



URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO



PRZYJAZNY REGULATOR RYNKU KOLEJOWEGO

## Rynek kolejowych przewozów intermodalnych potencjał vs. bariery rozwoju



URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO

Gdańsk, 18 kwietnia 2013 r.



## Agenda:

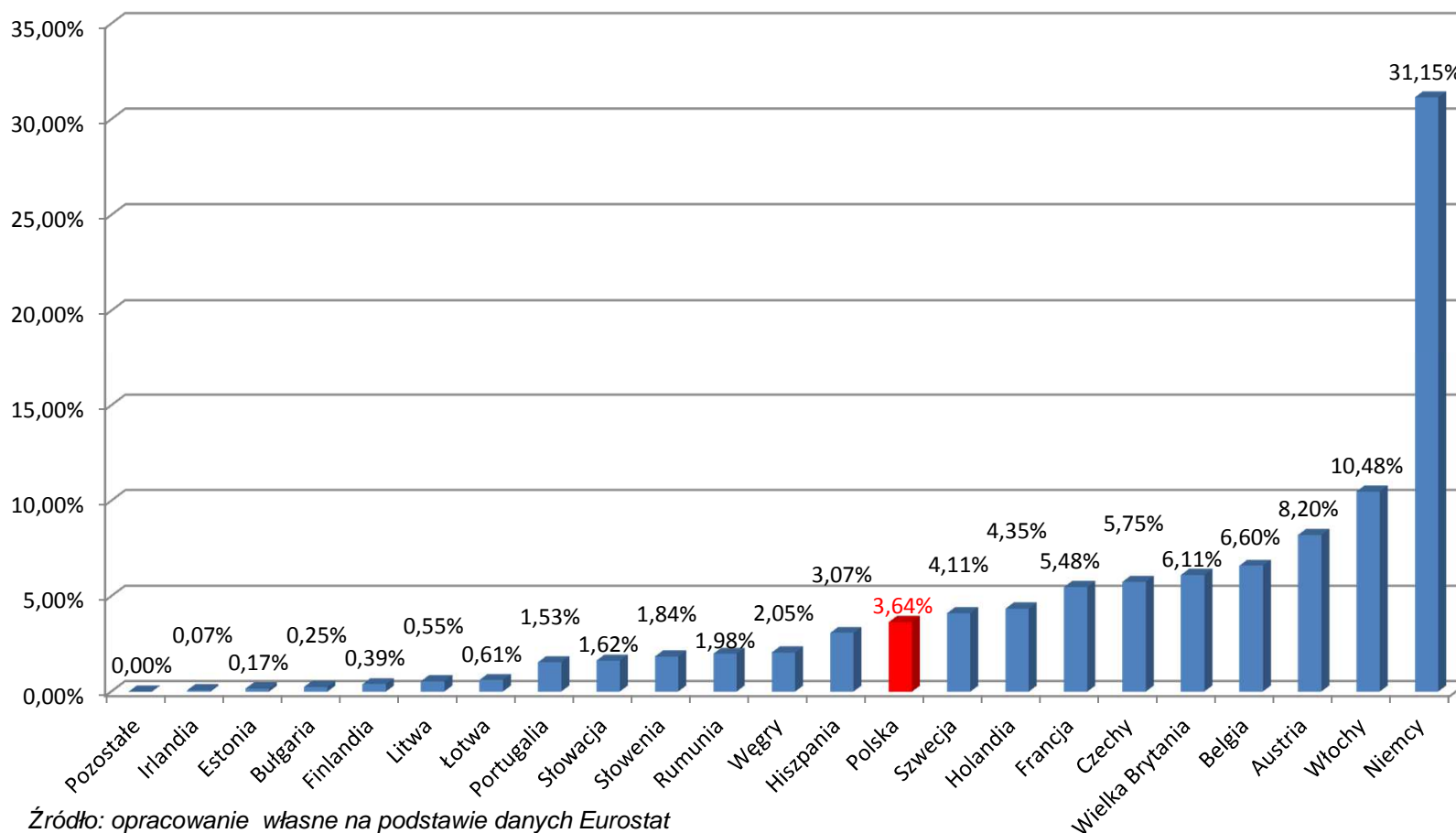
1. Intermodalne przewozy kolejowy w Polsce i w Europie -  
statystyka
2. Charakterystyka rynku kolejowych przewozów  
intermodalnych w Polsce
3. Potencjał rozwoju i bariery

## 1. Intermodalne przewozy kolejowe w Polsce i w Europie – statystyka



## Intermodalne przewozy kolejowe w Polsce i w Europie - statystyka

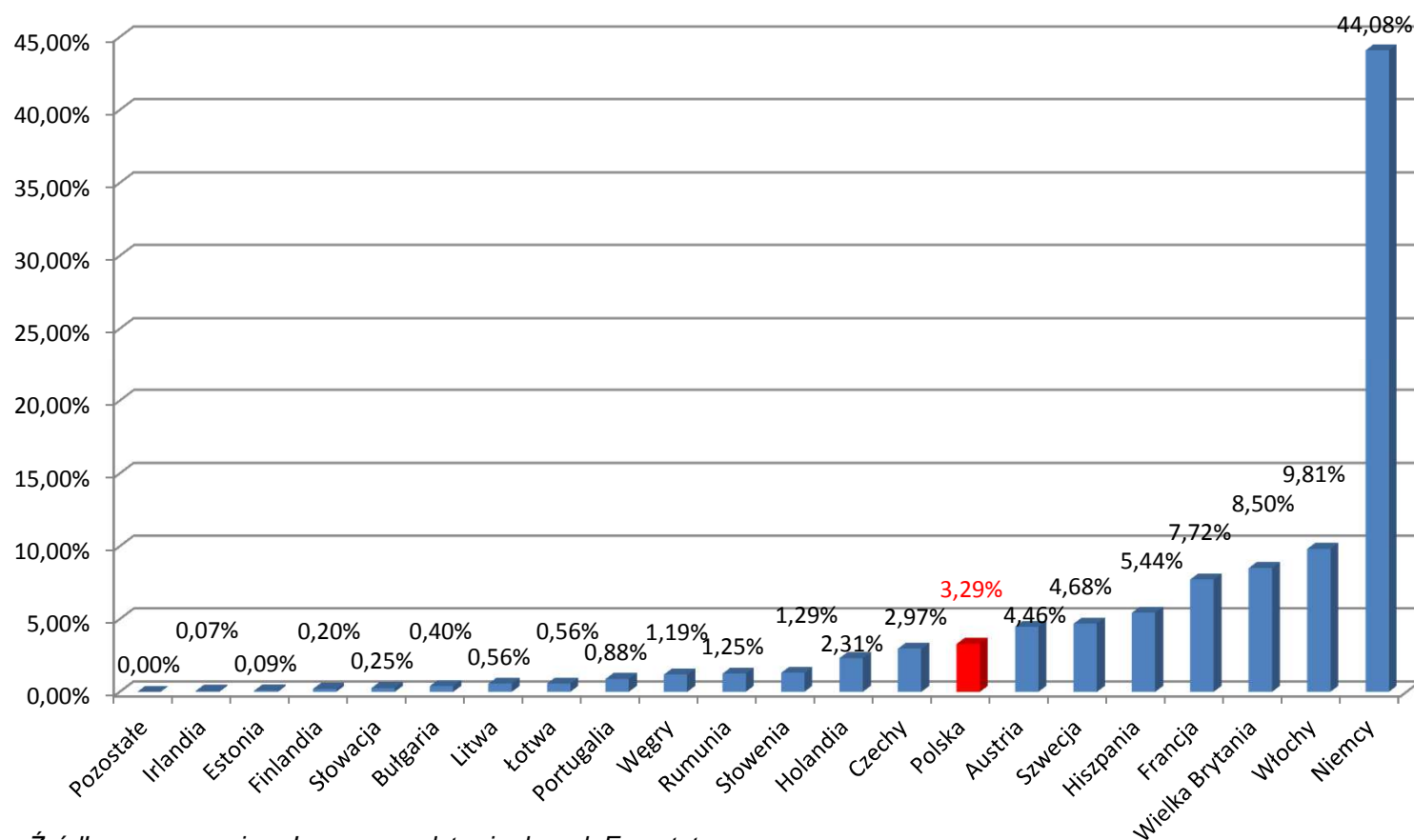
Udział kolejowego transportu intermodalnego w państwach UE do ogółu transportu intermodalnego w UE w 2011 r. [wg TEU]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

## Intermodalne przewozy kolejowe w Polsce i w Europie - statystyka

Udział krajów UE w wykonanej pracy przewozowej w kolejowym transporcie intermodalnym w UE w 2011 r. [wg tonokilometrów]



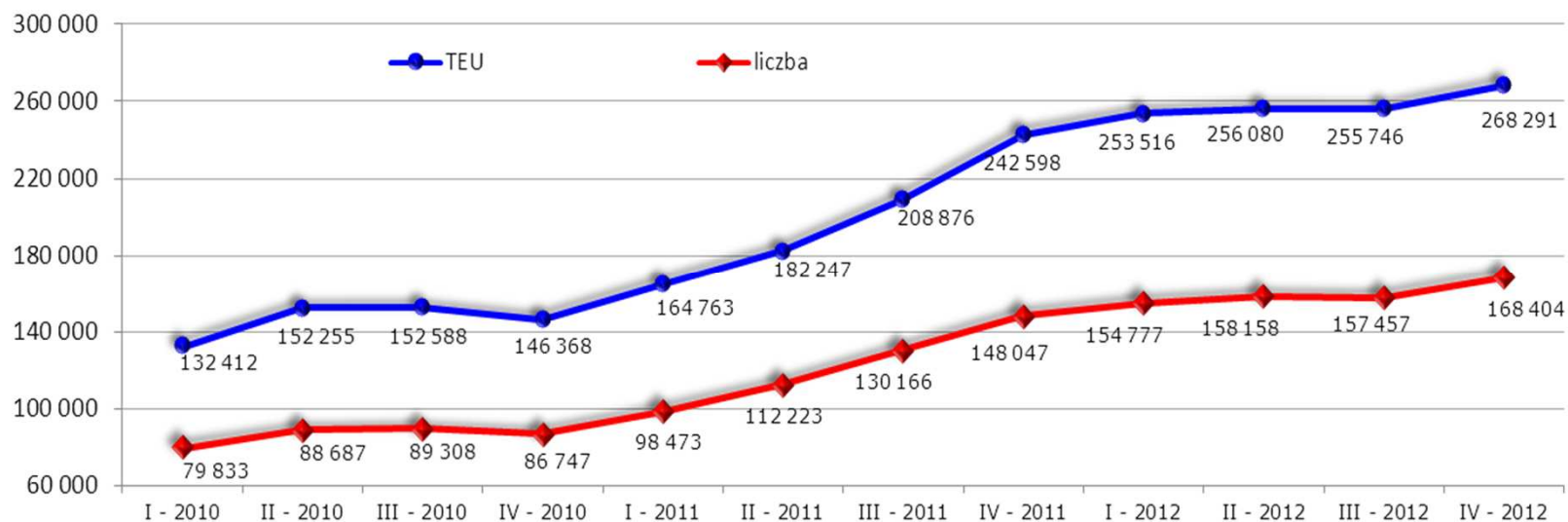
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

## Intermodalne przewozy kolejowe w Polsce i w Europie - statystyka

### Kolejowe przewozy intermodalne wg liczby przewiezionych jednostek i TEU w Polsce

- Rynek intermodalnych przewozów kolejowych w Polsce rozwija się dość dynamicznie.
- W czterech kwartałach **2012 r.** przewieziono około **639 tys.** kontenerów, co daje **30,6% wzrost** względem **2011 r.** i około **85,4%** względem **2010 r.**
- W **2012 r. tempo wzrostu wyhamowało**, a liczba kontenerów nie wzrasta tak dynamicznie jak do tej pory.
- W pierwszych **trzech kwartałach 2012 r.** ich liczba oscylowała na poziomie ok. 160 tys. szt.
- W **IV kwartale** wartość ta nieznacznie **wzrosła** i osiągnęła poziom **168 tys. szt.**

Liczba kontenerów i TEU przetransportowanych koleją w latach 2010-2012 (w rozbiciu na poszczególne kwartały)



## 2. Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych



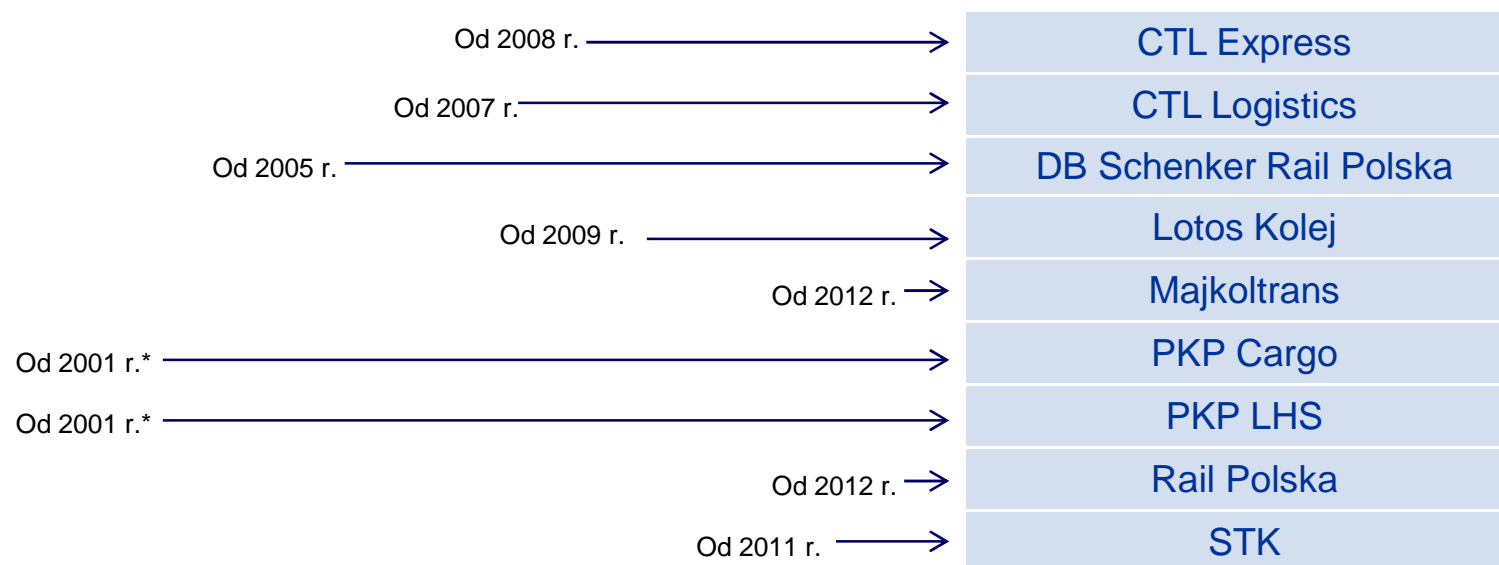
## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce





## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

### KTO? Podmioty realizujące przewozy kolejowe w systemie intermodalnym



\*) Wcześniej PKP

- Początek intermodalnych przewozów w Polsce sięga lat 70-tych XX w. wraz z rozwojem nowego wówczas sposobu transportowania drobnicy – w zestandaryzowanych jednostkach – kontenerach.
- Pierwszy w Polsce kontenerowy morski terminal rozpoczął działalność w 1979 r. i zlokalizowany został w porcie Gdynia
- W 1979 r. w terminalu w Gdyni obsłużony został pierwszy pociąg z ładunkiem kontenerów

## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

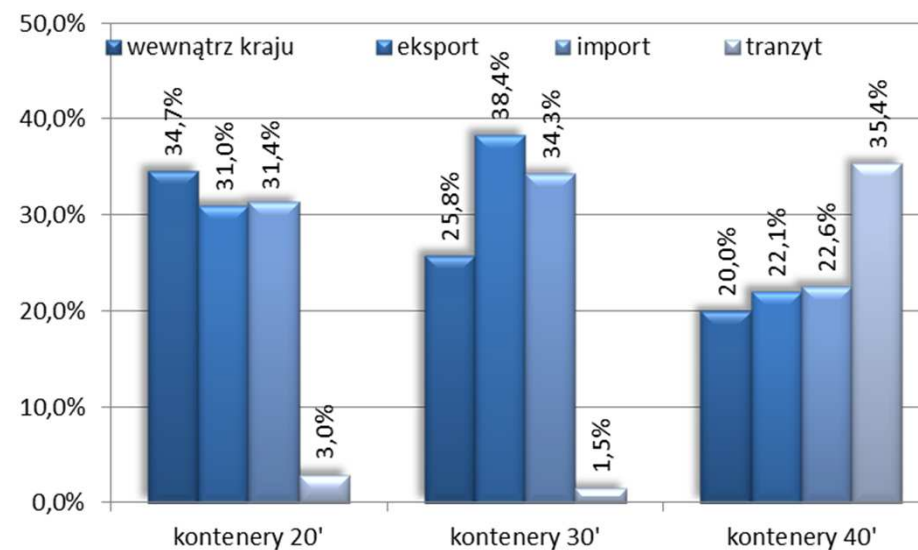
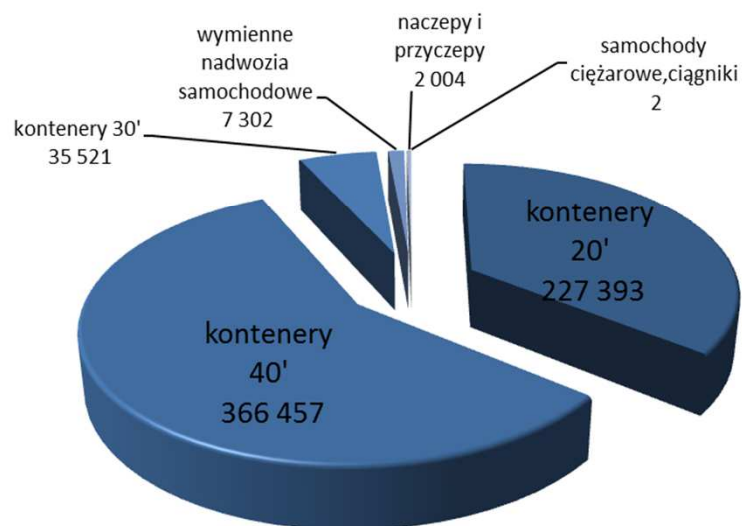
### CZYM? Posiadany tabor

- Przewoźnicy intermodalni łącznie dysponują liczbą **3176** lokomotyw oraz
- **16933** wagonów – platform
- Łączna ładowność: ponad **1,02 mln ton**
- Średni wiek wagonu platformy: **27,6 lat**
- Część przewoźników **nie posiada własnych platform** – świadczą usługi w oparciu o tabor, którym dysponują na podstawie prawa innego niż własność
- Posiadany tabor umożliwia świadczenie usług na liniach normalnotorowych (1435 mm) i na linii szerokotorowej (1520 mm)



## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

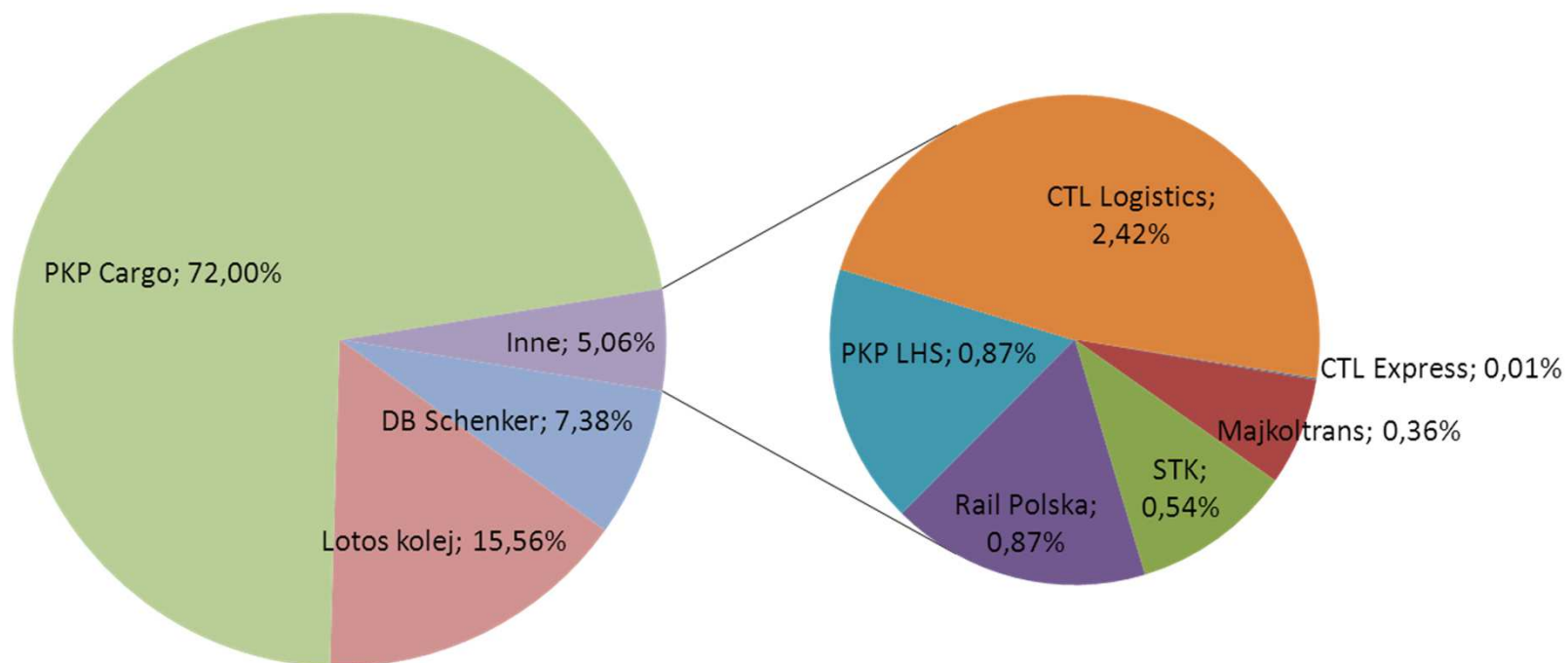
### CO się przewozi?



- W 2012 r. dominującą pozycję zajmowały przewozy jednostek **40 stopowych (58,2%)**
- Pozostałe jednostki stanowiły odpowiednio **36,1% (20 stopowe)** i **5,6% (30 stopowe)**
- Wewnątrz kraju największy udział posiadają kontenery **20 stopowe (34,7%)**.
- Kontenery **30 stopowe** transportowano głównie w eksporcie oraz imporcie (**odpowiednio 38,4% i 34,3%**)
- **W tranzycie 40 stopowe (35,4%)**.
- Bardzo mały udział stanowią przewozy naczep oraz wymiennych nadwozi samochodowych - łącznie w 2012 r. 9 306 sztuki (1,5%).

## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

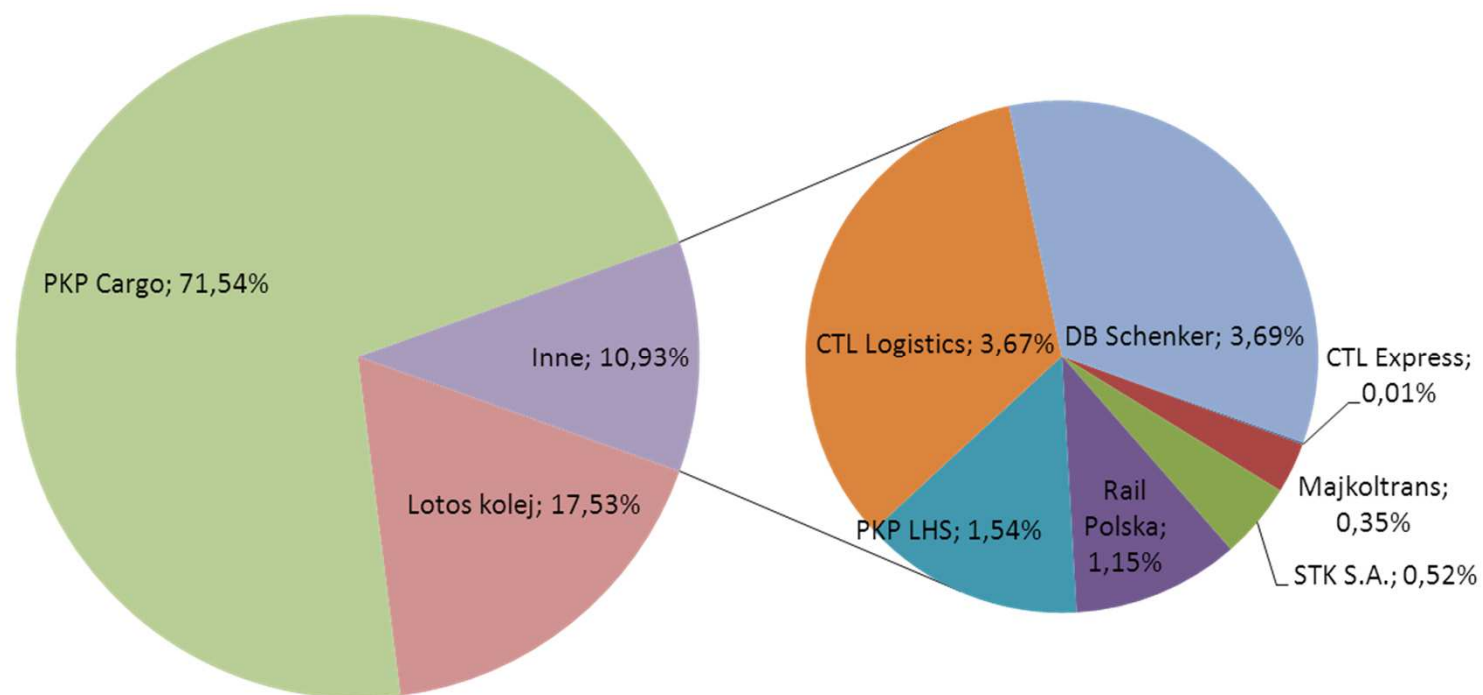
### ILE kontenerów wożą? Udział w rynku wg przewiezionych TEU



- **Główni rynkowi gracze to** PKP Cargo, Lotos Kolej i DB Schenker skupiający prawie 95% rynku przewiezionych TEU

## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

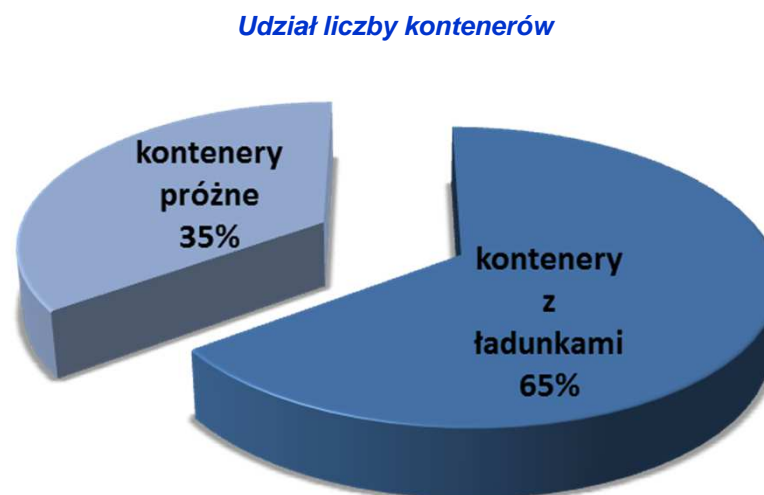
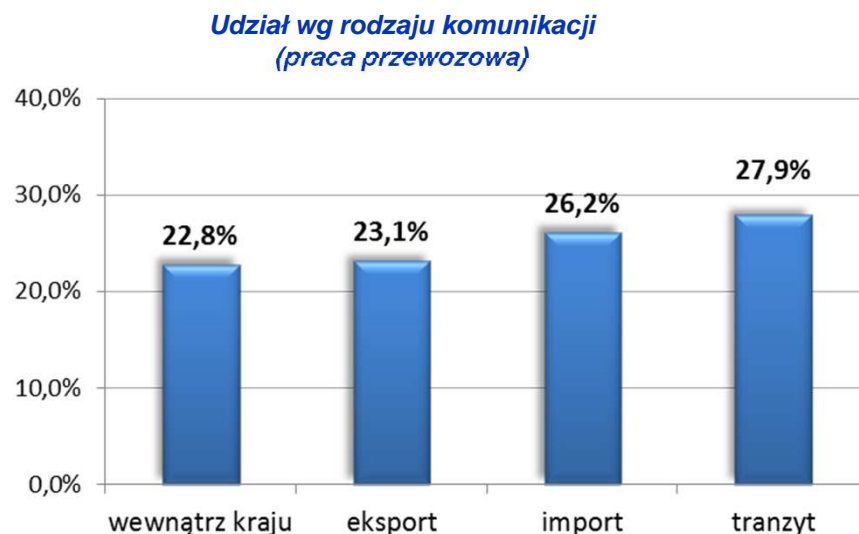
ILE pracy wykonują? Udział w rynku wg wykonanej pracy przewozowej [tys. tonokilometrów]



- **Pod względem zrealizowanej pracy przewozowej** główny udział w rynku mają PKP Cargo i Lotos Kolej prawie 91% ogółu tonokilometrów

## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

### JAKA jest struktura przewozów?

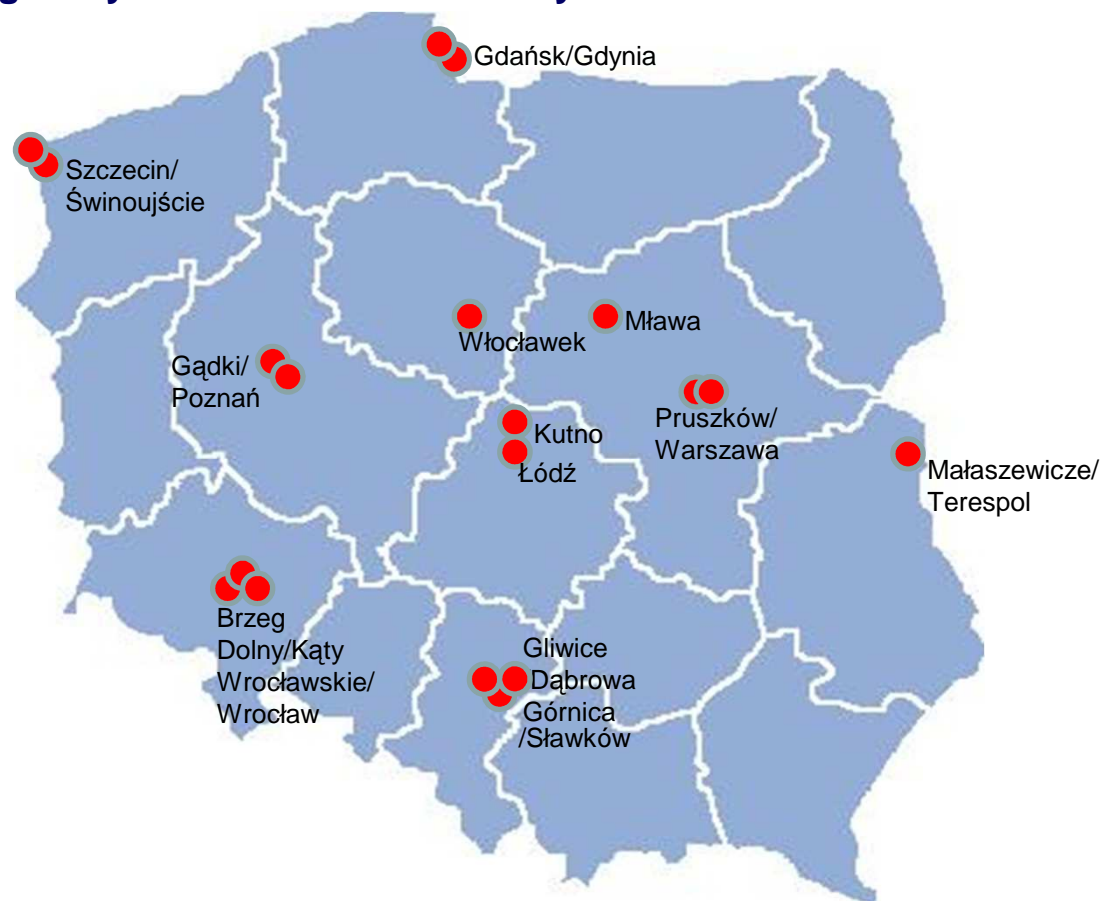


- W 2012 r. przewozy intermodalne z wykorzystaniem transportu kolejowego, realizowane głównie w komunikacji międzynarodowej
- Granice naszego państwa przekroczyło ponad 77% ogólnego wolumenu ładunków.
- Udział przewozów wewnątrz kraju jest zdecydowanie niższy i w 2012 r. wyniósł zaledwie 22,8%
- Największy udział nadal stanowił tranzyt – blisko 28%
- Kontenery z ładunkami stanowiły 65% wszystkich przetransportowanych jednostek. Próżne to zaledwie 35%

## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

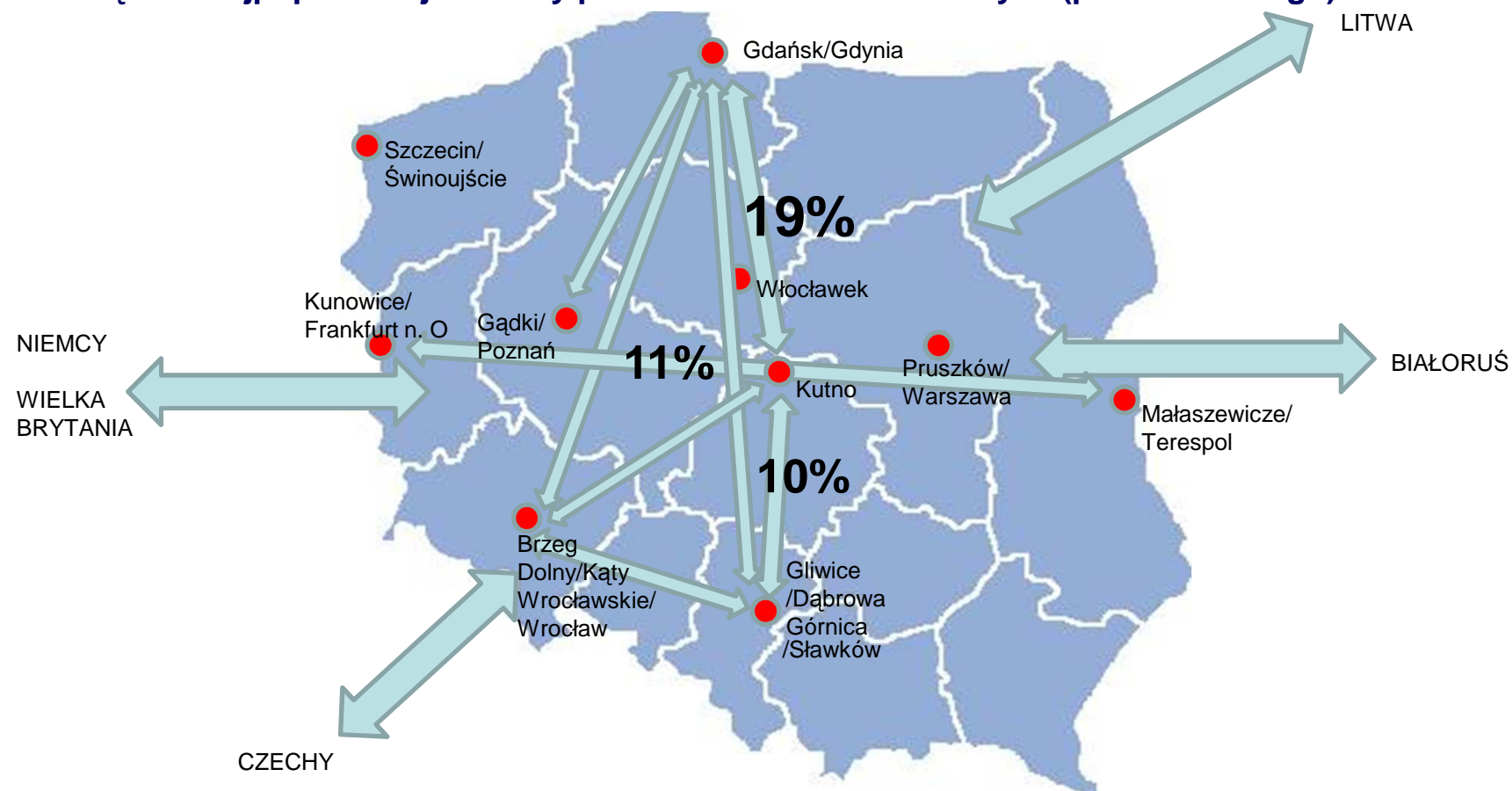
### GDZIE? Lokalizacja głównych terminali kontenerowych w Polsce

- W 2011 r. wykorzystywano czynnie 26 kolejowych terminali przeładunkowych
- Średnio miesięcznie kolej obsługiwała 66 tys. TEU
- Największe znaczenie: Gdynia/Gdańsk realizujące 1/3 intermodalu w Polsce



## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

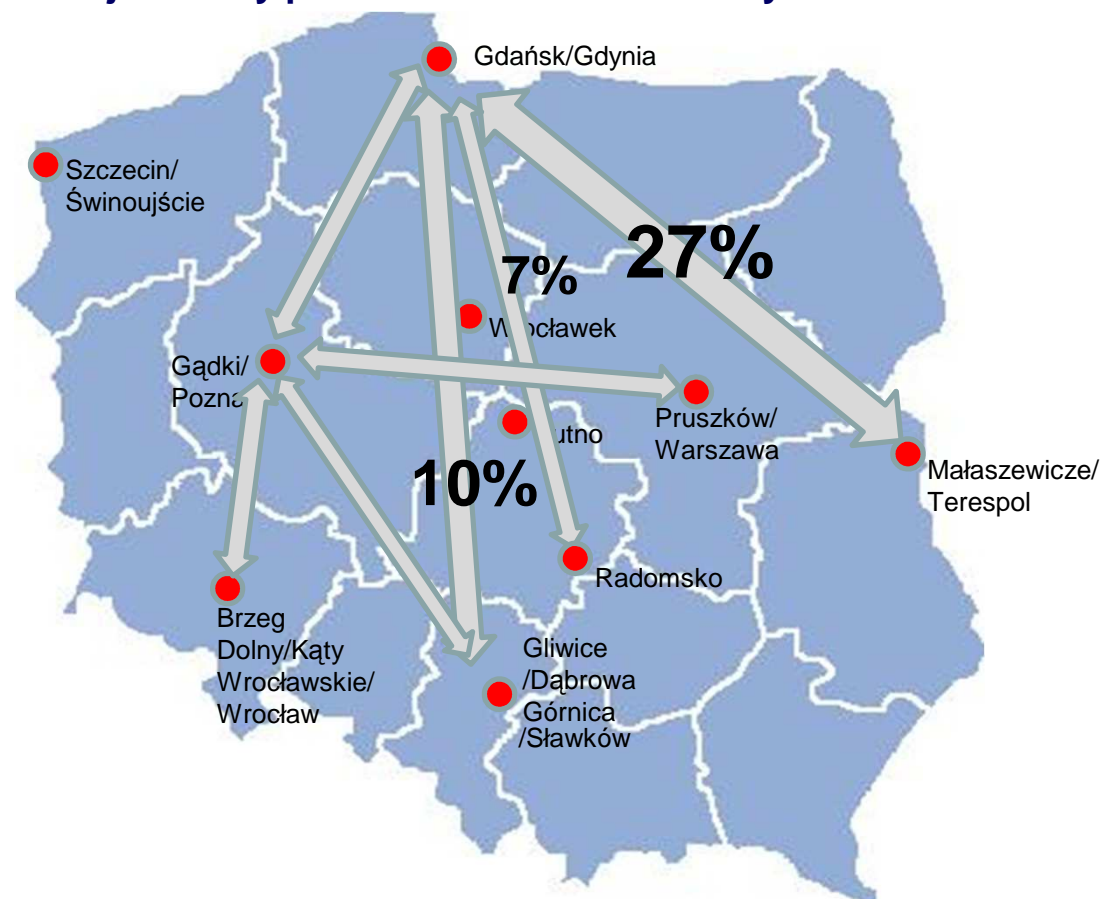
### KTÓRĘDY? Najpopularniejsze trasy przewoźników intermodalnych (poza PKP Cargo)





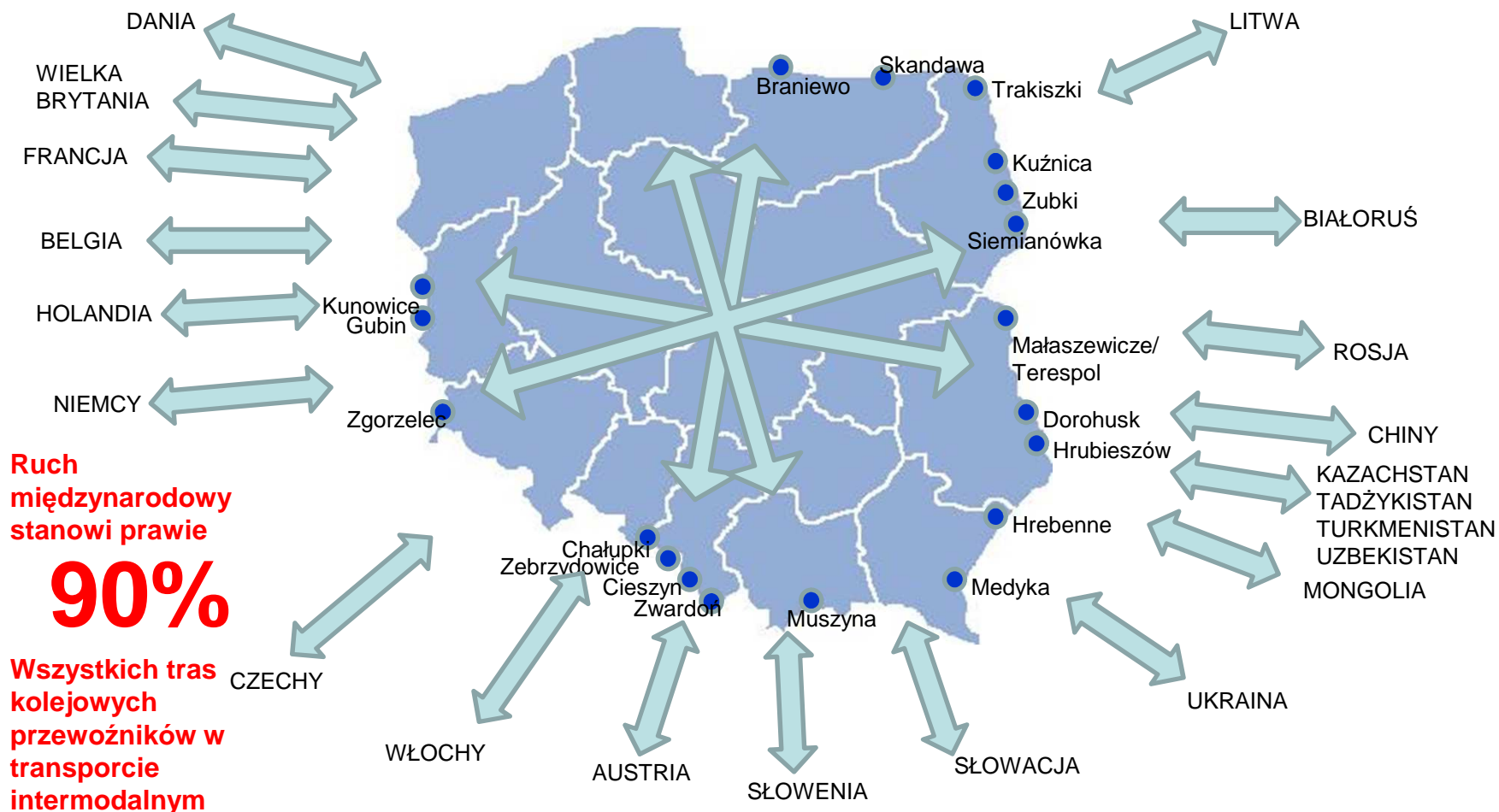
## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

### KTÓRĘDY? Najpopularniejsze trasy przewoźników intermodalnych na terenie Polski (PKP Cargo)



## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

### KTÓRĘDY? Wybrane międzynarodowe kierunki kolejowego transportu intermodalnego



## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

**Z JAKĄ PRĘDKOŚCIĄ? Średnie prędkości przewozowe przewoźników w 2012 r.**

	km/h
CTL Express	42
CTL Logistics	23
DB Schenker Rail Polska	24
Lotos Kolej	34
Majkoltrans	80
PKP Cargo	35*
PKP LHS	40
Rail Polska	18
STK	25

\*) średnia prędkość przewozowa PKP Cargo na terenie Polski

średnia ważona prędkość przewoźników (bez PKP Cargo): **29 km/h...**

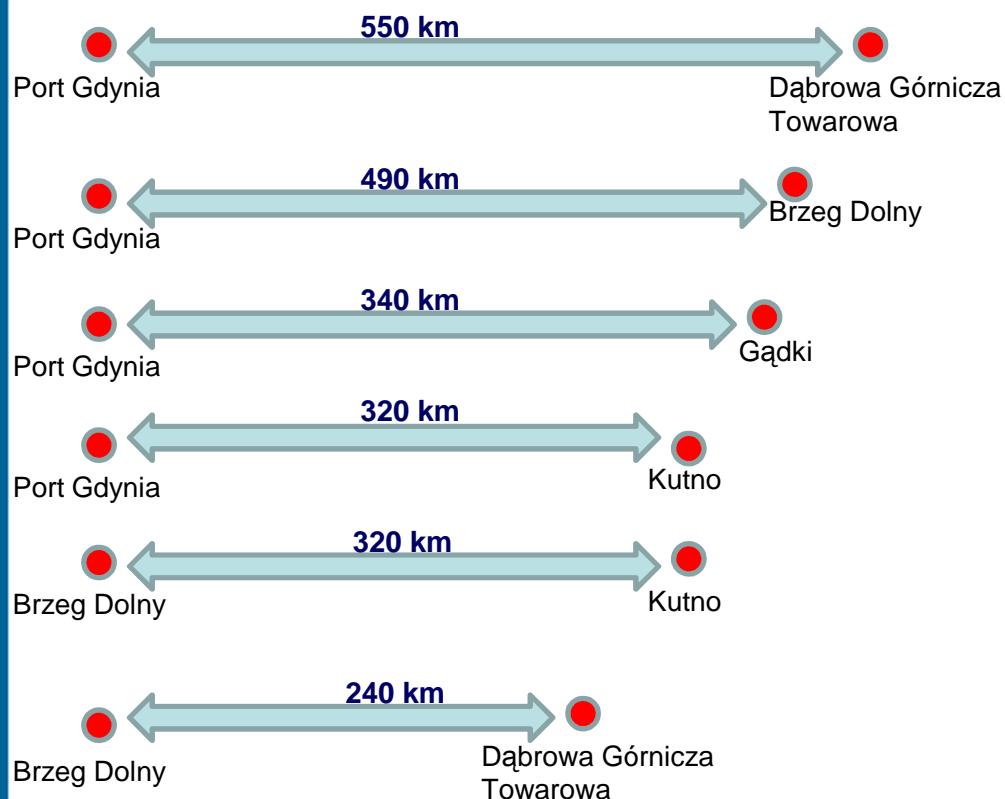
... to zdecydowanie **zbyt wolno**



## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

### JAKIE odległości? JAKI czas przejazdu? JAKI koszt dla przewoźnika?

Odległości między najpopularniejszymi trasami,  
masa pociągu 800 t



Szac. czas z zał.  
Vśr = 29 km/h

Szacowany koszt netto trasy  
bez marży (ok. 8%) PKP PLK  
[w PLN]

aktualne stawki nowe stawki

ok. 19,3h	7 114	7 190
-----------	-------	-------

ok. 16,9h	6 437	6 532
-----------	-------	-------

ok. 11,5h	3 706	3 688
-----------	-------	-------

ok. 11h	4 097	4 154
---------	-------	-------

ok. 11h	3 917	3 961
---------	-------	-------

ok. 8,2h	3 341	3 366
----------	-------	-------

## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

### JAKIE odległości? JAKI czas przejazdu? JAKI koszt dla przewoźnika?

Szacowany koszt netto trasy bez marży (ok. 8%) PKP PLK [w PLN]

Odległości między wybranymi trasami

Szac. czas z zał.  
V<sub>sr</sub> = 29 km/h

Masa brutto pociągu

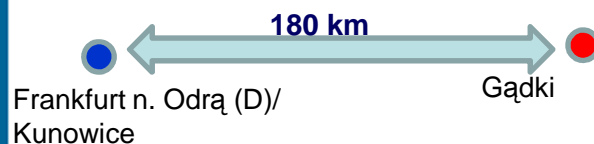
aktualne stawki nowe stawki



ok. 22,8h	poniżej 1500t	12 583	12 974
	Powyżej 1500t	16 429	16 719



ok. 19,3h	poniżej 1500t	8 759	9 292
	Powyżej 1500t	11 559	11 538



ok. 6,2h	1000t	2 627	2 871
----------	-------	-------	-------

## Charakterystyka rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce

### ZA ILE? Stawki stosowane przez wybranych przewoźników w transporcie intermodalnym

- Koszt rynkowy frachtu stanowi wypadkową wielu czynników:
  - Trasa
  - Własność wagonu (wykorzystywany przez przewoźnika/własny klienta)
  - Długość platformy
  - Rodzaj przewozu (całopociągowy/ grupy wagonowe)
  - Rodzaj towaru (towary neutralne/ niebezpieczne)
  - Masa pociągu
- Przy założeniu, że koszt dostępu do infrastruktury stanowi ok. **30%** wartości usługi:

Usługi przewoźnika na wybranej trasie dla składu intermodalnego o masie brutto 600-1100 ton:		Szacunkowa wartość*
Gdynia/Gdańsk	—————>	Gliwice/Dąbrowa Górnicza/ Sławków 32 000 PLN
Gdynia/Gdańsk	—————>	Brzeg Dolny/ Kąty Wrocławskie/ Wrocław 28 500 PLN
Gdynia/Gdańsk	—————>	Gądki/Poznań 16 500 PLN
Gdynia/Gdańsk	—————>	Kutno 18 000 PLN
Brzeg Dolny/ Kąty Wrocławskie/ Wrocław	—————>	Kutno 17 500 PLN
Brzeg Dolny/ Kąty Wrocławskie/ Wrocław	—————>	Gliwice/Dąbrowa Górnicza/ Sławków 14 500 PLN

\*) dla stawek aktualnych

### 3. Potencjał rozwoju i bariery



## Potencjał rozwoju i bariery

- Obecna liczba uruchamianych przez przedsiębiorców pociągów **nie przekracza znacząco 290 tras tygodniowo**
- Przewoźnicy **deklarują** możliwość uruchomienia aż **1 950 składów**, czyli blisko **7x** więcej niż w chwili obecnej

Średnia liczba pociągów intermodalnych uruchamianych w tygodniu w 2012 roku oraz potencjał rynku kolejowego.



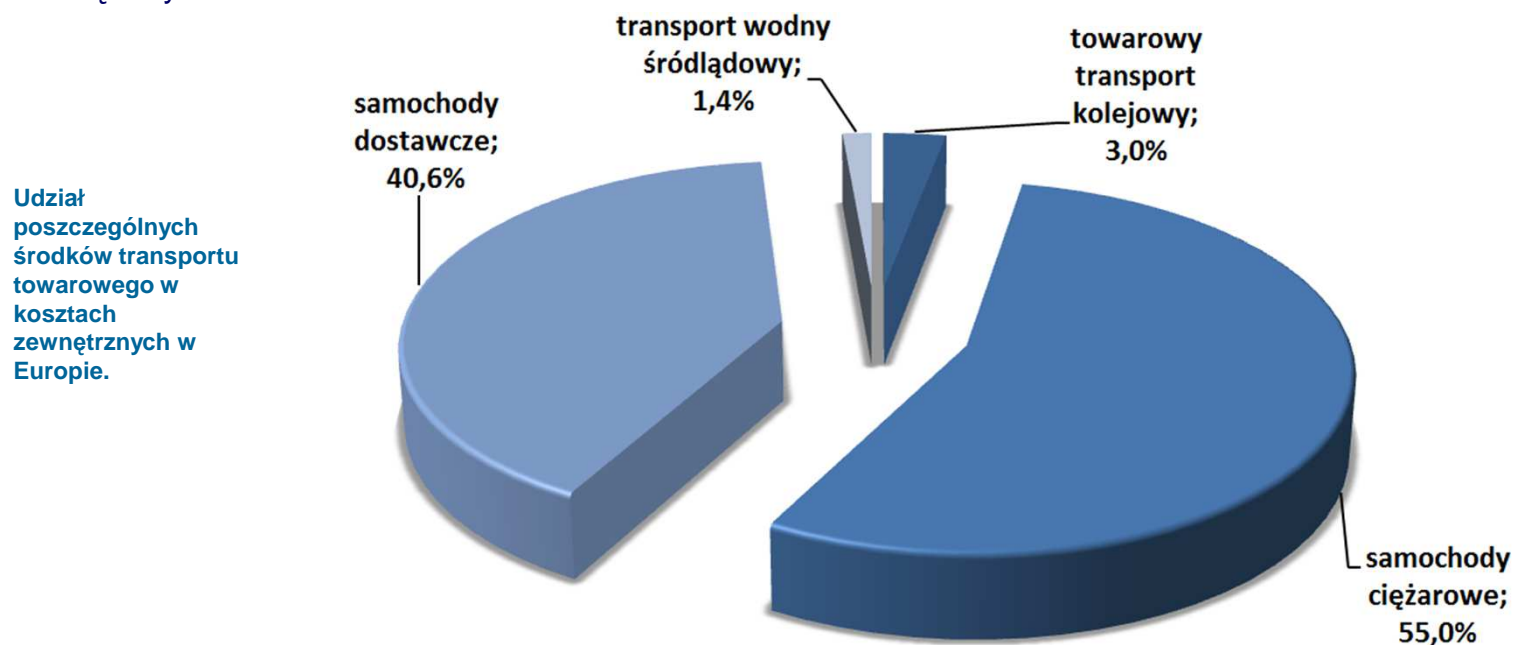
- Tak wysokie prognozy, pomimo deklarowanych braków taborowych oznaczają, że przewoźnicy **są strategicznie i organizacyjnie przygotowani** do zwiększenia wolumenu przewozów intermodalnych.
- Jest to uzależnione od **szybkiej likwidacji największych barier**, przy odpowiednim zaangażowaniu m. in. ze strony Państwa
- Przewoźnicy deklarują możliwość pozyskania lub zakupu taboru kolejowego, wyspecjalizowanego do przewozów intermodalnych, ale uzależniają te plany w znacznym stopniu od dalszej polityki wsparcia tego segmentu rynku.



## Potencjał rozwoju i bariery

### Koszty zewnętrzne generowane przez poszczególne gałęzie transportu

- Koszty zewnętrzne transportu to koszty związane z usługami transportowymi, które nie są pokrywane bezpośrednio przez użytkowników transportu lecz przekładają się na całe społeczeństwo.
- w ogólnym podziale kosztów zewnętrznych transportu towarów w Europie, udział transportu kolejowego to zaledwie 3% podczas gdy transport drogowy to łącznie 95,6% (dostawczy 40,6%, ciężarowy-55%) kosztów zewnętrznych.

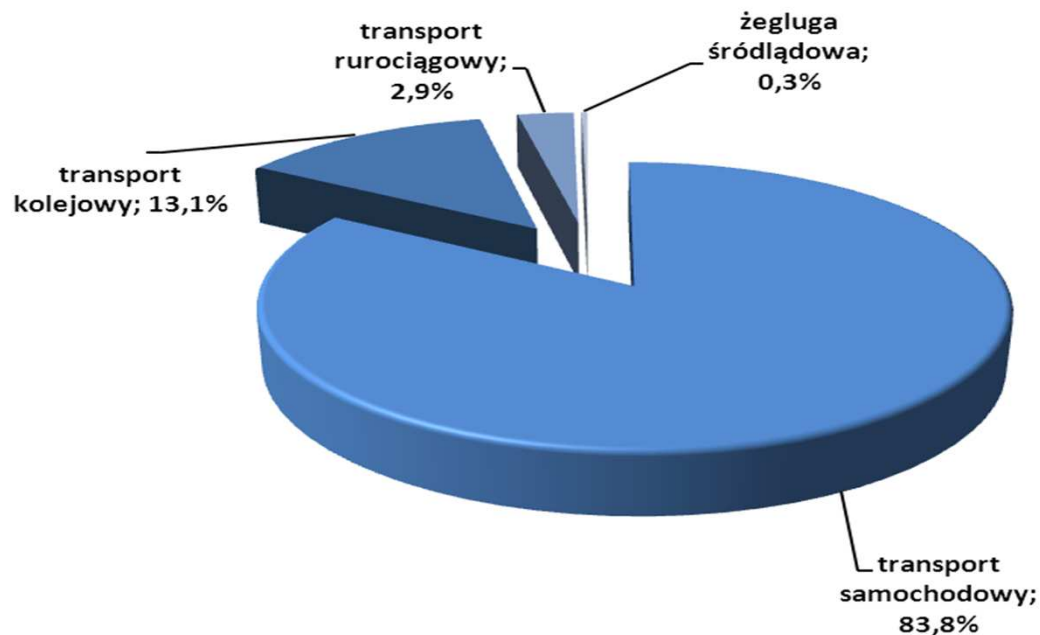


## Potencjał rozwoju i bariery

### Koszty zewnętrzne generowane przez poszczególne gałęzie transportu

- Do kosztów zewnętrznych zaliczamy przede wszystkim koszty związane ze negatywnymi skutkami transportu, w tym m.in.: wypadki komunikacyjne, degradację środowiska, zanieczyszczenie powietrza, hałas, zmiany klimatyczne.
- Polski transport oparty jest na przewozach drogowych, których udział w ogólnym wolumenie przewiezionych ładunków wynosi 83,8%. Udział kolei to zaledwie 13,1%.

Udział  
poszczególnych  
gałęzi w polskim  
rynku przewozów  
towarowych.



## Potencjał rozwoju i bariery

### Polityka prointermodalna – bariery rozwoju rynku (1/2)

- **Brak uregulowań prawnych** umożliwiających przeniesienie niektórych kontroli np.: fitosanitarnej na terminale zlokalizowane wewnątrz kraju, agregacja wielu kontroli w „jedno miejsce” lub ich realizacja w „jednym czasie”.
- **Zły stan infrastruktury kolejowej** przejawiający się zbyt długim czasem przejazdu oraz wpływający na niską prędkością handlową – konieczność likwidacji w pierwszej kolejności wąskich gardeł.
- **Zła organizacja zamknięć torowych** powodująca opóźnienia w dostawie przesyłek.
- **Nierównomierne rozłożenie terminali** na sieci kolejowej, w tym zdecydowane braki na granicy wschodniej.
- Brak **systemów** umożliwiających **bieżące śledzenie przesyłek**.



## Potencjał rozwoju i bariery

### Polityka prointermodalna – bariery rozwoju rynku (2/2)

- **Niewystarczająca liczba urządzeń przeładunkowych**, w tym ograniczona długość i liczba torów zlokalizowanych w terminalach.
- **Wysokie stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej, Skomplikowane procedury** uzyskania ulgi na przewozy intermodalne.
- **Brak instrumentów promujących** transport intermodalny.
- **Wysokie koszty inwestycji** terminalowo-kontenerowych.
- **Brak przepisów regulujących** w sposób jasny i spójny **odrębność branży intermodalnej**, uwzględniający specyfikę jej funkcjonowania.
- Brak uregulowań umożliwiających zdrową, rynkową **konkurencję** międzygałęziową.
- Brak warunków umożliwiających **wieloletnie inwestycje**.
- **Nierównomierne dofinansowanie** różnych gałęzi transportu.

## Potencjał rozwoju i bariery

### Proste rozwiązania – niewspółmierne korzyści (1/6)

#### Przeniesienie transportu przeciążonych kontenerów na kolej

- Według analizy opracowanej przez Urząd Transportu Kolejowego w kraju występują liczne przypadki przewozu zbyt ciężkich jednostek/kontenerów np. transportem drogowym, z założenia które powinien przejąć transport kolejowy.
- Według przeprowadzonych badań udział przeciążonych kontenerów opuszczających np. terminale morskie szacuje się na około 3,5%.
- Przeniesienie 3,5% tego rodzaju jednostek na kolej przyniosłoby korzyści w postaci redukcji kosztów zewnętrznych w wysokości 15,9 mln zł w skali roku.



## Potencjał rozwoju i bariery

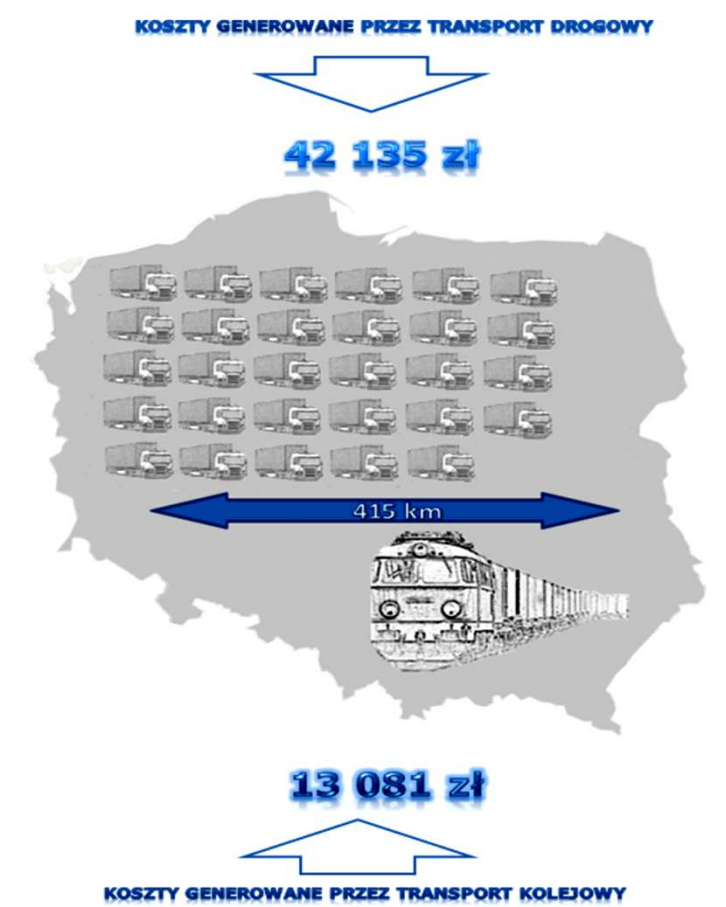
### Proste rozwiązania – niewspółmierne korzyści (2/6)

#### Dopuszczenie do przewozu kontenerów 45 stopowych

- **Kontener 45'** jest coraz **powszechniej używaną** jednostką intermodalną w wymianie kontenerów.
- W Polsce **transport drogowy** tych jednostek intermodalnych jest **utrudniony**, ponieważ **wymaga** ze względu na nienormatywne wymiary **specjalnych zezwoleń**
- W krajach europejskich, w których zezwolono na **zwiększony limit ładowności** oraz nienormatywne wymiary na określonych warunkach w transporcie drogowym uzyskano:
  - lepszą **efektywność ekonomiczną** przedsiębiorstw,
  - **pozytywny** lub **co najmniej neutralny** wpływ na **środowisko**,
  - wypadkowość porównywalną z transportem wykorzystującym standardowe pojazdy,
  - brak przejmowania ładunków z transportu kolejowego przez duże pojazdy.
- **Dopuszczenie nienormatywnych pojazdów** na nieduże odległości (dowozowe, odwozowe) **umożliwi** odbieranie tych jednostek z terminali obsługujących transport kolejowy do klienta i tym samym zapewnić **transport** tej jednostki na terenie kraju **w systemie door to door**.

## Potencjał rozwoju i bariery

### Proste rozwiązania – niewspółmierne korzyści (3/6)

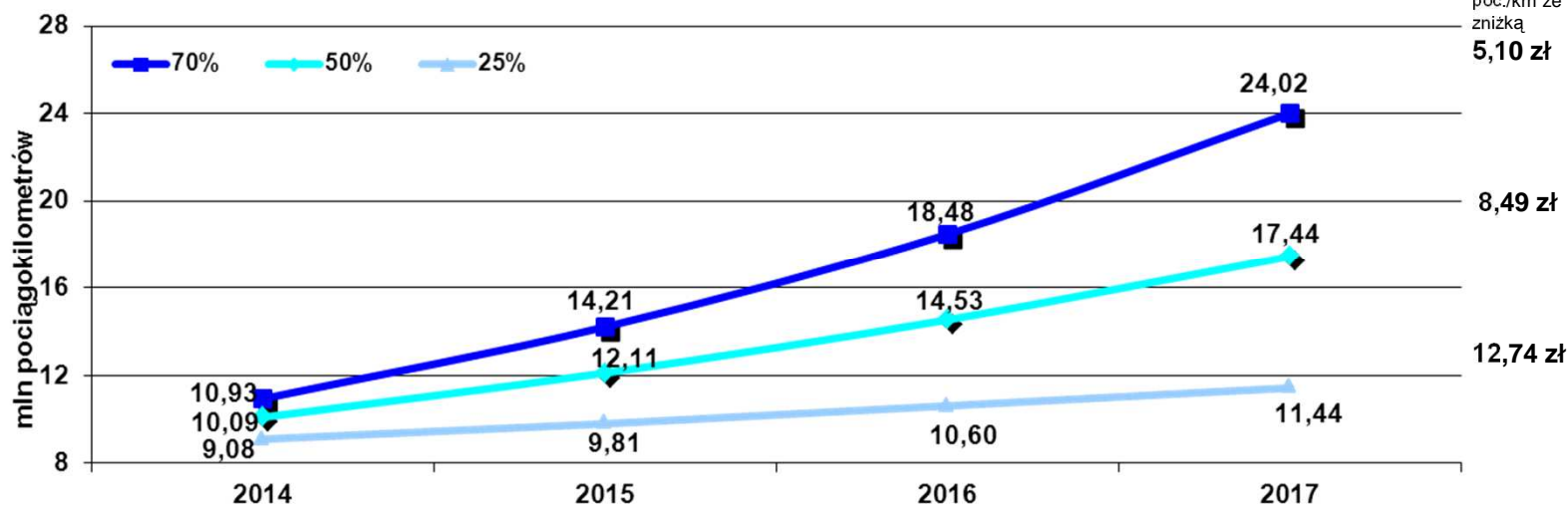


- Przewóz 20 kontenerów 40-stopowych na odległość 300 km transportem kolejowym (jeden skład pociągów) to blisko **18,9 tysiąca złotych mniej wygenerowanych kosztów zewnętrznych** niż w przypadku np. transportu drogowego.
- Każdy przetransportowany koleją **kontener 40'** na odległość **jednego kilometra** to około **3,15 PLN** mniej wygenerowanych kosztów zewnętrznych.
- Każdy wykonany koleją **tonokilometr** (przewóz jednej tony na odległość jednego kilometra) to około **0,063 PLN** mniej wygenerowanych kosztów zewnętrznych.
- Z przeprowadzonych analiz wynika, że przy zastosowaniu preferencyjnych warunków dla przewozów intermodalnych koleją (np. **70% ulgi**) szacuje się około **30%** wzrost wolumenu przewozów (rok do roku) w tym segmencie rynku kolejowego.
- Biorąc pod uwagę wykonaną przez kolej pracę przewozową w przewozach intermodalnych w 2012 roku, na kolej można byłoby pozyskać tylko w kolejnym roku około **680 mln tonokilometrów nowych towarów. Daje to obniżenie kosztów zewnętrznych w ciągu roku o kilkadziesiąt milionów złotych.**

## Potencjał rozwoju i bariery

### Proste rozwiązania – niewspółmierne korzyści (4/6)

Prognoza wielkości przewozów intermodalnych na sieci infrastruktury PKP PLK S.A. wg wykonanej pracy eksploatacyjnej – zależność wielkości przewozów od wysokości ulgi dla pociągów intermodalnych



#### Scenariusz 1

Wprowadzenie stałej ulgi w wysokości równej **25%** dla masy brutto składu intermodalnego przełoży się na: **wzrost przewozów intermodalnych w skali roku o ok. 8%**. Do roku 2017 wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej może wzrosnąć o **91,6%**.

#### Scenariusz 2

Wprowadzenie stałej ulgi w wysokości równej **50%** dla masy brutto składu intermodalnego przełoży się na: **wzrost przewozów intermodalnych w skali roku o ok. 20%**. Do roku 2017 wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej może wzrosnąć o **192,1%**.

#### Scenariusz 3

Wprowadzenie stałej ulgi w wysokości równej **70%** dla masy brutto składu intermodalnego przełoży się na: **wzrost przewozów intermodalnych w skali roku o ok. 30%**. Do roku 2017 wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej może wzrosnąć o **302,3%**.



## Potencjał rozwoju i bariery

### Proste rozwiązania – niewspółmierne korzyści (5/6)

**Scenariusz 1 – ulga 25%** (dla wszystkich jednostek intermodalnych)

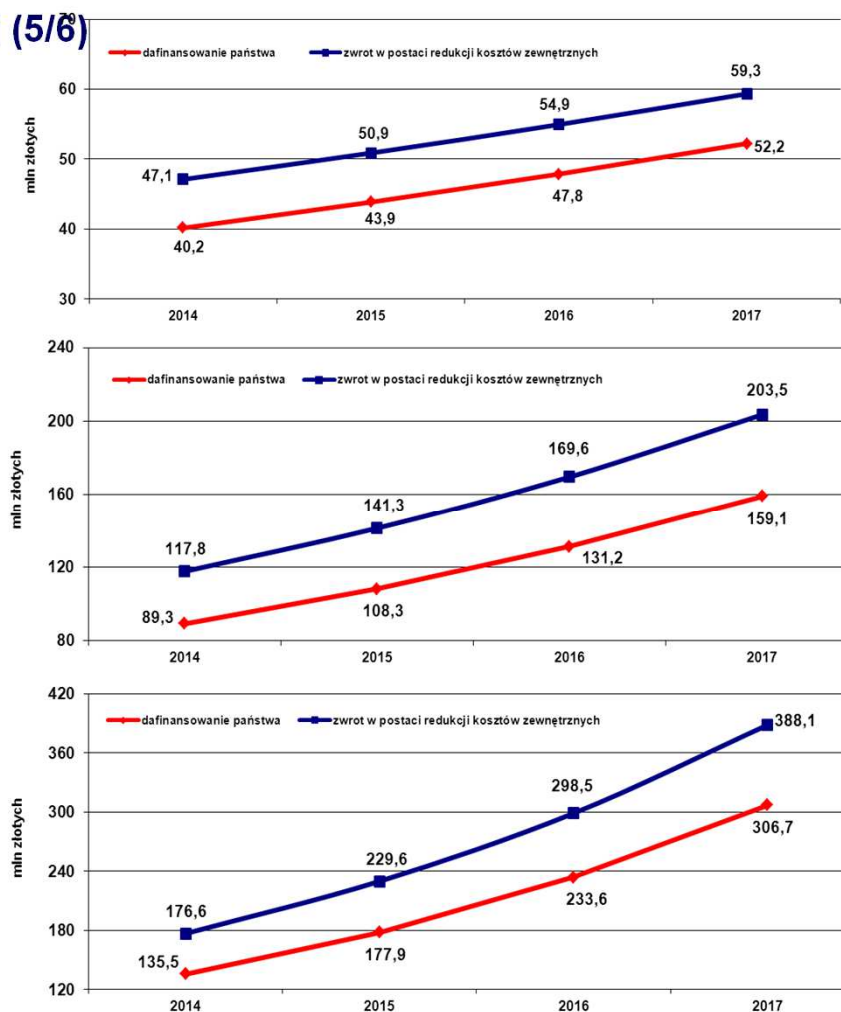
Różnica pomiędzy kwotą dofinansowania ulgi intermodalnej, a zyskiem w postaci redukcji kosztów zewnętrznych w latach 2014/2017: **+28,2 mln zł**

**Scenariusz 2 – ulga 50%** (dla wszystkich jednostek intermodalnych)

Różnica pomiędzy kwotą dofinansowania ulgi intermodalnej, a zyskiem w postaci redukcji kosztów zewnętrznych w latach 2014/2017: **+144,2 mln zł**

**Scenariusz 3 – ulga 70%** (dla wszystkich jednostek intermodalnych)

Różnica pomiędzy kwotą dofinansowania ulgi intermodalnej, a zyskiem w postaci redukcji kosztów zewnętrznych w latach 2014/2017: **+239,1 mln zł**





## Kontakt:

**Radosław Pacewicz**  
Dyrektor  
Departament Regulacji Rynku Kolejowego

Urząd Transportu Kolejowego  
ul. Chałubińskiego 4  
00-928 Warszawa

[radoslaw.pacewicz@utk.gov.pl](mailto:radoslaw.pacewicz@utk.gov.pl)  
tel. +48 (22) 630 18 45