

TRANSPORT INTERMODALNY Z PUNKTU WIDZENIA SPEDYCYJNEGO

W dobie wzrastającego wolumenu przewozów ładunków, braku czasu na organizację tych przewozów przez załadowców, rosnącej konkurencji dotyczącej szybkości dostaw, rosnącego zanieczyszczenia środowiska, zatłoczenia dróg i przejść granicznych jedynym rozsądnym rozwiązaniem staje się rozwój przewozów intermodalnych. Załadowca przekazując swój ładunek operatorowi przewozów intermodalnych, może być w zasadzie spokojny o to, czy jego ładunek dotrze do celu i czy nie zostanie przetrzymany na granicy – tym wszystkim zajmie się operator. Transport intermodalny jest najczęściej stosowanym rozwiązaniem w świecie międzynarodowych przewozów jednostek ładunkowych w relacji dom–dom, gdyż tylko w tym systemie ładunek może dotrzeć prosto od producenta do odbiorcy. Współczesne podejście do transportu wymaga kompleksowego spojrzenia na cały łańcuch transportowy. Należy odejść od gałęziowego oceniania transportu, a spojrzeć na niego jako na jedną wielką całość. Takim właśnie współczesnym wyrazem tendencji występujących w nowoczesnym transporcie jest transport intermodalny (przewozy intermodalne).

WPROWADZENIE

Pojęcie „transport intermodalny” jest preferowane przez Unię Europejską [1, s. 16–17], natomiast środowisko związane z transportem morskim, a zwłaszcza armatorzy, częściej posługuje się terminem „transport multimodalny” [9, s. 16]. Oto definicja transportu intermodalnego zawarta w *Podręczniku spedytora*: „Transport intermodalny oznacza przewóz towarów w jednostkach ładunkowych przy użyciu środków z co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu, na podstawie ujednoczonych warunków, wynikających z umowy o przewóz intermodalny, zawartej pomiędzy klientem a operatorem transportu intermodalnego [4, s. 466].

Można zdefiniować następujące atrybuty, warunkujące wystąpienie transportu intermodalnego:

- 1) w procesie przewozowym używane są co najmniej dwa rodzaje transportu;
- 2) istnieje jedna umowa (jeden dokument) o przewóz transportem multimodalnym;
- 3) towar przemieszczany jest z jednego kraju lub obszaru celnego do innego;
- 4) w przewóz zaangażowany jest jeden tylko przewoźnik („pokrywający” całą trasę przewozu – dostawa „dom–dom”).

Do powyższych atrybutów czasem dodaje się jeszcze jeden, tzn. konieczność jednostkowania ładunków, co oznacza, że towar podlega manipulacjom przeładunkowym wraz z całą jednostką (urządzeniem lub środkiem transportowym) [6, s. 17]. Jaka istnieje różnica pomiędzy transportem intermodalnym a multimodalnym? W literaturze istnieją na ten temat różne opinie. Pojawiają się głosy, że są to w zasadzie synonimy, a jedyna różnica polega na tym, iż pojęcie transportu multimodalnego rozpowszechnione jest w USA, a intermodalnego w Europie [9, s. 16]. Inne ujęcie jest następujące: transport intermodalny jest szczególnym rodzajem multimodalnego.

Do transportu multimodalnego zalicza się każdy przewóz składający się z dwóch lub więcej gałęzi transportu. Natomiast transport intermodalny jest typem transportu multimodalnego i stanowi każdy przewóz w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe przez kolejne gałęzie transportu bez przeładunku samych towarów w zmieniających się jednostkach transportu. Z tego podejścia wynika, że pojęcie transportu multimodalnego nie determinuje przewozu w jednostkach ładunkowych [5, s. 79]. Terminologia ONZ określa podstawowe definicje w sposób przedstawiony w tabeli 1.

Tabela 1

Definicje poszczególnych rodzajów transportu wg Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ, Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT) i Komisji Europejskiej

Rodzaj transportu	Definicja
Transport intermodalny	przewóz towarów w jednym i tym samym pojeździe lub jednostce ładunkowej (bez przeładunku) przy użyciu różnych gałęzi transportu
Transport multimodalny	przewóz towarów przez więcej niż jedną gałąź transportu (np. transport samochodowy i kolejowy lub morski, kolejowy i samochodowy)
Transport kombinowany	forma przewozów intermodalnych, w której jednostka ładunkowa przewożona jest koleją, żeglugą śródlądową lub morską, natomiast pierwszy i ostatni odcinek transportu odbywa się drogą, przy czym niniejszy odcinek powinien być możliwie najkrótszy
Transport kombinowany towarzyszący	transport całego pojazdu drogowego wraz z kierowcą za pomocą innego typu transportu (np. promem lub koleją)
Transport kombinowany nietowarzyszący	transport pojazdu drogowego lub jednostki transportu intermodalnego bez kierowcy za pomocą innego typu transportu (np. promem lub koleją)

Źródło: A. Salomon, *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s. 186–187; na podstawie *Economic Commission for Europe, Terminology on combined transport*, New York/Geneva 2001, <http://www.unece.org/trans/wp24/documents/term.pdf>.

Wydaje się, że w przypadku Polski istnieje niezwykle silny potencjał rozwoju transportu kombinowanego, a w szczególności transportu szynowo-drogowego. W tabeli 2 zestawiono główne systemy tych przewozów.

Tabela 2

Systemy transportu kombinowanego dla przewozów szynowo-drogowych

Nazwa systemu	Opis
System „na barana” (<i>piggyback transport</i>)	Przewóz jednego środka transportu (np. naczepy siodłowej lub nadwozi wymiennych) na pojeździe innego rodzaju transportu (na specjalnych wagonach kolejowych). Załadunek i wyładunek naczep odbywa się najczęściej w sposób poziomy (za pomocą ciągnika) lub w sposób pionowy (dźwigiem)
System „ruchomej drogi” (<i>Ro-La Rollende Landstrasse</i>)	Przewóz przyczep siodłowych wraz z ciągnikami lub samochodów ciężarowych z przyczepami wagonami kolejowymi specjalnej konstrukcji (niskopodłogowymi). Załadunek i wyładunek pojazdów odbywa się własnym napędem przez najazd przodem na rampę czołową dostawianą do pierwszego wagonu i przejazd kolejno przez wszystkie wagony do pierwszego wolnego wagonu

cd. tab. 2

Nazwa systemu	Opis
System bimodalny	Przewóz specjalnej bimodalnej naczepy samochodowej transportem samochodowym i kolejowym bez przeładunku jej zawartości. Naczepa ta jest przystosowana do przewożenia po szynach kolejowych na specjalnych wózkach wagonowych. Operacje osadzania i zdejmowania naczepy nie wymagają przeładunkowych urządzeń dźwigowych, gdyż wykorzystuje się do tego celu siłowniki będące na wyposażeniu naczepy, obsługiwane przez kierowcę

Źródło: *Współczesne technologie transportowe*, L. Mindur (red.), Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2004, s. 256–257.

1. POJĘCIE SPEDYCJI INTERMODALNEJ

Literatura ekonomiczna i prawnicza podaje wiele definicji precyzujących istotę spedycji, pojęcie spedytora i przedmiot działalności przedsiębiorstwa spedycyjnego. Niektóre z tych definicji akcentują podmiotowy aspekt istoty spedycji, rozważając, kim jest podmiot zajmujący się spedycją i na jakich warunkach ją wykonuje, inne zaś skupiają się bardziej na przedmiocie działalności spedycyjnej, jej zakresie i elementach składowych. Te pierwsze akcentują stosunki formalno-handlowe łączące spedytora ze zleceniodawcą, drugie natomiast zwracają uwagę na organizacyjno-ekonomiczną stronę usługi spedycyjnej [8, s. 280–281].

Jedna z definicji spedycji określa ją jako zorganizowanie przemieszczenia ładunków przy zastosowaniu odpowiednio dobranych środków transportowych i sposobu przewozu, w wyniku czego następuje przesłanie ładunku od nadawcy do odbiorcy [8, s. 281].

Z punktu widzenia złożoności procesu spedycyjnego istotnym podziałem tej działalności jest wyodrębnienie:

- 1) spedycji gałęziowej (jednogałęziowej, monogałęziowej), w której całość usługi wykonywana jest przez jeden rodzaj środka przewozowego;
- 2) spedycji intermodalnej, w której ramach angażuje się pracę niejednej gałęzi transportu.

W zakresie spedycji gałęziowej wyróżnia się: spedycję kolejową, spedycję lotniczą, spedycję morską, spedycję samochodową i spedycję żeglugi śródlądowej. Dla każdej z tych gałęzi stosuje się charakterystyczną, a czasem też specyficzną, dokumentację transportową. W spedycji intermodalnej spedytor występuje w postaci tzw. operatora transportu multimodalnego (ang. *multimodal transport operator*), który ponosi odpowiedzialność za kompleksową i całkowitą obsługę przemieszczenia ładunku (od miejsca nadania pierwszemu nadawcy do miejsca wydania ostatniemu odbiorcy), używając jednego uniwersalnego dokumentu transportowego, pomimo korzystania z usług wielu różnych gałęzi przewozu.

Bardzo ważne w praktyce spedycyjnej jest także precyzyjne rozróżnienie zastosowanego konosamentu, na podstawie wcześniej sporządzonych kwitów sternika (ang. *mate's receipt*) – konosament na towary załadowane, konosament załado-

wania (ang. *shipped bill of lading, on board bill of lading*) lub konosament na towary otrzymane do załadunku (ang. *received for shipment bill of lading*). Nieprawidłowe lub niedokładne opisanie często powoduje problemy na dalszym etapie transportu w momencie, gdy powstanie szkoda lub opóźnienie dostawy.

Podział ów opiera się na art. 130 i 131 k.m. i polega na rozróżnieniu, czy towar został faktycznie załadowany na statek [2]. Konosament przyjęcia do załadowania stwierdza, że przewoźnik przyjął oznaczony w nim ładunek do przewozu, natomiast konosament załadowania dodatkowo potwierdza, że ładunek został załadowany w celu przewozu. Różnica polega na tym, że konosament załadowania jednoznacznie wskazuje załadowanie towaru na konkretny statek – i to w określonej dacie. Przyjmuje się powszechnie, że chodzi tu o wymienienie nazwy statku i datę zakończenia załadowania lub wysyłki towaru. Natomiast konosament przyjęcia do załadowania mówi jedynie o przyjęciu oznaczonego towaru w konosamencie do przewozu. Z tego też powodu powstawały wątpliwości, czy konosament przyjęcia do załadowania jest w ogóle konosamentem, zwłaszcza w rozumieniu innych przepisów prawa morskiego, takich jak np. art. 131 k.m., w którym mowa jest o dowodzie przyjęcia ładunku na statek.

Niezbędne w tym miejscu wydaje się przeprowadzenie analizy, czym jest spedycja intermodalna, na podstawie powyższej definicji. Jest to taki rodzaj spedycji, w której angażuje się pracę nie jednej gałęzi transportu, tylko kilku. Oznacza to, że w ramach tak pojętej spedycji intermodalnej używa się środków transportowych funkcjonujących w dwóch lub więcej gałęziach transportu. Spedytor występuje tu w roli operatora transportu multimodalnego (ang. *multimodal transport operator*).

Ważnym elementem tejże definicji jest również wzmianka o tym, że operator transportu multimodalnego bierze odpowiedzialność za kompleksową, całkowitą obsługę przemieszczenia ładunku w całym procesie transportowym. Co więcej, warunkiem zaistnienia tego rodzaju spedycji jest korzystanie tylko z jednego, uniwersalnego dokumentu transportowego.

2. SPEDYCJA INTERMODALNA W PRZEWOZACH MORSKICH

Do czasu wprowadzenia kontenerów spedytorzy odgrywali główną rolę w procesie organizacji transportu ładunków drobnicowych, będąc dysponentami masy ładunkowej i niezbędnym ogniwem pomiędzy zleceniodawcami a przewoźnikami. Wiązało się to z ich funkcją organizatora transportu i pośrednika między zleceniodawcą, dysponującym ładunkiem do przewozu a przewoźnikami oraz licznymi przedsiębiorstwami i instytucjami związanymi z przemieszczaniem ładunków. Spedytor występuje wobec swego zleceniodawcy w roli usługodawcy, oferując swój potencjał organizacyjny w celu właściwego i sprawnego zorganizowania przewozu ładunku [6, s. 153–155].

Wprowadzenie kontenerów do obrotów międzynarodowych spowodowało znaczną zmianę w pozycji o zadaniach spedytorów. Porównując zakres działania przewoźników morskich, występujących w roli operatorów transportu multimodal-

nego (MTO), z podstawowymi funkcjami pełnionymi przez spedytatorów międzynarodowych przy obsłudze konwencjonalnej drobnicy, można wyciągnąć wniosek, że konteneryzacja doprowadziła do licznych rozbieżności między armatorami. Armatorzy morscy, poprzez rozwój przewozów intermodalnych, zaczęli docierać bezpośrednio do dysponenta ładunku. Wydawało się już, że transport intermodalny przyniesie rychły koniec instytucji spedytora międzynarodowego z organizacji kontenerowych przewozów intermodalnych. Antycypacje te okazały się jednak błędne.

Duże, międzynarodowe przedsiębiorstwa spedycyjne, o liczącej się pozycji na rynku, mające adekwatne możliwości kapitałowe i organizacyjne, zaczęły pełnić funkcje operatorów przewozów multimodalnych. Podstawowym elementem warunkującym przejście przez spedytatorów roli operatorów jest dysponowanie przez nich dokumentem transportu intermodalnego, co oznacza odpowiedzialność za cały ładunek, na całej trasie dostawy, nawet wtedy gdy ładunek znajduje się w rękach innych podmiotów. Nigdy dotąd spedytoryzy nie mieli tak szerokiego zakresu obowiązków i tak dalece sięgającej odpowiedzialności. Jest to dowód specyfiki spedycji intermodalnej.

W roku 1970 Międzynarodowa Organizacja Spedytorów FIATA opracowała dokument spełniający wszystkie wymienione warunki. Nosi on nazwę *FIATA Multimodal Transport Bill of Lading*. Spedytorzy mogą rzecz jasną posługiwać się własnymi, innymi niż konosament FIATA dokumentami.

Zasada działania wszystkich operatorów intermodalnych można opisać w następujących słowach: jeden partner, jedna cena, jeden dokument i jednolita odpowiedzialność na całej trasie przewozu [3, s. 180].

Ta kompleksowa koncepcja obsługi ładunku wymaga od zarządzającego ładunkiem przejścia w swe ręce coraz to większej liczby czynności, które przy przemieszczaniu ładunku transportem konwencjonalnym wykonywane byłyby za pośrednictwem wielu wyspecjalizowanych podmiotów. Operator stara się być we wszystkich miejscach procesu transportowego obecny. Jak więc widać, istnieją bardzo znaczące różnice w pojmowaniu spedycji intermodalnej, konwencjonalnej czy też tradycyjnej.

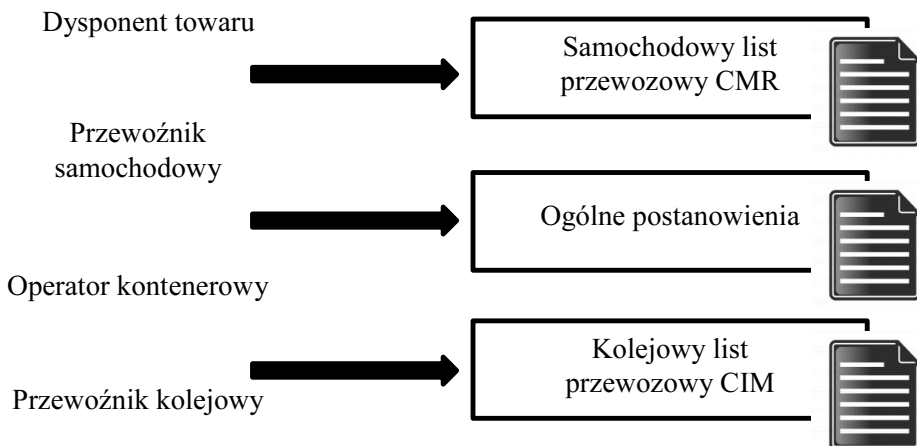
3. SPEDYCJA INTERMODALNA W PRZEWOZACH LĄDOWYCH

Rolę operatora transportu intermodalnego w przewozach szynowo-drogowych może spełniać przewoźnik samochodowy. Schemat jego działania jest wówczas następujący: Przewoźnik zawiera ze swym klientem (tj. dysponentem ładunku) umowę o przewóz, jak również dostarczenie ładunku do wyznaczonego miejsca odbioru. Po jej zawarciu odbiera towar własnym pojazdem z magazynu klienta i dowozi go do terminalu krajowego. Tam też następuje przekazanie naczepy, nadwozia wymiennego bądź całego samochodu towarowego. Towarzystwo zawiera następnie umowę z przedsiębiorstwem kolejowym, stając się dla kolei zlecenio-

dawcą wykonania określonych usług. Na stacji przeznaczenia jednostkę ładunkową z terminalu kolejowego odbiera miejscowy agent przewoźnika samochodowego, dostarczając ją własnym pojazdem ciągnikiem do magazynu odbiorcy.

Podstawowym dokumentem, który towarzyszy całemu procesowi transportowemu, jest list przewozowy CMR. Zatem z punktu widzenia załadowcy cały proces przebiega według tej konwencji. Stosunki między przewoźnikiem samochodowym a operatorem kontenerowym regulują *Ogólne postanowienia dla międzynarodowego transportu szynowo-drogowego*, uzgodnione między członkami UIRR. Sam operator kontenerowy wykonuje przeładunki i manipulacje jednostkami ładunkowymi na terminalach. Musi zawrzeć umowę z przedsiębiorstwem kolejowym o przewóz jednostki ładunkowej pomiędzy terminalami. Umowa ta, oparta na konwencji COTIF, reguluje przewozy transportem kolejowym.

Natomiast podstawowym dokumentem występującym pomiędzy operatorem kontenerowym, jako nadawcą ładunku, a przedsiębiorstwem kolejowym jest kolejowy list przewozowy CIM [3, s. 185]. Te skomplikowane zależności ekonomiczno-prawne zaprezentowano na rysunku 1.



Rys. 1. Stosunki ekonomiczno-prawne między uczestnikami procesu transportowego w przewozach szynowo-drogowych

Źródło: Z. Krasucki, *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1997, s. 186.

Należy w tym miejscu przypomnieć, że w omówionym przypadku rolę spedytora odgrywa przewoźnik samochodowy. Jak widać, również i w przewozach ładowych specyfika spedycji intermodalnej jest inna niż w schemacie konwencjonalnym.

4. GŁÓWNE MOTYWY STOSOWANIA PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W DZIAŁALNOŚCI SPEDYCYJNEJ

Można wymienić następujące sytuacje, kiedy zastosowanie transportu intermodalnego jest uzasadnione:

- 1) ograniczenie przebiegu transportem charakteryzującym się większymi kosztami poprzez dodanie do procesu transportowego przewozu gałęzią transportu, w którym przebieg ten jest tańszy;
- 2) przyspieszenie przewozu przesyłki („wymieszanie” kilku rodzajów transportu może doprowadzić do przyspieszenia przewozu przy niewielkim wzroście kosztów);
- 3) brak możliwości dostawy za pośrednictwem określonego środka transportu (np. w danym kraju nie ma portów morskich, więc przesyłka musi być przeladowana i dostarczona samochodem lub koleją);
- 4) względy ekologiczne, w przypadku gdy część przewozu odbywa się bardziej przyjazną środowisku gałęzią transportu.

Przykładem pierwszej sytuacji jest proces transportowy, gdy większa część przewozu odbywa się transportem kolejowym (tańszym na duże, średnie odległości), a końcowa i początkowa część trasy – transportem samochodowym. W ten sposób łączy się niską cenę transportu kolejowego i elastyczność samochodowego.

Podobną kombinację gałęzi transportu można zastosować, gdy chce się przyspieszyć proces transportowy – można wówczas „włączyć” gałąź transportu charakteryzującą się większą szybkością.

Duże znaczenie ma obecnie czwarta sytuacja. Stosuje się transport intermodalny, aby w przypadku przewozu towaru przez szczególnie przyrodniczo wartościowy obszar wykonywać przewóz za pomocą transportu bardziej przyjaznego środowisku. W Polsce istnieje koncepcja, aby przez obszar województwa warmińsko-mazurskiego przeprowadzać ładunki na naczepach, używając transportu kolejowego.

5. GŁÓWNE BARIERY ROZWOJU RYNKU PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE

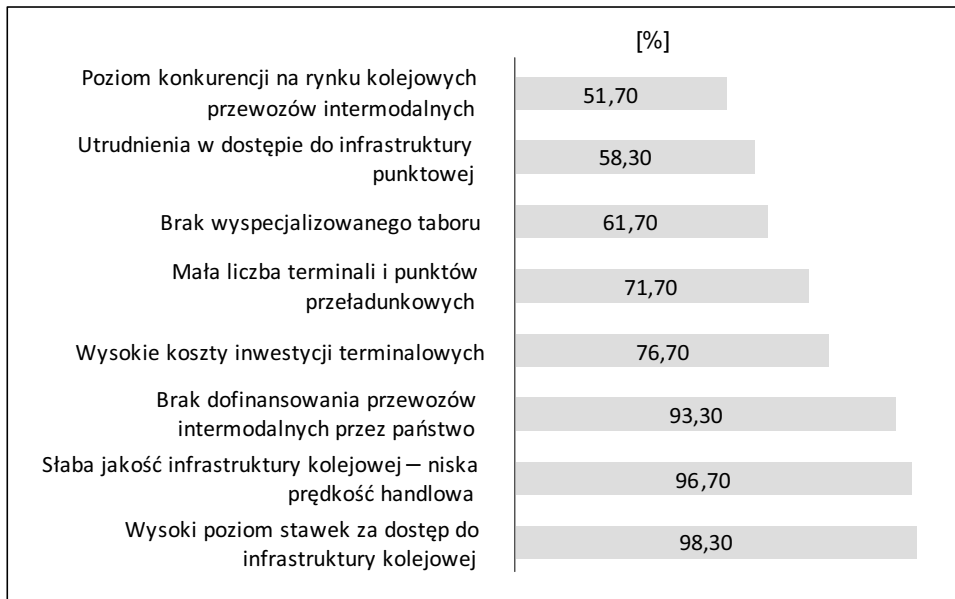
Do największych barier rozwoju rynku przewozów intermodalnych oraz wzrostu udziału w segmencie przewozów kolejowych w Polsce należy zaliczyć [10, s. 31–32]:

- 1) wysokie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, które wyniosły w 2011 roku około 17 PLN netto za jeden pociągokilometr, nieproporcjonalne do transportu samochodowego (w przeliczeniu na jeden przetransportowany kontener koszt dostępu do infrastruktury kolejowej jest nawet 4-krotnie wyższy niż w transporcie drogowym);

- 2) niską jakość liniowej infrastruktury kolejowej, w tym: niską średnią prędkość handlową (w 2011 roku dla pociągów intermodalnych wynosiła około 35 km/h);
- 3) pogarszające się wciąż parametry drogi i dostawy – ograniczenia prędkości, ograniczenia nacisków oraz zamknięcia torowe, co wpływa na stosunkowo niski poziom punktualności przewozów oraz wzrost czasu dostawy przesyłek do odbiorców;
- 4) utrudnienia związane z pracami modernizacyjnymi w infrastrukturze kolejowej, w tym brak konsultacji prowadzonych prac z potrzebami przewoźników oraz brak szczegółowych harmonogramów remontów;
- 5) brak odpowiedzialności zarządcy infrastruktury za powstałe opóźnienia w przewozach intermodalnych;
- 6) brak dostatecznej liczby terminali kontenerowych, w tym w głównej mierze na granicy wschodniej, będącej jednocześnie granicą Unii Europejskiej;
- 7) niski poziom inwestycji terminalowych spowodowany wysokimi kosztami budowy/rozbudowy, brak ogólnopolskich planów i mapy budowy sieci terminali;
- 8) utrudniony dostęp do części terminali kontenerowych, w tym na wschodnich przejściach granicznych;
- 9) małą liczbę centrów logistycznych i dystrybucji powodującą rozproszenie potoków przewozów towarów;
- 10) brak priorytetów w dostępie do terminali przeładunkowych dla transportu kolejowego;
- 11) zły stan i niską jakość infrastruktury punktowej (terminalowej), niedostosowanej do obecnych realiów, niską pojemność i przepustowość, brak przystosowania do transportu kolejowego (brak lub zbyt krótka długość torów załadunkowych), zły stan nawierzchni terminali i sprzętu przeładunkowego, brak sprawnego zarządzania i monitorowania przesyłek, brak narzędzi informatycznych w zarządzaniu punktem;
- 12) brak specjalistycznego taboru służącego do transportu kontenerów, jednostek transportowych oraz pojazdów samochodowych;
- 13) niski poziom inwestycji taborowych (proces wymiany taboru kolejowego w dalszym ciągu przebiega bardzo powoli, co w konsekwencji nie wpływa znacząco na poszerzenie oferty przewozowej; obecnie średni wiek platform wynosi około 24 lat);
- 14) brak odpowiedniej polityki prointermodalnej, w tym wieloletnich planów i strategii rozwoju oraz wsparcia, brak norm i mechanizmów wspierania rozwoju przewozów, stosunkowo niskie finansowanie tego segmentu rynku;
- 15) brak uregulowań prawnych w zakresie transportu kolejowego oraz jednoznacznych definicji transportu intermodalnego, nieokreślony stan prawny działających w obrębie transportu intermodalnego przedsiębiorstw;
- 16) przyzwolenie na łamanie prawa i degradację środowiska przez transport samochodowy (przeciążenie pojazdów – brak dostatecznej kontroli masy pojazdów, w tym sprawności technicznej i emisji zanieczyszczeń);

- 17) słabą dostępność środków finansowych z projektów centralnych i unijnych;
- 18) długi czas postoju pociągów na stacjach granicznych, związany z kontrolami np. fitosanitarnymi;
- 19) brak właściwej promocji, w tym w zakresie współdziałania transportu kolejowego, drogowego i morskiego: obecna promocja wywołuje konflikt pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu;
- 20) dysproporcje w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych transportu kolejowego i drogowego, co wpływa na niski poziom konkurencyjności kolei;
- 21) mniejszą elastyczność względem transportu samochodowego.

Jak wskazywali ankietowani przewoźnicy kolejowi, największymi barierami rozwoju przewozów intermodalnych w Polsce jest wysoki poziom stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz słaba jakość infrastruktury liniowej, wpływająca bezpośrednio na prędkość przemieszczania po niej towarów, dużo niższa niż w transporcie drogowym (rys. 2).



Rys. 2. Znaczenie poszczególnych barier rozwoju rynku przewozów intermodalnych (0–100%), wg opinii przewoźników kolejowych

Źródło: *Urząd Transportu Kolejowego. Departament Regulacji Rynku Kolejowego, Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych, PRRK, Warszawa 2012, s. 33.*

Przedsiębiorcy w dużo mniejszym stopniu zwracają uwagę na liczbę terminali kontenerowych (71,7%), która w ich ocenie jest obecnie wystarczająca, natomiast w większości przypadków nie spełnia oczekiwań jakościowych, w tym pod względem technicznym. Przedsiębiorcy wskazują przypadki utrudniania dostępu do infrastruktury punktowej przez podmioty zarządzające terminalami i punktami przeładunkowymi (58,3%), które często są w posiadaniu konkurujących na rynku

przedsiębiorców. Nieznacznym utrudnieniem są również braki taborowe, w tym dotyczące specjalistycznego taboru do przewozów kontenerów, naczip i zestawów kołowych (61,7%).

PODSUMOWANIE

Polska dysponuje stosunkowo dużą liczbą terminali intermodalnych, zlokalizowanych dość symetrycznie na obszarze całego kraju. Średnia gęstość w przeliczeniu na powierzchnię kraju wynosi około 0,8 terminala na 10 tys. km² i nie odbiega znacząco od średniej europejskiej (0,9/10 tys. km²). Jest natomiast zdecydowanie niższa niż w krajach o największym udziale przewozów intermodalnych w rynku kolejowym, takich jak: Holandia (11,9), Belgia (7,1) i Niemcy (4,1). Stopniowy wzrost wolumenu i udziału przewozów intermodalnych w Polsce w najbliższych latach powinien zarówno przełożyć się na zwiększenie liczby nowych inwestycji terminalowych, jak i przyczynić się do unowocześnienia, w tym rozbudowy i modernizacji już istniejącej infrastruktury punktowej.

Według danych Komisji Europejskiej – *Transport Statistics Coordinating Group for Statistics on Transport* z 2010 roku, największa liczba terminali kontenerowych zlokalizowana była na obszarze terytorialnym Niemiec – 146, Holandii – 50 oraz Włoch – 46 (włączając wszystkie rodzaje transportu obsługiwanego przez terminal). Należy podkreślić, że w krajach o stosunkowo małej liczbie infrastruktury punktowej wolumen przewozów był znacząco wyższy niż w Polsce – np. w Szwecji (posiadającej 12 terminali) o blisko 100%. Świadczyć to może zarówno o niedostatecznym wykorzystaniu polskich terminali przez transport kolejowy, np. z przyczyn niskiej jakości oraz możliwości przeładunkowych, jak i o niskiej przepustowości polskiej infrastruktury liniowej.

Wśród europejskich terminali dominują punkty obsługujące transport drogowo-kolejowy – ogółem 355 terminali (66,6%) oraz drogowo-kolejowo-morski – 66 punktów (12,4%). Najmniejsza liczba terminali obsługuje transport morski, głównie ze względu na brak dostępu większości krajów do linii brzegowej – obecnie około 90 oraz transport śródlądowy (np. rzeczny) – 103 punkty przeładunkowe.

W 2011 roku, przy realizacji transportu intermodalnego przez polskich przewoźników kolejowych (przetransportowanych około 800 tys. jednostek TEU w 2011 roku) wykorzystywano czynnie 26 terminali przeładunkowych. Jak podkreślają przewoźnicy kolejowi, ich stan techniczny jest obecnie niezadowolający głównie z powodu: niskich możliwości składowych i magazynowych, złej jakości nawierzchni płyt i placów, braku odpowiedniego sprzętu przeładunkowego oraz niedostatecznego stanu infrastruktury kolejowej, np. braku odpowiedniej długości torów za- i wyładunkowych.

Mankamentem wpływającym znacząco na wolumen przewozów intermodalnych jest również brak wystarczającej liczby krajowych i regionalnych centrów logistycznych, obecnie kilku, kilkunastu zlokalizowanych w obrębie największych ośrodków aglomeracyjnych. Powoduje to znaczne rozproszenie potoku transporto-

wanych ładunków, a co za tym idzie – utrudnia możliwości ich pozyskania przez kolej (np. uruchamianie stałych połączeń całopociągowych). Niskie parametry techniczne oraz brak specjalistycznego wyposażenia infrastruktury punktowej powodują marginalizację tego rodzaju przewozów, w tym głównie z wykorzystaniem transportu kolejowego. Transport intermodalny staje się zatem dużo mniej konkurencyjny niż w pozostałych krajach europejskich, gdzie jakość infrastruktury punktowej i liniowej jest znacząco wyższa, np.: szybsza obsługa w terminalu, większa średnia prędkość handlowa na linii (w Polsce w 2011 roku dla największych przewoźników oscylowała na poziomie 25 km/h) oraz dużo niższa stawka za dostęp do infrastruktury dla pociągów towarowych (np. we Francji ponad dwukrotnie). Należy zaznaczyć, że polskie terminale kontenerowe odbiegają znacząco od infrastruktury europejskiej, głównie pod względem wielkości placów składowych, magazynów i przepustowości. Nie bez znaczenia pozostaje ich stan techniczny, niska jakość nawierzchni płyt terminali i placów składowych, sprzętu przeładunkowego oraz dróg dojazdowych.

Obecnie większość terminali wymaga natychmiastowej rozbudowy, modernizacji i unowocześnienia, w tym w zakresie transportu kolejowego, np. rozbudowy układu torowego za- i wyładunkowego umożliwiającego obsługę składów całopociągowych o długości 600 m.

LITERATURA

1. Economic Commission for Europe, *Terminology on combined transport*, New York–Geneva 2001, <http://www.unece.org/trans/wp24/documents/term.pdf>.
2. *Kodeks morski*, Ustawa z dnia 18 września 2001 r. (Dz.U. z 2013 r. poz. 758), <http://www.abc.com.pl/du-akt/-/akt/dz-u-2013-758>.
3. Krasucki Z., *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1997.
4. Marciniak-Neider D., Neider J., *Podręcznik spedytora*, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia 2011.
5. Mendyk E., *Ekonomika i organizacja transportu*, WKiŁ, Warszawa 2002.
6. Neider J., Marciniak-Neider D., *Transport intermodalny*, PWE, Warszawa 1997.
7. Salomon A., *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.
8. Szczepaniak T., *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, PWE, Warszawa 2002.
9. Tomanek R., *Funkcjonowanie transportu*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2004.
10. Urząd Transportu Kolejowego. Departament Regulacji Rynku Kolejowego, *Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych*, PRRK, Warszawa 2012.
11. *Współczesne technologie transportowe*, L. Mindur (red.), Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2004.

INTERMODAL TRANSPORT FROM THE FREIGHT FORWARDER'S POINT OF VIEW

Summary

In an era of increasing cargo volume, lack of time for such carriage by shippers, increasing competition on the supply rate, increasing pollution and, congestion, the only reasonable solution is the development of intermodal transport. Shipper donating cargo to the intermodal transport can, in principle, be sure about whether its load reaches the recipient of the goods, and whether or not it is after at the border, all that will take care of the operator. Intermodal transport is the most commonly used solution in the world of international carriage of cargo transport units in house-house relationship, because only in this system, the payload can reach straight from the manufacturer to the customer. The modern approach to the transport requires a comprehensive view of the entire transport chains. We should move away from the evaluation branch of transport and look at it as comprehensive unit. This is the modern expression of the trends occurring in modern transport is intermodal transport.