



URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

20 lat

Przewozy intermodalne w 2022 r.



NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych
i konkurencyjnych
warunków świadczenia
usług transportu kolejowego

NASZA WIZJA

Nowoczesny i otwarty
urząd dbający o wysokie
standardy wykonywania
usług na rynku transportu
kolejowego



Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

Warszawa 2023



dr inż. Ignacy Góra
Prezes Urzędu
Transportu Kolejowego

Szanowni Państwo,

w roku 2022 przerwany został trend wzrostów w transporcie intermodalnym trwający ponad dekadę. Przewozom kolejowym kontenerów i innych jednostek intermodalnych nie zaszkodziły kryzysy gospodarcze czy pandemia. Jednak konflikt zbrojny za wschodnią granicą okazał się tym, co znacznie ograniczyło przewozy na kierunku wschód – zachód. Przewoźnicy ładunków, w tym podmioty działające w segmencie transportu intermodalnego, zmuszeni byli do dostosowania dotychczas świadczonych usług do nowej rzeczywistości. Wojna w Ukrainie wymusiła poszukiwanie nowych kierunków dostaw i alternatywnych kanałów dystrybucji. Dodatkowym wyzwaniem stały się rosnące koszty energii, wpływające na rentowność prowadzonej działalności.

W 2022 r. w transporcie intermodalnym przewieziono 26,2 mln ton ładunków, co stanowiło spadek o ok. 1,4% w stosunku do 2021 r. Praca przewozowa wykonana przy przewozie ładunków intermodalnych kształtowała się na poziomie 8,6 mld tono-km. W porównaniu z 2021 r. wzrosła o ponad 0,4 mld tono-km (ok. 5,3%).

Czynnikami wpływającymi na wybór danego środka transportu dotychczas były trzy podstawowe

zmienne: czas, koszt i dostęp do infrastruktury ładunkowej / wyładunkowej. Obecnie ważnym elementem stało się również bezpieczeństwo przewozu i odpowiednie ubezpieczenie ładunku. Te elementy są kluczowe z punktu widzenia optymalizacji łańcucha dostaw. Konflikt zbrojny wywołany przez Rosję utrudnia rozwój transportu intermodalnego, jednak ten segment rynku nadal ma ogromny potencjał. Nie zapominajmy o tym, że również polskie porty morskie generują ruch intermodalny i zapewniają optymalne warunki do wykorzystania przez kolej i wzrost w tym segmencie. Szczególnie, że znaczna część transportu z portów realizowana jest transportem samochodowym. Kolej powinna być promowana jako bezpieczny, efektywny, niskoemisyjny, energooszczędny i przyjazny środowisku środek transportu. Rozwój tej gałęzi transportu powinien być wspierany przez wszystkich interesariuszy rynku.

Zachęcam Państwa do zapoznania się z opracowaniem, przedstawiającym aktualne dane rynkowe dotyczące transportu intermodalnego.

Z wyrazami szacunku

Przewozy intermodalne w 2022 r. w Polsce

Rok 2022 w przewozach intermodalnych charakteryzował się spadkiem większości parametrów w stosunku do 2021 r. Masa przewiezionych ładunków zmniejszyła się rok do roku o ponad 0,3 mln ton, przetransportowano też 28 tys. mniej jednostek i 84 tys. mniej TEU. Jedynie praca przewozowa w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosła o 0,4 mld tono-km.

Na polskim rynku transportowym obserwowaliśmy w ostatnich latach systematyczny wzrost przewozów intermodalnych. Dane za 2022 r. pokazują jednak, że ten rodzaj przewozów okazał się wrażliwy na czynniki geopolityczne, przede wszystkim w związku z inwazją Rosji na Ukrainę.

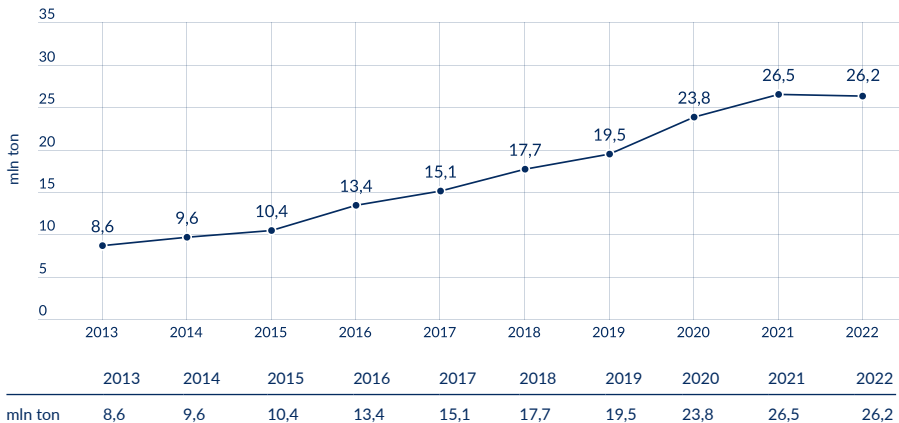
Rynek przewozów intermodalnych w pierwszym kwartale 2022 r. charakteryzował się wzrostem wszystkich parametrów przewozowych w stosunku do analogicznego okresu w 2021 r. Wojna w Ukrainie, która wybuchła 24 lutego 2022 r., nie zdążyła jeszcze zakłócić wzrostowego trendu w tym segmencie rynku w pierwszym kwartale 2022 r.

W danych za drugi kwartał 2022 r. widoczny był już spadek parametrów przewozowych. Niepewna sytuacja wywołana wojną spowodowała, że przewoźnicy intermodalni

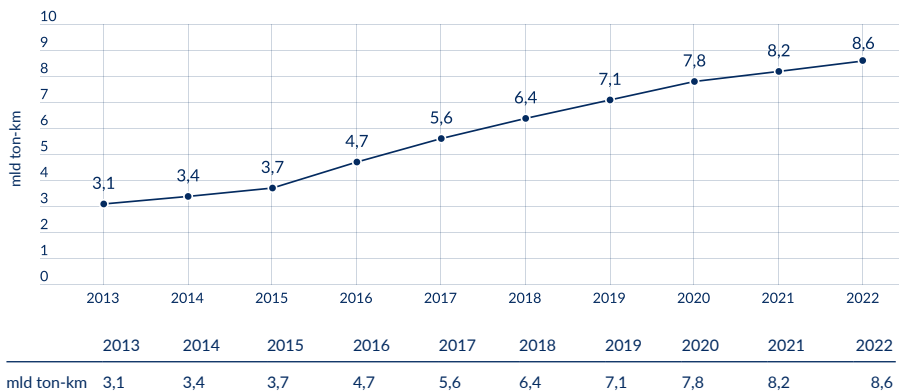
dynamicznie zareagowali na powstałą sytuację. Odbiorcy, nadawcy i spedytorzy zaczęli poszukiwać alternatywnych środków transportu i nowych kanałów dystrybucji ładunków z Chin, co spowodowało wyhamowanie przewozów intermodalnych. Wyraźnie spadła też liczba przewozów tranzytowych przez Polskę. W kolejnych kwartałach 2022 r. widać było dalsze zmniejszanie się przewozów w stosunku do wyników z 2021 r. Efekt ten wynikał również ze wzrostu kosztów transportu oraz zmiany tras przewozów intermodalnych w III kwartale 2022 r. na skutek przyznania priorytetu dla dostaw surowców energetycznych.

W 2022 r. niepewna sytuacja geopolityczna związana z wojną w Ukrainie oraz wzrost kosztów prowadzenia działalności transportowej były dwoma kluczowymi czynnikami, które wpłynęły na wyhamowanie rozwoju przewozów intermodalnych. W 2022 r. zmniejszył się również wolumen przeładunków w portach morskich. Po rekordowym 2021 r. obrót przeładowywanych TEU we wszystkich polskich portach morskich w 2022 r. spadł o blisko 4%.

W 2022 r. w transporcie intermodalnym przewieziono 26,2 mln ton ładunków. W 2021 r. było to 26,5 mln ton – przewozy intermodalne zmniejszyły się o 1,4 %.



◀ Rys. 1 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2013–2022 (w mln ton)



◀ Rys. 2 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2013–2022 (w mld tono-km)

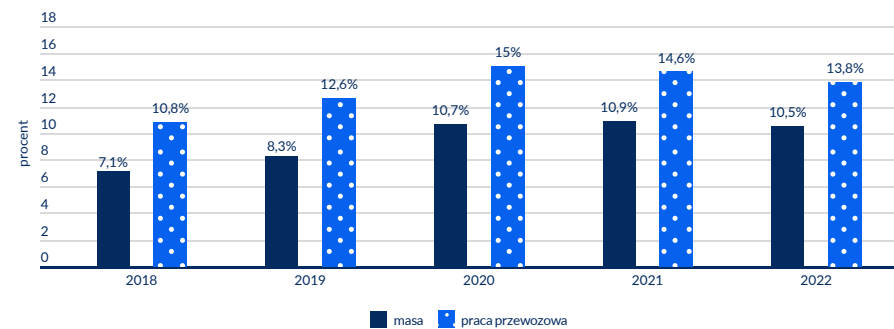
Praca przewozowa wykonana przy przewozie ładunków intermodalnych kształtowała się na poziomie 8,6 mld tono-km. W porównaniu z 2021 r. wzrosła o ponad 0,4 mld tono-km (ok. 5,3%).

W 2022 r. udział masy przewiezionej koleją w ramach transportu intermodalnego w masie ładunków przewiezionych koleją ogółem stanowił 10,5%. W 2021 r. udział ten wyniósł 10,9%, podczas gdy w 2020 r. kształtował się na poziomie 10,7%. Udział pracy przewozowej zrealizowanej przez kolej w transporcie intermodalnym w 2022 r. wyniósł 13,8% (w 2021 r. było to 14,6%,

a w 2020 r. 15%). Udział transportu intermodalnego w transporcie kolejowym spadł więc o 0,4 punktu procentowego w masie i 0,8 punktu procentowego w pracy przewozowej.

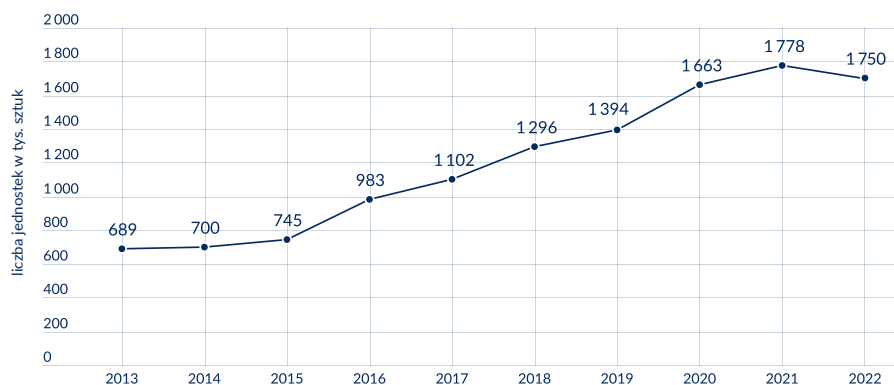
W 2022 r. przewoźnicy kolejowi przetransportowali 1 750 tys. sztuk jednostek ładunkowych, z czego 1 680 tys. sztuk stanowiły kontenery. W stosunku do 2021 r. liczba przetransportowanych jednostek spadła o ok. 1,6%.

W 2022 r. przewieziono koleją 2 836 tys. TEU. W porównaniu z 2021 r. jest to spadek o 2,9%.



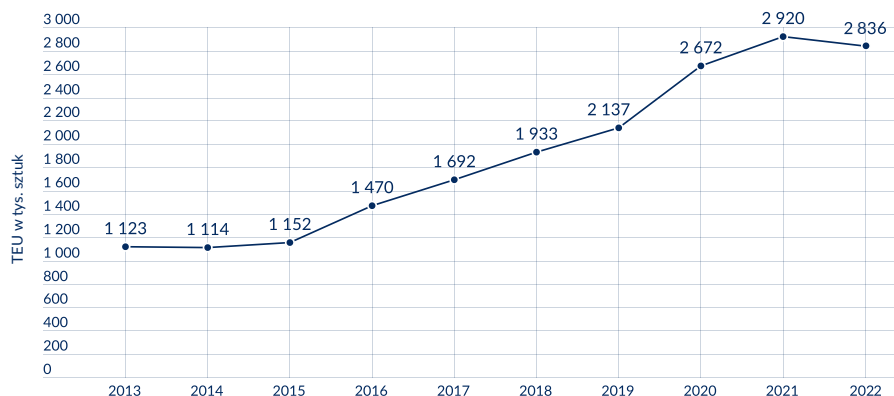
◀ Rys. 3 Udział przewozów intermodalnych w rynku transportu towarów w Polsce wg masy oraz wg pracy przewozowej w latach 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
masa	7,1%	8,3%	10,7%	10,9%	10,5%
praca przewozowa	10,8%	12,6%	15,0%	14,6%	13,8%



◀ Rys. 4 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2013–2022 (w tys. sztuk)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
tys. sztuk	689	700	745	983	1102	1296	1394	1663	1778	1750



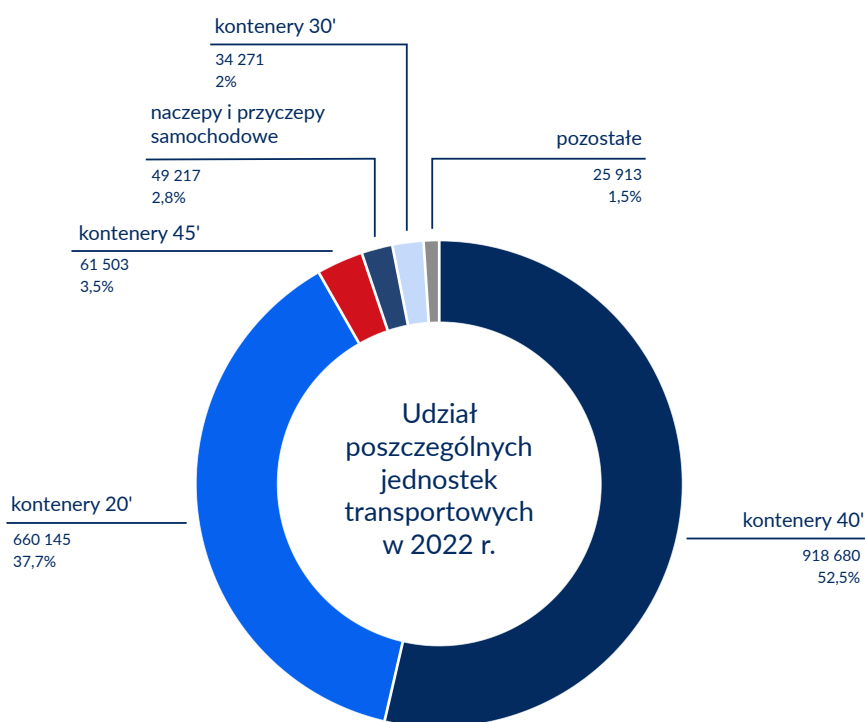
◀ Rys. 5 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2013–2022 (w tys. TEU)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
tys. TEU	1123	1114	1152	1470	1692	1933	2137	2672	2920	2836

W transporcie intermodalnym w Polsce przewozi się głównie kontenery. Ich udział w ogólnej liczbie jednostek na koniec 2022 r. stanowił 96%, podobnie jak w latach poprzednich, najczęściej przewożono jednostek 20- i 40-stopowych, które stanowiły odpowiednio 37,7% i 52,5% ogólnej liczby jednostek. Udział pozostałych kontenerów wyniósł odpowiednio: 25-stopowych – 0,3%, 30-stopowych – 2%, 35-stopowych – 0,02% i 45-stopowych – 3,5%. Naczepy i przyczepy samochodowe stanowiły

2,8% wykorzystywanych jednostek, a wymienne nadwozia samochodowe 0,6%.

W Polsce liczba naczep i przyczep samochodowych przewożonych koleją jest niewielka w porównaniu z liczbą transportowanych kontenerów. W 2022 r. przetransportowano 49 217 szt., co stanowiło wzrost o ok. 5,7% w porównaniu z 2021 r., kiedy to przewieziono ich 46 560 szt.



◀ Rys. 6 Udział poszczególnych jednostek transportowych w 2022 r. (na wykresie przedstawiono spółki z udziałem od 2%)

jednostka transportowa	liczba
kontenery 40'	918 680
kontenery 20'	660 145
kontenery 45'	61 503
naczepy i przyczepy samochodowe	49 217
kontenery 30'	34 271
wymienne nadwozia samochodowe	10 808
inne	9 797
kontenery 25'	5 006
kontenery 35'	302



◀ Rys. 7 Liczba naczep i przyczep samochodowych przewożonych koleją w Polsce w latach 2013-2022

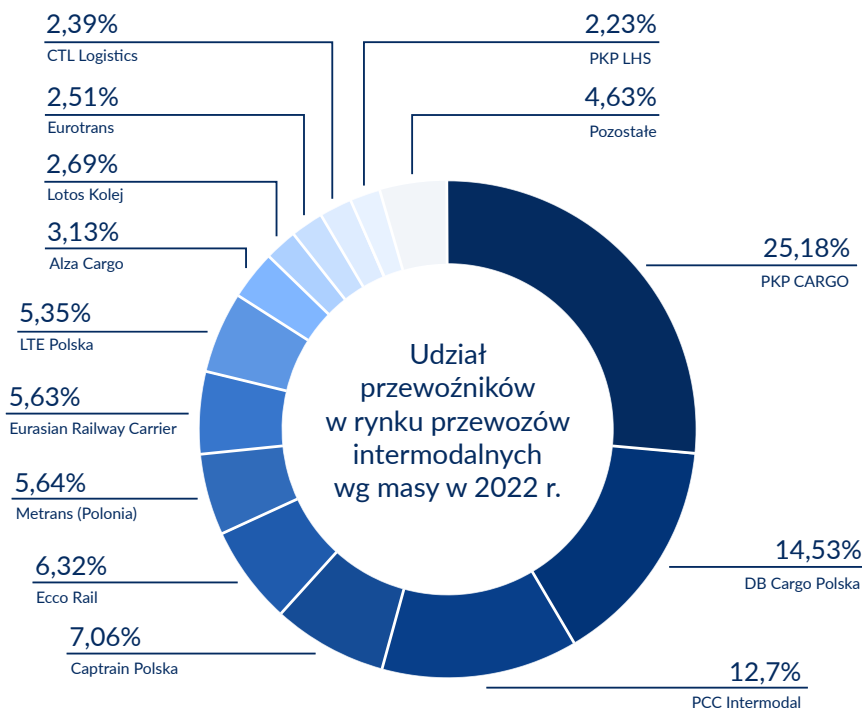
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Liczba naczep i przyczep	5 505	14 714	27 230	25 817	15 265	18 857	22 139	40 535	46 560	49 217

Spośród wszystkich przewoźników kolejowych realizujących transport intermodalny w 2022 r. najlepszy wynik osiągnęła spółka PKP Cargo, zarówno pod względem masy jak i wykonanej pracy przewozowej. Udział tego przewoźnika w rynku wyniósł 25,2% wg masy i 30,1% wg pracy przewozowej. W porównaniu z 2021 r. udział PKP Cargo spadł o 5,5 punktu procentowego w masie i 7,2 punktu procentowego w pracy przewozowej.

Z roku na rok wśród spółek kolejowych wzrasta zainteresowanie przewozami intermodalnymi. Podmioty

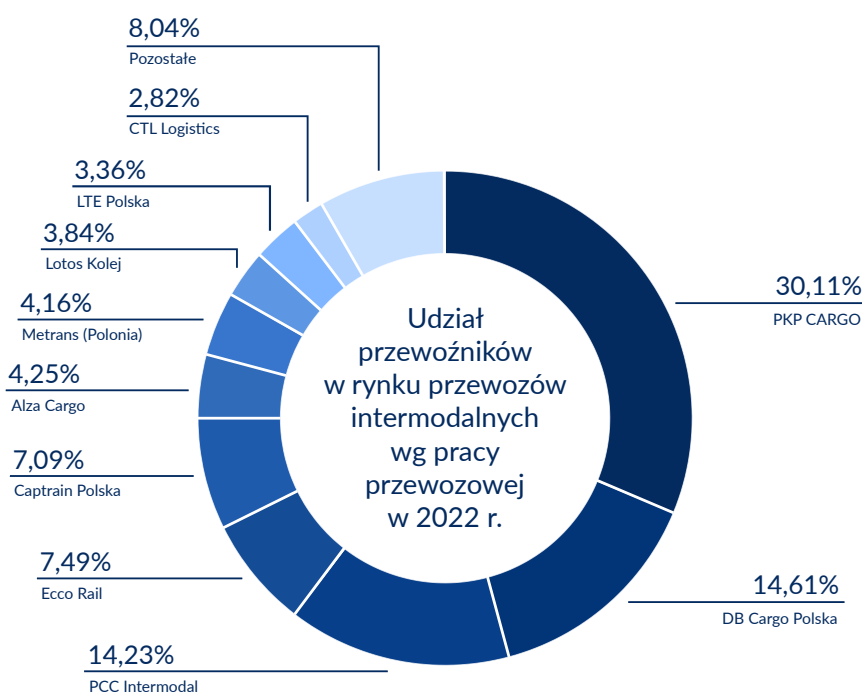
te zauważają, że ten rodzaj transportu systematycznie wzrasta i odgrywa coraz większą rolę w kolejowym rynku transportu towarów w Polsce.

Spośród 23 spółek realizujących przewozy intermodalne w 2022 r. jedynie PKP Cargo osiągnęło udział w rynku przekraczający 25% pod względem przewiezionej masy ładunków, a siedem następnych spółek (DB Cargo Polska, PCC Intermodal, Captrain Polska, Ecco Rail, Metrans (Polonia), Eurasian Railway Carrier i LTE Polska) osiągnęło łączny udział w rynku na poziomie 57,2%.



◀ Rys. 8 Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg masy w 2022 r. (na wykresie przedstawiono spółki z udziałem powyżej 2%)

przewoźnik	udział	przewoźnik	udział
PKP CARGO	25,18%	PKP LHS	2,23%
DB Cargo Polska	14,53%	LTG Cargo Polska	1,22%
PCC Intermodal	12,70%	Silva LS	0,76%
Captrain Polska	7,06%	Pol - Miedź Trans	0,66%
Ecco Rail	6,32%	Rail Polska	0,59%
Metrans (Polonia)	5,64%	Freightliner PL	0,51%
Eurasian Railway Carrier	5,63%	Rail Cargo Carrier-Poland	0,38%
LTE Polska	5,35%	CD Cargo Poland	0,23%
Alza Cargo	3,13%	Zakłady Inżynierii Kolejowej	0,15%
Lotos Kolej	2,69%	TKP Silesia	0,07%
Eurotrans	2,51%	IRT	0,06%
CTL Logistics	2,39%		



◀ Rys. 9 Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg pracy przewozowej w 2022 r. (na wykresie przedstawiono spółki z udziałem powyżej 2%)

przewoźnik	udział	przewoźnik	udział
PKP CARGO	30,11%	Freightliner PL	1,01%
DB Cargo Polska	14,61%	Pol - Miedź Trans	0,90%
PCC Intermodal	14,23%	CD Cargo Poland	0,40%
Ecco Rail	7,49%	Rail Polska	0,39%
Captrain Polska	7,09%	Zakłady Inżynierii Kolejowej	0,36%
Alza Cargo	4,25%	Rail Cargo Carrier-Poland	0,18%
Metrans (Polonia)	4,16%	Eurasian Railway Carrier	0,14%
Lotos Kolej	3,84%	Eurotrans	0,12%
LTE Polska	3,36%	TKP Silesia	0,01%
CTL Logistics	2,82%	IRT	0,00%
PKP LHS	1,61%		
LTG Cargo Polska	1,51%		
Silva LS	1,40%		

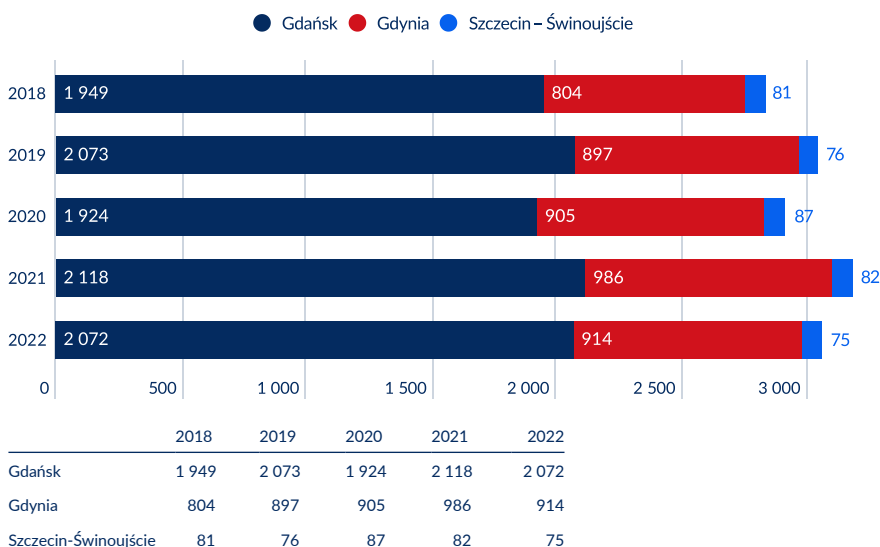
Analizując wyniki spółek w wykonanej pracy przewozowej poza PKP Cargo, najwyższy udział w rynku przypadł spółkom: DB Cargo Polska, PCC Intermodal, Ecco Rail, Captrain Polska, Alza Cargo oraz Metrans (Polonia). Łączny udział w rynku tych sześciu przewoźników wyniósł ok. 51,8%.

Porty morskie odgrywają ważną rolę w przewozach intermodalnych, gdyż generują duże potoki ładunków w tej gałęzi transportu. W 2022 r. polskie porty morskie przeładowały blisko 3,1 mln TEU. Oznacza to niewielki spadek w porównaniu do rekordowego do tej pory wyniku z 2021 r., w którym osiągnięto poziom przeładunków blisko 3,2 mln TEU. W 2022 r. największy wolumen TEU obsłużyły porty morskie w Gdańsku i Gdyni – odpowiednio o blisko 2,1 mln TEU

i o ponad 0,9 mln TEU. Udział portów w Szczecinie i Świnoujściu w przeładunku kontenerów był znacznie niższy.

Analizując ruch pociągów intermodalnych w 2022 r., realizujących przewozy na sieci PKP PLK z portu w Gdańsku, kontenery najczęściej trafiały do centralnej Polski (Warszawa, Łódź i terminale zlokalizowane w województwie łódzkim), do województw wielkopolskiego i dolnośląskiego, na Śląsk i do granicy z Czechami do województwa małopolskiego, a także do Lublina i województwa lubelskiego.

W przypadku Portu w Gdyni zasięg realizowanych przewozów był podobny – obejmował województwa centralnej i południowej Polski.



◀ Rys. 10 Przeładunki w polskich portach morskich w latach 2018–2022 (w tys. TEU)
Źródło: dane na podstawie oficjalnych wyników zamieszczonych na stronach portów w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu. Stan na dzień 13 kwietnia 2023 r.



◀ Rys. 11 Główne relacje intermodalne uruchamiane z Portu Gdańsk w 2022 r.

Na rysunku przedstawiono najważniejsze trasy pociągów ze stacji Gdańsk Port, których udział w liczby kształtował się na poziomie powyżej 1% w ogólnej liczbie pociągów z tej stacji (w tym przypadku nie były brane pod uwagę trasy z Zajęczkowa Tczewskiego np. do Gliwic, Brzegu Dolnego, ponieważ Zajęczkowo Tczewskie stanowi stację przeładunkową jest dla wielu pociągów z Gdańska i Gdyni). W szczególności były to trasy z Gdańska Portu do stacji: Stara Wieś koło Kutna, Łódź Olechów Łoa, Radomsko GT, Zajęczkowo Tcz. Ztb, Warszawa Praga WPB, Sławków Euroterminal, Kąty Wrocławskie, Szamotuły, Gądky, Sławków, Korsze Towarowa, Wrocław Swojczyce, Zebrzydowice, Brzesko Okocim GT, Głogów Wróblin, Łódź Olechów Łob, Poznań Franowo PFA, Jaworzno Szczakowa JSB, Lublin Główny LbC. Łączny udział pociągów na tych trasach stanowił 87,2% wszystkich tras z Gdańska Portu.



◀ Rys. 12 Główne relacje intermodalne uruchamiane z Portu Gdynia w 2022 r.

Na rysunku przedstawiono najważniejsze trasy pociągów ze stacji Gdynia Port, których udział w liczbie kształtował się na poziomie powyżej 1% w ogólnej liczbie pociągów z tej stacji. (w tym wypadku nie były brane pod uwagę trasy z Zajączkowa Tczewskiego np. do Gliwic, Brzegu Dolnego, ponieważ Zajączkowo Tczewskie stanowi stację przeładunkową jest dla wielu pociągów z Gdańska i Gdyni). W szczególności były to trasy z Gdyni Portu do stacji: Stara Wieś koło Kutna, Zajączkowo Tcz. Ztb, Łódź Olechów Łoa, Poznań Franowo Pfd, Terespol Pomorski, Gądkki, Gdańsk Port Północny, Warszawa Praga WPB, Rypin, Ciechanów, Gliwice GLA, Brzesko Okocim GT, Raciąż, Łódź Olechów Łob, Nowe Skalmierzyce, Sławków. Łączny udział pociągów na tych trasach stanowił 87,2% wszystkich tras z Gdyni Portu.

W 2022 r. w związku z wojną w Ukrainie, zmianą sytuacji geopolitycznej i ograniczeniem produkcji w niektórych branżach na terenie Chin, kierunki transkontynentalne przewozów intermodalnych z Chin do Europy i z Europy do Chin uległy zmianie. Rosyjska inwazja w lutym 2022 r. i szereg konsekwencji z nią związanych spowodowały, że część firm logistycznych oraz spedytorów wożących towary pomiędzy Chinami a Europą – w obawie przed możliwymi sankcjami nakładanymi na Rosję i Białoruś, a także niechęcią towarzystw do ubezpieczenia ładunków na trasie Nowego Jedwabnego Szlaku (część jego biegnie przez Rosję i Białoruś) – zdecydowała się na wykorzystanie tradycyjnej drogi morskiej lub alternatywnego szlaku tranzytowego przez Morze Kaspijskie. Pomimo obserwowanych zmian, przewozy tranzytowe z Chin do Europy Zachodniej przez Rosję i Białoruś, a także Polskę, mają dla wielu spedytorów korzystne parametry, np. w zakresie czasu czy ceny.

W przewozach realizowanych przez przejścia graniczne z Białorusią i Obwodem Kaliningradzkim dochodziło do ograniczeń. Pomimo że sankcje dotyczyły transportu

wybranych towarów z obszaru Rosji i Białorusi, nie zaś np. Chin, to niepewna sytuacja w związku z wojną w Ukrainie wpłynęła na zmniejszenie przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku.

W oparciu o dane UTLC ERA¹ przejście w Brześciu posiadało w 2022 r. ok. 91,8% udziału w blisko 411 tys. TEU przetransportowanych przez wszystkie europejskie, kolejowe przejścia graniczne ujęte w statystyce UTLC. Pozostałe 8,2% udziału w przeładunku granicznym realizowane było w Bruzgach, Mamonowie, Svislochy oraz Zheleznodorozhniy. Jednakże część z tych kierunków w związku z prowadzonymi działaniami wojennymi w Ukrainie znacząco zmniejszyła wielkość przeładunków w 2022 r. w stosunku do 2021 r. Dotyczyło to zwłaszcza Mamonowa i Zheleznodorozhniy.

W 2022 r. nastąpił spadek liczby TEU obsłużonych na przejściu granicznym Brześć – Terespol w stosunku do 2021 r. Podczas gdy w 2021 r. było to 476 tys. TEU, to w 2022 r. było to niecałe 377 tys. TEU.

¹ UTLC ERA – United Transport and Logistics Company – Eurasian Rail Alliance – Spółka joint venture należąca do kolei rosyjskich, białoruskich i kazachskich, realizującej wg danych z 2021 r. ok. 80% rynku połączeń kolejowych między Europą a Azją. Dane obejmują przejścia graniczne na których ma miejsce przeładunek z toru o rozstawie 1520 mm na tor o rozstawie 1435 mm.

Punkt wejścia na tor 1 520 mm	Wyjazd z Europy (TEU)				Zmiana 2022/2021
	2019	2020	2021	2022	
Brześć Centralny	32 610	58 467	63 272	39 616	-37,4%
Brześć Severny	69 788	77 863	99 374	80 632	-18,9%
Bruzgi		376	754	88	-88,3%
Mamonovo	4 888	7 598	6 908	960	-86,1%
Svisloch	1 096			416	
Zheleznodorozhniy			1 054	634	-39,8%
Suma	108 382	144 304	171 362	122 346	-28,6%

◀ Tab. 1 Przewozy w TEU wg punktu wejścia na tor 1 520 mm – przewozy w kierunku azjatyckim
Źródło: <https://index1520.com/en/statistics>.

Punkt zejścia z toru 1 520 mm	Wjazd do Europy (TEU)				Zmiana 2022/2021
	2019	2020	2021	2022	
Brześć Centralny	162 583	274 212	272 900	219 266	-19,7%
Brześć Severny	22 052	32 591	40 900	37 438	-8,5%
Bruzgi		776	2 076	1 492	-28,1%
Mamonovo	5 038	10 706	11 800	1 592	-86,5%
Svisloch			988	1 864	88,7%
Zheleznodorozhniy			1 470	574	-61,0%
Suma	189 673	318 285	330 134	262 226	-20,6%

◀ Tab. 2 Przewozy w TEU wg punktu zejścia z toru 1 520 mm – przewozy w kierunku europejskim
Źródło: <https://index1520.com/en/statistics>.

Punkt wejścia na tor 1 520 mm	Wyjazd z Europy (tys. ton)				Zmiana 2022/2021
	2019	2020	2021	2022	
Brześć Centralny	193,06	293,95	341,59	213,48	-37,5%
Brześć Severny	255,22	462,78	593,97	444,84	-25,1%
Bruzgi		1,96	3,26	0,24	-92,6%
Mamonovo	12,61	36,42	41,46	5,49	-86,8%
Svisloch	1,82			2,98	
Zheleznodorozhniy			4,93	3,08	-37,5%
Suma	462,71	795,11	985,21	670,11	-32,0%

◀ Tab. 3 Przewozy w tys. ton wg punktu wejścia na tor 1 520 mm – przewozy w kierunku azjatyckim
Źródło: <https://index1520.com/en/statistics>.

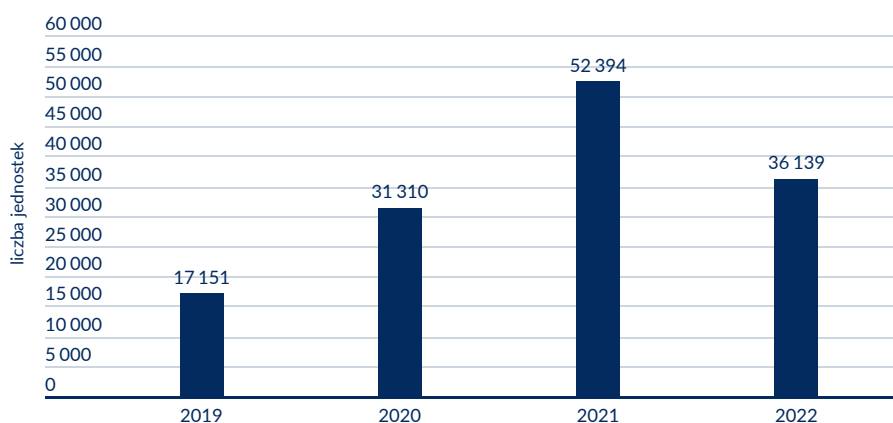
Punkt zejścia z toru 1 520 mm	Wjazd do Europy (tys. ton)				Zmiana 2022/2021
	2019	2020	2021	2022	
Brześć Centralny	820,62	1448,6	1544,53	1385,48	-10,3%
Brześć Severny	97,25	172,52	239,18	234,54	-1,9%
Bruzgi		4,04	12,49	9,00	-27,9%
Mamonovo	20,79	51,69	65,24	8,95	-86,3%
Svisloch			5,32	11,17	110,0%
Zheleznodorozhniy			5,96	2,48	-58,4%
Suma	938,66	1 676,85	1 872,72	1 651,62	-11,8%

◀ Tab. 4 Przewozy w tys. ton wg punktu wejścia na tor 1 520 mm – przewozy w kierunku europejskim
Źródło: <https://index1520.com/en/statistics>.

W 2022 r. oprócz kolejowych przejść granicznych między Polską i Białorusią oraz między Polską i Rosją (Obwód Kaliningradzki) kontenery w ramach transportu intermodalnego przewożone były również z wykorzystaniem przejścia granicznego w Hrubieszowie na linii szerokotorowej zarządcy PKP LHS. Operator linii PKP LHS odnotował jednak duży spadek przewozów intermodalnych w 2022 r. w porównaniu do 2021 r. Liczba przetransportowanych jednostek spadła o ok. 31%. Pozostałe parametry, takie jak masa, praca przewozowa i TEU, również zmniejszyły się odpowiednio 33%, 4% i 25%. Przewoźnik w większym stopniu realizował przewozy w innych grupach ładunków. Znacząco wzrósł obrót produktami rolnictwa w tym zwłaszcza zbożami, produktami spożywczymi oraz produktów należących do grupy metali i wyrobów metalowych gotowych.

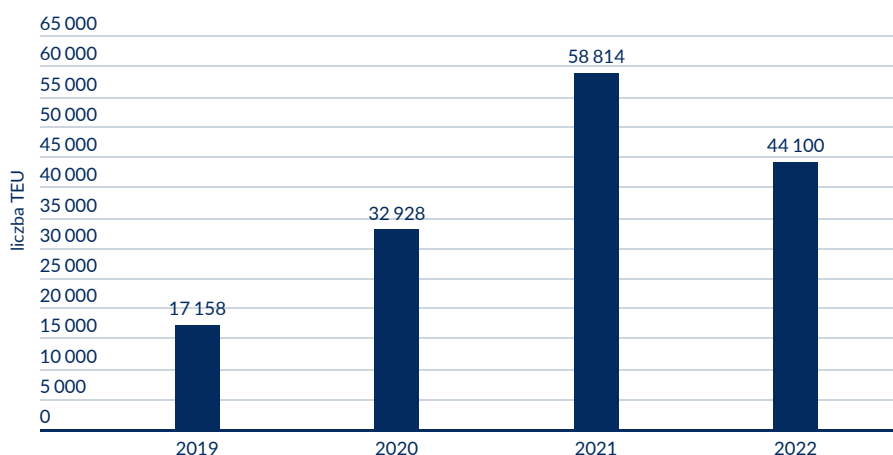
Udział PKP LHS w całości rynku transportu intermodalnego w 2022 r. stanowił około 2% w liczbie jednostek i w TEU.

Transport intermodalny pomimo globalnych utrudnień nadal ma potencjał do dalszego rozwoju. Niezależnie od poszukiwania alternatywnych kanałów transportu, np. sektora morskiego, transport kolejowy przez Polskę pozostaje jedną z głównych dróg transportu ładunków między Europą a Azją. Wojna w Ukrainie z czasem dobiegnie końca, dlatego nadal trzeba kłaść nacisk na zwiększenie potencjału polskiej infrastruktury kolejowej. Niezbędne jest zapewnienie m.in. odpowiednich czasów przejazdu, zwłaszcza dla połączeń międzynarodowych, a także minimalizacja opóźnień pociągów towarowych, szczególnie na granicach. Kluczowe jest opracowanie długoterminowych strategii rozwoju segmentu przewozów intermodalnych oraz właściwa współpraca zarządców infrastruktury oraz przewoźników kolejowych w zakresie inwestycji niezbędnych dla zwiększenia przepustowości infrastruktury i terminali przeładunkowych oraz ogólnie elastyczności kolejowego transportu towarowego.



◀ Rys. 13 Liczba przewiezionych jednostek w kolejowych przewozach intermodalnych w Polsce przez PKP LHS w latach 2019–2022 (w sztukach)

	2019	2020	2021	2022
liczba jednostek	17 151	31 310	52 394	36 139



◀ Rys. 14 Liczba przewiezionych TEU w kolejowych przewozach intermodalnych w Polsce przez PKP LHS w latach 2019–2022 (w sztukach)

	2019	2020	2021	2022
liczba TEU	17 158	32 928	58 814	44 100

W celu zwiększenia przewozów intermodalnych z wykorzystaniem kolei należy wprowadzić nowy system wsparcia transportu intermodalnego, w tym ulgi intermodalnej, który będzie promował szybkie i punktualne pociągi intermodalne, w szczególności z/do portów morskich: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście.

Szczegółowe wyniki dotyczące przewozów intermodalnych można znaleźć na portalu statystycznym Urzędu Transportu Kolejowego **Dane Kolejowe**, który jest dostępny pod adresem dane.utk.gov.pl.

Serwis w zakładce [Transport intermodalny](#) w przejrzysty sposób prezentuje bieżące statystyki dotyczące rynku transportu intermodalnego, jak również dane archiwalne.

Wykaz przewoźników i pojęć ujętych w opracowaniu

1.	Alza Cargo	Alza Cargo sp. z o.o.
2.	Captrain Polska	Captrain Polska sp. z o.o.
3.	CD Cargo Poland	CD Cargo Poland sp. z o.o.
4.	CTL Logistics	CTL Logistics sp. z o. o.
5.	DB Cargo Polska	DB Cargo Polska S.A.
6.	Ecco Rail	ECCO Rail sp. z o.o.
7.	Eurasian Railway Carrier	Eurasian Railway Carrier sp. z o.o.
8.	Eurotrans	Eurotrans sp. z o.o.
9.	Freightliner	Freightliner PL sp. z o.o.
10.	IRT	IRT sp. z o.o.
11.	Lotos Kolej	Lotos Kolej sp. z o.o.
12.	LTE Polska	LTE Polska sp. z o.o.
13.	LTG Cargo Polska	LTG Cargo Polska sp. z o.o.
14.	Metrans Polonia	Metrans Polonia sp. z o.o.
15.	PCC Intermodal	PCC Intermodal sp. z o.o.
16.	PKP Cargo	PKP Cargo S.A.
17.	PKP LHS	PKP LHS sp. z o.o.
18.	Pol-Miedź Trans	Pol-Miedź Trans sp. z o.o.
19.	Rail Cargo Carrier Poland	Rail Cargo Carrier Poland sp . z o. o.
20.	Rail Polska	Rail Polska sp. z o.o.
21.	Silva LS	Silva LS sp. z o.o.
22.	TKP Silesia	TKP Silesia sp. z o.o.
23.	ZIK Sandomierz	Zakład Inżynierii Kolejowej S.J.
24.	Index 1520	Eurasian Rail Alliance Index (ERAI).
25.	TEU	Ekwiwalent jednostki 20 stopowej; 1 TEU oznacza 1 szt. kontenera o długości 20 stóp
26.	UTLC ERA	United Transport and Logistics Company Eurasian Rail Alliance



Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl