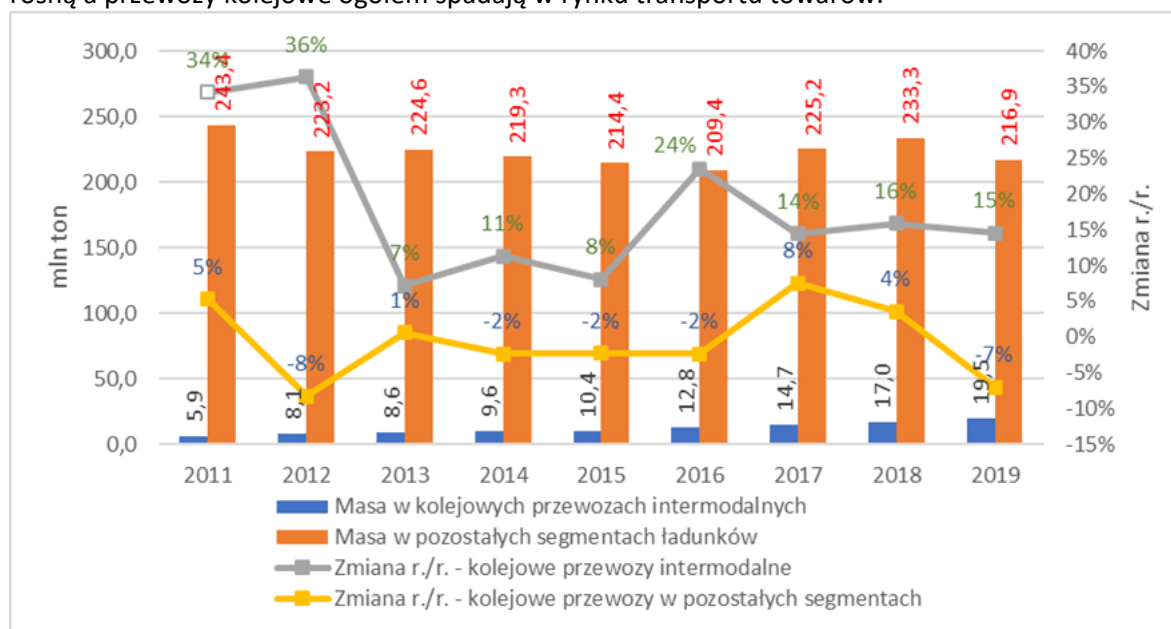


Oceniając dokument Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do roku 2030 z perspektywą do roku 2040 warto zauważyć że bardzo istotne jest rozpoczęcie dyskusji na szczeblu ważnych instytucji Państwowych nad tym problemem. Dokument zawiera szereg ciekawych spostrzeżeń dotyczących obecnego funkcjonowania tego segmentu przewozów na rynku transportowym. Rozdział dotyczący części diagnostycznej został opisany w sposób bardzo dobry. Jednak w tej części występują drobne nieścisłości w opisie uwarunkowań mających wpływ na funkcjonowanie tego rynku. Dla przykładu na stronie 22 dokonano porównania średniej gęstości terminali w przeliczeniu na powierzchnię kraju, która wynosi 1,25 terminala na 10 tys. km<sup>2</sup> i nie odbiega znacząco od średniej europejskiej (0,9 na 10 tys. km<sup>2</sup>). „Duże terminale intermodalne zlokalizowane są w rejonach wokół największych aglomeracji z zapleczem przemysłowym, w dużych portach morskich oraz na granicy zewnętrznej UE (tj. z Białorusią, Ukrainą i Rosją)”. W Polsce nie mamy dużych terminali na granicach z Ukrainą i Rosją. W Braniewie jest niewielki terminal spółki córki Cargo Connect mogący prowadzić rozładunek kontenerów zaledwie z kilku wagonów. Na granicy z Ukrainą w Żurawicy jest jedynie punkt przeładunku kontenerów. Terminala w Sławkowie nie możemy zaliczać do granicznego. W Polsce występuje sytuacja gdzie w jednej lokalizacji zlokalizowanych jest kilka konkurencyjnych terminali Małaszewicze – 4, Poznań -3, Warszawa- 3 Gliwice -2 i rozważana jest budowa kolejnego. Terminale powinny być równomiernie rozmieszczone w całym kraju i pracować w układzie sieciowym.

W omawianym materiale mocno podkreślana jest rola transportu intermodalnego dla odzyskania rynku przewozu rzeczy w naszym kraju. Może to nastąpi w przyszłości dlatego uważam, że należy nadal promować te przewozy jednak na obecną chwilę z danych statystycznych możemy wywnioskować iż ten segment przewozów zastępuje inne towary które są sukcesywnie przejmowane przez transport samochodowy. Pozwala to raczej na utrzymanie w kolejnych latach podobnego poziomu przewozu koleją. Pomimo znacznych nakładów na infrastrukturę liniową i transport intermodalny, nie zdołano zahamować spadkowej tendencji udziału kolei w rynku przewozu rzeczy. W celu dokładnego zobrazowania przedstawiono to na wykresie z którego wynika iż przewozy intermodalne z roku na rok rosną a przewozy kolejowe ogółem spadają w rynku transportu towarów.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK.

W latach 2017 i 2018 był nieznaczny wzrost kolejowych przewozów towarowych co było spowodowane między innymi wzrostem przewozów węgla przez wschodnią granicę i materiałów budowlanych. Przedstawiana prognoza przewozów do roku 2030 w rozdziale 4.3.2 została przedstawiona tylko w statystycznych jednostkach TEU i jest bardzo ostrożna. Należy mieć na uwadze iż w okresie od roku 2017 do roku 2019 przewozy intermodalne w Polsce wzrosły o ponad 1mil TEU przy znacznie gorzej

rozbudowanej infrastrukturze terminali portowych i lądowych. Prognoza przewozów intermodalnych do roku 2030 zakłada uzyskania przewozów na poziomie około 3 milionów TEU wykres nr 19 (w roku 2019m wynosiła 2,137 mil TUE) przy obecnej zdolności przeładunkowej terminali lądowych na poziomie około 3,6 miliona TEU tabela nr 1 W tabeli nr 1 i 2 występują rozbieżne dane co do obecnej zdolności przeładunkowych terminali portowych. Wskazane byłoby pod tabelą nr1 wskazać jakie terminale brano pod uwagę do określenia sumarycznej zdolności przeładunkowej w portach morskich. W punkcie 5.2 Identyfikacja barier w zakresie rozwoju przewozów intermodalnych wskazano jako jedną z przyczyn ( analiza SWOT)

„niedostateczny rozwój systemu bocznic oraz znikoma wielkość przewozów rozproszonych, wpływających na wzrost wolumenu przewozów intermodalnych”

Kolejowe przewozy rozproszone polegają na gromadzeniu potoków ładunków całowagonowych z kilku stacji i formowaniu przesyłek całopociągowych na manewrowych stacjach zbiorczych . Alternatywą dla tego rodzaju przewozów mogą być punkty koncentracji prac przeładunkowych i usług logistycznych typu Raiporty są one multifunkcjonalnymi punktami przeładunku w koncepcji obsługi logistycznej bazującej na transporcie kolejowym. W ich skład wchodzi terminale przeładunkowe lub tzw. fronty przeładunkowe mogące obsługiwać różne segmenty ładunków w tym także niewielkie potoki ładunków intermodalnych. Magazyny krótkiego okresu składowania, place składowe umożliwiające gromadzenie ładunku w celu zapewnienia większego potoku który zostanie przewieziony przez kolej lub ładunku oczekującego na rozwiezienie transportem samochodowym do finalnego odbiorcy na zasadach ostatniej mili. W przewozach rozproszonych udział jednostek intermodalnych jest niewielki, a te przewozy bardziej stanowią alternatywne rozwiązanie w stosunku do przewozów intermodalnych. Reaktywacja przewozów w tym systemie ma duże znaczenie dla wzrostu udziału kolei w rynku transportowym jednak aby to było możliwe konieczna jest budowa dedykowanej infrastruktury terminalowej.

W punkcie 8.2 Ramy wdrożenia KRTI wskazuje się iż odpowiedzialnymi za wdrożenie będą

- minister właściwy ds. transportu,
- minister właściwy ds. rozwoju regionalnego,
- Prezes Urzędu Transportu Kolejowego,
- pozostali uczestnicy rynku intermodalnego, w tym m.in. zarządcy infrastruktury kolejowej i drogowej

Uważam iż wskazane byłoby powołanie jednego podmiotu którego podstawowym zadaniem byłaby koordynacja działań na rzecz rozwoju transportu intermodalnego. Wymienienie w ostatnim punkcie pozostałych uczestników rynku jest mało konkretne. Zapis odnośnie wyodrębnionej jednostki zajmującej się rozwojem przewozów intermodalnych jest w rozdziale 7 i dobrze byłoby w innych rozdziałach konsekwentnie wskazywać jego obszary działania.

Prawidłowo funkcjonujący system transportowy w tym i intermodalny powinien pracować w układzie sieciowym, którego elementami jest infrastruktura punktowa w postaci różnego rodzaju terminali intermodalnych o różnej wielkości i przeznaczeniu. Sieciowość układu jest istotnym zagadnieniem dla objęcia oddziaływaniem terminali całego kraju. Terminale w chwili obecnej powstają w miejscach gdzie występują już ukształtowane potoki ładunków. Dlatego też w tych rejonach powstaje kilka terminali różnych operatorów konkurujących ze sobą, wybudowanych lub rozbudowywanych za środki pomocowe Unii Europejskiej (Poznań, Małaszewicze, Kutno- Krzewie). Tego typu terminale konkurują ze sobą, a ich ogólnodostępność jest bardziej umowna niż realna. Należy zastanowić się czy dla zapewnienia warunku pełnej ogólnodostępności infrastruktury terminalowej spółki takie jak PKP S.A. która dysponuje niezbędnymi gruntami oraz PKP PLK jako narodowy zarządca infrastruktury kolejowej nie powinny powołać podmiotu który sprzedawał by usługi terminalowe. Dla budowy tego typu

infrastruktury konieczne byłoby w programie KRTI przewidzieć możliwość niezależnego finansowania. Nowy podmiot zobowiązany byłby do budowy terminali intermodalnych również w miejscach gdzie nie występują obecnie ukształtowane potoki ładunków, a jednym z zadań terminali byłoby oddziaływanie na rozwój gospodarczy regionu. Dla rozwoju działalności terminali w tych regionach konieczne jest też wsparcie lokalnych administracji i właściwa promocja. Przy oddanych do eksploatacji nowych obiektach najczęściej mamy problem z długotrwałym zbieraniem wolumenu umożliwiającego osiągnięcie rentowności funkcjonowania. W przypadku terminali intermodalnych powstających w nowych lokalizacjach, należy przyjąć, iż potoki ładunków kształtować się będą przez okres 3-5 lat, a przez pierwszy rok funkcjonowania terminal będzie miał bardzo małe obciążenie. W takich regionach program KRTI powinien przewidzieć możliwość dofinansowania do przeładowywanych jednostek intermodalnych. W przypadku otrzymania dotacji na budowę infrastruktury terminalowej beneficjent powinien wykazać iż terminal w określonym czasie będzie inwestycją rentowną, co bez odpowiedniego wsparcia dla terminali mających inicjować rozwój gospodarczy będzie stosunkowo trudne. Mając na uwadze informacje i dane zebrane w pierwszym dokumencie strategicznym dla rozwoju przewozów intermodalnych oraz formę jego opracowania wraz z wnioskami należy ten dokument ocenić bardzo pozytywnie.