



**Urząd Transportu Kolejowego**  
Departament Regulacji Rynku Kolejowego

# **ANALIZA RYNKU KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH**



PRZYJAZNY REGULATOR RYNKU KOLEJOWEGO

**Warszawa, maj 2012**

## **SPIS TREŚCI:**

Wstęp.	3
1. Europejski rynek przewozów intermodalnych.	4
2. Infrastruktura punktowa w Polsce i Europie.	10
3. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce.	13
4. Główne kierunki przewozów intermodalnych.	16
5. Struktura podmiotowa polskiego rynku przewozów intermodalnych.	18
6. Struktura przedmiotowa polskiego rynku przewozów intermodalnych.	21
7. Struktura taboru kolejowego będącego w dyspozycji przewoźników kolejowych.	23
8. Wysokość stawek za dostęp do infrastruktury.	24
9. Analiza powiązań wysokości stawek za dostęp do infrastruktury oraz wielkości i dynamiki przewozów.	27
10. Prognozy dla rynku kolejowych przewozów intermodalnych.	28
11. Bariery rozwoju rynku przewozów intermodalnych.	31
12. Wnioski.	33
13. Spis tabel i rysunków.	41
14. Załączniki.	43

## Wstęp.

Niniejsza analiza stanowi informację obrazującą stan polskiego rynku kolejowych przewozów intermodalnych. Dokument przybliży problematykę funkcjonowania tego segmentu rynku oraz umożliwi określenie kierunków pobudzenia i dalszego rozwoju przewozów. Niniejsza analiza jest zbiorem informacji i danych, obrazujących oraz umożliwiających podjęcie działań mających na celu eliminację spadku roli transportu kolejowego w polskim systemie transportowym. W dokumencie szczegółowej analizie poddano najważniejsze zagadnienia dotyczące segmentu kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce oraz Europie, w tym między innymi:

- strukturę podmiotową i przedmiotową przewozów w systemie intermodalnym,
- infrastrukturę liniową oraz główne kierunki przemieszczania towarów w kontenerach,
- infrastrukturę punktową - terminalową,
- strukturę taboru kolejowego wykorzystywanego do realizacji przewozów intermodalnych,
- wysokość stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz analizę ich wpływu na wielkość rynku i dynamikę przewozów,
- bariery rozwoju przewozów kolejowych i ich wpływ na funkcjonowanie rynku transportu intermodalnego.

Na podstawie przeprowadzonych analiz, dokonano prognoz dla rynku kolejowych przewozów intermodalnych do 2020 roku. Przedstawiono mocne i słabe strony transportu kolejowego, jako jednego z kluczowych ogniw transportu kombinowanego. Dokonano oceny szans i największych zagrożeń dla dalszego dynamicznego rozwoju tego segmentu rynku.

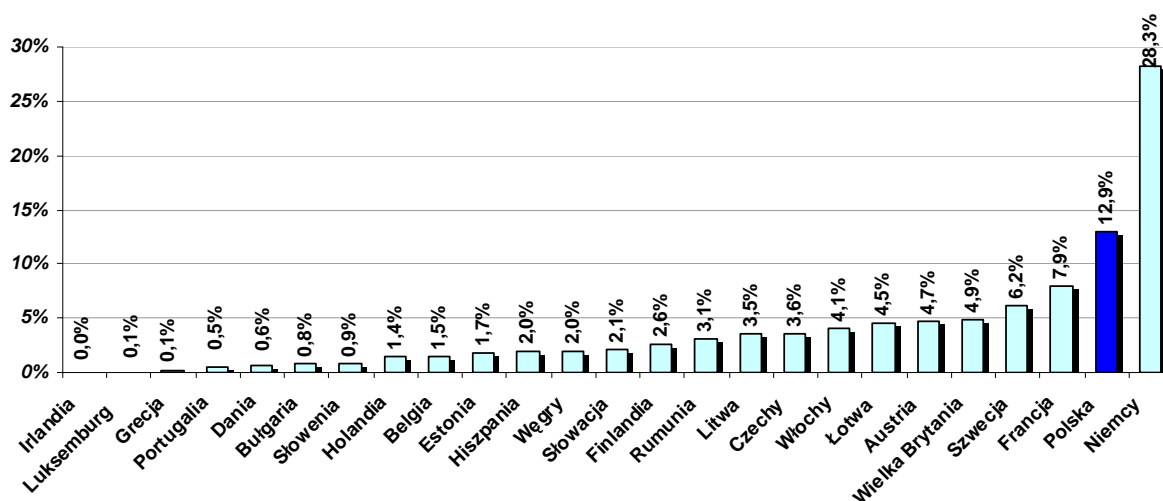
Poniższy dokument opracowany został w oparciu o wyniki analiz i badań realizowanych na podstawie danych statystycznych oraz informacji będących w dyspozycji Urzędu Transportu Kolejowego, gromadzonych w ramach monitoringu funkcjonujących na rynku przedsiębiorstw kolejowych. Wykorzystano również wtórne źródła informacji pochodzące między innymi ze zbiorów danych: Głównego Urzędu Statystycznego, Europejskiego Urzędu Statystycznego „Eurostat” oraz Komisji Europejskiej.

## 1. Europejski rynek przewozów intermodalnych.

Polska to jeden z największych rynków kolejowych w krajach Unii Europejskiej, zarówno pod względem długości infrastruktury - 4 miejsce w Europie, jak i wolumenu przewozów i liczby licencjonowanych przewoźników – 2 miejsce. Polska to również jeden z najbardziej zliberalizowanych rynków kolejowych przewozów towarowych. Wskaźnik liberalizacji LIB (Rail Liberalisation Index 2011 IBM) dla rynku przewozów towarowych wyniósł - 826, co jest jedną z najwyższych wartości wśród państw członkowskich, które dołączyły do Unii Europejskiej po 2004 roku.

W 2010 roku, we wszystkich krajach UE transportem kolejowym wykonano 379 mld tonokilometrów. Pod względem wykonanej przez kolej pracy przewozowej, sytuowało to Polskę na 2 miejscu w Europie z udziałem 12,9%. Należy zaznaczyć, że wysoki udział Polski w rynku europejskim to w głównej mierze zasługa dominacji w transporcie kolejowym przewozów towarów masowych, w tym surowców: węgla kamiennego, rud metali oraz wyrobów górnictwa i kopalnictwa. W dalszym ciągu udział przewozów towarów wysokoprzetworzonych polskimi kolejami jest nieznaczny i nie przekracza 10%. W krajach europejskich tego rodzaju przewozy stanowią nawet 40-50%.

**Rys. 1 Udział krajów w rynku przewozów kolejowych w 2010 roku, wg pracy przewozowej.**

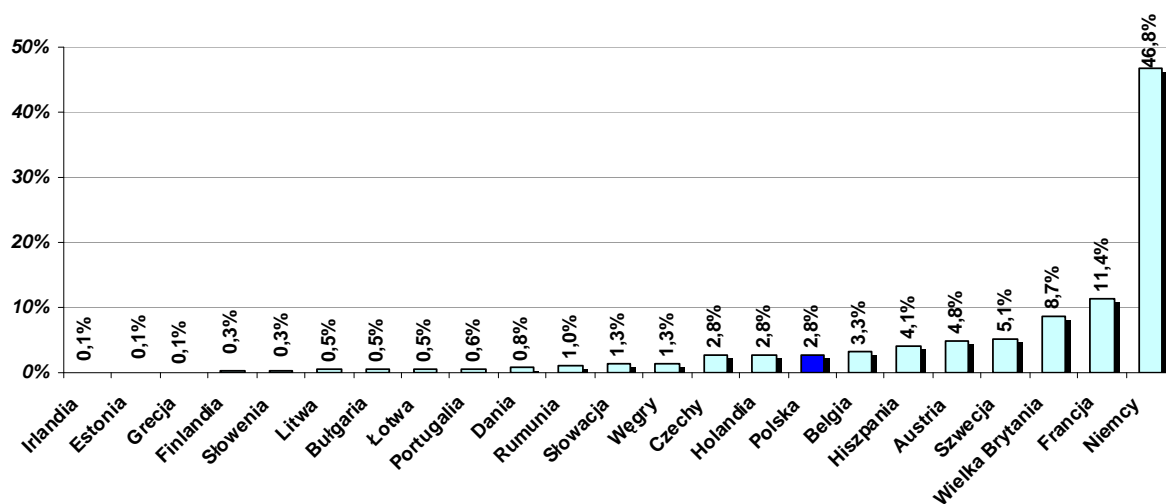


/Źródło: opracowania własne UTK, Eurostat/

Masowy charakter polskiego transportu kolejowego można zaobserwować, analizując europejski wolumen przewozów towarowych w systemie intermodalnym. Pomimo czynników sprzyjających m.in. tranzytowego położenia Polski, stosunkowo wysokiej gęstości infrastruktury liniowej przekraczającej 6,6 km/100 km<sup>2</sup>, udział naszego kraju w tym segmencie europejskiego rynku nie przekracza 2,8%, co przedstawia

poniższy rysunek. Należy zaznaczyć, że jest to wynik znacznie niższy niż w krajach o zbliżonym obszarze geograficznym jak np. Niemcy i Francja oraz analogiczny jak w krajach o zdecydowanie mniejszej powierzchni terytorialnej np. Czechy, Holandia i Belgia.

**Rys. 2 Udział krajów w rynku przewozów intermodalnych wg pracy przewozowej (2010).**



/Źródło: opracowania własne UTK, Eurostat/

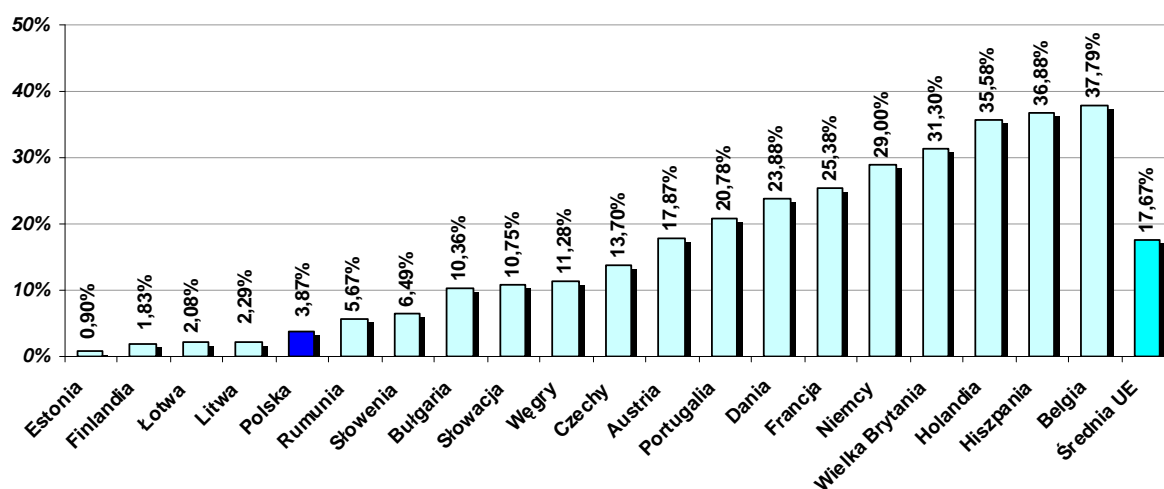
**Tabela 1 Liczba przetransportowanych jednostek intermodalnych (kontenerów, naczep) w krajach UE w latach 2004-2010.**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Austria	765 953	738 589	861 894	961 701	1 018 572	837 300	1 057 070
Belgia	b.d.	b.d.	960 448	1 035 683	994 375	821 841	873 742
Czechy	360 578	416 846	467 283	598 446	675 170	590 452	701 803
Dania	145 608	130 340	189 875	155 600	150 691	125 675	143 871
Estonia	5 523	7 024	10 543	11 248	b.d.	11 969	17 156
Finlandia	162 949	139 746	94 916	143 093	98 406	70 491	57 875
Grecja	18 609	23 763	35 417	43 689	36 113	46 262	40 362
Hiszpania	502 245	613 602	402 555	370 974	345 320	271 401	454 614
Holandia	515 419	485 747	474 558	612 442	648 111	626 441	575 615
Irlandia	43 529	10 685	4 275	2 208	3 264	2 893	8 981
Litwa	23 487	32 947	43 454	71 309	76 585	45 008	53 383
Łotwa	b.d.	19 215	23 427	35 922	33 557	53 179	76 131
Niemcy	3 018 999	3 117 995	3 503 847	3 952 433	4 223 321	3 518 950	3 895 724
Polska	191 619	194 141	266 226	342 351	423 763	266 995	344 575
Portugalia	b.d.	83 392	108 872	126 909	130 061	136 906	184 745
Rumunia	250 694	258 603	348 427	271 194	217 817	137 816	190 981
Słowacja	80 063	101 635	105 373	159 407	217 127	188 457	259 113
Słowenia	88 432	91 796	103 738	136 069	160 960	140 825	202 887
Szwecja	351 361	389 274	418 667	417 770	432 187	544 874	545 213
Węgry	213 924	278 170	281 032	257 683	256 255	202 015	244 209
Wielka Brytania	177 731	794 328	784 335	846 038	796 769	754 699	813 309

/Źródło: opracowania własne UTK, Eurostat/

Zwraca uwagę bardzo niski udział przewozów intermodalnych w polskim rynku kolejowym. W 2011 roku tego rodzaju przewozy stanowiły niespełna 2,37% przetransportowanej koleją masy towarowej oraz 4,53% - mierząc wykonaną przy jej transporcie pracą przewozową, wyrażoną w netto tonokilometrach. W porównaniu z innymi krajami, stawia to Polskę na jednym z ostatnich miejsc w Europie. Na koniec 2010 roku, udział Polski był jeszcze niższy i wyniósł wg pracy 3,87%, kilkakrotnie mniej niż średnia w krajach UE, która wynosiła 17,67%.

**Rys. 3 Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym w 2010 roku wg pracy przewozowej.**



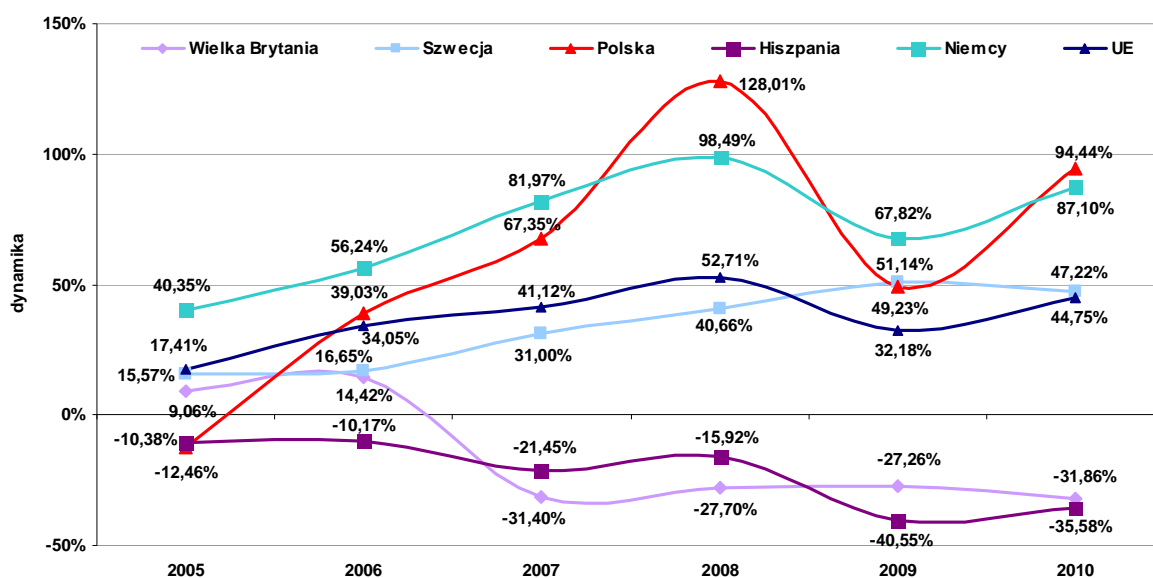
/Źródło: opracowania własne UTK, Eurostat/

W krajach, w których istnieje sprawna pomoc państwa w zakresie rozwoju proekologicznych systemów transportowych, udział przewozów intermodalnych z wykorzystaniem kolei przekracza 20%, a w niektórych, jak np. Holandia, Hiszpania, Belgia, oscyluje na poziomie 35-38%. Niższy udział przewozów intermodalnych, w porównaniu z polskim rynkiem, odnotowano wyłącznie w krajach o słabo rozwiniętej sieci infrastruktury kolejowej i znacznie mniejszym znaczeniu transportu kolejowego jak np. Estonia, Łotwa i Litwa.

Zwraca również uwagę bardzo niski udział przewozów intermodalnych w komunikacji krajowej (wewnętrznej) w ogólnym wolumenie transportowanych ładunków koleją w Polsce. Na koniec 2011 roku wyniósł niespełna 1% i znacząco odbiega od średniej europejskiej, która wyniosła kilkanaście procent. Polski transport kolejowy, jest stosunkowo mocno powiązany z sytuacją gospodarczą w Europie i na świecie. Dynamika przewozów, w tym przewozów w systemie intermodalnym, uzależniona jest w znacznym stopniu od wymiany handlowej pomiędzy krajami, co wpływa na wzrost lub spadek zapotrzebowania na usługi kolejowe w komunikacji międzynarodowej. Należy zaznaczyć, że przewozy w komunikacji międzynarodowej koleją (wszystkich towarów)

stanowią około 43% wykonanej pracy przewozowej, a w kolejowym transporcie intermodalnym przekraczają poziom 76%. Powyższą zależność dość wyraźnie obrazuje sytuacja z 2009 roku. Kryzys gospodarczy przyczynił się między innymi do blisko 30% spadku liczby przetransportowanych przez polską kolej jednostek ładunkowych w przewozach intermodalnych. Na znaczący spadek przewozów przełożyła się również częściowo zmiana sposobu naliczania stawek, wprowadzona przez zarządcę PKP PLK S.A. wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2009/2010.

**Rys. 4 Dynamika przewozów intermodalnych w wybranych krajach w latach 2005-2010 wg pracy przewozowej (2004=0%).**



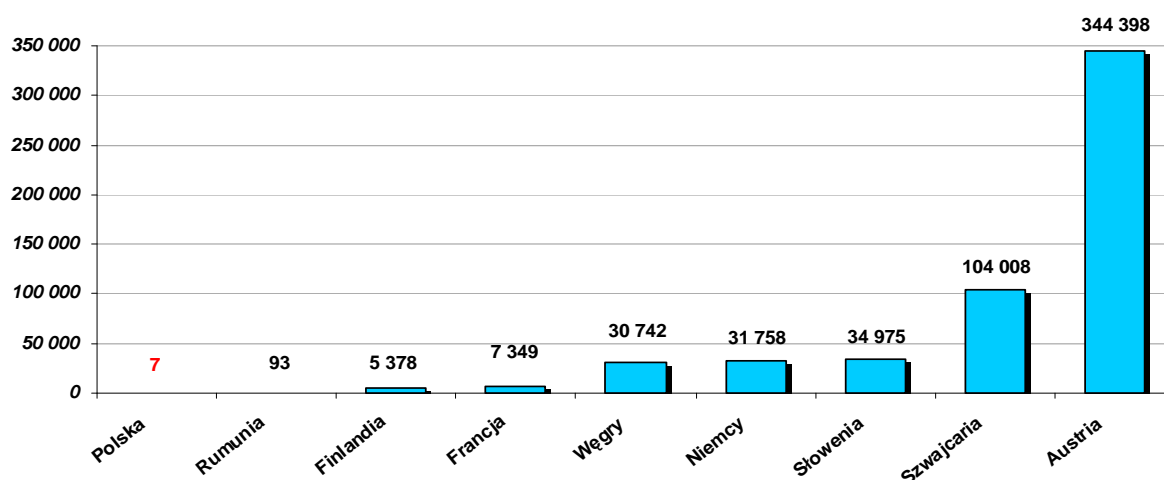
/Źródło: opracowania własne UTK, Eurostat/

Dynamika przewozów intermodalnych w Polsce należy do jednych z najwyższych w krajach Unii Europejskiej. W latach 2004-2008 wzrost przewozów mierzony wykonaną pracą wyniósł blisko 130%. W 2009 roku m.in. ogólnoeuropejski kryzys gospodarczy spowodował znaczący spadek, ale i tak wolumen przewozów był o ponad 50% wyższy niż w 2004 roku. W 2010 roku rynek częściowo odrobił straty i osiągnął wynik blisko 100% lepszy niż w 2004 roku. Rok 2011 przyniósł dalszy wzrost przewozów, a ogólny wolumen przewyższył poziom: z 2010 roku o 29,6% oraz rekordowego 2008 roku o ponad 10,5%.

Niestety w Polsce w dalszym ciągu nie występują, lub występują sporadycznie, przewozy platformowe całych zestawów samochodowych, ciągników siodłowych z naczepami (w tym z towarzyszeniem kierowcy). W 2011 roku, podobnie jak w roku poprzednim przetransportowano zaledwie siedem sztuk tego typu pojazdów. Największy w Europie udział tego rodzaju przewozów odnotowano w krajach, w których istnieje sprawna pomoc państwa w zakresie rozwoju proekologicznych systemów transportowych, między innymi w Austrii i Szwajcarii. W 2010 roku tylko w tych dwóch krajach przetransportowano kolejną 448 tysięcy pojazdów ciężarowych i 281 tysięcy naczep

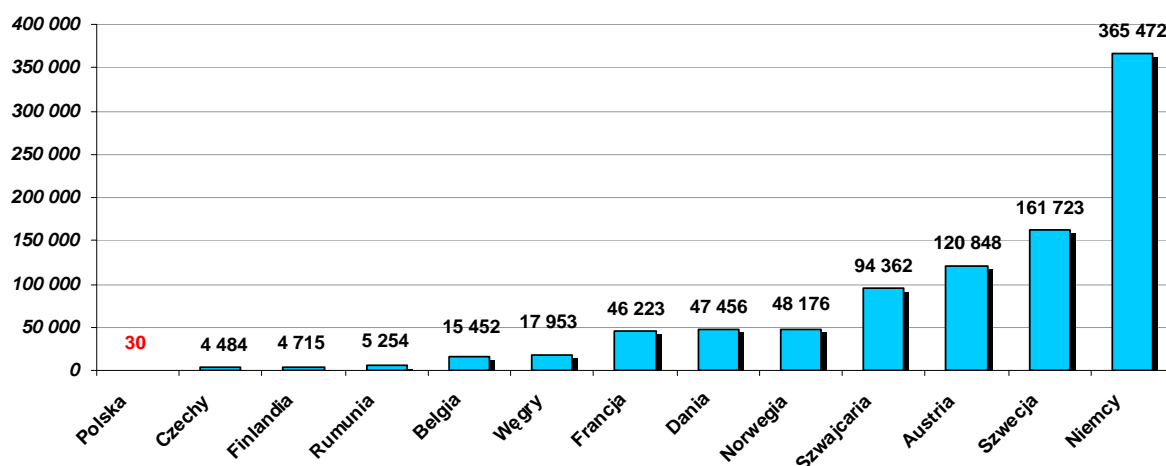
i przyczep samochodowych. Jak wynika z poniższych rysunków, polityka państwa ma znaczący wpływ na wielkość przewozów. Może przybierać różne formy, np. programów równoważenia transportu, dopłat bezpośrednich do transportowanych jednostek, subwencji, nisko oprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych lub współfinansowania budowy i modernizacji terminali kontenerowych.

**Rys. 5 Liczba przetransportowanych samochodów ciężarowych (w tym ciągników siodłowych z naczepami) w wybranych krajach europejskich w 2010 roku.**



/Źródło: opracowania własne UTK, Eurostat/

**Rys. 6 Liczba przetransportowanych naczep i przyczep samochodowych (bez pojazdu silnikowego) w wybranych krajach europejskich w 2010 roku.**



/Źródło: opracowania własne UTK, Eurostat/

Powyższe rysunki dość szczegółowo obrazują różnice polityki prointermodalnej w poszczególnych krajach Unii Europejskiej. Austria pomimo niewielkiego ogólnego wolumenu przewozów oraz małej powierzchni terytorialnej transportuje około 350 tysięcy pojazdów ciężarowych rocznie, ponad dziesięciokrotnie więcej niż w Niemczech. Wysoki poziom przewozów w tym segmencie rynku uzyskano poprzez bezpośrednie dopłaty do każdego przetransportowanego pojazdu i naczepy oraz wprowadzone restrykcje w transporcie drogowym (np. zakazy poruszania się pojazdów ciężarowych w weekendy).



W Polskim transporcie kolejowym w dalszym ciągu bardzo niski udział stanowią przewozy tranzytowe, głównie w relacjach wschód-zachód, w tym już wspomniane przewozy całych zestawów kołowych oraz naczep i wymiennych nadwozi samochodowych. Spowodowane jest to w głównej mierze brakiem specjalistycznego taboru oraz nieprzystosowaną do tego rodzaju przewozów infrastrukturą punktową, w tym przeładunkową. W tym wypadku niezbędne są długoletnie programy równoważenia transportu oraz wsparcia np. w postaci bezpośrednich dopłat do wykonanego koleją tonokilometra lub przetransportowanej jednostki (pojazdu) w przewozie kombinowanym.

**Tabela 2 Praca przewozowa (mln netto tonokilometrów) w przewozach intermodalnych w latach 2004-2010.**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Austria	2 254	2 167	2 403	2 682	2 783	2 354	3 197
Belgia	b.d.	b.d.	2 526	2 401	2 598	2 054	2 165
Czechy	1 010	1 133	1 259	1 554	1 718	1 449	1 886
Dania	328	387	519	457	486	405	535
Estonia	169	224	351	392	372	370	60
Finlandia	385	335	302	299	287	213	178
Grecja	11	115	120	130	138	113	79
Hiszpania	4 247	3 806	3 815	3 336	3 571	2 525	2 736
Holandia	1 513	1 363	1 454	2 121	2 015	1 879	1 887
Irlandia	123	67	29	15	0	11	43
Litwa	122	143	198	326	403	244	307
Niemcy	16 636	23 348	25 992	30 272	33 021	27 918	31 126
Polska	971	850	1 350	1 625	2 214	1 449	1 888
Rumunia	791	646	470	612	465	280	657
Słowacja	110	152	157	152	175	143	213
Słowenia	368	431	510	609	654	656	853
Szwecja	2 319	2 680	2 705	3 038	3 262	3 505	3 414
Węgry	580	701	712	638	762	843	860
Wielka Brytania	8 513	9 284	9 741	5 840	6 155	6 192	5 801

/Źródło: opracowania własne UTK, Eurostat/

Należy zaznaczyć, że w ostatnich latach Polska posiadała jeden z największych współczynników wzrostu kolejowych przewozów intermodalnych, który był znacząco wyższy niż krajach o wysokim poziomie liberalizacji rynków kolejowych. W Polsce w latach 2009-2010 wzrost przewozów wyniósł około 30%, w tym samym okresie w Niemczech niespełna 12%, Belgii - 5,4% Holandii - 0,4%. Średnia dynamika we wszystkich krajach europejskich w latach 2009-2010 oscylowała na poziomie 10,8%.

## 2. Infrastruktura punktowa w Polsce i Europie.

Polska dysponuje stosunkowo dużą liczbą terminali intermodalnych - kontenerowych, zlokalizowanych symetrycznie na obszarze całego kraju. Średnia gęstość w przeliczeniu na powierzchnię kraju wynosi około 0,8 terminala na dziesięć tysięcy km<sup>2</sup> i nie odbiega znacząco od średniej europejskiej (0,9/10 tys.km<sup>2</sup>). Jest natomiast zdecydowanie niższa, niż w krajach o największym udziale przewozów intermodalnych w rynku kolejowym, takich jak: Holandia - 11,9, Belgia - 7,1 i Niemcy - 4,1. Stopniowy wzrost wolumenu i udziału przewozów intermodalnych w Polsce, powinien przełożyć się w najbliższych latach zarówno na zwiększenie liczby nowych inwestycji terminalowych, jak również przyczynić się do unowocześnienia, w tym rozbudowy i modernizacji już istniejącej infrastruktury punktowej.

**Tabela 3 Liczba terminali intermodalnych w wybranych krajach europejskich.**

	Kraj	Liczba terminali intermodalnych	Liczba terminali na 10 tysięcy km <sup>2</sup>
1	Niemcy	146	4,1
2	Holandia	50	11,9
3	Włochy	46	1,5
4	Francja	31	0,6
5	Hiszpania	28	0,6
6	Polska	26*	0,8
7	Wielka Brytania	24	1,0
8	Belgia	22	7,1
9	Węgry	21	2,3
10	Austria	20	2,4
11	Szwajcaria	20	5,0
12	Czechy	12	1,5
13	Szwecja	12	0,3
14	Norwegia	11	0,3
15	Słowacja	9	1,8
16	Turcja	8	0,1
17	Dania	6	1,4
18	Finlandia	6	0,2
19	Bośnia i Hercegowina	5	1,0
20	Chorwacja	4	0,7
21	Rumunia	4	0,2
22	Portugalia	4	0,4
23	Słowenia	3	1,5
24	Irlandia	3	0,4
25	Litwa	3	0,5
26	Białoruś	3	0,1
27	Mołdawia	2	0,6
28	Łotwa	2	0,3
29	Luksemburg	2	7,7
30	Estonia	2	0,4
31	Bułgaria	1	0,1
32	Macedonia	1	0,4
33	Serbia	1	0,1

\* czynnie wykorzystywane przez transport kolejowy

/Źródło: opracowania własne na podstawie EU Transport statistics Coordinating Group for Statistics on Transport (CGST)/

Według danych Komisji Europejskiej - Transport statistics Coordinating Group for Statistics on Transport z 2010 roku, największa liczba terminali kontenerowych zlokalizowana była na obszarze terytorialnym Niemiec – 146, Holandii – 50 oraz Włoch – 46 (włączając wszystkie rodzaje transportu obsługiwane przez terminal). Należy, podkreślić że w krajach o stosunkowo małej liczbie infrastruktury punktowej, wolumen przewozów był znacząco wyższy niż w Polsce – np. w Szwecji (posiadającej 12 terminali) o blisko 100%. Świadczyć to może zarówno o niedostatecznym wykorzystaniu polskich terminali przez transport kolejowy np. z przyczyn niskiej jakości oraz możliwości przeładunkowych, jak również niskiej przepustowości polskiej infrastruktury liniowej.

**Tabela 4 Ogólna liczba terminali intermodalnych wg rodzaju obsługiwane go transportu.**

<b>Rodzaj transportu obsługiwane go przez terminal</b>	<b>Liczba</b>
drogowy/kolejowy	355
drogowy/śródlądowe szlaki wodne	25
drogowy/morski	9
drogowy/kolejowy/śródlądowe szlaki wodne	60
drogowy/kolejowy/morski	66
drogowy/śródlądowe szlaki wodne/morski	2
drogowy/kolejowy/śródlądowe szlaki wodne/morski	16
<b>Razem</b>	<b>533</b>

/Źródło: opracowania własne na podstawie EU Transport statistics Coordinating Group for Statistics on Transport (CGST)/

Wśród europejskich terminali, dominują punkty obsługujące transport drogowo – kolejowy, ogółem 355 terminali (66,6%) oraz drogowo – kolejowo – morski – 66 punktów (12,4%). Najmniejsza liczba terminali obsługuje transport morski, głównie ze względu na brak dostępu większości krajów do linii brzegowej – obecnie około 90 oraz transport śródlądowy (np. rzeczny) – 103 punkty przeładunkowe.

W 2011 roku, przy realizacji transportu intermodalnego przez polskich przewoźników kolejowych (przetransportowanych około 800 tysięcy jednostek TEU w 2011 roku) wykorzystywano czynnie 26 terminali przeładunkowych. Jak podkreślają przewoźnicy kolejowi, ich stan techniczny jest w chwili obecnej niezadowolający głównie z powodu: niskich możliwości składowych i magazynowych, złej jakości nawierzchni płyt i placów, braku odpowiedniego sprzętu przeładunkowego oraz niedostatecznego stanu infrastruktury kolejowej np. braku odpowiedniej długości torów za i wyładunkowych. Mankamentem wpływającym znacząco na wolumen przewozów intermodalnych jest również brak wystarczającej liczby krajowych i regionalnych centrów logistycznych, obecnie kilku, kilkunastu zlokalizowanych w obrębie największych ośrodków

aglomeracyjnych. Powoduje to znaczne rozproszenie potoku transportowanych ładunków, a co za tym idzie utrudnia możliwości ich pozyskania przez kolej (np. uruchamianie stałych połączeń całopociągowych). Niskie parametry techniczne oraz brak specjalistycznego wyposażenia infrastruktury punktowej, powoduje marginalizację tego rodzaju przewozów, w tym głównie z wykorzystaniem transportu kolejowego. Transport intermodalny staje się zatem dużo mniej konkurencyjny niż w pozostałych krajach europejskich, gdzie jakość infrastruktury punktowej i liniowej jest znacząco wyższa np.: szybsza obsługa w terminalu, większa średnia prędkość handlowa na linii (w Polsce w 2011 roku dla największych przewoźników oscylowała na poziomie 25 km/h) oraz dużo niższa stawka za dostęp do infrastruktury dla pociągów towarowych (np. we Francji ponad dwukrotnie). Należy zaznaczyć, że polskie terminale kontenerowe odbiegają znacząco od infrastruktury europejskiej, głównie pod względem wielkości placów składowych, magazynów i przepustowości. Nie bez znaczenia pozostaje ich stan techniczny, niska jakość nawierzchni płyt terminali i placów składowych, sprzętu przeładunkowego oraz dróg dojazdowych. Obecnie większość terminali wymaga natychmiastowej rozbudowy, modernizacji i unowocześnienia, w tym w zakresie transportu kolejowego np. rozbudowa układu torowego za i wyładunkowego umożliwiającego obsługę składów całopociągowych o długości 600 metrów.

**Tabela 5 Udział wybranych terminali kontenerowych w przewozach kolejowych, stan na 2011 rok.**

Nazwa i miejsce położenia punktu	Średnia miesięczna wielkość TEU	Udział w kolejowych przewozach intermodalnych
BALTICON	506	1,21%
BRZEG DOLNY	1 506	3,60%
GAĐKI	2 320	5,55%
GDAŃSK PORT PÓŁNOCNY	2 981	7,13%
GDAŃSK PORT PÓŁNOCNY DCT	1 255	3,00%
GDYNIA PORT	6 943	16,62%
Gdynia Port BCT	2 322	5,56%
GLIWICE B KONTENEROWA	3 158	7,56%
GLIWICE TERMINAL	1 008	2,41%
KĄTY WROCŁAWSKIE	644	1,54%
KOBYLNICA	785	1,88%
KUTNO TERMINAL	3 479	8,33%
ŁÓDŹ OLECHÓW	705	1,69%
MAŁASZEWICZE	2 659	6,36%
MŁAWA	504	1,21%
PRUSZKÓW	1 448	3,47%
SŁAWKÓW LHS	930	2,23%
SŁAWKÓW EUROTERRMINAL	2 115	5,06%
SOSNOWIEC POŁUDNIOWY	238	0,57%
SZCZECIN PORT CENTRALNY	682	1,63%
WARSZAWA PRAGA	1 373	3,29%
WŁOCŁAWEK BRZEZIE	522	1,25%
WROCŁAW GŁÓWNY	1 211	2,90%

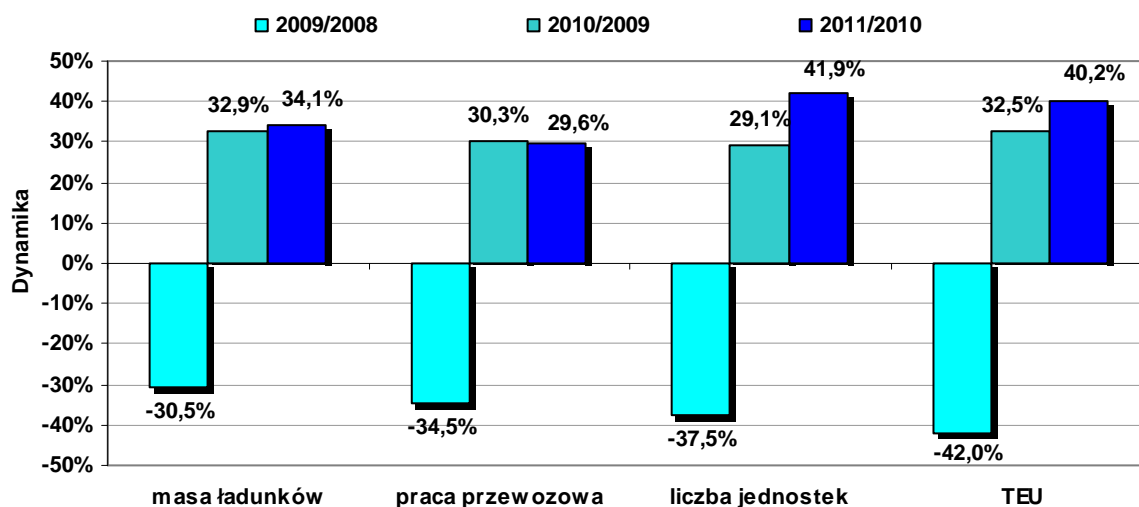
/Źródło: opracowania własne UTK/

Polski transport kolejowy, przy realizacji przewozów intermodalnych, w 2011 roku obsługiwał miesięcznie średnio 66 tysięcy TEU (twenty-foot equivalent unit - miara odpowiadająca pojemności jednego kontenera 20 stopowego). Największa sieć terminali kontenerowych, znajduje się obecnie na linii morza bałtyckiego (m.in. Gdynia, Gdańsk – łączny udział około 33,5% polskiego intermodalu), w środkowej części Polski: w Warszawie, Pruszkowie, Kutnie, Łodzi, Mławie, Włocławku, oraz na Górnym i Dolnym Śląsku (Sławków, Gliwice, Sosnowiec - 18% oraz Kąty Wrocławskie, Wrocław, Brzeg Dolny – 8%). Należy zaznaczyć, że rośnie znaczenie polskich portów morskich np. Gdańska jako hubów transportowych dla całej Europy. Dynamiczny wzrost przewozów morskich z krajów Dalekiego Wschodu, daje zarówno możliwości rozwoju północnych regionów Polski, ale również dużego wzrostu znaczenia infrastruktury terminalowej oraz wykorzystania kolei do przewozów intermodalnych, głównie w kierunkach wschodnich i południowych Europy. W dalszym ciągu, liczba terminali na wschodniej granicy Polski jest niewystarczająca. Obecnie największy z nich znajduje się w Małaszewiczach, który obsługuje około 6,4% kolejowych przewozów intermodalnych. Wschodnia część Polski wymaga dynamicznej rozbudowy infrastruktury punktowej, która przyczynić się może zarówno do zrównoważenia poszczególnych regionów kraju, jak i wzrostu znaczenia przewozów tranzytowych, których udział jest w dalszym ciągu niezadowalający.

### 3. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce.

W 2011 roku przewozy intermodalne z wykorzystaniem transportu kolejowego realizowało siedmiu licencjonowanych przewoźników. Spółki kolejowe przetransportowały rekordową liczbę jednostek ładunkowych łącznie 488,9 tysiąca sztuk, w tym 480,4 tysiąca kontenerów.

**Rys. 7 Dynamika przewozów intermodalnych w latach 2008 – 2011.**

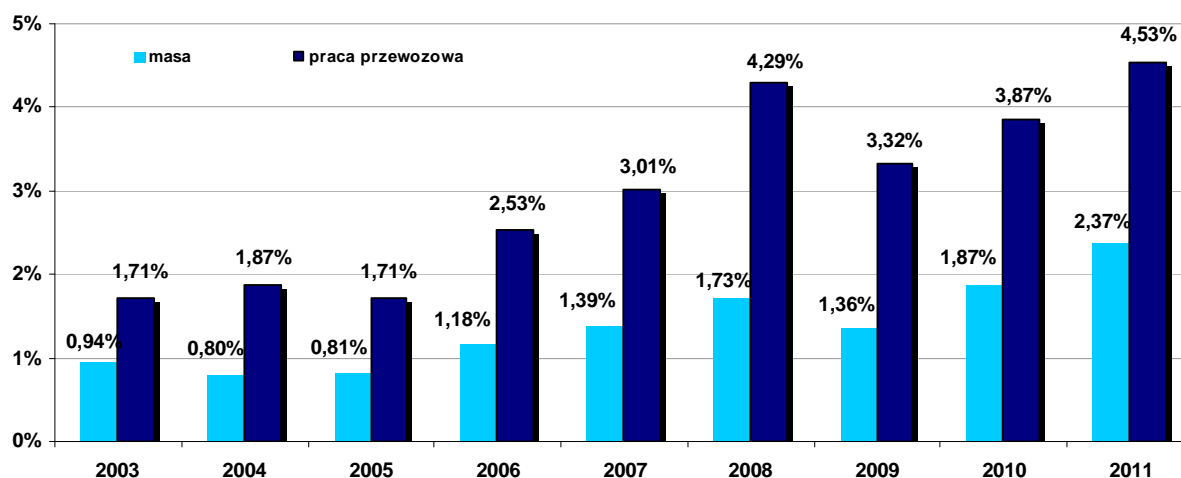


/Źródło: opracowania własne UTK/

W porównaniu z analogicznym okresem 2010 roku przetransportowano o 144,3 tysiąca jednostek więcej (wzrost rzędu 41,9%). Biorąc pod uwagę rok 2009 wzrost wyniósł ponad 83% (około 221,9 tysiąca jednostek). W tej liczbie ponad 98% stanowiły kontenery, głównie 40 i 20 stopowe. Łączna masa przetransportowanych w tym systemie ładunków osiągnęła w 2011 roku poziom 5,9 mln ton, o 34,1% więcej niż w roku poprzednim. Przewoźnicy wykonali pracę przewozową na poziomie 2,447 mld tonokilometrów (wzrost o 29,6%).

W 2011 roku po raz pierwszy udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony masą ładunków przekroczył próg 2% i wyniósł 2,37%. Był wyższy o 0,5% niż w 2010 roku oraz o 0,64% niż w rekordowym 2008 roku. W wykonanej pracy przewozowej stanowiły 4,53% - wzrost udziału w porównaniu z rokiem 2010 o 0,67%. Niestety w dalszym ciągu wielkość i udział rynku plasuje Polskę daleko w stawce krajów europejskich. W 2011 roku średnia w krajach UE biorąc pod uwagę masę tego rodzaju ładunków przekroczyła 10%, a w wykonanej pracy przewozowej zbliżyła się do poziomu 18%. Przy utrzymaniu preferencji na dotychczasowym poziomie (stabilność ulgi w stawce za dostęp w wysokości 25%) oraz wprowadzeniu jednolitego sposobu przyznawania ulg dla pociągów intermodalnych (np. dla składu pociągu zawierającego w składzie również wagony próżne), udział transportu intermodalnego w rynku kolejowym powinien w dalszym ciągu wzrastać. W latach 2012-2013 powinien przekroczyć barierę 5-6%, a do roku 2020 może osiągnąć wynik kilkunastoprocentowy. Należy podkreślić, że do szybkiego wyrównania dysproporcji pomiędzy Polską, a krajami Unii Europejskiej udział tego segmentu w rynku kolejowym powinien wzrastać w tempie około 1-2% w skali roku. Do tego potrzeba preferencyjnych warunków funkcjonowania przewoźników na rynku, między innymi wprowadzenia stabilnej polityki dotyczącej wsparcia transportu intermodalnego w dłuższej perspektywie czasu.

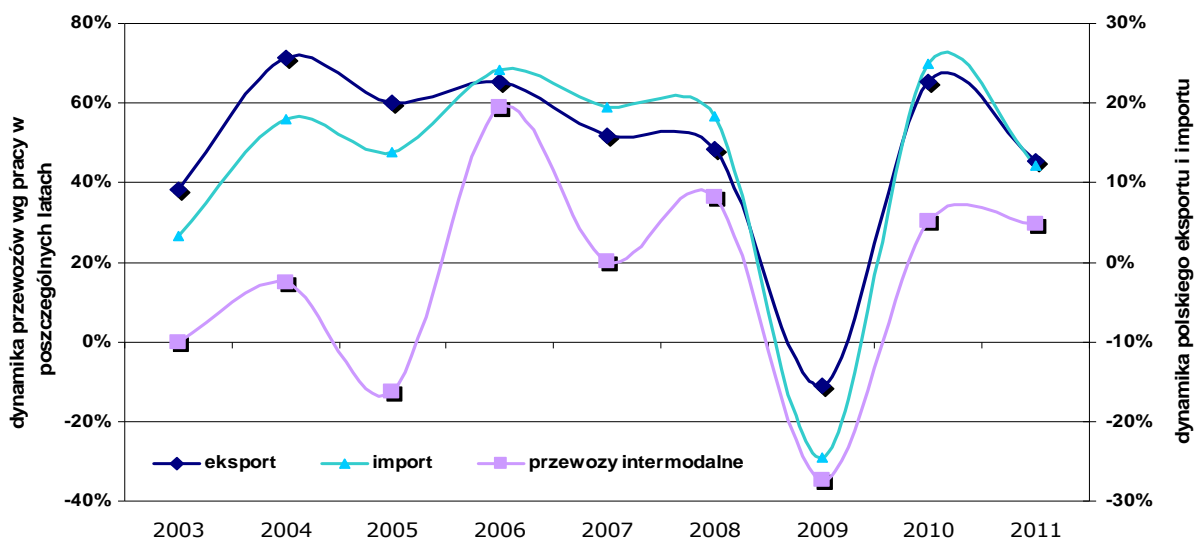
**Rys. 8 Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym w latach 2003-2011.**



/Źródło: opracowania własne UTK/

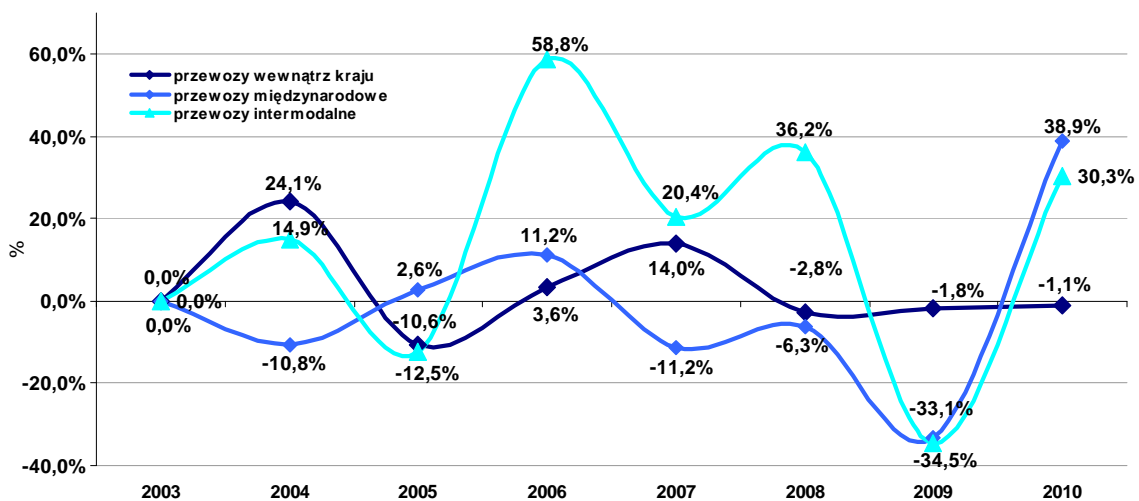
Wzrost wymiany handlowej głównie pomiędzy krajami europejskimi, w tym przewozów towarów wysokoprzetworzonych w kontenerach, bezpośrednio wpływa na wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce, a w szczególności na przewozy w komunikacji międzynarodowej. Należy zaznaczyć, że przewozy intermodalne w Polsce realizowane są głównie w komunikacji międzynarodowej, która na koniec 2011 roku stanowiła 79,7% wszystkich przewozów w tym segmencie rynku (wg pracy przewozowej). Warto podkreślić zależność pomiędzy dynamiką polskiej wymiany handlowej, a dynamiką przewozów w systemie intermodalnym. Stosunkowo optymistyczna prognoza na lata 2012-2013 jest dobrym prognostykiem dla dalszego rozwoju rynku przewozów towarowych, w tym w segmencie przewozów intermodalnych.

**Rys. 9 Dynamika przewozów intermodalnych na tle polskiej wymiany handlowej.**



/Źródło: opracowania własne UTK/

**Rys. 10 Dynamika przewozów wg rodzajów komunikacji na tle przewozów intermodalnych wg wykonanej pracy przewozowej.**



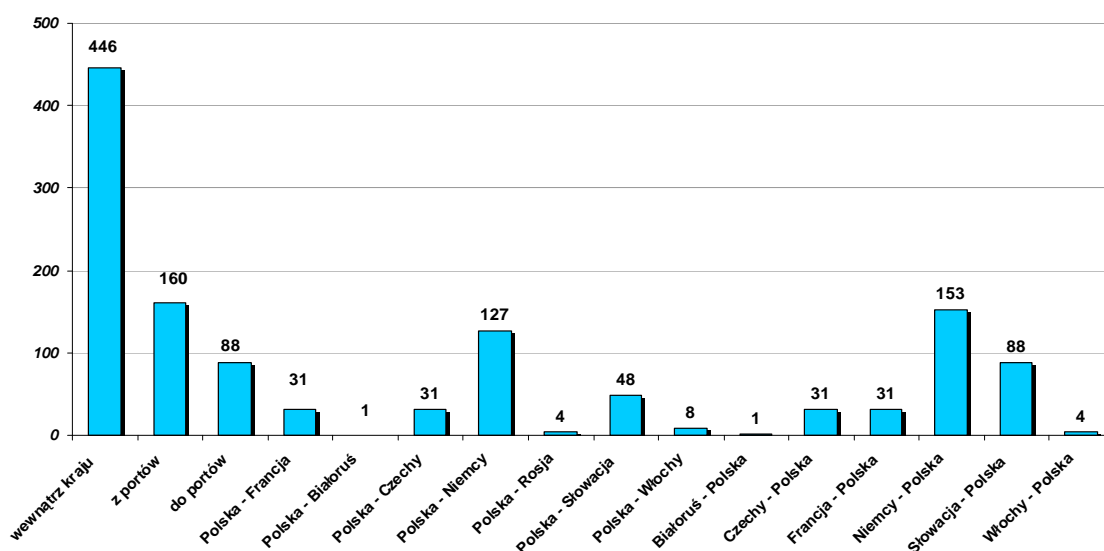
/Źródło: opracowania własne UTK/

Jak wynika z analizy dynamiki przewozów kolejowych w latach 2003-2010, najmniej podatny na wpływ czynników gospodarczych jest transport wewnątrz kraju. W głównej mierze za sprawą bardzo dużego, równomiernego zapotrzebowania na surowce, generowanego przez polski przemysł energetyczny. Najbardziej podatne na zmianę czynników gospodarczych są przewozy w komunikacji międzynarodowej, głównie eksport i tranzyt gdzie wahania w skali roku mogą sięgać nawet 50%. Należy zaznaczyć, że dynamika przewozów intermodalnych i międzynarodowych jest mocno zbliżona, głównie za sprawą dużego udziału przewozów międzynarodowych w transporcie kontenerów.

#### 4. Główne kierunki przewozów intermodalnych.

W 2011 roku licencjonowani przewoźnicy kolejowi uruchamiali około 1250 tras intermodalnych miesięcznie. W tej liczbie blisko 65% stanowiły przewozy kontenerów w komunikacji międzynarodowej, z włączeniem przewozów kontenerowych realizowanych do i z portów morskich. Największy udział tras w relacjach lądowych stanowiły przewozy pomiędzy Polską i Niemcami – 280 tras oraz Słowacją – 136. Należy zaznaczyć, że udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym jest nadal nieznaczny. Przewozy kontenerów generują około 6% pracy eksploatacyjnej wykonanej na sieci głównego zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową brutto, ich udział jest jeszcze niższy i nie przekracza 5%. Pomimo trudnych warunków funkcjonowania na rynku przewozów intermodalnych, przewoźnicy kolejowi planują rozbudowę siatki połączeń kontenerowych. W 2012 roku uruchomionych zostanie około pięćdziesięciu nowych tras tygodniowo, w tym blisko 30 w relacjach krajowych.

**Rys. 11 Średnia miesięczna liczba uruchamianych tras intermodalnych przez przewoźników kolejowych wg relacji.**



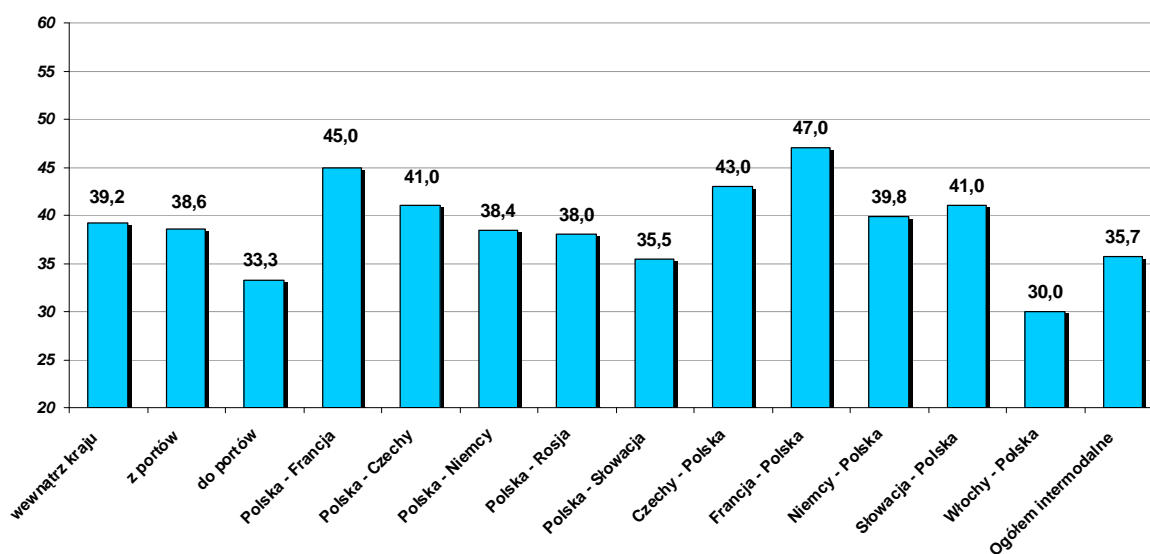
/Źródło: opracowania własne UTK/



W dalszym ciągu bardzo niski udział stanowią kolejowe połączenia intermodalne Polski ze wschodem i południem Europy, co świadczy m.in. o słabym wykorzystaniu do tego celu infrastruktury terminalowej zlokalizowanej w obrębie Morza Bałtyckiego. Połączenia w tych kierunkach stanowią zaledwie 10% wszystkich uruchamianych tras przez przewoźników.

Niska jakość przewozów kolejowych objawiająca się między innymi długim czasem dostawy przesyłek do odbiorców związana jest z niezadowalającym stanem polskiej infrastruktury kolejowej. Na koniec 2010 roku około 36% linii kolejowych znajdowało się w stanie dobrym. Pozostałe odcinki linii wymagały przeprowadzenia bieżących napraw lub kompleksowej modernizacji. Niestety jakość infrastruktury przekłada się bezpośrednio na prędkość, która obecnie jest dużo niższa niż w większości krajów europejskich oraz na częste opóźnienia pociągów. Średnia prędkość handlowa w transporcie kolejowym oscylowała w 2011 roku na poziomie 25 km/h, a w przewozach intermodalnym wyniosła około 35 km/h.

**Rys. 12 Średnie prędkości handlowe w realizacji przewozów intermodalnych wg relacji na terytorium Polski wg danych przewoźników kolejowych.**



/Źródło: opracowania własne UTK/

Niska prędkość handlowa w relacjach południowych np. do Włoch i Słowacji, spowodowana jest w głównej mierze „wąskimi gardłami”, w tym słabą jakością i niską przepustowością infrastruktury w południowej części Polski np. w obrębie Górnego Śląska. Stan infrastruktury oraz niski poziom prędkości w towarowym transporcie kolejowym, przekłada się bezpośrednio na czasy przejazdów pociągów intermodalnych, co generuje wzrost kosztów funkcjonowania spółek przewozowych i spadek konkurencyjności wobec transportu drogowego. Konsekwencją takiego stanu rzeczy jest często odchodzenie pozyskanych klientów z powrotem do transportu samochodowego.

Średnia prędkość handlowa przewozów intermodalnych w Polsce znacząco odbiega od średniej europejskiej. Dla przykładu, w Niemczech tego rodzaju pociągi pokonują trasę ze średnią prędkością przekraczającą 60-70 km/h.

## 5. Struktura podmiotowa polskiego rynku przewozów intermodalnych.

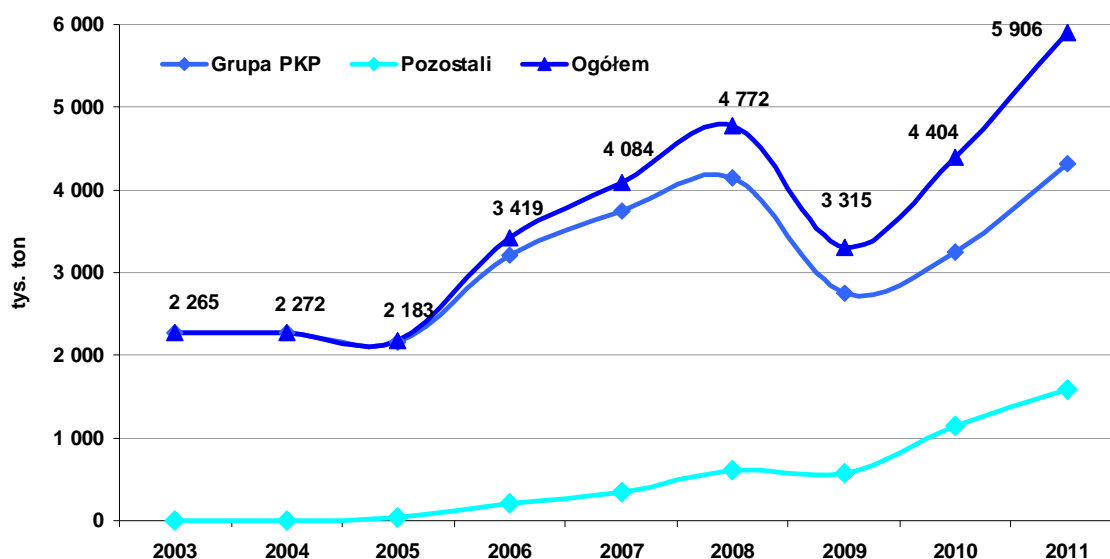
W 2011 roku przewozy intermodalne realizowało w Polsce siedmiu licencjonowanych przewoźników kolejowych, w tym dwie spółki grupy PKP: PKP Cargo, PKP LHS oraz Lotos Kolej, DB Schenker Rail Polska, CTL Express, CTL Logistics i STK Wrocław. Należy zaznaczyć, że od 2007 roku liczba przewoźników realizujących transport intermodalny znacząco się nie zmienia, co wskazuje na brak zainteresowania wejściem na rynek przewozów intermodalnych nowych przewoźników, skupiających się głównie na przewozach towarów masowych np. węgla kamiennego lub kruszyw.

**Tabela 6 Liczba przewoźników realizująca kolejowe przewozy intermodalne w latach 2003-2011.**

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
2	2	3	4	6	6	7	5	7
PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo	PKP Cargo
PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS	PKP LHS
		DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker	DB Schenker
			DB Schenker DB Kolchem	DB Schenker DB Kolchem	DB Schenker DB Kolchem	DB Schenker DB Kolchem	DB Schenker CTL Express	DB Schenker CTL Express
				CTL Rail	CTL Rail	CTL Logistics	Lotos Kolej	CTL Logistics
				CTL Logistics	CTL Express	CTL Express		STK Wrocław
						Lotos Kolej		Lotos Kolej

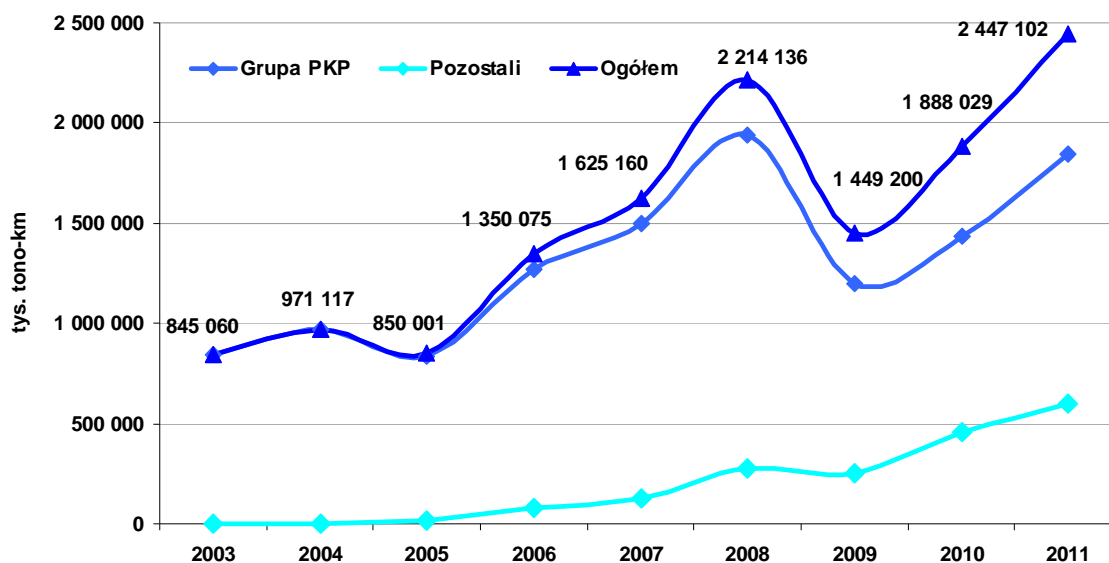
/Źródło: opracowania własne UTK/

**Rys. 13 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce wg masy.**



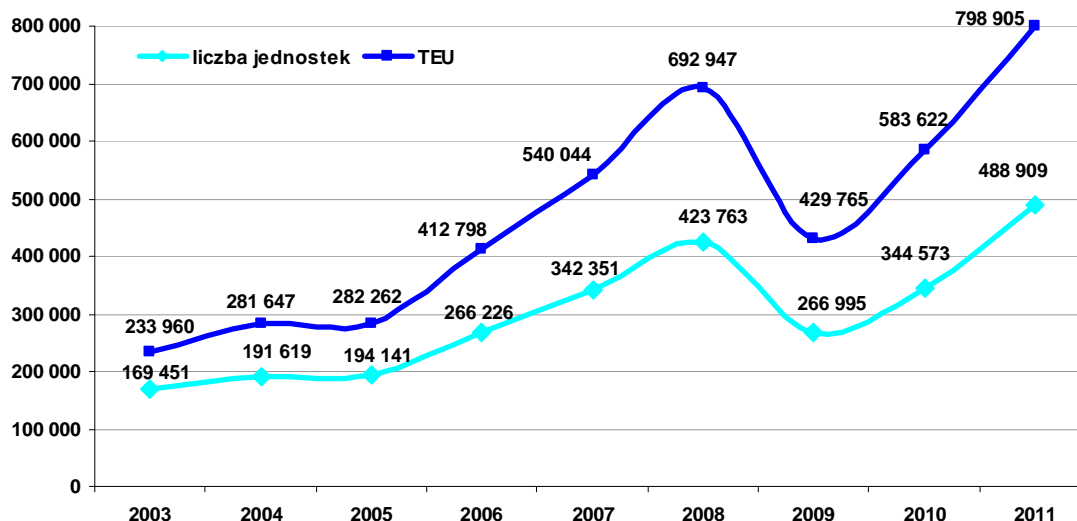
/Źródło: opracowania własne UTK/

**Rys. 14 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce wg wykonanej pracy przewozowej.**



/Źródło: opracowania własne UTK/

**Rys. 15 Kolejowe przewozy jednostek transportowych w Polsce wg liczby i TEU.**

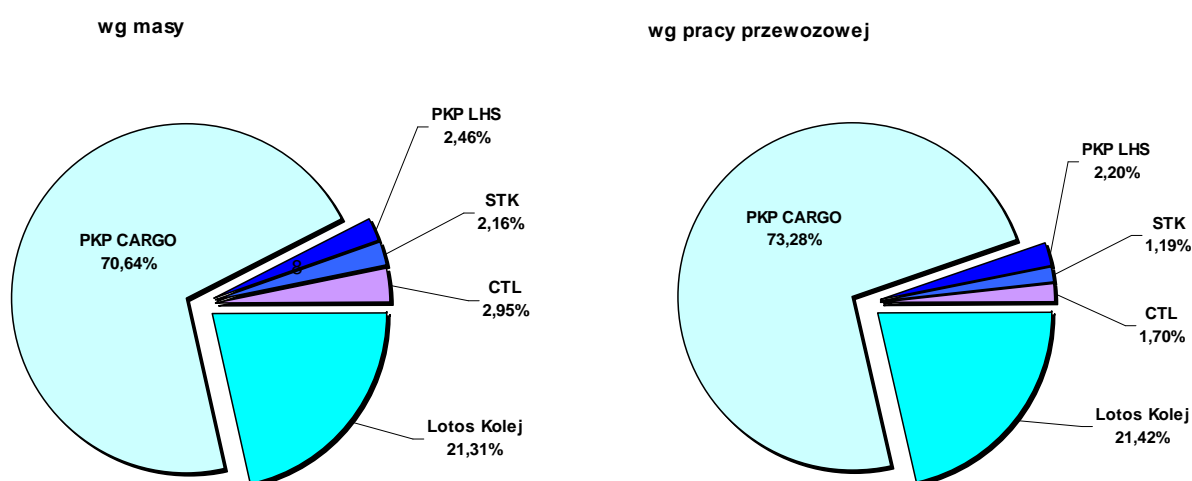


/Źródło: opracowania własne UTK/

Według ostatecznych danych za 2011 rok przewoźnicy kolejowi przetransportowali rekordową liczbę jednostek ładunkowych, tj. łącznie 488,9 tysiąca sztuk, w tym 480 tysięcy kontenerów, co w przeliczeniu stanowiło blisko 800 tysięcy jednostek TEU. W porównaniu z rokiem ubiegłym liczba przetransportowanych jednostek wzrosła o 41,9%. Łączna masa przetransportowanych ładunków przekroczyła 5,9 mln ton, a wykonana przy ich przewozie praca przewozowa - 2,4 mld tonokilometrów. Porównując dane do wyników z 2010 roku stanowiło to wzrost przewozów o analogicznie 34,1% i 29,6%. Należy zaznaczyć, że jest to najlepszy wynik odnotowany w polskiej historii kolejowych przewozów intermodalnych.

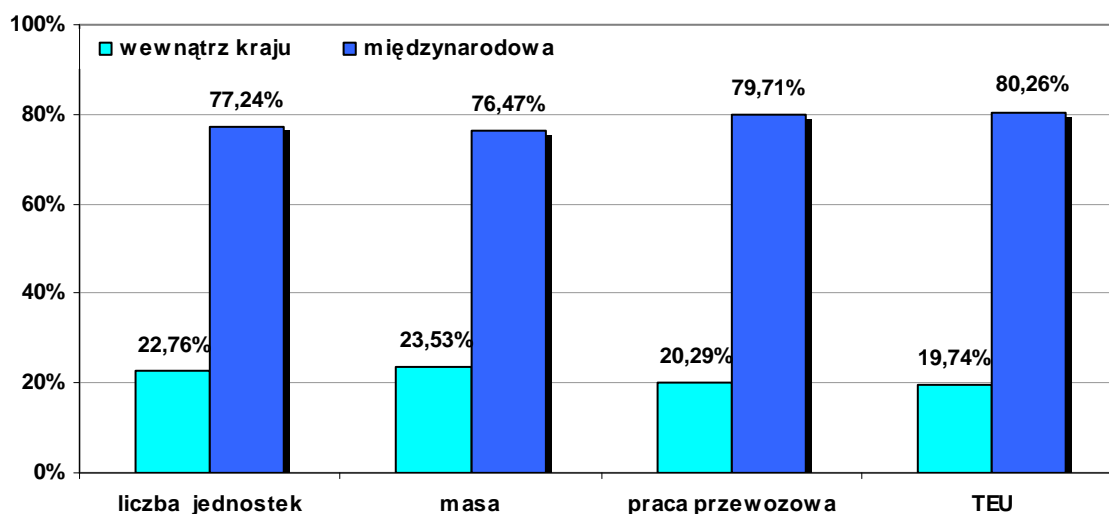
Głównym graczem w tym segmencie rynku pozostają spółki Grupy PKP. Udział PKP Cargo oraz PKP LHS na koniec 2011 wyniósł odpowiednio: w masie przetransportowanych jednostek – 73,1% i wykonanej pracy przewozowej – 75,5%. Drugim, co do wielkości transportu intermodalnego, przewoźnikiem jest spółka Lotos Kolej, realizująca przewozy głównie na zlecenie operatora logistycznego spółki PCC Intermodal. Jej udział w rynku w 2011 roku, biorąc pod uwagę masę i wykonaną pracę przewozową wyniósł analogicznie 21,3% i 21,4%. Łączny udział pozostałych spółek w tym grup kapitałowych CTL i DB Schenker oraz spółki STK jest nieznaczny, wg pracy przewozowej wyniósł około 3,1%.

**Rys. 16 Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych w 2011 roku.**



/Źródło: opracowania własne UTK/

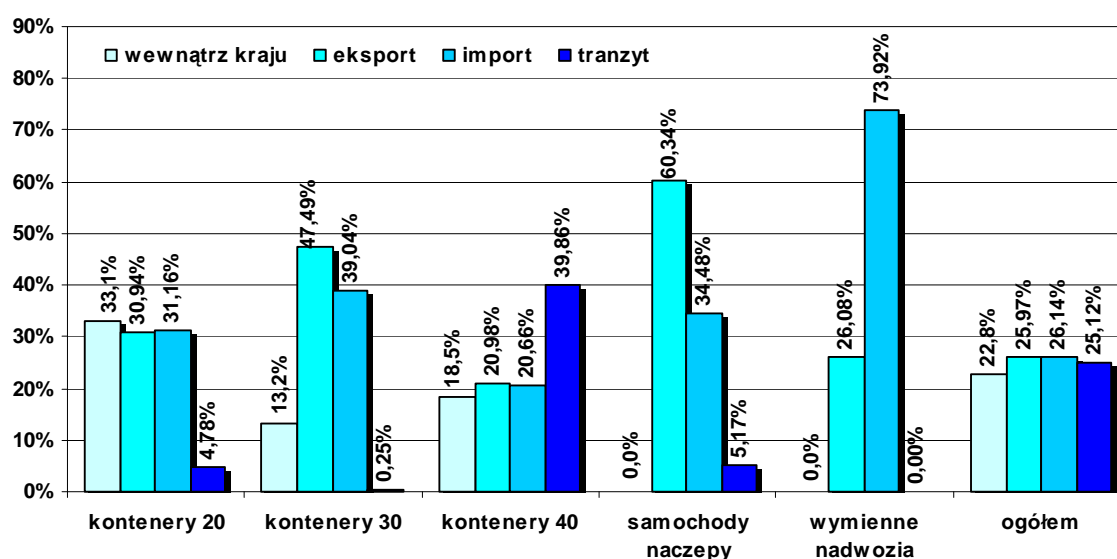
**Rys. 17 Udział przewozów w komunikacji międzynarodowej w transporcie intermodalnym w 2011 roku.**



/Źródło: opracowania własne UTK/

Podobnie jak w latach poprzednich, udział przewozów krajowych, mierząc wykonaną pracą przewozową nie przekroczył 20,5%. Ze względu na wysokie koszty realizacji przewozów przez kolej, nieproporcjonalne do transportu drogowego oraz niską jakość parametrów linii kolejowych (w tym średnią prędkość handlową), przewozy kontenerów na krótkie odległości są nieopłacalne. Rentowność przewozów intermodalnych z wykorzystaniem kolei wzrasta wraz z odległością przewozu. Udział przewozów międzynarodowych jest w dalszym ciągu bardzo wysoki i oscyluje na poziomie 80%.

**Rys. 18 Udział kierunków przewozów w kolejowym transporcie intermodalnym w 2011 roku (wg liczby jednostek).**



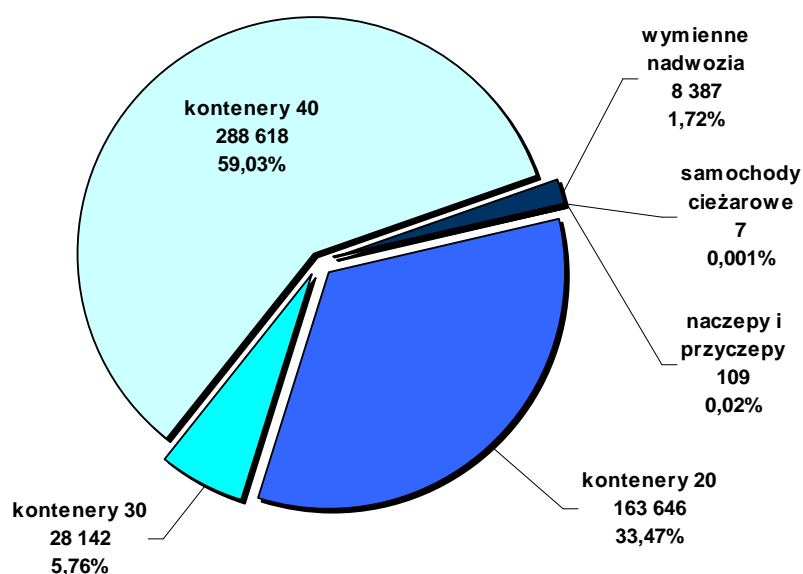
/Źródło: opracowania własne UTK/

Biorąc pod uwagę przewozy w komunikacji międzynarodowej wg liczby transportowanych jednostek, udział poszczególnych rodzajów komunikacji był stosunkowo zbliżony i wyniósł odpowiednio: w imporcie - 26,14%, eksporcie - 25,97% oraz tranzycie - 25,12%. Polskie przewozy intermodalne opierają się w głównej mierze na wykorzystaniu transportu lądowego, który stanowił 77% (wg wykonanej pracy przewozowej). Udział przewozów z wykorzystaniem portów morskich jest w dalszym ciągu nieznaczny i wyniósł w 2011 roku niespełna 23%.

## 6. Struktura przedmiotowa polskiego rynku przewozów intermodalnych.

Przewozy intermodalne odbywają się głównie przy wykorzystaniu kontenerów, których udział na koniec 2011 roku w ogólnej liczbie jednostek wyniósł 98,26%. Dominują przewozy jednostek 40 stopowych, które stanowiły 59%. Udział pozostałych rodzajów kontenerów wyniósł: 20 stopowych - 33,47%, 30 stopowych - 5,76%.

**Rys. 19** Udział poszczególnych jednostek transportowych w 2011 roku.



/Źródło: opracowania własne UTK/

**Tabela 7** Udział poszczególnych rodzajów jednostek w transporcie intermodalnym w latach 2003 – 2011.

Rok		Kontenery	Ciągniki siodłowe z naczepami	Naczepy i przyczepy	Wymienne naczepy "Swap body"
2003	masa ładunku	89,591%	0,836%	0,120%	9,453%
	praca przewozowa	96,763%	0,846%	0,042%	2,349%
2004	masa ładunku	93,691%	1,993%	0,110%	4,205%
	praca przewozowa	97,024%	1,861%	0,039%	1,076%
2005	masa ładunku	94,246%	0,493%	0,133%	5,128%
	praca przewozowa	98,002%	0,505%	0,056%	1,437%
2006	masa ładunku	97,262%	0,008%	0,012%	2,717%
	praca przewozowa	98,779%	0,012%	0,011%	1,198%
2007	masa ładunku	97,818%	0,001%	0,000%	2,182%
	praca przewozowa	98,761%	0,001%	0,000%	1,239%
2008	masa ładunku	97,848%	0,003%	0,000%	2,149%
	praca przewozowa	98,614%	0,003%	0,000%	1,383%
2009	masa ładunku	96,376%	0,000%	0,001%	3,622%
	praca przewozowa	97,099%	0,001%	0,001%	2,900%
2010	masa ładunku	96,852%	0,003%	0,017%	3,128%
	praca przewozowa	97,301%	0,003%	0,008%	2,688%
2011	masa ładunku	97,234%	0,000%	0,040%	2,727%
	praca przewozowa	97,808%	0,001%	0,023%	2,167%

/Źródło: opracowania własne UTK/

W 2011 roku dominowały jednostki z ładunkami, które stanowiły 60,9% (wg liczby), o 0,9% mniej niż w 2010 roku. Nieznacznie spadł udział przewozów wymiennych nadwozi samochodowych, tzw. kontenerów transportowych typu „swap body” – który wyniósł na koniec 2011 roku 1,7% (-0,3% w stosunku do roku 2010) oraz naczep i przyczep samochodowych luzem, bez towarzyszenia pojazdu silnikowego – 0,022% (-0,01%).

## **7. Struktura taboru kolejowego będącego w dyspozycji przewoźników kolejowych.**

Tabor kolejowy w Polsce jest w dalszym ciągu wysoko wyeksploatowany – średni wiek wagonów przekracza 27 lat. Biorąc pod uwagę wyłącznie ilośc taboru wykorzystywanego czynnie do realizacji przewozów intermodalnych jego wiek na koniec 2011 roku wynosi średnio 23,7 lat.

W dalszym ciągu poziom inwestycji taborowych realizowanych przez przewoźników jest niewystarczający. Dalsze opóźnienia w realizacji zakupów i modernizacji taboru kolejowego przeznaczonego do przewozów intermodalnych przyczynić się mogą do coraz większych dysproporcji w podziale międzygałęziowym rynku. Już w chwili obecnej udział kolei jest jednym z najniższych w historii.

Szybkie unowocześnienie taboru pozwoliłoby na znaczne obniżenie zarówno kosztów zewnętrznych, jak i realizacji przewozów, zwiększenia możliwości przewozowych, szybkości oraz bezpieczeństwa. Potencjał przewozów intermodalnych dostrzegają przewoźnicy, którzy w najbliższym czasie przewidują możliwość pozyskania nowoczesnego taboru do przewozów kombinowanych. Należy zaznaczyć, że w dalszym ciągu zdecydowana większość przewoźników uzależnia swoje plany inwestycyjne od pozyskania długoletnich kontraktów przewozowych, a to możliwe jest wyłącznie poprzez określenie długoletniej strategii rozwoju i wsparcia finansowego tego segmentu rynku, w tym kreowania polityki ulg i preferencji w opłatach za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Niestety w Polsce w dalszym ciągu ze względu na brak specjalistycznego taboru kolejowego przewoźnicy nie realizują przewozów platformowych ciągników siodłowych z naczepami, jako elementu realizacji przewozów intermodalnych. W 2010 i 2011 roku przetransportowano zaledwie siedem sztuk tego typu zestawów. Głównymi barierami realizacji tego rodzaju przewozów jest zarówno brak specjalistycznego taboru i odpowiedniej infrastruktury przeładunkowej, jak również wsparcia finansowego np. w postaci bezpośrednich dopłat dla przewoźników kolejowych do przetransportowanej jednostki (pojazdu) lub wykonanego tonokilometra.

**Tabela 8 Ilostan taboru wagonowego przystosowanego i wykorzystywanego do przewozów intermodalnych.**

Tabor wagonowy	Liczba	Średni wiek
typ	Sztuk	Lat
412Z-Gn	1013	30
412Z	645	31
212 Z	299	17
412Za-Gn	245	30
Rgs	47	23
SO27	129	5
434S	108	11
CFR/R	90	25
627Za	96	1
434 Z	65	3
412Zd	55	30
3714AO_GL	52	40
624Z	49	23
Lostr E-01	46	3
MEVA	45	11
624Za	43	23
55	30	10
SO28	30	3
BDŻ/R	25	22
456Z	36	12
457Z	76	8
627Z	8	5

/Źródło: opracowania własne UTK/

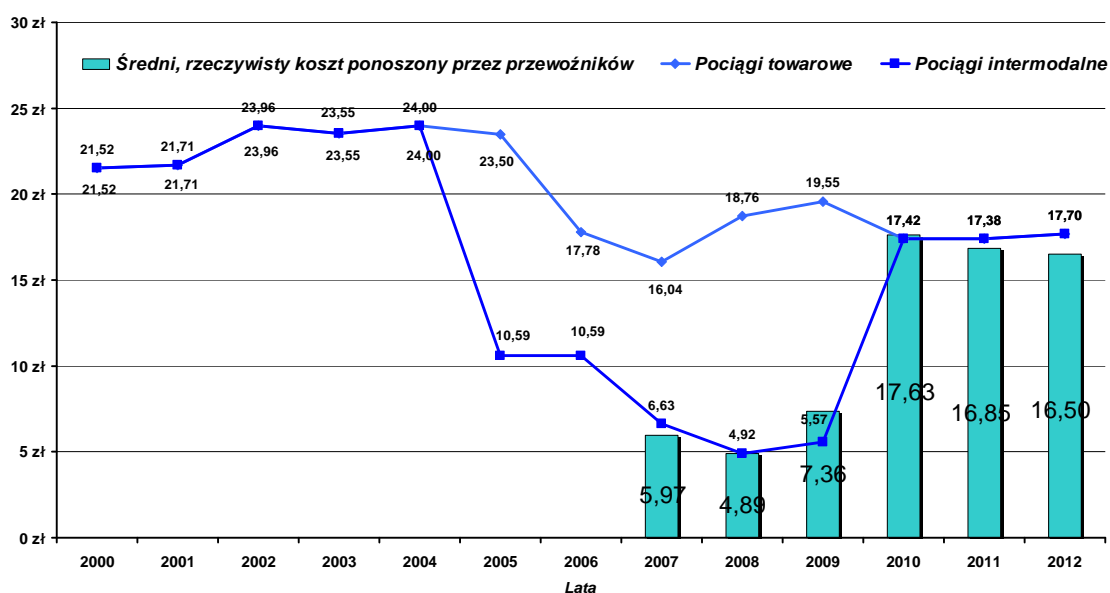
## **8. Wysokość stawek za dostęp do infrastruktury.**

W cenniku głównego zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. obowiązującym na rozkład jazdy 2011/2012 brak jest obecnej do 2009 roku preferencyjnej stawki jednostkowej dla przewozów intermodalnych. W konsekwencji z dniem wejścia w życie rozkładu jazdy 2009/2010 nastąpił znaczny ponad trzykrotny wzrost średniej stawki sieciowej dla tego rodzaju pociągów. Wejście w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 roku, w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej spowodowało zniesienie preferencyjnej stawki stosowanej dla tego rodzaju przewozów przez zarządcę. Rozporządzenie między innymi określa szczegółowe warunki dostępu oraz tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów przez przewoźników. W obowiązującym cenniku PKP PLK S.A. stawki jednostkowe opłaty podstawowej określone są wyłącznie dla pociągów pasażerskich i towarowych. Według obowiązującego w latach 2005-2009 rozporządzenia z dnia 30 maja 2006 r., do obliczenia stawki dla tego rodzaju pociągów kalkulowano



wyłącznie jednostkowe koszty zmienne, koszty obsługi kredytów oraz narzut naprawczo-utrzymawczy. Pozwalało to na znaczne obniżenie opłat dla tego rodzaju przewozów. Obecnie, za przejazd linią kolejową tej samej kategorii oraz w przypadku takiej samej całkowitej masy brutto, stawka dostępu niezależnie od rodzaju pociągu jest jednakowa. Jednym z elementów zmniejszającym wpływ wysokości stawek na realizację kolejowych przewozów intermodalnych jest dofinansowanie tego rodzaju przewozów. Część środków finansowych przekazanych z Funduszu Kolejowego głównemu zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A., została przeznaczona na wprowadzenie ulgi w opłacie podstawowej za usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury. Zarządca PKP PLK S.A. zgodnie z opublikowanym regulaminem przydzielania i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, w ramach rozkładu jazdy 2011/2012 stosuje ulgę dla pociągów intermodalnych w wysokości 25%. W latach 2010-2011 ulga nie była udzielona w przypadku realizacji przewozów, w składach których znajdowały się wagony próżne. Z tego powodu uzyskanie ulgi przez przewoźników dla części pociągów intermodalnych było niemożliwe. Należy zaznaczyć, że pomimo zastosowanych preferencji dla tego rodzaju przewozów, średni koszt dostępu ponoszony przez przewoźników jest w dalszym ciągu bardzo wysoki. W 2010 roku wyniósł około 17,6 zł, a w 2011 – 16,9 zł netto za pociągokilometr, ponad dwukrotnie więcej niż w 2009 roku. Ze względu na możliwość uzyskania w 2012 roku części ulgi dla pociągów zawierających w składzie wagony próżne, na koniec roku średni koszt ponoszony przez przewoźników może być nieznacznie niższy i oscylować na poziomie 16,5 zł za wykonany na sieci pociągokilometr.

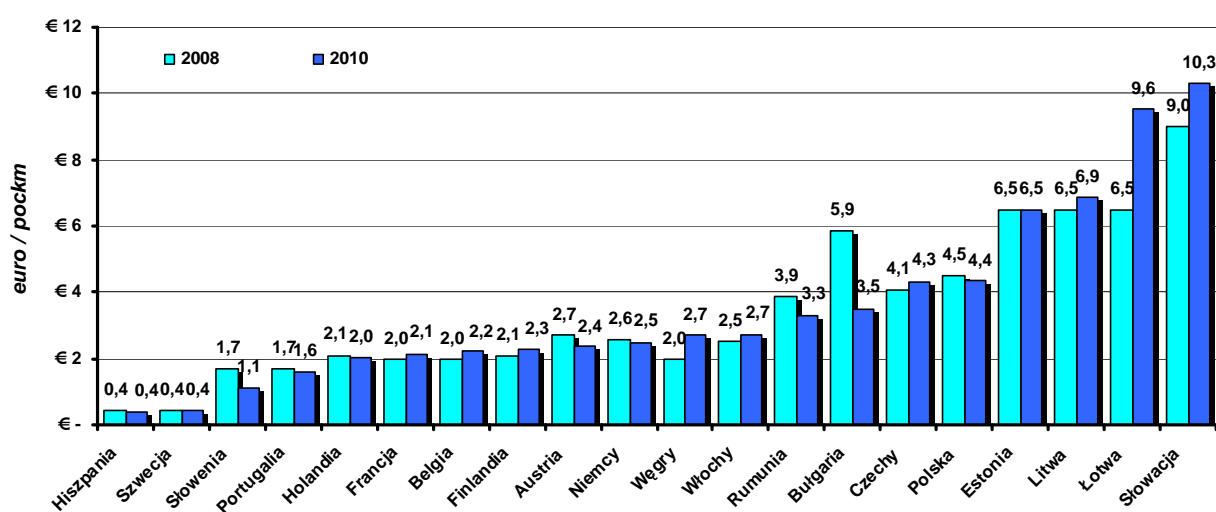
**Rys. 20 Średni koszt dostępu (netto) do infrastruktury PKP PLK dla pociągów towarowych, na tle średniego kosztu ponoszonego przez przewoźników kolejowych.**



/Źródło: opracowania własne UTK/

Jak podkreślają funkcjonujący na rynku intermodalnym przewoźnicy kolejowi obecne procedury dla uzyskania ulgi wymagają większego nakładu pracy celem sporządzenia czasochłonnych zestawień, a następnie ich weryfikacji przez obie strony umowy, co generuje dodatkowy czas i koszty działalności. Zwracają również uwagę na nowe zasady przyznawania ulgi, która jest przyznawana w zależności od stopnia obłożenia pociągu jednostkami ładunkowymi. Niejasne zasady uniemożliwiają precyzyjną kalkulację kosztów przewozu. Podkreślają konieczność wprowadzenia przejrzystości zasad otrzymywania ulgi oraz ułatwienie procedur jej przyznawania.

**Rys. 21 Przeciętne stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych w krajach UE.**



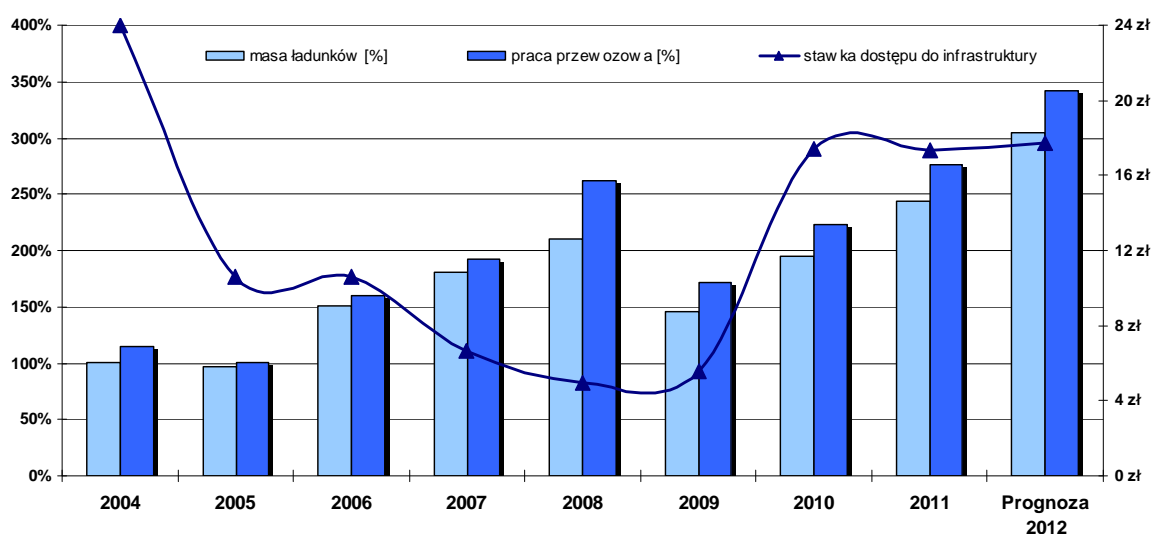
/Źródło: Opracowania własne na podstawie RMMS questionnaire i Rail Liberalisation Index 2011/

Z analizy porównawczej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych w Polsce i krajach UE wynika, że poziom polskich stawek w ruchu towarowym sytuuje Polskę w strefie powyżej średniej europejskiej. Stawka w Polsce, jest znacznie wyższa niż w krajach o dużym udziale i wolumenie przewozów intermodalnych. Dla porównania wysokość średniej stawki jednostkowej opłaty podstawowej w Polsce jest ponad dwukrotnie wyższa niż we Francji i o około 75% wyższa niż w Niemczech i Austrii. Należy też zwrócić uwagę na relację cena-jakość, w tym: jakość techniczną udostępnianej infrastruktury oraz szybkość przemieszczania (prędkość maksymalna na linii), które przekładają się na regularność, punktualność i terminowość w przewozach. Należy zaznaczyć, że pod tym względem polska infrastruktura znacząco odbiega od większości krajów europejskich, głównie tych o wysokim poziomie liberalizacji rynku transportu kolejowego. Biorąc pod uwagę współczynnik jakości cena za dostęp do infrastruktury – średnia prędkość w przewozach intermodalnych, powyższy wskaźnik w Polsce jest ponad trzykrotnie niższy niż w Niemczech.

## 9. Analiza powiązań wysokości stawek za dostęp do infrastruktury oraz wielkości i dynamiki przewozów.

Analizując wolumen oraz udział przewozów intermodalnych należy zauważyć, że wysokość stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest jednym z czynników wpływających na rozwój rynku. Niski poziom stawek za dostęp w latach 2005-2009 (5-10 zł za 1 pociągokilometr – preferencyjna stawka dla przewozów intermodalnych) był jednym z czynników generujących dynamiczny wzrost przewozów w tym segmencie rynku.

**Rys. 22 Wpływ wysokości stawek dostępu na wielkość przewozów intermodalnych.**



/Źródło: opracowania własne UTK/

W latach 2005-2008, wzrost przewozów mierzony wykonaną pracą przewozową, wyniósł ponad 160%. W 2009 roku, na słabe wyniki tego segmentu rynku w znacznym stopniu przełożył się spadek wymiany handlowej pomiędzy krajami, wywołany ogólnosiwiatowym kryzysem finansowym. W latach 2009-2011 rynek zanotował wzrost przewozów, ale był on spowodowany w głównej mierze dynamicznym wzrostem zapotrzebowania na transport w komunikacji międzynarodowej. Należy zaznaczyć, że wzrost przewozów był dużo niższy niż pierwotnie przewidywano i dotyczył wyłącznie przewozów na duże odległości.

Wysoki poziom stawek za dostęp do infrastruktury jest jedną z największych barier dynamicznego rozwoju przewozów intermodalnych pomiędzy terminalami kontenerowymi wewnątrz kraju. Przewozy kolejną na krótkich odległościach są niekonkurencyjne i nieopłacalne wobec transportu drogowego. Ich udział w rynku jest w dalszym ciągu nieznaczący. W ogólnym wolumenie transportu towarów kolejną wewnątrz kraju, przewozy intermodalne stanowiły na koniec 2011 roku około 1%. Opłacalność tego rodzaju przewozów, uzależniona jest w głównej mierze od zapełnienia pociągu jednostkami

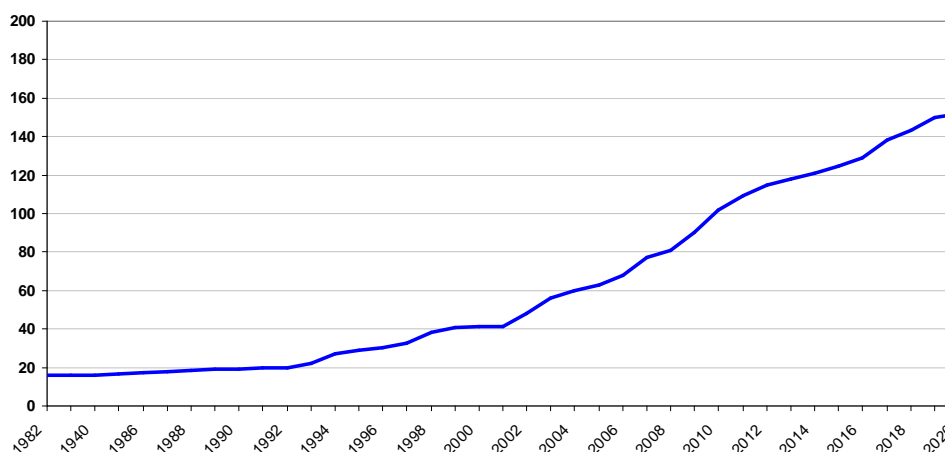
ładunkowymi (w tym wypadku równego 100%), preferencyjnej wysokości stawki dostępu to infrastruktury liniowej oraz priorytetu w rozkładzie jazdy dla tego rodzaju pociągów.

Bez wsparcia tego segmentu przewozów np. poprzez wprowadzenie stabilnej uwarunkowanej przejrzystymi i skonsultowanymi z przewoźnikami zasadami polityki dotyczącej wsparcia transportu intermodalnego osiągnięcie średniego poziomu europejskiego (wg wolumenu przewozów i udziału w rynku kolejowym) zajmie minimum kilkanaście lat. W Polsce przewoźnicy kolejowi nie są w stanie sprawnie konkurować z transportem drogowym, zwłaszcza w realizacji przewozów na krótkich odległościach do 300 kilometrów. Opłacalność przewozów kontenerów koleją wzrasta wraz z odległością ich przewozu. W 2011 roku średnia odległość na jaką transportowano kontener na terytorium Polski wyniosła średnio 415 kilometrów.

## 10. Prognozy dla rynku kolejowych przewozów intermodalnych.

Wraz z szybkim wzrostem wymiany handlowej, głównie pomiędzy kontynentami oraz zapotrzebowania na przewozy ładunków wysoko przetworzonych, od połowy lat dziewięćdziesiątych dynamicznie rośnie liczba przetransportowanych kontenerów. Od roku 1990 ich liczba wzrosła prawie pięciokrotnie, osiągając w 2010 roku poziom 100 mln TEU. Należy zaznaczyć, że dynamiki wzrostowej nie powstrzymał również ogólnoświatowy kryzys gospodarczy, mający początek w 2008 roku. Według prognoz, przewozy kontenerów na świecie mogą w najbliższym czasie rosnąć w tempie do 10% w skali roku, osiągając w 2020 roku poziom około 150 mln. W tym właśnie należy upatrywać dużej szansy dla przewozów intermodalnych w Europie i Polsce, zwłaszcza z wykorzystaniem transportu kolejowego i obsługi transportu do i z portów morskich. Należy dodać, że kontenery uważane są za jeden z najbezpieczniejszych środków transportu, odpornego między innymi na czynniki zewnętrzne, w tym atmosferyczne oraz uszkodzenia.

**Rys. 23 Przewozy kontenerów na świecie w latach 1982-2020 [mln TEU].**

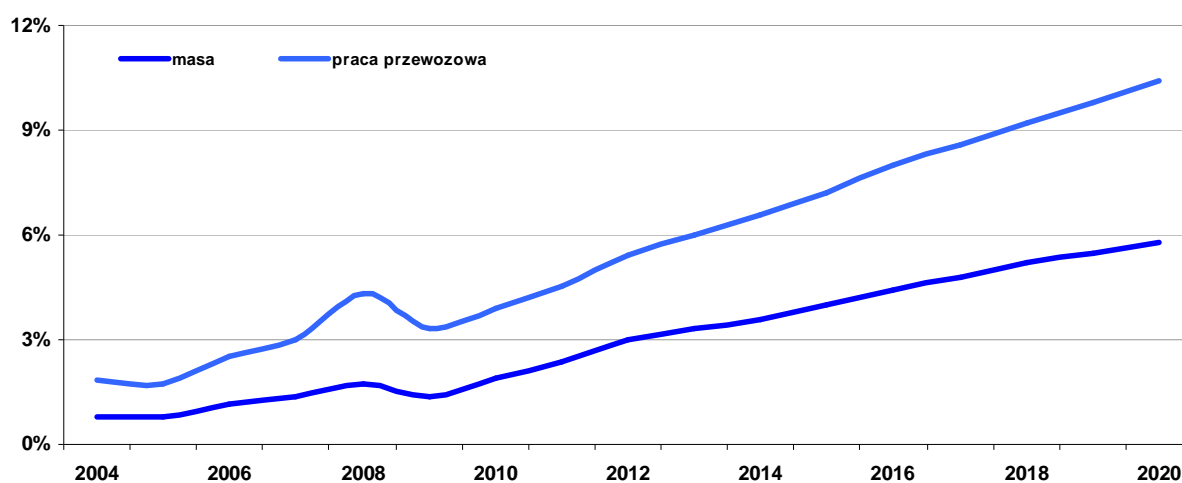


/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie UIRR „40 Years Combined Transport in Europe”/

Kolejowy transport intermodalny w Polsce powinien w najbliższych latach wzrastać w tempie kilkudziesięciu procent w skali roku. Należy zaznaczyć, że tempo wzrostu będzie uzależnione od wielu czynników, między innymi sytuacji gospodarczej oraz działań prorozwojowych. Według danych głównego zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. do roku 2015 pociągi intermodalne powinny generować blisko 9% ruchu towarowego na sieci infrastruktury (obecnie około 6-7%). Łączna wartość wykonanej pracy eksploatacyjnej może wzrosnąć do poziomu 6,5-7 mln pociągokilometrów. Biorąc pod uwagę pracę przewozową brutto na sieci, udział intermodalu ze względu na mniejszą masę składów, do 2015 roku może przekroczyć 6% (obecnie około 4,5%).

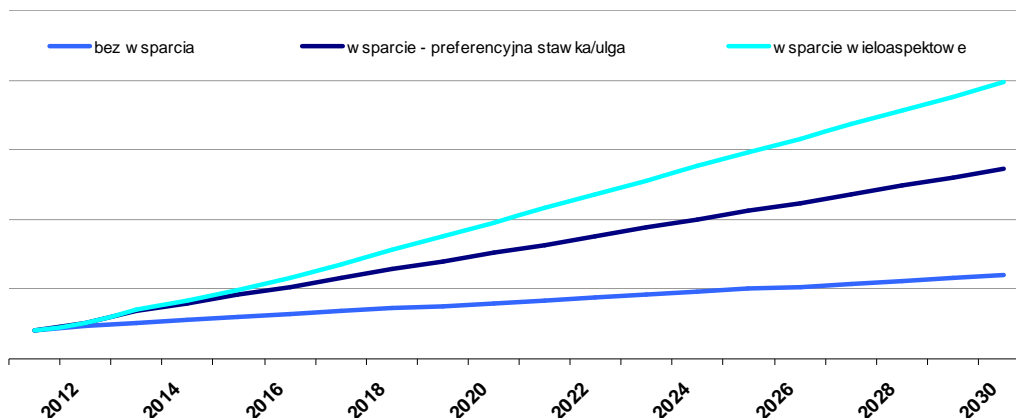
Dzięki podjęciu natychmiastowych działań prorynkowych najbliższe lata mogą przynieść poprawę kondycji polskiego transportu kolejowego. Poprawa dynamiki wymiany handlowej będzie dodatkowym czynnikiem sprzyjającym rozwojowi całego rynku, w tym segmentu przewozów kombinowanych. Kolejowe przewozy intermodalne odnotować powinny zarówno wzrost liczby przewiezionych jednostek, jak i wykonanej przy ich transporcie pracy przewozowej. Na koniec 2012 roku wzrost względem roku poprzedniego może wynieść nawet 50%. Według prognoz, przewoźnicy kolejowi mogą przetransportować ponad 600 tysięcy jednostek ładunkowych. Łączna masa przetransportowanych ładunków w 2012 roku może się zbliżyć, lub nieznacznie przekroczyć wielkość 7 mln ton, a praca przewozowa oscylować na poziomie 2,6-3,0 mld tonokilometrów. Przewozy intermodalne powinny zwiększać swój udział w rynku przewozów kolejowych. Do 2020 roku, biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową, mogą przekroczyć poziom 10% rynku przewozowego, a pod względem masy próg 6%. Tempo wzrostu w dużej mierze zależeć będzie od podjętych działań wspierających finansowo rozwój przewozów kontenerowych.

**Rys. 24 Udział przewozów intermodalnych w polskim rynku kolejowym 2003-2020.**



/Źródło: opracowania własne UTK/

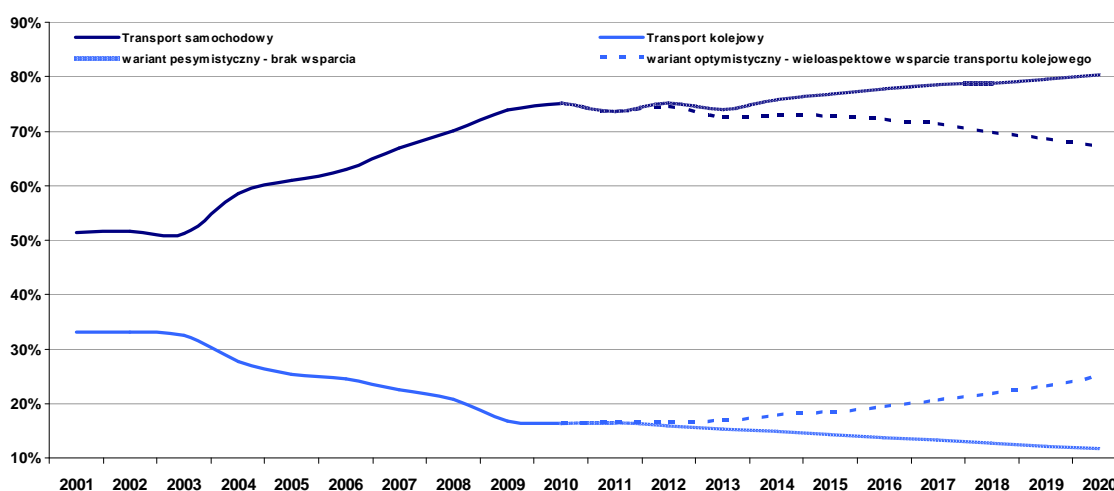
**Rys. 25 Prognozy dynamiki przewozów intermodalnych.**



/Źródło: opracowania własne UTK/

Udział kolei w rynku transportowym pomimo, że jest nieznaczny w dalszym ciągu maleje, na koniec 2010 roku wyniósł około 13%. W 2010 roku przetransportowano ogółem 1,8 mld ton towarów, z czego na transport kolejowy przypadło zaledwie 235 milionów ton. W dalszym ciągu dynamicznie wzrasta udział transportu samochodowego. Na koniec 2010 roku w masie przetransportowanych ładunków wyniósł ponad 82%. Biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową w 2008 roku przekroczył próg 70%, a w 2010 - 75% udziału w rynku. Udział kolei w dalszym ciągu spada. W 2010 roku wyniósł zaledwie 16,5%, o 16% mniej niż w 2001 roku. W 2010 roku, w porównaniu z rokiem poprzednim, średnia odległość przewozu 1 tony ładunku transportem w Polsce wzrosła o 9 km i wyniosła 159 kilometrów. W transporcie kolejowym średnia odległość przewozu jednej tony ładunku oscylowała na poziomie 205-210 kilometrów. Wartość odnotowania zjawiskiem jest znaczący wzrost odległości na jakie transportowany był ładunek w przewozach drogowych, z 69,4 km w 2001 roku do 144 km w 2010 roku, co świadczy o dużej elastyczności i dopasowaniu do potrzeb tego segmentu rynku.

**Rys. 26 Udział przewozów w polskim rynku transportowym, wg pracy przewozowej.**



/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

Należy zaznaczyć, że bez podjęcia pilnych działań wieloaspektowego wsparcia transportu kolejowego jego udział w polskim rynku przewozowym może w dalszym ciągu spadać. Według prognoz, do roku 2020 może zmniejszyć się do poziomu 10%. Dzięki szeroko rozumianemu wsparciu kolei, w tym wzroście udziału w rynku przewozowym do poziomu około 25%, w dłuższej perspektywie czasu przyczynimy się do znacznego obniżenia kosztów zewnętrznych ponoszonych przez polskie społeczeństwo. Im więcej ładunków zostanie przetransportowanych przez transport kolejowy, tym bardziej przyczynimy się do ochrony środowiska naturalnego - zmniejszenia hałasu i emisji spalin oraz do znacznego zmniejszenia liczby wypadków i poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.

## **11. Bariery rozwoju rynku przewozów intermodalnych.**

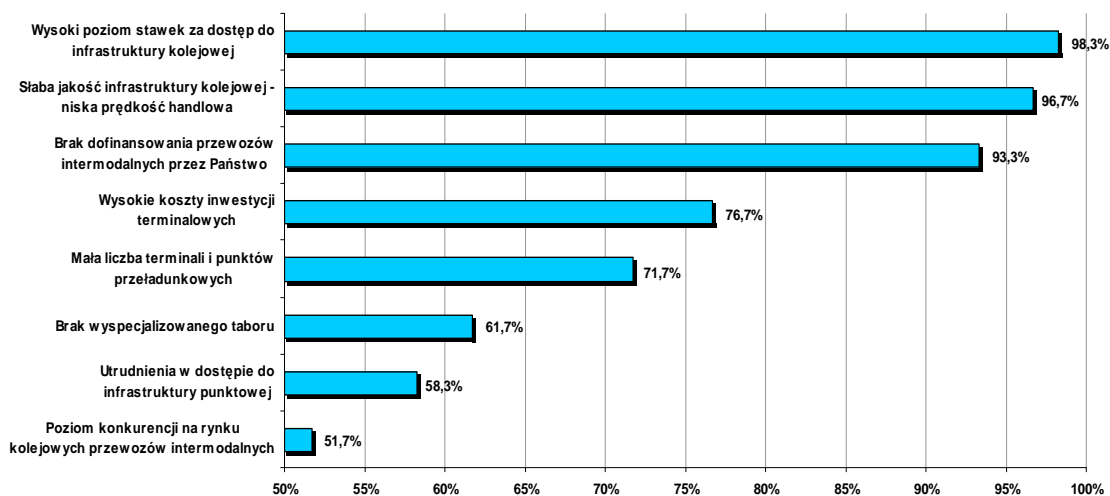
Do największych barier rozwoju rynku przewozów intermodalnych oraz wzrostu udziału w segmencie przewozów kolejowych w Polsce należy zaliczyć:

- wysokie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, które wyniosły w 2011 roku około 17zł netto za jeden pociągokilometr, nieproporcjonalne do transportu samochodowego (w przeliczeniu na jeden przetransportowany kontener, koszt dostępu do infrastruktury kolejowej nawet 4-krotnie wyższy niż w transporcie drogowym),
- niską jakość liniowej infrastruktury kolejowej, w tym: niską średnią prędkość handlową (w 2011 roku dla pociągów intermodalnych wynosiła około 35 km/h), ograniczenia prędkości, ograniczenia nacisków oraz zamknięcia torowe, co wpływa na stosunkowo niski poziom punktualności przewozów oraz czas dostawy przesyłek do odbiorców,
- utrudnienia związane z pracami modernizacyjnymi w infrastrukturze kolejowej, w tym brak konsultacji prowadzonych prac z potrzebami przewoźników oraz brak szczegółowych harmonogramów remontów,
- brak odpowiedzialności zarządcy infrastruktury za powstałe opóźnienia w przewozach intermodalnych,
- brak dostatecznej liczby terminali kontenerowych, w tym w głównej mierze na granicy wschodniej, będącej jednocześnie granicą Unii Europejskiej,
- niski poziom inwestycji terminalowych spowodowany wysokimi kosztami budowy/rozbudowy, brak ogólnopolskich planów i mapy budowy sieci terminali,
- utrudniony dostęp do części terminali kontenerowych, w tym na wschodnich przejściach granicznych,

- małą liczbę centrów logistycznych i dystrybucji powodującą rozproszenie potoków przewozów towarów,
- brak priorytetów w dostępie do terminali przeładunkowych dla transportu kolejowego,
- zły stan i niska jakość infrastruktury punktowej (terminalowej) nie dostosowana do obecnych realiów, niska pojemność i przepustowość, brak przystosowania do transportu kolejowego (brak lub zbyt krótka długość torów za i wyładunkowych) zły stan nawierzchni terminali i sprzętu przeładunkowego, brak sprawnego zarządzania i monitorowania przesyłek, brak narzędzi informatycznych w zarządzaniu punktem,
- brak specjalistycznego taboru służącego do transportu kontenerów, jednostek transportowych oraz pojazdów samochodowych,
- niski poziom inwestycji taborowych (proces wymiany taboru kolejowego w dalszym ciągu przebiega bardzo powoli, co w konsekwencji nie wpływa znacząco na poszerzenie oferty przewozowej, obecnie średni wiek platform wynosi około 24 lat),
- brak odpowiedniej polityki prointermodalnej, w tym wieloletnich planów i strategii rozwoju oraz wsparcia, brak norm i mechanizmów wspierania rozwoju przewozów, stosunkowo niskie finansowanie tego segmentu rynku,
- brak uregulowań prawnych w zakresie transportu kolejowego oraz jednoznacznych definicji transportu intermodalnego, nieokreślony stan prawny działających w obrębie transportu intermodalnego przedsiębiorstw,
- przyzwolenie na łamanie prawa i degradację środowiska przez transport samochodowy (przeciążenie pojazdów - brak dostatecznej kontroli masy pojazdów, w tym sprawności technicznej i emisji zanieczyszczeń),
- słabą dostępność środków finansowych z projektów centralnych i unijnych,
- długi czas postoju pociągów na stacjach granicznych, związany z kontrolami np. fitosanitarnymi,
- brak właściwej promocji, w tym w zakresie współdziałania transportu kolejowego, drogowego i morskiego, obecna promocja wywołuje konflikt pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu,
- dysproporcje w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych transportu kolejowego i drogowego, co wpływa na niski poziom konkurencyjności kolei,
- mniejszą elastyczność względem transportu samochodowego.



**Rys. 27 Znaczenie poszczególnych barier rozwoju rynku przewozów intermodalnych (0-100%), wg opinii przewoźników kolejowych.**



/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie opinii przewoźników kolejowych/

Jak wskazywali ankietowani przewoźnicy kolejowi, największymi barierami rozwoju przewozów intermodalnych w Polsce jest wysoki poziom stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej (98,3%). Równie znaczącym czynnikiem jest słaba jakość infrastruktury liniowej, wpływająca bezpośrednio na prędkość przemieszczania po niej towarów, dużo niższa niż w transporcie drogowym (96,7%). Przedsiębiorcy w dużo mniejszym stopniu zwracają uwagę na liczbę terminali kontenerowych (71,7%), która w ich ocenie jest obecnie wystarczająca, natomiast w większości przypadków nie spełnia oczekiwań jakościowych, w tym pod względem technicznym. Przedsiębiorcy zwracają uwagę na przypadki utrudniania dostępu do infrastruktury punktowej przez podmioty zarządzające terminalami i punktami przeładunkowymi (58,3%), które często są w posiadaniu konkurujących na rynku przedsiębiorców. Nieznacznym utrudnieniem są również braki taborowe, w tym dotyczące specjalistycznego taboru do przewozów kontenerów, naczip i zestawów kołowych (61,7%).

## **12. Wnioski.**

Segment przewozów intermodalnych jest rynkiem transportowym ogromnych możliwości. Szybki rozwój gospodarczy i związana z nim zmiana potrzeb transportowych, wpływa na dynamiczny wzrost popytu na przewozy w systemie kombinowanym, w tym z wykorzystaniem transportu kolejowego. Dodatkowym atutem jest tranzytowe położenie geograficzne naszego kraju, jako wschodniej granicy Unii Europejskiej oraz położenie polskich portów morskich na osi północ-południe w układzie Wschodnioeuropejskiego Korytarza Transportowego. Pomimo licznych atutów oraz dynamice wzrostu przewozów

intermodalnych, ich udział w ogólnym wolumenie transportowym jest nadal nieznaczący. Wzrost przewozów jest w dalszym ciągu wyłącznie wynikiem rosnącego, ogólnoswiatowego zapotrzebowania na przewozy ładunków w kontenerach. Przewozy intermodalne w Polsce stanowią zaledwie 2,37% transportowanej koleją masy towarowej oraz 4,53% wykonanej przy jej przewozie pracy przewozowej, co w porównaniu z innymi krajami stawia Polskę na jednym z ostatnich miejsc w Europie. Przyczyn takiego stanu rzeczy należy upatrywać między innymi w niskiej jakości infrastruktury przy jednoczesnym wysokim koszcie dostępu dla transportu kolejowego, braku odpowiedniej polityki wsparcia tego segmentu rynku, słabej jakości infrastruktury terminalowej oraz znaczącemu spadkowi roli transportu kolejowego względem przewozów drogowych. Wskazane jest jak najszybsze usunięcie barier uniemożliwiających dalszy rozwój przewozów w systemie intermodalnym. Szansą może być między innymi obniżenie stawek za dostęp do infrastruktury poprzez stosowanie szeroko rozumianych ulg lub zastosowanie preferencyjnych warunków dla pociągów kontenerowych, w tym takich, które zachęcą przewoźników do realizacji przewozów w komunikacji krajowej na krótkie odległości. Niezmiernie ważnym elementem dalszego rozwoju tego segmentu rynku jest stworzenie warunków przewidywalności kosztów ponoszonych w dłuższej perspektywie czasu przez przewoźników kolejowych. Ważnym elementem jest zapewnienie stabilności stawek za dostęp do infrastruktury liniowej oraz wprowadzenie jednolitego sposobu przyznawania ulg w opłacie dla pociągów intermodalnych, niezależnie od rodzaju składu pociągu np. zawierającego w składzie próżne wagony kolejowe. Segment przewozów kombinowanych w Polsce wymaga również zrównoważonego rozwoju poprzez nakłady inwestycyjne np. w terminale kontenerowe, centra logistyczne i tabor, jak i sprawnych programów wsparcia o horyzoncie, co najmniej kilkunastoletnim.

Podobnie jak w całej Europie, w polskim systemie transportowym widać wyraźne zmiany w międzygałęziowym podziale rynku, przejawiające się spadkiem roli transportu kolejowego i wzroście znaczenia transportu samochodowego. Jest to sprzeczne z długoletnią polityką Unii Europejskiej, zawartą m.in. w „Białej Księdze - polityki transportu do roku 2050” – zalecającą ustanowienia konkurencyjnego systemu transportu, ze szczególnym uwzględnieniem wzrostu znaczenia i udziału transportu kolejowego. Rozwój przewozów intermodalnych określanych jako proekologiczna alternatywa dla transportu drogowego, powinien być w Polsce dynamicznie wspierany. Pomoc może przybierać różne formy, oprócz dopłat zapewniających obniżenie stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej również dopłat do frachtu dla operatorów przewozów intermodalnych, udział państwa w planowaniu i budowie terminali intermodalnych, zwolnienie z opłat akcyzowych za paliwo użyte do samojezdnych urządzeń przeładunkowych i innego sprzętu pracującego w terminalu, czy nieoprocentowane

pożyczki dla przedsiębiorców na zakup lub modernizację sprzętu niezbędnego do realizacji przewozów intermodalnych, w tym taboru kolejowego.

Priorytety dla polskiego systemu transportowego w tym przewozów kolejowych dość szczegółowo określone zostały w dokumencie „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”, który zakładał radykalną poprawę stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu oraz dynamiczny rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych. Przyjęto również zobowiązania dotyczące poprawy warunków konkurencji międzygałęziowej pomiędzy transportem drogowym i kolejowym. Rozwój transportu intermodalnego miał być wspomagany finansowo przez Państwo między innymi w postaci:

- wsparcia inwestycji majątkowych w specjalistyczny tabor,
- udzielania jednorazowej, początkowej pomocy przy uruchamianiu nowych usług,
- wspierania rozwoju infrastruktury terminali, łącznie z terminalami portowymi,
- promowania wdrażania kompleksowych systemów informacyjnych w pełnych łańcuchach transportu intermodalnego,
- standaryzacji i harmonizacji intermodalnych jednostek ładunkowych,
- promowania rozwoju innowacyjnych technologii przeładunkowych w terminalach intermodalnych,
- współfinansowania (np. poprzez pokrycie różnicy między kosztami i wpływami w początkowej fazie eksploatacji) projektów realizowanych przez operatorów transportu intermodalnego w zakresie uruchamiania połączeń uznanych za strategiczne dla funkcjonowania systemu transportowego,
- stworzenia stabilnej sieci połączeń w systemie transportu intermodalnego, co doprowadzić miało do obniżenia kosztów transportu w tej technologii i dostosowanie rynku do tego systemu.

Kluczowym elementem rozwoju rynku będzie więc pomoc państwa, w głównej mierze prawna i finansowa. Potrzebne są jasne reguły działania oraz chęć stworzenia dalszych programów promowania tego rodzaju transportu. Racjonalizacja procesów logistycznych i łańcucha dostaw, powinna spowodować w najbliższych kilkunastu latach, zmniejszenie natężenia transportu drogowego na rzecz innych gałęzi oraz spowodować dynamiczny wzrost przewozów kombinowanych. Przyczynić się to może do znacznego spadku kosztów zewnętrznych ponoszonych przez polskie społeczeństwo, w tym m.in. związanych z wypadkami drogowymi, hałasem emitowanym przez transport drogowy, zanieczyszczeniami i degradacją środowiska. Należy podkreślić, że kolej generuje prawie pięciokrotnie niższe koszty zewnętrzne w porównaniu z transportem drogowym i dziesięciokrotnie niższe niż transport lotniczy.

**Tabela 9 Analiza SWOT – kolejowy transport intermodalny.**

<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ duża zdolność przewozowa,</li> <li>➤ rozwinięta sieć infrastruktury kolejowej (długość: 21 tysięcy kilometrów),</li> <li>➤ wysoki poziom bezpieczeństwa (oddalenie od tras komunikacyjnych, mniejsze ryzyko wystąpienia wypadków, możliwość przewożenia towarów niebezpiecznych),</li> <li>➤ niski poziom wpływu warunków atmosferycznych,</li> <li>➤ możliwość transportu zróżnicowanych towarów,</li> <li>➤ niskie koszty zewnętrzne – pięciokrotnie niższe od transportu drogowego i dziesięciokrotnie od transportu lotniczego.</li> <li>➤ niska energochłonność,</li> <li>➤ tranzytowy układ linii kolejowych, wchodzących w skład transeuropejskiej sieci kolejowej,</li> <li>➤ połączenie liniami kolejowymi ośrodków przemysłowych, portów morskich i największych miast w Polsce,</li> <li>➤ stosunkowo duża liczba terminali kontenerowych, w tym w portach morskich,</li> <li>➤ ujednoczona jednostka ładunkowa (brak konieczności przeładunku towarów przy zmianie środka transportu),</li> <li>➤ proekologiczny charakter transportu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zły stan infrastruktury kolejowej,</li> <li>➤ niska prędkość handlową w porównaniu z transportem drogowym (ok. 35 km/h),</li> <li>➤ wysoki poziom stawek za dostęp – 4-krotnie wyższy niż w transporcie drogowym,</li> <li>➤ brak pomocy finansowej ze strony Państwa,</li> <li>➤ brak wieloletniej polityki pro intermodalnej, planów i strategii rozwoju,</li> <li>➤ brak uregulowań prawnych w zakresie transportu intermodalnego,</li> <li>➤ niska konkurencyjności cenowa w stosunku do transportu drogowego,</li> <li>➤ stosunkowo niski poziom świadczonych usług,</li> <li>➤ brak specjalistycznych centrów logistycznych na terenie Polski,</li> <li>➤ mała liczba terminali we wschodniej Polsce,</li> <li>➤ niska elastyczność transportu kolejowego,</li> <li>➤ Niska wydajność terminali,</li> <li>➤ zły stan techniczny terminali kontenerowych,</li> <li>➤ brak możliwości świadczenia kompleksowych usług np. „door to door” wyłącznie przez transport kolejowy,</li> <li>➤ brak systemów monitorowania przesyłek,</li> <li>➤ brak specjalistycznego taboru do transportu kontenerów, naczeł i pojazdów samochodowych,</li> <li>➤ brak promocji transportu intermodalnego.</li> </ul>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ obniżenie i przewidywalność stawek za dostęp do infrastruktury (preferencje/ulga),</li> <li>➤ stabilność ulg niezależnie od rodzaju pociągu intermodalnego (pełny, próżny),</li> <li>➤ rosnące ceny paliw powodujące wzrost kosztów transportu drogowego,</li> <li>➤ wprowadzenie opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej,</li> <li>➤ tranzytowe położenie Polski (wschodnia granica Unii Europejskiej),</li> <li>➤ stosunkowo duża liczba przejść granicznych co sprzyja rozwojowi przewozów międzynarodowych,</li> <li>➤ możliwość realizacji przewozów z/w kierunku wschodnim bez konieczności przeładunku (wykorzystanie linii szerokotorowych),</li> <li>➤ rozwój sieci połączeń promowych na Bałtyku w ramach paneuropejskich korytarzy transportowych,</li> <li>➤ wzrost liczby kontroli w transporcie drogowym (przeładunek pojazdów, emisja spalin),</li> <li>➤ proekologiczna polityka Unii Europejskiej,</li> <li>➤ dynamiczny wzrost przeładunków w portach morskich,</li> <li>➤ inwestycje i infrastrukturę punktową, budowa i rozbudowa terminali,</li> <li>➤ tranzytowe położenie Polski,</li> <li>➤ proces wdrożenia interoperacyjności kolei europejskich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ rosnąca konkurencja i wzrost udziału transportu drogowego,</li> <li>➤ dalsze pogarszanie jakości świadczonych usług kolejowych i wzrostu cen, co w konsekwencji prowadzi do utraty klientów,</li> <li>➤ brak współpracy pomiędzy podmiotami działającymi na rynku,</li> <li>➤ brak odpowiedniej promocji transportu intermodalnego,</li> <li>➤ brak stabilnego finansowania przez Państwo,</li> <li>➤ rozbudowywana i modernizowana sieć infrastruktury drogowej,</li> <li>➤ duża aktywność przewoźników drogowych,</li> <li>➤ brak linii kolejowych do przewozów towarowych,</li> <li>➤ brak finansowania rozwoju transportu kolejowego,</li> <li>➤ dalsze przyzwolenie na łamanie prawa przez transport samochodowy,</li> <li>➤ słaba dostępność środków finansowych z projektów centralnych i unijnych,</li> <li>➤ dalszy brak współpracy poszczególnych gałęzi transportu,</li> <li>➤ duże dysproporcje pomiędzy finansowaniem infrastruktury kolejowej i drogowej.</li> </ul>

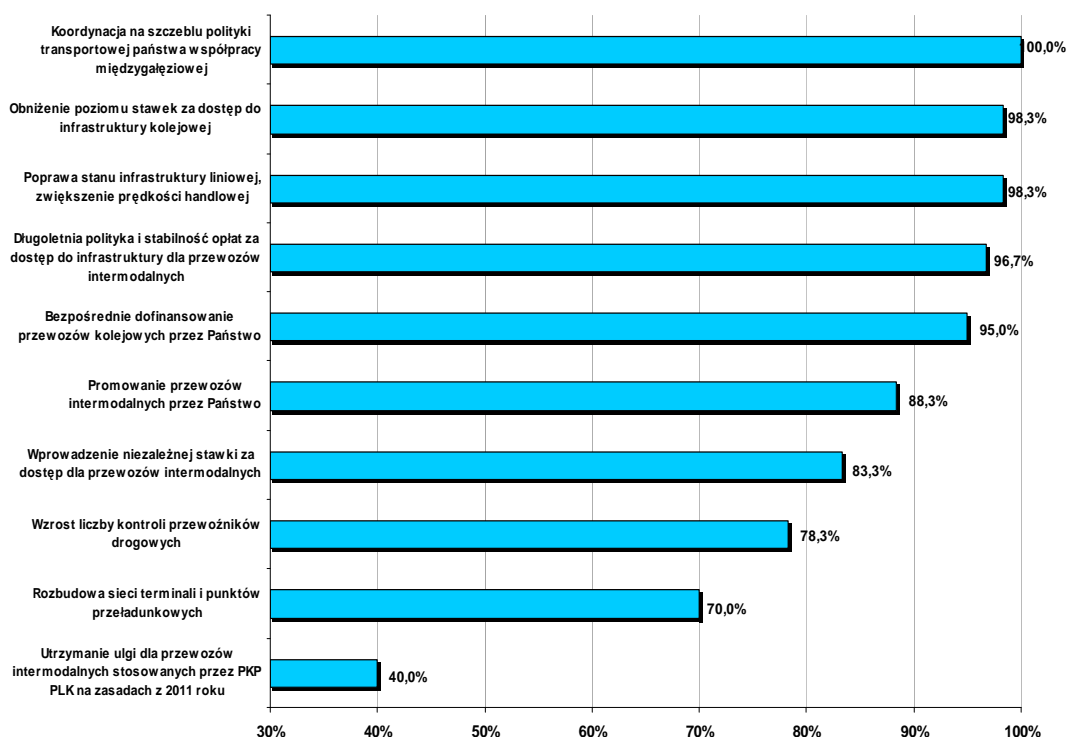
/Źródło: opracowania własne UTK/

W krajach, w których istnieje sprawna pomoc państwa w zakresie rozwoju proekologicznych systemów transportowych oraz istnieją rządowe programy równoważenia transportu lub programy pomocowe, udział przewozów intermodalnych z wykorzystaniem kolei przekracza 30%. W Polsce wysoki poziom stawek za dostęp do infrastruktury oraz niski udział preferencji powoduje, że wykorzystanie kolei w tym segmencie rynku jest w dalszym ciągu niedostateczne. Powoduje to brak konkurencyjności cenowej kolei w stosunku do pozostałych gałęzi transportu. Przyczynia się to również do marginalizacji przewozów kolejowych na krótkie odległości. Przewozy intermodalne realizowane są głównie w komunikacji międzynarodowej, która obecnie stanowi 80% wszystkich przewozów w tym segmencie rynku. Odległość przewozu jednej tony ładunku w transporcie intermodalnym to około 415 kilometrów. Dla porównania średnia odległość w transporcie kolejowym na koniec 2011 roku wyniosła zaledwie 216 kilometrów. Świadczy to niestety o niskiej opłacalności przewozów jednostek w systemie intermodalnym na krótkie odległości. Kolej może konkurować wyłącznie na dużych dystansach przewozowych, oczywiście przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedniej, dość wysokiej prędkości przewozowej. Opłacalność zależy również w dużej mierze od wypełnienia składu pociągu jednostkami ładunkowymi, które na takich dystansach musi wynosić blisko 100%. Kilkunastoletni plan rozwoju i wsparcia transportu intermodalnego, przyczynić się może do wzrostu wolumenu przewozów, w tym w szczególności przewozów wewnętrznych z polskich portów morskich oraz pomiędzy terminalami kontenerowymi wewnątrz kraju.

Obecne zasady przyznawania ulg są niewystarczające i nie przynoszą zamierzonych rezultatów. Obrazują to głównie wyniki wolumenu i udziału przewozów w systemie intermodalnym. Podkreślają to również przewoźnicy kolejowi, którzy nie mogą w sposób konkurencyjny funkcjonować na polskim rynku transportowym. Ważnym aspektem jest zarówno prointermodalna polityka kształtowania cen za dostęp, jak również ich przewidywalność w dłuższej perspektywie czasu. Należy rozpatrzyć możliwość zastosowania jednolitych preferencji w postaci ulg w okresie co najmniej kilkunastoletnim. Wysokość ulgi powinna być odzwierciedleniem opłacalności realizacji przewozów przez przewoźników i kształtować się na kilkudziesięcioprocentowym poziomie. W przypadku realizacji przewozów na krótkie odległości lub przewozów specjalistycznych całych samochodów ciężarowych lub naczep samochodowych w tranzycie, powinna przekraczać nawet 50%. Rozwiązaniem byłoby wprowadzenie preferencyjnych warunków dostępu do infrastruktury nie tylko dla ruchu intermodalnego, ale również przewozów rozproszonych oraz innych „przyszłościowych” grup ładunków np. na poziomie kosztów zmiennych i w miarę dostępnych rezerw przepustowości. Pozwoliłoby to pozyskać dodatkowe ładunki na kolej, lepiej wykorzystać dostępną przepustowość oraz wygenerować nadwyżki finansowe na odpowiednie utrzymanie

infrastruktury. Przy odpowiednim kreowaniu polityki cenowej oraz stosowaniu preferencyjnych warunków realizacji tego rodzaju przewozów, udział tego segmentu rynku powinien w najbliższych latach dynamicznie wzrastać. Należy natomiast podkreślić, że dla wyrównania dysproporcji pomiędzy Polską, a krajami Unii Europejskiej udział tego segmentu w rynku (biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową) powinien rosnąć w tempie około 1-2% w skali roku. Dla odpowiedniej skuteczności, polityce cenowej powinny towarzyszyć inne działania, takie jak dostosowanie modernizacji infrastruktury do potrzeb przewoźników, poprawa dostępności taboru kolejowego, a także rozwój i niedyskryminujący dostęp do infrastruktury punktowej. Ważnym elementem jest finansowanie sektora poprzez dotacje do infrastruktury liniowej. Z analizy stanu infrastruktury kolejowej w 2010 roku wynika, że zaledwie 36,3% linii znajdowało się w stanie dobrym. Pozostała część wymagała przeprowadzenia bieżących napraw lub kompleksowej modernizacji. W sytuacji gdy znaczna część transportu odbywa się na infrastrukturze o niskiej jakości przekłada się to na prędkość przewozową, która jest znacznie niższa niż w większości krajów europejskich. Do dalszego rozwoju przewozów towarowych, w tym w systemie intermodalnym przyczynić się może nie tylko modernizacja linii kolejowych poprzez podnoszenie parametrów technicznych (w tym prędkości maksymalnych), ale w głównej mierze likwidacja „wąskich gardeł” infrastrukturalnych np. w obrębie Górnego Śląska.

**Rys. 28 Znaczenie podejmowanych działań na rozwój rynku przewozów intermodalnych (0-100%), wg opinii przewoźników kolejowych.**



/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie opinii przewoźników kolejowych/

W dalszym ciągu bardzo niski udział w Polsce stanowią przewozy tranzytowe, głównie w relacjach wschód-zachód, w tym przewozy całych zestawów kołowych oraz naczep i wymiennych nadwozi samochodowych. Spowodowane jest to w głównej mierze brakiem specjalistycznego taboru oraz nieprzystosowaną do tego rodzaju przewozów infrastrukturą punktową, w tym przeładunkową na granicy wschodniej. W tym wypadku niezbędne są długoletnie programy równoważenia oraz wsparcia transportu, np. w postaci bezpośrednich dopłat do wykonanego kolejną tonokilometra lub przetransportowanej jednostki (pojazdu) w przewozie kombinowanym. W chwili obecnej, roczne przewozy w tym segmencie rynku nie przekraczają 10 tysięcy sztuk, co stanowi zaledwie 1,7% rynku transportowanych jednostek. Bariery w realizacji przewozu naczep, pojazdów samochodowych i kontenerów jest brak specjalistycznego taboru wagonowego, a dostępny na rynku jest dość mocno wyeksploatowany, którego średni wiek wynosi około 24 lat. Obecny poziom inwestycji taborowych jest niewystarczający. Dalsze opóźnienia w realizacji zakupów i modernizacji przyczynić się może do coraz większych dysproporcji w podziale międzygałęziowym rynku. Szybkie unowocześnienie taboru pozwoliłoby na znaczne obniżenie zarówno kosztów zewnętrznych, jak również realizacji przewozów, zwiększenia możliwości przewozowych, szybkości i bezpieczeństwa. Przewoźnicy i operatorzy intermodalni uzależniają plany inwestycyjne głównie od pozyskania długoletnich kontraktów przewozowych, a to możliwe jest wyłącznie poprzez określenie długoletniej strategii rozwoju, wsparcia finansowego oraz stabilności kosztów realizacji przewozów w tym segmencie rynku.

Ważnym elementem systemu przewozów intermodalnych jest infrastruktura punktowa. Pomimo stosunkowo dużej liczby terminali kontenerowych zlokalizowanych na obszarze Polski, w dalszym ciągu bardzo mały udział stanowią regionalne centra logistyczne i centra dystrybucji towarów, co stanowi jedną z barier dalszego dynamicznego rozwoju kolejowych przewozów kontenerowych. Należy zaznaczyć, że polskie terminale obiegają znacząco od infrastruktury europejskiej. Obecnie wysokie standardy spełnia około 10-20% polskich terminali. Największym problemem w dalszym ciągu pozostaje ich stan techniczny, brak nowoczesnych technologii oraz niskie możliwości składowe i magazynowe. Infrastruktura terminalowa wymaga podjęcia natychmiastowych działań modernizacyjnych z zastosowaniem nowoczesnych rozwiązań, w tym dotyczących nawierzchni płyt terminali, placów składowych, sprzętu przeładunkowego, infrastruktury kolejowej, w tym torów za i wyładunkowych umożliwiającego obsługę składów całopociągowych o długości 600 metrów.

Obecny system transportowy oparty jest głównie na przewozach drogowych. Powoduje to, bardzo wysoki jest na tle innych państw europejskich odsetek wypadków. Budżet państwa ponosi ogromne wydatki na leczenie i rehabilitację ofiar. Przy obecnym modelu transportu niezwykle dużym obciążeniem państwa jest finansowanie ochrony

środowiska. Jak wynika z danych Europejskiej Agencji Środowiska, transport odpowiada za mniej więcej jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej, przy czym kolej odpowiada za 0,7% emisji, podczas gdy transport samochodowy generuje aż 71,3% gazów cieplarnianych. Z tego powodu bardzo ważnym aspektem staje się optymalizacja ekologiczna przewozów towarowych, w tym polegająca na zwiększeniu udziału kolei np. w przewozach intermodalnych. Inwestycje państwa w zrównoważony zintegrowany transport są niezwykle kosztowne ale w perspektywie czasu przyniosą korzyści całemu społeczeństwu.

Rozwój systemu transportowego, z wykorzystaniem proekologicznych form takich jak kolej, jest warunkiem dynamicznego wzrostu gospodarczego zarówno całego kraju, jak i poszczególnych regionów Polski. Niezwykle ważną rolą staje się ingerencja państwa w rozwój transportu kolejowego, a zwłaszcza intermodalnego. Państwo powinno wspierać budowę terminali, centrów logistycznych oraz punktów przeładunkowych. Inwestycje powinny być przemyślane i uwzględniać zrównoważony rozwój regionalny. Obecnie większość terminali w Polsce zlokalizowana jest w zachodniej i środkowej części kraju w obrębie dużych aglomeracji. Strona wschodnia pod tym względem jest nadal słabo rozwinięta. Nowe inwestycje, zwłaszcza na granicy Unii Europejskiej, byłyby czynnikiem aktywizującym gospodarczo ten region kraju. Rozwój rynku przewozów intermodalnych, w tym liczne inwestycje infrastrukturalne, wpłynęłyby również na rozwój innych gałęzi przemysłu. Dostęp do infrastruktury transportowej, w tym sieci dróg i linii kolejowych oraz infrastruktury punktowej np. terminali i centrów logistycznych, jest głównym kryterium wyboru lokalizacji przez inwestorów np. przy budowie dużych zakładów produkcyjnych. Te czynniki przyczyniają się do zmian na rynku pracy w danym regionie. Społeczność lokalna zyskuje nowe miejsca pracy dla osób o zróżnicowanych kwalifikacjach zawodowych. Powstrzymana zostaje migracja ludności do dużych aglomeracji miejskich. Region zyskuje również na atrakcyjności w oczach inwestorów.



### 13. Spis tabel i rysunków.

#### Tabele

1.	Liczba przetransportowanych jednostek intermodalnych (kontenerów, naczep) w krajach UE w latach 2004-2010.	5
2.	Praca przewozowa (mln netto tonokilometrów) w przewozach intermodalnych w latach 2004-2010.	9
3.	Liczba terminali intermodalnych w wybranych krajach europejskich.	10
4.	Ogólna liczba terminali intermodalnych wg rodzaju obsługiwanego transportu.	11
5.	Udział wybranych terminali kontenerowych w przewozach kolejowych, stan na 2011 rok.	12
6.	Liczba przewoźników realizująca kolejowe przewozy intermodalne w latach 2003-2011.	18
7.	Udział poszczególnych rodzajów jednostek w transporcie intermodalnym w latach 2003 – 2011.	22
8.	Ilostan taboru wagonowego przystosowanego i wykorzystywanego do przewozów intermodalnych.	24
9.	Analiza SWOT – kolejowy transport intermodalny.	36

#### Rysunki

1.	Udział krajów w rynku przewozów kolejowych w 2010 roku, wg pracy przewozowej.	4
2.	Udział krajów w rynku przewozów intermodalnych w 2010 roku, wg pracy przewozowej.	5
3.	Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym w 2010 roku wg pracy przewozowej.	6
4.	Dynamika przewozów intermodalnych w wybranych krajach w latach 2005-2010 wg pracy przewozowej (2004=0%).	7
5.	Liczba przetransportowanych samochodów ciężarowych (w tym ciągników siodłowych z naczepami) w wybranych krajach europejskich w 2010 roku.	8
6.	Liczba przetransportowanych naczep i przyczep samochodowych (bez pojazdu silnikowego) w wybranych krajach europejskich w 2010 roku.	8
7.	Dynamika przewozów intermodalnych w latach 2008 – 2011.	13
8.	Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym w latach 2003-2011.	14
9.	Dynamika przewozów intermodalnych na tle polskiej wymiany handlowej.	15

10.	Dynamika przewozów wg rodzajów komunikacji na tle przewozów intermodalnych wg wykonanej pracy przewozowej.	15
11.	Średnia miesięczna liczba uruchamianych tras intermodalnych przez przewoźników kolejowych wg relacji.	16
12.	Średnie prędkości handlowe w realizacji przewozów intermodalnych wg relacji na terytorium Polski wg danych przewoźników kolejowych.	17
13.	Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce wg masy.	18
14.	Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce wg wykonanej pracy przewozowej.	19
15.	Kolejowe przewozy jednostek transportowych w Polsce wg liczby i TEU.	19
16.	Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych w 2011 roku.	20
17.	Udział przewozów w komunikacji międzynarodowej w transporcie intermodalnym w 2011 roku.	20
18.	Udział kierunków przewozów w kolejowym transporcie intermodalnym w 2011 roku (wg liczby jednostek).	21
19.	Udział poszczególnych jednostek transportowych w 2011 roku.	22
20.	Średni koszt dostępu (netto) do infrastruktury PKP PLK dla pociągów towarowych, na tle średniego kosztu ponieszonego przez przewoźników kolejowych.	25
21.	Przeciętne stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych w krajach UE.	26
22.	Wpływ wysokości stawek dostępu na wielkość przewozów intermodalnych.	27
23.	Przewozy kontenerów na świecie w latach 1982-2020 [mln TEU].	28
24.	Udział przewozów intermodalnych w polskim rynku kolejowym – 2003-2020.	29
25.	Prognozy dynamiki przewozów intermodalnych.	30
26.	Udział przewozów w polskim rynku transportowym, wg pracy przewozowej.	30
27.	Znaczenie poszczególnych barier rozwoju rynku przewozów intermodalnych (0-100%), wg opinii przewoźników kolejowych.	33
28.	Znaczenie podejmowanych działań na rozwój rynku przewozów intermodalnych (0-100%), wg opinii przewoźników kolejowych.	38

## 14. Załączniki.

Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w 2010 i 2011 roku.

wyszczególnienie		2010			2011				
		ogółem	w tym		ogółem	w tym			
			pełne	próżne		pełne	próżne		
ogółem	szt	<b>344 575</b>	<b>229 589</b>	<b>114 986</b>	<b>488 909</b>	<b>297 961</b>	<b>190 948</b>		
	tys. ton	<b>4 404,199</b>	<b>3 998,274</b>	<b>405,925</b>	<b>5 906,222</b>	<b>5 243</b>	<b>663</b>		
	tys. tonokm	<b>1 888 026,870</b>	<b>1 705 539,236</b>	<b>182 487,634</b>	<b>2 447 102,213</b>	<b>2 155 538</b>	<b>291 564</b>		
samochody ciężarowe (ciągniki siodłowe z naczepami) - razem	szt	<b>7</b>	7	0	<b>7</b>	5	2		
	tys. ton	<b>0,112</b>	0,112	0,000	<b>0,007</b>	0,000	0,007		
	tys. tonokm	<b>52,000</b>	52,000	0,000	<b>35,000</b>	31,000	4,000		
w tym z towarzyszeniem kierowcy	szt	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0		
	tys. ton	<b>0,000</b>	0,000	0,000	<b>0,000</b>	0,000	0,000		
	tys. tonokm	<b>0,000</b>	0,000	0,000	<b>0,000</b>	0,000	0,000		
naczepy i przyczepy samochodowe luzem (bez poj. silnikowego)	szt	<b>30</b>	28	2	<b>109</b>	64	45		
	tys. ton	<b>0,761</b>	0,747	0,014	<b>2,334</b>	2,000	0,334		
	tys. tonokm	<b>148,000</b>	145,000	3,000	<b>569,000</b>	427,000	142,000		
wymienne nadwozia samochodowe tzw. "swap body"	szt	<b>7 219</b>	5 011	2 208	<b>8 387</b>	6 023	2 364		
	TEU	<b>9 577</b>	6 458,0	3 119,0	<b>12 037,0</b>	8 620,0	3 417,0		
	tys. ton	<b>137,750</b>	130,841	6,909	<b>161,039</b>	153,000	8,039		
	tys. tonokm	<b>50 749,000</b>	48 481,000	2 268,000	<b>53 027,000</b>	50 761,000	2 266,000		
Przewozy kontenerów	łącznie kontenery	szt	<b>337 319</b>	224 543	112 776	<b>480 406</b>	291 869	188 537	
		TEU	<b>569 640</b>	388 378	181 262	<b>798 905,3</b>	499 282	299 623	
		tys. ton	<b>4 265,576</b>	3 866,574	399,002	<b>5 742,842</b>	5 087,770	655,072	
		tys. tonokm	<b>1 837 077,870</b>	1 656 861,236	180 216,634	<b>2 393 471,213</b>	2 104 318,860	289 152,353	
	w tym	20'	szt	<b>95 157</b>	55 014	40 143	<b>163 646</b>	90 963	72 683
			tys. ton	<b>1 324,169</b>	1 211,081	113,088	<b>2 205,206</b>	2 018,122	187,084
			tys. tonokm	<b>498 450,852</b>	453 908,297	44 542,555	<b>802 525,772</b>	735 979,422	66 546,350
		30'	szt	<b>19 252</b>	11 064	8 188	<b>28 142</b>	16 868	11 274
			tys. ton	<b>340,823</b>	315,562	25,261	<b>518,887</b>	483,677	35,210
			tys. tonokm	<b>124 339,521</b>	115 200,242	9 139,279	<b>182 878,303</b>	170 951,637	11 926,666
	40'	szt	<b>222 910</b>	158 465	64 445	<b>288 618</b>	184 038	104 580	
		tys. ton	<b>2 600,584</b>	2 339,931	260,653	<b>3 018,595</b>	2 585,817	432,778	
		tys. tonokm	<b>1 214 287,497</b>	1 087 752,697	126 534,800	<b>1 408 067,138</b>	1 197 387,801	210 679,337	

/źródło: opracowania własne UTK/



**Urząd Transportu Kolejowego  
Departament Regulacji Rynku Kolejowego  
Wydział Analiz**

**Tel. 22 630-18-45  
Fax. 22 630-18-92  
trm@utk.gov.pl  
www.utk.gov.pl**



PRZYJAZNY REGULATOR RYNKU KOLEJOWEGO

