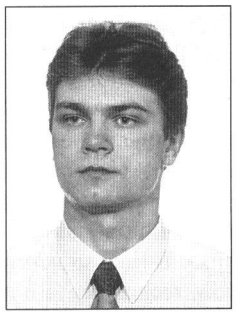
Artykuł charakteryzuje dotychczasowy rozwój oraz stan obecny transportu multimodalnego w Polsce. Analizą objęto elementy polityki transportowej państwa, rozwój poszczególnych technologii transportu multimodalnego oraz stan obecny przewozów tej gałęzi transportu.

Rozwój i organizacja transportu multimodalnego w Polsce



Bogusz Wiśnicki

Wstęp

Polityka transportowa Unii Europejskiej popiera rozwój transportu multimodalnego[1)] jako gałęzi transportu stanowiącej alternatywę dla transportu drogowego. Transport multimodalny może przyczynić się w istotny sposób do rozwiązania obecnych i przyszłych problemów transportowych, związanych w szczególności z kosztami zewnętrznymi generowanymi przez transport. Polska jest opóźniona w stosunku do Europy Zachodniej we wdrażaniu technologii transportu multimodalnego. Określenie przyczyn dysproporcji rozwojowych i scharakteryzowanie stanu obecnego transportu multimodalnego w Polsce pozwoli na wyznaczenie koniecznych zmian w polityce transportowej państwa.

Elementy polityki transportowej Polski

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 zaliczyć można tranzytowe położenie geograficzne Polski, istnieje wiele wewnętrznych przesłanek wdrożenia nowoczesnych technologii transportu multimodalnego w naszym kraju:

1) dobrze rozwinięta sieć linii kolejowych, która w głównych kierunkach tranzytowych spełnia wymagania umowy AGTC[2)],

2) brak autostrad i dróg szybkiego ruchu oraz zły stan techniczny infrastruktury drogowej,

3) duże rezerwy zdolności przepustowej trakcji kolejowej, przy znacznym przeciążeniu szczególnie międzynarodowych dróg kołowych[3)],

4) gwałtowny przyrost pojazdów drogowych, a szczególnie samochodów osobowych poruszających się po polskich drogach,

5) duża nadwyżka potencjału przeładunkowego polskich portów w obsłudze ładunków drobnicowych,

6) zatory na przejściach granicznych,

7) zły stan środowiska naturalnego zagrożonego skutkami niekontrolowanego rozwoju motoryzacji.

Od początku lat dziewięćdziesiątych obserwuje się

w Polsce niekorzystne zjawiska w transporcie drogowym. Przeciążenie dróg spowodował jeden z najwyższych w Europie przyrost sprzedaży samochodów osobowych. Ruch pojazdów samochodowych pomiędzy 1991 a 1996 wzrastał o ok. 8% rocznie. Ocenia się, że w tym okresie ruch graniczny zwiększył się 2,5-krotnie. Znaczący udział w tym wzroście miały samochody ciężarowe. Skutkiem jest systematyczne obniżanie się parametrów techniczno-eksploatacyjnych sieci drogowej. W przypadku dróg międzynarodowych aż 64% wymaga prac remontowych.

Presja na poprawę stanu polskich dróg spowodowała uruchomienie programu budowy sieci autostrad w głównych kierunkach tranzytowych. Inwestycja ta napotkała na duże trudności organizacyjno-finansowe. Mimo to pierwsze odcinki autostrad płatnych zostały oddane w 2000 r. Z punktu widzenia ekonomicznego jest to początek procesu, w którym transport drogowy zacznie płacić cenę rynkową za korzystanie z infrastruktury. Wpłynie to na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego, a co za tym idzie, przewozów szyna-droga.

Wydatna pomoc instytucji państwowych przyczyniła się do rozwoju przewozów multimodalnych w krajach Unii Europejskiej. Odpowiednie regulacje prawne i wsparcie finansowe wyrównują szansę najbardziej rozpowszechnionej formy przewozów multimodalnych - transportu szynowo-drogowego, wobec transportu samochodowego. W Polsce prowadzi się wiele działań wspierających rozwój transportu multimodalnego, takich jak [1,6,11].

1) modernizowana jest infrastruktura kolejowa na liniach międzynarodowych objętych umową AGTC,

2) trwa restrukturyzacja PKP, zgodnie z zaleceniami Unii Europejskiej, zmierzająca do rozdziału infrastruktury od działalności przewozowej; dzięki temu infrastruktura kolei będzie dostępna dla niezależnych operatorów transportu multimodalnego na niedyskryminujących zasadach,

3) infrastruktura portowa, będąca własnością zarządów portów, została oddzielona od działalności eksploatacyjnej; operatorzy multimodalnych terminali portowych zyskali większą swobodę działania, jednocześnie zwiększyła się rynkowa walka konkurencyjna między nimi,

4) nowe prawo o ruchu drogowym wprowadza bardziej restrykcyjne wymagania wobec kierowców i pojazdów ciężarowych; nacisk kładzie się na bezpieczeństwo i ochronę środowiska; ograniczenia co do czasu pracy kierowcy oraz podnoszenie bariery wymagań technicznych dla pojazdów wyeliminują, najtańszych przewoźników drogowych i da szansę alternatywnym gałęziom transportu,

5) od 1998 r. wprowadzono zakaz poruszania się pojazdów ciężarowych w okresie letnich weekendów[4]; zakaz ten nie obowiązuje dowozów i odwozów w obsłudze terminali transportu multimodalnego,

6) pojazdy drogowe przewożone transportem multimodalnym zwolnione są od obowiązku posiadania koncesji,

7) przewoźnicy i operatorzy transportu multimodalnego uzyskują preferencje w międzynarodowych umowach transportowych, czego wyrazem są dodatkowe zezwolenia na przewóz,

8) trwają prace legislacyjne zmierzające do zwolnienia z podatku od środków transportu pojazdów wykonujących dowozy i odwozy z terminali multimodalnych,

9) państwo udziela pomocy finansowej dla przedsięwzięć rozwijających transport multimodalny:

- w budżetach władz lokalnych zarezerwowano niewielkie środki na rozbudowę terminali,
- operatorzy mogą korzystać z subwencji na uruchomienie nowych połączeń transportu multimodalnego,
- budżet państwa finansuje modernizację punktowej i liniowej infrastruktury kolejowej zgodnie z umową AGTC, a w szczególności granicznych terminali przeładunkowych.

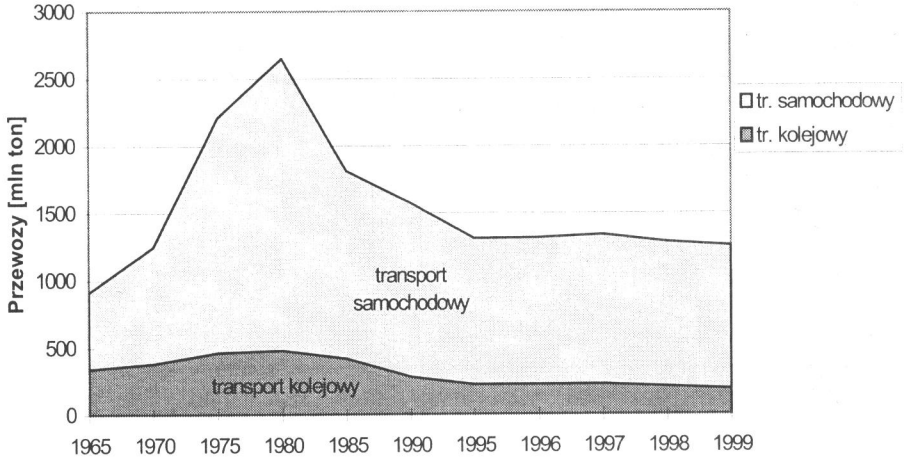
Pomoc finansowa państwa jest niewystarczająca. Większe efekty, dające impuls do rozwoju transportu multimodalnego, można obserwować w zakresie zmian organizacyjno-prawnych. Szansą na inwestycje w infrastrukturze są środki pomocowe udzielane przez międzynarodowe instytucje finansowe. Ponadto integracja z Unią Europejską ułatwia korzystanie z różnych subwencji i kredytów, których przykładem jest program PACT[5].

Wyrównywanie dysproporcji w rozwoju transportu multimodalnego pomiędzy przodującymi krajami Europy Zachodniej i Polską to długotrwały proces. Najtrudniejszym zadaniem wydają się 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 multimodalnych jednostek ładunkowych. W Europie Zachodniej najszybciej i najpowszechniej rozwinął się transport ładunków skonteneryzowanych. Rewolucja kontenerowa w przemyśle umożliwiła rozwój innych, alternatywnych systemów transportu multimodalnego. Niestety, polskim przedsiębiorstwom, w większości przypadków, nie udało się wdrożyć sprawnie działającego systemu kontenerowego.

Kontenerowy System Transportowy

Gospodarka Polski do końca lat osiemdziesiątych, kiedy to dokonały się zmiany ustrojowe, była silnie powiązana z gospodarkami krajów RWPG, tj. bloku wschodniego. Wszelkie decyzje dotyczące rozwoju wymiany towarowej z zagranicą, a co za tym idzie transportu międzynarodowego, miały w dużej mierze charakter polityczny. Wdrażanie i rozwój nowych technologii transportowych było centralnie sterowanym procesem, opartym na długookresowych planach rozwojowych. Charakterystyczne dla państw należących do bloku wschodniego było stosowanie zbliżonych standardów technologicznych, nie zawsze dopasowanych do powszechnie przyjętych w Europie Zachod-

niej. Różnice w rozwoju infrastruktury transportowej oraz we wdrożonych systemach przeładunku i przewozu stanowiły barierę pomiędzy Wschodem i Zachodem Europy. Rozwój konteneryzacji i przewozów multimodalnych w Polsce znacznie odbiegał od obserwowanego w krajach o podobnych warunkach geograficznych i potencjale gospodarczym na Zachodzie naszego kontynentu.



Rys. 1. Przewozy ładunków według rodzaju transportu w latach 1965-1999 w Polsce

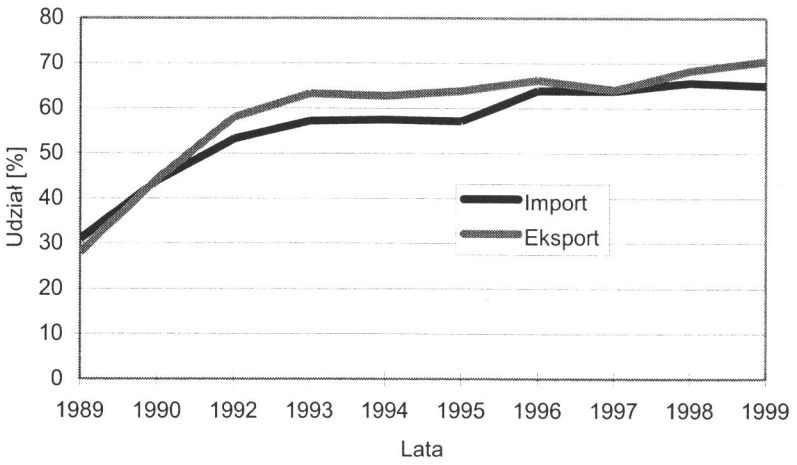
Źródło: Roczniki statystyczne GUS

Pierwsze wielkie kontenery pojawiły się w Polsce już w 1965 r. Niewielka liczba kontenerów służyła do transportu morskiego drobnicy, wymagającej odpowiedniego zabezpieczenia - głównie niskich temperatur. Rewolucja kontenerowa dokonująca się na Zachodzie Europy miała wpływ na polskich eksporterów, którzy byli zmuszeni do jednostkowania swoich ładunków. Kontenery stanowiły własność armatorów zachodnich lub dzierżawione były przez naszych przewoźników morskich. Charakterystyczne jest to, że do końca lat sześćdziesiątych niskie obroty wielkich kontenerów ograniczały się prawie wyłącznie do przeładunków portowych. W Gdyni i Szczecinie formowano i opróżniano jednostki kontenerowe morskie nie transportując ich w głąb kraju. Poza sporadycznymi przypadkami nie przewożono kontenerów transportem drogowym i koleją.

Szczegółowy program rozwoju Kontenerowego Systemu Transportowego (KST) w naszym kraju powstał w 1971 r. Był on elementem jednolitego systemu wdrażanego w krajach RWPG. Uchwała[6] określiła zakres niezbędnych inwestycji, terminy ich wykonania oraz odpowiedzialność poszczególnych resortów. Dokument o charakterze planu pięcioletniego (1971-1975) miał być kontynuowany w następnych pięcioletnich etapach. W ciągu kilkunastu lat rewolucja technologiczna miała odmienić polski transport.

Rozpoczęto budowę poszczególnych ogniw planowanej infrastruktury KST, lecz od samego początku realizacja programu napotykała wiele trudności. Harmonogram planowanych inwestycji ulegał wielokrotnej weryfikacji, a następnie zdezaktualizował się w wyniku kryzysu początku lat osiemdziesiątych. Istotne było to, że wszelkie przedsięwzięcia inicjowane były odgórnie, w oderwaniu od potrzeb przewoźników i gestorów ładunku. Proces konteneryzacji w Polsce, szczególnie w odniesieniu do transportu lądowego, miał charakter wymuszony i często spotykał się z niechęcią przedsiębiorstw transportowych. Na podstawie zarządzenia ministra komunikacji[7] nałożono obowiązek nadawania towarów w wielkich kontenerach wybranym przedsiębiorstwom państwowym. Przedsiębiorstwu Spedycji Krajowej (PSK) oraz spedytorowi międzynarodowemu C. Hartwig narzucono rolę organizatorów przewozów ładunków skonteneryzowanych. Kolej zobligowano do utworzenia punktów obsługi kontenerów na kilku węzłowych stacjach. Podejmowanym wysiłkom inwestycyjnym brakowało jednak spójności, a często oparte były na błędnej kalkulacji ekonomicznej. Niezrównoważony potencjał poszczególnych gałęzi transportu uniemożliwiał wprowadzenie zintegrowanych przewozów multimodalnych. Dekada lat siedemdziesiątych nie przyniosła zatem planowanej rewolucji technologicznej w transporcie. Inwestycje, które udało się zrealizować, były opóźnione i odbiegały swoim zakresem od pierwotnego planu w kierunku rozwiązań prowizorycznych. Następne dziesięciolecie głębokiej zapaści gospodarczej lat osiemdziesiątych pogłębiło dystans dzielący Polskę od Europy Zachodniej w tej dziedzinie gospodarki. W kraju gwałtownie zmalał popyt na usługi transportowe. W ciągu 10 lat, tj. od 1980 roku transport kolejowy i samochodowy utracił ok. 60% masy ładunkowej (rys.1). Dalszy rozwój nowoczesnych technologii transportowych stracił swoje ekonomiczne uzasadnienie.

Najlepsze rezultaty we wdrażaniu programu rozwoju KST udało się osiągnąć w transporcie morskim. W porcie Gdynia powstała w 1972 r. Tymczasowa Baza Kontenerowa, przekształcona w 1979 r. w duży terminal przeładunkowo-składowy. Do dziś terminal ten stanowi centrum przeładunku i dyspozycji towarów skonteneryzowanych w Polsce. W 1976 r. powstała także Tymczasowa Baza Kontenerowa w porcie szczecińskim, która przetrwała prawie niezmieniona do tej pory. Znacznie później, bo pod koniec lat osiemdziesiątych podobną bazę uruchomiono w Gdańsku. Inwestycje te znacznie odbiegają od standardów baz kontenerowych w portach światowych. Jedynie Terminal Kontenerowy w Gdyni może spełniać rolę ogniwa w europej-



Rys. 2. Udział eksportu i importu do krajów Unii Europejskiej w wymianie handlowej Polski w latach 1989-1999

Źródło: Roczniki statystyczne GUS

skiej lądowo-morskiej sieci połączeń transportu multimodalnego.

Armator Polskie Linie Oceaniczne (PLO) od 1973 r. rozpoczął eksploatację specjalistycznych statków - semikontenerowców, dzięki którym mógł skutecznie konkurować z obcymi armatorami w morskich relacjach przewozowych do portów europejskich i Ameryki Północnej. Inny polski armator, Polska Żegluga Bałtycka (PŻB) wyspecjalizował się w połączeniach promowych Polska-Skandynawia, opierając się na dwóch bazach promowych - w Świnoujściu i Gdańsku. Położenie geograficzne Polski jest korzystne dla rozwoju połączeń promowych w tej relacji. Mimo barier polityczno-gospodarczych, utrudniających wymianę handlową z państwami skandynawskimi, przewozy multimodalne morsko-drogowe i morsko-kolejowe systematycznie wzrastały.

O wiele gorzej przedstawiają się dokonania w transporcie lądowym. Infrastrukturę lądową KST stanowiło jedynie kilka kontenerowych punktów odpraw zorganizowanych w węzłach kolejowych, zarówno granicznych, jak i wewnątrz kraju. Brak taboru, urządzeń przeładunkowych i błędy organizacyjne spowodowały, że choć przewozy kontenerów systematycznie wzrastały, nigdy nie osiągnęły poziomu zapewniającego ich masowość. Nieregularne przewozy ograniczały się do transportu kontenerów samochodami oraz pojedynczymi lub zgrupowanymi wagonami kolejowymi. W 1980 roku polska kolej przewiozła tylko 1124 tys. ton ładunków w kontenerach (ok. 0,2% całości przewozów), co okazało się i tak rekordowym wynikiem wobec kryzysu dekady lat osiemdziesiątych[8]. O dysproporcjach pomiędzy transportem lądowym a morskim świadczyć może fakt, że nakłady na rozwój KST w transporcie lądowym były 10-krotnie niższe. Efektem tego był dziesięciokrotnie mniejszy udział ładunków skonteneryzowanych w przewozach ogółem transportu lądowego w stosunku do transportu morskiego. Głównymi inicjatorami i promotorami transportu multimodalnego w Polsce stały się przedsiębiorstwa portowe i żeglugowe. Brak zaangażowania ze strony kolei i największego spedytora krajowego PSK zmusił między innymi PLO do przejęcia organizacji lądowych przewozów kontenerów w obrębie krajowego, jak i międzynarodowego zaplecza portów polskich. Aktywną rolę odgrywali i odgrywają również przewoźnicy zagraniczni, którzy dysponując własnymi środkami transportu zaczęli przejmować część masy ładunkowej kierowanej do portów Niemiec i Holandii.

Zmiany polityczne i gospodarcze zapoczątkowane w 1989 r. dały dużą samodzielność portom i przedsiębiorstwom transportowym. Gospodarka polska stała się elementem europejskiej gospodarki rynkowej. Dokonała się zmiana struktury kierunkowej polskiego handlu zagranicznego, która w latach dziewięćdziesiątych przesunęła potoki ładunkowe w kierunku państw Europy Zachodniej (rysunek 2). Podstawowym celem prowadzonych reform jest dostosowanie polskiego transportu do wymogów Unii Europejskiej, której członkiem mamy zostać w niedalekiej perspektywie. Swoboda działań podmiotów oferujących usługi transportowe wiąże się dziś z wzajemną konkurencją oraz, co trudniejsze, z rywalizacją z technicznie i organizacyjnie znacznie mocniejszymi przedsiębiorstwami transportowymi z Zachodu.

Najbardziej odczuły tę konkurencję przedsiębiorstwa portowe i żeglugowe. Terminal kontenerowy w Gdyni przestał obsługiwać linie oceaniczne, stając się portem feederowym, pełniącym rolę dostarczyciela masy ładunkowej dla Hamburga i Rotterdamu. Zadecydowało o tym przede wszystkim lokalne położenie polskich portów, a także zbyt mała, relatywnie do portów zachodnich, liczba obsługiwanych kontenerów. Duże znaczenie miała również wspomniana zmiana struktury polskiego handlu zagranicznego. Obroty portów nie zapewniają opłacalności utrzymywania regularnych linii oceanicznych, realizowanych przez duże kontenerowce. Armatorzy polscy, w tym PLO, nie mogąc sprostać wymogom nowej sytuacji rynkowej, popadli w głęboki kryzys. Skutkiem tego inicjatywa w organizacji przewozów drobnicy skonteneryzo-

wanej została całkowicie przejęta przez przewoźników z Europy Zachodniej. Ich działania często są jednak sprzeczne z interesem polskich przedsiębiorstw portowych oraz przewoźników i spedytorów morskich.

Nieco inną sytuację można obserwować w multimodalnych przewozach lądowych. Zmiana koniunktury gospodarczej i otwarcie granic naszego kraju ożywiły międzynarodowe przewozy zjednostkowanej drobnicy. Polska stała się atrakcyjnym rynkiem zbytu dla przemysłu Europy Zachodniej. Oprócz polskiego handlu zagranicznego, gwałtownie wzrosły również przewozy tranzytowe w relacjach wschód-zachód do krajów powstałych z rozpadu ZSRR. W okresie 1991-1996 tranzyt kontenerów wzrósł o ponad 130%, przy ogólnym wzroście przewozów tranzytowych o 33%. W tym czasie powstało kilka przedsięwzięć w Polsce przełamujących dotychczasową barierę niemożności w rozwoju lądowych przewozów multimodalnych. Podobnie jak w transporcie morskim, duży udział w większości z nich miały podmioty zagraniczne.

Pozostałe technologie transportu multimodalnego

Pod koniec lat 80. podjęto pierwszą próbę wdrożenia alternatywnej do systemu kontenerowego technologii transportu multimodalnego. W 1987 r. uruchomiono połączenie kolejowe Wiedeń - Gdynia - Wiedeń, którym przewożono naczepy samochodowe na wagonach kieszeniowych[9]. Operatorem tych przewozów było przedsiębiorstwo armatorskie PLO we współpracy z austriackim operatorem UIRR-Ökombi[10]. W Gdyni połączenie było skorelowane z zawinięciami statku obsługującego linię fińską PLO do Helsinek. Naczepy po przeładunku z wagonów wtaczane były za pomocą ciągnika na pokład statku ro-ro. Krótki czas przeładunków umożliwiał realizację całego połączenia Wiedeń-Helsinki w ciągu czterech dni. Przewozy na tej trasie kontynuowano przez kilka lat, do początku lat dziewięćdziesiątych. Zawieszono je ze względu na trudności z pozyskaniem powrotnego ładunku z Wiednia i coraz większe koszty eksploatacji taboru kolejowego.

Pierwsze przewozy z zastosowaniem technologii "ruchoma droga"[11] uruchomiono na trasie Hanower - Gądki k. Poznania w 1993 r. Po półrocznej przerwie eksploatacji połączenie zlikwidowano. Powodem było zbyt małe, bo w około 20%, wykorzystanie pojemności pociągu. Oferowana cena za przewóz oraz rozkład jazdy nie były konkurencyjne w stosunku do transportu drogowego. Odległość przewozu koleją, wynosząca 566 km, okazała się zbyt krótka[12], a zły stan linii kolejowych w Polsce był powodem szybszego zużycia wagonów niskopodwoziowych. Ponadto kolej ograniczyła dopuszczalną ładowność wagonów do 38 ton, o 2 tony mniej od obowiązującego limitu dla transportu drogowego.

Opisane wyżej próby przewozu innych od kontenerowych jednostek ładunkowych skończyły się niepowodzeniem. Oprócz wymienionych przyczyn, polskie koleje i operatorzy transportu multimodalnego nie dysponowali, i jak dotąd nie dysponują, wystarczającą ilością specjalistycznego taboru, jakim są wagony niskopodwoziowe i kieszeniowe. W cenę przewozu multimodalnego muszą być więc wliczone koszty wynajmu wagonów. Dodatkowo, w przypadku przewozu koleją naczep samochodowych muszą one być przystosowane do przeładunku pionowego. Konstrukcja naczep siodłowych, odpowiednio wzmocniona, musi posiadać otwory do mocowania zawiesi kleszczowych. Tego typu naczepy są droższe i przez to jest ich znacznie mniej w Polsce niż w krajach Europy Zachodniej[13]. W rezultacie przewozy naczep stanowią niewielki procent wszystkich przewozów multimodalnych w Polsce. Wartym wspomnienia przedsięwzięciem jest pociąg Polskich Kolei Państwowych o nazwie East Way Combi, przewożący naczepy siodłowe i inne jednostki multimodalne na trasie z Malmoe w Szwecji do Austrii i Włoch przez Polskę[14]. Transportu z użyciem technologii "ruchoma droga", od czasu wspomnianej próby na trasie Hanower - Gądki k. Poznania, nie stosuje się i zdaniem wielu ekspertów, nie ma racjonalnych przesłanek do zastosowania go w przyszłości.

Jedyną multimodalną jednostką ładunkową, oprócz kontenerowej, która znajduje coraz szersze zastosowanie na polskim rynku transportowym, jest nadwozie wymienne. Zaletą nadwozi jest to, że można je w większości przypadków przewozić na wagonach-platformach, na których przewożone są kontenery. Nadwozia i kontenery mogą zatem być dowolnie ładowane wzdłuż składu kolejowego. Zestawia się również pociągi przewożące wyłącznie nadwozia wymienne. Pociągi takie mogą być szybciej obsłużone na terminalu multimodalnym, przy zastosowaniu takiej samej dla wszystkich wagonów technologii przeładunku[15]. Przykładami tego typu pociągów mogą być dwa połączenia multimodalne uruchomione w połowie lat 90.: Mlada Boleslav - Kobylnica k. Poznania i Kolonia - Płońsk k. Warszawy. Pierwszym połączeniem realizowanym do dziś są dostawy dla fabryki Skoda-Volkswagen w Poznaniu, drugie nieistniejące już połączenie uruchomiono w celu zaopatrywania fabryki Forda w Płońsku. Bezpośrednie dostawy od magazynu dostawcy do magazynu odbiorcy, według reguły logistycznej "właśnie na czas", są szczególnie efektownym przykładem korzyści, jakie daje użycie transportu multimodalnego w przemyśle.

Polscy operatorzy transportu multimodalnego

Do najważniejszych organizatorów przewozów multimodalnych w Polsce należą[16]:

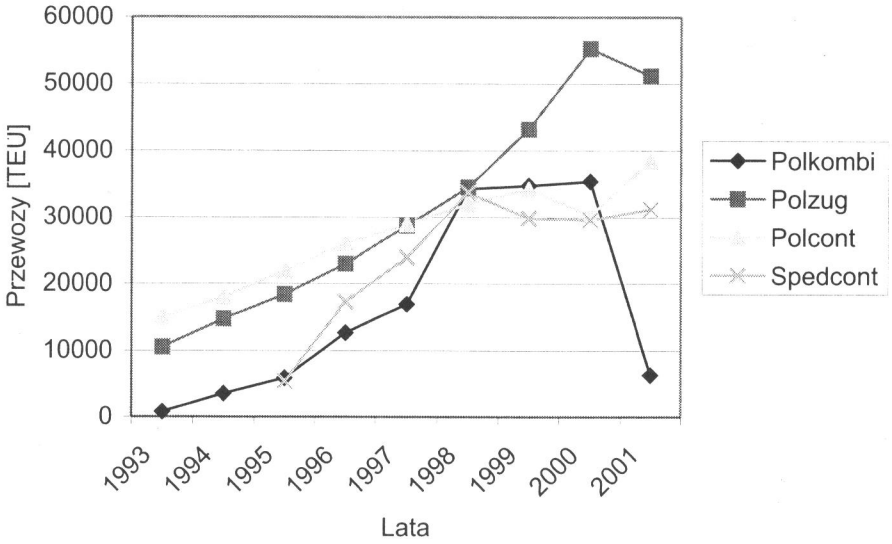
1) ***Towarzystwo Transportu Kombinowanego Polkombi SA***

Towarzystwo powstało w listopadzie 1992 r. i w maju następnego roku zostało członkiem UIRR. Udziałowcami spółki są polscy spedytorzy i przewoźnicy transportu drogowego, PKP oraz przedsiębiorstwa portowe i żeglugowe[17]. We współpracy z partnerami należącymi do UIRR Polkombi organizowało kilka całopociągowych międzynarodowych połączeń multimodalnych. Oprócz tego realizuje transport kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep samochodowych o cha-

rakterze przewozów rozproszonych. W październiku 1997 r. uruchomiono wahadłowy pociąg Mlada Boleslav-Poznań, zaopatrujący fabrykę Škoda-Volkswagen w Poznaniu. Chcąc poszerzyć swoją ofertę Polkombi wybudowało własny terminal kontenerowy w Kobylnicy k. Poznania, który ma służyć między innymi obsłudze pociągów z Czech. Wewnątrz kraju Polkombi oferuje przewozy do i z terminali krajowych. Planowane jest uruchomienie połączeń kombinowanych przez Polskę na kierunku tranzytowym wschód-zachód. Jednym z projektów jest pociąg wahadłowy Eko-Express, kursujący pomiędzy terminalem w Brześciu a Frankfurtem nad Odrą lub Berlinem. W dotychczasowych latach eksploatacji Polkombi odnotowało następujące przewozy:

1993 r. - 766 jednostek (5 miesięcy eksploatacji),
1994 r. - 3540 jednostek,
1995 r. - 5893 jednostki (66% wzrost),
1996 r. - 12 685 jednostek (115% wzrost),
1997 r. - 16 947 jednostek (34% wzrost),
1998 r. - 34 213 jednostek (102% wzrost),
1999 r. - 34 742 jednostki (1% wzrost),
2000 r. - 35 372 jednostki (2% wzrost),
2001 r. - 6330 jednostek (82% spadek).

W strukturze przewożonych jednostek ładunkowych 54% stanowią kontenery, 45% nadwozia wymienne, a jedynie niecały 1% naczepy samochodowe. Dane te różnią się od struktury ładunkowej przewozów innych towarzystw UIRR.



*) Przewozy Polkombi podane są w jednostkach multimodalnych odpowiadających jednostkom TEU

Rys. 3. Przewozy mulimodalne zrealizowane przez najważniejszycyh polskich operatorów multimodalnych w latach 1993-2000

Źródło: *Informacje źródłowe z Polkombi SA, Polzug Polska sp. z o.o., Polcont sp. z o.o., Spedcont Spedycja Polska sp. z o.o.*

2) ***Spedcont Spedycja Polska sp. z o.o.***

Spółka powstała w lipcu 1994 roku w wyniku usamodzielnienia się pionu kontenerów wielkich polsko-szwedzkiej firmy spedycyjnej Spedpol - Spedycja Polska, spółki istniejącej od 1991 roku. Udziałowcami Spedcontu są Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA (53%) oraz Pekaes Autotransport SA (47%)[18]. Spółka wyspecjalizowała się w multimodalnych 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 multimodalnego z funkcjami spedytora i operatora terminalu. Od grudnia 1994 roku uruchomił blokowe pociągi kontenerowe obsługujące terminal portowy w Gdyni. Stałe połączenia portu z terminalami na dalszym zapleczu krajowym okazały się skuteczną konkurencją dla bezpośredniego transportu drogowego. Dzięki nim udział transportu kolejowego w obsłudze terminalu w Gdyni wzrósł z 3% w 1995 do 14% w 2001 roku. W przewozach międzynarodowych Spedcont wyspecjalizował się w transporcie kontenerów pociągami blokowymi pomiędzy Polską a krajami Wspólnoty Niepodległych Państw i Mongolii. Oprócz tego realizuje przewozy do krajów Europy Zachodniej i Południowej. Dysponując własnymi środkami transportu drogowego i kontenerami Spedkont oferuje pełny zakres usług transportu multimodalnego w odniesieniu do kontenerowych jednostek ładunkowych. Wielkość przewozów spółki z portów polskich kształtowała się następująco:

1995 r. - 5417 TEU,
1996 r. - 17 283 TEU (219% wzrost),
1997 r. - 23 980 TEU (39% wzrost),
1998 r. - 33 677 TEU (40% wzrost),
1999 r. - 29 856 TEU (11% spadek),
2000 r. - 29 610 TEU (1% spadek),
2001 r. - 31 203 TEU (5% wzrost).

3) ***Polzug Polen-Hamburg Transport Gmbh***

Spółka powstała w celu eksploatacji regularnych pociągów kontenerowych, pomiędzy portami w Hamburgu i Bremerhaven i terminalem w Duisburgu a terminalami w Polsce. Inicjatorem i głównym udziałow-

Tabela

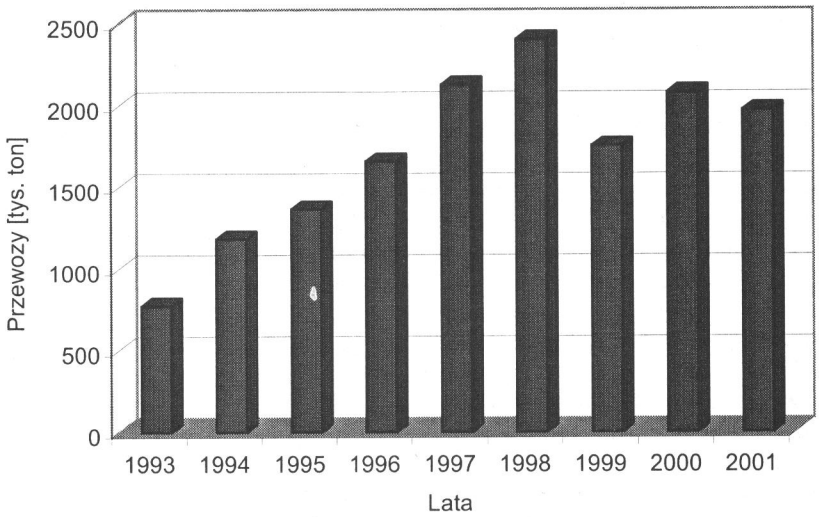
Przewozy multimodalne PKP w latach 1994-2000

Lata	Przewozy [tys. TEU]	Wzrost (spadek) względem ubiegłego roku [%]	Przewozy [tys. ton]	Wzrost (spadek) względem ubiegłego roku [%]	Udział w ogólnych przewozach PKP [%]
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

Źródło: Informacje źródłowe Rynku Przewozów Intermodalnych PKP

cem Polzugu był Egon Wenk, spedytor i przewoźnik drogowy pochodzący z Hamburga. Obecnie udziałowcami Polzugu są: HHLA (33% udziałów) - największy operator terminalu kontenerowego w Hamburgu, DB Cargo (33%) i PKP (33%). Od stycznia 1992 roku, kiedy to uruchomiono pociąg Polzug, systematycznie zwiększa się częstotliwość połączeń i liczba oferowanych relacji. Od 1997 roku realizowanych jest sześć połączeń tygodniowo, obsługujących po stronie polskiej 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. Operatorem czterech własnych terminali (Sławków, Wrocław, Gądki, Pruszków) jest siostrzana spółka Polzugu - Polzug Polska sp. z o.o. Spółka ta jest również generalnym agentem na Polskę firmy niemieckiej Kombiverkehre. Własne terminale, wagony kontenerowe dzierżawione od PKP oraz bardzo dobra organizacja przyczyniły się do sukcesu multimodalnych przewozów oferowanych przez Polzug. Stanowią one dużą konkurencję dla obrotów kontenerowych polskich portów. Wielkość przewozów spółki w kolejnych latach eksploatacji wynosiła:

1992 r. - 4800 TEU,
1993 r. - 10 500 TEU (120% wzrost),
1994 r. - 14 750 TEU (40% wzrost),
1995 r. - 18 400 TEU (25% wzrost),
1996 r. - 23 000 TEU (25% wzrost),
1997 r. - 28 750 TEU (25% wzrost).
1998 r. - 34 500 TEU (20% wzrost),
1999 r. - 43 200 TEU (25% wzrost),
2000 r. - 55 300 TEU (28% wzrost),
2001 r. - 51 200 TEU (7% spadek).



Rys. 4. Przewozy multimodalne PKP w latach 1993-2000

Źródło: Jachimska-Bieniek E. - Przewozy kombinowane ..., s. 52 oraz informacje źródłowe z Rynku Przewozów Intermodalnych PKP

4) **Polkont sp. z o.o.**

W grudniu 1991 roku spółkę założyło 3 udziałowców: Intercontainer (50% udziałów), PKP (30%) i C. Hartwig Warszawa (20%). W 1999 roku Intercontainer zwiększył swoje udziały do 70%[19]. Polcont jest przedstawicielem towarzystwa ICF[20] w Polsce. Zajmuje się międzynarodową spedycją kontenerów i nadwozi wymiennych, oferując kompleksowy transport multimodalny oparty na systemie przewozów ICF, jak i poza nim. Działalność spółki koncentruje się na obsłudze kontenerowych połączeń blokowych ICF do Polski oraz w tranzycie. Najważniejsze to pociągi relacji Berlin-Moskwa, o nazwie Ostwind, oraz Antwerpia-Małaszewicze i dalej do krajów byłego ZSRR. Nowym przedsięwzięciem, w którym Polcont bierze udział, jest pociąg relacji Werona-Gliwice. Polcont nie posiada własnego terminalu oraz środków transportu. Wielkość przewozów zrealizowanych przez spółkę wynosiła w kolejnych latach:

1992 r. - 10 000 TEU
1993 r. - 15 000 TEU (50% wzrost),
1994 r. - 18 000 TEU (20% wzrost),
1995 r. - 22 000 TEU (22% wzrost),
1996 r. - 26 000 TEU (18% wzrost),
1997 r. - 29 000 TEU (11% wzrost),
1998 r. - 32 000 TEU (10% wzrost),
1999 r. - 34 200 TEU (7% wzrost),
2000 r. - 30 300 TEU (11% spadek),
2001 r. - 38 407 TEU (27% wzrost).

Oprócz wymienionych, do ważnych operatorów transportu multimodalnego, którzy rozpoczęli swoją działalność po 1990 r., należy zaliczyć dwa podmioty. Pierwszy to spółka spedycyjna Trade Trans, specjalizująca się w transporcie multimodalnym substancji chemicznych. Firma dysponuje własnymi nadwoziami wymiennymi i własnym terminalem w Katowicach. Drugi to spółka Cargosped - spedytor międzynarodowy oferujący krajowe i zagraniczne połączenia multimodalne oparte na własnym terminalu Warszawa-Praga.

Największym przewoźnikiem kolejowym realizującym multimodalne przewozy jest PKP Cargo SA. Spółka dysponuje znaczną liczbą specjalistycznych wagonów kolejowych do przewozu intermodalnych jednostek ładunkowych. W 2001 roku PKP Cargo SA posiadały ok. 2000 wagonów do przewozu kontenerów i mają 108 wagonów kieszeniowych, które są wykorzystywane przy przewozie nadwozi wymiennych i naczep siodłowych. Operatorzy niezależni od PKP uważają kolej państwową za monopolistę hamującego rynkowy i bardziej elastyczny rozwój przewozów multimodalnych w naszym kraju. Są jednak przejawy reform zmierzających do dostosowania usług oferowanych przez narodowego przewoźnika kolejowego do potrzeb zmieniającego się rynku. Przewozy multimodalne zrealizowane przez PKP Cargo SA 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 multimodalnych mógł nastąpić dzięki zakupionym specjalistycznym wagonom kolejowym tych jednostek.

Na rozwój przewozów multimodalnych w Polsce niewielki wpływ mają przewozy materiałów sypkich w kontenerach w systemie ACTS (ang. Abroll Container Transport System). PKP Cargo SA dokonała adaptacji 20 wagonów dla tej formy przewozów, natomiast klient zakupił 60 pojemników (po trzy na wagonie). Obecnie w systemie ACTS przewożone są wióry drewniane w relacji Dobroszyce - Mielec i v.v. Jest również rozważane wykorzystanie tej technologii przewozów multimodalnych do przewozu odpadów miejskich na wysypiska śmieci.

Wielkość przewozów multimodalnych PKP w latach 1993-1998 wzrosła trzykrotnie, osiągając 2,4 mln ton, co stanowi ok. 1,2% całości przewozów towarowych kolei (tabela 1, rysunek 4). Realne prognozy przewidują wzrost przewozów do około 7 mln ton w 2015 roku i 13 mln ton w 2025 roku.

Podsumowanie

Dotychczasowy rozwój transportu multimodalnego w Polsce wskazuje na duże opóźnienie we wdrażaniu tej technologii transportu w stosunku do Europy Zachodniej. Do początku lat dziewięćdziesiątych rozwijały się w naszym kraju jedynie przewozy kontenerów. Popełniono przy tym wiele błędów we wdrażaniu Kontenerowego Systemu Transportowego od początku lat 70., a dodatkowo niekorzystny wpływ miał kryzys w Polsce w latach 80. Największe rezultaty we wdrażaniu konteneryzacji udało się osiągnąć w transporcie morskim. Po roku 1989 zmiany polityczne i gospodarcze miały zasadniczy wpływ na rozwój nowoczesnych technologii transportowych. Powstały spółki - operatorzy transportu multimodalnego uruchamiające kolejne połączenia transportowe. Wielu z nich powiązanych jest organizacyjnie i kapitałowo z odpowiednimi operatorami w Europie Zachodniej. Szczególnie atrakcyjne okazały się relacje transportowe do i z polskich i niemieckich portów oraz tranzyt wschód-zachód przez terytorium naszego kraju. Od 1999 r. obserwuje się stopniowe wygasanie tendencji wzrostowych w przewozach multimodalnych (rysunek 3). W przypadku Towarzystwa Transportu Kombinowanego Polkombi nastąpiło silne załamanie przewozów w 2001. Przyczyn należy upatrywać w złej kondycji gospodarczej kraju, której efektem są kłopoty firm transportowych.

Wielkość, jak i struktura ładunkowa realizowanych przewozów multimodalnych odbiega od standardów Europy Zachodniej. Stan infrastruktury punktowej i liniowej wymaga wieloletnich kapitałochłonnych inwestycji. Rozwój transportu multimodalnego jest ściśle powiązany z polityką prowadzoną przez najważniejsze instytucje polityczne i finansowe. Dokonana analiza pozwala na sformułowanie następujących wniosków dotyczących polityki transportowej naszego państwa:

1) istnieją korzystne zewnętrzne i wewnętrzne uwarunkowania rozwojowe dla transportu multimodalnego w naszym kraju,

2) prace legislacyjne wspierające rozwój transportu multimodalnego należy ocenić pozytywnie,

3) niewystarczająca jest pomoc finansowa państwa,

4) dużą szansę na inwestycje infrastrukturalne i uruchamianie połączeń multimodalnych stanowią środki finansowe udzielane przez międzynarodowe instytucje finansowe,

5) niezbędne jest wdrożenie kilkuletniego kompleksowego programu rozwoju transportu multimodalnego w Polsce, przedstawiającego szczegółowe zadania i sposoby ich realizacji[21].

Bogusz Wiśnicki

dr inż. Bogusz Wiśnicki
Instytut Eksploatacji Portów i Floty
Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie

1) Transport multimodalny - przewóz ładunków z użyciem co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu zintegrowany zarówno w płaszczyźnie technicznej, jak i organizacyjnej

2) Umowa AGTC - *Umowa o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego wraz z wyposażeniem z 1991 r.*

3) Stopień wykorzystania rezerwy na liniach AGTC ocenia się na 31% do 69% (Chwesiuk K. - Stan aktualny i perspektywy ..., s. 34)

4) Zakaz dotyczy pojazdów powyżej 16 ton od piątku godz. 18^{00} do poniedziałku godz. 0^{00} (rozporządzenie MTiGM z czerwca 1996 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych pojazdów na drogach, Dz. U. nr 75/1996)

5) PACT - *Program projektów pilotażowych promujących transport kombinowany z 1992 r.*

6) Uchwała Rady Ministrów nr 163 z 6 sierpnia 1971 r. (Marciniak-Neider D., Neider J. - Organizacja ..., 242)

7) Zarządzenie ministra komunikacji z 10 września 1976 r. w sprawie racjonalizacji przewozu ładunków (Marciniak-Neider D., Neider J. - Organizacja ..., s. 257)

8) Dopiero w 1994 roku kolej przekroczyła przewozy z 1980 roku przewożąc 1180 tys. ton ładunków w kontenerach, co stanowi ok. 0,5% całości przewozów (Roczniki statystyczne GUS).

9) Transport kombinowany nietowarzyszący

10) UIRR - Międzynarodowy Związek Towarzystw Przewozów Szynowo-Drogowych, zrzesza europejskich narodowych operatorów multimodalnych.

11) Transport kombinowany towarzyszący

12) Średnia odległość progowa, dla której koszt transportu kombinowanego towarzyszącego jest równy kosztom transportu samochodowego, wynosi 877 km.

13) W Polsce jest ok. 5% naczep przystosowanych do pionowego przeładunku (Lider kontenerowych przewozów ..., s. 16)

14) Warpechowski J. - Ekspresy towarowe, ... s. 12

15) Nadwozia wymienne najczęściej przeładowywane są za pomocą wozów podnośnikowych z podchwytem kleszczowym; przeładunki kontenerów w większości przypadków wymagają użycia wózków podnośnikowych lub suwnic z kontenerowymi ramami chwytnymi

16) Na podstawie: Wronka J. - Struktury organizacyjne ..., s. 7-8; Pociągi kontenerowe Spedcontu, SiT 6/96; materiały wewnętrzne Polkombi i Spedcont

17) Najważniejsi spośród 30 udziałowców to: PKP, Spedpol-Spedycja Polska, PEKAES Multispedytor, C. Hartwig w Gdyni, Gdyni, Gdańsku, Katowicach, Warszawie, Szczecinie, Kolmex, Fabryka Wagonów w Świdnicy, PŻB, PLO (Z. Wyczesany - Polkombi nie poddaje się, ... s. 5-6)

18) Lider kontenerowych przewozów- ..., s. 2 oraz informacje źródłowe Spedkont Spedycja Polska

19) Intercontainer przejął 20% udziałów od C. Hartwig

20) ICF - Intercontainer-Interfrigo, towarzystwo zrzeszające kolejowych przewoźników kontenerów

21) Zagadnienie programu rozwoju transportu kombinowanego w Polsce omówił J. Wronka w swoim artykule *Program i strategia rozwoju transportu kombinowanego w Polsce do 2015 roku* (Problemy Ekonomiki Transportu 2/2002, s. 53-54)

Fot. Marek Zarzecki

Gdynia Port - załadunek pierwszego pociągu Spedcontu (1994 r.)