

Wiśnicki B.: *Rozwój transportu multimodalnego w Polsce*, Zeszyty Naukowe Nr 69 Wyższej Szkoły Morskiej, Szczecin 2003, s. 195-209.

ISSN 0209-2069

**ZESZYTY NAUKOWE NR 69
WYŻSZEJ SZKOŁY MORSKIEJ
SZCZECIN 2003**

WYDZIAŁ INŻYNIERYJNO-EKONOMICZNY TRANSPORTU

Bogusz Wiśnicki

Rozwój transportu multimodalnego w Polsce

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

Development of Multimodal Transport in Poland

Multimodal transport in Poland has been described with regard to its development so far and to its present state. The analysis covers elements of the state's transport policy, development of particular multimodal transport technologies and the state of carriages of this industrial branch.

Wstęp

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

Elementy polityki transportowej Polski

Proces integracji z Europą Zachodnią wymusza na rządzie polskim, przewoźnikach i spedytorach dostosowanie technologii transportowych do wymagań Unii Europejskiej. Oprócz uwarunkowań zewnętrznych, do których poza polityką integracyjną można zaliczyć tranzytowe położenie geograficzne Polski, istnieje szereg wewnętrznych przesłanek wdrożenia nowoczesnych technologii transportu multimodalnego w naszym kraju:

- 1) dobrze rozwinięta sieć linii kolejowych, która w głównych kierunkach tranzytowych spełnia wymagania umowy AGTC^{2/};
- 2) brak autostrad i dróg szybkiego ruchu oraz zły stan techniczny infrastruktury drogowej;
- 3) duże rezerwy zdolności przepustowej trakcji kolejowej, przy znacznym przeciążeniu szczególnie międzynarodowych dróg kołowych^{3/};

^{1/} Definicję transportu multimodalnego podano w artykule autora *Terminologia transportu multimodalnego* (Zeszyty Naukowe nr 58, WSM Szczecin 2000, s. 335-341), dodatkowo analizę techniczno-technologiczną tej gałęzi transportu zawiera inny artykuł autora *Wybrane aspekty technologii transportu multimodalnego* (Zeszyty Naukowe nr 61, WSM Szczecin 2001, s. 143-157).

^{2/} Umowa AGTC – *Umowa o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego wraz z wyposażeniem* z 1991 r.

- 4) gwałtowny przyrost pojazdów drogowych, a szczególnie samochodów osobowych poruszających się po polskich drogach;
- 5) duża nadwyżka potencjału przeładunkowego polskich portów w obsłudze ładunków drobnicowych;
- 6) zatory na przejściach granicznych;
- 7) zły stan środowiska naturalnego zagrożonego skutkami niekontrolowanego rozwoju motoryzacji.

Od początku lat dziewięćdziesiątych obserwuje się w Polsce niekorzystne zjawiska w transporcie drogowym. Przeciążenie dróg spowodował jeden z najwyższych w Europie przyrost sprzedaży samochodów osobowych. Ruch pojazdów samochodowych pomiędzy 1991 a 1996 r. wzrastał o ok. 8% rocznie. Ocenia się, że w tym okresie ruch graniczny zwiększył się 2,5-krotnie. Znaczący udział w tym wzroście miały samochody ciężarowe. Skutkiem jest systematyczne obniżanie się parametrów techniczno-eksploatacyjnych sieci drogowej. W przypadku dróg międzynarodowych, aż 64% wymaga prac remontowych [3].

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

Wydatna pomoc instytucji państwowych przyczyniła się do rozwoju przewozów multimodalnych w krajach Unii Europejskiej. Odpowiednie regulacje prawne i wsparcie finansowe wyrównują szansę najbardziej rozpowszechnionej formy przewozów multimodalnych – transportu szynowo-drogowego wobec transportu samochodowego. W Polsce prowadzi się szereg działań wspierających rozwój transportu multimodalnego, takich jak [1, 5, 7]:

- 1) modernizowana jest infrastruktura kolejowa na liniach międzynarodowych objętych umową AGTC;
- 2) trwa restrukturyzacja PKP, zgodnie z zaleceniami Unii Europejskiej, zmierzająca do rozdziału infrastruktury od działalności przewozowej; dzięki temu infrastruktura kolei będzie dostępna dla niezależnych operatorów transportu multimodalnego na niedyskryminujących zasadach;

^{3/} Stopień wykorzystania rezerwy na liniach AGTC ocenia się na 31 do 69% (Chwesiuk K., *Stan aktualny i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kombinowanego w Polsce*, s.35 [3]).

- 3) infrastruktura portowa, będąca własnością zarządów portów, została oddzielona od działalności eksploatacyjnej. Operatorzy multimodalnych terminali portowych zyskali większą swobodę działania. Jednocześnie zwiększyła się rynkowa walka konkurencyjna między nimi;
- 4) nowe prawo o ruchu drogowym wprowadza bardziej restrykcyjne wymagania wobec kierowców i pojazdów ciężarowych; nacisk kładzie się na bezpieczeństwo i ochronę środowiska. Ograniczenia co do czasu pracy kierowcy oraz podnoszenie bariery wymagań technicznych dla pojazdów wyeliminuje najtańszych przewoźników drogowych i da szansę alternatywnym gałęziom transportu;
- 5) od 1998 r. wprowadzono zakaz poruszania się pojazdów ciężarowych w okresie letnich weekendów ^{4/}; zakaz ten nie obowiązuje dowozów i odwozów w obsłudze terminali transportu multimodalnego;
- 6) pojazdy drogowe przewożone transportem multimodalnym są zwolnione od obowiązku posiadania koncesji;
- 7) przewoźnicy i operatorzy transportu multimodalnego uzyskują preferencje w międzynarodowych umowach transportowych, czego wyrazem są dodatkowe zezwolenia na przewóz;
- 8) trwają prace legislacyjne zmierzające do zwolnienia z podatku od środków transportu, pojazdów wykonujących dowozy i odwozy z terminali multimodalnych;
- 9) państwo udziela pomocy finansowej dla przedsięwzięć rozwijających transport multimodalny.

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

Wyrównywanie dysproporcji w rozwoju transportu multimodalnego, pomiędzy przodującymi krajami Europy Zachodniej i Polską, to długotrwały proces. Najtrudniejszym zadaniem wydają się być zmiany na poziomie mikroekonomicznym. Polskie przedsiębiorstwa muszą wdrożyć system produkcji oparty na nowoczesnych rozwiązaniach logistycznych. Ważnym elementem tego systemu jest transport, wewnętrzny i zewnętrzny, z wykorzystaniem multimodal-

^{4/} Zakaz dotyczy pojazdów powyżej 16 ton od piątku godz. 18.00 do poniedziałku godz. 0.00 (Rozporządzenie MTiGM z czerwca 1996 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych pojazdów na drogach, Dz. U. 1996, nr 75).

^{5/} PACT – Program projektów pilotażowych promujących transport kombinowany z 1992 r.

nych jednostek ładunkowych. W Europie Zachodniej najszybciej i najpowszechniej rozwinął się transport ładunków skonteneryzowanych. Rewolucja kontenerowa w przemyśle umożliwiła rozwój innych, alternatywnych systemów transportu multimodalnego. Niestety, polskim przedsiębiorstwom, w większości przypadków, nie udało się wdrożyć sprawnie działającego systemu kontenerowego.

Kontenerowy system transportowy (KST)

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

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

O wiele gorzej przedstawiają się dokonania w obszarze transportu lądowego. Infrastrukturę lądową KST stanowiło jedynie kilka kontenerowych punktów odpraw zorganizowanych w węzłach kolejowych, zarówno granicznych jak i wewnątrz kraju. Brak taboru, urządzeń przeładunkowych i błędy organizacyjne spowodowały, że choć przewozy kontenerów systematycznie wzrastały, nigdy nie osiągnęły poziomu zapewniającego ich masowość. Nieregularne przewozy ograniczały się do transportu kontenerów samochodami oraz pojedynczymi lub zgrupowanymi wagonami kolejowymi. W 1980 r. polska kolej przewiozła tylko

1124 tys. ton ładunków w kontenerach (ok. 0,2% całości przewozów), co okazało się i tak rekordowym wynikiem w obliczu kryzysu dekady lat osiemdziesiątych^{6/}. O dysproporcjach pomiędzy transportem lądowym a morskim może świadczyć fakt, że nakłady na rozwój KST w transporcie lądowym były 10-krotnie niższe. Efektem tego był 10-krotnie mniejszy udział ładunków skonteneryzowanych w przewozach ogółem transportu lądowego w stosunku do transportu morskiego [8]. Głównymi inicjatorami i promotorami transportu multimodalnego w Polsce stały się przedsiębiorstwa portowe i żeglugowe. Brak zaangażowania ze strony kolei i największego spedytora krajowego PSK, zmusił między innymi PLO do przejęcia organizacji lądowych przewozów kontenerów w obrębie krajowego jak i międzynarodowego zaplecza portów polskich. Aktywną rolę odgrywali i odgrywają również przewoźnicy zagraniczni, którzy dysponując własnymi środkami transportu zaczęli przejmować część masy ładunkowej ciężącej do portów Niemiec i Holandii.

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

Tabela 1

Przeładunki jednostek multimodalnych w polskich portach w latach 1999–2000
Cargo handling of multimodal units in Polish ports in the years 1999–2000

Lata	Kontenery [tys. TEU]	Samochody ciężarowe [tys. szt.]	Naczepy ciężarowe [tys. szt.]
1999	208,2	101,7	7,7
2000	225,3	119,1	7,6

^{6/} Dopiero w 1994 roku kolej przekroczyła przewozy z 1980 r. przewożąc 1180 tys. ton ładunków w kontenerach, co stanowi ok. 0,5% całości przewozów (Roczniki statystyczne GUS).

Rozwój transportu multimodalnego w Polsce

2001	259,2	121,6	14,5
------	-------	-------	------

Źródło: Porty morskie i żegluga morska w Polsce, GUS, Szczecin 2002.

Najbardziej odczuły tę konkurencję przedsiębiorstwa portowe i żeglugowe. Terminal kontenerowy w Gdyni przestał obsługiwać linie oceaniczne, stając się portem feederowym pełniącym rolę dostarczyciela masy ładunkowej dla Hamburga i Rotterdamu. Zdecydowało o tym przede wszystkim lokalne położenie polskich portów, a także zbyt mała, relatywnie do portów zachodnich, ilość obsługiwanych kontenerów. Duże znaczenie miała również wspomniana zmiana struktury polskiego handlu zagranicznego [9]. Obroty portów nie zapewniają opłacalności utrzymywania regularnych linii oceanicznych, realizowanych przez duże kontenerowce. Armatorzy polscy, w tym PLO, nie mogąc sprostać wymaganiom nowej sytuacji rynkowej popadli w głęboki kryzys. Skutkiem tego, inicjatywa w organizacji przewozów drobnicy skonteneryzowanej została prawie całkowicie przejęta przez przewoźników z Europy Zachodniej. Ich działania często są jednak sprzeczne z interesem polskich przedsiębiorstw portowych oraz przewoźników i spedytorów morskich.

W latach 1999–2001 do armatorów polskich realizujących przewozy multimodalne drogą morską można zaliczyć: POL-Levant Linie Żeglugowe sp. z o.o., Polska Żegluga Bałtycka SA Polferries, Unity Line sp. z o.o., Euroafrica Linie Żeglugowe sp. z o.o. oraz Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe SA. W omawianym okresie, wielkość przeładunków w polskich portach, w odniesieniu do jednostek multimodalnych, systematycznie rosła osiągając w 2001 r. 259 tys. TEU i 136 tys. samochodów i nacze (tab. 1).

Nieco inną sytuację można obserwować w multimodalnych przewozach lądowych. Zmiana koniunktury gospodarczej i otwarcie granic naszego kraju ożywiło międzynarodowe przewozy zjednostkowanej drobnicy. Polska stała się atrakcyjnym rynkiem zbytu dla przemysłu Europy Zachodniej. Oprócz polskiego handlu zagranicznego, gwałtownie wzrosły również przewozy tranzytowe w relacjach wschód–zachód do krajów powstałych z rozpadu ZSRR. W latach 1991–1996 tranzyt kontenerów wzrósł o ponad 130%, przy ogólnym wzroście przewozów tranzytowych o 33% [6]. W tym okresie powstało kilka przedsięwzięć w Polsce, przełamujących dotychczasową barierę niemożności w rozwoju lądowych przewozów multimodalnych. Podobnie jak w transporcie morskim, duży udział w większości z nich miały podmioty zagraniczne.

Pozostałe technologie transportu multimodalnego

Pod koniec lat osiemdziesiątych podjęto pierwszą próbę wdrożenia alternatywnej do systemu kontenerowego technologii transportu multimodalnego.

W 1987 r. uruchomiono połączenie kolejowe Wiedeń – Gdynia – Wiedeń, którym przewożono naczepy samochodowe na wagonach kieszeniowych^{7/}. Operatorem tych przewozów było przedsiębiorstwo armatorskie PLO we współpracy z austriackim operatorem UIRR – Ökombi^{8/}. W Gdyni połączenie było skorelowane z zawinięciami statku obsługującego linię fińską PLO do Helsinek. Naczepy po przeładunku z wagonów były wtaczane za pomocą ciągnika na pokład statku ro-ro. Krótki czas przeładunków umożliwił realizację całego połączenia Wiedeń – Helsinki w ciągu czterech dni. Przewozy na tej trasie kontynuowano przez kilka lat, do początku lat dziewięćdziesiątych. Zawieszono je ze względu na trudności z pozyskaniem powrotnego ładunku z Wiednia i coraz większe koszty eksploatacji taboru kolejowego.

Pierwsze przewozy z zastosowaniem technologii „ruchoma droga”^{9/} uruchomiono na trasie Hanover – Gądkki koło Poznania w 1993 r. Po półrocznej przerwie eksploatacji połączenie zlikwidowano. Powodem było zbyt małe, bo w około 20%, wykorzystanie pojemności pociągu. Oferowana cena za przewóz oraz rozkład jazdy nie były konkurencyjne w stosunku do transportu drogowego. Odległość przewozu kolejną, wynosząca 566 km, okazała się zbyt krótka^{10/}, a zły stan linii kolejowych w Polsce był powodem szybszego zużycia wagonów niskopodwoziowych. Dodatkowo, kolej ograniczyła dopuszczalną ładowność wagonów do 38 ton, o 2 tony mniej od obowiązującego limitu dla transportu drogowego.

Opisane wyżej próby przewozu innych od kontenerowych jednostek ładunkowych skończyły się niepowodzeniem. Oprócz wymienionych przyczyn, polskie koleje i operatorzy transportu multimodalnego nie dysponowali, i jak dotąd nie dysponują, wystarczającą ilością specjalistycznego taboru, jakim są wagony niskopodwoziowe i kieszeniowe. W cenę przewozu multimodalnego muszą być więc wliczone koszty wynajmu wagonów. Dodatkowo, w przypadku przewozu kolejną naczep samochodowych, muszą one być przystosowane do przeładunku pionowego. Konstrukcja naczep siodłowych, odpowiednio wzmocniona, musi posiadać otwory do mocowania zawiesi kleszczowych. Tego typu naczepy są droższe i przez to jest ich znacznie mniej w Polsce niż w krajach Europy Zachodniej. W rezultacie, przewozy naczep stanowią niewielki procent wszystkich przewozów multimodalnych w Polsce. Warto wspomnieć przedsięwzięcie Polskich Kolei Państwowych, które uruchomiły pociąg o nazwie "East Way Com-

^{7/} Transport kombinowany nietowarzyszący.

^{8/} UIRR – Międzynarodowy Związek Towarzystw Przewozów Szynowo-Drogowych, zrzesza europejskich narodowych operatorów multimodalnych.

^{9/} Transport kombinowany towarzyszący.

^{10/} Średnia odległość progowa, dla której koszt transportu kombinowanego towarzyszącego jest równy kosztom transportu samochodowego wynosi 877 km.

bi", przewożący naczepy siodłowe i inne jednostki multimodalne na trasie z Malmö w Szwecji do Austrii i Włoch przez Polskę. Od czasu wspomnianej próby na trasie Hanover – Gądki k. Poznania, nie stosuje się transportu z użyciem technologii „ruchoma droga” i zdaniem wielu ekspertów nie ma racjonalnych przesłanek na jego zastosowanie w przyszłości.

Jedyną multimodalną jednostką ładunkową, oprócz kontenerowej, która znajduje coraz szersze zastosowanie na polskim rynku transportowym, jest nadwozie wymienne. Zaletą nadwozi jest to, że można je w większości przypadków przewozić na wagonach platformach, na których są przewożone kontenery. Nadwozia i kontenery mogą zatem być dowolnie ładowane wzdłuż składu kolejowego. Zestawia się również pociągi przewożące wyłącznie nadwozia wymienne. Pociągi takie mogą być szybciej obsłużone na terminalu multimodalnym, z zastosowaniem takiej samej dla wszystkich wagonów technologii przeładunku^{11/}. Przykładami tego typu pociągów mogą być dwa połączenia multimodalne uruchomione w połowie lat dziewięćdziesiątych: Młoda Bolesław – Kobylnica k. Poznania i Kolonia – Płońsk k. Warszawy. Pierwszym połączeniem realizowanym do dziś są dostawy dla fabryki Skoda-Volkswagen w Poznaniu, drugie nieistniejące już połączenie uruchomiono w celu zaopatrywania fabryki Forda w Płońsku. Bezpośrednie dostawy od magazynu dostawcy do magazynu odbiorcy, według reguły logistycznej „właśnie na czas”, są szczególnie efektywnym przykładem korzyści, jakie daje użycie transportu multimodalnego w przemyśle.

Polscy operatorzy transportu multimodalnego

Do najważniejszych organizatorów przewozów multimodalnych w Polsce należą:

1. Towarzystwo Transportu Kombinowanego Polkombi SA

Towarzystwo powstało w listopadzie 1992 r. i w maju następnego roku zostało członkiem UIRR. Udziałowcami spółki są polscy spedytorzy i przewoźnicy transportu drogowego, PKP oraz przedsiębiorstwa portowe i żeglugowe. We współpracy z partnerami należącymi do UIRR, Polkombi organizowało kilka całopociągowych międzynarodowych połączeń multimodalnych. Oprócz tego realizuje transport kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep samochodowych o charakterze przewozów rozproszonych. W październiku 1997 r. uruchomiono wahadłowy pociąg Młoda Bolesław –

^{11/} Nadwozia wymienne najczęściej są przeładowywane za pomocą wozów podnośnikowych z podchwytem kleszczowym; przeładunki kontenerów w większości przypadków wymagają użycia wózków podnośnikowych lub suwnic z kontenerowymi ramami chwytowymi.

Poznań zaopatrujący fabrykę Škoda-Volkswagen w Poznaniu. Chcąc poszerzyć swoją ofertę, Polkombi wybudowało własny terminal kontenerowy w Kobylnicy k. Poznania, który ma służyć między innymi obsłudze pociągów z Czech. Wewnątrz kraju Polkombi oferuje przewozy do i z terminali krajowych. Planowane jest uruchomienie połączeń kombinowanych przez Polskę ralacji tranzytowej wschód–zachód. Jednym z projektów jest pociąg wahadłowy „Eko-Express”, kursujący pomiędzy terminalem w Brześciu a Frankfurtem nad Odrą lub Berlinem.

2. SPEDCONT Spedycja Polska sp. z o.o.

Spółka powstała w lipcu 1994 r. w wyniku usamodzielnienia się pionu kontenerów wielkich polsko-szwedzkiej firmy spedycyjnej Spedpol – Spedycja Polska, spółki istniejącej od 1991 r. Udziałowcami SPEDCONT-u są: Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA (53%) oraz Pekaes Autotransport SA (47%). Spółka wyspecjalizowała się w multimodalnych przewozach kontenerów w relacjach krajowych i międzynarodowych. Posiada własną sieć terminali na terenie kraju w Łodzi, Warszawie, Poznaniu, Sosnowcu i Krakowie. SPEDCONT łączy funkcje organizatora transportu multimodalnego z funkcjami spedytora i operatora terminalu. Od grudnia 1994 r. uruchomił blokowe pociągi kontenerowe obsługujące terminal portowy w Gdyni. Stałe połączenia łączące port z terminalami na dalszym zapleczu krajowym okazały się skuteczną konkurencją bezpośredniego transportu drogowego. Dzięki nim udział transportu kolejowego w obsłudze terminalu w Gdyni wzrósł z 3% w 1995 do 14% w 2001 r. W przewozach międzynarodowych SPEDCONT wyspecjalizował się w transporcie kontenerów pociągami blokowymi pomiędzy Polską a krajami Wspólnoty Niepodległych Państw i Mongolii. Oprócz tego realizuje przewozy do krajów Europy Zachodniej i Południowej. Dysponując własnymi środkami transportu drogowego i kontenerami, SPEDCONT oferuje pełny zakres usług transportu multimodalnego w odniesieniu do kontenerowych jednostek ładunkowych.

3. Polzug Polen–Hamburg Transport GmbH

Spółka powstała w celu eksploatacji regularnych pociągów kontenerowych, pomiędzy portami w Hamburgu i Bremerhaven i terminalami w Duisburgu a terminalami w Polsce. Inicjatorem i głównym udziałowcem Polzugu był Egon Wenk, spedytor i przewoźnik drogowy pochodzący z Hamburga. Obecnie udziałowcami Polzugu są: HHLA (33% udziałów) – największy operator terminalu kontenerowego w Hamburgu, DB Cargo (33%) i PKP (33%). Od stycznia 1992 r., kiedy to uruchomiono pociąg „Polzug”, systematycznie zwiększa się częstotliwość połączeń i ilość oferowanych relacji. Od 1997 r. realizowanych jest sześć połączeń tygodniowo, obsługujących po stronie polskiej terminale w Sławkowie k. Katowic, Wrocławiu, Gąd-

kach k. Poznania, Gdańsku, Pruszkowie, Łodzi i Gliwicach. Dodatkowo Polzug oferuje przewozy tranzytowe dla odbiorców na Ukrainie, w Rosji, krajach bałtyckich, na Białorusi, Mołdawii, w Gruzji i Kazachstanie. Operatorem czterech własnych terminali (Sławków, Wrocław, Gądky, Pruszków) jest siostrzana spółka Polzugu – Polzug Polska sp. z o.o. Spółka ta jest również generalnym agentem na Polskę firmy niemieckiej Kombiverkehre. Własne terminale, wagony kontenerowe dzierżawione od PKP oraz bardzo dobra organizacja, przyczyniły się do sukcesu multimodalnych przewozów oferowanych przez Polzug. Stanowią one dużą konkurencję dla obrotów kontenerowych polskich portów.

4. Polcont sp. z o.o

W grudniu 1991 r. spółkę założyło 3 udziałowców: Intercontainer (50% udziałów), PKP (30%) i C. Hartwig Warszawa (20%). W 1999 r. Intercontainer zwiększył swoje udziały do 70%^{12/}. Polcont jest przedstawicielem towarzystwa ICF^{13/} w Polsce. Zajmuje się międzynarodową spedycją kontenerów i nadwozi wymiennych, oferując kompleksowy transport multimodalny oparty na systemie przewozów ICF jak i poza nim. Działalność spółki koncentruje się na obsłudze kontenerowych połączeń blokowych ICF do Polski oraz w transzycie. Najważniejsze to pociągi relacji Berlin – Moskwa, o nazwie „Ostwind”, oraz Antwerpia – Małaszewicze i dalej do krajów byłego ZSRR. Nowym przedsięwzięciem, w którym Polcont bierze udział, jest pociąg relacji Verona – Gliwice. Polcont nie posiada własnego terminalu oraz środków transportu.

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

Największym przewoźnikiem kolejowym realizującym multimodalne przewozy jest PKP Cargo SA. Spółka dysponuje znaczną ilością specjalistycznych

^{12/} Intercontainer przejął 20% udziałów od C. Hartwig.

^{13/} ICF – Intercontainer-Interfrigo, towarzystwo zrzeszające kolejowych przewoźników kontenerów.

wagonów kolejowych do przewozu intermodalnych jednostek ładunkowych. W 2001 r. PKP Cargo SA posiadała ok. 2000 wagonów do przewozu kontenerów i miała w posiadaniu 108 wagonów kieszeniowych, które były wykorzystywane przy przewozie nadwozi wymiennych i naczep siodłowych. Operatorzy niezależni od PKP postrzegają kolej państwową jako monopolistę, hamującego rynkowy i bardziej elastyczny rozwój przewozów multimodalnych w naszym kraju. Są jednak przejawy reform zmierzających do dostosowania usług oferowanych przez narodowego przewoźnika kolejowego do potrzeb zmieniającego się rynku. Przewozy multimodalne zrealizowane przez PKP Cargo SA obejmują przede wszystkim transport kontenerów (79,4%), w mniejszym stopniu nadwozia wymienne (20,2%), oraz naczepy siodłowe (0,4%).

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

Wielkość przewozów multimodalnych PKP w latach 1993–1998 wzrosła trzykrotnie osiągając 2,4 mln ton, co stanowi ok. 1,2% całości przewozów towarowych kolei (tab. 2, rys. 2). Realne prognozy przewidują wzrost przewozów do około 7 mln ton w 2015 r. i 13 mln ton w 2025 r. [2].

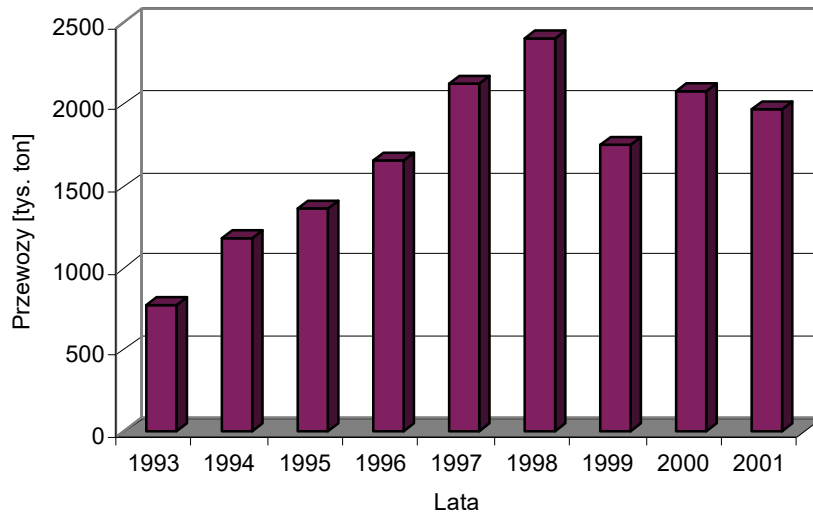
Rozwój transportu multimodalnego w Polsce

Tabela 2

Przewozy multimodalne PKP w latach 1994–2000
Multimodal carriages in the Polish State Railways in the years 1994–2000

Lata	Przewozy [tys. TEU]	Wzrost (spadek) względem ubiegłego roku [%]	Przewozy [tys. ton]	Wzrost (spadek) względem ubiegłego roku [%]	Udział w ogólnych przewozach PKP [%]
1994	114,8	21	1180,6	53	0,5
1995	138,2	20	1361,7	15	0,6
1996	195,6	42	1654,8	21	0,7
1997	255,9	31	2125,1	28	0,9
1998	316,9	23	2401,9	13	1,2
1999	257,3	-19	1751,2	-27	0,9
2000	272,9	6	2079,4	19	1,1
2001	224,6	-18	1968,6	-5	1,2

Źródło: Informacje źródłowe z Rynku Przewozów Intermodalnych PKP.



Rys. 2. Przewozy multimodalne PKP w latach 1993–2000

Multimodal carriages in the Polish State Railways in the years 1993–2000

Źródło: Informacje źródłowe z Rynku Przewozów Intermodalnych PKP.

Podsumowanie

Dotychczasowy rozwój transportu multimodalnego w Polsce wskazuje na duże opóźnienie we wdrażaniu tej technologii transportu w stosunku do Europy Zachodniej. Do początku lat dziewięćdziesiątych rozwijały się w naszym kraju jedynie przewozy kontenerów. Popołniono przy tym wiele błędów we wdrażaniu kontenerowego systemu transportowego (od początku lat siedemdziesiątych), a dodatkowo niekorzystny wpływ miał kryzys Polski w latach osiemdziesiątych. Największe rezultaty we wdrażaniu konteneryzacji udało się osiągnąć w transporcie morskim. Po 1989 r. zmiany polityczne i gospodarcze miały zasadniczy wpływ na rozwój nowoczesnych technologii transportowych. Powstały spółki – operatorzy transportu multimodalnego, uruchamiające kolejne połączenia transportowe. Wielu z nich jest powiązanych organizacyjnie i kapitałowo z odpowiednimi operatorami w Europie Zachodniej. Szczególnie atrakcyjne okazały się relacje transportowe do i z polskich i niemieckich portów oraz tranzyt wschód – zachód przez terytorium naszego kraju. Od 1999 r. obserwuje się stopniowe wygasanie tendencji wzrostowych w przewozach multimodalnych (rys. 1). W przypadku Towarzystwa Transportu Kombinowanego Polkombi nastąpiło silne załamanie przewozów w 2001 r. Przyczyn należy upatrywać w

złej kondycji gospodarczej kraju, której efektem są kłopoty firm transportowych.

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

- 1) istnieją korzystne zewnętrzne i wewnętrzne uwarunkowania rozwojowe dla transportu multimodalnego w naszym kraju,
- 2) prace legislacyjne wspierające rozwój transportu multimodalnego należy ocenić pozytywnie,
- 3) niewystarczająca jest pomoc finansowa państwa,
- 4) dużą szansą na inwestycje infrastrukturalne i uruchamianie połączeń multimodalnych stanowią środki finansowe udzielane przez międzynarodowe instytucje finansowe,
- 5) niezbędne jest wdrożenie kilkuletniego kompleksowego programu rozwoju transportu multimodalnego w Polsce, formułującego szczegółowe zadania i sposoby ich realizacji.

Literatura

1. Bukowiecki A., *Ze wspomaganiem*, Nowe Sygnały, 2001, nr 9.
2. Ceborski J., Wyszomirska B., *Wybrane problemy działalności i rozwoju transportu kombinowanego w Polsce*, Problemy Ekonomiki Transportu, 1997, nr 1.
3. Chwesiuk K., *Stan aktualny i perspektywy rozwoju infrastruktury transportu kombinowanego w Polsce*, Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK w Krakowie 1997, nr 20.
4. Kaczanowski G., *Uwarunkowania transportu kombinowanego w Europie i w Polsce na przykładzie TTK Polkombi S.A.*, Problemy Ekonomiki Transportu, 1998, nr 2.
5. Liberadzka G., *Polityka transportowa Polski w odniesieniu do transportu kombinowanego*, Spedycja i Transport, 1995, nr 9.
6. Lipińska-Słota A., *Transport kombinowany w wybranych krajach Europy*, Przegląd Kolejowy 1998, nr 1.
7. Rydzkowski W., Rolbiecki R., *Rozwój przewozów kombinowanych w Polsce jako jeden z warunków włączenia polskiego transportu do europejskiego systemu transportowego*, Przegląd Kolejowy, 1997, nr 6.

8. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., *Współczesne problemy polityki transportowej*, PWE, Warszawa 1997.

Recenzent
prof. dr hab. Henryk Salmonowicz

Otrzymano