

Transport intermodalny/kombinowany w polityce transportowej Polski

Jerzy Wronka



dr hab. prof. US Jerzy Wronka

Uniwersytet Szczeciński

jerzywronka@wp.pl

W artykule, omówiono przesłanki i uwarunkowania rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, głównie w kontekście pozytywnych wydarzeń na rynku transportowym w ostatnich kilku latach. Określone zostały podstawowe instrumenty polityki transportowej Polski, które powinny stymulować rozwój transportu intermodalnego. Na zakończenie, autor odniósł się do kwestii sensu i potrzeby interwencji Państwa w sferę rynku transportu intermodalnego.

Przesłanki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce

Wśród przesłanek o **charakterze zewnętrznym** można wyodrębnić dwie podstawowe grupy.

Pierwsza, dotyczy zmian w strukturze gospodarki światowej i handlu zagranicznego polegającej na wzroście udziału towarów wysoko przetworzonych podatnych na konteneryzację. Oznacza to rosnący popyt na międzynarodowe i krajowe przewozy ładunków w kontenerach, zarówno drogą lądową jak i morską, i w konsekwencji wysoką dynamikę kolejowych przewozów intermodalnych i obrotów kontenerowych w polskich portach morskich w ostatnich latach.

Natomiast druga grupa dotyczy nowej polityki transportowej UE [1] w tym: przeniesienie 30% pracy przewozowej towarowego transportu drogowego na odległościach powyżej 300 km do bardziej zrównoważonych gałęzi transportu (kolej i transport wodny) i 50% do 2050r. oraz internalizacja kosztów zewnętrznych transportu drogowego i kolejowego do 2020r.

Realizacja tych celów powinna doprowadzić do zmiany struktury gałęziowej na towarowym rynku transporto-

wym w Europie i tym samym stworzyć rzeczywiste warunki dla rozwoju transportu kolejowego i kombinowanego/intermodalnego jako „proekologicznych” alternatyw dla transportu drogowego.

Wśród **przesłanek wewnętrznych** można wyróżnić te na które nie mają wpływu operatorzy i przewoźnicy kolejowi oraz te przesłanki na które mają wpływ podmioty na rynku transportowym, przy czym w niektórych przypadkach granice między tymi przesłankami są bardzo płynne.

Jedną z ważnych przesłanek wewnętrznych jest generalnie dobrze rozwinięta sieć kolejowa w Polsce oraz znaczne rezerwy zdolności przewozowej transportu kolejowego, co oznacza duże potencjalne możliwości przejęcia przez kolej i transport intermodalny części przewozów ładunków z transportu drogowego.

Dzięki liberalizacji rynku kolejowych przewozów towarowych ceny usług kolejowych stają się coraz bardziej konkurencyjne w stosunku do cen usług przewoźników drogowych, zwłaszcza w przewozach na dalekie odległości.

Średni czas przewozu kontenerów w zwartych pociągach na dalsze odległości przewozu jest już konkurencyjny w stosunku do czasu przewozu kontenerów transportem drogowym, dzięki czemu nastąpił w ostatnich latach dynamiczny rozwój połączeń kolejowych realizowanych pociągami blokowymi, w tym do i z portów morskich.

Bardzo ważną przesłanką – a być może kluczową – dla rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, są możliwości dofinansowania inwestycji intermodalnych ze środków unijnych w ramach **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Działania 7.4. Rozwój transportu intermodalnego** oraz planowana kontynuacja tego wsparcia w nowej perspektywie budżetowej 2014-2020. W ramach POLIŚ 2007-2013 dofinansowanie ze środków unijnych uzyskało łącznie 26 projektów intermodalnych, obejmujących przede wszystkim: modernizację i budowę nowych terminali intermodalnych, zakupy nowoczesnych urządzeń przeładunko-

wych oraz zakupy nowego taboru kolejowego (szerzej w dalszej części artykułu). Dzięki temu zarówno lądowe jak i portowe terminale kontenerowe reprezentują obecnie zupełnie nową jakość.

Kolejną z przesłanek jest planowane wprowadzenie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej dla wszystkich kategorii dróg.

Z analizy powyższych przesłanek wynika, że segment przewozów intermodalnych jest rynkiem transportowym o dużych możliwościach rozwojowych, przy czym w dużej mierze od polityki transportowej państwa oraz gotowości do współpracy ze strony zainteresowanych podmiotów – zależy, czy będzie to rozwój żywiołowy, czy też rozwój uporządkowany i rozsądnie sterowany.

Należy podkreślić, że transport intermodalny rozwija się w Polsce na przekór istniejącym barierom systemowym, a praktycznie jedną z głównych barier jest niezadawalający stan infrastruktury kolejowej, ponieważ nie ma problemu zdolności przewozowych przewoźników kolejowych.

Uwzględniając wydarzenia na rynku intermodalnym w ostatnich kilku latach oraz przedstawione powyżej przesłanki i dotychczasowy postęp w eliminowaniu przeszkód – można stwierdzić, że mamy do czynienia z **nowym etapem rozwoju transportu intermodalnego w Polsce**.

Uwarunkowania rozwoju transportu intermodalnego w Polsce

Do podstawowych uwarunkowań rozwoju transportu intermodalnego w Polsce należy zaliczyć działania ukierunkowane na eliminowanie barier i przeszkód, po to aby zdecydowanie poprawić jakość usług kolejowych i tym samym zapewnić znaczący wzrost konkurencyjności przewozów intermodalnych w stosunku do transportu drogowego.

Działania te razem z instrumentami wspierającymi rozwój transportu intermodalnego w Polsce powinny być prowadzone w ramach spójnej i kompleksowej polityki transportowej Państwa.

Można mówić o dwóch podstawowych grupach działań: działania będące

w **gestii państwa** oraz działania będące w **gestii podmiotów** na rynku transportowym.

Do **pierwszej grupy działań można zaliczyć:**

- 1) **Modernizację linii kolejowych** (w tym zwłaszcza linii objętych umową AGTC) obejmującą zarówno polepszenie ich parametrów technicznych (w tym: zwiększenie nacisków na oś oraz dostosowanie linii do prędkości technicznej 80-100 km/godz. co spowoduje istotną poprawę prędkości handlowej pociągów intermodalnych) jak i likwidację „wąskich gardeł”.
- 2) **Prowadzenie pro-rozwojowej polityki Państwa w zakresie transportu intermodalnego.**

W ramach tej polityki powinny zostać wdrożone stabilne i długofalowe instrumenty (głównie finansowe) wspierające rozwój transportu intermodalnego, w tym przede wszystkim:

- wprowadzenie jednolitego systemu przyznawania ulg w opłatach za dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów intermodalnych; ceny za dostęp do infrastruktury dla pociągów intermodalnych powinny być stabilne i przewidywalne w dłuższej perspektywie, co oznacza, że obecna 25% ulga powinna być utrzymana przez co najmniej kilka najbliższych lat; utrzymanie stałej ulgi w wysokości równej 25% dla masy brutto składu intermodalnego może przełożyć się na wzrost przewozów intermodalnych w skali roku o ok. 8%, co oznacza, że wielkość wykonanej pracy przewozowej może wzrosnąć o ponad 90% w perspektywie najbliższych 3-4 lat; wariantem zawsze lepszym od minimalnego byłoby pogłębianie ulgi, pod warunkiem, że państwo zwiększałoby środki przeznaczone na ten cel z Funduszu Kolejowego lub bezpośrednio z budżetu;
- zapewnienie w kolejnej perspektywie budżetowej (2014-2020) dofinansowania ze środków publicznych inwestycji terminalowych (infrastruktura, urządzenia przeładunkowe, systemy informatyczne) oraz taborowych - powinna to być kontynuacja obecnego systemu finansowania, ale w ramach wielolet-

niego programu rozwoju transportu intermodalnego.

Program Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do roku 2030 powinien być *drugim i bardzo ważnym filarem pro-intermodalnej polityki transportowej państwa*.

Opracowanie i realizacja Programu jest pełni zasadna i celowa, tym bardziej, że zaistniały **dwie sprzyjające ku temu przesłanki**: powołanie **Rady ds. Transportu Intermodalnego** [2] oraz przyjęcie **Strategii Rozwoju Transportu** [3] i **Dokumentu Implementacyjnego** do Strategii [4].

Rada ds. Transportu Intermodalnego została powołana Zarządzeniem nr 66 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 4 grudnia 2012. *Postulat który wielokrotnie zgłaszałem od 2000 roku, z szerokim uzasadnieniem i opisem zadań [5], został zrealizowany po 12-stu latach, przy czym zalecane było powołanie Rady ds. Transportu Kombinowanego.*

Celem prac Rady jest wypracowanie kierunków działań dla poprawy warunków funkcjonowania transportu intermodalnego w Polsce m.in. poprzez likwidację istniejących barier prawnych i organizacyjnych.

Do **zadań** Rady należy: sformułowanie rekomendacji przez wskazywanie pożądanych kierunków przyszłych działań Ministerstwa oraz opiniowanie działań już podejmowanych i planowanych w obszarze transportu intermodalnego. Zadania te Rada wykonuje m.in. poprzez: identyfikowanie głównych przeszkód w rozwoju transportu intermodalnego; opiniowanie projektów dokumentów opracowywanych i wdrażanych przez Ministerstwo, dotyczących zagadnień intermodalnych; wskazanie dobrych praktyk dla rozwoju transportu intermodalnego; analizę istniejących warunków ekonomicznych dla transportu intermodalnego i ewentualne przygotowanie propozycji zmian lub nowych rozwiązań.

Niestety, ale od przeszło 2 lat, nie ma żadnych oficjalnie publikowanych informacji o działalności Rady. Należy mieć nadzieję, że nie będzie to jedynie deklaratorywno-postulatywna polityka transportowa Państwa w tym obszarze. W przeciwnym razie, szkoda byłoby zmarnować tak cenną i rzeczywiście potrzebną - dla stymulowania rozwoju transportu intermodalnego-inicjatywę.

Strategia zawiera szereg odwołań do transportu intermodalnego, w tym m.in.: „Dla dynamicznego wzrostu transportu intermodalnego w Polsce niezbędne jest stworzenie korzystnych warunków technicznych, prawnych, organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych”. „Podstawowym działaniem, wspierającym rozwój transportu intermodalnego będzie intensywna modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej, wykorzystywanej w systemie tych przewozów”. „Dofinansowywanie ze środków publicznych zakupu i modernizacji taboru”. „Wdrożenie wieloletniego systemu kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej”. „Wdrażanie procesów ściślejszej integracji transportu kolejowego z innymi gałęziami w ramach transportu intermodalnego poprzez zapewnienie zintegrowanych połączeń z transportem drogowym, portami morskimi, a także centrami logistycznymi”. „Wspieranie, tworzenia platform multimodalnych, które- w ramach transportu intermodalnego - przyczynią się do powstawania spójnych i efektywnych łańcuchów dostaw”. „System towarowych przewozów intermodalnych jest szczególnie perspektywiczny, jeżeli weźmie się pod uwagę cele i zadania polityki transportowej. Wynika to z przede wszystkim z jego proekologicznego charakteru, odciążenia infrastruktury drogowej i ograniczenia kosztów zewnętrznych transportu”.

W dokumencie implementacyjnym będącym uszczegółowieniem **Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)** są następujące zapisy dotyczące transportu intermodalnego: „2.3.7. Transport intermodalny. W związku ze stosunkowo szybkim rozwojem infrastruktury logistycznej istnieje potrzeba rozwoju infrastruktury intermodalnej w Polsce”. „Gęstość terminali kontenerowych w stosunku do powierzchni całego kraju jest – pomimo ich stosunkowo dużej liczby – znacznie niższa niż w innych państwach członkowskich UE. Ponadto, kolejowe terminale intermodalne w dużej mierze są wyposażone w niewystarczającą ilość urządzeń przeładunkowych oraz posiadają zbyt mało torów, które są zbyt krótkie do obsługi składów całopociągowych. W związku z tym zdiagnozowana została konieczność priorytetyzacji inwestycji wskazująca na potrzebę rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, mającego znaczenie dla poprawy

spójności terytorialnej kraju i regionów". „Zgodnie ze **Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)** do 2030 r. zaplanowana została rozbudowa i uruchomienie co najmniej 21 platform multimodalnych na sieci TEN-T, w tym: 10 platform multimodalnych przy dużych aglomeracjach miejskich w sieci bazowej TEN-T (lokalizacja: Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia, Poznań, Warszawa, Łódź, Wrocław, Sławków, Kraków) oraz 11 platform multimodalnych w sieci kompleksowej TEN-T (lokalizacja: Braniewo, Bydgoszcz, Elk, Białystok, Rzepin, Stryków, Małaszewicze/Terespol, Dorożuk, Pyrzowice, Gliwice, Medyka /Żurawica)". „W celu rozwoju systemów intermodalnych, który powinien zmniejszyć tempo wzrostu przewozów transportem drogowym i sprzyjać pełniejszemu zrównoważeniu systemu transportowego, jako całości, w okresie 2014-2020 przewiduje się kontynuację realizacji projektów intermodalnych. Zdiagnozowana konieczność priorytetyzacji inwestycji wskazuje na potrzebę rozwoju transportu intermodalnego. Istniejące obecnie terminale transportu intermodalnego wymagają modernizacji i rozbudowy. Rozwój **transportu kombinowanego** w Polsce wymaga zwiększenia liczby terminali i stworzenia regionalnych centrów logistycznych". „Preferowane będą inwestycje dotyczące terminali w portach morskich oraz terminali drogowo-kolejowych znajdujących się na sieci TEN-T"[4].

Po raz pierwszy od wielu lat w oficjalnym dokumencie rządowym użyto pojęcia „transport kombinowany”.

Ponieważ, zarówno w *Strategii* jak i w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii*, są dosyć ogólne sformułowania, co w dużej mierze wynika z charakteru tych dokumentów, koniecznym jest rozpisanie tych zapisów w formie szczegółowych rozwiązań dla przedsięwzięć rozwojowych z określeniem źródeł i sposobów ich finansowania wraz ze szczegółowym harmonogramem wdrażania i monitorowania do roku 2030.

Sądzę, że **idealnym rozwiązaniem dla skonkretyzowania tych zapisów oraz stworzenia ram i szczegółowych warunków rozwoju transportu intermodalnego w Polsce byłoby opracowanie Programu Rozwoju Transportu Intermodalnego do roku 2030.**

W cytowanym opracowaniu z 2000 roku, czyli 12 lat temu, rekomendowano opracowanie **Programu Rozwoju Trans-**

portu Kombinowanego w Polsce z szeregiem uzasadnieniem i opisem zadań.

Chciałbym podkreślić, że doświadczenia i osiągnięcia innych krajów w rozwoju transportu intermodalnego wskazują, że niezbędna jest konsekwentna polityka transportowa państwa i to w ramach perspektywicznych programów rozwoju transportu intermodalnego.

Program, którego celem powinno być stworzenie warunków dla dynamicznego rozwoju transportu intermodalnego powinien zawierać, m.in.:

- inwentaryzację najważniejszych i najpilniejszych do rozwiązania problemów;
- określenie możliwości poprawy systemu transportu intermodalnego w ramach istniejących i przewidywanych uwarunkowaniach prawno-finansowych;
- identyfikację priorytetowych przedsięwzięć rozwojowych wraz z zapewnieniem źródeł i sposobów ich finansowania;
- szczegółowy harmonogram wdrażania i monitorowania przedsięwzięć rozwojowych do roku 2030.

Opracowanie i realizacja Programu jest -w moim przekonaniu - **warunkiem sine qua non dla prowadzenia stabilnej i rzeczywiście pro-rozwojowej polityki Państwa w sferze transportu intermodalnego.** Inicjatorem opracowania takiego programu powinno być Ministerstwo właściwe ds. Transportu, pełniąc równocześnie funkcje monitoringu realizacji zadań określonych w Programie.

Potwierdzeniem celowości opracowania Programu Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce jest stanowisko Unii Towarzystw Transportu Kombinowanego Droga-Kolej (UITRR) przedstawione w dokumencie programowym z 2014r., a mianowicie: „Wspieranie rozwoju transportu intermodalnego/ kombinowanego powinno się odbywać również na poziomie państw członkowskich. W celu tworzenia korzystnych warunków dla zachęcania i przyspieszania rozwoju transportu intermodalnego/kombinowanego Państwa członkowskie powinny być zobowiązane do opracowania „Wieloletnich strategicznych planów rozwoju transportu intermodalnego/ kombinowanego” na swoich terytoriach. Wykorzystują te krajowe plany, Komisja Europejska powinna stworzyć „Skon-

solidowany plan rozwoju transportu intermodalnego/ kombinowanego” na poziomie unijnym”[6].

Przedsięwzięcia wspomagające, będące w gestii Państwa

- Zainicjowanie działań dla powołania niezależnej **struktury organizacyjnej** o statusie publicznym dla planowania rozwoju oraz zarządzania siecią terminali intermodalnych i centrów logistycznych. *Moim zdaniem, jest to nadal aktualna propozycja, czego potwierdzeniem są zadania sformułowane w Strategii, w tym m.in.: „Modernizacja i rozbudowa istniejących terminali intermodalnych i budowa nowych oraz stworzenie regionalnych centrów logistycznych przy dużych polskich aglomeracjach miejskich”. „Wspieranie, wzorem niektórych krajów unijnych, tworzenia platform multimodalnych poprzez opracowywanie odpowiednich planów zagospodarowania przestrzennego i sprzyjające rozwiązywania prawno-administracyjne”.*
- Utworzenie **Funduszu Transportu Intermodalnego** lub stworzenie podstaw formalno-prawnych dla wykorzystania środków **Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska** dla wspierania transportu intermodalnego/kombinowanego w Polsce.
- Uważam, że przyjęcie jednego z tych rozwiązań może być dodatkowym wsparciem rozwoju transportu intermodalnego/kombinowanego w Polsce, który to system jest przyjazny dla środowiska naturalnego oraz zdrowia i życia człowieka.
- Wprowadzenie **zakazu ruchu** na drogach pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton **we wszystkie dni weekendowe i zwolnienie z tego zakazu pojazdów wykonujących przewozy w łańcuchach transportu kombinowanego.** *Uważam, że jest to nadal aktualne rozwiązanie (które wspierałoby rozwój transportu intermodalnego.*
- Zwolnienie polskich przewoźników drogowych wykonujących przewozy jednostek intermodalnych **wyłącznie** do/ z terminali w łańcuchu transportu kombinowanego ze stałych opłat drogowych.

Trzy ostatnie propozycje, w odniesieniu do transportu kombinowanego, były rekomendowane w cytowanym opracowaniu z 2000 roku. Moim zdaniem pomimo upływu 12 lat propozycje te nie straciły na znaczeniu i są nadal aktualne.

Jeśli chodzi o regulacje prawne, to uważam, że **nie ma potrzeby** opracowania projektu **Ustawy o transporcie intermodalnym/kombinowanym, ponieważ wystarczy wprowadzić bardziej szczegółowe i zaktualizowane zapisy do istniejących ustaw transportowych**, które regulowałyby w sposób kompleksowy podstawowe zagadnienia dotyczące tego systemu transportu w Polsce.

Druga grupa działań

Podmioty na rynku intermodalnym powinny skoncentrować swoje działania na uatrakcyjnianiu oferty usług, w tym m.in. poprzez:

- dalszą modernizację i rozbudowę terminali intermodalnych oraz wdrażanie innowacyjnych technologii przeładunkowych w terminalach intermodalnych;
- wdrażanie systemów monitorowania przewozów oraz śledzenia przesyłek w systemie on-line w lądowych i lądowo-morskich łańcuchach transportowych, dostępnych dla klientów;
- zapewnienie przejazdu regularnych pociągów z intermodalnymi jednostkami zgodnie z rozkładem jazdy i w czasie konkurencyjnym do transportu samochodowego;
- rozwijanie sieci stałych połączeń w lądowych (w tym zwłaszcza na kierunku wschodnim) i lądowo-morskich intermodalnych łańcuchach transportowych;
- skracanie czasu obsługi jednostek intermodalnych na terminalach;
- prowadzenie efektywnego marketingu i promocji usług transportu intermodalnego;
- prowadzenie współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi w zakresie kształtowania infrastruktury towarzyszącej terminalom intermodalnym i centrów logistycznych.

Należy podkreślić, że rozwój transportu intermodalnego będzie w dużej mierze uzależniony od skorelowania polityki

transportowej Państwa z działaniami podejmowanymi przez podmioty działające na rynku. Przewoźnicy i operatorzy uzależniają swoje strategie rozwojowe i plany inwestycyjne nie tylko od warunków rynkowych, ale również od stabilnej polityki transportowej państwa, w tym instrumentów wsparcia finansowego, co ma szczególnie istotne znaczenie dla rozwijania tak wrażliwego segmentu rynku transportowego jakim jest transport intermodalny. Dlatego, istotne znaczenie dla strategicznych działań podmiotów na rynku transportowym w Polsce ma polityka Państwa ukierunkowana na wspieranie rozwoju transportu intermodalnego i to w perspektywie do roku 2030.

Dotychczasowa polityka państwa w tej dziedzinie charakteryzowała się nie tyle konkretnymi działaniami rozwojowymi i osiągnięciami, ile uprawianą retoryką o charakterze postulatycznym – deklaracyjnym. Dopiero wraz z pojawieniem się środków Unii Europejskiej dedykowanych rozwojowi transportu rozpoczęto politykę wsparcia finansowego transportu intermodalnego. Należy podkreślić, że tak dynamiczny -jak w ostatnich latach- rozwój transportu intermodalnego w Polsce **nie byłby możliwy bez wsparcia finansowego Unii Europejskiej**.

W ramach **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko POIiŚ 2007-2013. Priorytet: VII Transport przyjazny środowisku. Działania 7.4 Rozwój transportu intermodalnego** dofinansowanie ze środków unijnych mogły otrzymać następujące projekty[7]: budowa, rozbudowa lub remont infrastruktury wchodzącej w skład lądowych i morskich terminali kontenerowych; budowa, rozbudowa lub remont infrastruktury wchodzącej w skład centrum logistycznego, zlokalizowanego w porcie morskim lub na linii kolejowej; zakup lub remont urządzeń, instalacji, systemów i wyposażenia terminala/centrum służącego zarządzaniu; zakup lub remont taboru intermodalnego obejmującego specjalistyczne wagony oraz intermodalne jednostki ładunkowe (z wyłączeniem kontenerów). O dofinansowanie mogły się ubiegać następujące podmioty: operatorzy terminali kontenerowych i centrów logistycznych, zarządy portów morskich oraz przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego.

Należy uwzględnić fakt, że nie byłoby możliwe dofinansowanie projektów intermodalnych ze środków unijnych gdyby nie **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 września 2009r. w sprawie pomocy na projekty w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013** [8]. Konieczność opracowania tego rozporządzenia była podyktowana tym, że beneficjenci środków UE w ramach działania 7.4 POIiŚ, są podmiotami prowadzącymi działalność gospodarczą ukierunkowaną na zysk, a zgodnie z prawodawstwem unijnym, instytucje państwa członkowskiego **nie mają prawa wspierać takiego podmiotu, chyba, że przewidują to odpowiednie akty prawne** (program pomocowy) lub beneficjent posiada indywidualną zgodę służb Komisji Europejskiej na wsparcie. Przedmiotowe Rozporządzenie MI stanowi więc akt prawa krajowego, który obejmuje nieograniczony zakres przedsiębiorstw spełniających warunki wsparcia wskazane w jego treści.

Rozporządzenie określiło szczegółowo przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy na wsparcie projektów w zakresie transportu intermodalnego na liniach kolejowych i w portach morskich. Pomoc jest udzielana w formie bezzwrotnego dofinansowania, na pokrycie części wydatków/kosztów kwalifikowanych, w wysokości: 30% - na zakup sprzętu oraz 50% - na infrastrukturę, prace projektowe i studia wykonalności. Pomoc udzielana na podstawie Rozporządzenia w ramach POIiŚ na lata 2007-2013 jest współfinansowana ze środków unijnych do 31 grudnia 2015r.

W I i II rundzie konkursowej przeprowadzonych w ramach POIiŚ 2007-2013. Działania 7.4. Rozwój transportu intermodalnego dofinansowanie ze środków unijnych uzyskało łącznie 26 projektów intermodalnych. Łączna wartość podpisanych umów wyniosła ponad 1,7 mld zł. (wydatki kwalifikowane), a wartość dofinansowania unijnego wyniosła ponad 665 mln. zł.[7]

W ramach tych projektów portowe terminale kontenerowe otrzymały dofinansowanie unijne do inwestycji (o wartości ponad 1,2 mld. zł.) w wysokości blisko **300 mln. zł.**

Do głównych podmiotów z którymi podpisano umowy należą: **PKP CARGO S.A.** „Budowa i wyposażenie kolejowego terminalu kontenerowego na stacji

Poznań Franowo- Etap IA", inwestycja o wartości 23,7 mln zł. (wydatki kwalifikowane), a dofinansowanie unijne w wysokości 11 mln. zł.; „Zakup i dostawa nowobudowanych wagonów platform 80' do przewozu kontenerów" -inwestycja o wartości 95 mln zł. (wydatki kwalifikowane), z dofinansowaniem unijnym w wysokości 28,5 mln. zł.); **DCT Gdańsk S.A.; Gdynia Container Terminal S.A.; Bałtycki Terminal kontenerowy Sp. z o.o.; DB Port Szczecin Sp. z o.o.; PCC Intermodal S.A.; HHLA INTERMODAL POLSKA Sp. z o.o.** („Budowa terminalu intermodalnego w Kórniku k. Poznania", „Budowa terminalu intermodalnego w Dąbrowie Górniczej", „Budowa terminalu intermodalnego w Brwinowie k. Warszawy" i „Zakup nowych i używanych platform kontenerowych do obsługi wybranych połączeń intermodalnych") -kwota 135 mln zł.); **Polzug Intermodal Polska Sp. z o.o. i Euroterminal Sławków Sp. z o.o.**

Budżet programu **Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020** wynosi ponad **27,4 mld euro** z Funduszy Europejskich (FE), czyli ok. **115,6 mld zł.** Wśród 10 priorytetów POIiŚ 2014-2020 są dwa, które bezpośrednio i pośrednio odnoszą się do transportu intermodalnego:

1. Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego – alokacja z FE 9,5 mld euro
 - rozwój drogowej infrastruktury w sieci TEN-T,
 - poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - poprawa bezpieczeństwa w ruchu lotniczym,
 - transport intermodalny, morski i śródlądowy.
2. Rozwój transportu kolejowego w Polsce – alokacja z FE 5,0 mld euro

Przewiduje się, że w ramach nowego programu **POIiŚ 2014-2020. Działania 7.4 Rozwój transportu intermodalnego** będzie możliwe dofinansowanie ze środków unijnych następujących projektów intermodalnych: budowa, modernizacja i rozbudowa istniejących terminali, wdrażanie systemów telematycznych i satelitarnych, zakup i modernizacja lokomotyw oraz specjalistycznego taboru kolejowego dostosowanego do przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach ładunkowych, naczepach lub przewozu ciężarówek w cało-

ści [9]. Głównymi beneficjentami będą podmioty publiczne, w tym jednostki samorządu terytorialnego oraz przedsiębiorcy, w szczególności duże firmy.

Ponieważ pomoc dla projektów intermodalnych udzielana na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009r. w ramach POIiŚ na lata 2007-2013 będzie współfinansowana ze środków unijnych do 31 grudnia 2015r. jest potrzeba **opracowania nowego Rozporządzenia Ministra właściwego ds. transportu w sprawie pomocy na projekty w zakresie transportu intermodalnego na lata 2014-2020**, które określiłoby szczegółowo przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy na wsparcie projektów w zakresie transportu intermodalnego. Nie wydaje się, aby **Ustawa o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020** (tzw. ustawa wdrożeniowa) [10] tworzyła wystarczające podstawy dla zapewnienia dofinansowania projektów intermodalnych ze środków unijnych. Zwłaszcza, że w pkt. 4, art. 27, Rozdział 9. Pomoc publiczna, tejże ustawy, mówi się, że „Właściwy minister do spraw rozwoju regionalnego, może określić, w drodze rozporządzenia, szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy, a także podmioty udzielające tej pomocy..." oraz „Szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy, określa umowa o dofinansowanie projektu, decyzja o dofinansowaniu projektu lub akt będący podstawą jej udzielenia". Nowe Rozporządzenia Ministra w sprawie pomocy na projekty w zakresie transportu intermodalnego na lata 2014-2020, **powinno więc stanowić faktyczną podstawę do współfinansowania projektów intermodalnych w nowej perspektywie finansowej**, zgodnie z cytowanymi zapisami ustawy.

Strategicznym celem rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce powinno być stworzenie korzystnych warunków technicznych, prawno-organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych dla dynamicznego rozwoju kolejowych przewozów intermodalnych, tak aby ich udział w rynku kolejowych przewozów towarowych osiągnął w 2020 r. średni poziom unijnych udziałów w rynku kolejowym z 2010 r., tj. 10,1% wg tonażu oraz 17,6% wg pracy przewozowej. Aby wyrównać obecny dystans dzielący przewozy in-

termodalne w Polsce do średnio unijnego udziału transportu intermodalnego w rynku kolejowych przewozów towarowych, co najmniej z 2010r., przewozy te powinny wzrastać w Polsce w tempie kilkudziesięciu procent rocznie do roku 2020 [11].

Osiągnięcie średniego unijnego udziału transportu intermodalnego w rynku kolejowych przewozów towarowych wg tonażu oznacza wzrost przewożonej masy z **9,6 mln ton w 2014r. do 25,1 mln ton w 2020r.** (ponad 2,5-krotny wzrost w okresie 6-ciu lat) i w konsekwencji wzrost udziału przewozów intermodalnych w rynku kolejowych przewozów towarowych wg tonażu z **4,2% w 2014r. do 10,1% w 2020r.**

Natomiast, osiągnięcie średniego unijnego udziału transportu intermodalnego w rynku kolejowych przewozów towarowych wg pracy przewozowej oznacza wzrost pracy przewozowej z **3,40 mld tkm w 2014r. do 9,45 mld tkm w 2020r.** (ponad 2,6-krotny wzrost w okresie 6-ciu lat) i w konsekwencji wzrost udziału przewozów intermodalnych w rynku kolejowych przewozów towarowych wg pracy przewozowej z **6,79% w 2014r. do 17,6% w 2020r.**

Powyższe autorskie prognozy są być może zbyt ambitne i niezbyt realne. Należy jednak uwzględnić fakt, że w latach 2010-2014 nastąpił 2-krotny wzrost obrotów kontenerowych w polskich portach morskich oraz wzrost kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce wg wszystkich podstawowych mierników, w tym: o 80,1% wg pracy przewozowej (z 1,88 mld tkm w 2010r. do 3,40 mld tkm w 2014r.) i o 118,2% wg tonażu (z 4,4 mln ton w 2010r. do 9,6 mln ton w 2014r.), a udział przewozów intermodalnych w kolejowym rynku przewozów towarowych wzrósł w analogicznym okresie z 1,7 do 4,2% wg tonażu i z 3,87 do 6,79% wg pracy przewozowej.

Jeśli więc, w przeciągu 4 ostatnich lat nastąpił tak znaczący wzrost przewozów intermodalnych to uwzględniając wszystkie pozytywne wydarzenia na polskim rynku intermodalnym w ostatnich latach i zakładając kontynuację tych pozytywnych trendów, można przyjąć, że prognozy do 2020 roku mogą być w dużej mierze realne.

Poza tym, potencjał dla rozwoju transportu intermodalnego w Polsce jest znacznie wyższy niż w takich krajach jak Słowacja, Węgry, Bułgaria czy Czechy, w których to krajach udział przewozów

intermodalnych w kolejowych rynkach towarowych wg pracy przewozowej w 2011 roku kształtował się od 10,7 do 13,7%.

Reasumując

O tym czy nastąpi wykorzystanie znaczącego potencjału oraz przesłanek i uwarunkowań zadecydują działania w 3 głównych obszarach, które można określić jako podstawowe cele rozwoju transportu intermodalnego/kombinowanego w Polsce:

1. Eliminowanie barier (w tym zwłaszcza przyspieszenie modernizacji linii kolejowych) i przeszkód w rozwoju transportu intermodalnego.
2. Wdrożenie kompleksowych instrumentów wspierających rozwój transportu intermodalnego w ramach polityki transportowej państwa, w tym przede wszystkim: utrzymanie w dłuższej perspektywie jednolitych preferencji w postaci 25% ulgi w stawkach za dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów intermodalnych oraz systemowe dofinansowanie projektów inwestycyjnych w obszarze transportu intermodalnego ze środków unijnych w ramach POIiŚ w nowej perspektywie budżetowej 2014-2020.
3. Opracowanie, przyjęcie i realizacja Programu Rozwoju Transportu Intermodalnego do roku 2030, który stanowiłby m.in. konkretyzację zapisów Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) oraz dokumentu Implementacyjnego do Strategii.

Działania te powinny być prowadzone w ramach pro-intermodalnej polityki transportowej Państwa. Należy przy tym oczekiwać, że Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wywiąże się ze swoich „zadań intermodalnych i kolejowych” zapisanych w Strategii transportowej do 2020r.

Pojawiają się pytania o sens i potrzebę interwencji Państwa w sferę rynku transportu intermodalnego. Czy rozwój transportu intermodalnego powinien być stymulowany przez instrumenty polityki transportowej, a jeśli tak to w jakim zakresie? A może nie są potrzebne specjalne instrumenty promujące w ramach polityki transportowej- a o rozwo-

ju transportu intermodalnego powinien decydować rynek? Niektórzy eksperci przyznają, że im mniej polityki w gospodarce tym lepiej, twierdząc, że jedyne co potrzebujemy od „rządu” to dobra infrastruktura kolejowa, której modernizacja leży w gestii rządu.

Jestem przekonany, że dopóki nie zostaną wyrównane warunki konkurencji międzygałęziowej na rynkach transportowych potrzebna jest interwencja Państwa w sferę transportu intermodalnego. O tym, że bardzo trudno jest zapewnić znaczący rozwój transportu intermodalnego/ kombinowanego bez pomocy państwa świadczą jednoznacznie przykłady państw, zwłaszcza tych, które odgrywają wiodącą rolę na europejskim rynku intermodalnym. Doświadczenia i osiągnięcia tych krajów w rozwoju transportu intermodalnego/ kombinowanego wskazują, że niezbędna jest konsekwentna polityka transportowa państwa i to w ramach perspektywicznych programów rozwoju tegoż transportu.

Należy ponadto podkreślić, że promowanie transportu intermodalnego/ kombinowanego to wymierne korzyści społeczne w skali makro, przesunięcie bowiem części przewozów drogowych do transportu kombinowanego może wpłynąć w istotny sposób na zmniejszenie negatywnych -dla środowiska naturalnego oraz zdrowia i życia ludzi- skutków i kosztów zewnętrznych transportu.

Kierunki rozwoju polskiego systemu transportowego powinny zatem uwzględniać wymogi zrównoważonego rozwoju i zrównoważonego przemieszczania, tak aby nasz system transportowy był efektywny oraz zrównoważony pod względem społecznym, środowiskowym i ekonomicznym. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Biała Księga Komisji Europejskiej, KOM (2011) 144 wersja ostateczna, Bruksela 28.3.2011
- [2] Zarządzenie nr 66 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 4 grudnia 2012 w sprawie powołania Rady ds. Transportu Intermodalnego
- [3] Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 22.01.2013
- [4] Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa październik 2014r.
- [5] Program rozwoju transportu kombinowanego w Polsce, Temat OBE4-1260/2000, Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Szczecin-Warszawa 2000. Program opracowany na zlecenie Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, przy współudziale głównych podmiotów na rynku transportu kombinowanego w Polsce
- [6] EU Freight Transport Policy Expectations, UIRR, Brussels 05.09.2014
- [7] Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), www.cupt.gov.pl
- [8] Dz. U. nr 150, poz. 1212
- [9] Z. Klepacki, Transport intermodalny w polityce transportowej państwa, II Forum Transportu Intermodalnego FRACHT2014, Gdańsk 09.04.2014; Centrum Unijnych Projektów Transportowych www.cupt.gov.pl
- [10] Ustawa z dnia 11 lipca 2014r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020, Dz. U. z dnia 29 sierpnia 2014, poz. 1146
- [11] Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, maj 2012