



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA

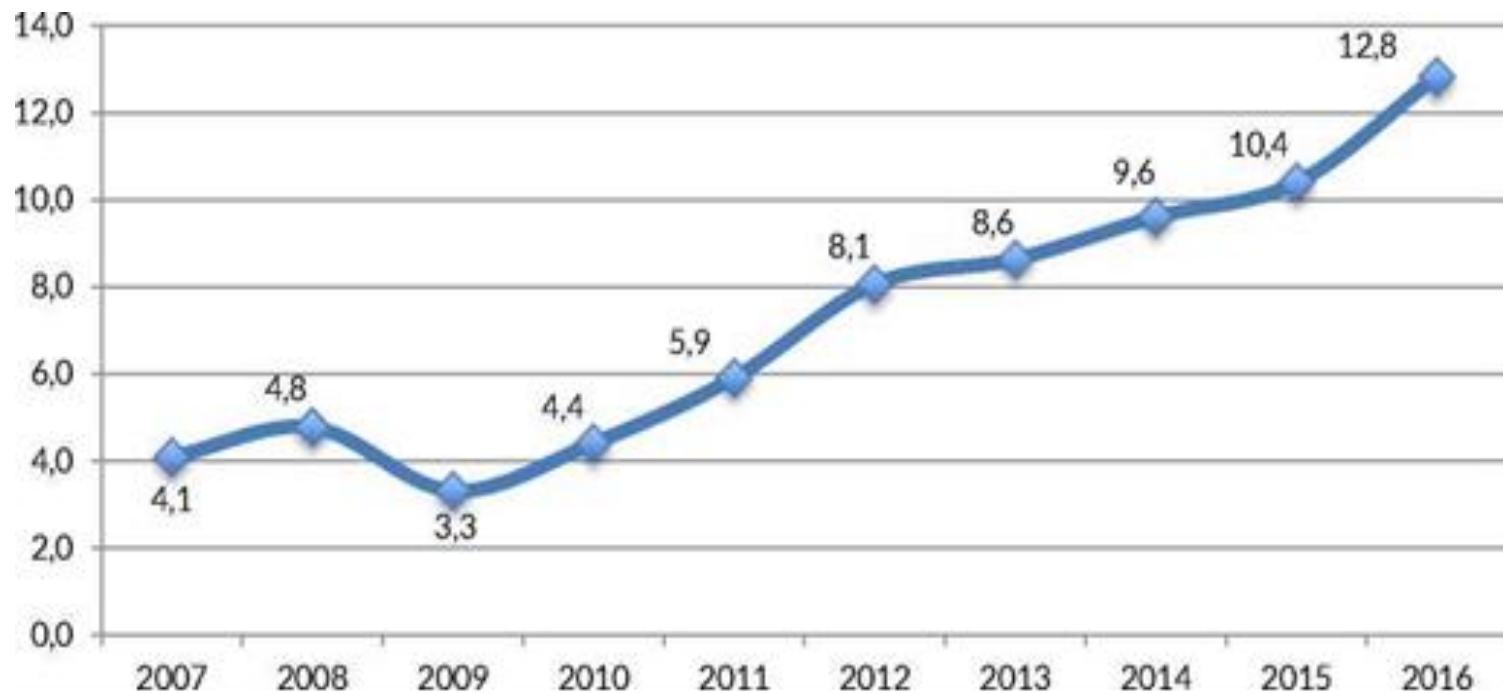
Funkcjonowanie i pespektywy rozwoju transportu intermodalnego w Polsce

Transport intermodalny

Przewozy intermodalne (czyli przewozy ładunków z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu i bez konieczności zmiany jednostki ładunkowej) oparte są na nowoczesnych systemach informatycznych wspierających zarządzanie całym łańcuchem transportowym). Przewozy te należą do najbardziej dynamicznie rozwijającej się części tego rynku w Polsce.

Segment rynku przewozów intermodalnych w Polsce jest wprawdzie młodym rynkiem, który jednak charakteryzuje się stałym rozwojem.

Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce (w mln ton)

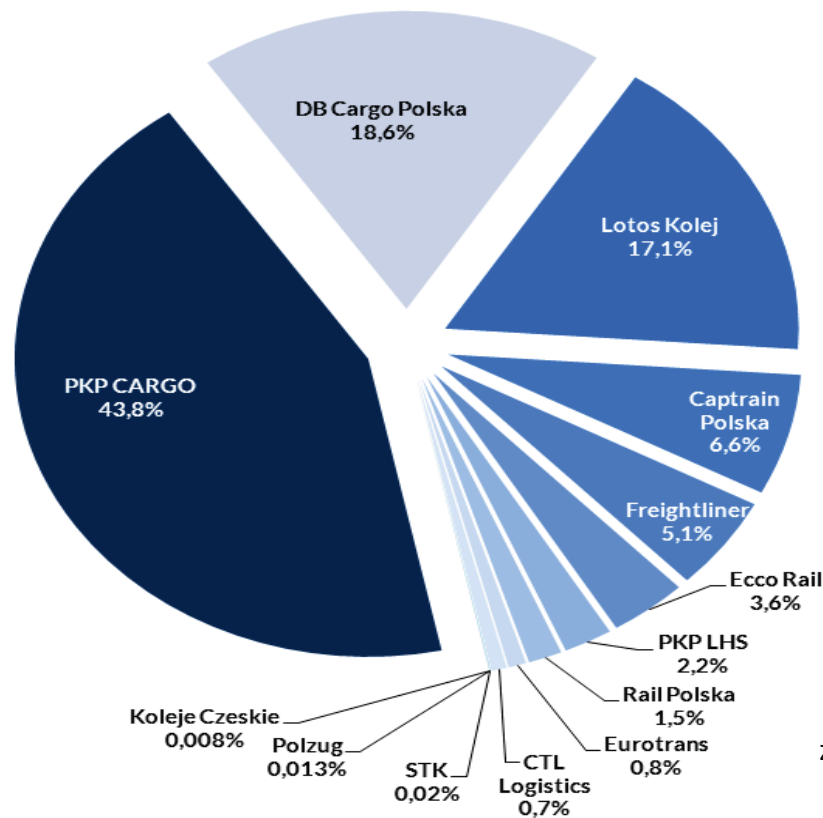


Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym

	I kwartał 2017	I-II kwartał 2017	I-III kwartał 2017	rok 2016
Masa	6,56%	6,22%	6,10%	5,77%
Praca przewozowa	10,55%	10,05%	9,89%	8,77%

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg masy



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego



Udział poszczególnych jednostek transportowych

Przewozy intermodalne odbywają się głównie przy wykorzystaniu kontenerów, których udział w ogólnej liczbie jednostek na koniec 2016 r. wyniósł 96,4%.

Dominowały przewozy jednostek 20- i 40-stopowych, które stanowiły odpowiednio 46,7% i 43%.

Udział pozostałych kontenerów wyniósł odpowiednio:

- 25-stopowych – 0,9%
- 30-stopowych – 3,1%
- 35-stopowych – 0,4%
- 45-stopowych – 2,3%

Lokalizacja terminali intermodalnych w Polsce

- Dolnośląskie – 3,
- Lubelskie – 3,
- Łódzkie – 6,
- Małopolskie – 2,
- Mazowieckie – 4,
- Podkarpackie – 3,
- Pomorskie – 4,
- Śląskie – 4,
- Wielkopolskie – 5,
- Zachodniopomorskie – 2



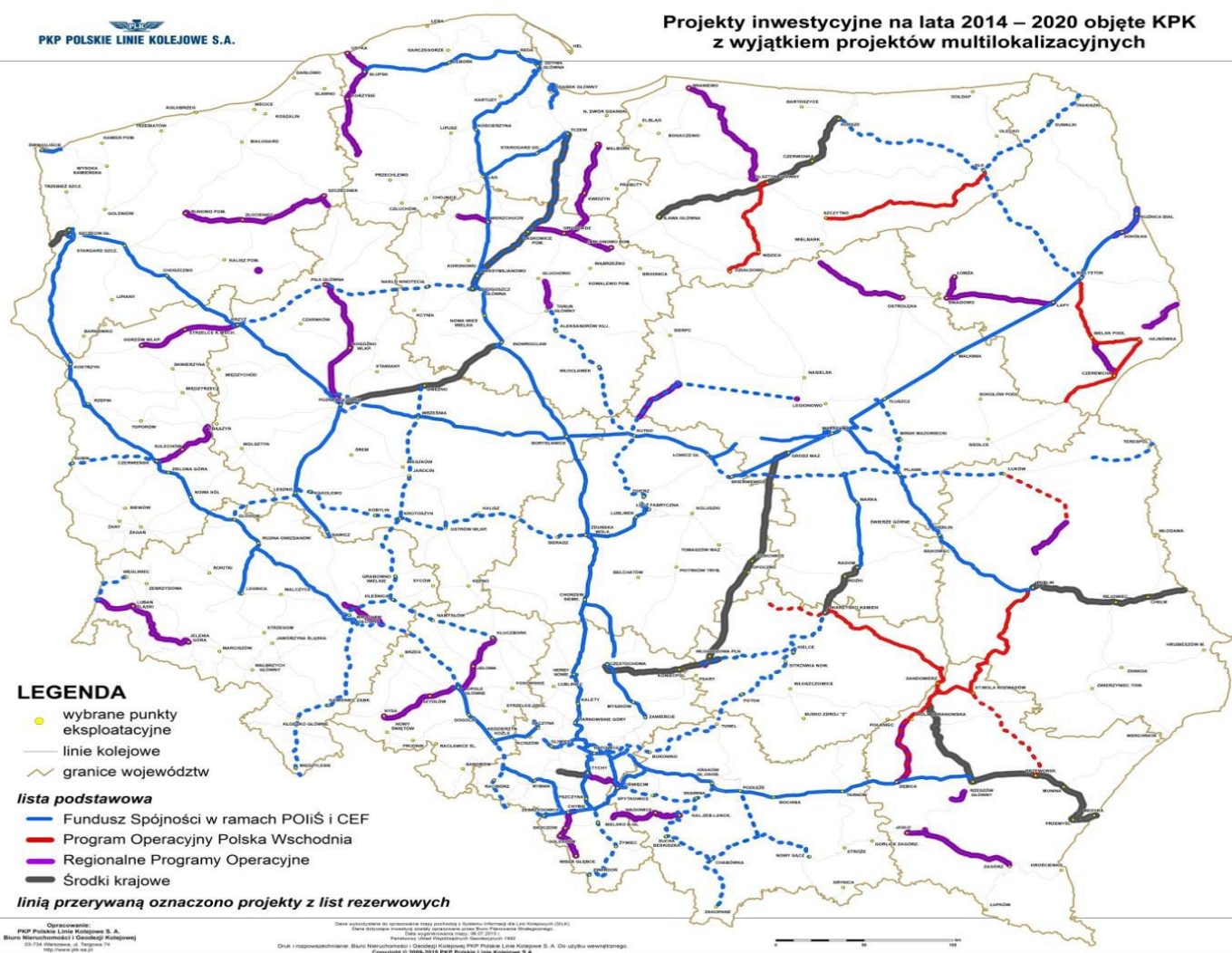
Potrzebne działania

Działania konieczne do podjęcia w celu wzmocnienia trendów wzrostowych w transporcie intermodalnym

- działania dostosowujące infrastrukturę do zwiększonego wolumenu przewozowego
- likwidacja tzw. „wąskich gardeł” (prędkości, naciski, długości składów, przepustowość szlaków)
- działania zmierzające do podniesienia średnich prędkości handlowych

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

- Wartość KPK wynosi **ponad 66 mld zł**
- Do końca września br. zakończono **prace na 890 km torów** , z tego w 2016 r. wykonano prace na 421,8 km torów
- W 2016 r. na ten cel wydatkowano **4,9 mld zł**, plan na 2017 r. zakłada wydatkowanie **5,8 mld zł**
- Najważniejsze z realizowanych obecnie inwestycji to:
 - ✓ modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa – Lublin
 - ✓ modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań
 - ✓ modernizacja linii kolejowej nr 447 Warszawa – Grodzisk Mazowiecki
 - ✓ prace na linii obwodowej w Warszawie
 - ✓ prace na linii kolejowej E 30 Kraków Główny Towarowy – Rudzice
- Realizacja KPK przyczyni się m.in. do:
 - ✓ **zwiększenia średniej prędkości kursowania pociągów towarowych do 40 km/h w 2023 r.**
 - ✓ przebudowy około 9000 km torów
 - ✓ zabudowy systemu ERTMS na około 2000 km linii



Efekty inwestycji

Zdecydowana większość planowanych w obecnej perspektywie finansowej modernizacji linii kolejowych dotyczy podstawowych ciągów towarowych, w tym – dojazdów do portów morskich: linie nr 273, nr 201/203 oraz nr 131.

Pozwoli to na większą efektywność przewozów i dorównanie pod względem średniej prędkości handlowej do średniej europejskiej.

Przebudowa torów umożliwi pociągom towarowym jazdę z prędkością 120 km/h tam, gdzie obecnie wynosi ona średnio 70-80 km/h.

Podwyższeniu ulegnie też dopuszczalna wartość nacisku na oś do 22,5 ton.

Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania remontów do 2023 roku

- Ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową przeznaczonych do wykonania w perspektywie do roku 2023
- Szacunkowy koszt Programu wyniesie **27,1 mld zł**
- Główne cele *Programu*:
 - ✓ poprawa oferty kierowanej do przewoźników
 - ✓ zapewnienie stabilnego finansowania działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów
 - ✓ zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury
 - ✓ poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego
 - ✓ zapewnienie efektywności kosztowej zarządców infrastruktury kolejowej

Preferencje dla transportu intermodalnego

Kolejowe przewozy intermodalne na sieci PKP PLK SA mogły dotychczas liczyć na ulgę w wymiarze **25% opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**.

MIB zwiększyło wielkość środków przeznaczonych na sfinansowanie kosztów tzw. ulgi intermodalnej, udzielanej przez PKP PLK SA w roku 2017, na podstawie *Umowy o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony* zawartej między Ministrem a PKP PLK SA.

Ulga intermodalna przydzielona w 2016 r. wynosiła **ponad 28 mln zł** natomiast ulga planowana na 2017 r. wynosi **29 mln zł**.

Finansowanie inwestycji w transporcie intermodalnym ze środków UE

Inwestycje z zakresu transportu intermodalnego mogą być finansowane w ramach POIiŚ, działanie 3.2 „Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych”.

Kwota środków Unii Europejskiej (UE) przeznaczona na wsparcie tego rodzaju transportu wynosi ok. 1 mld zł. Będzie ona rozdysponowana pomiędzy beneficjentów w drodze konkursu. Katalog beneficjentów obejmuje:

- zarządy portów morskich
- przedsiębiorców z państw członkowskich UE, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego, w tym operatorów terminali intermodalnych
- podmioty zajmujące się wynajmowaniem/leasingiem taboru kolejowego (podmioty typu ROSCO)
- podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową zapewniającą bezpośredni dostęp do terminali intermodalnych

Wsparcie ze środków UE inwestycji w infrastrukturę obsługującą transport intermodalny jest możliwe w efekcie wydania przez Ministra Rozwoju i Finansów **w dniu 24 listopada 2017 r.** stosownego rozporządzenia pomocowego.

Warunki dalszego rozwoju transportu intermodalnego w Polsce

Warunkiem dalszego rozwoju transportu intermodalnego w Polsce jest wdrażanie nowych kategorii innowacyjnych usług przewozowych na międzynarodowych szlakach wschód – zachód (Chiny – Europa Środkowa i Zachodnia) i północ – południe oraz niestandardowej oferty podaźowej usług logistycznych.

W powyższym celu, niezbędne jest organizowanie klientom pełnej obsługi logistycznej podmiotów gospodarczych i całych branż.

Konieczne jest również podjęcie innych działań w obszarze związanym z kompleksowo rozumianą obsługą transportową klientów, czyli m.in. wdrażanie nowoczesnych systemów informacyjnych i monitoringu przemieszczania ładunków, poszukiwanie nowych technologii przeładunku i przewozu towarów.

Pomiar efektów prowadzonej polityki (na podstawie *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku*):

- osiągnięcie w 2020 r. udziału masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym na poziomie przynajmniej 5-6 % (**wartość wskaźnika przekroczona w 2017 r.**)
- uruchomienie co najmniej 30 terminali (łącznie z aktualnie istniejącymi) oraz 6-8 regionalnych centrów logistycznych (**aktualnie wykorzystywanych jest 36 terminali**)

Dziękuję za uwagę
Tomasz Buczyński

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa
Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

Tomasz.Buczynski@mib.gov.pl