



Przewozy intermodalne w 2023 r.

2024

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 2024

dr inż. Ignacy Góra

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego



Szanowni Państwo,

kolejowe przewozy intermodalne do 2021 r. notowały wzrosty z roku na rok. Rozwijały się nawet mimo obostrzeń spowodowanych pandemią koronawirusa w latach 2020-2021. W 2022 r. dwa czynniki wpłynęły na wyhamowanie w przewozach intermodalnych – niepewna sytuacja geopolityczna związana z wojną w Ukrainie i wzrost kosztów prowadzenia działalności transportowej. Rok 2023 był drugim z rzędu, kiedy odnotowany został spadek w transporcie intermodalnym. Wojna spowodowała wzrost kosztów operacyjnych i cen energii, co jeszcze bardziej uderzyło w przedsiębiorstwa kolejowe. Oddziałuje ona na wymianę międzynarodową Europy z Chinami. Na kluczowych dla przewozów intermodalnych przejściach granicznych przez Brześć Centralny i Severny nastąpiły spadki w liczbie TEU trafiających do Europy z 256,7 tys. do 143,3 tys. TEU (zmiana na poziomie ok. 44%).

W 2023 r. w transporcie intermodalnym przewieziono 24,5 mln ton. W porównaniu z 2022 r. – kiedy takich ładunków było 26,2 mln ton – oznacza to spadek o 6,3%. Praca przewozowa wykonana przy przewozie ładunków intermodalnych kształtowała się na poziomie 8,5 mld tkm. W porównaniu z 2022 r. był to spadek o ponad 0,1 mld tkm (ok. 1,5%). Z drugiej strony w 2023 r. w stosunku do 2022 r. zwiększyły się przewozy w komunikacji międzynarodowej z wykorzystaniem linii PKP LHS. Przewieziona masa wzrosła o 56%, a wykonana praca przewozowa o 37%.

Sytuacja w Ukrainie wpłynęła na globalne funkcjonowanie międzynarodowej gospodarki i zakłócenia m.in. w łańcuchach dostaw. Niemniej jednak transport towarów koleją nadal posiada potencjał na przyszłość. W ramach wdrażania zrównoważonego transportu, ekologiczna kolej wpisuje się w działania Unii Europejskiej w zakresie polityki transportowej na najbliższe lata.

Mam nadzieję, że opracowanie, które zawiera najbardziej aktualne dane rynkowe, przybliży Państwu sytuację na rynku transportu intermodalnego i zachodzące na nim zmiany.

Z wyrazami szacunku

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'I. Góra', written over a horizontal line.

Spis treści

Spis treści.....	4
1. Przewozy intermodalne – podstawowe parametry za lata 2014-2023	5
2. Udziały przewoźników w rynku przewozów intermodalnych według masy i według pracy przewozowej w 2023 r.....	9
3. Przewozy poszczególnych jednostek transportowych	12
4. Wykorzystanie polskich portów morskich w transporcie intermodalnym	13
5. Przewozy intermodalne przez przejścia na wschodniej granicy	16
6. Kluczowe lokalizacje na trasie euroazjatyckiej w 2023 r.....	18
7. Podsumowanie	20
8. Spis skrótów i pojęć.....	22
9. Spis rysunków	24
10. Spis tabel	25

1. Przewozy intermodalne – podstawowe parametry za lata 2014–2023

Rok 2023 w przewozach intermodalnych charakteryzował się spadkiem wszystkich parametrów w stosunku do 2022 r. Masa przewiezionych ładunków zmniejszyła się rok do roku o ponad 1,6 mln ton, a praca przewozowa o ponad 0,1 mld tkm. W 2023 r. przetransportowano też o 0,16 mln mniej jednostek i 0,4 mln mniej TEU.

Na polskim rynku transportowym obserwowaliśmy przez ostatnie lata systematyczny wzrost przewozów intermodalnych. Dane za lata 2022-2023 pokazują jednak, że przewozy intermodalne są wrażliwe na wydarzenia gospodarcze i geopolityczne. Na wyhamowanie wzrostów przewozów intermodalnych oddziałuje nadal niepewna sytuacja za wschodnią granicą. Rok 2023 jest drugim z rzędu, kiedy odnotowujemy spadek podstawowych parametrów w transporcie intermodalnym (jedynie w 2022 r. w stosunku do 2021 r. mieliśmy wzrost w wykonanej pracy przewozowej).

W 2023 r. sytuacja związana z wojną w Ukrainie oraz spadek wymiany drogą lądową w handlu międzynarodowym z Chinami były istotnymi czynnikami, które wpłynęły na wyhamowanie rozwoju przewozów intermodalnych.

W 2023 r. w transporcie intermodalnym masa przewiezionych ładunków wyniosła 24,5 mln ton – o 1,6 mln ton (6,3%) mniej niż w 2022 r. Najwyższy poziom tego parametru był w 2021 r. – wówczas kolej przewiozła 26,5 mln ton ładunków intermodalnych.

Praca przewozowa wykonana przy przewozie ładunków intermodalnych kształtowała się na poziomie 8,5 mld tkm. W porównaniu z 2022 r. zmniejszyła się o ponad 0,1 mld tkm (ok. 1,5%).

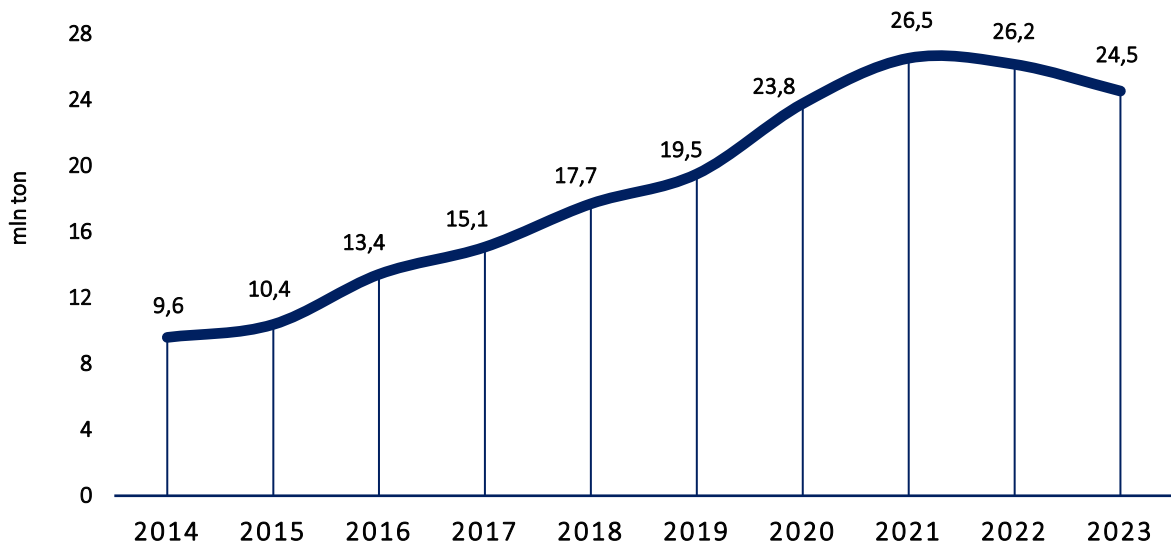
Od stycznia do grudnia 2023 r. przewoźnicy kolejowi przetransportowali 1,59 mln sztuk jednostek ładunkowych, z czego 1,49 mln sztuk stanowiły kontenery. W stosunku do 2022 r. liczba przetransportowanych jednostek spadła o ok. 9,1%.

W 2023 r. przewieziono ponad 2,43 mln TEU (1 kontener 20 stopowy = 1 TEU). W porównaniu z 2022 r. jest to spadek o 405 tys. TEU (14,3%).

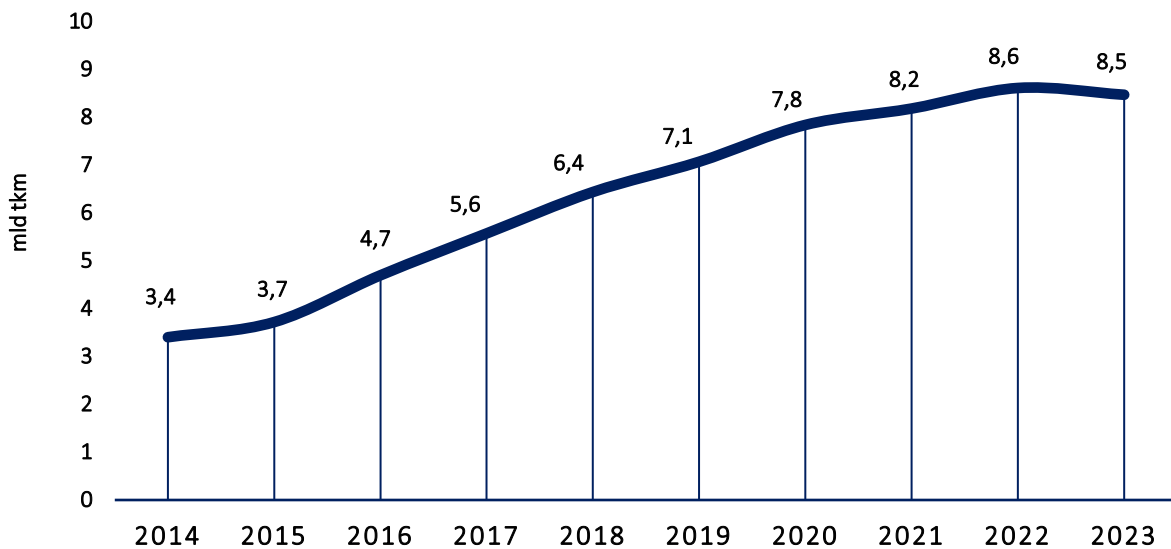
Masa towarów przewiezionych koleją w ramach transportu intermodalnego stanowiła 10,6% masy towarów przewiezionych koleją ogółem, a praca przewozowa 13,7% całkowitej pracy przewozowej wykonanej w transporcie kolejowym.

W 2023 r. kolejowe przewozy intermodalne realizowało 29 licencjonowanych przewoźników, podczas gdy w 2022 r. było ich 23. Warto zauważyć, że w ciągu dekady liczba przewoźników, którzy świadczą usługi w segmencie przewozów intermodalnych, wzrosła z 10 do 29 podmiotów, a więc niemal trzykrotnie.

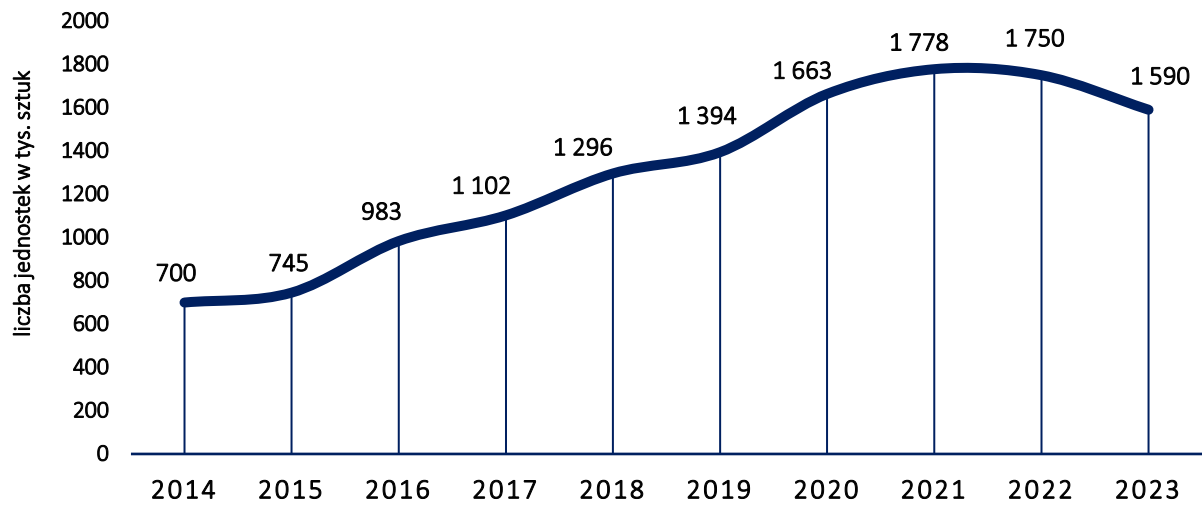
Rys. 1. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2014-2023 według masy ładunków (w mln ton)



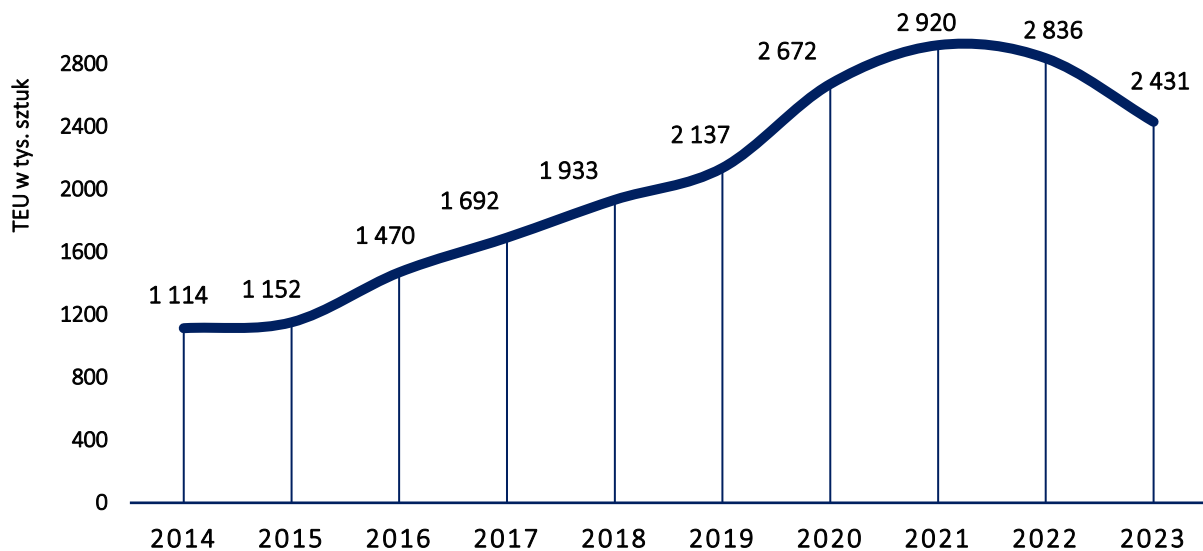
Rys. 2. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2014-2023 według wykonanej pracy przewozowej (w mld tkm)



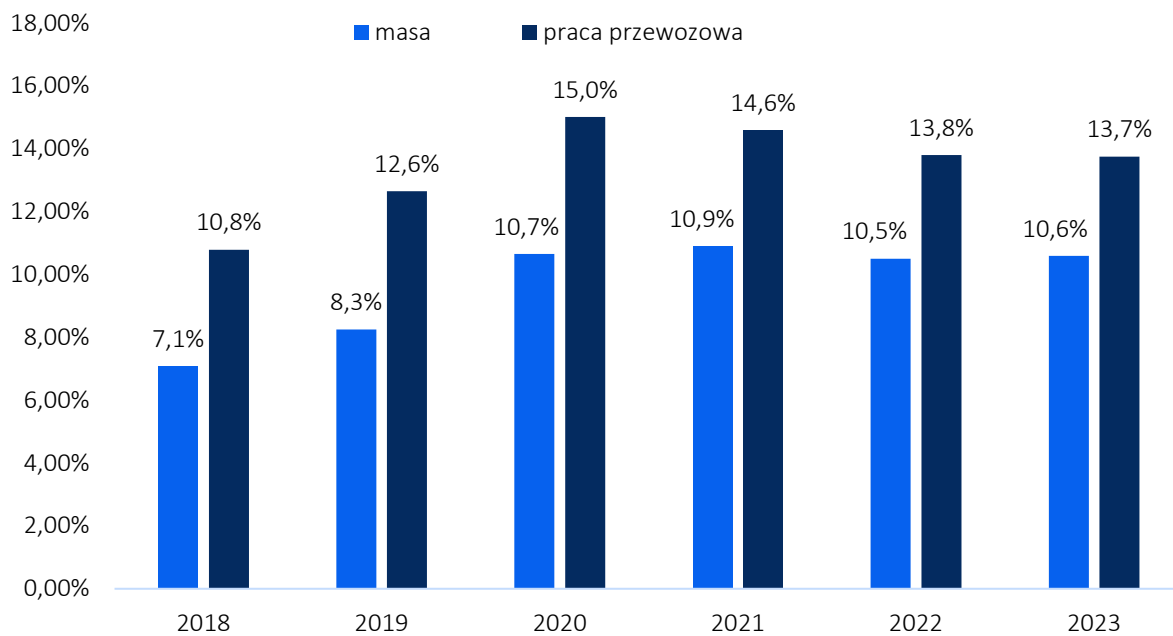
Rys. 3. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2014-2023 według liczby jednostek (w tys. sztuk)



Rys. 4. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2014-2023 według liczby TEU (w tys. TEU)



Rys. 5. Udział przewozów intermodalnych w rynku transportu towarów w Polsce według masy oraz według pracy przewozowej w latach 2018-2023



2. Udziały przewoźników w rynku przewozów intermodalnych według masy i według pracy przewozowej w 2023 r.

Spośród 29 przewoźników kolejowych, którzy realizowali transport intermodalny w 2023 r., najlepszy wynik osiągnęło PKP Cargo – zarówno pod względem masy, jak i wykonanej pracy przewozowej. Udział tego przewoźnika w rynku wyniósł 19,4% według masy i 21,1% według pracy przewozowej. W porównaniu z 2022 r. udział PKP Cargo w rynku transportu intermodalnego spadł o 5,8 punktu procentowego w masie i o 9 punktów procentowych w pracy przewozowej.

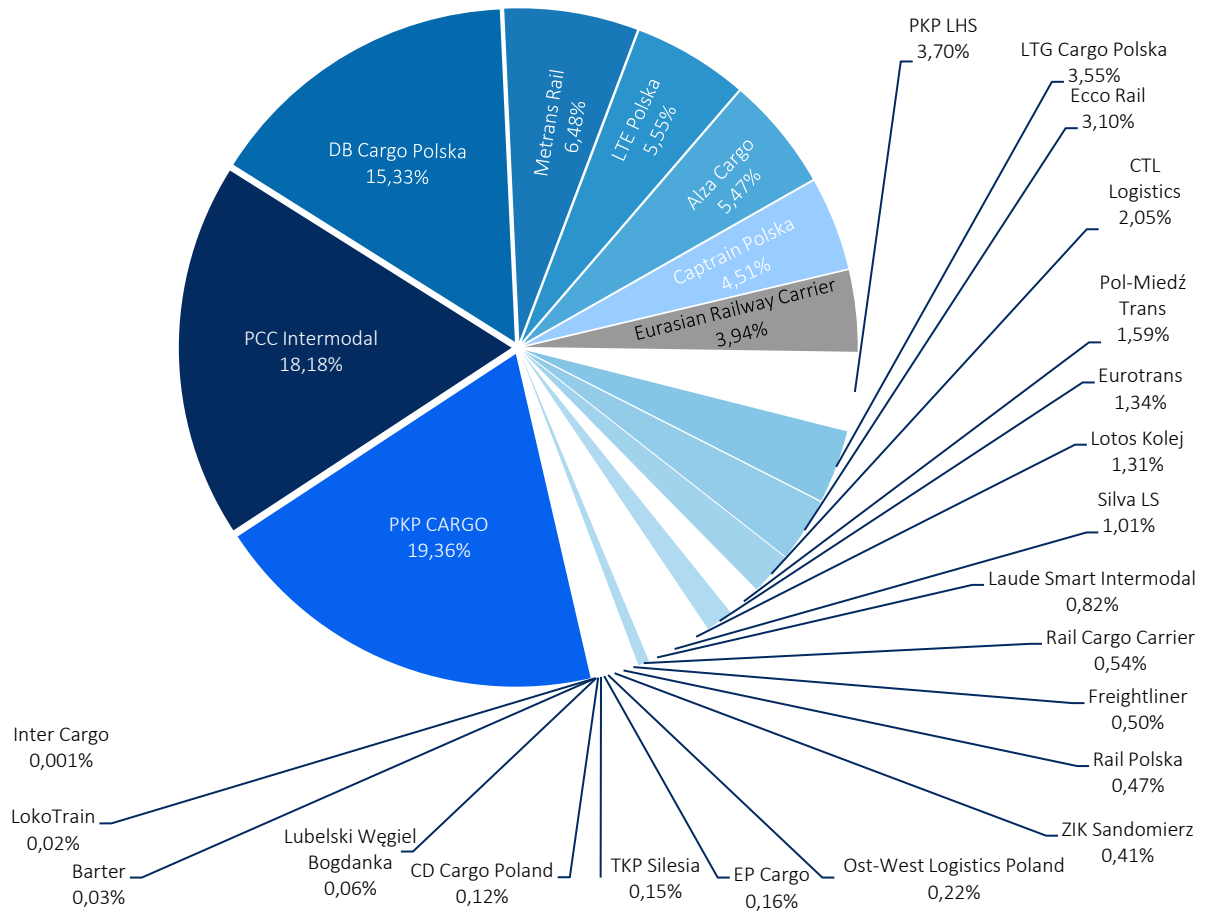
Drugie miejsce na rynku osiągnęła spółka PPC Intermodal z udziałem według masy na poziomie 18,2% i 19,9% według pracy przewozowej. Po I półroczu 2023 r. PCC Intermodal miało wyższy udział w rynku według masy od PKP Cargo, a według pracy przewozowej było na pierwszym miejscu na rynku przez trzy pierwsze kwartały 2023 r.

Na trzecim miejscu jest DB Cargo z udziałem 15,3% według masy i 16,1% według pracy przewozowej.

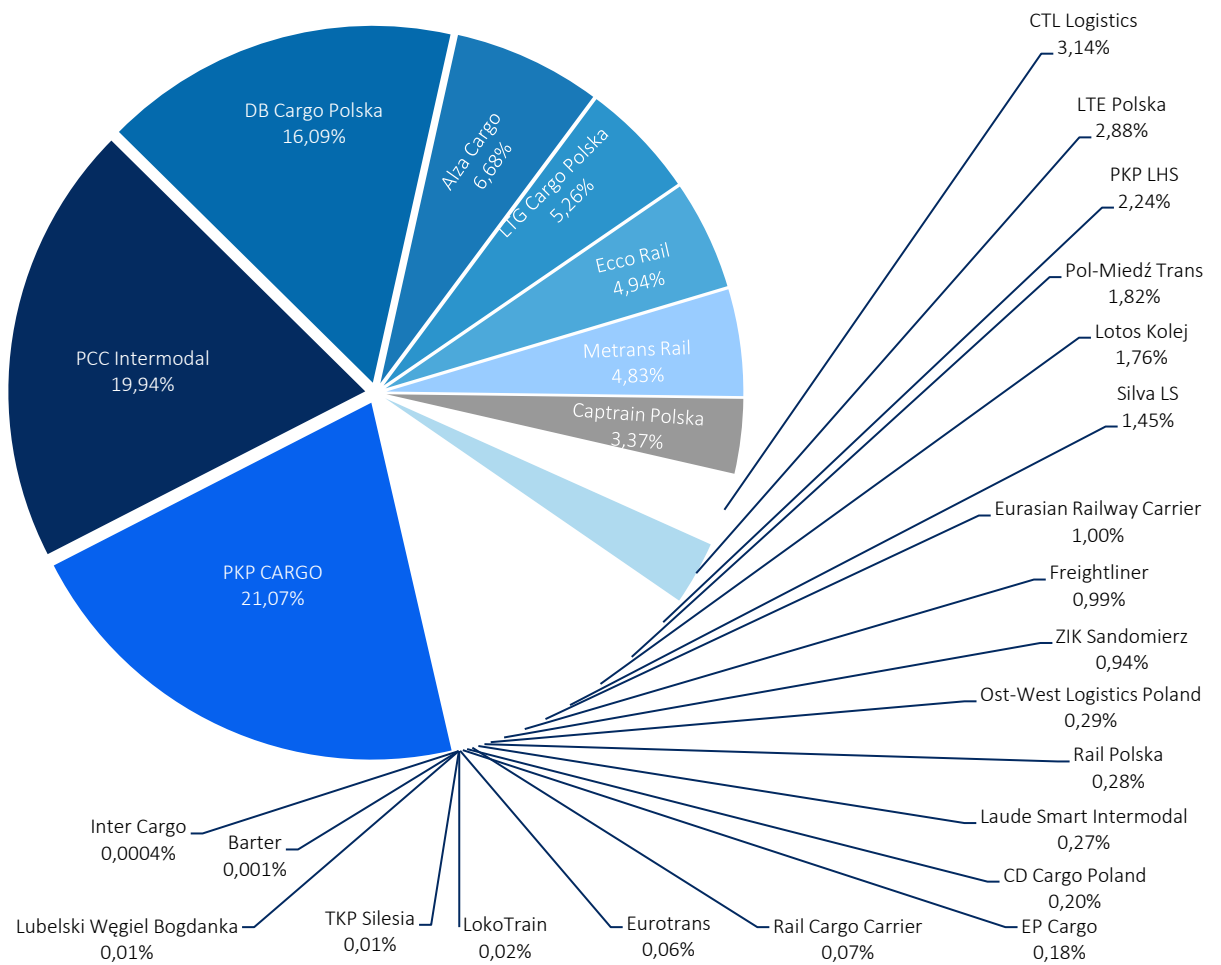
Przewoźnicy z pierwszej trójki w 2023 r. posiadali blisko 53% udziału w rynku według masy oraz ponad 57% według pracy przewozowej.

Segment przewozów intermodalnych spotyka się z coraz większym zainteresowaniem spółek. W 2023 r. na rynku funkcjonowało 29 przewoźników. Część z nich po raz pierwszy zaczęła działalność w zakresie transportu intermodalnego – m.in. Laude Smart Intermodal, LokoTrain, Lubelski Węgiel Bogdanka czy Ost-West Logistics Poland. Część przewoźników, m.in. EP Cargo czy Inter Cargo, po przerwie w 2022 r. powróciło do świadczenia usług przewozu kontenerów.

Rys. 6. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych według masy w 2023 r.



Rys. 7. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych według pracy przewozowej w 2023 r.

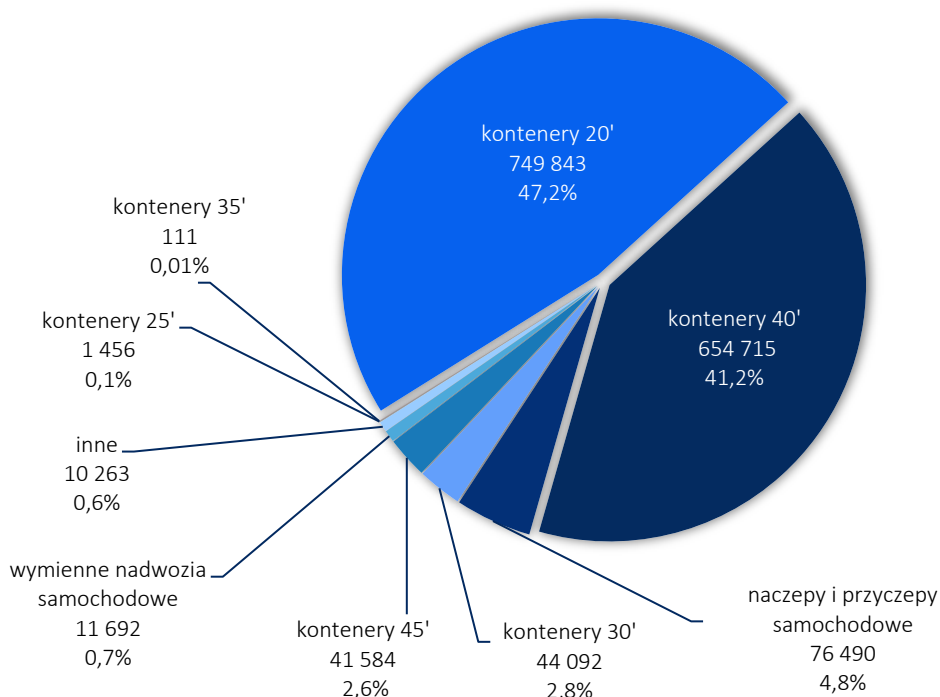


3. Przewozy poszczególnych jednostek transportowych

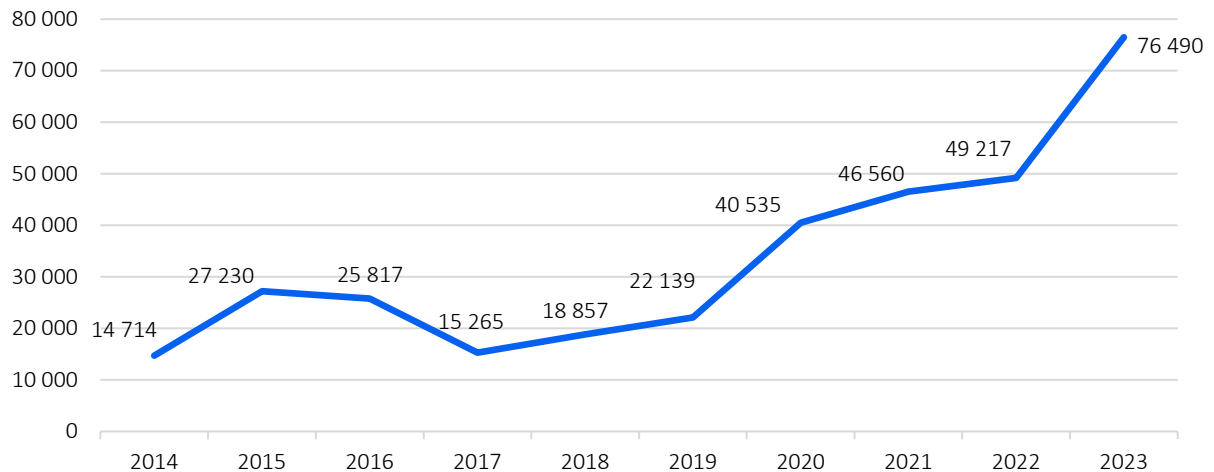
W transporcie intermodalnym w Polsce przewozi się głównie kontenery. Ich udział w ogólnej liczbie jednostek na koniec 2023 r. stanowił 94%. Podobnie jak w latach poprzednich, najczęściej przewożono jednostek 20- i 40-stopowych. Stanowiły one odpowiednio 47,2% i 41,2% ogólnej liczby jednostek. Udział pozostałych kontenerów wyniósł odpowiednio: 25-stopowych – 0,1%, 30-stopowych – 2,8%, 35-stopowych – 0,01% i 45-stopowych – 2,6%. Naczepy i przyczepy samochodowe stanowiły 4,8% wykorzystywanych jednostek, a wymienne nadwozia samochodowe 0,7%. W Polsce liczba naczep i przyczep samochodowych przewożonych koleją jest niewielka w porównaniu z liczbą transportowanych kontenerów. W 2023 r. przetransportowano 76 490 szt., co stanowiło 4,8% ogółu przewożonych jednostek. Liczba naczep i przyczep samochodowych przewożonych koleją w 2023 r. w stosunku do 2022 r. wzrosła jednak o ponad 55%.

W innych krajach, na przykład w Niemczech czy Szwajcarii, przewóz naczep pociągami jest bardziej popularny. W Niemczech, według danych Eurostat, naczepy stanowią około 20% ogółu przewiezionych jednostek. Liczba przewożonych koleją naczep jest 16-krotnie wyższa niż w Polsce. W Szwajcarii udział naczep w ogólnej liczbie przewożonych jednostek kształtuje się na poziomie ok. 16%. Według danych Eurostat ich liczba jest ponad 3-krotnie wyższa niż w Polsce. Ze względu na wyżynno-górzyste ukształtowanie kraj ten nakłada na transport drogowy liczne ograniczenia lub wręcz uniemożliwia przewóz ładunków na wybranych trasach. W praktyce wygląda to tak, że wiele ciężarówek w przewozach tranzytowych załadowanych jest na granicy i rozładowywanych na kolejnej granicy.

Rys. 8. Udział poszczególnych jednostek transportowych w 2023 r.



Rys. 9. Liczba naczep i przyczep samochodowych przewożonych koleją w Polsce w latach 2014-2023



4. Wykorzystanie polskich portów morskich w transporcie intermodalnym

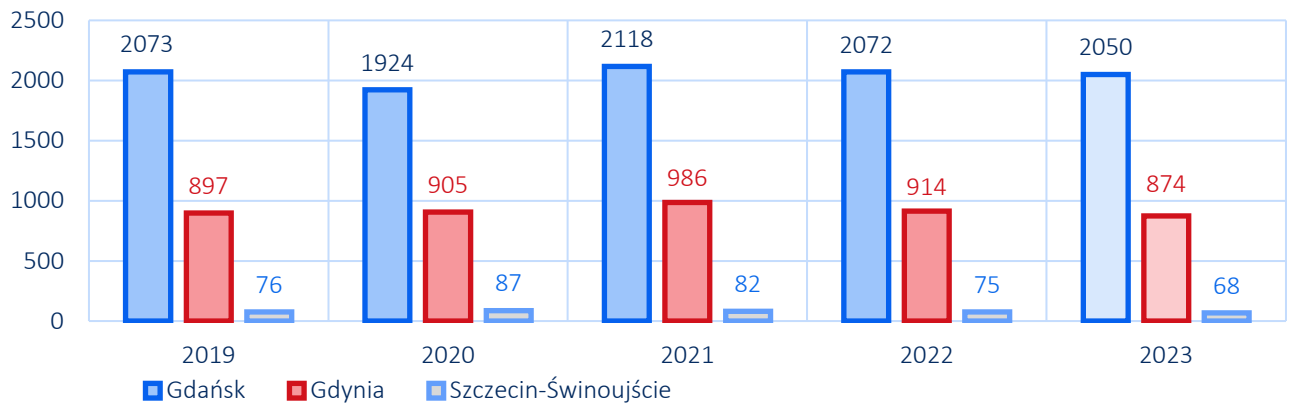
Polskie porty morskie są częścią globalnych łańcuchów dostaw obsługujących największe kontenerowce. Generują duże potoki ładunków w kontenerach i odgrywają ważną rolę w przewozach intermodalnych. W 2023 r. polskie porty morskie przeładowały blisko 3 mln TEU. Oznacza to niewielki spadek (o 0,1 mln TEU) w porównaniu do 2022 r. Rekordowy pod względem przeładunków był natomiast 2021 r. Przeładunki osiągnęły wtedy poziom blisko 3,2 mln TEU. Największy wolumen kontenerów obsłużyły porty w Gdańsku (2,05 mln TEU) oraz w Gdyni (0,87 mln TEU). Porty w Szczecinie i Świnoujściu obsłużyły łącznie poniżej 0,1 mln TEU.

Port Gdańsk odnotował spadek na poziomie około 1% i był to najmniejszy spadek spośród wyników wszystkich polskich portów kontenerowych. Spadek odnotowano również w Gdyni, gdzie obsłużono o 4,4% (40,5 tys.) TEU mniej niż w 2022 r. Największy spadek był w Porcie Szczecin-Świnoujście (-10% w stosunku do 2022 r., co stanowiło przeładunki o ponad 7 tys. TEU mniejsze).

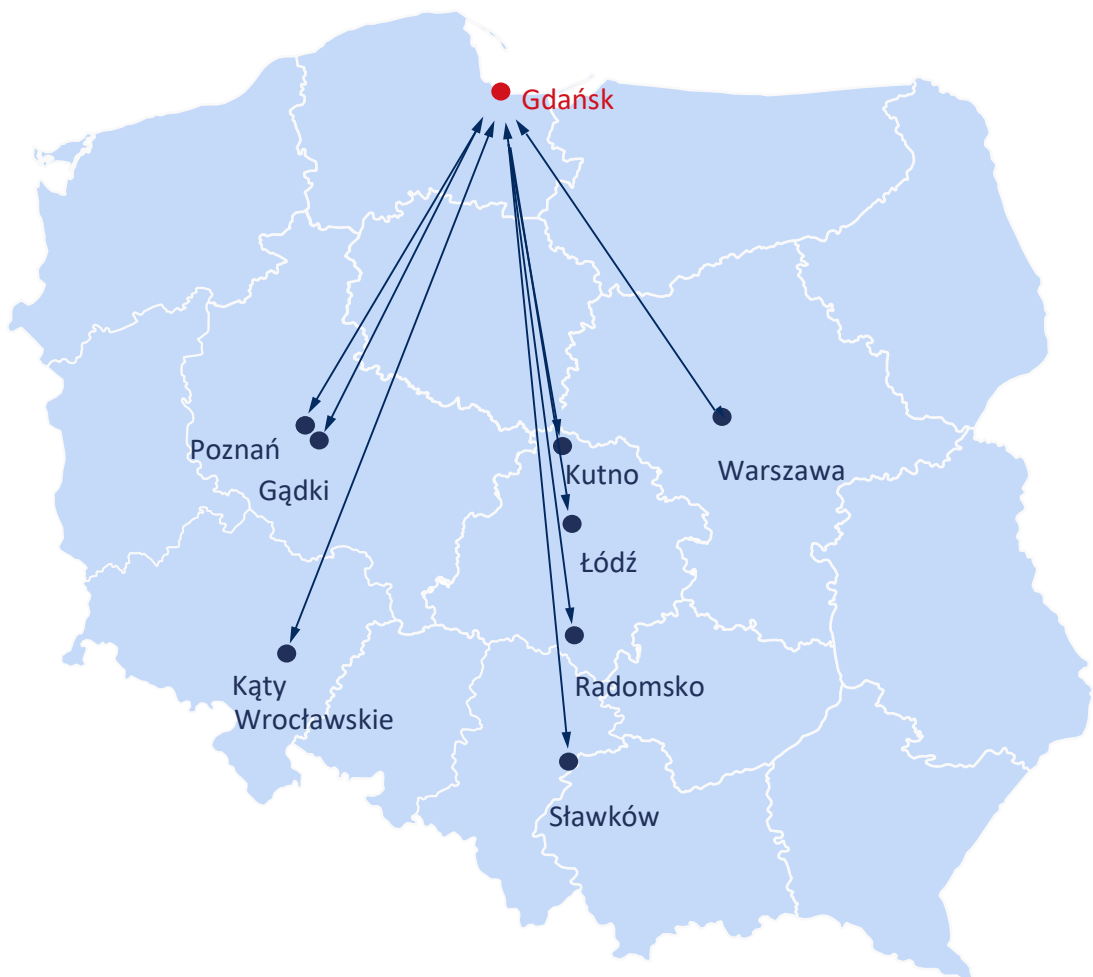
Wojna w Ukrainie wpływa na funkcjonowanie polskich portów drugi rok z rzędu. W 2023 r. sytuacja za wschodnią granicą powodowała zwiększony obrót surowcami masowymi. Zwiększył się wolumen przeładunków m.in. paliw płynnych i zboża.

Pomimo obecnych trudności porty planują rozwijać swój potencjał i zwiększać możliwości przeładunkowe kontenerów. W Gdańsku powstaje trzeci głębokowodny terminal kontenerowy, który będzie mógł obsługiwać największe kontenerowce świata. Możliwości przeładunkowe terminala mają się zwiększyć z 3 do 4,5 mln TEU rocznie. W Gdyni strategiczną inwestycją jest Port Zewnętrzny, który umożliwi obsługę statków kontenerowych o długości ponad 400 metrów i zanurzeniu do 16 metrów. W Szczecinie i Świnoujściu również planowane są inwestycje, które mają stworzyć z nich kluczowe węzły w globalnych łańcuchach dostaw Europy Środkowo-Wschodniej. Porty w Szczecinie i Świnoujściu zlokalizowane są na najkrótszej drodze, jaka łączy Skandynawię ze środkową i południową Europą.

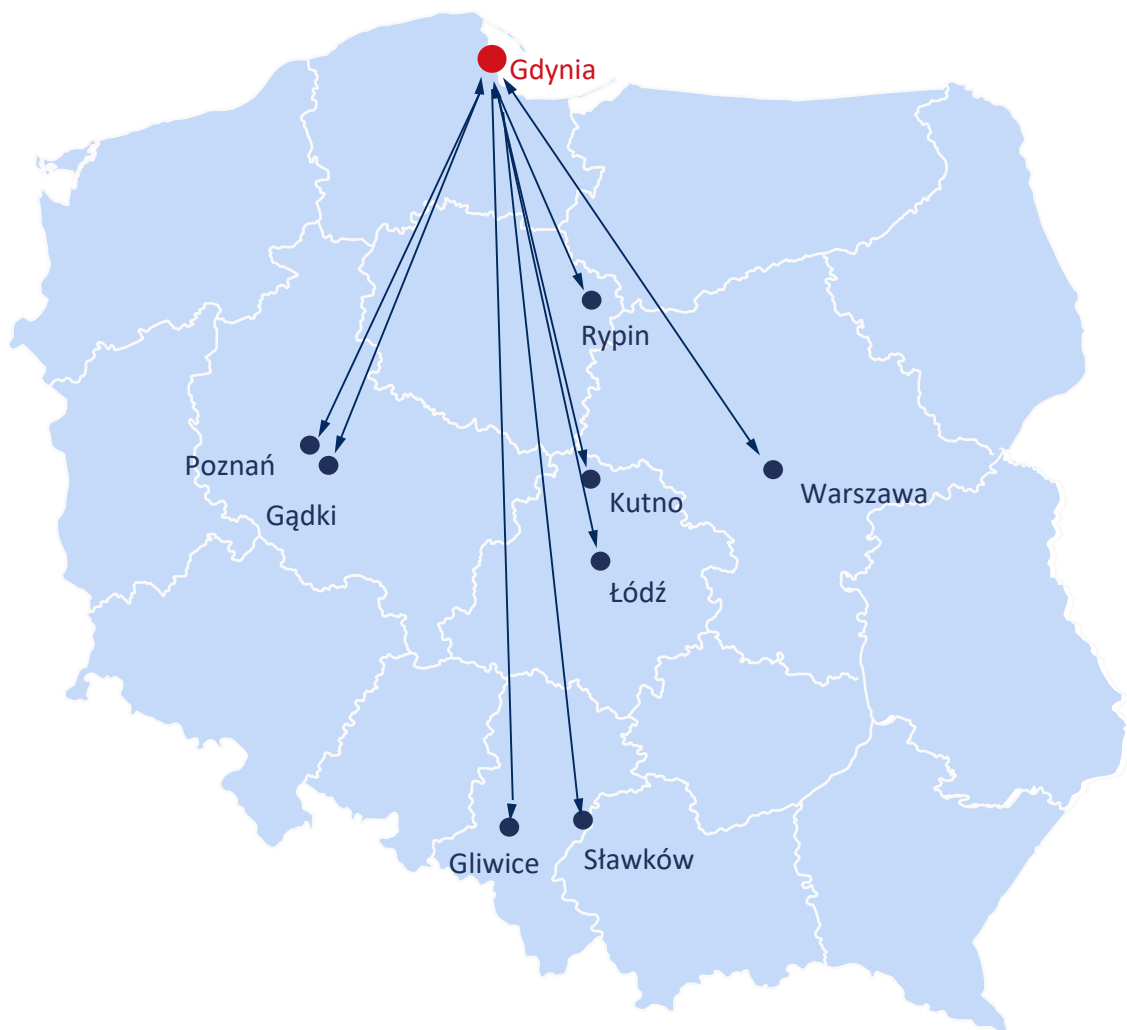
Rys. 10. Przetładunki w polskich portach morskich w latach 2019-2023 [tys. TEU]



Rys. 11. Główne bezpośrednie relacje intermodalne z portu Gdańsku w 2023 r.



Rys. 12. Główne bezpośrednie relacje intermodalne z portu w Gdyni w 2023 r.



5. Przewozy intermodalne przez przejścia na wschodniej granicy

W 2023 r. przewozy intermodalne przez przejścia na granicy wschodniej odbywały się głównie przez Brześć Centralny i Severny. W stosunku do 2022 r. dynamika spadku liczby TEU na wyjeździe z Europy wyniosła od blisko 36% do prawie 60%. W przeciwnym kierunku, czyli na wjeździe do Europy, przewozy spadły od 40% do prawie 45%. Jako punkt początkowy i końcowy w obu przypadkach przyjęto przejścia graniczne na wschodzie Polski.

W 2023 r. – oprócz kolejowych przejść granicznych między Polską i Białorusią oraz między Polską i Rosją (Obwód Kaliningradzki) – kontenery przewożone były również z wykorzystaniem przejścia granicznego w Hrubieszowie na linii szerokotorowej zarządcy PKP LHS. W 2023 r. w porównaniu do 2022 r. PKP LHS odnotował wzrost przewozów intermodalnych we wszystkich parametrach. Liczba przetransportowanych jednostek wzrosła o ok. 49%. Pozostałe parametry – masa, praca przewozowa i TEU – również zwiększyły się odpowiednio o 56%, 37% i 34%.

Udział PKP LHS w całości rynku transportu intermodalnego w 2023 r. stanowił według masy 3,7% i według pracy przewozowej 2,2%. W 2023 r. w stosunku do 2022 r. w przewozach w komunikacji międzynarodowej na linii PKP LHS liczba przetransportowanych łącznie TEU w eksporcie i imporcie wyniosła 58 723 TEU. W 2022 r. było to 43 962 TEU (wzrost o blisko 34%). Liczba przetransportowanych TEU w eksporcie wzrosła o ok. 54%, natomiast w imporcie nastąpił wzrost o 13%. Przewozy krajowe po linii PKP LHS były realizowane w niewielkim zakresie zarówno w 2022 r., jak i w 2023 r.

Tab. 1. Przewozy w TEU według punktu wejścia na tor 1520 mm – przewozy w kierunku azjatyckim w latach 2020-2023

Punkt wejścia na tor 1520	Wyjazd z Europy (TEU)				zmiana 2023/2022
	2020	2021	2022	2023	
Brześć Centralny	58 467	63 272	39 616	15 990	-59,6%
Brześć Severny	77 863	99 374	80 632	51 836	-35,7%
Bruzgi	376	754	88		
Mamonovo	7 598	6 908	960		
Svisloch			416		
Zheleznodorozhniy		1 054	634		

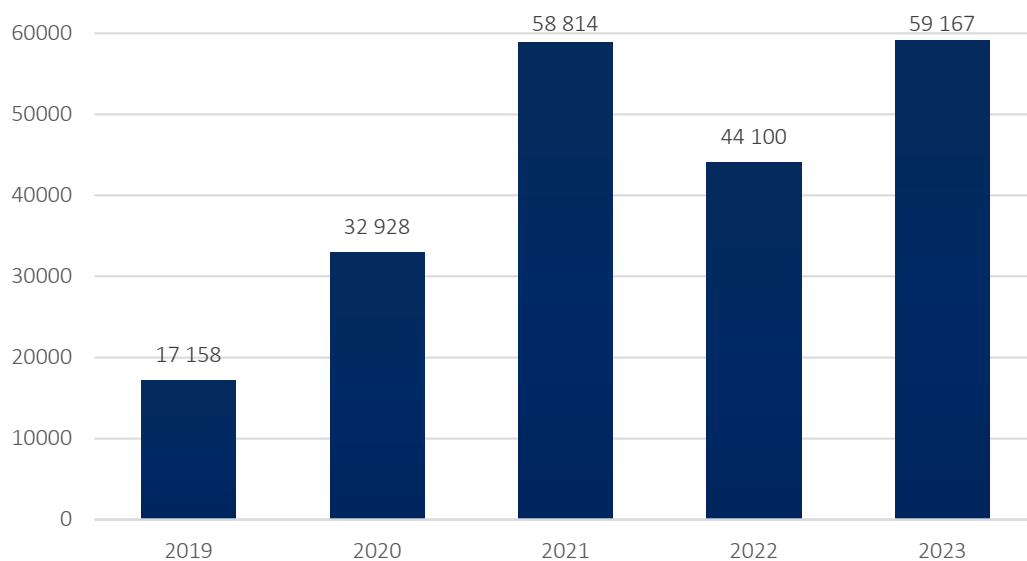
Źródło: index1520

Tab. 2. Przewozy w TEU według punktu zejścia z toru 1520 mm – przewozy w kierunku europejskim w latach 2020-2023

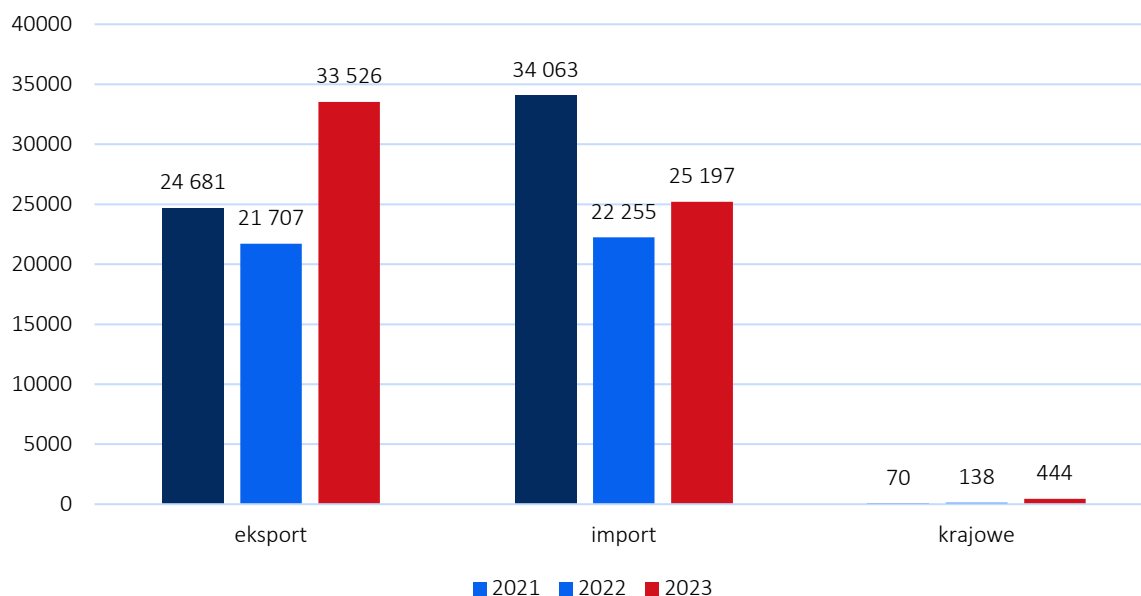
Punkt zejścia z toru 1520	Wjazd do Europy (TEU)				zmiana 2023/2022
	2020	2021	2022	2023	
Brześć Centralny	274 212	272 900	219 266	120 918	-44,9%
Brześć Severny	32 591	40 900	37 438	22 366	-40,3%
Bruzgi	776	2 076	1 492	1 492	
Mamonovo	10 706	11 800	1 592	1 592	
Svisloch		988	1 864	1 864	
Zheleznodorozhniy		1 470	574	574	

Źródło: index1520

Rys. 13. Liczba przewiezionych TEU przez PKP LHS ogółem w latach 2019-2023



Rys. 14. Liczba przewiezionych TEU przez PKP LHS według rodzaju komunikacji w latach 2021-2023



6. Kluczowe lokalizacje na trasie euroazjatyckiej w 2023 r.

Konflikt zbrojny w Ukrainie wpłynął na funkcjonowanie gospodarki światowej, lecz handel między Unią Europejską a Chinami nadal jest istotny w wymianie międzynarodowej i w znacznym stopniu kształtuje funkcjonowanie szlaków kolejowych. Dla transportu kontenerów z Chin do Europy oraz z Europy do Chin korytarz euroazjatycki przez Białoruś, Kazachstan i Rosję pozostawał kluczowy w 2023 r. Kolej zapewniała znacznie szybszy czas tranzytu w porównaniu do transportu morskiego, co było istotne z punktu widzenia firm logistycznych i spedytorów. Trasy tranzytowe dotyczyły głównie ośrodków zlokalizowanych w Niemczech (m.in. Duisburg, Mannheim i Hamburg) oraz w zachodniej i środkowej części Chin (m.in. Xi'an, Chengdu i Chongqing). Ładunki w kontenerach z Unii Europejskiej do Chin stanowiły 32,1% relacji, a z Chin do Unii Europejskiej 67,9%.

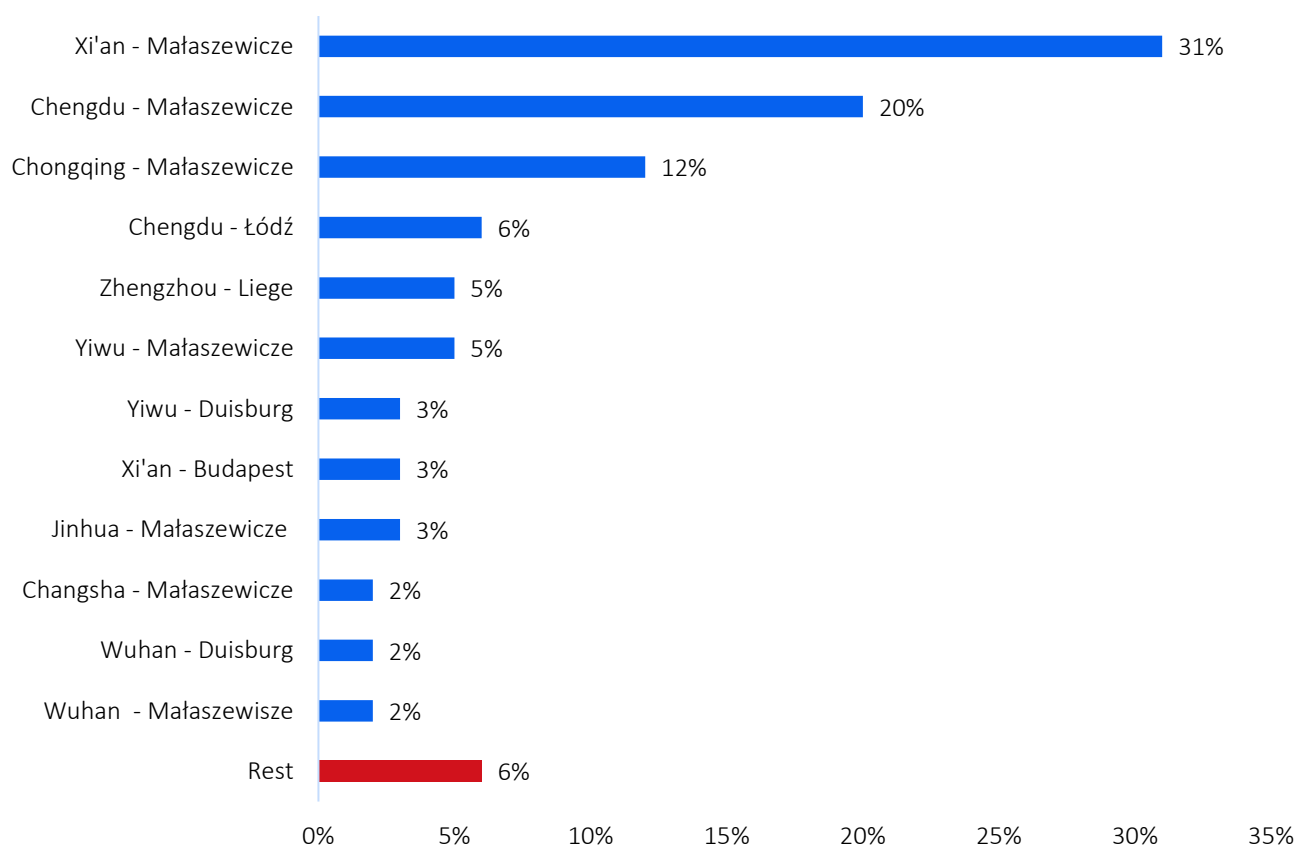
W 2023 r. głównymi szlakami z Chin do Europy były:

- Xi'an – Małaszewicze (44,5 tys. TEU)
- Chengdu – Małaszewicze (28,8 tys. TEU)
- Chongqing – Małaszewicze (17,8 tys. TEU)

Kluczowe szlaki z Europy do Chin w 2023 r.:

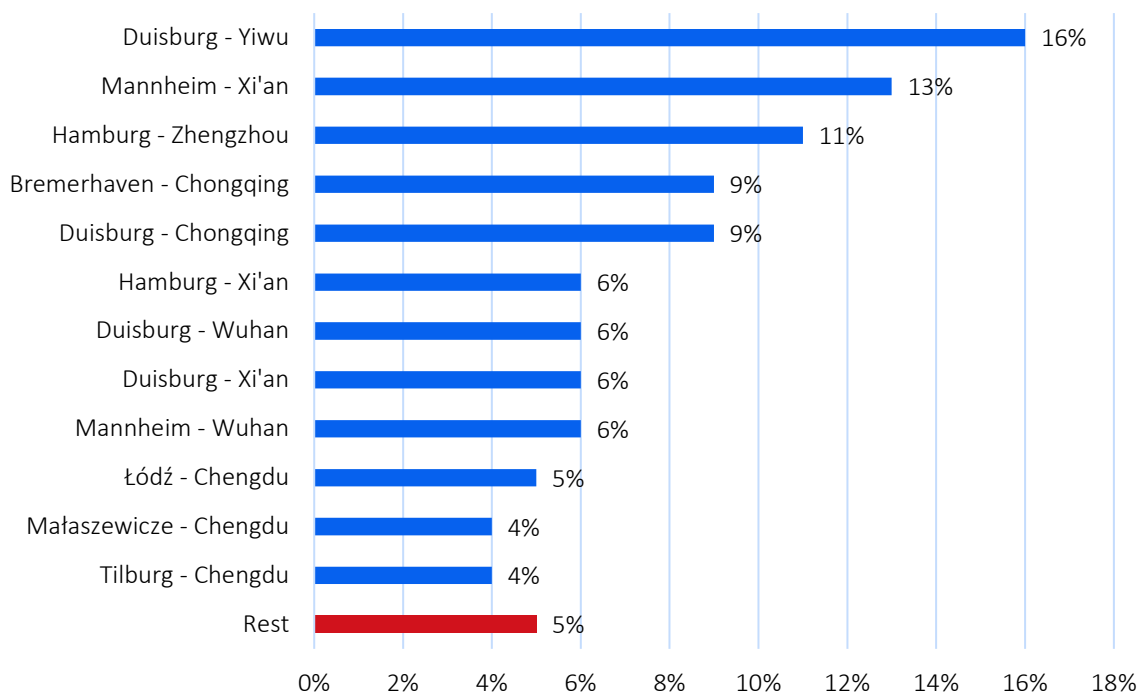
- Duisburg – Yiwu (10,6 tys. TEU)
- Mannheim – Xi'an (9,1 tys. TEU)
- Hamburg – Zhengzhou (7,7 tys. TEU)

Rys. 15. Kluczowe lokalizacje na trasie euroazjatyckiej w 2023 r. – kierunek z Chin do Europy



źródło: Eurasian Rail Alliance Index

Rys. 16. Kluczowe lokalizacje na trasie euroazjatyckiej w 2023 r. – kierunek z Europy do Chin



źródło: Eurasian Rail Alliance Index

7. Podsumowanie

Do 2021 roku na polskim rynku transportowym obserwowany był stopniowy wzrost intermodalnego transportu kolejowego. Rynek przewozów intermodalnych okazał się najmniej podatny na ograniczenia wynikające z pandemii, a przewoźnicy potrafili dostosować się do zmieniających się realiów rynku. Przyspieszeniu uległ rozwój rynku e-commerce, co spowodowało, że importerzy, spedytorzy oraz przewoźnicy kolejowi musieli dostosować ofertę do zmieniających się potrzeb konsumentów. Wybuch wojny w Ukrainie istotnie wpłynął na rynek towarów. W przypadku Polski i wielu innych krajów nastąpiły zmiany na rynku produktów i surowców energetycznych – dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego konieczne było pozyskanie nowych dostawców węgla kamiennego, paliw, gazu ziemnego. Wzrosły koszty energii, co pociągnęło za sobą nagły wzrost cen produktów i usług, a w rezultacie wysoką inflację.

W połączeniu z wydarzeniami geopolitycznymi, takimi jak wprowadzenie sankcji w obrocie handlowym z Rosją i Białorusią, ograniczeniem wykorzystania Nowego Jedwabnego Szlaku w wymianie z Chinami, spowodowała ona ekonomiczne spowolnienie gospodarki w Polsce i w Unii Europejskiej. W rezultacie osłabienie ekonomiczne doprowadziło do spadku przeładunków ładunków skonteneryzowanych w Polsce.

Wydarzenia roku 2022 spowodowały spadek wszystkich parametrów charakteryzujących transport intermodalny (liczba jednostek intermodalnych, TEU, masa towaru i praca przewozowa). Jednocześnie w wyniku sytuacji na rynku priorytetem w przewozach kolejowych objęte zostały przewozy dwóch grup produktów – węgla kamiennego i zboża. Węgla – z uwagi na konieczność zapewnienia surowca do produkcji energii, a zboża - z uwagi na blokadę ukraińskich portów nad Morzem Czarnym. W tej sytuacji część zboża była wywożona do Polski w celu przeładowania go w naszych portach nad Bałtykiem i eksport do odbiorców docelowych. Doprowadziło to do tego, że nadawcy i odbiorcy towarów, a także firmy logistyczne, musiały na nowo zdefiniować kierunki handlu i przepływu ładunków oraz ich strukturę w przewozach intermodalnych.

Rok 2023 był drugim z rzędu, kiedy odnotowywano spadek w transporcie intermodalnym. Przewozy kolejowe realizowane na kierunku wschód-zachód z wykorzystaniem terminali zlokalizowanych na wschodniej granicy Polski (w tym przede wszystkim w Małaszewiczach) odnotowały spadki. Miniony rok to również czas znacznego spowolnienia gospodarczego, spadających dochodów realnych, wzrostu inflacji i zaostrzonych warunków finansowania. Miało to negatywny wpływ na popyt na towary konsumpcyjne, co z kolei również wpłynęło na zmniejszenie transportu i przeładunków.

To dlatego branża kolejowa przez ostatnie dwa lata funkcjonowała w warunkach dużej niepewności, co niewątpliwie wpłynęło na spadki w transporcie intermodalnym. Mimo wszystko nadal ten segment rynku ma ogromny potencjał. Warto zauważyć, że pomimo trudności segment przewozów intermodalnym spotyka się z coraz większym zainteresowaniem spółek. W 2023 r. część przewoźników po raz pierwszy zaczęła działalność w zakresie transportu intermodalnego, a część spółek powróciła na ten rynek po przerwie.

Rosnąca świadomość przedsiębiorstw w zakresie wykorzystania zrównoważonych środków transportu w procesie logistycznym, strategiczne położenie geograficzne Polski oraz dostęp do portów to czynniki, które wskazują na znaczny potencjał polskiej kolei jako środka transportu towarów. W połączeniu z innymi środkami transportu (transport intermodalny), międzynarodowy transport kolejowy może odegrać kluczową rolę w sprawnym i zrównoważonym łańcuchu dostaw. Dla takich krajów jak nasi południowi sąsiedzi – Czechy czy Słowacja – współpraca z krajami posiadającymi dostęp do portów jest istotna. Pomimo obecnych trudności związanych z sytuacją w Ukrainie, porty planują rozwijać swój potencjał i zwiększać możliwości przeładunkowe kontenerów.

8. Spis skrótów i pojęć

1.	Alza Cargo	Alza Cargo sp. z o.o.
2.	Barter	Barter sp. z o.o.
3.	Captrain Polska	Captrain Polska sp. z o.o.
4.	CD Cargo Poland	CD Cargo Poland sp. z o.o.
5.	CTL Logistics	CTL Logistics sp. z o.o.
6.	DB Cargo Polska	DB Cargo Polska S.A.
7.	Ecco Rail	Ecco Rail sp. z o.o.
8.	EP Cargo	EP Cargo a.s.
9.	Eurasian Railway Carrier	Eurasian Railway Carrier sp. z o.o.
10.	Eurotrans	Eurotrans sp. z o.o.
11.	Freightliner	Freightliner PL sp. z o.o.
12.	Inter Cargo	Inter Cargo sp. z o.o.
13.	Laude Smart Intermodal	Laude Smart Intermodal S.A.
14.	LokoTrain	LokoTrain sp. z o.o.
15.	Lotos Kolej	Lotos Kolej sp. z o.o.
16.	LTE Polska	LTE Polska sp. z o.o.
17.	LTG Cargo Polska	LTG Cargo Polska sp. z o.o.
18.	Lubelski Węgiel Bogdanka	Lubelski Węgiel Bogdanka S.A.
19.	Metrans Rail	Metrans Rail sp. z o.o.
20.	Ost-West Logistics Poland	Ost-West Logistics Poland sp. z o.o.
21.	PCC Intermodal	PCC Intermodal S.A.
22.	PKP Cargo	PKP Cargo S.A.
23.	PKP LHS	PKP LHS sp. z o.o.
24.	Pol-Miedź Trans	Pol-Miedź Trans sp. z o.o.
25.	Rail Cargo Carrier	Rail Cargo Carrier sp. z o.o.
26.	Rail Polska	Rail Polska sp. z o.o.

27.	Silva LS	Silva LS sp. z o.o.
28.	TKP Silesia	TKP Silesia sp. z o.o.
29.	ZIK Sandomierz	ZIK Sandomierz sp. z o.o.
30.	EUROSTAT	Europejski Urząd Statystyczny
31.	Index 1520	Eurasian Rail Alliance Index (ERA)
32.	TEU	Ekwiwalent jednostki 20 stopowej; 1 TEU oznacza 1 szt. kontenera o długości 20 stóp

9. Spis rysunków

Rys. 1. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2014-2023 według masy ładunków (w mln ton).....	6
Rys. 2. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2014-2023 według wykonanej pracy przewozowej (w mld tkm).....	6
Rys. 3. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2014-2023 według liczby jednostek (w tys. sztuk).....	7
Rys. 4. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2014-2023 według liczby TEU (w tys. TEU).....	7
Rys. 5. Udział przewozów intermodalnych w rynku transportu towarów w Polsce według masy oraz według pracy przewozowej w latach 2018-2023	8
Rys. 6. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych według masy w 2023 r.	10
Rys. 7. Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych według pracy przewozowej w 2023 r.	11
Rys. 8. Udział poszczególnych jednostek transportowych w 2023 r.....	12
Rys. 9. Liczba naczep i przyczep samochodowych przewożonych koleją w Polsce w latach 2014-2023	13
Rys. 10. Przeładunki w polskich portach morskich w latach 2019-2023 [tys. TEU]	14
Rys. 11. Główne bezpośrednie relacje intermodalne z portu Gdańsku w 2023 r.	14
Rys. 12. Główne bezpośrednie relacje intermodalne z portu w Gdyni w 2023 r.	15
Rys. 13. Liczba przewiezionych TEU przez PKP LHS ogółem w latach 2019-2023	17
Rys. 14. Liczba przewiezionych TEU przez PKP LHS według rodzaju komunikacji w latach 2021-2023	18
Rys. 15. Kluczowe lokalizacje na trasie euroazjatyckiej w 2023 r. – kierunek z Chin do Europy	19
Rys. 16. Kluczowe lokalizacje na trasie euroazjatyckiej w 2023 r. – kierunek z Europy do Chin	20

10. Spis tabel

Tab. 1.	Przewozy w TEU według punktu wejścia na tor 1520 mm – przewozy w kierunku azjatyckim w latach 2020-2023	16
Tab. 2.	Przewozy w TEU według punktu zejścia z toru 1520 mm – przewozy w kierunku europejskim w latach 2020-2023.....	17

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

