ze stanowisk ma wynosić 200 m; to daje łączną długość linii cumowniczej, wynoszącą 600 m. Głębokość konstrukcyjna ma wynosić 12-14 m.

Terminal spółki Polzug we Wrocławiu

Polzug Intermodal Polska planuje zwiększenie możliwości przeładunkowo-składowych swojego terminalu we Wrocławiu. Na ten cel pozyskano obszar o powierzchni 15 tys. m². W dalszej perspektywie spółka planuje rozbudowę pozostałych terminali w Poznaniu, Warszawie oraz Sławkowie. Realizacja tych inwestycji uzależniona jest od możliwości pozyskania na ten cel dogodnych terenów inwestycyjnych.

Terminal spółki Prokont w Kątach Wrocławskich

Spółka Prokont uruchamia nowy terminal w Kątach Wrocławskich. Przedsiębiorstwo zakupiło tereny o powierzchni 4,8 ha. Na obszarze tym znajdują się powierzchnie magazynowe i biurowe, dwa tory kolejowe (o długości 630 m) mogące pomieścić do 30 wagonów, a także elektroniczne wagi samochodowe. Planowane jest wydłużenie torów kolejowych do 1200 mb, co pozwoli na obsługę pociągu zestawionego z 60 wagonów. Do terminalu dochodzą dwie drogi dojazdowe, zapewniające sprawne połączenie z biegnącą w odległości 2,3 km autostradą A-4. Terminal wyposażony jest w dwa reachstackery i naczepę samowylądowczą. Obecnie trwają niezbędne prace modernizacyjne i przygotowawcze.

Terminal spółki PKP Cargo w Gliwicach

Spółka PKP Cargo planuje rozbudowę terminalu w Gliwicach (stacja Gliwice-Kontenerowa). Istnieje możliwość powiększenia powierzchni terminalu o około 80 ha. Teren jest już w pełni uzbrojony.

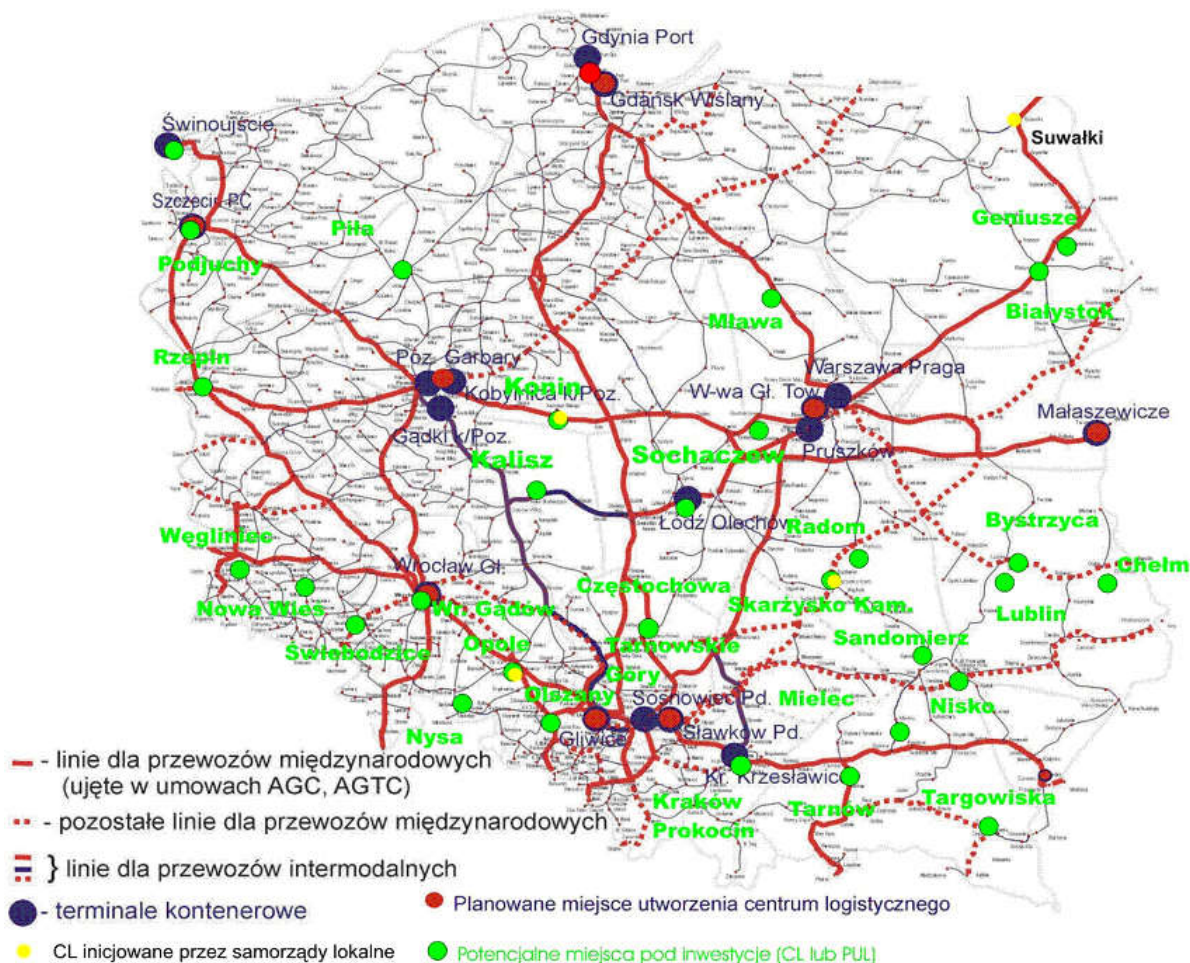
Terminal spółki PKP Cargo we Wrocławiu

Spółka PKP Cargo planuje budowę terminalu obejmującego infrastrukturę dwóch stacji kolejowych – Wrocław-Gondów i Wrocław-Brochów.

Terminale spółki PKP Cargo w Warszawie

Spółka PKP Cargo planuje budowę dwóch terminali na stacjach Warszawa Wschodnia Towarowa i Warszawa Główna Towarowa (ul. Ordon), gdzie spółka dysponuje terenami o powierzchni, wynoszącej odpowiednio 13 i 9 ha. Planowane jest utworzenie na bazie tych terminali centrum logistycznego rozproszonego o charakterze lokalnym.

Poza powyższymi inwestycjami PKP Cargo rozważa budowę mniejszych terminali o charakterze lokalnym, m.in. w Pile, Białymstoku (rys. 27). Mają to być małe terminale, które dzięki zastosowanej technologii układania płyty terminalowej z lekkich elementów będą mogły być demontowane i przenoszone (np. po zaprzestaniu produkcji wymagającej dostaw kontenerowych). W opracowanej przez PKP Cargo koncepcji wyłoniono 32 punkty, w których – z uwagi na zainteresowanie klientów przewoźnika oraz odpowiedni dostęp do dróg i linii kolejowych – należałoby w pierwszej kolejności budować tego typu obiekty. Realizacja tych inwestycji będzie uzależniona przede wszystkim od wielkości popytu na tego typu usługi ładunkowe.



Rysunek 27. Sieć centrów logistycznych i terminali intermodalnych w Polsce

Źródło: Materiały informacyjne PKP Cargo SA.

5.2.3. Wnioski

Sieć centrów logistycznych, składająca się z powyższych centrów o charakterze regionalnym i międzynarodowym, pozwala na utworzenie ekonomicznie efektywnych połączeń szynowo-drogowych w relacjach krajowych i międzynarodowych. Kumulacja masy ładunkowej w centrach logistycznych zwiększy sprawność i elastyczność kierowania ruchem towarowym oraz znacznie poprawi produktywność i rentow-

ność pociągów towarowych. Możliwe będzie formowanie pociągów liniowych i wahałowych z pojedynczych wagonów. Pozwoli to na objęcie ofertą przewozów intermodalnych wszystkich klientów, przy zapewnieniu im przystępnej ceny i gwarantowaniu krótkiego czasu dostawy.

Najważniejszym elementem infrastruktury centrum logistycznego powinien być terminal intermodalny. Centra logistyczne obsługujące wyłącznie transport samochodowy nie powinny być rozwijane. Intermodalny charakter centrów logistycznych daje szansę na zwiększenie ilości i jakości oferowanych usług logistycznych. Przy tym, niezmiernie ważne jest preferowanie ekologicznych gałęzi transportu, jakimi są: transport kolejowy, morski i rzeczny. Stąd, portowe centra logistyczne powinny mieć szczególne preferencje w planach rozwoju transportu

Biorąc pod uwagę obecne realizowane oraz planowane inwestycje w zakresie transportu intermodalnego oraz priorytety polityki transportowej kraju, można wskazać te przedsięwzięcia, które powinny należeć do inwestycji wspieranych w pierwszej kolejności przez najważniejsze instytucje państwowe, unijne, finansowe i organizacje promujące transport intermodalny. Inwestycje priorytetowe powinny być zlokalizowane w następujących miastach: Gliwice, Poznań, Małaszewicze, Wrocław, Warszawa, Sławków, Szczecin oraz Gdańsk.

5.3. Perspektywy rozwoju połączeń szynowo-drogowych

Przez terytorium Polski przebiegają cztery priorytetowe korytarze transportowe:

- Korytarz I: (Helsinki) Tallin–Ryga–Kowno–Warszawa, z odgałęzieniem Ryga–Kaliningrad–Elbląg–Gdańsk;
- Korytarz II: Berlin–Warszawa–Mińsk Białoruski–Moskwa;
- Korytarz III: Berlin / Drezno–Wrocław–Kraków–Lwów–Kijów;
- Korytarz VI: Gdynia/Gdańsk–Grudziądz–Warszawa (z odgałęzieniem Grudziądz–Poznań)–Żilina (z odgałęzieniem Katowice–Ostrawa–Brno)–Bratysława–Wiedeń–Rijeka.

Obsługiwane obecnie połączenia intermodalne realizowane w powyższych korytarzach transportowych, przy czym szczególnie dużo połączeń realizowanych jest na kierunku Wschód–Zachód, z portów Europy Zachodniej. Zdecydowanie mniej połączeń jest realizowanych na kierunku Północ–Południe z polskich portów morskich w Świnoujściu, Gdyni i Gdańsku. Praktycznie nie ma regularnych połączeń intermodalnych z portu w Szczecinie. Połączenia Północ–Południe można zaliczyć do intermodalnych połączeń lądowo-morskich. Bardzo mało w Polsce jest tzw. przewozów kon-

tymentalnych, łączących ośrodki przemysłowe w Europie. Wydaje się więc, że te właśnie kierunki powinny się w najbliższym czasie aktywizować. Wśród nowych produktów pojawiać się będą pociągi intermodalne realizowane na potrzeby konkretnych przedsiębiorstw produkcyjnych. Duży popyt na takie usługi pokazuje przemysł motoryzacyjny, elektroniczny i chemiczny. Zdarza się, że tego typu połączenia, choć realizowane są w kontenerach, trudno je zaliczyć do przewozów intermodalnych, ze względu na brak obsługi dowozowo-odwozowej z klejowego punktu przeładunkowego, który zlokalizowany jest na terenie fabryki. Przykładem może być usługa oferowana przez firmę Spedcont, która organizuje przewozy kontenerów z Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie do odbiorców na Ukrainie.

Ze względu na tajemnicę handlową trudno uzyskać informacje od operatorów przewozów intermodalnych, dotyczące nowych produktów przewozowych. Jedyne, do jakich dotarli autorzy opracowania, przedstawiono poniżej:

- W najbliższym czasie planowane jest uruchomienie połączenia z Brześcia do Frankfurtu nad Odrą. Pociąg złożony będzie z wagonów kieszeniowych, przystosowanych do przewozu naczep samochodowych. Projekt realizowany ma być we współpracy z firmą spedycyjną Mirtrans z Gdyni oraz z partnerami z Białorusi. Na podstawie umowy handlowej z gdyńską spółką PKP Cargo zapewni wagony i przejazd pociągu. Przejazd przez Polskę będzie trwał (wraz z odprawą) kilkanaście godzin. Na początek uruchomiony zostanie jeden pociąg tygodniowo w obie strony. Załadunek i rozładunek naczep odbywać się ma na terminalach w Brześciu i we Frankfurcie.
- Firma Cargosped przymierza się do ponownego uruchomienia pociągu „Jarosław”, przewożącego pojazdy samochodowe, w systemie ruchomej drogi, z Kijowa do Sławkowa. Długość trasy wynosi ponad 1000 km, z czego 396 km znajduje się po stronie polskiej na Linii Hutniczej Szerokotorowej. W skład pociągu wchodzi wagonów niskopodłogowe, których właścicielem są koleje ukraińskie. Pociąg ten przeznaczony jest głównie dla przewoźników ukraińskich. Warunkiem powodzenia realizacji tego przedsięwzięcia jest dostosowanie wysokości stawek kolejowych do stawek drogowych przewoźników z krajów byłego ZSRR. Przy wzroście stawek kolejowych po stronie polskiej i po stronie ukraińskiej koniecznością stanie się dofinansowanie przewozów.

Jak widać, plany te zakładają utworzenie połączeń w układzie równoleżnikowym Wschód–Zachód – ich celem jest przejęcie części tranzytu od przewoźników samochodowych i odciążenie słabej, jak na razie, infrastruktury drogowej. Rentowność tych połączeń może być w początkowym okresie trudna do osiągnięcia ze

względu na niski koszt przewozu oraz mentalność przewoźników samochodowych z Białorusi i Ukrainy. Istotne jest zatem to, aby takie inicjatywy mogły uzyskać tzw. pomoc startową.

Rozwój nowych połączeń nie jest możliwy bez zapewnienia odpowiedniego taboru przewozowego, zwłaszcza że już obecnie spedytorzy odczuwają brak odpowiedniej liczby wagonów, co opóźnia dostawy. Największy przewoźnik kolejowy w Polsce – PKP Cargo planuje zakup od 7500 do 9500 specjalistycznych wagonów do przewozów intermodalnych oraz około 20 lokomotyw wielosystemowych, co powinno zaspokoić podstawowe potrzeby przewozowe. Jednakże bez silnej konkurencji na rynku polskim ze strony prywatnych przewoźników rozwój będzie ograniczony przez monopolistyczną pozycję PKP Cargo.

5.4. Perspektywy rozwoju połączeń lądowo-morskich

Władze Unii Europejskiej stworzyły Program promocji żeglugi bliskiego zasięgu, który obejmuje 14 zadań. Najważniejsze z nich to¹⁵:

- a) budowa „autostrad morskich” w ramach europejskiej sieci transportowej TEN;
- b) uproszczenie procedur administracyjnych i dokumentacji w portach (przyjęcie standardów IMO FAL, elektroniczna wymiana danych, szybsza obsługa przez *one-stop administrative shops*);
- c) promowanie pozytywnego wizerunku żeglugi bliskiego zasięgu.

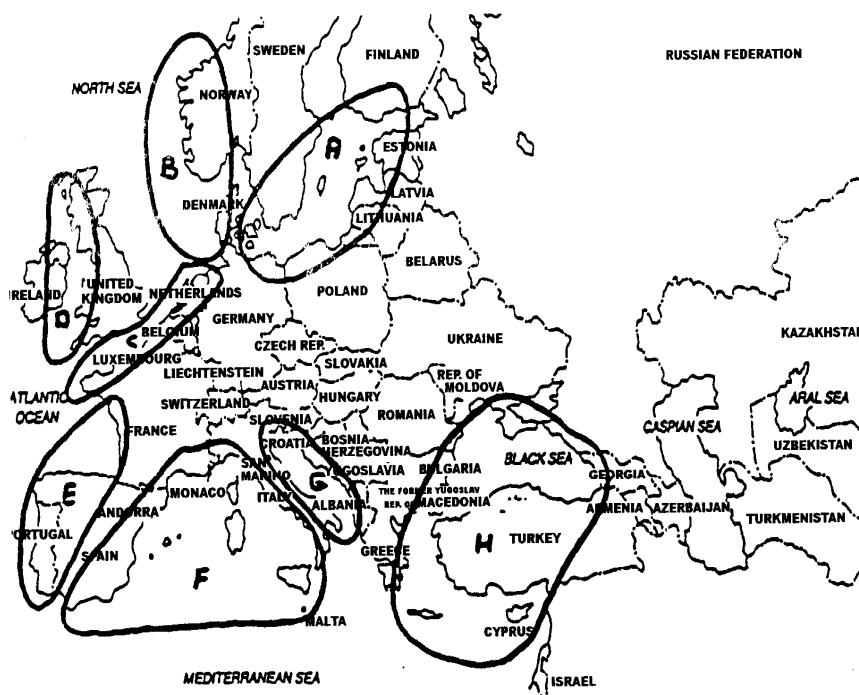
Wydaje się, że najtrudniejszym zadaniem będzie budowa „autostrad morskich”. Nazwa ta zobowiązuje do stworzenia infrastruktury porównywalnej z transportem drogowym. Obecnie najsłabszymi ogniwami w łańcuchach morsko-lądowych są właśnie odcinki morskie. Kluczową negatywną rolę odgrywają w tych łańcuchach porty. To one właśnie powinny być dostosowane do wymagań nowoczesnego transportu intermodalnego. Budowa „autostrad morskich” sprowadza się więc do inwestycji portowych integrujących je z europejską siecią transportową od strony lądowej i wodnej. Porty muszą przejąć na siebie rolę najważniejszych terminali – centrów logistycznych odpowiadających za realizację połączeń morsko-lądowych.

Samo wytyczenie morskich połączeń intermodalnych nie powinno stanowić problemu. Analizując mapę Europy, można wyznaczyć 8 obszarów posiadających dobry dostęp do morza (rys. 28). Liczba połączeń morskich między wybranymi obszarami oraz wybór najważniejszych portów – terminali intermodalnych powinny być uzależnione:

- a) dobrego dostępu portów do lądowej infrastruktury transportowej,

¹⁵ Na podstawie Programme for the Promotion of Short Sea Shipping, COM(2003) 155 final.

- b) położenia portów w głównych drogach transportowych,
- c) połączeń portów z najważniejszymi europejskimi centrami ekonomicznymi,
- d) obsługi w portach statków oceanicznych,
- e) dużej odległości lub utrudnień charakteryzujących alternatywne połączenia drogowe.



Rysunek 28. Podział Europy na osiem obszarów z dobrym dostępem do morza

Źródło: Report on the current state of combined transport in Europe, ECMT 1998.

Tabela 22

Ocena potencjalnych morskich połączeń intermodalnych między wybranymi obszarami Europy (zaznaczonymi na rysunku 29)

	A	B	C	D	E	F	G	H
A	±	±	+	+	+	-	-	-
B	±	±	±	±	+	+	-	+
C	+	±	±	±	+	+	-	+
D	+	±	±	±	+	+	-	+
E	+	+	+	+	+	±	±	±
F	-	+	+	+	±	±	±	±
G	-	-	-	-	±	±	±	+
H	-	+	+	+	±	±	+	±

+ – wysoki potencjał dla rozwoju połączeń intermodalnych

± – średni potencjał dla rozwoju połączeń intermodalnych

- – niski potencjał dla rozwoju połączeń intermodalnych

Źródło: Report on the current state of combined transport in Europe, ECMT 1998.

W analizowanej grupie 8 obszarów Europy największe szanse na rozwój morskich połączeń intermodalnych ma zachodnie wybrzeże Europy (obszar E) oraz obszar Morza Czarnego wraz z Turcją (obszar H) (tab. 22).

W rejonie Morza Bałtyckiego największą szansę na rozwój mają połączenia do portów leżących zarówno w obrębie regionu, jak i do portów w rejonie Morza Północnego i Oceanu Atlantyckiego. Transport lądowy zarówno do Wielkiej Brytanii i Irlandii, jak i Hiszpanii oraz Portugalii jest w dużym stopniu ograniczony. W pierwszym przypadku istnieje konieczność pokonania Kanału La Manche koleją lub promem, w drugim przypadku (dotyczącym transportu kolejowego) utrudnieniem jest różna szerokość torów pomiędzy Półwyspem Iberyjskim a resztą Europy kontynentalnej.

W przypadku Polski największą szansę na rozwój mają połączenia w kierunku do Szwecji. Istniejące linie promowe Świnoujście–Ystad i Gdynia–Karlskrona w naturalny sposób wpisują się w koncepcję „autostrad morskich”. Duże szanse na rozwój ma także połączenie Szczecin/Świnoujście–Kłajpeda. Połączenia promowe pomiędzy Polską a Szwecją nie muszą konkurować z połączeniami lądowymi, w związku z czym rozwijają się w sposób naturalny, natomiast połączenie z Kłajpedą wymaga odpowiedniego wsparcia finansowego, aby mogło stać się konkurencyjne w stosunku do przewozów lądowych.

6. KIERUNKI WSPIERANIA TRANSPORTU INTERMODALNEGO

6.1. Formy wspierania przewozów intermodalnych w Europie

Większość krajów europejskich stosuje politykę wspierania transportu intermodalnego, przy czym forma tego wspierania jest różna w zależności od potrzeb.

Najczęściej stosowane formy pomocy obejmują:

- a) subwencje do inwestycji terminalowych,
- b) nieoprocentowane pożyczki na budowę i rozbudowę terminali,
- c) zakaz ruchu samochodów ciężarowych z dopuszczalną masą całkowitą powyżej 7,5 tony w dni wolne od pracy, z wyłączeniem czynności dowozowych do i z terminali transportu kombinowanego,
- d) zwolnienia z opłat za korzystanie z dróg dla samochodów wykorzystywanych w transporcie kombinowanym,
- e) zwolnienia z podatku od pojazdów drogowych wykorzystywanych w obsłudze dowozowej do i z terminali transportu intermodalnego.

Do krajów, które aktywnie wspierają rozwój przewozów intermodalnych, zaliczyć można Austrię. W Austrii stosowane są następujące instrumenty:

- a) finansowe: subwencje w wysokości sięgającej 30% kosztów związanych z budową i rozbudową terminali, zakupem suprastruktury terminalowej, jednostek intermodalnych, a także dopłaty do kosztów eksploatacji dla kolei oraz zniżki i zwolnienia od podatku i od opłat za użytkowanie dróg;
- b) prawne: wyłączenia z zakazów ruchu pojazdów samochodowych w nocy i dni wolne od pracy, wykorzystywanych w przewozach dowozowo-odwozowych.

W Holandii utworzono, z inicjatywy Ministerstwa Transportu, Fundację Transportu Intermodalnego, która organizuje współpracę między nadawcami, operatorami na terminalach, operatorami transportu kombinowanego i przewoźnikami. Pomoc finansowa jest przyznawana głównie z budżetu państwa – w formie subwencji, nisko oprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych i kredytów przeznaczonych na inwestycje w infrastrukturę punktową i liniową, terminalowe urządzenia przeładunkowe oraz jednostki intermodalne. Pomoc w zakresie dofinansowania kosztów eksploatacyjnych ogranicza się do uruchamiania nowych połączeń.

W Włoszech pomoc finansowa jest przyznawana głównie z budżetu państwa – w formie subwencji, nisko oprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych i kredytów i jest udzielana przede wszystkim na infrastrukturę punktową i wyposażenie

terminali. W niektórych przypadkach udzielane są nieoprocentowane lub nisko oprocentowane pożyczki na zakup wagonów i jednostek intermodalnych.

W Niemczech zakres pomocy finansowej państwa jest określony w Programie rozwoju transportu kombinowanego, przyjętego przez rząd federalny Niemiec. Środki finansowe na budowę i rozbudowę terminali dla transportu kombinowanego z udziałem niemieckich kolei są przekazywane w formie nieoprocentowanych pożyczek lub dotacji, gwarancji kredytowych i kredytów. Pomoc finansową państwa otrzymują operatorzy transportu kombinowanego, koleje i operatorzy terminali.

We Francji pomoc finansowa państwa realizowana jest na podstawie Programu rządowego rozwoju transportu kombinowanego. Zgodnie z tym programem rząd zawiera 5-letnie kontrakty z poszczególnymi regionami o promowaniu transportu kombinowanego, w których gwarantuje współfinansowanie m.in. inwestycji infrastrukturalnych, oraz zawiera umowy z kolejami francuskimi, dzięki którym są przyznawane środki na rozwój transportu kombinowanego. Od 2003 r. subwencje są przekazywane bezpośrednio operatorom transportu intermodalnego, a nie kolejom francuskim. Ponadto Minister Transportu ustanowił fundusz subsydiowania rocznych opłat leasingowych dla przewoźników drogowych na zakup specjalistycznego taboru umożliwiającego realizację technologii kombinowanych. W niektórych przypadkach jest współfinansowany zakup intermodalnych jednostek ładunkowych. Pomoc finansowa na inwestycje terminalowe (supra- i infrastrukturalne) przyznawana jest do wysokości 50% wartości inwestycji. Zakup nadwozi wymiennych jest subwencjonowany do 20% rocznego wydatku.¹⁶

6.2. Formy wspierania przewozów intermodalnych w Polsce

Istniejące formy wspierania transportu intermodalnego w Polsce obejmują wiele działań mających charakter wsparcia finansowego i prawnego. Do najważniejszych z nich zaliczyć można modernizację infrastruktury liniowej transportu kolejowego, szczególnie na liniach objętych umową AGTC. Do końca 2013 r. większość linii kolejowych, poza wymienionymi w punkcie 6.1, będzie dostosowana do wymogów AGTC. Jednocześnie trwa restrukturyzacja PKP SA, zgodnie z zaleceniami Unii Europejskiej, zmierzająca do rozdzielenia infrastruktury od działalności przewozowej. Dzięki temu infrastruktura kolei będzie dostępna dla niezależnych operatorów transportu intermodalnego na niedyskryminujących zasadach. Bardzo dobrą formę wspierania przewozów intermodalnych stosują Polskie Linie Kolejowe SA, które

¹⁶ Mundur L., Wronka J., Prezentacja „Transport intermodalny” dla Ministerstwa Infrastruktury, Warszawa 2005, www.mi.gov.pl/prezentacje/jednostki/9/dokumenty/10-transport_intermodalny.pdf, 2006.

w „Cenniku na rok 2006” przewidziały duże zniżki dla przewozów kombinowanych. Średnia opłata dla pociągów kombinowanych wynosi 10,51 zł/pockm, podczas gdy dla przewozów towarowych – 20,61 zł/pockm.

Nowe prawo o ruchu drogowym wprowadza bardziej restrykcyjne wymagania wobec kierowców i pojazdów ciężarowych. Szczególną uwagę zwrócono na bezpieczeństwo i ochronę środowiska¹⁷. Wprowadzone zostały ograniczenia, co do czasu pracy kierowcy¹⁸. Stale zwiększane są wymagania techniczne dla pojazdów samochodowych. Ograniczona została dopuszczalna masa pojazdów samochodowych – do 40 t. Jednocześnie dopuszczono możliwość poruszania się pojazdu członowego przewożącego 40-stopowy kontener ISO w transporcie kombinowanym o masie całkowitej 44 t¹⁹. Utworzona została również Inspekcja Transportu Drogowego, do zadań której należy kontrola przestrzegania przepisów przez przewoźników drogowych.

Dobrym wyrazem popierania przez nasze państwo przewozów intermodalnych jest wprowadzenie ograniczenia dotyczącego przewozów ładunków ciężkimi samochodami ciężarowymi. Od 1998 r. obowiązuje zakaz poruszania się na drogach pojazdami i zespołami pojazdów, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, w ważniejsze święta oraz w określonych godzinach w weekendy w okresie letnim. Zakaz ten nie dotyczy dowozów i odwozów w obsłudze terminali transportu intermodalnego²⁰. Kolejnym krokiem w kierunku rozwoju przewozów intermodalnych jest zwolnienie przewoźników drogowych, obsługujących przewozy z i do terminali intermodalnych, z konieczności posiadania karty opłaty drogowej na przejazd drogami krajowymi.

Do pozytywnych rozwiązań zaliczyć należy również oddzielenie infrastruktury portowej, będącej własnością zarządów portów, od działalności eksploatacyjnej, dzięki czemu operatorzy intermodalnych terminali portowych zyskali większą swobodę działania.

6.3. Bariery rozwoju transportu intermodalnego w Polsce

Pomimo powyższych rozwiązań organizacyjno-prawnych istnieją istotne bariery rozwoju przewozów intermodalnych. Wyrównywanie dysproporcji w rozwoju trans-

¹⁷ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dziennik Ustaw z 2003 r. Nr 58 poz. 515.

¹⁸ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, Dziennik Ustaw z 2004 r. Nr 92 poz. 879.

¹⁹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Dziennik Ustaw z 2003 r. Nr 32 poz. 262.

²⁰ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych pojazdów na drogach, Dziennik Ustaw z 2000 r. Nr 50 poz. 598.

portu intermodalnego, pomiędzy przodującymi krajami Europy Zachodniej i Polską, to długotrwały proces. Wydaje się, że najtrudniejszym zadaniem są zmiany na poziomie mikroekonomicznym. Polskie przedsiębiorstwa muszą wdrożyć system produkcji oparty na nowoczesnych rozwiązaniach logistycznych. Ważnym elementem tego systemu jest transport (wewnętrzny i zewnętrzny) z wykorzystaniem intermodalnych jednostek ładunkowych. W Europie Zachodniej najszybciej rozwinął się i upowszechnił transport ładunków skonteneryzowanych. Rewolucja kontenerowa w przemyśle umożliwiła rozwój innych, alternatywnych, systemów transportu intermodalnego. Niestety, polskim przedsiębiorstwom w większości przypadków nie udało się wdrożyć sprawnie działającego systemu kontenerowego.

Z punktu widzenia operatorów przewozów intermodalnych do głównych barier rozwoju transportu kombinowanego w Polsce zaliczyć można:

1. Zły stan techniczny wielu odcinków linii kolejowej, co powoduje konieczność stosowania ograniczeń prędkości.
2. Niski stan techniczny terminali transportu intermodalnego, spowodowany często brakiem możliwości inwestowania przez operatorów terminalowych ze względu na brak decyzji ze strony PKP w zakresie umów długoterminowych.
3. Niewystarczający tabor przewoźników kolejowych, co powoduje okresowe braki taboru specjalistycznego, głównie wagonów typu sgs z podłogami.
4. Niska jakość usług kolejowych, spowodowana bardzo długim czasem przewozu w przypadku systemów rozproszonych (długi czas przejścia na stacjach pośrednich), co w wielu przypadkach wpływa na nieterminową dostawę.
5. Brak systemów informatycznych umożliwiających monitorowanie przewozów i bieżące informowanie klientów o statusie przesyłki.
6. Brak systemu efektywnej ochrony przesyłek (kradzieże) oraz bezpieczeństwa przewozu (uszkodzenia przy rozrządzie).
7. Niska konkurencyjność przewozów szynowo-drogowych w stosunku do transportu samochodowego:
 - wysokie koszty frachtów kolejowych oraz kosztów dodatkowych (koszty dostępu do infrastruktury);
 - konieczność występowania kosztów towarzyszących przy przewozach kombinowanych przez terminale lądowe (przeładunki, kontrola techniczna, koszty bliskich dowozów);
 - brak internalizacji kosztów zewnętrznych transportu drogowego w przeciwieństwie do kolejowego;

- stosunkowo wysokie stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej, w porównaniu ze stawkami za korzystanie z infrastruktury drogowej.
8. Brak zbilansowania przewozów kombinowanych, szczególnie w przewozach do i z portów morskich, co wiąże się z przewozami kontenerów pustych.
 9. Większa dyspozycyjność transportu drogowego – możliwość łączenia importu z eksportem.
 10. Wyłączenie (po wejściu Polski do Unii) listów przewozowych w komunikacji krajowej (dotyczy to przewozów szynowo-drogowych przez polskie porty morskie) oraz międzynarodowej SMGS z kryterium dokumentów celnych, co powoduje konieczność sporządzania w portach dokumentacji celnej przekazowej i stosowanie zabezpieczeń finansowych, co wydłuża czas i zwiększa koszt dostawy.
 11. Nieprzestrzeganie przez przewoźników drogowych obowiązujących norm w zakresie dopuszczalnych obciążeń pojazdów drogowych.
 12. Silna pozycja sektora paliwowego, mająca istotny wpływ na politykę transportową naszego kraju.
 13. Brak kompleksowych i efektywnych instrumentów, promujących przewozy kombinowane w ramach polityki transportowej państwa.

WNIOSKI KOŃCOWE

Na podstawie przeprowadzonej analizy rynku przewozów intermodalnych w Polsce autorzy pracy wyciągnęli poniżej przedstawione wnioski.

Unia Europejska od dawna poszukuje nowych rozwiązań, pozwalających na kreowanie silnego wzrostu gospodarczego, przy zachowaniu efektywnego systemu transportowego, pozwalającego na osiągnięcie dużych korzyści na rynku wewnętrznym. Rozwiązania te mają na celu sukcesywne zmniejszanie roli transportu drogowego i promocji alternatywnych środków transportu, takich jak transport kolejowy czy wodny. Podobna polityka powinna być wdrażana również w naszym kraju.

Wzrost dynamiki przewozów intermodalnych uzależniony jest od działań Ministerstwa Transportu, zmierzających do opracowania programu rozwoju przewozów intermodalnych i budowy centrów logistycznych. W związku z marginalizacją przewozów naczeb samochodowych i niewielkim udziałem przewozów nadwozi wymiennych celowe jest przeznaczanie środków finansowych na rozwój przewozów kontenerów oraz uruchomienie połączeń szynowo-drogowych towarzyszących.

Wzorując się na rozwiązaniach europejskich, państwo polskie powinno wspierać finansowo nowe inicjatywy poprzez subsydia lub nisko oprocentowane kredyty na. Dofinansowanie powinno dotyczyć:

- a) inwestycji w infrastrukturę liniową – dla PKP PLK. Wpływy z opłat za dostęp do infrastruktury nie pokrywają potrzebnych środków na jej utrzymanie, pomimo że opłaty te należą do jednych z najwyższych w Europie. W projekcie programu operacyjnego, dotyczącego transportu kolejowego, założono obniżenie stawek dostępu (począwszy od 2006 roku) o 15% przez dwa kolejne lata, w związku z czym konieczne będzie dofinansowanie infrastruktury kolejowej przez państwo;
- b) inwestycji w infrastrukturę punktową (modernizacja starych oraz budowa nowych terminali) oraz zakup niezbędnych urządzeń przeładunkowych i sprzętu zmechanizowanego – dla operatorów terminali transportu intermodalnego;
- c) zakup wagonów do przewozu jednostek intermodalnych – dla przewoźników kolejowych oraz lokomotyw wielosystemowych.

Istotna jest, poza inwestycjami infrastrukturalnymi, poprawa warunków konkurencyjnych przewozów intermodalnych. Dobrym rozwiązaniem jest stworzenie systemu dopłat dla operatorów przewozów intermodalnych do kosztów eksploatacyjnych za każdą jednostkę ładunkową w przewozach intermodalnych. Dopłata ta może być również przekazywana bezpośrednio przewoźnikom drogowym w formie dofinanso-

wania z tytułu korzystania z połączeń intermodalnych, zamiast bezpośrednio z połączenia drogowego. Ta forma dofinansowania w pewnym stopniu zabezpieczy interes państwa przed podnoszeniem cen przez operatorów przewozów szynowo-drogowych.

Wartym uwagi rozwiązaniem, wzorowanym na krajach Europy Zachodniej, jest wspieranie rozbudowy liniowej infrastruktury kolejowej poprzez przekazywanie środków uzyskanych z podatku drogowego. Dzięki temu PLK S.A. uzyskałyby niezbędny kapitał do pozyskiwania funduszy europejskich.

Korzystne byłyby również inne formy wspierania transportu intermodalnego, takie jak: zwolnienia podatkowe dla środków transportu drogowego, eksploatowanych jedynie w serwisie dowozowo-odwozowym do i z terminali transportu kombinowanego.

Pomoc finansowa państwa ma niewątpliwie istotne znaczenie w rozwoju przewozów intermodalnych. Poprawa jakości infrastruktury liniowej i punktowej powoduje zmiany w organizacji przewozów, podnosi ich jakość i szybkość, co w dłuższym okresie powinno przynieść efekty w postaci pozyskania dodatkowych klientów dla tego typu przewozów.

Transport intermodalny w Polsce natrafia na wiele przeszkód o charakterze organizacyjnym, które w znacznym stopniu hamują jego rozwój. Do przeszkód tych zaliczyć można m.in. krótkie, często półroczne, umowy dzierżawy od PKP terenów, na których znajdują się terminale. Wydłużenie umów dzierżawy do kilku lat pozwoliłoby operatorom terminali na swobodniejsze planowanie inwestycji bez ryzyka wypowiedzenia umowy.

Ograniczeniem rozwoju transportu intermodalnego jest często mniejsza szybkość przewozu, w stosunku do szybkości przewozów samochodowych. Poza przyczynami, związanymi ze złym stanem infrastruktury liniowej, mniejsza szybkość przewozu wynika z konieczności manipulacji w punktach przeładunkowych, oczekiwania ładunku na terminalu na pociąg oraz długotrwałych procedur celnych i granicznych. Przyspieszenie obsługi terminalowej można uzyskać poprzez odpowiednie doposażenie terminali oraz wdrażanie systemów informatycznych.

Warunkiem uzyskiwania wyższej jakości usług oferowanych przez terminale jest stopniowe oddzielanie organizacji przewozów od obsługi terminali, a także konsekwentne przekształcanie ich w centra dystrybucyjno-logistyczne. Terminale, działające na zasadach rynkowych, stosują zasadę równego traktowania operatorów przewozów intermodalnych. Dobrą formą wspierania rozwoju usług terminalowych jest zacieśnianie powiązań organizacyjno-prawnych pomiędzy terminalami a władzami

samorządowymi poprzez powiązania własnościowe (wniesienie przez gminę gruntów w formie aportu).

Poza długim czasem przewozu uciążliwa, z punktu widzenia klienta, jest nieterminowość dostaw, wynikająca często z braku odpowiedniego skoordynowania łańcucha logistycznego, m.in. z nieterminowego podstawiania wagonów w punktach załadunkowych i długotrwałych odpraw granicznych. Przyspieszenie intermodalnego procesu transportowego można uzyskać poprzez:

1. Wprowadzenie jednolitego systemu zarządzania łańcuchem w przewozach intermodalnych. System ten pozwoli na planowanie i śledzenie trasy przewozu ładunku oraz przekazywanie danych o przewozie (EDI) zarówno operatorom, jak i klientom przewozów intermodalnych (poprzez Internet). Punktem wyjścia do stworzenia takiego systemu mogłyby być obecnie używane aplikacje, tj. EWAG, OHP, ŚLEDZ, KONTENER, stosowane przez PKP Cargo.
2. Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów intermodalnych oraz stopniowe przechodzenie do pociągów wahadłowych, o stałym rozkładzie jazdy.
3. Stworzenie kompleksowej sieci przewozowej.
4. Uproszczenie procedur celnych i granicznych.

W Polsce odprawa celna kontenera trwa niejednokrotnie cały dzień, podczas gdy w Holandii cały pociąg z kontenerami jest odprawiany w godzinę. Jest to możliwe dzięki systemowi prawnemu, pozwalającemu na przesłanie dokumentów do urzędu celnego w formie elektronicznej, zanim pierwszy kontener zostanie rozładowany.

W Polsce większość terminali kolejowych należy do spółek PKP lub jest powiązana własnościowo ze spółkami PKP. Warunkiem neutralności oferowanych usług terminalowych jest oddzielenie organizacji przewozów od obsługi terminali. Najlepiej byłoby, gdyby terminalami zarządzały niezależne podmioty gospodarcze. Ma to istotne znaczenie dla równoprawnego traktowania operatorów przewozów intermodalnych.

Dla wspierania przewozów intermodalnych istotne są również zmiany o charakterze prawnym, wprowadzające większe ograniczenia dla transportu samochodowego. Należałoby wprowadzić zakaz poruszania się samochodów ciężarowych w dni wolne od pracy przez cały rok, a nie tylko w określone dni świąteczne i w okresie letnim. Przepis ten nie powinien dotyczyć pojazdów dowożących ładunek do terminali transportu intermodalnego. Należałoby w dalszym ciągu zmniejszać obciążenia fiskalne przewoźników drogowych uczestniczących w przewozach intermodalnych, np. poprzez zwolnienie z podatku od środków transportowych.

Istotne znaczenie ma również przestrzeganie przez przewoźników drogowych obowiązujących przepisów. Wiele z tych, które istnieją (np. dotyczących czasu pracy kierowców i dopuszczalnych obciążeń na osie pojazdów samochodowych), jest notorycznie łamanych. Należałoby zwiększyć liczbę kontroli Inspekcji Transportu Drogowego i ustawowo wprowadzić konieczność posiadania tachografu elektronicznego. Przyczyniłoby się to do znacznego zmniejszenia liczby nieuczciwych przewoźników drogowych, zwiększyłoby koszty przewozów samochodowych, a w konsekwencji doprowadziłoby do zwiększenia konkurencyjności transportu intermodalnego.

Ze względu na dużą liczbę podmiotów, zaangażowanych w organizację przewozów intermodalnych, celowe byłoby stworzenie forum ich współdziałania przy Ministerstwie Transportu. W skład forum powinni wejść przedstawiciele operatorów przewozów intermodalnych, spedytorów i operatorów terminali intermodalnych (kolejowych, morskich). Forum pełniłoby także funkcję doradczą przy szukaniu optymalnych form wspierania przewozów intermodalnych – adekwatnych do warunków w naszym kraju.

Literatura

1. Komoda Ł., Logistyka: Intermodalni w niszy, Nowy Przemysł 2006, nr 6.
2. Komunikat Ministerstwa Infrastruktury nr 45 z dnia 08.09.2006 r. Priorytetowe inwestycje drogowe, kolejowe i lotnicze na lata 2007–2013, <http://www.mt.gov.pl/article/komunikaty>, 2007.
3. Mundur L., Wronka J., Prezentacja „Transport intermodalny” dla Ministerstwa Infrastruktury, Warszawa 2005, www.mi.gov.pl/prezentacje/jednostki/9/dokumenty/10-transport_intermodalny.pdf, 2006.
4. Neider J., Marciniak-Neider D., Transport intermodalny, PWE, Warszawa 1997.
5. Programme for the Promotion of Short Sea Shipping, COM(2003) 155 final.
6. Świnoujście–Ystad – morska autostrada kolejowa, Magazyn Morski 2004, nr 4.
7. Zielaskiewicz H., Górnikiewicz A., Znaczenie kolejowo-morskich połączeń transportowych dla rozwoju przewozów intermodalnych i promowych w naszym kraju, [w:] Porty Morskie 2006, VI Międzynarodowa Konferencja Naukowa, Program UE „Autostrady Morskie” szansą dla rozwoju potoków ładunkowych pomiędzy Morzem Bałtyckim a Północnym.
8. Sielski J., Budowanie na morzu, Dziennik Bałtycki z 26 kwietnia 2006.
9. Report on the current state of combined transport in Europe, ECMT 1998.

Spis rysunków

Przeładunki w terminalach promowych w Polsce w latach 2000–2006	12
Struktura przeładunków w terminalach promowych w Polsce w 2006 r.....	13
Prognoza przewozów intermodalnych PKP Cargo	45
Prognoza przeładunku kontenerów w portach morskich.....	46

Spis tabel

Przewozy intermodalne w Polsce w latach 1998–2005	7
Przewozy kontenerów w Polsce w latach 1998–2005	8
Przeładunki kontenerów w portach Gdyni, Gdańska oraz Szczecina–Świnoujścia, w TEU, w latach 1996–2006	11
Przeładunki w terminalach promowych w Polsce w latach 2000–2006	12
Ograniczenia prędkości na liniach kolejowych w Polsce	15
Infrastruktura lądowych terminali intermodalnych w Polsce	19
Infrastruktura morskich terminali intermodalnych w Polsce	22
Połączenia liniowe z morskich terminali kontenerowych	24
Połączenia liniowe z morskich terminali promowych	25
Przewozy spółki SPEDCONT	27
Przewozy spółki POLZUG	28
Przewozy spółki POLCONT	29
Udział operatorów transportu intermodalnego w przewozach realizowanych przez PKP Cargo w 2004 r.	33
Przewozy intermodalne PKP w latach 1994–2006	33
Sieć Szybkich Połączeń Kontenerowych PKP Cargo SA	37
Charakterystyka realizowanych przez PKP CARGO SA połączeń intermodalnych - pociągi stałe i dodatkowe (stan na 1.11.2006)	38
Regularne krajowe połączenia kolejowe w przewozach intermodalnych	41
Pociągi regularne w przewozach promowych	42
Prognoza przewozów szynowo-drogowych kontenerów w Polsce	45
Przeładunki kontenerów w portach morskich	46
Struktura przewozów szynowo-drogowych w latach 1998–2006 [tony]	47
Ocena potencjalnych morskich połączeń intermodalnych między wybranymi obszarami Europy (zaznaczonymi na rysunku 29)	70